



Berner Verkehrstag
Freitag, 25. August 2023

Kantonale Gesamtmobilitätsstrategie: Wegweiser für die Mobilität von morgen

Bern, BERNEXP0





Christoph Neuhaus



Evi Allemann



Carlo Degelo



Thomas Iten



Rolf Christen



Pierre Masson



Nicola Spirig



Sonja Hasler

Im Juni 2022 wurde die aktualisierte Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern (GMS 2022) vom Regierungsrat verabschiedet. Die überarbeitete und erweiterte Strategie nimmt die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen im Mobilitätsumfeld, beim Verkehrsangebot und beim Verkehrsverhalten auf. Die GMS 2022 baut auf der bewährten 3V-Strategie auf: «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten». Neu wird sie zur 4V-Strategie «Verkehr vernetzen» erweitert.

Wie wird die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 gelebt und durch die kantonale Verwaltung umgesetzt? Was sind die zukünftigen Herausforderungen und Lösungsansätze aus der Sicht von Regionen und Gemeinden? Was kann der Kanton aus der Erfahrung einer Olympiasiegerin im Triathlon lernen?

Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Planung, Fachwelt und Spitzensport beleuchten am diesjährigen Berner Verkehrstag die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons, deren Umsetzung und deren Auswirkungen auf die künftige Mobilität.

Berner Verkehrstag - Freitag, 25. August 2023

Programm

Ab 08.30

Eintreffen der Teilnehmenden

09.00

Begrüssung

Christoph Neuhaus | Regierungsrat,
Bau- und Verkehrsdirektor, Kanton Bern

Klug vernetzt und gut verbunden - für eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

Evi Allemann | Regierungsrätin,
Direktorin für Inneres und Justiz, Kanton Bern

Die kantonale Mobilität gestalten

Christoph Neuhaus | Regierungsrat,
Bau- und Verkehrsdirektor, Kanton Bern

Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau

Carlo Degelo | Leiter Abteilung Verkehr,
Kanton Aargau

Podiumsdiskussion

Pause

Umsetzung der Gesamtmobilitätstrategie

... für den Veloverkehr auf regionaler Ebene

Thomas Iten | Präsident Kommission Verkehr,
Regionalkonferenz Bern-Mittelland,
Gemeindepräsident, Ostermundigen

... auf Gemeindeebene

Rolf Christen | Vizegemeindepräsident und
Ressortvorsteher Bau + Planung, Gemeinde Lyss

... bei der Gestaltung einer Verkehrsdrehscheibe

Pierre Masson | Leiter Fachbereich Tiefbau und
Umwelt, Stadt Langenthal

Interview mit Spezialgast

Gedanken zu Erfolg, Ausdauer und Multimodalität

Nicola Spirig | Olympiasiegerin im Triathlon

Schlusswort und Ausblick

Christoph Neuhaus | Regierungsrat,
Bau- und Verkehrsdirektor, Kanton Bern

12.40

Apéro riche

.....

Moderation

Sonja Hasler | Moderatorin SRF

Der Berner Verkehrstag ist ein Treffpunkt der Schlüsselpersonen in der Verkehrspolitik.

Er richtet sich an Interessierte aus Politik, Planung, Verwaltung, Transportunternehmungen, Wirtschaft und Verbänden.

Zur bereits 19. Ausgabe sind Sie herzlich eingeladen! Nutzen Sie die Gelegenheit zur Information und zum Erfahrungsaustausch.

Organisatorisches

Ort

BERNEXPO, Kongressraum 1, Mingerstrasse 6,
3014 Bern, Tram Nr. 9
Haltestelle Wankdorf Center
Mehr Informationen zur Anfahrt auf
www.bernexpo.ch

Dokumentation

Die Präsentationen sind spätestens ab Tagungsbeginn auf unserer Internetseite erhältlich.

Preis

Fr. 120.– pro Person (MwSt.-frei)

Veranstalterin

Bau- und Verkehrsdirektion
des Kantons Bern

Organisation und Auskünfte

Manon Giger, 031 633 37 28,
verkehrstag@be.ch

Online anmelden bis 14.8.2023

Die Zahl der Teilnehmenden ist beschränkt. Es gilt die Reihenfolge der Anmeldungen. Abmeldungen müssen uns ebenfalls bis zum oben erwähnten Datum erreichen; nach dieser Frist wird die ganze Teilnahmegebühr verrechnet.

www.be.ch/verkehrstag





Kanton Bern
Canton de Berne

25. August 2023

Kantonale Gesamtmobilitätsstrategie: Wegweiser für die Mobilität von morgen Berner Verkehrstag 2023

Christoph Neuhaus

Der Direktor
Bau- und Verkehrsdirektion



Berner Verkehrstag 2023

Klug vernetzt und gut verbunden

Für eine nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

Evi Allemann, Regierungsrätin

Vorsteherin der Direktion für Inneres und Justiz (DIJ) des Kantons Bern



Klug vernetzt und gut verbunden

Gesamtmobilitäts-
strategie

Raumplanung

Eine Annahme und zwei Leitfragen

Eine konsequente Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung trägt zur Vermeidung von Verkehr bei.

- Wie werden die Grundsätze der Gesamtmobilitätsstrategie in der Raumplanung generell und im Richtplan im Speziellen umgesetzt?
- Wie geht der Kanton Bern mit den Hotspots der Siedlungsentwicklung und ihrer verkehrlichen Erschliessung um?



Überblick

1. Abstimmung Verkehr und Siedlung:
Von der Vision zum Paradigma
2. Konkrete Umsetzung auf kantonaler und regionaler Ebene:
Wo stehen wir?
3. Künftige Herausforderungen:
Wie begegnen wir ihnen aus räumlicher Sicht?
4. Fokusraum Bern-Ost:
Wie den «Raum neu denken»?
5. Fazit



1. Abstimmung Verkehr und Siedlung: Von der Vision zum Paradigma

Kernelemente der ersten Vision für die Berner Raumplanung (1989)

- «Zentrale, gut erschlossene Arbeitsplätze»
- «Deutliche Förderung ÖV; Verknüpfung Verkehr und Siedlung an S-Bahnhaltestellen»
- «Schwerpunkte setzen: Weg von der Giesskanne»
- «Siedlungen, die alles bieten»

Meilensteine auf dem Weg zum neuen Paradigma

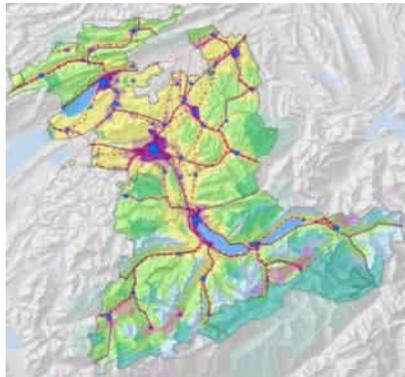
- Start ESP-Programm (1989)
- Lancierung "Agglomerationsstrategie Kanton Bern« (2001)
- Einführung von ÖV-Anforderungen im Richtplan (2006)
- Revision des Raumplanungsgesetzes 2014: Richtplan 2030 mit Paradigma der Siedlungsentwicklung nach innen (SEin)



2. Konkrete Umsetzung auf kantonaler und regionaler Ebene: Wo stehen wir?

Umsetzung auf kantonaler und regionaler Ebene

Kantonaler Richtplan 2030

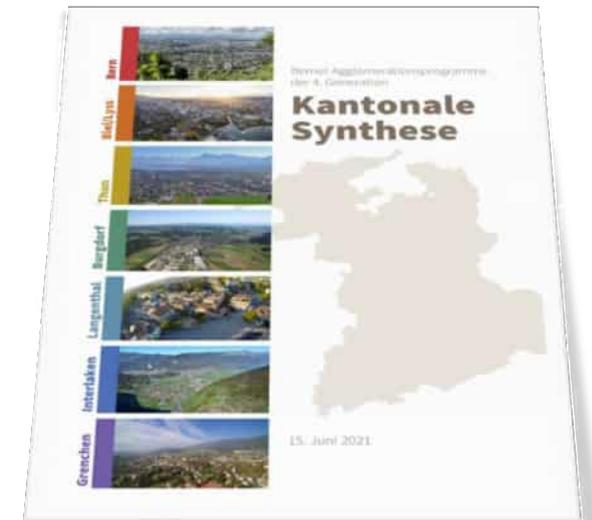


Siedlungsentwicklung nach innen

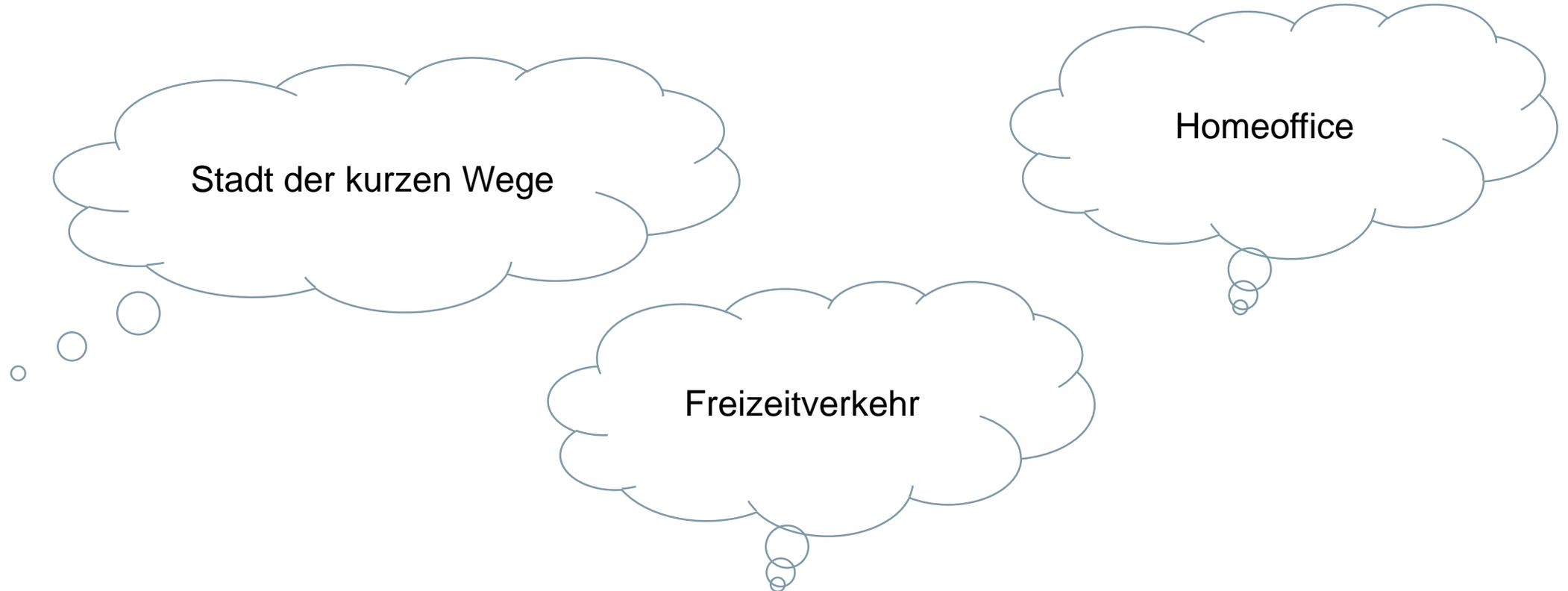


Agglomerationsprogramme /
Regionale Gesamtverkehrs-
und Siedlungskonzepte

ESP Entwicklungsschwerpunkte



Mobilitätsverhalten von morgen



Kein Weg führt am eingeschlagenen Weg vorbei



3. Künftige Herausforderungen: Wie begegnen wir ihnen aus räumlicher Sicht?

Künftige Herausforderung «Anpassung an Klimawandel»

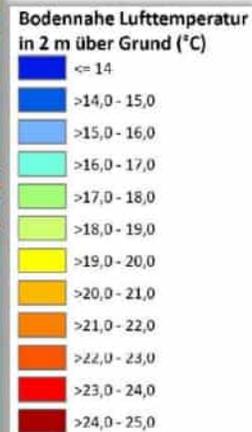
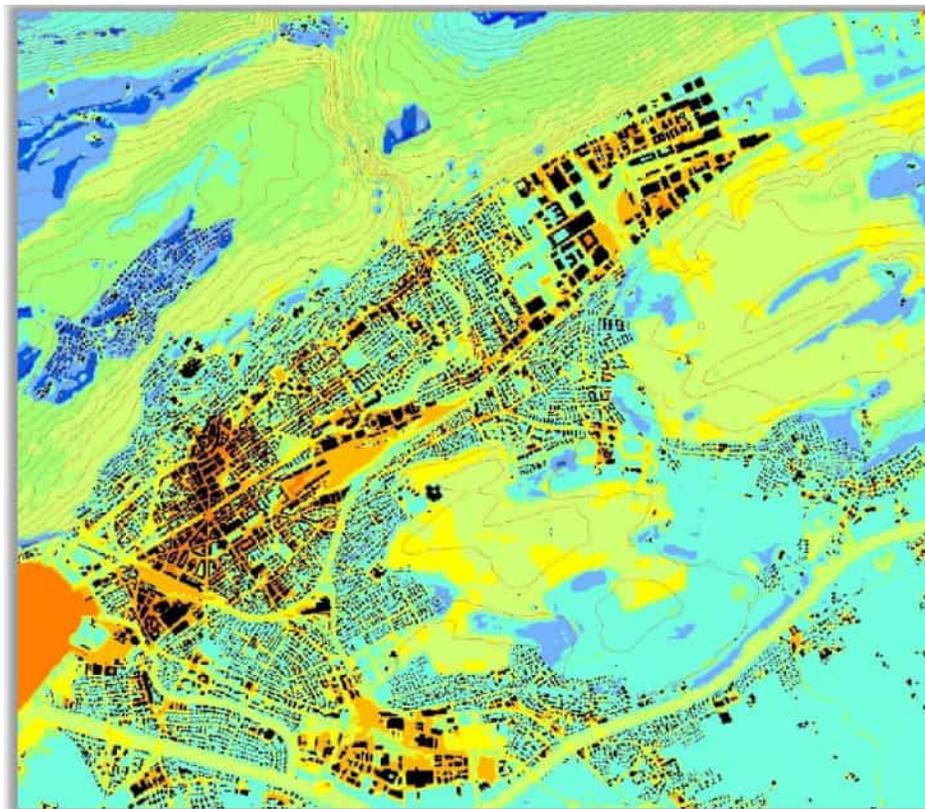


Abb. 4.1: Temperaturfeld Gegenwart im Bereich Biel zum Zeitpunkt 4 Uhr morgens (2m ü. Grund)

2020

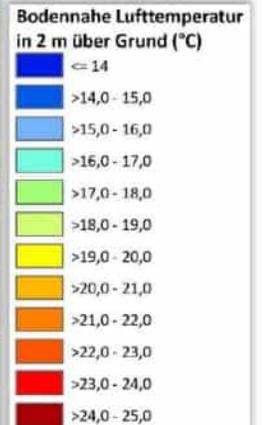
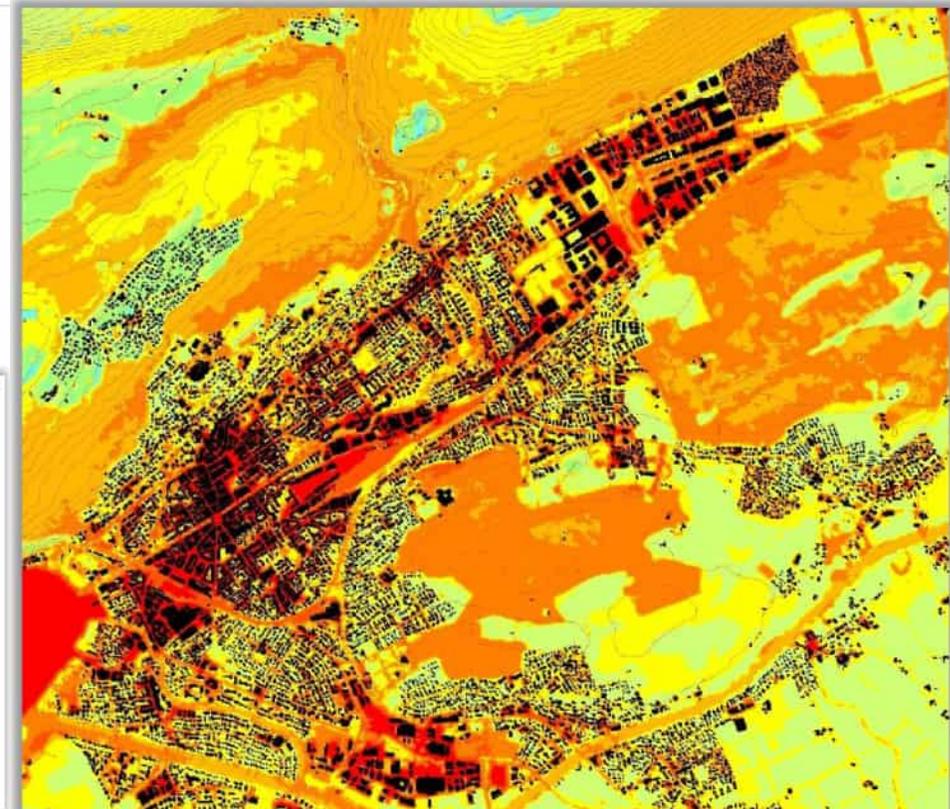


Abb. 4.4: Temperaturfeld Zukunftsszenario im Bereich Biel zum Zeitpunkt 4 Uhr morgens (2m ü. Grund)

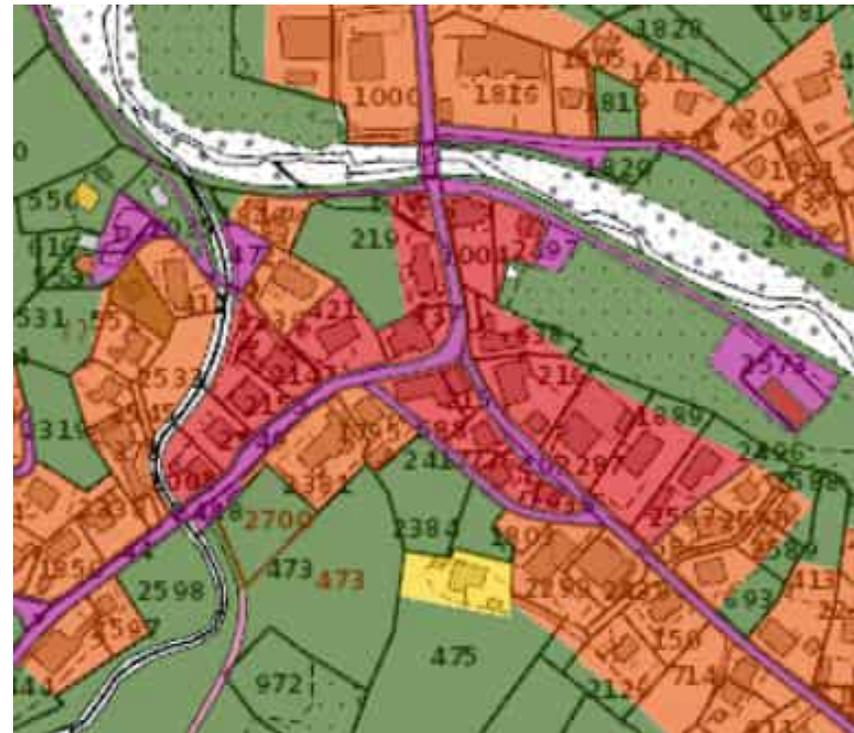
2060

Künftige Herausforderung «Anpassung an Klimawandel»



Szenario 2020

ESP / Bhf Herzogenbuchsee



Szenario 2020

Rüscheegg

Legende Szenario 2020

- Nächtliche bioklimatische Bewertung in den Siedlungsflächen in 2 m über Grund, 2020
 - Sehr ungünstig
 - Ungünstig
 - Weniger günstig
 - Günstig
 - Nicht bewertete Flächen
 - Nicht bewertete Flächen
- Nächtliche bioklimatische Bewertung in den Verkehrsflächen in 2 m über Grund, 2020
 - Sehr ungünstig
 - Ungünstig
 - Weniger günstig
 - Günstig
 - Nicht bewertete Flächen
 - Nicht bewertete Flächen
- Nächtliche Aufenthaltsqualität in Grün- und Freiflächen, 2020
 - Sehr hoch
 - Hoch
 - Mittel
 - Gering

Künftige Herausforderung «Qualität und Gestaltung»



*Aufwertung der Fussgängerzone Bümpliz
(Quelle: missionb.ch)*



*Visualisierung Zukunft ESP Ausserholligen
(Quelle: wulf architekten + STUDIO PEZ, bern.ch)*



4. Fokusraum Bern-Ost: Wie den «Raum neu denken»?

Fokusraum Bern-Ost «Den Raum neu denken»



5. Fazit

- Klug vernetzt und gut verbunden: Der eingeschlagene Weg der Abstimmung von Verkehr und Siedlung ist richtig und alternativlos.
- Der Aspekt der «Qualität» und die Frage der «Klimaanpassung» werden dabei immer wichtiger.
- Gemeinsam den Raum neu denken.

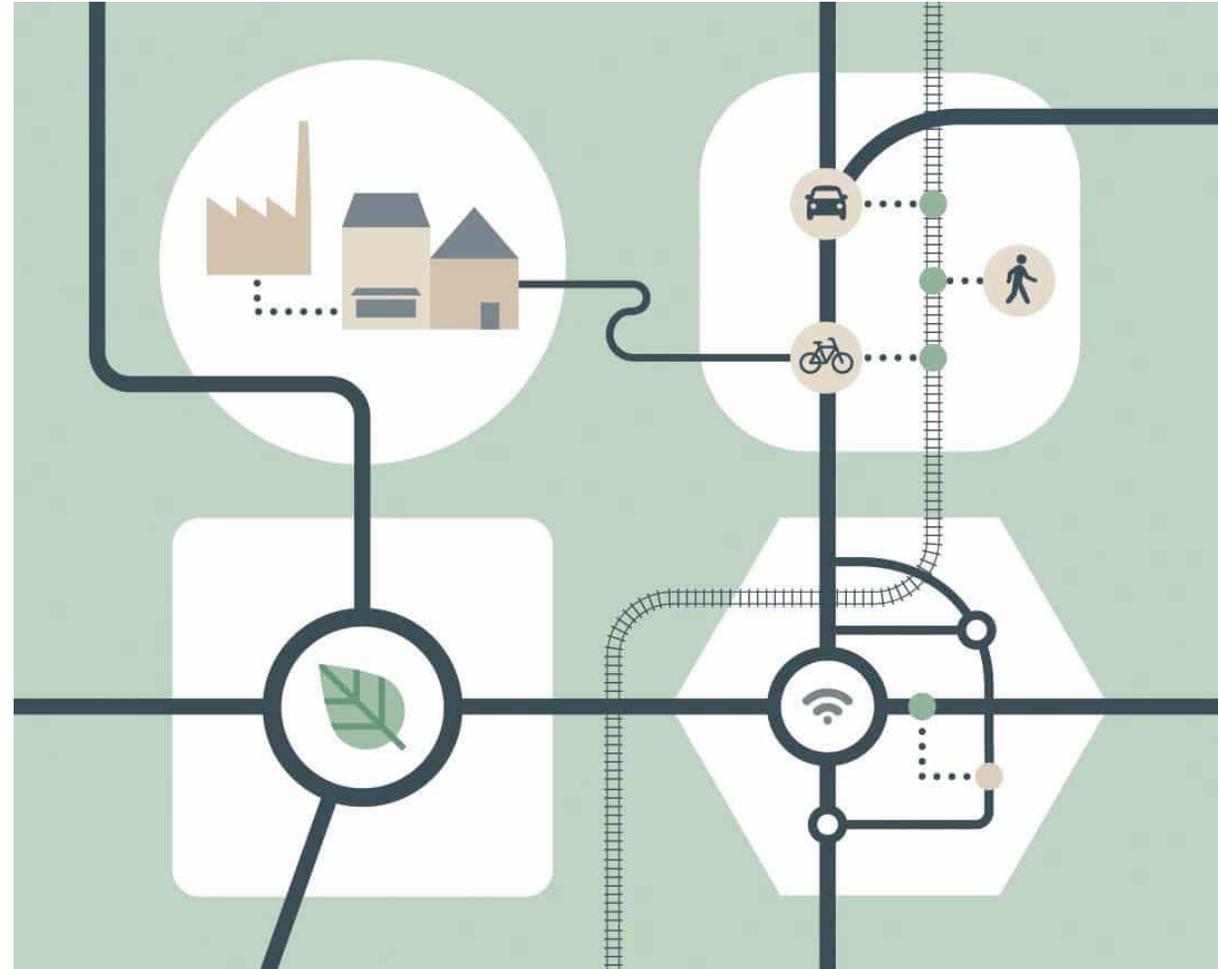


Die kantonale Mobilität gestalten Berner Verkehrstag 2023

Christoph Neuhaus

Der Direktor
Bau- und Verkehrsdirektion

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022



Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf

Abstimmung von Siedlung und Verkehr

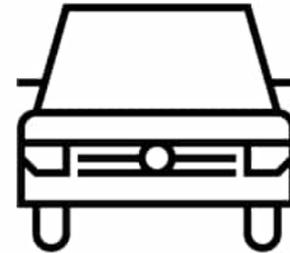


Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf

Entwicklung 2008-2022



+ 29 %
Nutzungen



- 5 %
Autofahrten



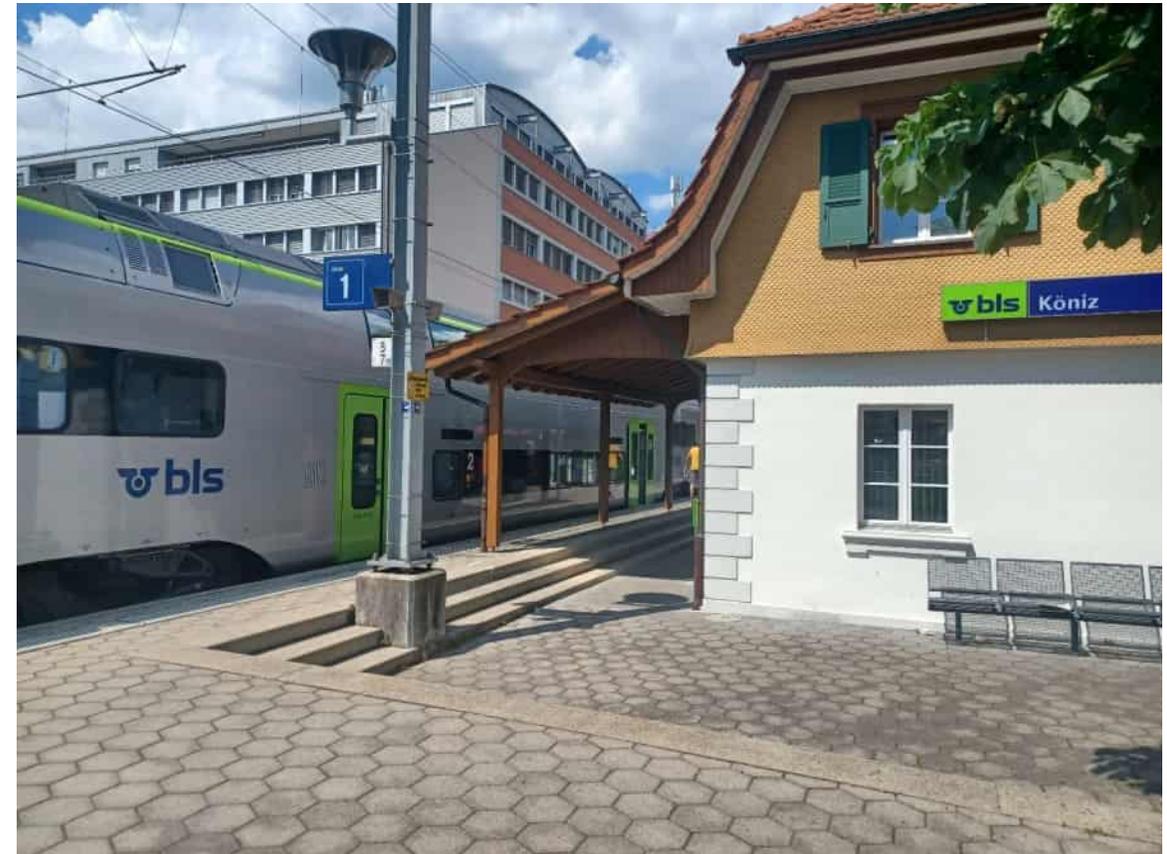
+ 80 %
**S-Bahn-
Fahrgäste**



+ 8 %
Velofahrten

Raum Bern-Köniz-Schwarzenburg

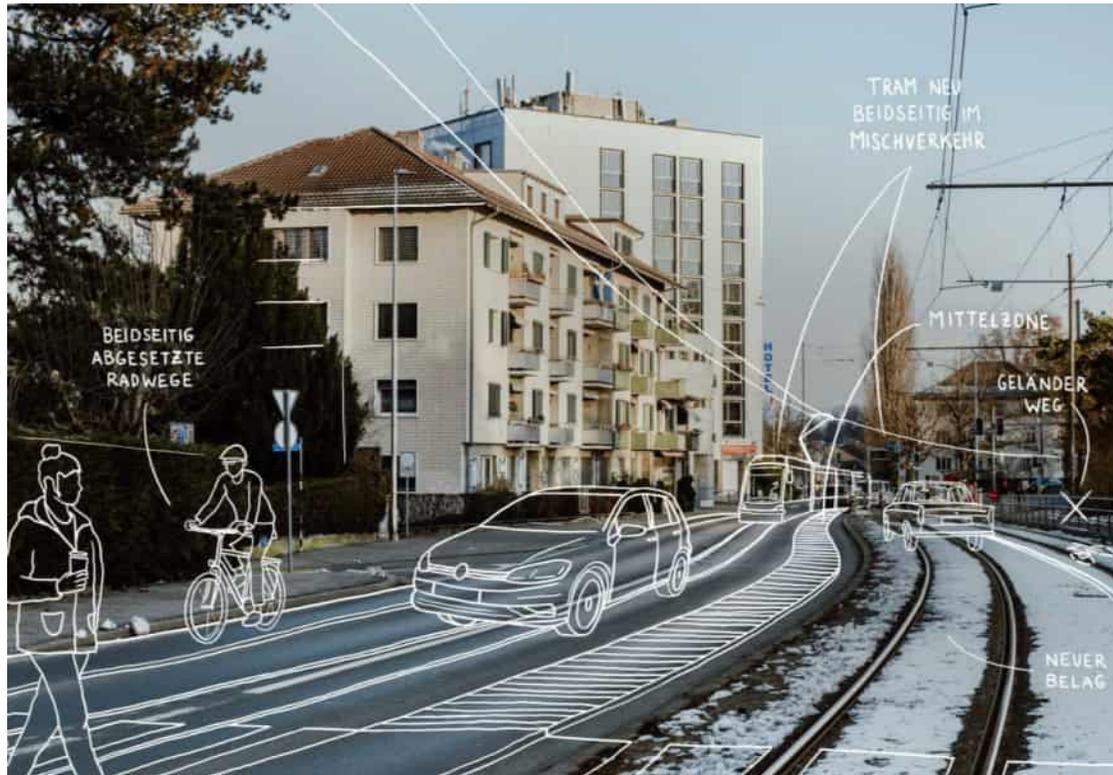
Zukunft des ÖV-Angebots



Quelle: Bernmobil und BLS

Projekte Seftigenstrasse

Verbesserungen für alle Mobilitätsformen



Verbesserung der Veloinfrastruktur

Integration bestehender Veloroute in Velovorrangroute



Veloweg zwischen Worben und Studen, Quelle: TBAupdate – Dezember 2021

Verkehrssanierungen Aarwangen und Burgdorf-Oberburg-Hasle Gesamtverkehrslösungen



Ortsdurchfahrt Aarwangen (nach Sanierung)

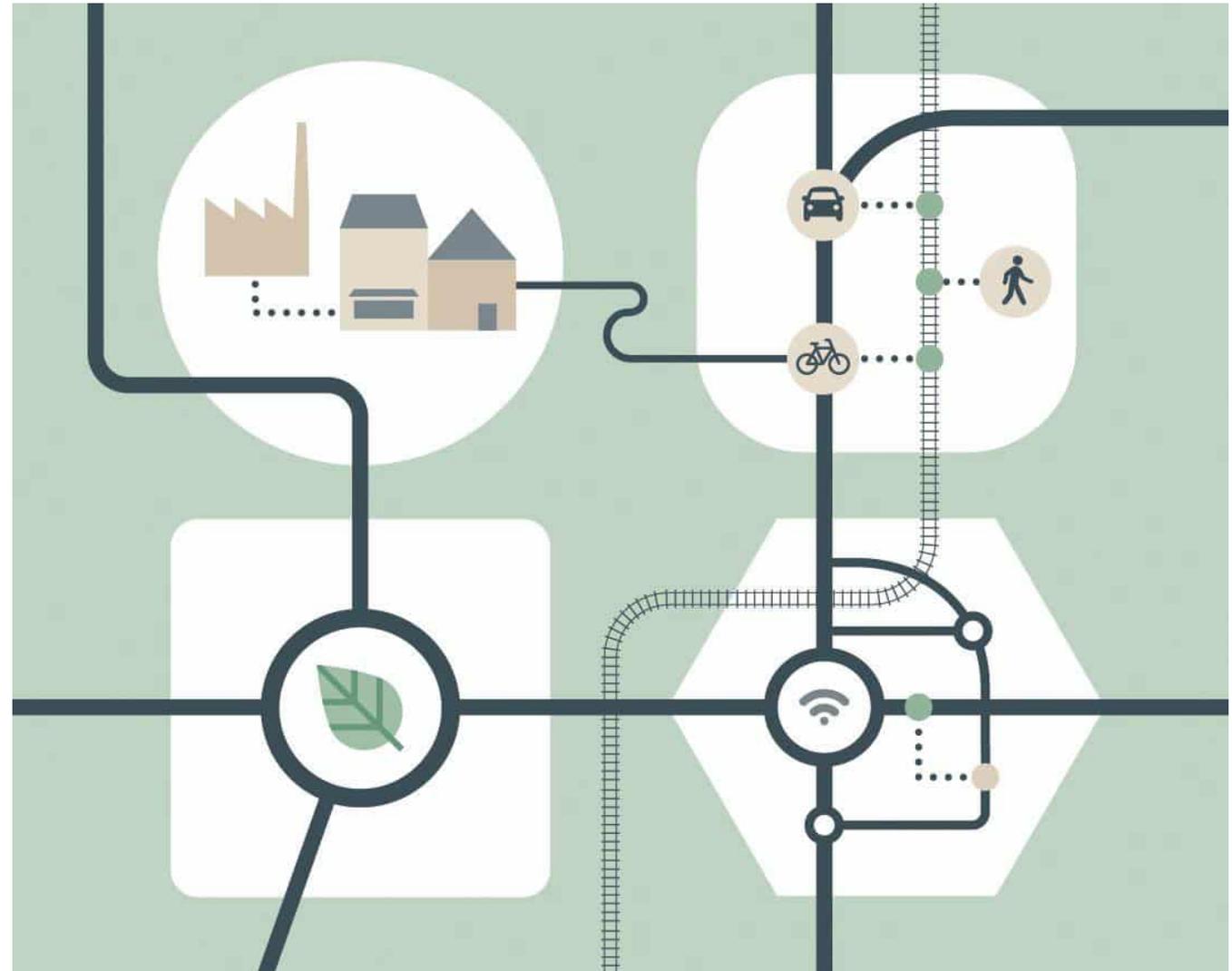


Ortsdurchfahrt Oberburg (nach Sanierung)

Die 4V-Strategie

Verkehr...

- Vermeiden
- Verlagern
- Verträglich gestalten
- Vernetzen





Danke für Ihre Aufmerksamkeit



AG





KANTON AARGAU

Menschen machen Zukunft

**DEPARTEMENT
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

Berner Verkehrstag

Strategie mobilitätAARGAU

25. August 2023

Carlo Degelo, Leiter Abteilung Verkehr, Kanton Aargau

Vision wir

"**Wir** gestalten die Mobilität vorausschauend und verantwortungsvoll.

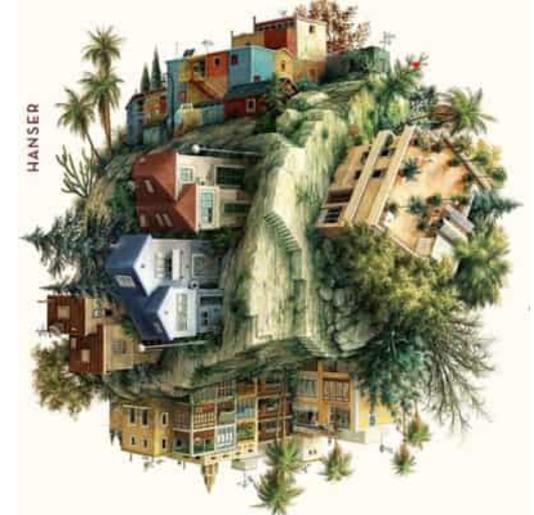
Wir setzen gezielt Akzente beim Verkehrsangebot und fördern ein Mobilitätsverhalten, das im Einklang mit **unserem** Lebensraum steht."



Vision ich

"**Ich** gestalte meine Mobilität vorausschauend und verantwortungsvoll.

Ich setze gezielt Akzente bei der Auswahl meines Verkehrsmittel und fördere damit ein Mobilitätsverhalten, das im Einklang mit **meinem** gemeinsam geteilten Lebensraum steht und **ich** dafür Sorge trage, dass dieser Lebensraum auch in Zukunft für alle bewohnbar ist."



Umschlagbild "DAS ZUHAUSE" Emanuele Coccia 2021



Das Verhalten jedes Einzelnen hat Einfluss auf die Mobilität

Du und *ich* müssen miteinander reden – warum?

Weil ich will, dass du die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 verstehst

He, kannst du dich nicht noch unklarer ausdrücken "Gesamtmobilitätsstrategie" und überhaupt, das 2022 isch scho aute Gaffee

Also; es geht um die bewährte 3V-Strategie, die wir neu zur 4V-Strategie erweitert haben

Jetzt bist du aber total bescheuert, ig verstaa eh nume chuderwälsch

*Also; 3V heisst Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten und neu kommt hinzu Verkehr **vernetzen** und das ergibt dann **4V***

Aha und weil du nun vernetzen willst, hast du den Kanton Aargau eingeladen, die fahre eh nume mit der Bütti ume

Entschuldige, aber jetzt bist du auf dem Holzweg...



Die Strategie muss verstanden und auf den Boden gebracht werden

Strategie mobilitätAARGAU

- > **Strategie mobilitätAARGAU** (moAG) am 13. Dezember 2016 einstimmig durch den Grossen Rat beschlossen
- > Erstellung von **Umsetzungskonzepten** und **Mehrjahresprogramm öV** zur Konkretisierung der strategischen Vorgaben in den vergangenen Jahren
- > **Standbericht moAG (2022)** überprüft den heutigen Umsetzungsstand der einzelnen Strategien der moAG



Handlungsbedarf

Zwei Faktoren...

- > Geltungsdauer moAG = ca. 10 Jahre
- > Motion Seibert 2020

...erfordern eine **Aktualisierung der moAG (2025+)**

- > Standbericht moAG dient als Grundlage für die Aktualisierung

Inhalte

- > Überprüfen des **Umsetzungsstands** und der **praktischen Anwendbarkeit** der strategischen Vorgaben der moAG
- > Auslegeordnung zu wichtigen **Fokusthemen** für die Zukunft

Motion Seibert 2020
Anliegen: Aufnahme des Ziels
"Verringern des
Ressourcenverbrauchs und
der Belastung von Mensch
und Umwelt"

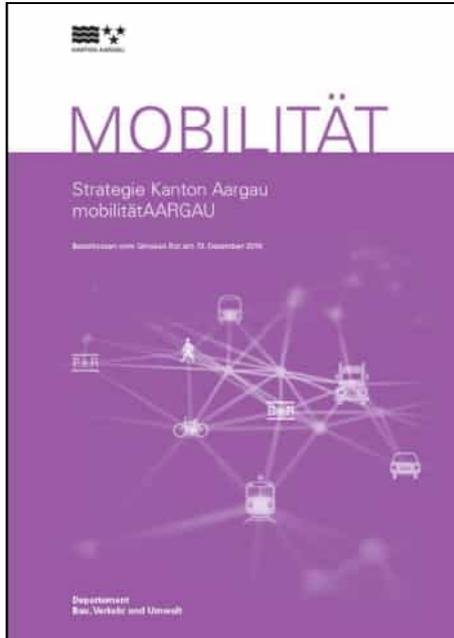


Überblick Standbericht

- > **Rückblick** zur Aargauer Verkehrsplanung der letzten 20 Jahre, insbesondere Abstimmung Siedlung und Verkehr
- > **Schlüsselprojekte** und **Meilensteine** der letzten Jahre
- > Beurteilung **Umsetzungsstand** mithilfe eines Ampelsystems, inkl. Zwischenfazit
- > Fokusthema "**Klima und Ressourcenschonung**"
- > Fokusthema "**Mobilität und Digitalisierung**"
- > **Ausblick** moAG 2025+



Stossrichtungen der Strategie mobilitätAARGAU



Stossrichtung I

Verkehrsangebot* mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen

Stossrichtung II

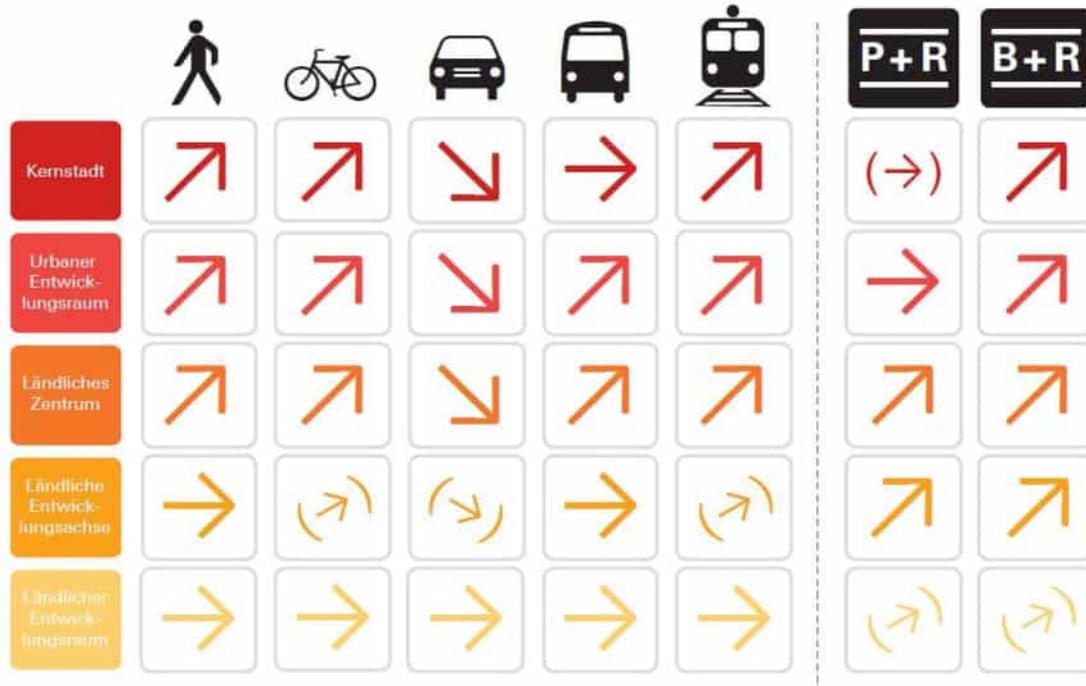
Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern

Stossrichtung III

Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

**Verkehrsangebot = Angebot an Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmittel, Betrieb und Organisation des Verkehrsablaufs*

Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit Raumkonzept Aargau abstimmen



Setzt gezielt räumlich Akzente und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen.



Die Strategie braucht einen Orientierungspunkt

Umsetzungsstand Stossrichtung I

Ziel I.a	In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt	
Strategie I.a.1	Anteil Fuss- und Radverkehr erhöhen	○
Strategie I.a.2	Erreichbarkeit auf der Strasse sicherstellen	●
Strategie I.a.3	Dichte Taktfolgen im öV anbieten	○
Strategie I.a.4	Attraktive Zugänge zu öV-Haltestellen sicherstellen	○
Strategie I.a.5	Zugang zu Orten mit hohem Publikumsaufkommen verbessern	○
Ziel I.b	Entlang der ländlichen Entwicklungsachsen ist die Zuverlässigkeit des MIV gewährleistet und es besteht ein gutes öV-Angebot	
Strategie I.b.1	öV entlang den ländlichen Entwicklungsachsen stärken	○
Strategie I.b.2	Umsteigeanlagen auf den öV verbessern	○
Strategie I.b.3	Funktionsfähigkeit des Kantonsstrassennetz gewährleisten	●
Ziel I.c	Eine Basisschliessung der ländlichen Entwicklungsräume stellt die guten Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicher	
Strategie I.c.1	Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz kanalisieren	●
Strategie I.c.2	Basisangebot im öV bereitstellen	●
Strategie I.c.3	Kombinierte Mobilität fördern	○
Ziel I.d	Verkehrsangebot und Infrastrukturen sind gut vernetzt	
Strategie I.d.1	Attraktive, durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend gewährleisten	○
Strategie I.d.2	Attraktive, durchgehende Transportketten im Güterverkehr verkehrsträgerübergreifend gewährleisten	○
Strategie I.d.3	Koordination mit Bund, Nachbarkantonen und Gemeinden sicherstellen	●



Lesehilfe zum Ampelsystem

Grün Massnahmen zur Umsetzung in genügendem Mass ergriffen.

Gelb Massnahmen zur Umsetzung teilweise ergriffen.

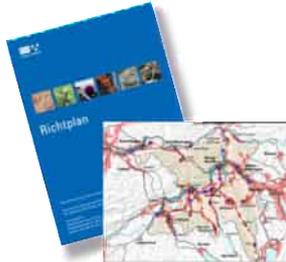
Rot Massnahmen zur Umsetzung kaum oder nicht ergriffen.

Ausgefüllter Kreis Kanton alleine zuständig.

Nicht ausgefüllter Kreis Zuständigkeit beim Kanton und Anderen (Gemeinden, Bund, Private)

Umsetzungsstand flächensparende Mobilität

Anwendung im Rahmen Gesamtverkehrskonzept (GVK)



Kantonaler Richtplan



Strategie mobilitätAARGAU



Aggloprogramm Aargau-Ost



REK Baden Region



Abbildung 11: Übersicht Ziele GVK Raum Baden und Umgebung

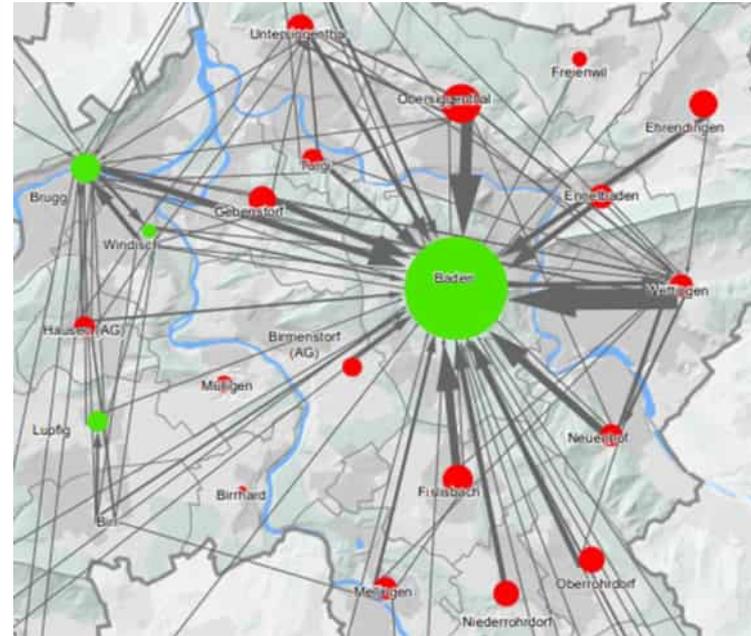
Umsetzungsstand flächensparende Mobilität

Anwendung im Rahmen Gesamtverkehrskonzept (GVK)

Ziel I.a In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt

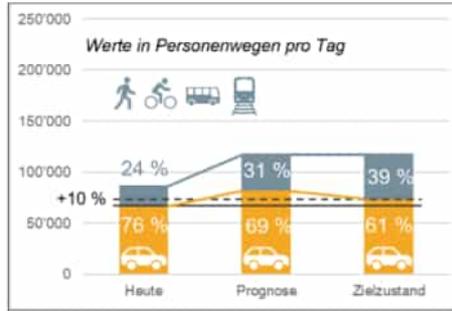
Strategie I.a.1	Anteil Fuss- und Radverkehr erhöhen	○
Strategie I.a.2	Erreichbarkeit auf der Strasse sicherstellen	●
Strategie I.a.3	Dichte Taktfolgen im öV anbieten	○
Strategie I.a.4	Attraktive Zugänge zu öV-Haltestellen sicherstellen	○
Strategie I.a.5	Zugang zu Orten mit hohem Publikumsaufkommen verbessern	○

- > Heute werden 58 % aller Wege in der Region mit dem Auto zurückgelegt.
- > Bis 2040 wächst der Autoverkehr in absoluten Zahlen nochmals um 20 %. Hauptgrund ist das prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum.
- > Die Lagebeurteilung zeigt, dass dieses Wachstum sowohl die **Siedlungsqualität** als auch die **Erreichbarkeit** beeinträchtigt und damit die Standortqualität senkt.

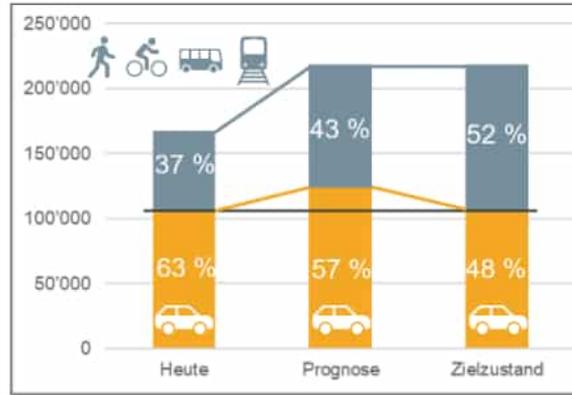


Umsetzungsstand flächensparende Mobilität

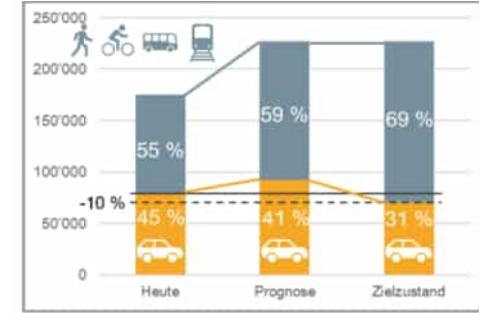
Erreichbarkeit auf der Strasse sicherstellen



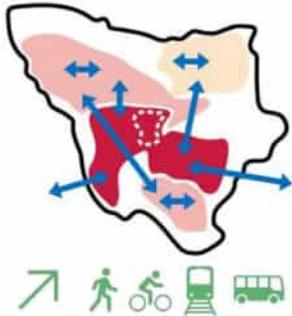
Ansatz «Halbierung Wachstum MIV»



Ansatz «Plafonierung MIV»



Ansatz «Reduktion MIV um 10 %»



- Auf allen Beziehungen soll der gesamte Mehrverkehr durch öV sowie Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden.
- Der Anteil dieser Verkehrsmittel soll dazu von **heute 37 % auf 52 % steigen**. Der **Autoverkehr** wird auf dem **heutigen Niveau plafoniert**.
- Die Verkehrsmenge soll also gegenüber heute nicht zunehmen.

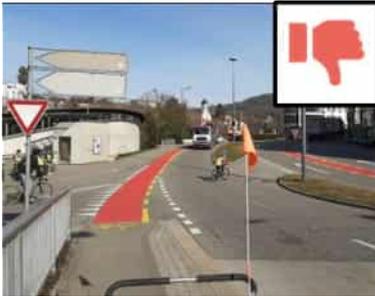
Umsetzungsstand flächensparende Mobilität

Anteil Fuss- und Veloverkehr erhöhen

Ziel I.a

In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt

Strategie I.a.1 Anteil Fuss- und Radverkehr erhöhen



Umsetzungsstand Stossrichtung III

Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

> Partizipative Planung fördern ●



> Ökologische Ausgleichsmassnahmen bei Projekten gewährleisten ●



Qualitative Beurteilung in Strategie, quantitative in Umsetzung

Handlungspotential

- > Mobilitätsplanung als **Verbundsaufgabe** weiterdenken
- > **Quantitative Fokusthemen** "Klima und Ressourcenschonung" sowie "Mobilität und Digitalisierung" aufnehmen und weiterentwickeln
- > **Thematische Vertiefungen**
 - > Infrastrukturplanung im Bestand
 - > Weiterentwickeln von öV-Drehscheiben
 - > Unterstützen der Gemeinden bei der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und Mobilitätsmanagements sowie der Regelung der Parkierung
 - > Umgang mit städtischer Logistik und Gewerbeverkehr
 - > Weiterentwickeln von Partizipationsprozessen

Links

- > Strategie mobilitätAARGAU (moAG)



- > Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV)

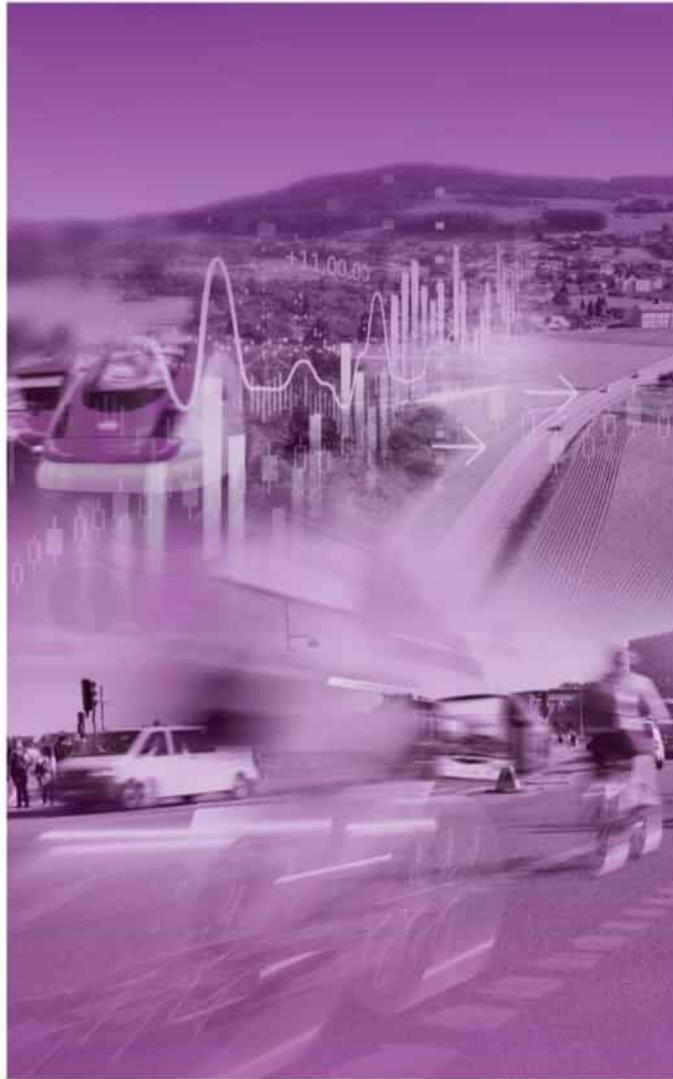


- > Gesamtverkehrskonzept (GVK) Raum Baden und Umgebung



- > Ansprechperson Jeannine Geiser; Projektleiterin Strategische Planung
jeannine.geiser@ag.ch 062 835 45 37

MERSSI



VIUMAU



Kantonale Gesamtmobilitätsstrategie: Wegweiser für die Mobilität von morgen Berner Verkehrstag 2023



Umsetzung der Gesamtmobilitätsstrategie für den Veloverkehr auf regionaler Ebene

Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr RKBM

Berner Verkehrstag, 25. August 2023

Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 (2019)

Die vier «V»

Vernetzen

Ziel
Die Region Bern-Mittelland und ihre Gemeinden treiben die digitale Vernetzung und die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel voran, um das Gesamtsystem effizienter zu gestalten und den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Eine gemeindeübergreifende, vernetzte Verkehrs- und Raumplanung soll regional gut abgestimmte verkehrspolitische Lösungen ermöglichen. Die Vernetzung trägt als viertes «V» dazu bei, die Ziele der Vermeidung, Verlagerung und verträglichen Gestaltung des Verkehrs zu erreichen.

Handlungsfelder
Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden fördern
Digitale Vernetzung aktiv mitgestalten
Digitale Vernetzung für mehr Flächeneffizienz im Verkehr nutzen
Digitale Vernetzung zur Optimierung des Verkehrsmanagements nutzen
Vernetzung der Verkehrsmittel fördern

Vermeiden

Ziel
Ein weiteres Verkehrswachstum wird durch die Abstimmung von Verkehrsmitteln und die Bündelung von Warenströmen (Güterverkehr) vermieden. Der Arbeitsverkehr wird durch die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten reduziert.

Handlungsfelder
Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen
Ortsunabhängiges Arbeiten fördern
Warenströme im Güterverkehr bündeln

Verlagern

Ziel
Das Verkehrsaufkommen wird vermehrt auf flächensparende Verkehrsmittel verlagert.

Handlungsfelder
Flächensparende Verkehrsmittel fördern durch:
- Ausbau der Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr
- Erhöhung der ÖV-Dichte
- Ausrichtung des ÖV-Liniennetzes auf die Siedlungshierarchie
- Priorisierung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr im urbanen Raum
- Regionale Anreizsysteme
- Ausbau von Sharing-Angeboten

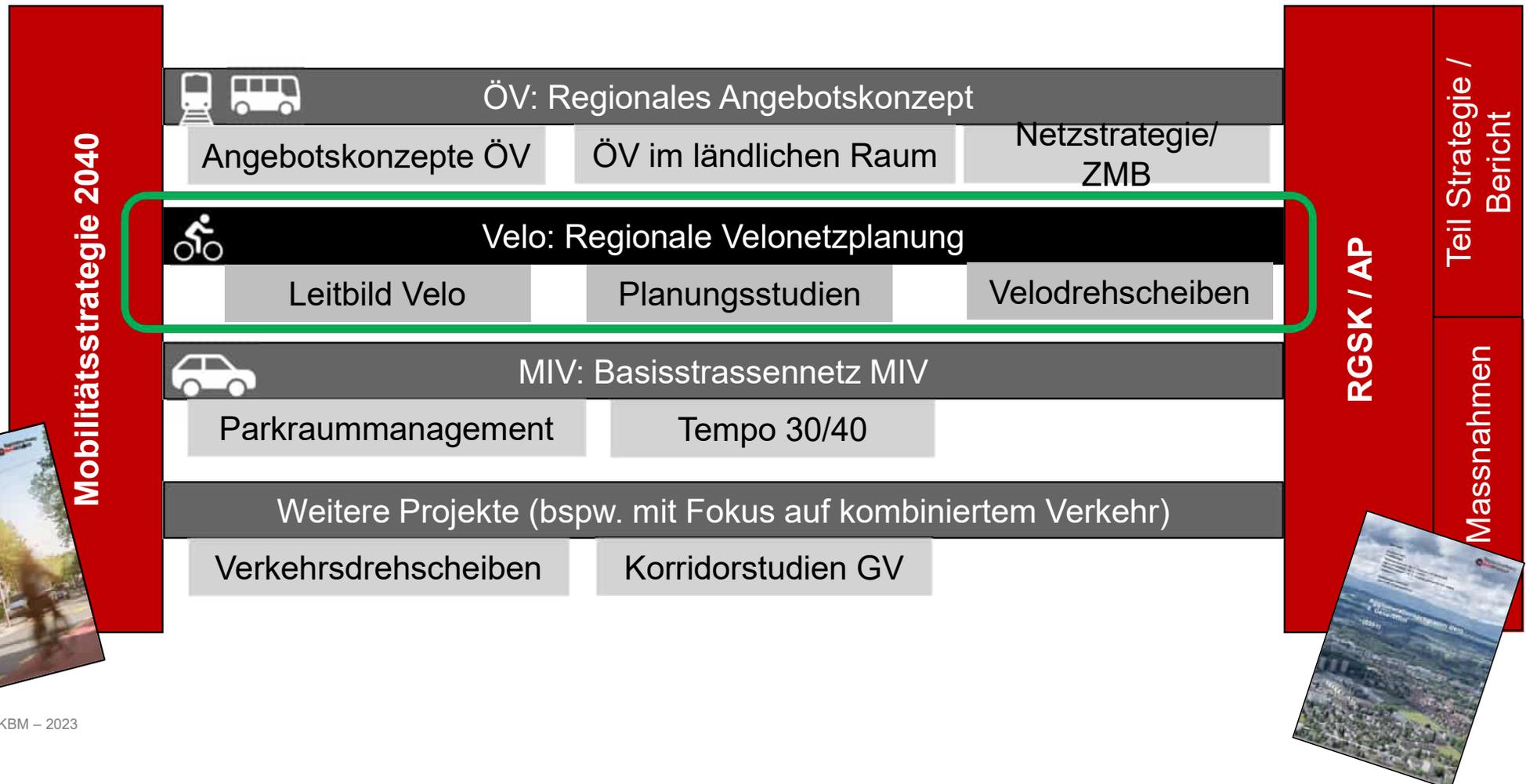
Verträglich gestalten

Ziel
Das bestehende Verkehrsaufkommen soll möglichst verträglich gestaltet werden. Das heisst: umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur.

Handlungsfelder
Umweltfreundliche und leise Antriebsformen fördern
Verkehrsspitzen glätten
Aktives Mobilitätsmanagement bei relevanten Akteur:innen fördern
Grossverkehr verträglich abwecken
MV siedlungsverträglich gestalten
Gute MV-Erreichbarkeit für Gewerbe und Dienstleistungen sicherstellen
Sichere Schulwege garantieren
Finanzielle Tragbarkeit der Infrastrukturen sicherstellen



Die wichtigsten Planungsinstrumente der RKBM im Bereich Verkehr



Regionales Veloleitbild 2023

Handlungsbedarf

- ▶ Zunahme Veloanteil, erhöhte Anforderungen
- ▶ Veränderte gesetzliche Rahmenbedingungen (nationales Veloweggesetz, kantonales Strassengesetz)

Ziele

- ▶ Konkretisierung der Mobilitätsstrategie 2040 im Bereich Velo
- ▶ Grundsätze der Veloförderung in der Region Bern-Mittelland
- ▶ Basis für Regionale Velonetzplanung
- ▶ Leitplanken für die überkommunale Zusammenarbeit im Bereich Velo
- ▶ Unterstützung und Inwertsetzung bestehender Arbeiten der Gemeinden



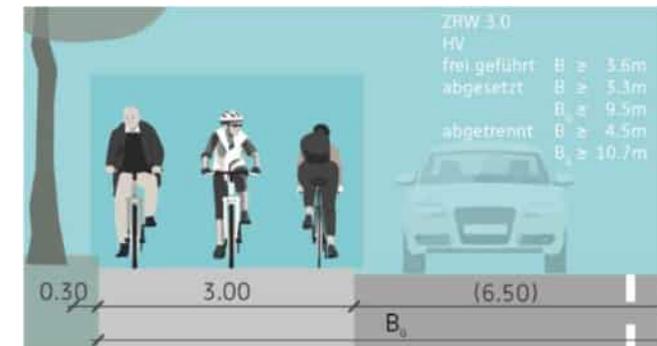
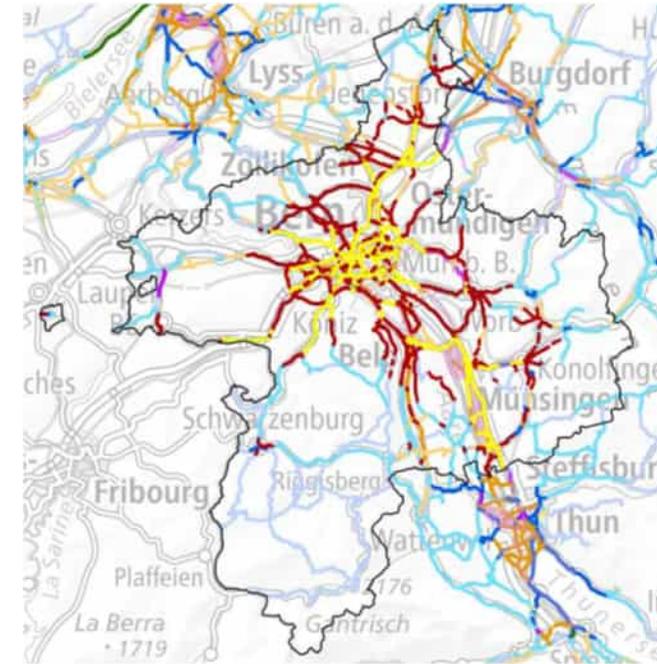
Aktualisierung Regionale Velonetzplanung 2023

Ausgangslage

- ▶ Aktualisierung der Regionalen Velonetzplanung (RVNP) von 2014
- ▶ Abstimmung auf kantonalen Sachplan Veloverkehr und Arbeitshilfe zu nationalem Veloweggesetz (in Erarbeitung)

Ziele

- ▶ Festlegung von Verbindungen zwischen allen Gemeinden der RKBM (Netzergänzungen)
- ▶ Erschliessung der regionalen Zentren und weiterer regionaler Zielorte
- ▶ Überprüfung der heutigen Veloinfrastruktur
- ▶ Masterplan für die Festlegung und Priorisierung von Korridoren für künftige Planungsstudien
- ▶ Definition der Zeithorizonte für die Umsetzung der aus den Planungsstudien resultierenden Infrastrukturmassnahmen
- ▶ Erhöhung der Planungssicherheit für Gemeinden, Region und Kanton



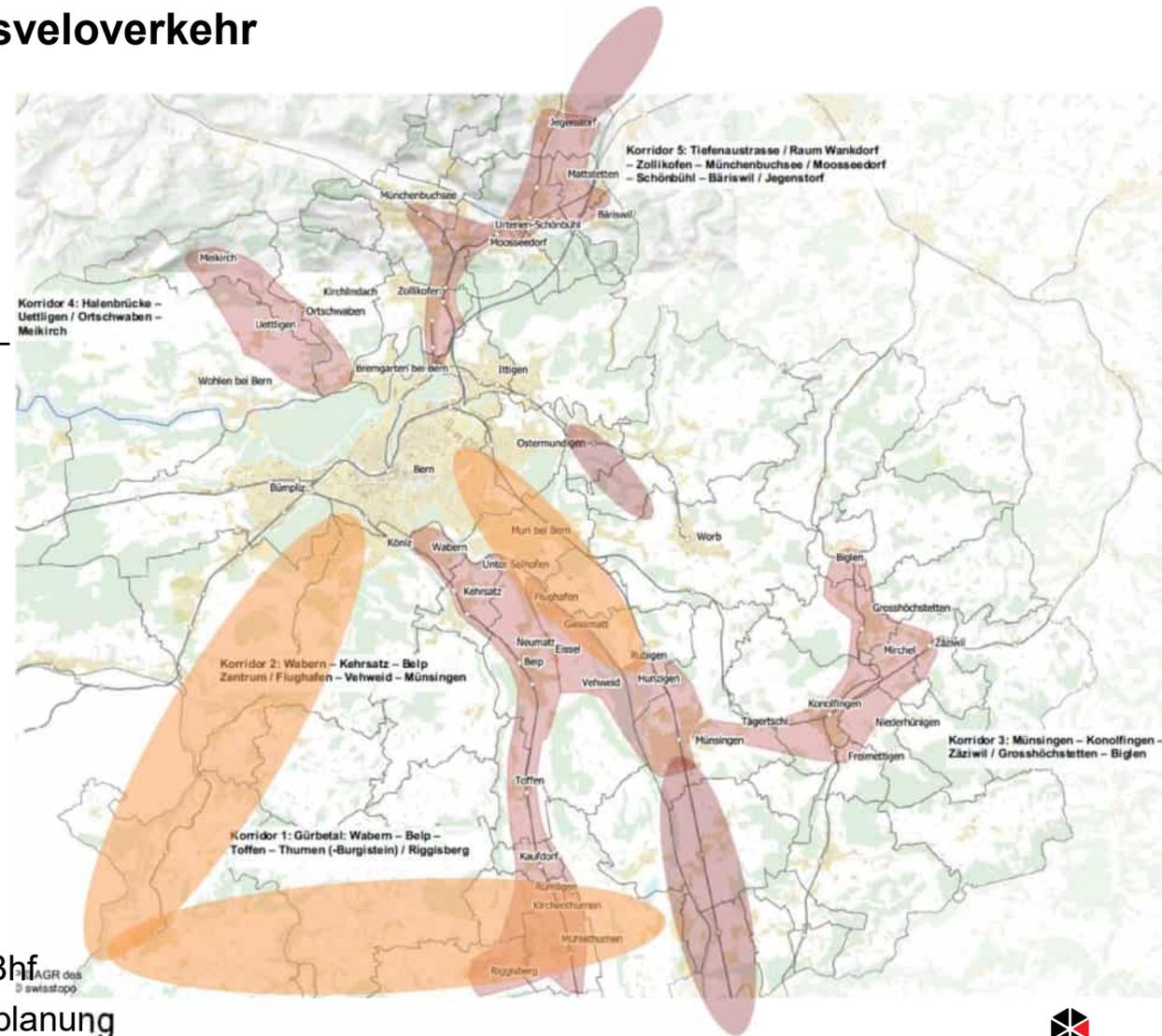
Planungsstudien Linienführung Alltagsveloverkehr

Erarbeitete Planungsstudien

- ▶ Jegenstorf–Bätterkinden
- ▶ Worb–Deisswil
- ▶ Korridor 1: Gürbetal: Wabern–Belp/Toffen–Thurnen/Riggisberg
- ▶ Korridor 2: Wabern–Kehrsatz–Belp–Viehweid–Münsingen
- ▶ Korridor 3: Münsingen–Konolfingen–Zäziwil/Grosshöchstetten–Biglen
- ▶ Korridor 4: Halenbrücke–Uettligen–Ortschwaben–Meikirch
- ▶ Korridor 5: Tiefenau/Wankdorf–Zollikofen–Münchenbuchsee/Moosseedorf–Jegenstorf
- ▶ Korridor Münsingen–Thun

In Planung (Mehrjahresprogramm RKBM)

- ▶ Korridor Schwarzenburg–Kirchdorf
- ▶ Korridor Schwarzenburg–Mittelhäusern/Köniz
- ▶ Korridor Bern–Rubigen(–Münsingen)
- ▶ BYBO-Testplanung: Altes Trasse Gümligen Bhf
- ▶ Weitere Studien gemäss Regionaler Velonetzplanung



Herzlichen Dank für Ihr Interesse!



Kantonale Gesamtmobilitätsstrategie: Wegweiser für die Mobilität von morgen Berner Verkehrstag 2023



KARTBAHN LYSS
1

SHIR

KARTBAHN LYSS
25

SWISS
WITLESS

KARTBAHN LYSS



Berner Verkehrstag

Lyss: Mobilitätsstrategie 2050

Rolf Christen, Vizegemeindepräsident und Ressortvorsteher Bau & Planung





Zielszenario Lyss 2050

Es gibt Platz für Spiel, Begegnung und Erholung.

Belebt.

Kurze Wege dank konsequenter Innenentwicklung.

Parkierung ausserhalb des Zentrums

Zielszenario Lyss 2050:
So sieht das Zentrum von Lyss aus...



Zielszenario Lyss 2050

Der Onlinehandel boomt.

Micro-Hubs erlauben eine Bündelung von Fahrten.

Das Lysser Gewerbe findet innovative Wege in der Kombination von Einkaufserlebnis, (nachhaltiger) Lieferung und Online-Verkaufskanälen.

**Zielszenario Lyss 2050:
Einkaufen und Onlinehandel**



Zielszenario Lyss 2050



Der Bahnhof ist ein sozialer Treffpunkt



Breites Angebot an Mobilitätsformen



öV im jeweils geeigneten Massstab

Zielszenario Lyss 2050:
Angebote am Bahnhof Lyss





Lebendiges Lyss

Die Mobilität unterstützt ein lebendiges Lyss. Menschen kommen gerne ins Zentrum, verweilen und tragen so auch zu einem florierenden Gewerbe bei.

- Mit vielfältigen Mobilitätsformen ermöglichen, dass das Zentrum von Lyss auch für Leute von Extern **gut erreichbar** ist.
- Im Zentrum Kurzzeitparkierung gegenüber Langzeitparkierung begünstigen.
- **Selbstfahrende Autos sollen dereinst ausserhalb des Zentrums parkieren.**





Komfortables Lyss

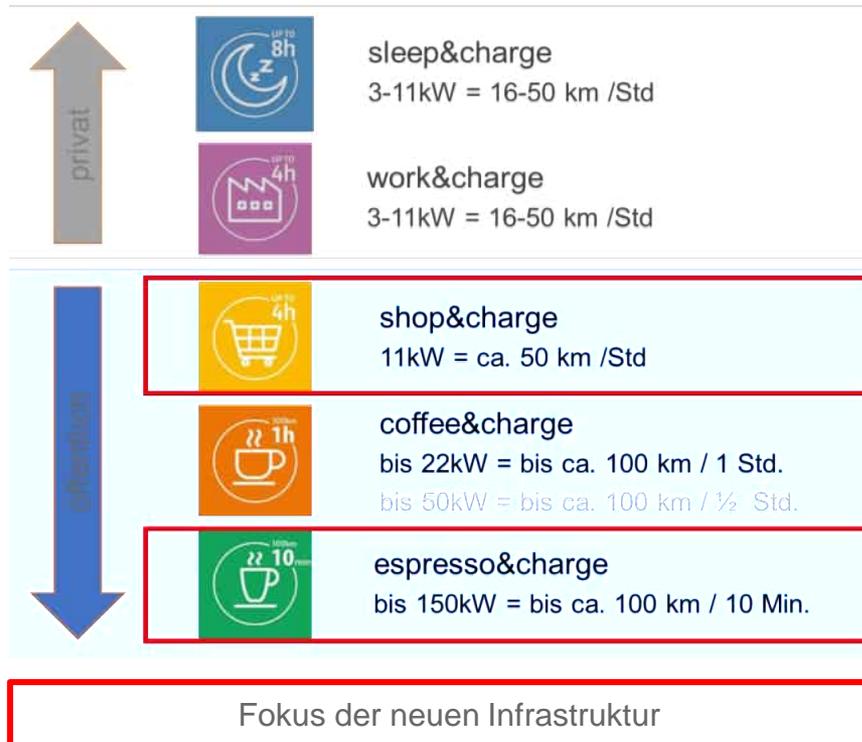
Unterwegssein in Lyss ist komfortabel. Bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangeboten stehen die Bedürfnisse der Menschen, die in Lyss wohnen, arbeiten oder zu Besuch sind, im Zentrum.

- Verkehrsmittel und Angebote vernetzen, so dass im Personenverkehr attraktive und **nahtlose Transportketten** gewährleistet sind.
- Die **Quartiere** sowie Aussenbezirke mit attraktiven Angeboten und Infrastrukturen untereinander und mit dem Zentrum **verbinden**.
- Bei Motorfahrzeugen **umweltfreundliche Antriebsformen** (insbesondere E-Mobilität) fördern.



Komfortables Lyss

Für die Gemeinde Lyss sind die Segmente shop&charge sowie das Schnelllade-Segment espresso&charge relevant.



Warum shop&charge?

- Typischer Anwendungsfall: Personen, die nach Lyss kommen und ihr Auto in den Randbezirken stehen lassen, erreichen das Zentrum zu Fuss oder mit dem Velo
- Sie parken in der Regel länger als 1 Stunde

Warum espresso&charge?

- Derzeit nur 1 Schnellladestation in Lyss
- Wir rechnen mit einer raschen Sättigung der Nutzung: Je mehr die Marktdurchdringung zunimmt, desto mehr wird dieser eine Punkt besetzt sein

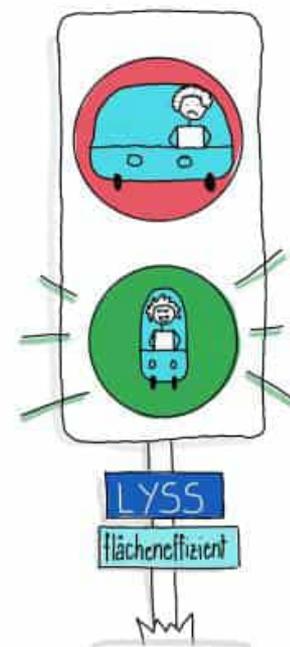




Flächeneffizientes Lyss

Raum ist eine knappe Ressource. Deshalb werden Verkehrsmittel priorisiert, die im ruhenden und fließenden Verkehr wenig Fläche beanspruchen.

- Die Chancen der Digitalisierung zugunsten einer flächeneffizienten Mobilität nutzen und dadurch insbesondere das **Teilen von Fahrzeugen und Fahrten**fördern.
- Warenströme im **Güterverkehr** für die letzte Meile bündeln und auf flächeneffiziente Transportmittel verlagern.

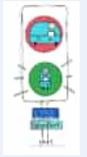




Flächeneffizientes Lyss



- Reduzierung der Lärm- und CO₂ Emissionen
- Kein Führerschein
- Bis zu 70km Reichweite
- 150kg Zuladung
- Allwetterschutz
- Elektr. Unterstützung bis 25km/h



Gemeinde Lyss

(Foto: Initiative urbane logistik)

Foto Überschrift: <http://incountryvalueoman.net/homes.aspx?iid=66149208&cid=41>



Lysser Mobilitätskultur der Zukunft

Lyss etabliert eine neue Kultur im Umgang mit dem Mobilitätswandel und setzt sich proaktiv mit neuen Technologien und Angeboten auseinander.

- Eine **Kultur der Agilität** aufbauen, indem Lyss neue, flexible Lösungen ausprobiert, aus den Erfahrungen lernt und Ziele laufend überprüft.
- **Investitionszyklen** beachten. Bei Unsicherheit, ob sich Investitionen angesichts des rasanten Wandels der Mobilität lohnen, auf flexible Lösungen setzen und Varianten mit Optionen für eine spätere Umnutzung bevorzugen.



(Foto Überschrift: «Gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten - Dialego.de»)

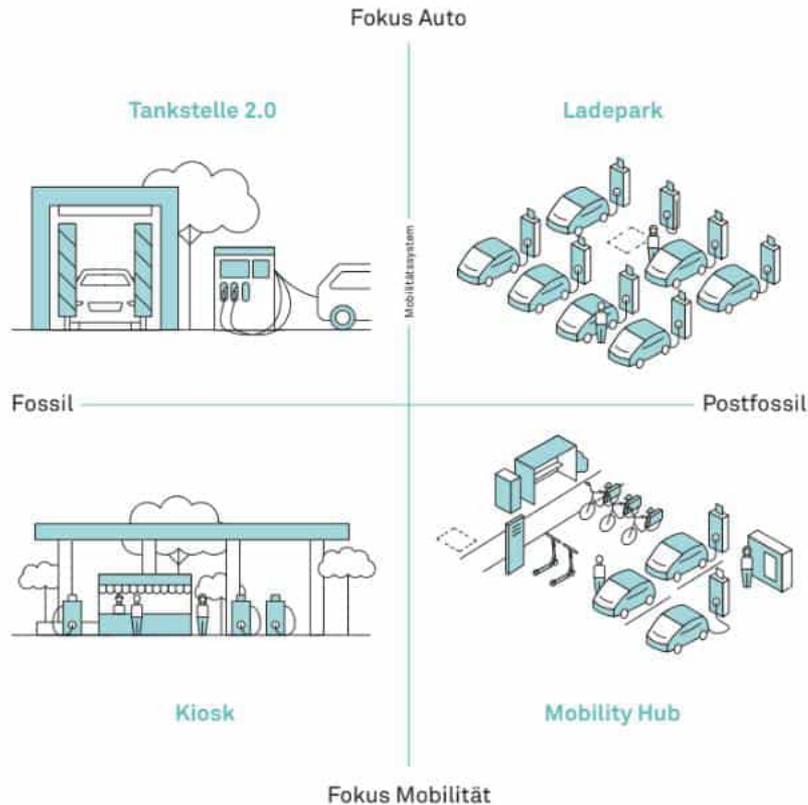


Lysser Mobilitätskultur der Zukunft

MOBILITY REPORT 2022

Energy Places

Die Zukunftsmatrix



(Foto Überschrift: «Gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten - Dialego.de»)



Lysser Mobilitätskultur der Zukunft

Zukünftige Mobilität in Lyss: effizient, nachfrageorientiert und nachhaltig. Wie könnte dies aussehen?

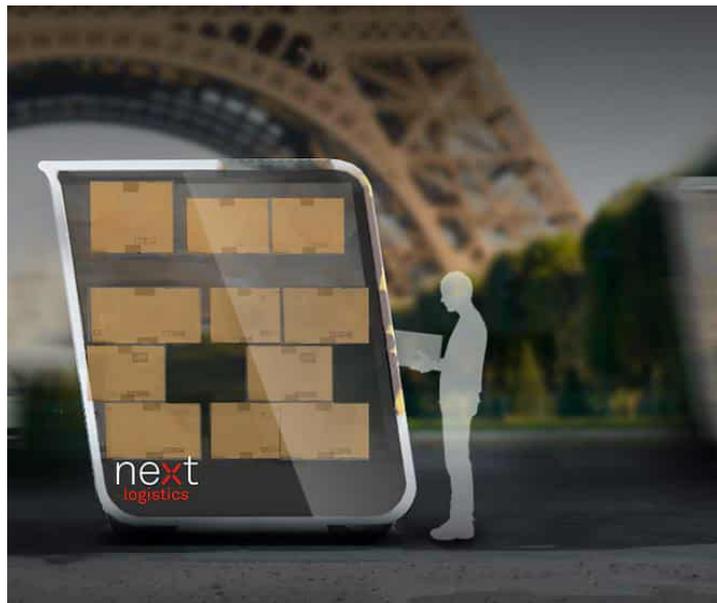


- Die **Pods** von Next Future Mobility passen sich der Nachfrage an
- Sie transportieren Menschen oder Güter
- Könnten das Problem des schwächelnden Ortsbusses in Lyss lösen
- Mit Fahrer*in oder autonom



Lysser Mobilitätskultur der Zukunft

Ist der Kanton bereit, neue Mobilitätsformen in Lyss zu testen, wie beispielsweise konkret adaptierbare ÖV-Fahrzeuge (kleine Elektrobusse, die je nach Publikumsaufkommen mit zusätzlichen Gästezellen ergänzt oder als Cargozellen umgenutzt werden können)?



Lyss 2025?

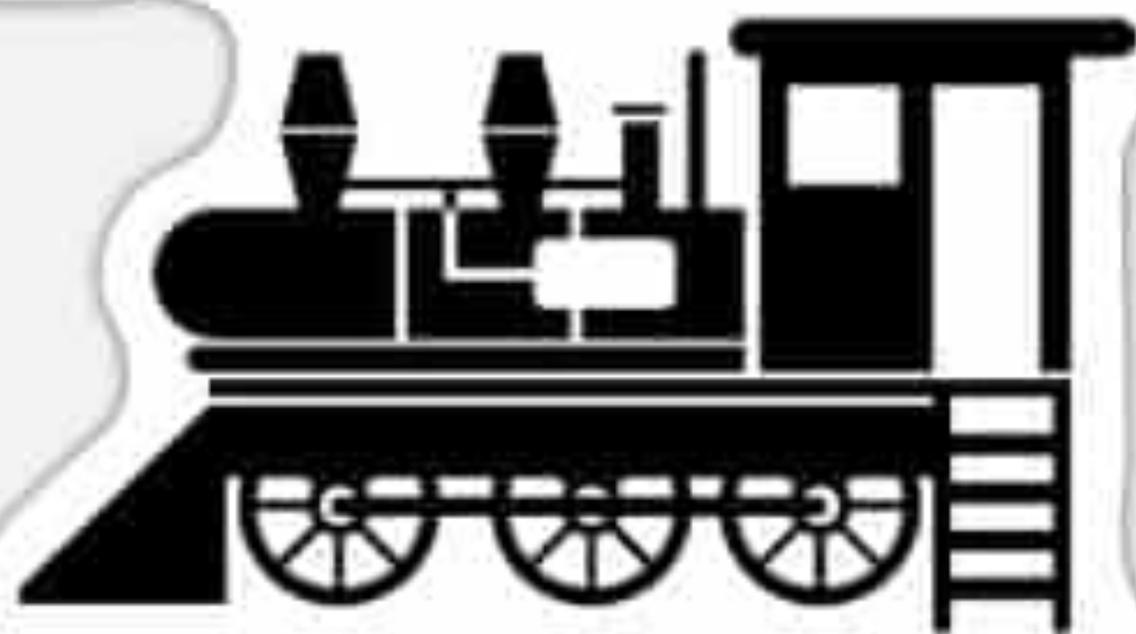
(Quelle: <https://www.next-future-mobility.com/> & <https://www.aisociety-unipd.it/2019/12/12/next-future-transportation/> (eigene Darstellung))





Kantonale Gesamtmobilitätsstrategie: Wegweiser für die Mobilität von morgen Berner Verkehrstag 2023

ICH VERSTEH NUR



BAHNHOF



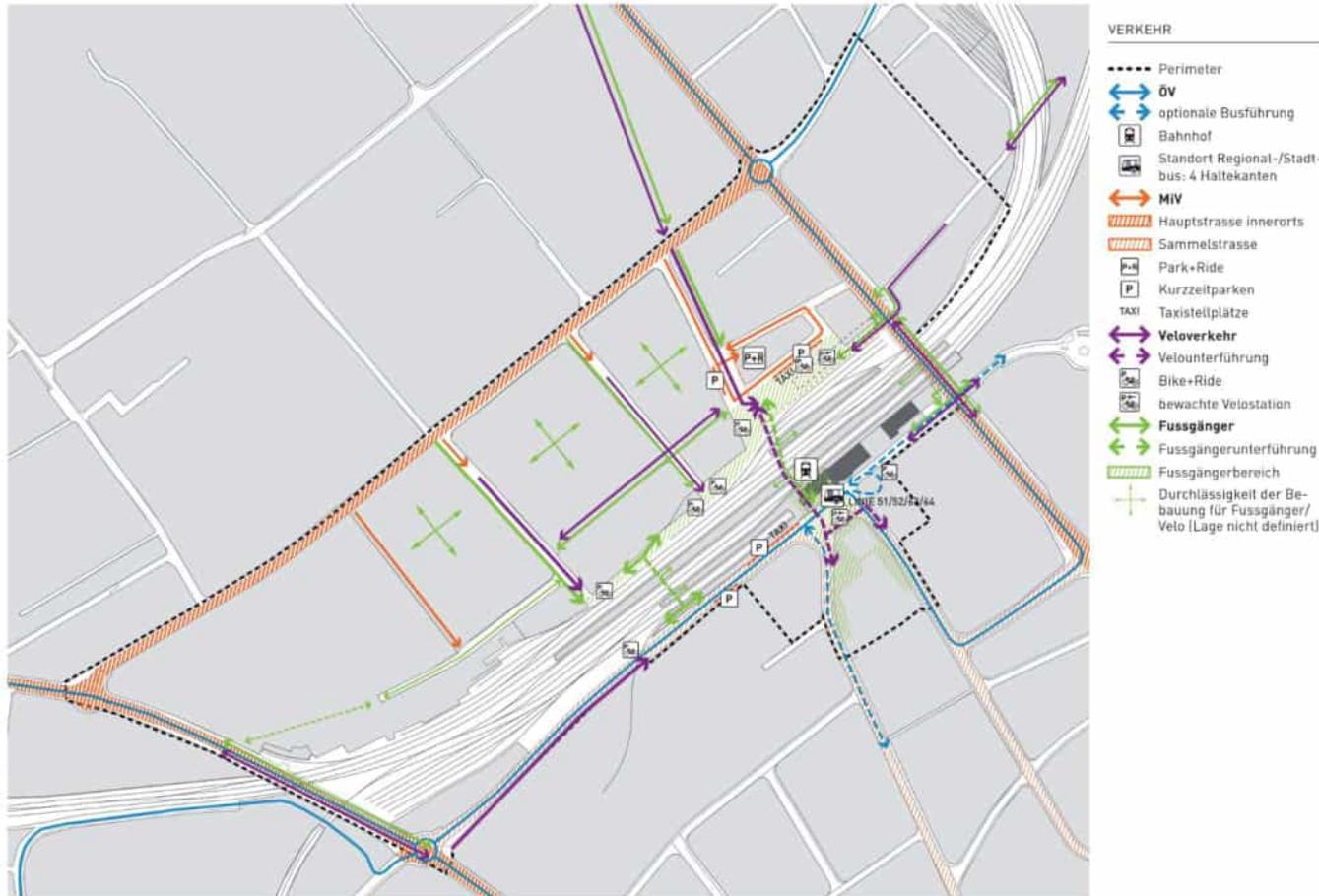
Berner Verkehrstag 2023

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern

Umsetzung bei der Gestaltung einer Verkehrsdrehscheibe auf kommunaler Ebene

25. August 2023

Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Langenthal

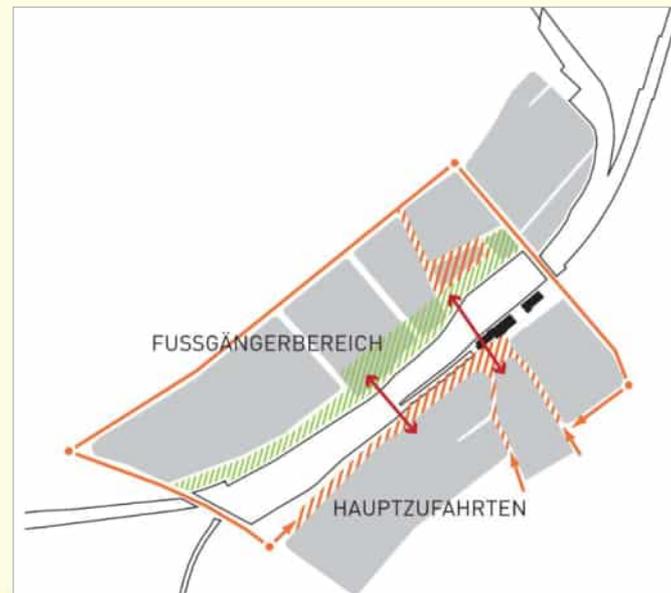


Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Langenthal

„Der Bahnhof Langenthal ist die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs für die gesamte Agglomeration und die Visitenkarte für die Stadt.“

[Motion Steiner Reto (EVP) und Mitunterzeichnende betreffend zukunftsgerichtete Weiterentwicklung des Bahnhofareals, 2006]

Die Optimierung der intermodalen Beziehungen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr mit der Problematik der Parkierung (Auto und Velo) ist eine zentrale Aufgabe im Bahnhofgebiet. Insbesondere die Verbindungen zwischen den durch die Gleise getrennten Stadtteilen für den Langsamverkehr ist zu stärken.



Gesamtmobilitätsstrategie

V1: Vermeiden

Vermeiden von Verkehr durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung, die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten und die Bündelung von Personen- und Warenströmen.

V1.1: Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen

V1.2: Personen- und Warenströme bündeln und Fahrzeugauslastung optimieren

V1.3: Ortsunabhängiges Arbeiten fördern

V1.4: Kostenwahrheit schaffen

V1.5: Parkraum bewirtschaften und Parkplatzerstellungspflicht lockern

V1.6: Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden und Regionen fördern

V2: Verlagern

Verlagern des Verkehrsaufkommens...
... vom MIV auf den ÖV, den Velo- und den Fussverkehr.
... im Tagesverlauf weg von den Spitzenzeiten.
... mit vermehrtem Sharing.

V2.1: Attraktivität des Fusswegnetzes sicherstellen

V2.2: Veloinfrastruktur ausbauen

V2.3: ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen

V2.4: Mobilitätsmanagement unterstützen und mit Anreizen fördern

V2.5: Sharing- und Pooling-Angebote fördern

V2.6: Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern

V2.7: Güterverkehr auf der Schiene stärken und innovative Güterverkehrslösungen fördern

V2.8: Arbeits- und Ausbildungsverkehr entflechten

V2.9: Vorgaben für kantonale Zielwerte (u. a. Modalsplit und ÖV-Erschliessungsgüteklassen) prüfen

V3: Verträglich gestalten

Verträgliches Gestalten des verbleibenden Verkehrs – das heisst umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur.

V3.1: Strassenraum siedlungsverträglich, sicher und klimafreundlich gestalten

V3.2: Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern

V3.3: Luftverkehr umweltschonend abwickeln

V3.4: Finanzierung und finanzielle Tragbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen

V4: Vernetzen

Physisches Vernetzen der Verkehrsmittel für attraktive multimodale Wegketten.
Digitales Vernetzen der Mobilitätsangebote zur laufenden Optimierung des Mobilitätssystems.

V4.1: Verkehrsdrehscheiben fördern

V4.2: Tarifsysteme auf multimodale Nutzung ausrichten

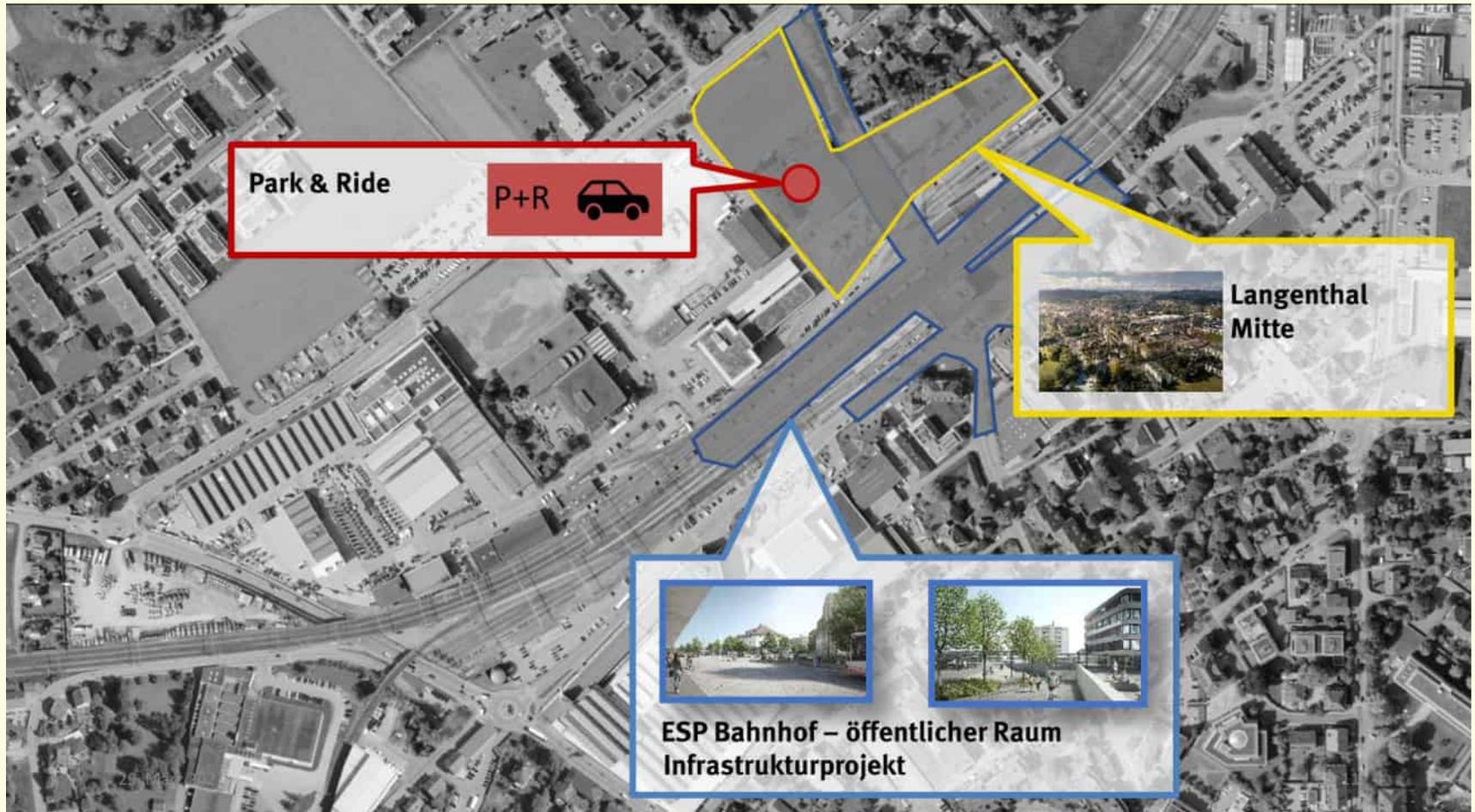
V4.3: Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Eisenbahn- und Luftverkehr sicherstellen

V4.4: Regional abgestimmtes, verkehrsmittelübergreifendes Verkehrsmanagement realisieren

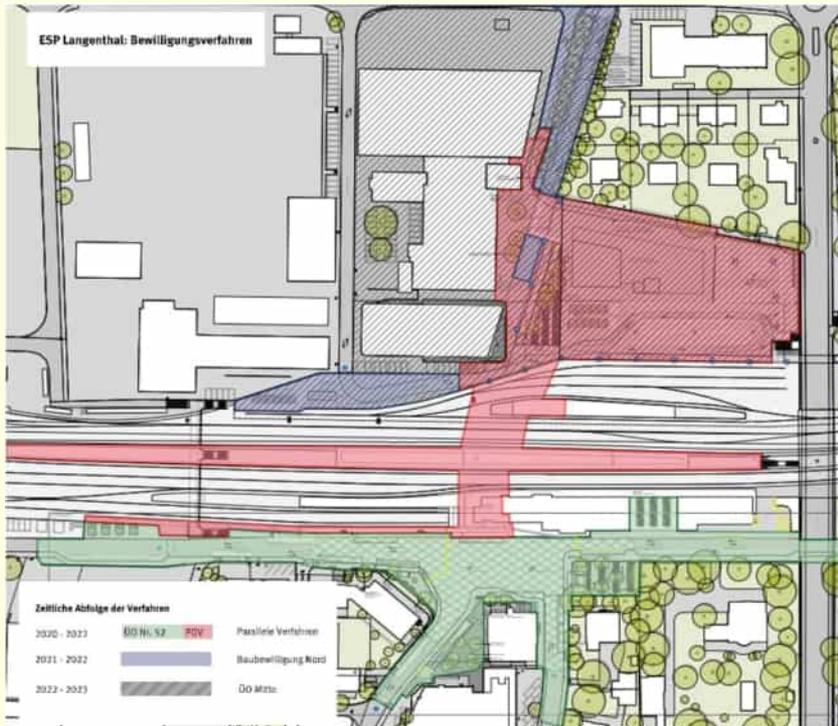
V4.5: Mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale nutzen

V4.6: Strategie der «Open Government Data» verfolgen

Überblick Bahnhof Langenthal



Überblick Bahnhof Langenthal



Plangenehmigungsverfahren
 (Perrons, Platz Nord & Personenunterführung)

↔ SBB CFF FFS

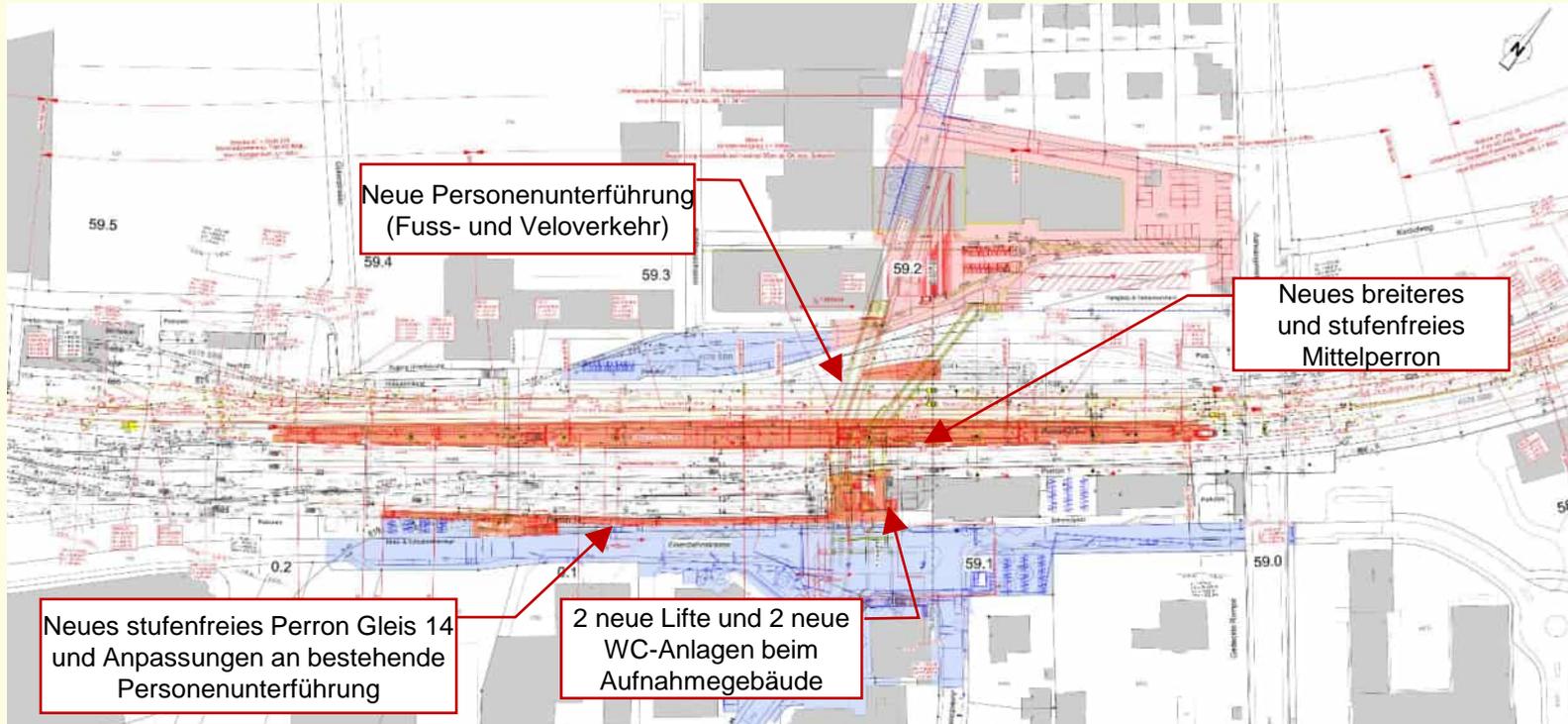
Koordiniertes Verfahren Süd
 (Überbauungsordnung mit Baugesuch)

stadtlangenthal

Baubewilligung Nord

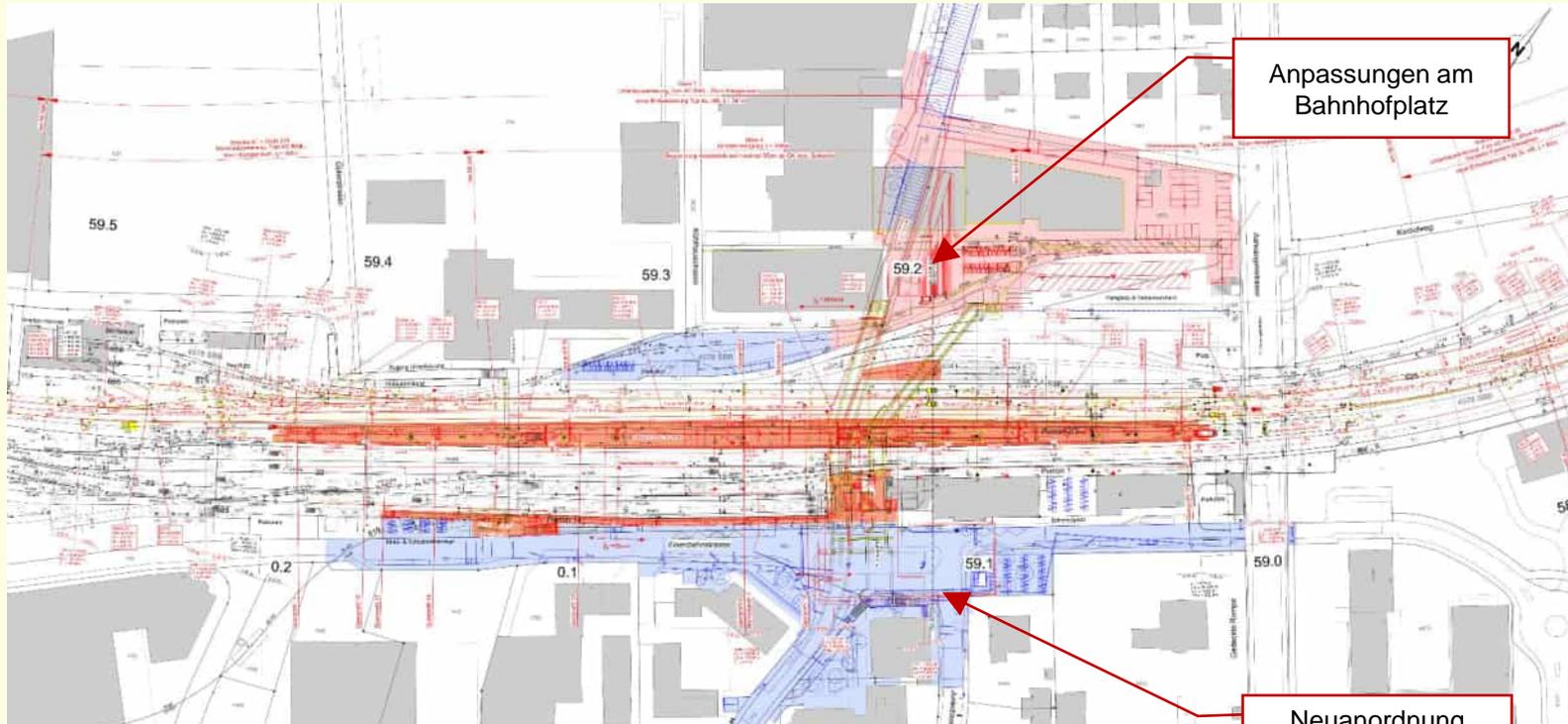
stadtlangenthal

Überblick Bahnhof Langenthal





Überblick Bahnhof Langenthal

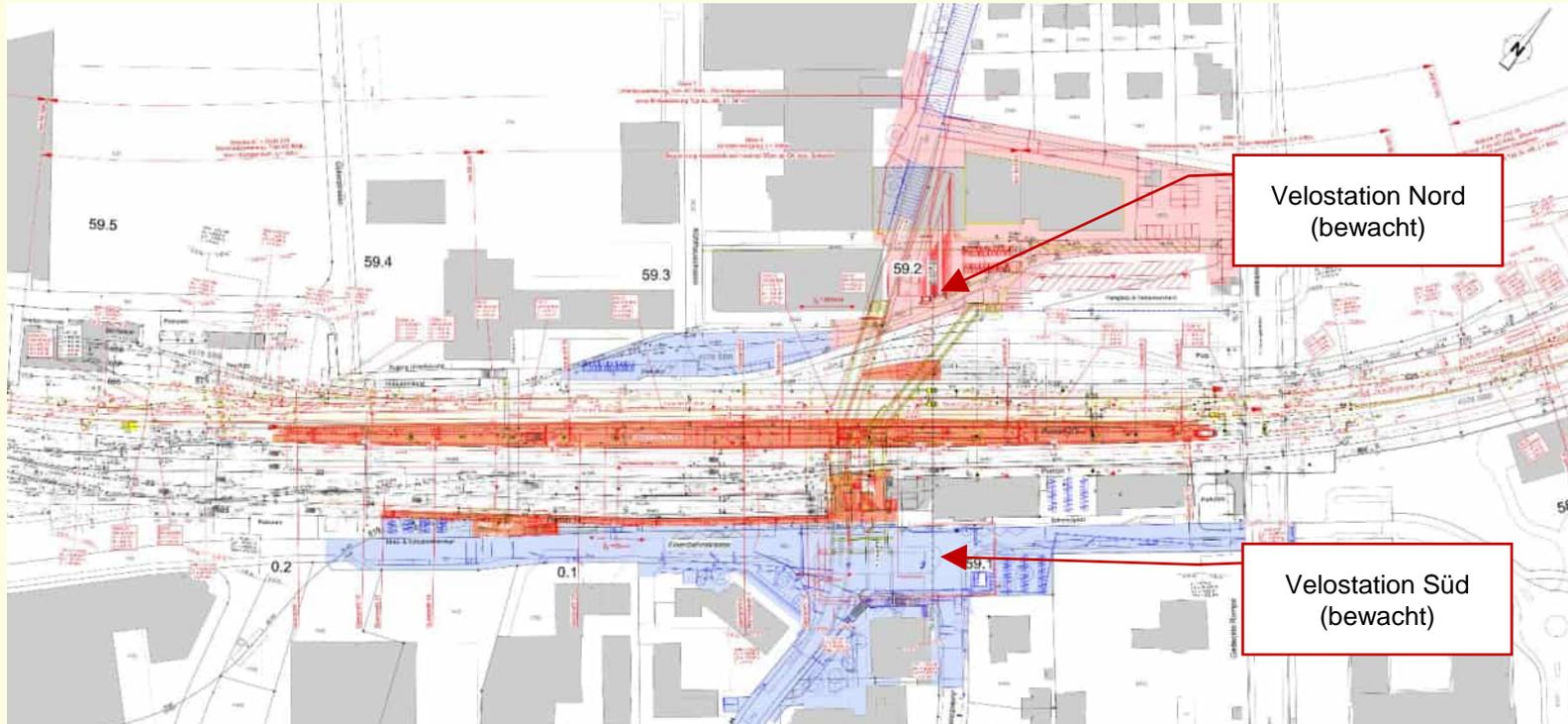


Anpassungen am
Bahnhofplatz

Neuanordnung
Bushaltekanten
(BehiG-konform)

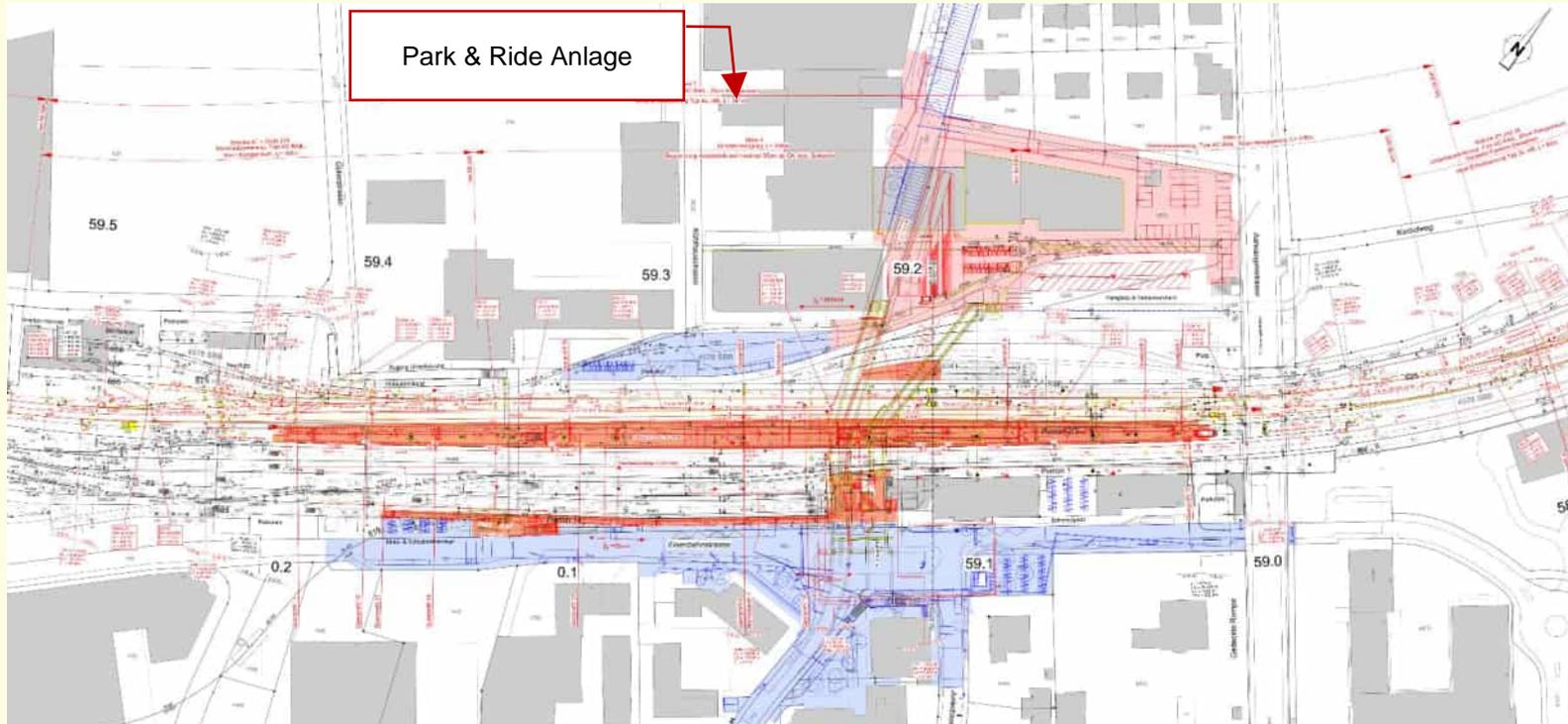


Überblick Bahnhof Langenthal

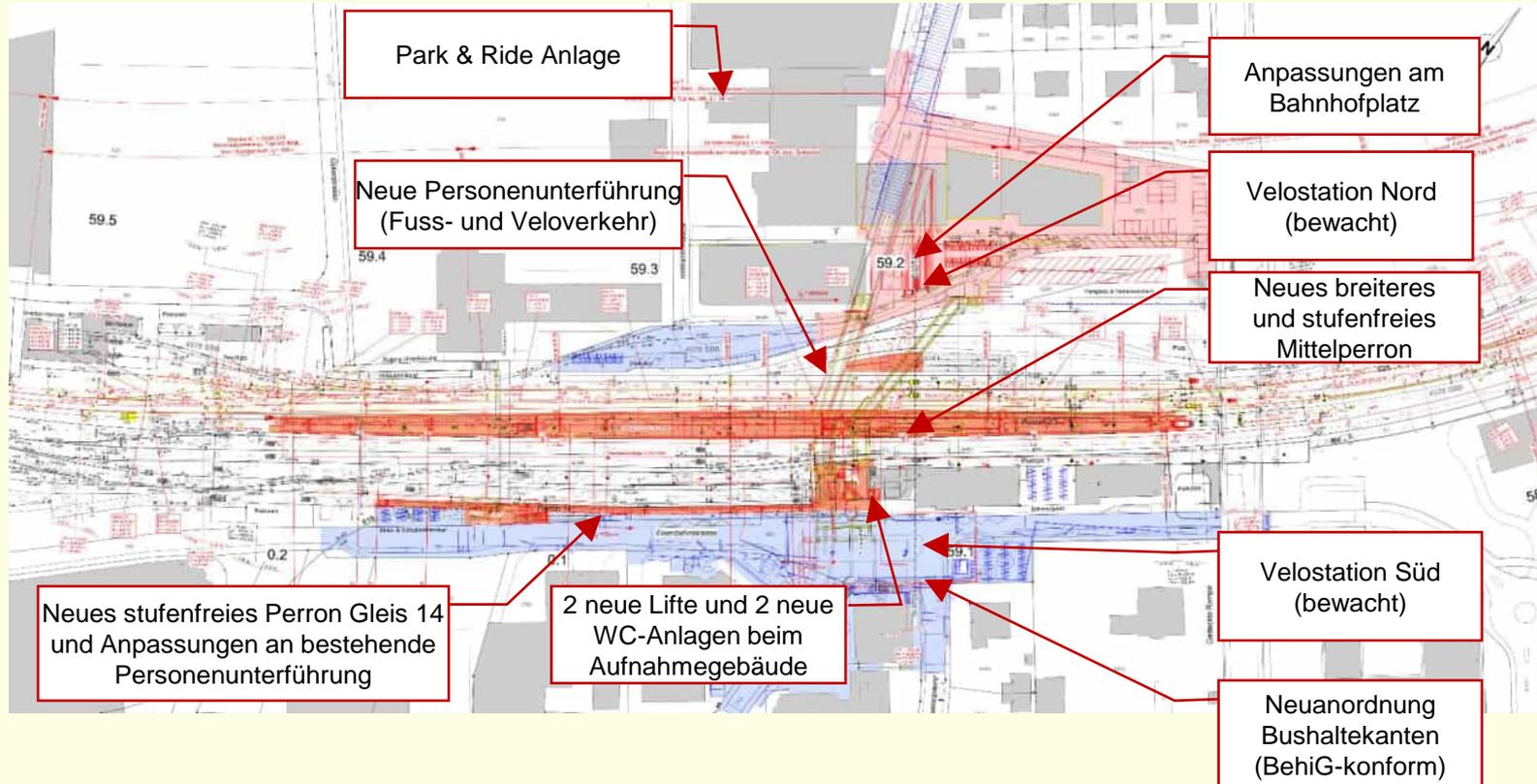




Überblick Bahnhof Langenthal



Überblick Bahnhof Langenthal



Visualisierungen



Bauprogramm

Ende 2022: Erstellung provisorische Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd

Anfang 2023: Baustart / Start der Ausführungsarbeiten SBB (Vorbehältlich rechtskräftige Baubewilligungen vorliegend)

Ende 2024: Inbetriebnahme Perrons und Personenunterführung, Start Arbeiten Platz Süd

Bis Mitte 2025: Abschlussarbeiten Personenunterführung und Perrons

Bis 2027: Abschlussarbeiten Platz Süd und Nord

Frage / Wunsch an den Kanton

Wie gedenkt der Regierungsrat die Qualität der verkehrstechnischen Anbindung in Randregionen künftig halten oder ausbauen zu können?



Kantonale Gesamtmobilitätsstrategie: Wegweiser für die Mobilität von morgen Berner Verkehrstag 2023





London 2012







Kantonale Gesamtmobilitätsstrategie: Wegweiser für die Mobilität von morgen Berner Verkehrstag 2023



5 SLIPPER
Zahn
Nike

3
Mizuno

Warmup2you
Kreischmann
Barbara
M
877

877
M
877

Kreischmann
Christoph
881
Kreischmann
Staffel
881

881
881

RAIFFEISEN



Kanton Bern
Canton de Berne



25. August 2023

Berner Verkehrstag 2023

Schlusswort und Ausblick

Christoph Neuhaus



Der Direktor
Bau- und Verkehrsdirektion

