



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

Per E-Mail: info@are.admin.ch

RRB Nr.: 897/2022 7. September 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vernehmlassung des Bundes: Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Frau Direktorin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kanton Bern bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung Stellung nehmen zu dürfen. Die Anträge der vorliegenden Stellungnahme sind auf die Anliegen der betroffenen regionalen Körperschaften abgestimmt.

1. Grundsätzliches

Die Agglomerationen erbringen zahlreiche Leistungen, die sich positiv auf den Wirtschaftsstandort Schweiz auswirken, die Lebensqualität der Bevölkerung stärken und die Siedlungsentwicklung nach innen positiv beeinflussen. Dank der Unterstützung des Bundes können die Kantone und Gemeinden bereits zum vierten Mal wichtige Massnahmen in den Agglomerationen umsetzen, welche die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems nochmals deutlich verbessern werden. Der Regierungsrat des Kantons Bern dankt dem Bundesrat, dass er mit der Vorlage namhafte Beiträge an kantonale und kommunale Verkehrsinfrastrukturen vorsieht und damit auch im Berner Kantonsgebiet die geplanten Massnahmen der 4. Generation der Agglomerationsprogramme unterstützt. Der Regierungsrat begrüsst das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) in hohem Masse, da es die sinnvolle Abstimmung von Siedlung und Verkehr fördert. Das Programm sorgt dank der breiten Partizipation während der Erarbeitung bis zur Umsetzung für ein gemeinsames Ziel und eine tragfähige Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen und darüber hinaus.

Der Bundesrat versichert u. a. in Kapitel 1.3.2 des Erläuternden Berichts, dass auf Bundesebene eine Koordination der Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen mit den nationalen Planungen stattgefunden hat. Es ist für die Kantone zentral und aus Sicht des Regierungsrats

rats unabdingbar, dass der Bund bei seinen Planungen die Agglomerationsprogramme konsultiert. Dies weil die Regionen im Bereich der Siedlung und des Gesamtverkehrs detailliert Aufschluss über den lokalen Handlungsbedarf und die von den Gemeinden getragenen Strategien geben. Die Weiterentwicklung einer abgestimmten und nachhaltigen Siedlungs- und Gesamtverkehrsentwicklung gelingt nur durch eine gute Koordination aller Staatsebenen.

Der Kanton Bern nimmt zudem dankend zur Kenntnis, dass sich der Bund schweizweit durchschnittlich zu 37 Prozent an den Massnahmen und Programmen beteiligen will. Diesbezüglich begrüsst er, dass sich der Bundesrat für die Maximalvariante von zwölf Prozent der Fondseinlagen in den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ausspricht. Der Vernehmlassungsvorlage und den Ausführungen im Erläuternden Bericht stimmt der Regierungsrat des Kantons Bern daher im Grundsatz zu. Verschiedene Elemente sind für ihn jedoch nicht vollständig nachvollziehbar oder nicht gerechtfertigt und bedürfen insbesondere in den Prüfberichten einer Anpassung. Bevor indes die Anliegen des Kantons Bern in den nachfolgenden Kapiteln im Detail ausgeführt und begründet werden, ist anzumerken, dass die schweizweite Beurteilung der Programmwirkung grundsätzlich zu streng ist. Zudem fehlen in den Prüfberichten nachvollziehbare Beurteilungen zur Erreichung der Wirkungskriterien, was sich auch auf die Gesamtwürdigung der Agglomerationsprogramme auswirkt. Erschwerend kommt hinzu, dass die negativen Beurteilungen in den Prüfberichten nicht verständlich dargestellt sowie die Kürzungen nicht nachvollziehbar begründet sind. Die Aussagekraft und der Detaillierungsgrad der Beurteilungen – insbesondere innerhalb der Prüfberichte – ist daher zu verbessern. Ein höherer Detaillierungsgrad ermöglicht dem Kanton und den regionalen Körperschaften darüber hinaus inskünftig, den Anforderungen des Bundes noch besser gerecht zu werden.

Ebenso hält der Regierungsrat bereits einleitend fest, dass aus seiner Sicht der Bund die Umsetzung der bisherigen Programme in Burgdorf und Langenthal zu negativ beurteilt und insbesondere die parallel zu den Agglomerationsprogrammen geführten Daueraufgaben des Kantons zu wenig honoriert. Ein genereller Umsetzungsabzug in Berner Agglomerationsprogrammen ist deshalb nicht angezeigt. Zudem ist für sämtliche Berner Agglomerationsprogramme mit pauschalen Bundesbeiträgen bei den Massnahmen auf Konzeptkürzungen zu verzichten. Des Weiteren sind für die Umstellung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf umweltfreundliche Antriebe (z. B. Elektrifizierung) in geeigneter Weise ausreichend finanzielle Bundesbeiträge vorzusehen.

Auf Ebene der Massnahmen müssen aus Sicht des Kantons verschiedene Massnahmen – u. a. aufgrund des Planungsstands – im A-Horizont belassen und vom Bund entsprechend unterstützt werden. Zusammengefasst betrifft dies:

- Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse (ARE-Code: 0351.4.021)
- Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz (ARE-Code: 0351.4.056)
- Gemeinde Köniz, Fuss- / Veloverbindung Juch / Hallmatt-Rehag (ARE-Code: 0351.4.068)
- Biel/Bienne, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse (ARE-Code: 0371.4.062)
- Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett (ARE-Code: 0371.4.065)
- Thun, BGK Innenstadt (ARE-Code: 0942.4.008)
- Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse-Hänzirain (ARE-Code: 0404.4.011)

Nachfolgend werden die Anliegen des Kantons Bern einzeln dargelegt und begründet. Übergeordnete Anträge folgen in Kapitel 2, detaillierte Anträge zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen in Kapitel 3.

2. Übergeordnete Anliegen

Der Kanton Bern erachtet die Agglomerationsprogramme als äusserst wirkungsvolle Instrumente, um die Herausforderungen des Verkehrs in den Agglomerationen nachhaltig anzugehen und die räumliche Entwicklung zielführend zu steuern. Um die wichtigen Massnahmen umsetzen zu können, ist eine entsprechende Würdigung und Beurteilung der Programme und Massnahmen durch den Bund und die daraus abgeleitete, finanzielle Bundesbeteiligung von zentraler Bedeutung, sowohl für die Kantone als auch für die regionalen Körperschaften. Insbesondere hinsichtlich Prüfungsergebnis und Gesamtwürdigung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation durch den Bund erkennt der Kanton Bern aktuell noch Anpassungsbedarf.

2.1 Verbesserung der Gesamtwürdigung und Sicherstellung der Nachvollziehbarkeit

Die in den nachfolgenden Unterkapiteln im Detail aufgeführten und begründeten Elemente bedürfen einer Überarbeitung. Grundsätzlich wurde die Bundesprüfung zwar gründlich und detailliert durchgeführt und sie wird der hohen Komplexität sowie der grossen Bedeutung des Themas gerecht. Die Prüfmethodik entspricht grösstenteils jener der vergangenen Generation und war daher im Grundsatz im Voraus bekannt. Hingegen wirft die Beurteilung des Gesamtnutzens der Agglomerationsprogramme Fragen auf. Die Ergebnisse der durchgeführten Beurteilung des Nutzens pro Wirkungskriterium sowie das Umsetzungsreporting werden zu wenig detailliert begründet und sind teilweise nicht nachvollziehbar.

Die Prüfberichte sind teilweise wenig aussagekräftig. Die Trägerschaften investieren jeweils mehrere Jahre in die Erarbeitung der Programme und sind darauf angewiesen, dass für sie die Beurteilung durch den Bund nachvollziehbar ist, damit die Anforderungen in Zukunft noch besser umgesetzt werden können. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Bewertungsmassstäbe, welche das Bundesamt für Raumentwicklung an die Trägerschaften anlegt, seit der letzten Generation strenger geworden sind. Innerhalb der Prüfberichte muss daher sichergestellt werden, dass die Aussagequalität hoch ist. Die grundsätzlich gute Bewertungsmethodik wird durch die intransparent dokumentierte Bewertung abgewertet und ist daher anzupassen.

Insgesamt stellt der Regierungsrat mit Erstaunen fest, dass gemäss Abbildung 4 auf Seite 13 des Erläuternden Berichts schweizweit keines der eingereichten Agglomerationsprogramme eine sehr gute Programmwirkung erreicht haben soll. Die Beurteilung der einzelnen Wirkungskriterien war in der aktuellen Generation sehr streng. Des Weiteren wurden unseres Erachtens den kantonalen Gegebenheiten und Möglichkeiten – z. B. kantonale Konzepte sowie strenge Vorgaben des kantonalen Baugesetzes oder des Richtplans – deutlich zu wenig Beachtung geschenkt und in der Folge die Berner Programme insgesamt zu negativ beurteilt.

2.1.1 Antrag: Nachvollziehbarkeit und Beurteilung der Wirkungskriterien

Der Regierungsrat des Kantons Bern beantragt, dass analog zu den bisherigen Bundesprüfungen und ergänzend zur Gesamtwürdigung der jeweiligen Programme die Stärken und Schwächen pro Wirkungskriterium in den jeweiligen Prüfberichten erläutert werden.

Begründung

Die Vergabe der Nutzenpunkte innerhalb der Wirkungskriterien 1 bis 4 ist anhand der Texte in den Prüfberichten (u. a. jeweils Kapitel 2.2 «Gesamtwürdigung») nicht abschliessend nachvollziehbar und wirkt deshalb eher zufällig. Es fehlt eine detaillierte Darstellung der Stärken und Schwächen der Agglomerationsprogramme, so dass am Ende viele Fragen offenbleiben. Nicht nachvollziehbar ist insbesondere, dass deutlich positive Würdigungen bei einzelnen Wirkungskriterien nur zu einem Nutzenpunkt führen. Als Beispiel ist das Agglomerationsprogramm Biel/Bienne – Lyss hinsichtlich der Wirkungskriterien 1 und 2 zu nennen, wo trotz äusserst positiver Würdigung jeweils nur ein einziger Punkt vergeben wurde.

Bei der Programmwirkung wurden jeweils gleich grosse Agglomerationen miteinander verglichen. Das Vorgehen erscheint grundsätzlich sinnvoll. Im Sinne einer Qualitätssteigerung wäre es besonders hilfreich, wenn daraus ein Benchmark für die Wirkungskriterien und die Bausteine «Situations- und Trendanalyse», «Handlungsbedarf», «Umsetzungsbericht», «Zukunftsbild», «Strategien», «Massnahmen» und Kartendarstellungen abgeleitet und kommuniziert würden. Hinsichtlich dieser Qualitätsmerkmale wird derzeit kaum ersichtlich, wie die Bausteine und die Abstimmung Siedlung und Verkehr eingeschätzt wurden oder wo sich deren Bewertung in der Gesamtwürdigung niederschlägt. Die Prüfberichte scheinen in der vorliegenden Form rein auf die Massnahmen abzustellen.

Ferner wird innerhalb der Prüfberichte in der Gesamtwürdigung (Kapitel 2.2) jeweils darauf hingewiesen, welche Themen ein Agglomerationsprogramm nicht oder gemäss Bund zu wenig bearbeitet. In der Folge wird das «Nicht-Thematisieren» negativ beurteilt, was sich auch negativ auf die Vergabe der Nutzenpunkte auswirkt. Dies mutet eigenartig an, da die Bundesrichtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) darauf hinweisen, dass innerhalb einer Generation eines Agglomerationsprogramms nicht alle Themen behandelt werden müssen, sondern Schwerpunkte gesetzt werden können. Augenscheinlich ist dies in den Bereichen «Elektrifizierung» und «Güterverkehr». Es wird bemängelt, dass diese Elemente zu wenig thematisiert werden. Doch der Kanton Bern hat zusammen mit den Regionen beispielsweise erst gerade im Jahr 2021 das Güterverkehrs- und Logistikkonzept verabschiedet. Darin werden unter anderem Anforderungen und Aufgaben an die Regionen formuliert. Im Rahmen der nächsten Generation der Agglomerationsprogramme werden diese Aufgaben durch die Regionen bearbeitet und vertieft. Die Themen kommen folglich erst in den nächsten Jahren in den Agglomerationsgemeinden auf die Agenda und waren während der Erarbeitung der Programme der 4. Generation noch zu wenig reif für detaillierte Strategien und Massnahmen. Ein Abzug ist aufgrund der bundeseigenen Richtlinien und der zahlreichen Arbeiten, die im Kanton Bern in den vom Bund kritisierten Themenbereichen parallel zu den Agglomerationsprogrammen erbracht wurden, folglich nicht angezeigt. In der Beurteilung der Programme ist dies entsprechend zu korrigieren und zu honorieren.

Als weiteres Beispiel sei an dieser Stelle auf das Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss verwiesen. Der Bund kritisiert, dass die Massnahmen zu stark auf die Stadt Biel/Bienne und die Gemeinde Lyss fokussieren. Dies ist jedoch eine gezielte Priorisierung für die 4. Generation aufgrund der sehr guten ÖV-Erschliessung. Mittel- und langfristig sieht die Siedlungsstrategie in Abstimmung mit der Verbesserung der ÖV-Erschliessung weitere Schwerpunktgebiete, insbesondere auf der Achse Biel/Bienne-Lyss, vor. Die gezielte Priorisierung kann deshalb kein Grund für eine schlechtere Beurteilung sein. Dass solche Schwerpunktsetzungen nicht anerkannt werden, kann schliesslich dazu führen, dass die Schlussbeurteilung unvollständig, dadurch für die Kantone nicht gänzlich nachvollziehbar und unter Umständen zu negativ ausfällt. Dieser Aspekt wurde im Rahmen des Fachgesprächs vom 23. August 2022 ausführlich besprochen.

2.1.2 Antrag: Siedlungsentwicklung nach innen

Der Kanton Bern beantragt, die Formulierungen zu den Beurteilungen des Wirkungskriteriums 2 «Siedlungsentwicklung nach innen» unter Berücksichtigung des Berner Ansatzes anzupassen und sämtlichen Berner Agglomerationsprogrammen einen zusätzlichen Wirkungspunkt zu vergeben.

Begründung

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die umfassenden kantonalen Grundsätze und verbindlichen Rahmenbedingungen in der durch den Bund vorgenommenen Beurteilung des Wirkungskriteriums 2 «Siedlungsentwicklung nach innen» nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Alle fünf Berner Agglomerationsprogramme erreichten beim Wirkungskriterium 2 lediglich einen Nutzenpunkt. Im Kanton Bern wird jedoch mit der Konkretisierung des kantonalen Richtplans in den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) eine wirksame, flächendeckende und behördenverbindliche Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ermöglicht. Die Planungsmechanismen im Zusammenhang mit den RGSK haben sich eingespielt. Immer stärker manifestiert sich daraus nun eine positive räumliche Wirkung: Auf kantonomer Ebene wurde die Zersiedlung gebremst und nach innen gelenkt. Einerseits mit strengen und weitgehenden Regelungen bezüglich des Schutzes des Kulturlandes und insbesondere der Fruchfolgeflächen in der kantonalen Baugesetzgebung. Andererseits mit strengen und konsequenten Regelungen im kantonalen Richtplan, beispielsweise im Zusammenhang mit der benötigten ÖV-Erschließung bei Einzonungen und bei Umzonungen. Zudem führt der Kanton Bern das langjährige Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sowie das neue Programm (SEin)plus (Siedlungsentwicklung nach innen) durch, die im Gesamtkanton die Lenkung der Entwicklung an die raumplanerisch sinnvollen Orte sowie die Siedlungsentwicklung nach innen fördern. Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung werden dazu klare Kriterien für die kommunale Siedlungsentwicklung festgelegt, die sich an den Zielen des Raumkonzepts des Kantons Bern und dem jeweiligen Raumtyp orientieren.

Aus den vorgenannten Gründen sind für den Kanton Bern die Empfehlungen zur Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme nicht nachvollziehbar. Demnach sollen in den jeweiligen Agglomerationsprogrammen Massnahmen festgelegt werden, die noch strenger sind als die ohnehin schon sehr strengen kantonalen Vorgaben zur Siedlungsentwicklung. Wenn der kantonale Richtplan vergleichsweise bereits weitgehende Vorgaben macht, ist der Spielraum im Agglomerationsprogramm entsprechend klein. Dies darf – gegenüber Programmen in Kantonen mit weniger weitgehenden kantonalen Vorgaben – nicht zu einer schlechteren Beurteilung und strenger lautenden Empfehlungen führen.

2.2 Antrag: Umsetzungsabzug

Der Kanton Bern beantragt, auf die für die beiden Agglomerationsprogramme Burgdorf und Langenthal vorgenommenen Abzüge der Bundesbeiträge um fünf Prozent aufgrund angeblich «mangelnder Umsetzung» von Siedlungsmassnahmen aus früheren Programmen zu verzichten. Zusätzlich ist die Beurteilungsmethodik beim Umsetzungsabzug zu überarbeiten.

Begründung

Bei den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation für Burgdorf und Langenthal sollen die Bundesbeiträge aufgrund angeblich «mangelnder Umsetzung» von Siedlungsmassnahmen aus

früheren Programmen um einen Malus von fünf Prozentpunkten gekürzt werden. Der Regierungsrat des Kantons Bern teilt die diesbezügliche Einschätzung des Bundes nicht und kann dessen Begründung nicht nachvollziehen, u. a. weil der Umsetzungsstand in den Prüfberichten zu den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation noch als Stärke ausgewiesen wurde.

Die Kritik der gestaffelten Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Burgdorf sowie der angeblich nur schwer nachvollziehbare rote Faden im Programm wird nicht geteilt. Alle Massnahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 2. Generation im Bereich «Siedlung und Landschaft» sind im Soll. Einzig im Burgdorfer Agglomerationsprogramm der 3. Generation kam es bei der Massnahme «Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten» (entspricht Neueinzonungen) zu Verzögerungen. Grund dafür ist, dass einige der ausgewiesenen Gebiete die in der Zwischenzeit verschärften Anforderungen für Neueinzonungen von Bauland des revidierten kantonalen Richtplans 2030 nicht mehr erfüllen. Diese Änderung entspricht jedoch der Zielsetzung zur Priorisierung der Siedlungsentwicklung nach innen. Darüber hinaus können in Burgdorf die beiden Militärareale AMP Areal und Industriestrasse EXRO aufgrund der aktuellen Immobilienstrategie und des längerfristigen Eigenbedarfs des VBS erst im C-Horizont für zivile Zwecke umgenutzt werden. Beim AMP Areal konnte deshalb trotz Antrag des Regierungsrats im Rahmen des Sachplanverfahrens Militär und der Tatsache, dass sich dieses Gebiet seit acht Jahren als «aus kantonalen Sicht prioritäres Siedlungsgebiet Wohnen» wie verlangt im kantonalen Richtplan aufgeführt ist, die Siedlungsentwicklung Wohnen nicht lanciert werden. Die Verzögerungen konnten durch die zuständigen Stellen des Kantons, der Regionalkonferenz Emmental und der Stadt Burgdorf nicht beeinflusst werden und sind teils durch den Bund selbst verursacht. Gemäss der vorliegenden Methodik des Bundes resultieren aber aus Verzögerungen bei Einzonungen, die beispielsweise aufgrund einer Ablehnung an der Gemeindeversammlung nicht umgesetzt werden können, auch dann eine Negativbewertung, wenn im fraglichen Gebiet das gewünschte Bevölkerungswachstum mit benachbarten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten erreicht werden kann. Das setzt falsche Anreize. Auf eine Kürzung der Beiträge aufgrund des Umsetzungsstandes ist daher zu verzichten.

Die Agglomerationsprogramme des Kantons Bern enthielten in den ersten beiden Generationen eine grosse Anzahl an Vorranggebieten «Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten». Das waren potenzielle Gebiete in der Landwirtschaftszone, die sich aus raumplanerischen Gründen unter den damals geltenden Rahmenbedingungen für eine Einzonung eigneten (z. B. aufgrund der Lage, der ÖV-Erschliessung etc.). Gemäss den raumplanerischen Gepflogenheiten handelte es sich bei ausnahmslos all diesen Vorranggebieten Siedlungserweiterung um Gebiete mit dem Koordinationstand Vororientierung (Idee), respektive Zwischenergebnis. Aufgrund der sich ändernden gesetzlichen Rahmenbedingungen ab 2013 (Raumplanungsgesetz, Anpassungen des kantonalen Richtplans 2030) und der konsequenten Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen wurde die Realisierung solcher Vorranggebiete Siedlungserweiterung (= neue Einzonungen) sehr deutlich erschwert. Dies hatte das positive Ergebnis, dass keine weitere Zersiedlung stattgefunden hat. Aus diesem Grund ist es für den Regierungsrat befremdend, wenn die Berner Agglomerationsprogramme dafür nun mit einem Umsetzungsminus bestraft werden sollen. Solche Negativbewertungen addieren sich über die Generationen der Agglomerationsprogramme zu einem Umsetzungsminus auf, sodass Agglomerationsprogramme theoretisch auch dann mit einer Abwertung um 5 Prozent bestraft werden, wenn sie im Bereich Innenentwicklung besser werden. Für die Beurteilung der Programmwirkung ist deshalb das Zusammenspiel von kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm zu berücksichtigen. In anderen Worten bestraft der Bund diejenigen Kantone mit Umsetzungsabzügen, welche sich im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen als Vorreiterkantone positioniert haben. Ebenfalls verunmöglicht es der Bund dadurch, dass solche Vorreiterkantone künftig hinsichtlich der Umsetzung überhaupt noch positiv beurteilt werden können.

Für das Agglomerationsprogramm Langenthal ist die Kürzung des Bundesbeitrags ebenfalls nicht nachvollziehbar. Dies u. a. aufgrund der Tatsache, dass die Siedlungsmassnahmen in der Umsetzung im Soll sind und dass von Seiten Bund bisher nie kommuniziert wurde, dass die Umsetzung stark oder zu stark im Verzug sei. Im Prüfbericht zum AP3 wird die Umsetzung zudem sogar bei den Stärken gelistet. So nimmt beispielsweise der neue Zeitplan beim Prozess zur Entwicklung des Porzi-Areals Rücksicht auf den Rückhalt der Bevölkerung, der für die Akzeptanz einer Entwicklung in dieser Grössenordnung und mit dieser Bedeutung unabdingbar ist. Zudem weisen wir darauf hin, dass das Porzi-Areal im gesamten Umfang von 19.8 ha im AP abgebildet wird und sich in Teilbereichen durchaus bereits Entwicklungen ergeben haben. Der Berner Ansatz der Abstimmung von Siedlung und Verkehr sieht auch vor, grossflächige Transformationsgebiete festzulegen und diese im Sinne einer Daueraufgabe Schritt für Schritt der vorgesehenen Nutzung zuzuführen. Entsprechend ist auch das kantonale ESP-Programm ausgelegt und werden diese Gebiete – die einer ständigen Transformation ausgesetzt sind – als Daueraufgaben begleitet. Gemäss diesem Verständnis ist es wenig sinnvoll, eine solch grosse Siedlungsmassnahme, wie die Umnutzung des Porzi-Areals, in ein künstliches Vierjahreskorsett (A-, B- oder C-Horizont) zu zwingen, respektive nur teilgebietsweise im Agglomerationsprogramm abzubilden.

Im Bereich Siedlung setzt die Stadt Langenthal konsequent auf die Innenentwicklung; sei dies mit der bekannten Praxis der begleiteten Workshopverfahren mit privaten Bauherren oder mit der Durchführung von qualitätssichernden Verfahren zur Sicherstellung einer qualitätsvollen Siedlungsentwicklung. Dieses grosse und schweizweit bekannte Engagement der Stadt Langenthal wurde 2019 mit dem Wakkerpreis des Schweizer Heimatschutzes ausgezeichnet. Zu wenig Berücksichtigung in der Beurteilung der Massnahmenumsetzung findet zudem die Schlüsselmassnahme S-2 ESP Bahnhof Langenthal. Im Bericht zum Agglomerationsprogramm der 4. Generation wird ausgeführt, dass diese Massnahme mit leichter Verzögerung realisiert werden kann. Die entsprechende Nutzungsplanung ist zwischenzeitlich kurz vor der kommunalen Beschlussfassung und die damit verbundenen kantonalen und eidgenössischen Baubewilligungen- und Plangenehmigungsverfahren stehen kurz bevor. Ferner nimmt das Markthallenareal zum heutigen Zeitpunkt noch zentrale öffentliche Funktionen wahr (zentrale Parkierung, Versammlungsort, Veranstaltungen), weshalb die zahlreichen Entwicklungsprojekte von privaten Investoren höher priorisiert und die verwaltungsinternen Personalressourcen entsprechend gebündelt wurden. Allerdings zeigte sich, dass die Entwicklungsvorstellungen der Investoren und der Bevölkerung Differenzen aufwiesen. Deshalb geriet der Prozess ins Stocken. Weil für eine Umstrukturierung und Akzeptanz der Arealentwicklung jedoch ein grosser Rückhalt in der Bevölkerung unabdingbar ist und die entsprechende Zonenplanänderung einen Volksbeschluss erfordert, muss dem Prozess die nötige Zeit zugestanden werden. Wir können hinsichtlich des Agglomerationsprogramms Langenthal die vom Bundesamtes für Raumentwicklung als ungenügend bewertete Umsetzung der Siedlungsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation aus diesen Gründen nicht nachvollziehen und beantragen, auf die Reduktion des Beitragssatzes zu verzichten.

Schliesslich fehlt im Prüfbericht Langenthal insgesamt eine nachvollziehbare Begründung der Beurteilung durch den Bund. So wird etwa im Erläuternden Bericht in Kapitel 2.2.2 «Stand der Umsetzung» über den Stand der Verpflichtungskredite gesprochen. An dieser Stelle fehlt jedoch eine Aussage zum Stand der Umsetzung der Siedlungsmassnahmen in der Agglomeration. Zur Gesamtbeurteilung wird der Umsetzungsstand jedoch beigezogen. Eine entsprechende massnahmenbezogene Ergänzung unter Kapitel 2.2.2 zur besseren Nachvollziehbarkeit des Entscheids des Bundes ist daher angezeigt.

2.3 Antrag: Anrechenbare Kosten

Der Regierungsrat beantragt, die Prüfberichte hinsichtlich der anrechenbaren Kosten nochmals im Detail zu überprüfen, allfällige Kostenreduktionen in den Prüfberichten detailliert zu begründen und – wo angezeigt –, die Bundesbeiträge entsprechend nach oben zu korrigieren. Bei den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen ist gänzlich auf Konzeptkürzungen zu verzichten. Zudem sind auch bei den Pauschalmassnahmen Teuerung und Mehrwertsteuer zu indexieren.

Begründung

Der Bund hat bei verschiedenen Verkehrsmassnahmen die Kosteneinstufung bei den Berner Agglomerationsprogrammen stark reduziert. Die Bundesbeiträge wurden daher viel tiefer angesetzt, als dies zu erwarten gewesen wäre. Eine nachvollziehbare und transparente Begründung für die Kürzung blieb in den Prüfberichten aus. Daher scheint die Reduktion willkürlich und ist zu korrigieren. Darüber hinaus ist es zwingend notwendig, dass in den Prüfberichten in den jeweiligen Kapiteln 4 die Kostenreduktionen bezüglich der einzelnen Massnahmen aufgelistet und erläutert werden.

Alle fünf Berner Agglomerationsprogramme verzeichnen ferner bei den Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen deutliche Konzeptkürzungen (vgl. Erläuterungsbericht Anhang 4). Es ist aufgrund der Prüfberichte jedoch nicht nachvollziehbar, warum die Pakete am Ende fünf oder sogar zehn Prozentpunkte Abzug erfahren. In allen Agglomerationsprogrammen des Kantons Bern sind Konzepte für die vier Kategorien der Pauschalmassnahmen vorhanden.

Schliesslich werden Pauschalmassnahmen aktuell inklusive Teuerung und Mehrwertsteuer mit einem Gesamtbetrag fixiert. Dabei wird der Teuerung jedoch nicht Rechnung getragen. Die aktuelle weltweite Entwicklung zeigt jedoch, dass die Teuerung auch kurzfristig weitreichende Auswirkungen hat. Zudem lassen sich auch die Pauschalmassnahmen i.d.R. nur über einen längeren Zeitraum realisieren. Damit die vom Bund zugesprochene Beteiligung am Ende prozentual eingehalten werden kann, sind folgerichtig auch Pauschalmassnahmen hinsichtlich Teuerung und Mehrwertsteuer zu indexieren.

2.4 Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs

Für die Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs hat der Bund rechtzeitig für ausreichende Mitfinanzierung zu sorgen.

Begründung

Das Gesamtverkehrssystem kann langfristig nur funktionieren, wenn es ökologisch nachhaltig ist. Im Erläuternden Bericht ab Seite 6 wird darauf hingewiesen, dass der Bundesrat zur Erreichung der Klimaziele der Energiestrategie 2050 im Verkehrsbereich primär auf die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten setzen will. Folglich ist die Abkehr von fossilen Treibstoffen hin zu Antriebsformen, die auf erneuerbaren Primärenergien basieren, unumgänglich. Bereits im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des CO₂-Gesetzes im März 2022 hat der Kanton Bern mitgeteilt, dass er die Umstellung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs auf umweltverträgliche Antriebe mittragen will. Dem öffentlichen Verkehr kommt betreffend Erreichung der Klimaziele eine Schlüsselrolle zu, da er überaus energieeffizient und emissionsarm ist. Der Einstieg in die Elektromobilität ist jedoch mit hohen Kosten verbunden. Ohne substantielle finanzielle Unterstützung durch den Bund wird die rasche Umstellung nicht zu bewerkstelligen sein.

Die grosse Bedeutung der Elektrifizierungsvorhaben wird auch im Prüfbericht des Bundes gewürdigt, indem beispielsweise dem AP4 Bern eine starke Wirkung im Bereich Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch zugeschrieben wird. Dabei wird auch explizit die Elektrifizierung einiger Buslinien als positives Beispiel genannt.

3. Anliegen zu den Agglomerationsprogrammen

In Kapitel 3 werden die Ausführungen der Vernehmlassungsvorlage zu den einzelnen Agglomerationsprogrammen gewürdigt und die Anträge des Kantons im Detail dargestellt.

3.1 Anträge zum Agglomerationsprogramm Bern

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Bern ist der Regierungsrat grundsätzlich einverstanden. Viele für das Gesamtverkehrssystem der Agglomeration Bern relevante Massnahmen werden durch den Bund im A-Horizont mitfinanziert. Bei nachfolgend erwähnten Punkten erkennen wir jedoch Anpassungsbedarf.

3.1.1 Antrag: Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse (ARE-Code: 0351.4.021)

Der Regierungsrat beantragt das Vorhaben «Kehrsatz, Verlegung Zimmerwaldstrasse, Anbindung an Umfahrungsstrasse» in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

Begründung

Die Pläne für die Entwicklung der Bahnhofmatte und der Anbindung der Zimmerwaldstrasse an die Umfahrungsstrasse von Kehrsatz im Bereich der Bahnhofmatte sind nicht neu. Bereits 2001 wurde der kantonale Strassenplan «Anschluss Bahnhofmatte» genehmigt. Das Projekt wurde allerdings 2003 an der Urne abgelehnt. Seither hat sich einiges getan: Die 2012 / 2013 durchgeführte Korridorstudie zeigte ein grosses Entwicklungspotenzial für die Bahnhofmatte auf und dem Areal wurde aus regionaler und kantonaler Sicht eine wichtige Rolle als «prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen» zugesprochen. Im Auftrag des kantonalen Tiefbauamts und der Gemeinde Kehrsatz wurden 2015 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zwei Varianten für eine neue Verkehrsführung geprüft. Dabei kristallisierte sich eine Verlegung der Zimmerwaldstrasse als Bestlösung heraus. Für die Realisierung der Überbauung «Bahnhofmatte» und die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist die Verlegung der Zimmerwaldstrasse zentral:

- Erst die Verlegung der Zimmerwaldstrasse ermöglicht eine Überbauung im Sinne einer Siedlungsentwicklung nach innen. Eine Projektierung auf der Grundlage des Strassenprojektes von 2001 würde das Baugebiet so zerstückeln, dass aufgrund der vielen Restflächen keine zweckmässige Überbauung möglich wäre.
- Nur durch diese Verlegung kann das Ortszentrum vom Verkehr entlastet werden und der Bahnhofplatz seine neue Zentrumsfunktion erfüllen. Der direkte Anschluss der Zimmerwaldstrasse an die Umfahrungsstrasse ermöglicht es, die langen Wartezeiten aufgrund von Barrierschliessungen zu umgehen und so das Zentrum vom stehenden Verkehr zu entlasten.
- Durch die Verlegung der Zimmerwaldstrasse kann die Umsteigebeziehung mit kurzen Fusswegen zwischen Postauto und S-Bahn gewährleistet werden.

- Durch die Erstellung eines Direktanschlusses kann der Fuss- und Veloverkehr zwischen den Ortsteilen von Kehrsatz markant verbessert und die Anbindung der «Bahnhofmatte» mit dem Langsamverkehr an das Ortszentrum vollumfänglich gewährleistet werden.
- Der neue Anschluss der Zimmerwaldstrasse ermöglicht die Schliessung des Anschlusses Kehrsatz Süd und eine direkte Veloroute durch das Dorf ohne MIV-Durchgangsverkehr.

Eine Rückstufung in den B-Horizont des Agglomerationsprogramms verzögert die gesamte Entwicklung der «Bahnhofmatte» und damit die Realisierung des «prioritären Entwicklungsgebietes Wohnen» gemäss kantonalem Richtplan (Massnahme A_08 mit Koordinationsstand der Festsetzung). Die Verzögerung führt zu Mehrkosten aufgrund von zusätzlichen Etappierungen und zu erstellenden Provisorien, da die BLS mit der Perron-Erweiterung im Bahnhof Kehrsatz nicht auf die Realisierung des Kantonsstrassenprojekts warten kann.

Im Strassennetzplan 2022 – 2037 des Kantons Bern sind beide Projekte («Umgestaltung Umfahrung» und «Umgestaltung Bern-/Belpstrasse») vom Regierungsrat als zu realisierende Projekte festgehalten. Damit hat der Kanton bereits flankierende Massnahmen erarbeitet und diese sind weitreichend aufeinander abgestimmt.

3.1.2 Antrag: Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz (ARE-Code: 0351.4.056)

Das Vorhaben «Stadt Bern, Fussgängerfreundliche Innenstadt, Umgestaltung Bären- und Waisenhausplatz» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

Begründung

Das Vorprojekt wurde fertiggestellt, die verkehrlichen Massnahmen sind im Detail begründbar und die entsprechenden Kostenvoranschläge liegen vor. Bei der Umgestaltung des Bären- und Waisenhausplatzes werden vor allem Mischverkehrsflächen ohne MIV-Nutzung unter Berücksichtigung der Ver- und Entsorgungslogistik geschaffen. Eine hohe Priorität liegt auf dem Fuss- und Veloverkehr. Der Finanzierungsbeschluss für dieses Bauprojekt ist vorhanden, womit sowohl die Bau- als auch die Finanzierungsreife für den A-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation erreicht sind. Die Massnahme «Fussgängerfreundliche Innenstadt» muss deshalb zwingend im A-Horizont bleiben.

Der Regierungsrat geht zudem davon aus, dass die im Nachgang zum Fachgespräch vom 23. August 2022 zugestellten Unterlagen («Antragsexcel» und Beilagen wie z. B. Pläne, Studien etc.) vom Bund zur Beurteilung der Massnahme und der daraus folgenden Einordnung im A-Horizont berücksichtigt werden.

3.1.3 Antrag: Gemeinde Köniz, Fuss- / Veloverbindung Juch / Hallmatt-Rehag (ARE-Code: 0351.4.068)

Das Vorhaben «Gemeinde Köniz, Fuss- / Veloverbindung Juch / Hallmatt-Rehag» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

Begründung

Die Fuss- und Veloverbindung verbindet die S-Bahnstation und das neue Zentrum Niederwangen (Umzonung durch Volksabstimmung im Jahr 2022 angenommen) über Eisenbahn und Autobahn mit dem ESP Juch-Hallmatt von kantonaler Bedeutung (rechtsgültig eingezont und baureif). Mit der Inbetriebnahme des neuen kantonalen Polizeizentrums ab 2028 muss die Langsamverkehrsbrücke in Betrieb sein, damit der zu erzielende Modalsplit gemäss den kantonalen Vorgaben erreicht werden kann.

Ein vertieftes Variantenstudium mit Machbarkeitsabklärungen hat im Jahr 2021 zur Bestvariante «Passerelle» geführt. Im Kostenvoranschlag werden CHF 12.1 Mio. ausgewiesen, welche der Gemeinderat inkl. Grundsätze für die Realisierung im Jahr 2022 beschlossen hat. Zusätzliche Kosten entstehen durch den Anschluss West zum alten Dorfkern, wodurch sich die Gesamtkosten auf CHF 15.1 Mio. belaufen. Nebst der Verbindung von zwei Siedlungsschwerpunkten wird mit der Bestvariante «Passerelle» auch eine verbesserte Verknüpfung mit der Bushaltestelle auf der Riedmoosbrücke sowie ein Angebot für Bike+Ride an der S-Bahnstation geschaffen.

Aktuell werden die Grundlagen erarbeitet, um den Kredit für ein qualitätssicherndes Verfahren (Projektwettbewerb) zu beantragen. Der Kreditbeschluss durch das Parlament Köniz ist für Herbst / Winter 2022 / 2023 eingeplant. Nach dem Projektwettbewerb erfolgt die Projektierung und die Realisierung ab 2024, damit die Inbetriebnahme ab 2027 realistisch bleibt (vgl. Inbetriebnahme Polizeizentrum oben). Die Langsamverkehrsverbindung ist eine der zentralen Massnahmen im LV-Bereich aus der Verkehrsstudie Wangental (2021 abgeschlossen), welche die verkehrlichen Wirkungen und Massnahmen des ESP Juch / Hallmatt auf das Wangental darstellt.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Erkenntnisse aus dem Fachgespräch vom 23. August 2022 betreffend die Planungsgrundlagen zur Beurteilung der Massnahme und der daraus folgenden Einordnung im A-Horizont vom Bund berücksichtigt werden.

3.1.4 Antrag: Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain (ARE-Code: 0351.4.004)

Für die Massnahme «Stadt Bern, Köniz; Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain» sind anrechenbare Kosten in der Höhe von CHF 38.0 Mio. anzuerkennen.

Begründung

Der Kanton Bern beanstandet den tiefen Bundesbeitrag für diese wichtige Gesamtverkehrsmassnahme. Dessen Berechnung basiert auf Gesamtkosten «2020» von CHF 13.92 Mio. (Bundesbeitrag 40% = CHF 5.57 Mio.). Dies entspricht einer massiven Kürzung der anrechenbaren Kosten, die aus Sicht des Kantons Bern nicht nachvollziehbar ist.

Die Massnahme (ARE-Code: 0351.3.028) war bereits im Agglomerationsprogramm der 3. Generation im B-Horizont mit CHF 30.0 Mio. hinterlegt. Seither wurde das Vorhaben im Rahmen einer Planungsstudie konkretisiert und weiterentwickelt. Die Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren werden nun im Sommer 2022 eingereicht und die Realisierung ist ab 2025 vorgesehen.

Im AP4 wurde das Projekt mit Kosten von CHF 38.0 Mio. für den A-Horizont eingereicht. Die höheren Kosten gegenüber dem AP3 ergeben sich aus der Erweiterung des Projektes um den Neubau einer Betriebswendeschleufe im Gebiet Sandrain. Diese Erweiterung erfolgte in Absprache zwischen dem Kanton Bern und dem ARE, wobei gemäss Schreiben vom 20. August 2020 die technische und finanzielle Integration der Betriebswendeschleufe Sandrain im Vorhaben «Sanierung Seftigenstrasse» bestätigt wurde:

«Das von Ihnen vorgeschlagene Vorgehen, die Betriebswendeschleufe in das Projekt «Sanierung Seftigenstrasse» zu integrieren und im Rahmen der 4. Generation Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr eine Mitfinanzierung zu beantragen, stellt aus unserer Sicht eine gute Lösung dar, um die verschiedenen Projekte im Gebiet Seftigenstrasse inhaltlich und administrativ aufeinander abzustimmen. Im Falle einer Verzögerung in einem der beiden vorgesehenen Bewilligungsverfahren (Strassenplan und PGV) ist es aus unserer Sicht angezeigt und möglich, die Massnahme zu etappieren und folglich zwei Finanzierungsvereinbarungen abzuschliessen, um Verzögerungen in der Realisierung der jeweils anderen Teilmassnahme zu vermeiden.»

Nach dieser positiven Rückmeldung des ARE aus dem Jahre 2020 ist eine Kürzung der anrechenbaren Kosten überraschend. Die vom ARE neu definierten Kosten in der Höhe von CHF 13.92 Mio. können nicht nachvollzogen werden.

Am Gespräch vom 23. August 2022 zwischen der Agglomeration, dem Kanton Bern und dem Bund wurde darauf hingewiesen, dass die anrechenbaren Kosten aufgrund eines Benchmarks gekürzt wurden. Die Sanierung Seftigenstrasse, Knoten Seftigen-/ Morillonstrasse bis Sandrain beinhaltet jedoch zusätzlich eine Tramschienenverlängerung inkl. Tramwendeschleufe bis Sandrain. Es ist deshalb angezeigt, diese Massnahme in einen vergleichbaren Benchmark zu setzen, also mit anderen Strassensanierungen, die auch Gleissanierung resp. Gleisersatz beinhalten und nicht mit «reinen» Strassenprojekten. Eine derart massive Kürzung der anrechenbaren Kosten von CHF 38.0 Mio. auf CHF 13.92 Mio. um rund CHF 25 Mio. ist daher nicht legitim.

3.1.5 Antrag: Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen (ARE-Code: 0351.4.064)

Für die Massnahme «Stadt Bern, Fuss- und Velounterführung Ausserholligen» wird die Anerkennung von anrechenbaren Kosten in der Höhe von CHF 36.0 Mio. beantragt.

Begründung

Die Kürzung der anrechenbaren Kosten bei der Fuss- und Velounterführung Ausserholligen ist nicht nachvollziehbar. Die im Februar 2022 im Rahmen der Präsentation der Massnahmen aktualisierten Kosten von CHF 36 Mio. sind korrekt und enthalten keine Sicherheitszuschläge mehr. Das bedeutet, dass inzwischen Kostenungenauigkeiten reduziert wurden. Entsprechend ist es nicht angezeigt, dass der Bund weiterhin für Ungenauigkeiten einen generellen Abzug vornimmt.

Die Unterführung schliesst wichtige Lücken im Fuss- und Veloverkehrsnetz des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Ausserholligen und unterstützt damit die Stärkung der multimodalen Drehscheibe am Europaplatz mit Campus Bern, dem Quartier an der Murtenstrasse und dem Areal ewb. Insbesondere wird damit die zwingend benötigte Anbindung zum kommenden neuen Campus der Berner Fachhochschule sichergestellt sowie Arbeits- und Ausbildungsplätze und Wohnareale miteinander vernetzt. Die Koordination zwischen dem Kanton Bern, der Stadt Bern,

SBB, BLS und dem ASTRA ist erfolgt und alle Partner sind in die Projektorganisation involviert. Als Schlüsselement in der städtischen Netzentwicklung mit regionalem Ausstrahlungscharakter ist die Massnahme somit wegweisend für eine nachhaltige und klimaschonende Mobilität.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die im Nachgang zum Fachgespräch vom 23. August 2022 eingereichten Unterlagen zur Beurteilung der Massnahme und der daraus abgeleiteten anrechenbaren Kosten vom Bund berücksichtigt werden.

3.1.6 Antrag: Velohaupttrouten (ARE-Code: 0351.4.162 bis und mit 0351.4.166)

Die Massnahmen sind aus der Tabelle 4-2 zu löschen.

Begründung

Die erwähnten Massnahmen sind im Prüfbericht doppelt aufgeführt. Einerseits in der Tabelle 4-2 (Eigenleistungen) und andererseits in der Tabelle 4-1a (Paket Langsamverkehr). Korrekt ist die Auflistung in der Liste «Paket Langsamverkehr».

Da der Handlungsbedarf dringlich ist, muss sichergestellt sein, dass für die Umsetzung dieser Veloinfrastrukturen CHF 6.3 Mio. im Pauschalpaket gesichert sind. Es gab zudem im Sommer 2022 eine Überparteiliche Motion im Grossen Rat des Kanton Bern mit der Forderung einer raschen Umsetzung dieser fünf Korridore. Diese Motion wurde im Grossen Rat mit einer Zweidrittelmehrheit angenommen. In einer ersten Etappe lassen sich Sofortmassnahmen ohne Vorprojekt und mit einfachen Mitteln umsetzen (CHF 6.3 Mio.). Die umfangreicheren und aufwendigeren Elemente aus den fünf Planungsstudien, wie beispielsweise die Schwachstellen bei Halen oder Thurnen-Riggisberg, sollen in einer zweiten Etappe mit dem Agglomerationsprogramm Bern 5. Generation in den A- und B-Horizonten umgesetzt werden.

Der Regierungsrat geht davon aus, dass die im Nachgang zum Fachgespräch vom 23. August 2022 dazu eingereichten Unterlagen zur Beurteilung der Massnahme und der daraus abgeleiteten anrechenbaren Kosten vom Bund berücksichtigt werden.

3.2 Anträge zum Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Biel/Bienne-Lyss ist der Regierungsrat grundsätzlich einverstanden und erfreut darüber, dass das Programm insgesamt gut bewertet wird. Es wird jedoch eine gewisse Diskrepanz zwischen der mehrheitlich positiven qualitativen Beurteilung des AP4 in der Gesamtwürdigung und der quantitativen Beurteilung des Gesamtnutzens festgestellt. Insbesondere die Beurteilung des Wirkungskriteriums «WK2: Siedlungsentwicklung nach innen» ist für den Regierungsrat nicht nachvollziehbar (vgl. ausführlich in Ziffer 2.1.2). Das Zusammenspiel zwischen kantonalem Richtplan und RGSK/AP wird, wie bereits vorangehend erläutert, in der Beurteilung zu wenig berücksichtigt. Zudem verlangen wir den Verzicht auf die Konzeptkürzungen bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmenpaketen (vgl. ausführlich in Ziffer 2.3).

Viele für das Gesamtverkehrssystem der Agglomeration Biel/Bienne-Lyss relevante Massnahmen werden durch den Bund im A-Horizont mitfinanziert. Dennoch erachten wir die Bewertung einzelner Projekte als nicht richtig. Nachfolgend gehen wir auf die Beurteilung dieser Vorhaben im Detail ein.

3.2.1 Antrag Biel/Bienne, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse (ARE-Code: 0371.4.062)

Das Vorhaben «Biel/Bienne, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

Begründung

Der Bund stuft das Vorhaben «Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse» zurück und weist es neu dem Umsetzungshorizont C zu. Dies wird damit begründet, dass zwar der Handlungsbedarf anerkannt werde, aber der Planungsstand ungenügend sei: *«Die konkreten Massnahmen zur Erreichung der formulierten Ziele sind noch nicht ersichtlich und somit die Wirkung nicht eruierbar»*. Aufgrund der Pandemie kam es zu einer rund dreimonatigen Verzögerung im partizipativen Planungsverfahren, weshalb das Vorprojekt statt wie geplant im August 2021 erst im November 2021 vorlag. Die Massnahme wurde allerdings in den vergangenen Monaten laufend weiterentwickelt. Das Vorprojekt liegt vor. Es ist aus einem Auftrag für Parallelstudien nach SIA 143 und einem breit angelegten partizipativen Prozess hervorgegangen und entspricht zweifellos den Zielen einer umfassenden Neugestaltung des Abschnitts des Unteren Quais zwischen Zentralplatz bis Spitalstrasse, insbesondere zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

Es wurde eine ausführliche Zusammenfassung der wichtigsten Projektelemente und Wirkungen erstellt, welche dem Bund im Rahmen der Fachgespräche vom 23. August 2022 präsentiert wurde. Die Ausführungen zeigen sowohl die Grundzüge des Vorhabens als auch die aktuelle Projektierungstiefe auf. Der Terminplan des Projekts zur Neugestaltung des Unteren Quais sieht vor, dass 2023 ein Baugesuch eingereicht und 2024 die Stadt Biel/Bienne über den Realisierungskredit abstimmt. Die Realisierung des Projekts erfolgt anschliessend zwischen 2024 und 2028. Die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms ist überzeugt, dass damit die notwendige Bau- und Finanzierungsreife für den A-Horizont AP4 erreicht ist und nachvollziehbar aufgezeigt werden kann.

3.2.2 Antrag: Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett (ARE-Code: 0371.4.065)

Das Vorhaben «Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett» ist als programmrelevant einzustufen und in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

Begründung

Die Massnahme «Biel/Bienne, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett» wurde vom Bund als nicht programmrelevant eingestuft. Dies mit der Begründung, die Massnahme umfasse vor allem gestalterische und landschaftliche Aspekte und habe damit keinen relevanten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen. Der Kanton Bern kann diesen Entscheid nicht nachvollziehen. Die Gestaltungsmassnahmen haben einen direkten Einfluss auf das Verkehrsgeschehen und sind eine logische Fortsetzung früherer Massnahmen. Sie sind zwingend notwendig, um die Temporeduktion zu erreichen und entstehen daher nicht primär aus gestalterischen Gründen, sondern um die gesetzlichen Vorschriften einhalten zu können.

Wie bereits im Massnahmenblatt erwähnt wird, waren im Agglomerationsprogramm 1. Generation für den Nordteil des Mett-Quartiers lediglich Trottoirüberfahrten, eine Neuordnung von Parkfeldern und der Umbau von vier Knoten enthalten.

Im Jahr 2019 wurde eine umfangreiche Verkehrsstudie für das Projekt erstellt. Dabei wurde festgestellt, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit (V85) auf dem Mettlenweg, der Büttenbergstrasse, der Gottfried-Reimann-Strasse, dem Goldgrubenweg und auf dem Löhrenweg talwärts zwischen 39 und 48 km/h liegt. Auf diesen Strassen müssten folglich bei einer Temporeduktion (neu T30) zwingend verkehrsberuhigende Massnahmen eingeführt werden. Auf den restlichen Erschliessungsstrassen liegt der V85 heute bereits zwischen 30 und 37 km/h. Bei einer Temporeduktion werden demnach auch hier verkehrsberuhigende Massnahmen empfohlen.

Im ursprünglichem Projekt sollte die angestrebte Geschwindigkeitsreduktion in den erwähnten Strassen hauptsächlich durch eine neue Organisation des Parkraumes erreicht werden. Mit der Ausarbeitung eines Vorprojektes hat sich gezeigt, dass zusätzliche Massnahmen für die Einhaltung der Vorgaben an Tempo-30-Zonen zwingend nötig sind. Gemäss Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen, sind *«zur Einhaltung der angeordneten Höchstgeschwindigkeit nötigenfalls weitere Massnahmen zu ergreifen, wie das Anbringen von Gestaltungs- oder Verkehrsberuhigungselementen»*. Entsprechend wurde das Vorhaben *«Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett»* ausgestaltet. Es beinhaltet die Pflanzung von Bäumen, differenzierte Materialisierung der Parkfelder und den Neubau von Fahrbahnhaltestellen für den öffentlichen Verkehr. Eine qualitativ hochwertige Gestaltung mit Vertikalversätzen trägt des Weiteren dazu bei, die Geschwindigkeit zu reduzieren.

3.3 Anträge zum Agglomerationsprogramm Thun

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Thun ist der Regierungsrat grundsätzlich einverstanden. Er ist erfreut darüber, dass das Programm insgesamt gut bewertet wurde und einen Beitragssatz von 40% erhält. Er ist jedoch der Ansicht, dass der Bund den konzeptionellen Fortschritt des Agglomerationsprogramms Thun 4. Generation gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation in seiner Beurteilung zu wenig berücksichtigt hat. Für die Agglomeration Thun wurden im AP4 das Zukunftsbild, der Handlungsbedarf und die Teilstrategien substanziell über- bzw. gänzlich neu erarbeitet. Diese konzeptionelle Grundlage bildet das Fundament für die Massnahmen der kommenden Generationen des Agglomerationsprogramms. Was bezüglich Umsetzung in den kommenden Jahren vorgesehen ist, wird mit den zahlreichen B-Massnahmen unterstrichen, obwohl diese aufgrund angeblich ungenügender Planungsreife vom Bund nun teilweise in den C-Horizont verschoben wurden. Daneben werden bedeutende Massnahmenpakete bereits konkret im A-Horizont beantragt und vom Bund unterstützt (z. B. BGK, LV-Massnahmen, Umsetzung Mobilitätsmanagement). Der Kanton Bern ist deshalb der Ansicht, dass die Agglomeration Thun in der Gesamtwürdigung zusätzlich einen bis zwei Wirkungspunkte erhalten sollte, auch wenn dies bezüglich des Beitragssatzes keine Auswirkungen hat (vgl. ausführlich Ziffer 2.1.1). Im Weiteren verlangt der Kanton Bern den Verzicht auf die Konzeptkürzungen bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmenpaketen (vgl. ausführlich in Ziffer 2.3). Zudem scheint die Bewertung einzelner Projekte nicht korrekt. Nachfolgend wird auf die Beurteilung dieser Vorhaben im Detail eingegangen.

3.3.1 Antrag: Thun, BGK Innenstadt (ARE-Code: 0942.4.008)

Das Vorhaben «Thun, BGK Innenstadt» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen, sofern sich dies nicht negativ auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis und den Beitragssatz des AP Thun auswirkt.

Begründung

Das Vorhaben «Thun, BGK Innenstadt» wird durch den Bund von der Priorität A in die C-Liste verschoben. Für den Kanton Bern ist diese Umpriorisierung angesichts der hohen Bedeutung der Massnahmen für das Gesamtverkehrssystem der Agglomeration Thun nicht nachvollziehbar. Den Strassenraum der Thuner Innenstadt gilt es entsprechend seiner vielfältigen Funktion als Stadt- wie auch als Verkehrsraum zukunftsfähig und unter dem Gesichtspunkt der Koexistenz zu gestalten. Im Vordergrund steht dabei die integrale Planung des Strassenraumes aus städtebaulich-gestalterischer, verkehrlicher, sicherheitstechnischer und umweltbezogener Sicht. Dazu soll für die innerstädtischen Achsen vom Berntor- über den Guisan- und den Maulbeerplatz bis zum Lauitor in einem iterativen Planungsprozess ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das in Etappen zu konkreten Strassenprojekten vertieft werden kann und konkrete Massnahmen für die Ausgestaltung der Strassenräume sowie des künftigen Verkehrssystems enthält. Sowohl die Bau- wie auch die Finanzierungsreife des Projektes entsprechen unserer Ansicht nach den Vorgaben des A-Horizontes, namentlich:

- Ausgewiesener Handlungsbedarf zur Sanierung der betroffenen Strassenzüge: Einbahnsystem bisher mit Signalisations- und Markierungsmassnahmen, Ausgestaltung spielt jedoch eine grosse Rolle für die Erreichung der Ziele der optimierten Abstimmung von Siedlung und Verkehr, für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und für die verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt mit ÖV und LV und damit verbunden der angestrebten Verlagerung von MIV auf ÖV und FVV
- Ausgewiesene Umsetzungsdringlichkeit (Umsetzung in Etappen ab 2028 geplant): Aus baulicher Sicht sind die Strassen abschnittsweise in der Innenstadt schlecht und sollten innerhalb der nächsten 6-10 Jahre saniert werden. Zudem hat der Regierungsrat der Stadt Thun Bedingungen auferlegt, die eine Wiederherstellung der Pflasterung in der Freienhofgasse, der Oberen Hauptgasse und der Marktgasse vorsehen. Diese Vorgaben sind zwingend und zeitnah in die Planungen zur Innenstadt mit einzubeziehen.
- Für die beiden aarequerenden Achsen wird im Rahmen des BGK bis Anfang 2024 ein Vorprojekt ausgearbeitet. Kreditbeschluss des Stadtrats zum Start des Workshopverfahrens BGK und damit zur schrittweisen Konkretisierung der Massnahmen und Umsetzung ab 2028 liegt vor.

3.3.2 Antrag: Thun, BGK Siegenthalergut – Weststrasse (ARE-Code: 0942.4.009)

Das Vorhaben «Thun, BGK Siegenthalergut – Weststrasse» ist in die B-Liste AP4 aufzunehmen, sofern sich dies nicht negativ auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis und den Beitragssatz des AP Thun auswirkt.

Begründung

Mit der Entwicklung des Gebietes Siegenthalergut (Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Richtplan des Kantons Bern) entsteht ein neuer Stadtteil in Thun, der Wohn- und Lebensraum für ungefähr 1500 Einwohnerinnen und Einwohner schafft. Die Entwicklung dieses neuen Stadtteils gilt es sorgfältig auf das Verkehrsnetz abzustimmen, um so eine optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu ermöglichen. Dazu soll ein BGK über die Hohmadstrasse mit den Schnittstellen zu West- und Talackerstrasse erarbeitet werden, welches konkrete Massnahmen zur Strassenraumgestaltung, Verkehrsregime und der Anbindung an das MIV-, FVV- sowie ÖV-Netz formuliert.

Eine städtebauliche Studie bildet die Grundlage für die ZPP Siegenthalergut. In dieser Studie wurden Konzepte für die Themenfelder Nutzung, Freiraum, Bebauung und Verkehr erarbeitet. Neben einer engmaschigen, öffentlichen Durchwegung durch den Planungsperimeter selbst ist eine Attraktivierung des Strassenraums für den Langsamverkehr, insbesondere an der Hohmadstrasse, geplant. Dabei sollen verschiedene Querungen den neuen Quartierteil mit den umliegenden Gebieten vernetzen. Für den gemäss Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun GVK 2035 und Angebotsplanung der regionalen Verkehrskonferenz RVK 5 geplanten Ausbau des Busangebots müssen ebenfalls in diesem Gebiet die zwingenden Voraussetzungen geschaffen werden. Die ZPP Siegenthalergut wurde im Jahr 2021 durch den Kanton vorgeprüft und – bei Vornahme einzelner Anpassungen – als genehmigungsfähig taxiert. Aktuell wird basierend auf dem ZPP-Entwurf ein Studienauftrag zur Gestaltung der Freiräume durchgeführt. Zeitlich leicht verzögert – damit eine optimale Abstimmung auf die Freiraumgestaltung möglich wird – soll im Jahr 2023 mit der Erarbeitung des BGK Siegenthalergut, Hohmadstrasse mit Schnittstellen zu West- und Talackerstrasse gestartet werden. Im Jahr 2024 soll die ZPP Siegenthalergut zudem dem Kanton zur Genehmigung eingereicht werden. Die Entwicklung des Siegenthalerguts kann in Etappen ab 2027 erfolgen. Die Umsetzung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes soll dabei mit der ersten Etappe erfolgen. Daher wurde sie von der Agglomeration ursprünglich als A-Massnahme im AP4 Thun eingereicht.

Die Massnahme soll nun aber im AP4 Thun in den B-Horizont verschoben werden. Dies kann der Kanton unter dem Vorbehalt akzeptieren, dass die Massnahme im AP5 Thun im A-Horizont eingereicht werden kann und dass damit gleichwohl sichergestellt ist, dass die Massnahme – sollte diese nach aktuellem Terminplan ab dem Jahr 2027 umgesetzt werden können – mittels vorzeitigem Baustart realisiert werden kann und die Beiträge von Seiten Bund entsprechend auch bei vorzeitigem Baustart zugesichert werden.

3.3.3 Antrag: Paket Aufwertung und Sicherheit Strassenraum A-Liste (ARE-Code: 0942.4.141)

Die anrechenbaren Kosten beim Paket Aufwertung und Sicherheit im Strassenraum sind auf CHF 10.08 Mio. zu korrigieren.

Begründung

In der Tabelle 2-1 im Entwurf des Prüfberichts (S. 7) werden die berücksichtigten Kosten mit CHF 4.63 Mio. angegeben. Die im AP ausgewiesenen betragen jedoch CHF 10.08 Mio. Es ist nicht einsichtig, weshalb der Bund den Beitrag an die derart zentralen Massnahmen zur Behebung der Unfallschwerpunkte um 50 % vermindert. Es muss ein Tippfehler vorliegen.

3.3.4 Antrag: Heimberg-Uetendorf, Velohauptroute Neubau Radstreifen Aare-Brücke (ARE-Code: 0942.4.028)

Die Massnahme «Heimberg-Uetendorf, Velohauptroute Neubau Radstreifen Aare-Brücke» ist aus der Tab. 6-1 zu löschen.

Begründung

In Tab. 6-1 im Entwurf des Prüfberichts (S. 18) ist die Massnahme mit der Begründung enthalten, sie könne zu Konflikten mit BLN, Gewässerraum und Ufervegetation führen. Die Verbreiterung der Fahrbahn auf der bestehenden Aarebrücke zur Anordnung eines Radstreifens erfolgt

durch eine Auskragung. Beidseits der Brücke führt der Radstreifen in die vorhandene Fahrbahn. Daher kann bereits eingehend sichergestellt werden, dass durch diese Massnahme keine der vom Bund aufgeführten Konflikte entstehen wird. Auf Fachebene wurde dies bereits am 23. August 2022 diskutiert. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die Erkenntnisse aus diesem Gespräch vom Bund berücksichtigt werden.

3.4 Anträge zum Agglomerationsprogramm Burgdorf

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Burgdorf sind wir weitgehend einverstanden. Besonders erfreut ist der Regierungsrat, dass beinahe sämtliche Massnahmen im beantragten A- beziehungsweise B-Horizont für eine Bundesmitfinanzierung akzeptiert werden (Ausnahme vgl. Kapitel 3.4.1). Dagegen erscheint die Kritik der gestaffelten Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sowie der teilweise nur schwer nachvollziehbare rote Faden innerhalb des Programms nicht nachvollziehbar und wird nicht geteilt. Ebenfalls nicht nachvollziehbar ist für den Regierungsrat die Beurteilung, wonach die Umsetzung im Bereich Siedlung sowohl quantitativ als auch qualitativ ungenügend sei (vgl. Antrag Ziffer 2.2). Im Weiteren verlangen wir den Verzicht auf die Konzeptkürzungen bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmenpaketen (vgl. ausführlich in Ziffer 2.3).

Im Prüfbericht des Bundes wird ferner festgehalten, dass *«durch die Schaffung von neuen Arbeitsgebieten im Hinterland der Agglomeration der Kern der Agglomeration zusätzlich von Transitverkehr und insbesondere Schwerverkehr belastet wird»*. Wir erachten die Verwendung des Begriffs «Hinterland» für Gemeinden wie Sumiswald und Trubschachen mit einer langen Industriegeschichte und bekannten Firmen mit internationaler Ausstrahlung, wie Moser-Baer (Zeitsysteme wie bspw. die Schweizer Bahnhofsuhr und Medizinaltechnik), PB Tools (Handwerkzeuge wie bspw. die weltbekannten Schraubenzieher) oder Kambly (Feingebäck, Salzgebäck und Mischungen) nicht angebracht und bitten den Bund, den zitierten Satz entsprechend umzuformulieren.

3.4.1 Antrag: Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse – Hänzirain (ARE-Code: 0404.4.011)

Das Vorhaben «Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse – Hänzirain» ist in die A-Liste AP4 aufzunehmen.

Begründung

Bei den beiden Massnahmen vom Kanton (Sanierung Krauchthalstrasse Oberburg, ARE-Code 0404.4.010) und von der Gemeinde Oberburg (Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse-Hänzirain, ARE-Code 0404.4.011) liegt keine Doppelspurigkeit vor, da sie unterschiedliche Teilgebiete erschliessen. Da die Krauchthalstrasse nur ein Teilgebiet erschliesst, braucht es daher die Massnahme auf der Schwandgasse dringend als Ergänzung. Die beiden Massnahmen dienen folglich gemeinsam der Netzverdichtung im Langsamverkehr. Beide Massnahmen dienen zudem in hohem Masse der Sicherung von Schulwegverbindungen und von Pendlerverkehrswegen. Der Kanton und die Gemeinde stimmen die zwei Projekte aufeinander ab. Die Gemeinde Oberburg plante ursprünglich, ein Gesuch um vorzeitigen Baubeginn bereits im Jahr 2022 einzureichen, da die Umsetzung dringend notwendig ist.

Das Thema der Hecken und Bäume wird auf Baubewilligungsstufe geprüft und für Ersatzpflanzungen wird im Rahmen der Ausführung gesorgt. Der Regierungsrat geht schliesslich davon

aus, dass die Erkenntnisse aus dem Fachgespräch vom 23. August 2022 in den weiteren Arbeiten des Bundes berücksichtigt werden.

3.5 Antrag zum Agglomerationsprogramm Langenthal

Mit der Beurteilung des Agglomerationsprogramms Langenthal ist der Kanton weitgehend einverstanden. Besonders erfreut ist der Regierungsrat, dass sämtliche Massnahmen im beantragten A-, bzw. B-Horizont für eine Bundesmitfinanzierung akzeptiert werden. Jedoch wird im Prüfbericht bemängelt, dass der Umsetzungsstand der Massnahmen ungenügend sei, wobei insbesondere die Massnahmen im Bereich Siedlung hervorgehoben werden. Die Umsetzung dieser Massnahmen sei sowohl quantitativ als auch qualitativ ungenügend und Schlüsselprojekte seien weit im Verzug. Diese Kritik ist aus Sicht des Regierungsrates nicht nachvollziehbar und wird nicht geteilt (vgl. ausführlich in Ziffer 2.2). Im Weiteren verlangen wir den Verzicht auf die Konzeptkürzungen bei den pauschal mitfinanzierten Massnahmenpaketen (vgl. ausführlich in Ziffer 2.3).

4. Weitere Bemerkungen

Der Regierungsrat stellt des Weiteren fest, dass der Bund diverse Massnahmen aus dem A- und B- in den B- respektive C-Horizont verschoben hat oder die Umsetzbarkeit in der entsprechenden Frist anzweifelt. Bei zahlreichen Massnahmen geht der Kanton Bern heute jedoch davon aus, dass sie für die Umsetzung zwischen 2028 und 2031 bereit sein werden. Daher behalten sich die Agglomerationen ausdrücklich vor, diese vom Bund zurückgestuften Massnahmen in der nächsten Generation wiederum als A-Massnahmen einzureichen, sofern sie bis dato die erforderliche Bau- und Finanzreife erlangen. Unter dieser Voraussetzung sind wir mit der neuen Priorisierung durch den Bund einverstanden.

Der Kanton Bern hält ferner fest, dass er mit der Gemeinde Lengnau auch am überkantonalen Agglomerationsprogramm Grenchen 4. Generation beteiligt ist. In Absprache mit dem Kanton Solothurn und dem Agglomerationsverein Grenchen wird das Programm in der jetzigen Form auch vom Kanton Bern unterstützt.

Des Weiteren hat der Bundesrat mit einer Medienmitteilung vom 29. Juni verlauten lassen, dass er die künftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bis voraussichtlich im Jahr 2030 auf eine neue Basis stellen will. Insbesondere wurde in der Medienmitteilung angemerkt, dass aus der zunehmenden Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb (insbesondere Elektrofahrzeuge) ein Rückgang der Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag resultieren wird. Auch der NAF wird zu einem Teil über die Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag alimentiert. Der Kanton Bern geht davon aus, dass auch die Anliegen des Agglomerationsverkehrs im Rahmen der Arbeiten des Bundes zur langfristigen Sicherstellung der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen berücksichtigt werden und dankt dem Bund im Voraus für sein Engagement.

Der Regierungsrat des Kantons Bern informiert den Bund im Rahmen vorliegender Vernehmlassung bereits darüber, dass der Grosse Rat des Kantons Bern am 13. Juni 2022 eine Richtlinienmotion überwiesen hat, welche die beschleunigte Umsetzung von fünf Velovorrangrouten im Berner Mittelland fordert, die aktuell im B-Horizont hinterlegt sind. Verhandlungen mit dem Bund seien aufzunehmen, um sämtliche Massnahmen, die aus den entsprechenden Planungsstudien stammen, in den A-Horizont zu verlegen (vgl. 2022.RRGR.9 «Umsetzung der fünf Veloverkehr-Planungsstudien der RKBM»).

Schliesslich stand der Kanton Bern im Rahmen der Vernehmlassung vor der Herausforderung, dass die Bearbeitungsfrist für die Stellungnahme bereits anlief, während dem Kanton Bern die Prüfberichte mit der detaillierten Beurteilung des Bundes noch nicht vorlagen. Ebenfalls wurde durch die gestaffelte Kommunikation der Prüfberichte eine Ungleichbehandlung zwischen den Kantonen geschaffen. Der Regierungsrat geht deshalb davon aus, dass die Resultate des Fachgesprächs von Ende August 2022 ebenfalls in die weitere Bearbeitung durch das Bundesamt für Raumentwicklung einfließen werden und regt eine Überprüfung des Prozesses an.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Christine Häsler
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Direktion für Inneres und Justiz
- Finanzdirektion
- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Beilage:

- Übersicht der Anträge