

RGSK 2021



Zeitliche und inhaltliche Vorgaben

Genehmigt durch den Projektausschuss RGSK
Bern, 15. August 2018

Genehmigt durch den Regierungsrat am 19. September 2018

Impressum

Projektausschuss RGSK

Katharina Dobler, Co-Projektleiterin, Vorsteherin Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Philipp Mäder, Co-Projektleiter, Co-Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Clemens Beck, Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Generalsekretariat Finanzdirektion

Katja Bessire, Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Matthias Fischer, Projektleiter, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Daniel Gäumann, Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Peter Muheim, Leiter Fachstelle Planung, Dienstleistungszentrum, Tiefbauamt

Adrian Studer, Vorsteher Berner Wirtschaft (beco)

Stefan Studer, Vorsteher des Tiefbauamtes

Daniel Wachter, Vorsteher des Amtes für Gemeinden und Raumordnung

Autoren

Fiona Baumgartner, AÖV

Katja Bessire, AÖV

Katharina Dobler, AGR

Matthias Fischer, AGR

Philipp Mäder, AÖV

Peter Muheim, TBA-DLZ

Auftraggeber: Regierungsrat des Kantons Bern, vertreten durch die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) sowie die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK)

Zitierweise: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (2018). RGSK 2021: Zeitliche und inhaltliche Vorgaben. Bern.

Inhaltsverzeichnis

Impressum.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
1 Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern.....	5
2 Ausgangslage, Prozess und Zeitplan.....	7
2.1 Ausgangslage RGSK	7
2.2 Prozess und Verfahren.....	7
2.3 Zeitplan und Termine	9
3 Bezug zu anderen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten.....	10
3.1 Auf Bundesebene.....	10
3.1.1 Generelle Anforderungen gemäss Richtlinie für die AP V+S der 4. Generation	10
3.1.2 Eintrittsprüfung durch den Bund	11
3.1.3 Grundanforderungen an ein Agglomerationsprogramm.....	12
3.1.4 Auswirkungen auf RGSK 2021 / AP V+S 4. Generation.....	12
3.2 Auf kantonaler Ebene.....	13
3.3 Auf regionaler Ebene.....	14
4 Organisation.....	14
4.1 Fach- und Ansprechpersonen beim Kanton	15
4.2 Regionale Projektorganisation.....	15
5 Budget und Mitfinanzierung der Massnahmenumsetzung.....	16
5.1 Gesamtbudget Erarbeitung RGSK 2021	16
5.2 Budget RGSK 2021 pro Region.....	16
5.3 Umsetzung von Massnahmen	17
6 Formelle Anforderungen.....	20
6.1 Minimalanforderungen an RGSK 2021	20
6.2 Räumliche und zeitliche Integration aller Massnahmen ins RGSK 2021	21
6.3 Priorisierung von Massnahmen	22
6.4 Massnahmenpakete und Pauschalen	23
6.5 Massnahmenkategorien, -typen	24
6.6 Anforderungen an Massnahmenblätter	24

6.6.1	Massnahmenummerierung und -namen	24
6.6.2	Massnahmenbeschrieb	25
6.6.3	Die Koordinationsstand von Massnahmen	25
6.6.4	Muster-Massnahmenblatt RGSK 2021 und Attribute.....	26
6.7	Verkehrsnetze und -massnahmen	27
7	Inhaltliche Anforderungen	30
7.1	Ausgangslage	30
7.2	Übersicht über die zu behandelnden Inhalte RGSK 2021	31
7.3	Präzisierung der zu behandelnden Inhalte.....	32
7.3.1	Siedlung, Landschaft und Tourismus.....	32
7.3.2	Öffentlicher Verkehr	37
7.3.3	Motorisierter Individualverkehr.....	40
7.3.4	Langsamverkehr	42
7.3.5	Verkehrsmanagement, kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Massnahmen.....	45
7.3.6	Weitere und neue Mobilitätsformen	47
8	RGSK-Portal und RGSK-Datenmodell.....	48
9	Anhang	49
9.1	Anforderungen an Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung bei der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen	49
9.2	Muster-Massnahmenblatt RGSK 2021	51
9.3	Beispiel für Darstellung/Export Massnahmenblatt RGSK	56

1 Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung im Kanton Bern

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung hat im Kanton Bern Tradition. Anfang der 90er Jahre wurde die Vision für die künftige Raumentwicklung im Kanton Bern mit drei Eckpfeilern formuliert: Arbeitsplätze an gut erschlossenen Lagen, deutliche Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie verdichtete Bauformen. Gestützt darauf wurde die Abstimmung von Verkehr und Siedlung institutionalisiert und beispielsweise das sehr erfolgreiche Programm der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Wirtschaft gestartet.

Mit dem kantonalen Richtplan wurden räumliche Prioritäten und Schwerpunkte gesetzt. Zu Beginn der 2000er Jahre sind die ersten Mobilitätsstrategien in den Agglomerationen hinzugekommen. Sie bildeten die Basis für die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, welche gestützt auf den Infrastrukturfonds erarbeitet und 2007 erstmalig beim Bund eingereicht wurden. Mit der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) wurde 2007 per Volksentscheid die Basis für das Regionalkonferenzmodell gelegt. Die Abstimmung Verkehr und Siedlung wurde zur Pflichtaufgabe für die Regionalkonferenzen – das Instrument dazu ist das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK). Die RGSK wurden ab 2009 flächendeckend über den gesamten Kanton Bern erarbeitet und enthalten per Gesetzesauftrag die jeweiligen Agglomerationsprogramme V+S nach Bundesrecht. Die RGSK gewährleisten eine gesamthafte regionale Sichtweise, stellen eine Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und kantonalen Planungen dar und stärken damit die Eigenständigkeit der Regionen. Die fundierten regionalen Planungen erlauben es dem Kanton, seine Planungen auf solide regionale Vorentscheide abzustützen und für das gesamte Kantonsgebiet die raumordnungspolitischen Prioritäten – namentlich bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur – zu setzen.

2008 beschloss die Regierung die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie. Die Lenkung der Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Achsen wurde mit der 3V-Strategie, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich abzuwickeln, weiter gefestigt. Mit dem auf das revidierte Raumplanungsgesetz abgestützten kantonalen Richtplan 2030 wurden für das RGSK 2016 noch verbindlichere Rahmenbedingungen geschaffen, um die Zersiedlung zu bremsen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und das Kulturland zu schonen. Den Regionen und den RGSK kommt dabei eine wichtige Rolle zu: Der kantonale Richtplan 2030 legt die Strategien und Regeln fest, auf der nachgelagerten regionalen Ebene werden aber die konkreten räumlichen Festlegungen getroffen, z. B. in Bezug auf die Schwerpunkte der künftigen Siedlungsentwicklung mit den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete sowie auf die überkommunal abgestimmten Siedlungserweiterungen.

Eine eigentliche Erfolgsgeschichte für den Kanton Bern stellen die vom Bund mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen in den Städten und Agglomerationen dar. Aus dem Infrastrukturfonds sind aus den Agglomerationsprogrammen 1. bis 2. Generation (u. a. Bypass Thun Nord, Zukunft Bahnhof Bern, Tram Region Bern, LV-Unterführung Bahnhof Langenthal, Busbahnhof Burgdorf, Erschliessung ESP Flugplatzareal Interlaken, Korridor rechtes Bielerseeufer) insgesamt Bundesbeiträge in der Höhe von 569.15 Mio. CHF (maximaler Bundesbeitrag, Preis-

stand 2005 gemäss Leistungsvereinbarung) für den Kanton Bern reserviert. Damit werden konkret 98 Projekte in den Städten und Agglomerationen des Kantons Bern von Bundesbeiträgen profitieren. Im Rahmen der 3. Generation wird ein Bundesbeitrag von voraussichtlich über 95 Mio. CHF zugesprochen (u. a. für die Verlängerung der Tramlinie Nr. 9 nach Kleinwabern oder für die Verkehrssanierung Burgdorf inkl. Verkehrsmanagement). Mit dem positiven Entscheid der schweizerischen Stimmbevölkerung zum Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) wurden die Bundesbeiträge für Verkehrsmassnahmen auf eine unbefristete und verlässliche Basis gestellt. Zielgerichtete RGSK und AP V+S stellen dabei die Grundlage dar, auch künftig von Bundesgeldern zu profitieren, um die anstehenden Herausforderungen im Verkehrsbereich bewältigen zu können.

Die RGSK tragen den künftigen Herausforderungen im Verkehrs- und Siedlungsbereich Rechnung und sind gleichzeitig ein konkreter Lösungsansatz. Die Siedlungsentwicklung soll im Wesentlichen dorthin gelenkt werden, wo die Verkehrserschliessung mit den entsprechenden Kapazitäten bereits vorhanden oder kostengünstig und umweltgerecht möglich ist. Die RGSK tragen entscheidend dazu bei, dass mit den knappen verfügbaren Mitteln der bestmögliche Nutzen für eine nachhaltige Entwicklung der kantonalen Verkehrsinfrastrukturen erzielt werden kann. Da die überkommunale Abstimmung von Siedlungserweiterungen im Bereich Wohnen und Arbeiten zur Pflicht geworden ist – insbesondere wenn es um die Beanspruchung von Fruchtfolgefächern (FFF) und Kulturland geht – wird die Bedeutung der RGSK in den kommenden Jahren noch zunehmen.

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ist institutionalisiert und hat sich in den letzten Jahren stark weiterentwickelt. Trotzdem bleibt die gegenseitige Abstimmung eine Daueraufgabe, die Gemeinden, Regionen und den Kanton vor grosse Herausforderungen stellen. Dies hat auch die Evaluation SARZ inklusive der RGSK gezeigt. Der Regierungsrat hat 2017 festgelegt:

- Die RGSK werden weiterhin alle vier Jahre aktualisiert, allerdings stärker fokussiert auf die überarbeitungsbedürftigen Teilbereiche und damit „massgeschneidert“. Beim RGSK 2021 handelt es sich folglich um eine gezielte Aktualisierung der gültigen RGSK 2016.
- Die Bewirtschaftung und das Controlling für die in den RGSK vorgesehenen Massnahmen werden weiter optimiert.

2 Ausgangslage, Prozess und Zeitplan

2.1 Ausgangslage RGSK

Art. 98a Abs. 1 BauG: Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) umfasst die Planung und gegenseitige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung.

Mit den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) werden die Verkehrsinfrastrukturen und die Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig aufeinander abgestimmt. Die RGSK bilden die Grundlage für die Abstimmung dieser Themen auf kantonaler Ebene und beinhalten die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S) nach Bundesrecht. Die RGSK 2016 wurden im Frühjahr 2017 vom Kanton als behördenverbindliche regionale Richtpläne genehmigt. Die RGSK werden alle vier Jahre überprüft und aktualisiert. Nachfolgend werden die zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben für die RGSK 2021 dargestellt.

2.2 Prozess und Verfahren

Der Prozess RGSK 2021 stützt sich stark auf die bisherigen RGSK-Prozesse ab und berücksichtigt dabei die rechtlich notwendigen Verfahrensschritte.

Ob die Region das gesamte RGSK (= RGSK 2021) oder nur die neuen und überarbeiteten behördenverbindlichen Inhalte zur Vorprüfung einreicht, wird der Region überlassen. Im Minimum müssen die neuen und angepassten behördenverbindlichen Inhalte der RGSK 2021 (z. B. Massnahmen, RGSK-Karte, Strategien und Ziele, räumliches Entwicklungsleitbild) am 31. Mai 2020 beim Kanton zur kantonalen Vorprüfung eingereicht werden.

Im Rahmen der Vorprüfung werden die RGSK 2021 (respektive die neuen oder angepassten behördenverbindlichen Inhalte) durch die zuständigen kantonalen Fachämter auf ihre inhaltliche und rechtliche Genehmigungsfähigkeit überprüft. Ebenfalls werden allfällig mit der Vorprüfung eingereichte Agglomerationsprogrammberichte durch AGR, AÖV und TBA auf ihre Vereinbarkeit mit den Bundesvorgaben zu den AP V+S geprüft. Besteht der Agglomerationsprogrammbericht bei der Einreichung des RGSK zur kantonalen Vorprüfung noch nicht, so ist im Minimum aufzuzeigen, wie die Lücken des vom Bund vorgegebenen Inhaltsrasters der AP V+S bis zum Abgabetermin an den Kanton gefüllt werden (Restarbeitsprogramm). Dabei ist aufzuzeigen, wie sichergestellt wird, dass die Anforderungen des Bundes an die AP V+S erfüllt werden können. Im Rahmen der Synthese beurteilt der Kanton u. a. die Anträge der Regionen auf Anpassungen der kantonalen Planungs- und Finanzierungsinstrumente, namentlich des kantonalen Richtplans, des Strassennetzplans, des IRK Strasse, des Angebotsbeschlusses ÖV, des IRK ÖV und des Sachplans Veloverkehr.

Die Einreichung der RGSK 2021 beim Kanton zur Genehmigung ist auf den Termin der Einreichung der AP V+S der 4. Generation beim Bund abgestimmt. Die AP V+S 4. Generation müssen vom Kanton am 15. Juni 2021 beim Bund eingereicht werden. Damit den Regionen ausreichend Zeit für die Erarbeitung der RGSK zur Verfügung steht, liegen die Vorgaben zu

den RGSK 2021 bereits vor dem definitiven Vorliegen der Weisungen des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen 4. Generation¹ vor.

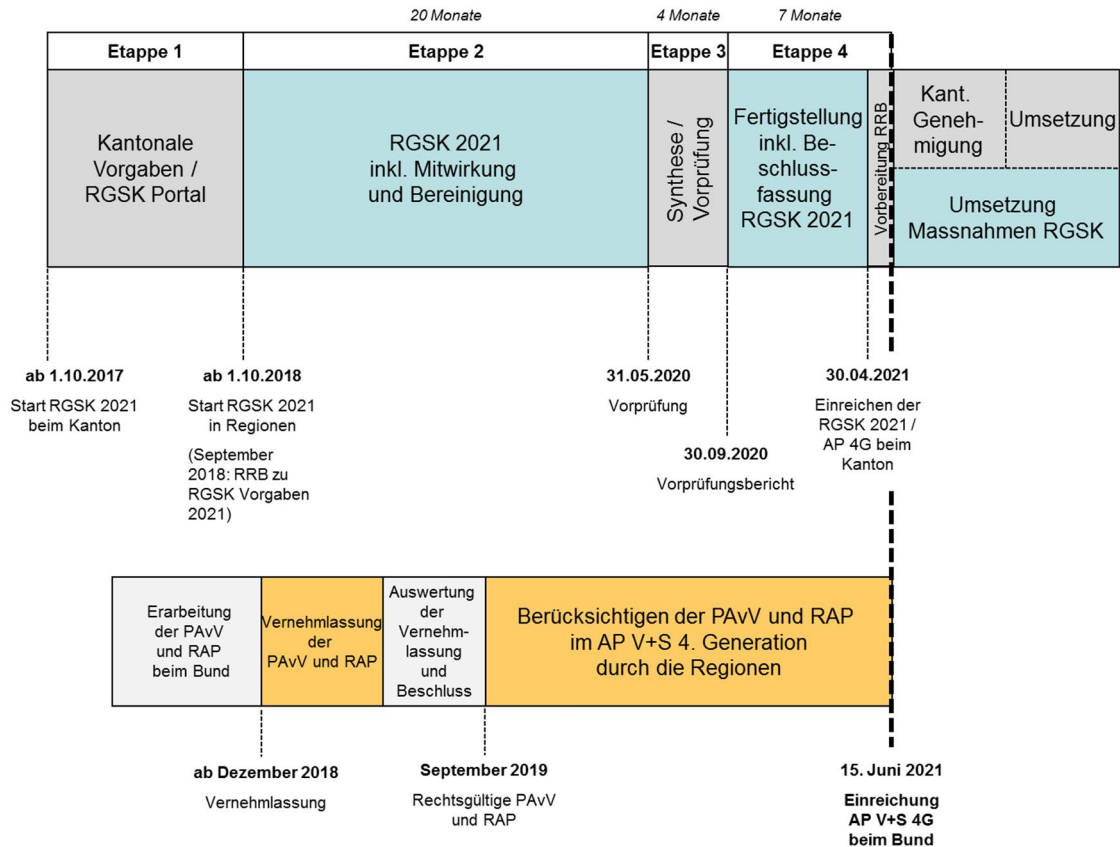
Mit dem Regierungsratsbeschluss zu den Vorgaben RGSK 2021 können die Regionen ab dem 1. Oktober 2018 mit der Erarbeitung beginnen. Der Vernehmlassungsentwurf der Richtlinien des Bundes für die Erarbeitung der AP V+S 4. Generation (RAP) sowie die dazugehörige Verordnung PAVV liegen im Entwurf erst ab dem 5. Dezember 2018 vor (Konsultationsfrist bis 21.03.2019). Die Inkraftsetzung der PAVV und RAP ist für September 2019 vorgesehen. Diese gelten als verbindliche übergeordnete Vorgaben für die Agglomerationsprogramme der 4. Generation.

Die zeitliche Verzögerung zwischen den RGSK Vorgaben 2021 und den Bundesrichtlinien hat zur Folge, dass je nach Inhalt der Verordnung und der Richtlinien des Bundes die Vorgaben RGSK 2021 übersteuert werden. Die definitiven Bundesanforderungen sind für die Agglomerationsprogramme der 4. Generation massgebend. Die vorliegenden Vorgaben RGSK 2021 tragen diesem Umstand insofern Rechnung, als die Bundesanforderungen soweit als möglich antizipiert werden.

¹ Die Weisungen des Bundes für die Erarbeitung der AP V+S 4. Generation werden neu aufgeteilt in eine Verordnung zum Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und Richtlinien für Agglomerationsprogramme (RAP). Der erste Teil der PAVV mit Angaben zu den Fristen und Pauschalen (Investitionskosten, Berechnung) trat bereits am 1. Februar 2018 in Kraft. Der zweite Teil PAVV und die RAP folgen im Vernehmlassungsentwurf im Dezember 2018 und beinhalten die Regelung des Verfahrens, der Kriterien und die Rechte/Pflichten der Beitragsberechtigten. Das Ziel der überarbeiteten "Weisung" ist die Vereinfachung, eine Entschlackung und ein Effizienzgewinn. Die aktuellen Unterlagen sind auf der Website ARE downloadbar.

2.3 Zeitplan und Termine

Für die Erarbeitung der RGSK 2021 ergibt sich folgender Zeitplan, inkl. Zeitachse des Bundes für die AP 4. Generation



Folgende Termine sind verbindlich:

- 31.05.2020: Einreichung der RGSK 2021 (respektive der neuen oder geänderten behördenverbindlichen RGSK-Inhalte) zur kantonalen Vorprüfung und Synthese. Fakultativ: Einreichung Entwurf AP V+S 4. Generation (als separate Dokumente). Falls das AP V+S 4. Generation noch nicht besteht, ist im Minimum zwingend das Restarbeitsprogramm einzugeben.
- 30.09.2020: Vorprüfungsberichte und die Ergebnisse der kantonalen Synthese RGSK liegen vor. Zu den AP V+S 4. Generation wird eine kantonale Rückmeldung zum verbleibenden Arbeitsaufwand erfolgen (Erfüllung der Bundesvorgaben gemäss RAP).
- 30.04.2021: Einreichung RGSK 2021 und AP 4. Generation (als separate Dokumente) zur kantonalen Genehmigung.
- 15.06.2021: Einreichung der AP 4. Generation durch den Kanton zur Prüfung beim Bund.

3 Bezug zu anderen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten

3.1 Auf Bundesebene

Art. 98a Abs. 2 BauG: Das RGSK beinhaltet das Agglomerationsprogramm nach Bundesrecht.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) fördert der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung in den Agglomerationen. Das PAV erlaubt die Aufteilung der Mittel des Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) auf die verschiedenen Agglomerationsprogramme. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Mit dem Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF) wird die Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen durch den Bund langfristig sichergestellt und zur Daueraufgabe.

Im September 2019 sollen die Departementsverordnung Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) sowie die dazugehörigen Richtlinien (RAP) in Kraft treten. Der Kanton Bern ist in einer Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der RAP vertreten und hat Kenntnis von einem ersten Werkstattbericht der neuen Richtlinien. Damit die Regionen nicht erst im September 2019 Kenntnis von den Bundesanforderungen bekommen, werden die wichtigsten Inhalte der neuen Richtlinie nachfolgend zusammengefasst (in der Annahme bzw. unter dem Vorbehalt, dass sich diese nicht mehr grundsätzlich ändern werden).

3.1.1 Generelle Anforderungen gemäss Richtlinie für die AP V+S der 4. Generation

- Das Agglomerationsprogramm besteht aus mindestens drei Teilen: Hauptbericht, Massnahmenblätter und Umsetzungstabellen. Diese drei Teile sind auch Gegenstand der Eingangsprüfung (siehe nachfolgendes Kapitel 3.1.2).
- Die Massnahmenblätter sind vom Hauptbericht zu trennen. Die Umsetzungstabellen können am Ende des Hauptberichtes oder als separates Dokument gedruckt werden. Zusätzlich zu diesen drei zwingenden Teilen wird empfohlen, wichtige und aussagekräftige Karten in einem separaten Kartenband beizulegen und im Textteil konkret darauf Bezug zu nehmen.
- Ein Agglomerationsprogramm der Generation G_x muss für sich lesbar sein. Verweise auf Dokumente früherer Generationen sind nicht statthaft. Wenn einzelne Bausteine nicht (oder nur gering) überarbeitet wurden, ist dies erkenntlich zu machen und diese Bausteine sind in den neuen Bericht zu übernehmen.
- Der Hauptbericht der Generation G_x macht die wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen erkennbar. Dies erfolgt vorzugsweise namentlich in Form einer Zusammenfassung der Schwerpunkte und wichtigsten Anpassungen.

3.1.2 Eintrittsprüfung durch den Bund

Anhand einer Checkliste wird geprüft, ob ein Agglomerationsprogramm die wesentlichen Mindestinhalte umfasst und ob diese rasch und direkt auffindbar sind. Falls nicht, wird das Agglomerationsprogramm zurückgewiesen und nicht geprüft.

Teil 1: Hauptbericht

Der Hauptbericht umfasst folgende sechs Bausteine:

1. Stand Umsetzung

Textliche Zusammenfassung des Umsetzungsstands der Massnahmen nach Themenbereichen (Siedlung und Landschaft, Verkehr) mit Begründungen der wichtigsten Verzögerungen. Kartografische Übersicht der mitfinanzierten Massnahmen der vorangegangenen Generationen und deren Umsetzungsstand.

2. Situations- und Trendanalyse

Text, Grafiken und Zeitreihen für die wichtigsten Indikatoren² (Bevölkerungs-, Beschäftigten-, Siedlungs-, Bauzonenentwicklung und Verkehrsnachfrage / Modal Split). MOCA-Indikatoren in tabellarischer Form.

3. Zukunftsbild der Agglomeration

Kartendarstellung und textliche Beschreibung der Kartenelemente. Zielkapitel mit Zielsystem Agglomerationsprogramm.

4. Handlungsbedarf

Fokus auf Ermittlung des verbleibenden Handlungsbedarfs (zur Erfüllung der im Programm festgelegten Strategie) und auf die etappierten Lösungsvorschläge zur Eliminierung der verbleibenden und zwischenzeitlich neu entstandenen respektive aufgrund geplanter Massnahmen neu entstehender Verkehrsprobleme (Handlungsbedarf). Vergleich zwischen Situations- und Trendanalyse und Zukunftsbild in synoptischer Form: textlich, tabellarisch. Aufzeigen der wichtigsten Veränderungen gegenüber den Vorgängergenerationen. Schwachstellen-/Handlungsbedarfskarten Siedlung und Landschaft, Verkehr (ÖV, MIV, LV etc.).

5. Teilstrategien (Siedlung, Landschaft, Verkehr)

Textliche und kartografische Darstellung nach Themenbereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (ÖV, MIV, LV etc.).

6. Massnahmen und deren Priorisierung

Übersichtstabellen nach Massnahmenkategorien, gruppiert nach A1, A2, A3 und vorgesehe-

² Für die Agglomerationsprogramme V+S verlangt der Bund aktualisierte Grundlagendaten (Ist-Zustand und Prognose 2040). Für die RGSK-Belange ist eine Aktualisierung der Grundlagendaten nicht zwingend erforderlich. Der Kanton wird aus dem Gesamtverkehrsmodell die entsprechende Datengrundlage (IST 2016 / 2040 für Prognosehorizont) zur Verfügung stellen. Die jährlich aktualisierten unüberbauten Bauzonenreserven stehen als Geoprodukt zur Verfügung. Das AGR stellt auf Anfrage den Siedlungsflächenbedarf pro Agglomeration/Region zur Verfügung.

ner Priorisierung in A-B-C-Horizont der 4. Generation. Kartografische Verortung der A-Massnahmen der vorangegangenen Generationen (inkl. Umsetzungsstand), Ax und Bx, sowie beschlossene nationale Infrastrukturen.

Teil 2: Massnahmenband

- Übersicht der in den Leistungsvereinbarungen vorangegangener Generation vereinbarten A-Massnahmen.
- Kartografische Verortung vorangegangener A-Massnahmen (inkl. Umsetzungsstand), Ax und Bx, sowie beschlossene nationale Infrastrukturen.
- Priorisierung von Ax und Bx Massnahmen sowie ihre Abstimmung mit festgelegten nationalen Infrastrukturen.
- Massnahmenblätter für alle Massnahmen Ax und Bx für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr (ÖV, MIV, LV etc.).

Teil 3: Umsetzungstabellen

Als Ergänzung zum Kapitel "Stand Umsetzung" im Hauptbericht sind Umsetzungstabellen einzureichen:

- Für jede vereinbarte Massnahme mit Leistungsvereinbarung einer vorangegangenen Generation: Massnahmentitel/Nr., Kostenstand, Umsetzungsstand (Stand nach Kategorien, geplanter Baubeginn und Inbetriebnahme), Begründungen (nach Kategorien sowie beschreibend).
- Die Tabellen werden vom ARE vorbereitet und ca. ein Jahr vor Einreichung der Agglomerationsprogramme den Agglomerationen zugestellt.

3.1.3 Grundanforderungen an ein Agglomerationsprogramm

Es werden angepasste Grundanforderungen an das AP V+S 4. Generation gestellt, welche zu erfüllen sind. Es handelt sich dabei um:

- GA 1: Trägerschaft und Partizipation
- GA 2: Vollständigkeit und "Roter Faden"
- GA 3: Herleitung prioritärer Massnahmen
- GA 4: Umsetzung und Controlling

3.1.4 Auswirkungen auf RGSK 2021 / AP V+S 4. Generation

Damit die "Berner" Agglomerationsprogramme die Eingangsprüfung und die angepassten Grundanforderungen beim Bund bestehen, sind aus Sicht Kanton zwingend **separate Dokumente** für das Agglomerationsprogramm zu erstellen und beim Kanton und Bund einzureichen. Die AP V+S werden weiterhin integrierender Bestandteil der RGSK sein und an der koordinierten Planung von Siedlung und Verkehr in den RGSK-Perimetern wird sich dadurch

nichts ändern. Die Forderung von Art. 98a BauG, wonach "das RGSK ... das Agglomerationsprogramm nach Bundesrecht [beinhaltet]", wird in sachlicher Hinsicht weiterhin uneingeschränkt erfüllt. Mit den Neuerungen geht es alleine darum, die neuen strikten formalen Vorgaben des Bundes zu erfüllen. Dabei ist die Vereinbarkeit zwischen AP und RGSK sicherzustellen. Das betrifft insbesondere den Massnahmenteil: Die behördenverbindlichen Massnahmen AP V+S müssen im RGSK deckungsgleich verankert sein und über die RGSK-Verfahren (Vorprüfung und Genehmigung) durch den Kanton geprüft werden. Bei Massnahmenpaketen mit Teilmassnahmen innerhalb und ausserhalb der Agglomeration sind zwei separate Massnahmenpakete zu erstellen (siehe auch Kapitel 6).

Im Verkehrsbereich muss das AP die übergeordneten Bundesplanungen im ÖV (STEP AS25 und AS30/35) und MIV (STEP Nationalstrasse) berücksichtigen. Diese übergeordneten Massnahmen sind im Sinne der räumlichen und zeitlichen Koordination in den AP aufzuführen, durch die Regionen jedoch nicht zu beplanen. Hinweise der Regionen auf nötige Korrekturen dieser Bundesplanungen im Sinne einer optimalen Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung etc. sind möglich und werden vom Kanton im Rahmen seiner Instrumente, Vernehmlassungen etc. geprüft und ggf. beim Bund eingebracht.

3.2 Auf kantonaler Ebene

Als Träger der Agglomerationsprogramme wird der Kanton die Massnahmen bewerten und ihre Priorisierung wo nötig anpassen. Die aus kantonaler Sicht prioritären Massnahmen werden unter Berücksichtigung des finanzpolitischen Handlungsspielraums in den kantonalen Richtplan, den Strassennetzplan (SNP) resp. den Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse (Kantonsstrassenprojekte), den Sachplan Veloverkehr (SVV) sowie in den Angebotsabschluss ÖV resp. IRK ÖV aufgenommen.

Das Zusammenspiel zwischen RGSK und kantonalem Richtplan sieht folgendermassen aus: Im Rahmen der kantonalen Synthese der RGSK werden die aus kantonaler Sicht prioritären Massnahmen Verkehr und Gebiete in den Bereichen Siedlung und Landschaft festgelegt. Das betrifft beispielsweise die richtplanrelevanten Verkehrsmassnahmen, Anträge zu Zentren 4. Stufe, kantonale oder regionale verkehrsentensive Vorhaben VIV oder prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen. Aus kantonaler Sicht prioritäre Gebiete und Massnahmen werden im nächsten Richtplancontrolling in die betreffenden Massnahmenblätter des kantonalen Richtplans aufgenommen (Verkehrsmassnahmen in das MB B_02, Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen in das MB A_08; VIV in das MB B_01; Zentren 4. Stufe in die MB C_01 und C_02).

Die Regionen können Mutationen an den übergeordneten kantonalen Planungen (Strassennetzplan und Sachplan Veloverkehr) beantragen. Werden diese Anträge im Rahmen der kantonalen Vorprüfung bestätigt, ergeben sich daraus mit der Genehmigung der RGSK durch das AGR Nachführungsaufträge an die federführenden kantonalen Stellen (z. B. Mutationen an Velorouten mit kantonaler Netzfunktion im Sachplan Veloverkehr).

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs steht im Rahmen der RGSK die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Vordergrund. Die Kompetenz des Kantons beschränkt sich dabei auf das Angebot im Orts- und Regionalverkehr. Mittelfristige Angebotsentwicklungen werden im kantonalen Angebotskonzept, bzw. im Angebotsabschluss festgelegt. Neue

Infrastrukturen wie z. B. neue Haltestellen werden im strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Bahninfrastruktur definiert. Das Zusammenspiel, beziehungsweise die Abgrenzung der Planungsinstrumente im ÖV werden im Kapitel 7.3.2 näher erläutert.

3.3 Auf regionaler Ebene

Das RGSK 2021 soll das RGSK 2016 aktualisieren und gezielt weiterentwickeln. Um die Planbeständigkeit zu wahren und um die Planung möglichst effizient zu gestalten, soll grundsätzlich auf dem Bestehenden aufgebaut werden. Im Bereich Siedlung geht es praktisch ausschliesslich darum, die bestehenden Inhalte soweit nötig planerisch zu aktualisieren und zu konkretisieren (räumliche Interessenabwägung vornehmen). Im Verkehrsbereich sind die Massnahmen der vorangegangenen RGSK- und AP-Generationen zu überprüfen, nachzuführen oder anzupassen und soweit nötig mit neuen Massnahmen zu ergänzen. Dabei stellen neue Massnahmen eher die Ausnahme dar und können aufgenommen werden, wenn die entsprechende Bau- und Finanzreife vorliegt. Das Ziel ist, die Massnahmen auf die relevanten mit hohem Reifegrad zu verdichten, die in der Periode 2024 - 27 (A-Horizont) zum Zeitpunkt des Kenntnisstandes bei der Erarbeitung des RGSK tatsächlich auch realisiert werden und solche im B-Horizont (Realisierungsperiode 2028 - 31), die im übernächsten RGSK 2025 mit hoher Wahrscheinlichkeit in den A-Horizont nachrücken. Weniger konkrete Massnahmen früherer Generationen sind aus dem RGSK möglichst zu entfernen und neue Massnahmen, die wenig konkret sind, sollen grundsätzlich nicht in den Massnahmenteil aufgenommen werden. Idealerweise verbleiben im RGSK 2021 kaum noch Massnahmen im C-Horizont (bei Verkehrsmassnahmen primär strategische Projekte von grosser Tragweite). Neue Verkehrsmassnahmen beschränken sich auf solche mit direktem Bezug zur angestrebten Siedlungsentwicklung, ergänzen bestehende Verkehrsmassnahmen aufgrund neuer Erkenntnisse oder leiten sich direkt aus den kantonalen Instrumenten ab.

Der gut eingespielte mittelfristige Planungsprozess beim öffentlichen Verkehr (regionale Angebotskonzepte ÖV) ist mit den RGSK mit besonderem Augenmerk auf die angestrebte Siedlungsentwicklung zu verknüpfen. Das RGSK stellt für das zu erstellende regionale Angebotskonzept ÖV eine wichtige und verbindliche Grundlage dar, in dem es aufzeigt:

- Wo aufgrund der angestrebten Siedlungsentwicklung mittel- bis langfristig eine Steigerung in der Angebotsqualität (bessere und zuverlässigere Verbindungen, neue Anschlussbeziehungen, Taktverdichtungen etc.) anzustreben ist.
- Wo aufgrund der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung die Kapazität (Vergrösserung des Transportgefässes, Taktverdichtungen etc.) des öffentlichen Verkehrs erhöht werden soll.

Auf die reine Wiedergabe des regionalen Angebotskonzepts im RGSK-Massnahmenteil ist ebenso zu verzichten wie auf allgemeine Wünsche zum ÖV-Angebot und zur Planung des Fernverkehrs. Anders verhält es sich für das Agglomerationsprogramm. Gemäss Werkstattbericht der RAP muss die Teilstrategie ÖV räumlich konkret sein und neben textlichen Erläuterungen auch zwingend grafische Darstellungen enthalten (bspw. konkrete ÖV-Angebotskonzepte, nicht aber detaillierte Fahrpläne).

4 Organisation

4.1 Fach- und Ansprechpersonen beim Kanton

Region	AGR	AÖV	TBA
Biel/Bienne-Seeland	Regula Siegenthaler	Katja Bessire	Kurt Schürch, KrOI III
Jura bernois	Philippe Weber		Cédric Berberat, OIK III
Oberaargau	Anita Schnyder		Roger Schibler, KrOI IV Catherine Karsky, OIK IV
Emmental	Sibylla Streich		Roger Schibler, KrOI IV Catherine Karsky, OIK IV
Bern-Mittelland	Matthias Fischer		Thomas Schmid, KrOI II Claudia Drexler, OIK II
Thun-Oberland West	Beat Michel		Markus Wyss, KrOI I
Oberland-Ost	Romano Lanzi		Markus Wyss, KrOI I
Gesamtkoordination	Matthias Fischer		Peter Muheim, DLZ

4.2 Regionale Projektorganisation

Die regionale Projektorganisation RGSK 2021 ist Sache der zuständigen Region. Dabei sorgen sie dafür, dass die oben erwähnten Kantonsvertreter zweckmässig in die Projektgremien einbezogen werden. Die TBA-OIK-Vertreter stellen sicher, dass die Abstimmung der RGSK mit dem Strassennetzplan, dem Investitionsrahmenkredit Strasse, dem Sachplan Veloverkehr sowie ihren Bauprogrammen erfolgt.

Katja Bessire (AÖV) ist die übergeordnete Ansprechperson für Verkehrsfragen und zuständig für die Koordination und den Austausch zwischen den Regionen. ÖV-spezifische Fragen werden von ihr AÖV-intern mit den zuständigen Angebotsplanern direkt koordiniert.

5 Budget und Mitfinanzierung der Massnahmenumsetzung

5.1 Gesamtbudget Erarbeitung RGSK 2021

Das Grundbudget für die Erarbeitung RGSK 2021 beträgt CHF 1'170'000.-. Gestützt auf die Planungsfinanzierungsverordnung (PFV) beträgt der Anteil des Kantons 75% oder CHF 877'500.-. Der Anteil des Kantons wird von AGR und BVE hälftig getragen. Das Grundbudget RGSK 2021 wurde im Vergleich zur vorherigen RGSK-Generation um ein Drittel gekürzt.

Weil die erhöhten Anforderungen des Bundes an die AP V+S 4. Generation zu höheren Initialisierungsaufwänden führen, wird das Grundbudget um CHF 270'000.- (Kantonsanteil 75% oder CHF 202'500.-) auf CHF 1'440'000.- (Kantonsanteil 75% oder CHF 1'080'000.-) erhöht. Dieses Zusatzbudget wird differenziert nach Massgabe des zu erwartenden Mehraufwandes und des daraus generierten Nutzens auf die Regionen, welche ein AP V+S erarbeiten, verteilt. Der genaue Verteilschlüssel wird zwischen den Regionen und dem Kanton ausgehandelt.

5.2 Budget RGSK 2021 pro Region

Der regionale Verteilschlüssel gemäss RGSK 2016 wird beibehalten (siehe Leitfaden „RGSK Handbuch“ vom 21. Februar 2014) und sieht folgendermassen aus (Beträge gerundet):

RGSK	Anteil in %	Inkl. AP 4	Betrag pro RGSK	Anteil Kanton (75 %)	Anteil AGR (50 %)	Anteil TBA u. AÖV (je 25 %)
Seeland/Biel/Bienne	14.99 %	1	175'000.-	131'250.-	65'625.-	32'812.50
Jura bernois	7.33 %		86'000.-	64'500.-	32'250.-	16'125.-
Oberaargau	9.43 %	1	110'000.-	82'500.-	41'250.-	20'625.-
Emmental	10.83 %	1	127'000.-	95'250.-	47'625.-	23'812.50
Bern-Mittelland	29.71 %	1	348'000.-	261'000.-	130'500.-	65'250.-
Thun Oberland-West	18.40 %	1	215'000.-	161'250.-	80'625.-	40'312.50
Oberland-Ost	9.33 %	1	109'000.-	81'750.-	40'875.-	20'437.50
Total Grundbudget	100 %	6	1'170'000.-	877'500.-	438'750.-	219'375.-
Reserve AP V+S			270'000.-	202'500.-	101'250.-	50'625.-
RGSK 2021 total			1'440'000.-	1'080'000.-	540'000.-	270'000.-

Diese Beiträge stellen den maximalen Budgetrahmen pro Region dar. Dies unter der Annahme, dass ein Agglomerationsprogramm V+S (AP) der 4. Generation erarbeitet wird (ausgenommen Jura bernois). Auf die Erarbeitung eines AP der 4. Generation soll keinesfalls verzichtet werden, wenn grundsätzlich beitragsberechtigte Projekte der Gemeinden und des Kantons in der Periode 2024 - 27 ohnehin realisiert werden und sonst erhebliche Bundesbeiträge verloren gehen. Gemäss Baugesetz ist der Kanton Träger der Agglomerationsprogramme V+S sowie als Massnahmenträger betroffen, ob ein AP erstellt wird oder nicht. Ein allfälliger Verzicht auf ein Agglomerationsprogramm kann daher nicht von den Regionen und den betroffenen Gemeinden alleine gefällt werden: Die kantonale Co-Projektleitung RGSK ist frühzeitig in den Entscheidungsprozess miteinzubeziehen. Dabei ist zu beachten, dass der Mehraufwand eines AP von den Bundesbeiträgen im Umfang von rund einem Drittel der Investitionskosten schnell kompensiert wird. Handelt es sich um ein Gemeindeprojekt, das als AP-Massnahme gestützt auf Art. 62 SG mit zusätzlichen Kantonsbeiträgen rechnen könnte, ist der Mehraufwand bereits mit einer kleinen Massnahme kompensiert. Die Regionen müssen sich dieser finanziellen Verantwortung bewusst sein und ihre Entscheide, bezie-

hungsweise Anträge auch vor dem finanzpolitischen Hintergrund zum Vorteil von Kanton und Gemeinden fällen. Die in der Region Seeland/Biel/Bienne anfallenden Übersetzungskosten sind separat auszuweisen.

Die folgenden Grundsätze sind zu berücksichtigen:

- Das kantonale Budget für das RGSK 2021 ist für die Regionen bindend. Allfällige Nachträge werden nur in Ausnahmefällen und sehr restriktiv – unter Bedingung zur Verfügung stehender Mittel – bewilligt. Sie können insbesondere die Belange der Agglomerationsprogramme V+S betreffen oder Aufwendungen, welche erst im Verlaufe des Prozesses bekannt werden und anfallen.
- Gestützt auf die Budgetvorgaben des Kantons erstellen die Regionen ein Subventionsgesuch RGSK 2021, welches von AGR, AÖV und TBA gemeinsam beurteilt wird. Darin setzen sie regionsspezifische Themenschwerpunkte und Prioritäten.
- Bei der Vergabe von Drittaufträgen unterstehen die Regionen der Gesetzgebung im Bereich des öffentlichen Beschaffungswesens. Diese Bestimmungen sind einzuhalten, damit der Kanton seine Anteile ausbezahlen kann.

5.3 Umsetzung von Massnahmen

Gestützt auf Art. 8 Abs. 1 der Planungsfinanzierungsverordnung für raumplanerische Tätigkeiten (PFV), auf Art. 64 Strassengesetz (SG) sowie auf die Bestimmungen zur neuen Regionalpolitik NRP können Umsetzungsaufträge von Massnahmen aus den RGSK 2021 vom Kanton mitfinanziert werden. Dabei gelten folgende Grundsätze:

Vor Einreichung eines konkreten Beitragsgesuches durch die Region ist dieses zwingend mit den zuständigen kantonalen Fachstellen (AGR, AÖV, TBA-OIK oder TBA-DLZ) vorgängig zu besprechen.

Das AGR ist zuständig für die Mitfinanzierung der Umsetzung von Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Tourismus:

- Gestützt auf Art. 8 Abs. 1 PFV können Projekte von besonderem kantonalen Interesse vom Kanton in der Regel im Umfang bis zu 50 % finanziert werden. Das besondere kantonale Interesse kann geltend gemacht werden, wenn die Umsetzung in den vom Kanton als prioritär bezeichneten Massnahmenkategorien in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Tourismus vom AGR mitfinanziert werden soll.
- Gestützt auf das besondere kantonale Interesse gemäss Art. 8 Abs.1 PFV können auch planungsrechtliche Abklärungen für die im kantonalen RGSK-Synthesebericht als prioritär bezeichneten Siedlungsentwicklungen Wohnen von Seiten Kanton mitunterstützt werden.
- Wenn über das RGSK ein besonderes kantonales Interesse nachgewiesen und geltend gemacht werden kann, können regionale Planungen (nach Art. 7 Abs. 1 PFV) und Projekte und Massnahmen (nach Art. 8 Abs. 1 PFV) mitsubventioniert werden, auch wenn sie im RGSK-Synthesebericht nicht als prioritär eingestuft wurden. Dazu gehören beispielsweise Zentrums- und Masterplanungen in Zentren 4. Stufe oder Tourismuszentren, sofern im RGSK das regionale Interesse nachgewiesen wird und aufgezeigt werden

kann, welche regionalen Auswirkungen und Weiterentwicklungen dies mit sich zieht. Die Mitfinanzierung solcher Vorhaben bedingt sowohl ein koordinierendes, behördenverbindliches Instrument wie auch das Einverständnis und die fachliche Unterstützung der betroffenen kantonalen Infrastrukturämter.

- Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) sieht für die NFA Periode 2020-23 für die Programmvereinbarung Landschaft u.a. vor, neu die Biodiversität und Landschaftsqualität in Agglomerationen aufzuwerten und finanziell zu unterstützen. Gemäss Programmziel 01-3 sollen „Aufwertungsmassnahmen Biodiversität und Landschaftsqualität in Agglomerationen“ aus den AP V+S 3. Generation mit einem Bundesbeitrag (pauschal 100'000 CHF pro Agglomeration) unterstützt werden können. (Stand: Anhörung vom 19.10.2017; die präzisen Anforderungen BAFU werden zurzeit noch festgelegt).

Die Verkehrsämter der BVE sind zuständig für die Mitfinanzierung der Umsetzung von Verkehrsmassnahmen aus den RGSK. Nebst Beiträgen gestützt auf die Planungsfinanzungsverordnung für raumplanerische Tätigkeiten (PFV), welche im Interesse der Verkehrsämter erfolgen, sind sie auch zuständig für die Staatsbeiträge nach Art. 59 bis 64 Strassengesetz (SG):

- ÖV: Eine allfällige kantonale Beteiligung von maximal 75 % an der Erarbeitung von Korridor- und Machbarkeitsstudien wird einzelfallweise überprüft und beurteilt. Anträge gelangen via regionaler Verkehrskonferenz bzw. Regionalkonferenz an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV).
- ÖV: Sämtliche ÖV-Investitionen (Infrastruktur und Rollmaterial) gemäss RRB 1232/2016 (Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr) werden durch Bund und Kanton finanziert.
- MIV: Eine allfällige kantonale Beteiligung an Korridorstudien, Konzepten, Inventaren, etc. wird einzelfallweise überprüft und beurteilt und ggf. durch den zuständigen TBA-OIK, im Rahmen des Interesses des TBA als Strasseneigentümer der Kantonsstrassen mitfinanziert.
- LV: Studien für die Festlegung der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion in Korridoren gemäss Sachplan Veloverkehr sowie auf den Sachplan Veloverkehr abgestimmte regionale Velonetzplanungen für den Alltags- und Freizeitverkehr (inkl. regionale Planungen von nationalen und regionalen Mountainbikerouten in Abstimmung mit SchweizMobil) werden durch das TBA nach Prüfung und Massgabe des kantonalen Interesses mitfinanziert.
- VM und KM: Studien und Konzepte in den Bereichen Verkehrsmanagement und kombinierte Mobilität mit direktem Bezug zu den Kantonsstrassen respektive mit Rückwirkung auf den Strassennetzplan, welche, wo nötig, mit der fachlichen Unterstützung des TBA erarbeitet werden, werden mitfinanziert.
- Die Umsetzung von Verkehrsmassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme wird gemäss den Leistungsvereinbarungen zwischen Bund, Kanton und Region mit Bundesbeiträgen gemäss NAF unterstützt. Nach Massgabe des entsprechenden Rahmenkredits und der TBA-Richtlinie "Umsetzung von Gemeindemassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme" richtet der Kanton darüber hinaus Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen nach Art. 62 SG aus. Zuständige Kontaktstelle für die

Bunds- und Kantonsbeiträge ist das TBA-Dienstleistungszentrum (TBA-DLZ). Gegebenenfalls erfolgen kumulativ Kantonsbeiträge an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen (Art. 59 SG) und in Hauptwanderrouen (Art. 60 SG).

- Ausserhalb der Agglomerationsprogramme unterstützen die zuständigen TBA-OIK Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen (Art. 59 SG), in Hauptwanderrouen (Art. 60 SG) und in Anlagen der kombinierten Mobilität (Art. 61 SG) mit Beiträgen.
- Bei Anlagen der kombinierten Mobilität teilen sich gemäss den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr (RRB Nr. 1232/2016) die Transportunternehmung und die Gemeinde die verbleibenden Kosten nach Abzug der Beiträge der öffentlichen Hand.
- Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens wie Beratungen, Kampagnen oder alternative Mobilitätsangebote (Car- und Bike-sharing, Car-pooling etc.) können in Massnahmenblättern festgelegt werden. Die Finanzierung muss jedoch aufgrund fehlender rechtlicher Grundlagen ohne Bundesbeiträge im Rahmen der Agglomerationsprogramme und ohne Kantonsbeiträge gemäss SG oder der PFV erfolgen. Beiträge gestützt auf die Bestimmungen zur neuen Regionalpolitik NRP werden auf Antrag im Einzelfall durch das beco geprüft. Dasselbe gilt für Beitragsgesuche an das Bundesamt für Energie, etwa im Rahmen von EnergieSchweiz oder an die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO).

Die Umsetzung von weiteren Massnahmen aus den RGSK, welche in den Zuständigkeitsbereich der neuen Regionalpolitik (NRP) fallen, müssen beim beco zur Mitfinanzierung angemeldet werden (keine automatische Überführung aus den RGSK). Darunter können beispielsweise die Planungen von lokalen Mountainbikerouten von SchweizMobil fallen.

6 Formelle Anforderungen

6.1 Minimalanforderungen an RGSK 2021

Die minimalen formellen Anforderungen an die RGSK 2021 sind:

- **Auf Bestehendem aufbauen und gezielt weiterentwickeln:** Das Grundgerüst des RGSK soll Bestand haben und kann in der Struktur weitgehend unverändert in das RGSK 2021 übernommen werden. Davon ausgenommen sind lediglich die Teilbereiche, welche aus Bundessicht im Agglomerationsperimeter zwingend zu aktualisieren sind (gemäss PAVV und RAP). Im Agglomerationsperimeter müssen gemäss der Liste der beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen BeSA die Grundanforderungen des Bundes erfüllt werden. Dazu zählen die Darstellung von Trägerschaft und Partizipation (wichtige Resultate der regionalen Mitwirkung), eine Analyse des Handlungsbedarfs (im Idealfall kann auf die bereits erarbeiteten Strategien früherer RGSK, ein Konzept, eine Netzplanung oder eine Schwachstellenanalyse zurückgegriffen werden) und der Herleitung prioritärer Massnahmen mit hohem Reifegrad sowie die Massnahmenumsetzung und dessen Controlling. Soweit vorhanden kann dies aus der Vorgeneration übernommen und aktualisiert werden. Die Prüfberichte des Bundes zeigen den spezifischen Handlungsbedarf in den einzelnen Agglomerationen.
- Der **Kohärenz der Massnahmen** aus früheren Generationen ist grosse Beachtung zu schenken. **Der rote Faden** über die verschiedenen Generationen muss aus dem AP der 4. Generation vollständig ablesbar sein. Die Prüfung des Bundes wird sich einzig auf das aktuelle AP beschränken. Zur besseren Lesbarkeit verlangt der Bund zudem eine **klare Gliederung der Massnahmen**, welche soweit zweckmässig in thematisch homogene Pakete zusammenzufassen sind.
- Die **behördenverbindlichen Inhalte des RGSK 2016** (Zielsetzungen, Strategien, räumliches Entwicklungsleitbild, Siedlungsmassnahmen) sind im Sinne der Planbeständigkeit nur anzupassen, wenn aus regionaler Sicht ein dringender Handlungsbedarf besteht. Die Verkehrsmassnahmen sind hingegen systematisch zu überprüfen und nachzuführen und soweit nötig mit neuen Massnahmen zu ergänzen.
- Zwingend zu erledigen sind die gemäss Kapitel 7 festgelegten **Vollzugaufträge** sowie allfällige Aufträge aus den **Genehmigungsverfügungen RGSK 2016**. Können einzelne Aufträge mit den RGSK 2021 nicht abschliessend behandelt werden, ist in einem Massnahmenblatt aufzuzeigen, wie diese Punkte zeitnah angegangen und finanziert werden.
- Die **RGSK-Daten** sind gemäss den Anforderungen des RGSK-Portals respektive des RGSK-Datenmodells zu erfassen und stellen einen integralen Bestandteil des Vorprüfungs- und Genehmigungs dossiers dar. Das Muster-Massnahmenblatt ist anzuwenden und die dort vorgegebenen Attribute pro Einzel- respektive Teilmassnahme sind zu erfassen.
- **Umgang mit RGSK-Karte:** Die Karten sind aus Planbeständigkeits- und Ressourcen-gründen für das RGSK 2021 nicht mehr zwingend in Papierform zu produzieren (mit Ausnahme der für die Vorprüfung und Genehmigung erforderlichen Anzahl Exemplare).

6.2 Räumliche und zeitliche Integration aller Massnahmen ins RGSK 2021

Der Schwerpunkt der RGSK 2021 im Verkehrsbereich liegt darin, eine vollständige Übersicht über die Massnahmen (realisierte, aufgegebene, pendente) aus den RGSK 2012 und 2016 sowie der AP V+S der 1. bis 3. Generation zu erhalten. Dazu sind die bestehenden Massnahmenblätter und -listen zu konsolidieren, indem die Kohärenz und Aktualität sichergestellt und alle benötigten Attribute systematisch ergänzt werden (vgl. nachfolgende Kapitel sowie Muster-Massnahmenblatt im Anhang). Diese systematische Erfassung aller Massnahmen bildet zugleich die Grundlage für deren Übernahme in das RGSK-Portal.

Das Ziel ist die vollständige Integration der AP-Massnahmen in den Massnahmenteil des jeweiligen RGSK sowie die Integration und Aktualisierung aller pendenten Massnahmen vorangegangener Generationen in den Massnahmenteil der RGSK 2021. Dabei sind Massnahmen innerhalb des AP-Perimeters oder mit Bezug zum AP von den übrigen RGSK-Massnahmen zu trennen (AP-Lupe). Realisierte und aufgegebene AP-Massnahmen sind im Baustein "Stand Umsetzung" separat aufzulisten. Damit besteht nach Vorliegen des RGSK 2021 keine Notwendigkeit mehr, die Massnahmenteile früherer Generationen zu konsultieren oder separate Controlling- und Umsetzungslisten für Bund, Kanton oder Region zu führen.

Folgendes Schema zeigt, wie Massnahmen vorangegangener Generationen in die RGSK 2021 aufgenommen und bearbeitet werden:

Massnahmen	Massnahmen im Agglomerationsprogramm					Massnahmen im übrigen RGSK			
• der AP 1	Realisierte	Aufgegebene	Pendente 1 im Zeitplan	Pendente 1 in Verzug					
• der AP 2 und RGSK 2012	Realisierte	Aufgegebene	Pendente 2 im Zeitplan	Pendente 2 in Verzug					
• der AP 3 und RGSK 2016	Realisierte	Aufgegebene	Pendente 3 im Zeitplan	Pendente 3 in Verzug		Realisierte	Aufgegebene	Pendente 2016	
• der AP 4 und RGSK 2021	Realisierte	Aufgegebene	Pendente im Zeitplan	Pendente in Verzug = Neue 4.1	Neue 4.2	Realisierte	Aufgegebene	Pendente	Neue 2021
mit Status:	Berichterstattung		Nachführung	Festlegung		Ev. Berichterstattung	Nachführung	Festlegung	

Definitionen:

Realisiert sind alle fertiggestellten, im Bau befindlichen oder beschlossenen Massnahmen mit gesicherter Finanzierung, bei den AP-Massnahmen demzufolge jene mit gültiger Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund. Sie sind im Baustein "Stand Umsetzung" zu behandeln, sollen aber im Massnahmenteil nicht mehr erscheinen.

Aufgegeben sind alle Massnahmen, die bereits früher aufgegeben wurden oder mit Eingabe des AP 4 definitiv aufgegeben und dem Bund dementsprechend deklariert werden resp. mit

dem RGSK 2021 aufgegeben werden. Auch sie sind im Baustein "Stand Umsetzung" zu behandeln, sollen aber im Massnahmenteil nicht mehr erscheinen.

Pendent im Zeitplan sind alle AP-Massnahmen, die gemäss Beurteilung im RGSK 2021 voraussichtlich innert der vom Bund gesetzten Frist³ umgesetzt und abgerechnet werden können. Sie sind (wie die pendenten Massnahmen des übrigen RGSK) vollständig in die entsprechenden Massnahmenblätter und -listen aufzunehmen und als Bestandteile der entsprechenden AP- oder RGSK-Generationen getrennt, aber samt aller Nummern (RGSK-Nr., ARE-Code, TBA-Projekt-Nr. etc.) auszuweisen. Die Massnahmenbeschriebe und Attribute sind zu vervollständigen und zu aktualisieren (= Nachführung).

Pendent in Verzug sind alle AP-Massnahmen, die gemäss Beurteilung im RGSK 2021 innert der vom Bund gesetzten Frist voraussichtlich nicht mehr umgesetzt und abgerechnet werden können, an denen aber mit späterem Realisierungszeitpunkt festgehalten wird. Sie sind mit dem RGSK 2021 neu festzulegen, indem sie in das AP 4. Generation als *Neue 4.1* aufgenommen werden, wobei die Massnahmenbeschriebe und Attribute zu vervollständigen und zu aktualisieren sind. Der Verzicht auf diese Massnahmen im AP früherer Generation wird dem Bund im Baustein "Stand Umsetzung" dementsprechend deklariert und zugleich Antrag auf Neuaufnahme ins AP 4 (in den A- oder B-Horizont) gestellt und begründet.

Neu 4.2 resp. *Neu 2021* sind Massnahmen, die im RGSK 2021 erstmalig festgelegt werden. Dazu werden sie in die entsprechenden Massnahmenblätter und -listen integriert oder – wenn es sich um neue Einzelmassnahmen oder eine neue Massnahmenkategorie handelt – in neue Massnahmenblätter aufgenommen. Sie werden mit einer neuen RGSK-Nr. (gemäss Kap. 6.6) und mit allen benötigten Attributen (Federführung, weitere beteiligte Stellen, Termine, Reifegrad, Koordinationsstand, Kosten, Leistungseinheiten etc.) erfasst.

6.3 Priorisierung von Massnahmen

Die RGSK müssen einerseits die erwarteten Auswirkungen der Massnahmen aufzeigen und andererseits im Rahmen der Bewertung die Dringlichkeit, die Kosten und die Vor- und Nachteile der Massnahmen ausweisen. Die Priorisierung erfolgt durch die Zuweisung zur entsprechenden Umsetzungsperiode:

AP-Generation	1A	2A	3A	4A	4B	4C
Umsetzungsperiode	2011-14	2015-18	2019-22	2024-27	2028-31	Ab 2032

Für B-Massnahmen der 3. Generation (resp. A-Massnahmen der 4. Generation), die zwingend 2023 begonnen werden müssen, kann bereits vor dem Beschluss der eidg. Räte zur Finanzierung der AP 4. Generation – voraussichtlich ab Ende 2022 – beim ASTRA ein Gesuch für einen vorzeitigen Baubeginn gestellt werden.

³ Für Massnahmen der AP 1. und 2. Generation gilt Fertigstellung bis 2027. Für das AP 3 muss die Finanzierungsvereinbarung innert sechs Jahren und drei Monaten seit Beschlussfassung durch die eidgenössischen Räte erfolgen, ab AP 4 gelten dann Umsetzungsfristen von vier Jahren und drei Monaten.

Die vorgeschlagenen Massnahmen sind durch die Regionen inhaltlich und zeitlich zu priorisieren. Dabei sind für Massnahmen in den Agglomerationen, für die Beiträge des Bundes erwartet werden, die Bundesanforderungen an die Beschreibung und den Konkretisierungsgrad der Massnahmen (u. a. Reifegrad) zu erfüllen. Dies betrifft insbesondere die Massnahmen der neuen A-Liste für die Realisierungsperiode 2024 - 27. Grundsätzlich ist der Weiterentwicklung und Konkretisierung von Massnahmen aus den vorangegangenen Generationen ein höheres Gewicht beizumessen als der Entwicklung neuer Massnahmen. Dabei ist einerseits zu beachten, dass der Bund neu enge Fristen für die Umsetzung der AP-Massnahmen des A-Horizonts vorgibt.⁴ Andererseits schafft aber der per 1. Januar 2018 in Kraft getretene Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) eine verlässliche Grundlage für die dauerhafte Mitfinanzierung von AP-Massnahmen durch den Bund. Daher ist es unnötig, unreife Projekte überhastet und daher oft mit falschen Kostenschätzungen in ein AP aufzunehmen. Die Nachteile zu tiefer Kostenschätzungen sind offensichtlich, indem die Projektträger Mehrkosten ohne Bundesbeiträge alleine aufbringen müssen. Schädlich sind aber auch zu hohe Kostenangaben, weil damit die AP insgesamt ein schlechteres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen und mit geringeren prozentualen Bundesbeiträgen rechnen müssen. Daher soll die Zeit zwischen zwei AP-Generationen vermehrt genutzt werden, um wichtige Projekte zu konkretisieren, auf einen hohen Reifegrad zu bringen und mit realistischen Kostenangaben in ein folgendes AP aufzunehmen.

6.4 Massnahmenpakete und Pauschalen

Falls Massnahmenpakete Teilmassnahmen enthalten, die innerhalb und ausserhalb der Agglomeration liegen, sind zwei separate Massnahmenpakete (bzw. Massnahmenblätter) zu erstellen und in Bezug auf die Agglomerationsrelevanz entsprechend zu kennzeichnen. Der Bund wird für kleinere und mittlere Verkehrsmassnahmen mit Investitionskosten bis 5 Mio. CHF in den Bereichen MIV (Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums), Verkehrsmanagement, Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr), der kombinierten Mobilität (Velostationen, Bike- und Park-and-ride) sowie der Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen pauschale Abgeltungen nach Leistungseinheiten (Quadratmeter, Anzahl Knoten, Laufmeter, Anzahl Abstellplätze etc.) anwenden. Im Zusammenhang mit diesen Pauschalen ist die Zusammenstellung der Massnahmenpakete inklusive der notwendigen Informationen und Attribute sicherzustellen. Dafür sind vermehrt Pakete zu schnüren, in denen gleichartige Massnahmen zusammengefasst und die einzelnen Projekte als Teilmassnahmen in Listen mit den benötigten Attributen (Nr., Bezeichnung, Zuständigkeiten, Koordinationsstand, Reifegrad, Termine, Kosten, Leistungseinheiten etc.) geführt werden können.⁵ Analoge Massnahmen früherer Generationen können ebenfalls in diese Pakete integriert und mit ihrem ARE-Code versehen und so als Bestandteile des entsprechenden Agglomerationsprogramms früherer Generation

⁴ Die konkreten Anforderungen für die AP V+S 4. Generation hält der Bund in Richtlinien und der Verordnung zum Programm Agglomerationsverkehr (PAvV) fest. Gemäss Art. 1 PAVV muss mit der Ausführung von A-Massnahmen ab der AP 4. Generation innert vier Jahren und drei Monaten nach Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses begonnen werden (3. Generation innert sechs Jahren und drei Monaten).

⁵ Die konkreten Anforderungen für die AP V+S 4. Generation wird der Bund in Richtlinien und der Verordnung zum Programm Agglomerationsverkehr (PAvV) festhalten.

gekennzeichnet werden. Solche Massnahmenpakete mit Listen der Teilmassnahmen entschlacken die AP-Massnahmenteile insgesamt, was der Übersicht dient und das Controlling sowie die Nachführung erleichtert.

6.5 Massnahmenkategorien, -typen

Folgende Massnahmenkategorien, respektive Massnahmentypen sind – zur systematischen Vergleichbarkeit und zwecks Erfüllung der Richtlinie RAP – im Verkehrsbereich zu bilden:

Öffentlicher Verkehr ÖV	Motorisierter Individualverkehr MIV	Langsamverkehr LV	Kombinierte Mobilität KM	Nachfrageorientierte Massnahmen NM	Weitere W
Schiene-Ortsverkehr	Umfahrungen	Veloverkehr (Netzlücken / Sicherheit)	P+R	Verkehrsmanagement	City Logistik
Tramprojekte (Tram / Strasse)	Erschliessungen	Fussverkehr (Netzlücken / Sicherheit)	B+R	PP-Bewirtschaftung	Sonstige
Strassengebundener ÖV (Bus / Strasse)	Kapazität Strasse	Weitere	Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen	Weitere	
Weitere	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum		Multimodale Drehscheiben		
	Weitere		Weitere		

Bei den raumplanerischen Massnahmen ist zu unterscheiden zwischen Siedlungs-, Landschafts-, Tourismus-, Controlling und übrige Massnahmen (**S, L, T, C**).

6.6 Anforderungen an Massnahmenblätter

Nachfolgend werden die Vorgaben bezüglich Nummerierung, Massnahmennamen, Bezeichnung von Teilmassnahmen und dem Koordinationsstand vorgenommen.

6.6.1 Massnahmennummerierung und -namen

Die Massnahmennummerierung basiert auf der oben aufgeführten Strukturierung der Massnahmenkategorien und sieht folgendermassen aus:

Kat.	Massnahmentyp	Abk.	Nr. Einzelmassnahme oder Paket*	Teilmassnahme
S	Siedlung	S	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
L	Landschaft	L	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
T	Tourismus	T	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
ÖV	Schiene-Ortsverkehr	ÖV-Ort	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
ÖV	Tramprojekte (Tram / Strasse)	ÖV-Tram	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
ÖV	Strassengebundener ÖV (Bus / Strasse)	ÖV-Str	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
MIV	Umfahrungen	MIV-U	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
MIV	Erschliessungen	MIV-E	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
MIV	Kapazität Strasse	MIV-K	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
MIV	Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	MIV-Auf	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
LV	Veloverkehr (Netzlücken / Sicherheit)	LV-V	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
LV	Fussverkehr (Netzlücken / Sicherheit)	LV-F	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
KM	P+R	KM-P	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...

KM	B+R	KM-B	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
KM	Aufwertung von Tram- und Bushaltestellen	KM-W	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
KM	Multimodale Drehscheiben	KM-Mu	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
NM	Verkehrsmanagement	NM-VM	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
NM	PP-Bewirtschaftung	NM-W	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...
W	City Logistik	W-CL	1, 2, 3 ...	1, 2, 3 ...

* Bei Massnahmenpaketen mit Teilmassnahmen innerhalb und ausserhalb der Agglomeration sind diese separat auszuweisen und in der Massnahmennummerierung zu kennzeichnen (z.B. A = Im Agglomerationsperimeter oder mit Wirkung vor allem innerhalb der Agglomeration; B = Übrige RGSK-Massnahmen).

Für Massnahmentypen (Weitere), die obenstehend nicht aufgeführt sind, können die Regionen eigene Bezeichnungen und Nummerierungen hinzufügen.

Zum Massnahmenname: Bei Verkehrsmassnahmen sind in allen Instrumenten einheitliche Bezeichnungen derselben Verkehrsmassnahme anzustreben.⁶ Alle Verkehrsmassnahmen werden zudem mit all ihren bereits vergebenen Nummern identifiziert (RGSK-Nrn. früherer Generationen, ARE-Code, TBA-Projekt-Nrn. etc.). Die Teilmassnahmen eines Massnahmenpaketes sind folgendermassen zu bezeichnen: Projekttyp, betroffenes (Strassen-) Element, Örtlichkeit des Projekts (z. B. Neubau Radweg Wiedlisbach-Wangen, Sanierung Ortsdurchfahrt Gstaad oder Ausbau B+R-Anlage Bern-Wankdorf).

6.6.2 Massnahmenbeschreibung

Der Beschrieb der Massnahmen ist – im jeweils angebrachten Detaillierungsgrad – vollständig anzubringen. Dabei sind insbesondere die Anforderungen des Bundes zu den AP-relevanten Massnahmen zu berücksichtigen. Massnahmenblätter für Planungsabsichten (Erarbeitung von Studien etc.), Nachfragebeeinflussung (Parkierungskonzepte und Parkierungsreglemente etc.) sowie Kommunikations- und Beratungsmassnahmen können weniger ausführlich gestaltet werden.

6.6.3 Die Koordinationsstand von Massnahmen

Bei allen Massnahmen ist der jeweilige Koordinationsstand gemäss Art. 5 RPV anzugeben. Dabei ist zu unterscheiden zwischen den Koordinationsständen im Sinne der Raumplanung bei Siedlungs- und Landschaftsinhalten sowie bezüglich des Stands von Verkehrsprojekten.

Koordinationsstände gemäss Art. 5 Raumplanungsverordnung i. S. der Raumplanung	
Vororientierung VO	Massnahmen, welche als Vororientierung eingestuft sind, zeigen raumwirksame Tätigkeiten auf, die sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen

⁶ Die Verkehrsmassnahmen werden in allen Instrumenten einheitlich bezeichnet. Massgebend sind in absteigender Reihenfolge die Bezeichnungen gemäss Leistungsvereinbarungen (LV) resp. Finanzierungsvereinbarungen (FV) mit dem Bund, kantonalem Richtplan (KRP), Strassennetzplan (SNP), Investitionsrahmenkredit (IRK) Strasse, Sachplan Veloverkehr (SVV), RGSK/AP früherer Generationen, kommunale Planungen.

	derlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.
Zwischenergebnis ZE	Massnahmen, welche als Zwischenergebnis eingestuft sind, betreffen raumwirksame Tätigkeiten, die noch nicht aufeinander abgestimmt sind. Es können klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden, insbesondere, was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann.
Festsetzung FS	Bei Massnahmen, welche als Festsetzung eingestuft sind, sind die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt.
Ausgangslage AL	Die Massnahme wurde umgesetzt.

Stand Verkehrsprojekte und Bezug zu raumplanerischen Koordinationsständen	
Studien (S)	Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, teilweise sind die Projekte ausgelöst und die Lösungsfindung bereits im Gang oder abgeschlossen. Gegebenenfalls ist die Vorprojektierung in Angriff genommen worden. Die Projektierung ist noch wenig konkret. Die Kosten sind daher noch nicht berechnet und können nur in grob abgeschätzten Grössenordnungen angegeben werden. → Entspricht einem Zwischenergebnis im Sinne der Raumplanung
Vorprojekt (VP)	Das Vorprojekt ist erstellt und die Kosten liegen mit einer Genauigkeit von +/- 20 % vor. Die Massnahme ist in einem Finanzplan enthalten. → Entspricht einer Festsetzung im Sinne der Raumplanung
Bauprojekt (BP)	Das Bauprojekt und der Kostenvoranschlag liegen vor. Der Strassenplan ist genehmigt, die Massnahme ist Bestandteil eines Rahmen- oder Objektkredits, die Kostengenauigkeit liegt bei +/- 10 %. → Entspricht einer Ausgangslage im Sinne der Raumplanung

6.6.4 Muster-Massnahmenblatt RGSK 2021 und Attribute

Das Muster-Massnahmenblatt (MMB) dient als Grundlage für die Erfassung aller benötigten Attribute durch die Regionen sowie als Vorlage für den (künftigen) Export von Massnahmenblättern aus dem RGSK-Portal. Das MMB umfasst jene Attribute, die im Massnahmenteil des RGSK erfasst, geprüft und genehmigt werden (= Richtplaninhalt). Nicht Bestandteil des MMB sind Attribute, die für die Massnahmenbewirtschaftung im RGSK-Portal verwendet werden (gemäss Kapitel 8).

Das MMB gemäss Anhang 9.2 umfasst drei Teile:

- R Massnahmenblatt-Rahmen für alle Massnahmen
- V Einzelmassnahme/Teilmassnahme Verkehr
- SLT Einzelmassnahme/Teilmassnahme Siedlung, Landschaft, Tourismus

Der Massnahmenblatt-Rahmen (R) enthält jene Attribute, die einem Massnahmenpaket oder einer Einzelmassnahme zugeordnet sind.

Die Listen für die Teilmassnahmen (V / SLT) enthalten diejenigen Attribute, die zwingend der einzelnen Teilmassnahme (oder Einzelmassnahme) zuzuordnen sind. Dabei wird unterschieden zwischen Attributen, die für alle Teilmassnahmen erfasst werden müssen, und Attributen, die nur für bestimmte Kategorien von Teilmassnahmen erfasst werden müssen. Die Zahl der Attribute wurde aufgrund der besseren Handhabung und Lesbarkeit der RGSK (Tabellen A4-quer) beschränkt. Die vorliegende Auswahl umfasst jene Attribute, die für die Genehmigung als Richtplaninhalt relevant sind, bzw. vom Bund verlangt werden. Zudem wurde grösstmögliche Standardisierung für alle Massnahmentypen angestrebt.

Im Anhang 9.3 werden zusätzlich drei Beispiele für die Darstellung/Export Massnahmenblatt RGSK aufgeführt. Es ist wiederum gegliedert in R (Massnahmenblatt-Rahmen), V (Einzelmassnahme/Teilmassnahme Verkehr) sowie in SLT (Einzelmassnahme/Teilmassnahme Siedlung, Landschaft, Tourismus).

6.7 Verkehrsnetze und -massnahmen

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme sind auch die Verkehrsmassnahmen aus dem "Stand Umsetzung", der "Situations- und Trendanalyse", dem "Zukunftsbild", dem "Handlungsbedarf" und einer entsprechenden "Teilstrategie" herzuleiten. Verkehrsmassnahmen befinden sich in aller Regel auf definierten Netzen des Kantons, der Region oder der Gemeinden. Letzteres gilt insbesondere für Fussverkehrsmassnahmen, die auf kommunalen Fusswegnetzplanungen basieren sollen. Diese Netze sind für die entsprechende Teilstrategie nachvollziehbar aufzubereiten. Weitere Grundlagen von Verkehrsmassnahmen sind etwa Korridorstudien, die Schwachstellenanalysen der Ortsdurchfahrten der TBA-OIK, die Unfallschwerpunkte oder die systematische Überprüfung der Fussgängersteifen auf Kantonsstrassen, deren Sanierung teilweise grössere Investitionen nach sich ziehen. Grundlagen können zudem der Strassennetzplan, IRK-Strasse, Sachplan Veloverkehr, Massnahmenplan zur Luftreinhaltung (MPL 2015/30) sowie Masterpläne oder Massnahmenplanungen der Gemeinden etc. sein. Damit der Bund den roten Faden erkennen kann, sind für das Agglomerationsprogramm auch vorhandene Grundlagen und Karten in die entsprechenden Bausteine zu integrieren (gemäss RAP).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das übergeordnete Strassennetz bestehend aus Nationalstrassen, Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen hat der Kanton mit dem Strassennetzplan (SNP) festgelegt und Neueinrichtungen (Eigentümerwechsel) beschlossen, eröffnet und teilweise bereits vollzogen. Der aktuelle Stand ist auf der Karte "Strassennetz" im Geoportal jederzeit ersichtlich. Es ist daher nicht mehr nötig, dass die Regionen ein "Basisnetz Strasse" festlegen; diese eigenen Basisnetze sind mit dem RGSK 2021 aufzuheben. Bei ausgewiesenem und begründetem Bedarf können die Regionen im Rahmen der RGSK-Vorprüfung Anträge für Mutationen am übergeordneten Strassennetz stellen.

Die Regionen sollen mit dem RGSK 2021 die MIV-Massnahmen vollständig überprüfen und mit den Instrumenten des Kantons (SNP, IRK-Strasse 2018 - 21) sowie den Finanzplanungen der Oberingenieurkreise (TBA-OIK) und der Gemeinden (z. B. für Verkehrsberuhigungen

wie Tempo-30-Zonen etc.) abstimmen. Die kantonalen Vorgaben zum Umweltschutz (u. a. Massnahmenplan zur Luftreinhaltung) sind bei der Überprüfung zu berücksichtigen.

Langsamverkehr (LV)

Um sicherzustellen, dass Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs am richtigen Ort und damit werthaltig realisiert werden, sind sie auf Basis entsprechender Netzplanungen zu konzipieren. Mit dem Sachplan Veloverkehr (SVV) hat der Kanton die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion 2014 festgelegt. Abgesehen von wenigen Bergtälern ist aber das kantonale Netz für den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr (bestehend aus nationalen und regionalen Velolandrouten von SchweizMobil) nicht ausreichend. Es ist mit regionalen und insbesondere im Agglomerationsperimeter auch mit kommunalen Velonetzplanungen zu verdichten.

Die Regionen sind zudem aufgerufen, in noch nicht bearbeiteten Korridoren gemäss SVV die Routen mit kantonaler Netzfunktion sowie die zur Realisierung nötigen Massnahmen nach Möglichkeit mit den RGSK 2021 festzulegen und zu priorisieren (siehe Auftrag LV 2).

Die Regionen prüfen im Rahmen der RGSK 2021 den Massnahmenbedarf zur Schliessung auch der übrigen Netzlücken gemäss Anhang 1 SVV. Das TBA stellt dazu eine Übersicht zur Verfügung, in der der aktuelle Stand ersichtlich ist (Erfolgskontrolle SVV).

Regionen ohne eigene Velonetzplanung sollen diese Planungslücke spätestens bis 2023 schliessen, damit sich ihre LV-Massnahmenplanung im übernächsten RGSK 2025 darauf stützen kann. Regionen mit Velonetzplanungen sollen diese ebenfalls bis 2023 auf den gesamten Regionsperimeter ausdehnen und auf den SVV sowie soweit vorhanden auf kommunale Planungen abstimmen. Im Velofreizeitverkehr sind die Regionen zuständig für die Weiterentwicklung der lokalen Velolandrouten und aller Mountainbike-Routen von SchweizMobil. Sie können diese Aufgaben soweit zweckmässig an Gemeinden oder touristische Organisationen delegieren.

Die Regionen berücksichtigen den Massnahmenbedarf gemäss kommunalen Velo- und Fusswegnetzplanungen soweit zweckmässig. Die Planung der Fusswegnetze ist alleinige Sache der Gemeinden. Die gemäss Art. 61 Abs. 2 Strassenverordnung nötigen Pläne, welche die Gemeinden im Rahmen der Ortsplanung erlassen, sollen im Laufe der Zeit insbesondere in den Agglomerationen flächendeckend vorliegen. Die Regionen können die Gemeinden unterstützen, indem sie den Stand der kommunalen Fusswegnetzplanungen (Datum falls bereits eine vorhanden ist, Jahr der geplanten Erarbeitung oder Anpassung etc.) in einem Massnahmenblatt dokumentieren und die Gemeinden auf verfügbare Grundlagen wie die Arbeitshilfe Fusswegnetzplanung (TBA, AGR 2017) oder die Erhebung der Schulwege in den Gemeinden (TBA 2013, 2017 ergänzt für den OIK II) hinweisen. Gestützt auf vorhandene kommunale Fusswegnetzplanungen und Massnahmenplanungen der Gemeinden können die Regionen im AP-Perimeter Fussverkehrsnetze darstellen und Fussverkehrsmassnahmen festlegen, damit diese von Bundes- und Kantonsbeiträgen profitieren und zu einer positiven Wirkung der Agglomerationsprogramme beitragen.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Entwicklung der nationalen und regionalen Bahninfrastruktur wird über das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) auf Bundesebene festgelegt. Dabei werden Infrastrukturausbauten definiert und ein damit mögliches und angestrebtes Bahnangebot definiert, welches in den nächsten 5 bis 20 Jahren realisiert werden soll.

Bei regionalen Bahnlinien wird die längerfristige Entwicklung somit vom Bund festgelegt und ist entsprechend zu übernehmen. Weitergehende Entwicklungen, welche aus regionaler Sicht anzustreben sind, können über das RGSK oder über das regionale Angebotskonzept ÖV beim Kanton eingegeben werden.

Kombinierte Mobilität (KM)

Die Standorte für beitragsberechtigten Park- und Bike-and-ride-Anlagen sowie Velostationen sind im Strassennetzplan (SNP) festgelegt. Gestützt darauf sollen die Regionen eigene Konzepte erstellen und vor allem nötige Massnahmen in Massnahmenpakete aufnehmen. Dies ist die Voraussetzung für Bundes- und Kantonsbeiträge, macht aber auch ausserhalb der Agglomerationsperimeter Sinn, da auch dort gestützt auf Art. 61 SG Kantonsbeiträge zur Verfügung stehen. Gestützt auf die Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität (TBA 2017) sind dabei auch Plätze für das Bringen und Abholen von Fahrgästen (Kiss-and-Ride) sowie für Bike- und Car-sharing beitragsberechtigten. Gemäss den Erläuterungen zu den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr (RRB Nr. 1232/2016) teilen sich in der Regel die Gemeinden und die Transportunternehmen die nach Abzug der Bundes- und Kantonsbeiträgen verbleibenden Investitionskosten.

7 Inhaltliche Anforderungen

7.1 Ausgangslage

Art. 98a Abs. 3 BauG: Der Regierungsrat legt nach Anhörung der Regionalkonferenzen zeitliche und inhaltliche Vorgaben für die Erarbeitung der RGSK fest. Er stützt sich dabei insbesondere auf die kantonale Richtplanung. Die Vorgaben umfassen namentlich die Grundsätze und Schwerpunkte für die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die verkehrsentensiven Vorhaben und die Erschliessungsqualitäten mit dem öffentlichen Verkehr.

Daneben bilden die kantonalen Sachpläne und Konzepte Grundlagen für die RGSK: Zur Ausgangslage zählen insbesondere die Netznutzungspläne⁷ des Bundes für den schienengebundenen Regional- und Fernverkehr, das vom Kanton mit dem Strassennetzplan (SNP) vorgegebene übergeordnete Strassennetz (Nationalstrassen, Kantonsstrassen, wichtige Gemeindestrassen), die Anlagen der kombinierten Mobilität gemäss SNP (P+R, B+R und Velostationen) sowie die mit dem Sachplan Veloverkehr (SVV) definierten Veloalltags- und -freizeitrouen mit kantonaler Netzfunktion inkl. den Netzlücken gemäss Anhang 1 SVV. Ferner auch die lokalen Velolandrouen sowie die Mountainbike-Rouen von SchweizMobil, für deren Überprüfung und Optimierung die Regionen zuständig sind. Dies sind die Velofreizeitrouen mit regionaler Netzfunktion. Gegebenenfalls bilden auch kommunale Velonetzplanungen sowie die Erhebung der Schulwege unter den Gemeinden (TBA 2013 und 2017) Grundlagen für eine regionale Planung des Veloalltagsnetzes.

Für die Erarbeitung der RGSK in den Jahren 2012 und 2016 hat der Kanton Vorgaben (Vollzugs- und Prüfungsaufträge) erstellt, die sicherstellen, dass die für die angestrebte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung notwendigen Inhalte für den Kanton Bern flächendeckend vorliegen. Die Regionalkonferenzen, respektive Planungsregionen haben mit der Erarbeitung der RGSK der Jahre 2012 und 2016 den Grundstein für die regionale Abstimmung von Verkehr und Siedlung gelegt und diese – regionsspezifisch in unterschiedlicher Tiefe – mit weiteren Inhalten (Natur, Landschaft, Tourismus, etc.) angereichert.

⁷ Netznutzungspläne legen das Bahnangebot in der Regelstunde für die kommenden 6 Jahre fest. Sie sind über die Homepage des BAV verfügbar.

7.2 Übersicht über die zu behandelnden Inhalte RGSK 2021

Kürzel	Inhalte RGSK 2021	Biel/Bienne-Seeland	Jura bernois	Oberaargau	Emmental	Bern-Mittelland	Thun-Oberland West	Oberland-Ost
-	Aufträge gemäss Genehmigungsverfügung RGSK 2. Generation	X	X	X	X	X	X	X
-	Erkenntnisse / Pendenzen aus dem Prüfbericht zum AP 3. Generation	X		X	X	X	X	
S	Siedlung, Landschaft und Tourismus: 1. Regionale VIV-Standorte festlegen 2. Siedlungsentwicklung und FFF abstimmen	X O		X O	X O	X O	X O	O O
ÖV	Öffentlicher Verkehr: 1. Mittel- bis langfristige Entwicklung des lokalen und regionalen ÖV-Angebots und der Erschliessungsqualität im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung aufzeigen 2. Schwachstellenanalyse strassengebundener ÖV und nötigenfalls entsprechende Massnahmen überprüfen	X O	X O	X O	X O	X O	X O	X O
MIV	Motorisierter Individualverkehr (MIV): 1. Regionale Strassennetze abstimmen auf SNP, resp. übergeordnetes Strassennetz gemäss SNP als Ausgangslage übernehmen 2. Unfallschwerpunkte gemäss TBA-Vorgaben in Massnahmenblatt aufnehmen, den Sanierungsstand nachführen oder ggf. auf separate Massnahmen verweisen, mit denen sie saniert werden 3. Kantonsmassnahmen mit den kantonalen Instrumenten abstimmen und mit den TBA-OIK bereinigen 4. Gemeindemassnahmen aktualisieren und bereinigen	X X X X	O X X X	O X X X	O X X X	X X X X	O X X X	O X X X
LV	Langsamverkehr (LV): 1. Regionale Velonetzplanung erstellen oder überarbeiten (Alltags- und Freizeitverkehr) 2. In den Korridoren gemäss Sachplan Veloverkehr Routen mit kantonaler Netzfunktion festlegen und nötige Massnahmen ableiten 3. LV-Massnahmenplanung inkl. Schliessen von Netzlücken gemäss Sachplan Veloverkehr bereinigen 4. Stand kommunaler Fusswegnetzplanungen dokumentieren und im AP-Perimeter Fussverkehrsmassnahmen ableiten	X X O	O O O	X O O	O O O	O X O	X X O	X O O
VM KM NM	Verkehrsmanagement (VM), Kombinierte Mobilität (KM), Nachfrageorientierte Massnahmen (NM): 1. Verkehrsmanagementmassnahmen aktualisieren 2. Park- und Bike-and-Ride-Konzept erstellen oder aktualisieren und insb. im AP-Perimeter Massnahmen ableiten 3. Vorplätze und Zugangswege zu Bahnstationen überprüfen und insb. im AP-Perimeter Massnahmen festlegen 4. Nachfrageorientierte Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens definieren	X X O O		O O O O		X O O O	O O O O	O O O O

X = Kantonale Vorgabe (Pflicht) / O = Überprüfung bei ausgewiesenem regionalen Bedarf

7.3 Präzisierung der zu behandelnden Inhalte

7.3.1 Siedlung, Landschaft und Tourismus

a) Ausgangslage

Mit dem 2014 revidierten Raumplanungsgesetz und dem kantonalen Richtplan 2030 liegen die wesentlichen raumplanerischen Rahmenbedingungen vor, welche bereits für die RGSK 2016 verwendet werden konnten.

In den RGSK 2016 wurden in allen Regionen die aus Sicht Siedlung zentralen Inhalte „Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte“ sowie „Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete“ festgelegt. Damit sind die Hotspots der künftigen Siedlungsentwicklung in den bereits bestehenden Bauzonen grösstenteils bekannt – die Regionen und die Gemeinden sind angehalten, im Sinne einer Daueraufgabe die vorgesehene Realisierung der entsprechenden Gebiete in die Wege zu leiten.

Da der kantonale Richtplan 2030 das Siedlungsgebiet nur quantitativ festlegt, müssen die Regionen in ihren RGSK die konkreten räumlichen Erweiterungen von Siedlungsgebieten bezeichnen. Die Regionen haben diese überkommunale Abstimmung möglicher Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung übernommen: In den Regionen Bern-Mittelland, Thun-Oberland West und seeland.biel/bienne konnte eine überblickbare Anzahl von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten mit dem Koordinationsstand Festsetzung genehmigt werden. Allfällige grössere Neueinzonungen in diesen Regionen werden sich auf die festgelegten Gebiete beschränken. In den übrigen Regionen wurden Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit Koordinationsständen Vororientierung und Zwischenergebnis bezeichnet.

Im Bereich Landschaft wurden von den Regionen in den letzten Jahren (im Rahmen der Erarbeitung der RGSK oder losgelöst in eigenständigen Planungen) erfreulicherweise zahlreiche planerische Lücken geschlossen. Noch bestehende Lücken müssen – gestützt auf den jeweiligen Genehmigungsbericht RGSK 2. Generation des Kantons – nun geschlossen werden.

Im Bereich Tourismus konnten in den beiden betroffenen Regionen Thun-Oberland West und Oberland-Ost – gestützt auf das jeweilige räumliche touristische Entwicklungskonzept RTEK – aus raumplanerischer Sicht wichtige Tourismusthemen behördenverbindlich verankert werden.

Mit der per 1. April 2017 in Kraft gesetzten Baugesetzrevision sowie den Bestimmungen der zugehörigen Bauverordnung kommen den RGSK – unter den Aspekten „notwendige überkommunale Abstimmung“ und „Kulturlandschutz“ – eine noch grössere Bedeutung zu. Allfällige grössere Einzonungen bedingen zwingend einen Eintrag im RGSK. Bei der Beanspruchung von Fruchfolgefleichen (FFF) muss gemäss Art. 11f BauV zudem u. a. das wichtige kantonale Ziel erfüllt sein. Dieses sieht für die Siedlungserweiterung zwingend eine Verankerung im kantonalen ESP-Programm oder in den „als Festsetzung genehmigten Vorranggebieten Siedlungserweiterung gemäss RGSK“ vor.

b) Zusammenspiel mit kantonalem Richtplan 2030

Mit den RGSK können die Regionen beim Kanton prioritäre Siedlungsgebiete Wohnen (MB A_08) oder kantonale ViV (MB B_01) beantragen. Im Rahmen der kantonalen RGSK-Synthese werden aus kantonaler Sicht prioritäre Gebiete und Inhalte ermittelt. Diese werden danach in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

c) Präzisierung der Aufträge im Bereich Siedlung, Landschaft und Tourismus

Da die wesentlichen Elemente aus dem Bereich Siedlung in den RGSK 2016 erarbeitet wurden, obliegt es den Regionen, ob sie ihre regionalen Inhalte im Bereich Siedlung, Landschaft und Tourismus anpassen oder weiterentwickeln wollen. Sieht eine Region im Rahmen des RGSK 2021 keinen Handlungsbedarf, die Massnahmen und Inhalte zu aktualisieren oder weiterzuentwickeln, kann auf eine entsprechende Überarbeitung des RGSK 2016 verzichtet werden. Die Inhalte Siedlung und Landschaft sind in diesem Fall 1:1 in das RGSK 2021 zu übernehmen. Ausgenommen davon sind allfällige Genehmigungsvorbehalte aus den RGSK 2016 sowie der Auftrag Siedlung 1 „Verkehrsintensive Vorhaben ViV bezeichnen“, welche umzusetzen sind. Zudem sind die Anforderungen des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme V+S 4. Generation in den Bereichen Siedlung und Landschaft zwingend zu erfüllen.

Siedlung 1: Regionale ViV-Standorte festlegen

Gemäss Auftrag des kantonalen Richtplans (Massnahmenblatt B_01) sollen in den RGSK 2021 die bestehenden ViV-Standorte sowie neue ViV-Standorte bezeichnet werden. Bestehende regionale (und kantonale) ViV-Standorte sind zumindest als Ausgangslage (inklusive der bestehenden rechtsgültigen Fahrtenobergrenze) darzustellen. Die Regionen können zusätzlich bei regionalen Standorten auch die Perimeter der ViV ins RGSK aufnehmen.

Wesentliche Änderungen an bestehenden ViV sowie die Planung neuer ViV kann nur an Standorten erfolgen, die im RGSK aufgeführt sind. Falls wesentliche Änderungen vorgesehen sind oder neue Standorte bezeichnet werden sollen, muss dies gestützt auf die Vollzugshilfe ViV (AGR 2017) und unter Berücksichtigung der Vorgaben in den RGSK 2016 erfolgen.

Kommentar: Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) wie bspw. Detailhandelseinrichtungen und Freizeitzentren haben meist grössere Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen, auf die Wohnqualität im umliegenden Siedlungsgebiet sowie auf die Umwelt (Lärm, Luftverschmutzung). 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). Der Richtplan des Kantons Bern zeigt im Massnahmenblatt B_01, wie diese raumplanerische Einordnung erfolgen soll. Der regionalen Ebene kommt dabei eine wichtige Rolle zu. So sind ViV, also Vorhaben welche 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag erzeugen, nur an Standorten zugelassen, die in den regionalen Richtplänen (RGSK) oder im kantonalen Richtplan dafür bezeichnet sind. ViV-Standorte mit mehr als 5'000 Fahrten pro Tag sind im kantonalen Richtplan zu bezeichnen (Art. 91b BauV, Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans), ViV-Standorte für 2'000 bis und mit 5'000 Fahrten sind in

den RGSK zu bezeichnen. Ausserhalb der bezeichneten Standorte sind keine ViV realisierbar.

Für bestehende ViV gilt die baurechtliche Bestandsgarantie, sie sind aber im RGSK als Ausgangslage (inkl. der bestehenden rechtsgültigen Fahrtenobergrenze) zu bezeichnen. Bei Bedarf können die Regionen zusätzlich auch die Perimeter für die entsprechenden ViV ins RGSK aufnehmen. Dies auch deshalb, weil die ViV bei der Planung benachbarter Anlagen berücksichtigt werden müssen.

Ein neues ViV bzw. eine wesentliche Änderung eines bestehenden ViV über die Vorgaben der rechtskräftigen UeO / Baubewilligung hinaus setzt voraus, dass der Standort gemäss den neuen Anforderungen überprüft und entsprechend im RGSK (neu) festgesetzt wird. Eine zentrale Aufgabe bei dieser Überprüfung ist die Abklärung der Verträglichkeit mit der regionalen Siedlungs- und Verkehrsplanung und den Vorgaben des Umweltrechts. Um diese Verträglichkeit zu gewährleisten, ist gemäss dem kantonalen Richtplan für jeden regionalen ViV-Standort eine standortgebundene Obergrenze der zulässigen Fahrten (durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV) festzulegen. Ein neues bzw. eine wesentliche Änderung eines bestehenden ViV kann auf Stufe Nutzungsplanung und Baubewilligung erst genehmigt werden, wenn eine solche Fahrtenobergrenze im RGSK festgesetzt und somit die erforderliche Koordination abgeschlossen ist.

Bei regionalem Bedarf soll im RGSK 2021 folgender Inhalt behandelt werden:

Siedlung 2: Vorranggebiete Siedlungserweiterung weiterentwickeln und – falls nötig – mit Fruchtfolgeflächen (FFF) abstimmen

- Die im RGSK 2016 bezeichneten Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten mit den Koordinationsständen Vororientierung und Zwischenergebnis können – gestützt auf eine räumliche Interessenabwägung – zum Koordinationsstand Festsetzung weiterentwickelt werden.

- Bei Bedarf können von den Regionen zudem Vorranggebiete Siedlungserweiterung für weitere Nutzungen (z. B. Sport, Freizeit, Tourismus, öffentliche Nutzungen) bezeichnet werden.

- Wenn die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Fruchtfolgeflächen FFF tangieren, gelten speziell zu erfüllende Anforderungen.

Kriterien:

Bei den Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten handelt es sich um potenzielle Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, welche in Bezug auf die Lage und Erschliessung ähnlich gute Eignungen aufweisen wie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, aber noch nicht als Bauzone ausgeschieden sind. Mit der Bezeichnung von Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung werden die Standortgemeinden angehalten, bei allfälligem Einzonungsbedarf und -willen, diese Standorte prioritär zu fördern, indem sie auf der politischen und planerischen Ebene Einfluss nehmen.

Für die Bezeichnung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten gelten folgende Kriterien:

- Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten liegen in der Regel in Gebieten der Zentrumsstufe 1 bis 4, respektive in den Raumtypen „Urbane Kerngemeinden“ sowie „Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen“ gemäss kantonalem Richtplan.
- Sie weisen eine Mindestgrösse von 1 ha auf. In begründeten Einzelfällen kann von der Mindestgrösse abgewichen werden. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, welche von der Mindestgrösse abweichen, sind entsprechend zu bezeichnen und einer speziellen Kategorie (z. B. Ländliches Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten) zuzuweisen.
- Angestrebt wird grundsätzlich eine hohe Dichte gemäss Vorgaben des kantonalen Richtplans, respektive der kantonalen Bauverordnung. Es ist den Regionen überlassen, gegebenenfalls strengere Anforderungen an einzelne Vorranggebiete Siedlungserweiterung festzulegen, welche Bezug nehmen auf das bauliche Umfeld, die Lage und Zentralität der Standortgemeinde.
- Erforderlich ist eine gute ÖV-Erschliessung (i. d. R. Minimum EGK D) gemäss Vorgaben des kantonalen Richtplans, respektive der kantonalen Bauverordnung sowie eine gute Einbindung in das übergeordnete ÖV- und Langsamverkehrsnetz. Wird eine gute ÖV-Erschliessung angestrebt, welche aber noch nicht vorhanden ist, ist das entsprechende Gebiet als „Gebiet mit ÖV-Verbesserung“ festzulegen und sind die entsprechenden Massnahmen im RGSK aufzuzeigen.
- In Bezug auf die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr sind die Auswirkungen von vorgesehenen Siedlungserweiterungen auf die Verkehrsnetze und auf die Umwelt (u. a. Luftverschmutzung) zu prüfen. Falls diese verkehrstechnische und/oder bauliche Massnahmen bedingen, so sind die entsprechenden Massnahmen im RGSK aufzuzeigen.

Für die Bezeichnung von weiteren Vorranggebieten Siedlungserweiterung (z. B. Sport und Freizeit, Tourismus, öffentliche Nutzungen) gelten sinngemäss dieselben Vorgaben an Lage, Erschliessung etc. wie beim Zweck Wohnen und Arbeiten.

Um Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung festlegen zu können, ist eine stufengerechte Interessenabwägung notwendig. Für diese Interessenabwägung sind all diejenigen Aspekte und Inhalte einzubeziehen, welche aus übergeordneter Sicht für die Beurteilung einer späteren Einzoning relevant sind. So ist für jedes Vorranggebiet der Koordinationsstand unter Berücksichtigung der stufengerechten Interessenabwägung zu bestimmen und im Massnahmenblatt aufzuführen. Dazu ist offenzulegen, welche räumlichen Konflikte zu bereinigen sind, um zum Koordinationsstand Festsetzung zu gelangen.

Die folgenden Minimalanforderungen sind für die einzelnen Koordinationsstände zu erfüllen:

Kriterien	Koordinationsstand		
	Vororientierung „Idee“	Zwischenergebnis „Einigkeit über Vorgehen vorhanden“	Festsetzung „Erfolgte räumliche Interessenabwägung“
Perimeter und Fläche	Fakultativ	Zwingend	Zwingend
ÖV-Erschliessungsgüte EGK	Wenn nötig, Hinweis auf fehlende EGK	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Bei Kulturland / FFF gemäss BauV Art. 11d: EGK D für Wohnen und Arbeiten; EGK F für übrigen Bauzonen mit erheblichem Publikumsverkehr Bei Nichtkulturland gemäss kant. Richtplan A_01 und A_05: Wohnen EGK D, Arbeit EGK D / F
MIV	Fakultativ	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Kapazitätsnachweis Strasse ⁸ Einhaltung der lokalen Belastbarkeiten (Luft) ⁹
LV-Erschliessung	Fakultativ	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Gute Erreichbarkeit ¹⁰
Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze (ÖV und LV)	Fakultativ	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Nachweis erbracht
Störfallvorsorge	Fakultativ	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung ¹¹
Naturgefahren	Hinweis auf Konflikt	Wenn nötig, Massnahmen aufgezeigt	Gemäss Art. 6 BauG und AHOP von 2009
Schutzgebiete und Inventare: - BLN - Regionale Naturschutzgebiete - kommunale Schutzgebiete - Archäologie - etc.	Hinweis auf Konflikt	Hinweis auf Konflikte und Aufführen der noch zu erfolgenden Tätigkeiten	Interessenabwägung
Ortsbildschutz / ISOS	Fakultativ	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung
Verfügbarkeit	Hinweis auf Eigentümer	Hinweis auf Eigentümer	Nachweis vorhanden

⁸ Ggf. Massnahmen mit Strasseneigentümer geregelt. Die Realisierung gewisser Vorranggebiete ist nur unter der Bedingung möglich, dass nötige Verkehrsmassnahmen umgesetzt werden oder der Nachweis erbracht wird, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur das zusätzliche Verkehrsaufkommen bewältigen kann.

⁹ Prüfen der lokalen Belastbarkeiten von Strassen aus Sicht der Luftreinhaltung (gemäss beco Arbeitshilfe „Bestimmung der lokalen Belastbarkeiten“, kann auf der Website VOL heruntergeladen werden). Der Anwendungsbereich betrifft die Zentren Bern, Biel und Thun sowie die umliegenden urbanen Kerngebiete gemäss Arbeitshilfe. Bei Überschreitungen sind Massnahmen zur Einhaltung der lokalen Belastbarkeiten zu prüfen und aufzuzeigen. (Massnahmen V2 und V3 des Massnahmenplans zur Luftreinhaltung 2015/2030).

¹⁰ Veloverkehrsanlagen sind sicher, kohärent, direkt und komfortabel (Bst. B SN 640 060). Fussverkehrsanlagen sind attraktiv, hindernisfrei, sicher und im Netz integriert (Bst. D SN 640 070).

¹¹ Gemäss AHOP Störfallvorsorge von 2018.

Kriterien	Koordinationsstand		
	Vororientierung „Idee“	Zwischenergebnis „Einigkeit über Vorgehen vorhanden“	Festsetzung „Erfolgte räumliche Interessenabwägung“
Kulturland und Fruchtfolgeflächen FFF	Hinweis auf Konflikt	Hinweis auf Konflikt	Interessenabwägung und Nachweis Alternativstandorte gemäss Art. 8a und 8b BauG *

* Neben der stufengerechten Interessenabwägung der einzelnen Gebiete aus regionaler Sicht ist insbesondere dem Schutz des Kulturlandes und der Fruchtfolgeflächen (FFF) Rechnung zu tragen: Eine Beanspruchung von Flächen aus dem kantonalen FFF-Inventar gemäss kantonalem Richtplan bedingen zwingend die Nachweise der übergeordneten Interessen (kantonal oder regional), der fehlenden Alternativen von Flächen ohne Beanspruchung von FFF sowie eines Bedarfsnachweises. (Dieser Bedarfsnachweis muss auf Stufe RGSK aber nicht zwingend der 15-jährige Wohnbaulandbedarf sein; aber eine stufengerechte Bedarfsbeurteilung auf regionaler Ebene muss erfolgen). Im Anhang 9.1 werden diese Anforderungen präzisiert.

7.3.2 Öffentlicher Verkehr

a) Ausgangslage

Das mittelfristige Angebot des öffentlichen Verkehrs wird mit dem **Angebotsbeschluss** durch den Grossen Rat festgelegt. Als Grundlage für den Angebotsbeschluss dient das **kantonale Angebotskonzept**, welches eine Synthese der regionalen Angebotskonzepte darstellt. Letztere enthalten bei zahlreichen Korridoren genauere Angaben zur Angebotsgestaltung. Das kantonale Angebotskonzept 2018-2021 wurde nach dem Grossratsbeschluss aktualisiert und ist wie der Angebotsbeschluss 2018-21 auf der Website des AÖV verfügbar.

Angebote im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr werden ausgehend vom Angebot der übergeordneten Linien (Fernverkehr) erarbeitet. Für die Periode 2022-25 kann beim Fernverkehr grundsätzlich vom heutigen Angebot ausgegangen werden. Eine Ausnahme bildet voraussichtlich die Direktverbindung Interlaken-Zürich Flughafen, die ab Dezember 2022 im Zweistundentakt angeboten wird.

Mit dem FABI-Beschluss vom Februar 2014 (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) ist der Bund zuständig für die Finanzierung der regionalen Bahninfrastruktur. Die Kantone beantragen beim Bund im Rahmen der STEP-Ausbauschritte, auf der Basis von überregionalen Planungen, neue längerfristig angestrebte und begründete Angebote und beteiligen sich mit einem gebundenen Beitrag an den Infrastrukturinvestitionen.

b) Zusammenspiel und Abgrenzung der Planungsinstrumente

Im Bereich der Planung des öffentlichen Verkehrs stellen die unterschiedlichen Instrumente jeweils auch unterschiedliche Ansprüche und Anforderungen bezüglich der zu erfüllenden Inhalte und der Bearbeitungstiefe. Es gilt, diese unterschiedlichen Instrumente aufeinander abzustimmen und klar zu unterscheiden, welche Arbeitsschritte wo zu erfüllen sind.

Infrastrukturmassnahmen und Angebotsverbesserungen beim nationalen und regionalen Schienenverkehr werden im Rahmen des **strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Bahninfrastruktur** des Bundes definiert und bilden die langfristige ÖV-Planung bei der Bahn ab. Diese langfristige Planung erfolgt mit der kantonalen Eingabe im STEP, welche im kantonalen Angebotskonzept (siehe Kapitel 3) erläutert wird. Dabei liegt der Fokus insbesondere auf der langfristigen Entwicklung der Bahn. Im Jahr 2019 wird der STEP Ausbauschnitt 2030/35 beschlossen. Neue Bahninfrastrukturen im Regionalverkehr, die im Rahmen des RGSK 2021 definiert werden, können frühestens im nächsten Ausbauschnitt durch das BAV beschlossen werden.¹²

Das Instrument der **regionalen Angebotskonzepte (RAK)** beinhaltet das vorgesehene ÖV-Angebot mit Anträgen zur mittelfristigen Entwicklung von Konzeptanpassungen (Linien, Linieneinführungen, Haltestellen etc.) und Angebotserweiterungen (Betriebszeiten, Takt etc.) im Orts- und Regionalverkehr.

Infrastrukturmassnahmen, welche der Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen im öffentlichen Verkehr nach den Vorgaben des Bundesgesetzes BehiG dienen, sind nicht im Rahmen der RGSK einzubringen, werden aber wenn möglich koordiniert mit RGSK-Massnahmen im nahen Umfeld umgesetzt.

Im RGSK wird über die Stärken-Schwächen-Analyse des Ist-Zustands und des Zustands 2030 der Handlungsbedarf beim ÖV-Angebot eruiert. Dabei ist jedoch **nur der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Erschliessungsqualität aufgrund der geplanten Siedlungsentwicklung zu bearbeiten**. Dies bezieht sich sowohl auf Angebots- wie auch auf Infrastrukturmassnahmen im Orts- und Regionalverkehr. Punktuelle Angebotsanpassungen sowie die Umsetzung von ÖV-Konzepten im mittelfristigen Horizont zur Optimierung der bestehenden ÖV-Erschliessung sind nur dann Thema der RGSK, wenn ein unmittelbarer Bezug zur Siedlungsentwicklung besteht.

Inhalte der RGSK sollen in die Erarbeitung der regionalen Angebotskonzepte (RAK) einfließen. Umgekehrt werden aber die Angebotsverbesserungen, welche bereits im regionalen Angebotskonzept enthalten sind, im RGSK *nicht* als Massnahmen (in den Massnahmenblättern) aufgeführt. Sofern Inhalte des regionalen Angebotskonzeptes in Verbindung mit der Erschliessung von Siedlungsentwicklungsgebieten stehen, muss jedoch deren Abhängigkeit bzw. Wirkung im erläuternden Text aufgezeigt werden (Stichwort: Abstimmung Siedlung und Gesamtverkehr).

Gemäss RAP des Bundes ist im Agglomerationsprogramm, nicht aber im RGSK, ein Teilkonzept ÖV darzustellen, welches sich sinnvollerweise auf das RAK abstützt. Da die Umsetzung von ÖV-Massnahmen im Zuständigkeitsbereich des Kantons liegt, ist es für die Glaubwürdigkeit des AP wesentlich, dass für den A- und den B-Horizont nur Massnahmen aufgeführt werden, bei welchen eine Umsetzung durch den Kanton geplant ist.

¹² Unter der Annahme, dass bereits fünf Jahre nach dem Beschluss des STEP Ausbauschnittes 2030/35 wieder ein Ausbauschnitt beschlossen wird, könnten kleinere lokale Massnahmen aus dem RGSK 2021 frühestens ab 2025 gebaut werden.

c) Präzisierung der Aufträge im Bereich ÖV

Folgende Inhalte sollen im RGSK/AP bearbeitet werden, sofern sie in Zusammenhang mit Siedlungsentwicklungsgebieten stehen:

- Neue Bahnhaltstellen und Ausbau von Bahnhaltstellen im Orts- und Regionalverkehr
 - ⇒ Handlungsbedarf durch Region im RGSK/AP festgestellt oder durch den Kanton in das RGSK/AP eingebracht, anschliessend Konkretisierung durch Kanton und Transportunternehmung und Eingabe im nächsten STEP Ausbauschnitt (2040/45)
- Neue Buserschliessungen und planerische Gesamtsicht Busangebot
 - ⇒ Handlungsbedarf und Entwicklung erster Lösungen im RGSK/AP, anschliessend Konkretisierung und Antrag im regionalen Angebotskonzept (RAK)
- Angebotsverbesserungen Bahn (Orts- und Regionalverkehr) zur Erreichung einer besseren Erschliessungsqualität
 - ⇒ Handlungsbedarf durch Region im RGSK/AP festgestellt, anschliessend Konkretisierung und Antrag im regionalen Angebotskonzept (RAK)

Zusätzlich können in den RGSK/AP folgende ÖV-Inhalte bearbeitet werden:

- Anpassung von bestehenden oder neuen Infrastrukturen im Orts- und Regionalverkehr
 - ⇒ Durch Bund und Transportunternehmungen geplant und über die Regionen in das RGSK eingebracht, Vorschläge durch Region denkbar

Die im RGSK 2021 zu behandelnden Inhalte sehen vorbehältlich der Weisungen des Bundes für die Agglomerationsprogramme folgendermassen aus:

ÖV 1: Mittel- bis langfristige Entwicklung des lokalen und regionalen ÖV-Angebots und der Erschliessungsqualität im Zusammenhang mit der angestrebten Siedlungsentwicklung aufzeigen

Für die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist die Bezeichnung von Gebieten, welche einen Handlungsbedarf ÖV aufweisen, von zentraler Bedeutung. Mit einer mittel- bis langfristigen Betrachtung sind die aufgrund der geplanten Siedlungsentwicklung notwendigen Angebotsverbesserungen im ÖV darzulegen.

Kommentar:

Im RGSK 2016 wurden von einzelnen Regionen die „Regionalen Vorhaben ÖV-Angebot“ sowie die „Gebiete mit Verbesserung ÖV-Erschliessungsgüte“ in den RGSK-Karten bezeichnet. Eine entsprechende Übersicht in allen Regionen ist – insbesondere auch im Hinblick auf die zu erstellenden Regionalen Angebotskonzepte ÖV und daraus abzuleitenden Massnahmen – für die Abstimmung V+S wichtig und daher zwingend. Insbesondere soll aufgezeigt werden, wo welche künftigen Innenentwicklungsvorhaben (Umstrukturierungen, Verdichtungen) und Betriebserweiterungen von einer verbesserten ÖV-Erschliessungsqualität abhängig sind, beispielsweise weil die minimale Güteklasse gemäss der Tabelle in Kapitel 7.3.1 nicht erreicht wird.

In Abgrenzung zum RAK, das sich mit der allgemeinen Entwicklung des ÖV-Angebots beschäftigt, liegt der Fokus im RGSK ausschliesslich auf Angebotsverbesserungen im Zusammenhang mit der im RGSK geplanten Siedlungsentwicklung. Das heisst, es geht um Fälle, wo aufgrund geplanter neuer Arbeitsplätze oder Wohnungen in einem Gebiet das heutige ÖV-Angebot nicht mehr ausreichend ist. Im RGSK ist der Bedarf nach einer Angebotsverbesserung zu begründen.¹³

ÖV 2: Schwachstellenanalyse strassengebundener ÖV überprüfen

Die Liste mit den Schwachstellen im strassengebundenen ÖV soll überprüft werden. Dort wo bisher noch keine entsprechenden Planungen vorliegen, entwickelt die Region in Abstimmung mit den Strasseneigentümern Lösungsansätze zur Behebung der Schwachstellen.

Kommentar: Die Liste mit der Schwachstellenanalyse im strassengebundenem ÖV aus dem RGSK 2012 wurde für das RGSK 2016 durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) aktualisiert. Im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2016 hat die Region in Zusammenarbeit mit dem Kanton die Schwachstellen geprüft und Massnahmen abgeleitet. Bei einer erneuten Überprüfung der Liste durch das AÖV wurde festgestellt, dass die meisten Schwachstellen behoben wurden oder die Behebung im Rahmen von Grossprojekten geplant ist. Bei einzelnen Schwachstellen erweist sich die Lösungsfindung aufgrund der Rahmenbedingungen (z. B. begrenzter Strassenraum, Strassennetz) als sehr schwierig bis unmöglich. Aus diesem Grund wurde darauf verzichtet, eine umfangreiche Aktualisierung der Schwachstellenliste für das RGSK 2021 durchzuführen. Die Region bzw. Regionalkonferenz ist deshalb aufgerufen, ihre bestehende Liste zu überprüfen und dort, wo noch keine entsprechenden Planungen vorliegen, in enger Abstimmung mit den Strasseneigentümern (bei Kantonsstrassen mit dem zuständigen TBA-OIK sowie der Fachstelle Verkehrsmanagement im TBA-DLZ, wenn Lichtsignalanlagen betroffen sind) Lösungen für die Schwachstellen des strassengebundenen ÖV zu entwickeln.

7.3.3 Motorisierter Individualverkehr

a) Ausgangslage

Zur Ausgangslage gehört insbesondere das vom Kanton mit dem Strassennetzplan (SNP) vorgegebene übergeordnete Strassennetz bestehend aus Nationalstrassen, Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen (aktueller Stand vgl. Karte Strassennetz auf dem kantonalen Geoportal) sowie die Strassenbauvorhaben des Bundes (Netzvollendung und Netzausbau gemäss dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse und dem STEP-Nationalstrasse). Damit müssen sich die Regionen nicht mehr beschäftigen, allenfalls vorhandene "Basisnetze Strasse" können aufgehoben werden. Bei ausgewiesenem Bedarf können die Regionen z. Hd. der RGSK-Vorprüfung Anträge für Mutationen am übergeordneten Strassennetz stellen.

¹³ Ein Beispiel hierfür wäre ein Busnetz im Gebiet Thun Nord, wo in den nächsten Jahren allein auf dem Baufeld B3 über 1'000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden.

Die kantonalen Strassenprojekte gemäss dem SNP und dem IRK-Strasse 2018-2021 sind in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Oberingenieurkreisen (TBA-OIK) und abgestimmt auf deren Finanzplanungen in die Massnahmeanteile der RGSK aufzunehmen. Bei Bedarf sind weitere Stellen (z. B. Umweltfachstellen) miteinzubeziehen. Jede Region definiert mit dem zuständigen TBA-OIK den Prozess, durch den dieser Austausch stattfindet.

Weitere Planungen und Konzepte des Kantons (Korridorstudien, Schwachstellenanalysen, Unfallschwerpunkte, systematische Analyse der Fussgängerstreifen, Massnahmenplan zur Luftreinhaltung etc.), der Regionen (RGSK, Sachplanungen, Korridorstudien etc.) und der Gemeinden (Verkehrsrichtpläne, Masterpläne, Massnahmenplanungen etc.) bilden ebenfalls Grundlagen für die regionalen Massnahmenplanungen.

b) Präzisierung der Aufträge im Bereich motorisierter Individualverkehr (MIV)

MIV 1: Übergeordnetes Strassennetz

Regionale Strassennetze abstimmen auf SNP, resp. übergeordnetes Strassennetz gemäss SNP in das Zukunftsbild und die Teilstrategien übernehmen.

Kommentar: Mit dem SNP hat der Kanton das übergeordnete Strassennetz definiert und die nötigen Eigentumsübertragungen von Gemeindestrassen an den Kanton und Kantonsstrassen an die Gemeinden beschlossen sowie jene Kantonsstrassen bezeichnet, die vom Bund übernommen werden. Die Karte "Strassennetz" im kantonalen Geoportal zeigt den aktuellen Stand der Eigentumsübertragungen auf. Regionale Planungen des Basisnetzes Strasse werden damit unnötig und sollen mit dem RGSK 2021 aufgegeben werden. Der SNP wird vom Kanton alle acht Jahre angepasst, bei ausgewiesenem Bedarf stellen die Regionen z. Hd. der RGSK-Vorprüfung Anträge zur Weiterentwicklung des übergeordneten Strassennetzes.

Ebenfalls berücksichtigen die Regionen die Netzvollendung des Nationalstrassennetzes und den Ausbau der Nationalstrassen gemäss dem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse des Bundes in der Ausgangslage, Massnahmenblätter dazu sind in den RGSK grundsätzlich nicht nötig.

MIV 2: Unfallschwerpunkte

Unfallschwerpunkte gemäss TBA-Vorgaben in Massnahmenblatt aufnehmen, den Sanierungsstand gemäss Black Spot Management (BSM) nachführen oder ggf. auf separate Massnahmen verweisen, mit denen die Unfallstellen saniert werden.

Kommentar: Das TBA-DLZ wird den Regionen wiederum die aktuellen Unfallschwerpunkte gemäss VSS-Norm auf National-, Kantons- und Gemeindestrassen zur Neuaufnahme in das entsprechende Massnahmenblatt liefern. Das TBA-DLZ meldet zudem den aktuellen Sanierungsstand der Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen zur Nachführung des Massnahmenblattes. Die Regionen erheben ggf. den Sanierungsstand der Unfallschwerpunkte auf Gemeindestrassen bei den Gemeinden und führen auch dies im Massnahmenblatt nach. Erfolgt die Sanierung der Unfallstellen nicht gemäss dem Black Spot Management (BSM)

sondern in separaten Projekten, soll auf die entsprechende RGSK-Massnahme verwiesen werden.

MIV 3: Kantonmassnahmen mit den kantonalen Instrumenten abstimmen und mit den TBA-OIK bereinigen

Kommentar: Die Regionen stellen in enger Absprache mit den Oberingenieurkreisen (TBA-OIK) und in Abstimmung mit deren Finanzplanungen sicher, dass kantonale Projekte entsprechend den kantonalen Instrumenten (KRP, SNP, IRK-Strasse, SVV und Massnahmenplan zur Luftreinhaltung) in die RGSK – und damit auch als Massnahmen in die AP einfließen. Im Hinblick auf pauschale Bundesbeiträge an AP-Massnahmen sind insbesondere kleinere und mittlere Projekte bis 5 Mio. CHF thematisch und falls zweckmässig teilregional in Pakete zusammenzufassen (z. B. Sanierungen von Ortsdurchfahrten) und für die einzelnen Teilmassnahmen die benötigten Attribute inkl. Leistungseinheiten (Quadratmeter etc.) auszuweisen. Grössere Projekte sind weiterhin als Einzelmassnahmen zu behandeln und ausreichend zu beschreiben und zu begründen.

Neue Grossmassnahmen auf Kantonsstrassen, wie insbesondere neue Umfahrungsstrassen, die sich nicht auf die kantonalen Instrumente (KRP, SNP, IRK-Strasse und SVV) stützen, sind von den Regionen nur in Ausnahmefällen und nur bei ausgewiesenem gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis, hoher Wirksamkeit und in Absprache mit dem zuständigen TBA-OIK z. Hd. der RGSK-Vorprüfung für den B-Horizont vorzuschlagen. Ihre Aufnahme in den A-Horizont setzt zuvor die Aufnahme in das kantonale Instrumentarium voraus und ist daher frühestens mit dem RGSK 2025 möglich.

MIV 4: Gemeindemassnahmen aktualisieren und bereinigen

Auch die Gemeindemassnahmen der vorangegangenen RGSK und AP sind systematisch zu überprüfen und bei Bedarf nachzuführen und zu ergänzen.

Kommentar: Die Regionen aktualisieren und bereinigen die Gemeindemassnahmen in enger Absprache mit den Gemeinden. In den Agglomerationsprogrammen sind dabei mit Blick auf die Pauschalbeiträge an bestimmte Massnahmenkategorien kleinere und mittlere Massnahmen bis 5 Mio. CHF zweckmässig zu strukturieren und in thematisch homogene Pakete zusammenzufassen (z. B. Tempo-30-Zonen) und für die einzelnen Teilmassnahmen die benötigten Attribute inkl. den Leistungseinheiten (Quadratmeter etc.) auszuweisen. Die kantonalen Vorgaben zum Umweltschutz (u. a. Massnahmenplan zur Luftreinhaltung) sind bei der Aktualisierung zu berücksichtigen.

7.3.4 Langsamverkehr

a) Ausgangslage

Im Bereich Langsamverkehr (LV) zeigt der Sachplan Veloverkehr (SVV) die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion und bezeichnet Korridore, in denen die Regionen die Velorouten mit

kantonaler Netzfunktion festlegen und die nötigen Massnahmen dafür ableiten. Ferner listet der SVV in Anhang 1 Netzlücken, die mit geeigneten Massnahmen zu schliessen sind.

Die regionalen Velonetzplanungen befinden sich auf einem sehr unterschiedlichen Stand. Teils sind sie noch nicht auf den SVV abgestimmt, teils erstrecken sie sich nur über die Agglomeration oder die Kernstadt, teils wurden eigene Definitionen für den Freizeitverkehr verwendet, die mit den Kategorien von SchweizMobil nicht übereinstimmen und daher weder signalisiert noch über diese Plattform kommuniziert werden können. Und teilweise fehlt es an der nötigen Organisation für die Signalisation der Freizeitrouten mit regionaler Netzfunktion.

Grundlage für Velomassnahmen sind zudem Korridorstudien, sowie regionale und kommunale Velonetzplanungen ggf. inkl. Schwachstellen und Massnahmenprogrammen.

Grundlage für die Fussverkehrsmassnahmen bilden – soweit vorhanden – kommunale Fusswegnetzplanungen. Darüber hinaus können aufwändige Sanierungen von Fussgängerstreifen gemäss dem Sanierungsprogramm der TBA-OIK als AP-Massnahmen aufgenommen werden.

b) Präzisierung der Aufträge im Bereich Langsamverkehr (LV)

LV 1: Regionale Velonetzplanung erstellen oder überarbeiten (Alltags- und Freizeitverkehr)

Die Regionen stellen sicher, dass sie spätestens für die Planung der LV-Massnahmen in den RGSK 2025 über eine abgestimmte Velonetzplanung für das gesamte Regionsgebiet verfügen.

Kommentar: Regionen mit fehlenden oder nur für Teilgebiete vorhandenen Velonetzplanungen erstellen für ihr gesamtes Gebiet eine auf den Sachplan Veloverkehr und soweit vorhanden auf die kommunalen Planungen abgestimmte Velonetzplanung. Regionen mit Velonetzplanung überprüfen diese ebenso. Sie tun dies vorbereitend für die RGSK 2021 oder in dessen Rahmen. Im Minimum aber legen sie dies mit dem RGSK 2021 verbindlich mit dem Horizont 2023 fest, so dass sich die LV-Massnahmenplanung im RGSK 2025 darauf stützen kann.

Die regionalen Velonetzplanungen umfassen dabei die Alltagsrouten sowie die Freizeitrouten bestehend aus den lokalen Velolandrouten von SchweizMobil. Im Oberland und dem Berner Jura werden zudem die Mountainbike-Routen (= Mountainbikeland von SchweizMobil) erfasst. Für die Velofreizeitrouten mit regionaler Netzfunktion (lokale Velolandrouten und Mountainbike-Routen von SchweizMobil) ist eine Trägerschaft für die Signalisation und deren Unterhalt festzulegen.

Bei ausgewiesenem Bedarf können im Rahmen regionaler Velonetzplanungen sowie z. Hd. der RGSK-Vorprüfungen Anträge für Mutationen der Velorouten mit kantonaler Netzfunktion gestellt werden.

LV 2: In den Korridoren gemäss Sachplan Veloverkehr Routen mit kantonaler Netzfunktion festlegen und nötige Massnahmen ableiten

Kommentar: In den in Anhang 1.1 des Sachplans Veloverkehr festgelegten Korridoren legen die Regionen in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Oberingenieurkreisen (TBA-OIK) die Velorouten mit kantonaler Netzfunktion fest und leiten den bestehenden Handlungsbedarf sowie die dafür nötigen Massnahmen und deren Priorisierung ab. Stand Anfang 2018 handelt es sich dabei insbesondere um folgende Korridore, mit deren Bearbeitung noch nicht begonnen wurde: 02 Wattenwil - Lohnstorf (Federführung TOW, beteiligt BM), 03 Mühlethurnen - Riggisberg - Kaufdorf (BM, Abstimmung mit Gewässerraum Gürbe und verlegten Wanderwegen gemäss Sachplan Wanderrouthenetz nötig), 05 Konolfingen - Grosshöchstetten - Zäziwil (BM) und ev. 08 Oberzollkofen - Schönbühl (BM).

In der Region Bern-Mittelland (BM) ist zudem der Netzplan der Velohaupttrouten in der Stadt Bern gemäss STEK mit den angrenzenden Gemeinden abzustimmen und in die regionale Netzplanung zu integrieren. Eine besondere Herausforderung stellt dabei die Verbindung Münsingen - Bern dar, wo die angestrebte bessere ÖV-Erschliessung erst in einigen Jahren realisiert werden kann und auch die Strassenkapazitäten limitiert sind. Daher kommt kurzfristig verfügbaren und attraktiven Veloalltagsrouten eine sehr hohe Bedeutung zu. Soweit diese entlang dem Bahntrasse verlaufen, sind sie mit den Ausbautvorhaben der zuständigen Transportunternehmen abzustimmen und die SVV-Netzlücken 21 und 177 mit einem attraktiv geführten kantonalen Radweg zu schliessen.

LV 3: Bereinigung der LV-Massnahmenplanung unter Einbezug der Netzlücken gemäss Sachplan Veloverkehr

Kommentar: Die in der Region Bern-Mittelland und ferner auch Biel-Seeland unübersichtlich gewordene Planung der LV-Massnahmen muss gründlich überprüft werden. Massnahmen früherer Generationen, die den aktuellen Velonetzplanungen nicht mehr entsprechen, sind aufzugeben. LV-Massnahmen auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen sind systematisch mit den zuständigen TBA-OIK zu überprüfen und zu bereinigen. Die LV-Massnahmen sind nach zweckmässigen Kriterien in Pakete zusammenzufassen, die Teilmassnahmen mit den nötigen Attributen zu versehen und im Hinblick auf pauschale Bundesbeiträge mit den nötigen Leistungseinheiten (Laufmeter etc.) zu versehen (vgl. Ziff. 6.4 und 6.6). Auch die anderen Regionen überprüfen ihre LV-Massnahmen und definieren wo nötig weitere, etwa um die Netzlücken gemäss Anhang 1 SVV zu schliessen. Das TBA stellt dazu die SVV-Erfolgskontrolle mit einer aktuellen Übersicht über den Umsetzungsstand zur Verfügung.

LV 4: Stand kommunaler Fusswegnetzplanungen dokumentieren und im AP-Perimeter Fussverkehrsnetze darstellen und Massnahmen ableiten

Kommentar: Die Agglomerationsprogramme bieten die Chance, Bundes- und damit auch Kantonsbeiträge an kommunale Fussverkehrsprojekte zu beantragen. Vorbereitend sind dafür kommunale Fusswegnetzplanungen zu erstellen und den Handlungsbedarf sowie nötige Massnahmen abzuleiten. Die Regionen können die Gemeinden darin motivieren und un-

terstützen, indem der Stand der kommunalen Fusswegnetzplanungen und beabsichtigte Er- oder Überarbeitungen in einem Massnahmenblatt dokumentiert werden. Darin können die Gemeinden auf vorhandene Grundlagen wie die Arbeitshilfe Fusswegnetzplanung (TBA, AGR 2017) oder die Erhebung der Schulwege in den Gemeinden (TBA 2013, 2017) aufmerksam gemacht werden. Die Regionen erheben zudem unter den Gemeinden Projekte, welche in entsprechende LV-Massnahmenpakete aufgenommen und für das AP der 4. Generation mit den für die pauschalen Bundesbeiträge nötigen Attributen (Quadratmeter etc.) versehen werden.

7.3.5 Verkehrsmanagement, kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Massnahmen

a) Ausgangslage

Die RGSK 2016, insbesondere in Bern-Mittelland und Biel-Seeland und ferner auch Oberaargau und Thun-Oberland West bilden die Ausgangslage für die Weiterentwicklung des strategischen Verkehrsmanagements.

Im Bereich kombinierte Mobilität (KM) zeigt der SNP die Standorte und Platzzahlen für beitragsberechtigte P+R und Velostationen sowie die beitragsberechtigten B+R-Standorte. Die Regionen leiten daraus die nötigen Konzepte und KM-Massnahmen ab oder überprüfen ihre vorhandenen Konzepte und Massnahmen. Bei Bedarf stellen sie z. Hd. der RGSK-Vorprüfung Anträge für eine nächste SNP-Anpassung für weitere beitragsberechtigte Anlagen der kombinierten Mobilität.

b) Präzisierung der Aufträge im Bereich Verkehrsmanagement (VM), kombinierte Mobilität (KM) und nachfrageorientierte Massnahmen (NM)

VM 1: Verkehrsmanagementmassnahmen aktualisieren

Kommentar: Für den Grossraum Bern und Biel und bei Bedarf auch für Langenthal und Thun sind die VM-Massnahmenblätter mit der zuständigen TBA-Fachstelle Verkehrsmanagement im Dienstleistungszentrum (TBA-DLZ) und mit den Oberingenieurkreisen (TBA-OIK) zu überprüfen und nachzuführen. Bei Bedarf sind weitere Stellen (z. B. Umweltfachstellen) in den Prozess miteinzubeziehen. VM-Massnahmen kleiner 5 Mio. CHF sind mit den für die pauschalen Bundesbeiträge nötigen Attributen (Anzahl Knoten etc.) zu versehen.

KM 1: Park- und Bike-and-ride-Konzept erstellen oder aktualisieren und insbesondere im AP-Perimeter Massnahmen ableiten

Insbesondere in der Region Biel-Seeland soll ein regionales Konzept für ein zweckmässiges Park-and-ride- sowie Bike-and-ride-Angebot in Abstimmung auf den Strassennetzplan erstellt und Massnahmen abgeleitet werden.

Kommentar: Mit Anlagen der kombinierten Mobilität wird der Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs vergrössert. Nebst den klassischen Anlagen für Park-and-Ride (P+R) und Bike-and-Ride (B+R) zählen insbesondere auch Velostationen, Kiss-and-Ride-Plätze für das

Bringen und Abholen von Fahrgästen sowie Bike- und Car-sharing-Standorte dazu. Anlagen der kombinierten Mobilität profitieren von Kantonsbeiträgen und in Agglomerationsprogrammen gar von Bundes- und Kantonsbeiträgen, vgl. Richtlinie Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität (TBA 2017). Der Strassennetzplan (SNP) legt in den Anhängen 4-6 die beitragsberechtigten P+R-Standorte samt Platzzahlen, die B+R-Standorte (alle Bahnstationen und definierte Tram- und Bushaltstellen) sowie die Velostationen samt Platzzahlen abschliessend fest. Regionen mit eigenen Konzepten können z. Hd. der RGSK-Vorprüfung bei ausgewiesenem Bedarf Anträge an den SNP für weitere Standorte oder höhere Platzzahlen stellen. Voraussetzung für Bundesbeiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität sind entsprechende AP-Massnahmen, die bei Bedarf auch über die im SNP definierten Vorgaben hinausgehen können. Diese sind für das AP der 4. Generation in entsprechende Massnahmenpakete aufzunehmen und mit den für die pauschalen Bundesbeiträge nötigen Attributen (Anzahl Plätze und Kosten pro Platz) zu versehen.

KM 2: Vorplätze und Zugangswege zu Bahnstationen überprüfen und insbesondere im AP-Perimeter Massnahmen festlegen

Kommentar: An Bahnstationen ist der Handlungsbedarf für Massnahmen auf Bahnhofvorplätzen zur Verbesserung der Umsteigeanlagen und des ÖV-Zugangs zu prüfen. Dabei beinhalten Bahnstationen im Agglomerationsperimeter finanzierungstechnisch mehrere Schnittstellen zwischen der Bahninfrastruktur selber, den Umsteigeanlagen zwischen unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmitteln, den Anlagen der kombinierten Mobilität (vgl. KM 1 oben) und den Zugängen für den Fussverkehr. Nur die Bahninfrastruktur im engeren Sinne wird über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes finanziert. Bahnhofvorplätze, Zugänge und Umsteigeanlagen werden ohne BIF finanziert. Diese Umsteige- und Platzgestaltungsprojekte eignen sich im Agglomerationsperimeter für eine Mitfinanzierung durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Folglich ist es sinnvoll, Massnahmen der Bahninfrastruktur und Massnahmen auf Bahnhofvorplätzen aufzuteilen und eine teilweise Mitfinanzierung als AP-Massnahme anzustreben.

Aber auch Massnahmen auf Bahnhofvorplätzen und Zugangswegen zum ÖV ausserhalb des Agglomerationsperimeters **können** u. U. durch den Kanton mitfinanziert werden. Der Kanton kann in Ergänzung zu Beiträgen der Gemeinden Investitionsbeiträge zur Verbesserung von Umsteigeanlagen leisten.

Bei den Vorhaben auf Bahnhofvorplätzen ist zwischen Umsteigeanlagen der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel untereinander und Umsteigeanlagen zwischen dem öffentlichen und dem individuellen Verkehr (= kombinierte Mobilität siehe KM 1 oben) zu unterscheiden. Vorhaben zur Verbesserung der ÖV-Umsteigeanlagen und der Zugänge zur Bahn **können** vom AÖV mitfinanziert werden. Je nach Wirksamkeit der Anlage beträgt der Beitrag an die anrechenbaren Kosten (d. h. Funktion Umsteigen / Zugang zur Bahn im engeren Sinn) bis zu

80 %. Dazu gehören beispielsweise Zugangswege für den Fuss- und Veloverkehr, Busperons oder Wartebereiche.¹⁴ Diese Massnahmen sind dem öffentlichen Verkehr zuzuordnen.

Massnahmen im Bereich kombinierte Mobilität und im Bereich öffentlicher Verkehr sind aufeinander abzustimmen; aufgrund der unterschiedlichen Finanzierungen jedoch in klar voneinander getrennten Massnahmenblättern aufzuführen.

NM 1: Nachfrageorientierte Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

Parkplatzbewirtschaftungen, Beratungsangebote, Kampagnen, Signaletik oder alternative Mobilitätsangebote wie Sharing und Pooling etc.

Kommentar: Nachfrageorientierte Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens wie Parkplatzbewirtschaftungen, Beratungsangebote, Kampagnen, Signaletik oder alternative Mobilitätsangebote (Sharing, Pooling etc.) runden die Verkehrsinfrastruktur ab und ergänzen sie. Der Personenverkehr wird effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger gestaltet. Die Regionen können solche Massnahmen definieren. Dabei beachten sie jedoch, dass weder der Bund noch der Kanton über gesetzliche Grundlagen zur Mitfinanzierung im Rahmen von Infrastrukturbeiträgen an Agglomerationsmassnahmen oder gestützt auf die kantonalen ÖV- oder Strassengesetze verfügen (vgl. Ziff. 5.3). Die Finanzierung und allfällige Beiträge etwa des beco oder von EnergieSchweiz müssen daher von den Regionen im Einzelfall abgeklärt werden.

7.3.6 Weitere und neue Mobilitätsformen

Es ist den Regionen überlassen und auf freiwilliger Basis (sofern nicht durch die Bundesvorgaben zu den AP V+S verbindlich vorgegeben), sich mit weiteren resp. neuen Mobilitätsformen (beispielsweise automatisiertes Fahren ÖV/MIV, Fernbusse inkl. Car-Terminals, etc.) zu befassen.

¹⁴ Vgl. hierzu die Richtlinien über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr, Kanton Bern 2016

8 RGSK-Portal und RGSK-Datenmodell

Auf Basis des Massnahmenbewirtschaftungstools des Kantons St. Gallen lässt der Kanton Bern derzeit das RGSK-Portal Bern entwickeln, damit Massnahmen künftig rationeller bewirtschaftet werden können. Das RGSK-Portal steht den Regionen für die Erarbeitung der übernächsten Generation RGSK/AP (RGSK 2025 / AP 5G) zur Verfügung.

Das kantonseigene RGSK-Datenmodell mit seinen umfangreichen GIS-Instrumenten stellt auch weiterhin die Basis für die Erfassung der Geometrien der Massnahmen dar. Es wird ebenfalls die Grundlage für die Produktion der Karten für die RGSK 2021 bilden. Die Geometrien der Massnahmen aus dem Datenmodell können dann ab der übernächsten Generation RGSK/AP (RGSK 2025 / AP 5G) in das RGSK-Portal importiert und mit weiteren Informationen und Attributen ergänzt und bewirtschaftet werden.

Für die Erarbeitung der RGSK 2021 wird den Regionen bis Ende Jahr 2018 ein Handbuch zur Erfassung bzw. Bearbeitung der Geometrien der Massnahmen im RGSK-Datenmodell (im GIS) zur Verfügung gestellt. Zusätzlich wird ein Excel für die Erfassung der Massnahmeninhalte zur Verfügung gestellt (angelehnt an das Mustermassnahmenblatt).

Nach Genehmigung der RGSK 2021 werden die Massnahmeninhalte vollständig und inklusive der Geometrien aus dem RGSK-Datenmodell in das RGSK-Portal übernommen.

9 Anhang

9.1 Anforderungen an Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung bei der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen

a) Ausgangslage: In den RGSK 2021 sind Vorranggebiete Siedlungserweiterungen planerisch weiterzuentwickeln. Betreffen sie Fruchtfolgeflächen (FFF) aus dem kantonalen Inventar FFF, dann ist eine Beanspruchung nur möglich, wenn eine Alternative ohne Beanspruchung von FFF nicht vorhanden ist und übergeordnetes Interesse geltend gemacht werden kann.

b) Zu erbringende Nachweise: Bei Vorranggebieten Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung sind in Bezug auf FFF die Anforderungen des geltenden Rechtes (insbesondere Art. 30 RPV, Art. 8b Abs. 2 BauG und Art. 11b bis f BauV) und des kantonalen Richtplans (A_06) zu erfüllen.

Die Festsetzung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung auf Flächen aus dem kantonalen Inventar FFF setzt voraus, dass:

- Ein übergeordnetes kantonales oder regionales Interesse vorliegt.
- Der Flächenbedarf aus regionaler Betrachtung nachgewiesen ist.
- Die minimale ÖV-Erschliessungsgüte gemäss Art. 11c BauV vorhanden ist: Wohnen und Arbeiten EGK D; übrige Bauzonen mit erheblichem Publikumsverkehr EGK F.
- Eine Alternative ohne Beanspruchung FFF nicht vorhanden ist.

Entsprechend ist im Rahmen des RGSK der Nachweis zu erbringen, dass eine Interessenabwägung stattgefunden hat und keine Alternativen ohne Beanspruchung von FFF vorhanden sind oder diese Alternativen in Bezug insbesondere auf die nachfolgend aufgeführten raumplanerischen Kriterien keine vergleichbare Standortqualität mit dem Vorranggebiet Siedlungserweiterung erzielen:

- Lage und Versorgungsqualität (Zentralität, Zentrumsnähe sowie Ausstattung).
- Erschliessung (ÖV-Erschliessungsgüte, MIV- und LV-Erschliessung).
- Bebaubarkeit mit hoher Dichte.
- Ausschluss weiterer vorrangiger Nutzungen.

Die Alternativprüfung und die Interessenabwägung sind überkommunal vorzunehmen, sie können sich allerdings auf einzelne Teilgebiete der Region (z. B. Subregion oder Agglomerationsperimeter) beschränken. Die nachvollziehbaren Ergebnisse der Alternativprüfung sind zur kantonalen Vorprüfung, respektive Genehmigung in Form eines Erläuterungsberichtes einzureichen (mit Kartenausschnitten 1:25'000, in welcher für die Räume mit Vorranggebieten Siedlungserweiterung die relevanten Faktoren wie FFF, Bauzonen, Erschliessungsgüteklassen und bei Bedarf weitere erkennbar sind.)

c) Eine allfällig erforderliche Kompensation von FFF bei einer Einzonung gemäss Art. 8b Abs. 4 BauG und die Sicherstellung einer besonders hohen Nutzungsdichte gemäss Art. 11d BauV sind erst im Nutzungsplanverfahren zu regeln.

9.2 Muster-Massnahmenblatt RGSK 2021

a) Massnahmenblatt-Rahmen, alle Massnahmen (R)

Nr.	Attribut	Inhalt	Form	Bemerkung	Pflicht V	Pflicht SLT
R1	Massnahmentyp	ÖV / MIV / LV / KM / NM / Weitere S / L / T	Text (Menu)	gemäss Vorgaben RGSK 2021 und Richtlinien PAV, evtl. abgedeckt durch RGSK-Nummer	Ja	Ja
R2	Region	BM / BS / EM / JB / OA / OO / TOW	Text (Menu)	evtl. automatisch generiert mit Login	Ja	Ja
R3	RGSK-Nummer	Nummer Einzelmassnahme oder Massnahmenpaket	Text	gemäss Vorgaben RGSK 2021	Ja	Ja
R4	Massnahmenname	Name Einzelmassnahme oder Massnahmenpaket	Text	gemäss Vorgaben RGSK 2021	Ja	Ja
R5	Agglo-Perimeter	Ja / Nein	Text (Menu)		Ja	Ja
R6	Kartografische Darstellung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lagegenaue Detailansicht (Einzelmassnahmen) ▪ Lagegenaue Verortung (Teilmassnahmen) 	Bild	gemäss Richtlinien PAV und Erfassungsrichtlinien	Nein	Nein
R7	Zielsetzung	Ziel der Massnahme	Text		Ja	Ja
R8	Massnahme	Beschreibung, Vorgehen	Text		Ja	Ja
R9	Beteiligte Stellen	Beteiligte Stellen	Text	Bund/Kanton: Amt	Ja	Ja
R10	Zweckmässigkeit / Handlungsbedarf	Begründung im Zusammenhang mit räumlichem Entwicklungsleitbild, Strategien, Handlungsbedarf	Text		Ja	Ja
R11	Nutzen	Beurteilung hinsichtlich der vier Wirksamkeitskriterien	Text		Ja	Nein
R12	Machbarkeit	Nachweis der Machbarkeit	Text	nur für Massnahmen > 10 Mio.	Ja	Nein
R13	Abhängigkeiten, Hinweise	Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen	Text		Ja	Nein
R14	Grundlagen	Grundlagendokumente mit weiterführenden Angaben	Text, Datei		Nein	Nein

V = Verkehrsmassnahmen

SLT = Siedlungs-, Landschafts-, Tourismus-, übrige Massnahmen

b) Einzelmassnahme/Teilmassnahme Verkehr (V)

Nr.	Attribut	Inhalt	Form	Bemerkung	Pflicht
V1	RGSK-Nummer	Zusatz-Nr. pro Teilmassnahme	Text	gemäss Vorgaben RGSK 2021	alle Massnahmen
V2	ARE-Code	ARE-Code (ggf. mehrere)	Text	aus Vorgängergeneration	
V3	Gemeinde	Gemeinde(n)	Text	Mehrfachnennung möglich	
V4	Bezeichnung Teilmassnahme	Projektbezeichnung, Ortsbezeichnung, Strassenname	Text	gemäss Vorgaben RGSK 2021	
V5	Federführende Stelle	Federführende Stelle	Text		
V6	Priorität	1A 2A 3A 4A 4B 4C Daueraufgabe 2011-14 2015-18 2019-23 2024-27 2028-31 ab 2031	Text (Menu)		
V7	Koordinationsstand	AL / VO / ZE / FS	Text (Menu)	gemäss Vorgaben RGSK 2021	
V8	Antrag Kantonale Planung	Antrag für Aufnahme/Anpassung: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonaler Richtplan (KRP) ▪ Strassennetzplan (SNP) ▪ Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK) ▪ Sachplan Veloverkehr (SVV) 	Text (Menu)		
V9	Kosten	Betrag CHF bei Einreichung RGSK/AP	X.XX Mio. (Mittelwert)	Betrag entsprechend Vorgaben Bund oder Kanton, Pauschalmassnahmen inkl. MWST und Teuerung, übrige Massnahmen ohne MWST und Teuerung	
V10	Antrag NAF-Beitrag	Ja / Nein	Text (Menu)		
V11	Antrag Kantonsbeitrag	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Veloroute gemäss Art. 59 SG ▪ Wanderweg gemäss Art. 60 SG 	Text (Menu)	Antrag auf Mitfinanzierung durch Kanton	
V12	Kostenteiler	NAF-berechtigte Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bund: voraussichtlich 30-40 % ▪ Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten plus ggf. 40 % der verbleibenden anrechenbaren Kosten für Investitionen gemäss Art. 59/60 SG, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen 	Text (Standard)	Vorgegebener Standardtext, ist an geeigneter Stelle in Massnahmenlisten zu integrieren (Einleitung, Fusszeile o.ä.)	

Nr.	Attribut	Inhalt	Form	Bemerkung	Pflicht
		Übrige Massnahmen: ▪ Kanton: 40 % bei Massnahmen nach Art. 59-61 SG, 100 % bei Massnahmen auf Kantonsstrassen			
V13	Pauschalpaket	MIV / VM / LV / KM / ÖV	Text (Menu)	gemäss Richtlinien PAV	NAF-berechtigte Massnahmen
V14	Leistungseinheiten	Leistungseinheiten	Zahl	gemäss Richtlinien PAV	
V15	Schwierigkeitsgrad	Schwierigkeitsgrad	Text (Menu)	gemäss Richtlinien PAV	
V16	Realisierungshorizont	Baubeginn Inbetriebnahme	Jahr Jahr		
V17	Verkehr	DTV / DWV	Zahl		
V18	Reifegrad	1 / 2	Text (Menu)	gemäss Richtlinien PAV, nur bei NAF	

c) Einzelmassnahme/Teilmassnahme Siedlung, Landschaft, Tourismus, übrige Massnahmen (SLT)

Nr.	Attribut	Inhalt	Form	Bemerkung	Pflicht
SLT1	RGSK-Nummer	Zusatz-Nr. pro Teilmassnahme	Text	gemäss Vorgaben RGSK 2021	alle Massnahmen
SLT2	ARE-Code	ARE-Code (ggf. mehrere)	Text	aus Vorgängergeneration	
SLT3	Gemeinde	Gemeinde(n)	Text (Menu)	Mehrfachnennung möglich	
SLT4	Bezeichnung Teilmassnahme	Projektbezeichnung, Ortsbezeichnung, Strassenname	Text		
SLT5	Federführende Stelle	Federführende Stelle	Text		
SLT6	Priorität	1A 2A 3A 4A 4B 4C Daueraufgabe 2011-14 2015-18 2019-23 2024-27 2028-31 ab 2031	Text (Menu)		
SLT7	Koordinationsstand	AL / VO / ZE / FS	Text (Menu)	gemäss Vorgaben RGSK 2021	
SLT8	Antrag Kanton	Antrag für Aufnahme/Anpassung: ▪ Kantonaler Richtplan (KRP)	Text (Menu)		
SLT9	Fläche (ha)	Arealfläche	Zahl (ha)	für Koordinationsstand ZE, FS oder AL	Arbeits-/Wohnschwerpunkte Umstrukturierungs-/Verdichtungsgebiete, Vorranggebiete Siedlungserweiterung
SLT10	Einzonung (ha)	▪ Einzuzonende Fläche	Zahl (ha)	für Koordinationsstand ZE, FS oder AL	
SLT11	Fruchtfolgefläche (ha)	▪ FFF betroffen Ja / Nein ▪ Betroffene Fläche FFF	Text Zahl (ha)	für Koordinationsstand ZE, FS oder AL	
SLT12	ÖV-Güteklasse	A / B / C / D / E / F / keine	Text (Menu)	Mehrfachnennungen möglich	
SLT13	ÖV-Erschliessung	▪ ausreichend ▪ nicht ausreichend, Handlungsbedarf ▪ Verbesserung geplant gemäss regionalen / kantonalem Angebotskonzept	Text (Menu)	Erschliessungsrichtlinien KRP Kantonales ÖV-Angebotskonzept	
SLT14	Kantonaler Richtplan	▪ ESP Arbeiten / ESP DL / SAZ bestehend (C_04) ▪ Prioritäres Gebiet Wohnen bestehend (A_08)	Text (Menu)	gemäss KRP C_04 gemäss KRP A_08	
SLT15	Umsetzungsstand	▪ noch nicht begonnen ▪ in Bearbeitung ▪ abgeschlossen ▪ sistiert ▪ aufgegeben	Text (Menu)		

Nr.	Attribut	Inhalt	Form	Bemerkung	Pflicht
SLT16	Bemerkungen	Angaben zu Handlungsbedarf, Abhängigkeiten, Konflikten	Text	nur bei VO oder ZE (Aufzeigen Koordinationsbedarf und Vorgehen im Hinblick auf ein ZE, resp. eine FS)	

9.3 Beispiel für Darstellung/Export Massnahmenblatt RGSK

a) Beispiel Massnahmenblatt-Rahmen (R)

<i>Nr.</i>	<i>Inhalt</i>	<i>Pflicht</i>
R1	Massnahmentyp	x
R2	Region	x
R3	RGSK-Nr.	x
R4	Massnahmenname	x
R5	Agglo-Perimeter	x
R6	Kartographische Darstellung	
R7	Zielsetzung	x
R8	Massnahme	x
R9	Beteiligte Stellen	x
R10	Zweckmässigkeit / Handlungsbedarf	x
R11	Nutzen	x
R12	Machbarkeit	
R13	Abhängigkeiten, Hinweise	
R14	Grundlagen	

b) Beispiel Einzelmassnahme/Teilmassnahme Verkehr (V)

V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7	V8	V9	V10	V11	V13	V14	V15	V16	V17	V18
RGSK-Nr.	ARE-Code	Gemeinde	Bezeichnung Teilmassnahme	Federführende Stelle	Priorität	Koordinationsstand	Antrag Kantonale Planung	Kosten (Mio CHF)	Antrag NAF-Beitrag	Antrag Kantonsbeitrag	Pauschalpaket	Leistungs-einheiten	Schwierigkeitsgrad	Realisierungs-horizont	Verkehr	Reifegrad
LV-N-1.11	0404.2.016	Oberburg	Sanierung Krauchthalstrasse (West: Rad- und Fussweg; Ost: optische Einengung der Querungsstelle)	TBA	4B 2028-31	ZE	Nein	3.5	Ja	Nein	Nein			Baubeginn: 2030 Inbetriebnahme: 2032	DTV 5'000	2

◀ Pflichtinhalt für alle Massnahmen ▶ ▶ Pflichtinhalt für NAF-berechtigte Massnahmen ▶

V12

Kostenteiler

NAF-berechtigte Massnahmen:

- Bund: 30-40 %
- Kanton: voraussichtlich 35 % der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten, 100 % der vom Bund nicht gedeckten Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

Übrige Massnahmen:

- Kanton: 40 % bei Massnahmen nach Art. 59-61 SG, 100 % bei Massnahmen auf Kantonsstrassen

c) Beispiel Einzelmassnahme/Teilmassnahme Siedlung, Landschaft, Tourismus, übrige Massnahmen (SLT)

SLT1	SLT2	SLT3	SLT4	SLT5	SLT6	SLT7	SLT8	SLT9	SLT10	SLT11	SLT12	SLT13	SLT14	SLT15	SLT16
RGSK-Nr.	ARE-Code	Gemeinde	Bezeichnung Teilmassnahme	Federführende Stelle	Priorität	Koordinations- stand	Antrag Kanton	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	FFF (ha)	ÖV-Güteklasse	ÖV- Erschliessung	Kantonaler. Richtplan	Umsetzungs- stand	Bemerkungen
S-4-01		Belp	Müli	Gemeinde	3A 2019-23	ZE	Nein	7.6	7.6	7.2	C	ausreichend		in Bearbei- tung	
T-4-01		Unterseen	Erweiterung Camping Alpenblick	Gemeinde	A 2024-27	ZE	Nein								

◀ Pflichtinhalt für alle Massnahmen ▶

◀ Pflichtinhalt für Arbeits-/Wohnschwerpunkte,
Umstrukturierungs-/Verdichtungsgebiete,
Vorranggebiete Siedlungserweiterung ▶