



Ortsplanungsrevision 17+ Richtplanung

Richtplan Ortsentwicklung nach Bereinigung Vorprüfung



Der Richtplan Ortsentwicklung beinhaltet:

- Teil A: Erläuterungen
- Teil B: Massnahmenblätter
- Teil C: Richtplankarten

Bern, 24. August 2020

Impressum

Auftraggeberin

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
Bernstrasse 8
3053 Münchenbuchsee

Beauftragte Thema Siedlung, Landschaft und Freiraum

BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Bearbeitung

Philipp Hubacher, Gregor Ledergerber, Reto Mohni

Beauftragte Thema Verkehr und Mobilität

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern

Bearbeitung

Antje Neumann

Titelfoto: Martin Lutz (2018)

Inhaltsverzeichnis.....
TEIL A: ERLÄUTERUNGEN.....	7
1. Einleitung.....	9
1.1 Ortsplanungsrevision im Überblick	9
1.2 Grundlagen	10
2. Bisherige Richtplanung.....	11
2.1 Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen – Münchenbuchsee.....	11
2.2 Richtplan Zentrumsplanung.....	11
2.3 Richtplan Energie.....	13
2.4 Richtplan Verkehr 1999.....	13
3. Entwicklungsziele.....	13
3.1 Ziele Siedlung	13
3.2 Ziele Verkehr und Mobilität.....	16
3.3 Ziele Landschaft und Freiraum	18
3.4 Ziele Energie	19
4. Richtplaninhalte.....	20
4.1 Stellenwert und Verbindlichkeit	20
4.2 Bestandteile des Richtplan.....	21
4.3 Änderungen.....	21
5. Sachthemen.....	22
5.1 Siedlungsentwicklung nach innen	22
5.2 Qualitätssicherung.....	22
5.3 Kulturgüter- und Ortsbildschutz.....	23
5.4 Landschaft und Freiraum.....	25
5.5 Verkehr und Mobilität	25
5.6 Weitere Themen.....	28
6. Planungsprozess	30
6.1 Entwurfsprozess.....	30
6.2 Öffentliche Mitwirkung.....	31
6.3 Vorprüfung	31
6.4 Beschlussfassung und Genehmigung.....	31
TEIL B: MASSNAHMENBLÄTTER.....	33
1. Aufbau.....	35
2. Übersicht.....	36
S1 Zentrumsentwicklung.....	39
S2 Öffentliche Bauten und Anlagen	41

S3	Entwicklungsschwerpunkt: Bahnhof Münchenbuchsee.....	42
S4	Verdichtungsgebiete: Zonen mit Planungspflicht.....	44
S5	Verdichtungsgebiete: Überbauungsordnung.....	46
S6	Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Wohnen.....	48
S7	Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Arbeiten	50
S8	Umstrukturierungsgebiete	52
S9	Nutzungsreserven	54
S10	Eignungsgebiete Siedlungserweiterung.....	55
L1	Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet	57
L2	Siedlungsökologie und Aufwertung Siedlungsrand.....	59
L3	Kultur- und Naturlandschaft	61
L4	Erweiterung Golfpark	63
L5	Gewässer	64
M1	Umsetzung Verkehrsmanagement Region Bern Nord.....	66
M2a	Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich.....	68
M2b	Aufwertung des Strassenraums ausserhalb Zentrumsbereich	69
M3	Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee - Zentrum.....	70
M4	Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren	71
M5	Laufende Überprüfung Verkehrssicherheit.....	73
M6	Erschliessung der Eignungsgebiete Siedlungserweiterung.....	74
M7a	Parkierung im Zentrum	75
M7b	Parkraumbewirtschaftung.....	76
Ö1	Erschliessungsqualität sicherstellen.....	77
Ö2a	Aufwertung Bahnhof Münchenbuchsee.....	78
Ö2b	Neue Buslinien / Buslinienführungen.....	79
Ö2c	Hindernisfreie Bushaltestellen.....	81
Ö3	Förderung der Kombinierten Mobilität.....	82
V1a	Sichere und attraktive Veloverbindungen in der Gemeinde.....	83
V1b	Regionale Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard	85
V2a	Veloabstellplätze.....	87
V2b	Velostationen	88
F1	Stärkung des Fussverkehrs im Alltag und Freizeit	89
F2	Sicherheit auf dem Schulwegnetz.....	91
C1	Periodische Überprüfung der Umsetzung	92
TEIL C: RICHTPLANKARTEN		93
Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum		95
Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr		97
Richtplankarte Öffentlicher Verkehr		99
Richtplankarte Veloverkehr		101
Richtplankarte Fussverkehr.....		103
GENEHMIGUNGSVERMERKE		105
Anhang.....		107
Anhang 1 Inventar schützenswertes Ortsbilder der Schweiz.....		108

Anhang 2	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz.....	110
Anhang 3	Störfallvorsorge Konsultationsbereichskarte	111
Anhang 4	Kulturlandschutz.....	112
Anhang 5	Abkürzungsverzeichnis.....	114

TEIL A: ERLÄUTERUNGEN

1. Einleitung

1.1 Ortsplanungsrevision im Überblick

Ablauf

Die Ortsplanungsrevision wird in zwei Phasen durchgeführt:



Abbildung 1: Zwei Phasen zur Aktualisierung der Ortsplanung

Phase 1: Konzeptionelle Planung

In der **ersten Phase** wurde die Ausrichtung der Ortsentwicklung aus einer gesamtheitlichen Sicht thematisiert. Alle relevanten Aspekte der räumlichen Entwicklung wurden anhand von Grundlagen und Analysen auf konzeptioneller Ebene aufgezeigt. Aus der Bearbeitung der verschiedenen Einzelaspekte wurde eine themenübergreifende räumlichen Strategie entwickelt, in welcher aus mittel- bis langfristiger Perspektive Ziele, Entwicklungsschwerpunkte und Konzeptinhalte erarbeitet werden. Die Auseinandersetzung fand nicht nur mit kommunal relevanten Planungsinhalten, sondern ebenfalls mit Inhalten statt, die in regionalen und kantonalen Plänen und/oder Konzepten verankert sind. Ergebnis: Räumliches Entwicklungskonzept (REK).

Phase 2: Richtplanung und Nutzungsplanung

Die Ergebnisse aus der konzeptionellen Planung werden in der **zweiten Phase** in der kommunalen Richtplanung mit dem vorliegenden Richtplan Ortsentwicklung behördenverbindlich und in der Nutzungsplanung mit den Instrumenten der Grundordnung grundeigentümerverbindlich verankert.

Instrumente der Ortsplanung

Die Instrumente der Ortsplanungsrevision werden folgendermassen gegliedert:

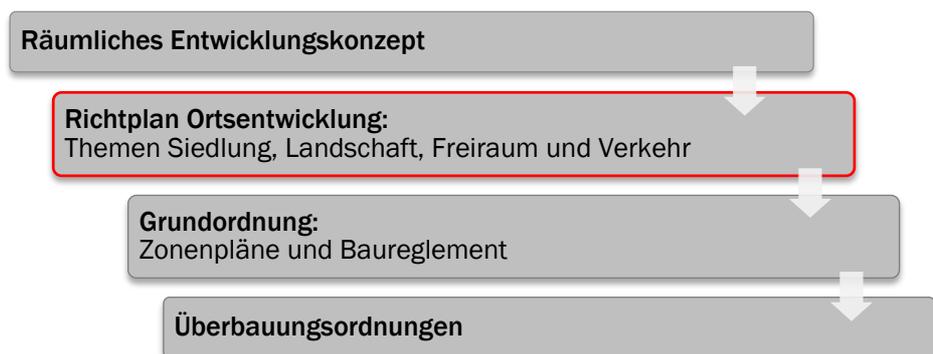


Abbildung 2 Instrumente der Ortsplanung

Das räumliche Entwicklungskonzept (REK) bildet die strategische Grundlage für die Ausarbeitung des vorliegenden Richtplans Ortsentwicklung. Das REK zeichnete die Grundzüge der räumlichen Gemeindeentwicklung vor. Das räumliche Entwicklungskonzept wurde an der Informationsveranstaltung vom 22. Juni 2017 mit der Bevölkerung diskutiert und am 4. September 2017 vom Gemeinderat beschlossen.

1.2 Grundlagen

Kantonale Grundlagen

- Richtplan Kanton Bern 2030, 2015
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, 2011
- Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern, 2012
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, 2014
- Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2018 bis 2021, 2017

Regionale Grundlagen

- Regionales Gesamtverkehrs und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland, 2. Generation, 2016 / Agglomerationsprogramm Bern, 3. Generation, 2016
- Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021, Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2016

Kommunale Grundlagen

- Potenzialstudie „Wachstum nach innen“, 2016
- Räumliches Entwicklungskonzept, 2017
- Testplanung Bahnhofgebiet Südwest, 2017
- Verordnung über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, 2003; Teilrevision 2015/2016
- Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze, 2003
- Parkplätze in Münchenbuchsee, Bestandsaufnahme Blaue Zone, 2017
- Vertiefte Betrachtung Bahnhofgebiet Südwest, 2017

2. Bisherige Richtplanung

2.1 Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen – Münchenbuchsee

*Planungsgebiet von
kantonaler Bedeutung*

Das Gebiet des Bahnhofs Zollikofen und dessen Umfeld ist als Entwicklungsstandort „Arbeiten“ im Förderprogramm der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte aufgeführt. Der geltende Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen/ Münchenbuchsee wurde am 23. Juli 2001 durch den Kanton genehmigt. Die Gemeinde Zollikofen hat die Teilgebiete auf ihrem Gemeindegebiet überarbeitet. Eine allfällige Anpassung der Richtplaninhalte auf dem Gemeindegebiet von Münchenbuchsee drängt sich zurzeit nicht auf.

Aufbau

Der Richtplan ESP (2001) umfasst neben den erläuternden Teilen verbindliche Festlegungen: Dazu gehören 17 Koordinationsblätter, die Richtplankarten „Instrumente & Verfahren“, „Nutzung“, „Verkehr 1“ (ÖV, Fussgänger- und Veloverkehr) und „Verkehr 2“ (Motorisierter Individualverkehr, Infrastrukturen) sowie die Genehmigungsvermerke beider Standortgemeinden. Die Massnahmenblätter Nr. 1 bis 5 betreffen Teilgebiete auf Gemeindegebiet Münchenbuchsee, Nr. 7 bis 10 Gebiete in Zollikofen und Nr. 6 sowie Nr. 11 bis 17 Gebiete oder Inhalte beider Gemeinden.

Stand der Umsetzung

Mit der Umgestaltung des Bahnhofareals und der Anpassung und Harmonisierung der Nutzungsvorschriften in den Arbeitszonen konnten Kernelemente und wichtige Ziele des bestehenden Richtplans in beiden Standortgemeinden erfolgreich umgesetzt werden.

2.2 Richtplan Zentrumsplanung

Der kommunale Richtplan «Zentrumsplanung» (Genehmigung 4.10.2013) bleibt weiterhin gültig. Er ist für die Zentrumsentwicklung nach wie vor ein wichtiges Planungsinstrument. Der Richtplans Ortsentwicklung ist auf den Richtplan Zentrum abgestimmt. Eine Anpassung des Richtplans Zentrum drängt sich zurzeit nicht auf.

Aufbau

Die Inhalte des Richtplans haben unterschiedliche Verbindlichkeiten:

1. Allgemeine Erläuterungen zum besseren Verständnis der Inhalte

2. Ziele und Konzepte mit Hinweisscharakter.

Sie sind Grundlage und dienen dem Verständnis der eigentlichen Richtplaninhalte.

3. Richtplan mit Objektblättern (Teilrichtplänen).

Der Richtplan bezeichnet die verschiedenen Interventionsgebiete (Objekte). Für jedes dieser Objekte gibt es ein Objektblatt mit den für das Teilgebiet nötigen Festlegungen und Richtlinien.

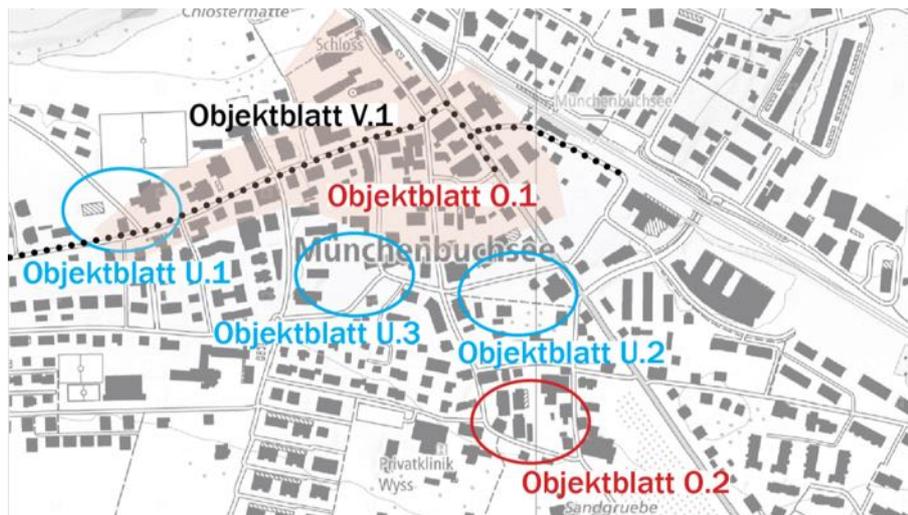


Abbildung 3 Übersicht der Massnahmen im Richtplan «Zentrumsplanung»

Aufgrund der Arealentwicklung Strahmmatte haben sich die Verhältnisse erheblich geändert. Die Arealentwicklung wird in einem separaten Verfahren erlassen. Das Objektblatt Nr. U.1 Strahmmatte wird als Richtplanfestlegung hinfällig. Das Objektblatt Nr. U.1 (Umstrukturierung und Neugestaltung) wird deshalb ersatzlos gestrichen.

Der Richtplan Zentrum weist folgende Massnahmenblätter auf.

Strukturerhaltung und Ortsbildschutz

- Objektblatt O.1: Zentrum
- Objektblatt O.2: Fellenbergstrasse – Kreuzgasse – Kipfgasse – Bernstrasse – Unterfeldweg

Umstrukturierung und Neugestaltung

- ~~Objektblatt U.1: ZPP Strahmmatte (Sektor B)¹~~
- Objektblatt U.2: Löwenstrasse
- Objektblatt U.3: Schmiedegasse

Verkehr und Strassenräume

- Objektblatt V 1: Betriebs- und Gestaltungskonzept Oberdorfstrasse – Bernstrasse – Bahnhofstrasse

¹ Das Massnahmenblatt U.1 wurde im Rahmen der Arealplanung Strahmmatte mit Beschluss des Gemeinderats vom 27. Mai 2019 aufgehoben. ZPP/UeO Strahmmatte befinden sich aktuell im Planerlassverfahren.

2.3 Richtplan Energie

Die Gemeinde hat ihr Energieleitbild überprüft und einen kommunalen Richtplan Energie erarbeitet². Mit diesem behördenverbindlichen Instrument schafft die Gemeinde die Voraussetzungen zur vermehrten und koordinierten Nutzung von einheimischen und erneuerbaren Energieträgern.

Die Erkenntnisse und Massnahmen aus dem Richtplan Energie werden im Rahmen der Nutzungsplanung überprüft und als weitere und ergänzende Energiebestimmungen ins Baureglement überführt. Ausserdem können bei neuen Sondernutzungsplanungen (z.B. Überbauungsordnungen), in Absprache mit der Bauherrschaft weiterreichende Energieanforderungen festgelegt werden.

2.4 Richtplan Verkehr 1999

Der bisher geltende Verkehrsrichtplan vom September 1999 wurde betreffend seines Umsetzungsstandes überprüft. Ein Grossteil der vorgesehenen Massnahmen konnte realisiert werden oder weist einen fortgeschrittenen Planungsstand auf.

Noch nicht realisierte, aber weiterhin gewünschte und zielführende Massnahmen werden in den Verkehrsteil des vorliegenden Richtplans Ortsentwicklung (vgl. Massnahmen zum Verkehr) übernommen. Hierzu gehören insbesondere neue Fusswegverbindungen sowie die Ausweitung der verkehrsberuhigten Quartiere (Tempo-30-Zonen).

Der vorliegende Richtplan Ortsentwicklung ersetzt den "Richtplan Verkehr 1999" in den Aspekten des Verkehrs.

3. Entwicklungsziele

3.1 Ziele Siedlung

Münchenbuchsee soll urbaner werden und auch in Zukunft ein regionales Zentrum mit einem grossen und attraktiven Angebot an Wohnraum sein. Die Gemeinde strebt bis ins Jahr 2030 eine Bevölkerungszahl von mindestens 10'500 EinwohnerInnen resp. eine Zunahme von ca. 600 Personen an. Dieses Wachstum soll ortsverträglich und primär mit einer Entwicklung nach innen erreicht werden. Das Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen ist es, neuen Wohnraum für zusätzliche Personen zu schaffen und nicht den vorhandenen Wohnraum für die bestehenden Bewohner auszuweiten. Neueinzonungen werden in die konzeptionellen Überlegungen einbezogen, stellen jedoch eine langfristige Option dar. Auch für Arbeitsnutzungen sind im

² Durch den Kanton genehmigt am 17. Juli 2017 und am 1. September 2017 in Kraft gesetzt.

bereits eingezonten Gemeindegebiet absehbar genügend Reserven vorhanden.

Kursiv formulierte Ziele stammen aus dem Leitbild Münchenbuchsee „lebendig–attraktiv–stadtnah“ des Gemeinderates vom 11. Februar 2013.

- *Wir erhalten das vorhandene Arbeitsplatzangebot.*
- *Wir fördern aktiv die Ansiedlung neuer Unternehmen die eine hohe Wertschöpfung und eine hohe Arbeitsplatzdichte mitbringen.*
- *Wir betreiben eine kontinuierliche Werterhaltung der gemeindeeigenen Infrastrukturen.*
- *Wir wollen die hohe Lebens- und Wohnqualität in unserer Gemeinde erhalten.*
- *Wir wollen den lebendigen Charakter unserer Gemeinde erhalten.*
- *Wir streben eine massvolle Siedlungsentwicklung an.*
- *Wir wollen eine gute Durchmischung und Integration aller Alters- und Bevölkerungsgruppen.*
- *Wir unterstützen zukunftsorientierte Betreuungsangebote für Seniorinnen und Senioren.*
- *Wir setzen uns aktiv für eine interkommunale und regionale Zusammenarbeit ein.*

Um die zukünftig angestrebte Siedlungsentwicklung genauer definieren zu können, werden Grundsätze mit folgenden qualitativen, quantitativen und räumlichen Zielen festgelegt.

Wachstum und Entwicklungsfokus

- Das bis 2030 angestrebte Bevölkerungswachstum von 6 bis 7% soll ortsverträglich umgesetzt werden.
- Münchenbuchsee pflegt den ländlichen Charme der historischen Ortsteile und ist offen für modern gestaltete Siedlungsteile, die in die dörfliche Umgebung passen.
- Die Siedlungsentwicklung erfolgt kurz- bis mittelfristig primär nach innen.
- In erster Priorität werden neue Wohnnutzungen im bereits eingezonten Gebiet realisiert.
- Zur Entwicklung der Arbeitsgebiete werden eine Nutzung der Reserven und eine Verdichtung in den bestehenden Gebieten angestrebt.
- Zur Erreichung einer guten Durchmischung der Bevölkerung werden ein differenzierter Wohnungsmix und ein Wohnraumangebot für verschiedenen Bedürfnisse angestrebt.
- Neue Wohnüberbauungen verfügen über eine hohe Wohn- und Siedlungsqualität und entsprechen der nachhaltigen Entwicklung (Ressourceneffizienz, Bodenverbrauch, Energie, Mobilität, etc.).
- Auf dem Gemeindegebiet werden vermehrt Angebote für altersgerechtes und sozialverträgliches Wohnen sowie Wohnen mit Dienstleistungen realisiert. Auch gemeinnützige Wohn(bau)formen sollen ermöglicht werden.
- Neue Arbeitsnutzungen werden prioritär im ESP Bahnhof Zollikofen / Münchenbuchsee (arbeitsplatzintensive) und im Gebiet Buechlimatt (KMU) angesiedelt.

- Der Fortbestand und die Weiterentwicklung der ansässigen Betriebe werden mit zweckmässigen Rahmenbedingungen in den bestehenden Arbeitsgebieten unterstützt.
- Im Gemeindegebiet sind genügend Reserven für Arbeitsnutzungen vorhanden. Es sind in absehbarer Zeit keine Neueinzonungen beabsichtigt.
- Zwischen den Quartieren bleiben für Münchenbuchsee typische Freiräume als Grünzungen erhalten.

Siedlungsentwicklung nach innen

- Im Hinblick auf die mittel- bis längerfristige räumliche Entwicklung soll die Innenentwicklung einen massgeblichen Beitrag leisten und vor Neueinzonungen priorisiert behandelt werden.
- Die Gemeinde setzt sich für die Mobilisierung bestehender Baulandreserven ein.
- Für das Wachstum nach innen geeignete Gebiete (Umstrukturierung und Verdichtung) werden definiert und gezielt gefördert (aktive Begleitung durch die Verwaltung).
- Bauliche Verdichtungen im Bestand werden unterstützt und begleitet, mit dem Ziel, neue Wohneinheiten zu schaffen sowie die Siedlungs- und Freiraumqualitäten zu verbessern.
- Die betroffenen Grundeigentümerschaften werden frühzeitig in die Planung einbezogen und können ihre Anliegen und Entwicklungsabsichten einbringen.
- Innenentwicklungsprojekte nehmen auf die umliegende Siedlungsstruktur und das Ortsbild Rücksicht und werden in Bezug auf Bauvolumen, Lage und Erschliessung auf umliegende Quartiere und auf identitätsstiftende Bauten abgestimmt.
- Die Gemeinde strebt eine benutzer-orientierte Gestaltung und Aufwertung von Strassen und Plätzen sowie weitere öffentlich zugängliche Aussenräume an (attraktive Freiräume).
- Flächenintensive Nutzungen in den Arbeitszonen sollen mit Aufstockungen intensiver genutzt werden.

Siedlungserweiterung

- Parallel zur Mobilisierung der inneren Reserven werden mögliche etappenweise Erweiterungen am Siedlungsrand mit einem längerfristigen Horizont festgelegt.
- Dabei werden die Vorgaben aus dem regionalen Richtplan / RGSK Bern Mittelland berücksichtigt.
- Siedlungserweiterungen erfolgen nur auf verfügbarem Bauland mit vertraglich abgesicherter Bauverpflichtung.

3.2 Ziele Verkehr und Mobilität

Münchenbuchsee ist ein regionales Zentrum mit guter Verkehrserschließung. Im Sinne eines attraktiven Wohn- und Arbeitsstandortes sind die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt.

Kursiv formulierte Ziele stammen aus dem Leitbild Münchenbuchsee „lebendig–attraktiv–stadtnah“ des Gemeinderates vom 11. Februar 2013.

- *Wir setzen uns für ein gutes ÖV-Angebot ein.*

Grundsätze Verkehr und Mobilität

- Es sind Voraussetzungen zu schaffen, welche eine sichere und nachhaltige Mobilität (Gesellschaft, Wirtschaft, Ökologie) fördern.
- Den unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Verkehrsteilnehmenden wird Rechnung getragen (Koexistenz). Die verschiedenen Verkehrsmittel werden gemäss ihren Stärken und im Sinne der Koexistenz gezielt gefördert.
- Die Gemeinde setzt sich für eine attraktive, lokale Versorgung mit öffentlichen und privaten Dienstleistungen ein. Damit wird eine Gemeinde "der kurzen Wege" vorangetrieben.
- Die Gemeinde setzt sich für gute Rahmenbedingungen beim öffentlichen Verkehr und beim Fuss- und Veloverkehr ein. Der motorisierte Individualverkehr ist im Sinne der Koexistenz langsam, dafür stetig abzuwickeln.
- Die kombinierte Mobilität wird aktiv gefördert (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Fahrgemeinschaften, Carsharing, B+R/P+R).

Aufwertung des Zentrumsbereiches

Umgestaltung Bern- und Oberdorfstrasse inkl. Bärenkreuzung und Bahnhof

- Erhöhung Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV.
- Verstetigung des Verkehrs (Verkehrsmanagement).
- Verringerung des Schleichverkehrs im Quartier.
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit durch mit gestalterischen Massnahmen und ein an die unterschiedlichen Bedürfnisse angepasstes Geschwindigkeitsregime.
- Verbesserung der Fuss- und Veloverbindungen zum Bahnhof Münchenbuchsee sowie der Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn.
- Sicherstellung von Kurzzeitparkplätzen, um den Zugang zu den Läden zu gewährleisten.

Strassennetz

- Das Verkehrsmanagement Bern Nord wird umgesetzt.
- Der motorisierte Verkehr wird siedlungsverträglich abgewickelt und auf den Hauptachsen kanalisiert. Der Durchgangsverkehr wird aktiv gesteuert und soweit möglich auf das übergeordnete Verkehrsnetz gelenkt.
- Strassenräume und Erschliessungen werden sicher und attraktiv gestaltet und die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden angestrebt.
- Die Tempo-30-Zonen werden fertiggestellt sowie bestehende Zonen überprüft und gegebenenfalls nachgebessert.
- Begegnungszonen resp. Tempo 20 werden in den Wohnquartieren geprüft.

Förderung der nachhaltigen Mobilität

- Angestrebt wird eine Optimierung des Modal Splits³ zugunsten der nachhaltigen Mobilität. D.h. der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr werden dort gefördert, wo sie am effizientesten wirken.
- Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr wird in den Quartieren verbessert und Netzlücken werden geschlossen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Schulwegsicherheit.
- Die Veloparkierung wird an wichtigen Zielorten verbessert, z.B. Überprüfung Velostation an den Bahnhöfen Münchenbuchsee und Zollikofen.
- Eine regionale Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard nach Zollikofen/Bern ist zu prüfen.
- An geeigneter Lage mit guter ÖV-Erschliessung werden Angebote zum autofreien Wohnen geprüft.

³ Modal Split wird in der Verkehrsplanung die Verteilung des Mobilitätsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel (Fuss-, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr) genannt.

3.3 Ziele Landschaft und Freiraum

Die Optimierung bestehender Grün- und Freiräume für Biodiversität und Naherholung sowie die Schaffung zusätzlicher Struktur gebender Grünachsen und Trittsteine im Siedlungsgebiet zur Vernetzung mit den umgebenden Landschaftsräumen ist das grundsätzliche Ziel im Bereich Landschaft und Freiraum.

Kursiv formulierte Ziele stammen aus dem Leitbild Münchenbuchsee „lebendig–attraktiv–stadtnah“ des Gemeinderates vom 11. Februar 2013.

- *Den heutigen vielfältigen naturnahen Lebens- und Erholungsraum wollen wir für künftige Generationen erhalten.*

Landschaft (ausserhalb Siedlungsgebiet)

- Die Kulturlandschaft wird geschont und wo nötig geschützt.
- Sowohl die Anliegen der Landwirtschaft als auch die Naherholungsbedürfnisse der Bevölkerung werden berücksichtigt.
- Münchenbuchsee unterstützt die Weiterführung des Vernetzungsprojekts, welches der Kanton übernommen hat.
- Der regionale Gewässerrichtplan Urtenen wird umgesetzt.
- Die Erhaltung und Optimierung von wertvollen Grün- und Naturstrukturen wie Hecken, Einzelbäume, Baumgruppen und Hofstätten wird fortgeführt.
- Die überregionale Wildtierkorridore werden sichergestellt.
- Die Umsetzung übergeordneter Instrumente im Bereich Landschaft wie das kantonale Landschaftsentwicklungskonzept KLEK und die Konzeptinhalte Landschaft des regionalen Richtplans RGSK (z. B. Grünes Band) werden geprüft.
- Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) wird bei Entwicklungen in betroffenen Gebieten (z. B. Weiler Hofwil) berücksichtigt.

Freiraum (innerhalb Siedlungsgebiet)

- Die Erholungsqualität und Siedlungsökologie werden im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen optimiert.
- Sowohl auf öffentlichen wie auch auf privaten Arealen werden, sofern möglich und sinnvoll, weitere öffentlich zugängliche Freiräume geschaffen und/oder bestehende aufgewertet.
- Wertvolle Gärten und Anlagen gemäss Inventar ICOMOS werden in der Ortsplanung berücksichtigt.

3.4 Ziele Energie

Die Inhalte (Massnahmen und Festlegungen) des kommunalen Richtplans Energie werden stufengerecht in der Nutzungsplanung umgesetzt.

Kursiv formulierte Ziele stammen aus dem Leitbild Münchenbuchsee „lebendig–attraktiv–stadtnah“ des Gemeinderates vom 11. Februar 2013.

- *Wir fördern den sorgsamen Umgang mit der Energie und nehmen eine Vorbildfunktion wahr.*

Ganzes Gemeindegebiet

Die kommunale Energiepolitik setzt sich bis 2035 zum Ziel:

- Die Gemeinde schafft planungs- und baurechtliche Voraussetzungen für einen sparsamen Umgang mit umweltbelastender Energie und Mobilität.
- Der Richtplan Energie und das Handeln der Behörden schaffen die Voraussetzungen, welche die Nutzung und Erschliessung lokal vorhandener, erneuerbarer Energiequellen fördern.
- Die effiziente Energienutzung und die Nutzung erneuerbarer Energien werden durch vorbildliche Bestimmungen im Baureglement und in der Nutzungsplanung gefördert.
- Der Anteil erneuerbarer Energie bei der Versorgung wird erhöht.
- Der Primärenergiebedarf pro Einwohner wird in der Gemeinde auf 4000 Watt und der CO₂-Ausstoss pro Einwohner auf 2.4 t CO₂-Äquivalente gesenkt.
- In Münchenbuchsee ist der genutzte Strom in Zukunft zu 80 % erneuerbar.

Gemeindeeigene Liegenschaften

Die kommunale Energiepolitik setzt sich bis 2035 zum Ziel:

- Die Gemeinde nimmt bei kommunalen Gebäuden und Anlagen eine Vorbildrolle in der nachhaltigen Energienutzung ein.
- Kommunale Neubauten und Sanierungen werden energetisch vorbildlich (z.B. gemäss Gebäudestandard Energiestadt) realisiert.
- Der Stromverbrauch der gemeindeeigenen Gebäude und der öffentlichen Beleuchtung wird durch energieeffiziente Leuchtmittel und Betriebsoptimierung gesenkt.
- Der Verbrauch fossiler Brennstoffe der gemeindeeigenen Gebäude wird reduziert, bzw. durch erneuerbare Energien ersetzt.

4. Richtplaninhalte

4.1 Stellenwert und Verbindlichkeit

Der vorliegende Richtplan bezweckt die Koordination der raumrelevanten Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft, Freiraum und Verkehr. Er ist ein Richtplan gemäss Art. 57/68 BauG sowie gemäss Art. 111/112 BauV und tritt mit der Genehmigung durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) in Kraft. Richtplaneinträge sind behördenverbindlich. Für die Behörden (und somit auch die Verwaltung etc.) ist die Richtplanung damit bindend und anweisend. Die Richtplaninhalte haben jedoch keine Rechtswirkungen auf Private.

Für die Ortsplanung übernimmt der Richtplan folgende Funktionen und Aufgaben:

- Behördenverbindliches Führungsinstrument auf strategischer Ebene
- Steuerung und Koordination der raumrelevanten Tätigkeiten
- Langfristig ausgerichtete Orientierungshilfe (z. B. für Legislaturziele)
- Entscheidungsgrundlage bei konkreten Fragestellungen
- Umsetzungsorientierte Handlungsanweisungen
- Präzisierung der Zielsetzungen aus dem Räumlichen Entwicklungskonzept
- Grundlage für spätere Teilrevisionen der Grundordnung

Dem vorliegenden kommunalen Richtplan Ortsentwicklung übergeordnet und vorgelagert sind der Kantonale Richtplan, das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK) und das kommunale räumliche Entwicklungskonzept. Letzteres wird mit dem Richtplan Ortsentwicklung konkretisiert. Dem kommunalen Richtplan sind weitere Planungsinstrumente nachgelagert (Zonenpläne, Baureglemente, Überbauungsordnungen, Konzepte, etc.). Diese nachgelagerten Planungen basieren auf den Richtplaninhalten und sind mit den Grundsätzen und Festlegungen des Richtplanes abgestimmt.

Die Umsetzung des Richtplans ist mit den Involvierten zu koordinieren. Bei Projektvorhaben, die sowohl die Gemeinde als auch den Kanton und die Nachbargemeinden betreffen, sind alle Parteien in den weiteren Planungsstufen zwecks gegenseitiger Abstimmung und Koordination zu involvieren. Bei Interessenskonflikten zwischen den Gemeinden und dem Kanton soll möglichst frühzeitig die Lösungsfindung angegangen werden. Bei Umsetzungen mit Privaten sind diese in geeigneter Weise einzubeziehen.

4.2 Bestandteile des Richtplan

Bestandteile

Der Richtplan setzt sich aus folgenden Teilen zusammen:

Teil A: Erläuterungen

Im Teil A sind erläuternde Informationen zum besseren Verständnis der Richtplaninhalte beschrieben. Dieser Teil ist nicht verbindlich.

verbindliche Teile

Teil B: Massnahmenblätter

In den Massnahmenblättern (MB) sind die verbindlichen Massnahmen zur Umsetzung durch die kommunalen Behörden festgelegt. Die Massnahmenblätter beschreiben die Ausgangslage, die Zielsetzung und legen die konkreten Handlungsanweisungen für die Behörden fest. Im Weiteren werden die Zuständigkeiten beschrieben und das weitere Vorgehen aufgezeigt.

Teil C: Richtplankarten

Die verortbaren Richtplaninhalte sind zur räumlichen Übersicht in den fünf Richtplankarten dargestellt:

- Siedlung, Landschaft und Freiraum
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Veloverkehr
- Fussverkehr

Die Karten sind mit den Massnahmenblättern abgestimmt. Wo dies möglich war, wurden die Massnahmen auf den Richtplankarten konkret lokalisiert. Andere Massnahmen und Zielsetzungen sind nicht räumlich festgelegt und sind als allgemeine Anforderung im Umgang mit einzelnen Sachbereichen umschrieben und teilweise mit weiteren Erläuterungen ergänzt.

Behördenverbindlichkeit

Die **Erläuterungen** (Teil A) haben orientierenden Charakter.

Die grau hinterlegten Textabschnitte in den **Massnahmenblätter** (Teil B) und die **Richtplankarten** (Teil C) sind behördenverbindlich.

4.3 Änderungen

Der vorliegende Richtplan ist auf einen Planungshorizont von 15 – 20 Jahren ausgerichtet. Der Planungshorizont liegt damit bei 2035 – 2040. Innerhalb dieses Zeitraums können sich wesentliche Änderungen aufdrängen. Mit der Berichterstattung zur periodischen Überprüfung der Umsetzung (Massnahmenblatt C 1) können relevante Änderungen rechtzeitig erfasst und bedarfsgerecht behandelt werden. Eine wesentliche Änderung beinhaltet beispielsweise die Aufnahme eines neuen Umstrukturierungs- oder Verdichtungsgebiets oder die Anpassung der Koordinationsstände und Priorisierung.

5. Sachthemen

5.1 Siedlungsentwicklung nach innen

Potenzialstudie

Mit der Potenzialstudie und dem Räumlichen Entwicklungskonzept liegt eine wichtige Grundlagenarbeit für die Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) vor. Die wesentlichen Erkenntnisse und Folgerungen wurden behördenverbindlich in den Richtplan integriert (vgl. Massnahmen S3 bis S9). Die Verdichtungs-, Umstrukturierungs- und Erneuerungsgebiete wurden gestützt auf die Vorarbeiten festgelegt und priorisiert.

Bedarfsgerechte Umsetzung

Für die Ausarbeitung der Richtplaninhalte wurde die Arbeitshilfe Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) des Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR) beigezogen. Die grundeigentümergebundene Umsetzung der Massnahmen kann nun auf Basis des Richtplans etappiert und bedarfsgerecht ausgelöst werden.

Die geplanten Massnahmen im Themenbereich Siedlung (insgesamt) sind in den Massnahmenblätter S1 bis S10 verankert.

Massnahmen Siedlung

S1	Zentrumsentwicklung
S2	Öffentliche Bauten und Anlagen
S3	Entwicklungsschwerpunkt: Bahnhof Münchenbuchsee
S4	Verdichtungsgebiete: Zonen mit Planungspflicht
S5	Verdichtungsgebiete: Überbauungsordnungen
S6	Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Wohnen
S7	Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Arbeiten
S8	Umstrukturierungsgebiete
S9	Nutzungsreserven
S10	Eignungsgebiete Siedlungserweiterung

5.2 Qualitätssicherung

Fachberatung

Zur Qualitätssicherung bei Bauvorhaben soll zukünftig eine Fachberatung beigezogen werden. Die Planungsbehörde zieht die Fachberatung in Fällen bei, welche für das Orts- und Landschaftsbild von Bedeutung sind oder die spezielle Fragen bezüglich Architektur oder Aussenraumgestaltung aufwerfen. Die Bestimmungen zur Fachberatung werden im Baureglement festgelegt. Der Gemeinderat regelt die Details in einer Verordnung.

Im Richtplan Ortsentwicklung wird festgelegt, bei welchen Massnahmen eine Fachberatung beigezogen wird:

Massnahmen mit Relevanz zur Fachberatung

S1	Zentrumsentwicklung
S5	Verdichtungsgebiete: Überbauungsordnungen
S6	Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Wohnen

Qualitätssichernde Verfahren

Um eine hohe Wohn- und Siedlungsqualität der beabsichtigten Überbauungen zu erreichen, sind qualitätssichernde Verfahren durchzuführen. Mögliche Verfahren sind Testplanungen, Workshopverfahren, Studienaufträge, Wettbewerbe, etc.. Diese müssen zielgerichtet gewählt werden.

Im Richtplan Ortsentwicklung wird festgelegt, bei welchen Massnahmen ein qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen ist:

Massnahmen mit qualitätssichernden Verfahren

S2	Öffentliche Bauten und Anlagen (teilweise)
S3	Entwicklungsschwerpunkt: Bahnhof Münchenbuchsee
S4	Verdichtungsgebiete: Zonen mit Planungspflicht (teilweise)
S8	Umstrukturierungsgebiete
S10	Eignungsgebiete Siedlungserweiterung

5.3 Kulturgüter- und Ortsbildschutz

Bauinventar

Koordination

Das kantonale Bauinventar wurde in der Richtplanung berücksichtigt. Ein Teil der Massnahmen betreffen Ortsbildschutzgebiete oder inventarisierte Objekte. In den betroffenen Gebieten wurden im Richtplan Handlungsanweisungen zur Erhaltung der Qualität des Ortsbildes und der schutzwürdigen Gebäude definiert.

Überarbeitung des Bauinventars

Im Auftrag des Grossen Rates überarbeitet die kantonale Denkmalpflege (KDP) zurzeit das Bauinventar und die darin verzeichneten Baugruppen und Baudenkmäler. Dieses Verfahren verläuft unabhängig zur Ortsplanungsrevision. Die vorgenommenen Änderungen werden der Gemeinde nach Abschluss der Bearbeitung als Entwurf zur Stellungnahme unterbreitet. Nach der Bereinigung wird die kantonale Denkmalpflege den Entwurf zur öffentlichen Einsichtnahme auflegen und die Teilrevision des Bauinventars per Verfügung in Kraft setzen.

Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz

ISOS Bedeutung

Der Dorfkern und das Ortsbild von Münchenbuchsee ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Objekt von regionaler Bedeutung verzeichnet (vgl. Anhang 1). Die Ziele zum ISOS werden in einer

Empfehlung verschiedener Bundesämter ARE, ASTRA, BAFU und BAK⁴ präzisiert: „Ziel des ISOS ist es, die Qualitäten, die zum nationalen Wert der bezeichneten Ortsbilder führen, zu erhalten und zu vermeiden, dass ihnen irreversibler Schaden zugefügt wird. Das ISOS soll deshalb bei raumplanerischen Entscheiden im Umfeld von Ortsbildern von nationaler Bedeutung systematisch als Planungsgrundlage beigezogen werden.“ Der Umgang mit Ortsbildern von regionaler Bedeutung wird vom Bund nicht näher konkretisiert.

Im ISOS werden gebietsspezifische Schutzkategorien und generelle Erhaltungsziele festgelegt. Verschiedene Gebiete sind dem höchsten Erhaltungsziel A zugewiesen und der Aufnahmekategorie „AB“ zugeordnet. Diese Gebiete Münchenbuchsees weist somit eine Mischform von „ursprünglicher Substanz“ (A) und „ursprünglicher Struktur“ (B) auf. Im „Erhaltungsziel A“ wird das „Erhalten der Substanz“ gefordert.⁵

Die Bereiche mit römischer Numerierung entsprechen Umgebungszonen, für welche differenziert ebenfalls Erhaltungsziele festgelegt sind.

Das vorliegende ISOS Münchenbuchsee von 1983 wurde mit spezifischen Schutzbestimmungen zum Ortsbildschutz in den letzten fast 40 Jahren schrittweise in die Zentrums-, Richt- und Nutzungsplanung der Gemeinde Münchenbuchsee umgesetzt. Wichtige Grünräume wie die Klostermatte wurden mit Grünzonen gesichert. Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) wurde im Richtplan Ortsentwicklung berücksichtigt.

Ortsteil Hofwil als ISOS national

Der Ortsteil Hofwil ist ein Ortsbild von nationaler Bedeutung (vgl. Anhang 1). Im Ortsteil Hofwil sind keine Richtplan-Massnahmen vorgesehen

Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz

IVS

Das Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) wurde zum Schutz der historischen Verkehrswege in der Schweiz ins Leben gerufen. Das Herzstück des IVS bildet das Bundesinventar, ein Inventar nach Artikel 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG. Im Bundesinventar sind Wege erfasst, welche von nationaler Bedeutung sind und noch sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen (rund 3'750 km). Diese Wege stehen unter besonderem Schutz.

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz wurde in der Richtplanung berücksichtigt (vgl. Anhang 2).

⁴ vgl. dazu Publikation ARE, ASTRA, BAFU, BAK vom 15.11.2012: Empfehlung zur Berücksichtigung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG in der Richt- und Nutzungsplanung, Bern

⁵ Gebiete 1.1 (Wichtige Achsen: Bern- und Oberdorfstrasse), 1.2 (Kirchen- und Schlossbezirk), 2.3 (Bahnhofplatz), 3 (Bäuerlicher Bereich: Rest des Bauerndorfes und Klinikbereich), 0.4 Mühlebezirk

5.4 Landschaft und Freiraum

Frei- und Grünräume

Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) wird die Gestaltung von Frei- und Grünräumen eine zentrale planerische Aufgabe. Frei- und Grünräume sind von grosser Bedeutung für die Strukturierung des Siedlungsgebiets, die Naherholung sowie für die Siedlungsökologie, die ökologische Vernetzung und bieten auch einen wirtschaftlichen Mehrwert. Die Siedlungsqualitäten werden massgeblich durch die Qualitäten der Freiräume mitbestimmt. Grünstrukturen im Siedlungsraum fördern die Durchlässigkeit für Flora und Fauna und beeinflussen das Mikroklima sowie die Luftqualität der Siedlung positiv.

Landschaft

Äussere und innere Landschaft

Die innere Landschaft soll durch die Optimierung von Begegnungs- und Spielflächen und mit siedlungsökologischen Massnahmen an Aufenthaltsqualität gewinnen und den klimatischen und ästhetischen Aspekten Rechnung tragen. Dabei wird das Ziel der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung nach innen mit der Landschafts- und Freiraumthematik verfolgt. Mit den Grünachsen und den Grünverbindungen wird eine Verzahnung zwischen der äusseren Landschaft (ausserhalb Siedlungsgebiet) und der inneren Landschaft (Siedlungsraum) angestrebt.

Die Erholungsqualität und die landschaftsästhetische Bedeutung der Kultur- und Naturlandschaft sind charakterbildend für die Gemeinde. Ihr Schutz oder Optimierung (z.B. Erweiterung Golfpark) ist weiterhin vorgesehen.

Die beabsichtigten Massnahmen in den Themenbereichen Landschaft und der Freiraum sind in den Massnahmenblätter L1 bis L5 verankert.

Massnahmen zu Landschaft und Freiraum

L1	Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet
L2	Siedlungsökologie und Aufwertung Siedlungsrand
L3	Kultur- und Naturlandschaft
L4	Erweiterung Golfpark
L5	Gewässer

5.5 Verkehr und Mobilität

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern

Der Richtplan unterstützt durch den Ansatz von *"Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln"* die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (2011).

Auszug Gesamtmobilitätsstrategie:

„Verkehrsbewohnerinnen und -bewohnern steht ein attraktives Verkehrsangebot zur Verfügung, das finanziell tragbar ist und für die Bevölkerung und die Umwelt mit möglichst geringen Belastungen verbunden ist.

Dies wird erreicht, indem die Siedlungsentwicklung vorwiegend an Orten erfolgt, die kurze Wege ermöglichen und die mit umweltschonenden

Verkehrsmitteln günstig erschlossen sind. Ein grosser Teil der Ziele soll zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein, während der motorisierte Individualverkehr seine Stärke in der Feinverteilung von Gütern und der Erschliessung dünn besiedelter Räume ausspielen kann. Die Fahrzeuge des öffentlichen und des privaten Verkehrs sind energieeffizient und umweltschonend. Dies ergibt ein System mit hoher Mobilität, das aber nur das notwendige Mass an Verkehr und möglichst wenig negative Folgen auslöst."

Richtplan Kanton Bern 2030

Der vorliegende Richtplan Ortsentwicklung greift die übergeordneten Ziele und Strategien des Richtplans Kanton Bern 2030 auf und berücksichtigt diese bei der Massnahmenausarbeitung.

Auszug Richtplan Kanton Bern: *«Der Kanton folgt beim Bau und Umbau der Strassen dem Prinzip der angebotsorientierten Verkehrsplanung. Er reagiert auf Kapazitätsengpässe und schafft neue Kapazitäten resp. sorgt für eine verträglichere Abwicklung des Verkehrs in erster Linie mit verkehrstechnischen Massnahmen möglichst im vorhandenen Strassenraum. Er hält am verkehrspolitischen Grundsatz der Verstetigung fest und berücksichtigt im Planungsprozess die verschiedenen Fortbewegungsarten (Auto, Velo, Fussverkehr und strassengebundener ÖV).»*

Ein weiterer wichtiger Grundsatz besteht darin, den Verkehr zu kanalisieren und möglichst auf der richtigen Netzhierarchie abzuwickeln. Konkret bedeutet dies, dass überkommunaler Durchgangsverkehr wo möglich auf der Autobahn, in zweiter Priorität auf den Hauptstrassen abzuwickeln und aus Quartierstrassen fernzuhalten ist.

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland / Agglomerationsprogramm Bern

Das RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation (2016) resp. Agglomerationsprogramm Bern, 3. Generation (2016) wurde im Richtplan berücksichtigt und Massnahmen, welche die Gemeinde Münchenbuchsee betreffen, wurden aufgenommen.

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr stellt im Alltags- und Pendlerverkehr nebst dem Veloverkehr die attraktivste Alternative zum MIV dar. Um eine Verlagerung des Modalsplits erreichen zu können, ist die Qualität des ÖV massgebend. Diese wird einerseits durch das Angebot und andererseits durch die Betriebsstabilität beeinflusst. Es gilt deshalb, ein attraktives und wirtschaftliches Fahrplanangebot möglichst stabil zu betreiben und so die gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gewährleisten zu können.

Auszug: Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden⁶:

⁶ Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2018 bis 2021 (RRB Nr.: 41/2017)

"Für die Angebotsgestaltung im öffentlichen Verkehr sind folgende Grundsätze anzuwenden:

- Im ganzen Kanton ist ein attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes Grundangebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen.
- Auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basisverkehrsträger.
- In den Regionalzentren und ihren Einzugsgebieten sowie in Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte decken der öffentliche und der individuelle Verkehr die Bedürfnisse gemeinsam ab. Eine optimale gegenseitige Ergänzung ist anzustreben.
- Der öffentliche Verkehr ist möglichst behindertenfreundlich zu gestalten.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist vorausschauend weiterzuentwickeln."

Sachpläne Kanton Bern

Der vorliegende Richtplan Ortsentwicklung berücksichtigt den Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern (2014) sowie den Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern (2012).

Massnahmen zum Motorisierten Individualverkehr

M1	Umsetzung Verkehrsmanagement Region Bern Nord
M2a	Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich
M2b	Aufwertung des Strassenraums ausserhalb Zentrumsbereich
M3	Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee - Zentrum
M4	Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren
M5	Laufende Überprüfung Verkehrssicherheit
M6	Erschliessung der Eignungsgebiete Siedlungserweiterung
M7a	Parkierung im Zentrum
M7b	Parkraumbewirtschaftung

Massnahmen zum Öffentlichen Verkehr und Kombinierte Mobilität

Ö1	Erschliessungsqualität sicherstellen
Ö2a	Aufwertung Bahnhof Münchenbuchsee
Ö2b	Neue Buslinien / Buslinienführungen
Ö2c	Hindernisfreie Bushaltestellen
Ö3	Förderung der Kombinierten Mobilität

Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr

V1a	Sichere und attraktive Veloverbindungen in der Gemeinde
V1b	Regionale Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard
V2a	Veloabstellplätze
V2b	Velostationen
F1	Stärkung des Fussverkehrs im Alltag und Freizeit
F2	Sicherheit auf dem Schulwegnetz

5.6 Weitere Themen

Kulturlandschutz

Begrifflichkeit

Als Kulturland gelten die landwirtschaftlichen Nutzflächen und als Teil davon die Fruchtfolgeflächen (FFF). Fruchtfolgeflächen sind der agronomisch besonders wertvolle Teil des für die landwirtschaftliche Nutzung geeigneten Kulturlandes (vgl. Anhang 4).

Baugesetzänderung 1. April 2017

Mit der Baugesetzänderung (in Kraft seit 1. April 2017) wurde der Schutz des Kulturlandes und insbesondere der Fruchtfolgeflächen gesetzlich geregelt. Mit den neuen Bestimmungen werden die Anforderungen an die Beanspruchung von Kulturland durch Einzonungen und andere bodenverändernde Nutzungen deutlich erhöht mit dem Ziel, das Kulturland insgesamt zu schonen und insbesondere die FFF in ihrem Bestand zu schützen (vgl. Arbeitshilfe Umgang mit Kulturland).

Kulturland

Mindestdichte festlegen

Alle Eignungsgebiete für Siedlungserweiterung (Massnahme S10) sind Kulturland. Bei der Beanspruchung von Kulturland ist in Münchenbuchsee (Raumtyp Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen) eine Mindestdichte von GFZo mind. 0,7 zu erreichen.

Fruchtfolgefläche

Kompensationspflicht

Die Einzonung von Fruchtfolgefläche ist nur möglich, wenn ein aus kantonaler Sicht wichtiges Ziel nachgewiesen werden kann (vgl. Art. 11f BauV). Einzige Möglichkeit um eine Einzonung zu erreichen ist, dass die Eignungsgebiete für Siedlungserweiterung (Massnahme S10) als Vorranggebiet Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung ins RGSK Bern-Mittelland aufgenommen werden. Die Kompensationspflicht bleibt bestehen.

Folgende Siedlungserweiterungen sind von Fruchtfolgeflächen betroffen:

Massnahme	Ort/Name	RGSK-Nummer	RGSK-Koordinationsstand
S10.1	Laubberg	S-4-35	Zwischenergebnis
S10.2	Unterfeld	S-4-33	Zwischenergebnis
S10.3	Kipfgasse	S-4-34	Vororientierung
S10.4	Bodenacker	nicht im RGSK verankert	
S10.5	Buechlimatt	S-4-83	Vororientierung

Tabelle 1 Von Fruchtfolgefläche betroffene Eignungsgebiete Siedlungserweiterung

Kataster der belasteten Standorte

Kataster der belasteten Standorte

Der Kataster der belasteten Standorte wurde im vorliegenden Richtplan Ortsentwicklung berücksichtigt. Die Massnahmen S7.1 Buechlimatt West und S7.2 Buechlimatt Ost sind von belasteten Standorten betroffen.

Naturgefahren

Hochwasser

Die Massnahmen des vorliegenden Richtplans müssen den Zonenplan Naturgefahren berücksichtigen. Die Massnahme S10.5 Buechlimatt ist von Naturgefahren mittlerer Gefährdung betroffen.

<i>Abstimmung</i>	Ver- und Entsorgung Die Massnahmen des Richtplans (insb. die Umstrukturierungs-, Verdichtungs- und Siedlungserweiterungsgebiete) sind mit den lokalen Infrastruktursystemen der Ver- und Entsorgung (Wasser, Abwasser, Elektrizität) abzustimmen.
<i>Abstimmung</i>	Störfallvorsorge Die Störfallverordnung (Art. 11a) beauftragt die Kantone, die Störfallvorsorge in der Richtplanung zu berücksichtigen. Das Massnahmenblatt D_04 des kantonalen Richtplans verlangt, dass die technischen Risiken welche von Bahnlinien, Strassen, Hochdruck-Gasleitungen und stationären Betrieben ausgehen im Rahmen der Ortsplanung berücksichtigt und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.
<i>Konsultationsbereich</i>	Verschiedene Massnahmen im Richtplan Ortsentwicklung befinden sich innerhalb von Konsultationsbereichen von Betriebsstandorten und der Bahnstrecke (vgl. Anhang 3). Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) der Durchgangsstrasse (Bernstrasse) beträgt weniger als 20'000 Fahrzeuge. Damit ist die Strasse für die Störfallvorsorge nicht risikorelevant. Um den Koordinationsprozess der Massnahme einzuleiten, sind vertiefte planerische Abklärungen betreffend der Störfallvorsorge vorzunehmen. Dies wurde in die Anforderung der betroffenen Massnahmen aufgenommen (vgl. Beilage Störfallvorsorge zur Revision der Ortsplanung).

6. Planungsprozess

<i>Planungsorgane der Gemeinde</i>	<p>Planungsbehörde ist der Gemeinderat. Die Richtplanung als behördenverbindliches Planungsinstrument wird vom Gemeinderat beschlossen.</p> <p>Als vorberatendes politisches Organ wirkt die Planungskommission. Die Planungskommission ist antragstellendes Organ an den Gemeinderat. Zwischen- und Schlussergebnisse werden vor den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahrensschritten den zuständigen Organen zum Beschluss unterbreitet.</p> <p>Die Projektleitung seitens der Gemeinde wird auf der operativen Ebene durch die Bauverwaltung und auf der strategisch politischen Ebene durch die Departementsvorsteherin Planung/Umwelt/Energie vorgenommen.</p>
<i>Projektteam</i>	<p>Zur Erarbeitung der revidierten Richt- und Nutzungsplanung hat die Gemeinde ein Projektteam mit Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung sowie extern beauftragten Planern eingesetzt. Die Gesamtprojektsteuerung wird wahrgenommen durch die Departementsvorsteherin, den Bauverwalter und den Ortsplaner.</p>
<i>Arbeitsgruppen</i>	<p>Für die Erarbeitung der Inhalte der Richt- und Nutzungsplanung hat der Gemeinderat Arbeitsgruppen mit Vertretungen der Planungskommission (PLAKO), der Hochbaukommission (HBK), der Tiefbaukommission (TBK) und der Kommission für Umweltfragen (KOFU) eingesetzt. Die Arbeitsgruppen unterstützten das Projektteam bei der Erarbeitung der Inhalte der Planungsinstrumente. Die Arbeitsgruppen Siedlungsentwicklung nach innen und Verkehr/Mobilität haben massgeblich an der Erarbeitung des Richtplans Ortsentwicklung mitgearbeitet. Die Arbeitsgruppe Baureglement fokussierte auf die Ausarbeitung des neuen Baureglements (Teil der Nutzungsplanung).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsgruppe Siedlungsentwicklung nach innen (SEin; Umsetzung Potenzialstudie «Wachstum nach innen», inklusive Aussenraum-/ Freiraumthema). • Arbeitsgruppe Verkehr/Mobilität (mit Schwerpunkt Richtplan-Erarbeitung; Ersatz für bisherigen Richtplan Verkehr 2002). • Arbeitsgruppe Baureglement (inklusive Umsetzung Richtplan Energie)

6.1 Entwurfsprozess

<i>Erarbeitungszeitraum</i>	<p>Der Entwurf der Richtplanung wurde vom Herbst 2017 bis im Sommer 2018 durch die beauftragten Planungsbüros in enger Zusammenarbeit mit dem Projektteam und den eingesetzten Arbeitsgruppen ausgearbeitet.</p>
<i>Politische Konsolidierung</i>	<p>Die Planungsakten wurden für die interne Vernehmlassung in den Kommissionen beraten und in der Planungskommission zuhanden des Gemeinderats verabschiedet. Der Gemeinderat als Planungsbehörde hat das Planungsgeschäft am 15. Oktober und am 12. November 2018 beraten und zuhanden der öffentlichen Mitwirkung verabschiedet.</p>

6.2 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Ortsplanungsrevision *OPR 2017+* dauerte vom 04. Dezember 2018 bis 31. Januar 2019.

Die Dokumente lagen bei der Gemeindeverwaltung während der Mitwirkungsfrist auf und konnten während den Öffnungszeiten eingesehen werden. Zudem waren sie auf der Homepage der Gemeinde aufgeschaltet. Im Anzeiger wie auch in gemeindeeigenen Kommunikationsmitteln (Buchsi-Info, Newsletter, Homepage) wurde auf die Mitwirkung aufmerksam gemacht und zur Informationsveranstaltung vom 3. Dezember 2018 eingeladen. Die Mitwirkung wurde auch in der Tagespresse aufgegriffen.

Die Anliegen der Mitwirkenden wurden in einem Mitwirkungsbericht zusammengestellt. Der Bericht dokumentiert die Eingaben mit den vorgebrachten Einwänden, Anregungen und Bemerkungen sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Planungsbehörde.

Der neue Richtplan Ortsentwicklung mit der strategischen Ausrichtung der Ortsplanung Münchenbuchsee auf die Siedlungsentwicklung nach innen, fand in der öffentlichen Mitwirkung grosse Akzeptanz. Die im Rahmen der Mitwirkung eingebrachten Einwände und Anregungen betreffen grossmehrheitlich die detaillierten Umsetzungsvorschläge in der Nutzungsplanung. Richtplanrelevante Themen wurden im Bereich der Verkehrsplanung sowie zu einzelnen Verdichtungsgebieten formuliert. Für die Details der Mitwirkung wird auf den Mitwirkungsbericht verwiesen. Der Gemeinderat wird den Mitwirkungsbericht veröffentlichen.

6.3 Vorprüfung

Die Richtplanung wurde als Teil der revidierten Ortsplanung Münchenbuchsee durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) im Rahmen der Vorprüfung, unter Einbezug der betroffenen Fachstellen auf ihre Rechtmässigkeit geprüft. Die Planungsinstrumente wurden anschliessend aufgrund der Vorbehalte, Hinweise und Empfehlungen des AGR angepasst.

In Anhang 3 des Erläuterungsberichts ist die Auswertung der Vorprüfung aufgrund der Vorbehalte und Anmerkungen der kantonalen Behörden sowie die Stellungnahme der Planungsbehörde tabellarisch zusammengefasst.

6.4 Beschlussfassung und Genehmigung

Die Beschlussfassung zum Richtplan Ortsentwicklung erfolgt durch den Gemeinderat als Planungsbehörde. Der beschlossene Richtplan Ortsentwicklung wird anschliessend dem Kanton (AGR) zur Genehmigung eingereicht.

TEIL B: MASSNAHMENBLÄTTER

1. Aufbau

Inhalt und Verbindlichkeit

Die grau hinterlegten Textabschnitte in den Massnahmenblätter (MB) sind behördenverbindlicher Bestandteil des Richtplans. Die Massnahmenblätter enthalten Angaben zu Ausgangslage, Ziele / Grundsätze, Massnahme / Handlungsanweisung, Priorisierung, Koordinationsstand, Vorgehen, Federführung, Involvierte und Verweise / Grundlagen.

Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände (KS) haben folgende Bedeutung:

<i>Vororientierung (VO)</i>	Es handelt sich um die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Die Vororientierung weist auf eine Planungsidee hin, welche den Grundsätzen des Richtplans Ortsentwicklung entspricht. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Es besteht eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind vertiefende planerische Anstrengungen nötig.
<i>Zwischenergebnis (ZE)</i>	Ein Zwischenergebnis zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits erste konsolidierte Resultate vorliegen, auf denen weiter aufgebaut werden kann. Ein Zwischenergebnis liegt insbesondere dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte offen gelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung (Abstimmungsanweisung).
<i>Festsetzung (FS)</i>	Eine Festsetzung liegt dann vor, wenn die Koordination unter den verschiedenen Interessen erfolgreich zum Abschluss gebracht werden konnte. Die involvierten Akteure sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.
	<h3>Priorisierung</h3> <p>Die im Richtplan bezeichneten Massnahmen sind nach Priorität differenziert. Die Priorisierung ist nicht abschliessend, zeigt aber die derzeitige planungspolitische Schwerpunktbildung der Gemeinde auf.</p>
<i>Daueraufgabe (DA)</i>	Die Massnahmen, welche als Daueraufgabe bezeichnet sind, können keiner Priorität zugeteilt werden. Sie sind grundsätzlich wiederkehrend aktuell.
<i>1. Priorität</i>	Erste Priorität haben Massnahmen, für die eine <u>kurzfristige</u> Realisierung innerhalb von fünf Jahren angestrebt wird.
<i>2. Priorität</i>	Zweite Priorität haben Massnahmen, deren Realisierung <u>mittelfristig</u> innerhalb fünf bis 15 Jahren realisiert werden sollen.
<i>3. Priorität Langfristige Optionen</i>	Dritte Priorität haben Massnahmen, die aus heutiger Sicht <u>langfristige</u> Entwicklungsoptionen darstellen, welche betreffend Umsetzung in 15 bis 25 Jahren näher geprüft werden.

2. Übersicht

MB	Titel
Siedlung	
S1	Zentrumsentwicklung
S2	Öffentliche Bauten und Anlagen
S3	Entwicklungsschwerpunkt: Bahnhof Münchenbuchsee
S4	Verdichtungsgebiete: Zonen mit Planungspflicht
S5	Verdichtungsgebiete: Überbauungsordnungen
S6	Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Wohnen
S7	Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Arbeiten
S8	Umstrukturierungsgebiete
S9	Nutzungsreserven
S10	Eignungsgebiete Siedlungserweiterung
Landschaft und Freiraum	
L1	Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet
L2	Siedlungsökologie und Aufwertung Siedlungsrand
L3	Kultur- und Naturlandschaft
L4	Erweiterung Golfpark
L5	Gewässer
Verkehr: Motorisierter Individualverkehr / Gesamtverkehr	
M1	Umsetzung Verkehrsmanagement Bern Nord
M2a	Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich
M2b	Aufwertung des Strassenraums ausserhalb Zentrumsbereich
M3	Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee – Ortszentrum
M4	Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren
M5	Laufende Überprüfung Verkehrssicherheit
M6	Erschliessung der Eignungsgebiete Siedlungserweiterung
M7a	Parkierung im Zentrum
M7b	Parkraumbewirtschaftung
Verkehr: Öffentlicher Verkehr / Kombiniertes Verkehr	
Ö1	Erschliessungsqualität sicherstellen
Ö2a	Busbetrieb: Aufwertung Bahnhof Münchenbuchsee
Ö2b	Busbetrieb: Neue Buslinien / Buslinienführungen
Ö2c	Busbetrieb: Hindernisfreie Bushaltestellen
Ö3	Förderung der Kombinierten Mobilität

Verkehr: Veloverkehr

V1a Sichere und attraktive Veloverbindungen in der Gemeinde

V1b Regionale Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard

V2a Veloabstellplätze

V2b Velostationen

Verkehr: Fussverkehr

F1 Attraktives, direktes und sicheres Fusswegenetz

F2 Sicherheit auf dem Schulweg

Controlling

C1 Periodische Überprüfung der Umsetzung

S1 Zentrumsentwicklung

Richtplankarte

Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage

Das Ortszentrum von Münchenbuchsee ist ein wichtiger Identifikations-, Aufenthalts- und Begegnungsort. Nutzungen wie Einkauf, Gastronomie, Dienstleistung, Verwaltung, Bildung und Kultur haben nebst der Wohnnutzung einen wichtigen Stellenwert. Das Ortszentrum befindet sich im Raum Bernstrasse und Oberdorfstrasse sowie am Bahnhof. Das Ortszentrum Münchenbuchsee bildet räumlich ein „L“ mit der Bern- und der Oberdorfstrasse vom Gasthof Löwen bis zum Coop-Supermarkt. Die Zentrumsnutzungen in der Allmend gliedern sich an das Zentrum von Zollikofen.

Die Verkaufsnutzungen werden durch die Einkaufszentren ausserhalb der Gemeinde zunehmend konkurriert. Zusätzlich mindert der Verkehr auf der Bernstrasse die Aufenthaltsqualität im Zentrum.

Für das Ortszentrum wurde der Richtplan Zentrum (2013) erlassen. Er bleibt eine wichtige Entwicklungsgrundlage für die Zentrumsplanung.

Beschrieb und Ziele

Das Ortszentrum soll sich auf den Raum Bernstrasse und Oberdorfstrasse sowie rund um den Bahnhof konzentrieren. Durch Aufwertungen und Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen sollen Zentrumsnutzungen gefördert und das Ortsbild bewahrt und gestärkt werden. Die Flächen im 1. Vollgeschoss (Erdgeschoße) im Zentrum sollen prioritär durch kundenorientierte Nutzungen (Läden, Dienstleistungen, Gastronomie etc.) genutzt werden.

Massnahme / Handlungsanweisung

- Der Richtplan Zentrum (2013) wird schrittweise umgesetzt.
- Im „Zentrum-L“ (Bern- und Oberdorfstrasse) sind die Nutzung, Baustruktur und Ortsbild, Verkehr und Aussenraum aufeinander abzustimmen.
- Differenzierung der Kernzone mit Perimetern, wo in den 1. Vollgeschossen (Erdgeschoße) ein prozentualer Anteil der Geschossfläche für publikumsorientierte Dienstleistungsbetriebe bestimmt wird.
- Die historischen und ortsbildprägenden Bauten sind zu erhalten und aufzuwerten.
- Die öffentlichen Strassenräume und Plätze sind als wichtige Begegnungsorte von Fassade zu Fassade zu gestalten.
- Aktuelle Projekte werden laufend auf die angestrebte Zentrumsentwicklung abgestimmt.
- Der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Münchenbuchsee wird mit der Zentrumsentwicklung abgestimmt (Massnahme S3).
- Neubauten haben erhöhte architektonische und städtebauliche Qualitätsanforderungen zu erfüllen.
- Bei Planungen und ortsbildprägenden Neu- und Umbauten ist die Fachberatung beizuziehen.
- Berücksichtigung des regionalen Gewässerrichtplan Urtenen (Massnahme 3E)
- Störfallvorsorge berücksichtigen

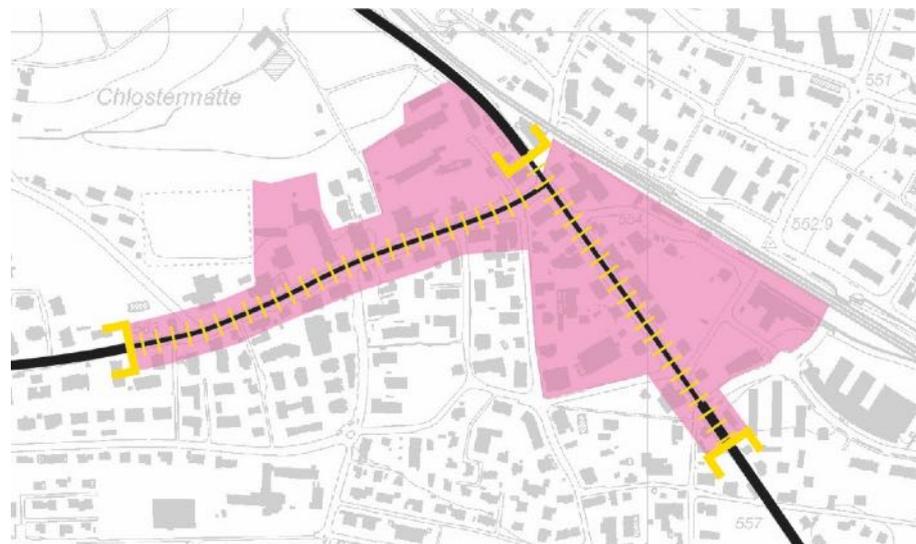
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> laufend
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Vorgehen	Schrittweise Umsetzung			
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee			
Involvierte	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton (Tiefbauamt, Denkmalpflege) • Betroffene Grundeigentümerschaften 			

Verweise, Grundlagen

- Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017
- Testplanung Bahnhofgebiet Südwest:
 - Schlussbericht vom 3. April 2017
 - Grundlagenpapier Verkehr vom 16. August 2016
- Potenzialstudie „Wachstum nach innen“ vom 20. Juni 2016: Massnahmenblätter zu Teilgebieten 10.3 Bahnhof Südwest sowie 5.1 Unterdorf / Schmiedegasse
- Richtplan Zentrum vom 16. Juli 2012; Objektblatt 0.1 Zentrum und Objektblatt U.2 Löwenstrasse
- Berücksichtigung Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS
- MB L1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet
- MB L2: Siedlungsökologie und Siedlungsrand
- MB M2a Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich
- MB M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee - Ortszentrum
- MB M7 Parkierung im Zentrum

Illustration

-  Zentrumseingang
-  „Zentrum-L“
-  Ortszentrum



S2 Öffentliche Bauten und Anlagen

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage Münchenbuchsee verfügt über verschiedene Schulhäuser, Kindergärten, Sport- und Freizeitanlagen sowie öffentliche Verwaltungsgebäude, etc.. Handlungsbedarf besteht in der laufenden Erneuerung, dem Einbezug neuer Nutzungsbedürfnisse, pädagogischer und demografischer Bedürfnisse sowie in der Optimierung des baulichen und betrieblichen Bestandes. Die Gemeinde Münchenbuchsee hat ein Liegenschaftsbewertungssystem, das bis auf pädagogische und demografische Aspekte alles abdeckt.

Die Umgebungsgestaltung von Schulhäusern wird im Freiraumkonzept (Massnahme L1) thematisiert.

Beschrieb und Ziele Ausgehend von den bestehenden Schulanlagen und Kindergärten wird die auf zukünftige pädagogische und demographische Bedürfnisse, sowie auf einen wirtschaftlichen und nachhaltigen Betrieb und Unterhalt ausgerichtete Schulraumplanung fortgeführt. Auf einigen gemeindeeigenen Arealen sind zukünftig Veränderungen vorgesehen. Diese sind basierend auf strategischen Überlegungen (Nutzungen, Gebäudezustände, etc.) zu definieren.

Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
S2.1	ZöN J Paul Klee <ul style="list-style-type: none"> Realisierung eines öffentlichen Gebäudes für Bildung, Kultur und Freizeit Zur Sicherung der architektonischen, städtebaulichen und freiräumlichen Qualität ist für das Gebäude eine Qualitätssicherung durchzuführen. 	1	FS
S2.2	ZöN I Hübeli <ul style="list-style-type: none"> Die Verlagerung des Kindergartens in die ZöN A Riedli oder in die ZöN J Paul Klee oder in die ZöN soll geprüft werden. Umnutzung der ZöN Hübeli Art und Mass der Nutzung ändern (Wohnnutzung) 	1	ZE
S2.3	Schul-, Sport- und Freizeitanlagen Gemeindesportanlagenkonzept (GESAK) überprüfen und bei Handlungsbedarf überarbeiten	1	FS

Vorgehen –

Produkt

- Strategische Überlegungen für öffentliche Bauten und Anlagen
- Schulraumplanung

Federführung

- Schulraumplanung: Gemeinde Münchenbuchsee (Bildung/Schulleitung)
- Öffentliche Bauten und Anlagen: Gemeinde Münchenbuchsee (Bauabteilung)

Involvierte –

Verweise, Grundlagen

- Potenzialstudie „Wachstum nach innen“ vom 20. Juni 2016: Teilgebiet Hübeli
- Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017
- MB F2: Sicherheit auf dem Schulweg
- MB L1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet
- MB L2: Siedlungsökologie und Siedlungsrand

S3 Entwicklungsschwerpunkt: Bahnhof Münchenbuchsee

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage Die Potenzialstudie «Wachstum nach innen» löste aus, dass für das Bahnhofgebiet Südwest eine Testplanung durchgeführt wurde. Die Ergebnisse der Testplanung zeigen für dieses Gebiet Verdichtungspotenziale auf. Damit wurde eine Grundlage für eine optimale Entwicklung des Bahnhofgebietes Südwest geschaffen. Aufgrund der Zentrums- und zahlreicher schützenswerter Gebäude im und um das Bahnhofgebiet ist dem Denkmal- und Ortsbildschutz eine wichtige Bedeutung zuzuschreiben. Mittels Bebauungsvarianten wurde aufgezeigt, was wo verträglich ist und wie neue Impulse durch Neubauten und ein qualitativvolles Wachstum im Bahnhofgebiet realisiert werden kann. Ein Hochhaus im Perimeter Bahnhofgebiet Südwest wird als nicht ortsverträglich eingestuft.

Beschrieb und Ziele Erkenntnisse und Empfehlungen aus der Testplanung umsetzen:

- Oberstes Ziel ist eine massvolle und sensible Entwicklung des Bahnhofgebietes, welche Identität und Charakter des Ortes bewahrt, stärkt und weiterentwickelt.
- Das Ortsbild im Zentrum wird stark durch historische Bauten geprägt. Es ist Rücksicht auf das bestehende Ortsbild zu nehmen. Alle als schützens- resp. erhaltenswert eingestuft Gebäude sollen mit ihrem Aussenraum erhalten werden. Bei Bauvorhaben ist auf benachbarte Gebäude des Bauinventars Rücksicht zu nehmen.
- Räumlicher Zusammenhang zwischen der Bern- und Oberdorfstrasse und dem Bahnhof stärken (Aussenraum- und Aufenthaltsqualität)
- Erreichbarkeit des Bahnhofs für die Verkehrsteilnehmenden verbessern
- Die Achsen Bern- und Oberdorfstrasse bilden das Ortszentrum und sollen in ihrem Charakter erhalten und gestärkt werden.
- Auf den Entwicklungsarealen (Areal Bären und Areal Landi) sind die städtebaulich verträglichen Verdichtungspotenziale zu nutzen.
- Auf generelle Nutzungsvorgaben und -beschränkungen betreffend der Art der Nutzung verzichten (Fokus Mischnutzung)

Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
S3.1	Areal Bären und Bahnhof Münchenbuchsee	1	FS
	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhofzugang verbessern (Unterführung optimieren, Fussgängerführung- und Umsteigebeziehungen verbessern) • Direkte Linienführungen für den Fuss- und Veloverkehr • Gasthof Bären inkl. Wirkungsraum erhalten • Gesamtkonzept mit Aussagen zu Städtebau, Freiraum und Verkehr erarbeiten • Maximal zulässige Gesamthöhe von Neubauten entspricht generell der Fassadenhöhe giebelseitig des Gasthofs Bären (571.9 m.ü.M.). Im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens kann allenfalls dargelegt werden, dass entlang der Gleise ein Geschoss höher verträglich ist. • Drei Fassaden des Bären-Gebäudes bleiben frei, Anbau ist nur gegen Osten (Bahngleise) erlaubt • Zweckmässige Massnahmen zur Störfallvorsorge vorsehen 		Massnahmen umgesetzt

S3.2	Areal Landi	1	FS
	<ul style="list-style-type: none"> • Zukunftsweisendes Ensemble mit verschiedenen Nutzungen (Wohnen, mässig störendes Gewerbe, Verkauf, etc.) entwickeln • Qualitätssicherndes Verfahren (z.B. Studienauftrag, Wettbewerb) durchführen • Für Neubauten direkt neben geschützten oder erhaltenswerten Bauten gilt als maximal zulässige Gesamthöhe die Fassadenhöhe giebelseitig benachbarter Schutzobjekte. • Abstufung der Höhenentwicklung bis maximal Silohöhe (massgebend ist die Höhe des heutigen Landisilos: 576.00 m.ü.M.). • Zweckmässige Massnahmen zur Störfallvorsorge vorsehen 		
S3.3	Abschnitt Bernstrasse	2	FS
	<ul style="list-style-type: none"> • Max. 4 Vollgeschosse mit Dachgeschoss für Neubauten (max. Fassadenhöhe giebelseitig: 571.5 m.ü.M. (Referenz: Liegenschaft Bernstrasse 15) • Baulinie mit Anbaupflicht entlang Bernstrasse (Abschnitt Bernstrasse 5-19) festlegen • Offene Bauweise unter Einhaltung der Gebäudeabstände • Dachform: Satteldach; Höhe 1. Vollgeschoss (Erdgeschoss): 4.0 m in Baureglement umsetzen • Störfallvorsorge berücksichtigen 		

Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätssichernde Verfahren (z.B. Studienauftrag, Wettbewerb, Workshop-Verfahren) durchführen • Allfällige Änderung der Nutzungsplanung (voraussichtlich durch Erlass Zone mit Planungspflicht)
Produkt	<ul style="list-style-type: none"> • Änderung der Nutzungsplanung • Verkehrskonzept
Federführung	Partnerschaftliche Entwicklung: <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungsplanung: Betroffene Grundeigentümerschaft (Initiative) • Verkehrsplanung: Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton (Tiefbauamt, Denkmalpflege)

- Verweise, Grundlagen**
- Testplanung Bahnhofgebiet Südwest: Schlussbericht vom 3. April 2017 und Grundlagenpapier Verkehr vom 16. August 2016
 - Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017
 - Potenzialstudie vom 20. Juni 2016: Massnahmenblatt zu Teilgebiet 10.3 Bahnhof Südwest
 - Richtplan Zentrum vom 16. Juli 2012; Objektblatt 0.1 Zentrum
 - MB L1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet
 - MB L2: Siedlungsökologie und Siedlungsrand
 - MB M2a Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich
 - MB M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee - Ortszentrum
 - MB M7 Parkierung im Zentrum

Illustration

S4 Verdichtungsgebiete: Zonen mit Planungspflicht

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage Im Rahmen der Potenzialstudie 2016 wurden die Entwicklungspotenziale in allen bestehenden Bauzonen analysiert. Der Handlungsbedarf wurde im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) ausgewiesen. Bei den nachfolgend bezeichneten Gebieten besteht ein bedeutendes ortsverträgliches Verdichtungspotenzial in bestehenden Zonen mit Planungspflicht. Gebäude können unter Berücksichtigung der bestehenden Strukturen ersetzt, erneuert und erweitert werden. Auch Ergänzungsbauten sind möglich.

Beschrieb und Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Haushälterische Umgang mit dem Boden und dem Kulturland • Neuen Wohn- und Arbeitsraum (Nutzungspotenziale) verfügbar machen • Verdichtung anstreben: Entwicklungsreserven ausschöpfen, Nutzungsart überprüfen, Nutzungsmass erhöhen, baupolizeiliche Masse anpassen (Grenzabstände, Gebäudehöhen, Geschosszahl, ev. minimales Nutzungsmass einführen). • Hohe Siedlungs- und Aussenraumqualität sicherstellen • Gute Verkehrserschliessung (insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr) sicherstellen • Optimierung Siedlungsökologie, unter anderem Förderung naturnaher Lebensräume
----------------------------	--

Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
S4.1	Buechlimatt: ZPP 1 <ul style="list-style-type: none"> • Projekt Verkehrsprüfzentrum realisieren • Hohe Nutzungsdichte sicherstellen • Siedlungsrand gestalten • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	1	FS
S4.2	Bielstrasse Süd: ZPP 3 <ul style="list-style-type: none"> • Mindestens drei Vollgeschosse realisieren • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	2	FS
S4.3	Schmiedegasse: ZPP 23 <i>vgl. Richtplan Zentrumsplanung; Objektblatt Nr. U.3 Schmiedegasse</i>	1	FS
S4.4	Strahmmatte: ZPP 19 <i>Planerlassverfahren im Gange</i>		
S4.5	Sonnenweg- Fellenbergstrasse: ZPP 24 <i>vgl. Richtplan Zentrumsplanung; Objektblatt Nr. O.2 Fellenbergstrasse – Kreuzgasse – Bernstrasse – Unterfeldweg</i>	1	FS
S4.6	Schöneggweg Nordost <ul style="list-style-type: none"> • Ersatz- und Ergänzungsbauten, Anbau • Aufzonung prüfen 	1	FS

S4.7	ZPP 13 Bahnhof Zollikofen	2	FS
	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation Stand Umsetzung Richtplan ESP Bahnhof Zollikofen / Münchenbuchsee • Ableitung Handlungsbedarf bezüglich ZPP 13 aus Richtplan-Überprüfung • Koordination allfälliger Vorhaben mit Gemeinde Zollikofen • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 		

Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • S4.3, S4.5, S4.6: Qualitätssicherndes Verfahren (z.B. Studienauftrag, Wettbewerb, Workshop-Verfahren) durchführen • S4.6 Planungsrechtliche Sicherung Ergebnisse qualitätssicherndes Verfahren mittels ZPP prüfen • S4.1 und S4.2: Gesamt- oder Richtkonzept erstellen • Allfällige Änderung der ZPP und ev. Erlass Überbauungsordnung
Produkt	<ul style="list-style-type: none"> • Richtkonzept • Änderung der Zone mit Planungspflicht und ev. Erlass Überbauungsordnung
Federführung	Partnerschaftliche Entwicklung: <ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Grundeigentümerschaft • Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	Kanton (AGR): bei Änderung der Nutzungsplanung

- Verweise, Grundlagen**
- Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017
 - Richtplan Zentrum vom 16. Juli 2012; Objektblatt Objektblatt 0.2 Fellenbergstrasse – Kreuzgasse – Bernstrasse – Unterfeldweg und Objektblatt Nr. U.3 Schmiedegasse

S5 Verdichtungsgebiete: Überbauungsordnung

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage Im Rahmen der Potenzialstudie 2016 wurden die Entwicklungspotenziale in allen bestehenden Bauzonen analysiert. Der Handlungsbedarf wurde im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) ausgewiesen. Bei den nachfolgend bezeichneten Gebieten besteht ein bedeutendes ortsverträgliches Verdichtungspotenzial in bestehenden Überbauungsordnungen. Gebäude können unter Berücksichtigung der bestehenden Strukturen ersetzt, erneuert und erweitert werden. Auch Ergänzungsbauten sind möglich.

Beschrieb und Ziele

- Neuen Wohn- und Arbeitsraum (Nutzungspotenziale) verfügbar machen
- Verdichtung anstreben: Entwicklungsreserven ausschöpfen, Nutzungsmass erhöhen, baupolizeiliche Masse anpassen (Grenzabstände, Gebäudehöhen, Geschosszahl).
- Hohe Siedlungs- und Aussenraumqualität sicherstellen
- Optimierung Siedlungsökologie, unter anderem Förderung naturnaher Lebensräume

Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
S5.1	Hübeli: UeO Ersatz- oder Ergänzungsneubauten, Anbau und Aufstockung	1	FS
S5.2	Riedli: UeO Ersatzneubau, Anbau und Aufstockung	2	FS
S5.3	Neumatt: UeO Anbau, Aufstockung	2	FS
S5.4	Ursprung: UeO <ul style="list-style-type: none"> • Ersatz- oder Ergänzungsneubauten, Anbau und Aufstockung • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	2	FS
S5.5	Unterfeldweg „Überbauung Dörfli“ <ul style="list-style-type: none"> • Bedürfnis der Grundeigentümerschaften klären • Verdichtungspotenziale und Machbarkeit zur Realisierung prüfen 	1	FS

Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkonzept erstellen mit Bezug Fachberatung oder • Qualitätssicherndes Verfahren (z.B. Studienauftrag, Wettbewerb, Workshop-Verfahren) durchführen • Allfällige Änderung der Überbauungsordnung oder Erlass einer UeO (S5.5)
Produkt	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkonzept • Allfällige Änderung der Überbauungsordnung oder Erlass neue UeO
Federführung	Partnerschaftliche Entwicklung: <ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Grundeigentümerschaft • Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	Kanton (AGR) bei Änderung der Nutzungsplanung
Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017 • Potenzialstudie „Wachstum nach innen“ vom 20. Juni 2016: Massnahmenblatt zu Teilgebiet 7.2 Hübeli • Richtplan Zentrum vom 16. Juli 2012; Objektblatt Objektblatt 0.2 Fellenbergstrasse – Kreuzgasse – Bernstrasse – Unterfeldweg • MB L1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet • MB L2: Siedlungsökologie und Siedlungsrand

S6 Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Wohnen

Richtplankarte	Siedlung, Landschaft und Freiraum		
Ausgangslage	Im Rahmen der Potenzialstudie 2016 wurden die Entwicklungspotenziale in allen bestehenden Bauzonen analysiert. Der Handlungsbedarf wurde im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) ausgewiesen. Bei den nachfolgend bezeichneten Gebieten besteht ein bedeutendes ortsverträgliches Verdichtungspotenzial in bestehenden Regelbauzonen für Wohnnutzung. Gebäude können ersetzt, erneuert und erweitert werden. Auch Ergänzungsbauten sind möglich.		
Beschrieb und Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Wohnnutzungen und stilles Gewerbe (Nutzungspotenziale) verfügbar machen • Verdichtung anstreben: Nutzungsmass erhöhen, baupolizeiliche Masse anpassen (Grenzabstände, Gebäudehöhen, Geschosszahl) • Hohe Siedlungs- und Aussenraumqualität anstreben und Siedlungsökologie optimieren 		
Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
S6.1	Seedorfweg Nordost <ul style="list-style-type: none"> • Aufzonung in Wohnzone 3 • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	Massnahme umgesetzt	
S6.2	Unterfeld, Bernstrasse I Aufzonung in Wohnzone 4	Massnahme umgesetzt	
S6.3	Waldegg, Eichgutweg I <ul style="list-style-type: none"> • Aufzonung in Wohnzone 4 	Massnahme umgesetzt	
S6.4	Waldegg, Laubbergweg Aufzonung in Wohnzone 3	Massnahme umgesetzt	
S6.6	Bodenackerweg <ul style="list-style-type: none"> • Aufzonung in Wohnzone 4 (nördlich Bodenackerweg) • Aufzonung in Wohnzone 3 (südlich Bodenackerweg und beidseitig am Bach) 	Massnahme umgesetzt	
S6.7	Gurtenfeld <ul style="list-style-type: none"> • Aufzonung in Wohnzone 4 • Störfallvorsorge berücksichtigen 	Massnahme umgesetzt	
S6.8	Meisenweg 1 Aufzonung in Wohnzone 4 prüfen	1	FS
S6.9	Grossmatt <ul style="list-style-type: none"> • Bedürfnis der Grundeigentümerschaften klären • Ersatz- und Ergänzungsbauten, Anbau • Aufzonung prüfen • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	Massnahme umgesetzt	

Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">• Änderung Nutzungszonenplan• Beizug Fachberatung
Produkt	–
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	<ul style="list-style-type: none">• Betroffene Grundeigentümerschaft• Kanton (AGR) bei Änderung der Nutzungsplanung
Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none">• Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017• Potenzialstudie „Wachstum nach innen“ vom 20. Juni 2016: Massnahmenblatt zu Teilgebiete 2.2 Waldegg sowie 12.1 Bahnhof Nord• MB L2: Siedlungsökologie und Siedlungsrand

S7 Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Arbeiten

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage Im Rahmen der Potenzialstudie 2016 wurden die Entwicklungspotenziale in allen bestehenden Bauzonen analysiert. Der Handlungsbedarf wurde im Räumlichen Entwicklungskonzept (REK) ausgewiesen. Bei den nachfolgend bezeichneten Gebieten besteht ein bedeutendes ortsverträgliches Verdichtungspotenzial in bestehenden Regelbauzonen für Arbeitsnutzung. Gebäude können ersetzt, erneuert und erweitert werden. Auch Ergänzungsbauten sind möglich.

Beschrieb und Ziele

- Neue Arbeitsnutzungen (Nutzungspotenziale) verfügbar machen
- Hohe bauliche Ausnutzung sicherstellen
- Verdichtung anstreben: Nutzungsmass erhöhen, baupolizeiliche Masse anpassen (Grenzabstände, Gebäudehöhen, Geschosszahl, ev. minimales Nutzungsmass einführen)
- Siedlungsrand und Siedlungsökologie optimieren

Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
S7.1	Buechlimatt West <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsnutzung gewerbe-/ industrieorientiert • Belastete Standorte (Altlasten) berücksichtigen • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	1	FS
S7.2	Buechlimatt Ost <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsnutzung dienstleistungsorientiert • Mindestens zwei Vollgeschosse realisieren • Belastete Standorte (Altlasten) berücksichtigen • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	1	FS
S7.3	Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Nord <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsnutzung gewerbe-/ industrieorientiert • Störfallvorsorge berücksichtigen 	2	FS
S7.4	Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Süd <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsnutzung dienstleistungsorientiert • Mindestens zwei Vollgeschosse realisieren • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	2	FS

Vorgehen	Änderung Nutzungszonenplan und Baureglement
Produkt	–
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	<ul style="list-style-type: none">• Betroffene Grundeigentümerschaft• Gemeinde Zollikofen (Massnahmen S7.3 und S7.4)• Kanton (AGR) bei Änderung der Nutzungsplanung
Verweise, Grundlagen	<ul style="list-style-type: none">• Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017• MB L2: Siedlungsökologie und Siedlungsrand• MB L3 Kultur- und Naturlandschaft; Wildwechsel L3.4 (Massnahme S7.3)

S8 Umstrukturierungsgebiete

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage Im Rahmen der Potenzialstudie 2016 wurden die Entwicklungspotenziale in allen bestehenden Bauzonen analysiert. Der Handlungsbedarf wurde im REK ausgewiesen. Bei den nachfolgend bezeichneten Gebieten besteht ein bedeutendes ortsverträgliches Potenzial für eine Umstrukturierung mit baulicher und/oder nutzungsmässiger Aufwertung zugunsten einer verdichteten Wohnnutzung.

Beschrieb und Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Art der Nutzung anpassen • Mass der Nutzung erhöhen: Baupolizeiliche Masse anpassen (Grenzabstände, Gebäudehöhen, Geschosszahl, ev. minimales Nutzungsmass einführen) • Schaffung von zusätzlichen Wohnungen im bestehenden Siedlungsgebiet • Siedlungs- und Aussenraumqualität anstreben und Siedlungsökologie optimieren • Durch Umstrukturierung die Siedlungsqualität erhöhen • Gute Verkehrserschliessung (insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr) sicherstellen
----------------------------	--

Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
S8.1	Waldegg, Eichgutweg II Umzonung in Wohnzone 3		Massnahme umgesetzt
S8.2	Waldegg, Waldeckweg <ul style="list-style-type: none"> • Umzonung in Wohnzone 3 • Störfallvorsorge berücksichtigen 	1	FS
S8.3	Waldegg, Bernstrasse II Umzonung in Wohnzone 3 /ZPP (UeO)	2	FS
S8.4	Allmend, Allmendstrasse <ul style="list-style-type: none"> • Umzonung in Wohnzone 4 /ZPP (UeO) • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	1	FS
S8.5	Schöneggweg 30 Umzonung in Wohnzone 3		Massnahme umgesetzt
S8.6	Seedorfweg Nord: ZPP 10A <ul style="list-style-type: none"> • Umstrukturierung in Wohnnutzung • Vier bis fünf Vollgeschosse realisieren • Zweckmässige Massnahmen zur Störfallvorsorge vorsehen 		Massnahme umgesetzt
S8.7	Industriestrasse 3, Parz. 961 <ul style="list-style-type: none"> • Umstrukturierung in ZPP mit Nutzungsausrichtung Beherbergung • Nutzungsverträglichkeit klären • Risikorelevanz bezüglich Störfallvorsorge klären 	1	FS

Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag, Wettbewerb, Workshop-Verfahren) bei S 8.3 und S 8.4 durchführen. • Änderung Nutzungszonenplan und Baureglement
Produkt	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamt- oder Richtkonzept (bei S 8.3 und S 8.4) • Neue ZPP (bei S8.7)
Federführung	Partnerschaftliche Entwicklung: <ul style="list-style-type: none"> • Betroffene Grundeigentümerschaft (Initiative) • Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton (AGR) bei Änderung Nutzungszonenplan

- Verweise, Grundlagen**
- Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017
 - Potenzialstudie „Wachstum nach innen“ vom 20. Juni 2016: Massnahmenblatt zu Teilgebiete 2.2 Waldegg
 - MB M6 Erschliessung der Eignungsgebiete für Siedlungserweiterung
 - MB L1: Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet
 - MB L2: Siedlungsökologie und Siedlungsrand

S9 Nutzungsreserven

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage Die Nutzungsreserven auf unüberbauten Flächen in der Bauzone resp. die Baulandreserven sind in der Gemeinde zu erheben und nachzuführen. Im Sinne der häuslicher Nutzung des Bodens sind diese Flächen unter Berücksichtigung der angrenzenden Bebauungsstruktur möglichst dicht und kompakt zu bebauen.

Als unüberbaute Bauzonen gelten Parzellen und Parzellenteile mit einer freien Fläche, auf welchen unter Einhaltung der geltenden Nutzungsplanung eine Hauptbaute errichtet werden kann.

Die Nutzungsreserven werden in Wohn-, Misch-, Kern- und Arbeitszone sowie in den Zonen für öffentliche Nutzungen erhoben.

Beschrieb und Ziele

- Baulandhortung vermeiden
- Siedlungsentwicklung nach innen lenken
- Nutzungsreserven mobilisieren
- Grundeigentümerschaft sensibilisieren
- Dialog mit der Grundeigentümerschaft suchen und pflegen
- Hohe Siedlungs- und Aussenraumqualität sicherstellen

Nr. Massnahme, Handlungsanweisung

S9.1 Wohn-, Misch- und Kernzonen

- Dialog mit der Grundeigentümerschaft aufnehmen
- Massnahmen im Rahmen der Baugesetzgebung (Bauverpflichtung) prüfen

S9.2 Arbeitszonen

- Bedürfnisse der lokalen Unternehmen klären
- Dialog mit der Grundeigentümerschaft aufnehmen

S9.3 Zone für öffentliche Nutzungen

Bedürfnisse der Gemeinde klären

Priorität 1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend

Koordinationsstand Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Vorgehen Ev. vertragliche Bauverpflichtung abschliessen (Art. 126 ff. BauG)

Produkt –

Federführung Gemeinde Münchenbuchsee

Involvierte Betroffene Grundeigentümerschaft

Verweise, Grundlagen

- Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017
- MB L2: Siedlungsökologie und Siedlungsrand

S10 Eignungsgebiete Siedlungserweiterung

Richtplankarte	Siedlung, Landschaft und Freiraum
Ausgangslage	<p>Das für die Landwirtschaft geeignete Kulturland ist begrenzt und wurde in den letzten Jahren durch die Siedlungsentwicklung immer mehr eingegrenzt. Die Eignungsgebiete Siedlungserweiterung (potenzielle Neueinzonungen) dienen als mittel- bis langfristige Option der Siedlungsentwicklung.</p> <p>Die Gebiete, welche auch im regionalen Richtplan (RGSK Bern-Mittelland) als Vorranggebiete Siedlungserweiterung bezeichnet sind, werden als „Option aufgrund regionalem Bedarf“ bezeichnet. In den Vorranggebieten des RGSK mit Koordinationsstand Festsetzung ist die Abstimmung von Siedlung und Verkehr bereits erfolgt und einer Einzonung stehen keine regionalen Hindernisse mehr bevor. Die anderen Gebiete gelten als „Option mit kommunalem Bedarf“.</p>
Beschrieb und Ziele	<ul style="list-style-type: none"> • Zum Schutz der Landwirtschaft und der wertvollen Kulturlandschaft ist die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern und nach aussen mit langfristigen Siedlungsgrenzen abzuschliessen. • Potenzialgebiete für mittel- bis langfristige Siedlungserweiterung definieren • Alle Gebiete sind mittels Bebauungs- und Erschliessungskonzepten zu gegebenem Zeitpunkt vertieft zu bearbeiten. • Einzonung nur mit Gesamtkonzept mit Bebauungs- und Erschliessungsvorgaben • Hohe Nutzungsdichte anstreben • Siedlungsqualität und gute Siedlungsrandgestaltung erreichen
Massnahme, Handlungsanweisung	<p>Baulandbedarf</p> <p>Die Gemeinde begründet ihren Baulandbedarf gestützt auf die Kriterien zur Bemessung des 15-jährigen Baulandbedarfs und die Kriterien zur Zonenausscheidung gemäss kantonalem Richtplan.</p> <p>Gesamtkonzept</p> <p>Um die Voraussetzungen für eine Einzonung der Gebiete zu erreichen, muss zuerst eine generelle Bedarfsabklärung und eine konzeptionelle Gesamtplanung (qualitätssicherndes Verfahren wie Testplanung, Studienauftrag, Wettbewerb) im Gebiet erfolgen. Im Gesamtkonzept sind Art und Mass der Nutzung, Gestaltung, Bebauung, Freiraum, Erschliessung und Parkierung aufeinander abzustimmen. Dabei ist ein wesentliches Augenmerk auf die Einbettung in die Umgebung und die Gestaltung des Siedlungsrandes zu legen. Danach kann die Einzonung nach den Vorgaben des Gesamtkonzeptes angegangen werden.</p> <p>Bedingung zur Einzonung von Kulturland</p> <p>Bei Einzonungen von Kulturland im Sinne der Baugesetzgebung gelten neue Anforderungen. Dabei müssen die Voraussetzungen der Erschliessung und des haushälterischen Umgangs mit dem Boden bei jeder Einzonung zwingend eingehalten werden. Für die Einzonungen müssen folgende Voraussetzungen erfüllt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Nutzungsdichte. Münchenbuchsee liegt im Raumtyp Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen, wo eine minimale Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) von 0.7 gilt. • Gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Einzonungen von Arealen 0.5 bis 1 ha: minimal Erschliessungsgüteklasse (EGK) E; Einzonungen von Arealen grösser 1 ha: minimal EGK D

Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
S10.1A *SEW 1	Laubberg Regionaler Bedarf, Wohnnutzung	3	VO
S10.1B *SEM 1	Laubberg Regionaler Bedarf, Mischnutzung	3	VO
S10.2A *SEW 2	Unterfeld <ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Bedarf, Wohnnutzung • Störfallvorsorge berücksichtigen 	3	VO
S10.2B *SEM 2	Unterfeld <ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Bedarf, Mischnutzung • Störfallvorsorge berücksichtigen 	3	VO
S10.3 *SEW 3	Kipfgasse, Sandgruebe <ul style="list-style-type: none"> • Lokaler Bedarf, Wohnnutzung • Erhaltungszone und Ortsbild berücksichtigen 	3	VO
S10.4 *SEW 4	Bodenacker Lokaler Bedarf, Wohnnutzung	3	VO
S10.5 *SEW 4	Buechlimatt <ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Bedarf, Arbeitsnutzung • Belastete Standorte berücksichtigen • Erschliessung ÖV • Gefahrengebiet mit mittlerer Gefährdung berücksichtigen • Störfallvorsorge bei empfindlichen Einrichtungen berücksichtigen 	1	VO

* Bezeichnung im räumlichen Entwicklungskonzept

Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Baulandbedarf nachweisen • Gesamtkonzepte im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahren (Testplanung, Studienauftrag, Wettbewerbe) erstellen • Einzonung in Zone mit Planungspflicht mit Richtlinien gemäss Resultat des qualitätssichernden Verfahren
Produkt	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkonzepte
Federführung	Partnerschaftliche Entwicklung: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Münchenbuchsee • Betroffene Grundeigentümerschaft
Involvierte	Kanton (AGR)

- Verweise, Grundlagen**
- Räumliches Entwicklungskonzept vom 4. September 2017
 - MB L1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet
 - MB L2: Siedlungsökologie und Siedlungsrand

L1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet

Richtplankarte

Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen nimmt der Druck auf Frei- und Grünräume zu und die Bedeutung der Qualität wird wichtig (Nutzung, Aufenthalt, Mikroklima, Biodiversität). Frei- und Grünräume sind von grosser Bedeutung für die Strukturierung des Siedlungsgebiets, die Naherholung sowie für die Siedlungsökologie, die ökologische Vernetzung und bieten auch einen wirtschaftlichen Mehrwert. Die Siedlungsqualitäten werden massgeblich durch die Qualitäten der Freiräume mitbestimmt.

Die Frei- und Grünräume innerhalb des Siedlungsraums können wie folgt gegliedert werden:

1. Öffentliche Grün- und Freiräume im Zuständigkeitsbereich von Gemeinde und kantonalem Tiefbauamt: Plätze, Strassenräume, Wege, Böschungen, etc.
2. Gemeindeeigene Schul-, Sport- und Freizeitanlagen: Spiel- und Sportplätze, Aussenräume von Schulen und Kindergärten, etc.
3. Grün- und Freiräume von Privaten mit Auflagen für die öffentliche Nutzung (Öffentliche Funktion): Park-, Spiel-, Sport- und Freizeitanlagen Dritter, Grünzonen und Grünachsen, wichtige Landschaftskammern im Siedlungsgebiet, etc.
4. Weitere Frei- und Grünräume: Hier kann die Gemeinde infolge der Eigentumsverhältnisse nur beschränkt Einfluss auf die Nutzung nehmen.

Im räumlichen Entwicklungskonzept wurden wichtige Grünverbindungen und -achsen im Siedlungsgebiet definiert. Auch erfolgte eine grobe Analyse des Freiraumangebots innerhalb der Siedlung und siedlungsnah. In der Nutzungsplanung werden Vorschriften zum Frei- und Grünraum aufgenommen.

Beschrieb und Ziele

Um den Erhalt von genügend Freiraum für die verschiedenen Nutzungsansprüche zu gewährleisten und die qualitative Aufwertung der Frei- und Grünräume im Siedlungsgebiet zu erreichen, braucht es eine vertiefte Weiterbearbeitung. Mit dieser Massnahme stehen öffentlich zugängliche Freiräume und weitere für den öffentlichen Raum stark prägende Grünräume im Zentrum.

- Freiräume im Siedlungsgebiet definieren und strukturieren
- Bestehende Freiräume für Aufenthalt, Spiel, Sport und Naherholung im Siedlungsgebiet erhalten und qualitativ aufwerten, miteinander vernetzen sowie bei Veränderungen nach Möglichkeit optimieren oder kompensieren.
- Auf öffentlichen und privaten Arealen, soweit sinnvoll und möglich, weitere öffentlich zugängliche Freiräume schaffen
- Beratung und Sensibilisierung Dritter
- Siedlungsökologie (Mikroklima, Wasserhaushalt, Biodiversität) optimieren
- Zugänglichkeit (insbesondere für den Fussverkehr) und Vernetzung mit Naherholungsgebieten optimieren

Massnahme, Handlungsanweisung

Freiraumkonzept

Die Gemeinde erarbeitet ein Freiraumkonzept, welches als behördenverbindliches Planungsinstrument für alle Verwaltungsabteilungen und Kommissionen dienen und die Schwerpunkte der zukünftigen Freiraumentwicklungen aufzeigen soll. Zu berücksichtigende Aspekte bei der Erarbeitung des Freiraumkonzeptes sind:

- Ortsbild- und Freiraumgestaltung, Gartendenkmalpflege
- Nutzung und Soziales (Nutzungsarten, Anspruchsgruppen, Sicherheit)
- Ökologie (Grünräume, Vernetzung von Naturräumen, ökologische Werte)

Massnahme, Handlungsanweisung

- Ökonomie (Erstellungskosten, Unterhalt)

Das Freiraumkonzept beinhaltet:

- Analyse der Freiraumstruktur (Bestandsaufnahme, Defizite, Potenziale)
- Ziele definieren
- Konzept und Massnahmen ausarbeiten (z.B. Pflegekonzept)
- Controlling

Nachfolgende Massnahmen sind im Freiraumkonzept vertieft zu bearbeiten:

Nr. Massnahme, Handlungsanweisung**L1.1 Optimierung Begegnungs- und Spielflächen**

In den Quartieren ist eine Optimierung der Begegnungs- und Spielflächen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen zu prüfen. Zudem sollen auch Mehrfachnutzungen von Kinderspielplätzen und grösseren Spielflächen (gemäss Bauverordnung Art. 46a) geprüft werden. Die Benützung und Zugänglichkeit der Begegnungs- und Spielflächen müssen rechtlich sichergestellt werden.

In Einfamilienhausquartieren, welche meist viele Grünräume und eine gute Versorgung an privaten Freiräumen aufweisen, sind öffentlich zugängliche Freiräume für Begegnung und Spiel oft nur im Strassenraum möglich. Daher sollen Quartierstrassen in geeigneten Fällen und auf Basis der Eigeninitiative der Quartierbevölkerung Platz für Begegnungsräume bieten.

L1.2 Aufwertung Grünachse Kilchmattbach

Entlang des Kilchmattbachs bis zur ehemaligen Klosteranlage besteht in West-Ost-Richtung ein Netz von ökologisch wertvollen Grün- und Freiräumen. Diese Grünachse setzt sich direkt angrenzend auf der anderen Seite der Bielstrasse fort mit dem Taubstummwäldli sowie den Parkanlagen beim Mattenstutz und beim Altersheim bis zum Golfpark. Diese Grünachse soll optimiert und weiterentwickelt werden, isolierte Teilräume sollen nach Möglichkeit verbunden werden.

L1.3 Sicherung Grünverbindung Waldegg – Unterfeld/Ursprung

Bei einer mittel- bis langfristigen Überbauung der Eignungsgebiete für Siedlungserweiterungen Lauberg (S 10.1) und Unterfeld (S 10.2) sind im Rahmen des Siedlungsentwurfs Freiraumbezüge zur offenen Landschaft in West-Ost-Richtung zu sichern.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend

Koordinationsstand Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Vorgehen

- Freiraumkonzept (Fokus öffentliche Frei- und Grünräume)
- Umsetzung

Federführung Gemeinde Münchenbuchsee

Involvierte betroffene Grundeigentümerschaft

Verweise, Grundlagen

- MB L2 bis L4
- MB M4 Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren
- MB F1 Attraktives direktes und sicheres Fusswegnetz
- Berücksichtigung Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS
- Liste der historischen Gärten und Anlagen von ICOMOS Schweiz (International Council on Monuments and Sites)

L2 Siedlungsökologie und Aufwertung Siedlungsrand

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage Grünstrukturen im Siedlungsraum fördern die Durchlässigkeit für Flora und Fauna und beeinflussen das Mikroklima sowie die Luftqualität der Siedlung positiv. Durch die Siedlungsentwicklung nach innen nimmt der Druck auf die bestehenden Grünstrukturen zu und die Qualität der ökologischen Infrastruktur wird um so wichtiger. Grosskronige Bäume werden zunehmend verdrängt. Ökologische Ersatzmassnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünungen sind möglich, dadurch werden jedoch andere Lebensraumstrukturen geschaffen.

Durch die sich abzeichnenden klimatischen Veränderungen mit zunehmenden Trockenperioden im Sommer, steigenden Durchschnittstemperaturen und Extremwetterereignissen wird die Situation insbesondere für gewisse Baumarten im Siedlungsgebiet verschlechtert. Die Bedeutung der verbleibenden Grünflächen und insbesondere der Bäume nimmt für die Regulierung des Mikroklimas stark zu.

Aufgrund der geplanten Begrenzung der langfristigen Siedlungsentwicklung wird der Siedlungsrand zu einer festen räumlichen Grenze. Der Siedlungsrand vermittelt zwischen der Siedlung und der äusseren Landschaft, schafft Raum für eine Bepflanzung zugunsten der ortsbaulichen Einpassung, für die Naherholung und den ökologischen Ausgleich.

Beschrieb und Ziele

- Siedlungsökologie optimieren: strukturreiche, vielfältige, standortgerechte mehrheitlich einheimische Bepflanzung
- Landschaftsästhetisch gute Gestaltung am Siedlungsrand und wertvolle Bepflanzung zur Vernetzung mit der äusseren Landschaft anstreben

Nr. Massnahme, Handlungsanweisung

L2.1 Ökologischer Ausgleich im Siedlungsgebiet

Zur Optimierung der Siedlungsökologie werden im Baureglement entsprechende Vorschriften aufgenommen. Diese betreffen insbesondere die Berücksichtigung bestehender und die Förderung von biologisch wertvollen Lebensraumstrukturen sowie die minimale Bodenversiegelung und Qualitätsstandards für Dachbegrünungen. Dazu gehört auch die Formulierung von Grundsätzen betreffend Freiraumgestaltung in ZPP, ZöN und UeO's.

L2.2 Ökologische Ausgleichsmassnahmen im ans Siedlungsgebiet angrenzenden Landwirtschaftsgebiet

Prüfen ob gleichwertige ökologische Ausgleichsmassnahmen (Anpflanzungen von Baumreihen, Buntbrachen, Obstgärten) im angrenzenden Landwirtschaftsgebiet umgesetzt werden können (z.B. über Bewirtschaftungsverträge)

L2.3 Aufwertung Siedlungsrand

Bei den in der Richtplankarte ausgewiesenen Siedlungsrändern werden im Rahmen von Neubauten oder bei Bauvorhaben, die den Aussenraum beeinflussen, optimal gestaltete Siedlungsabschlüsse mit Grünstrukturen angestrebt.

L2.4 Anpassungen an Klimawandel

Die Versiegelung des Bodens im Siedlungsgebiet ist soweit wie möglich zu begrenzen. Bei der Auswahl von Bäumen ist auf standortgerechte, einheimische Arten zu achten, die auch unter den sich verändernden klimatischen Verhältnissen den speziellen Bedingungen im Siedlungsraum (Trockenheit, Hitze) gut gewachsen sind.

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input type="checkbox"/> laufend
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none">• Beratung und Sensibilisierung• Umsetzung bei Voranfragen und im Baubewilligungsverfahren
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	betroffene Grundeigentümerschaft
Verweise, Grundlagen	MB L1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet

L3 Kultur- und Naturlandschaft

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Ausgangslage Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen ist auch die Kulturlandschaft ausserhalb des Siedlungsgebiets als Wirtschafts- und Lebensraum wichtig. Die Qualitäten der äusseren Landschaft mit den Funktionen Landwirtschaft, Naherholung, Ökologie sind zu erhalten und zu pflegen. Die in der Gemeinde vorhandenen Natur- und Kulturobjekte sind Zeugen der Landschaftsentwicklung und sollen in ihrem Bestand erhalten werden.

Beschrieb und Ziele Das bestehende Landschaftsbild soll erhalten und geschont werden. Die heute bestehenden siedlungsnahen (Frei- und) Erholungsräume sind in ihrem Bestand zu erhalten. Bei Veränderungen sind sie nach Möglichkeit zu stärken oder zu kompensieren. Die verschiedenartigen, naturnahen und schützenswerten Landschaftselemente sind zu erhalten sowie bei Defiziten aufzuwerten. Neue Bauten, Anlagen und Einrichtungen ausserhalb der Bauzonen sind sorgfältig in die Kulturlandschaft zu integrieren.

- Kultur- und Naturlandschaft schonen
- Anliegen der Landwirtschaft und Naherholung berücksichtigen
- Erhaltung und Optimierung von wertvollen Grün- und Naturstrukturen wie Hecken, Einzelbäume, Baumgruppen und Hofstätten fortführen
- Historischen Verkehrswegen berücksichtigen
- Überregionale Wildtierkorridore sicherstellen
- Übergeordneter Instrumente im Bereich Landschaft umsetzen

Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
L3.1	Optimierung Landschaftsschongebiete prüfen Mit der Optimierung der Landschaftsschongebiete ist die Überprüfung und ggf. neue Festlegung der Perimeter vorgesehen.	2	ZE
L3.2	Zugänge ins Naherholungsgebiet Zur Erhöhung der Attraktivität der Naherholung (Fusswegnetz) werden neue Verbindungen als Flur- oder Gehwege neu geschaffen bzw. ausgebaut. Die Massnahmen sind im MB F1 aufgeführt.	1	FS
L3.3	Historische Verkehrswege Die Objekte des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) sind in ihrem Verlauf und mitsamt ihren Bestandteilen wie überlieferte Oberflächen, Mauern und Böschungen, wegbegleitende Vegetation und Einrichtungen zu erhalten.	1	FS
L3.4	Wildwechsel Im Bereich des wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Bahnhof Zollikofen/Münchenbuchsee liegt ein überregionaler Wildtierkorridor. Dieser Korridor verläuft vom Grauholzwald mit Wildbrücke über die A1 bis zum Buchsiwald. Die Wildtierkorridore sollen als wichtige Wanderachsen für Wildtiere erhalten werden und die Vernetzung der Lebensräume für Wildtiere ermöglichen. Die Massnahme ist mit der Richtplanung Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Zollikofen / Münchenbuchsee abzustimmen. Die Situation des Wildtierkorridors ist mit einer ausgewiesenen wildtierbiologisch geschulten Fachperson auf Lage und Funktionalität hin zu untersuchen. Ob diese an sich wichtige West-Ost-Verbindung heute noch funktionieren kann und in	2	VO

Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung	Prio.	KS
	welcher Qualität soll geprüft werden, ebenfalls die Realisierung von allenfalls notwendigen beziehungsweise möglichen Verbesserungsmassnahmen.		
L3.5	Übergeordnete Instrumente im Bereich Landschaft berücksichtigen <ul style="list-style-type: none"> • Kantonales Landschaftsentwicklungskonzept (KLEK) umsetzen • Konzeptinhalte Landschaft des regionalen Richtplans (RGSK Bern-Mittelland) 	2	FS
L3.6	Wald: Struktureiche Waldränder, Waldwege Umsetzung Regionaler Waldplan Nr. 62 Fraubrunnen 2011 – 2025	2	FS
L3.7	Vernetzungsprojekte Unterstützung der vom Kanton übernommenen Vernetzungsplanung.	2	FS

Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung in der Nutzungsplanung • Umsetzung im Rahmen von Projekten
Federführung	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Münchenbuchsee • Kanton bei L3.4 Wildwechsel
Involvierte	Betroffene Grundeigentümerschaften

- Verweise, Grundlagen**
- MB S7 Verdichtungsgebiet: Regelbauzone Arbeiten, S7.3 Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Nord (Massnahme L3.4)
 - Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
 - RGSK Bern Mittelland, 2. Generation, Massnahme L-6 Vorranggebiete Wildtierkorridore

L4 Erweiterung Golfpark

Richtplankarte	Siedlung, Landschaft und Freiraum
Ausgangslage	Die bestehende Zone mit Planungspflicht und die zugehörige Überbauungsordnung „Golfpark Moossee“ (Genehmigung 19.2.2002) regelt die Nutzung innerhalb des Golfparks. Im Golfpark bestehen bereits heute wertvolle Grün- und Feuchtgebiete.
Beschrieb und Ziele	<p>Mit der geplanten nördlichen Erweiterung des Golfparks könnten im Rahmen einer Gesamtbetrachtung zusätzliche ökologisch wertvolle Flächen geschaffen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anliegen der Landwirtschaft und Naherholung berücksichtigen • Wertvolle Grün- und Naturstrukturen schaffen • Renaturierung der Urtenen
Massnahme, Handlungsanweisung	<p>Machbarkeitsstudie, Vorprojekt ausarbeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kantonaler Richtplan Hauptziel A 04: Vorgaben für die Erstellung von Golfplätzen berücksichtigen • Regionaler Gewässerrichtplan Urtenen berücksichtigen: (Massnahmenblätter, Gewässerraum, etc.) • Renaturierungsprojekt Urtenen erarbeiten • Umgang mit Fruchtfolgeflächen klären
Priorität	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input type="checkbox"/> laufend
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Machbarkeitsstudie, Vorprojekt • Renaturierungsprojekt • Einzonung mit Zone mit Planungspflicht inkl. Erlass Überbauungsordnung
Federführung	<p>Partnerschaftliche Entwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundeigentümerschaft (Projekterarbeitung) • Gemeinde Münchenbuchsee (Planerlassverfahren)
Involvierte	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton: Tiefbauamt OIK III (Wasserbau) • Wasserbauverband Urtenen • Betroffene Grundeigentümerschaften
Verweise, Grundlagen	MB F1 Attraktives, direktes und sicheres Fusswegnetz

L5 Gewässer

Richtplankarte	Siedlung, Landschaft und Freiraum
Ausgangslage	Der regionale Gewässerrichtplan Urtenen (RGRP Urtenen) wurde 2017 erlassen. Der Gewässerrichtplan zeigt auf, wie im Einzugsgebiet der Urtenen die Ziele des kantonalen Wasserbaugesetzes (WBG) erreicht werden sollen und wie die Abstimmung der wasserbaulichen Massnahmen auf andere raumwirksame Tätigkeiten erfolgen soll.
Beschrieb und Ziele	RGRP Urtenen betreffend Ziele, Prioritäten, Koordinationsstand umsetzen
Nr.	Massnahme, Handlungsanweisung
L 5.1	Urtenen <ul style="list-style-type: none"> • Ausdolung und Renaturierung • RGRP Urtenen: Massnahmenblätter gemäss Abbildung • Abstimmung auf Golfparkerweiterung und Projekt Deponie / Bodenverbesserung
L 5.2	Bäreriedbach <ul style="list-style-type: none"> • Ausdolung und Renaturierung, Hochwasserschutz und Retention • RGRP Urtenen: Massnahmenblätter gemäss Abbildung • Wasserbauprojekt umsetzen
L 5.3	Kilchmattbach <ul style="list-style-type: none"> • Ausdolung und Renaturierung, Hochwasserschutz und Retention • RGRP Urtenen: Massnahmenblätter gemäss Abbildung • Wasserbauprojekt umsetzen
L 5.4	Dorfbach <ul style="list-style-type: none"> • Ausdolung und Renaturierung, Hochwasserschutz und Retention, Entlastungskorridor • RGRP Urtenen: Massnahmenblätter gemäss Abbildung • Wasserbauprojekt erarbeiten
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> • Teilprojekte aufeinander abstimmen • Finanzierung sicherstellen • Projekte ausarbeiten
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton (Tiefbauamt OIK III, Abteilung Wasserbau) • Gemeinde Diemerswil • Wasserbauverband Urtenen • Betroffene Grundeigentümerschaften

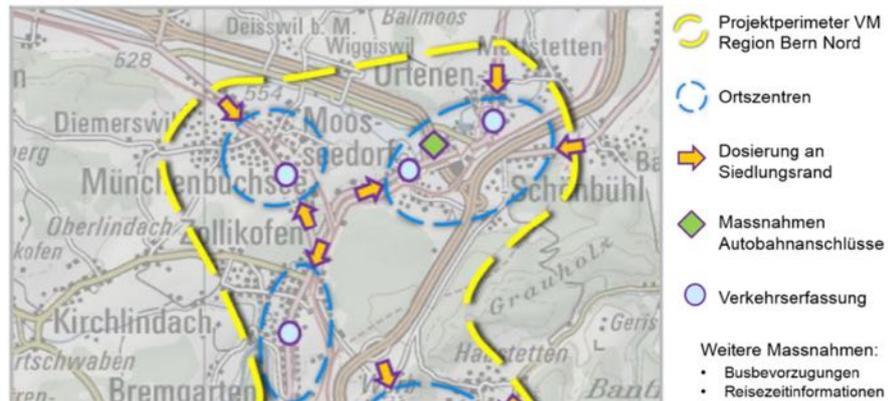
M1 Umsetzung Verkehrsmanagement Region Bern Nord

Richtplankarte

Motorisierter Individualverkehr / Gesamtverkehr

Bezug zum REK

"Das Verkehrsmanagement Bern Nord des Kantons Bern ist so umzusetzen, dass eine Überlastung des Ortszentrums von Münchenbuchsee verhindert und der Verkehr auf dem übergeordneten Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassennetz kanalisiert wird."



Beschrieb und Ziele

Das Strassennetz in der Region Bern Nord ist vor allem zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig überlastet. Staus und stockender Kolonnenverkehr auf der Autobahn A1 führen dazu, dass Automobilisten auf das Kantons- und Gemeindestrassennetz ausweichen. Mit gezielten Massnahmen soll das Verkehrsgeschehen in den Ortszentren so beeinflusst werden, dass der Verkehr flüssiger und sicherer sowie die Reisezeiten berechenbarer werden. Der öffentliche Verkehr soll dabei nicht behindert werden.

Massnahme / Handlungsanweisung

- Die Gemeinde setzt sich dafür ein, dass der Verkehr frühzeitig auf das übergeordnete Netz gelenkt wird (Signalisation, Erhöhung Widerstände in Richtung Münchenbuchsee) und so das Zentrum vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Bei der Massnahmenausarbeitung sind zwingend auch die Nord-Süd- als auch Ost-West-Achsen in die Gesamtbetrachtung miteinzubeziehen. Des Weiteren sind auch die Nachbargemeinden in den Prozess einzubinden, um beispielsweise dem unerwünschten Ausweichverkehr auf Schleichrouten entgegenzuwirken.
- Der Bedarf an verkehrlich flankierenden Massnahmen ist zu eruieren und entsprechende Massnahmen auszuarbeiten: Hofwilstrasse, Mühlestrasse, Kirchlin-dachstrasse.
- Pförtneranlagen zur Verkehrsdosierung sind am Siedlungsrand zu positionieren (Anliegen Gemeinde: Höhe Schönbrunn und südlich Waldegg); dabei sollen die Zugänge zum neuen Standort Industrie Buechlimatt sowie zum Siedlungs- und Industriegebiet Waldegg nicht erschwert werden.

Nächste Meilensteine

- Baubewilligung 2018
- Ausführung 2020
- Inbetriebnahme 2021

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität	<input type="checkbox"/> 2. Priorität	<input type="checkbox"/> 3. Priorität	<input type="checkbox"/> laufend
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung	<input type="checkbox"/> Zwischenergebnis	<input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	
Federführung	Tiefbauamt des Kantons Bern			
Involvierte	Bundesamt für Strassen ASTRA, Gemeinden Münchenbuchsee, Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl, Stadt Bern, RKBM, regionaler Busanbieter, BVE AÖV, BVE ICT			
Verweise, Grundlagen	MB M2	Massnahmenpaket Aufwertung des Strassenraumes		
Kosten, Finanzierung	ASTRA, Tiefbauamt des Kantons Bern, Gemeinden			

M2a Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich

Richtplankarte

Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr

Bezug zum REK

"Die Oberdorf- und Bernstrasse sind im Zentrumsbereich aufzuwerten."
Aufwertung Zentrumsbereich: "Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit durch gestalterische Massnahmen und ein an die unterschiedlichen Bedürfnisse angepasstes Geschwindigkeitsregime."



Beschrieb und Ziele

Im "Zentrums-L" ist der motorisierte Verkehr verträglich abzuwickeln, der Verkehrsfluss zu verstetigen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es ist ein an die unterschiedlichen Bedürfnisse angepasstes Geschwindigkeitsregime zu wählen. Den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs ist dabei genauso Rechnung zu tragen, wie der betriebsgerechten Abwicklung des öffentlichen Verkehrs als auch des Berufsverkehrs (z.B. Handwerker, Ver- und Entsorgung). Durch eine attraktive Strassenraumgestaltung wird die Aufenthaltsqualität gestärkt.

Massnahme / Handlungsanweisung

- Es ist eine Ideenstudie auszuarbeiten, welche als räumliches Gesamtkonzept die verkehrlichen und städtebaulichen Potenziale des Zentrumsbereichs von Oberdorf- und Bernstrasse von Fassade zu Fassade aufzeigt.
- Aufbauend auf den vorhergehenden Planungsschritten, ist im Rahmen eines Studienauftrags ein Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Bern- und Oberdorfstrasse auszuarbeiten.

Priorität

1. Priorität (Ideenstudie) 2. Priorität (Studienauftrag) 3. Priorität laufend

Koordinationsstand

- Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

- Ideenstudie "Zentrums-L": Gemeinde Münchenbuchsee
- nachfolgende Projektschritte: Tiefbauamt des Kantons Bern

Involvierte

Gemeinde Münchenbuchsee, Tiefbauamt des Kantons Bern, regionaler Busanbieter

Verweise, Grundlagen

MB M1 Umsetzung Verkehrsmanagement Bern Nord
MB M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee-Ortszentrum
MB Ö2a Aufwertung Bahnhof Münchenbuchsee
MB V1 Massnahmenpaket Stärkung des Veloverkehrs
MB F1 Attraktives, direktes und sicheres Fusswegenetz
MB S1 Zentrumsentwicklung

Kosten, Finanzierung

- Ideenstudie: Gemeinde Münchenbuchsee
- nachfolgende Projektschritte: Tiefbauamt des Kantons Bern (Referenzstandard) + ggf. Gemeinde Münchenbuchsee (Mehrbestellung)

M2b Aufwertung des Strassenraums ausserhalb Zentrumsbereich

Richtplankarte

Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr

Bezug zum REK

"Die Oberdorf- und Bernstrasse sind im Zentrumsbereich aufzuwerten."
 Aufwertung Zentrumsbereich: "Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit durch gestalterische Massnahmen und ein an die unterschiedlichen Bedürfnisse angepasstes Geschwindigkeitsregime."



Referenzbild: Siedlungseingang mittels Torwirkung verdeutlichen

Beschrieb und Ziele

Der motorisierte Verkehr ist verträglich abzuwickeln, der Verkehrsfluss zu verstetigen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Den Bedürfnissen des Fuss- und Veloverkehrs ist dabei genauso Rechnung zu tragen, wie der betriebsgerechten Abwicklung des öffentlichen Verkehrs als auch des Berufsverkehrs (z.B. Handwerker, Ver- und Entsorgung). Durch die Aufwertung der Ortseingänge ist eine Torwirkung zu erzielen, so dass der Übergang zum Siedlungsgebiet verdeutlicht und die Geschwindigkeit angepasst wird.

Massnahme / Handlungsanweisung

- Im Rahmen eines Studienauftrags ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) für die Bern- und Oberdorfstrasse, ausserhalb des Zentrumsbereiches, auszuarbeiten. Die Koordination mit dem BGK im Zentrumsbereich und der Umsetzung des Verkehrsmanagement Bern Nord ist sicherzustellen.
- Es sind die Ortseingänge aufzuwerten und mit einer Torwirkung auszugestalten.

Priorität

1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend
 (Studienauftrag)

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Je nach Projekt (Tiefbauamt des Kantons Bern, Gemeinde Münchenbuchsee)

Involvierte

Gemeinde Münchenbuchsee, Tiefbauamt des Kantons Bern, regionaler Busanbieter

Verweise, Grundlagen

MB M1 Umsetzung Verkehrsmanagement Bern Nord
 MB M2a Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich
 MB V1 Massnahmenpaket Stärkung des Veloverkehrs

Kosten, Finanzierung

je nach Projekt;
 Studienauftrag/BGK: Tiefbauamt des Kantons Bern (Referenzstandard)
 + ggf. Gemeinde Münchenbuchsee (Mehrbestellung)

M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee - Zentrum

Richtplankarte

Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr

Bezug zum REK

"Eine bessere Verknüpfung des Ortszentrums mit dem Bahnhof wird angestrebt. Dies bezieht sich prioritär auf eine sichere und direkte Erreichbarkeit des Bahnhofs sowie auf den Übergang zum Zentrum für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, aber auch auf gestalterische Aspekte im Strassenraum."



Beschrieb und Ziele

Für den Zentrumsbereich von Münchenbuchsee werden folgende Ziele aus Sicht Verkehr und Mobilität formuliert:

- sichere und direkte Erreichbarkeit des Bahnhofs Münchenbuchsee
- Optimierung Umsteigebeziehung zwischen Bus/Bahn und der Fussgängerführung

Es sind die vorhergehenden Grundlagen und Planungsschritte zu berücksichtigen.

Massnahme / Handlungsanweisung

Durchführung einer Ideenstudie sowie darauf folgend Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK, siehe M2a/b), wo folgende Massnahmen für die Verknüpfung von Zentrum und Bahnhof zu prüfen sind:

- Förderung der Kombinierten Mobilität am Bahnhof durch Bereitstellung unterschiedlicher Angebote wie Bike+Ride (Veloabstellplätze), Park+Ride (MIV-Parkplätze), Kiss+Ride (Kurzzeit-Parkplätze zum Hinbringen/Abholen)
- Optimale Aussenraumgestaltung
- Verhandlungen zur Öffnung des kleinen Verbindungsweges südlich der ehemaligen Apotheke

Priorität

1. Priorität (Ideenstudie) 2. Priorität (BGK) 3. Priorität laufend

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Gemeinde Münchenbuchsee

Involvierte

Tiefbauamt des Kantons Bern, regionaler Busanbieter

Verweise, Grundlagen

MB M2a Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich
 MB Ö2a Aufwertung Bahnhof Münchenbuchsee
 MB Ö3 Förderung der Kombinierten Mobilität
 MB S3 Entwicklungsschwerpunkt: Bahnhof Münchenbuchsee

Kosten, Finanzierung

Je nach Projekt

M4 Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren

Richtplankarte

Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr, teilweise nicht verortet

Bezug zum REK

"Um eine hohe Siedlungs- und Verkehrsqualität zu erreichen, ist in den Wohnquartieren das Koexistenzprinzip für alle Verkehrsteilnehmenden anzustreben. Dies kann unter anderem durch Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen erreicht werden."



Beschrieb und Ziele

Das bestehende kommunale Konzept über die Tempo-30-Zonen (T30) in der Gemeinde ist umzusetzen. Auf Anregung der Bevölkerung, kann zusammen mit der Gemeinde an geeigneten Lagen die Einführung von Tempo-20-Zonen (T20) geprüft werden.

Massnahme / Handlungsanweisung

- Umsetzung des bestehenden Tempo-30-Zonen-Konzeptes
- Bestehende Zonen werden überprüft und ggf. nachgebessert
- Prüfung von geeigneten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren
- Auf Anfrage der Bevölkerung Prüfung von Tempo-20-Zonen. Die Gemeinde Münchenbuchsee erarbeitet vorgängig ein Konzept, welches den Umsetzungsprozess von Begegnungszonen aufzeigt und definiert die Anforderungen (z.B. verkehrsarme Strasse, Perimeter, breit abgestützte Zustimmung der Anwohnerinnen und Anwohner im betreffenden Quartier).

Tempo-30-Zonen in der Gemeinde Münchenbuchsee (Ist und geplant):

Bestand (Ist-Zustand):

- Allmend
- Bodenacker / Fellenberg / Unterfeld
- Eggacher
- Hübeli
- Laubberg
- Neumatt - Moosgasse
- Schöneegg
- Weierwegquartier
- Tempo 30-Strecke: Waldeckweg
- Tempo 30-Strecke: Hofwilstrasse
- Tempo 30-Strecke: Seedorffeldstrasse

Neu (bereits im VRP 2001 geplant):

- Riedli / Bärenried / Egg
- Ursprung
- Häuslimoos

Hinweis: Die Abgrenzung der verkehrsberuhigten Strassen/Quartiere hat darstellenden Charakter
Massgebend sind die bewilligten „Tempo-30-Zonen“ resp. „Tempo 30“-Projekte.

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität (T30) <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf (T20)
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (T20) <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (T30)
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	Tiefbauamt des Kantons Bern, Quartierbevölkerung
Verweise, Grundlagen	MB L1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet
Kosten, Finanzierung	Gemeinde Münchenbuchsee

M5 Laufende Überprüfung Verkehrssicherheit

Richtplankarte	Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr, teilweise nicht verortet	
Bezug zum REK	<p>"Strassenräume und Erschliessungen werden sicher und attraktiv gestaltet und die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden angestrebt."</p> <p>"Unter den Aspekten der Verkehrssicherheit, der Verarbeitung des Verkehrsaufkommens sowie der Befahrbarkeit sind die zentralen Knoten zu prüfen und sofern notwendig, anzupassen."</p>	
		
Beschrieb und Ziele	<p>Neueste Forschungsergebnisse und Trends in der Mobilität erfordern eine laufende Überprüfung der technischen Anforderungen an eine sichere Verkehrsinfrastruktur. Das Strassennetz von Münchenbuchsee entspricht den aktuellen technischen Anforderungen und Vorgaben für eine hohe Verkehrssicherheit und berücksichtigt gleichermaßen die verschiedenen Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden.</p>	
Massnahme / Handlungsanweisung	<p>Zusammen mit der Polizei führt die Gemeinde Münchenbuchsee nach Bedarf Begehungen durch, wo sie die Sicherheitsdefizite und den weiteren Handlungsbedarf beurteilt.</p> <p>Entlang der Ortsdurchfahrt sind insbesondere folgende Knoten bezüglich der Sicherheit, Befahrbarkeit und Leistungsfähigkeit zu betrachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bären, Bernstrasse / Bielstrasse / Oberdorfstrasse • Bernstrasse / Talstrasse / Kipfgasse • Bernstrasse / Hofwilstrasse / Unterfeldweg • Oberdorfstrasse / Schöneggweg 	
Priorität	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf	
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee	
Involvierte	Police Bern, Tiefbauamt des Kantons Bern	
Verweise, Grundlagen	MB V1	Massnahmenpaket Stärkung des Veloverkehrs
	MB F1	Attraktives, direktes und sicheres Fusswegenetz
	MB F2	Sicherheit auf dem Schulwegenetz
Kosten, Finanzierung	Je nach Projekt	

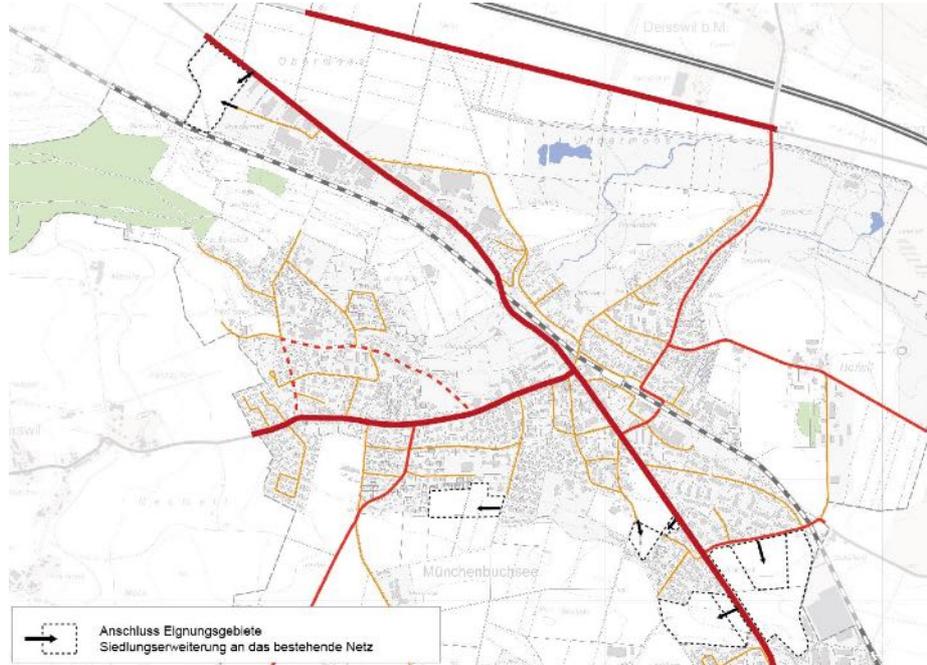
M6 Erschliessung der Eignungsgebiete Siedlungserweiterung

Richtplankarte

Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr

Bezug zum REK

"Strassenräume und Erschliessungen werden sicher und attraktiv gestaltet und die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden angestrebt."



Erschliessung der Eignungsgebiete Siedlungserweiterung
(Auszug aus Teil-Richtplankarte MIV)

Beschrieb und Ziele

Die Siedlungserweiterung erfolgt an zentralen Lagen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind und gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Die Erschliessung erfolgt möglichst direkt auf das übergeordnete Netz und in ausreichender Verkehrsqualität. Die Auswirkungen auf die Umgebung und die Umwelt sind möglichst gering.

Massnahme / Handlungsanweisung

Berücksichtigung der Erschliessung der Eignungsgebiete Siedlungserweiterung gemäss Richtplankarte Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr

Priorität

1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend / nach Bedarf

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Gemeinde Münchenbuchsee

Involvierte

Tiefbauamt des Kantons Bern, ggf. Grundeigentümer

Verweise, Grundlagen

MB S10 Eignungsgebiete Siedlungserweiterung

Kosten, Finanzierung

Je nach Projekt

M7a Parkierung im Zentrum

Richtplankarte

Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr, nicht verortet

Bezug zum REK

"Sicherstellung von Kurzzeitparkplätzen, um den Zugang zu den Läden zu gewährleisten."



Beschrieb und Ziele

Im Zentrumsbereich ist ein bedarfsgerechtes, differenziert bewirtschaftetes Parkplatzangebot für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen.

Die Gemeinde unterstützt die Thematik der nachhaltigen Mobilität und setzt sich u.a. für die Förderung der Elektromobilität ein.

Massnahme / Handlungsanweisung

Sicherstellung der Kurzzeit-Parkplätze im Zentrumsbereich.

Die Anzahl und Art der Parkplätze ist für den gesamten Zentrumsbereich aufeinander abzustimmen, so dass ein bedarfsgerechtes Angebot an den richtigen Standorten entsteht (Kurz- und Langzeitparkplätze, Park+Ride am Bahnhof, private Kunden-Parkplätze).

Im Sinne einer nachhaltigen und kombinierten Mobilität ist der E-Mobilität Rechnung zu tragen. Die Gemeinde prüft die verschiedenen Möglichkeiten, um öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge, insbesondere im Zentrumsbereich, anbieten zu können.

Priorität

1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Gemeinde Münchenbuchsee

Involvierte

Tiefbauamt des Kantons Bern

Verweise, Grundlagen

MB M2a Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich
 MB M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee – Ortszentrum
 MB M7b Parkraumbewirtschaftung
 MB Ö3 Förderung der Kombinierten Mobilität
 MB S1 Zentrumsentwicklung
 Baureglement der Gemeinde Münchenbuchsee

Kosten, Finanzierung

Je nach Projekt / zusammen mit MB M2a

M7b Parkraumbewirtschaftung

Richtplankarte

Gesamtverkehr / Motorisierter Individualverkehr, nicht verortet

Bezug zum REK

"Sicherstellung von Kurzzeitparkplätzen, um den Zugang zu den Läden zu gewährleisten."



Beschrieb und Ziele

Die Gemeinde Münchenbuchsee verfügt über ein aktuelles Parkplatzreglement sowie eine Verordnung über die Benützung der öffentlichen Parkplätze.

An Zielorten mit publikumsorientierter Nutzung ist ein bedarfsgerechtes, differenziert bewirtschaftetes Parkplatzangebot für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen.

Die Gemeinde unterstützt die Thematik der nachhaltigen Mobilität und setzt sich für die Förderung der Elektromobilität ein.

Massnahme / Handlungsanweisung

Das Parkplatzreglement sowie die Verordnung sind neu zu erarbeiten. Flächendeckende Überprüfung des bestehenden öffentlichen und öffentlich-zugänglichen Parkierungsangebotes und Ermittlung Nachfrage (z.B. Friedhof, Hofwil, Hirzenfeld).

Priorität

1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend / nach Bedarf

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Gemeinde Münchenbuchsee

Involvierte

Tiefbauamt des Kantons Bern

Verweise, Grundlagen

Baureglement der Gemeinde Münchenbuchsee
Verordnung über die Benützung der öffentlichen Parkplätze (2003; Teilrevision 2015/16)

Reglement über die Benützung der öffentlichen Parkplätze (2003)

Parkplätze in Münchenbuchsee, Bestandsaufnahme Blaue Zone (2017)

Kosten, Finanzierung

Je nach Projekt

Ö1 Erschliessungsqualität sicherstellen

Richtplankarte

Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität, nicht verortet

Bezug zum REK

"Die Gemeinde setzt sich für gute Rahmenbedingungen beim öffentlichen Verkehr und beim Fuss- und Veloverkehr ein."



Beschrieb und Ziele

Das Bus- und Bahnangebot der Gemeinde Münchenbuchsee weist eine gute Ausgangslage für die regelmässige Benutzung mit dem öffentlichen Verkehr auf. Die Gemeinde Münchenbuchsee setzt sich für den Bestand und die kontinuierliche Weiterentwicklung der hohen ÖV-Qualität ein. Hierzu gehören u.a. die Fahrplanstabilität, Haltestellenpositionierung, Abstimmung der unterschiedlichen Fahrpläne für gute Umsteigebeziehungen, Ausweitung des Angebotes in den Randstunden, Anschlüsse bis nach Bern).

Massnahme / Handlungsanweisung

Einbringung der Anliegen der Gemeinde Münchenbuchsee bei strategischen Planungsprozessen zur Sicherstellung einer guten Erschliessungsqualität; z.B. in den Agglomerationsprogrammen Bern /Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte Bern-Mittelland, ÖV-Angebot der Region Bern-Mittelland zuhanden des kantonalen Angebotskonzept ÖV.

Priorität

1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Gemeinde Münchenbuchsee

Involvierte

RKBM, AÖV, regionaler Busanbieter, SBB, BLS

Verweise, Grundlagen

MB Ö2 Massnahmenpaket Busbetrieb

Kosten, Finanzierung

Je nach Projekt

Ö2a Aufwertung Bahnhof Münchenbuchsee

Richtplankarte	Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität, teilweise nicht verortet
Bezug zum REK	<p>"Der Bahnhof ist als Teil des Zentrums von Münchenbuchsee in städtebaulicher sowie funktionaler Sicht aufzuwerten. Insbesondere sind die Umsteigebeziehung zwischen den Buslinien und der Bahn zu optimieren sowie die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern."</p> <p>"Die Bushaltestellen sind hindernisfrei auszugestalten."</p>
	
Beschrieb und Ziele	Durch eine Neuordnung der Buslinien des öffentlichen Verkehrs im Bereich des Bahnhof Münchenbuchsee / Bernstrasse, sollen gute und attraktive Umsteigebeziehungen zwischen dem lokalen und übergeordneten Angebot resultieren. Die Zentrumsfunktion wird dadurch gestärkt.
Massnahme / Handlungsanweisung	Konkretisierung der allfälligen Massnahmen oder Prüfaufträge nach Ergebnissen Vorprojekt Betriebs- und Gestaltungskonzept sowie Entscheidung Gemeinderat
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input type="checkbox"/> laufend
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	regionaler Busanbieter, SBB, BLS, Tiefbauamt des Kantons Bern, AÖV, ggf. Grundeigentümer
Verweise, Grundlagen	<p>MB Ö1 Erschliessungsqualität sicherstellen</p> <p>MB M2a Aufwertung des Strassenraums im Zentrumsbereich</p> <p>MB M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee – Ortszentrum</p> <p>MB S3 Entwicklungsschwerpunkt: Bahnhof Münchenbuchsee</p>
Kosten, Finanzierung	Je nach Projekt

Ö2b Neue Buslinien / Buslinienführungen

Richtplankarte	Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität, teilweise nicht verortet
Bezug zum REK	<p>"Der Bahnhof ist als Teil des Zentrums von Münchenbuchsee in städtebaulicher sowie funktionaler Sicht aufzuwerten. Insbesondere sind die Umsteigebeziehung zwischen den Buslinien und der Bahn zu optimieren sowie die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern."</p> <p>"Die Bushaltestellen sind hindernisfrei auszugestalten."</p>
	
	Zwei potenzielle Zielgebiete: Saal- und Freizeitanlage (links) sowie Gymnasium Hofwil (rechts)
Beschrieb und Ziele	Für eine optimierte ÖV-Abdeckung der Wohn- und Arbeitsgebiete sowie der Schul- und Freizeitareale sind neue Linienführungen von bestehenden Buslinien bzw. neue Buslinien zu prüfen. Wo sinnvoll, sind die Nachbargemeinden beizuziehen.
Massnahme / Handlungsanweisung	<p>Die potentiellen Zielgebiete (vgl. Richtplankarte Öffentlicher Verkehr) können durch eine Optimierung der Buslinien 36 und 898 erschlossen werden, da die Zielgebiete nahe an der heutigen Linienführung liegen oder durch die Einführung von neuen Buslinien, bei weiter entfernten Zielgebieten. Neben einem Betrieb durch den regionalen Busbetreiber, ist auch die Machbarkeit eines Bürgerbusses zu evaluieren. Dies ist durch Prüfaufträge zu ermitteln. Durch Versuchsbetriebe kann die Zweckmässigkeit und das Angebot-Nachfrage-Verhältnis eruiert werden.</p> <p>Zielgebiete, die sich zur Einbindung in das bestehende Busliniennetz eignen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ö2b.1 Schöneggweg – Hohlenweg – Riedliweg – Lochstieggweg – Häusli-moosstrasse • Ö2b.2 Erschliessung Moosgasse / Altersheim • Ö2b.3 Erschliessung Industrie Buechlimatt, Bielstrasse <p>Zielgebiete, wo neue Buslinien zu prüfen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ö2b.4 Radiostrasse – Hirzenfeld und Saalanlage (- ggf. Zollikofen) • Ö2b.5 Erschliessung Hofwil (z.B. Schüler-Bus)
Priorität	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input type="checkbox"/> laufend
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee (Auslöser für Diskussion / Studie)
Involvierte	Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM, regionaler Busanbieter, Tiefbauamt des Kantons Bern, AÖV, ggf. Nachbargemeinden
Verweise, Grundlagen	MB Ö1 Erschliessungsqualität sicherstellen

Kosten, Finanzierung Je nach Projekt

Ö2c Hindernisfreie Bushaltestellen

Richtplankarte

Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität, teilweise nicht verortet

Bezug zum REK

"Der Bahnhof ist als Teil des Zentrums von Münchenbuchsee in städtebaulicher sowie funktionaler Sicht aufzuwerten. Insbesondere sind die Umsteigebeziehung zwischen den Buslinien und der Bahn zu optimieren sowie die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr zu verbessern."

"Die Bushaltestellen sind hindernisfrei auszugestalten."



Referenzbild: Hindernisfreie Bushaltestelle (hier in Kombination mit Fahrbahnverengung)

Beschrieb und Ziele

Das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt bis Ende 2023 die Umsetzung des hindernisfreien Zugangs zum öffentlichen Verkehr. Die Strasseneigentümer sind verpflichtet, die Haltestellen bis zu diesem Zeitpunkt zu sanieren und gesetzeskonform auszugestalten.

Massnahme / Handlungsanweisung

1. Auftrag auslösen für eine systematische Überprüfung der Bushaltestellen zur Ermittlung des Handlungsbedarfs; es gilt gemäss Art. 16 der Grundsatz der Verhältnismässigkeit, welcher nachzuweisen ist.
2. Sanierung Bushaltestellen

Priorität

1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Strasseneigentümer (Gemeinde Münchenbuchsee oder Tiefbauamt des Kantons Bern)

Involvierte

regionaler Busanbieter

Verweise, Grundlagen

MB M2 Massnahmenpaket Aufwertung des Strassenraums

- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG 151.3)
- Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV 151.34)

Kosten, Finanzierung

Strasseneigentümer

Ö3 Förderung der Kombinierten Mobilität

Richtplankarte	Öffentlicher Verkehr / Kombinierte Mobilität, teilweise nicht verortet
Bezug zum REK	"Die kombinierte Mobilität wird aktiv gefördert." "Angestrebt wird eine Optimierung des Modal Splits zugunsten der nachhaltigen Mobilität. D.h. der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr werden dort gefördert, wo sie am effizientesten wirken."
	 
Beschrieb und Ziele	In der Gemeinde Münchenbuchsee besteht ein differenziertes Mobilitätsangebot, welches dem Ziel eines hohen Anteils an Fuss-, Velo und öffentlichem Verkehr Rechnung trägt. Die Förderung erfolgt dabei sowohl über Infrastruktur- sowie auch über Mobilitätsmanagementprojekte.
Massnahme / Handlungsanweisung	Die Gemeinde Münchenbuchsee unterstützt u.a.: <ul style="list-style-type: none"> • Förderung Sharing-Mobilität (Carsharing, Velosharing) • Angebotsausbau von Bike+Ride (Veloabstellplätze), Park+Ride (MIV-Parkplätze), Kiss+Ride (Kurzzeit-Parkplätze zum Hinbringen/Abholen) am Bahnhof • Förderung von Ladestationen für die Elektromobilität • Mobilitätsmanagement im Bereich Wohnen + Arbeiten • Sensibilisierungskampagnen (z.B. Bike to work) • Förderung der Barrierefreiheit, z.B. für Seniorinnen und Senioren • Private Initiativen im Bereich der kombinierten Mobilität • Verdichtung am richtigen Ort • Innovative Lösungen für eine nachhaltige Mobilität
Priorität	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> laufend / nach Bedarf
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	Je nach Projekt sind die betroffenen Grundeigentümer miteinzubeziehen (Tiefbauamt des Kantons Bern, Private).
Verweise, Grundlagen	RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation – KM-B-1 B+R-Anlagen MB M2a Aufwertung des Strassenraumes im Zentrumsbereich MB M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof Münchenbuchsee – Ortszentrum MB M6 Erschliessung von Bauentwicklungsgebieten MB Ö2 Massnahmenpaket Busbetrieb MB V2 Massnahmenpaket Veloparkierung
Kosten, Finanzierung	Je nach Projekt

V1a Sichere und attraktive Veloverbindungen in der Gemeinde

Richtplankarte Veloverkehr, teilweise nicht verortet

Bezug zum REK "Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr wird in den Quartieren verbessert und Netzlücken werden geschlossen."
 "Eine regionale Alltagsroute mit erhöhtem Standard nach Zollikofen/Bern ist zu prüfen."



Beschrieb und Ziele Die Gemeinde Münchenbuchsee verfügt über ein attraktives und sicheres Velowegnetz, welches sowohl den Ansprüchen an Alltagsrouten (direkt, schnell) als auch den Freizeitverkehrsrouten (möglichst direkt, abseits Hauptverbindungen) gerecht wird.

Massnahme / Handlungsanweisung Optimierung bestehender Verbindungen u.a.

- V1a.1 Bielstrasse (fehlender Velostreifen dorfauswärts, zwischen Knoten Bären und Zugang Klosterweg)
- V1a.2 Bernstrasse (teilweise fehlender Velostreifen in eine oder beide Richtungen, zwischen Knoten Bären und Zürichstrasse)
- V1a.3 Moosgasse (fehlender Schutz für Velofahrende; Querschnitt/Regime)
- V1a.4 Hofwilstrasse (fehlender Schutz für Velofahrende; Querschnitt/Regime)
- V1a.5 Oberdorfstrasse (teilweise fehlender Velostreifen in eine oder beide Richtungen, zwischen Knoten Bären und Ortseingang)
- V1a.6 Kirchlindachstrasse (beidseitig fehlender Schutz für Velofahrende, kurzer Abschnitt vor Gemeindegrenze Kirchlindach / Fortführung wünschenswert)
- V1a.7 Zürichstrasse (beidseitig fehlender Schutz für Velofahrende, fehlende Querungshilfen; im Rahmen Doppelspurausbau RBS aufgegleist, Baubeginn ab 2020)
- V1a.8 Infolge der Neubebauung in der Buechlimatt ist eine Verlegung der kantonalen Veloroute Alltagsverkehr und der Velolandroute im Bereich Buechlimatt zu prüfen.

Die Signalisation von wichtigen Zielgebieten in der Gemeinde Münchenbuchsee ist zu überprüfen. Hierzu zählen lokale Freizeit- und Alltagsrouten u.a. zum Hirzenfeld, Bahnhof, Zentrum.

Priorität 1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend
Koordinationsstand Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	Je nach Projekt sind die betroffenen Grundeigentümer miteinzubeziehen (Tiefbauamt des Kantons Bern, Private), ggf. zusammen mit Nachbargemeinden. Bei der Signalisation und einer etwaige Verlegung der kantonalen Veloroute Alltag ist die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr des Kantons Bern beizuziehen.
Verweise, Grundlagen	Sachplan Veloverkehr, Kanton Bern BVE MB V1b Regionale Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard MB F2 Sicherheit auf dem Schulwegnetz
Kosten, Finanzierung	Je nach Projekt

V1b Regionale Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard

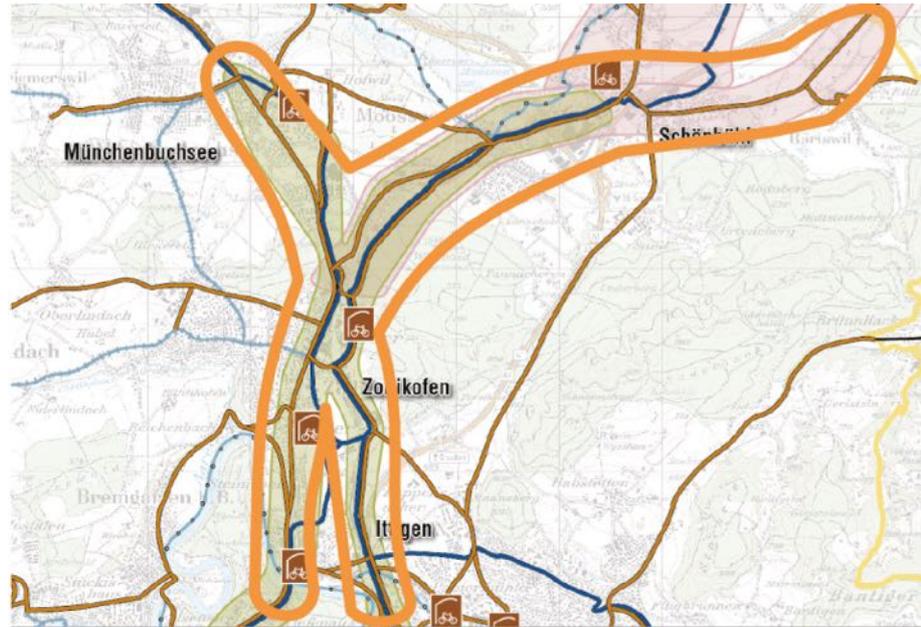
Richtplankarte

Veloverkehr, teilweise nicht verortet

Bezug zum REK

"Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr wird in den Quartieren verbessert und Netzlücken werden geschlossen."

"Eine regionale Alltagsroute mit erhöhtem Standard nach Zollikofen/Bern ist zu prüfen."



Beschrieb und Ziele

RGSK: Es soll ein Netz von schnellen, direkten und widerstandsfreien Velobahnen zur Verbindung von wichtigen Quell- und Zielgebieten des täglichen Verkehrs umgesetzt werden. Veloschnellverbindungen sind für Distanzen von 5 bis 7 km (mehr mit E-Bike) geeignet, was die durchschnittliche Velodistanz im Alltagsverkehr steigert. Die Alltagsrouten mit erhöhtem Standard dienen zur radialen und tangentialen Erschliessung der Agglomeration. Sie sind ein Mittel zur Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des Veloverkehrs gegenüber dem MIV und dem ÖV und tragen damit zu einem höheren Modal Split-Anteil dieses umweltfreundlichen und flächeneffizienten Verkehrsmittels bei.

Massnahme / Handlungsanweisung

- Evaluation Routenverlauf für eine neue regionale Veloverbindung "Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard" auf der Achse Münchenbuchsee-Zollikofen-Bern
- Umsetzung

Priorität

1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Planung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Umsetzung: Gemeinde Münchenbuchsee

Involvierte

Gemeinde Münchenbuchsee, Tiefbauamt des Kantons Bern, ggf. betroffene Grundeigentümer (Private)

Verweise, Grundlagen	RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation – LV-W-1-j Alltagsvelorouten mit erhöhtem Standard, Raum Zollikofen
Kosten, Finanzierung	Planung: Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM, Tiefbauamt des Kantons Bern Umsetzung: Finanzierungsschlüssel gemäss Agglomerationsprogramm Bern, 4. Generation zwischen Gemeinde Münchenbuchsee, Kanton Bern und Bund

V2a Veloabstellplätze

Richtplankarte	Veloverkehr, teilweise nicht verortet
Bezug zum REK	"Die Veloparkierung wird an wichtigen Zielorten verbessert, z.B. Überprüfung Velostation an den Bahnhöfen Münchenbuchsee und Zollikofen."
	
Beschrieb und Ziele	Um den Veloverkehr zu stärken, sind an den wichtigen Zielorten genügend, attraktive und gut ausgestaltete Veloabstellmöglichkeiten anzubieten.
Massnahme / Handlungsanweisung	<p>Laufende Überprüfung und Bereitstellung eines bedarfsgerechten Angebotes an Veloabstellplätzen sowohl bei neuen Überbauungen sowie an wichtigen Zielorten, wie z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof (1. Priorität) • Schulen • Gemeindeverwaltung • Dienstleistungs- und Einkaufsstandorte (Grossverteiler, Zentrumsbereich) • Freizeitanlagen (Sportzentrum Hirzenfeld), Bibliothek <p>Die Bereitstellung von öffentlichen Ladestationen für E-Bikes ist zu prüfen; insbesondere am Bahnhof.</p> <p>Das bedarfsgerechte Angebot berücksichtigt dabei unterschiedliche Bedürfnisse: Velos, E-Bikes (Ladestationen), Anhänger, Spezialvelos, Rollatoren, Kinderwagen.</p>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> laufend (Bahnhof)
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	Je nach Projekt sind die betroffenen Grundeigentümer miteinzubeziehen (Tiefbauamt des Kantons Bern, Private).
Verweise, Grundlagen	MB M2a Aufwertung des Strassenraumes im Zentrumsbereich MB Ö3 Förderung der Kombinierten Mobilität
Kosten, Finanzierung	Je nach Projekt

V2b Velostationen

Richtplankarte

Richtplan Veloverkehr, teilweise nicht verortet

Bezug zum REK

"Die Veloparkierung wird an wichtigen Zielorten verbessert, z.B. Überprüfung Velostation an den Bahnhöfen Münchenbuchsee und Zollikofen."



Beschrieb und Ziele

Die Benutzung der Kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.

Velostationen sind mittels Personal oder Videokamera überwachte Veloparkieranlagen, welche Schutz bieten vor Witterung, Diebstahl und Vandalismus. Die Benutzung ist im Regelfall kostenpflichtig. Neben der Parkierung können weitere Dienstleistungen und Angebote bestehen, wie beispielsweise Veloreparatur, Velovermietung, Auflademöglichkeit für E-Bike-Akkus oder auch abschliessbare Fächer zur Miete für die Versorgung des Helmes.

Massnahme / Handlungsanweisung

Prüfen von Velostationen am Bahnhof Münchenbuchsee und Bahnhof Zollikofen. Das Angebot berücksichtigt dabei unterschiedliche Bedürfnisse: Velos, E-Bikes (Ladestationen), Anhänger, Spezialvelos.

Priorität

1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Involvierte

Gemeinde Münchenbuchsee, Tiefbauamt des Kantons Bern, AÖV, BLS, SBB

Verweise, Grundlagen

RGSK Bern-Mittelland, 2. Generation – KM-B-2 Velostationen
MB Ö3 Förderung der Kombinierten Mobilität

Kosten, Finanzierung

Je nach Projekt

F1 Stärkung des Fussverkehrs im Alltag und Freizeit

Richtplankarte

Richtplan Fussverkehr, teilweise nicht verortet

Bezug zum REK

"Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr wird in den Quartieren verbessert und Netzlücken werden geschlossen."



Beschrieb und Ziele

Die Gemeinde Münchenbuchsee weist attraktive Fusswegverbindungen innerhalb des Siedlungsgebietes und zu den Naherholungsgebieten auf.

Massnahme / Handlungsanweisung

Für ein attraktives Fusswegenetz sind folgende Massnahmenbereiche aktiv anzugehen:

- Wegerechte klären
- Optimierung bestehender Verbindungen und Schliessen von Netzlücken, u.a.

Öffentliches Wegerecht erwirken:

- F1.1 Verbindungsweg östlich Coop, Oberdorfstrasse - Bodenackerweg
- F1.2 Gartenweg
- F1.3 Höweg, innerhalb Überbauung
- F1.4 Neumattstrasse, innerhalb Überbauung

Fussgängerschutz / Durchwegung sicherstellen:

- F1.10 Hüslimoos - Diemerswil → Fehlende Verbindung
- F1.11 Verlängerung Fussweg entlang Dorfbach im Weierweg-Quartier → Fehlende Verbindung
- F1.12 Kirchlindachstrasse → Fehlende Fussgängerschutz
- F1.13 Paul-Klee-Strasse - Schöneggweg → Fehlende Verbindung
- F1.14 Klostermatte inkl. Schützenhaus - Klosterweg → Fehlende Verbindung
- F1.15 Durchwegung Strahmmatte → im Rahmen Überbauung: Sicherstellung Fusswegverbindung innerhalb Areal und Erstellung Trottoir Schöneggweg
- F1.16 Altersheim - Mattenstutz → Fehlende Verbindung
- F1.17 Dammweg - Mühlestrasse → Fehlende Verbindung
- F1.18 Moosgasse (südlich Friedhof bis Mühlestrasse) → Fehlender Fussgängerschutz
- F1.19 Verlängerung Mühlemattweg - Anschluss Golfpark (in Abhängigkeit mit Gewässerrenaturierungsprojekt) → Fehlende Verbindung
- F1.20 Fussweg Hofwilstrasse → Fehlender Schutzbereich
- F1.21 Ringstrasse - Kirchlindachstrasse → Fehlende Verbindung; zusammen mit öffentlichem Wegerecht zu prüfen
- F1.22 Fussweg Schlösslistrasse → Fehlender Schutzbereich

Das Fussverkehrsnetz ist im Rahmen von Überbauungsordnungen in die Planung miteinzubeziehen, um das Fussverkehrsnetz qualitativ weiterzuentwickeln, Lücken zu schliessen oder Verbindungen zu optimieren.

Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input type="checkbox"/> laufend
Koordinationsstand	<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee
Involvierte	Je nach Projekt sind die betroffenen Grundeigentümer miteinzubeziehen (Tiefbauamt des Kantons Bern, Private), zusammen mit Nachbargemeinden.
Verweise, Grundlagen	MB F2 Sicherheit auf dem Schulwegnetz MB V1a Sichere und attraktive Veloverbindungen in der Gemeinde MB L1 Frei- und Grünraum im Siedlungsgebiet
Kosten, Finanzierung	Je nach Projekt

F2 Sicherheit auf dem Schulwegnetz

Richtplankarte

Richtplan Fussverkehr, nicht verortet

Bezug zum REK

"Die Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr wird in den Quartieren verbessert und Netzlücken werden geschlossen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Schulwegsicherheit."



Beschrieb und Ziele

Die Schülerinnen und Schüler der Gemeinde Münchenbuchsee bewegen sich in erster Linie zu Fuss oder mit dem Velo fort. Den Weg eigenständig zurückzulegen übt ihre Eigenständigkeit und das sichere Verhalten im Strassenverkehr. Ebenso werden auf dem Schulweg die sozialen Kontakte gestärkt. Ein sicheres Schulwegnetz gilt hierbei als wichtige Basis.

Massnahme / Handlungsanweisung

- Überprüfung der offiziellen Schulwege und identifizieren von möglichen Gefahren und Optimierungsstellen (u.a. Sichtberme, Wunschlinie, Verdeutlichung mittels Markierung)
- Sensibilisierung der Kinder und Eltern zum Thema eigenständige Bewältigung des Schulweges und zu negativen Auswirkungen des Elterntaxis.
- Alternativen aufzeigen (z.B. „Pedibus“)

Priorität

1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität laufend

Koordinationsstand

Vororientierung Zwischenergebnis Festsetzung

Federführung

Gemeinde Münchenbuchsee

Involvierte

Polizei , Schulen, Elternvertreter, Tiefbauamt des Kantons Bern

Nächste Schritte

–

Verweise, Grundlagen

MB M5 Laufende Überprüfung Verkehrssicherheit
MB V1a Sichere und attraktive Veloverbindungen in der Gemeinde

Kosten, Finanzierung

Je nach Projekt

C1 Periodische Überprüfung der Umsetzung

Ausgangslage	Der Richtplan ist ein behördenverbindliches Instrument mit einem Planungshorizont von bis zu 25 Jahren. Innerhalb dieser Zeit können sich die planerischen Verhältnisse massgeblich verändern. Damit die Planungsbehörde rechtzeitig auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren kann, ist eine periodische Überprüfung des Richtplans erforderlich.
Ziele, Grundsätze	Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Richtplan erfolgt nach den festgelegten Prioritäten und Koordinationsständen. Mit der periodischen Überprüfung wird sichergestellt, dass der Richtplan aktuell bleibt und seine Wirksamkeit als politisches Führungs- und Koordinationsinstrument behält.
Massnahme, Handlungsanweisung	<ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung von allfälligen Abweichungen von den strategischen Grundsätzen und Entwicklungszielen • Regelmässige Überprüfung der Umsetzung (Aktualität der Massnahmen), insbesondere der Priorisierung, Koordinationsstände und gegebenenfalls Anpassung des Handlungsbedarfs • Daueraufgabe; alle 4 Jahre (Legislaturperiode)
Priorität	<input type="checkbox"/> 1. Priorität <input type="checkbox"/> 2. Priorität <input type="checkbox"/> 3. Priorität <input checked="" type="checkbox"/> laufend
Koordinationsstand	<input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung
Vorgehen	Erste Überprüfung vier Jahre nach Genehmigung des Richtplans
Produkt	Bericht der Überprüfung
Federführung	Gemeinde Münchenbuchsee (Planungsbehörde)
Involvierte	alle Verwaltungsabteilungen
Verweise, Grundlagen	-

TEIL C: RICHTPLANKARTEN

Der Richtplan Ortsentwicklung beinhaltet fünf Richtplankarten:

- Siedlung, Landschaft und Freiraum
- Motorisierter Individualverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Veloverkehr
- Fussverkehr

Die Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum ist im vorliegenden Dokument als Hinweis abgebildet. Die behördenverbindlich Richtplankarte ist ein separates Planwerk im Massstab 1:5'000.

Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum

Richtplankarte (separate Beilage)

Massstab 1: 5'000

Format: 150 / 90 cm

Nachfolgend verkleinerte Richtplankarte zur Illustration

Karte zur Illustration

Rechtsgültige Richtplankarte als separate Beilage

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee



Ortsplanungsrevision 2017+

Richtplan Ortsentwicklung
Richtplankarte Siedlung, Landschaft und Freiraum
Beschlüsse

Bern, 24. August 2020

115_2019_Nr_02_Bestimmung_Landschaftplan_Planraum

Maassstab: 1:5'000
Planformat: 105/90

BHP RAUMPLAN
Raumplanungsbüro

STADT- UND LÄNDLICHE RAUMPLANUNG
STRATEGIE UND KONKRETE MASSNAHMEN

Legende

Massnahmen Siedlung		Nr. Massnahmenblatt
	Zentrumsentwicklung	S 1
	Öffentliche Bauten und Anlagen	S 2
	Entwicklungsschwerpunkte: Bahnhof	S 3
	Verdichtungsgebiete: Zonen mit Planungspflicht	S 4
	Verdichtungsgebiete: Überbauungsordnungen	S 5
	Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Wohnen	S 6
	Verdichtungsgebiete: Regelbauzone Arbeiten	S 7
	Umstrukturierungsgebiete	S 8
	Nutzungsreserven (Wohnen/Mischnutzung)	S 9
	Nutzungsreserven (Arbeitsnutzung/Öffentliche Nutzung)	S 9
	Eignungsgebiete Siedlungserweiterung (Wohn-/Misch-/Arbeitsnutzung)	S 10
Massnahmen Landschaft		Nr. Massnahmenblatt
	Aufwertung Grünachse Kitchmattbach	L 1
	Sicherung Grünbindung Waldlegg - Underfeld/Unspung	L 1
	Aufwertung Siedlungsrand	L 2
	Historische Verkehrswege (HVS) von nationaler Bedeutung	L 3
	Historische Verkehrswege (HVS) von regionaler Bedeutung	L 3
	Historische Verkehrswege (HVS) von lokaler Bedeutung	L 3
	Wildwechsel erhalten	L 3
	Erweiterung Golfpark	L 4
	Renaturierung Fließgewässer	L 5

Verbindlichkeit der einzelnen Massnahmen
Schwarze Schrift: verbindlich verbindliche Massnahme
Blaue Schrift: hinweisende Massnahme

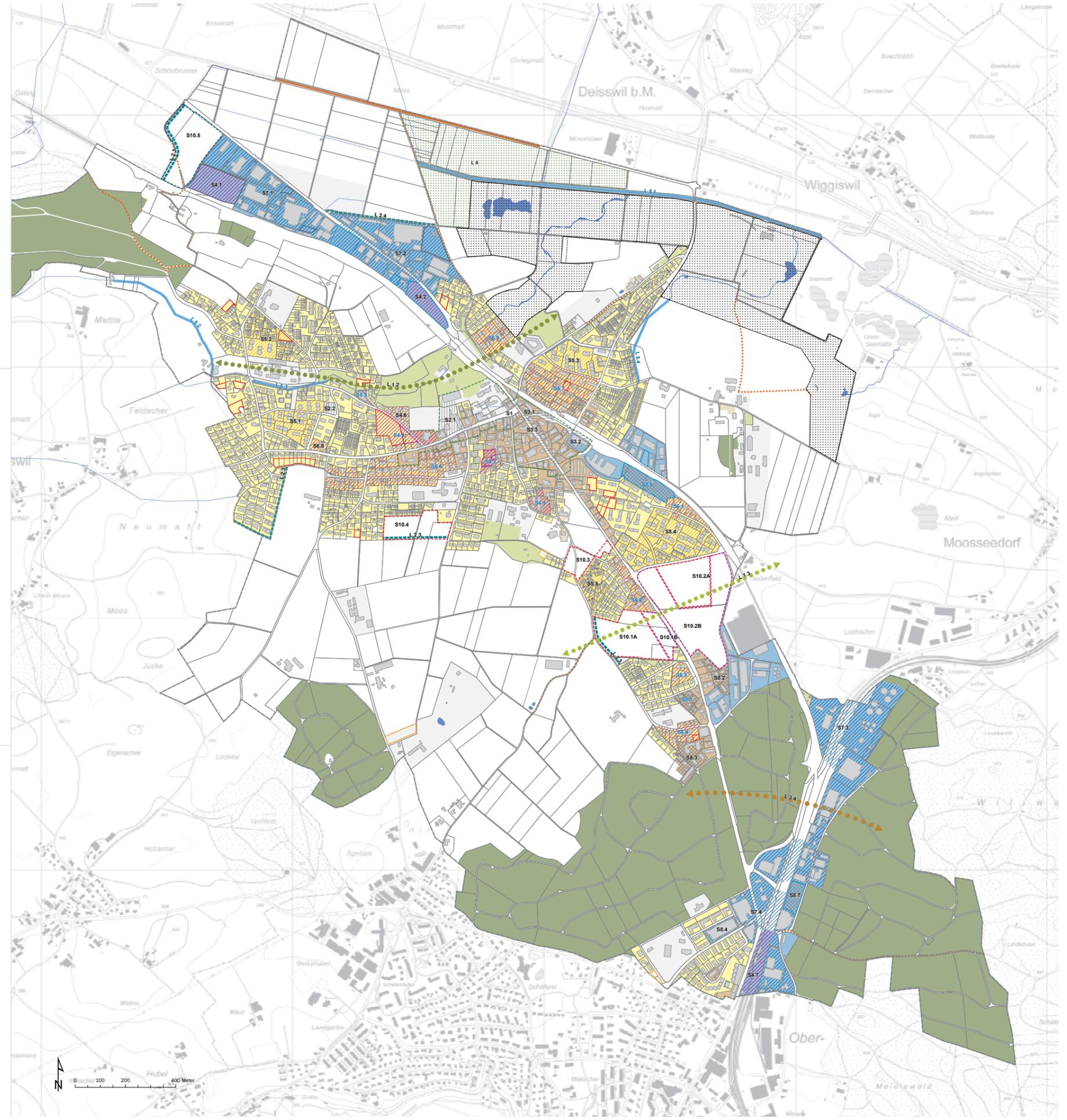
Quellenverzeichnis:
1) Amtliche Vermessung der Gemeinde Münchenbuchsee, Stand 2020
2) Digitaler Übersichtskarte LPS © AGI Kanton Bern, Stand 2015

Hinweise

	Wohngebiete
	Misch- und Kerngebiete
	Arbeitsgebiete
	Gebiete mit öffentlicher Nutzung und Zone für Sport- und Freizeitanlagen
	Grünzone/Erhaltungzone
	Golfpark
	Gemeindegrenze
	Wald
	Gewässer

Genehmigungsvermerke

Mitwirkung vom	4. Dezember 2018 bis 31. Januar 2019
Vorprüfung vom	31. Januar 2020
Beschlossen durch den Gemeinderat Münchenbuchsee am	_____
Namens der Einwohnergemeinde Münchenbuchsee	_____
Der Präsident:	_____
Der Gemeindegeschreiber:	_____
Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:	_____
Münchenbuchsee, den	_____
Der Gemeindegeschreiber:	_____
Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am	_____



Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr

Teil-Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr einfügen

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee

Richtplan Verkehr

Beschluss

LEGENDE

Orientierender Inhalt

-  Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse)
-  Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse, Basiserschliessung)
-  Weitere Strassen ausserhalb der Gemeinde

Richtplaninhalte

-  Verbindungsstrasse (Basiserschliessung)
-  Sammelstrasse (Basiserschliessung)
-  Erschliessungsstrassen (Detailerschliessung)
-  Verkehrsamer Raum ausserhalb Siedlungsgebiet (teilweises Fahrverbot)
-  Zentrum Münchenbuchsee

Massnahmen MIV/Gesamtverkehr

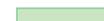
-  Pfortneranlagen
-  Siedlungsverträglicher Verkehr im Ortszentrum
-  Siedlungseingänge mit Torwirkung Bestand / Neu (nicht lagegenau)
-  Zielzustand verkehrsberuhigte Wohnquartiere / Strassen *1
-  Knoten überprüfen
-  Anschluss an das bestehende Netz

Massnahmenblatt

- M1 Verkehrsmanagement Bern Nord
- M2a Aufwertung Strassenraum im Zentrumsbereich
- M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof - Zentrum
- M4 Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren
- M5 Überprüfung Verkehrssicherheit
- M6 Erschliessung Eignungsgebiete Siedlungserweiterung

*1 Die Abgrenzung der verkehrsberuhigten Strassen/Quartiere hat darstellenden Charakter. Massgebend sind die bewilligten „Tempo-30-Zonen“ resp. „Tempo 30“-Projekte.

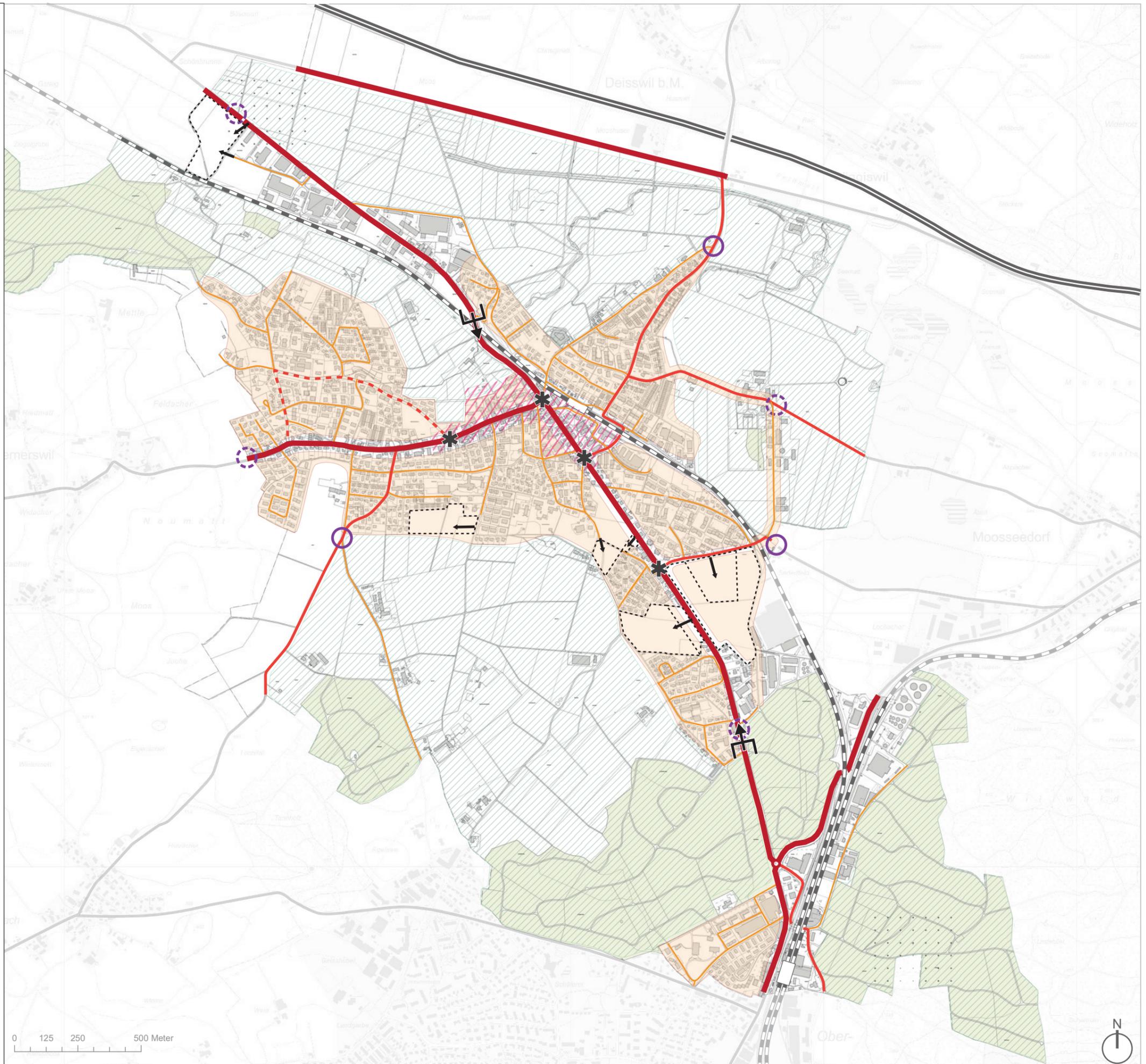
Hinweise

-  Gemeindegrenze
-  Bahnleise mit Bahnhof
-  Wald
-  Gewässer

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
Richtplan Ortsentwicklung

Richtplan Verkehr
Teilrichtplankarte MIV
pla_VRP_MueBu_200506.ai

Proj.Nr. 19-16-075-00
Pl.Nr. 1
Datum 06.05.2020
Gez. ane



0 125 250 500 Meter



Richtplankarte Öffentlicher Verkehr

Teil-Richtplankarte Öffentlicher Verkehr einfügen

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee

Richtplan Verkehr Beschluss Teilrichtplankarte Öffentlicher Verkehr

LEGENDE

Orientierender Inhalt

ÖV-Linien Januar 2018 mit Haltestelle

-  Buslinie 36 (Münchenbuchsee - Zollikofen - Bern)
-  Buslinie 898 (Münchenbuchsee - Büren a.A.)
-  S-Bahnlinie 3/31 (Biel - Münchenbuchsee - Bern - Belp)
-  S-Bahnlinie 4 (Thun - Bern - Zollikofen - Langnau i.E.)
-  S-Bahnlinie 8 (Solothurn - Zollikofen - Bern)

ÖV-Güteklassen

-  ÖV-Güteklassen A, B, C, D und E

Richtplaninhalte

-  Zentrum Münchenbuchsee
-  Weitere wichtige Zielorte ausserhalb Zentrum (z.B. Bildung, Freizeit, Friedhof)
-  Spielplatz / Skatepark / Freispielpark

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

Massnahmenblatt

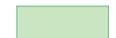
- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">  Verknüpfung Bus+Bahn Bestand / Neu  Zielgebiete für zu prüfende neue Buslinie bzw. Optimierung bestehende Buslinie | <ul style="list-style-type: none"> Ö2a Aufwertung Bahnhof Ö2b Neue Buslinien/ Buslinienführungen |
|--|--|

Weitere Massnahmen im Richtplan Verkehr

Massnahmenblatt

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">  Velostationen am Bahnhof  Siedlungsverträglicher Verkehr im Ortszentrum | <ul style="list-style-type: none"> V2b Velostationen M2a Aufwertung Strassenraum im Zentrumsbereich M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof - Zentrum |
|---|--|

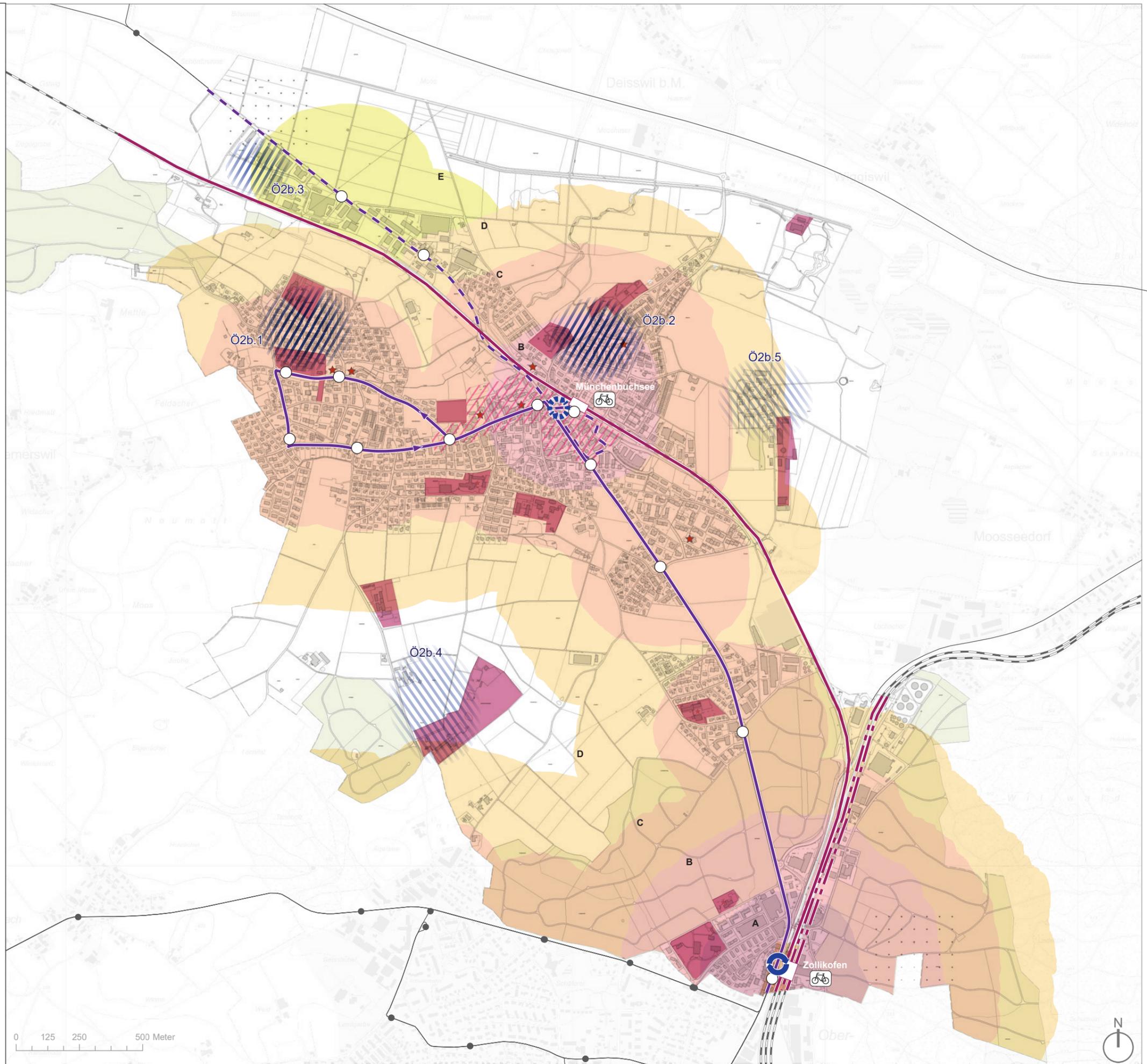
Hinweise

-  Bahnlinien ausserhalb Gemeindegebiet
-  Buslinien inkl. Haltestellen ausserhalb Gemeindegebiet
-  Gemeindegrenze
-  Wald
-  Gewässer

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
Richtplan Ortsentwicklung

Richtplan Verkehr
Teilrichtplankarte Öffentlicher Verkehr
pla_VRP_MueBu_200506.ai

Proj.Nr. 19-16-075-00
Pl.Nr. 2
Datum 06.05.2020
Gez. ane



Richtplankarte Veloverkehr

Teil-Richtplankarte Veloverkehr einfügen

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee

Richtplan Verkehr **Beschluss** Teilrichtplankarte Veloverkehr

LEGENDE

Orientierender Inhalt

- Kantonale Veloroute Alltagsverkehr
- Kantonale Veloroute Freizeitverkehr (Velolandroute)

Richtplaninhalte

- Basisnetz Veloverkehr Gemeinde (Ergänzung zum kantonalen Netz)
- Zentrum Münchenbuchsee
- Weitere wichtige Zielorte ausserhalb Zentrum (z.B. Bildung, Freizeit, Friedhof)
- Spielplatz / Skatepark / Freispielpark

Massnahmen Veloverkehr

Massnahmenblatt

- | | | |
|--|--|---|
| | Optimierung bestehender Verbindungen | V1a Sichere und attraktive Veloverbindungen in der Gemeinde |
| | Prüfung Routenverlauf kantonale Veloroute Alltag | |
| | Korridor Alltagsveloroute | V1b Regionale Alltagsveloroute mit erhöhtem Standard |
| | Wichtige Zielorte (z.B. Bildung, Freizeit, Friedhof) | V2a Veloabstellplätze |
| | Velostationen am Bahnhof | V2b Velostationen |

Weitere Massnahmen im Richtplan Verkehr

Massnahmenblatt

- | | | |
|--|---|---|
| | Siedlungsverträglicher Verkehr im Ortszentrum | M2a Aufwertung Ortsdurchfahrt im Zentrumsbereich
M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof - Zentrum |
| | Knoten überprüfen | M5 Überprüfung Verkehrssicherheit |

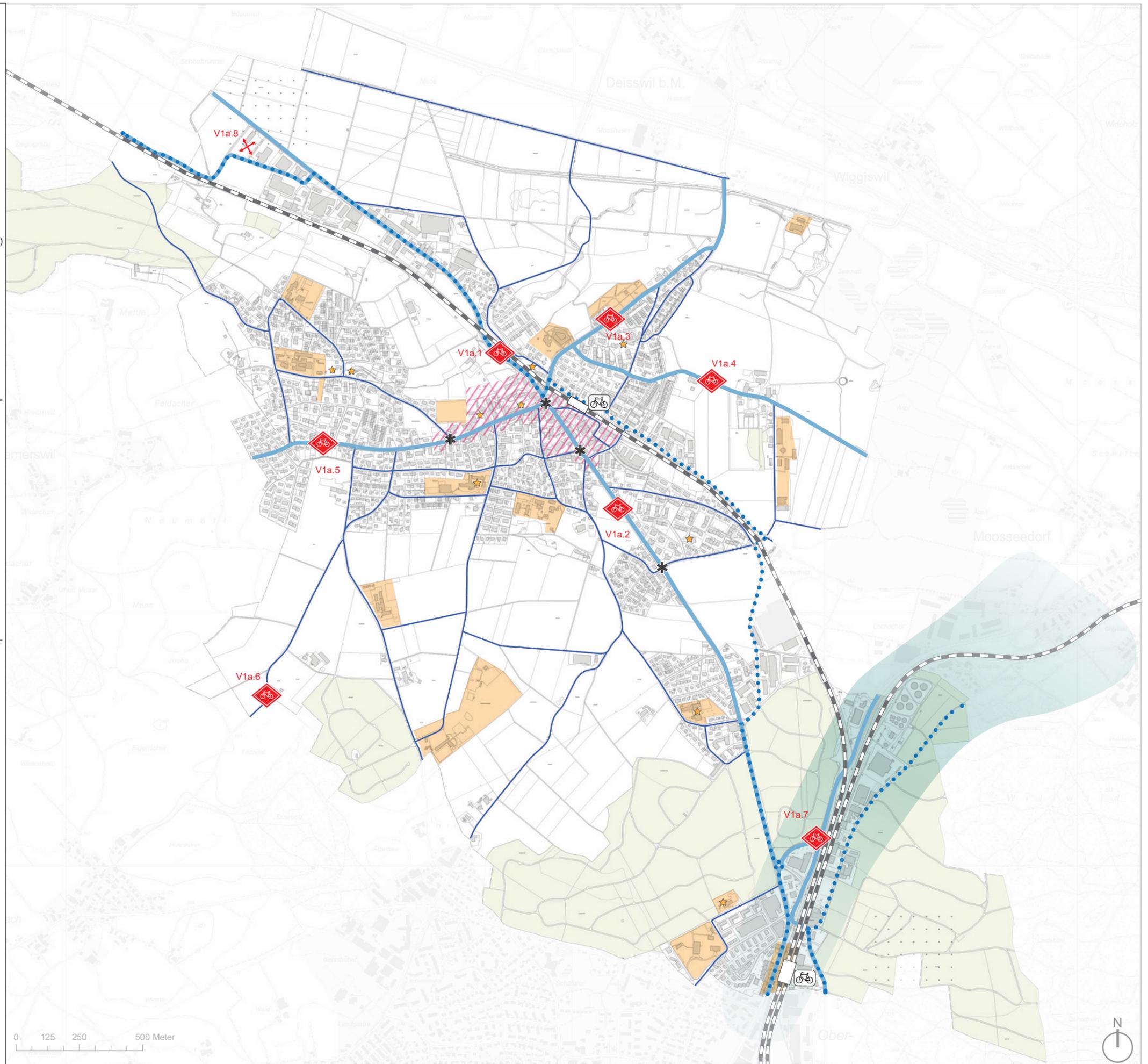
Hinweise

- Gemeindegrenze
- Bahngleise mit Bahnhof
- Wald
- Gewässer

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
Richtplan Ortsentwicklung

Richtplan Verkehr
Teilrichtplankarte Veloverkehr
pla_VRP_MueBu_200506.ai

Proj.Nr. 19-16-075-00
Pl.Nr. 3
Datum 06.05.2020
Gez. ane



Richtplankarte Fussverkehr

Teil-Richtplankarte Fussverkehr einfügen

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee

Richtplan Verkehr Teilrichtplankarte Fussverkehr

Beschluss

LEGENDE

Orientierender Inhalt

- Offizieller Wanderweg Kanton Bern
- Bushaltestellen

Richtplaninhalte

- Fussweg Basisnetz Gemeinde
- - - Fussweg Privat / öffentliches Wegerecht
- / / / dichtes Fusswegnetz innerhalb Wald
- ↔ bestehende Querungsstellen Hauptverkehrsstrassen

- / / / Zentrum Münchenbuchsee
- Weitere wichtige Zielorte ausserhalb Zentrum (z.B. Bildung, Freizeit, Friedhof)
- ★ Spielplatz / Skatepark / Freispielpark

Massnahmen Fussverkehr

- - - öff. Wegrecht erwirken (F1.1 - F1.4)
- · - · - / ✕ Fussgängerschutz / Durchwegung sicherstellen (F1.10 - F1.22)

Massnahmenblatt

F1 Attraktives, direktes und sicheres Fusswegenetz

Weitere Massnahmen im Richtplan Verkehr

- / / / Siedlungsverträglicher Verkehr im Ortszentrum
- * Knoten überprüfen

Massnahmenblatt

M2a Aufwertung Strassenraum im Zentrumsbereich
M3 Aufwertung und Verknüpfung Bahnhof - Zentrum
M5 Überprüfung Verkehrssicherheit

Hinweise

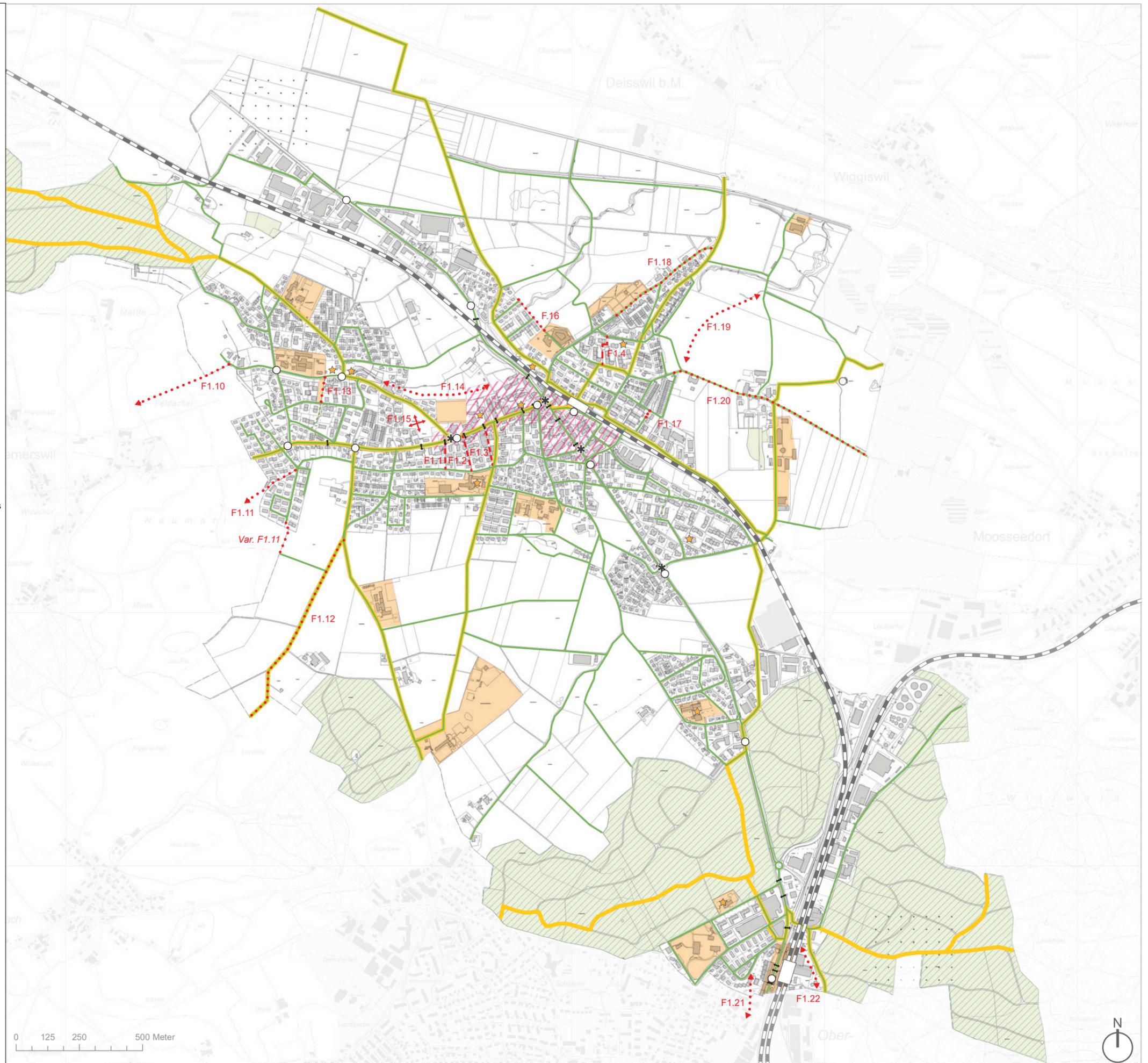
- - - Gemeindegrenze
- Bahngleise mit Bahnhof
- Wald
- Gewässer

Einwohnergemeinde Münchenbuchsee
Richtplan Ortsentwicklung

Richtplan Verkehr
Teilrichtplankarte Fussverkehr
pla_VRP_MueBu_200506.ai

Proj.Nr. 19-16-075-00
Pl.Nr. 4
Datum 06.05.2020
Gez. ane

metron



GENEHMIGUNGSVERMERKE

Der kommunale Richtplan Ortsentwicklung ist ein Richtplan nach Art. 68 BauG.

Die grau hinterlegten Textabschnitte in den **Massnahmenblätter** (Teil B) und die **Richtplankarten** (Teil C) sind behördenverbindlich.

Mitwirkung vom 4. Dezember 2018 bis 31. Januar 2019

Vorprüfung vom 31. Januar 2020

Beschlossen durch den Gemeinderat Münchenbuchsee am ...

Namens des Gemeinderates

Präsident

Sekretär

.....

.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Münchenbuchsee, den

Gemeindeschreiber

.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

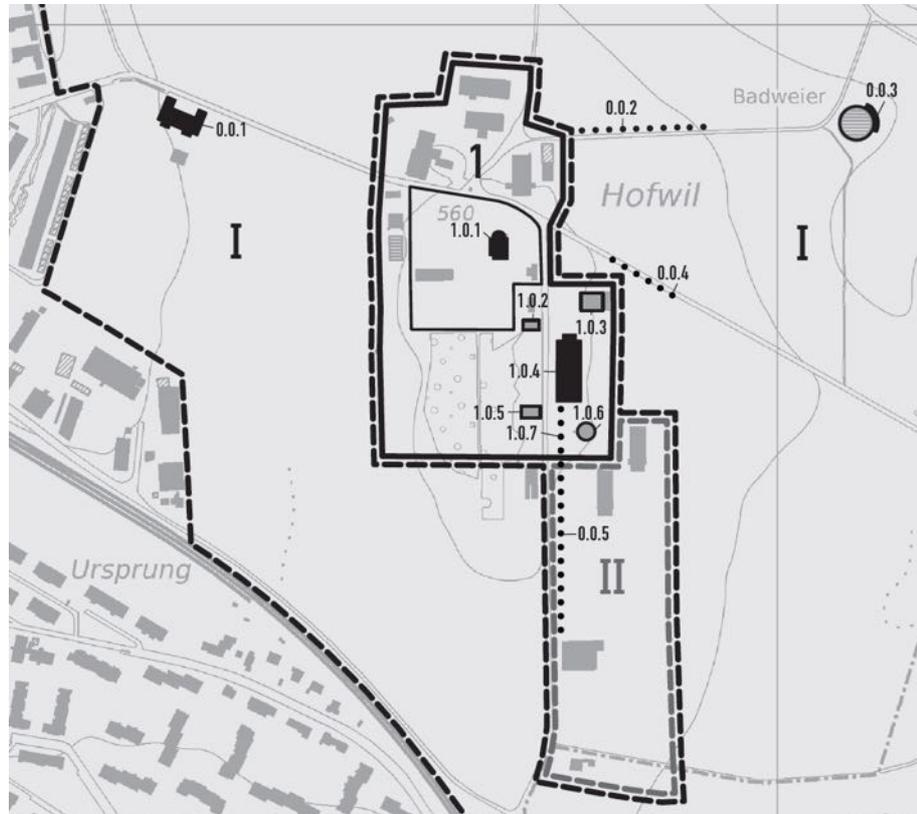
Bern, den

.....

Anhang

Anhang 1 Inventar schützenswertes Ortsbilder der Schweiz

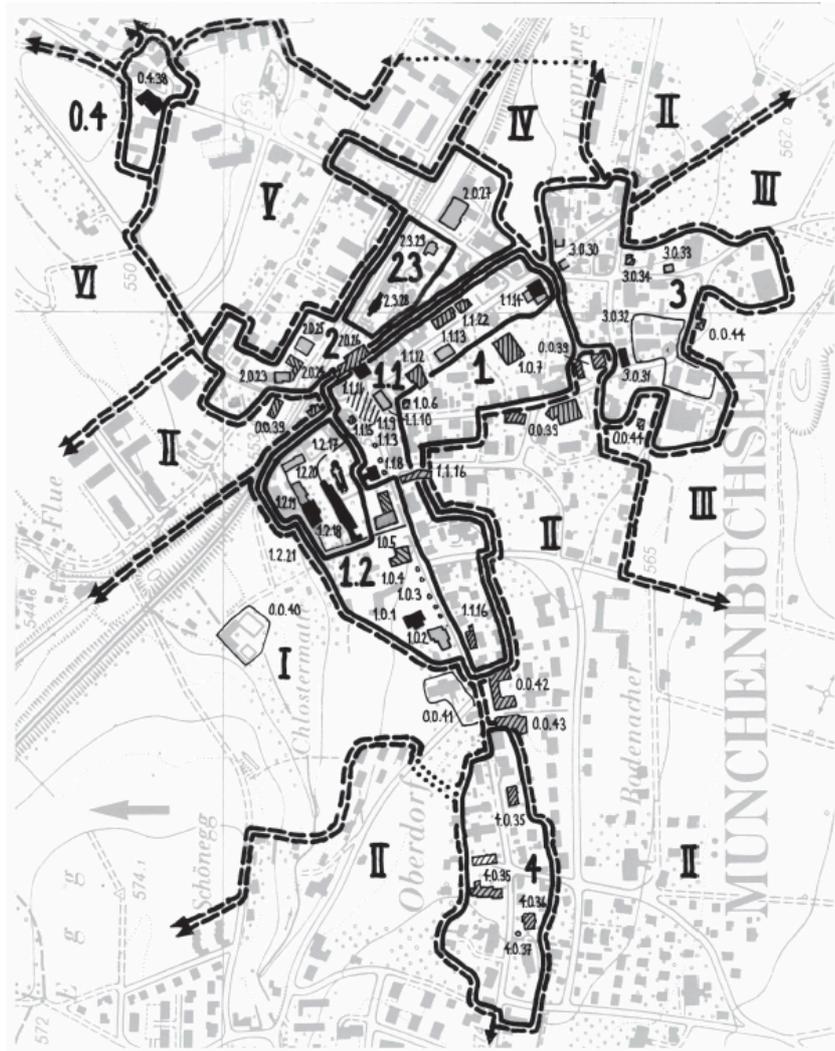
Hofwil – Ortsbild mit nationaler Bedeutung.



G Gebiet, B Baugruppe, U-Zo Umgebungszone, U-Ri Umgebungsrichtung, E Einzelement

Art	Nummer	Benennung	Aufnahmekategorie	Räumliche Qualität	Arch. hist. Qualität	Bedeutung	Erhaltungsziel	Hinweis	Störend
G	1	Schloss- und Lehrerseminarbereich mit dominierendem Schulgebäude, Schloss in umzäuntem Park und stattliche Ökonomiebauten, v. a. E. 18. Jh.–1. V.19. Jh.	A	×	×	×	A		
E	1.0.1	Schloss Hofwil, frühklassiz. Herrenstock mit Walmdach und Dachreiter, 1784–86; in Park mit altem Baumbestand				×	A	o	
	1.0.2	Ehem. Haus für Fecht-, Tanz- und Musikunterricht, verputzter Bau mit geknicktem Walmdach, 1818						o	
	1.0.3	Aula, Skelettbau mit hohem asymmetrischen Pyramidendach, 1958/59						o	
E	1.0.4	Grosses Haus, Hauptgebäude der ehem. Erziehungs- und Bildungsanstalt, seit 1884 Seminar, 1817–21				×	A		
	1.0.5	Abwarthaus, Massivbau mit geknicktem Walmdach, 1910						o	
	1.0.6	Mensa, Polygonalbau mit Kuppel, 1982–84						o	
	1.0.7	Laubbaumreihe entlang Zufahrtsstrasse (auch 0.0.5)						o	
U-Ri	I	Unverbauter Schlosshügel, Wiesen und Äcker, am nördlichen und östlichen Hügel Fuss Golfplatz	a			×	a		
E	0.0.1	Ehem. Lehrerhaus, grosses Wohnhaus, Dreiflügelbau mit Walmdach, 1819				×	A		
	0.0.2	Obstbaumreihe entlang Weg zum Badweiher						o	
E	0.0.3	Badweiher und hölzernes neugotisches Badhaus mit Spitzbogenarkade, um 1820				×	A		
	0.0.4	Obstbaumreihe entlang Zufahrtsstrasse						o	
U-Zo	II	Neubaubereich des Lehrerseminars	ab			×	b		
	0.0.5	Laubbaumreihe entlang Zufahrtsstrasse (auch 1.0.7)						o	

Münchenbuchsee – Ortsbild mit regionaler Bedeutung



Gebiete, Baugruppen, Umgebungs-Zonen, Umgebungs-Richtungen und Einzelelemente *

	Nummer	Benennung
G	1	Durchmischter Dorfbereich
B	1.1	Wichtigste Achsen: Bern- und Oberdorfstrasse
B	1.2	Kirchen- und Schlossbezirk
G	2	Bahnhofbereich
B	2.3	Bahnhofplatz
G	3	Bäuerlicher Bereich, Rest des Bauerndorfes und Klinikbereich
G	4	Oberdorf, bäuerliche Strassenbebauung
B	0.4	Mühlebezirk
U-Ri	I	Klostermatte, unverbauter Schloss-Vordergrund
U-Ri	II	Neubaubereiche
U-Ri	III	Unverbauter Dorfeingang
U-Zo	IV	Kleiner unverbauter Zwischenbereich
U-Zo	V	Neubaubereich hinter Bahnhof
U-Ri	VI	Unverbauter Hang bei Mühle
E	1.0.1	Oberes Schulhaus 1876, verputzter

Aufnahmekategorie	räumliche Qualität	arch. hist. Qualität	Bedeutung	Erhaltungsziel:	störend
BC	X	X	B		
AB	X	X	A		
AB	X	X	A		
BC	X	X	B		
AB	X	X	A		
BC	X	X	B		
AB	X	X	A		
a		X	a		
b		X	b		
a		X	a		
a		X	a		
b		X	b		
a		X	a		
		X	A		

Anhang 2 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz



Abbildung 4 Auszug aus der Geländekarte des Inventars historischer Verkehrswege

Die Geländekarte stellt die kartografische Grundlage der Ersterfassung des Inventars dar. Die Geländekarte wird vorerst nicht nachgeführt und deshalb nur als Zusatzinformation geführt.

Anhang 3 Störfallvorsorge Konsultationsbereichskarte

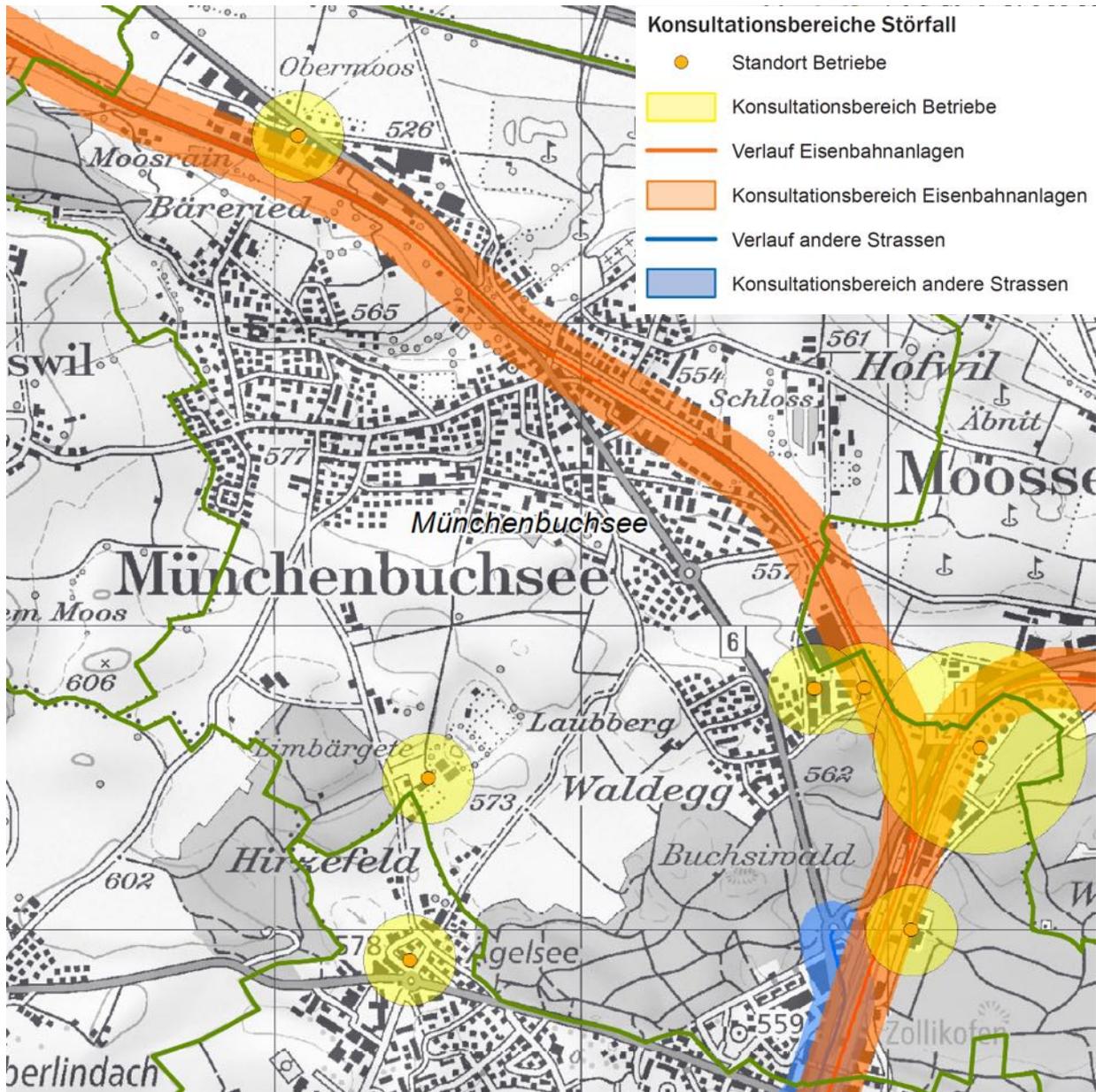


Abbildung 5 Konsultationsbereichskarte Störfallverordnung des Kantons Bern

Anhang 4 Kulturlandschutz

1. Kulturland

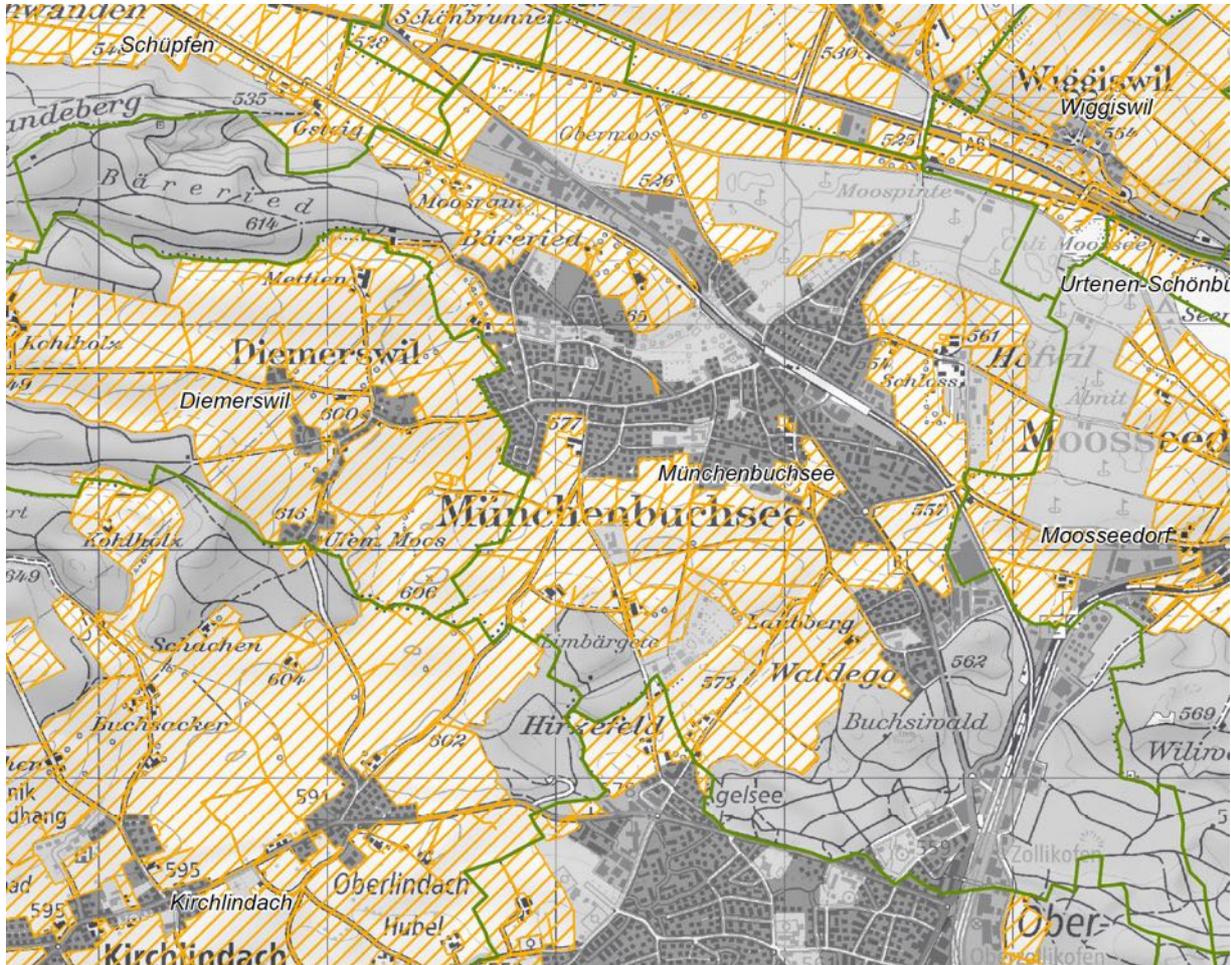


Abbildung 6 Auszug aus der Hinweiskarte Kulturland, Kanton Bern AGR

Kulturland



Kulturland ausserhalb von Bauzonen

Bauzonen aggregiert



Wohn-, Misch- und Kernzonen



Arbeitszonen



Übrige Bauzonen

2. Fruchtfolgeflächen

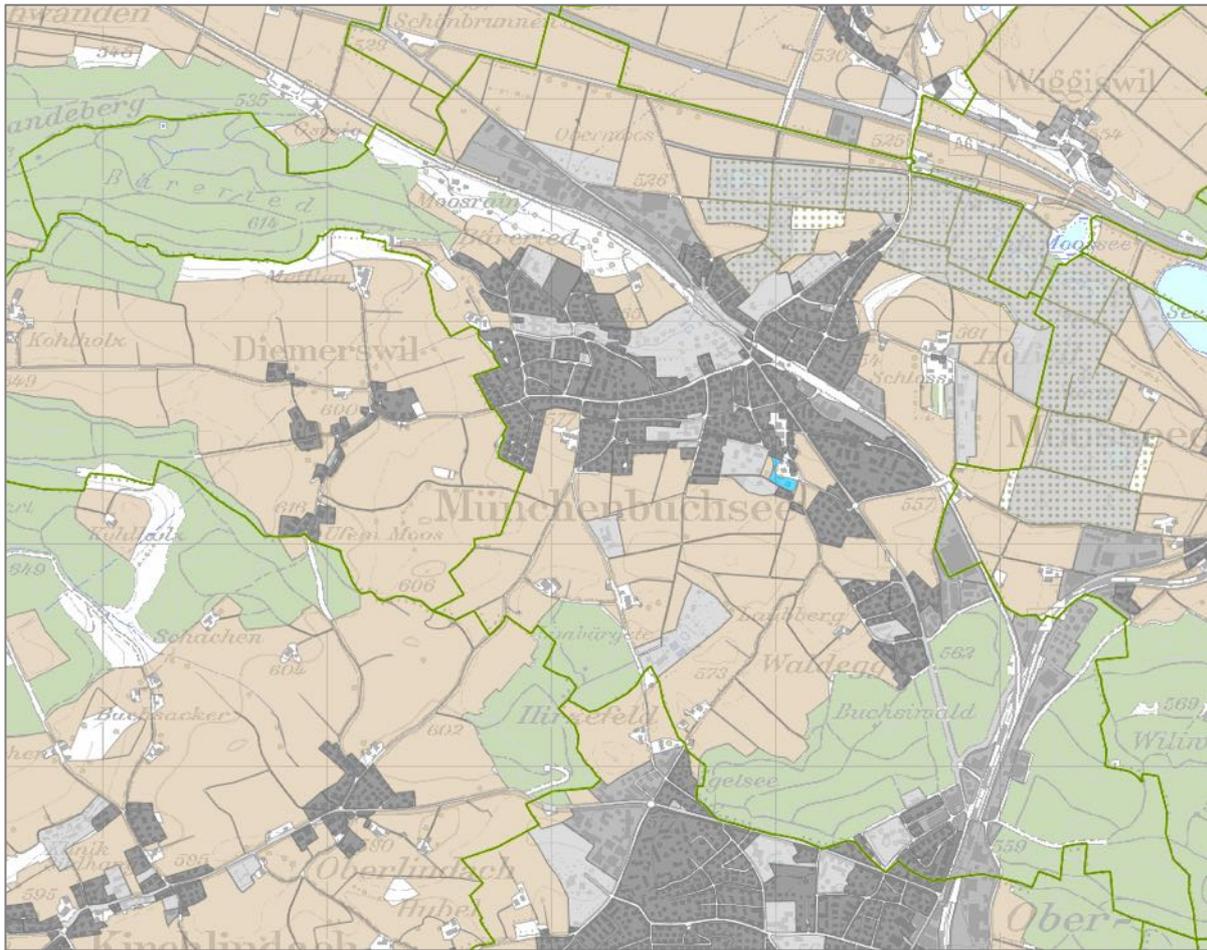


Abbildung 7 Auszug aus der Hinweiskarte Kulturland, Kanton Bern AGR

Fruchtfolgeflächen (FFF)

- FFF ausserhalb von Bauzonen
- FFF in Sport und Freizeitzonen
- Unbereinigte Zusatzflächen

Bauzonen aggregiert

- Wohn-, Misch- und Kernzonen
- Arbeitszonen
- Übrige Bauzonen

Anhang 5 Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Kant. Amt für öffentlicher Verkehr
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BauG	Baugesetz
BAK	Bundesamt für Kommunikation
BauV	Bauverordnung
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BVE	Kant. Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
B+R	Bike & Ride
DA	Daueraufgabe
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
EGK	Erschliessungsgüteklasse
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgeflächen
FS	Festsetzung
GESAK	Gemeindesportanlagenkonzept
GFZo	Geschossflächenziffer oberirdisch
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
KDP	Kantonale Denkmalpflege
KLEK	Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept
KM-B+R	Kombinierte Mobilität – Bike & Ride
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KS	Koordinationsstand
LV-W	Langsamverkehr – Weitere
MB	Massnahmenblatt
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NHG	Eidg. Natur- und Heimatschutzgesetz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OIK	Oberingenieurkreis
P+R	Park & Ride
Prio.	Priorität
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
REK	Räumliches Entwicklungskonzept
RGRP	Regionaler Gewässerrichtplan
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RPG	Raumplanungsgesetz
RPO	Richtplan Ortsentwicklung
RPV	Raumplanungsverordnung
RRB	Regierungsratsbeschluss
SEin	Siedlungsentwicklung nach innen
T20	Tempo-20-Zone (Begegnungszone)
T30	Tempo-30-Zone
UeO	Überbauungsordnung
VböV	Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen
VO	Vororientierung
WBG	Kant. Wasserbaugesetz
WMK	Wohn-, Misch- und Kernzonen
ZE	Zwischenergebnis
ZöN	Zone für öffentliche Nutzung
ZPP	Zone mit Planungspflicht