



Richtplan Kanton Bern

# Richtplananpassungen `20

## Fassung für die öffentliche Mitwirkung

Klassifizierung      Nicht klassifiziert

## Inhalt

Im Richtplancontrolling `20 sollen die nachfolgend aufgeführten Strategien und Massnahmenblätter angepasst werden. Kurze Erläuterungen dazu sind im Controllingbericht `20 zu finden; bei allen mit **E** markierten Massnahmen gibt es zusätzliche Erläuterungen im vorliegenden Dokument unmittelbar hinter den Massnahmenblättern.

## Anpassungen

B_01	Verkehr-intensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen	<b>E</b>
B_04	Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen	<b>E</b>
B_08	Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen	<b>E</b>
C_02	Zuordnung der Gemeinden zu den Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern	
C_04	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren	<b>E</b>
C_14	Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf	} <b>E</b>
C_15	Abfallentsorgungsanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)	
C_21	Anlagen zur Windenergieproduktion fördern	
C_27	Öffentliche Abwasserentsorgung sichern	
D_03	Naturgefahren in der Ortsplanung berücksichtigen	
D_08	Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende schaffen	<b>E</b>
Strategiekapitel E		
E_01	Umweltziele Landwirtschaft durch standortangepasste Landwirtschaft konsequent umsetzen	} <b>E</b>
E_02	Sachplan Biodiversität umsetzen und nachführen	

## Neue Massnahme

R\_11 Hochwasser-Überlastabfluss Aare-Hagneckkanal nicht behindern **E**

## Massnahmen werden gestrichen

E\_10 Umsetzung der Bundesinventare nach Art. 18a NHG → wird in Massnahme E\_02 integriert

F\_01 Umsetzung der Neuen Regionalpolitik

## E-Mitwirkung

Das vorliegende Dokument enthält alle angepassten und neuen Massnahmenblätter.

**Die Veränderungen gegenüber dem gültigen Richtplan sind rot markiert.**

Die Mitwirkung dauert vom 3. September 2020 bis am 2. Dezember 2020. Sie wird erstmals als E-Mitwirkung durchgeführt: Die Mitwirkungsbeiträge können einfach und bequem in einer benutzerfreundlichen Internetanwendung eingegeben werden, welche auch die gemeinsame Erarbeitung einer Stellungnahme im Team erlaubt. Sie ist über die Internet-Adresse [www.be.ch/richtplan](http://www.be.ch/richtplan) zu erreichen, wo auch der Entwurf der Richtplan-Gesamtkarte, der Controllingbericht, der ganze gültige Richtplan sowie das Richtplan-Informationssystem einsehbar sind.

Damit die Auswertung der Eingaben effizient erfolgen kann bitten wir Sie, die E-Mitwirkung zu verwenden. Allfällige briefliche Mitwirkungsbeiträge sind mit Absender bis spätestens 2. Dezember 2020 per E-Mail an [kpl.agr@jgk.be.ch](mailto:kpl.agr@jgk.be.ch) oder per Post dem Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Kantonsplanung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern einzureichen.

## Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen

### Zielsetzung

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV nach Art. 91a ff. der Bauverordnung) gehören zu den Anlagen nach Art. 8 Abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Der kantonale Richtplan setzt die bundesrechtliche Planungspflicht um. Kanton, Regionen und Gemeinden stimmen so die Ziele der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (Kantonales Raumkonzept und Strategie Siedlung) und die Umweltziele aufeinander ab. Sie schaffen die Voraussetzungen, um ViV an wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln oder an geänderte Bedürfnisse anzupassen.

- Hauptziele:** B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen  
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern AGR  
AÖV  
AUE  
AWI  
TBA

Regionen Planungsregionen  
Regionalkonferenzen

**Federführung:** AGR

### Realisierung

- |  |               |
|--|---------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig  | bis 2022      |
| <input type="checkbox"/> Mittelfristig           | 2023 bis 2026 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe |               |

### Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

### Massnahme

- Der kantonale Richtplan unterscheidet kantonale und regionale ViV-Standorte. Kantonale Standorte werden im kantonalen Richtplan bezeichnet, regionale Standorte in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK).
- ViV mit mehr als 5'000 Fahrten DTV sind nur an kantonalen Standorten zulässig, ViV mit 2000 bis und mit 5000 Fahrten DTV an kantonalen und regionalen Standorten.
- Die kantonale Infrastrukturplanung (z.B. im Gesundheits- oder Bildungswesen) bezeichnet weitere Standorte für ViV, die aufgrund von Art. 8 Abs. 2 RPG einen Richtplaneintrag voraussetzen.
- ViV-Standorte können ein oder mehrere ViV umfassen. Für die Bezeichnung von ViV-Standorten gelten die folgenden Planungsgrundsätze:
  - Die Bezeichnung der Standorte stützt sich auf Untersuchungen über die Auswirkungen der ViV auf die kantonale bzw. regionale Siedlungsstruktur, auf die Kapazitäten des öffentlichen und des privaten Verkehrs und dessen Infrastruktur sowie auf den Umweltschutz (Luftreinhaltung gemäss Massnahmenplan Luftreinhaltung 2015 – 2030, Lärmschutz). Die Standortplanung berücksichtigt auch die Auswirkungen von Vorhaben mit weniger als 2000 Fahrten DTV. Bei der Bezeichnung von Standorten gelten insbesondere die auf der Rückseite erläuterten Planungsgrundsätze.
  - Für die bezeichneten Standorte werden im Richtplan bzw. RGSK eine standortgebundene Obergrenze der zulässigen Fahrten DTV MIV festgelegt. Die Standortgemeinden können zu einem geeigneten Controlling verpflichtet werden.
- Die kommunale Nutzungsplanung und die Baubewilligung setzen die Vorgaben der kantonalen Richtplanung bzw. des RGSK eigenüber verbindlich um.
- Für bestehende Anlagen gilt vorbehaltlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art. 3 BauG. Sie können weiterentwickelt werden, sofern die Vorgaben des vorliegenden Richtplans eingehalten sind. Nutzungspläne und Baubewilligungen, die sich auf das Fahrleistungsmodell nach Massnahmenplan Luftreinhaltung 2000 – 2015 stützen, bleiben bis zu ihrer Änderung gültig. Änderungen stützen sich auf das neue Recht.
- Die Betreiber von ViV erfassen die effektiven Fahrten und teilen diese den Behörden mit.

### Vorgehen

Kanton

- Der Regierungsrat legt die kantonalen ViV-Standorte fest.
- Die kantonalen Fachstellen (Fachgremium nach Art. 91e BauV) beraten die Planungs- und Baubewilligungsbehörden und stellen eine einheitliche Praxis sicher.
- Das Controlling erfolgt im Rahmen der ordentlichen Bewirtschaftung des kantonalen Richtplans bzw. der Bewilligung von RGSK und Nutzungsplanungen.

Regionen

- Die Planungsregionen oder Regionalkonferenzen legen die regionalen ViV-Standorte fest.
- Das Controlling erfolgt im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung der RGSK.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Kantonaler Richtplan, Einleitung betr. RPG Art. 8 Abs. 2; Kantonale Entwicklungsstandorte (ESP) realisieren (Massnahme C\_04); Siedlungsentwicklung nach Innen SEin (Massnahme A\_07)
- Abgestimmte Dimensionierung der ViV-Anlagen auf die Umweltziele (Lärm, Luft) und auf das Verkehrssystem

### Grundlagen

Bauverordnung: Verkehrsintensive Bauvorhaben gemäss Bauverordnung; aktuell Art. 91a ff. BauV mit 2'000 Fahrten DTV; Art. 8 Abs. 2 RPG (Raumplanungsgesetz; Fassung vom 15. Juni 2012); Raumkonzept und ESP-Planung des Kantons Bern; Kantonaler Synthesebericht RGSK vom 13. Juni 2012; Genehmigte Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte; Luftreinhaltungsverordnung vom 16. Dezember 1985 (LRV); Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV); Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015 / 2030 vom 24. Juni 2015

### Hinweise zum Controlling

## Planungsgrundsätze für die Interessenabwägung bei der Festsetzung der ViV-Standorte

1. ViV-Standorte werden in der Regel in Gemeinden des Entwicklungsraums «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen» gemäss kantonalem Raumkonzept und Massnahme C\_02 oder der 3. Zentrenstufe (Massnahme C\_01) festgesetzt. Eine Weiterentwicklung von bestehenden Anlagen auch in Zentren der 4. Stufe und Tourismuszentren ist ausnahmsweise möglich, sofern sie mindestens dem Raumtyp «Gemeinden der Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonalem Raumkonzept und Massnahme C\_02 zugeordnet sind.

2. ViV-Standorte werden im dicht besiedelten zusammenhängenden Siedlungsgebiet des Kernorts der betreffenden Gemeinde ausgeschieden. Sie liegen möglichst nahe bei den Wohn- und Arbeitsgebieten oder bei Verkehrsknotenpunkten und führen damit zu kurzen Wegen (durchschnittliche Länge der Fahrten zu einem Standort).

3. ViV-Standorte sind von den umliegenden Wohn- und Arbeitsgebieten sicher und leicht zu Fuss und mit dem Fahrrad erreichbar. Die Erschliessung für Motorfahrzeuge soll über das Netz der Hauptverbindungsstrassen unter Schutz der Wohnquartiere sichergestellt sein.

4. ViV-Standorte verfügen über eine Haltestelle einer bestehenden Linie des öffentlichen Verkehrs gemäss Angebotsbeschluss. Diese liegt höchstens in 300 Meter Entfernung (Weglänge zu Fuss) von einem Haupteingang entfernt. Die Angebotsstufe gemäss Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr soll die folgenden Niveaus nicht unterschreiten: Für ViV im Bereich Einkaufen und Freizeit: Mindestens Angebotsstufe 4. Für ViV im Bereich Arbeiten: Mindestens Angebotsstufe 3.

5. An ViV-Standorten werden die Auswirkungen aufgrund der geplanten Nutzung (Annahme: Realisierungsgrad 80%) und des entsprechenden Fahrtenaufkommens für folgende Unterthemen erhoben:

- Standort (Siedlungsstruktur, Städtebau, benachbarte Nutzungen)
- Strassennahe Umweltbelastung (Lärmimmissionen, Luftschadstoffimmissionen)
- Strassenkapazitäten (auch in einem weiteren Umfeld: Hauptverbindungsstrassen, wichtige Knoten).

Die Erhebung der Auswirkungen auf die Strassenkapazitäten beinhaltet namentlich auch die Auswirkungen auf die Betriebsqualität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs (Pünktlichkeit, Gewährleistung Taktintervall und Anschlüsse). Falls negative Auswirkungen zu erwarten sind, sind mögliche Massnahmen zur Sicherstellung der Betriebsqualität des öffentlichen Verkehrs zu definieren.

Gestützt auf diese Erhebungen werden die Nutzungsmöglichkeiten und die nötigen Beschränkungen (Fahrten, Geschossflächen usw.) stufengerecht in der Richt- bzw. der Nutzungsplanung festgesetzt.

### Kantonale Standorte

a) Standorte, an denen bestehende ViV > 5'000 Fahrten DTV vorhanden sind:

Standort	Anlage und bewilligte ViV-Fahrtenzahl (Fahrten ViV DTV)	Quelle
Lyssach / Rütligen-Alchenflüh	ESP Aemme-Center Perimeter insgesamt: 15'772	Massnahme C_04
<u>Bern, Brünnen</u>	<u>Westside: 8'000</u>	<u>Nach neuem Recht</u>
Moosseedorf, Moosbühl	Obi: 2'500 <sup>1</sup>	Massnahme C_04
Biel, Bözingenfeld	Centre Boujean: 7'000; Stades de Bienne: Fussball: 4'000, Eishockey < 2'000	Massnahme C_04
Biel / Bienne Masterplan	Coop: 6'000	Massnahme C_04
Lyss, Bahnhof	Lyssbachpark: 5'200	Massnahme C_04
Brügg, Industrie- und Gewerbezone	Centre Brügg: 12'150	RGSK s-b/b
Thun, Thun Süd	Migros Oberland: 8'000, Panorama Center: 5'100	RGSK ERT
Urtenen-Schönbühl, Sandstrasse	Jumbo / Coop: 6'000	RGSK RKBM
Urtenen-Schönbühl	Shopyland: 11'800 <sup>1</sup>	RGSK RKBM

<sup>1</sup>Obi braucht für sich keinen kantonalen Standort, hat aber einen engen Zusammenhang zum Shopyland (das seinerseits nicht auf dem ESP-Standort liegt).

b) Standorte, an denen ViV > 5'000 Fahrten DTV vorhanden sind, die nach neuem Recht geprüft wurden:

Standort	KS	Anlage(n) und max. ViV-Fahrtenzahl (Fahrten ViV DTV)	Fahrtenzahl Standort (Fahrten MIV DTV)
<u>Bern, Brünnen</u>	<u>FS</u>	<u>Westside: 8'000</u>	<u>10'170</u>
<u>Heimberg</u>	<u>FS</u>	<u>Coop Megastore &amp; Hobby: 6'000</u>	<u>6'600</u>

## Massnahme B\_01: Verkehrsintensive Vorhaben: Verkehr, Siedlung und Umwelt abstimmen – Änderungen aufgrund der neuen Bestimmungen Erläuterungen

### Ausgangslage

Bauten und Anlagen wie grössere Detailhandelseinrichtungen, Freizeitanlagen, Entwicklungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte gelten als verkehrsintensiv, wenn sie 2'000 und mehr Fahrten pro Tag bei durchschnittlichem täglichem Verkehr (DTV) generieren. Solche verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) haben gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Das Raumplanungsrecht des Bundes verpflichtet die Kantone deshalb, diese Auswirkungen durch die Wahl geeigneter Standorte und mit einer raumplanerischen Einordnung zu begrenzen (Art. 8 Abs. 2 RPG<sup>1</sup>). ViV sind somit nur an Standorten zugelassen, die im kantonalen Richtplan oder in den regionalen Richtplänen dafür bezeichnet sind. Für bestehende ViV gilt die baurechtliche Besitzstandsgarantie (Art. 3 BauG<sup>2</sup>). Sollen bestehende Anlagen indessen wesentlich geändert werden, so müssen diese Änderungen dem neuen Recht entsprechen.

Eine wesentliche Änderung der Vorgaben für ein bestehendes ViV setzt voraus, dass ein entsprechender ViV-Standort gemäss den geltenden Anforderungen überprüft und im kantonalen Richtplan festgesetzt ist. Wesentliche Änderungen sind alle Vorkehrungen, die erhebliche Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur, die Umweltbelastungen und/oder das Verkehrsaufkommen haben. Eine zentrale Aufgabe bei der Überprüfung ist die Abklärung der Verträglichkeit mit der Siedlungs- und Verkehrsplanung und den Vorgaben des Umweltrechts. Die Planungsgrundsätze des Massnahmenblattes B\_01, welche in der Vollzugshilfe ViV (2017)<sup>3</sup> erläutert werden, definieren die entsprechenden Anforderungen.

### Anpassungen im Rahmen des Richtplan-Controllings '18

Im Rahmen des Richtplan-Controllings '18 wurde der ViV-Standort Brünnen Westside mit einer Fahrtenzahl von 8'000 Fahrten DTV festgesetzt. In den Erläuterungen zu den Richtplananpassungen '18 wurde das entsprechende Vorgehen und die Abklärungen bezüglich der Planungsgrundsätze zur Interessenabwägung bei der Festsetzung eines ViV-Standortes gemäss Massnahmenblatt B\_01 beschrieben.

### Anpassungen im Rahmen des Richtplan-Controllings '20

Im Rahmen des Richtplan-Controllings '20 werden folgende Richtplananpassungen vorgenommen:

- Ergänzung des Planungsgrundsatzes 5 bzgl. Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV)
- Separate tabellarische Aufführung der ViV-Standorte, die nach neuem Recht geprüft wurden
- Neuaufnahme des ViV-Standortes Heimberg mit ViV Megastore und Hobby

### Ergänzung des Planungsgrundsatzes 5 bzgl. Auswirkungen auf den ÖV

Die Ausführungen enthielten bislang keine expliziten Bestimmungen zur Prüfung der Auswirkungen eines ViV-Standortes auf den strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Die bisherigen Erfahrungen mit der Anwendung der Bestimmungen des Massnahmenblattes B\_01 zeigten jedoch, dass der strassengebundene ÖV oftmals stark tangiert ist von Vorhaben, die an ViV-Standorten realisiert werden. Deshalb wurden die Ausführungen dahingehend ergänzt, dass spezifische Aussagen zu den Auswirkungen eines Vorhabens auf den strassengebundenen ÖV zu machen sind.

### Separate tabellarische Aufführung der ViV-Standorte, die nach neuem Recht geprüft wurden

Die Anwendung der neurechtlichen Bestimmungen gemäss Massnahmenblatt B\_01 führt dazu, dass neben den bisher bestehenden, altrechtlichen ViV-Standorten mit Besitzstandsgarantie sukzessive Standorte im Richtplan aufgeführt werden, die nach neuem Recht geprüft wurden und somit aus planerischer Sicht andere Kriterien erfüllen als die altrechtlichen Standorte. Dabei kann es sich um Standorte han-

<sup>1</sup> Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), SR 700

<sup>2</sup> Baugesetz vom 9. Juni 1985 (BauG), BSG 721.0

<sup>3</sup> <https://tinyurl.com/spysnba>

deln, die neu im kantonalen Richtplan aufgenommen werden oder um bisherige Standorte, die eine wesentliche Änderung erfahren haben und deshalb nach neuem Recht überprüft wurden. Um die Unterscheidung der Standorte deutlicher hervorzuheben, werden sie nun in separaten Tabellen ausgewiesen.

Die neu hinzukommende Tabelle mit den neurechtlich geprüften ViV-Standorten weist zusätzliche Komponenten auf, die den neuen Bestimmungen des Massnahmenblattes B\_01 Rechnung tragen:

Standort	KS	Anlagen(n) und max. ViV-Fahrtanzahl (Fahrten ViV DTV)	Fahrtanzahl Standort (Fahrten MIV DTV)
Bern, Brünnen	FS	Westside: 8'000	10'170
Heimberg	FS	Coop Megastore & Hobby: 6'000	6'600

Neu wird in Spalte 2 der Tabelle der Koordinationsstand des ViV-Standortes explizit aufgeführt. Sofern alle Bestimmungen gemäss Massnahmenblatt B\_01 geprüft wurden und erfüllt sind, wird der Standort als Festsetzung (FS) in den Richtplan aufgenommen. Neben der maximalen Anzahl an ViV-Fahrten wird neu auch die Anzahl an insgesamt möglichen (bestehende und allenfalls zusätzliche) Fahrten für den ViV-Standort aufgeführt. Diese umfasst neben den ViV-Fahrten auch jene Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV), die im ViV-Standort neben den ViV-Fahrten generiert werden. Dabei handelt es sich um eine Planungsgrösse, die darauf hinweist, welche verkehrliche Belastung vom ViV-Standort insgesamt ausgeht und damit die entsprechende Vorgabe des Massnahmenblattes B\_01 umsetzt (Massnahme 4). Die Festlegung dieser Grösse erfolgt in Abstimmung mit der Standortgemeinde.

### Erläuterungen zur Fahrtanzahl ViV-Standort Westside

Im Sinne des neurechtlichen Planungsverständnisses von ViV-Standorten sind gemäss Massnahmenblatt B\_01 des kantonalen Richtplans und der Vollzugshilfe Verkehrsintensive Vorhaben von 2017 zur Festlegung der Fahrtanzahl eines ViV-Standorts nebst der Fahrtanzahl der ViV-Anlage (vorliegend das Einkaufszentrum Westside) auch die Fahrtanzahlen der übrigen, innerhalb des Standortperimeters liegenden Nutzungen auszuweisen (siehe oben). Das ViV Bern, Brünnen Westside ist bereits im Rahmen des Richtplan Controllings '18 nach neurechtlichen Grundsätzen geprüft und seine Fahrtenobergrenze auf 8'000 Fahrten MIV DTV festgelegt worden. Der Richtplaneintrag erfordert darüber hinaus zusätzlich die Festlegung einer Fahrtanzahl für den gesamten ViV-Standort. Dazu wurden folgende Nutzungen innerhalb des Standortperimeters berücksichtigt:

Nutzungen im Standort Westside	Fahrten MIV DTV
Betriebsfahrten*	39
Senevita*	25
Spitex*	14
Tankstelle**	2'092
<b>Total Nicht-ViV-Nutzungen</b>	<b>2'170</b>
ViV-Anlage Westside	8'000
<b>Total Standort Bern Brünnen Westside</b>	<b>10'170</b>

\* = Angaben aus dem Fahrtencontrolling 2017-2019 (bei den Betriebsfahrten handelt es sich nur um Fahrten, die als nicht-ViV-Fahrten gelten)

\*\* = Abgeleitet aus dem Verkehrsbericht Westside zur Richtplananpassung 2018 vom 30.04.2018, bei welchem ein Szenario 2030 mit 8'000 Fahrten DTV gerechnet wurde. Dabei ergibt sich die Anzahl der Fahrten der Tankstelle als Differenz zwischen den Anzahl Fahrten bei der Einfahrt beim Kreisell Niederbottigen in Richtung Riedbachstrasse (Westside) und bei der Schranke Einfahrt Westside Süd. Ausgehend vom Messwert für die Morgenspitzenstunde (MSP) gemäss Verkehrsbericht Westside von 182 Fahrten, beläuft sich die Anzahl Fahrten DTV bei den heutigen Tankstellen-Shop Öffnungszeiten von 06.00 – 22.00 Uhr auf 2'092, ohne Berücksichtigung der Fahrten ausserhalb dieser Öffnungszeiten. <sup>4</sup>

<sup>4</sup> unter der Annahme, dass die MSP 5.8% des gesamten Tagesverkehrs generiert. Legt man der Berechnung die gemessenen Werte für die Abendspitzenstunde und deren Anteil am gesamten Tagesverkehr zugrunde, ergeben sich keine nennenswerten Differenzen zum obigen Wert.

### Neuaufnahme des ViV-Standortes Heimberg mit ViV Megastore und Hobby

Im Rahmen des Richtplan-Controllings '20 soll der ViV-Standort Heimberg im Massnahmenblatt B\_01 aufgenommen und festgesetzt werden. Fahrtenerhebungen des Megastore und Hobby deuten darauf hin, dass diese Überbauung ein verkehrsintensives Vorhaben ist. Das Megastore und Hobby war jedoch nicht Bestandteil des Berner Fahrleistungsmodells, weshalb es bisher nicht im kantonalen Richtplan aufgenommen wurde. Mit dem vorliegenden Richtplan-Controlling soll dies nachgeholt werden, indem für das de facto bestehende ViV ein entsprechender ViV-Standort aufgenommen wird.

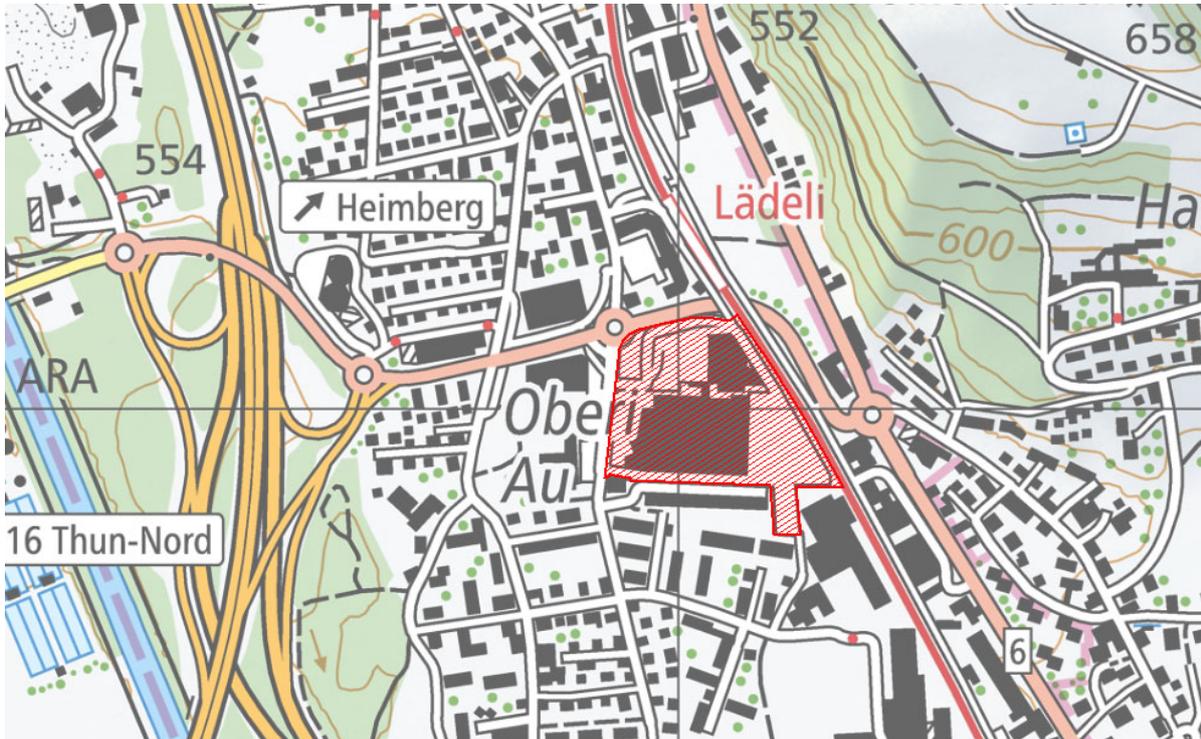


Abbildung 1 ViV-Standort Heimberg (Perimeter rot schraffiert)

Der ViV-Standort wurde in Absprache mit der Standortgemeinde Heimberg festgelegt und umfasst den ViV Megastore und Hobby (vgl. Abbildung 1). Das westlich gelegene Wohncenter sowie das angrenzende Decathlon liegen nicht im Perimeter des ViV-Standortes (gleiches gilt für das weiter östlich angrenzende Lädelizentrum). Ausschlaggebend für die Festlegung des Standortperimeters waren namentlich die unterschiedliche Feinerschliessung von Wohncenter und Decathlon im Vergleich zum ViV sowie das im Vergleich zum ViV geringe Entwicklungspotenzial der beiden erstgenannten Einrichtungen.

Zur Prüfung der Planungsgrundsätze, insbesondere der Verträglichkeit der Auswirkungen des ViV-Standortes wurde von einem externen Büro ein Bericht erstellt, welcher in der Folge von den betroffenen kantonalen Fachstellen überprüft wurde. Im Bericht wurden dabei folgende Zustände untersucht:

- Heutiger Zustand 2020 (inkl. Fahrten des ViV)
- Zustand 2030 (inkl. Fahrten des ViV)
- Zustand 2030 +10% Mehrfahrten des ViV (inkl. Fahrten des ViV)

Die berücksichtigten ViV-Fahrten basieren auf einer Fahrtenerhebung des Megastore und Hobby von Mai 2019 bis Januar 2020.

### *Prüfung der Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B\_01*

#### *Ziffer 1 Raumtypologie und Zentralitätsstruktur*

Heimberg, konkret das Gebiet Lädeli liegt gemäss Massnahmenblatt C\_02 im Raumtyp «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen». Der ViV-Standort ist im Bereich des Lädeli.

#### *Ziffer 2 Lage*

Das Gebiet des ViV-Standortes dient als regionaler Einkaufsstandort und liegt an einer Hauptverkehrsachse. Nördlich und westlich angrenzend befinden sich Wohngebiete sowie das zweite, eher lokale Zentrum der Gemeinde Heimberg. Dazu bestehen heute direkt angrenzend an den ViV-Standort die kleineren Einkaufseinrichtungen «Decathlon», «Wohncenter Heimberg» und das «Lädeli Zentrum». Südlich angrenzend ist das Industriegebiet und östlich angrenzend die Bahnlinie Heimberg – Thun.

#### *Ziffer 3 Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem Langsamverkehr und dem MIV*

Die nördlich umliegenden Gebiete Obere Au und Lädeli sind fussläufig direkt angebunden: Fussunterquerung bei der Niesenstrasse, Unterführung beim Kristallkreisel, Überführung beim Stationsweg. Die Veloanbindung erfolgt ausschliesslich über die Strassenanbindung. Die Fussgängerunterführung beim Kristallkreisel ist zwar für das Velo offen, jedoch nicht ideal befahrbar. Eine Querung der Gurnigelstrasse ist daher erst bei der Unterquerung Niesenstrasse möglich. Grossräumiger betrachtet ist die Velohauptroute Nord-Süd östlich der Bahnlinie Heimberg – Thun wichtig. Eine Querung der Gleise ist nördlich der Bahnstation Heimberg Lädeli möglich. Des Weiteren gibt es eine Langsamverkehrsanbindung des ViV-Standortes in Richtung Uetendorf, im Rahmen der Anbindung der ausgebauten Autobahnquerung an den Radweg. Dazu gib es eine Massnahmenstudie von 2019, welche durch den Kanton umgesetzt werden wird. Der ViV-Standort ist gut mit dem MIV erreichbar, der ViV-Standort liegt an einer Hauptverkehrsachse. Der Autobahnanschluss Thun Nord liegt in unmittelbarer Nähe. Gemäss Artikel 91b1 BauV<sup>5</sup> sind Betreiber und Betreiberinnen von verkehrintensiven Vorhaben verpflichtet, Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu errichten und zu betreiben.

#### *Ziffer 4 Erschliessung und Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr*

Das Gebiet des ViV-Standortes weist eine Erschliessungsgüteklasse C auf. Die Buslinie 31.003 «Heimberg – Allmendingen – Blumenstein» der STI AG erschliesst den ViV-Standort strassenseitig im Halbstundentakt (Angebotsstufe 4). Die nächste Haltestelle Heimberg Lädeli liegt an der Blümlisalpstrasse nördlich des Kreisels. Der ViV-Standort ist zudem über die Bahnhofstabelle Heimberg Lädeli erschlossen. Die Bahn hält im Halbstundentakt, während den Hauptverkehrszeiten gibt es zusätzliche Verbindungen (Angebotsstufe 3). Die genannten Haltestellen liegen in Fussdistanz vom Haupteingang des ViV entfernt (weniger als 300 Meter Weglänge zu Fuss); die Bushaltestelle ist mittels Fussgängerunterführung beim Kristallkreisel mit dem ViV verbunden, die Bahnhofstabelle mittels eines Fusswegs über die Gurnigelstrasse (Stationsweg).

#### *Ziffer 5 Auswirkungen auf Standort, Umweltbelastung und Strassenkapazität*

Räumliches Umfeld/Standort: Die Auswirkungen des ViV-Standortes sind mit den umliegenden Nutzungen kompatibel. Der Verkehr des ViV-Standortes verteilt sich hauptsächlich auf die übergeordnete Kantonsstrasse (Gurnigelstrasse), wodurch nur geringe Auswirkungen auf die nördlich angrenzenden Wohngebiete entstehen. Es bestehen keine Konflikte mit den Bestimmungen der kommunalen oder regionalen Planungsinstrumente. Nordöstlich des ViV-Standortes, östlich der Bahnlinie Heimberg – Thun ist eine Wohn- und Gewerbeüberbauung (inkl. Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des täglichen Bedarfs) geplant.

Strassennahe Umweltbelastung: Im externen Bericht wird festgehalten, dass der heutige Verkehr des ViV-Standortes aus Sicht Luftreinhaltung verträglich ist. Eine Zunahme der ViV-Fahrten um 10% bis ins Prognosejahr 2030 am Knoten Gurnigelstrasse / Blümlisalpstrasse (Kristallkreisel) sei für drei der vier untersuchten Achsen verträglich und damit zulässig. Einzig auf der Blümlisalpstrasse Süd, auf der kurzen Strecke zwischen Ein- und Ausfahrt des ViV und dem Kreisel, übersteigt der Mehrverkehr die geforderten 10% des Handlungsspielraums. Gemäss kantonaler Fachstelle wurden die Bestimmungen der

<sup>5</sup> Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV), BSG 721.1

Arbeitshilfe zur Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten falsch interpretiert, was eine zu strenge Anwendung zur Folge hat. In der Tat wird mit einer Zunahme der ViV-Fahrten um 10% der zulässige Mehrverkehr auf allen vier untersuchten Achsen eingehalten.

Bei den geprüften Fahrtenzahlen der drei Szenarien sind auf der Gurnigelstrasse und der Blümlisalpstrasse Nord keine Lärmkonflikte ersichtlich. In den Modellberechnungen und Grobbeurteilung können bei der Blümlisalpstrasse Süd Lärmkonflikte nicht ausgeschlossen werden. Gemäss Einschätzung der zuständigen Fachstelle, werden in der Praxis die Lärmgrenzwerte eingehalten. Dies insbesondere, da in den Modellberechnungen von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgegangen wird. In der Praxis ist das Geschwindigkeitsniveau wegen des geringen Abstands zwischen Kreisel und Ein-/Ausfahrt des ViV eher tiefer als die signalisierte Höchstgeschwindigkeit.

Strassenkapazitäten: Die mittleren Wartezeiten auf den Achsen, auf welchen der öffentliche Verkehr verkehrt (Gurnigelstrasse Ost und Blümlisalpstrasse Nord) verändern sich durch die allgemeine Verkehrszunahme (Zustand 2030) sowie im Zustand 2030 + 10% Mehrverkehr durch das ViV Megastore und Hobby nur minimal. Auf der Blümlisalpstrasse Nord erhöhen sich die mittleren Wartezeiten im Modell in der Abendspitzenstunde von rund 7 s auf 7.2 s (Zustand 2030) bzw. 7.5 s (Zustand 2030 inkl. 10%), auf der Gurnigelstrasse Ost von 11 s auf 11.5 s (Zustand 2030) bzw. 12.5 s (Zustand 2030 inkl. 10%). In der Morgenspitzenstunde liegen die Veränderungen noch tiefer. Die leichten Zunahmen der mittleren Wartezeiten auf der Blümlisalpstrasse Nord und der Gurnigelstrasse Ost haben keinen Einfluss auf die Stabilität des Busfahrplans. Der Verkehr auf der Hauptachse kann in den untersuchten Szenarien gut verarbeitet werden. Einzig die Blümlisalpstrasse Süd weist gemäss Bericht eine ungenügende Verkehrsqualitätsstufe auf. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Berechnungen auf der Grundlage von Verkehrserhebungen während zweier Tage, einer Verkehrsentwicklung aus dem GVM BE sowie auf Modellberechnungen beruhen. Der Bau des Autobahnanschlusses Thun Nord wird Auswirkungen auf den betrachteten Kreisel haben. Die Abschätzung dieser Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen ist jedoch mit grossen Unsicherheiten verbunden. Auch weitere Anpassungen der Rahmenbedingungen wie beispielsweise eine Änderung der Ladenöffnungszeiten oder neue alternative Einkaufsmöglichkeiten in der Umgebung können Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen haben.

### *Fazit*

Die Diskussion der Planungsgrundsätze hat gezeigt, dass die erforderlichen räumlichen Bedingungen (Ziffer 1 und 2) zur Aufnahme des Standortes im Richtplan gegeben sind. Der ViV-Standort ist zudem mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln gut erschlossen und erreichbar (Ziffer 3 und 4). Einzig bei der verkehrsfreundlichen Erschliessung besteht noch Optimierungsbedarf. Die Auswirkungen des ViV-Standortes mit 6'000 Fahrten MIV DTV bzw. maximal 6'600 Fahrten ViV DTV für das ViV Megastore und Hobby sind grundsätzlich verträglich (Ziffer 5), weshalb die Fahrtengrenze für den ViV-Standort auf 6'600 Fahrten erhöht werden kann. Dabei wird nicht unterschieden, ob die Fahrten direkt durch das ViV Megastore und Hobby oder unabhängig davon generiert werden. Die Prüfung von 10% Mehrfahrten des ViV hat gezeigt, dass die zusätzlichen Fahrten die Verkehrsqualität verschlechtern, namentlich auf der Blümlisalpstrasse Süd. Allfällige Mehrfahrten, die über die heute bestehenden 6'000 Fahrten hinausgehen, sind deshalb mit entsprechenden Mobilitätsmassnahmen, namentlich im Zusammenhang mit den Nutzungen rund um den Kreisel Blümlisalpstrasse-Gurnigelstrasse, zu verknüpfen. Massnahmen umfassen eine Parkplatzbewirtschaftung, die Förderung des öffentlichen Verkehrs oder im restriktivsten Fall eine Ausfahrtdosierung.

Der ViV-Standort Heimberg wird mit 6'600 Fahrten MIV DTV in das Massnahmenblatt B\_01 aufgenommen.

## Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen

### Zielsetzung

Künftige Mobilitätsbedürfnisse im nachfragestarken Agglomerations- und Regionalverkehr werden weitgehend mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt. Der Kanton sorgt in Zusammenarbeit mit seinen Partnern dafür, dass sowohl die nötigen finanziellen Mittel wie auch die notwendigen Infrastrukturen bereitgestellt werden können.

**Hauptziele:** B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2022
	AÖV	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2023 bis 2026
	TBA	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Bund	Bundesamt für Verkehr		
Regionen	Regionalkonferenzen		
Gemeinden	Alle Gemeinden		
Dritte	Regionale Verkehrskonferenzen RVK		
	Transportunternehmungen		
<b>Federführung:</b>	AÖV		

### Massnahme

Der Kanton setzt zur Bewältigung des Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehrs klare Prioritäten für die Infrastruktur (vgl. Rückseite) und sorgt für deren Umsetzung.

### Vorgehen

- Betriebliche Anpassungen und Fahrplanänderungen werden im Angebotsbeschluss und in den Leistungsvereinbarungen aufgenommen.
- Infrastrukturelle Anpassungen: Kostenschätzungen vornehmen; räumliche und zeitliche Prioritäten setzen.
- Umsetzen der Agglomerationsprogramme in Abstimmung mit dem Bund.
- Finanzierungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen und Bund.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Der regionale Schienenverkehr wird häufig auf dem gleichen Schienennetz abgewickelt wie der nationale/internationale Verkehr. In der Region Bern und am Jurasüdfuss bestehen Kapazitätsengpässe. Es besteht die Gefahr, dass der Regionalverkehr durch den übergeordneten nationalen Personen- und Güterverkehr verdrängt und die Qualität des Regionalverkehrs (Taktichte, Fahrplanstabilität) beeinträchtigt wird. Nationale Intercity- und Schnellzugverbindungen werden zwar immer schneller, der öffentliche Personentransport in den Agglomerationen und Regionen aber langsamer. Dies kann entgegen der Zielsetzung zu einer Veränderung des Modal Split zuungunsten des öffentlichen Verkehrs führen.

### Grundlagen

- Agglomerationsprogramme und Synthesebericht 2007
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) mit den Agglomerationsprogrammen 2. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK und Agglomerationsprogramme 2. Generation 2012
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) 2. Generation mit den Agglomerationsprogrammen 3. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK 2. Generation und Agglomerationsprogramme 3. Generation 2016
- Kantonales Angebotskonzept für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018 – 2021
- Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)
- Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) Bahn des Bundes

### Hinweise zum Controlling

Vollzug Prioritätensetzung

## Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn

Koordinationsstand

- a) Betrieb
- Halten des Angebotes und gezielter, nachfrage- und potenzialorientierter Ausbau von Bahn und Bus; bestehendes Bahn-Netz optimieren
  - Generelle Qualitätssteigerung: Zuverlässigkeit, rasche Verbindungen (gute Anschlüsse), Sicherheit.
  - Weiterentwicklung der Durchmesserlinien
  - Bedarfsgerechter Ausbau des S-Bahn-Angebots (2. Teilergänzung)
  - Integraler Halbstundentakt auf dem ganzen S-Bahn-Netz
  - Verdichtung zum ¼-Stundentakt auf dem zentralen Netz

b) Infrastruktur

### Bern Mittelland

- Entflechtung Holligen Bern West, Leistungssteigerung (Ausbau Westkopf, Abstellanlagen Aebimatte, Entflechtung Holligen) Festsetzung
- Doppelspur Liebefeld – Köniz Festsetzung
- Durchgehende Doppelspur Bern – Belp Vororientierung
- Doppelspur Jegenstorf – Grafenried Festsetzung
- Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Verlegung Station Boll Utzigen) Festsetzung
- Bern Weyermannshaus – Bümpliz Süd: Drittes Gleis Vororientierung
- Ausbauten Bätterkinden Süd - Büren z.H Festsetzung
- Perronverlängerungen Fraubrunnen RBS im Korridor Bern – Solothurn Festsetzung
- Doppelspur Mauss – Gümmenen Festsetzung
- Bern – Wylerfeld inkl. Lorrainebrücke: Ausbau auf 6 Gleisachsen inkl. weiterer Entflechtungen in Bern Wylerfeld Zwischenergebnis
- Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern (Normalspur) Zwischenergebnis
- Entflechtung Wankdorf Süd - Ostermundigen, Bahnhof Ostermundigen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen Zwischenergebnis
- Entflechtung Gümligen Süd Festsetzung
- Wendegleis Münsingen mit Bahnzugang und neuer Perronkante Münsingen West Festsetzung
- Doppelspur Fischermätteli – Liebefeld Vororientierung
- Wankdorf Löchligut – Rütli: Ausbau auf 6 Streckengleise Vororientierung
- Rütli – Zollikofen: Ausbau auf 4 Streckengleise mit Entflechtungsbauwerk in Zollikofen Vororientierung
- Ostermundigen – Thun: 3. / 4. Gleis bis Thun inkl. zweites Entflechtungsbauwerk in Gümligen Süd und Entflechtungsbauwerk Thun Nord Vororientierung
- Ausbau auf 4 Gleisachsen mit Entflechtungsbauwerk Lorchenfeld
- Bern Bümpliz Süd – Flamatt: 3. Gleis Vororientierung
- Wendegleis Brünnen Festsetzung
- S-Bahn-Station Kleinwabern Festsetzung
- ÖV Knotenpunkt Laupen und Verkehrssanierung Laupen Festsetzung
- Neue Haltestelle Köniz Waldegg Zwischenergebnis
- Ausbau Bahnhof Jegenstorf (Verlegung oder Ausbau) Zwischenergebnis
- Ausbau Station Wankdorf Nord auf 4 Gleise Festsetzung
- Ausbau Bahnhof Ittigen Vororientierung
- Doppelspur Deisswil – Bolligen Vororientierung
- Doppelspur Boll-Utzigen – Stettlen (inkl. Verlegung Bahnhof Stettlen) Vororientierung
- Bern Weyermannshaus Güterbahnhof: Ergänzung Freiverlad mit KV-Terminal Vororientierung
- BLS-Werkstätte Chliforst Nord Festsetzung
- Ausbau Westkopf Bahnhof Bern Festsetzung
- Bern – Thun und Bern – Fribourg: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m Vororientierung
- Bern Ost (Aaretal) - Baudienstzentrum Vororientierung
- RBS-Wendegleis Zollikofen Vororientierung
- Worb SBB: Ausbau Kreuzungsstation Zwischenergebnis
- Verschiebung Haltestelle Stöckacker (Europaplatz Nord) Festsetzung
- Thörishaus Station - Niederwangen: Überholgleis Zwischenergebnis

### Thun-Oberland West

- Doppelspur Uetendorf – Lorchenfeld Festsetzung
- Neue Haltestelle Thun Nord Zwischenergebnis
- Thun: Anlagenanpassungen (Anzahl Gleisachsen, Perronbreiten und Perronlängen 420 m, Abstellgleise für S-Bahn) Vororientierung
- Thun: Neue Personenunterführung Süd Vororientierung
- Gwatt, Anlagenanpassungen für Abstellungen S-Bahn Vororientierung
- Bogenbegradigung Hondrich-Wengi-Ey (Strecke Spiez - Frutigen) Vororientierung

## Oberland Ost

- ~~Neue Haltestelle Grindelwald Rothenegg (s. auch Massnahme R\_07)~~
- ~~Haltestelle Wilderswil Flugplatz~~ ~~Neue Haltestelle ehemaliger Flugplatz Interlaken~~
- Grimselbahn (s. auch Massnahme R\_10)
- ~~Haltestelle Resort Brienzensee Ufem Moos, westlich von Oberried~~
- ~~Schleife Meiringen~~
- ~~Haltestelle Brienz Ost / Kienholz~~
- ~~Ausbau Abstellanlage Meiringen~~

~~Festsetzung~~  
~~Zwischenergebnis~~  
~~Festsetzung~~  
~~Zwischenergebnis~~  
~~Festsetzung~~  
~~Zwischenergebnis~~  
~~Vororientierung~~  
~~Vororientierung~~  
~~Vororientierung~~

## Oberaargau

- Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage
- Herzogenbuchsee: Verlängerung der Personenunterführung mit neuem Bahnzugang West
- ~~Doppelspur Langenthal – Langenthal Gaswerk~~
- ~~Doppelspurinsel zwischen Bannwil und Aarwangen Schloss~~
- ~~Doppelspurinsel zwischen Niederbipp Dorf und Holzhäusern~~
- ~~Verbesserung Erschliessung Lups (Kanton Luzern), Verschiebung Haltestelle St. Urban~~
- ~~Langenthal: Erweiterung Werkstatt und Abstellanlage asm~~

~~Zwischenergebnis~~  
~~Festsetzung~~  
~~Zwischenergebnis~~  
~~Festsetzung~~  
~~Vororientierung~~  
~~Vororientierung~~  
~~Vororientierung~~  
~~Zwischenergebnis~~  
~~Zwischenergebnis~~

## Emmental

- Ausbau Bahnhof Bätterkinden (~~Perronverlängerung~~) zu ÖV Knotenpunkt mit ~~Wendegleis~~(~~Perronverlängerungen, Wendegleis~~)
- Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube
- ~~Perronverlängerungen RBS im Korridor Bern-Solothurn~~
- Bahnhof Burgdorf: Raumsicherung für Anlagenanpassungen
- Burgdorf, Wynigen: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m
- Sicherstellung Perronnutzlänge von 220 m für die S2 Bern - Langnau
- Hindelbank, Lyssach: Perronnutzlänge 220 m sicherstellen
- ~~Doppelspur Burgdorf – Kirchberg Alchenflüh~~
- ~~Ausbau Bahnhof Burgdorf Steinhof: Perronmassnahme~~
- ~~Doppelspur Bowil – Signau~~

Festsetzung  
  
Festsetzung  
~~Festsetzung~~  
Vororientierung  
Vororientierung  
Festsetzung  
Festsetzung  
~~Vororientierung~~  
~~Festsetzung~~  
~~Zwischenergebnis~~

## Biel/Bienne-Seeland - Jura bernois

- Doppelspur Schafis - Twann (Ligerztunnel)
- Doppelspurausbauten ASm zwischen Biel und Täuffelen
- Doppelspur Fanelwald – Marin
- Doppelspur Kerzers – Ins
- Kerzers doppelspurige Einbindung
- Neue Haltestelle St-Imier La Clef
- Verschiebung Haltestelle Villeret
- Neue Haltestelle Bévillard
- Biel Bahnhof: Anpassungen Perron- und Gleisanlagen sowie Bahnzugang
- Biel: ~~Produktionsanlage Ost und Leistungssteigerung bis Lengnau inkl. Entflechtungsbauwerk Pieterlen~~~~Produktionsanlage: Entflechtungsbauwerk Seite Ost~~
- Entflechtung Lengnau
- ~~Biel und Moutier: Verlängerung Perronnutzlänge auf 420 m~~
- Biel Bahnhof: ~~Neue Bahnhofpassage Ost mit Bahnzugängen und Veloquerung inkl. Verlegen ASm in Hochlage2: Bahnhofpassage mit Perronzugängen Ost~~
- ~~Biel Bahnhof: Neue Endhaltestelle ASm~~
- Lyss Bahnhof: Unterführung (Nord) mit Zugängen Perrons und Busbahnhof
- ~~Biel Produktionsanlage: Um- und Ausbau der Gleisanlage für die Bedürfnisse der Bahnhofproduktion und Erweiterung der Abstellkapazitäten~~
- ~~Doppelspur Brüttelen Ost~~
- ~~Doppelspurabschnitt La Heutte (Biel/Bienne-Sonceboz)~~

Festsetzung  
Zwischenergebnis  
Vororientierung  
Vororientierung  
Vororientierung  
Festsetzung  
~~Vororientierung~~~~Zwischenergebnis~~  
Vororientierung  
Vororientierung  
Vororientierung  
Zwischenergebnis  
~~Vororientierung~~  
Vororientierung  
Vororientierung  
~~Vororientierung~~  
~~Zwischenergebnis~~  
~~Vororientierung~~

## Prioritäten im öffentlichen Orts- und Agglomerationsverkehr

Koordinationsstand

Mit der Auslagerung der Arbeitsplätze von den Zentren in die anderen Kerngemeinden der Agglomeration, dem Strukturwandel im Detailhandel (Fachmärkte am Agglomerationsrand) und der Neuausrichtung im Spitalwesen und in der Alterspflege, gewinnen die tangentialen Bewegungen in den Agglomerationen vermehrt an Bedeutung.

- Betrieb
  - Überprüfung bestehender und möglicher neuer tangentialer Verbindungen
  - Abstimmung der Busanschlüsse auf die S-Bahn

- Priorisierung Busse auf Strassen
- Vermehrtes Inbetrachtziehen von Durchmesserlinien

b) Infrastruktur

**Bern Mittelland**

- ~~Kapazitätssteigerung Bern – Ostermundigen~~ Tram Bern – Ostermundigen
- ~~Buslinie 10 Bern - Köniz: Kapazitätssteigerung~~ Kapazitätssteigerung Bern – Köniz
- Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern
- ÖV Knotenpunkt Ostermundigen
- Doppelspurausbau Tram 6 Thunstrasse Muri
- ~~2. Tramachse Zentrum Bern~~ Bern, Netzentwicklung Zentrum
- Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen
- Tram Länggasse ~~(ZMB Wyler Länggasse)~~
- ÖV-Knotenpunkt Münchenbuchsee

Festsetzung  
~~Festsetzung~~ Zwischenergebnis  
 Festsetzung  
 Festsetzung  
 Festsetzung  
 Zwischenergebnis  
 Zwischenergebnis  
 Vororientierung  
 Vororientierung

**Thun Oberland-West**

- ~~Neuorganisation Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun~~
- ~~Thun: ÖV-Drehscheibe Postbrücke (Bus-Umsteigepunkt)~~

~~Vororientierung~~  
~~Vororientierung~~

**Oberaargau**

- Bushaltestellen und Bahnhofplatz Langenthal
- Herzogenbuchsee: Bushaltestellen und Bahnhofplätze

Zwischenergebnis  
~~Vororientierung~~ Zwischenergebnis

**Emmental**

- Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf

Festsetzung

**Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois**

- Regiotram Agglomeration Biel/Bienne

Vororientierung

## Massnahme B\_04 «Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen»: Diverse neue und weiterentwickelte Vorhaben Erläuterungen

Die im Massnahmenblatt B\_04 enthaltenen Vorhaben im öffentlichen Verkehr werden periodisch zusammen mit den Transportunternehmungen und den regionalen Verkehrskonferenzen / Regionalkonferenzen überprüft, aktualisiert und ergänzt. Verschiedene Infrastrukturausbauten befinden sich seit den letzten Richtplananpassungen in Umsetzung, wurden realisiert oder planerisch weiterentwickelt. Mit dem Bundesbeschluss zum STEP Ausbauschnitt 2035 sind zudem verschiedene Infrastrukturausbauten beschlossen worden und können deshalb als Festsetzung im kantonalen Richtplan verankert werden.

Nachfolgend werden die Vorhaben aufgeführt und erläutert, welche gestrichen, neu aufgenommen oder im Koordinationsstand angepasst werden.

### Gestrichene Vorhaben

Vorhaben	Begründung für Streichung
Umfahrung Sinneringen (inkl. Verlegung Station Boll Utzigen)	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Der Spatenstich erfolgte am 27.06.2019; die Inbetriebnahme ist für den Sommer 2021 geplant.
Doppelspur Mauss - Gümmenen	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Der Baubeginn erfolgte im Herbst 2018; die Inbetriebnahme ist für Ende 2021 geplant.
Neue Haltestelle Köniz Waldegg	Das Vorhaben wurde 2018 sistiert. Gründe dafür sind ein relativ kleiner Nutzen und diverse räumliche Konflikte im Umfeld der neuen Haltestelle.
Doppelspur Uetendorf - Lerchenfeld	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Der Baubeginn erfolgte im Juli 2019; die Inbetriebnahme ist für Ende 2021 geplant.
Neue Haltestelle Grindelwald Rot-henegg	Die Anlage wurde am 15.12.2019 in Betrieb genommen.
Perronverlängerung RBS im Korridor Bern - Solothurn (Region Emmental)	Die Überprüfung der RBS-Haltestellen im Korridor Bern-Solothurn hat ergeben, dass vorderhand nur die Perrons in Fraubrunnen und Jegenstorf verlängert werden müssen. Im Gebiet der Region Emmental sind nebst dem im Massnahmenblatt B_04 separat aufgeführten Vorhaben in Bätterkinden keine weiteren Perronverlängerungen geplant.
Doppelspur Burgdorf - Kirchberg Alchenflüh	Der Doppelspurausbau zwischen Burgdorf und Kirchberg wird nicht ausgeführt, da die Kreuzungen gemäss neuem Bahnkonzept zwischen Burgdorf und Solothurn in Wiler resp. in Utzenstorf stattfinden werden.
Ausbau Bahnhof Burgdorf Steinhof: Perronmassnahmen	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Der Baubeginn erfolgte im September 2019; die Inbetriebnahme ist für den Sommer 2021 geplant.

### Neu aufgenommene Vorhaben

Vorhaben	Koordinationsstand	Beschreibung und Planungsstand
Verschiebung Haltestelle Stöckacker (Europaplatz Nord)	Festsetzung	Mit der Verschiebung der Haltestelle Stöckacker in Richtung Osten sollen die Umsteigebeziehungen zwischen dieser und den weiteren ÖV-Haltestellen im Raum Europaplatz verbessert werden. Das Vorhaben wird im Rahmen der Planungen des ESP Ausserholligen räumlich abgestimmt, wird zurzeit projektiert und soll zusammen mit der Entflechtung Holligen umgesetzt werden. Der Entscheid des BAV für die Finanzierung soll demnächst gefällt werden.

Thörishaus Station - Niederwangen: Überholgleis	Zwischenergebnis	Das Überholgleis zwischen Thörishaus Station und dem Bahnhof Niederwangen dient dazu, dass Güterzüge von Personenzügen überholt werden können, was auf der bestehenden Infrastruktur nicht möglich ist. Das Vorhaben ist Bestandteil des STEP AS2035 und somit ist die Finanzierung gesichert und der Standort gegeben.
Haltestelle Resort Brienersee Ufer Moos, westlich von Oberried	Zwischenergebnis	Die neue Haltestelle wird zwischen den beiden Dörfern Ober- und Niederried zu liegen kommen. Sie soll insbesondere der Erschliessung des neuen Resorts Florens in Oberried (im Bau) dienen. Die verbesserte ÖV-Erschliessung war Voraussetzung für die Baubewilligung des Resorts und ist entweder mittels Bus- oder Bahnerschliessung umzusetzen. Aktuell ist ein vorübergehender Shuttlebetrieb vorgesehen. Für die neue Bahnhaltstelle liegt ein Vorprojekt vor. Der Bedarf und die Finanzierung werden aktuell mit den Anstössern diskutiert.
Schleife Meiringen	Vororientierung	Mit der „Schleife Meiringen“ soll die Fahrzeit des IR-Brünig reduziert und die Spitzkehre im heutigen Bahnhof Meiringen vermieden werden. Die Verbindungsschleife zweigt etwa 1300 Meter westlich des Bahnhofs Meiringen von der Stammstrecke ab und mündet kurz nach Beginn der Zahnstangenstrecke wieder in diese ein. Die Länge der Neubaustrecke beträgt rund 840 Meter. Ein neuer Bahnhof mit zwei Gleisen, einer Perronkante von 200 Metern Länge auf der Seite von Meiringen und einer Hilfskante am zweiten Gleis ermöglichen den Fahrgastwechsel in Meiringen. Es handelt sich um eine langfristige Raumsicherung. Der Bedarf ist zu klären, die Ausgestaltung und die räumliche Abstimmung des Vorhabens sind zu erarbeiten.
Haltestelle Brienz Ost / Kienholz	Vororientierung	Die neue Haltestelle Brienz Ost „Kienholz“ wird rund 800 Meter südöstlich des Bahnhofs Brienz am See zu liegen kommen. Das bestehende Fahrgastpotential wird als gering bis mittel eingestuft, ist aber deutlich höher als dasjenige der bestehenden Haltestelle Brienz West. Es handelt sich um eine langfristige Raumsicherung. Der konkrete Bedarf, die Ausgestaltung und die räumliche Abstimmung des Vorhabens sind zu erarbeiten.
Ausbau Abstellanlage Meiringen	Vororientierung	Aufgrund der geplanten Angebotsausbauten besteht ein Mehrbedarf an Abstellanlagen von rund 1'600m in Meiringen. Es handelt sich um eine langfristige Raumsicherung. Der genaue Bedarf, die Ausgestaltung und die räumliche Abstimmung des Vorhabens sind zu erarbeiten.
Doppelspur Langenthal - Langenthal Gaswerk	Vororientierung	Zwischen dem Bahnhof Langenthal und der Station Langenthal Gaswerk ist im Siedlungsgebiet ein Doppelspurausbau geplant. Dies ist langfristig die wichtigste Massnahme zur Anschlussoptimierung in Langenthal und zur Erhöhung der Stabilität für die beiden

		Linien 413/414. Die räumliche Abstimmung des Vorhabens ist vorzunehmen.
Doppelspurinsel zwischen Bannwil und Aarwangen Schloss	Vororientierung	Ein BehiG-konformer Umbau des Bahnhofs Bannwil bedingt einen Rückbau des 2. Bahnhofsgleises und eine neue ca. 150 m lange und gerade Ausweichstelle rund 200 m östlich der bestehenden Haltestelle im Wald. Die ungefähr in Streckenmitte zwischen Oensingen (~7 km) und Langenthal (~6 km) liegende Kreuzungsmöglichkeit ist Voraussetzung für die Betriebsstabilität bei grösseren Verspätungen im Korridor Aarwangen. Der Ausbau ist zudem für die Anschlusssicherung bei Umsetzung des Angebotskonzeptes (AK) 2035 auf dem übergeordneten Netz notwendig. Die räumliche Abstimmung des Vorhabens ist vorzunehmen.
Doppelspurinsel zwischen Niederbipp Dorf und Holzhäusern	Vororientierung	Durch die geänderte Fahrlage der Züge im Korridor Aarwangen findet die Regelkreuzung im Bereich der Haltestelle Scharnageln statt. Dazu ist die Erstellung einer ca. 600m langen neuen Kreuzungsstelle in Scharnageln mit einem zusätzlichen Aussenperron für die Haltestelle Scharnageln notwendig. Die Doppelspur beginnt von Langenthal her gesehen nach dem Bahnübergang Sandackerstrasse und endet unmittelbar vor dem Siedlungsrand von Niederbipp Dorf. Neben Landwirtschaftsland muss bei 5 Parzellen in der gemäss Richtplan ausgeschiedenen "Erhaltungszone" Land erworben werden, 4 Grundstücke sind überbaut. Gebäude werden abgesehen von einem Carport aus Holz keine tangiert. Der Ausbau ist für die Anschlusssicherung bei Umsetzung des AK2035 auf dem übergeordneten Netz notwendig. Die räumliche Abstimmung des Vorhabens ist vorzunehmen.
Verbesserung Erschliessung Lups (Kanton Luzern), Verschiebung Haltestelle St. Urban	Zwischenergebnis	Der Anstoss für das Projekt kommt vom Verkehrsverbund Luzern VVL (Kanton Luzern) und soll insbesondere der bessern Erschliessung des Standortes der Luzerner Psychiatrie (Lups) dienen. Eine erste Machbarkeitsstudie wurde durchgeführt und Gutachten von ENHK und EKD sind in Arbeit. Das Projekt ist Teil des Agglomerationsprogramms 4. Generation. Die öffentliche Mitwirkung hierzu findet im 2020 statt. Das BAV stimmte der Umsetzung des Projekts bereits zu. Das Projekt kann in die Leistungsvereinbarung (LV) der asm aufgenommen werden.
Langenthal: Erweiterung Werkstatt und Abstellanlage asm	Zwischenergebnis	Die bestehende asm-Werkstätte und die Abstellanlagen in Langenthal müssen aufgrund von erhöhtem Rollmaterialbedarf erweitert werden. Der Landerwerb konnte mit Zustimmung des Kantons getätigt werden. Die Umsetzung ist damit auf Parzellen der asm möglich. Die Bedürfnisse des Bahnunternehmens wurden im Richtplan ESP Langenthal aufgenommen und am 13.09.2019 durch das AGR genehmigt. Die Realisierung des Vorhabens ist nach 2035 geplant.

Doppelspur Bowil - Signau	Zwischenergebnis	Zwischen Bowil und Signau ist heute ein rund 950 m langer Abschnitt der Schieneninfrastruktur einspurig. Diese Lücke in der Doppelspur soll geschlossen werden. Das Vorhaben ermöglicht eine Fahrplananpassung der RE Züge Bern - Luzern und erhöht so die Kapazität zwischen Gümligen und Bern. Das Projekt ist Bestandteil des STEP AS2035 und somit ist die Finanzierung gesichert und der Standort gegeben. Die räumliche Abstimmung des Vorhabens ist vorzunehmen.
Doppelspur Brüttelen Ost	Zwischenergebnis	Im Raum Brüttelen kreuzen sich beim neuen Angebot AS2025 ungefähr in der Mitte zwischen Brüttelen und Finsterhennen die Personenzüge. Aus diesem Grund ist eine Doppelspur zu erstellen. Das Vorhaben ist Bestandteil des STEP AS2025. Das Projekt wird im Rahmen der weiteren Erarbeitung räumlich abgestimmt. Die Koordination mit der laufenden landwirtschaftlichen Melioration wird vorgenommen.
Doppelspurabschnitt La Heutte (Biel/Bienne-Sonceboz)	Vororientierung	Zur Sicherstellung der Anschlüsse in Biel/Bienne und zur Vereinfachung der barrierefreien Gestaltung der Bahnhöfe ist langfristig eine Doppelspur im Raum La Heutte zu realisieren. Die genaue Länge ist zu definieren und die räumliche Abstimmung vorzunehmen.
Neuorganisation Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun	Vororientierung	Im Zusammenhang mit den Planungen zum ESP Bahnhof Thun und aufgrund der zunehmenden Kapazitätsengpässe auf dem Bahnhofplatz plant die Stadt Thun eine Neuorganisation der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun (vgl. Workshopverfahren bzw. Teilprojekt Verkehr). Die RVK5 ist bei der Erarbeitung einbezogen. Parallel dazu erarbeitete die RVK5 die Studie "Vertiefung Innenstadt" und überprüfte damit die angebotsseitigen Auswirkungen der Neuorganisation. Die Ziele der Neuorganisation sind u.a. die Entlastung des Bahnhofplatzes und der Zufahrten durch eine Entflechtung der Bushaltestellen der Stadt- und Regionallinien (sep. Terminal Seestrasse) und durch eine teilweise Verlegung von Bushaltestellen auf die Südseite des Bahnhofs. Für die Neuorganisation des Bahnhofs Thun ist angedacht, dass neu auf der Südseite des Bahnhofes Busse halten sollen. Hierfür sind städtebauliche und räumliche Anpassungen erforderlich und die Situation muss planungs- und verkehrstechnisch grundsätzlich verändert werden, wenn eine Weiterentwicklung des Bahnhofs Thun möglich werden soll. Alternative Lösungen auf der Nordseite sind aufgrund der diversen Nutzungsansprüche kaum machbar (Planung Bahnhofplatz, Arealentwicklung Rosenau-Scherzligen, Ausbau ÖV-Angebot, gesamtverkehrliche Sicht).
Thun: ÖV-Drehscheibe Postbrücke (Bus-Umsteigepunkt)	Vororientierung	Bei einer Neuorganisation des Bahnhofplatzes und einer Aufteilung der Bushaltestellen beim Bahnhof Thun auf die Nord- und Südseite wird die Bedeutung der

		Haltestelle "Postbrücke" als Umsteigeknoten (Bus-Bus) sowie zur Anbindung der Innenstadt zunehmen. Für die Buslinien mit Halt beim Bahnhof (Südseite) sind ein direkter Innenstadtanschluss und attraktive Umsteigebeziehungen auf die anderen Buslinien von zentraler Bedeutung. Dafür ist gemäss den Planungen der RVK5 (vgl. Studie "Vertiefung Innenstadt") die Aufwertung und Neuorganisation der Haltestelle Postbrücke erforderlich.
--	--	---

### Vorhaben mit angepasstem Koordinationsstand

Vorhaben	Neuer Koordinationsstand	Planungsstand
Entflechtung Wankdorf Süd - Ostermundigen	Festsetzung	Um ein systematisches Betriebskonzept eines 1/4h-Takts Bern-Münsingen, eines 1/2h-Takts Bern - Langnau sowie einer Bündelung des Fernverkehrs mit zusätzlichen Güterverkehrstrassen zu ermöglichen, ist u.a. zwischen Wankdorf-Süd und Ostermundigen ein Entflechtungsbauwerk notwendig, welches ein niveaufreies Kreuzen ermöglicht. Das Vorhaben ist Bestandteil des STEP AS2025. Derzeit wird das Vorprojekt erarbeitet, welches insbesondere im Rahmen der Planungen zum Vorhaben Tram Bern-Ostermundigen, bzw. ÖV-Knoten Ostermundigen eng mit dem Kanton und der Gemeinde Ostermundigen koordiniert wird. Die Umsetzung des Projekts ist auf SBB-Parzellen möglich.
Entflechtung Gümligen Süd	Festsetzung	Um ein systematisches Betriebskonzept eines 1/4h-Takts Bern - Münsingen, eines 1/2h-Takts Bern - Langnau sowie einer Bündelung des Fernverkehrs mit zusätzlichen Güterverkehrstrassen zu ermöglichen, ist u.a. in Gümligen Süd eine Entflechtung zu erstellen. Ein neuer Tunnel ermöglicht das Kreuzen der Linie Bern - Thun und Bern - Langnau auf unterschiedlichen Ebenen. Das Vorhaben ist Bestandteil des STEP AS2025. Das Vorprojekt ist in Arbeit.
Wendegleis Münsingen mit Bahnzugang und neuer Perronkante Münsingen West	Festsetzung	Weil ein Teil der S-Bahn-Züge künftig nur bis Münsingen verkehrt, ist ein Wendegleis am Bahnhof Münsingen notwendig. Gleichzeitig wird der Bahnhof zusammen mit der Gemeinde Münsingen erneuert und mit einem neuen Zugang auf der Westseite ergänzt. Das Vorhaben ist Bestandteil des STEP AS2025. Das Vorprojekt ist in Arbeit und wird eng auf die Bedürfnisse der Gemeinde Münsingen abgestimmt.
Ausbau Bahnhof Jegenstorf	Festsetzung	Um die zunehmenden Fahrgastzahlen auf der RBS-Linie Bern - Jegenstorf - Solothurn bewältigen zu können, setzt der RBS voraussichtlich ab 2027 zwischen Bern und Solothurn längere Züge (180m) ein. Voraussetzung dafür ist ein Neubau des Bahnhofs Jegenstorf. Unklar war bisher, ob der Bahnhof Jegenstorf an sei-

		<p>nem bisherigen oder einem anderen Standort neu gebaut wird. Gemeinsam mit dem Gemeinderat hat der RBS eine umfassende und über mehrere Jahre dauernde Standortevaluation vorgenommen und dabei sieben mögliche Lösungen untersucht. Daraus wurden die zwei bestmöglichen Standortvarianten erarbeitet. Die nun gewählte Variante setzt auf einen Neubau des heutigen Bahnhofes am bestehenden Standort. Nach heutigem Planungsstand und vorausgesetzt, dass alle notwendigen Genehmigungen vorliegen und die Voraussetzungen erfüllt sind, starten die Bauarbeiten im Herbst 2024 und dauern bis Ende 2026.</p>
Worb SBB: Ausbau Kreuzungsstation	Festsetzung	<p>Worb SBB wird für die Umsetzung der 2.TE der S-Bahn Bern und des BehiG zu einer Kreuzungsstation mit 2 Aussenperron und schienenfreiem Zugang ausgebaut. Die Finanzierung ist gesichert und die Inbetriebnahme für 2024 geplant.</p>
Haltestelle Wilderswil Flugplatz	Festsetzung	<p>Die neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz erschliesst das Gewerbegebiet auf dem Flugplatzareal und das neu zu schaffende Park+Ride, welches eine Verkehrsentslastung in den Lüttschinentälern ermöglicht. Das Vorhaben ist Bestandteil des STEP AS2025. Die räumliche Abstimmung ist im regionalen Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP) erfolgt.</p>
Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage	Festsetzung	<p>Das Projekt "Langenthal, BZU23 Mittelperron" strebt die Behindertenkonformität an und befindet sich in der Umsetzung (Bauprojekt), ebenso Herzogenbuchsee BZU23</p> <p>Zur Bewältigung der steigenden Personenströme soll in Langenthal das Mittelperron (Gleise 2/3) verbreitert werden. Die Umsetzung erfolgt in Herzogenbuchsee 2021, in Langenthal bis 2023.</p>
Herzogenbuchsee: Verlängerung der Personenunterführung mit neuem Bahnzugang West	Festsetzung	<p>Zur besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets hinter dem Bahnhof (kantonaler ESP) wünscht die Gemeinde die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung auf die andere Seite des Bahnhofs. Das Projekt befindet sich in der Genehmigungsphase.</p>
Verschiebung Haltestelle Villeret	Zwischenergebnis	<p>Die Verschiebung der Haltestelle Villeret wird kombiniert mit der Aufhebung der bestehenden Haltestelle, damit die Siedlungsgebiete von Villeret besser ihrem Entwicklungspotenzial entsprechend erschlossen werden können. Das Projekt wurde mit der Gemeinde Villeret konsolidiert und für die Aufnahme in den STEP AS35 angemeldet. Das BAV hat entschieden, dass die Haltestellenverschiebung über die Leistungsvereinbarung zu finanzieren wäre. Der Realisierungszeitpunkt ist offen.</p>
Buslinie 10 Bern - Köniz: Kapazitätssteigerung	Zwischenergebnis	<p>Nach der Ablehnung von Tram Region Bern (Umstellung Buslinie 10 Köniz-Bern-Ostermundigen auf Tram) muss die Frage, wie der Kapazitätsengpass auf dem Ast Köniz der Linie 10 wirkungsvoll behoben werden</p>

		<p>nem bisherigen oder einem anderen Standort neu gebaut wird. Gemeinsam mit dem Gemeinderat hat der RBS eine umfassende und über mehrere Jahre dauernde Standortevaluation vorgenommen und dabei sieben mögliche Lösungen untersucht. Daraus wurden die zwei bestmöglichen Standortvarianten erarbeitet. Die nun gewählte Variante setzt auf einen Neubau des heutigen Bahnhofes am bestehenden Standort. Nach heutigem Planungsstand und vorausgesetzt, dass alle notwendigen Genehmigungen vorliegen und die Voraussetzungen erfüllt sind, starten die Bauarbeiten im Herbst 2024 und dauern bis Ende 2026.</p>
Worb SBB: Ausbau Kreuzungsstation	Festsetzung	<p>Worb SBB wird für die Umsetzung der 2.TE der S-Bahn Bern und des BehiG zu einer Kreuzungsstation mit 2 Aussenperron und schienenfreiem Zugang ausgebaut. Die Finanzierung ist gesichert und die Inbetriebnahme für 2024 geplant.</p>
Haltestelle Wilderswil Flugplatz	Festsetzung	<p>Die neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz erschliesst das Gewerbegebiet auf dem Flugplatzareal und das neu zu schaffende Park+Ride, welches eine Verkehrsentslastung in den Lüttschinentälern ermöglicht. Das Vorhaben ist Bestandteil des STEP AS2035. Die räumliche Abstimmung ist im regionalen Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP) erfolgt.</p>
Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage	Festsetzung	<p>Das Projekt "Langenthal, BZU23 Mittelperron" strebt die Behindertenkonformität an und befindet sich in der Umsetzung (Bauprojekt), ebenso Herzogenbuchsee BZU23</p> <p>Zur Bewältigung der steigenden Personenströme soll in Langenthal das Mittelperron (Gleise 2/3) verbreitert werden. Die Umsetzung erfolgt in Herzogenbuchsee 2021, in Langenthal bis 2023.</p>
Herzogenbuchsee: Verlängerung der Personenunterführung mit neuem Bahnzugang West	Festsetzung	<p>Zur besseren Erschliessung des Entwicklungsgebiets hinter dem Bahnhof (kantonaler ESP) wünscht die Gemeinde die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung auf die andere Seite des Bahnhofs. Das Projekt befindet sich in der Genehmigungsphase.</p>
Verschiebung Haltestelle Villeret	Zwischenergebnis	<p>Die Verschiebung der Haltestelle Villeret wird kombiniert mit der Aufhebung der bestehenden Haltestelle, damit die Siedlungsgebiete von Villeret besser ihrem Entwicklungspotenzial entsprechend erschlossen werden können. Das Projekt wurde mit der Gemeinde Villeret konsolidiert und für die Aufnahme in den STEP AS35 angemeldet. Das BAV hat entschieden, dass die Haltestellenverschiebung über die Leistungsvereinbarung zu finanzieren wäre. Der Realisierungszeitpunkt ist offen.</p>
Buslinie 10 Bern - Köniz: Kapazitätssteigerung	Zwischenergebnis	<p>Nach der Ablehnung von Tram Region Bern (Umstellung Buslinie 10 Köniz-Bern-Ostermundigen auf Tram) muss die Frage, wie der Kapazitätsengpass auf dem Ast Köniz der Linie 10 wirkungsvoll behoben werden</p>

		<p>kann, neu beantwortet werden (auf dem Ast Ostermundigen ist ein Tram in Planung). Die Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern 2040 kommt zum Zwischenergebnis, dass auf dem Ast Köniz verschiedene Busvarianten die Kapazität theoretisch bis 2040 zur Verfügung stellen können, diese jedoch keine Kapazitätsreserven für weitere mögliche Nachfrageentwicklungen bieten. Die Varianten «Tram Köniz» und «RBS-Verlängerung» werden beide als mögliche langfristige Lösungen beurteilt. Die beiden Varianten sind in einem weiteren Schritt zu vertiefen und zu beurteilen.</p>
Herzogenbuchsee: Bushaltestellen und Bahnhofplätze	Zwischenergebnis	<p>Der Koordinationsstand wird geändert auf Zwischenergebnis, da die notwendigen Studien der Gemeinde vorliegen. Ausgelöst durch das Behindertengleichstellungsgesetz sollen 6 Haltekanten für die Regionalbuslinien erstellt werden, welche den Anforderungen an Barrierefreiheit entsprechen. Gleichzeitig soll die Aufenthaltsqualität am Bahnhof erhöht werden.</p>

## Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen

### Zielsetzung

Der Kanton stellt die erforderlichen Mittel zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte im Strassenverkehr durch Rahmenkredite sicher. ~~Er setzt sich gegen eine weitere zeitliche Verzögerung des gesetzlichen Sanierungsauftrags ein.~~ Er zeigt in den Sanierungsprojekten auf, mit welchen Lärmschutzmassnahmen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Zwischen raumplanerischen Anliegen (Siedlungsentwicklung nach innen) und dem im Umweltschutzgesetz geforderten Gesundheitsschutz gibt es immer wieder Zielkonflikte. Zukünftig ist im Sinne der Prävention und zur Verhinderung von Lärm-Nachsaniierungen eine verstärkte Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen Raumplanung und Strasseneigentümern anzustreben.

**Hauptziele:** B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen  
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern TBA  
AGR  
Fachausschuss Lärm  
Bund Bundesamt für Umwelt  
Gemeinden Alle Gemeinden  
**Federführung:** TBA

### Realisierung

Kurzfristig bis 2024  
 Mittelfristig 2025 bis 2028  
 Daueraufgabe

### Stand der Koordination

**der Gesamtmassnahme**  
Zwischenergebnis

### Massnahme

- ~~-6. Rahmenkredit für Lärmschutz im Strassenverkehr 2016 bis 2018 vom Grossen Rat genehmigt (18.11.2015).~~
- Erarbeiten und Umsetzen von Sanierungsprojekten.
- ~~-Erschliessung von weiteren finanziellen Mitteln zur Beschleunigung der verzögerten Lärmsanierungen.~~
- ~~-Erst- und Nachsanierungen nach 2018 werden nötig. Lärmschutz an Strassen bleibt auch nach 2018 eine Daueraufgabe.~~
- Planung und Ausführung von Nachsanierungen, mit Schwerpunkt auf quellenseitigen Massnahmen (lärmarme Beläge und Temporeduktionen).
- Informationsflüsse zwischen den für den Lärmschutz und den für die Siedlungsentwicklung nach ~~innen~~Innen zuständigen Akteuren verbessern.
- Vereinfachte Zugänge zu Informationen über die Lärmbelastung auf einer Parzelle (Belastungskataster), zu den gesetzlichen Anforderungen und zu empfohlenen Lärmschutzmassnahmen ermöglichen.
- Substanzerhaltungsmassnahmen an bestehenden Lärmschutzanlagen.
- Behandlung von Minderwert-Entschädigungsforderungen.

### Vorgehen

~~Der Lärmschutz an Strassen bleibt auch nach 2018 eine Daueraufgabe, es sind weitere Erst- und Nachsanierungen nötig. Daher wurde die 3. Programmvereinbarung 2016 - 2018 mit dem Bund bis 2022 verlängert. Der 6. Rahmenkredit für Lärmschutz im Strassenverkehr lief von 2016 bis 2018 (Beschluss Grosser Rat 18.11.2015). Ab 2019 laufen die Ausgaben für Lärmschutzmassnahmen über den Investitionsrahmenkredit Strasse 2018-2021.~~

~~Der Kanton setzt sich beim Bund für eine Anschlussmitfinanzierung nach Auslaufen der 3. Programmvereinbarung ab 2022 ein.~~

~~-Der Kanton hält an seiner Lärmschutzpraxis im Strassenverkehr fest (vgl. Rückseite).~~

~~**Gesamtkosten:** 100% 40'000'000 Fr. **Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern**  
davon finanziert durch: **Finanzierungsart:**  
Kanton Bern 80% 32'000'000 Fr.  Als Teil der Laufenden Rechnung  
Bund 20% 8'000'000 Fr.  Als Teil der Investitionsrechnung  
Regionen Fr.  Spezialfinanzierung: Rahmenkredit  
Gemeinden Fr.  
Andere Kantone Fr. **Finanzierungsnachweis**  
Dritte Fr.  Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten~~

~~**Bemerkung:** Gesamtkosten 223'000'000 Fr., bereits verbaut 183'000'000 Fr.~~

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Probleme ergeben sich vor allem durch die aufwändigen Verfahren. Innerorts ~~istsind~~ die Akzeptanz und/oder die Machbarkeit von Lärmschutzwänden als Massnahme auf dem Ausbreitungsweg gering (Ortsbildschutz, Platzverhältnisse, Trennwirkung), weshalb oft nur die bestehenden Fenster durch bessere Schallschutzfenster als Massnahme am Gebäude ersetzt werden können.

Die vom Bundesrat festgelegte Frist (31.3.2018) für Sanierungen bei den übrigen Strassen und Hauptstrassen konnte nicht eingehalten werden.

Da die gesetzlichen Vorschriften wie Umweltschutzgesetz (USG) und Lärmschutz-Verordnung (LSV) auch nach Ablauf der Sanierungsfrist in Kraft sind, bleibt der gesetzliche Grundauftrag zur Einhaltung der Lärmbelastungsgrenzwerte auch nach 2018 erhalten. Der Bund hat diesbezüglich einen Massnahmenplan ausgearbeitet, dessen Umsetzung in konkrete Vollzugsrichtlinien allerdings noch aussteht. Seit dem Inkrafttreten des USG und der LSV ist die Lärmbelastung entlang der Strassen im Kanton Bern aufgrund der stetigen Verkehrszunahme weiter angestiegen. Die zunehmende Lärmbelastung hat zur Folge, dass einige der bereits sanierten Strassenabschnitte bereits nachsanieren werden müssen. Zudem werden die Strasseninhaber zunehmend auch bei vormals unproblematischen Strecken sanierungspflichtig.

Abhängigkeiten ergeben sich bei der Raumplanung (Ausscheiden neuer Bauzonen und Neubauten in lärmbelasteten Gebieten).

~~Zur Finanzierung: Die Programmvereinbarung 2016 - 2019 zwischen Bund und Kanton ist gegenseitig unterzeichnet. Der Bundesrat hat zudem einer Anpassung der Lärmschutzverordnung zugestimmt, durch welche diese Programmvereinbarung bis ins Jahr 2022 verlängert werden kann (PV 2016 - 2022). Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass auch für später realisierte Projekte und künftige bauliche Unterhaltsmassnahmen bestehender Lärmschutzbauten weiterhin Bundesbeiträge ausgerichtet werden.~~

### Grundlagen

- Art. 11-25 Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 (USG, SR 814.01)
- Art. 13-2827 Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41)
- ~~- Ferner: Broschüren „Lärmschutz an Kantonsstrassen“ sowie „Strassenlärm und was der Kanton Bern dagegen unternimmt“ des TBA~~
- ~~- Massnahmenblatt B\_02~~
- ~~- Leitfaden Strassenlärm, BAFU/ASTRA, 2006~~

### Hinweise zum Controlling

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) führt jährlich eine Erhebung zum Stand der Sanierungen und Schallschutzmassnahmen durch (LSV Art. 20). Das BAFU beurteilt die Angaben insbesondere in Bezug auf den Sanierungsfortschritt sowie auf Kosten und Wirksamkeit der Massnahmen.

## Kantonale Praxis Lärmschutz Strassenverkehr

- Der Kanton Bern unterhält einen Lärmbelastungskataster als Übersicht über die Lärmbelastung entlang den Kantonstrassen. Damit soll sichergestellt sein, dass in Zusammenarbeit mit den Gemeinden alle Strassen mit möglichen Grenzwertüberschreitungen erfasst sind und saniert werden.▼
- Wo Strassen um- oder neu gebaut werden, sind Lärmschutzmassnahmen integraler Bestandteil des Projekts.▼
- Entsprechend den Gesetzesvorgaben werden alle verhältnismässigen Sanierungsmassnahmen realisiert, mit denen übermässige Lärmbelastungen verringert werden. Dies gilt auch für Massnahmen, mit denen der Lärm zwar reduziert wird, die Grenzwerte jedoch weiterhin überschritten sind.
- Quellenseitige Lärmschutz-Massnahmen wie z. B. der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen und eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit werden prioritär geprüft und realisiert.▼
- Können die Immissionen bei Gebäuden mit Wohnnutzung trotz Massnahmen nicht unter 68 Dezibel (tags) bzw. 58 Dezibel (nachts) gesenkt werden, hat der Eigentümer gemäss Regierungsratsbeschluss Nr. 1207 vom 27. Mai 1998 Anrecht auf Schallschutzmassnahmen am Gebäude.

**Gelöscht:** Lärmsanierungen werden prioritär auf Streckenabschnitten mit hohen Lärmimmissionen und vielen Betroffenen vorgenommen und zwar schwerpunktmässig bei Belastungen über 65 Dezibel tags resp. 55 Dezibel nachts.

**Gelöscht:** Synergien werden so optimal genutzt und die Effizienz erheblich verbessert.¶  
Bestehen keine anderen Möglichkeiten, werden Schallschutzfenster in Wohngebieten nicht erst bei Alarmwertüberschreitungen (70 resp. 65 Dezibel), sondern bereits ab 68 Dezibel (tags) bzw. 58 Dezibel (nachts) eingebaut. Dies im Sinne der Vorsorge mit Blick auf den weiter zunehmenden Strassenverkehr. ¶  
Mittels Bündelung des Verkehrs auf übergeordnete Strassenabschnitte sollen „parallele“ Strassen vom Verkehr entlastet werden. Auf den entlasteten Strassen sind wenn immer möglich die Immissionsgrenzwerte langfristig einzuhalten.

**Gelöscht:** sind zu prüfen und in denjenigen Fällen anzuwenden, wo sie technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar, zweck- und verhältnismässig sind.

## Massnahme B\_08 Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen Erläuterungen

Das Massnahmenblatt B\_08, Lärmschutz Strassenverkehr vollziehen, wurde stark überarbeitet. Dies als die Folge stark veränderter Rahmenbedingungen:

Die Sanierungsfrist für die Lärmsanierung entlang der Haupt- sowie übrigen Strassen (Kantons- und Gemeindestrassen) ist am 31. März 2018 abgelaufen (Art. 17 Abs. 4 Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV, SR 814.41]). Ursprünglich waren auch die Bundesbeiträge auf dieses Datum befristet, wurden jedoch vorerst bis zum 31. Dezember 2022 verlängert (Art. 21 Abs. 3 LSV). Auch die 3. Programmvereinbarung im Bereich Lärm- und Schallschutz zwischen Bund und Kanton Bern für die Periode 2016 bis 2018, wurde bis 2022 verlängert.

In den letzten Jahren hat sich die Strassenlärm-Sanierung von einer einmaligen Aufgabe zu einer Daueraufgabe entwickelt. Daher sind im Massnahmenblatt nicht mehr die Gesamtkosten (100%) zu beziffern. Im Cercle Bruit, der Vereinigung der kantonalen Lärmschutzfachstellen, sowie beim Bundesamt für Umwelt BAFU ist man sich inzwischen einig, dass die Lärmsanierung nicht als zeitlich und finanziell begrenzte Aufgabe verstanden werden kann. Vielmehr ist es Teil der Umweltschutzgesetzgebung, der dauerhaft integraler Bestandteil des Strassenbaus sowie der Raumplanung sein muss, vgl. neuen Massnahmenplan zur Bekämpfung von Lärm des Bundes. Der Lärmschutz wird so zur dauerhaften Verbundaufgabe, die Bund und Kantone gemeinsam bewältigen müssen.

In den letzten Jahren wurde in mehreren Gerichtsentscheiden klarer definiert, wie mit quellenseitigen Massnahmen in Lärmsanierungsprojekten umzugehen ist. In der Folge hat das Tiefbauamt des Kantons Bern eine neue Strassenlärmstrategie erarbeitet. Kantonsintern hat sich zudem die Art der Finanzierung geändert. Bisher wurden die Ausgaben in Rahmenkrediten Lärmschutz zusammengefasst, neu laufen die Ausgaben für Lärmschutzmassnahmen über den Investitionsrahmenkredit Strasse.

## Zuordnung der Gemeinden zu den Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern

### Zielsetzung

Der Kanton Bern entwickelt sich räumlich differenziert. Die räumlichen Entwicklungsziele des kantonalen Raumkonzepts werden umgesetzt. Dafür werden alle Gemeinden einem Raumtyp gemäss Raumkonzept Kanton Bern zugeteilt.

**Hauptziele:** C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern AGR  
Gemeinden Alle Gemeinden

**Federführung:** AGR

### Realisierung

- |  |               |
|--|---------------|
| <input type="checkbox"/> Kurzfristig             | bis 2022      |
| <input type="checkbox"/> Mittelfristig           | 2022 bis 2023 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe |               |

### Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

### Massnahme

Der Kanton nimmt die Zuordnung der Gemeinden zu den Raumtypen gemäss Raumkonzept Kanton Bern vor (s. Rückseite). Dies erfolgt aufgrund von Kriterien, welche die unterschiedlichen Merkmale der Gemeinden berücksichtigen. Damit werden die Grundlagen geschaffen, die räumlichen Ziele für die Raumentwicklung im Kanton Bern auf Gemeindeebene umzusetzen. Die für die einzelnen Räume geltenden Entwicklungsziele werden unter anderem bei der Bestimmung des Baulandbedarfs Wohnen (Massnahme A\_01) sowie bei der Siedlungsentwicklung nach innen (Massnahme A\_07) umgesetzt.

### Vorgehen

- Das Raumkonzept Kanton Bern bezeichnet fünf Raumtypen und legt die räumlichen Entwicklungsziele dieser Räume fest. Folgende Raumtypen werden unterschieden: Urbane Kerngebiete der Agglomerationen, Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen, zentrumsnahe ländliche Gebiete, Hügel- und Berggebiete und Hochgebirgslandschaften.
- Der Kanton ordnet alle Gemeinden einem Raumtyp zu. Ausschlaggebend ist der Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde. Grössere Gemeinden, die in verschiedenen Raumtypen liegen, werden dem höheren Raumtyp zugeordnet. Die Bestimmungen für diesen Raumtyp gelten jedoch nur für die dichter besiedelten, zusammenhängenden Siedlungsgebiete. (Zuordnung und Differenzierung s. Rückseite).
- Die Zuordnung zu den Raumtypen erfolgt aufgrund der folgenden Kriterien (in hierarchisch abnehmender Ordnung): Zentralität (Massnahme C\_01), Agglomeration (gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik), Entwicklungsachsen (gemäss Raumkonzept Kanton Bern), ÖV-Erschliessung (Massnahme B\_10), Streusiedlung (Massnahme A\_02) sowie Topografie.
- Die Regionen berücksichtigen die Zuordnung im Rahmen der RGSK. Verändern sich in Regionen entscheidende Rahmenbedingungen in Bezug auf die Zentralität (Zentrum 4. Stufe) ist eine Zuordnung zu einem anderen Raumtyp auf Antrag der Region möglich.
- Die Gemeinden berücksichtigen die vom Kanton vorgenommene Zuordnung im Rahmen ihrer Ortsplanung. Die räumlichen Entwicklungsziele gemäss Raumkonzept Kanton Bern gelten dabei als kantonale Rahmenbedingungen.
- Verändern sich in einer Gemeinde entscheidende Rahmenbedingungen und kann die Gemeinde im Rahmen einer Ortsplanungsrevision dies aufzeigen, ist eine Zuordnung zu einem anderen Raumtyp auf Antrag der Gemeinde möglich. Eine Fusion von Gemeinden führt zur Zuteilung des neuen Gemeindegebietes in den jeweils höheren Raumtyp, gegebenenfalls mit einer präzisierenden Umschreibung der verschiedenen Siedlungsgebiete.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Raumkonzept Kanton Bern
- Zentralitätsstruktur (Massnahme C\_01)
- Baulandbedarf Wohnen bestimmen (Massnahme A\_01)

### Grundlagen

Raumkonzept Kanton Bern

### Hinweise zum Controlling

## Zuordnung von Gemeinden zu Raumtypen

### Raumtyp: Urbane Kerngebiete der Agglomerationen

BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde
351	Bern*	739	Ipsach	363	Ostermündingen
371	Biel	362	Ittigen	745	Port
352	Bolligen*	355	Köniz*	768	Spiez*
733	Brügg	329	Langenthal	939	Steffisburg*
404	Burgdorf	587	Matten bei Interlaken	942	Thun*
928	Heimberg *	356	Muri bei Bern	593	Unterseen
581	Interlaken	743	Nidau	361	Zollikofen

\* Die Raumtypzuteilung betrifft die dichter besiedelten, zusammenhängenden Siedlungsgebiete der Gemeinde:

Bern	ohne Nieder- und Oberbottigen
Bolligen	ohne Habstetten
Heimberg	nur Lädeli
Köniz	nur Köniz, Liebefeld, Niederwangen, Wabern, Spiegel
Steffisburg	nur Dorf und Schwäbis
Spiez	ohne Faulensee und Hondrich
Thun	ohne Allmendingen und Goldwil

### Raumtyp: Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen inklusive Zentren 4. Stufe und Tourismuszentren

BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde
301	Aarberg	354	Kirchlindach*	420	Rüdtligen-Alchenflüh
561	Adelboden	612	Konolfingen	623	Rubigen
401	Aefligen	413	Koppigen	956	Rüegsau*
731	Aegerten	723	La Neuveville	843	Saanen
630	Allmendingen	902	Langnau im Emmental	443	Saint-Imier*
533	Bätterkinden	667	Laupen	311	Schüpfen
861	Belp*	584	Lauterbrunnen	855	Schwarzenburg
572	Bönigen	387	Lengnau (BE)	883	Seftigen
353	Bremgarten bei Bern	792	Lenk	444	Sonceboz-Sombeval
573	Brienz	306	Lyss	358	Stettlen
383	Büren an der Aare	415	Lyssach	749	Studen (BE)
431	Corgémont	543	Mattstetten	957	Sumiswald*
434	Courtelary	785	Meiringen	750	Sutz-Lattrigen
762	Diemtigen*	544	Moosseedorf	751	Täuffelen
372	Evilard*	742	Mörigen	713	Tavannes
763	Erlenbach i.S.	700	Moutier	<a href="#">342</a>	<a href="#">Thunstetten*</a>
538	Fraubrunnen*	546	Münchenbuchsee	884	Toffen
563	Frutigen	616	Münsingen*	446	Tramelan
576	Grindelwald	670	Neuenegg	944	Uetendorf
608	Grosshöchstetten*	981	Niederbipp*	551	Urtenen-Schönbühl
406	Hasle b. B.*	982	Niederönz*	885	Uttigen*
979	Herzogenbuchsee	983	Oberbipp	552	Utzenstorf
929	Hilterfingen	418	Oberburg	717	Valbirse*
954	Huttwil	619	Oberdiessbach	992	Wangen an der Aare
496	Ins	934	Oberhofen am Thunersee	632	Wichtrach
540	Jegenstorf*	744	Orpund	995	Wiedlisbach
565	Kandersteg	392	Pieterlen	554	Wiler bei Utzenstorf
869	Kaufdorf	703	Reconvilier	360	Wohlen bei Bern*
870	Kehrsatz	879	Riggisberg	627	Worb
412	Kirchberg (BE)	590	Ringgenberg (BE)	755	Worben
				794	Zweisimmen*

\* Die Raumtypzuteilung betrifft die dichter besiedelten, zusammenhängenden Siedlungsgebiete der Gemeinde (s. nächste Seite):

\* Die Raumtypzuteilung betrifft die dichter besiedelten, zusammenhängenden Siedlungsgebiete der Gemeinde:

Belp	ohne Belpberg
Diemtigen	nur Oey
Evilard	ohne Magglingen
Fraubrunnen	nur Fraubrunnen Dorf
Grosshöchstetten	ohne Schlosswil
Hasle b. B.	nur Dorf und Goldbach
Jegenstorf	ohne Münchringen, Scheunen und Ballmoos
Kirchlindach	nur Herrenschwanden
Münsingen	ohne Trimstein und Tägertschi
<u>Niederbipp</u>	<u>ohne Wolfisberg</u>
Niederönz	nur Siedlungsgebiete östlich der Önz (gehören zum Zentrum 4. Stufe Herzogenbuchsee)
Rüegsau	nur Rüegsausachachen
Saint-Imier	ohne les Savagnières und Mont-Soleil
Sumiswald	ohne Wasen
<u>Thunstetten</u>	<u>nur Bützberg</u>
Uttigen	ohne Kienersrüti
Valbirse	nur Malleray und Bévillard
Wohlen bei Bern	nur Hinterkappelen und Dorf
Zweisimmen	nur Dorf

### Raumtyp: Zentrumsnahe ländliche Gebiete (1)

BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde
321	Aarwangen	386	Dotzigen	980	Inkwil
562	Aeschi bei Spiez	952	Dürrenroth	868	Jaberg
402	Alchenstorf	735	Epsach	738	Jens
921	Amsoldingen	492	Erlach	304	Kallnach
381	Arch	405	Ersigen	305	Kappelen
971	Attiswil	692	Eschert	411	Kernenried
323	Bannwil	925	Fahrni	611	Kiesen
302	Bargen (BE)	662	Ferenbalm	872	Kirchdorf (BE)
403	Bäriswil	493	Finsterhennen	<del>873</del>	<del>Kirchenthurnen</del>
732	Bellmund	948	Forst-Längenbühl	566	Krattigen
681	Belprahon	663	Frauenkappelen	414	Krauchthal
972	Berken	607	Freimettigen	666	Kriechenwil
973	Bettenhausen	494	Gals	435	La Ferrière
603	Biglen	495	Gampelen	903	Lauperswil
324	Bleienbach	866	Gerzensee	585	Leissigen
922	Blumenstein	<del>664</del>	<del>Golaten</del>	388	Leuzigen
605	Bowil	976	Graben	740	Ligerz
606	Brenzikofen	694	Grandval	<del>874</del>	<del>Lohnstorf</del>
574	Brienzwiler	303	Grossaffoltern	331	Lotzwil
491	Brüttelen	577	Gsteigwiler	696	Loveresse
382	Büetigen	665	Gurbrü	497	Lüscherz
734	Bühl	867	Gurzelen	955	Lützelflüh
863	Burgistein	736	Hagneck	332	Madiswil
325	Busswil bei Melchnau	783	Hasliberg	389	Meienried
661	Clavaleyres	609	Häutligen	307	Meikirch
687	Corcelles (BE)	927	Heiligenschwendi	390	Meinisberg
432	Cormoret	977	Heimenhausen	333	Melchnau
433	Cortébert	407	Heimiswil	741	Merzligen
690	Court	408	Hellsau	615	Mirchel
691	Crémines	610	Herbligen	416	Mötschwil
575	Därligen	737	Hermrigen	668	Mühleberg
761	Därstetten	409	Hindelbank	<del>876</del>	<del>Mühlethurnen</del>
535	Deisswil bei Münchenbuchsee	410	Höchstetten	669	Münchenwiler

**Raumtyp: Zentrumsnahe ländliche Gebiete (2)**

BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde
536	Diemerswil	580	Hofstetten bei Brienz	498	Müntschemier
385	Diessbach bei Büren	541	Iffwil	617	Niederhünigen
877	Niedermuhlern	422	Rüti bei Lyssach	943	Uebeschi
588	Niederried bei Interlaken	746	Safnern	359	Vechigen
357	Oberbalm	449	Sauge	448	Villeret
629	Oberhünigen	786	Schattenhalb	502	Vinelz
589	Oberried am Brienersee	747	Scheuren	888	Wald (BE)
334	Obersteckholz	748	Schwadernau	626	Walkringen
391	Oberwil bei Büren	592	Schwanden bei Brienz	990	Walliswil bei Niederbipp
766	Oberwil im Simmental	341	Schwarzhäusern	991	Walliswil bei Wangen
622	Oppligen	<del>937</del>	<del>Schwendibach</del>	754	Walperswil
701	Perrefitte	988	Seeberg	993	Wangenried
450	Péry-La Heutte	312	Seedorf (BE)	886	Wattenwil
936	Pohlern	907	Signau	394	Wengi
309	Radelfingen	938	Sigriswil	553	Wiggiswil
310	Rapperswil (BE)	499	Siselen	594	Wilderswil
567	Reichenbach im Kandertal	445	Sonvilier	671	Wileroltigen
441	Renan (BE)	711	Sorvilier	423	Willadingen
767	Reutigen	770	Stocken-Höfen	769	Wimmis
704	Roches (BE)	941	Thierachern	345	Wynau
337	Roggwil (BE)	989	Thörigen	424	Wynigen
338	Rohrbach	<del>342</del>	<del>Thunstetten</del>	628	Zäziwil
		<del>889</del>	<del>Thurnen</del>		
905	Rüderswil	500	Treiten	556	Zielebach
881	Rümligen	909	Trubschachen	557	Zuzwil (BE)
421	Rumendingen	501	Tschugg	947	Zwieselberg
393	Rüti bei Büren	756	Twann-Tüscherz		

**Raumtyp: Hügel- und Berggebiete**

BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde	BFS Nr.	Gemeinde
951	Affoltern im Emmental	582	Iseltwald	880	Rüeggisberg
602	Arni (BE)	564	Kandergrund	987	Rumisberg
322	Auswil	613	Landiswil	853	Rüschegg
571	Beatenberg	842	Lauenen	340	Rütschelen
791	Boltigen	614	Linden	706	Saicourt
923	Buchholterberg	586	Lütschental	707	Saules (BE)
683	Champoz	437	Mont-Tramelan	591	Saxeten
901	Eggwil	724	Nods	906	Schangnau
953	Eriswil	935	Oberlangenegg	708	Schelten (La Scheulte)
924	Eriz	620	Oberthal	709	Seehof (Elay)
975	Farnern	985	Ochlenberg	793	St. Stephan
326	Gondiswil	335	Oeschenbach	940	Teuffenthal (BE)
841	Gsteig	438	Orvin	958	Trachselwald
852	Guggisberg	716	Petit-Val	908	Trub
578	Gündlischwand	726	Plateau de Diesse	945	Unterlangenegg
782	Guttannen	715	Rebévelier	344	Ursenbach
579	Habkern	336	Reisiswil	946	Wachseldorn
931	Hornberg	339	Rohrbachgraben	959	Walterswil (BE)
932	Horrenbach-Buchen	442	Romont (BE)	<del>996</del>	<del>Wolfisberg</del>
784	Innertkirchen	904	Röthenbach im Emmental	960	Wyssachen

## Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) realisieren

### Zielsetzung

In enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und weiteren Stakeholdern ist die Bewirtschaftung, Aktualisierung und Realisierung der Standortentwicklung für wirtschaftliche Aktivitäten von kantonaler Bedeutung voranzutreiben. Dabei ist die Abstimmung der Verkehrs-, Umwelt-, Finanz- und Wirtschaftspolitik sicherzustellen, unter Berücksichtigung der Siedlungsqualität (Freiräume, öffentliche Räume, gestalterische Bauqualität etc.).

- Hauptziele:** C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen  
G Lösungs- und effizienzorientierte Zusammenarbeit fördern

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR AÖV beco Generalsekretariat FIN TBA
Gemeinden	Standortgemeinden
Dritte	Grundeigentümer Hauptstadtregion Schweiz Investoren Transportunternehmungen

**Federführung:** AGR

### Realisierung

- Kurzfristig bis 2022  
 Mittelfristig 2022 bis 2023  
 Daueraufgabe

### Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

### Massnahme

In enger Abstimmung mit den Standortgemeinden fördert und bewirtschaftet der Kanton die ESPs. Die Zusammenarbeit zwischen Kanton und ESP-Standortorganisation, der Umfang der kantonalen Leistungen und der erwartete Projektfortschritt sind entweder Gegenstand der periodisch zu aktualisierenden Kooperationsvereinbarungen sowie des Controllings oder werden standortspezifisch in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton und beteiligten Standortorganisationen resp. Gemeinden ausgehandelt und verbindlich festgehalten. Bei komplexen, zeitkritischen oder investitionsintensiven Vorhaben sowie Vorhaben, die von grösster kantonaler Bedeutung sind, engagiert sich der Kanton mit zusätzlichen Ressourcen aktiv bei der Sicherstellung des Projekterfolgs. Für die Realisierung der Entwicklungsschwerpunkte setzt der Kanton bei Bedarf das Instrument der kantonalen Überbauungsordnung ein.

### Vorgehen

- Standortliste bewirtschaften.
- Finanzielle und personelle Ressourcen zur Sicherstellung des Projekterfolgs (Gesamtprojekt, Einzelprojekte) bereitstellen, insbesondere für die Premium-Standorte.
- Periodisches Monitoring und Controlling durchführen und den Regierungsrat über den Projektfortschritt orientieren.
- Beteiligte, Betroffene und Öffentlichkeit mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen über die Projektfortschritte informieren.
- Bei Bedarf können Gemeinden, Regionen oder kantonale Stellen einen Antrag für die Neuaufnahme von ESP-Standorten stellen. Basierend auf den Ergebnissen des ESP-Controllings können ESP Standorte auch gestrichen werden.

**Gesamtkosten:** 100% 350'000 Fr.

davon finanziert durch:

Kanton Bern	100%	350'000 Fr.
Bund		Fr.
Regionen		Fr.
Gemeinden		Fr.
Andere Kantone		Fr.
Dritte		Fr.

### Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

#### Finanzierungsart:

- Als Teil der Laufenden Rechnung  
 Als Teil der Investitionsrechnung  
 Spezialfinanzierung:

#### Finanzierungsnachweis

- Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

**Bemerkung:** Nur Kosten für die Gesamtleitung einer 4-jährigen Programmperiode.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Raumkonzept Kanton Bern
- Prioritätensetzung öffentlicher Verkehr
- Prioritätensetzung grössere Strassenbauvorhaben
- Einhaltung der lufthygienischen Handlungsspielräume
- Arbeitszonenbewirtschaftung (gemäss Massnahmenblatt A\_05)
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)

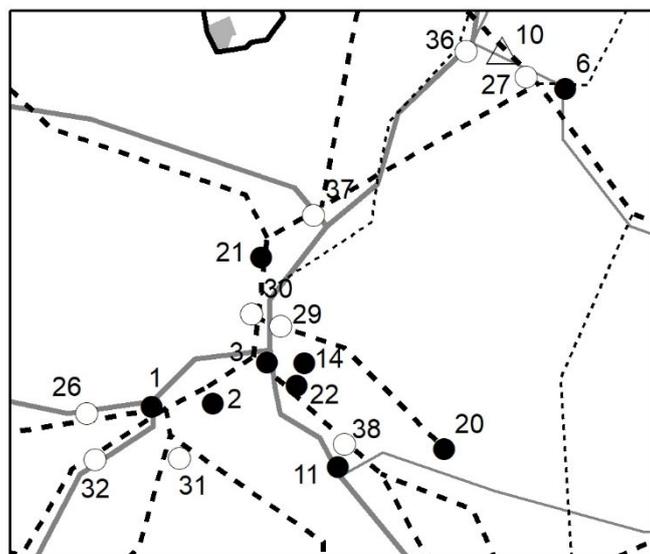
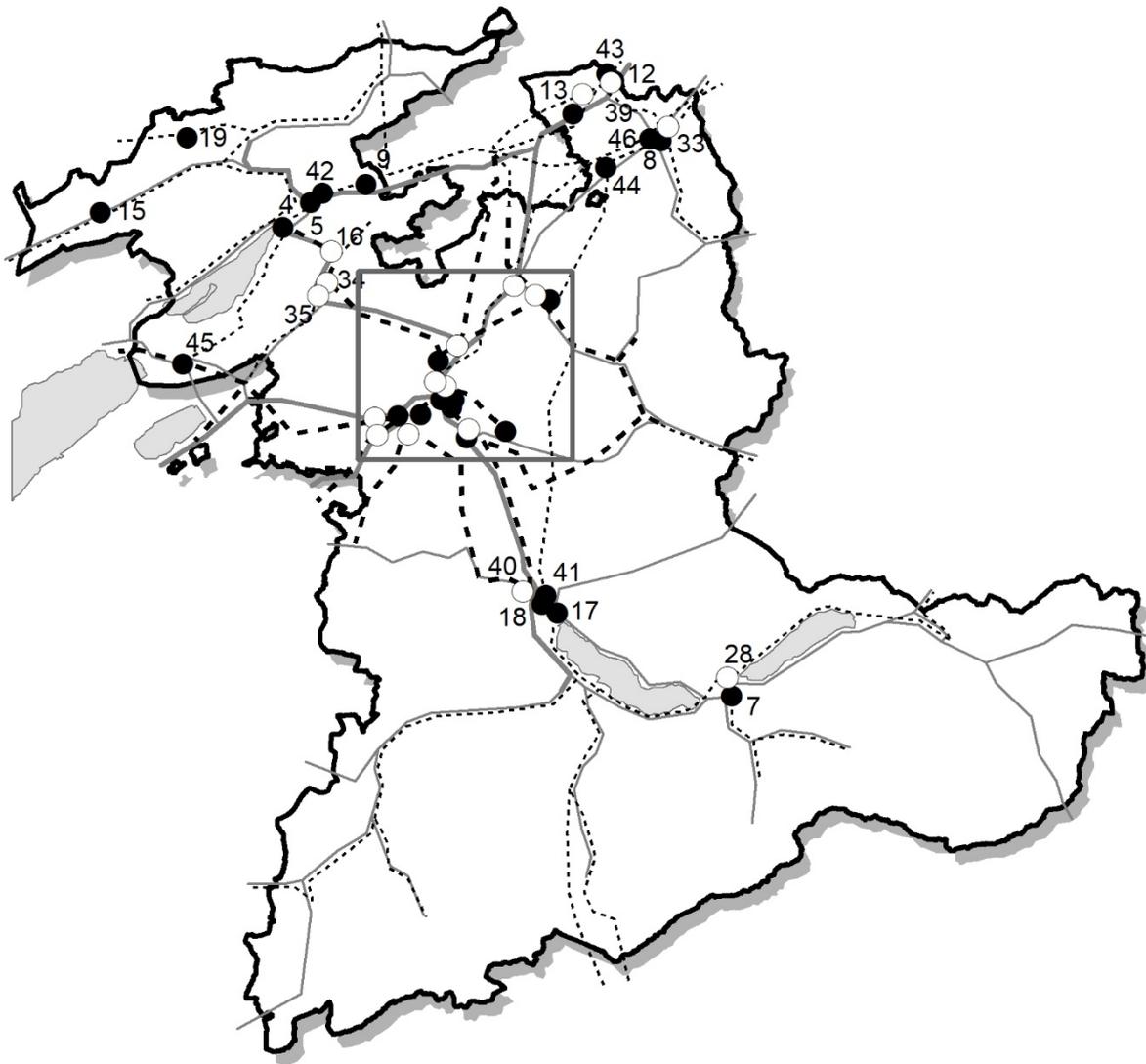
### Grundlagen

8. Zwischenbericht der Arbeitsgruppe ESP z.H. des Regierungsrates von 2016. AG ESP/AGR. Bern

### Hinweise zum Controlling

Kooperationsvereinbarungen mit den Standortorganisationen; ESP-Controlling, Zwischenberichte zum ESP-Programm

## Kantonale Entwicklungsschwerpunkte (ESP)



- aktiv bewirtschafteter ESP/SAZ-Standort
- weitgehend realisierter ESP-Standort

- Eisenbahn
  - S-Bahn-Linien
  - ..... übrige Linien
- Autobahn
- Strasse

Schwerpunkt Nutzung	Verkehrerschliessung	Schwerpunkt Nutzung	Verkehrerschliessung
<b>ESP-D</b> Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistung		<b>SAZ</b> Strategische Arbeitszonen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dienstleistung</li> <li>- Freizeit</li> <li>- Detailhandel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zentral gelegen</li> <li>- Optimale Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr</li> <li>- EGK B/C<sup>1)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grossprojekte</li> <li>- Businessparks</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nähe bestehender Autobahnanschluss (entlang Verkehrsachsen A1, A5, A6, A12, <u>A16</u>)</li> <li>- Erschliessungsmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr</li> </ul>
<b>ESP-A</b> Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten		SAZ unterscheiden sich von ESP-A durch	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Industrielle / gewerbliche Produktion</li> <li>- Vorwiegend auf MIV ausgerichtete Nutzungen ebenfalls möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nähe bestehender Autobahnanschluss (entlang Verkehrsachsen A1, A5, A6, A12, <u>A16</u>)</li> <li>- Erschliessungsmöglichkeit mit dem öffentlichen Verkehr</li> <li>- EGK D<sup>1)</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grössere Fläche (ab 10 ha), unüberbaut</li> <li>- Koordinierte Planungsverfahren (<u>bei Bedarf</u> kantonale Überbauungsordnung), kurzfristige Verfügbarkeit über Kaufrechtsverträge geregelt</li> <li>- Reserviert für Grossprojekte (geringe Etappierbarkeit)</li> </ul>	
<b>ESP</b> Erfüllen mehrere Profile, keine eindeutige Zuordnung möglich			

<sup>1)</sup> Die genauen Anforderungen an die Erschliessungsgüteklasse bei Standorten mit EGK B/C und EGK D/E hängen von der Arbeitsplatzdichte, von der bestehenden Erschliessungsgüte und vom Nutzungsprofil der betroffenen Gebiete ab.

KS: Koordinationsstand der Standorte; FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung, AL: Ausgangslage

### Aktiv bewirtschaftete ESP / SAZ-Standorte

Nr.	Standorte	Typ	KS	Nr.	Standorte	Typ	KS
1	Bern Ausserholligen (1, 2, 3, 4)	ESP	FS	17	Thun Bahnhof (4)	ESP-D	FS
2	Bern Bahnhof (2, 4)	ESP-D	FS	18	Thun Nord (1, 2)	ESP	FS
3	Bern Wankdorf (1, 2, 3, 4)	ESP	FS	19	Tramelan Fin des Lovières	ESP-A	FS
4	Biel / Bienne Masterplan (2, 3, 4)	ESP-D	FS	20	Worb Worboden	ESP-A	FS
5	Biel Bözingenfeld (1, 2, 3)	ESP-A	FS	21	Zollikofen / Münchenbuchsee	ESP-D	FS
6	Burgdorf Bahnhof (4)	ESP-D	FS	41	Steffisburg Bahnhof	ESP	FS
7	Interlaken Flugplatz	ESP / SAZ	FS	43	Niederbipp Stockmatte (2)	ESP-A	ZE
8	Langenthal Bahnhof (4)	ESP-D	FS	44	Herzogenbuchsee Bahnhof (4)	ESP-D	FS
9	Lengnau Lengnaumoos	ESP-A	FS	22	Ostermundigen Mösli	SAZ	ZE
11	Muri Gümligenfeld (3)	ESP-A	FS	<del>25</del>	<del>Wiedlisbach Wiedlisbachmoos</del>	<del>SAZ</del>	<del>VO</del>
12	Niederbipp / Oensingen (interkantonal) (2)	ESP-A	ZE	42	Biel / Pieterlen	SAZ	VO
14	Ostermundigen Bahnhof (2, 4)	ESP-D	FS	45	Ins Zbangmatte	SAZ	FS
15	St-Imier Rue de la Clef	ESP-A	FS	<del>46</del>	<del>Langenthal-Thunstetten Oberhard-Wolfhusenfeld</del>	<del>ESP-A / SAZ</del>	<del>ZE</del>

### Weitgehend realisierte ESP-Standorte

Nr.	Standorte	Typ	KS	Nr.	Standorte	Typ	KS
13	Oberbipp	ESP-A	FS	33	Langenthal Steiachermatte	ESP-A	FS
16	Studen	ESP-A	FS	34	Lyss Bahnhof (3)	ESP-D	FS
26	Bern Brünnen (3)	ESP	FS	35	Lyss Grien Süd	ESP-A	FS
27	Burgdorf Buechmatt	ESP-A	FS	36	Lyssach / Rüdttigen-Alchenflüh (3)	ESP-A	FS
28	Interlaken Bahnhof Ost	ESP-D	FS	37	Moosseedorf Moosbühl (3)	ESP-A	FS
29	Ittigen Papiermühle	ESP-D	FS	38	Muri-Gümligen Bahnhof	ESP-D	FS
30	Ittigen Worblaufen	ESP-D	FS	39	Niederbipp	ESP-A	FS
31	Köniz Liebefeld	ESP	FS	40	Uetendorf	ESP-A	FS
32	Köniz Juch (3)	ESP-A	FS				

Diese ESP-Standorte wurden mit Regierungsratsbeschluss vom 22.10.2008 (RRB 1740) resp. 17.10.2012 (RRB 1434) resp. 23.11.2016 (RRB 1316) aus der aktiven Bewirtschaftung des ESP Programms entlassen. Sie haben einen weit fortgeschrittenen Realisierungsstand erreicht (infrastrukturelle Ausstattung und realisierte Nutzungen) und es existiert kein absehbarer, grösserer Koordinationsbedarf zwischen Kanton und ESP-Standortgemeinde. Sie behalten das kantonale ESP-Label beziehungsweise den ESP-Status.

### Sistierter ESP-Standort

Nr.	Standorte	Typ	KS
10	Lyssach, Schachen Buechmatt	ESP / SAZ	ZE

Dieser ESP-Standort wurde mit Regierungsbeschluss vom 17.10.2012 (RRB 1434) aus der aktiven Bewirtschaftung des ESP Programms entlassen und sistiert. Der Standort bleibt als strategisch wichtige Fläche im kantonalen Richtplan enthalten.

- (1) Premium-Standorte: Standorte, die einen besonders hohen Koordinationsbedarf erfordern, langfristig von höchstem kantonalen Interesse sind sowie ein hohes Engagement der Standortgemeinden aufweisen
- (2) Standorte, die zu den Top-Entwicklungsstandorte der Hauptstadtregion Schweiz gehören
- (3) Standorte, an denen Verkehrsintensive Vorhaben (VIV, Massnahme B\_01) grundsätzlich zugelassen oder bereits vorhanden sind
- (4) ESP, welche sich auch für Wohnnutzung eignen (siehe Rückseite 3)

## **Anforderungen an ESP-Standorte, welche sich für Wohnnutzung eignen**

Eine zusätzliche Wohnnutzung im Vergleich zum planungsrechtlichen Stand ist nur in ESP-Standorten zugelassen, die dafür bezeichnet sind (Fussnote 4 auf der Rückseite 2). Für die konkrete Umsetzung gelten die folgenden Anforderungen.

Die bestehende Ausrichtung des ESP-Programms bleibt auch in Standorten, welche sich für die Wohnnutzung eignen, bestehen; ESPs dienen in erster Linie der Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit einer hohen Wertschöpfung. Die bezeichneten Standorte zeichnen sich durch eine besondere zentralörtliche, wirtschaftlich sehr attraktive Lage und durch eine Eignung für eine verdichtete, qualitativ hochstehende Nutzungsweise (Arbeits- und Wohnnutzung) aus. Um eine koordinierte Entwicklung zu gewährleisten, welche die verschiedenen raumplanerischen und wirtschaftspolitischen Interessen berücksichtigt, wird in diesen Standorten eine Nutzungsdurchmischung zugelassen. Die erwünschte räumliche Entwicklung des gesamten ESPs wird durch die Standortgemeinden im Rahmen ihrer Planung gesichert und mit der räumlichen Entwicklung des gesamten Gemeindegebiets abgestimmt.

Für die Festlegung eines zusätzlichen Wohnanteils und zur konkreten Lokalisierung der Wohnnutzung im ESP-Standort werden im Einzelnen folgende Anforderungen gestellt:

- Die Standortgemeinde erarbeitet eine räumliche Analyse des gesamten ESPs.
- Darauf basierend werden Entwicklungsziele der erwünschten räumlichen Entwicklung des gesamten ESPs formuliert. Dabei sind die Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung und eine hochwertige städtebauliche Verdichtung unter Berücksichtigung der Siedlungsqualität (Freiräume, öffentliche Räume, gestalterische Bauqualität etc.) sicherzustellen.
- Die Standortgemeinde erstellt eine Gesamtübersicht über die vorhandenen Innentwicklungspotenziale (Nutzungsreserven und –potentiale) in der Gemeinde. Sie weist nach, dass Wohnstandort-Alternativen im gesamten Gemeindegebiet geprüft wurden (inkl. Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen nach RGSK) und eine sachbezogene Interessenabwägung vorgenommen wurde. Die Interessenabwägung ist offenzulegen.
- Die Standortgemeinde weist nach, dass kein zusätzlicher Baulandbedarf für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung im Dienstleistungsbereich ausserhalb des ESP-Perimeters absehbar ist. Der Nachweis ist offenzulegen.
- Die Standortgemeinde stellt die regionale Abstimmung des Bedarfs an Arbeits- und Wohnzonen sicher (Berücksichtigung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete gemäss RGSK).
- Die wesentlichen Inhalte dieser Vorarbeiten sind in der kommunalen Richt- und/oder Nutzungsplanung (z.B. Überbauungsordnung) für den gesamten ESP-Perimeter behörden- bzw. grundeigentümerverbindlich zu sichern und im Bericht nach Art. 47 RPV offenzulegen.

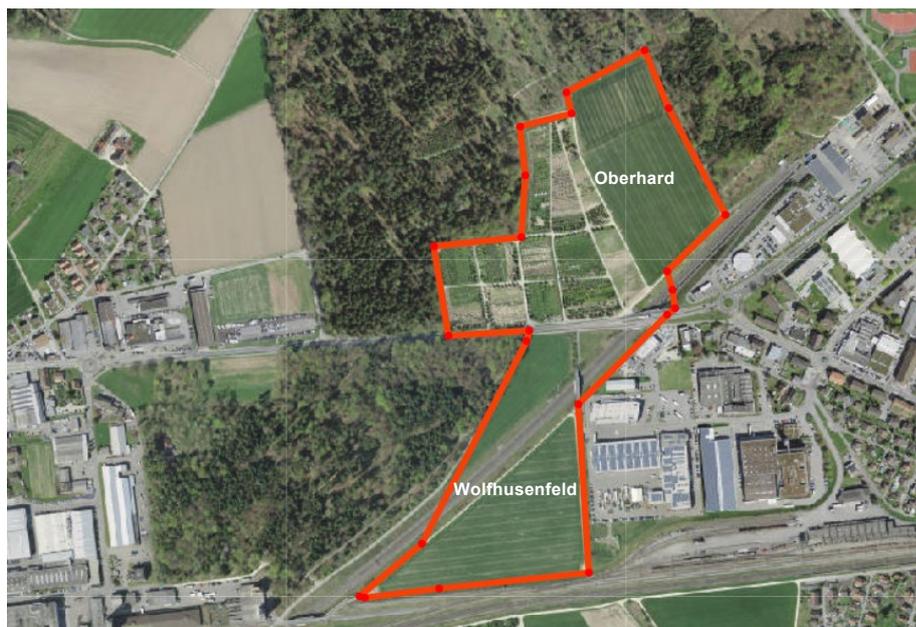
## Massnahmenblatt C\_04: Ergänzung Standort ESP/SAZ Langenthal-Thunstetten Oberhard-Wolfhusenfeld / Streichung Standort SAZ Wiedlisbach Wiedlisbachmoos

### Erläuterungen

Im Rahmen des Richtplancontrollings `20 sollen im kantonalen Richtplan, Massnahmenblatt C\_04 der Standort ESP/SAZ Langenthal-Thunstetten Oberhard-Wolfhusenfeld neu aufgenommen und der Standort SAZ Wiedlisbach Wiedlisbachmoos gestrichen werden.

#### **Neuer Standort: ESP/SAZ Langenthal-Thunstetten Oberhard-Wolfhusenfeld**

Das Gebiet «Oberhard-Wolfhusenfeld» liegt in der Stadt Langenthal und der Gemeinde Thunstetten im Ortsteil Bützberg und gehört zum Raumtyp «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen». Die Stadt Langenthal stellt gemäss kantonaalem Richtplan, Massnahmenblatt C\_01 ein regionales Zentrum von kantonalen Bedeutung dar. Der gesamte Perimeter ist 17.3 ha gross. Das Gebiet ist im Norden und Westen von Wald umgeben und grenzt südöstlich an die bestehenden Arbeitszonen. Das Gebiet wird durch die Bahn 2000 zerschnitten.



Perimeter des Standortes ESP/SAZ Langenthal-Thunstetten Oberhard-Wolfhusenfeld

Bei der Prüfung des Aufnahmegesuches des Standortes in das kantonale ESP-Programm wurde durch die kantonale Arbeitsgruppe AG ESP eine räumliche Interessenabwägung vorgenommen. Daraus ergab sich, dass die Prüfung der Alternativen und die durch die Initianten vorgenommene Interessenabwägung transparent und nachvollziehbar ist und sich der Standort Oberhard-Wolfhusenfeld als ESP-SAZ-Standort insgesamt eignet. Nachfolgend werden die wesentlichen Elemente der Alternativprüfung und der Interessenabwägung hervorgehoben und der fachliche Antrag der AG ESP an die Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern ausgeführt.

#### *Alternativprüfung*

Der Grossteil der im Betrachtungsperimeter liegenden Alternativen weisen nur kleine Flächen von ca. 1 bis 2 ha auf oder sind der Erweiterung von bestehenden Betrieben vorbehalten. Da gemäss kantonalen Anforderungen an eine Strategische Arbeitszone SAZ eine minimale Fläche von 10 ha benötigt

wird, stellen viele der geprüften Standorte keine wirkliche Alternative dar. Drei Standorte grösser als 4 ha wurden genauer beurteilt: Huttwil (Kammermoos), Niederbipp/Oensingen und Niederbipp (Tela-Kimberly/Wolfgarte/Galexis). Der Standort Kammermoos in Huttwil wurde u.a. aufgrund der ungenügenden Erschliessung verworfen. Die Gemeinden Niederbipp und Oensingen verfügen zwar über Arbeitszonenreserven sowie über noch nicht entwickelte und nicht eingezonte ESP-Standorte. Die Gebiete liegen aber in rund 10 km Entfernung zum ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld. Weiter richtet sich das Arbeitsplatzangebot in Niederbipp/Oensingen an Unternehmen, die einem ganz anderen Profil entsprechen als demjenigen, das im ESP/SAZ-Oberhard-Wolfhusenfeld zur Verfügung gestellt werden soll. Somit bestehen im Betrachtungsperimeter keine Alternativen, die sich für die Entwicklung einer SAZ eignen.

#### *Verkehrliche Erschliessung*

Das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld wird mit der geplanten Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) künftig direkt an die Hochleistungsstrasse A1 angeschlossen. Aktuell weist das geplante Gebiet die ÖV-Erschliessungsgüteklasse D bzw. teilweise E auf. Im Rahmen des RGSK Oberaargau (2016 bzw. 2021) sind ÖV-Massnahmen geplant, um die ÖV-Güteklasse C zu erreichen.

#### *Siedlung und Landschaft*

Der ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld befindet sich am Siedlungsrand von Langenthal und somit an einer für das Ortsbild sensiblen Lage. Um eine qualitativ hochstehende Entwicklung im Gebiet zu erzielen, wird ein überkommunaler Richtplan für das Gebiet erstellt, welcher die entsprechenden Rahmenbedingungen festlegen wird. Das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld tangiert weder nationale oder kantonale Naturschutzgebiete noch befinden sich schützens- oder erhaltenswerte Objekte in unmittelbarer Umgebung. Er ist jedoch Teil des Smaragdgebietes Oberaargau. Ausserdem ist der Hopferbach ein wichtiger Lebensraum für die Helm-Azur-Jungfer, einer vom Aussterben bedrohten Libellen-Art des SMARAGD-Netzwerkes. Dies muss bei den weiteren Planungen berücksichtigt werden. Ein Wildtierkorridor verläuft entlang des geplanten Standorts.

#### *Gewässer und Naturgefahren*

Der ESP/SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld liegt in einem Gebiet mit Gefahrenhinweis. Im Rahmen der Entwicklung des Standortes ist die Gefahrensituation zu prüfen. Technische und bauliche Massnahmen sind möglich. Durch das Gebiet fliesst der Hopferbach, für welchen der Gewässerraum ausgeschieden wurde. Das Gewässer muss in die Entwicklung des Standortes als strukturierendes Element miteinbezogen werden.

#### *Fruchtfolgefläche*

Das Gebiet befindet sich im Inventar der Fruchtfolgeflächen (FFF) des Kantons Bern (ca. 14 ha). Das Vorhaben führt zu einer irreversiblen Beanspruchung von FFF. Die Bestimmungen der Baugesetzgebung (Art. 8b BauG sowie Art. 11f BauV) sind folglich anwendbar und die darin enthaltenen Grundsätze sind einzuhalten. Der Standortnachweis kann aufgrund der vorgenommenen Prüfung von Standortalternativen als erfüllt betrachtet werden. Als ESP/SAZ-Standort ist das Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld gemäss Art. 11f BauV als ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel im Sinn von Art. 30 Abs. 1<sup>bis</sup> Bst. a RPV einzustufen. Mit einem überkommunalen Richtplan ist die besonders hohe Nutzungsdichte verbindlich vorzuschreiben.

#### *Standortförderung, Wirtschaftsprofil*

Im künftigen ESP/SAZ-Standort sollen wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensive Betriebe angesiedelt werden. Das Gebiet wird in zwei Teilgebiete unterteilt:

- Oberhard ist für die Entwicklung einer Strategischen Arbeitszone (SAZ) vorgesehen. Im Gebiet sollen exportorientierte Unternehmungen, welche einen hohen Anteil an Wertschöpfung generieren, angesiedelt werden. Insbesondere in diesem Gebiet wird die Ansiedlung in enger Zusammenarbeit mit der Standortförderung des Kantons Bern erfolgen.
- Wolfhusenfeld soll als Entwicklungsschwerpunkt Arbeiten (ESP-A) entwickelt werden. Für dieses Gebiet sollen Synergiepotentiale mit den im Raum Langenthal/Thunstetten starken Branchen genutzt werden.

### *Zusammenarbeit in Planung und Entwicklung*

Die Entwicklung des ESP wird durch die Standortgemeinden Langenthal und Thunstetten in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern erfolgen. Die Koordination der Planungsarbeiten wird durch die Agglomerationskonferenz Langenthal übernommen. Dafür wird ein überkommunaler Richtplan für das Gebiet erarbeitet. Darauf basierend werden die Standortgemeinden Langenthal und Thunstetten kommunale Überbauungsordnungen erarbeiten; für den Teil Oberhard ist eine kantonale Überbauungsordnung vorgesehen.

### *Schlussfolgerung*

Die zuständige Direktion für Inneres und Justiz (DIJ) des Kantons Bern hat Mitte Februar 2020 dem Gesuch der Agglomerationskonferenz Langenthal zur Aufnahme des Standorts Oberhard-Wolfhusenfeld als ESP/SAZ ins kantonale ESP-Programm zugestimmt. Mit der Zusage an die Agglomerationskonferenz verknüpft der Kanton die Konstituierung einer Projektorganisation.

Der Standort wird mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Für eine Aufstufung zum Koordinationsstand Festsetzung müssen vorab folgende Aspekte abgeklärt und erfüllt werden:

- Die Standortgemeinden müssen mit den Grundeigentümern die Verfügbarkeit des Grundeigentums vertraglich sichern.
- Für das Areal muss ein ausreichendes Angebot mit dem öffentlichen Verkehr (mind. ÖV-Erschliessungsgüte D) sichergestellt werden.
- Die Realisierung der Verkehrssanierung Aarwangen muss sichergestellt werden.
- Die anzustrebende räumliche Entwicklung, u.a. die sorgfältige Einbettung des Vorhabens in die Landschaft, muss behördenverbindlich festgesetzt werden.

### **Streichung des Standortes «SAZ Wiedlisbach, Wiedlisbachmoos»**

Die strategische Arbeitszone (SAZ) Wiedlisbachmoos in Wiedlisbach wurde 2006 in den kantonalen Richtplan, Massnahmenblatt C\_04 mit Koordinationsstand Vororientierung aufgenommen. Die Fläche von gut 25 ha betrifft militärisch nicht genutzte Teile des Waffenplatzes Wangen a.A. und liegt optimal an der Autobahnausfahrt Wangen. Sie hat mit der Erschliessung, dem Arbeitsplatzpotenzial und der einfachen Grundeigentümerstruktur eine hohe Standortgunst.

Mit der Bezeichnung eines Areals als SAZ verpflichtet sich der Kanton, in enger Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden und den weiteren Betroffenen den Standort weiter zu entwickeln, damit bei Bedarf kurzfristig Grossprojekte von kantonaler Bedeutung mit koordinierten Planungsverfahren angesiedelt werden können.

Mit der Veröffentlichung des Entwurfs des Stationierungskonzeptes der Armee vom 25. November 2013 zeigte das VBS seine Absichten zu den künftigen Armeestandorten auf. Trotz ausführlichen Verhandlungen mit dem VBS, um den Standort oder zumindest Teilbereiche für die SAZ zu reservieren, wurde der Standort vollumfänglich im Stationierungskonzept belassen. Dieses wurde am 30. September 2016 publiziert und als Grundlage für die Neukonzeption des Sachplans Militär festgelegt. Am 8. Dezember 2017 wurde der Programmteil des Sachplans Militär durch den Bundesrat verabschiedet. Demnach bleibt der Waffenplatz Wangen a.A. im Kernbestand der Armee und bleibt somit auch weiterhin für militärische Zwecke reserviert. An diesem Standort sollen eine Logistikinfrastruktur und ein Regionalmedizinzentrum angesiedelt werden.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist es unmöglich, kurz- oder mittelfristig die SAZ Wiedlisbach, Wiedlisbachmoos zu realisieren. Die Arbeiten an den SAZ sollen auf die aussichtsreichsten Standorte fokussiert werden, um die Bemühungen für die Bereitstellung von geeigneten Flächen für die Wirtschaft zielgerichtet weiterzuführen. Deshalb wird der SAZ-Standort aus dem kantonalen Richtplan entlassen.

## Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf

### Zielsetzung

Gewährleistung einer mit übergeordneten Interessen (Bund, Nachbarkantone) abgestimmten Versorgung mit Baurohstoffen.

- Hauptziele:** C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen  
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern	ADB
	AGR
	ANF
	AUE
	AWA
	AWN
	FI
	TBA
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung
	Bundesamt für Strassen
	Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone
<b>Federführung:</b>	AGR

### Realisierung

- |  |               |
|--|---------------|
| <input type="checkbox"/> Kurzfristig             | bis 2022      |
| <input type="checkbox"/> Mittelfristig           | 2023 bis 2026 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe |               |

**Stand der Koordination  
der Gesamtmassnahme**  
Festsetzung

### Massnahme

Abbauvorhaben, welche Bundesinteressen oder Interessen der Nachbarkantone tangieren, werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

### Vorgehen

- Die Regionen legen die Abbaustandorte in ihren regionalen Abbau- und Deponierichtplänen fest.
- Die von der Standortplanung betroffenen Bundesstellen und Nachbarkantone werden im Rahmen der Vorprüfung der regionalen Abbau- und Deponierichtpläne einbezogen.
- Abbaustandorte, deren Festlegungen (Festsetzung oder Zwischenergebnis) in den regionalen Abbau- und Deponierichtplänen Bundesinteressen oder Interessen der Nachbarkantone tangieren, werden in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Mit dessen Prüfung und Genehmigung erfolgt die formelle Abstimmung mit dem Bund und den Nachbarkantonen.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

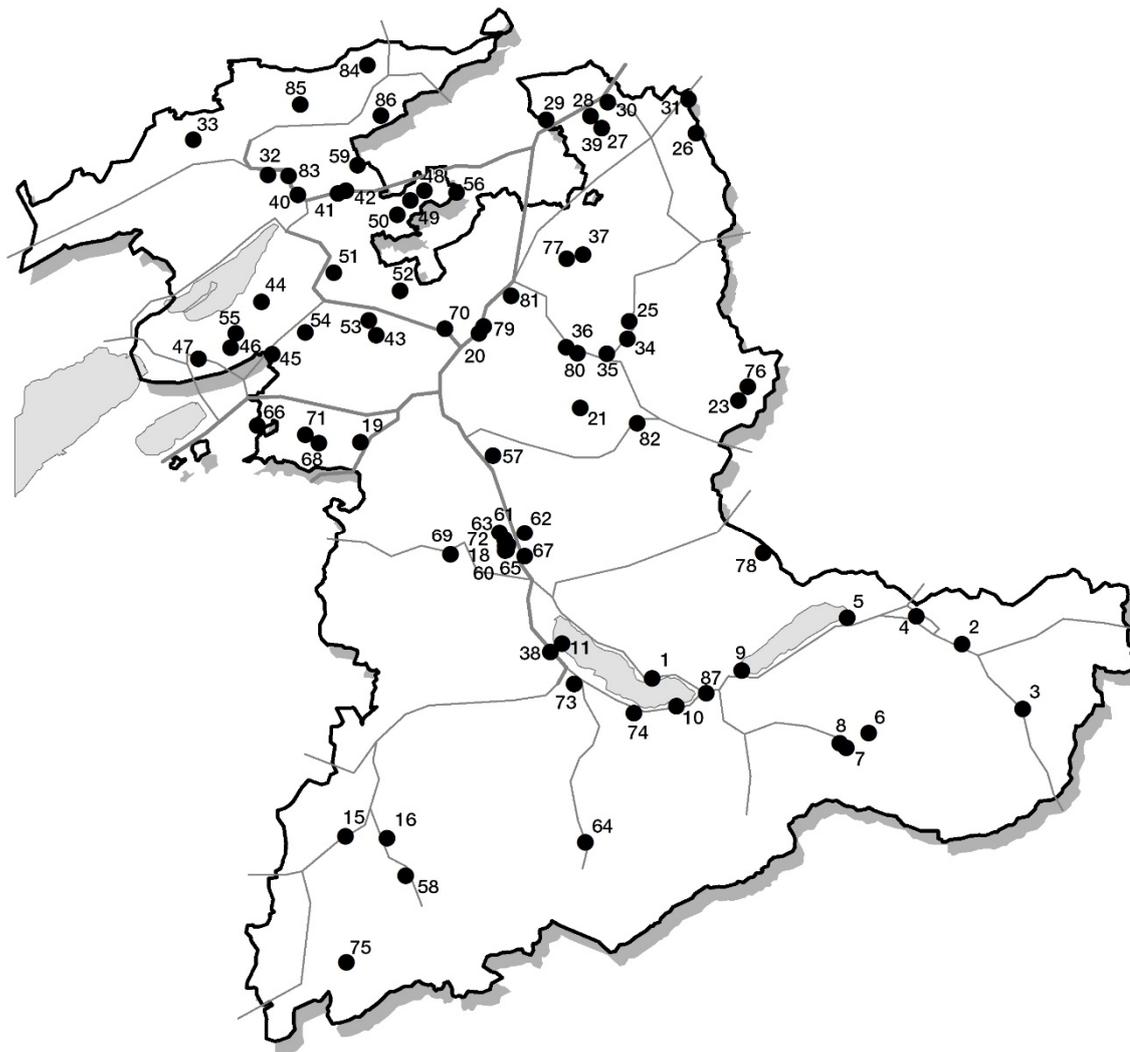
### Grundlagen

- Sachplan Abbau, Deponie und Transporte 2012
- Regionale Abbau- und Deponierichtpläne
- Datenmodell ADT

### Hinweise zum Controlling

Controllingberichte ADT

## Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf



Koordinationsstand der einzelnen Standorte: FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, AL: Ausgangslage

Nr.	Gemeinde	Standortname	Beschreibung	Betroffenes Interesse	KS
1	Beatenberg	Balmholz	Best. Standort	Nationale Versorgung (Hartschotter)	AL
2	Schattenhalb	Lammi	Erweiterung best. Standort	Wald, nahe BLN	FS
3	Guttannen	Stüüdi	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
4	Meiringen	Funtenen	Best. Gewässerentnahme	Auengebiet, Gewässer	FS
5	Brienz	Aaregg	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
6	Grindelwald	Gletschersand	Best. Gewässerentnahme	Gewässer, nahe BLN	FS
7	Grindelwald	Gletscherschlucht I	Best. Gewässerentnahme	Gewässer, beeinflusst Auengebiet	FS
8	Grindelwald	Gryth	Best. Gewässerentnahme	Auengebiet, Gewässer	FS
9	Bönigen	Lütschinendelta	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
10	Därliigen	Oberacher	Erweiterung best. Standort	Wald, nahe Amphibienlaichgebiet	ZE
11	Spiez	Kanderdelta	Best. Gewässerentnahme	Auengebiet, Gewässer	FS
12	Wimmis	Simme bei Port	Best. Gewässerentnahme	Gewässer	FS
13	St. Stephan	Griessoney	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
14	Saanen/Lauenen	Marehgrabe	Neuer Standort	Wald	ZE
15	Zweismmen	Wart	Neuer Standort	Wald	ZE
16	St. Stephan	Maulenberg-Süd	Neuer Standort	Wald	ZE
17	Boltigen	Senggiweid	Neuer Standort	Wald	FS
18	Kirchdorf	Stöckliwald	Neuer Standort	Wald	FS
19	Köniz	Oberwangen	Erweiterung best. Standort	Wald	AL

Nr.	Gemeinde	Standortname	Beschreibung	Betroffenes Interesse	KS
20	Mattstetten, <u>Hindelbank und Bärswil</u>	Silbersboden, <u>Schnarz</u>	Erweiterung best. Standort	<u>Wald, FFF</u>	AL, <u>ZE</u>
21	Landiswil	Chratzmatt	Erweiterung best. Standort	Wald	AL
<u>22</u>	<u>Trub</u>	<u>Schächli</u>	<u>Erweiterung best. Standort</u>	<u>BLN, Wald, Kanton LU</u>	<u>ZE</u>
23	Trub	Schnidershus	<u>Neuer Standort</u> <u>Bestehender Standort</u>	BLN, Kanton LU	<u>FSAL</u>
<u>24</u>	<u>Trub</u>	<u>Heumatt Süd</u>	<u>Erweiterung best. Standort</u>	<u>BLN, Kanton LU</u>	<u>FS</u>
25	Sumiswald	Mattstallwald	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
26	Roggwil	Ziegelei	Erweiterung best. Standort	Wald, Kanton LU	ZE
27	Berken	Christenhof	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
28	Walliswil b.N.	Hinterfeld	Erweiterung best. Standort	Wald, Kanton SO	FS
29	Attiswil	Hobühl	Best. Standort	Kanton SO	AL
30	Niederbipp	Hölzliacher / Neubanbode	Best. Standort	Kanton SO	AL
31	Wynau	Guegiloch	Best. Standort	Kanton SO, Kanton AG	AL
32	La Heutte, Orvin	La Tscharner	Erweiterung best. Standort	Wald, nationale Versorgung (Zement)	FS
33	Tramelan	Les Combattes	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
34	Lützelfüh / Trachselwald	Pfaffenboden	Erweiterung best. Standort	FFF	<u>FSAL</u>
35	Lützelfüh	Grossacher	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
36	Hasle b.B.	Eichholz, <u>Grossacher</u>	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
37	Wynigen	Breitsloon	Neuer Standort	FFF	FS
38	Zwieselberg	Allmid	<u>Neuer Standort</u> <u>Bestehender Standort</u>	FFF	<u>FSAL</u>
39	Berken	Rütine	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
40	Biel	Vorberg	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
41	Safnern / Meinisberg / Pieterlen	Büttenberg	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
42	Pieterlen	Greuschenhubel	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
43	Schüpfen	Bütschwilfeld	Erweiterung best. Standort	FFF	ZE
44	Walperswil	Beichfeld	Neuer Standort	FFF	FS
45	Kallnach	Challnechwald	<u>Neuer Standort</u> <u>Bestehender Standort</u>	Wald, Kanton FR	FS
46	Treiten / Finsterhennen	Oberholz-Riedern	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
47	Ins / Müntschemier	Bim heilige Boum	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
48	Arch	Buchrain	Erweiterung best. Standort	Wald	ZE
49	Arch	Grott-Ischlag 2	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
50	Oberwil b.B.	Hole-Rüthhöchi	Erweiterung best. Standort	FFF	ZE
51	Lyss	Chrützwald	Bestehender Standort	Wald	AL
52	Rapperswil	Zilmatt	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
53	Schüpfen	Gritt	Erweiterung best. Standort	Wald	FS
54	Radelfingen	Bodenacher	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
55	Finsterhennen / Siselen	Höchi / Girisberg	Bestehender Standort	FFF	AL
56	Leuzigen	Leuzigenwald	Bestehender Standort	Wald, Kanton SO	AL
57	Rubigen	Bodenweid	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
58	St. Stephan	Griesseneu	<u>Neuer Standort</u> <u>Bestehender Standort</u>	Wald	<u>FSAL</u>
59	Lengnau	Firsi-Neuban	Bestehender Standort	Wald, Kanton SO	AL
60	Kirchdorf	Ried	Erweiterung best. Standort	Wald	AL
61	Kirchdorf / Gerzensee	Thalgut	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
62	Oppligen	Sunnacher	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
63	Jaberg	Bodenhaus	Neuer Standort	FFF	FS
64	Kandergrund	Mitholz	Bestehender Standort	Wald	AL
65	Kirchdorf	Ried	Bestehender Standort	Wald	AL
66	Ferenbalm / Ulmiz (Kt. FR)	Hubel-Chrützfild	Neuer Standort	FFF, Kanton FR	ZE
67	Kiesen / Oppligen / Heimberg	Bümberg	Erweiterung best. Standort	Wald, FFF	FS
68	Neuenegg	Stossesbode	Neuer Standort	Wald	FS
69	Riggisberg	Oechtlén	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
70	Wiggiswil	Äspli	Erweiterung best. Standort	FFF	FS
71	Mühleberg	Bergacher	Neuer Standort	FFF	ZE

Massnahmenblatt C\_14: Rückseite (3 von 3)

72	Jaberg / Kirchdorf	Türlacher	Bestehender Standort	FFF	AL
73	<u>Wimmis</u>	<u>Steinigand, Au</u>	<u>Erweiterung best. Standort</u>	<u>FFF</u>	<u>FS</u>
74	<u>Krattigen</u>	<u>Rigips</u>	<u>Erweiterung best. Standort</u>	<u>Wald</u>	<u>FS</u>
75	<u>Lauenen</u>	<u>Bochte</u>	<u>Neuer Standort</u>	<u>BLN, Wald</u>	<u>ZE</u>
76	<u>Trub</u>	<u>Schwarzentrub</u>	<u>Neuer Standort</u>	<u>BLN</u>	<u>FS</u>
77	<u>Rumendingen</u>	<u>Steinacher</u>	<u>Erweiterung best. Standort</u>	<u>Wald</u>	<u>FS</u>
78	<u>Schangnau</u>	<u>Chemmerizopfen</u>	<u>Erweiterung best. Standort</u>	<u>Wald</u>	<u>FS</u>
79	<u>Hindelbank</u>	<u>Oberhard</u>	<u>Neuer Standort</u>	<u>Wald</u>	<u>ZE</u>
80	<u>Hasle b.B.</u>	<u>Heipnis</u>	<u>Neuer Standort</u>	<u>FFF</u>	<u>ZE</u>
81	<u>Lyssach</u>	<u>Birchi</u>	<u>Neuer Standort</u>	<u>FFF</u>	<u>FS</u>
82	<u>Signau</u>	<u>Bühl</u>	<u>Neuer Standort</u>	<u>FFF</u>	<u>ZE</u>
83	<u>Péry-La Heutte</u>	<u>Charuque</u>	<u>Bestehender Standort</u>	<u>Wald</u>	<u>AL</u>
84	<u>Moutier</u>	<u>Côte Piccard</u>	<u>Erweiterung best. Standort</u>	<u>Wald</u>	<u>FS</u>
85	<u>Valbirse</u>	<u>Pierre de la Paix</u>	<u>Neuer Standort</u>	<u>Wald</u>	<u>FS</u>
86	<u>Court</u>	<u>Le Chaluet</u>	<u>Erweiterung best. Standort</u>	<u>Wald</u>	<u>ZE</u>
87	<u>Matten bei Interlaken / Interlaken / Därigen</u>	<u>Därliigrat</u>	<u>Neuer Standort; unterirdischer Abbau Hartgestein</u>		<u>FS</u>

## Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)

### Zielsetzung

Gewährleistung einer flächendeckenden umweltschonenden und wirtschaftlich tragbaren Abfallentsorgung.

**Hauptziele:** C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR AWA AWN TBA
Bund	Bundesamt für Raumentwicklung Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Betroffene Gemeinden
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone

**Federführung:** AWA

### Realisierung

<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2022
<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2023 bis 2026
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

### Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

### Massnahme

Der Kanton stärkt die Entsorgungssicherheit, indem er für günstige abfallwirtschaftliche Rahmenbedingungen sorgt und deren Einhaltung kontrolliert.

Für Kehrichtverbrennungsanlagen und Deponien Typ A bis E werden die Standorte bezeichnet (s. Rückseite).

### Vorgehen

Der Kanton vollzieht die eidgenössische und kantonale Abfallgesetzgebung konsequent mit dem Ziel, die Gleichbehandlung aller Abfallbehandlungsanlagen sicherzustellen. Die Entwicklung der Abfallmengen wird verfolgt, um einen allfälligen Handlungsbedarf frühzeitig erkennen zu können.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

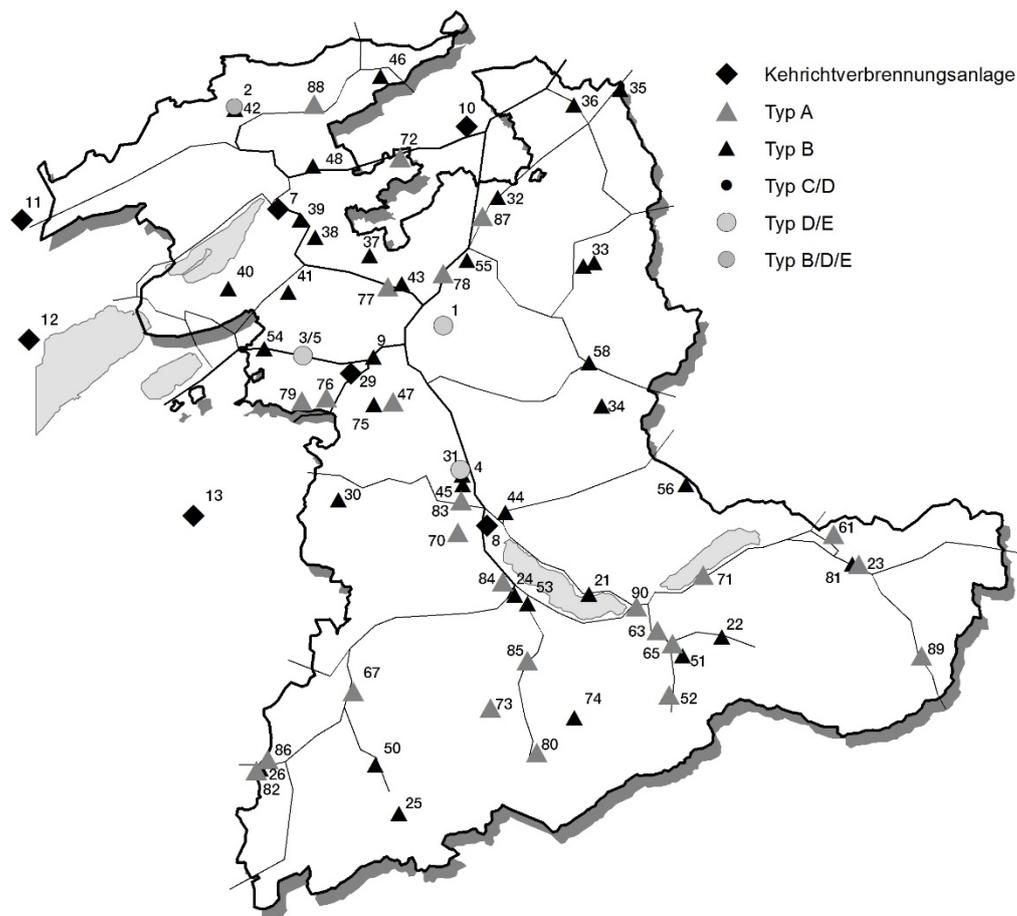
### Grundlagen

- Sachplan Abfall vom Juni 2017
- Sachplan Abbau, Deponie, Transporte vom August 2012
- Regionale Abbau- und Deponieplanungen
- Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (Abfallverordnung, VVEA)

### Hinweise zum Controlling

Periodische Überarbeitung des Sachplans Abfall (rollende Abfallplanung, Erfolgskontrolle)

## Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung



KS: Koordinationsstand der einzelnen Standorte; AL: Ausgangslage, FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung

Anlagentypen gemäss Verordnung über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen vom 4. Dezember 2015 (Abfallverordnung, VVEA, SR 814.600):

- Typ A: Unverschmutztes Aushubmaterial (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 1 VVEA; > 50'000m<sup>3</sup>)
- Typ B: Übrige Inertstoffe (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 2 VVEA; > 100'000m<sup>3</sup>)
- Typ C: Reststoffe (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 3 VVEA; > 100'000m<sup>3</sup>)
- Typ D: Schlacke (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 4 VVEA; > 300'000m<sup>3</sup>)
- Typ E: Übrige Reaktorstoffe (Abfälle gemäss Anh. 5 Ziff. 5 VVEA; > 300'000m<sup>3</sup>)

Nr.	Anlagentyp	Gemeinde	Standortname	KS
1	Deponie Typ D und E	Bolligen / Krauchthal	Laufengraben	AL
2	Deponie Typ B, D und E	Tavannes /Reconvilier	Ronde Sagne	ZEF <sup>1</sup>
3	Deponie Typ D und E	Mühleberg	Teuftal	AL
4	Deponie Typ D und E	Jaberg / Kirchdorf	Türlacher	AL
5	Deponie Typ C	Mühleberg	Teuftal	AL
7	Kehrichtverbrennungsanlage	Brügg		AL
8	Kehrichtverbrennungsanlage	Thun		AL
9	Kehrichtverbrennungsanlage	Bern (Energiezentrale Forsthaus)		AL

<b>Hinweis:</b> Kehrichtverbrennungsanlagen ausserhalb des Kantons Bern				
10	Kehrichtverbrennungsanlage	Zuchwil (SO)	Emmenspitz	
11	Kehrichtverbrennungsanlage	La Chaux-de-Fonds (NE)		
12	Kehrichtverbrennungsanlage	Colombier (NE)	Cottendant	
13	Kehrichtverbrennungsanlage	Posieux (FR)		

<sup>1</sup> Koordinationsstand bezieht sich auf eine Erweiterung des bestehenden Standortes

Nr.	Anlagetyp	Gemeinde	Standortname	KS
21	Deponie Typ B	Beatenberg	Balmholz	AL
22	Deponie Typ B	Grindelwald	Tschingelely	FS
23	Deponie Typ B	Schattenhalb	Lammi	FS
24	Deponie Typ B	Wimmis	Steinigand	FS
25	Deponie Typ B	Lenk	Klöpfliberg	AL
26	Deponie Typ B	Saanen	Dorfrüti-Allmiwald	FS
29	Deponie Typ B	Bern	Rehhag Bümpliz	FS
30	Deponie Typ B	Schwarzenburg	Milken	AL
31	Deponie Typ B	Jaberg / Kirchdorf	Bergacher	AL
32	Deponie Typ B	Koppigen	Fänglenberg	AL
33	Deponie Typ B	Sumiswald	Lämpenmatt / Tannenbad	FS
34	Deponie Typ B	Eggiwil	Diepoldsbach	AL
35	Deponie Typ B	Wynau	Guegiloeh	AL
36	Deponie Typ B	Aarwangen	Risi	AL
37	Deponie Typ B	Rapperswil	Tongrube	AL
38	Deponie Typ B	Lyss	Chrützwald	AL
39	Deponie Typ B	Studen	Petinesca	AL
40	Deponie Typ B	Finsterhennen	Uf dr Hoechi	AL
41	Deponie Typ B	Radelfingen b. Aarberg	Tongrube	AL
42	Deponie Typ B	Tavannes	Ronde-Sagne	<del>ZEFS</del>
43	Deponie Typ B	Deisswil	Aespli	AL
44	Deponie Typ B	Uttigen	Säget / Weid	FS
45	Deponie Typ B	Kirchdorf	Ried	AL <sup>2</sup>
46	Deponie Typ B	Grandval	Plain Journal	<del>ZEFS</del>
47	Deponie Typ B	Köniz	Gummersloch	AL
48	Deponie Typ B	Pieterlen	Greuschenhubel	AL
50	Deponie Typ B	St. Stephan	Griessenev	FS
51	Deponie Typ B	Lauterbrunnen	Wengen: Ussri Allmi / Holzgrube	AL
52	Deponie Typ B	Lauterbrunnen	Mürren: Bawald / Wendi Birchi	AL
53	Deponie Typ B	Spiez	Stegweid	FS
54	Deponie Typ B	Ferenbalm / Wileroltigen	Grossacher	FS
55	<del>Deponie Typ B</del>	<del>Lyssach</del>	<del>Birchi</del>	<del>ZE</del>
56	<del>Deponie Typ B</del>	<del>Schangnau</del>	<del>Chemmerizopfen</del>	<del>FS</del>
57	<del>Deponie Typ B</del>	<del>Sumiswald</del>	<del>Horn</del>	<del>FS</del>
58	<del>Deponie Typ B</del>	<del>Langnau i.E.</del>	<del>Ziegelhüttegrabe</del>	<del>ZE</del>

Nr.	Anlagetyp	Gemeinde	Standortname	KS
61	Deponie Typ A	Hasliberg	Hindersattel	AL
63	Deponie Typ A	Wilderswil	Chrummeney	AL
65	Deponie Typ A	Gündlischwand	Hinter der Egg	AL
67	Deponie Typ A	Zweisimmen	Ey-Grubenwald	FS
68	<del>Deponie Typ A</del>	<del>Lauenen</del>	<del>Schlössli</del>	<del>AL</del>
70	Deponie Typ A	Thierachern	Eyacher	<del>FSAL</del>
71	Deponie Typ A	Iseltwald	Boden-Töipalm	AL
72	Deponie Typ A	Leuzigen	Mettlen/Dennier	VO
73	Deponie Typ A	Frutigen	Rohrbach Nord	ZE
74	Deponie Typ A	Lauterbrunnen	Rütti	AL
75	Deponie Typ A	Köniz	Louelen	ZE
76	Deponie Typ A	Köniz / Neuenegg	Chessiboden Süd / Dachseweid	ZE
77	Deponie Typ A	Deisswil / Münchenbuchsee / Rapperswil	Obermoos	ZE
78	Deponie Typ A	Jegenstorf	Eichmatt	ZE
79	Deponie Typ A	Neuenegg	Marizried	ZE
80	Deponie Typ A	Kandersteg	Bäreboode	AL
81	Deponie Typ A	Schattenhalb	Müör	AL
82	<del>Deponie Typ A</del>	<del>Saanen</del>	<del>La Rite</del>	<del>FS</del>
83	<del>Deponie Typ A</del>	<del>Uetendorf</del>	<del>Limpachmoos</del>	<del>ZE</del>
84	<del>Deponie Typ A</del>	<del>Reutigen</del>	<del>Neu-Allmi</del>	<del>FS</del>

<sup>2</sup> Die Unternehmung nimmt derzeit kein inertes Material an

<b>Nr.</b>	<b>Anlagetyp</b>	<b>Gemeinde</b>	<b>Standortname</b>	<b>KS</b>
85	<u>Deponie Typ A</u>	<u>Reichenbach</u>	<u>Zilti-Wengi</u>	<u>FS</u>
86	<u>Deponie Typ A</u>	<u>Saanen</u>	<u>Teilegg</u>	<u>ZE</u>
87	<u>Deponie Typ A</u>	<u>Ersigen</u>	<u>Grossacher</u>	<u>FS</u>
88	<u>Deponie Typ A</u>	<u>Sorvilier / Court</u>	<u>Combe du Rondez</u>	<u>FS</u>
89	<u>Deponie Typ A</u>	<u>Guttannen</u>	<u>Handeggli</u>	<u>FS</u>
90	<u>Deponie Typ A<sup>3</sup></u>	<u>Matten bei Interlaken / Interlaken / Därliigen</u>	<u>Därliigrat</u>	<u>FS</u>

<sup>3</sup> Unterirdische Deponie: Bei Vorliegen der entsprechenden Nachweise mit Genehmigung BAFU können die Typen B, C und D mit einer Fortschreibung ergänzt werden.

## Massnahme C\_14 «Abbaustandorte mit übergeordnetem Koordinationsbedarf» Massnahme C\_15 « Abfallanlagen von kantonaler Bedeutung (Sachplan Abfall)» Erläuterungen

Alle Standorte der Massnahmenblätter C\_14 und C\_15 wurden überprüft und wo nötig aktualisiert.

Grundlage bildeten die Aktualisierung folgender regionaler Richtpläne:

- Jura bernois.Bienne: Teilrevision (Aktualisierung) Richtplan ADT; Genehmigung durch AGR Mitte 2018
- Regionalkonferenz Emmental: Gesamtrevision Richtplan ADT; Genehmigung durch AGR Ende 2018
- Entwicklungsregion Thun, Kandertal und Bergregion Obersimmental-Saenenland: Gesamtrevision Richtpläne ADT (gemeinsame Erarbeitung); Genehmigung durch das AGR Ende 2019

Folgende Standorte mit übergeordnetem Abstimmungsbedarf sollen in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Die räumliche Abstimmung erfolgte im Rahmen der Erarbeitung der regionalen Richtpläne und deren Genehmigung durch den Kanton.

Massnahmenblatt	Nr.	Standort	Gemeinde	Quelle
C_14	73	Steinigand, Au	Wimmis	ERT, Nr. 201.1
C_14	74	Rigips	Krattigen	ERT, Nr. 202.1
C_14	75	Bochte	Lauenen	BROSSA, Nr. 102.1
C_14	76	Schwarzentrub	Trub	RK Emmental, Nr. 106.2
C_14	77	Steinacher	Rumendingen	RK Emmental, Nr. 208.1
C_14	78	Chemmerizopfen	Schangnau	RK Emmental, Nr. 104.1
C_14	79	Oberhard	Hindelbank	RK Emmental, Nr. 204.2
C_14	80	Heipnis	Hasle b.B.	RK Emmental 201.1
C_14	81	Birchi	Lyssach	RK Emmental, Nr. 206.1
C_14	82	Bühl	Signau	RK Emmental, Nr. 105.1
C_14	83	Charuque	Péry-La Heutte	ARJB, Nr. 4.4
C_14	84	Côte Piccard	Moutier	ARJB, Nr. 4.6
C_14	85	Pierre de la Paix	Valbirse	ARJB, Nr. 4.7
C_14	86	Le Chaluet	Court	ARJB, Nr. 4.8
C_14	87	Därliggrat	Matten bei Interlaken / Interlaken / Därligen	spezieller Erläuterungsbericht

C_15	55	Birchi	Lyssach	RK Emmental, Nr. 206.1
C_15	56	Chemmerizopfen	Schangnau	RK Emmental, Nr. 104.1
C_15	57	Horn	Sumiswald	RK Emmental, Nr. 203.4
C_15	58	Ziegelhüttegrabe	Langnau i.E.	RK Emmental, Nr. 102.2
C_15	82	La Rite	Saenen	BROSSA, Nr. 101.2
C_15	83	Limpachmoos	Uetendorf	ERT, Nr. 106.1
C_15	84	Neu-Allmi	Reutigen	ERT, Nr. 301.3
C_15	85	Zilti-Wengi	Reichenbach	Kandertal, Nr. 103.4
C_15	86	Teilegg	Saenen	BROSSA, Nr. 101.5
C_15	87	Grossacher	Ersigen	RK Emmental, Nr. 207.1
C_15	88	Combe du Rondez	Sorvilier / Court	ARJB, Nr. 4.19
C_15	89	Handeggli	Guttannen	RK Oberland-Ost, Nr. KWO 15
C_15	90	Därliggrat	Matten bei Interlaken / Interlaken / Därligen	spezieller Erläuterungsbericht

Folgende Standorte werden aufgrund der erwähnten Planungen aus dem kantonalen Richtplan gestrichen:

- Massnahme C\_14: Standorte 12 Wimmis Simme bei Port, 14 Saanen / Lauenen Marchgrabe, 17 Bolltigen Senggiweid, 22 Trub Schächli, 24 Trub Heumatt Süd
- Massnahme C\_15: 68 Lauenen Schlössli

Massnahme C\_14: Der Standort Nr. 13, St. Stephan, Griesseney wird gestrichen, weil er im Massnahmenblatt doppelt aufgeführt war (Standort Nr. 58).

## Massnahmen C\_14 und C\_15: Gewinnung von Hartschotter und Einlagerung von Schüttgut in den Untergrund des Därliggrats Erläuterungen

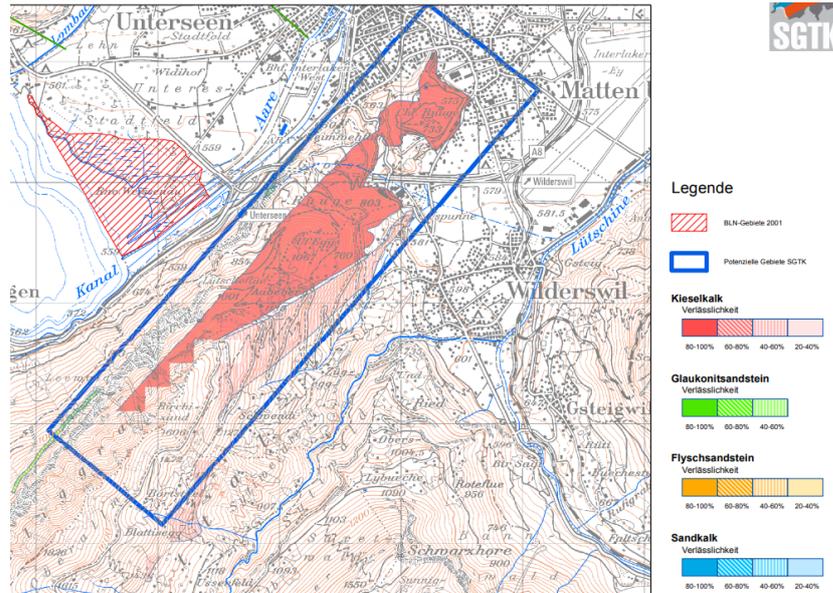
### 1. Ausgangslage

Hartgesteine sind für den Bau und den Unterhalt der schweizerischen Verkehrsinfrastrukturen zentral. Gemäss einer Evaluation des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) besteht in der Schweiz ein Bedarf an Hartgestein von jährlich 2 Mio. Tonnen. Davon entfallen rund 600'000 Tonnen erstklassiges Material auf Bahnschotter und rund 800'000 Tonnen auf Strassendeckbeläge. Das Ausgangsgestein für diesen Massenrohstoff muss je nach Verwendung sehr hart sein, damit die notwendigen Festigkeitsanforderungen erfüllt werden. Im Verlauf der letzten Jahrzehnte sind die Qualitätsansprüche an Hartgesteine von Seiten der Abnehmer kontinuierlich gestiegen. Heute erfüllen nur noch wenige Gesteine die hohen technischen Ansprüche. Die Vorkommen in der Schweiz sind hauptsächlich in den nördlichen Alpen in den helvetischen und ultrahelvetischen Decken in Form von Kieselkalk und Flysandsandstein zu finden.<sup>1</sup>

Die Versorgungssicherheit der Schweiz mit Hartgestein wird seit über 15 Jahren intensiv diskutiert und hat damit begonnen, dass 2003 ein durch Nutzungskonflikte verursachtes Versorgungsproblem festgestellt wurde. Als Folge der deshalb geführten Diskussionen wurde die Versorgung mit Hartgestein im Jahr 2008 im Grundsatz in den Bundessachplan Verkehr aufgenommen. Die schwierige Versorgungssituation hat sich in der Zwischenzeit durch die Erteilung verschiedener Erweiterungsbewilligungen vorübergehend etwas entschärft.

Um den jährlichen Bedarf aber längerfristig zumindest teilweise mit inländischem Material zu decken, ist die Erschliessung von neuen Abbaustandorten in der Schweiz erforderlich. Das ARE hat in einer Studie verschiedene Gebiete für Hartsteinbrüche ausserhalb des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) evaluiert und deren grundsätzliche Machbarkeit aus Sicht Kantone und teilweise auch der Gemeinden geprüft. Zu den in dieser Studie als besonders geeignet beurteilten Standorten gehört das Gebiet Interlaken, Matten bei Interlaken, Därligen, Wilderswil. Ein weiterer möglicher Standort im Kanton Bern befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Kandergrund. Die Problematik des ehemaligen Munitionslagers Mitholz erschwert jedoch sehr stark die Situation und die Chancen auf eine Realisierung eines neuen Abbauvorhabens in diesem Gebiet.

<sup>1</sup> swisstopo (2017): Bericht über die Versorgung der Schweiz mit nichtenergetischen mineralischen Rohstoffen (Bericht mineralische Rohstoffe).



Möglicher Abbauperimeter im Gebiet Därligen, Interlaken, Matten b. Interlaken und Wilderswil gemäss Bericht «Evaluation von Potenzialgebieten für Hartsteinbrüche der Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN) Schlussbericht» (ARE, 2012).

## 2. Anlass für die Aufnahme in den kantonalen Richtplan

Im März 2019 wurde beim Amt für Wasser und Abfall (AWA) ein Gesuch für die Sondernutzung des öffentlichen Untergrunds für die Gewinnung von Hartschotter und die Einlagerung von Schüttgut in den Untergrund des Därligrats (im Gebiet Därligen, Interlaken, Matten bei Interlaken und Wilderswil) eingereicht. Basierend auf dem Binnenmarktgesetz wurde der Eingang des Gesuches im Amtsblatt vom 3. April 2019 publiziert. So wurde weiteren Interessenten die Möglichkeit gegeben, ihr Interesse anzumelden und in einem zweiten Schritt ein konkretes Konzessionsgesuch einzureichen. Der Konzessionsgegenstand ist ausschliesslich ein unterirdischer Abbau von Hartgestein und die Einlagerung von Schüttgut im Untergrund des Därligrats.

Durch den unterirdischen Abbau wird der Eingriff in das Landschaftsbild im Gegensatz zu einem offenen Steinbruch minimal gehalten, bedingt jedoch, aufgrund des aufwändigeren Abbaus zwangsläufig höhere Kosten. Die entstehenden Hohlräume können bzw. müssen, aus Gründen der Sicherheit (Stabilität), je nach Art des Abbaus anschliessend wieder aufgefüllt werden. Die eidgenössische Verordnung über die Entsorgung und die Vermeidung von Abfällen (VVEA) regelt klar, welche Deponietypen unterirdisch errichtet werden dürfen: Typ A (unverschmutztes Aushub- und Ausbruchmaterial), Typ B (Mineralische Bauabfälle, schwach bis wenig verunreinigter Aushub), Typ C (Reststoffe) und Typ D (KVA-Schlacke). Hierzu ist zudem die Zustimmung des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) erforderlich. Der Deponie Typ E (ehemals Reaktordeponie) darf unterirdisch gemäss VVEA nicht errichtet werden und ist daher ausgeschlossen. Welcher Deponie Typ (B, C, D) dereinst geeignet sein wird, kann im Moment noch nicht beurteilt werden, da die Standortanforderungen an eine Deponie gemäss VVEA erfüllt sein müssen. Dies kann erst im Laufe der Betriebsphase entschieden werden.

Der vorgesehene mögliche Abbauperimeter kann sowohl an das Bahnnetz als auch an das Strassennetz angebunden werden. Die Bahnanbindung ist zwingend erforderlich und gemäss ersten Abklärungen auch möglich. Durch den geplanten Anschluss an die Bahn können so Strassentransporte auf ein Minimum reduziert werden.

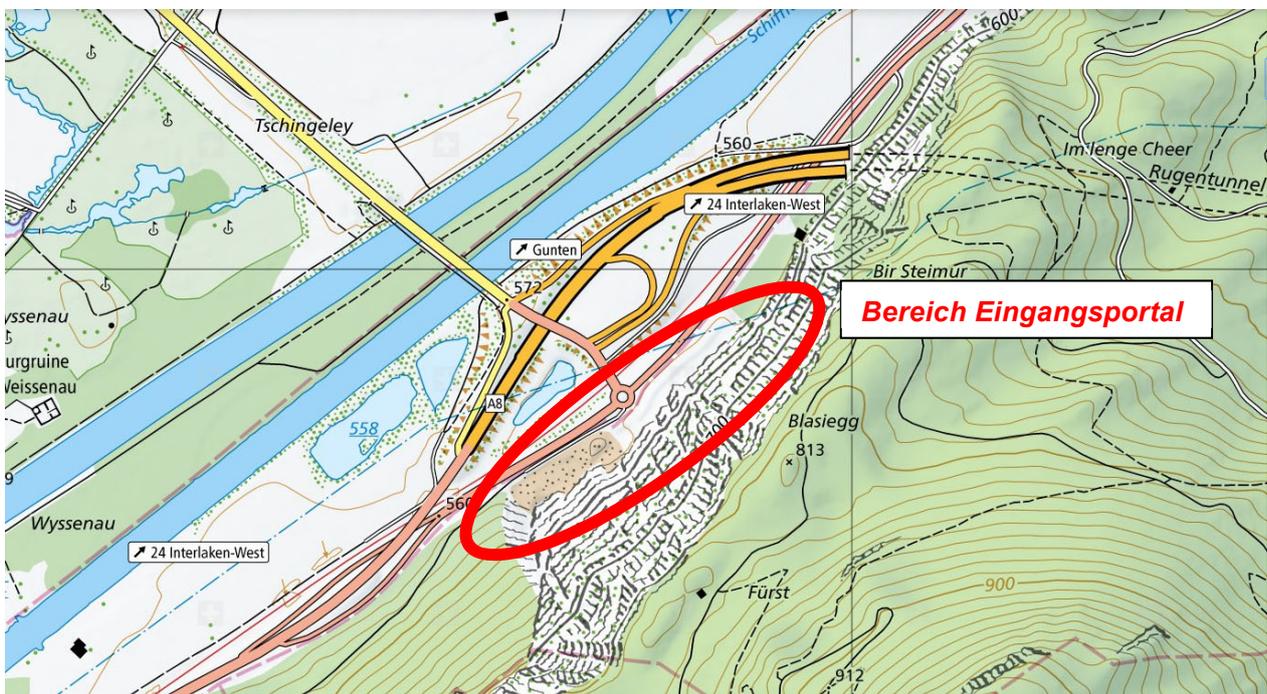
Mit der Aufnahme in den kantonalen Richtplan erfolgen die übergeordnete räumliche Abstimmung und die Koordination mit dem Bund (und den Nachbarkantonen, was in diesem Fall jedoch nicht erforderlich

ist). Damit werden auch die Anforderungen gemäss Art. 8 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) erfüllt, wonach Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Der Richtplaneintrag ist eine Voraussetzung für die Erteilung einer Konzession.

### 3. Beschreibung des Projekts / Anforderungen

Die Grundzüge des Projekts können wie folgt umschrieben werden und es muss folgenden Anforderungen genügen:

- In der Betriebsphase erfolgt der Ausbruch, die Aufbereitung und die Verladung des Gesteinsmaterials sowie der Einbau von Deponiematerial ausschliesslich unter Tag. Über Tag sind nur nötige Lüftungsschächte sowie kleine Betriebsgebäude mit Büro und Mannschaftsräumen vorzusehen. Das Landschaftsbild ist zu schonen.
- Der Zugang (resp. Hauptzugang) erfolgt im Westen im Bereich des Kreisels der Verbindungsstrasse Interlaken – Därligen (mit direktem Zugang auf die A8).
- Der Standort wird mit einem Gleisanschluss erschlossen. Der Anteil der Abfuhr von Gesteinsmaterial und der Zufuhr von Deponiematerial per Eisenbahn ist möglichst hoch zu halten. Die negativen Auswirkungen des Betriebs und des damit verbundenen Verkehrs auf die Umwelt und die Bevölkerung sind nach Möglichkeit so gering als möglich zu halten.
- Für die erste Phase allfällig nötige provisorische Aufbereitungsanlagen sind direkt beim Eingangsportale zu platzieren. Sie sind gemäss Baufortschritt wieder rückzubauen; die provisorische Phase ist möglichst kurz zu halten.



Ungefähre Lage des Eingangsportals (Quelle: maps.geo.admin.ch)

### 4. Prüfung von Alternativen

Gemäss der Evaluation der Potenzialgebiete für Hartsteinbrüche des ARE (siehe auch Abschnitt 1. Ausgangslage) ist der Därliggrat eines der wenigen Gebiete, in denen ein genügendes Hartschottervorkommen besteht, das abgebaut werden kann, ohne mit übergeordneten Festlegungen, insbesondere den

BLN-Gebieten, zu kollidieren. Die Standortgebundenheit und auch der längerfristige Bedarf sind damit gegeben.

Im Jahr 2014 wurde von Privaten das so genannte Projekt "Roca" für einen oberirdischen Hartgesteinsabbau am Rugen in der Gemeinde Matten bei Interlaken vorgelegt. Dieses Projekt stiess aber bei der lokalen Bevölkerung sowie bei diversen Schutzverbänden auf heftige Kritik. Vor allem die Sorge um das Landschaftsbild in der Tourismusregion Interlaken führte dazu, dass das Projekt nicht weiterverfolgt wurde. Die nun vorgesehene Variante trägt den damaligen Bedenken grösstmöglich Rechnung und belastet Raum und Umwelt und vor allem das Landschaftsbild in sehr viel geringerem Ausmass.

## 5. Elemente der Interessenabwägung

Für die Interessenabwägung wurden die wesentlichen Elemente der eingereichten Projekte für die Erlangung der Sondernutzungskonzession im Untergrund des Därliggrats verwendet. Das AWA hat, als verfahrensleitende Stelle bei der Erteilung der Sondernutzungskonzession, die betroffenen kantonalen Fachstellen und Fachämter zu einer Vorkonsultation und Beurteilung des Geschäftes aus der jeweiligen Fachoptik eingeladen. Folgende Stellungnahmen sind fristgerecht bis am 30. April 2020 beim AWA eingegangen.

### Naturgefahren

Der Zugang (Bereich des Eingangsportals) liegt ausserhalb des detaillierten Gefahrenkartenperimeters. Gemäss Art. 6 Abs. 4 Baugesetz des Kantons Bern (BauG, BSG 721) ist in Gefahrengebieten mit nicht bestimmter Gefahrenstufe diese spätestens im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu bestimmen. Diese Abklärung ist mittels Fachgutachten durch ein privates Naturgefahren-Fachbüro (z.B. Ersteller der Gefahrenkarte) im Auftrag der Bauherrschaft zu erbringen. Basierend auf dem Gefahrenhinweis für Sturzprozesse, der Topographie sowie den bekannten Ereignissen (StorMe 1990-S-0024 sowie 1999-S-0040), kann ein rotes Gefahrengebiet nicht ausgeschlossen werden. Gemäss Art. 6 Abs. 1 BauG dürfen in roten Gefahrengebieten keine Bauten und Anlagen errichtet oder erweitert werden, die dem Aufenthalt von Mensch und Tier dienen. Andere Bauten und Anlagen dürfen nur bewilligt werden, wenn sie auf eine Lage im Gefahrengebiet angewiesen sind und Menschen, Tiere und erhebliche Sachwerte nicht gefährdet sind. Somit könnte einem Zugang (z. B. Portalbereich) – unter der Annahme, dass die Standortgebundenheit im Gefahrengebiet für diesen gegeben ist – zugestimmt werden. Er ist jedoch mit geeigneten und korrekt dimensionierten Massnahmen (300jähriges Ereignis) zu schützen.

Diese Standortgebundenheit bezieht sich jedoch alleine auf den Zugang. Betriebsgebäude, Umschlagplätze oder ähnliches wären ausserhalb des roten Gefahrengebietes anzusiedeln und ggf. ebenfalls auf die zu erwartenden Einwirkungen zu schützen.

### Umweltsicherheit

Hinsichtlich der Koordination Störfallvorsorge und Raumplanung bestehen gemäss dem Kantonalen Laboratorium, Abteilung Umweltsicherheit, keine Einwände gegen einen Eintrag in den kantonalen Richtplan.

### Fachbereiche des Tiefbauamts

Für die Verankerung des Vorhabens im kantonalen Richtplan ergeben sich aus den Fachbereichen des Tiefbauamtes (Kantonsstrasse, Erschliessung, Wanderweg, IVS, Wasserbau, Naturgefahren [Gewässerprozesse]) keine Bemerkungen. Das Gebiet kann aus Sicht des Tiefbauamtes im kantonalen Richtplan eingetragen werden.

### **Öffentlicher Verkehr / Verkehrskoordination**

Das Amt für öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) begrüsst die Absicht, den Anteil der Abfuhr von Gesteinsmaterial wie auch der Zufuhr von Deponiematerial per Eisenbahn möglichst hoch zu halten. Für die Erschliessung mit der Eisenbahn ist der Zugang zum Abbaugelände auf der Seeseite die einzige Möglichkeit. Die Beurteilung der Möglichkeiten einer Anbindung an die Schieneninfrastruktur ist im aktuellen Arbeitsstand nicht möglich. Das AÖV ist hierzu zu gegebener Zeit einzubinden. In den Planungshorizonten der Bahninfrastruktur sind derzeit für den Güterverkehr zwischen Spiez und Interlaken keine Trassen mehr eingeplant, weil derzeit kein Bedarf besteht (und nicht, weil dies nicht möglich wäre).

### **Naturwerte**

Gemäss der Stellungnahme der Abteilung für Naturförderung (ANF) sind bei der Planung der konkreten Bauvorhaben die Naturwerte aufzunehmen, deren Schutzwürdigkeit zu evaluieren und in Absprache mit der ANF geeignete Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen zu definieren. Grundsätzlich können mit der geplanten Gewinnung von Hartschotter im Untergrund die Auswirkungen auf Naturwerte sehr stark reduziert werden. Grundlegende Konflikte mit naturschutzrechtlichen Anliegen sind folglich nicht zu erwarten.

### **Archäologie**

Im projektierten Bereich sind bislang keine archäologischen Fundstellen bekannt. Aus Sicht des Archäologischen Dienstes gibt es keine Auflagen zum Projekt.

### **Umwelt/ Nachhaltige Entwicklung**

Das Amt für Umwelt und Energie (AUE), Abteilung Koordination Umwelt und Nachhaltige Entwicklung, hat keine Einwände oder Vorbehalte gegen einen Richtplaneintrag des Vorhabens.

### **Landschaft**

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) stimmt dem Projekt «Därliggrat» grundsätzlich zu. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt des Projekts «Därliggrat» sind im Vergleich mit dem ursprünglichen Projekt «Roca» wesentlich geringer; trotzdem müssen die Auswirkungen auf Raum und Umwelt grösstmöglich beschränkt werden. Insbesondere müssen die in der ersten Phase notwendigen provisorischen Aufbereitungsanlagen aber auch tatsächlich rasch wieder rückgebaut werden, um den Eingriff in das Landschaftsbild möglichst kurz zu halten. Bei der weiteren Bearbeitung und Konkretisierung des Projekts ist das Landschaftsbild weitgehend zu schonen.

Die Koordination mit dem Anliegen der Balmholz AG, die momentan einen Ersatz für die Verladeanlage in Thun-Scherzigen sucht, muss insbesondere aus Sicht des Transportes (Bahn) gewährleistet werden. Die Regionalkonferenz Oberland-Ost, als Planungsbehörde des regionalen Richtplans ADT, ist in geeigneter Form einzubeziehen.

## **6. Fazit**

Weil es sich beim Hartgesteinsabbau um ein nationales Interesse handelt (siehe Eintrag im Sachplan Verkehr) und damit nicht in erster Linie ein regionaler Bedarf befriedigt werden soll, wird der Hartgesteinsabbau Därliggrat direkt in den kantonalen Richtplan aufgenommen und nicht im regionalen ADT-Richtplan.

Entscheidende Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben insbesondere die Anlagen über Tag und der Betrieb der Anlage. Mit der Lage zwischen dem Kreisell auf der Verbindungsstrasse Interlaken - Därligen und dem Därliggrat (u. a. mit dem bestehenden Materialabbau von Gehängeschutt am Standort Lüttschen) beeinträchtigen sie das Landschaftsbild kaum; insbesondere in der Betriebsphase, wenn allfällige provisorische Aufbereitungsanlagen zurückgebaut worden sind. Weil die Abfuhr von Gesteinsmaterial

und die Zufuhr von Deponiematerial zum grössten Teil per Eisenbahn erfolgen kann, sind auch die Auswirkungen auf die Bevölkerung, die Umwelt und den Strassenverkehr vergleichsweise gering.

Die raumplanerische Abstimmung auf Ebene des kantonalen Richtplans ist damit erfolgt und der Standort wird als Festsetzung in das Massnahmenblatt C\_14 aufgenommen. Der Standort wird ebenfalls als Festsetzung in das Massnahmenblatt C\_15 aufgenommen, allerdings nur als Deponie Typ A. Falls später die entsprechenden Nachweise für einen oder mehrere andere Deponie Typen (B, C, D) erbracht und diese vom BAFU genehmigt werden, kann dies im Rahmen einer Fortschreibung ergänzt werden.

Für die nutzungsplanerische Umsetzung soll eine kantonale Überbauungsordnung ausgearbeitet werden.

## 7. Grundlagen

1. Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2012): Evaluation von Potenzialgebieten für Hartsteinbrüche der Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN) Schlussbericht.
2. Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009): Hartsteinbrüche - Planungshilfe für die Standortplanung
3. Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2008): Sachplan Verkehr, Teil Programm, Ergänzung Hartgestein (inkl. Erläuterungen).
4. swisstopo (2017): Bericht über die Versorgung der Schweiz mit nichtenergetischen mineralischen Rohstoffen (Bericht mineralische Rohstoffe).
5. Bärtschi, Christoph (2011): Kieselkalke der Schweiz - Charakterisierung eines Rohstoffs aus geologischer, petrographischer, wirtschaftlicher und umweltrelevanter Sicht (Dissertation).

## Anlagen zur Windenergieproduktion fördern

### Zielsetzung

Der Kanton Bern schafft die Voraussetzungen für eine wirtschaftliche, die Bevölkerung und die Umwelt schonende sowie auf die Bedürfnisse der Regionen abgestimmte Nutzung der Windenergie. Das Windenergiepotenzial soll optimal unter Berücksichtigung entgegenstehender Interessen genutzt werden. Grosse Anlagen zur Nutzung der Windenergie sollen an geeigneten Standorten realisiert und wenn immer möglich zu einem Windpark zusammengefasst werden.

**Hauptziele:** C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen  
E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR AUE	<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig <input type="checkbox"/> Mittelfristig	bis 2024 2025 bis 2028 Festsetzung
Bund	Bundesamt für Energie Guichet Unique Windenergie des Bundes Bundesamt für Raumentwicklung Bundesamt für Zivilluftfahrt / skyguide VBS <a href="#">MeteoSchweiz</a>	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
Regionen	Alle Regionen		
Gemeinden	Betroffene Gemeinden		
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone		
<b>Federführung:</b>	AUE		

### Massnahme

Der Kanton setzt im kantonalen Richtplan fest, in welchen Räumen grosse Windenergieanlagen errichtet werden können und welche Grundsätze und Kriterien dabei zu beachten sind (siehe Rückseite). Bei der Festsetzung der Windenergiegebiete berücksichtigt er die regionalen Windenergieplanungen und das nationale Interesse an der Windenergie gemäss Art. 12 Energiegesetz vom 30. September 2016 (EnG, SR 730.0) (neue Windparks mit einer Produktion von über 20 GWh/a; s. Art. 9 Energieverordnung vom 1. November 2017 [EnV, SR 730.01]).

### Vorgehen

- Der Kanton bestimmt für Regionen resp. Regionalkonferenzen, die noch über keine regionale Windenergieplanung verfügen, kantonale Windenergieprüfräume, welche aus kantonaler Sicht für die Nutzung der Windenergie durch grosse Windenergieanlagen (mit einer Gesamthöhe über 30 m) besonders geeignet sind.
- Die Regionen resp. Regionalkonferenzen legen im Rahmen der regionalen Richtplanung Windenergiegebiete fest. Dabei stützen sie sich auf die kantonalen Windenergieprüfräume und die kantonalen Grundsätze und Kriterien ab (siehe Rückseite).
- Regionen resp. Regionalkonferenzen, welche noch über keine Richtplanung Windenergie verfügen und in denen es kantonale Windenergieprüfräume gibt, erarbeiten bis 2020 eine Richtplanung Windenergie.
- Der Kanton nimmt die Windenergiegebiete der regionalen Richtplanung in den kantonalen Richtplan auf.
- Die Gemeinden legen die Standorte der einzelnen Anlagen (Mikrostandorte) im kommunalen Nutzungsplanverfahren auf der Grundlage der regionalen bzw. kantonalen Planungen fest. Sie beachten dabei die kantonalen Grundsätze und Standortanforderungen sowie die Wegleitung "Anlagen zur Nutzung der Windenergie – Bewilligungsverfahren und Beurteilungskriterien", Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern.
- Kleine baubewilligungspflichtige Anlagen für die Windenergienutzung (bis zu einer Gesamthöhe von 30 m) können direkt im Baubewilligungsverfahren beurteilt und bewilligt werden (auch ausserhalb der regionalen Windenergiegebiete).
- Kanton, Regionen und Gemeinden beziehen die betroffenen eidgenössischen Fachstellen über den Guichet Unique des Bundes, siehe oben sowie betroffene Nachbarkantone und -gemeinden frühzeitig in ihre Windenergieplanungen ein.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Interessen der Windenergiepromotoren und der Netzbetreiber
- Interessen der Gemeinden resp. Regionen
- Interessen des Bundes und der Nachbarkantone
- Konflikte mit anderen Nutzungen und (Schutz-)Interessen

### Grundlagen

- Kantonale Energiestrategie 2006
- Energiestrategie 2050
- Grundlagenbericht zur Kantonalen Planung Windenergie, Stand August 2012, ergänzt November 2015
- Wegleitung "Anlagen zur Nutzung der Windenergie – Bewilligungsverfahren und Beurteilungskriterien", Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE ~~2017~~: Konzept Windenergie. Basis zur Berücksichtigung der Bundesinteressen bei der Planung von Windenergieanlagen. Bern
- Regionale Richtpläne Windenergie
- Richtlinien "Bewilligungsfreie Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien", 2012

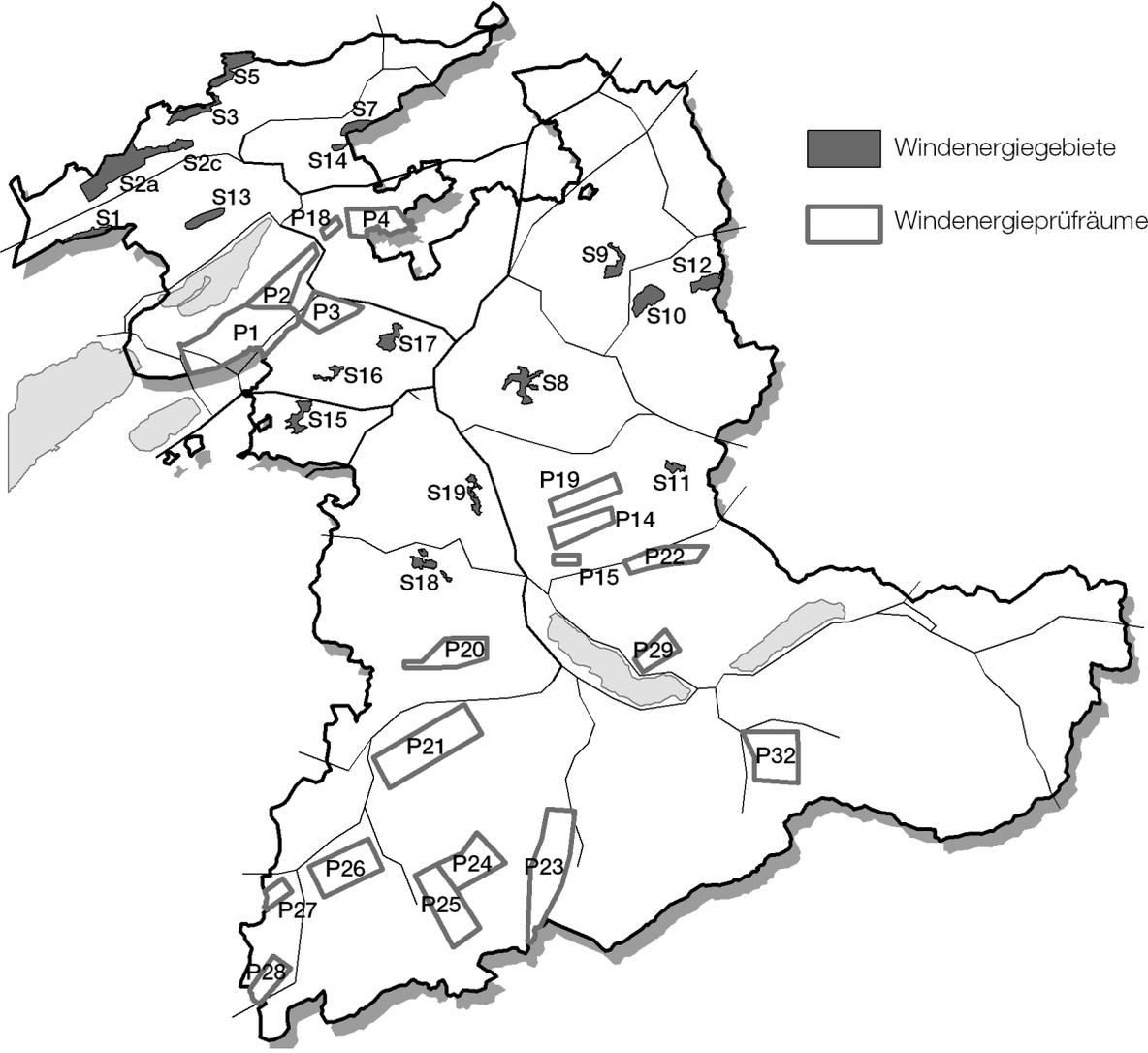
### Hinweise zum Controlling

Anzahl, Leistung und Auswirkungen der im Kanton Bern realisierten grossen Windenergieanlage

## Kantonale Grundsätze und Kriterien für Windenergiegebiete und -anlagen

1. Grosse Windenergieanlagen sind Anlagen mit einer Gesamthöhe von über 30 m. Sie sind an geeigneten Standorten zu Windparks mit mindestens 3 Windturbinen zusammen zu fassen. Ausnahmen sind möglich, wenn im Rahmen der regionalen Richtplanung oder bei der Erarbeitung des Vollausbaukonzepts im Rahmen der Nutzungsplanung (vgl. Punkt 7) nachgewiesen wird, dass weniger als 3 Anlagen aus Sicht des Natur-, Ortsbild- und Landschaftschutzes und der Energienutzung vorteilhafter sind.
2. Grosse Windenergieanlagen müssen in einem im kantonalen Richtplan bzw. den regionalen Richtplänen festgesetzten Windenergiegebiet liegen.
3. Bereits genehmigte regionale Windenergiegerichtpläne bzw. Windenergiegebiete behalten ihre Gültigkeit.
4. Bei der Überarbeitung und bei der Erarbeitung neuer regionaler Windenergiegerichtpläne halten sich die Regionen resp. Regionalkonferenzen an folgende Grundsätze:
  - Neue Windenergiegebiete müssen in der Regel innerhalb der kantonalen Windenergieprüfräume liegen (siehe Richtplankarte). Ausnahmen sind in folgenden Fällen möglich:
    - a) Bei der detaillierten Analyse der kantonalen Windenergieprüfgebiete zeigt sich, dass der vom Kanton nur grob festgelegte Perimeter in einem Teilgebiet erweitert werden sollte, um einen Windpark zu errichten.
    - b) Die Regionen bzw. Regionalkonferenzen weisen nach, dass ein Gebiet ausserhalb der kantonalen Windenergieprüfräume die in Punkt 5 aufgeführten Kriterien erfüllt besser erfüllt als diese.
  - Die Regionen bzw. Regionalkonferenzen können in einzelnen Windenergieprüfräumen auf die Festlegung von Windenergiegebieten verzichten, wenn sie nachweisen, dass sich diese Prüfräume nicht eignen.
5. Neue Windenergiegebiete müssen folgende Kriterien erfüllen:
  - Eine durchschnittliche Windgeschwindigkeit von mind. 4.5 m/s (gemessen 100 m über Boden).
  - Keine Beeinträchtigung der kantonalen Naturschutzgebiete, der Jagdbanngebiete, der Grundwasserschutzzonen ~~sowie der Gebiete und Objekte in den Bundesinventaren der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)~~, der Zug- und Wasservogelgebiete, der Moorlandschaften, der Hoch- und Übergangsmoore, der Flachmoore, der Auengebiete, der Amphibienlaichgebiete sowie der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung. Innerhalb dieser Gebiete sind Windenergieanlagen und Infrastrukturen zu deren Erschliessung ausgeschlossen, in deren Nachbarschaft sind sie nur zulässig, wenn die negativen Wirkungen geringfügig sind (Pufferwirkung ~~/ Mindestabstände~~).
  - Betrifft ein Vorhaben von nationalem Interesse ein Objekt nach Art. 5 NHG (z.B. BLN, ISOS), so darf im Rahmen einer qualifizierten Interessenabwägung ein Abweichen von der ungeschmälernten Erhaltung in Erwägung gezogen werden.
  - Konflikte mit anderen öffentlichen Interessen wie namentlich Anlagen des Bundes, dem Tourismus / der Erholung, der Landwirtschaft, dem Wald, dem Natur-, dem Wildtier-, dem Ortsbild-, dem Landschafts- und dem Kulturgüterschutz wurden in einer qualifizierten Interessenabwägung stufengerecht entschieden. Es ist ~~nachgewiesen~~ plausibel aufgezeigt, dass es innerhalb des Windenergiegebiets mindestens einen, in der Regel aber drei oder mehr Standorte gibt, welche mit hoher Wahrscheinlichkeit realisierbar sind und die unter Punkt 6 aufgeführten Kriterien ~~voraussichtlich~~ erfüllen werden.
6. Für die Nutzungsplanung von Windenergieanlagen inkl. der Anlagen zu deren Erschliessung gelten folgende zusätzliche Kriterien:
  - Sie sind hinsichtlich Grösse, Anordnung und Erscheinung jeweils auf die örtlichen Gegebenheiten abzustimmen.
  - Von Siedlungen, Bauten mit Publikumsverkehr, WaldflächenWaldrändern, Schutzgebieten und Schutzobjekten sind ausreichende Abstände vorzusehen. Insbesondere sind die Vorgaben der Lärmschutzverordnung (LSV) und genügend Sicherheitsdistanz hinsichtlich Sicherheit (z.B. ~~wegen~~ Eisschlag) einzuhalten.
  - Einzelne grosse Anlagen oder Erschliessungen im Wald sind möglich, wenn sie Teil eines Windparks sind und wenn das überwiegende Interesse und die Standortgebundenheit (= Rodungsvoraussetzungen) nachgewiesen werden.
  - Die Erschliessung muss mit verhältnismässigem Aufwand und ohne unverhältnismässige Eingriffe in Natur und Landschaft machbar sein (inkl. Route für Ausnahmetransporte).
7. Im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens zur Festlegung der Standorte einzelner Anlagen ist jeweils ein Vollausbaukonzept für das gesamte zusammenhängende regionale Windenergiegebiet zu erarbeiten, und die Pflicht zum Rückbau der Anlagen ist in die Zonenvorschriften aufzunehmen.
8. Die Anordnung der einzelnen Windturbinen ist so zu wählen, dass die Windkraft insgesamt optimal genutzt werden kann (z.B. Minimierung des Windschattens) und die negativen Wirkungen auf Natur und Landschaft minimiert werden (z.B. Vogelzug, Blendwirkung, Lärm).
9. Kleine Windenergieanlagen bis zu einer Gesamthöhe von 30 m können ausserhalb der Windenergiegebiete realisiert werden. Ausserhalb der Bauzone gelten dafür die Bestimmungen des Raumplanungsrechts (Art. 24 RPG).

# Kantonale Windenergieprüfräume und Windenergiegebiete



KS: Koordinationsstand der einzelnen Standorte:

AL: Ausgangslage, FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis, VO: Vororientierung

### a) Kantonale Windenergieprüfräume (P1 - P32)

Nr.	Name	Region/Regionalkonferenz	KS
P1	Grosses Moos	Biel-Seeland	FS
P2	Walperswil – Kappeln	Biel-Seeland	FS
P3	Seedorf	Biel-Seeland	FS
P4	Büren	Grenchen-Büren	FS
P14	Linden	Bern-Mittelland / Entwicklungsraum Thun	FS
P15	Fahni	Entwicklungsraum Thun	FS
P18	Schwadernau	Biel-Seeland	FS
P19	Churzenberg	Bern-Mittelland	FS
P20	Gantrischkette	Bern-Mittelland / Entwicklungsraum Thun	FS
P21	Niderhore-Turner	Entwicklungsraum Thun / Obersimmental-Saaneland	FS
P22	Honegg	Entwicklungsraum Thun	FS
P23	Elsighore-Loner	Kandertal	FS
P24	Gsür	Kandertal / Entwicklungsraum Thun / Obersimmental-Saaneland	FS
P25	Hahnenmoospass	Kandertal / Obersimmental-Saaneland	FS
P26	Hornfluh-Rinderberg	Obersimmental-Saaneland	FS
P27	Chalberhöni	Obersimmental-Saaneland	FS
P28	Gsteig-Walig	Obersimmental-Saaneland	FS
P29	Beatenberg-Niederhon	Oberland-Ost / Entwicklungsraum Thun	FS
P32	Männlichen-Lauberhorn	Oberland-Ost	FS

### b) Windenergiegebiete gemäss regionalen Richtplänen (S1 - S19)

Nr.	Standort	Gemeinde	KS
S1	Bugnenets / L'Echelette – Joux-du-Plâne (Les Quatre Bornes)	Renan (BE), Sonvilier, Saint-Imier	FS
S2	Montagne du Droit - Mont Crosin - Mont Soleil	Saint-Imier, Cormoret, Courtelary, Villeret, <del>Sonvilier</del> , Corgémont, Mont-Tramelan, Sonceboz-Sombeval, Cortébert	AL / <del>ZE</del> <del>FS</del> <sup>1</sup>
S3	Montagne de Tramelan	Tramelan, Saicourt	FS
S5	Cerniers de Rebévelier – <del>Lajoux-Béroie</del>	Rebévelier, <del>Monible, Châtelat, Saicourt</del>	<del>ZE</del> VO
<del>S6</del>	<del>Montagne de Moutier</del>	<del>Moutier, Perrefitte</del>	<del>ZE</del>
S7	Montoz – Prés Richard (Harzer)	Court, Romont (BE)	ZE
S8	Vechigen	Vechigen, Walkringen, Hasle bei Burgdorf, Oberburg	FS
S9	Wynigen Berge – Eich	Wynigen, Affoltern im Emmental, Walterswil (BE), Oeschenbach, Heimiswil, Dürrenroth	FS
S10	Schonegg	Sumiswald, Affoltern im Emmental, Dürrenroth	FS
S11	Surmettlen / Girsgrat	Trubschachen, Eggwil	FS
S12	Eriswil	Eriswil, Wyssachen	FS
S13	Mont Sujet	Diesse, Lamboing, Orvin	VO
S14	Montagne de Romont	Romont (BE)	<del>VO</del> <del>ZE</del>
S15	Stockere – Mauss – Rosshäusern	Mühleberg, Neuenegg	FS
S16	Murzelen	Wohlen	VO
S17	Lindental – Kohlholz	Diemerswil, Kirchlindach, Meikirch, Münchenbuchsee	FS
S18	Gibelegg-Würze	Riggisberg	VO
S19	Belpberg	Belp, Gerzensee	VO

<sup>1</sup> AL: bestehender Windpark (S2a); ~~ZE FS: Erweiterung West (S2b) und~~ Erweiterung Ost ([Jeanbrenin\\_2c](#))

## Öffentliche Abwasserentsorgung sichern

### Zielsetzung

Die öffentliche Abwasserentsorgung ist dauerhaft und langfristig gewährleistet. Die Anzahl der Abwasserreinigungsanlagen (ARA) und deren Standorte garantieren einen ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvollen Gewässerschutz.

- Hauptziele:** C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen  
E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen		Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern	AGR	<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2022
	AWA	<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2023 bis 2026
	LANAT	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Festsetzung
	TBA		
Bund	Bundesamt für Umwelt		
Regionen	Alle Regionen		
	Regionalkonferenzen		
Gemeinden	Betroffene Gemeinden		
Andere Kantone	Betroffene Nachbarkantone		
Dritte	Reg. Organisationen Abwasserentsorgung		
<b>Federführung:</b>	AWA		

### Massnahme

Das Massnahmenblatt zeigt auf, wo sich als Ergebnis der regionalen ARA-Planungen ein räumlicher Koordinationsbedarf ergibt. Das AWA definiert in Zusammenarbeit mit den ARA-Inhabern (Gemeinden und regionale Organisationen) sowie den betroffenen Nachbarkantonen, welche ARA-Standorte langfristig für eine ökologisch und volkswirtschaftlich sinnvolle Abwasserreinigung notwendig sind und wo sich daraus abgeleitet Koordinationsbedarf ergibt. Massgebliche Grundlage hierzu bilden regionale Planungen. Das AWA sorgt dafür, dass solche Studien ausgelöst, finanziell unterstützt (Abwasserfonds) und umgesetzt werden.

### Vorgehen

Aus den regionalen ARA-Planungen ergeben sich hinsichtlich des Koordinationsbedarfs drei grundsätzliche Fälle:

1. ARA-Standorte mit bekanntem Koordinationsbedarf; es sind dabei zwei Varianten möglich:

Bei ARA-Standorten, die bestehen bleiben, jedoch Ausbaubedarf aufweisen, stellen die ARA-Inhaber in Zusammenarbeit mit dem AWA sicher, dass der notwendige Platzbedarf zur Verfügung steht. Die ARA-Inhaber garantieren die dauernde und langfristige Gewährleistung der gesetzeskonformen Abwasserentsorgung.

Bei ARA-Standorten, wo aufgrund von Regionalstudien ein Anschluss an eine andere ARA nachgewiesenermassen sinnvoll ist, sind die Gemeinden bzw. regionalen Organisationen als Inhaber der Anlagen für dessen Realisierung verantwortlich. In den entsprechenden Perimetern mit Koordinationsbedarf sind bei allen baulichen Vorhaben mögliche Auswirkungen auf ARA-Anschlussbauwerke zu berücksichtigen.

2. ARA-Standorte ohne Koordinationsbedarf: Bei ARA, die mittelfristig am jetzigen Standort bestehen bleiben und keinen Ausbaubedarf aufweisen, garantieren die ARA-Inhaber die dauernde und langfristige Gewährleistung der gesetzeskonformen Abwasserentsorgung. Bei ARA, deren Aufhebung beschlossen ist und deshalb kein Koordinationsbedarf mehr besteht, sind die Inhaber der Anlagen für die Realisierung der Anschlüsse verantwortlich. Das AWA unterstützt die ARA-Inhaber bei der schnellen Umsetzung der Massnahmen; für Anschlussprojekte können Mittel aus dem kantonalen Abwasserfonds gesprochen werden.

3. ARA-Standorte mit noch nicht bekanntem Koordinationsbedarf: Das AWA sorgt zusammen mit den betroffenen ARA-Inhabern und Nachbarkantonen dafür, dass die entsprechenden Regional- bzw. Anschlussstudien je nach Prioritäten ausgelöst, finanziell unterstützt (Abwasserfonds) und umgesetzt werden. Ein zukünftiger Koordinationsbedarf kann sowohl bei den ARA resultieren, an welche andere ARA angeschlossen werden, als auch im Korridor der Anschlussleitungen.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Teilweise kleinräumige Struktur der Abwasserentsorgung
- Konflikt mit Raumbedarf Fließgewässer, Revitalisierung, Naturschutzgebiete, Siedlungsentwicklung, Strassenprojekte etc.
- Koordination der Bauvorhaben bedingt durch teilweise grosse Altersunterschiede der ARA

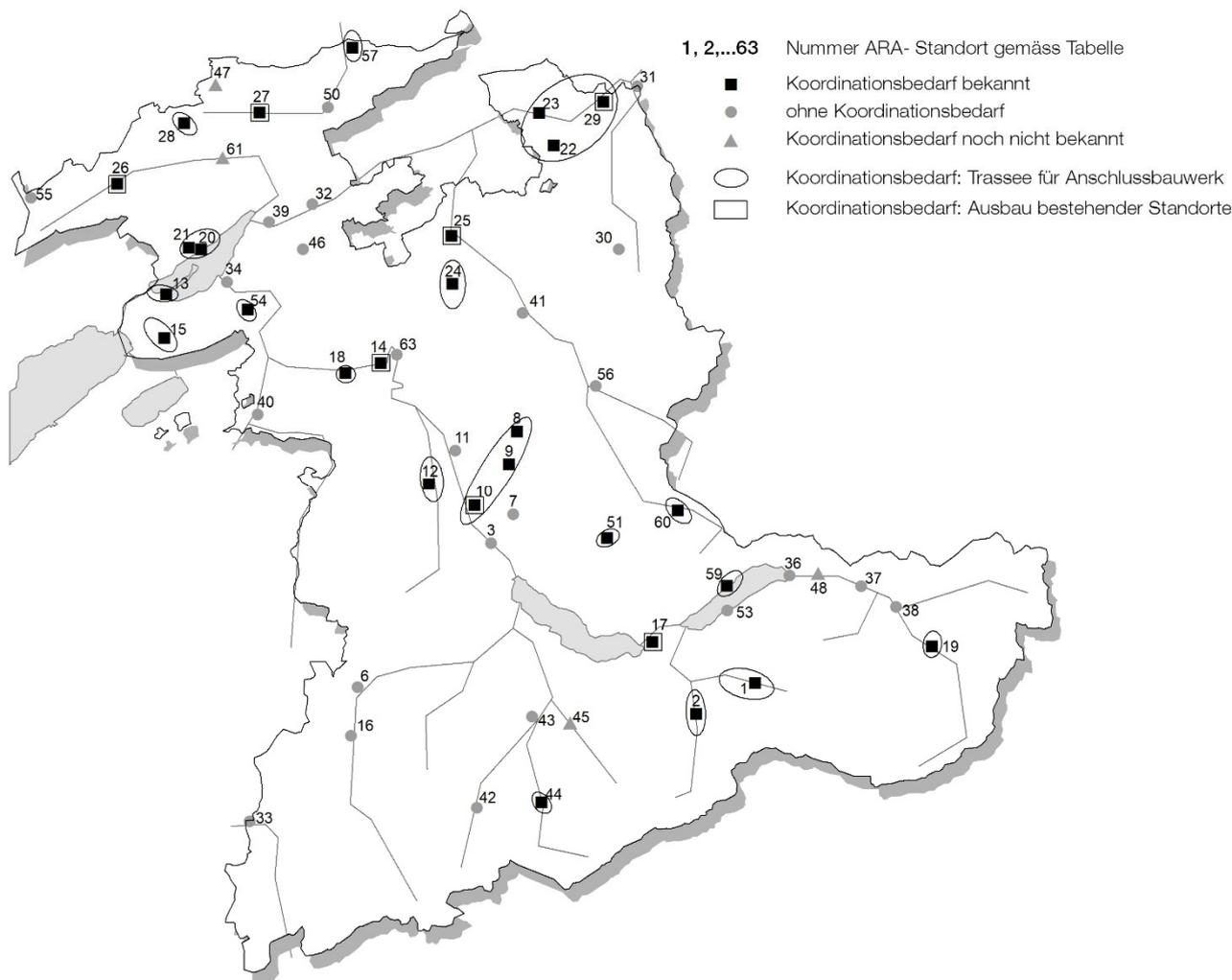
### Grundlagen

- Sachplan Siedlungsentwässerung – Massnahmenprogramm 2017 - 2022
- Eidgenössische und kantonale Gewässerschutzgesetzgebung
- ARA-Regionalstudien bzw. ARA-Anschlussstudien
- Bericht des AWA betreffend Massnahmen zur Elimination von Spurenstoffen
- Gewässerschutzkarte und Gewässernetz GNBE

### Hinweise zum Controlling

Einsatz von Kantonsbeiträgen bei ARA-Zusammenschlüssen bzw. Leistungssteigerung von bestehenden ARA (Abwasserfonds)

# Öffentliche Abwasserentsorgung sichern: Koordinationsbedarf öffentlicher ARA (ganzjährig betrieben, > 200 Einwohnerwerte)



Legende zu Tabelle:

Nr.: Nummer auf Karte; ARA-Nr. gemäss BAFU;

KS: Koordinationsstand (VO: Vororientierung, ZE: Zwischenergebnis, FS: Festsetzung)

## ARA-Standorte mit bekanntem Koordinationsbedarf

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
1	Grindelwald	57600	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Regionale Lösung ab 2035 mit ARA Lauterbrunnen und Interlaken wird geprüft. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Grindelwald-Interlaken. Quelle: Regionalstudie Interlaken (2010)	ZE
2	Lauterbrunnen	58400	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Regionale Lösung ab 2035 mit ARA Grindelwald und Interlaken wird geprüft. Trasseefreihaltung und Umnutzung Stollen (Wasserkraft) für Anschlussleitung Lauterbrunnen-Interlaken. <del>Weiterbetrieb ARA vorgesehen bis zum Zusammenschluss.</del> Quelle: Regionalstudie Interlaken (2010)	ZE
4	<del>Teuffenthal</del>	<del>94000</del>	<del>Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Thunersee ist 2020 vorgesehen. Quelle: Anschlussstudie Teuffenthal</del>	<del>FS</del>
7	<del>Bleiken</del>	<del>60400</del>	<del>Standort nicht wirtschaftlich und aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Unteres Kiesental ist 2021 vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung an ARA Unteres Kiesental, evtl. Aufhebung von weiteren Klein-</del>	<del>FS</del>

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
			<del>Kläranlagen im Perimeter. Quelle: Anschlussstudie Bleiken Unteres Kiesental (2017)</del>	
8	Grosshöchstetten	60800	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Unteres Kiesental vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Regionalstudie Kiesental (2017)	FS
9	Kiesental oberes	60700	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Unteres Kiesental vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Regionalstudie Kiesental (2017)	FS
10	Kiesental unteres	61100	Der jetzige Standort bleibt; der Anschluss der ARA Grosshöchstetten und Oberes Kiesental bedingt Ausbauten <u>und ist mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren</u> . Trasseefreihaltung für Anschlussleitungen (siehe Nrn. 8 und 9). Quelle: Regionalstudie Kiesental (2017)	FS
12	Gürbetal	86900	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen.- Anschluss an ara region bern ag ist in Prüfung. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Kaufdorf - Toffen bei Variante Anschluss an ara region bern ag. Quelle: Anschlussstudie Gürbetal-ara region bern ag (2018)	ZE
13	Erlach	49200	Standort nicht wirtschaftlich. Regionale Lösung mit STEP Marin und Le Landeron machbar. Koordinationsbedarf bei Tätigkeiten im Gebiet Le Landeron-Marin-Erlach. Quelle: Regionalstudie Seeland (2012)	ZE
14	ara region bern ag	35100	Der jetzige Standort bleibt. Ausbauten (ARA mit zusätzlicher Reinigungsstufe für Elimination Spurenstoffe, Transportkanäle; siehe Nrn. 12, 18) sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: Anschlussstudien Gürbetal (2018) und Wohlen (2018)	FS
15	Ins-Müntschemier	49602	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Marin in <u>ProjektierungAbklärung</u> . Anschluss an ARA Murten wurde verworfen. Koordination mit raumwirksamen Tätigkeiten. Quelle: Regionalstudie Seeland (2012)	<del>FSZE</del>
17	Interlaken	59300	Standort bleibt. Ausbau notwendig bei ARA-Anschlüsse Grindelwald <u>und</u> ; Lauterbrunnen <u>(ab 2035)</u> . Koordination mit Siedlungsentwicklung. Quelle: Regionalstudie Interlaken (2010)	FS
18	Wohlen	36000	Anschluss an ara region bern ag in <u>ProjektierungAbklärung</u> , der Anschluss wird von den Verantwortlichen der ARA Wohlen favorisiert. Massnahmen abzustimmen mit Entsorgungskonzept Stadt Bern-West. Quelle: Anschlussstudie Wohlen-ara region bern ag (2018)	<del>FSZE</del>
19	Guttannen-Ruebgarti	78200	Weiterbetrieb oder Aufhebung gleichwertig. Aufhebung des ARA-Standorts infolge Naturgefahren und neue dezentrale Lösung ist eine Möglichkeit.	ZE
20	Am Twannbach	74000	Aufhebung der ARA und Anschluss an STEP Le Landeron ist beschlossen. Quelle: Anschlussstudie Gesamtbetrachtung ARA Plateau de Diesse (2007) und Twann, Studie Zukunft ARA Am Twannbach (2017)	FS
21	Prêles	72500	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Am Twannbach bzw. Richtung La Neuveville ist vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung Richtung Schnernelz. Quelle: Anschlussstudie Gesamtbetrachtung ARA Plateau de Diesse (2007) und Twann, Studie Zukunft ARA Prêles (2018)	FS
22	Herzogenbuchsee	99400	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der jetzige Standort bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. <u>In einem ersten Schritt wird bis 2025 eine Ableitung des gereinigten Abwassers in die Aare erstellt. Mittelfristig (2035 - 2040) soll der</u> Anschluss an <u>die ZALA erfolgen in Abklärung</u> , Trasseefreihaltung für notwendige Anschlussleitung. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> ), Regionalstudie Oberaargau (2019 <del>8</del> )	ZE
23	Wangen-Wiedlisbach	99200	Regionale Lösung mit ARA Herzogenbuchsee und ZALA <u>wurde und zurzeit</u> abgeklärt: <u>Weiterbetrieb oder Aufhebung und Anschluss an ZALA sind valable Optionen</u> .-Koordination mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort bzw. Trasseefreihaltung für möglichen Anschluss an ZALA. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> ), Regionalstudie Oberaargau (2019 <del>8</del> )	ZE
24	Moossee-Urtenenbach	41100	Standort aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Der Standort der ARA Moossee-Urtenenbach bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Lö-	ZE

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
			sungen werden unter Berücksichtigung von finanziellen, rechtlichen und umweltbeeinflussenden Konsequenzen geprüft. Das Trasse für eine eventuelle Leitung Richtung ARA Burgdorf ist freizuhalten. Die Entscheidungsfindung ist im Gange. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> ), Regionalstudie (2018)	
25	Burgdorf-Fraubrunnen	40100	Standort bleibt. Je nach Ergebnis der Entscheidungsfindung unter Nr. 24 ist ein Ausbau der Kläranlage notwendig. Koordination mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> ), Regionalstudie (2018)	ZE
26	Saint- Imier	44800	Allfällige Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen, <u>Verschiebung der Einleitstelle des gereinigten Abwassers oder ein Anschluss an die ARA Region Biel</u> sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> )	ZE
27	Tavannes	69600	<u>Standort bleibt. Je nach Ergebnis der Entscheidungsfindung unter Nr. 28- Allfällige sind Erweiterungen sowie</u> Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen <u>sind</u> mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> ), <u>Regionalstudie (2019)</u>	ZE
28	Tramelan	44600	<u>Anschluss an ARA Tavannes ist in Abklärung. Trasseefreihaltung für möglichen Anschluss an ARA Tavannes. Allfällige Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen sind mit der räumlichen Entwicklung angrenzend an den ARA-Standort zu koordinieren.</u> Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> ), <u>Regionalstudie (2019)</u>	ZE
29	ZALA	32101	Standort bleibt. Konsequenzen bei einem allfälligen Anschluss der ARA Dürrenroth, Herzogenbuchsee und Wangen-Wiedlisbach sind in Abklärung. Quelle: Regionalstudie Oberaargau (2019 <del>9</del> )	FS
<del>30</del>	<del>Dürrenroth</del>	<del>95200</del>	<del>Anschluss an ZALA ist beschlossen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Regionaler GEP ARA Verband Affoltern-Dürrenroth Walterswil (2017)</del>	<del>FS</del>
<del>41</del>	<del>Mittleres Emmental</del>	<del>95600</del>	<del>Der jetzige Standort bleibt. Gemäss vorgeschlagener Gesetzesrevision (Inkraftsetzung per 1.6.2019) sind keine Massnahmen zur Elimination von Spurenstoffen nötig. Quelle: MV-Bericht AWA (2017), Regionalstudie (2018)</del>	<del>FS</del>
51	Eriz-Linden	92402	Anschluss an ARA Thunersee oder Weiterbetrieb. <del>Ein möglicher Anschluss wird bis 2020 abgeklärt.</del> Trasseefreihaltung für allfällige Anschlussleitung.	ZE
57	Moutier-Roches	70400	Der jetzige Standort bleibt mittelfristig bestehen; <del>er bedingt allenfalls Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen.</del> Ein möglicher Anschluss an die ARA Delsberg ist eine langfristige Option; Trasseefreihaltung für allfällige Anschlussleitung. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> ), Bericht Elimination von MV an der Birs (2017)	ZE
59	Oberried b.l.	58902	Anschluss an ARA Interlaken, <u>ARA Brienz</u> oder Weiterbetrieb. Ein möglicher Anschluss wird bis 2020 abgeklärt. Trasseefreihaltung für allfällige Anschlussleitung	ZE
60	Schangnau-Bumbach	90600	Standort nicht wirtschaftlich und aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Langnau ist in Abklärung. <u>Quelle: GEP Schangnau (2020)</u>	ZE
<del>44</del>	<del>Kandersteg</del>	<del>56500</del>	<del>Anschluss an ARA Frutigen oder Ausbau am jetzigen Standort. Trasseefreihaltung für allfällige Anschlussleitung.</del>	<del>ZE</del>
<del>54</del>	<del>Kallnach</del>	<del>30400</del>	<del>Anschluss an ARA Täuffelen oder Weiterbetrieb. Trasseefreihaltung für allfällige Anschlussleitung.</del>	<del>ZE</del>
<del>6</del>	<del>Boltigen</del>	<del>79100</del>	<del>Anschluss an ARA Thunersee 2019 ist beschlossen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung. Quelle: Anschlussprojekt (2017)</del>	<del>FS</del>

### ARA-Standorte ohne Koordinationsbedarf

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
3	Thunersee	94400	Keiner	FS
<del>5</del>	<del>Beatenberg-Wang</del>	<del>57102</del>	<del>Keiner (Aufhebung der ARA für 2019 beschlossen)</del>	<del>FS</del>
16	Simmental oberes	79400	Der jetzige Standort bleibt; ein Anschluss an die ARA Thunersee ist mittelfristig ausgeschlossen	FS
31	Murg	34500	Keiner	FS

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
33	Saanen	84300	Keiner	FS
34	Täuffelen	75100	Keiner	FS
<del>35</del>	<del>Därigen</del>	<del>57500</del>	<del>Keiner (Aufhebung der ARA für 2019 beschlossen)</del>	<del>FS</del>
36	Brienz	57300	Der jetzige Standort bleibt, Neubau in Projektierung.	FS
37	Meiringen	78500	Der jetzige Standort bleibt.	FS
38	Innertkirchen	78400	Der jetzige Standort bleibt, <del>Neubau seit 2018 in Betrieb</del>	FS
39	Biel	73300	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> )	FS
40	Sensetal	66700	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> )	FS
42	Adelboden	56102	Keiner	FS
43	Frutigen	56300	Keiner	FS
56	Langnau	90200	Keiner	FS
63	Worbental	36200	Der jetzige Standort bleibt; er bedingt Ausbauten zur Elimination von Spurenstoffen. Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> )	FS
11	Münsingen	61600	Der jetzige Standort bleibt. Quelle: Regionalstudie Kiesental (2017)	FS
32	Orpund	74600	Der jetzige Standort bleibt; Sanierung in Projektierung	FS
<del>58</del>	<del>Niederried b.K.</del>	<del>3040+</del>	<del>Keiner (Aufhebung der ARA für 2018 beschlossen)</del>	<del>FS</del>
46	Lyss	30600	Keiner	FS
<del>6</del>	<del>Boltigen</del>	<del>79100</del>	<del>Keiner (Aufhebung der ARA für 2021 beschlossen)</del>	<del>FS</del>
<del>30</del>	<del>Dürrenroth</del>	<del>95200</del>	<del>Keiner (Aufhebung der ARA für 2021 beschlossen)</del>	<del>FS</del>
41	Mittleres Emmental	95600	Der jetzige Standort bleibt. <del>Es sind keine Massnahmen zur Elimination von Spurenstoffen nötig.</del> Quelle: MV-Bericht AWA (2017, <u>aktualisiert 2020</u> ), Regionalstudie (2018)	FS
7	Bleiken	60400	Standort nicht wirtschaftlich und aus Gewässerschutzgründen nicht optimal. Anschluss an ARA Unteres Kiesental ist 2021 vorgesehen. Trasseefreihaltung für Anschlussleitung an ARA Unteres Kiesental, evtl. Aufhebung von weiteren Kleinkläranlagen im Perimeter. Quelle: Anschlussstudie Bleiken-Unteres Kiesental (2017)	FS
<del>50</del>	<del>Court</del>	<del>69000</del>	<del>Keiner</del>	<del>FS</del>
<del>53</del>	<del>Iseltwald</del>	<del>58200</del>	<del>Keiner</del>	<del>FS</del>
<del>55</del>	<del>La Ferrière</del>	<del>43500</del>	<del>Keiner</del>	<del>FS</del>

### ARA-Standorte Koordinationsbedarf noch nicht bekannt

Ein zukünftiger Koordinationsbedarf kann sowohl bei den ARA resultieren, an welche andere ARA angeschlossen werden, als auch im Korridor der Anschlussleitungen.

Nr.	ARA-Name	ARA-Nr.	Koordinationsbedarf	KS
<del>44</del>	<del>Kandersteg</del>	<del>56500</del>	<del>Noch keine Aussage möglich</del>	<del>VO</del>
45	Kiental-Reichenbach	56700	Noch keine Aussage möglich	VO
47	Bellelay	70600	Noch keine Aussage möglich	VO
48	Brienzwiler	57400	Noch keine Aussage möglich	VO
<del>50</del>	<del>Court</del>	<del>69000</del>	<del>Noch keine Aussage möglich</del>	<del>VO</del>
<del>53</del>	<del>Iseltwald</del>	<del>58200</del>	<del>Noch keine Aussage möglich</del>	<del>VO</del>
<del>54</del>	<del>Kallnach</del>	<del>30400</del>	<del>Noch keine Aussage möglich</del>	<del>VO</del>
<del>55</del>	<del>La Ferrière</del>	<del>43500</del>	<del>Noch keine Aussage möglich</del>	<del>VO</del>
61	Sonceboz	44400	Noch keine Aussage möglich	VO

## Naturgefahren in der Ortsplanung berücksichtigen

### Zielsetzung

Das Schadenpotenzial ist im Sinne der Gefahrenvorsorge zu minimieren. Dazu sind aussagekräftige Gefahrengrundlagen (Gefahrenkarten) zu erarbeiten, bei der Bauzonenausscheidung zu berücksichtigen und im Zonenplan darzustellen. Der Kanton legt die Grundsätze fest.

**Hauptziele:** D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR KAWA TBA
Bund	Bundesamt für Umwelt
Gemeinden	Alle Gemeinden
<b>Federführung:</b>	AGR

### Realisierung

<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2022
<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2022 bis 2023
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

**Stand der Koordination  
der Gesamtmassnahme**  
Festsetzung

### Massnahme

Die Grundsätze für die Berücksichtigung der Naturgefahren in der Ortsplanung werden mit der Genehmigung des Richtplans formell festgesetzt (s. Rückseite). Sie sind bei der Ortsplanung anzuwenden.

### Vorgehen

1. Die Gemeinden überarbeiten bei Bedarf mit Unterstützung des Kantons (TBA, KAWA) die Gefahrenkarten.
2. Die Gemeinden setzen neue Gefahrenkarten raschestmöglich in die Ortsplanung um (s. Grundsätze).
3. Wenn dies nicht innert 2 Jahren nach Vorliegen der Gefahrenkarte geschieht, prüft der Regierungsrat Planungszonen für diejenigen Teile der Bauzone, für welche Handlungsbedarf besteht.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Ziele der Siedlungsentwicklung
- Wasserbau- und Gefahrenschutzmassnahmen, Schutzwaldpflege, Ereignisbewältigung
- Raumbedarf Fließgewässer

### Grundlagen

- Art. 15 RPG, Art. 6 BauG, Waldgesetzgebung, Wasserbaugesetzgebung
- Gefahrenkarten, Gefahrenhinweiskarte 1:25'000, Ereigniskataster
- Risikostrategie Naturgefahren (RRB vom 24. August 2005)

### Hinweise zum Controlling

- Stand der Gefahrenkartierung
- Kantonale Raubeobachtung

# Grundsätze für die Berücksichtigung der Naturgefahren in der Ortsplanung

## 1. Beurteilungsgrundlagen erarbeiten

Wenn Hinweise dafür bestehen, dass die bestehende Gefahrenkarte nicht mehr aktuell ist, ist sie zusammen mit der zuständigen Naturgefahrenfachstelle zu überprüfen und gegebenenfalls zu aktualisieren. bestehende oder vorgesehene Siedlungsgebiete bzw. Bauzonen im Wirkungsbereich von Naturgefahren liegen, sind detaillierte Abklärungen bezüglich der Intensität und Eintretenswahrscheinlichkeit von Naturgefahren zu treffen (Gefahrenkarte).

## 2. Umsetzung der Gefahrenkarte in der Ortsplanung

Die Berücksichtigung der Naturgefahren in der Ortsplanung umfasst folgende Aufgaben:

- Berücksichtigen der Naturgefahren bei der Überprüfung und Festlegung der Bauzonen
- Bezeichnen der Gefahrengebiete im Zonenplan

Überprüfen und gegebenenfalls Anpassen der Bestimmungen im Baureglement (Bau- und Nutzungsbeschränkungen) Regeln der Bau- und Nutzungsbeschränkungen in Gefahrengebieten

## 3. Überprüfung und Festlegung der Bauzonen

Fall	Gefahrenstufe (gemäss Gefahrenkarte)	Heutige Situation	Behandlung in der Ortsplanung
1	Rot (erhebliche Gefährdung)	Nichtbauzone	Keine neue Bauzone
2	Rot	Bauzone / Nicht überbaut	Umzonung in die Nichtbauzone
3	Rot	Bauzone / Überbaut	In der Regel belassen in Bauzone *
4	Blau (mittlere Gefährdung)	Nichtbauzone	Umzonung in Bauzone nur ausnahmsweise */**
5	Blau	Bauzone / Nicht überbaut	Belassen in Bauzone nur ausnahmsweise */**
6	Blau	Bauzone / Überbaut	In der Regel belassen in Bauzone *
7	Gelb (geringe Gefährdung)		Zurückhaltung bei Bauzonen für sensible Nutzungen
8	Gelb-weiss (Restgefährdung, -Ereignisse mit geringer Eintretenswahrscheinlichkeit, aber hoher Intensität)		Zurückhaltung bei Bauzonen für Nutzungen, welche der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung dienen wie Spital, Feuerwehr usw. oder welche ein sehr grosses Schadenpotenzial aufweisen
<u>9</u>	<u>Gefahrenhinweis (unbestimmte Gefahrenstufe)</u>	<u>Bauzone / Nichtbauzone</u>	<u>Keine neue Bauzone (solange Gefahrenstufe nicht bestimmt ist).</u>

\* Wenn die Bestimmungen des Musterartikels (siehe Musterbaureglement) den örtlichen Gegebenheiten / anderen Interessen nicht genügend Rechnung tragen (u.a. Ortsbild, Natur, Nachbarschaft), sind ergänzende Nutzungs- und Bau-beschränkungen gemäss Ziffer 4 zu prüfen bzw. zu erlassen. Zusätzlich sind Bau- und Nutzungsbeschränkungen gemäss Ziffer 4 zu erlassen.

\*\* Ausnahmen dürfen nur mit grösster Zurückhaltung und gestützt auf eine sorgfältige und sachbezogene Interessenabwägung vorgesehen werden. Dabei sind insbesondere zu berücksichtigen:

- Die Möglichkeiten der Gemeinde, an anderen Standorten Bauzonen für die vorgesehene Zweckbestimmung zu bezeichnen.
- Die Lage der Bauzone im Siedlungsgebiet: Eine Bauzone ist eher möglich im bereits weitgehend überbauten Gebiet als am Siedlungsrand.
- Die Gefahrenstufe: Eine Bauzone ist eher zulässig an der Grenze zum gelben ~~oder weissen Gefahrengebiet~~ als an der Grenze zum roten Gefahrengebiet.
- Das Ausmass des durch die Bauzonenausscheidung ermöglichten Schadenpotenzials (Art der Nutzung; Gefährdung von Mensch und Tier ausserhalb der Gebäude; Nutzungsbeschränkungen): Dieses ist möglichst klein zu halten.
- Die technische Machbarkeit, die räumliche Verträglichkeit und die Folgekosten für Schutzmassnahmen. Dabei ist zu beachten, dass gemäss geltender Wasserbau- und Waldgesetzgebung für Massnahmen zum Schutz von

Bauten und Anlagen, die in bekannten Gefahrengebieten erstellt wurden, von Bund und Kanton keine Beiträge gewährt werden.

#### **4. Bau- und Nutzungsbeschränkungen in Gefahrengebieten**

Die Regelung der Baumöglichkeiten in Gefahrengebieten hat die Vorgaben von Art. 6 Baugesetz zu berücksichtigen. Die Sicherheit von Menschen, Tieren und erheblichen Sachwerten muss gewährleistet werden. Unter Umständen genügen dazu die Mustervorschriften gemäss Musterbaureglement. Ansonsten sind mit ergänzenden Zonenvorschriften (z.B. Bestandeszone, Zone mit Planungspflicht, Überbauungsordnung) die Rahmenbedingungen für die Nutzung und Überbauung massgeschneidert auf die Sicherheitsanforderungen abzustimmen.

~~Die Baumöglichkeiten in Gefahrengebieten sind so auszugestalten, dass in Gebieten mit erheblicher und mittlerer Gefährdung die Sicherheit von Menschen, Tieren und erheblichen Sachwerten gewährleistet ist (Art. 6 BauG).~~

## Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende schaffen

### Zielsetzung

Die Zahl der Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern soll erhöht werden.

**Hauptziele:** A Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren  
D Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten und gestalten

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern AGR  
BKD  
BVD  
DIJ  
GSI  
Regierungsstatthalter  
SID  
Bund Bundesamt für Kultur  
Regionen Alle Regionen  
Gemeinden Alle Gemeinden  
Dritte Organisationen der Fahrenden  
**Federführung:** AGR

### Realisierung

Kurzfristig bis 2024  
 Mittelfristig 2025 bis 2028  
 Daueraufgabe

### Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

### Massnahme

Der Kanton plant in Zusammenarbeit mit den betroffenen Regionen und Gemeinden zusätzliche Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende.

### Vorgehen

- Der Kanton legt gestützt auf eine umfassende Standortevaluation in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden die Standorte für Stand- und Durchgangsplätze im Richtplan fest (s. Rückseite).
- Der Kanton plant die Plätze und kann dafür bei Bedarf kantonale Überbauungsordnungen erlassen.
- Der Kanton begleitet den Bau der Plätze, für den Betrieb sind in der Regel die Gemeinden zuständig.
- Der Kanton plant, realisiert und betreibt einen Transitplatz beim Rastplatz Wileroltigen der A1.
- Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass dieser bei der Realisierung von Transitplätzen Verantwortung übernimmt und sich unter anderem an den Kosten des vom Kanton Bern realisierten Transitplatz Wileroltigen beteiligt. Der Kanton führt mit dem Bund Verhandlungen, damit dieser die Realisierung eines Transitplatzes auf dem Gebiet des Kantons Bern übernimmt oder sich mindestens substantiell an den Kosten eines allfälligen vom Kanton Bern realisierten Transitplatz beteiligt. Führen die Verhandlungen mit dem Bund zu keinem konkreten Ergebnis, sucht der Kanton einen geeigneten Standort und fokussiert dabei auf Kantons- und Bundesgrundstücke entlang den Autobahn-Transitachsen A1 und A5.

**Gesamtkosten:** 100% 2'655'000'989'500 Fr.  
davon finanziert durch:  
Kanton Bern 100% 2'655'000'989'500 Fr.  
Bund Fr.  
Regionen Fr.  
Gemeinden Fr.  
Andere Kantone Fr.  
Dritte Fr.

### Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

#### Finanzierungsart:

- Als Teil der Laufenden Rechnung  
 Als Teil der Investitionsrechnung  
 Spezialfinanzierung: Rahmenkredit und Objektkredit

#### Finanzierungsnachweis

- Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

**Bemerkung:** Umfasst Planungs-, Projektierungs-, und Realisierungskosten für drei Durchgangs-/Standplätze und für einen Transitplatz. Umfasst Planungs- und Investitionskosten für drei Durchgangs-/Standplätze für Schweizer Fahrende.

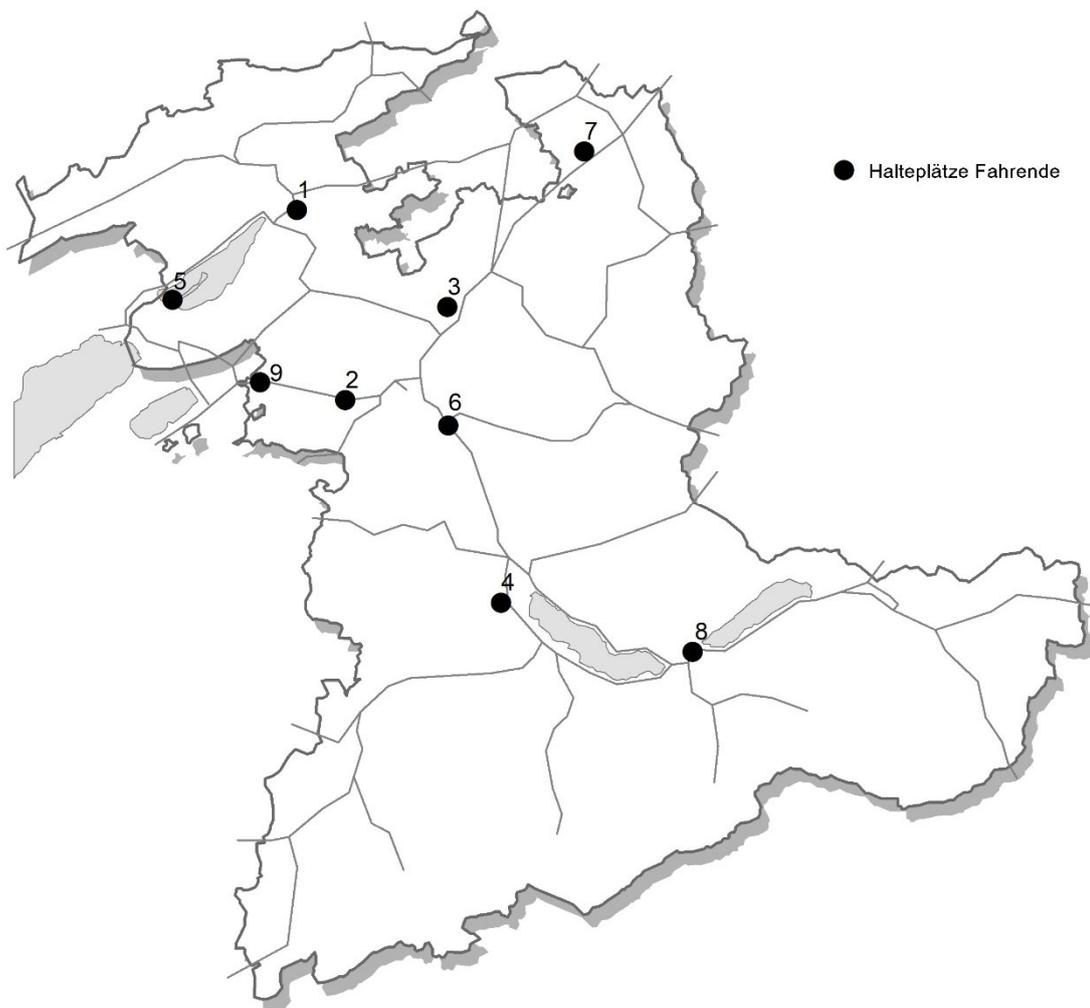
### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

### Grundlagen

- Rahmenübereinkommen des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten vom 1. Februar 1998 (SR 0.441.1)
- Schweizerisches Bundesgericht, Entscheid 1A.205/2002 vom 28. März 2003 (BGE 129 II 321)
- Konzept Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern (RRB 1127/29.06.2011)
- Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern vom September 2013 (RRB 1298/2013)
- Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern, Ausweitung des Auftrags der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Ergebnissicherung der Aussprache vom 21. Mai 2014 (RRB 691/2014)
- GR-Beschluss Rahmenkredit für die Planung und Realisierung neuer Halteplätze für schweizerische Fahrende (2016.RRGR.601)
- GR-Beschluss Objektkredit für die Planung, die Projektierung und die Realisierung eines Transitplatzes in der Gemeinde Wileroltigen (2018.RRGR.752), bestätigt in der Referendumsabstimmung vom 9. Februar 2020

### Hinweise zum Controlling

## Halteplätze für Fahrende



Koordinationsstand der einzelnen Standorte (KS): AL: Ausgangslage, FS: Festsetzung, ZE: Zwischenergebnis

Nr.	Gemeinde	Standortname	Art Halteplatz	KS
1	Biel/Bienne	Lindenhofstrasse	Standplatz	AL
2	Bern	Buech	Standplatz	AL
3	Jegenstorf	Chrutmatt	Durchgangsplatz	AL
4	Thun	Thun-Allmendingen	Stand-/Durchgangsplatz	AL
5	Erlach	Lochmatte	Standplatz	FS
6	Muri b. Bern	Froumholz	Stand-/Durchgangsplatz	FS
7	Herzogenbuchsee	Waldacher	Durchgangsplatz	FS
8	Matten b. Interlaken	Aendermoos	Durchgangsplatz	ZE
<u>9</u>	<u>Wileroltigen</u>	<u>Wileroltigen</u>	<u>Transitplatz</u>	<u>FS</u>

## D\_08: Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende schaffen Aufnahme Transitplatz Wileroltigen Erläuterungen

### **Ausgangslage und Auftrag**

Mit der Ratifizierung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten im Jahr 1998 verpflichtete sich die Schweiz, die Bedingungen zu fördern, die es den Angehörigen nationaler Minderheiten ermöglichen, ihre Kultur zu pflegen und weiterzuentwickeln. 2003 bestätigte das Bundesgericht, dass das Anliegen der Fahrenden auf Erhalt ihrer Identität verfassungsrechtlichen und völkerrechtlichen Schutz genießt sowie dass die Raumplanung die Bedürfnisse der Fahrenden berücksichtigen und ihnen entsprechenden Lebensraum zur Verfügung stellen muss (BGE 129 II 321). Ein im Auftrag des Kantons St. Gallen erstelltes juristisches Gutachten hält fest, dass aufgrund des Diskriminierungsverbots sowohl Plätze für schweizerische als auch für ausländische Fahrende geschaffen werden müssen<sup>1</sup>.

Das Konzept «Stand-, Durchgangs- und Transitplätze für Fahrende im Kanton Bern» (2011) und das «Standortkonzept für Fahrende im Kanton Bern» (2013) legten im Kanton Bern die konzeptionelle Basis für die Schaffung von neuen Haltplätzen für Fahrende. Im Jahr 2014 beauftragte der Regierungsrat die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, bis zu zwei neue Transitplätze für ausländische Fahrende zu schaffen (RRB 691/2014). Im Rahmen der Septembersession 2016 beantragte der Regierungsrat dem Grossen Rat einen Objektkredit für die Planung und Realisierung eines Transitplatzes in der Gemeinde Meinisberg. Der Grosse Rat wies den Kredit vor allem aus Kostengründen mit Auflagen zurück (Tagblatt des Grossen Rats 2016, Heft 4, S. 1164 ff). So beauftragte der Grosse Rat den Regierungsrat, mit dem Bund in Verhandlungen zu treten betreffend Kostenübernahme. Sollten diese Verhandlungen binnen eines Jahres zu keinem Erfolg führen, verlangte der Grosse Rat, dass der Regierungsrat einen geeigneten Standort suche und sich dabei auf Kantons- und Bundesgrundstücke entlang der Transitachsen A1 und A5 fokussiere.

### **Prüfung von Alternativen und Interessenabwägung**

Entsprechend dem Rückweisungsauftrag des Grossen Rates wurden ab Winter 2016/2017 Standortalternativen geprüft. Grundlage dafür bildete die 2014 erfolgte umfangreiche Standortevaluation, die bereits in den Erläuterungen zu den Richtplananpassungen '16 beschrieben wurde<sup>2</sup>. Im Rahmen der Prüfung von Standortalternativen wurden mehrere Standortoptionen, welche bei der Standortevaluation 2014 als grundsätzlich geeignet eingestuft worden waren, nochmals vertieft auf ihre Eignung als Transitplatz überprüft. Zusätzlich wurden im Eigentum der Schweizerischen Bundesbahnen stehende Flächen sowie Flächen, auf welche der Kanton durch Hinweise aus der Bevölkerung aufmerksam wurde, geprüft. Im Juli 2017 willigte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ein, die in seinem Eigentum stehenden Flächen im Umfeld des Rastplatzes Wileroltigen für die Schaffung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende zur Verfügung zu stellen. Dieser Standort war bereits im Rahmen der Standortevaluation 2014 geprüft und aus Sicht des Kantons als geeignet beurteilt worden, musste damals jedoch auf Wunsch des ASTRA als Grundeigentümerin in der Priorisierung zurückgestuft werden.

Die resultierenden potenziellen Standortalternativen wurden 2018 einer externen Prüfung und Bewertung hinsichtlich ihrer raumplanerischen Eignung für einen Transitplatz unterzogen. Dabei wurden vorgelagert in einem ersten Schritt alle kantonseigenen Parzellen im Umfeld der Justizvollzugsanstalt Witzwil untersucht und weitere potenzielle Standorte identifiziert. In einem zweiten Schritt erfolgte die eigentliche Hauptuntersuchung und Gegenüberstellung der sechs potenziellen Standorte anhand der folgenden standardisierten Kriterien: Grösse und Topographie, Lage (Entfernung zu Wohngebieten, Betroffenheit

<sup>1</sup> RAINER J. SCHWEIZER/EVA M. ADONIE, Gutachten zur Frage der Durchgangsplätze für Fahrende: Beschränkung der Nutzung auf Schweizer Fahrende, St. Gallen 2010

<sup>2</sup> <https://tinyurl.com/yx6aj5yt>

von Anwohner/-innen, Nähe zu überbautem Gebiet), Erschliessungssituation (Distanz zur Transitachse, Infrastruktur, Betroffenheit von Anwohner/-innen), Orts- und Landschaftsbild, Umweltaspekte, Sicherheitsaspekte, Boden (landwirtschaftliche Nutzflächen und Fruchtfolgeflächen), Grundwasser- und Gewässerschutz, Archäologie, Ver- und Entsorgung sowie Zonenart und aktuelle Nutzung.

Die Abklärungen führten zum Ergebnis, dass sich der Standort beim Rastplatz Wileroltigen am besten als Transitplatz eignet, dies insbesondere aufgrund der Grösse des Platzes und seiner Lage an der Hauptverkehrsachse A1, der direkten verkehrsmässigen Erschliessung ausschliesslich über den Rastplatz, der relativ grossen Entfernung zum Wohngebiet und der infolgedessen geringen Betroffenheit von Anwohner/-innen und Nutzer/-innen in der Umgebung sowie der Verfügbarkeit der Flächen. Die genannten Standortvorteile für einen Transitplatz angrenzend an den Rastplatz Wileroltigen, das Fehlen geeigneter Alternativen innerhalb der Bauzone und die wesentlich schlechtere Eignung der übrigen geprüften Standorte führten zur Entscheidung, den Standort Wileroltigen weiterzuverfolgen.

### Standortwahl

Für den Standort Wileroltigen wurde eine Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung als Grundlage für die Festlegung des notwendigen Kredits zur Finanzierung der Planung, Projektierung und Realisierung des Transitplatzes erstellt. Die weiteren Abklärungen bezüglich kostentreibender Faktoren und allfälliger Stolpersteine bestätigten schliesslich die gute Eignung des Standorts Wileroltigen.

Auf dieser Grundlage stimmte der Regierungsrat im Dezember 2018 der Standortwahl zu und beantragte dem Grossen Rat in der Märzsession 2019 einen Objektkredit über CHF 3'334'500.-- für die Planung, Projektierung und Realisierung eines Transitplatzes beim Rastplatz in Wileroltigen (2018.RRGR.752). Gegen den Beschluss des Grossen Rates vom 13. März 2019 wurde das fakultative Finanzreferendum ergriffen. Am 9. Februar 2020 stimmte die Berner Stimmbevölkerung dem Objektkredit zu.

Der Entscheid für den Standort Wileroltigen ist somit das Resultat eines mehrstufigen Prozesses mit Standortevaluationen und umfassender Interessenabwägung. Der Standort Wileroltigen wird gestützt darauf im Rahmen des Richtplancontrollings '20 in den kantonalen Richtplan als Festsetzung aufgenommen.

### Transitplatz Wileroltigen



Abbildung 1 Standort Transitplatz Wileroltigen

Der vorgesehene Transitplatz wird auf dem Areal angrenzend an den Rastplatz Wileroltigen realisiert. Die Parzelle ist im Eigentum des ASTRA und liegt auf dem Gemeindegebiet Wileroltigen. Für die Realisierung des Transitplatzes wird eine Fläche von rund 8'500 m<sup>2</sup> beansprucht. Das ASTRA gewährt dem Kanton Bern ein Baurecht über die beanspruchte Teilfläche.

Die vom ASTRA zur Verfügung gestellte Fläche liegt bislang in der Landwirtschaftszone, teilweise mit Fruchtfolgeflächen-Qualität. Die räumliche Abgrenzung der beanspruchten Fläche von rund 8'500 m<sup>2</sup> und somit der Umfang der beanspruchten Fruchtfolgeflächen ist Gegenstand des Planungsverfahrens (s. unten). Die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen durch Einzonungen setzt ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel und eine optimale Nutzung voraus (Art. 30 Abs. 1<sup>bis</sup> RPV<sup>3</sup>). Die Schaffung von Halteplätzen für Fahrende, insbesondere die Realisierung eines Transitplatzes für ausländische Fahrende liegt im nationalen und kantonalen Interesse und stellt ein wichtiges kantonales Ziel dar. Dieses Ziel kann ohne Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden. Mit einer flächensparenden Gestaltung des Transitplatzes im Rahmen der Nutzungsplanung (kantonale Überbauungsordnung) wird die optimale Nutzung der beanspruchten Fruchtfolgeflächen sichergestellt. Von der Kompensation der beanspruchten Fruchtfolgeflächen wird in Anwendung von Artikel 8b Absatz 4 Buchstabe a BauG<sup>4</sup> abgesehen.

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat gegenüber dem Amt für Gemeinden und Raumordnung bestätigt, dass die Ausscheidung einer Spezialzone nach Artikel 18 RPG<sup>5</sup> für die Errichtung eines Transitplatzes angrenzend an den Rastplatz Wileroltigen zulässig ist.

#### **Vorgehen zur Planung, Projektierung und Realisierung des Transitplatzes Wileroltigen**

Für die planerische grundeigentümergebundene Sicherung des Platzes wird die Direktion für Inneres und Justiz gestützt auf Artikel 102 BauG eine kantonale Überbauungsordnung erlassen und im Rahmen des koordinierten Verfahrens nach Artikel 9 KoG<sup>6</sup> die erforderliche Baubewilligung erteilen. Die Schaffung von Transitplätzen liegt im kantonalen Interesse, womit nach Artikel 102 BauG die Voraussetzung für den Erlass einer kantonalen Überbauungsordnung erfüllt ist. Für die Projektierung und Realisierung des Platzes ist die Bau- und Verkehrsdirektion zuständig. Das Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland wird nachfolgend für die Organisation des Betriebs sorgen.

<sup>3</sup> Raumplanungsverordnung vom 28.6.2000 (RPV), SR 700.1

<sup>4</sup> Baugesetz vom 9.6.1985 (BauG), BSG 721.0

<sup>5</sup> Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG), SR 700

<sup>6</sup> Koordinationsgesetz vom 21. März 1994 (KoG), BSG 724.1

## E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

### E1 Landschaftsentwicklung

#### Ausgangslage

Der Kanton Bern zeichnet sich durch eine grosse naturräumliche, landschaftliche und biologische Vielfalt aus. Die Verantwortung für deren Erhaltung und Entwicklung wird von den Gemeinden, den Regionen, dem Kanton und dem Bund gemeinsam getragen. Bei der Umsetzung wird eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern und Grundeigentümern sowie den Bewirtschaftenden angestrebt.

Innerhalb der kantonalen Verwaltung nehmen zahlreiche Fachstellen Vollzugsaufgaben wahr, die für die Natur und Landschaft von Bedeutung sind. Die zuständigen Stellen befinden sich in verschiedenen Ämtern und Direktionen. Diese sind gut miteinander zu koordinieren.

#### Vielfalt der noch naturnahen Kulturlandschaften erhalten

#### Herausforderungen

Grössere zusammenhängende naturnahe Kulturlandschaften finden sich nur noch in den Alpen, in den höheren Voralpen und im westlichen Berner Jura. Aufgrund des Strukturwandels in der Landwirtschaft werden diese Landschaften und Naturräume stark verändert. Insbesondere das Aufgeben der Bewirtschaftung von Grenzertragslagen kann zu einem unerwünschten Verlust von traditionellen Kulturlandschaften führen. Die grosse Herausforderung für den Kanton besteht darin, die Pflege von vielfältigen Kulturlandschaften durch nachhaltige Modelle (z.B. Regionalparks oder Biosphärenreservate) in Zusammenarbeit mit Regionen und Gemeinden langfristig zu sichern.

#### Ausgewogenes Verhältnis zwischen Schutz und Nutzung finden

Die Naturräume werden immer mehr zu einer Freizeit- und Sportlandschaft. Im alpinen Raum birgt der Trend zu «Fun» und «Activity» Gefahren für Natur und Landschaft (beispielsweise neue Störungen bisher abgelegener Gebiete durch Trendsportarten). Das fast vollständige Fehlen von naturnahen Landschaften im Mittelland führt in den noch verbliebenen Resten intakter Natur, insbesondere im Bereich der Agglomerationen, zu einem hohen Druck durch Erholungssuchende. Der Kanton soll sich für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen touristisch intensiv genutzten Gebieten und grossräumigen Schutz- und Schongebieten einsetzen. Durch die konsequente Aufwertung der «Normallandschaft», insbesondere in Siedlungsnähe, wird diese für die Naherholung attraktiver. Dies kann die verbleibenden naturnahen Gebiete etwas entlasten.

#### Die Gewässer erhalten und aufwerten

Gewässer sind wichtige Lebensräume, nicht nur für viele Tier- und Pflanzenarten, sondern auch als Erholungsraum für die Menschen. Im Mittelland und in den intensiv genutzten Tälern der Voralpen, der Alpen und des Berner Juras finden sich nur noch wenige naturnahe Gewässerabschnitte. Obwohl Bäche, Flüsse und Seen mit ihrem Uferbereich geschützt sind, verfügen nicht alle Gewässer über den notwendigen Mindestraum. In verschiedenen Regionen des Kantons Bern besteht zudem ein sehr grosser Handlungsbedarf im Bereich der Aufwertung der Fliessgewässer. Mit dem Renaturierungsfonds stehen zwar finanzielle Mittel zur Verfügung, es fehlt jedoch oft am nötigen Land. Der Kanton muss ein besonderes Gewicht auf die Erhaltung, Aufwertung und Vernetzung der Fliessgewässer (gemäss kantonalem Landschaftsentwicklungskonzept KLEK und dem revidierten Gewässerschutzgesetz) legen. Den Gewässern und dem Gewässerraum kommt beim Aufbau der kantonalen Ökologischen Infrastruktur, wie vom Bundesrat in der 2012 verabschiedeten Strategie Biodiversität Schweiz gefordert, eine zentrale Bedeutung zu.

#### Entwicklungen rechtzeitig erkennen

Natur und Landschaft sind von zahlreichen Prozessen betroffen, wie beispielsweise Trendsportarten, Strukturwandel in der Landwirtschaft, Energieproduktion oder Klimawandel. Das Reagieren im Einzelfall bindet wertvolle Kapazitäten und ist – aus einer längerfristigen Perspektive – wenig wirkungsvoll, weil die notwendigen Massnahmen oft zu

spät eingeleitet werden. Deshalb soll im Rahmen der Raumbewertung eine Methodik entwickelt werden, um die in Natur und Landschaft ablaufenden Prozesse früher zu erkennen und deren Auswirkungen besser zu beurteilen. Nur so können die zuständigen Fachstellen rechtzeitig Strategien definieren und adäquate Massnahmen einleiten.

### Zielsetzungen

Das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK), das kantonale Biodiversitätskonzept (inkl. Sachplan Biodiversität) sowie der kantonale Sachplan Moorlandschaften definieren zusammen mit den kantonalen und eidgenössischen Inventaren und den kantonalen Schutzgebieten die massgebenden Ziele im Bereich der kantonalen Landschaftsentwicklung. Für die Bereiche Gewässer und Wald werden die verbindlichen kantonalen Ziele und Massnahmen im Rahmen der Gewässerrichtplanungen und der regionalen Waldpläne festgelegt und nach Bedarf laufend ergänzt. Eine wichtige Grundlage für die Ortsplanung und bei Bauprojekten stellen zudem die Gewässerschutzkarten dar.

Das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK 2020) bildet eine Ergänzung zum Landschaftskonzept Schweiz (LKS). Es definiert verbindliche Grundsätze zum staatlichen Handeln, sowie zum landschaftsrelevanten Handeln in verschiedenen Handlungsfeldern, wie zum Beispiel Siedlung, Infrastruktur, Landwirtschaft, Wald, Kulturerbe, Naturerbe. Darüberhinaus legt es mit einer Landschaftstypisierung eine flächendeckende Grundlage vor. Die jeweiligen Qualitäten der unterschiedlichen Landschaftstypen werden mit der Beschreibung der charakteristischen Aspekte zusammen mit Wirkungszielen erfasst und dienen so bei der Beurteilung von Planungen und Projekten wie auch bei der Beurteilung von Bauten und Anlagen.

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

- E11** Die Schönheit und Vielfalt der Berner Landschaften werden in ihrer Qualität erhalten und unter Stärkung der regionstypischen natürlichen und kulturellen Eigenarten weiterentwickelt.
- E12** Unerschlossene oder nur wenig erschlossene Geländekammern von besonderem ökologischem und landschaftlichem Wert werden – wenn überhaupt – nur sehr zurückhaltend mit Wegen oder touristischen Transportanlagen erschlossen.
- E13** In den Städten und Agglomerationen ist das Angebot an attraktiven Erholungsmöglichkeiten in der freien Natur zu erweitern, um den Druck auf die noch intakten naturnahen Lebensräume zu vermindern.  
→ **D12**
- E14** Den Gewässern ist im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung sowie bei den übrigen raumwirksamen Tätigkeiten der erforderliche Raum zur Verfügung zu stellen, damit die natürlichen Funktionen der Gewässer, der Hochwasserschutz und die Gewässernutzung gewährleistet sind. Der Gewässerraum ist extensiv zu gestalten und zu bewirtschaften.  
→ **C41, E21**
- E15** Der Kanton Bern unterstützt die regionalen Trägerschaften bei der Errichtung und beim Betrieb von Parks von nationaler Bedeutung nach Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG) und bei der Erarbeitung und Umsetzung des Managementplans für das UNESCO Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch. Er wirkt darauf hin, dass die regionalen Trägerschaften den Anliegen einer nachhaltigen Entwicklung von Natur und Landschaft die nötige Beachtung schenken und die vorhandenen Natur-, Landschafts- und Kulturwerte in den Parks und im Welterbe erhalten und aufgewertet werden.

**Gelösch:** Leitbild Naturschutz, das

**Gelösch:** zum Umgang mit Landschaft und Natur und zu ausgewählten Landschaftselementen. Mit der Bezeichnung von kantonalen Aufwertungs- und Erhaltungsgebieten sowie einem kantonalen Verbundsystem zeigt der Kanton auf, in welchen Gebieten er sich über das übliche Mass hinaus für die Landschaftsentwicklung engagieren und die knappen Mittel wirksam einsetzen will. Im Weiteren werden für ausgewählte Bereiche Ziele und Massnahmen bestimmt und für die Planungsregionen der prioritäre Handlungsbedarf aus Sicht der kantonalen Landschaftsentwicklung gezeigt. Zudem werden wichtige Grundlagen zur Erhaltung, Vernetzung und Aufwertung der Fliessgewässer sowie zu den überregionalen Wildwechselkorridoren und Verbreitungshindernissen dargestellt.

**Gelösch:** Die differenzierte Entwicklung der Landschaft ist in speziell dafür geeigneten Gebieten vom Kanton zu fördern. Dabei richtet er sich nach den Naturschutz-Prinzipien «Erhalten – Pflegen – Neu Gestalten».

**E2 Erhalt der Biodiversität, Biotop- und Artenschutz**

**Ausgangslage** Der Kanton Bern trägt wegen seiner naturräumlichen, landschaftlichen und biologischen Vielfalt im Arten- und Biotopschutz eine besondere Verantwortung. Im Bereich der national bedeutenden Inventare (Moore, Auen etc.) gehört er zu den am meisten betroffenen Kantonen. Es besteht grosser Handlungsbedarf beim Schutz von gefährdeten Lebensräumen, Pflanzen- und Tierarten.

**Ressourcen und Kapazitäten fehlen** **Herausforderungen** Die fehlende grundeigentümergebundene Sicherung sowie die Pflege und Wiederherstellung der wertvollen Flächen sind die grössten Herausforderungen beim Vollzug der Bundesinventare. Für national prioritäre Arten fehlen Aktionspläne und Artenförderungsprogramme. Für den Naturschutz auf kantonaler Ebene fehlen Inventare über die Lebensräume von kantonaler Bedeutung (z.B. Auen, artenreiche Fettwiesen) sowie systematische Erhebungen über das Vorkommen der national prioritären Arten und weiterer bedrohter, gefährdeter und geschützter Pflanzen- und Tierarten im Kanton Bern. Die Sicherstellung der erforderlichen Grundlagenbeschaffung, der Schutz der Lebensräume von regionaler und nationaler Bedeutung sowie die Umsetzung der Artenschutzprogramme bedeuten grosse Herausforderungen für den Kanton.

**Gelöscht:** der bedrohten und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten im Kanton Bern

**Die Gemeinden bei ihrem Gesetzauftrag unterstützen** Die Gemeinden sind aufgrund des kantonalen Naturschutzgesetzes für den Vollzug des Naturschutzes auf lokaler Ebene verantwortlich. Die Aufgaben sind anspruchsvoll und reichen von der Sicherung wertvoller Biotope über den Abschluss von Verträgen zur ökologischen Aufwertung der Landschaft bis zum Artenschutz und ökologischen Ersatzmassnahmen im Baubewilligungsverfahren. Vor allem kleinere Gemeinden stossen dabei an ihre Grenzen. Verschiedene Gemeinden verfügen über keine zeitgemässe Landschaftsplanung oder ihr Vollzug ist lückenhaft. Der Kanton unterstützt die Gemeinden, indem er ihnen Grundlagen zur Verfügung stellt und fachliche Beratung anbietet. Dies ist ressourcenbedingt nur sehr eingeschränkt möglich.

**Verarmte Landschaften gezielt aufwerten und Lebensräume vernetzen** Im intensiv genutzten Mittelland sind naturnahe Bereiche nur noch in geringer Zahl, kleinflächig und meist isoliert vorhanden. Bei der mit viel Optimismus gestarteten Ökologisierung der Landwirtschaft ist eine gewisse Ernüchterung eingetreten. Die Wirkung der Biodiversitätsförderflächen (BFF) und der Vernetzungsprojekte ist eher bescheiden. Ganz generell muss festgestellt werden, dass die Umweltziele Landwirtschaft (UZL) zu grossen Teilen noch nicht erreicht werden. Für die Erhaltung der Artenvielfalt und einer vielfältigen Landschaft ist es nötig, dass auch regionale und lokale Schwerpunkte zu einer weiteren Ökologisierung gesetzt werden. Gleichzeitig können damit auch positive Wirkungen im Bereich Gewässerschutz und Erosionsbekämpfung erzielt werden. Der Kanton soll die finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen erhalten, damit er die Förderung von ökologischen Ausgleichsflächen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden weiter führen kann.

**Gelöscht:** Die Ökologisierung der Landwirtschaft konnte mit dem ökologischen Leistungsnachweis und den Beiträgen an Biodiversitätsförderflächen erfolgreich gestartet werden. Wie erfolgreich diese Strategie zur ökologischen Aufwertung der Landschaft und zur Förderung der Biodiversität ist, wird sich weisen.

**Gelöscht:** und Trägerschaften

**Im Biotop- und Artenschutz den Klimawandel berücksichtigen** Der Klimawandel wirkt sich stark auf die Arten und Lebensräume und damit auf die Artenvielfalt bzw. die Biodiversität aus. Die zu erwartenden vermehrten extremen Wetterereignisse können die Veränderungsprozesse beschleunigen. Die Klimaerwärmung führt zur Verschiebung der Vegetationszonen in die Höhe und bringt damit insbesondere Arten des Hochgebirges in Bedrängnis, weil diese nicht mehr weiter nach oben ausweichen können. Es wird aber auch Arten geben, die ihr Verbreitungsgebiet ausdehnen können. Diese sind aber nicht immer erwünscht (Strategie der Schweiz zu invasiven, gebietsfremden Arten von 2016). Das Abschmelzen der Gletscher und des Permafrosts wird mehr Bodenmaterial freilegen, das von häufigeren und stärkeren Naturereignissen abtransportiert wird und damit sowohl die Landschaft als auch das Ökosystem (insbesondere das aquatische Ökosystem) beeinflusst.

**Gelöscht:** sie

**Gelöscht:** invasive Neobiota, Bundesstrategie zu invasiven gebietsfremden Arten wird auf Herbst 2015 erwartet

Artenvielfalt im Wald erhalten und fördern

Der Wald gehört zu den ursprünglichsten und noch naturnahsten Lebensräumen. Er bedeckt im Kanton Bern 30% der Kantonsfläche und beherbergt eine grosse Vielfalt an Pflanzen- und Tierarten. Obwohl seine Fläche stetig zunimmt, ist diese Vielfalt bedroht. Die kantonale Waldpolitik soll sich für die langfristige Erhaltung und Förderung des Artenreichtums der Wälder einsetzen. Handlungsbedarf besteht primär im Mittelland und hier insbesondere beim Prozessschutz und der Förderung von Alt- und Totholz.

Wanderungsmöglichkeiten für wildlebende Tiere erhalten und verbessern

Der Ausbau der Verkehrsträger und das Wachstum der Siedlungen haben in den letzten Jahrzehnten zu einer weitgehenden Zerstückelung der Landschaft und ihrer natürlichen Lebensräume geführt. Betroffen davon sind vor allem das Wild, aber auch andere wildlebende Tiere, wie Kleinsäuger, Amphibien und Reptilien, welche in den dicht bevölkerten Gebieten des Kantons in einer durch Barrieren begrenzten Umwelt leben. Die Verbesserung dieser Situation, d.h. die Beseitigung von Verbreitungshindernissen ist eine grosse Herausforderung. Die behördenverbindliche Festsetzung der Wildwechselkorridore von überregionaler und regionaler Bedeutung im Sachplan Biodiversität erlaubt eine Priorisierung der Massnahmen und des Ressourceneinsatzes.

**Zielsetzungen**

Die Strategie Biodiversität Schweiz (SBS) mit dem dazugehörigen Aktionsplan und das Landschaftskonzept Schweiz (LKS) skizzieren die Ziele des Bundes für die zukünftige Entwicklung von Natur und Landschaft der Schweiz. Das kantonale Biodiversitätskonzept (BDK BE) inkl. dem Sachplan Biodiversität ergänzen und konkretisieren die Bundesvorgaben. Mit der behördenverbindlichen Festsetzung der Umsetzungspemeter der inventarisierten Biotop von nationaler und regionaler Bedeutung und der räumlichen Verortung der Wildwechselkorridore von überregionaler und regionaler Bedeutung schafft der Kanton die Voraussetzung, dass die relevanten Grundlagen bei der Landschaftsentwicklung berücksichtigt und die knappen Mittel wirksam eingesetzt werden.

Das Kantonale Biodiversitätskonzept inkl. Sachplan Biodiversität (BDK BE) und das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) beinhalten zusammen mit den kantonalen und eidgenössischen Inventaren und den kantonalen Schutzgebieten die massgebenden Ziele zum Erhalt der Biodiversität und zum Biotop- und Artenschutz.

Das Kantonale Biodiversitätskonzept inkl. Sachplan Biodiversität (BDK BE) definiert als Richtschnur und als Basis für das künftige Handeln im Bereich Naturschutz Leitsätze. Darin werden Ziele und Massnahmen für den Biotopschutz für die Bereiche Landwirtschaft, Wald, Gewässer, Siedlung und Gebirge festgelegt sowie die Naturschutzaufgaben von kantonalen Amtsstellen beschrieben. Der Ordner «Berner Naturschutz» bildet eine wichtige Vollzugshilfe für die kommunalen Landschaftsplanungen, indem die massgebenden Inventare vorgestellt und wichtige Grundlagen im Naturschutz nach Gemeinden aufgelistet werden.

Gelöscht: Leitbild Naturschutz

Gelöscht: im Bereich

Gelöscht: Leitbild Naturschutz

Für die Raumordnung sind folgende Zielsetzungen besonders wichtig:

- E21** Die Lebensräume von bedrohten Arten sowie seltene und wertvolle Biotop sind in ihrer Qualität so zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen, dass ein langfristiges Überleben der Arten und ihrer Gemeinschaften gewährleistet ist. Der Kanton Bern setzt sich aktiv für den Schutz und die Förderung von Arten und Biotopen ein, für die er im gesamt-schweizerischen Vergleich eine spezielle Verantwortung trägt.  
→ **C41, C42**
- E22** Die ökologische Aufwertung und Vernetzung der Landschaft ist über freiwillige Massnahmen weiter voranzutreiben.  
→ **C41**

Stand XXX

**E23** Die Artenvielfalt im Wald ist zu fördern (u.a. durch Waldreservate).  
→ **C42**

**E24** Überregional und regional bedeutende Wildwechselkorridore (gemäss Sachplan Biodiversität) sind langfristig zu erhalten, so dass sie ihre Verbund- und Vernetzungsfunktionen erfüllen können. Dort, wo sie vollständig oder teilweise unterbrochen sind, ist die Wiederherstellung dieser Funktionen aktiv anzustreben.  
→ **B21**

Gelöscht: KLEK

## Umweltziele Landwirtschaft durch standortangepasste Landwirtschaft konsequent umsetzen

### Zielsetzung

Der Kanton nimmt die Aufgabe zur Erreichung der Umweltziele Landwirtschaft in den Bereichen Biodiversität und Landschaft wahr. Durch die Förderung einer standortangepassten Landwirtschaft strebt der Kanton an, bestehende Kulturlandschaften sowie die Artenvielfalt, die Vielfalt an Lebensräumen, die genetische Vielfalt und die funktionale Biodiversität zu erhalten und aufzuwerten. Er unterstützt die Anstrengungen von relevanten Akteuren mit Beratung und finanziellen Mitteln.

**Hauptziele:** E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGI AGR LANAT
Bund	Bundesamt für Landwirtschaft Bundesamt für Umwelt
Regionen	Alle Regionen
Gemeinden	Alle Gemeinden
Dritte	BewirtschafterInnen regionale Koordinationsstellen (RKS) Kontrollstellen
<b>Federführung:</b>	LANAT

### Realisierung

<input checked="" type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2024
<input checked="" type="checkbox"/> Mittelfristig	2025 bis 2028
<input type="checkbox"/> Daueraufgabe	

### Stand der Koordination der Gesamtmassnahme

Festsetzung

### Massnahme

Der Kanton stellt die finanziellen Mittel und die notwendigen personellen Kapazitäten zur Verfügung, um die Beiträge des Bundes gemäss Direktzahlungsverordnung (DZV) zur Förderung der Vernetzung, der Qualität von Biodiversitätsförderflächen und für Landschaftsqualität optimal auszuschröpfen sowie um eine angemessene Erfolgskontrolle aufzubauen und umzusetzen (WEU).

### Vorgehen

1. Sicherstellen der finanziellen Mittel im Aufgaben- und Finanzplan (WEU).
2. Betrieb einer kantonalen Vollzugsstelle (Personal und Software) zur rationellen Planung, Verwaltung und Überprüfung von Vernetzungs- und Landschaftsqualitätsprojekten gemäss Gesetzesauftrag (ELKV/DZV) und kantonalem Datenmodell (DM).
3. Erarbeitung und Implementierung einer Erfolgskontrolle zur Beurteilung der umgesetzten Massnahmen (WEU).

<b>Gesamtkosten:</b>	100%	77'300'000 Fr.
davon finanziert durch:		
Kanton Bern	7%	5'300'000 Fr.
Bund	93%	72'000'000 Fr.
Regionen		Fr.
Gemeinden		Fr.
Andere Kantone		Fr.
Dritte		Fr.

### Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern

#### Finanzierungsart:

- Als Teil der Laufenden Rechnung  
 Als Teil der Investitionsrechnung  
 Spezialfinanzierung:

#### Finanzierungsnachweis

- Im Aufgaben- und Finanzplan enthalten

**Bemerkung:** Kosten der Regionen und Dritter für ergänzende Massnahmen zur Förderung des ökologischen Ausgleiches sind nicht aufgeführt.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Es gibt Überlagerungen mit produktions- und effizienzfördernden Massnahmen im Bereich Landwirtschaftspolitik. Die Förderinstrumente nach Direktzahlungsverordnung (DZV) sind durch Einbezug der kantonalen Fachstellen mit der regionalen und kommunalen Landschaftsplanung zu koordinieren.

### Grundlagen

- Umweltziele Landwirtschaft (BAFU, BLW 2008)
- Operationalisierung der Umweltziele Landwirtschaft (BAFU, BLW 2013)
- Aktionsplan Strategie Biodiversität Schweiz (Bundesrat 2017)
- Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK)
- Biodiversitätskonzept Kanton Bern (VOL 2015)
- Sachplan Biodiversität (Regierungsrat 2019)
- regionale Vernetzungsprojekte (LANAT 2016)
- regionale Landschaftsqualitätsprojekte (LANAT 2014)

### Hinweise zum Controlling

Indikatoren: Anteil BFF (BFF I / BFF II / Vernetzung) an der landwirtschaftlichen Nutzfläche pro Projektregion; Beitrag für BFF II / Vernetzung / Landschaftsqualität.

## Sachplan Biodiversität umsetzen und nachführen

### Zielsetzung

Im Sachplan Biodiversität sind die zentralen kantonalen Aufgaben im Bereich Erhaltung und Förderung der Biodiversität definiert und koordiniert. Die Akteure stellen die sach- und fristgerechte Umsetzung im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags und den zur Verfügung stehenden Personal- und Finanzmittel sicher.

**Hauptziel:** E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern: AGG	<input type="checkbox"/> Kurzfristig bis 2024	Festsetzung
AGR	<input type="checkbox"/> Mittelfristig 2025 bis 2028	
AWA	<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	
AWN		
KL		
LANAT		
TBA		
Bund: ARE		
BAFU		
BLW		
<b>Federführung:</b> ANF		

### Massnahme

1. Für den Sachplan Biodiversität wird ein Umsetzungsprogramm erstellt und bewirtschaftet. Dieses ist inhaltlich und zeitlich auf die NFA-Programmvereinbarungen mit dem Bund abzustimmen (NFA = Neuer Finanzausgleich).
2. Der Umsetzungsstand der Massnahmen wird alle zwei Jahr kontrolliert.
3. Der Sachplan Biodiversität wird in der Regel alle acht Jahre überprüft und, wo nötig, aktualisiert.

### Vorgehen

1. Die betroffenen Fachstellen erstellen gemeinsam das Umsetzungsprogramm inkl. Controlling- und Reportingvorgaben. Die Koordination erfolgt durch die Abteilung Naturförderung (ANF) des Amts für Landwirtschaft und Natur (LANAT) (2020).
2. Die Fachstellen integrieren das Umsetzungsprogramm in ihre Ressourcenplanung (ab 2021).
3. Die Fachstellen überprüfen alle zwei Jahre den Umsetzungsstand und dokumentieren ihn in einem kurzen Bericht. Die ANF stellt die Koordination sicher.
4. Das Umsetzungsprogramm wird in die NFA-Programmvereinbarungen mit dem Bund integriert (ab 2024).

### Abhängigkeiten / Zielkonflikte

Die Umsetzung vieler Massnahmen aus dem Sachplan Biodiversität muss mit anderen raumrelevanten Aktivitäten verschiedenster Akteure inner- und ausserhalb der Verwaltung koordiniert werden (z. B. Eigentümer, Bewirtschafter).

Die zu erarbeitende Ökologische Infrastruktur ist eine zentrale Grundlage für die neuen regionalen landwirtschaftlichen Strategien (RLS), welche die Voraussetzung für die Auszahlung von Direktzahlungen nach Direktzahlungsverordnung (DZV) sind.

Die Umsetzung und Nachführung des Sachplans Biodiversität wird vom Bund finanziell unterstützt. Die Rahmenbedingungen werden alle vier Jahre im Rahmen der NFA-Programmvereinbarung festgelegt. Hier braucht es kantonsseitig eine entsprechende Planungssicherheit bezüglich Finanzen und Personal. Die zur Verfügung stehenden Bundes- und Kantonsmittel definieren den Umsetzungs- und Aktualisierungsrhythmus.

### Grundlagen

- Strategie Biodiversität Schweiz (Bundesrat 2012)
- Aktionsplan Biodiversität Schweiz (Bundesrat 2017):
- Bundesinventare: Amphibienlaichgebiete (2001), Auen (1992), Flachmoore (1994), Hoch- und Übergangsmoore (1991), Trockenwiesen und –weiden (2010)
- Handbuch Programmvereinbarungen im Umweltbereich 2020 – 2024. Mitteilung des BAFU als Vollzugsbehörde an Geschlechter. Bundesamt für Umwelt, Bern. Umwelt-Vollzug Nr. 1817 (2018)
- Sachplan Biodiversität (Regierungsrat 2019)

### Hinweise zum Controlling

- Das Controlling/Reporting soll möglichst analog dem NFA-Reporting des Bundes erfolgen, um den Aufwand zu minimieren und Doppelspurigkeiten zu vermeiden.

## Strategiekapitel E «Natur und Landschaft schonen und entwickeln» und Massnahmen im Bereich Biodiversität Erläuterungen

### 1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat am 28. August 2019 den Sachplan Biodiversität genehmigt (RRB 928/2019). Der Sachplan bildet den dritten Teil des Biodiversitätskonzepts Kanton Bern (1. Teil: Auftrag, Vision, Handlungsgrundsätze, 2. Teil: Ziele und Massnahmen).

Im Hinblick auf die Erarbeitung dieses Sachplans wurde im Richtplancontrolling `18 der Bereich Natur und Ökologie von der Aktualisierung ausgenommen. Es wurde in Aussicht gestellt, dass der ganze Bereich im Richtplancontrolling `20 aktualisiert werde – inklusive dem Strategiekapitel E.

Es sollen nun folgende Anpassungen des Richtplans vorgenommen werden:

- Das Strategiekapitel E «Natur und Landschaft schonen und entwickeln» wird aktualisiert und mit dem Sachplan Biodiversität abgestimmt.
- Die Massnahme E\_01 «Qualität und Vernetzung von ökologischen Ausgleichsflächen in der Landwirtschaft fördern» wird grundlegend überarbeitet und neu benannt: «Umweltziele Landwirtschaft durch standortangepasste Landwirtschaft konsequent umsetzen» (Erläuterungen s. unten)
- Die Massnahmen E\_02 «Besondere Verantwortung im Lebensraum- und Artenschutz wahrnehmen» und E\_10 «Umsetzung der Bundesinventare nach Art. 18a NHG» werden gestrichen und durch die neue Massnahme E\_02 «Sachplan Biodiversität umsetzen und nachführen» ersetzt (Erläuterungen s. unten)

### 2. Strategiekapitel E

Das Strategiekapitel E wurde grundsätzlich überprüft im Hinblick auf die Abstimmung mit dem Sachplan Biodiversität. Zudem wurden die Entwicklungen der letzten Jahre (auch auf übergeordneter Bundesebene) berücksichtigt: Aus dem «Biotop- und Artenschutz» wurde das umfassende Thema «Erhalt der Biodiversität».

Weitere inhaltliche Ausführungen sind im Biodiversitätskonzept des Kantons Bern ([Link](#)) und insbesondere im Sachplan Biodiversität ([Link](#)) zu finden.

### 3. Massnahme E\_01 «Umweltziele Landwirtschaft durch standortangepasste Landwirtschaft konsequent umsetzen»

Die Massnahme E\_01 orientiert sich neu an den nationalen Vorgaben der Umweltziele Landwirtschaft UZL (BAFU, BLW 2008), Themenbereiche Biodiversität und Landschaft. Durch einen konsequenten Vollzug und die Weiterentwicklung der regionalisierten Direktzahlungsprogramme «Vernetzung» und «Landschaftsqualität» sollen unter Berücksichtigung der Tragfähigkeit der Ökosysteme und der gesellschaftlichen Ansprüche die vorhandenen Lücken bei den Umweltzielen geschlossen werden können. Die Bewirtschafterinnen und Bewirtschafter von Landwirtschafts- und Sömmerungsbetrieben sind bei der Umsetzung von biodiversitäts- und landschaftsqualitätsfördernden Massnahmen mittels geeigneter Beratungsangebote zu unterstützen und die umgesetzten Massnahmen sollen in Zukunft durch eine angepasste Erfolgskontrolle beurteilt werden.

Erläuterungen zu den Kosten:

*Bund*

Jährliche Beiträge nach Direktzahlungsverordnung (DZV) für Vernetzung (90%; CHF 20'300'000), Landschaftsqualität (90%; CHF 27'000'000) und Biodiversitätsförderflächen mit Qualitätsstufe II (100%; CHF 24'700'000)

*Kanton Bern*

In den Kosten für den Kanton sind zusätzlich zur Ko-Finanzierung der Bundesbeiträge für Landschaftsqualität (10%; CHF 3'000'000) und Vernetzung (10%; CHF 2'300'000) die Entschädigung der regionalen Koordinationsstellen, die Betriebskosten für ein kantonales Biodiversitätsmonitoring sowie die Finanzierung von Beratungsleistungen enthalten (CHF 300'000).

#### 4. Massnahme E\_02 «Sachplan Biodiversität umsetzen und nachführen»

Die Massnahme E\_02 stellt die Abstimmung zwischen dem Sachplan Biodiversität und dem kantonalen Richtplan sicher. Sie regelt Umsetzung, Controlling und Nachführung des Sachplans Biodiversität und der darin beschriebenen Massnahmen. Die Ziele der bisherigen Massnahme E\_02 «Besondere Verantwortung im Lebensraum- und Artenschutz wahrnehmen» sind in der umfassenderen Massnahme «Sachplan Biodiversität umsetzen und nachführen» enthalten.

Zu einzelnen Themen braucht es die nachfolgenden Erläuterungen:

*Verknüpfung Sachplan Biodiversität/NFA:* Mit dem Sachplan Biodiversität verfügt der Kanton Bern über ein schlankes Instrument, um die NFA-Programmziele im Bereich Biodiversität koordiniert und transparent umzusetzen. Das Umsetzungsprogramm des Sachplans Biodiversität muss deshalb auf den Rhythmus der periodisch erneuerten NFA-Programmvereinbarungen abgestimmt werden. So lassen sich insbesondere im Bereich Controlling und Reporting Synergien nutzen bzw. Doppelspurigkeiten vermeiden.

Dies ist vor allem für das NFA-Programmziel 1 «Kantonales Gesamtkonzept zur Arten- und Lebensraumbeförderung sowie Vernetzungsplanung» zentral. Der Bund prüft, wie er den Bearbeitungsstand dieses Programmziels zukünftig mit den Beiträgen aus dem NFA verknüpfen kann. Diskutiert wird ein Bonus- oder Malus-System ab 2025.

*Verknüpfung Ökologische Infrastruktur/Agrarpolitik AP22+:* Eine Massnahme im Sachplan Biodiversität ist der Aufbau einer kantonalen Ökologischen Infrastruktur gemäss Strategie Biodiversität Schweiz. Diese ist eine zentrale Grundlage für die Erarbeitung der in der AP22+ vorgesehenen Regionalen Landwirtschaftlichen Strategien (RLS). Diese wiederum sind eine zwingende Voraussetzung für die Auszahlung der Beiträge nach Direktzahlungsverordnung des Bundes (DZV-Beiträge).

*Kosten:* Die Kosten und die Finanzierung der Massnahmenumsetzung sind im Sachplan Biodiversität detailliert zusammengestellt. Es ist mit **einmaligen Kosten** in der Höhe von CHF 260'000 (Kantonsanteil 50%), **wiederkehrenden Kosten** in der Höhe von CHF 2'070'000 (Kantonsanteil 52%) zu rechnen. Der Aufwand für das reguläre Controlling und Reporting werden auf jährlich CHF 25'000 geschätzt.

## Hochwasser-Überlastabfluss Aare-Hagneckkanal nicht behindern

### Zielsetzung

Die möglichen Auswirkungen eines Überlastfalls am Hagneckkanal sollen bei raumwirksamen Tätigkeiten berücksichtigt werden. Der Überlastabfluss soll nicht behindert werden.

**Hauptziel:** C Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung schaffen  
E Natur und Landschaft schonen und entwickeln

Beteiligte Stellen	Realisierung	Stand der Koordination der Gesamtmassnahme
Kanton Bern: AGR AÖV AWA TBA	<input type="checkbox"/> Kurzfristig bis 2024 <input type="checkbox"/> Mittelfristig 2025 bis 2028 <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	Festsetzung
Kantone: Freiburg		
Bund: Bundesamt für Umwelt		
Gemeinden: Barga Finsterhennen Ins Kallnach Müntschemier Siselen Treiten Walperswil		
Dritte: BLS AG TPF AG		

**Federführung:** TBA

### Massnahme

Mit geeigneten Vorkehrungen soll sichergestellt werden, dass der Hochwasser-Überlastabfluss (Hochwasserüberlastkorridor s. Rückseite) nicht durch Rückstauereffekte behindert wird. Vorhandene Bauten und Anlagen müssen bei Sanierungen und Ausbauvorhaben so angepasst werden, dass der durch sie verursachte Rückstauereffekt vermindert wird.

### Vorgehen

- Es wird sichergestellt, dass allfällige neue Querbauten – insbesondere auch Infrastrukturbauwerke – im Grossen Moos zu keinen zusätzlichen Rückstauereffekten führen.
- Bei sich bietenden Gelegenheiten (z.B. bei Dammsanierungen) sollen bei bestehenden Dämmen Massnahmen zur Förderung des ungehinderten Wasserabflusses umgesetzt werden.
- Die Gemeinden weisen den Überlastkorridor in ihren Zonenplänen als Hinweis aus.
- Bei Bauvorhaben im Überlastkorridor zieht die Bewilligungsbehörde das kantonale Tiefbauamt (OIK III) bei.

### Abhängigkeiten / Zielkonflikte

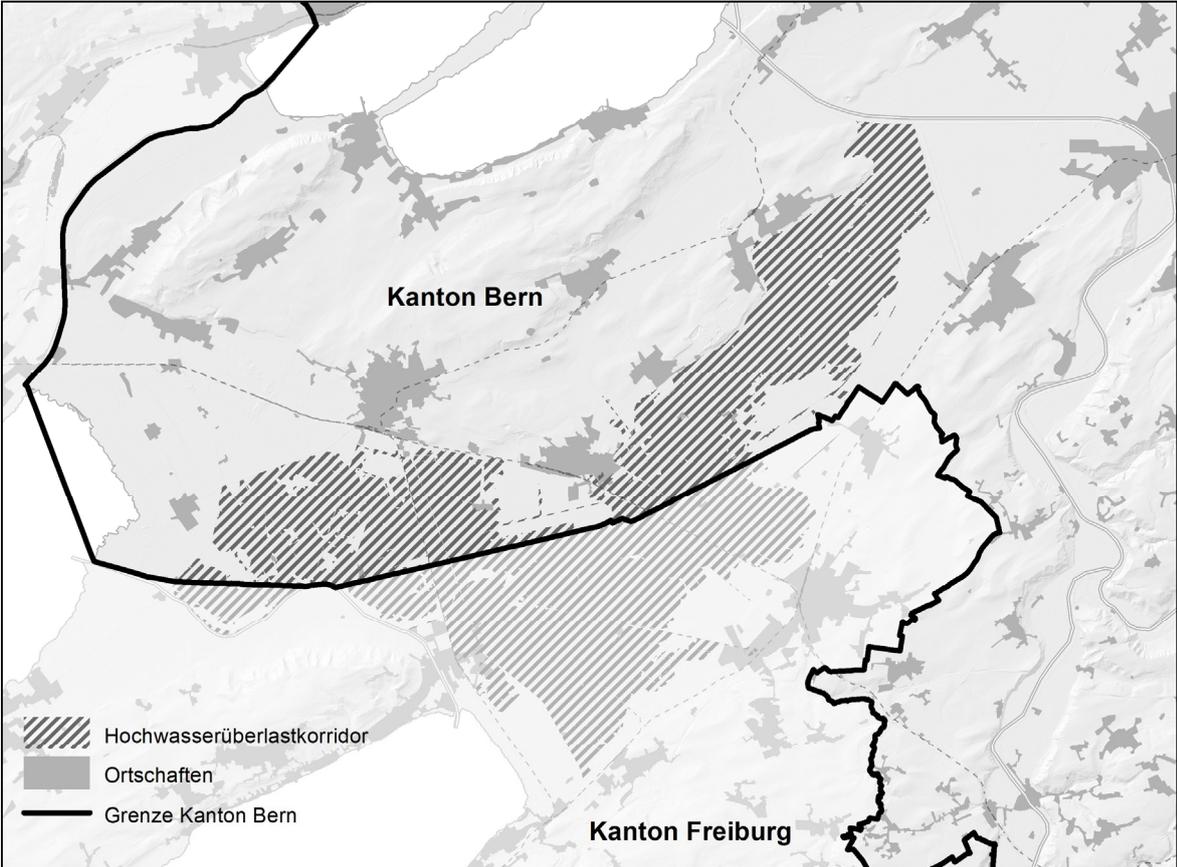
- Gewährleistung des Hochwasserschutzes für Mensch, Tier und erhebliche Sachwerte
- Gewährleistung der Funktionalität der Verkehrs-, Versorgungs- und Sicherheitsinfrastrukturen
- Koordination mit dem Kanton Freiburg

### Grundlagen

- Verfügung BVE vom 1. Dezember 2010 (Erlass des kantonalen Wasserbauplanes Sanierung Hagneckkanal)
- Kantonaler Wasserbauplan Sanierung Hagneckkanal vom 1. Dezember 2010

### Hinweise zum Controlling

### Hochwasserüberlastkorridor Aare-Hagneckkanal



## R\_11: Hochwasser-Überlastabfluss Aare-Hagneckkanal nicht behindern Erläuterungen

### Worum geht es?

Der Aare-Hagneckkanal, eine acht Kilometer lange Verbindung zwischen Aarberg und dem Bielersee, ist die Schlüsselstelle der ersten Juragewässerkorrektur (1868-1891). Durch ihn konnte die Gefahr von grossflächigen Überschwemmungen im Seeland weitgehend gebannt werden. Mit der umfassenden Sanierung des Bauwerks in den Jahren 2010 – 2015 hat der Kanton Bern als Bauherr die Hochwassersicherheit des Hagneckkanals wiederhergestellt. Der sanierte Kanal bietet vollständige Sicherheit vor einem hundertjährlichen Hochwasser (HQ100). Dies entspricht einem Abfluss der Aare im Hagneckkanal von 1500 m<sup>3</sup>/s, dem höchsten je am Hagneckkanal beobachteten Abfluss vom August 2005. Die Sanierung des Hagneckkanals umfasste insbesondere die Erhöhung und Verstärkung der Hochwasserdämme. Zudem wurde ein Freibord (Reservehöhe der Dämme) von einem Meter realisiert.

Einen absoluten Schutz vor Überflutungen gibt es aber trotz dieser baulichen Massnahmen nicht. Deshalb wurde zusätzlich eine Überlastsicherung eingebaut. Sie entlastet den Kanal bei einem sehr grossen Hochwasser, falls der Abfluss der Aare 1640 m<sup>3</sup>/s überschreitet. Dabei handelt es sich um ein "Sicherheitsventil", das den Druck auf die übrigen Dammbereiche verringert und das Gerinne entlastet. In einem solchen Überlastereignis kann der Kanal seine Funktion weiterhin erfüllen und der grösste Teil des Aarewassers fliesst sicher in den Bielersee, ohne Gefahr von Damnbrüchen.

Ein Abfluss von 1640 m<sup>3</sup>/s, der für die Aktivierung der Überlastsektion nötig ist, wurde seit der Erstellung des Hagneckkanals im Jahr 1878 nie beobachtet. Aus der Hochwasserstatistik rechnet man rund alle 150 - 200 Jahre mit einem Überlastereignis.

### Was passiert bei einem Überlastereignis?

Bei der Entlastung eines 300-jährlichen Hochwassers (mit einem Abfluss von sogar 1800 m<sup>3</sup>/s im Hagneckkanal) würde es laut Berechnungen rund sechs Stunden dauern, bis die Geländekammer des Weidmoos zwischen Hagneckkanal und Siselenstrasse aufgefüllt wäre. Das liesse den Einsatzkräften Zeit für die Umsetzung von Notfallmassnahmen und die Alarmierung der direkt betroffenen Bevölkerung. Anschliessend würde das Wasser über die Siselenstrasse ins Grosse Moos und weiter entlang der Binnenkanäle in Richtung Brojekanal fliesen. Das Ausbreiten des Wassers erfolgt nicht schlagartig als Hochwasserwelle. Man kann sich die Wasserausbreitung als langsames Auffüllen von Unebenheiten in den Feldern vorstellen.

Ein Überlastereignis am Hagneckkanal würde mit hoher Sicherheit auf ein bereits teilweise überflutetes Grosse Moos treffen. Dies zeigen die Erfahrungen aus dem Hochwasserereignis im August 2007: Damals waren weite Teile des Grossen Mooses während Tagen überflutet, was zu grossen Schäden an den Gemüsekulturen führte. Das Wasser, welches zu diesen Überflutungen führte, stammte nicht aus dem Hagneckkanal. Die damaligen Überflutungen der Felder entstanden hauptsächlich, weil das Niederschlagswasser nicht aus den Feldern abfliessen konnte, bzw. weil die Drainagepumpen überlastet waren. Analysen haben gezeigt, dass bei einer Entlastung des Hagneckkanals im schlimmsten Fall grössere Gebiete – hauptsächlich Landwirtschaftsflächen – von der Überlastsektion bis maximal zum Brojekanal überflutet werden könnten. Die Siedlungen würden dank ihren erhöhten Lagen weitgehend verschont bleiben.

### Raumplanerische Massnahmen

Damit das Schadenpotential künftig nicht durch unkontrollierte Bautätigkeit zunimmt, haben die Gemeinden im Grosse Moos Naturgefahrenkarten erstellt, welche in den Ortsplanungen berücksichtigt sind. Diese Naturgefahrenkarten berücksichtigen bereits die Auswirkungen des Überlastfalls und müssen deshalb nicht angepasst werden.

Computersimulationen zeigen jedoch, dass im Hinblick auf ein Überlastereignis ein besonderes Augenmerk auf die Strassen- und Bahndämme, welche das Grosse Moos queren, zu legen ist. Hinter diesen Dämmen könnte sich das Wasser aus dem Hagneckkanal zurückstauen.

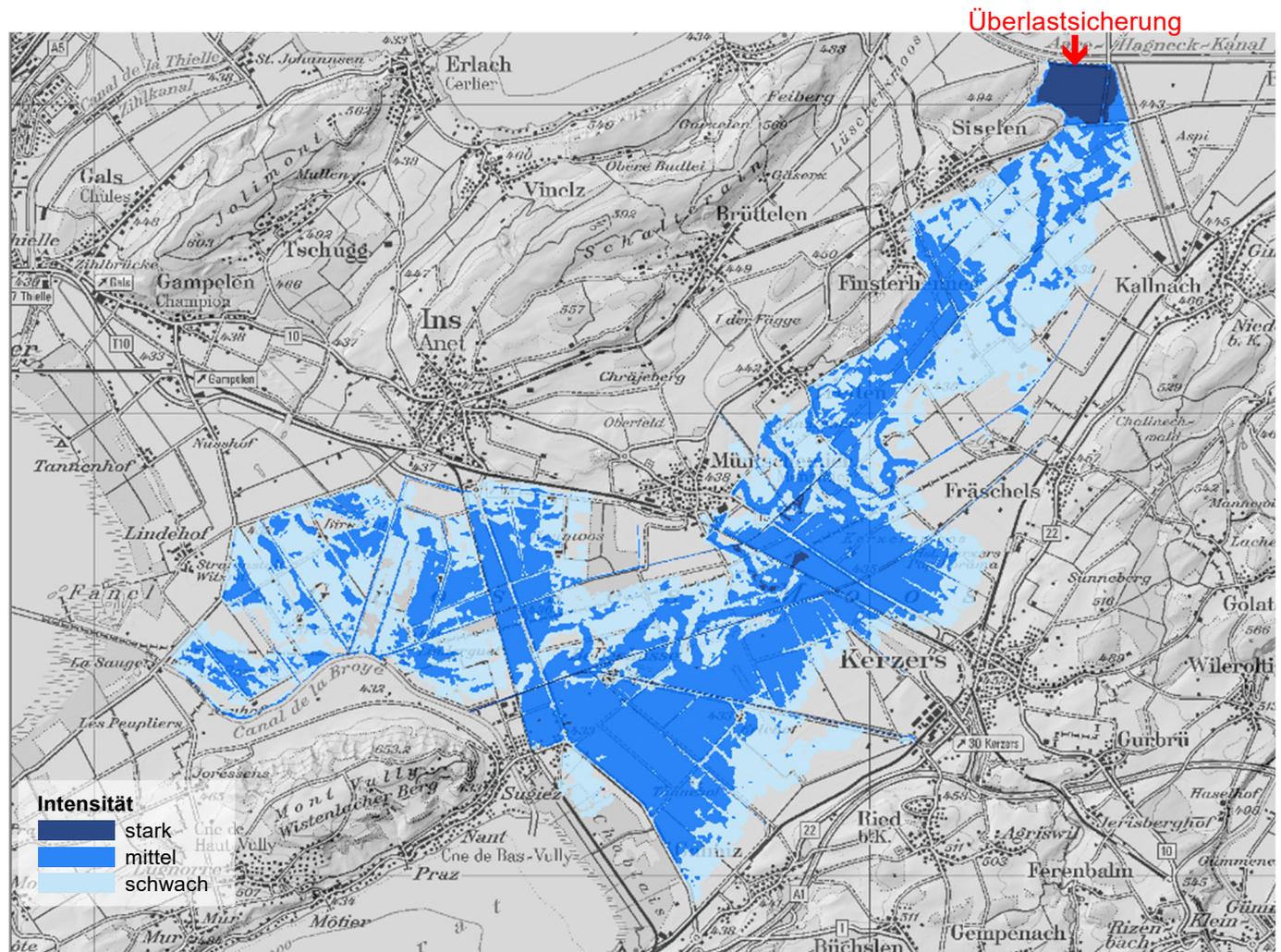
Dabei sind zwei mögliche Effekte besonders zu beachten:

- Rückstauereffekte an den Querdämmen können die Stabilität der Dämme ernsthaft gefährden.
- Bei den bestehenden Durchlässen durch die Querdämme (z.B. Kanäle, Unterführungen) können Erosionserscheinungen auftreten, welche die Stabilität der Dämme zusätzlich gefährden.

Mit der Festsetzung des Überflutungskorridors im kantonalen Richtplan sollen deshalb zwei Ziele erreicht werden:

- Es soll sichergestellt werden, dass allfällige neue Querbauten – insbesondere auch Infrastrukturbauwerke – im Grossen Moos zu keinen zusätzlichen Rückstauereffekten führen.
- Bei sich bietenden Gelegenheiten (z.B. bei Dammsanierungen) sollen bei bestehenden Dämmen Massnahmen zur Förderung des ungehinderten Wasserabflusses umgesetzt werden.

### Erwartete Hochwasserintensität



Die Intensitätskarte zeigt die Auswirkungen der Hochwasserentlastung beim Hagneckkanal bei einem seltenen Ereignis mit einem Spitzenabfluss im Hagneckkanal von 1800 m³/s. Nach der Überlastsicherung im Weidmoos (oben in der Karte) wird das Wasser durch die Siselenstrasse zurückgestaut. Infolge der hohen Einstauhöhe ( $h > 2$  m) kommt es dort zu einer Überflutung mit starker Intensität. Das grosse angenommene Abflussvolumen verursacht eine grossflächige Überflutung in weiten Teilen des Grossen Mooses und zwar auf Boden der beiden Kantone Bern und Freiburg. Über weite Gebiete kommt es zu

schwachen ( $h < 0.5$  m) oder mittleren Intensitäten ( $0.5 < h < 2$  m), wobei wenige Bereiche durch starke Intensitäten betroffen sind (alte Aareschlaufen, Einstaubereiche). Die Überflutung ist stark durch Querbauwerke (Eisenbahnlinien, Kantonsstrassen) beeinflusst.

Statistisch gesehen ist mit einem Überlastereignis alle 150 - 200 Jahre zu rechnen. Nicht jedes Ereignis wird die oben dargestellte Dimension annehmen.

**Umsetzung der Neuen Regionalpolitik****Massnahme wird gestrichen****Zielsetzung**

Die im Bericht „Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums“ enthaltenen Massnahmen werden realisiert und im Rahmen des kantonalen Umsetzungsprogramms zur Neuen Regionalpolitik (NRP) umgesetzt.

**Hauptziele:** C Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen  
F Funktionale Räume und regionale Stärken fördern

**Beteiligte Stellen**

Kanton Bern AGR  
beco  
Generalsekretariat VOL  
KAWA  
LANAT  
Regionen Alle Regionen  
**Federführung:** beco

**Realisierung**

Kurzfristig bis 2020  
 Mittelfristig 2021 bis 2024  
 Daueraufgabe

**Stand der Koordination der Gesamtmassnahme**

Festsetzung

**Massnahme**

Die vom Grossen Rat 2005 verabschiedeten Strategien und Massnahmen gemäss Bericht „Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums“ wurden in das kantonale Umsetzungsprogramm für die Neue Regionalpolitik überführt und laufend umgesetzt.

**Vorgehen**

Gestützt auf den erwähnten Bericht haben die Regionen im Perimeter der Regionalkonferenzen prioritäre Projekte und Massnahmen in die regionalen Förderprogramme überführt. Diese bilden eine wichtige Grundlage für das kantonale Umsetzungsprogramm zur Neuen Regionalpolitik. Die Massnahmen aus dem Bericht „Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums“ wurden somit abschliessend in die Umsetzung der Neuen Regionalpolitik überführt und werden als Projekte der Neuen Regionalpolitik geführt und laufend umgesetzt.

**Abhängigkeiten/Zielkonflikte**

Rahmenvorgaben durch das Mehrjahresprogramm des Bundes zur NRP, NFA, Wachstumsstrategie, Pärke nach NHG

**Grundlagen**

- Bericht „Strategie zur differenzierten Stärkung des ländlichen Raums“ (Bericht des Regierungsrats an den Grossen Rat vom 19. Oktober 2005)
- Umsetzungsprogramm 2016 bis 2019 des Kantons Bern zur Neuen Regionalpolitik des Bundes
- Entwicklungskonzepte, regionale Richtpläne, Mehrjahresprogramme der Regionen, LANAT-Strategie 2014, Tourismusleitbild, Landschaftsentwicklungskonzept, regionale Waldpläne.

**Hinweise zum Controlling**

- Koordiniert mit der Wachstumsstrategie und dem NRP-Controlling