



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern

2. Berner Verkehrstag

Agglomerationsverkehr 2020 –

Mobilitätskonzepte gegen den Verkehrsinfarkt

Dienstag, 30. April 2002, Rathaus Bern

2^{ème} journée bernoise des transports

Trafic d'agglomération 2020 –

Mobilité ou asphyxie?

Le mardi 30 avril 2002 à l'Hôtel du gouvernement de Berne

Tagungsprogramm

ab 09.00

Eintreffen und Anmeldung

1. Teil: Überblick

09.30

Mobilität im Kanton Bern im Jahre 2020 - eine Einführung

Regierungsrätin Doris Schärer-Born,
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin
des Kantons Bern

09.45

Was tut der Bund? –

Die Politik im Agglomerations- verkehr

Dr. Hans Werder, Generalsekretär
des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

10.10

Was tun andere Kantone?

Beispiel 1: Zürich

Christian Scharli, Chef Amt für Verkehr des
Kantons Zürich

10.30

Pause

11.00

Was tun andere Kantone?

Beispiel 2: Luzern

Walter Niklaus, Abteilungsleiter ÖV
im Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons
Luzern

11.20

Und der Kanton Bern? – Überblick über die Strategien und Konzepte

Dr. Rudolf Dielerle, Vorsteher Tiefbauamt

11.45

Kurzkommentare zum Einstieg in die Diskussion:

Handlungsbedarf und Lösungsansätze
für den Kanton Bern

Peter Keller (ETH Zürich, IVT)

Dr. Rolf Portmann (FDP-Grossrat, HIV)

Ruedi Käser (Grossrat und Präsident der SP
des Kantons Bern)

Peter Scheidegger (Direktor Regionalverkehr
Bern Solothurn RBS)

12.00

Fragen, Diskussion

mit den Referierenden des Vormittags

Leitung: Dr. Ruedi Meier, BVE

12.30

Mittags-Buffer

2. Teil:

Regionen auf ihrem Weg zur Mobilität 2020

13.45

Region Bern: Hauptprobleme, Stand der Planung, denkbare Lösungen

Peter Rytz, Kantonsplaner,
Projektleiter Mobilitätsstrategie Region Bern

14.05

Region Biel: Von der koordinierten Strassenplanung zu einer Gesamtverkehrsplanung?

Ueli Haag, Gemeinderat Biel

14.20

Region Thun: Wege vom Vorschlag «Arequerung» zur Gesamtlösung

Markus Wyss, Kreisoberingenieur

14.35

Region Burgdorf: Ein Autobahn- zubringer und mögliche Alternativen

Dr. Franz Haldemann, Stadtpräsident Burgdorf

14.50

Fragen, Diskussion

(zu allen Regionen)

Stellungnahmen von Behörden, Planungs-
verbänden usw.

Leitung: Dr. Ruedi Meier, BVE

15.45

Pause

3. Teil: Synthese

16.15

Podiumsdiskussion

D. Schärer, Dr. R. Dielerle, J.v.Känel,
Dr. R. Portmann, R. Käser

Leitung: Dr. Ruedi Meier, BVE

17.00

Ende der Tagung

REFERAT

Referent/in	Frau Regierungsrätin Dori Schaer-Born
Thema/Anlass	2. Berner Verkehrstag: Agglomerationsverkehr 2020 - Mobilitätskonzepte gegen den Verkehrsinfarkt. Mobilität im Kanton Bern im Jahre 2020 - eine Einführung
Datum	30. April 2002, 09.30 Uhr
Ort	Berner Rathaus <i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Über 220 Personen haben sich für den heutigen Anlass angemeldet! Ich freue mich sehr über Ihr Interesse am heutigen Thema und heisse Sie herzlich willkommen.

Die Agglomerationen sind einerseits Motor der Wirtschaft und Kultur. Andererseits spitzen sich hier auch Probleme zu: Soziale Fragen und Verkehrsüberlastung gehören dazu. Weiterhin wachsende Mobilitätsraten erreichen in den dicht besiedelten Räumen rasch eine kritische Grenze, wo die Funktionalität des Systems zu kippen droht. Der zunehmende Verkehr lähmt die Zentren in ihrer Lebens- und Leistungsfähigkeit und in ihrer Ausstrahlung. Staus, Luftverschmutzung, Lärm und Unfälle sind fatale und teure Folgen für die Volkswirtschaft.



Es ist deshalb wichtig, dass der Bund die Agglomerationen in allen Bereichen ins Zentrum rückt. Auch als Kanton stehen wir vor derselben Herausforderung. Deshalb der heutige Verkehrstag über den Agglomerationsverkehr.

Ich erhoffe mir davon Impulse, um auch in Zukunft eine nachhaltige Mobilität in den Agglomerationen zu gewährleisten; denn wir dürfen die Entwicklungen nicht hinnehmen, sondern müssen alles daran setzen, Mobilität zu vermindern und dort, wo sie sich nicht vermeiden lässt, klug abzuwickeln.

Viele Grundlagen sind schon vorhanden

Das Credo "Vermindern und klug abwickeln" bedingt vernetztes Denken und Handeln. Man kann die Raumplanung nicht unabhängig vom Individualverkehr und diesen nicht losgelöst vom öffentlichen Verkehr und alle zusammen nicht ohne Rücksicht auf Finanzierungsfragen denken. Der Kanton Bern hat dies schon Ende der 80er-Jahre erkannt und umzusetzen begonnen. Schon damals haben wir erklärt, dass eine Parallel-Erschliessung bzw. ein doppelter und nicht koordinierter Ausbau von Strasse und Schiene unbezahlbar ist. Der Bericht zur Bernischen Verkehrspolitik von 1989 und die "Bernische Verkehrspolitik 2000" sind wichtige Meilensteine auf dem Weg zu einer Gesamtverkehrspolitik. Ebenso ist das Konzept "S-Bahn und Siedlung" eine Wegmarke zur Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die auch in der wissenschaftlichen Literatur

beachtet wurde. Das Konzept hat mit dem jüngsten kantonalen Richtplan seine Bestätigung gefunden.

Auf der gleichen Philosophie gründet das erfolgreich umgesetzte Berner Modell in Strassenbau und -umgestaltung, das mit Partizipation aller Betroffenen Verkehr gesamthaft begreift und verstetigt und damit zu möglichst geringen Kosten alle Beteiligten und Betroffenen zu Gewinnern macht. Auch das Konzept der Entwicklungsschwerpunkte basiert auf diesen Grundsätzen. Es zielt darauf hin, Nutzungen für Wirtschaft, Wohnen und Freizeit an Orten zu konzentrieren, welche möglichst gut vorab mit öffentlichem Verkehr erschlossen sind.

Trotz all dieser Konzepte nimmt die Nachfrage rapid zu, die Kapazitäten sind ausgeschöpft, Ausbauten dauern lange und kosten viel, und einen Dauerstau können wir uns nicht leisten. Ebenso untauglich sind unkoordinierte Planungen, die nur auf Infrastrukturausbau und nur auf einen Verkehrsträger ausgerichtet sind. Wir wollen keine reine Autobahn-Ausbauplanung und keine reine Tiefbahnhofplanung.

Gesamtmobilitätsstudien

Wir haben deshalb begonnen, im Rahmen von *Gesamtverkehrskonzepten* sorgfältig – aber rasch – zu analysieren, wo die Engpässe wirklich zu erwarten sind, welche Massnahmen (mit oder ohne Asphalt, mit oder ohne Nachfragelenkung) am meisten bringen – oder ganz im Sinne der Nachhaltigkeit ausgedrückt: Wo wir im Verkehr langfristig mit möglichst wenig öffentlichem Geld und volkswirtschaftlichen Kosten möglichst viel für die Umwelt, die Standortgunst und die Sicherheit herausholen. Die Gesamtmobilitätsstudien, welche wir lanciert haben, berücksichtigen deshalb auch die Fragen der Siedlungsentwicklung.

Hauptbeteiligt sind das Tiefbauamt, das Amt für öffentlichen Verkehr und das Amt für Gemeinden und Raumordnung, aber auch die weiteren kantonalen Stellen, die sich in der verwaltungsinternen Verkehrskonferenz regelmässig treffen.

Wir haben dabei nicht "von oben" eine Einheitslösung oder ein kompliziertes Gesamtplanungsverfahren ausgelöst. Wir passen uns der jeweiligen regionalen Situation an, bauen auf bestehenden Studien auf und suchen die Zusammenarbeit mit den vielen Akteuren. Jede Region hat ihre Eigenheiten, ihre Dringlichkeiten und ihre Akteur-Konstellation – deshalb sind die Gesamtverkehrsstrategien nicht nach einem einheitlichen Muster gestrickt. Aber sie passen dafür umso besser.

Mobilität 2020 - Ansätze einer Vision

Nehmen Sie nun mit mir ein Fernglas. Werfen wir einen Blick ins Jahr 2020.

Mobilität vermindern beginnt im Kopf!

Mobilität ändern und vermeiden ist eine Frage des Bewusstseins. Deshalb sind 2020 in den Schulen, an den Universitäten und auch bei den Arbeitgebern Angebote realisiert, die dazu beitragen, Mobilitätsverhalten und die ihm zugrunde liegenden Werthaltungen zu überdenken und neu zu denken. Das heisst auch, dass jedes Einzelne von uns wieder lernt, Bequemlichkeit zu überwinden und zu verzichten, Grenzen anzuerkennen.

Funktionieren kann dies natürlich nur, wenn wir Alternativen zum Herkömmlichen anzubieten haben, so dass eine verminderte und anders als bisher umgesetzte Mobilität nicht als unzumutbare Einschränkung empfunden wird, sondern als ein Mehr an Lebensqualität. Vielleicht heisst dies auch, die knappen Aussenräume vermehrt durch (grenzenlose) Innenräume zu ersetzen.

Gesamtverkehrsstelle

In der kantonalen Verwaltung selbst hat sich 2020 einiges verändert: Es gibt Raumplanung, Amt für öffentlichen Verkehr und Tiefbauamt nicht mehr in der heutigen Form. Sie sind in einer geeigneten Form zusammengefasst, zum Beispiel mittels einer übergeordneten Gesamtverkehrsstelle.

Auch die Besitzverhältnisse und die Finanzierungsmodalitäten für die Infrastrukturen von Schiene und Strasse und den Verkehrsbetrieb sind transparent geregelt und harmonisiert und wirken auf die Organisation bei Gemeinden, Bund und Kanton.

Über alle staatlichen Ebenen hinweg sind übergreifende Organe gebildet, welche die Anliegen und Möglichkeiten von Gemeinden, Regionen, Kantonen und Bund in einem laufenden Prozess zwischen staatlichen Stellen, Vertretungen der Nutzenden und der Transportbeauftragten abstimmen. Sie fördern damit kostengünstige und innovative Lösungen im Gesamtinteresse.

Wohnen, Arbeiten, Produktion und Freizeit konzentriert

Das kantonale Konzept, die Ansiedelung von Arbeitsplätzen und Freizeitnutzungen an vorab mit dem öffentlichen Verkehr bestens erschlossenen zentralen Entwicklungsschwerpunkten zu fördern und damit konsequent einer Zersiedelung entgegenwirken, die Zusatzverkehr erzeugt, hat bis 2020 zu einer klarer strukturierten Raumnutzung geführt. Die Verdichtungen von Wohnen, Arbeiten, Produktion und Freizeit an geeigneten Orten lassen die grüne Wiese grün, beruhigen das Verkehrsaufkommen und bieten eine so hohe Lebensqualität, dass die Flucht ins Grüne kein so dringendes Bedürfnis mehr ist. Stadt- und Agglomerationsraum können selber als Oasen erlebt werden.

Minimalkosten ,Reduktion falscher Anreize und Verursachergerechtigkeit

Die aktuellen Ansätze, die Betrachtungsperspektiven für die Mobilität ganzheitlich auszurichten und Finanzierungsmechanismen und Verteilschlüssel für die verschiedenen Mobilitätsträger zu harmonisieren, zeigen bis 2020 (längst!) Wirkung.

Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen ist an Gesamtmobilitätskonzepte gebunden und funktioniert nach dem Minimalkostenprinzip. Nicht möglichst viel Asphalt wird durch Bundessubventionen belohnt, sondern die sparsamste, klügste Form der Verkehrsabwicklung.

Das heisst auch, dass die Mitfinanzierung des Bundes nicht mehr vor dem Ortsverkehr Halt macht. Dessen Grenzen zum Regionalverkehr sind ja heute ohnehin willkürlich gezogen. Ausserdem dient gerade auch der Ortsverkehr in den wirtschaftlichen Ballungsräumen übergeordneten Mobilitätszielen.

Finanzierungs- und Verteilmechanismen sind 2020 stärker als heute am Verursacherprinzip und an der Internalisierung der externen Kosten ausgerichtet. Heute im Aufbau begriffene oder erst angedachte Instrumente (dazu gehören LSVA und Agglofünfer) greifen. Road Pricing, das ja eigentlich nur für die Stadt Schweiz wirklich funktionieren kann und politisch verpönt war, ist im städtischen wie im ländlichen Raum ausprobiert, so dass Aufwand, Akzeptanz und Wirksamkeit erhoben sind und ernsthaft die Umsetzung angegangen werden kann. Während besonders belasteten Tageszeiten wäre es dann beispielsweise teurer, in die Zentren zu fahren. Vielleicht sind wir 2020 auch endlich so weit, verursachergerecht Motorfahrzeugsteuern und Versicherung via Benzinpreis zu erheben?

Hauptträger öffentlicher Verkehr

Trotz Gesamtmobilitätsansatz bleibt in den Zentren und im inneren Agglomerationsgürtel der öffentliche Verkehr Hauptmobilitätsträger. Denn der Raum in den Agglomerationen ist knapp, ein Strassenausbau oft gar nicht möglich oder extrem teuer und an langwierige Verhandlungen und Einigungsprozesse gebunden. Zudem ist in den Zentren die Fläche zu kostbar, um mehr als nötig für Verkehr genutzt zu werden. Zum Vergleich: Wer mit dem Auto von daheim an die Arbeit fährt, braucht dazu rund 20mal mehr Platz als derjenige, welcher dieselbe Strecke mit Bus oder Tram zurücklegt.

Kapazität und Leistungsfähigkeit öffentlicher Verkehrsmittel sind bis 2020 gezielt ausgebaut, neue Linien eingeführt und auch die Qualität marktfähig genug, so dass gemeinsam fahren mit Bus, Tram und S-Bahn schnell, sicher, zuverlässig, einfach und komfortabel ist. Park & Ride-Anlagen an günstigen Lagen im äusseren Agglomerationsgürtel tragen das ihre zur Entlastungswirkung bei.

Der gesamte Agglomerations- und Regionalverkehr verfügt dabei über ein professionelles Systemmanagement, das in den Händen einer dazu besonders befähigten, evt. einer Gesellschaft der Transportunternehmungen liegt. Das Angebot ist damit nicht nur kostengünstig, sondern auch maximal kundenfreundlich, vom Fahrplan mit den Umsteigebeziehungen über den Auftritt und die Information bis zum elektronischen Ticket. Einfacher kann man nicht mehr einsteigen.

Mit diesem attraktiven öV-Angebot sind wir bis 2020 auch der Vision Zero (keine Verkehrstote mehr) näher gerückt; denn Untersuchungen zeigen schon heute, dass es in europäischen Städten mit gut entwickeltem Nahverkehr nur halb so viele Verkehrstote gibt wie in denjenigen, in denen das Auto dominiert.

Im Jahr 2020 hat der Bahnhof Bern einen Tiefbahnhof als zweite Ebene, der über die nötigen Kapazitäten für neue S-Bahn-Durchmesserlinien verfügt. Die S-Bahn fährt überall, wo Nachfrage oder Potenzial es begründen, mindestens im Viertelstundentakt, im Kerngebiet der Agglomeration sogar häufiger, selbstverständlich durchwegs mit Niederflur. Neue Tramlinien ersetzen überlastete Busse nicht nur nach Berns Westen, sondern zusätzlich nach Ostermundigen, und auch Wabern und Guisan-Platz sind Zwischen- und nicht Endstationen.

Der öffentliche Verkehr überzeugt 2020 als Gesamtsystem und als Netz von der Agglomeration bis zum Fernverkehr. Die Versuchung ist kaum mehr vorhanden, das Auto für eine Reise zu nehmen, weil der öffentliche Transport nur auf einer Teilstrecke unbefriedigend wäre oder schlecht verknüpft. Die zweite Etappe von Bahn 2000 ist realisiert. Der NEAT-Verkehr durch die neue Lötschberg-Basislinie, dannzumal selbstverständlich längst mit einer zweiten voll installierten Röhre, und weitere Hochgeschwindigkeitsausbauten haben zu einem enormen Aufschwung des öffentlichen Reise-Fernverkehrs mit der Bahn geführt.

Das ist umso wichtiger, als der Luftraum 2020 noch viel mehr Engpässe aufweist als heute, Verspätungen zum echten Problem für die Verlässlichkeit geworden sind und die Wirtschaftlichkeit wegen hoher Sicherheitsauflagen kritisch ist.

Dennoch spielt der Flughafen Bern Belp auch 2020 seine Rolle im öffentlichen Verkehrsnetz. Wahrscheinlich dient er weniger als heute den Zubringerflügen nach Zentren wie Basel, Genf, Frankfurt oder München, weil dort die Bahn mindestens so wettbewerbsfähig geworden ist. Aber er bietet dank seinen konkurrenzlos kurzen Eincheckzeiten attraktive Direktflüge im Bereich der Distanzen zwischen 500 - 1000 Kilometern an, wo die Bahn nicht mithalten kann.

Güter: marktfähige Transportangebote erhöhen Wirkung von Lenkungsabgaben

Der Güterverkehr belastet die Strassen, und damit namentlich auch die wichtigen Ausfallstrassen der grossen Zentren, in zwanzig Jahren auch nicht mehr so wie heute. Hervorragende, international abgestimmte, marktfähige Angebote der Bahnen begünstigen einerseits die Verlagerung auf die Schiene. Andererseits wird Verkehr vermieden, weil es nicht mehr rentabel erscheint, einzelne Prozessschritte in verschiedenen Ländern auszuführen und dazu Teile, Halbfabrikate und Produkte in ganz Europa hin und her zu karren. Die Lagerhaltung auf der Strasse ist 2020 dank einem angemessenen Benzin- und Dieselpreis endlich teurer als in der Lagerhalle. Die monetären Lenkungsmaßnahmen greifen voll.

Gezielte Strassenausbauten und ein Miteinander mit Lebensqualität

Auch wenn der öffentliche Verkehr 2020 in den Agglomerationen und zwischen den Zentren Hauptverkehrsträger bleibt, so sind doch gezielte Ausbauten der grossen Ausfallstrassen, namentlich gewisser Autobahnstrecken, realisiert oder an die Hand genommen; denn Teilstücke der Autobahnen sind heute bereits an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt und Ausbauten deshalb notwendig, nicht zuletzt auch zur Entlastung der Zentren. Sie sind allerdings sehr heikel; denn sie dürfen nicht eine erneute Zersiedelung fördern.

In den Zentren selber verzichten 2020 noch viel mehr Menschen als heute auf ein eigenes Auto. Die positive Auswirkung städtischer Fussgängerzonen auf die Lebensqualität und den Umsatz der Geschäfte, wie sie bereits heute in Weltstädten wie Kopenhagen, München und Wien erkannt ist, hat im kleinen Massstab auch in bernischen Zentren Schule gemacht. Mobility Car Sharing und neue Modelle der gemeinsamen Autonutzung bei Bedarf haben sich auf ein sehr hohes Niveau hinauf entwickelt. Es verkehren viel mehr energieeffiziente Fahrzeuge, wie sie bereits heute das Projekt NewRide fördert), und vielleicht ist bis 2020 sogar das neue Auto erfunden, das praktisch keine Lärm- und Luftbelastung erzeugt.

Die gezielte Förderung des Langsamverkehrs und die weiterhin konsequente Umsetzung des heute erfolgreich praktizierten Berner Modells schaffen Lebensräume von hoher Qualität, die nicht mehr vom Verkehr allein geprägt sind, sondern von einem attraktiven Miteinander.

Vielleicht bin ich nun fast ins Träumen gekommen? Aber das macht nichts; denn man muss träumen können, um weiter zu kommen. Und um seine Träume verwirklichen zu können, muss man wach sein.

Das wünsche ich Ihnen nun für diesen Verkehrstag und später in Ihrer alltäglichen Arbeit.

Agglomerationsverkehr: Empfehlungen Expertengruppe Bieri

Grundprinzip

Stärkeres finanzielles Engagement Bund, Beitragssystem via Programmfinanzierung, Mobilitätskonzepte/Trägerschaften als Vorbedingung für Beiträge Bund

Empfehlungen

- A. Verfassungsänderung Zweckbindung Mineralölsteuer
- B. Kurzfristig: Anwendung Verkehrstrennungsverordnung
- C. Beitragssystem via Programmfinanzierung
- D. „Übergangsmassnahmen“
- E. Finanzierung
 - Zahlungskredite VO Verkehrstrennung
 - Leistungsvereinbarung 03-06 SBB
 - Beiträge Artikel 56 Eisenbahngesetz
 - Bahn 2000, 2. Etappe
 - Erhöhung Mineralölsteuerzuschlag („Agglo-Fünfer“)
- F. Organisatorische Massnahmen
 - Mobilitätskonzepte & Trägerschaften

Umsetzung

- Botschaft NFA
- BR lehnt ab
- In Bearbeitung
- Nicht weiterverfolgt

- BR lehnt definitiv ab mit Voranschlag 02 erfüllt mit Voranschlag 02 erfüllt Botschaft 2004 In Abklärung

- In Bearbeitung (Agglomerationsprogramme)

Agglomerationsverkehr: Typologie und Finanzierung Bund

Typ	Finanzierung Bund	Rechtl. Grundlagen
Nationalstrassen in Agglomerationen	- Beiträge (<50%) - Spezialrechnung „Strassenverkehr“	BG über die Nationalstrassen
Hauptstrassen in Agglomerationen	- Beiträge (<50%) - Spezialrechnung „Strassenverkehr“	BG über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer
Schienen Fernverkehr / Bahn 2000 (Agglo'verkehr als „Nebenprodukt“)	- Finanzierung Bund - Fonds FinÖV	- Übergangsbestimmung BV - Alptransit Beschluss
Schienen Regionalverkehr (S-Bahnen SBB, regionaler Personenverkehr KTU)	- SBB: Finanzierung Bund; KTU: Beiträge (< 50%) - Bundeskasse Neu: Erhöhung Beiträge um rund 100 Mio. p.a.	- BG über SBB - Eisenbahngesetz - Leistungsvereinbarungen
Ortsverkehr (Tram, Stadtbahnen, übrige Strassen, Langsamverkehr, Verkehrstrennung)	Beiträge (<50%) Neu: Programmfinanzierung (rund 200 Mio. p.a.)	- bisher: VO Verkehrstrennung - neu: zu regeln

Problemstellungen

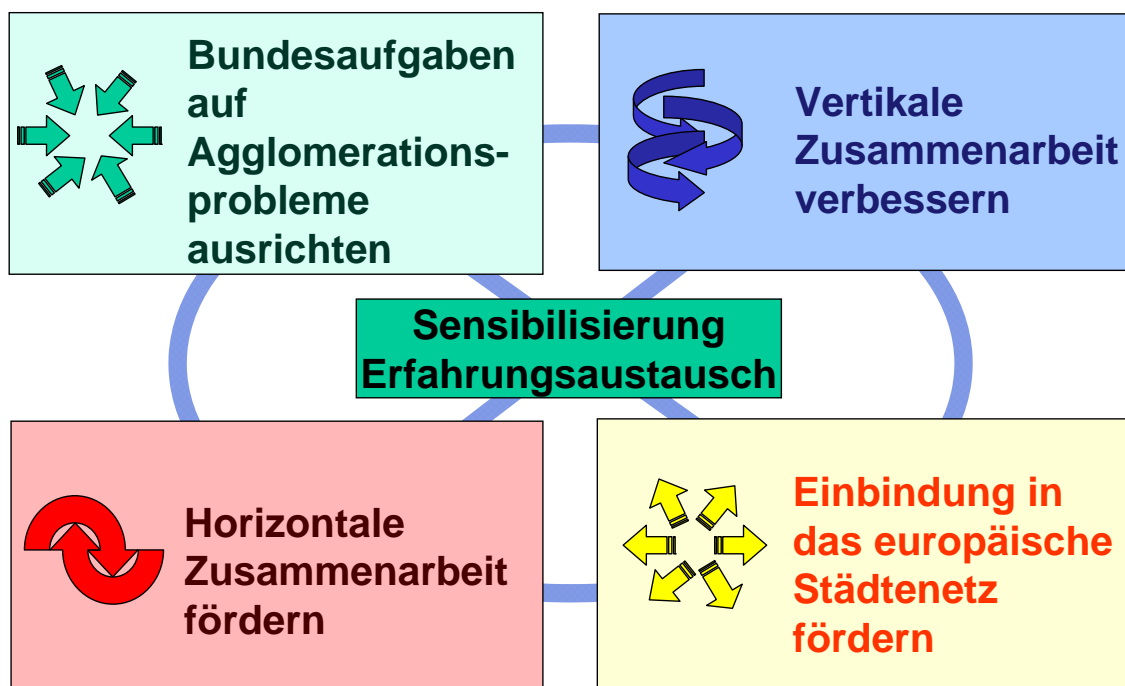
- Verstärkung
- Konzentrationsprozess
- Suburbanisation
 - Zersiedlung
 - Funktionale Entmischung (Pendlerverkehr, Umweltprobleme)
 - Soziale Entmischung

➔ **Zentrumslasten**

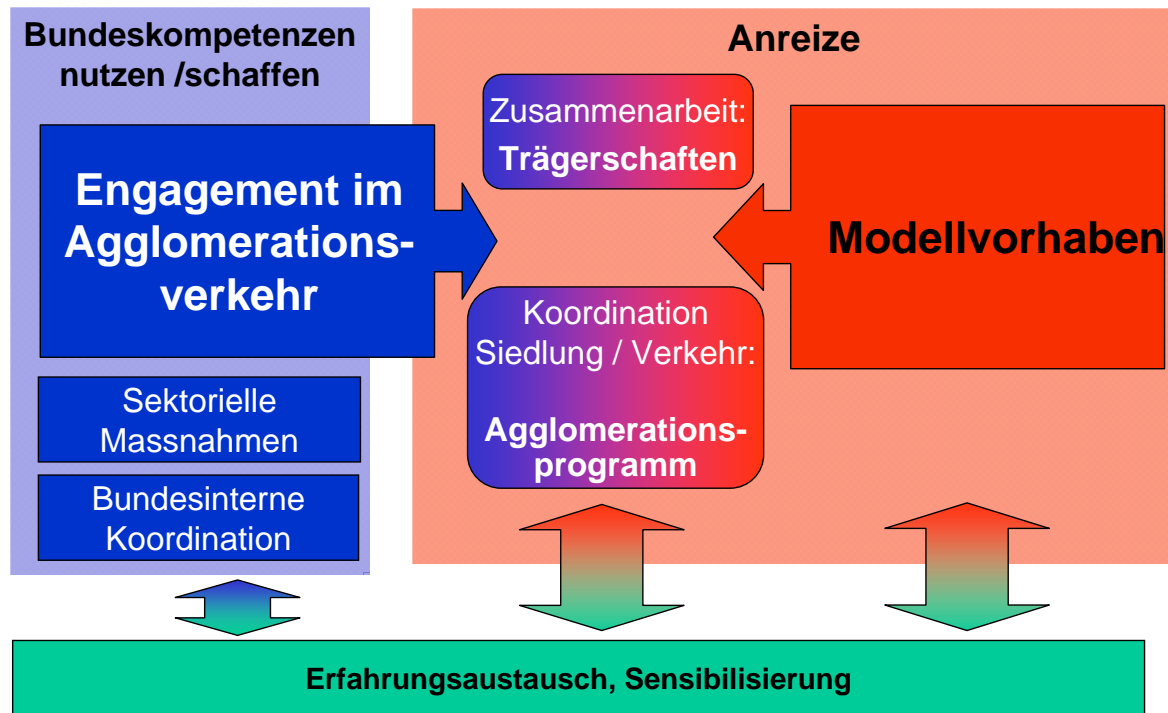
➔ **Niemand fühlt sich für Gesamtentwicklung der Agglomeration verantwortlich**

➔ **Verkehrsprobleme**

Handlungsstrategien



Massnahmen



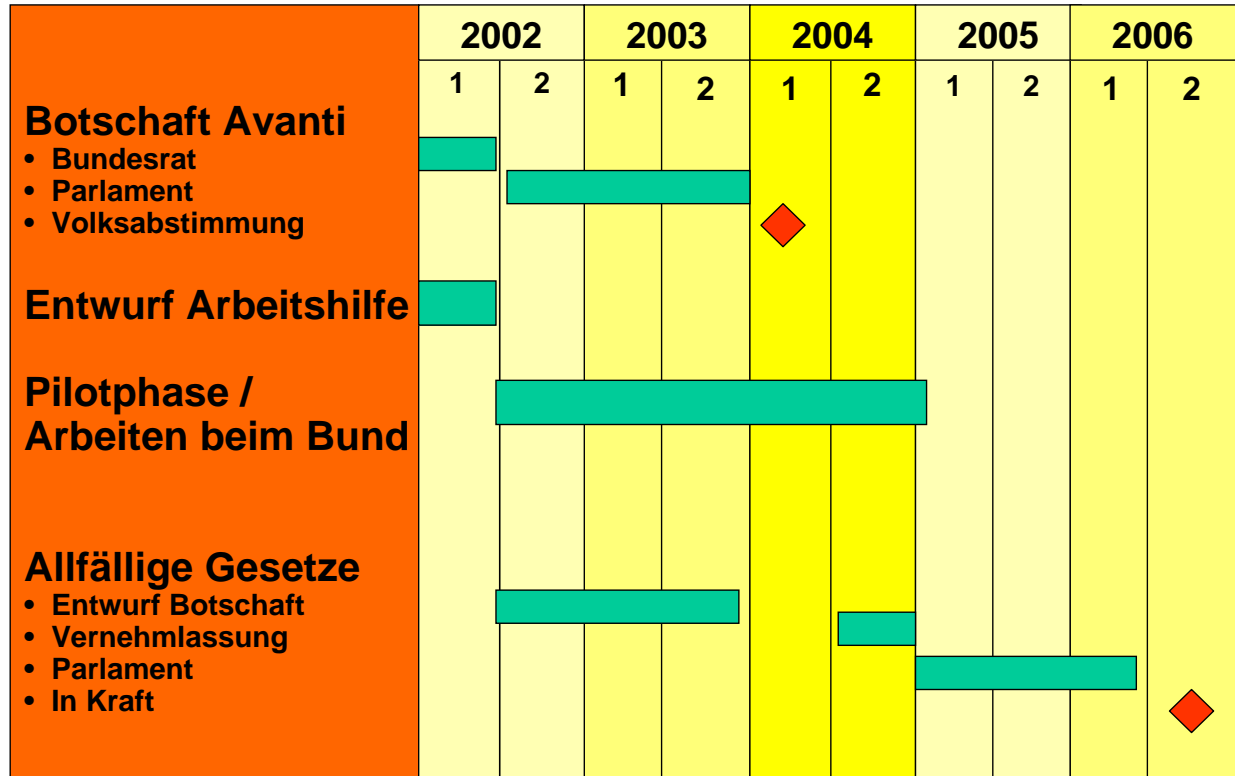
Inhalt Agglomerationsprogramm

Instrument für Koordination aller
agglomerationsrelevanten Themen

z.B. Raumordnung, Verkehr, Landschaft, Kultur, Sport, Sozialpolitik etc.

Erste Phase: Koordination Siedlung / Verkehr

Terminplanung Agglomerationsprogramm

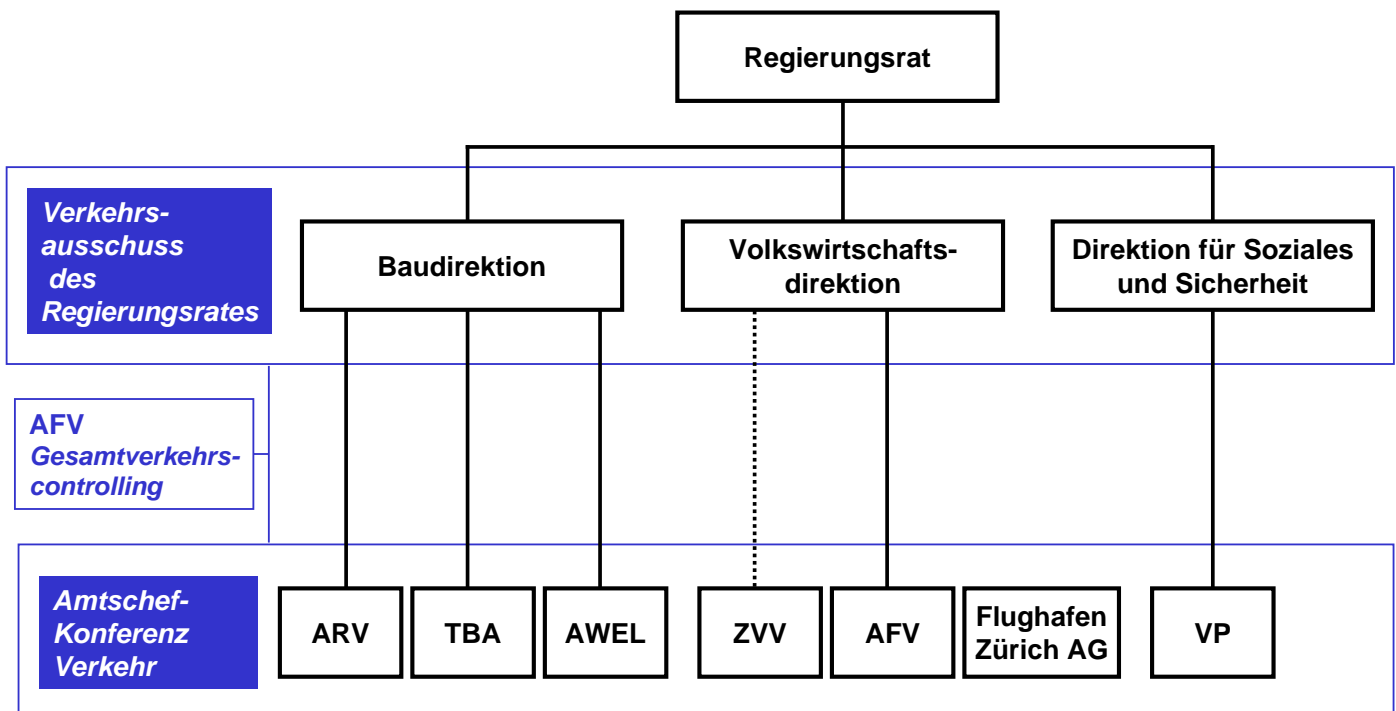




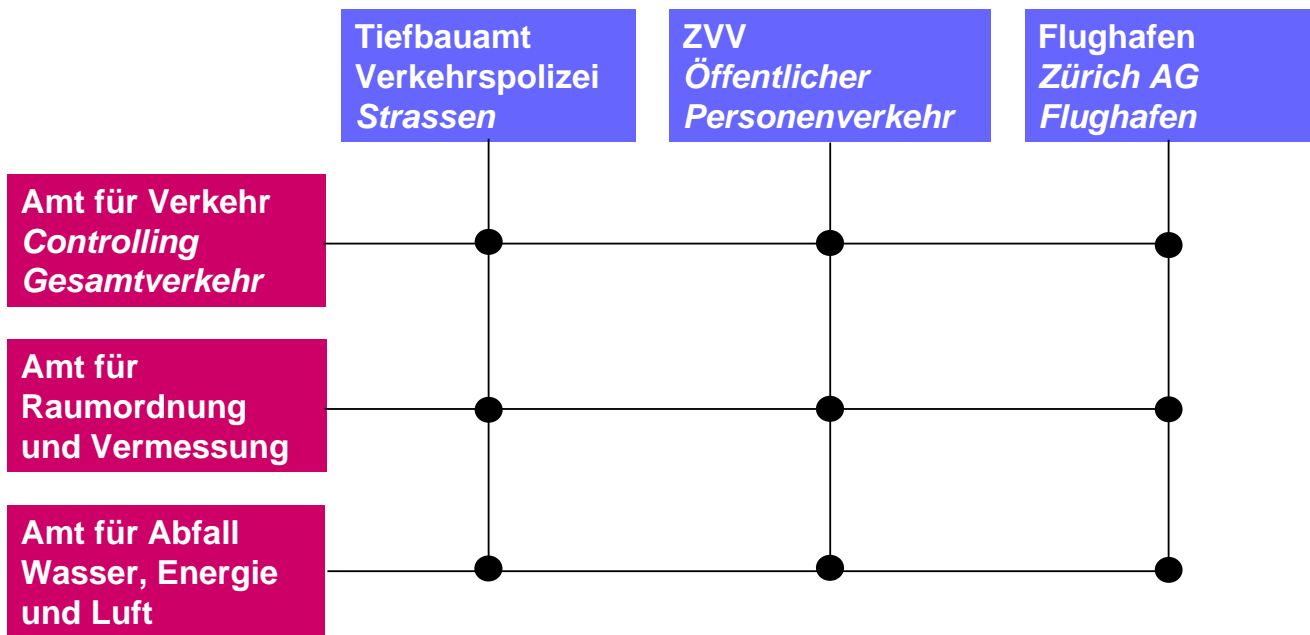
Berner Verkehrstag 30. April 2002: Was tun die anderen Kantone? Beispiel Zürich

- ❑ Organisation der Gesamtverkehrspolitik und –planung
- ❑ Aktueller Stand der Planung (Strasse, Schiene)
- ❑ Wie löst Zürich die Finanzprobleme?

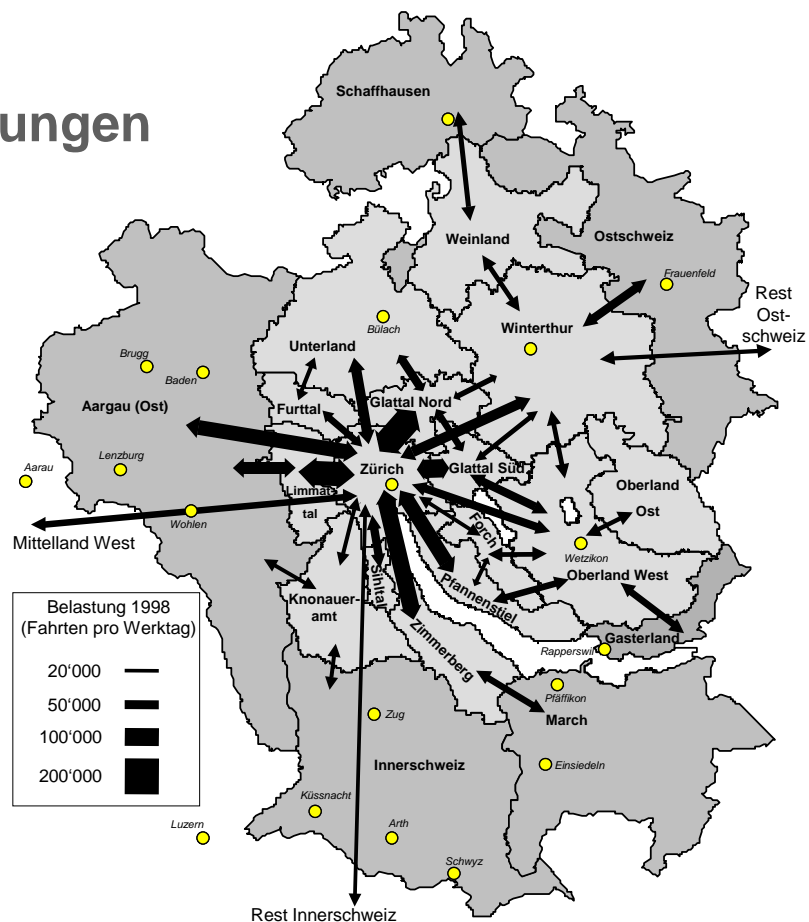
Aufbauorganisation Politikfeld Verkehr



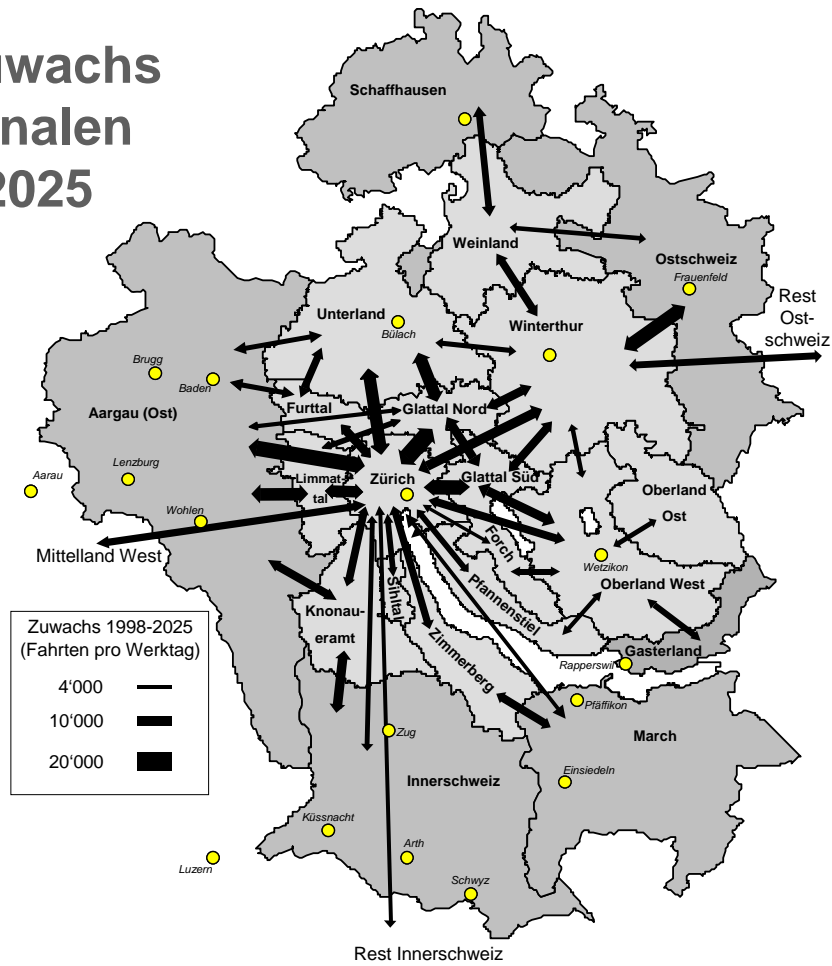
Linien- und Querschnittsfunktionen



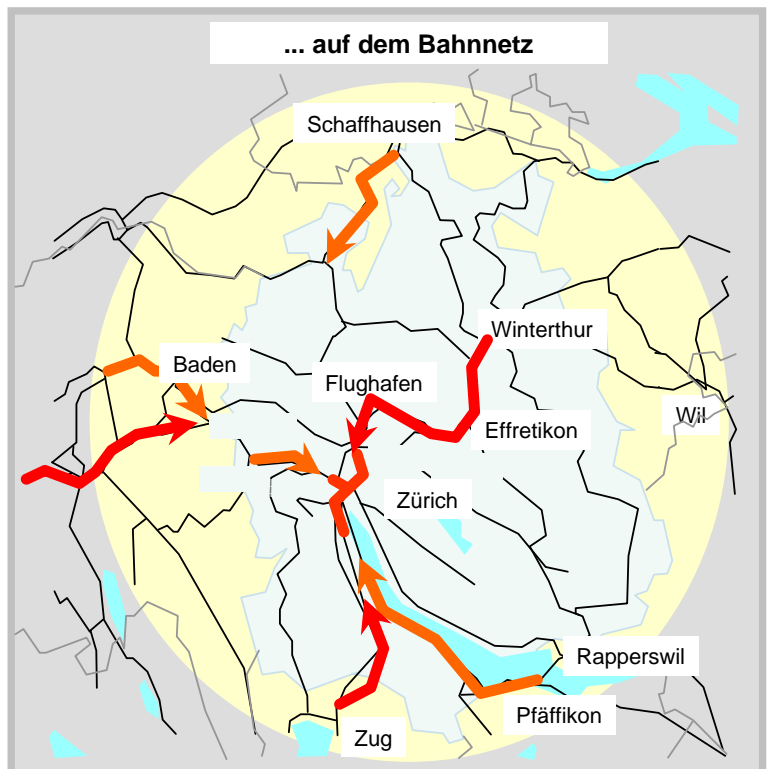
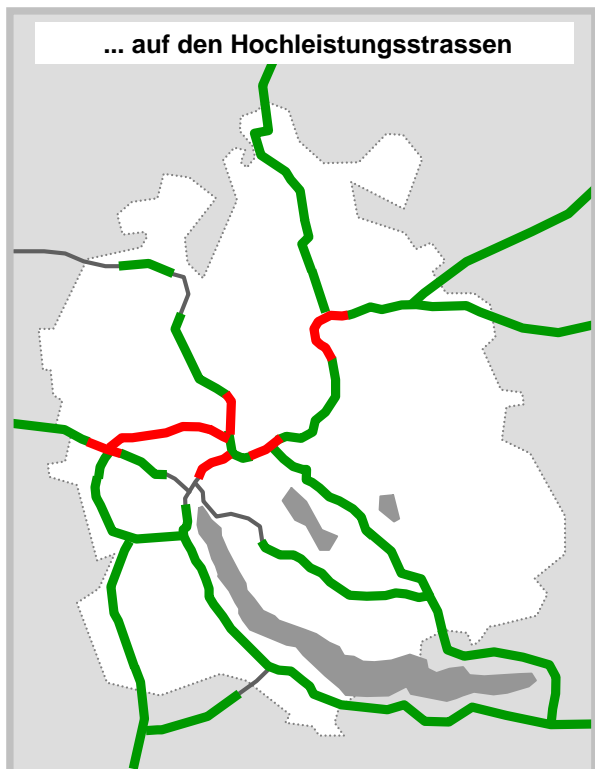
Überregionale Verkehrsbeziehungen 1998



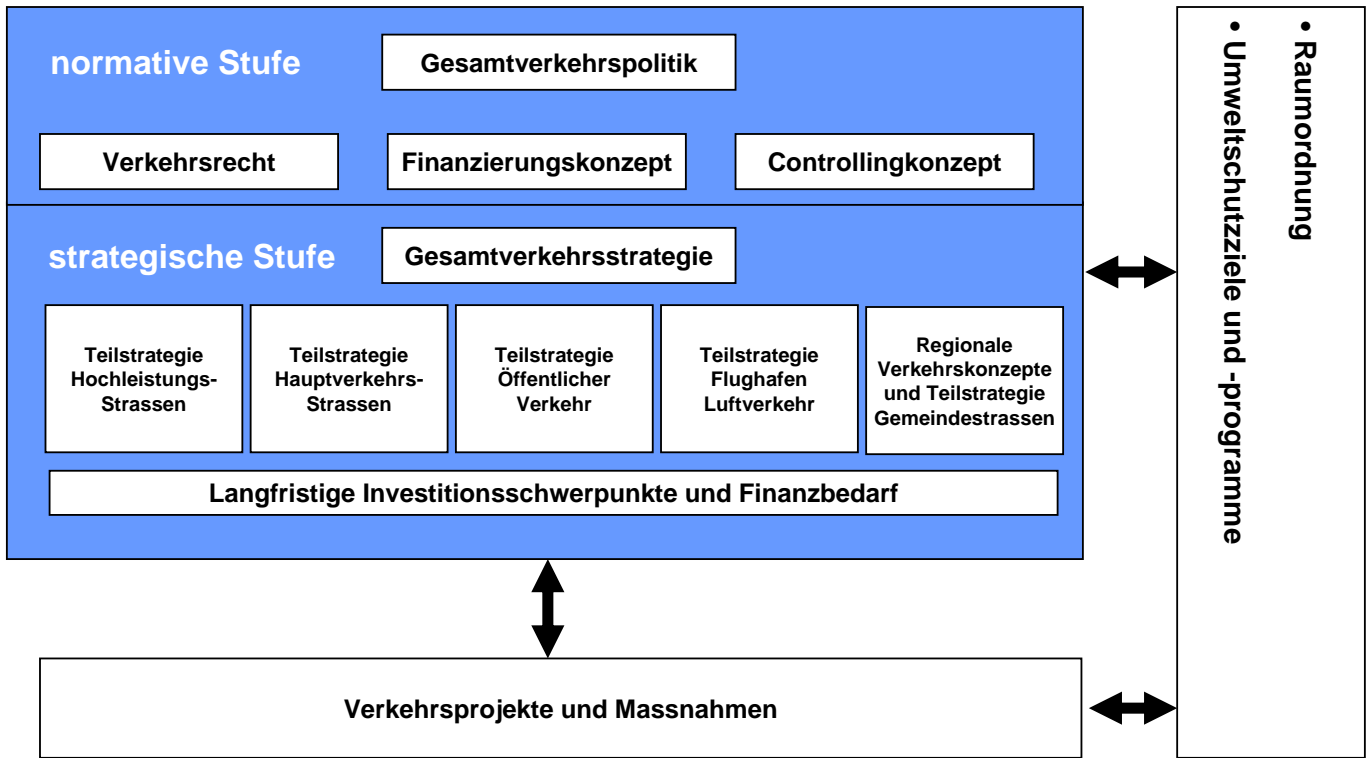
Absoluter Zuwachs an interregionalen Fahrten bis 2025



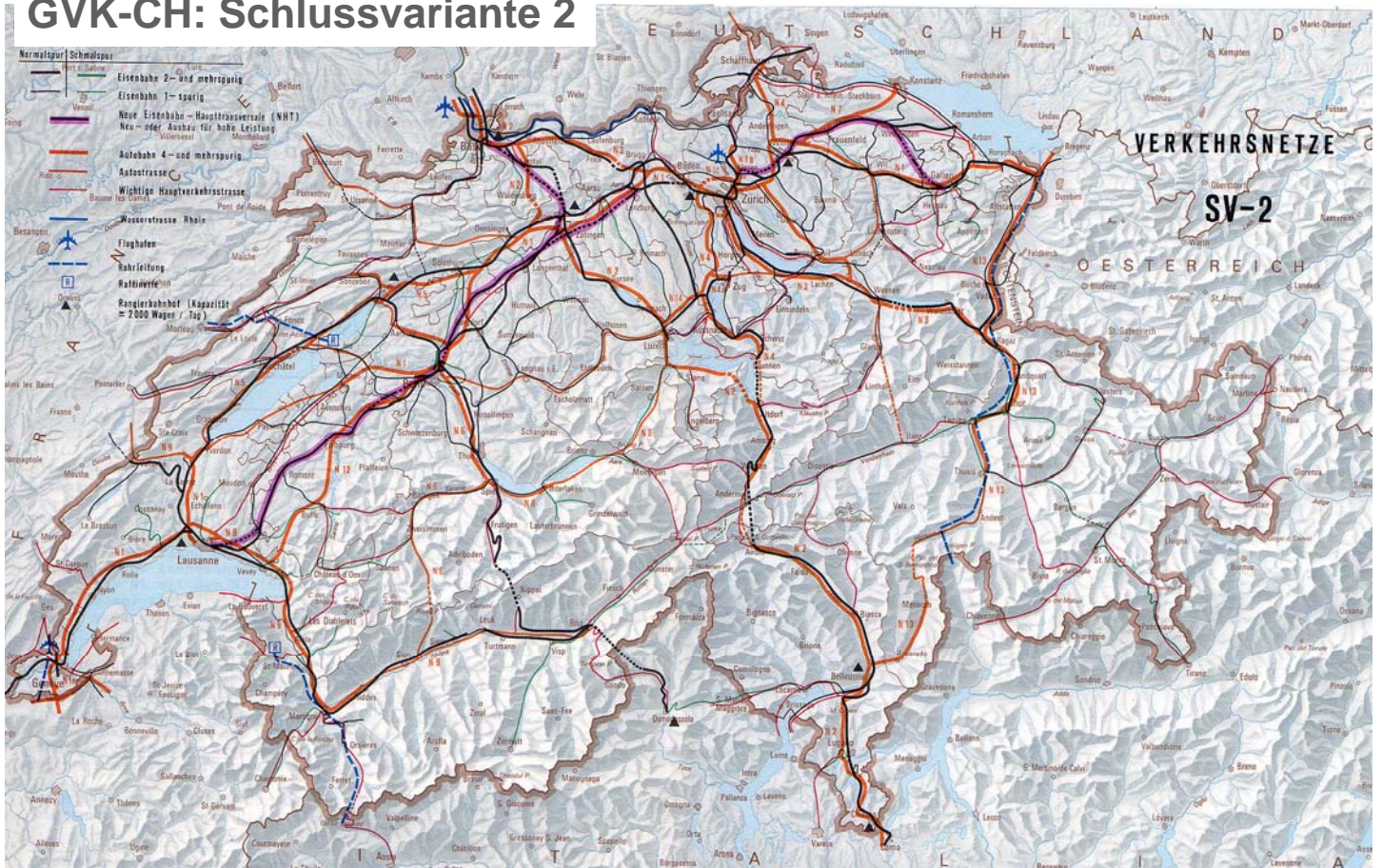
Wichtigste Kapazitätsengpässe ...



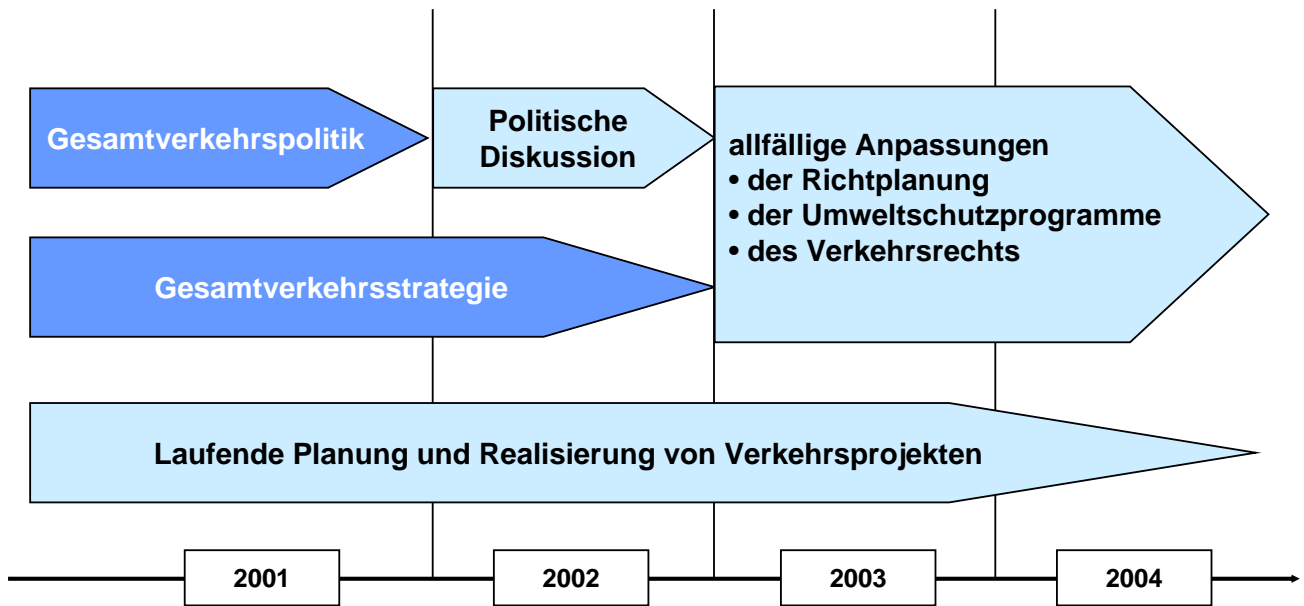
Inhalt und Position der GVK



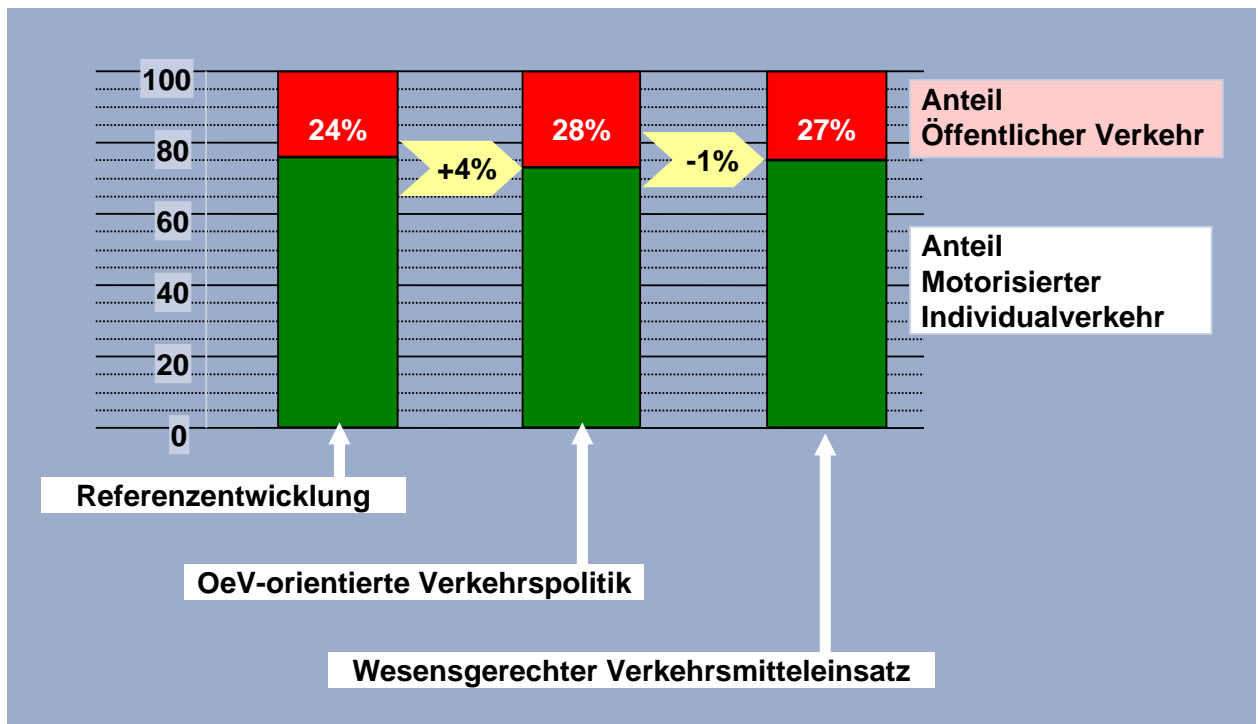
GVK-CH: Schlussvariante 2



Simultane Projektentwicklung



Einfluss verschiedener Angebotspolitiken auf den Modalsplit (grobe Schätzung für den Wirtschaftsraum Zürich im Jahre 2025)



Wirkungsorientierte Verkehrspolitik

Leitidee
Standortqualität

Wirkungsziele

Verkehrs-
qualität

Verkehrs-
sicherheit

Umwelt-
qualität

Siedlungs-
qualität

Grund-
versorgung

Grundsätze

Sachgerechter
Verkehrsmittel-
einsatz

Erhaltung und
Koordinierter
Ausbau der Infrastruktur

Innovation

Effizienter
Miteinsatz

Leistungsziele

Öffentlicher
Verkehr

Motorisierter
Individualverkehr

Langsamverkehr

Integriertes
Verkehrs-
management

Verkehrs- und
Siedlungsplanung

Güterverkehr

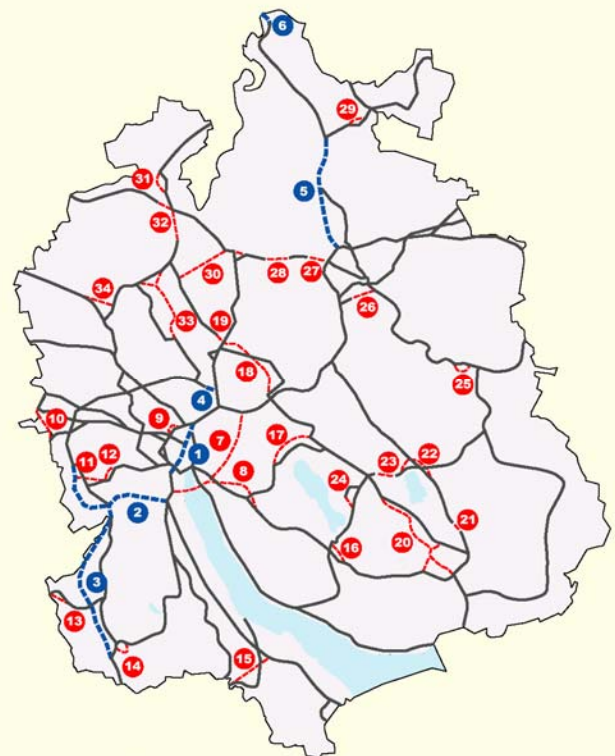
Flughafen
Luftverkehr

Finanzierungsziele

Finanzierungs-
System

Gesamtverkehrspolitik im Strassenbereich

Gepulte Strassen von nationaler und kantonaler Bedeutung im kantonalen Richtplan

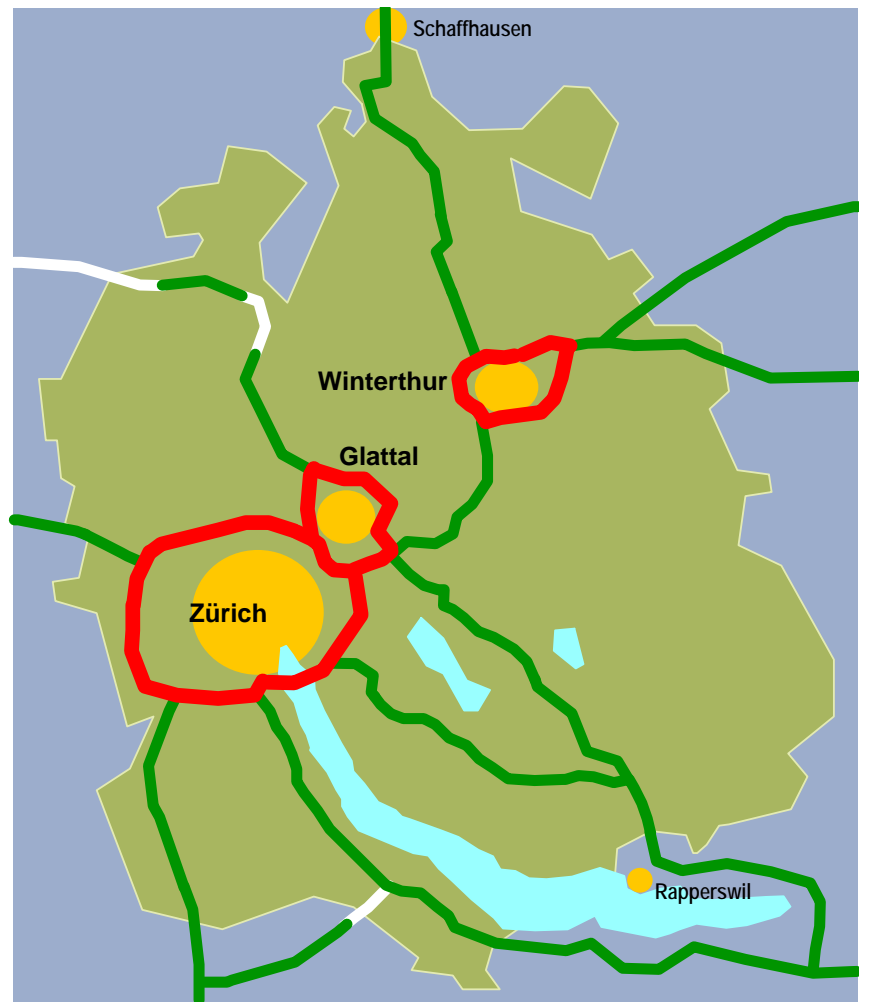


--- geplante Nationalstrasse

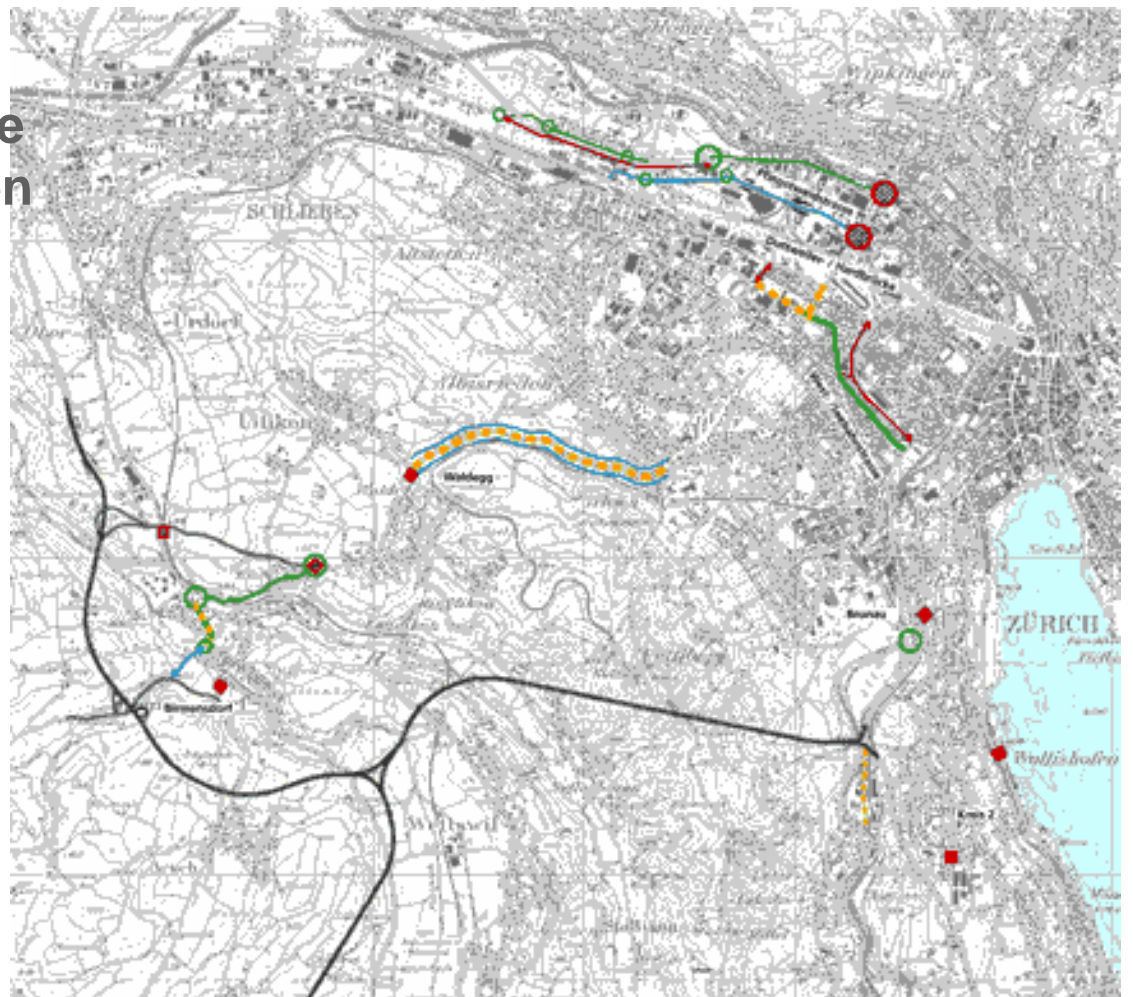
--- geplante Staatsstrasse

— bestehendes National- und Staatsstrassennetz

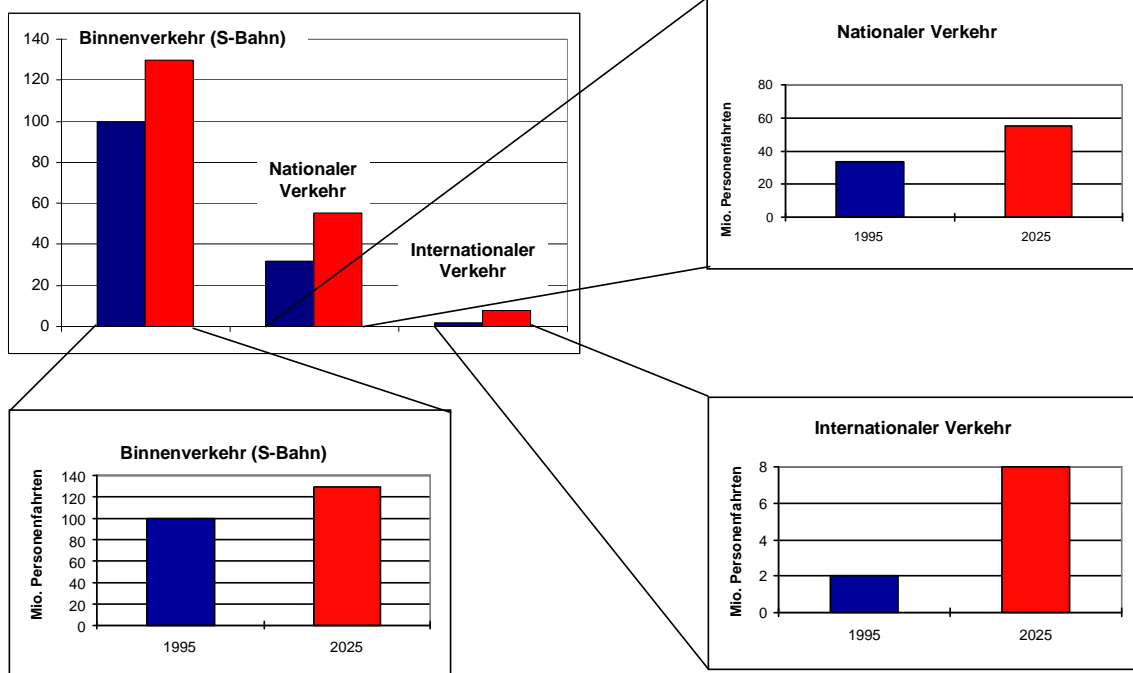
Strategieansatz „Umfahrungsringe“



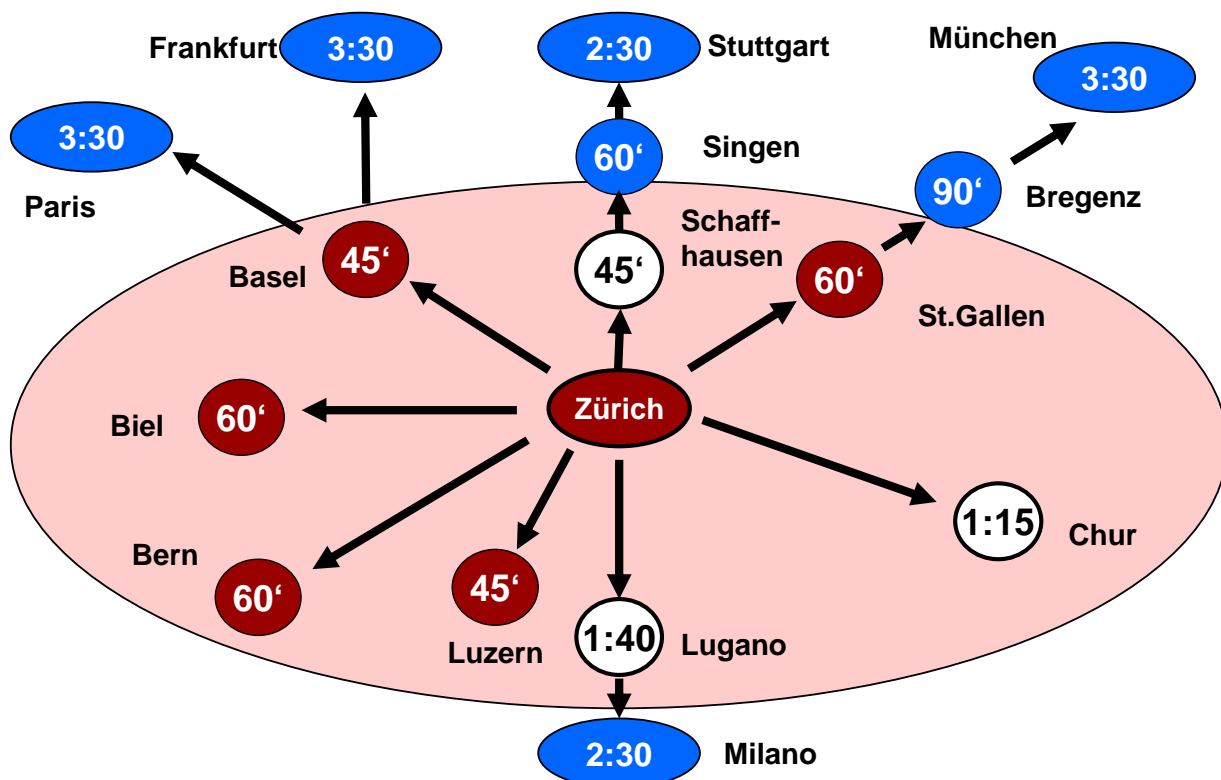
Flankierende Massnahmen zur West- umfahrung



Wachstumsziele im Bahnverkehr



Langfristig angestrebte Fahrzeiten im Bahn-Fernverkehr



S-Bahn-Vision

Leitidee

Kurze Reisezeiten für alle Bewohner im Lebens- und Wirtschaftsraum Zürich.

Gestaltungselemente

1. Viertelstundentakt

Grosse Gemeinden sowie alle Gemeinden im Nahbereich der Stadt Zürich werden im Viertelstundentakt bedient.

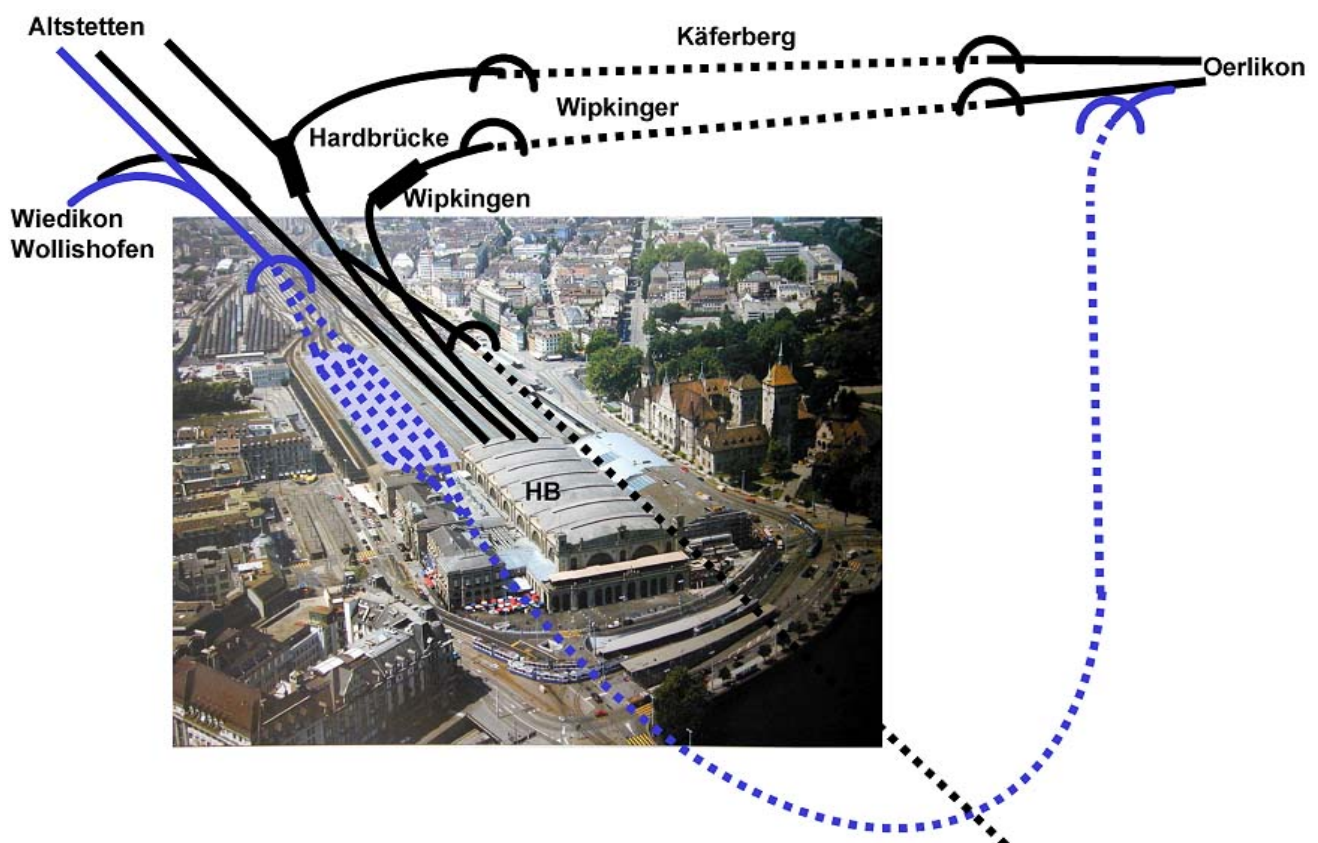
2. Direktverbindungen

Direktverbindungen zwischen allen grossen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten.

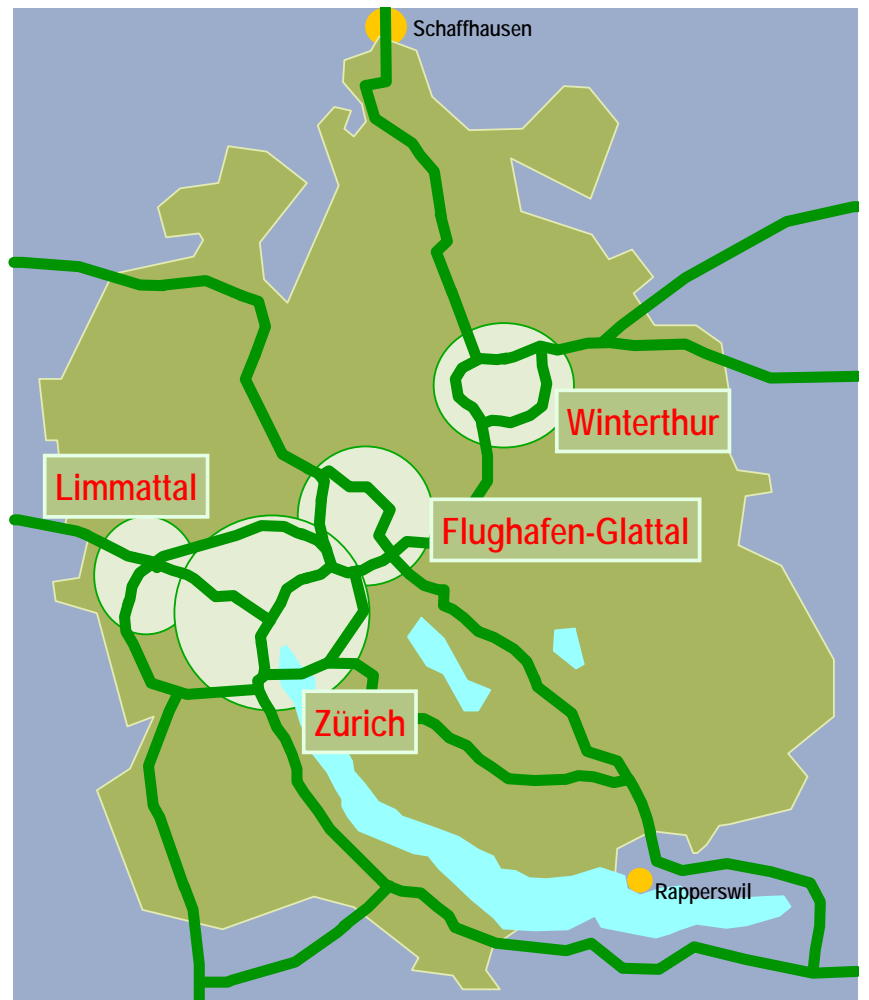
3. Beschleunigungen

Beschleunigte Verbindungen von den Gemeinden im Umland des Kantons Zürich und den angrenzenden Nachbarkantonen in die Zentren.

Kapazitätssprung für S-Bahn und Fernverkehr



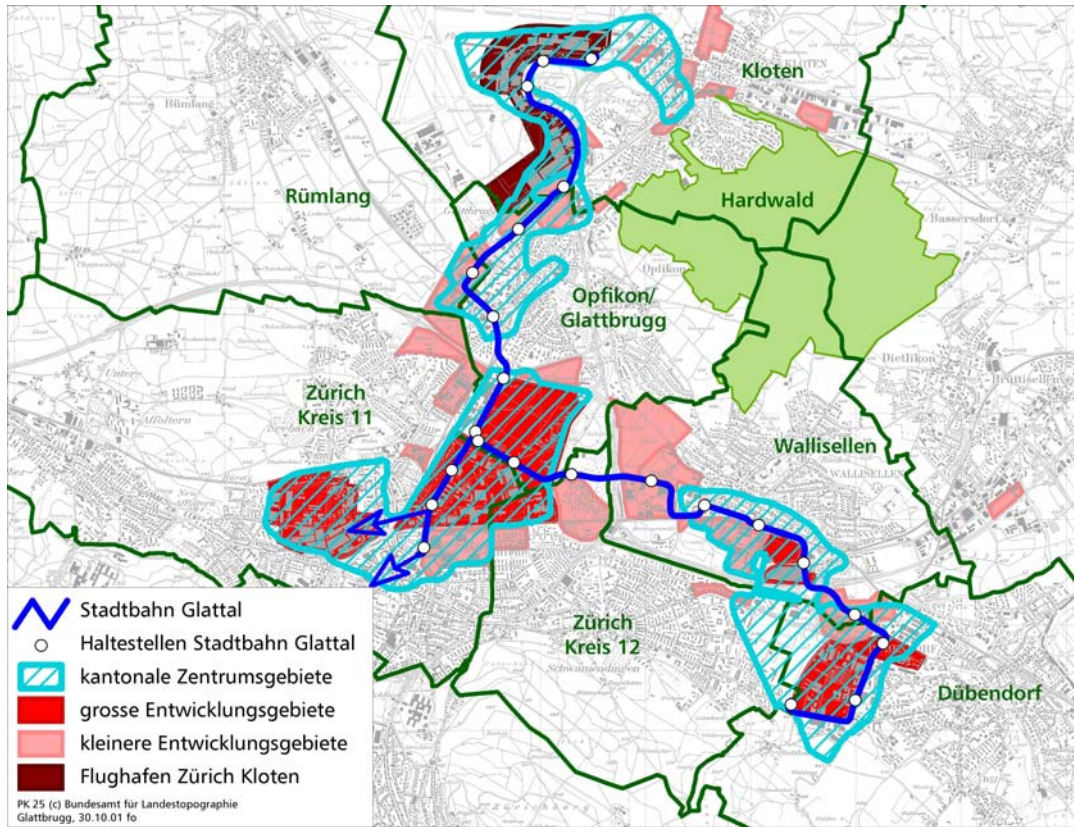
Verkehrsoptimierung in den Ballungsgebieten



Flächeneffizienz ist in dichten Siedlungsgebieten entscheidend.



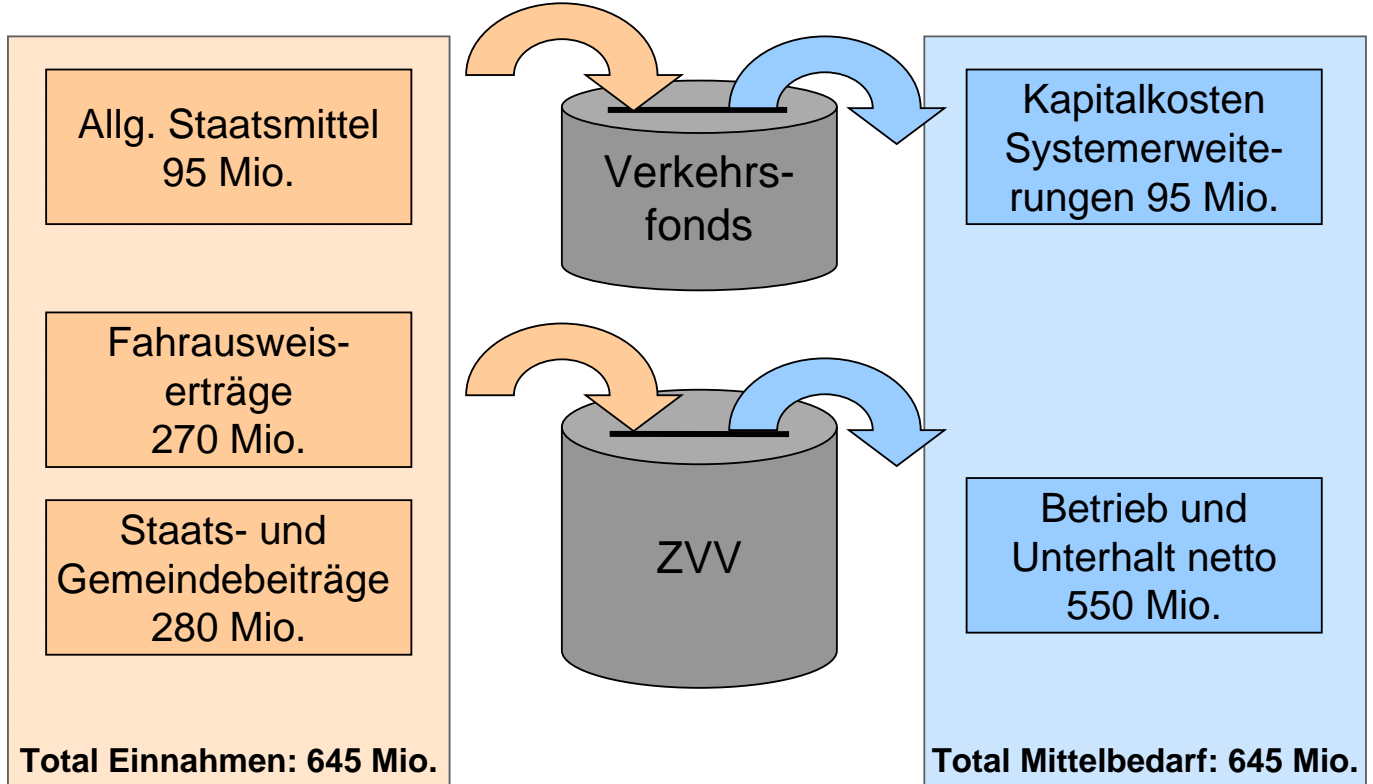
Erschliessung neuer Zentrumsgebiete mit der Glattalbahn



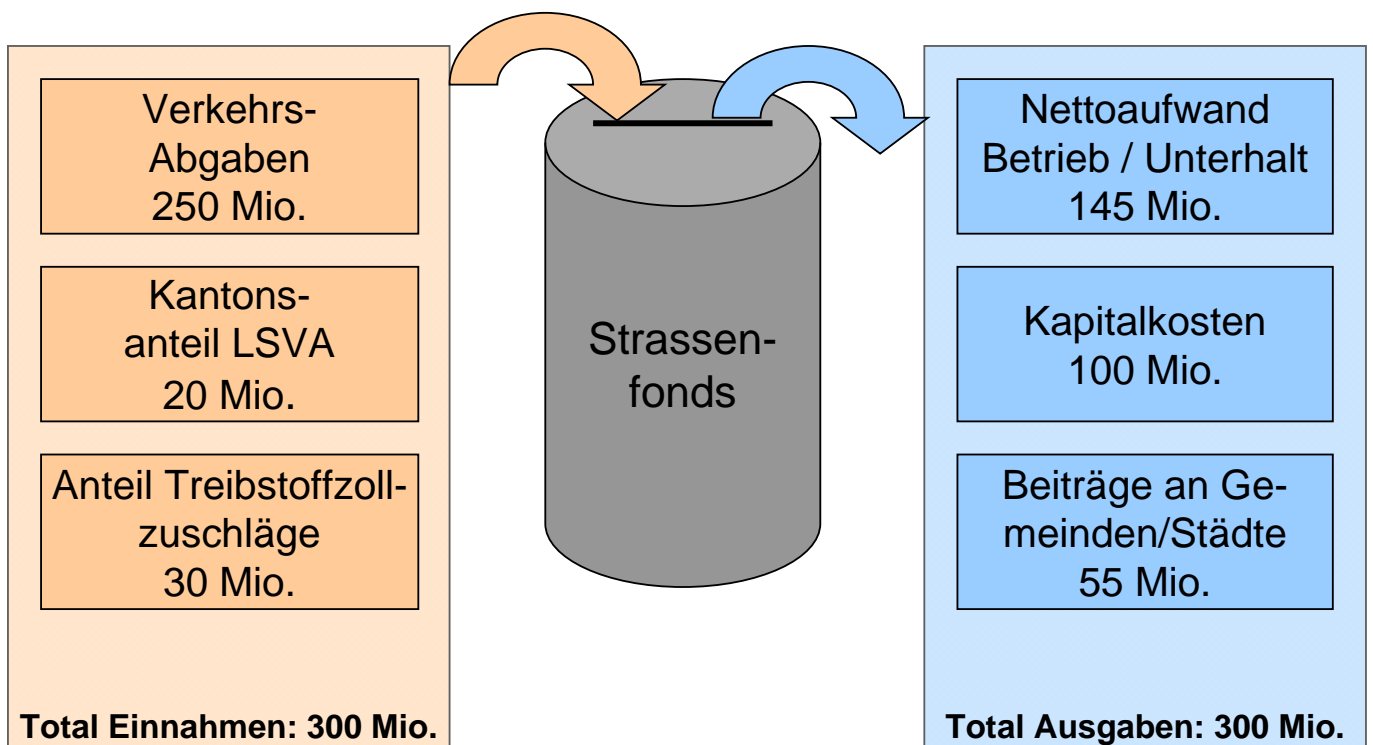
Entstehung neuer urbaner Räume



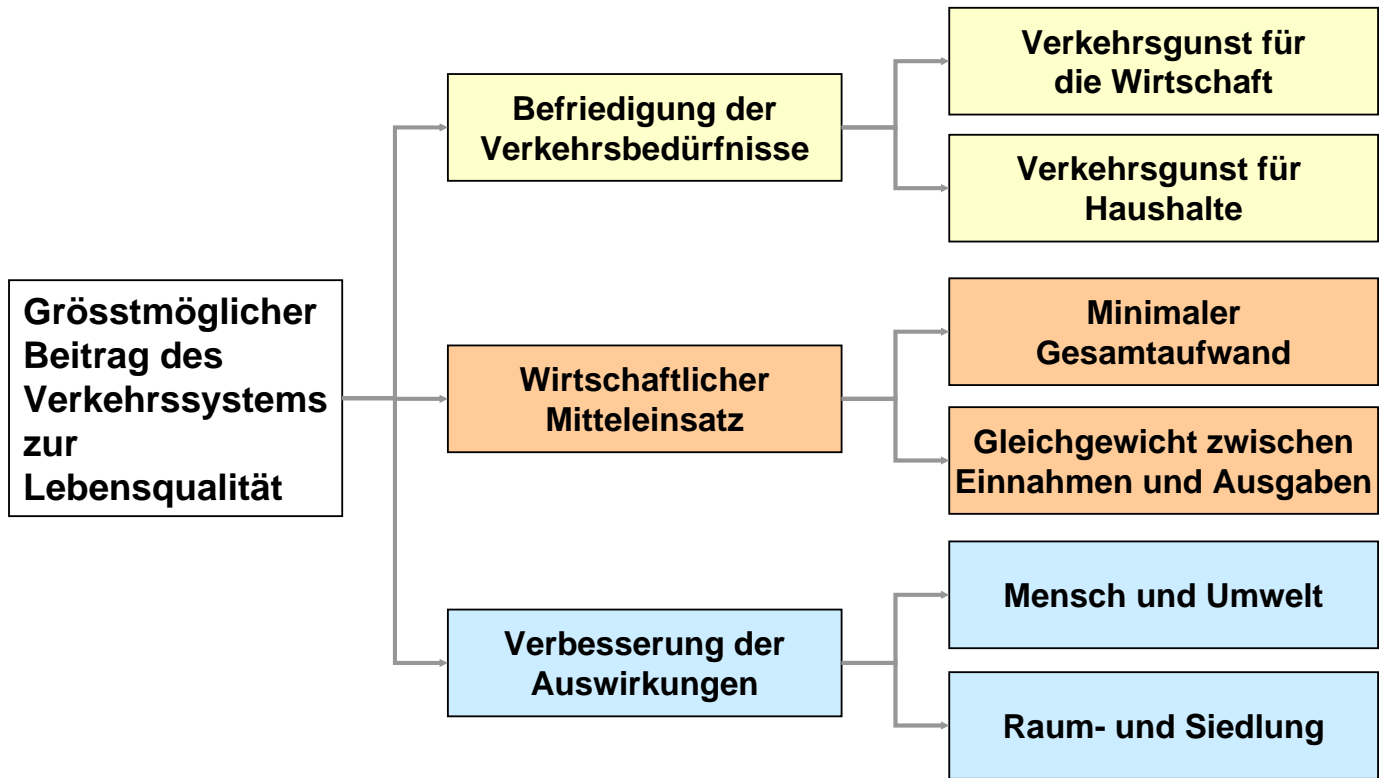
Finanzierungskonzept öffentlicher Verkehr: Verkehrsfonds und Rahmenkredit ZVV



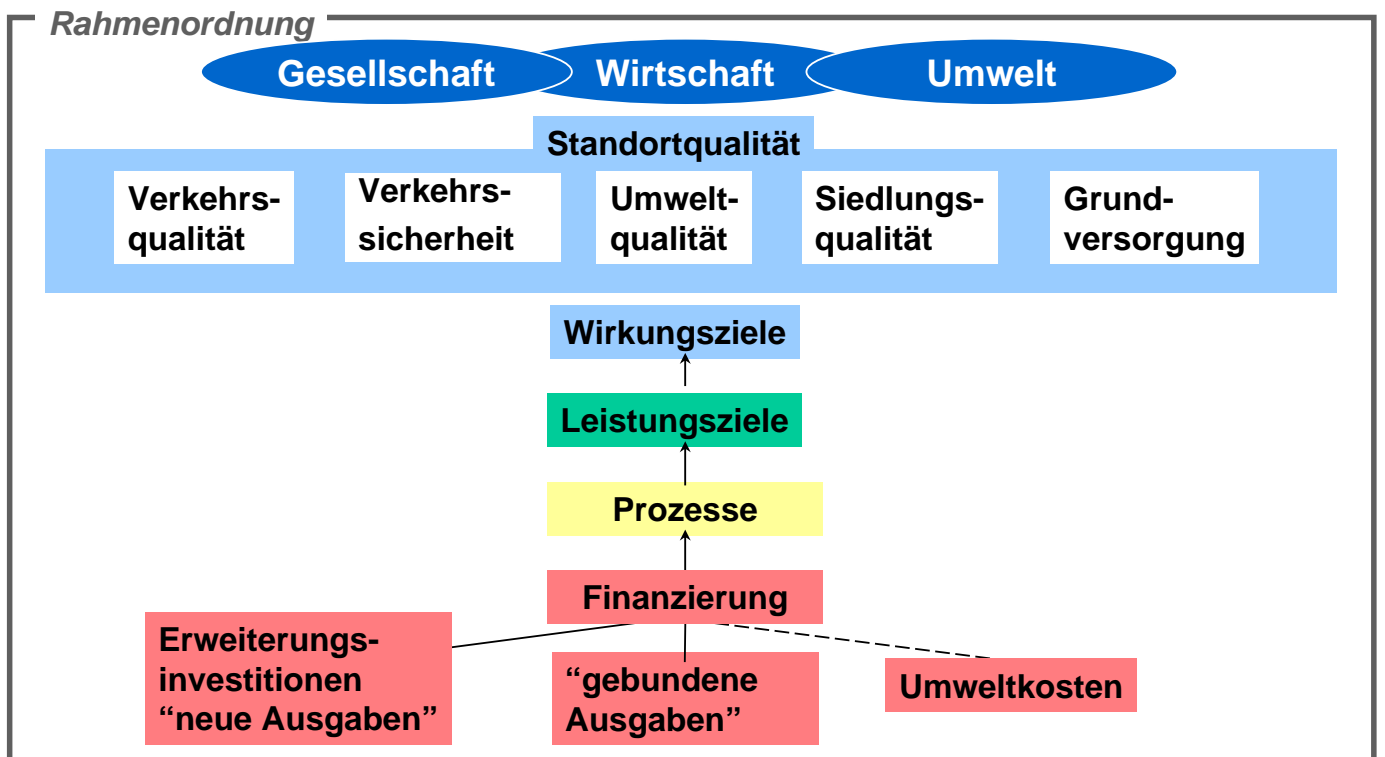
Finanzierungskonzept Strasse: aktueller Mittelfluss Strassenfonds



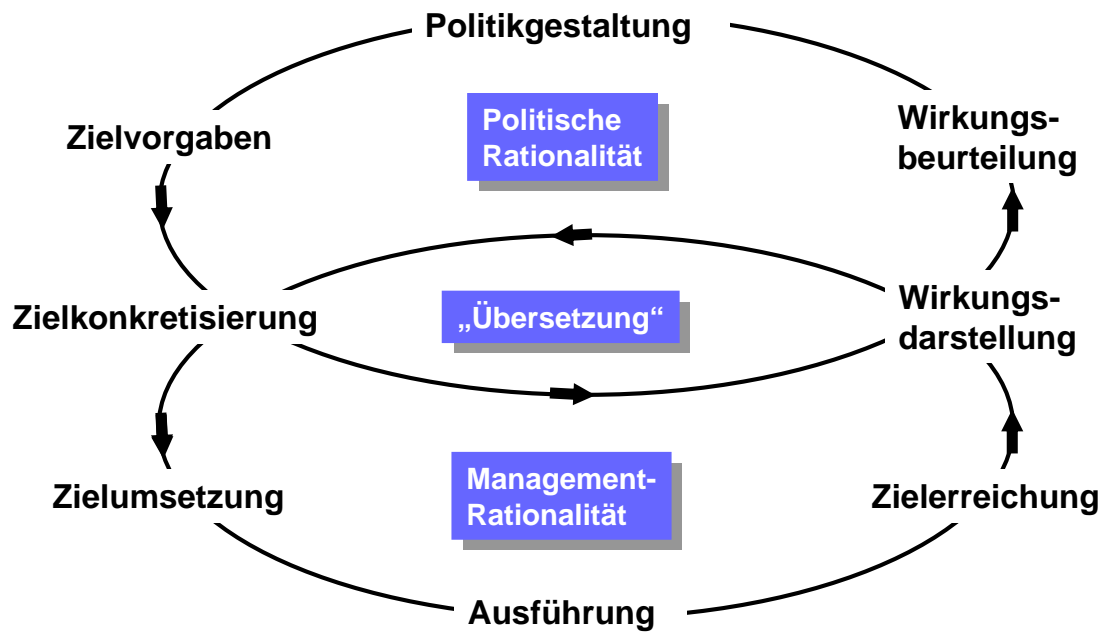
Zielsystem GVK-CH



5 Ebenen-Strukturmodell



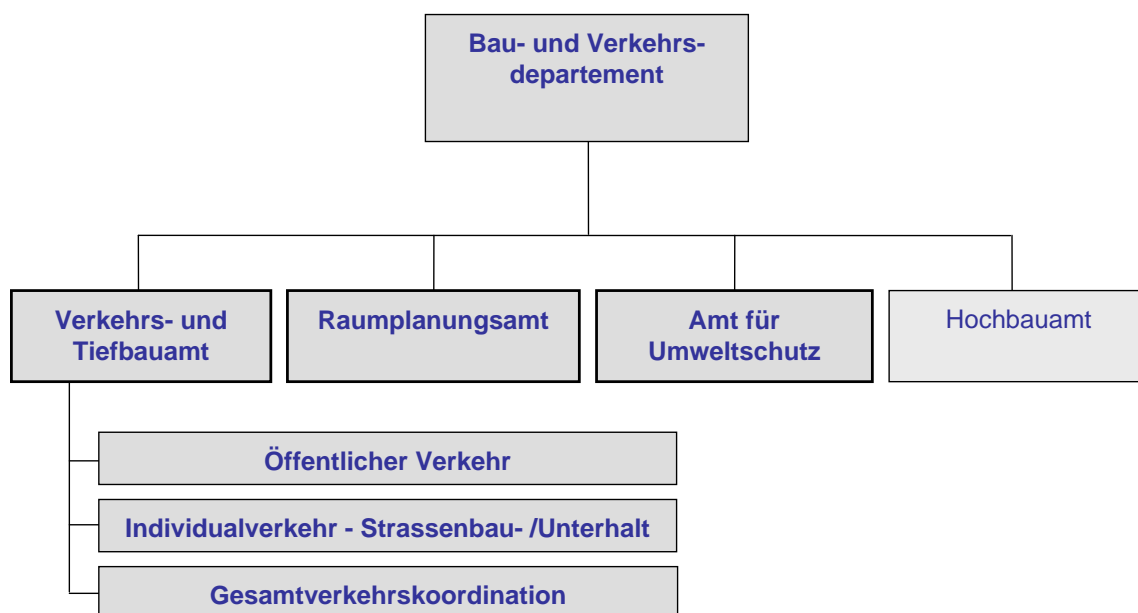
Politik und Controlling-Prozesse



Berner Verkehrstag 30. April 2002: Was tun die anderen Kantone Beispiel Luzern

- Organisation der Gesamtverkehrspolitik und -planung
- Aktueller Stand der Planung (Strasse, Schiene)
- Finanzierung Verkehr

Organisation Verkehr



Organisation öffentlicher Verkehr

Öffentlicher Agglomerationsverkehr



Der ÖVL plant, organisiert und finanziert den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Luzern

Öffentlicher Regionalverkehr



Der Kanton plant, organisiert und finanziert den öffentlichen Regionalverkehr auf dem Kantonsgebiet

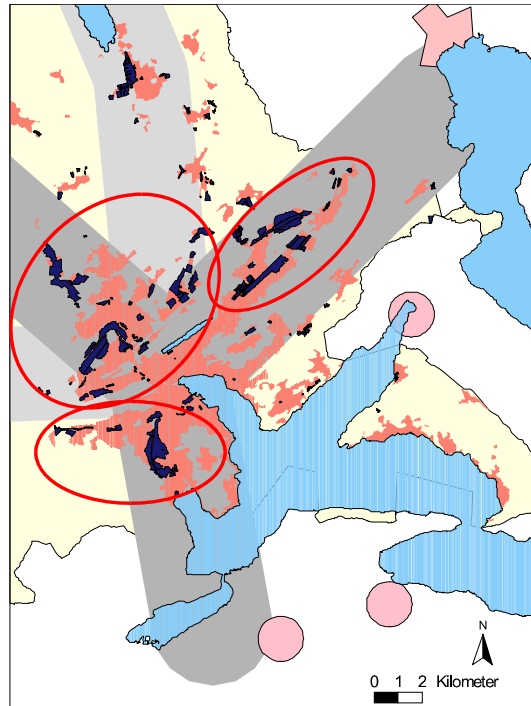
Ziele Nachfrageentwicklung öV

Ziel Bund: Steigerung ÖV plus 60%



S-Bahn Luzern: Steigerung Bahn plus 100%

Entwicklungspotential



Grundlagen und Planungen

- Grundzüge der Raumordnung
- Richtplan 98
- Entwicklungsschwerpunkte
- Planungsbericht öV
- Strassenrichtplan
- Letter of Understanding
- S-Bahn Zentralschweiz 1. Etappe
- Planungsbericht S-Bahn 2. + 3. Etappe
- Optimierte öV-System für die Agglomeration Luzern

Grundzüge aus der Raumordnung Kanton Luzern

1. In der Stadt und dem Agglomerationsgürtel:

- Förderung des öV zur Verbesserung der Gesamtverkehrskapazität und zur Entlastung der Umwelt
- Dem nicht motorisierten individuellen Verkehr (Fussgänger, Radfahrer) wird der notwendige Platz eingeräumt, um die Sicherheit und die Attraktivität zu erhöhen.
- Neben der Funktions- und Werterhaltung werden strassengebundene Mittel in erster Linie für eine Optimierung des Verkehrsflusses und betriebliche Verkehrsmaßnahmen wie Verkehrsleitsysteme eingesetzt.
- Die weitere Siedlungsentwicklung wird auf die Gesamtverkehrskapazität abgestimmt.

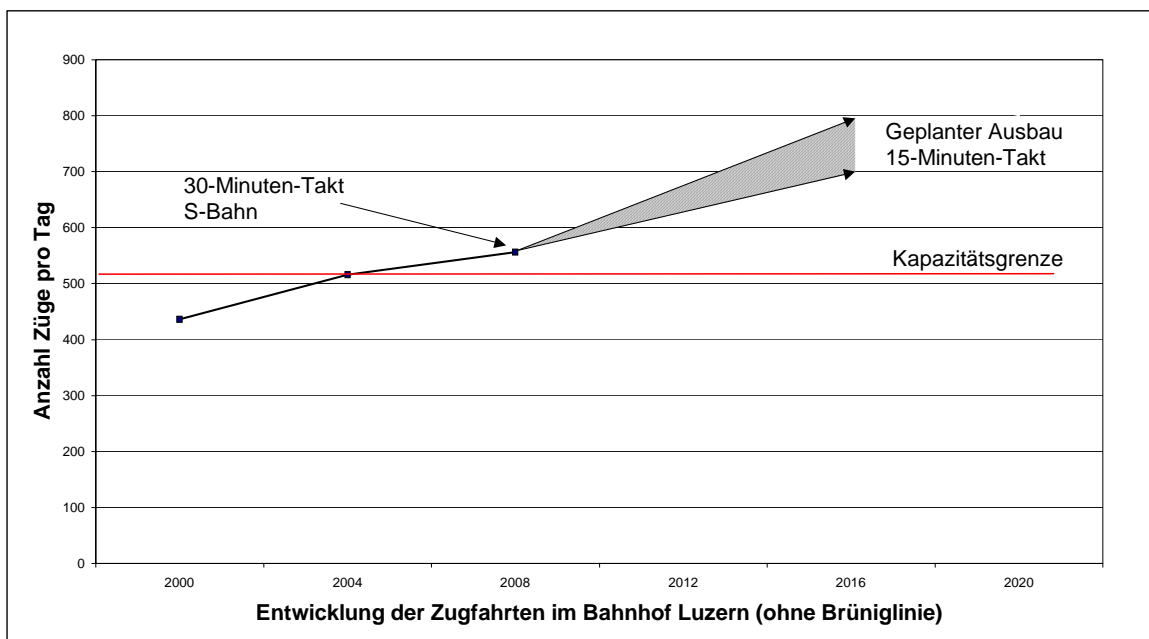
2. Auf den Hauptverkehrsachsen:

- Der öV wird nachfrageorientiert angeboten.
- Die gesetzlich verlangten minimalen Kostendeckungsgrade müssen eingehalten werden.
- Die strassengebundenen Mittel werden in erster Linie zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Gewährleistung einer funktionierenden Strasseninfrastruktur eingesetzt.

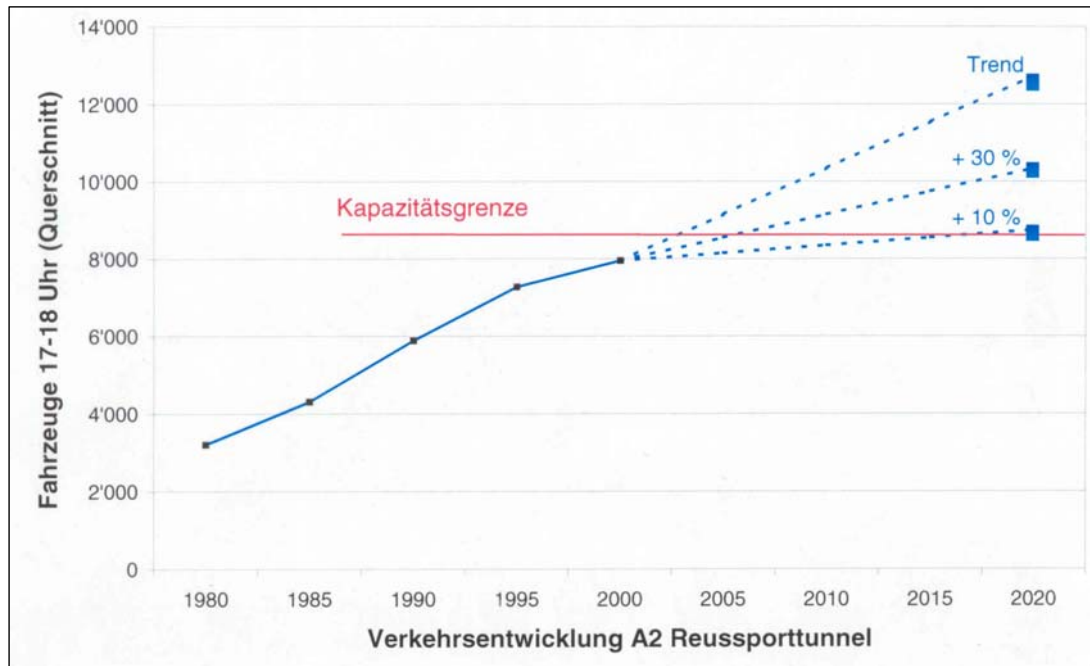
3. Für die ländlichen Räume:

- Mit dem öffentlichen Verkehr wird eine Grundversorgung angestrebt.
- Auf den Hauptverkehrsachsen sind attraktive Verknüpfungspunkte (Individualverkehr - ÖV und ÖV - ÖV) einzurichten.
- In erster Linie werden Strassenabschnitte mit Sicherheitsmängeln saniert.

Kapazitäten Zufahrt Bahnhof Luzern



Kapazitäten Strasse



Letter of Understanding

Strategiepapier für die zukünftige Gestaltung des Verkehrs auf den Hauptachsen im Raum Luzern

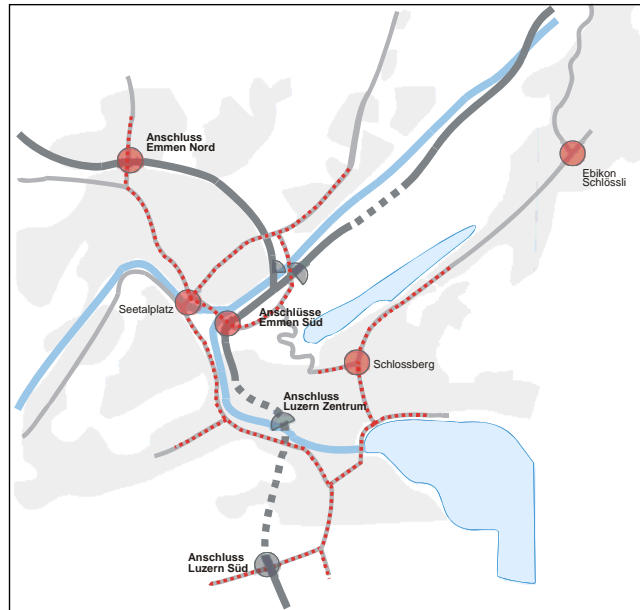
Unterzeichner des Letter of Understanding:

- Regierungsrat des Kantons Luzern
- Stadtrat der Stadt Luzern
- Verband der Luzerner Gemeinden
- Regionalplanungsverband Luzern
- SBB AG
- Zweckverband öffentlicher Agglomerationsverkehr Luzern
- Automobil-Club der Schweiz, Sektion Luzern, Ob- und Nidwalden
- Touring Club Schweiz, Sektion Waldstätte
- Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr Zentralschweiz
- Regionale Wirtschaftsförderung Luzern

Letter of Understanding: Element A

Kantonsstrassen und öffentliches Busnetz

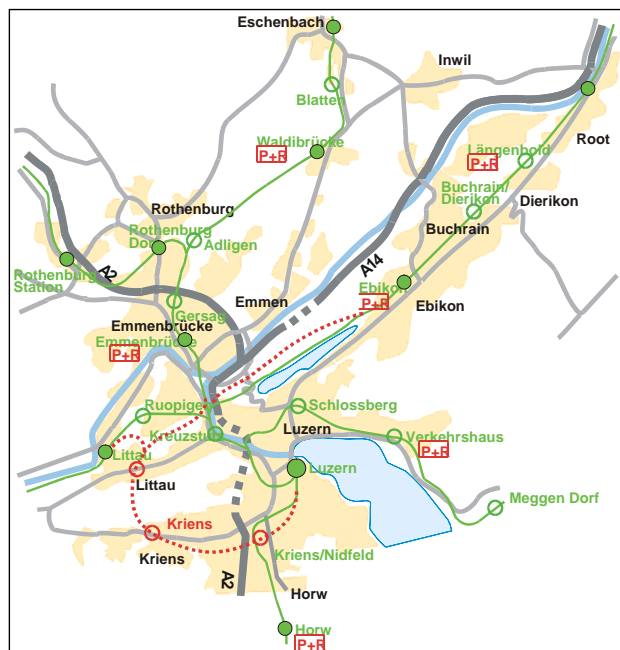
- Im Inneren der Agglomeration wird primär der öffentliche Verkehr gefördert
- Priorität erhält der Ausbau des Strassennetzes, resp. die Verkehrsregelung zugunsten des Bussystems



Letter of Understanding: Element B

S-Bahn Zentralschweiz

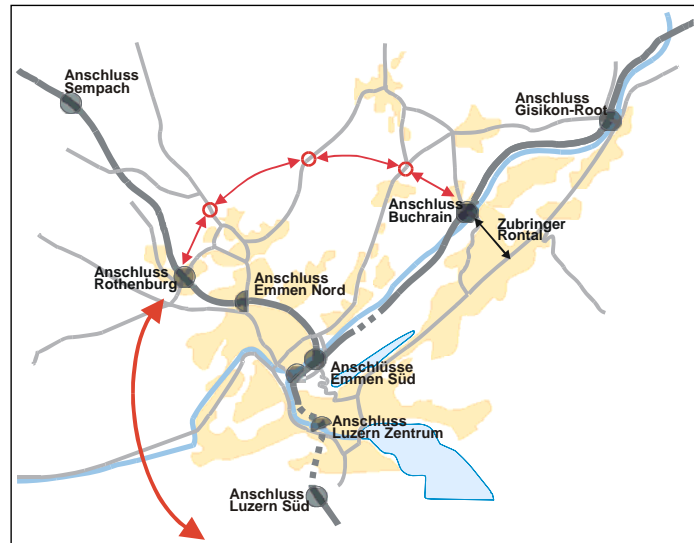
- Kapazitätssteigerungen im öffentlichen Regionalverkehr werden durch den schrittweisen Ausbau eines S-Bahnsystems geschaffen.
- Die S-Bahn verbindet die Siedlungsschwerpunkte im Raum Luzern miteinander sowie den Raum Luzern mit dem Einzugsgebiet Zentralschweiz.
- Das S-Bahnsystem wird durch ein geeignetes Bussystem ergänzt



Letter of Understanding: Element C

Übergeordnetes Strassennetz

- Der Transitverkehr und ein wesentlicher Teil des regionalen Individualverkehrs werden nach aussen auf ein übergeordnetes Strassennetz geführt.



S-Bahn Zentralschweiz, 1. Etappe 2004

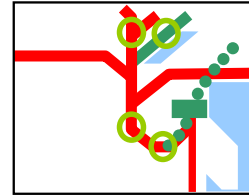
- 38% Mehrangebot
- 20 neue Haltestellen
- 3 - 4 Linien mit neuem Rollmaterial
- 1 Tarifverbund für die Zentralschweiz
- 170 Mio. Investitionen in die Bahn-Infrastruktur (inklusive Stadtbahn Zug)



Bahn 2000 2. Etappe und Regional- /Agglomerationsverkehr

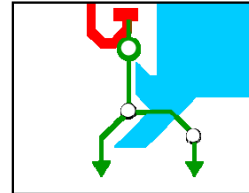
1. Normalspur

- Varianten Ausbau Zufahrt
- Varianten Tiefbahnhof
- Neue Haltestellen



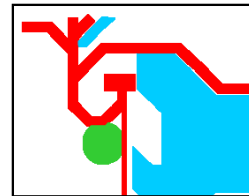
2. Brüniglinie

- Variante Doppelspurausbau an Ort
- Variante Tieflegung Brüniglinie auf Stadtgebiet mit Haltestelle Allmend
- Ausbau Schmal- auf Normalspur



3. Bahnanschluss Kriens

- Varianten Bahnerschliessung



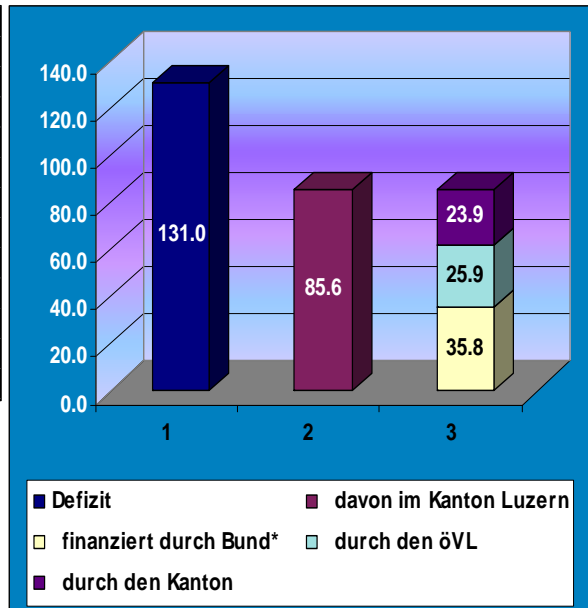
Finanzierung Verkehr

	Bund	SBB	Kanton	Gemeinden
Strassenfinanzierung (Sonderrechnung)				
Nationalstrassen	84%		16%	
Kantonsstrassen			100%	
Gemeindestrassen				100%
öV-Finanzierung				
Fernverkehr		100%		
Regionalverkehr (*)	64%		18%	18%
Agglomerationsverkehr (*)			20%	80%
Fonds zur Finanzierung von Grossprojekten			§ 20 öVG	

* Werte gültig ab 2003

Finanzierung Regional- und Agglomerationsverkehr

Gesamt (Regional- und Agglomerationsverkehr)		
Anzahl Linien	87	
	in Mio.	
Aufwand	226.2	
Ertrag	95.3	
Defizit	131.0	
Kostendeckungsgrad:		42.11%
davon im Kanton Luzern	85.6	100%
finanziert durch Bund*	35.8	41.78%
durch den öVL	25.9	30.28%
durch den Kanton	23.9	27.94%
Kurskilometer	21.7	
beförderte Personen	63.6	



Stand: Planzahlen 2002

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

“Und der Kanton Bern? - Überblick über Strategien und Konzepte”

Referat von Dr. Rudolf Dieterle
Kantonsoberingenieur



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern, Tiefbauamt

/

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

INHALT

- 1. Drückt der Schuh wirklich in den Agglomerationen?
- 2. Bernische Verkehrspolitik 2000 - Kantonaler Richtplan
- 3. Beeinflussbarkeit der Nachhaltigkeit
- 4. Gesamtverkehrskonzepte, Mobilitätsanalysen
- 5. Einige Gedanken/Anregungen



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern, Tiefbauamt

/

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

1. Drückt der Schuh wirklich in den Agglomerationen?
Verkehrsaufkommen anhand von ein paar ausgewählten
Beispielen (KS 1):

• Zufahrtsstrassen Stadt Bern:		DTV
– Bernstrasse	Zollikofen	20'000
– Seftigenstrasse	Köniz	21'000
– Thunstrasse	Muri	11'000
– Umfahrung Ostermündingen		16'000
– Schwarzenburgstrasse/Könizstrasse (KS)		
Langdorf/Sägestrasse (GS) zus.		35'000



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

1. Drückt der Schuh wirklich in den Agglomerationen?
Verkehrsaufkommen anhand von ein paar ausgewählten
Beispielen (KS 2):

• Zufahrtsstrassen Stadt Biel:		DTV
– Solothurnstrasse		16'000
– T6 zwischen Brügg und Nidau		24'000
– Neuenburgstrasse		15'000
– Hauptstrasse	Nidau	21'000



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

1. Drückt der Schuh wirklich in den Agglomerationen? Verkehrsaufkommen anhand von ein paar ausgewählten Beispielen (KS 3):

- Zufahrtsstrassen Stadt Thun: DTV
 - Bernstrasse 17'000
 - Frutigstrasse 14'000
- Zufahrts-/Durchgangsstrassen Stadt Burgdorf:
 - Kirchbergstrasse 15'000
 - Gotthelfstrasse (Kornhaus) 17'000
 - Oberburgstrasse 13'000
- Zufahrts-/Durchgangsstrassen Stadt Langenthal:
 - Aarwangenstrasse 13'000
 - Lotzwilstrasse 11'000



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern, Tiefbauamt

/

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

1. Drückt der Schuh wirklich in den Agglomerationen?
Verkehrsaufkommen anhand von ein paar ausgewählten
Beispielen (KS 4):

- öffentlicher Verkehr massgeblich auf Strasse
- zusätzlich Langsamverkehr
- zusätzlich weitere strassenabhängige Nutzungen

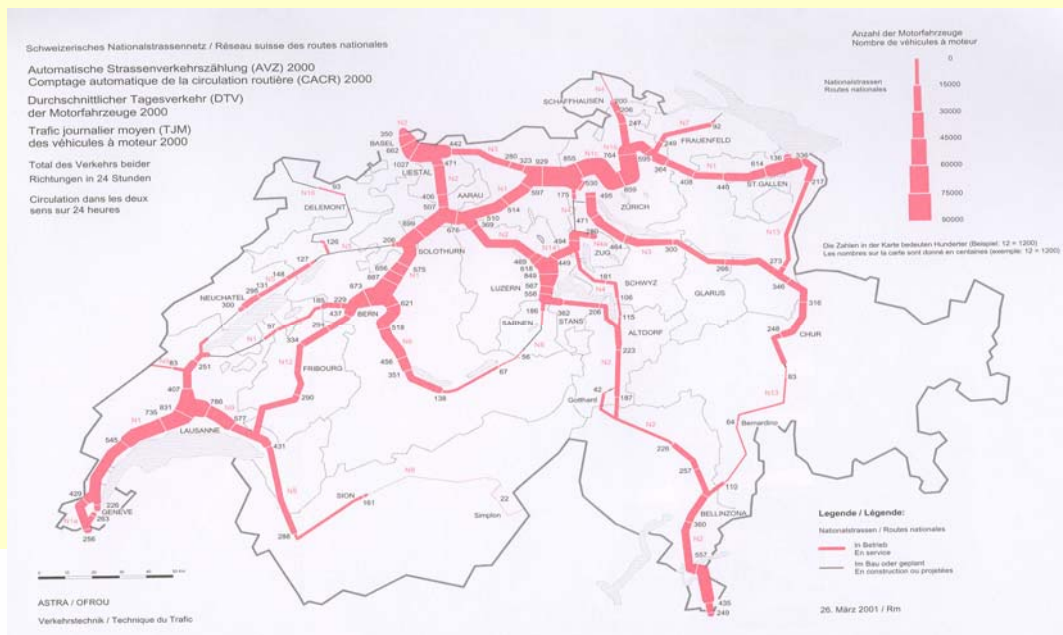


Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern, Tiefbauamt

/

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

1. Drückt der Schuh wirklich in den Agglomerationen? Verkehrsaufkommen anhand von ein paar ausgewählten Beispielen (NS 1):



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern, Tiefbauamt

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

1. Drückt der Schuh wirklich in den Agglomerationen? Verkehrsaufkommen anhand von ein paar ausgewählten Beispielen (NS 2):



Massgebender stündlicher Verkehr in der Morgenspitze



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

2.1 Bernische Verkehrspolitik 2000:

- Verfassungsrechtliche Grundlagen Art. 34 Kantonsverf.:
 - Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung
 - Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
 - Sie berücksichtigen beim Strassenbau die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs
 - Sie berücksichtigen bei der Erfüllung die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

Bernische Verkehrspolitik 2000:

- Oberziele:
 - Umwelt
 - Erschliessung
 - Finanzen

**BE Verkehrspolitik 2000
verpflichtet sich der Nachhaltigkeit!**



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

2.2 Kantonaler Richtplan: Sechs Hauptziele:

- 1. Den Boden haushälterisch nutzen
- **2. Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen**
- 3. Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen schaffen
- 4. Wohn- und Arbeitsstandorte differenziert aufwerten
- 5. Natur und Landschaft schonen und entwickeln
- 6. Regionale Stärken erkennen und fördern



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

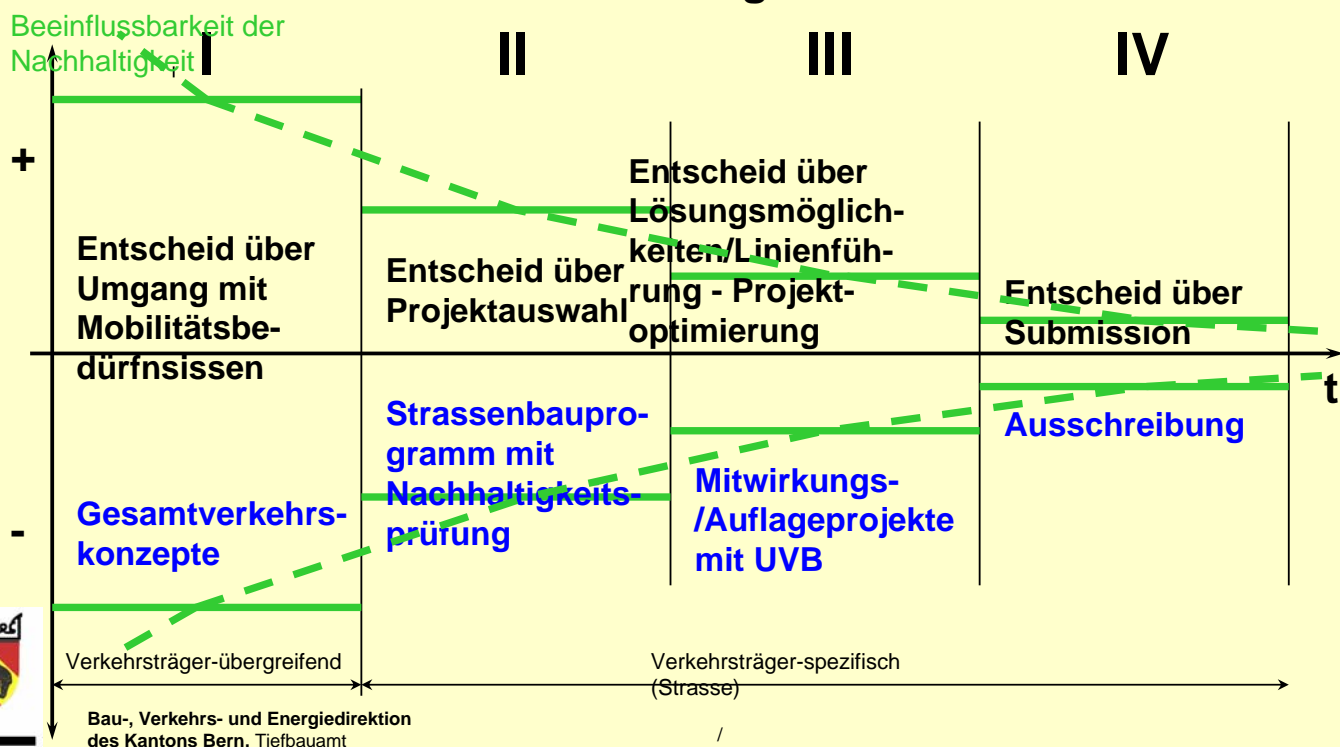
Kantonaler Richtplan: **Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen**

- Verkehr und Siedlung im Sinne der Nachhaltigkeit entwickeln
- Entwicklung in Zentren und entlang von Entwicklungsachsen
- Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort
- Die durch den Verkehr verursachten Kosten minimieren



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

3. Beeinflussbarkeit der Nachhaltigkeit im Verkehrswesen



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

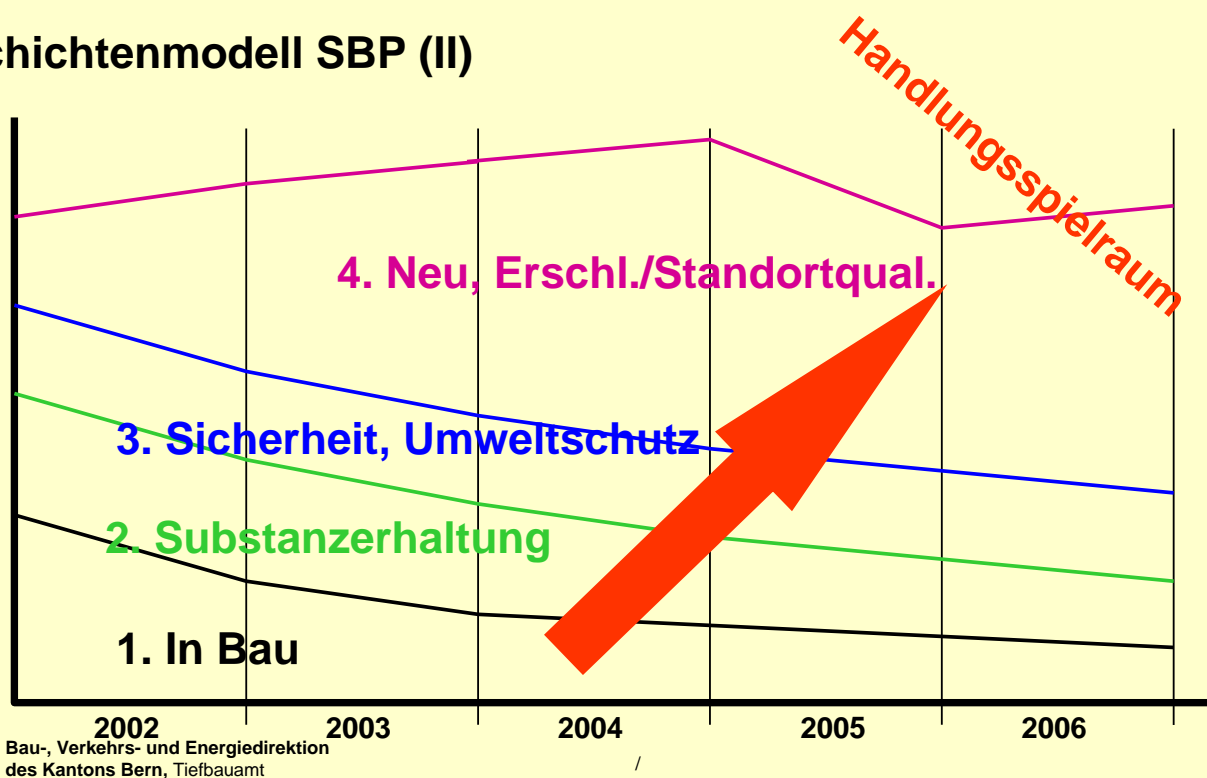
4. Gesamtverkehrskonzepte, Mobilitätsstrategien (I)

Ziele

- Mittel- bis langfristige Verkehrsnachfrage inkl. Ursachen aufzeigen
- Belastungsgrenzen aufzeigen
- Verkehrsüberlastungen (öV, MIV, Langsamverkehr) aufzeigen
- Massnahmen zur Verhinderung der Verkehrsüberlastungen aufzeigen
- Akzeptable und verträgliche Massnahmenkombinationen aufzeigen
- Aufzeigen der vorzunehmenden Weichenstellungen
- Regelung Umsetzung und Finanzierung

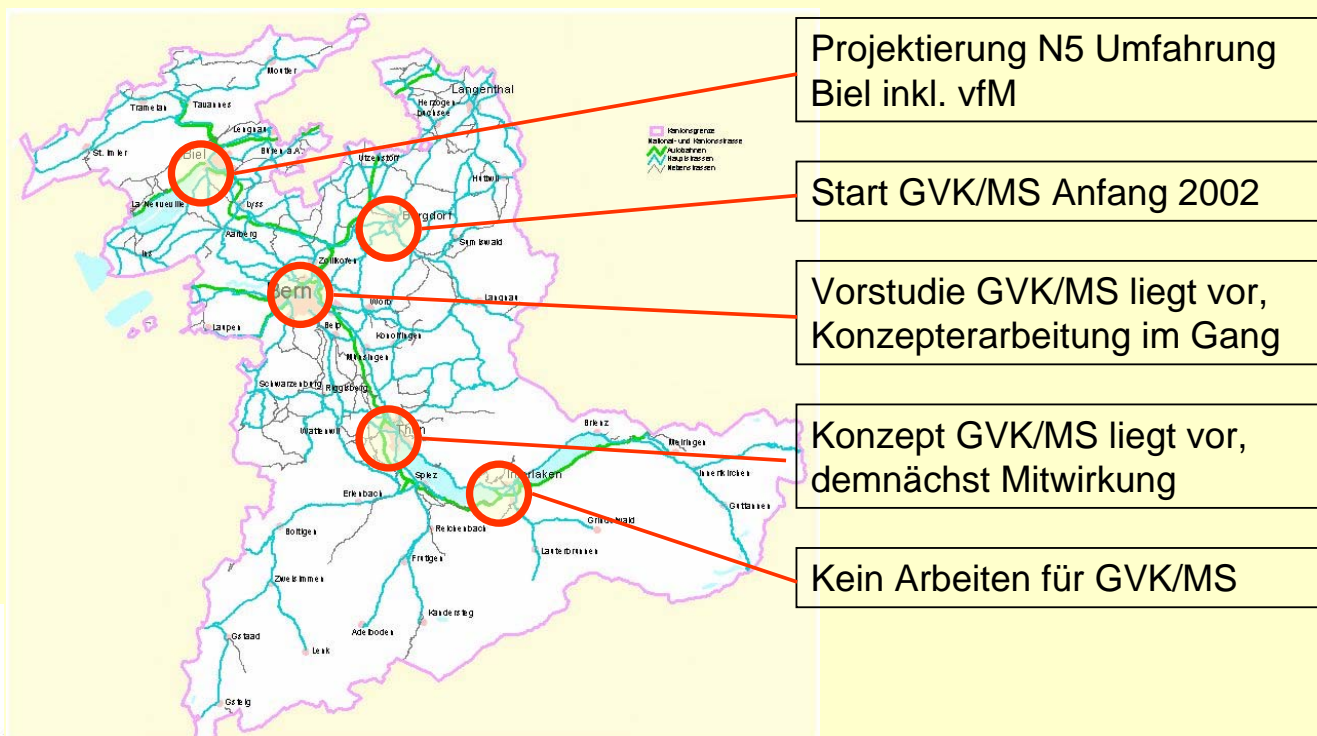
2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

Schichtenmodell SBP (II)



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

Agglomerationen BE, Gesamtverkehrskonzepte/Mobilitätsstrategien



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

5. Einige Gedanken/Anregungen (1)

AVANTI-Initiative:

Gefordert wird der Ausbau der Nationalstrassen zwischen

- Genf und Lausanne
- Bern und Zürich
- Erstfeld und Airolo

Initiative greift zu kurz und teils am falschen Ort! Ausbau der Nationalstrassen ohne Lösung für Agglo-Verkehrsprobleme ist für Agglomerationen katastrophal.

Gegenvorschlag des Bundesrates geht hier in eine bessere Richtung.



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern, Tiefbauamt

/

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

5. Einige Gedanken/Anregungen (2)

Strasse und Schiene sollten näher zusammenrücken!

- viele Gemeinsamkeiten und nur gemeinsam zu lösende Probleme
 - Strategische Ebene: Gesamtmobilitätskonzepte
 - Technische Ebene (Infrastruktur): Ähnliche Problemstellungen, oft miteinander verhängt
- Heute zu wenige Elemente, welche diese Gemeinsamkeit fördern:
 - Ungünstige organisatorische Voraussetzungen im Kanton BE
 - Unterschiedliche Finanzierung
 - Komplizierte Eigentumsverhältnisse bei Schiene



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern, Tiefbauamt

/

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

5. Einige Gedanken/Anregungen (3)

- In welcher Richtung könnten Lösungsansätze gefunden werden:
 - Aufgabenteilung Verkehrsinfrastruktur - Benützung Verkehrsinfrastruktur: Trennung von
 - Verkehrsinfrastruktur (Strasse, Schiene): Staatlich
 - Benützung: Privat, PPP
 - Organisation:
 - Planungs-/Verkehrsstrategieamt ("Besteller"-Amt)
 - Verkehrsinfrastrukturamt
 - Finanzierung: Gesamtverkehrsfinanzierungsmodell! Warum nicht *Fahrweg* - Pricing?



2. Berner Verkehrstag

Erreichbarkeit als Schlüsselgrösse in der Verkehrs- und Siedlungsplanung

Peter Keller
IVT ETHZ

Bern, 30.4.2002



Eidgenössische Technische Hochschule Zürich
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

2. Berner Verkehrstag

bisherige Erkenntnisse

Erkenntnisse aus den bisherigen Vorträgen:

Alle wollen:

- nachhaltige Entwicklung
- Koordination von Verkehr und Siedlung

2. Berner Verkehrstag

Schlüsselgrösse Erreichbarkeit



2. Berner Verkehrstag

Verkehrs-Angebot und Erreichbarkeit

Ausbau des Verkehrs-Angebots:

- Infrastruktur (Strasse, Schiene, Luft)
- öV-Angebote (Bus, Tram, Bahn)

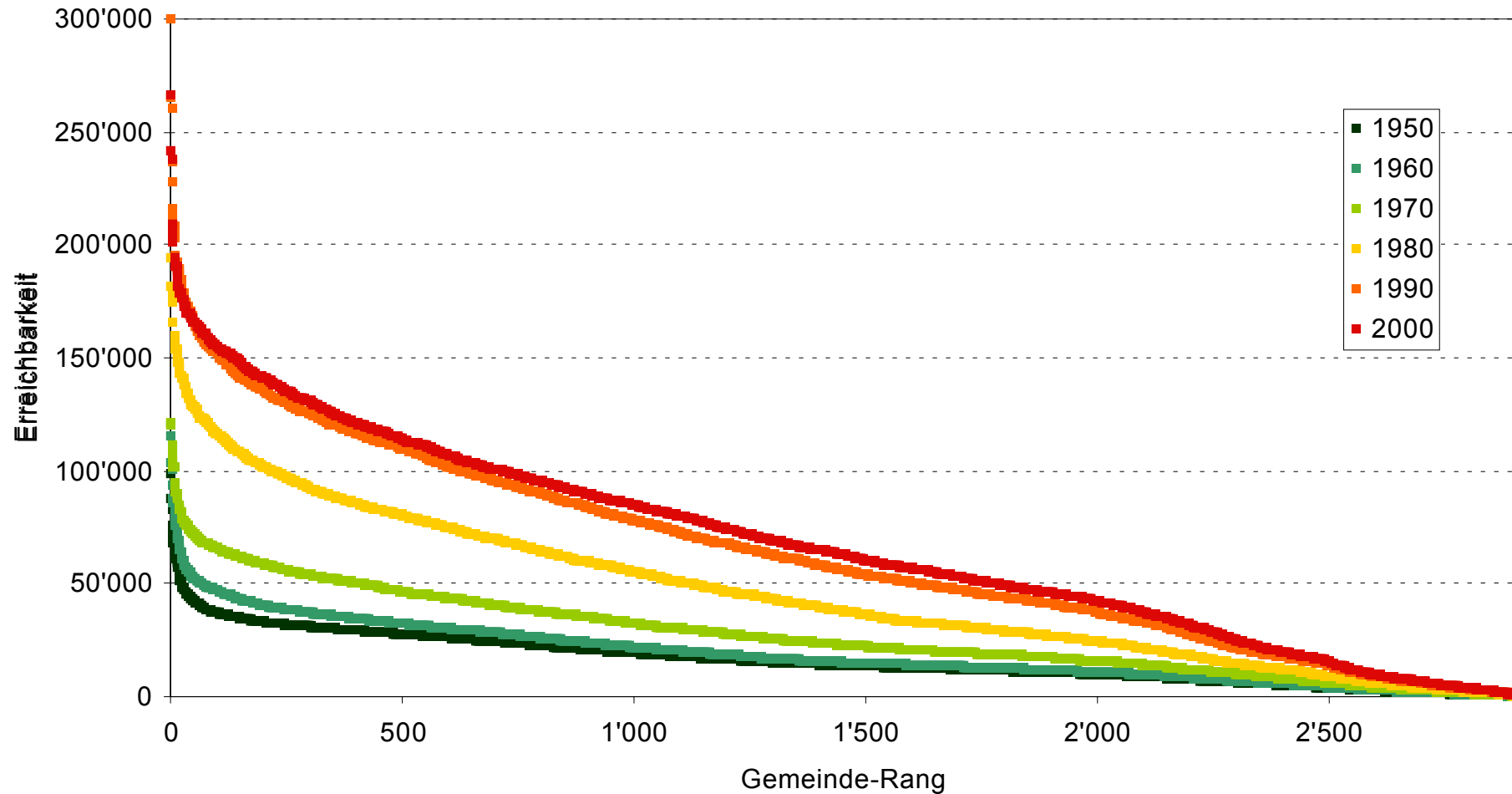


Verbesserung der Erreichbarkeits-Verhältnisse

- überall, aber ungleich
- multimodal, aber ungleich

2. Berner Verkehrstag

Auto-Erreichbarkeiten in der Schweiz 1950-2000



Quelle: Fröhlich Ph. & K.W. Axhausen (2002) Development of accessibility in private vehicle traffic in Switzerland from 1950 through 2000, 2.STRC, Ascona

2. Berner Verkehrstag

Erreichbarkeit und Siedlung & Verkehr

erhöhte Erreichbarkeit heisst:

→ alles - überall - jederzeit

d.h.

- geringere Ortsgebundenheit von Aktivitäten
- mehr Freiheit der Standort-Wahl für Aktivitäten
- Ausweitung der Besiedlung
- mehr räumliche Mobilität

2. Berner Verkehrstag

Erreichbarkeit und Nachhaltigkeit

Ist eine verbesserte Erreichbarkeit nachhaltig ?

- ökologisch verträglich ?
- ökonomisch verkraftbar ?
- sozial vertretbar ?

Massnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit:

- undifferenziert, flächendeckend und nur nachfrageorientiert
→ Trend-Verstärkung, wobei Trend \neq nachhaltig
- bewusst gelenkt:
→ Trend-Korrektur möglich

Handlungsbedarf und Lösungsansatz

(1/2)

- Ziel:
 - selektive Verbesserung der Erreichbarkeits-Verhältnisse
 - räumlich differenziert
 - modal differenziert

Handlungsbedarf und Lösungsansatz

(2/2)

- Voraussetzungen:
 - politischer Konsens
über erwünschte Erreichbarkeits-Verhältnisse
 - politischer Wille
zu deren Realisierung
 - *Lenkungs-Planung*
- und nicht nur:
 - Forderungen nach Beseitigung
von unerwünschten Angebots-Engpässen
 - *Anpassungs-Planung*

2. Berner Verkehrstag

Erreichbarkeits-Konzept als Lösungsansatz

- erwünschte Erreichbarkeits-Verhältnisse
wieviel? für wen? wo? wann?
- Ausbau-Strategien des Verkehrs-Angebots
Verkehrs-Anlagen, -Mittel, -Angebote
- Entwicklungs-Strategien der Siedlung
Nutzungs-Art, -Mass, Standort-Politik
- konsequente und lang andauernde Umsetzung
zielorientierte Ausrichtung aller Massnahmen
- laufende Wirkungs-Kontrolle und Strategie-Evaluation
Monitoring

**Berner Verkehrstag 2002 Kurzkomentar aus Sicht der Wirtschaft von Dr. Rolf Portmann,
Direktor HIV des Kantons Bern; Grossrat FDP**

Fünf Thesen

These 1: Primat der Wirtschaftspolitik

Der Kanton Bern verliert seit 40 Jahren kontinuierlich an wirtschaftlichem Gewicht innerhalb der Schweiz. Eine rasche Steigerung des Volkseinkommens ist deshalb unabdingbar. Auch die Verkehrspolitik hat sich diesem Ziel unterzuordnen.

These 2: "Staufrei" als Markenzeichen für die Region Bern

Stetige Erreichbarkeit einer Unternehmung gehört zu den zentralen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Wer eine staufreie Verkehrserschließung zu allen Tageszeiten anbieten kann, hat heute in Mitteleuropa als Wirtschaftsstandort einen Vorteil. Bern kann mit seinem "problemlosen" Agglomerationsverkehr heute noch Staat machen. Wären die Staus gleich wie in Zürich, so dürfte das Wort eines des wichtigsten Berner Manager in Erfüllung gehen, wonach er bei gleicher Stausituation den Wirtschaftsstandort Zürich für seine Unternehmung vorzöge.

Fazit: Staugefährdete Strassenstücke müssen ausgebaut werden.

These 3: Dem öffentlichen Verkehr gratulieren und ihn gleichzeitig plafonieren

Die Passagierverteilung zwischen öffentlichem Verkehr und privatem ist kaum irgendwo so hoch zu Gunsten des öV wie in Bern. Dies spricht für das gute Angebot. Gerade deswegen ist aber damit zu rechnen, dass zusätzliche Angebote den Modalsplit nur noch unwesentlich beeinflussen können, die Kosten hingegen rasant ansteigen lassen. Der öV ist deshalb höchstens noch punktuell auszubauen und im Übrigen auf seinem heutigen Niveau zu belassen.

These 4: Mehr Parkplätze in der Berner Innenstadt

Die Privatwirtschaft in der Berner Innenstadt, insbesondere der Detailhandel kämpfen mit empfindlichen Umsatzrückgängen. Diese haben eine wesentliche Ursache in der aussergewöhnlichen Knappheit von Parkplätzen in Perimeter der Aarehalbinsel. Keine vergleichbare europäische Stadt hat derart wenige Parkplätze anzubieten. Dieses Manko muss rasch behoben werden, jedenfalls in den Haupteinkaufszeiten, sei es durch Mehrfachnutzung von Parkplätzen (Vorschlag HIV) oder durch die Erstellung eines weiteren Parkhauses.

These 5: Arbeitgeber verursachen den Pendlerstau

Tägliche Staus auf Arbeitswegen entstehen in erster Linie durch den konzentrierten Arbeitsbeginn und Arbeitsschluss von Zehntausenden von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie Schülern und Auszubildenden. Mit einer besseren zeitlichen Staffelung der frequenzstarken Zeiten liessen sich Staus praktisch kostenlos "wegzaubern". Die öffentliche Hand (Bund, Kanton, Gemeinden) hat in der Agglomeration Bern einen hohen Anteil an Arbeitsplätzen. Sie ist aufgerufen, in Sachen Stauvermeidung eine Vorbildfunktion in den Agglomerationsverkehr einzubringen. Beispielsweise könnten Bund und Kanton vorweggehen und Prämien für jene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auszahlen, die vor 6 Uhr mit der Arbeit beginnen und um 15 Uhr aufhören, bzw. erst um 10 Uhr beginnen und nach 19 Uhr aufhören. Die Signalwirkung auch auf die Privatwirtschaft würde nicht ausbleiben, und der Bürger hätte erst noch den Vorteil einer längeren zeitlichen Erreichbarkeit der Verwaltung.

28.04.02
R. Portmann

2. Berner Verkehrstag

Agglomerationsverkehr 2020 – Mobilitätskonzepte gegen den Herzinfarkt

Dienstag, 30. April 2002, Rathaus Bern

Kurzkommentar

Rudolf Käser, dipl. Ing. ETH/SIA, Raumplaner, Grossrat SP

Aus den fünf vorgetragenen Referaten ziehe ich die folgenden drei Schlüsse:

1. Die Erkenntnis, dass die Verkehrsplanung nicht allein dem Auto, der Bahn oder dem Velo genügen muss, sondern dass sie Lösungen für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger aufzeigen muss, hat sich durchgesetzt.
2. In Zürich plant man, in Luzern visioniert man und in Bern träumt man. Wenn Regierungsrätin Dori Schaer von einem Berner S-Bahn-Bahnhof auf einer zweiten Ebene träumt, muss ich sagen, hat der Kanton Bern dies bereits verschlafen.
3. Die Referate haben klar aufgezeigt, dass in den kommenden Jahren die grosse Mobilitätsnachfrage und damit die Kapazitätsengpässe in den Agglomerationen entstehen werden, uns fehlen dort aber die Strukturen mit den nötigen Kompetenzen zur Bewältigung dieser Probleme.

Zu Punkt 1

Strassenverkehr und öffentlicher Verkehr stehen sowohl beim Transport von Gütern wie beim Personentransport im Wettbewerb zueinander. Angesichts der sehr teuren Infrastrukturen und dem kostspieligen Betrieb von Strassen, Geleiseanlagen und Fahrzeugen ist deshalb die Frage berechtigt, ob wir uns zwei flächendeckende, sich konkurrierende Verkehrssysteme in Zukunft überhaupt noch leisten können.

Zumindest im Agglomerationsverkehr, das haben die Referate klar aufgezeigt, hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass ein solches duales Verkehrsangebot nicht mehr nachfrageorientiert ausgebaut werden kann. Die in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zu erwartenden Mobilitätsbedürfnisse in den Agglomerationen können nur effizient, sozial- und umweltverträglich sowie mit der nötigen Sicherheit befriedigt werden, wenn mit Gesamtmobilitätskonzepten die verschiedenen Verkehrssysteme angebotsorientiert geplant, sowie fristgerecht und aufeinander abgestimmt realisiert werden können.

Wir haben drei Beispiele von Gesamtverkehrskonzepten aus Zürich, Luzern und Bern vorgestellt erhalten. Das sieht alles sehr schön und vernünftig aus. Die Probleme erwachsen in der Regel aber auch nicht auf dieser konzeptionellen Ebene, sondern auf der Ebene der Umsetzung. Zu viele unterschiedliche Entscheidungsträger, zu viele unterschiedliche Planungsabläufe, zu viele unterschiedliche Finanzierungsquellen sind der Umsetzung Tod. Es braucht dringend neue Verfahrenswege und Kompetenzen und vor allem einfachere Finanzierungsinstrumente. Gerade beim öffentlichen Verkehr, wo zusätzlich noch unterschiedliche Finanzierungsformen für Infrastruktur und Rollmaterial bestehen und wo neben den drei institutionellen Ebenen Bund, Kanton und Gemeinden auch noch private Unternehmungen in die Entscheidung eingebunden werden müssen, sind die Mechanismen viel zu kompliziert. Neben der Vernetzung auf der fachlichen Ebene müssen wir auch den Mut haben, Strukturen und Ver-

fahren in Frage zu stellen und neue Planungs- und Umsetzungsinstrumente, die auf die Bedürfnisse der heutigen Zeit zugeschnitten sind, zu entwickeln.

Zu Punkt 2

Ich habe den Eindruck gewonnen, dass der Kanton Bern in der Frage der Mobilitätsplanungen in den Agglomerationen gegenüber anderen Kantonen entscheidend in Rückstand geraten ist. Der Bahnhof Bern wird mit der Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000 im Dezember 2004 die Kapazitätsgrenze erreichen. Die Fahrplanfenster, wo sich der S-Bahn-Betrieb abspielen kann, werden kleiner und kleiner. Der Bahnhof Bern und seine Zufahrtsstrecken werden in absehbarer Zeit zum Nadelöhr im Ost-West-Schienenverkehr.

SBB-Generaldirektor Weibel hat anlässlich der Jubiläumsfeier gesagt, dass er damit rechne, dass in 20 Jahren auf den Hauptstrecken der SBB der Viertelstundentakt die Norm sein werde. Einen solchen Angebotsausbau wird der Bahnhof Bern im heutigen Zustand schlicht nicht verkraften können. Wenn die Kapazitäten im Bahnhof Bern und auf seinen Zufahrtsstrecken nicht fristgerecht ausgebaut sind, wird dies fatale Folgen für den Wirtschaftsstandort Bern haben. Die Agglomeration Bern kann sich schlicht nicht leisten, auf dem Stand Bahn 2000 1. Etappe sitzen zu bleiben.

Ich bin mir wohl bewusst, dass auch in Bern daran gearbeitet wird. Aber wenn ich sehe, wie in Luzern und Zürich solche Ausbaukonzepte auch politisch bereits breit konsolidiert sind und ich mich andererseits an die Diskussionen über die Verwendung der LSVA-Gelder im bernischen Grossen Rat erinnere, da graut mir. Da hinkt die bernische Politik dem heutigen Stand in der Verkehrspolitik noch 20 Jahre hinten nach und dieses Manko gilt es aufzuholen. Es ist dringend, dass die Diskussion, was in diesem Kanton verkehrspolitische Sache ist, geführt und entsprechend lobbiiert wird. Ich hoffe deshalb, dass der oder die Nachfolgerin von Frau Regierungsrätin Schær in Analogie zur Lötschberg-Schutzheiligen zur oder zum Schutzheiligen der Lorraine oder der grossen Schanze wird.

Zu Punkt 3

Die Konzepte haben in aller Deutlichkeit aufgezeigt, dass die Bewältigung der Mobilitätsprobleme in den Agglomerationen unterschiedlichste Gebietskörperschaften betrifft. Es wird zwar versucht, mit komplizierten Projektorganisationen und mit verschiedensten Begleitkommissionen möglichst alle Entscheidungsträger in den Planungsprozess einzubinden. Die Erfahrung zeigt aber, dass man damit vor Überraschungen nicht gefeit ist. Uns fehlen heute in den Agglomerationen überkommunale Strukturen, die über die nötigen Entscheidungsbefugnisse und gleichzeitig über die nötige demokratische Legitimation verfügen.

Leider ist in der Schweiz der Prozess der Eingemeindungen von Vorortsgemeinden bereits vor dem Nachkriegsboom eingeschlafen. Dieser Prozess wird kaum mehr ohne massiven hoheitlichen Kraftakt wieder in Gang gesetzt werden können, schon gar nicht in den Agglomerationen. Wir müssen aber als Ersatz dafür neue, demokratisch abgestützte, überkommunale Entscheidungsstrukturen einführen. Nur so wird es möglich sein, Verkehrskonzepte, wie die uns vorgestellten, innert nützlicher Frist und in einem demokratischen Prozess umsetzen zu können. In der vergangenen Märzsession hat der Grosse Rat eine Motion von Grossrat Bernasconi als Postulat überwiesen, in der die Regierung beauftragt wird, die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit im Kanton Bern Agglomerationsstrukturen gebildet werden können. Ich hoffe, dass der Regierungsrat diesen Vorstoss zum Anlass nimmt, nun endlich die nötigen Schritte dafür zu unternehmen.

**Kurzkommentar:
Handlungsbedarf und Lösungsansätze für den Kanton
Bern**

5 Minuten - 5 Thesen

**Peter Scheidegger,
Direktor Regionalverkehr Bern - Solothurn,
Vorsitzender Direktorenkonferenz der
Transportunternehmungen der Region Bern**

Berner Verkehrstag 30.4.2002



These 1: Verkehrstage sind nützlich !

Aufgrund der Diskussion am Verkehrstag 2001:

- **Treffen Kantonsingenieur - Vorsitzender öV-Direktoren-Konferenz**
- **Überzeugung:
Langfristige Gesamtverkehrs - Planung
nötig**
- **Heute starten wir Mobilitäts- Strategie Bern !**

Berner Verkehrstag 30.4.2002



These 2: **Bahn + Bus könnten Strassen entlasten !**



< 60 >
Personen

Bilder:
STI Thun



Grund: öV-Kunden benötigen 10-20 mal weniger Raum!

Berner Verkehrstag 30.4.2002



These 3:

Kurzfristiges Problem:

Sparen gefährdet Qualität + Attraktivität des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs

- ÖV erhielt in den letzten Jahren jährlich 2% weniger Abgeltung, trotz Teuerung
- Rationalisierungsreserven bald ausgeschöpft
- Neue Bundes- und Kantons-Sparübungen angekündigt!

Frage:

Hat es einen Sinn über Ausbau zu sprechen, wenn heutiges Qualitätsangebot in Frage steht?

Berner Verkehrstag 30.4.2002



These 4:

Mittelfristiges / Langfristiges Problem:

Kapazitätsgrenzen im Agglo - Verkehr bald erreicht!

Bahn:

Kritisch ist die Fahrplandichte

Für dichteren Fahrplan ☒ Gleiskapazität ungenügend

Bus:

Kritisch ist die Beförderungsqualität (u.a. Gefässkapazität)

☒ Gefässgrösse bereits maximal (Gelenkbus, 15m-Bus)

☒ Bleibt immer mehr im Stau stecken (☒ höhere Kosten)

☒ Kunden lassen sich nicht mehr in Sardinienbüchsen transportieren!

Fazit: Tram-Umstellung auch aus Qualitätsgründen nötig!

Berner Verkehrstag 30.4.2002



These 5:

Kurzfristiges Sparen und langfristiges Planen darf kein Widerspruch sein!

Kritische Frage:

Hat es einen Sinn, Ausbauten zu planen, wenn heutiges Qualitätsangebot gefährdet ist?

Antwort:

Ja, weil Planen und Ausbauen sowieso Jahrzehnte dauert!
(Allerdings muss auf Folgekosten der Investitionen geachtet werden)

Bern hatte bisher wenig Stau!

Lassen wir uns diesen Standortvorteil nicht auch noch nehmen!

Berner Verkehrstag 30.4.2002



Eine vorausschauende Verkehrsplanung für die Agglomeration Bern

Referat von Peter Rytz, Kantonsplaner und Projektleiter Mobilitätsstrategie Region Bern.

Eine vorausschauende Verkehrsplanung für den Lebens- und Wirtschaftsraum Bern, das hat sich der Regierungsrat zum Ziel gesetzt. Am 10. April 2002 hat er die Kantonale Verwaltung beauftragt, für die Agglomeration Bern eine Mobilitätsstrategie zu entwickeln und hierfür einen Kredit von Fr. 800'000.– freigegeben. Er hat damit die Umsetzung einer wichtigen Zielsetzung des neuen kantonalen Richtplanes eingeleitet, die wirtschaftliche Entwicklung in den Agglomerationen und kantonalen Entwicklungsschwerpunkten zu fördern, und für ein starkes, wettbewerbsfähiges Kantonszentrum einzustehen.

Ausgangslage

Die Region Bern steht in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren vor grossen Verkehrsproblemen. Der Verkehr hat in den letzten Jahren stark zugenommen und wird voraussichtlich auch in Zukunft weiter zunehmen. Die Verkehrsinfrastruktur in der Region – Schiene wie Strasse – stösst zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Eine bedürfnisgerechte und zuverlässige Erschliessung der Region und so letztlich die Attraktivität der Wohn- und Arbeitsstandorte in der Region Bern sind damit gefährdet. Verschiedene aktuelle Studien belegen diese Szenarien, insbesondere eine Studie "Autobahnknoten Bern" des Tiefbauamtes sowie Vorschläge für eine ÖV-Strategie Agglomeration Bern der regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland und des Vereins Region Bern. Beide Studien kommen zum Schluss, dass weitere Abklärungen im Sinne einer Gesamtverkehrsbetrachtung dringend nötig sind.

Es fehlt in der Region Bern eine gesamtverkehrliche Strategie...

- die zeigt wie die absehbare Verkehrsüberlastung im Sinne der Nachhaltigkeit angegangen werden könnte
- die die Schlüsselprojekte für eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur identifiziert
- und die insbesondere den Anforderungen für eine zukünftige Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund entspricht und damit die Region Bern im nationalen Wettbewerb um die Bundesgelder optimal und zeitgerecht positioniert.

Angesichts der langen Planungs- und Realisierungszeiträume und der knappen finanziellen Mittel ist der Handlungsbedarf für die Mobilitätsstrategie gross und dringlich.

Der Regierungsrat hat die Dringlichkeit für die Erarbeitung von verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstrategien für die Agglomeration erkannt und dem Thema auch im kantonalen Richtplan das entsprechende Gewicht gegeben (Zielsetzungen B 13, B14; Massnahmenblatt B 02).

Seine Entscheidung die Mobilitätsstrategie Region Bern zu erarbeiten stützt sich auf eine Vorstudie die wir letztes Jahr in Zusammenarbeit mit allen wesentlichen Betroffenen in- und ausserhalb der Kantonsverwaltung erarbeitet haben. Diese Vorstudie enthält eine Auslegeordnung der Probleme, Ziele und Absichten der einzelnen Akteure, gibt eine Übersicht über bestehende und laufende Planungen und Projekte und zeigt auf wie die Mobilitätsstrategie angegangen werden soll. Die Bestandesaufnahme zeigt, dass schon sehr viele Grundlagen vorhanden sind, insbesondere recht konkrete Ideen für künftige Ausbauten auf Strasse und Schiene. Ebenso reichen die eher pragmatischen Analysen aus um die Schwachstellen im Verkehrsnetz zu identifizieren:

Es sind dies insbesondere Teile der Autobahnen rund um Bern (z.B A1-Abschnitte Wankdorf – Rubigen, Grauholz und Felsenauviadukt) wichtige Schlüsselstellen im Hauptstrassennetz (z.B. Knoten Wankdorf, Ostring und Neufeld, der Bahnhof Bern sowie dessen Zufahrten), die Überlastung von wichtigen Buslinien (z.B. Linie 13 und 14 Richtung Bümpliz – Bethlehem) und andere mehr.

Zielsetzungen

Die Grundfrage der „Mobilitätsstrategie Region Bern,, lautet: Wie können die Mobilitätsbedürfnisse in der Region Bern langfristig und nachhaltig zufrieden gestellt werden?

Aus dieser Grundfrage lassen sich folgende Teilfragen herleiten:

- Wie wird sich die Verkehrsnachfrage in der Region Bern mittel- bis langfristig entwickeln und was sind die Ursachen hierfür (Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen in Stadt und Regionsgemeinden, Entwicklung des Verkehrsinfrastrukturangebots im Referenzfall, etc.)?
- Welche Grenzen der Belastbarkeit sind als Rahmenbedingungen vorgegeben und einzuhalten?
- Wo in der Region Bern ist auf Grund wachsenden Verkehrsaufkommens mit vermehrten Verkehrsüberlastungen zu rechnen?
- Mit welchen Massnahmen in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Verkehrspreise, Verkehrsregelungen und Raumplanung lassen sich diese Verkehrsüberlastungen verhindern?
- Welche Kombination(en) solcher Massnahmen sind sowohl aus Sicht der Wirtschaft, der Gesellschaft und der Umwelt akzeptabel und ergeben eine optimale Abstimmung mit der Raumplanung, insbesondere der gemäss kantonaler und regionaler Richtplanung postulierten Siedlungsentwicklung?
- Welche grundlegenden Weichenstellungen sind in welcher Reihenfolge durch die politischen Entscheidungsträger vorzunehmen?
- Wer ist für die Umsetzung und die Finanzierung der möglichen Massnahmen verantwortlich? Wie lässt sich organisatorisch eine verkehrsträgerübergreifende und die verschiedenen institutionellen Ebenen integrierende Verkehrspolitik umsetzen?

Die „Mobilitätsstrategie Region Bern,, soll auf diese Fragen auf strategischer Ebene Antworten geben. Als Zielsetzung kann somit formuliert werden:

Die „Mobilitätsstrategie Region Bern“ soll dem Kanton Bern und den Gemeinden der Region Bern konkrete Entscheidungsgrundlagen für eine aus Sicht von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt verträgliche und koordinierte Verkehrspolitik in der Region Bern zu Verfügung stellen. Sie soll eine verkehrsträgerübergreifende Sicht einnehmen. Die zahlreichen bestehenden Grundlagen und alle relevanten Akteure sind einzubeziehen, so dass eine koordinierte, von allen Seiten akzeptierte Entscheidungsgrundlage entsteht.

Im Rahmen der „Mobilitätsstrategie Region Bern“ geht es noch nicht um detaillierte Zweckmässigkeitsbeurteilungen einzelner Projekte, wie sie momentan beispielsweise der Kanton Zürich im Rahmen der Erarbeitung einer eigenen Gesamtverkehrskonzeption für seine HLS-Strategie durch-

führt. Vielmehr soll die „Mobilitätsstrategie Region Bern“ strategische Entscheidungsgrundlagen liefern, welche es ermöglichen, unter Berücksichtigung der knappen Finanzen grundsätzliche Weichenstellungen für die Weiterentwicklung von Strassen- und Schienenverkehr mit optimalem Kosten-Nutzen-Verhältnis vorzunehmen. Erst nach diesen strategischen Entscheidungen wären anschliessend einzelne (Infrastruktur-) Projekte vertieft auf Machbarkeit und Zweckmässigkeit zu untersuchen. Andererseits sollen die Ergebnisse laufender Abklärungen zu Grossprojekten (Kosten, Machbarkeit, usw.) weitgehend in die Hauptstudie einfliessen. Nach Bedarf sollen zusätzliche Vertiefungen vorgenommen werden, damit die zur Diskussion stehenden Massnahmen grob beurteilt werden können und eine Priorisierung vorgenommen werden kann.

Die Mobilitätsstrategie soll die weitere Planung und Realisierung von Projekten keinesfalls verzögern oder verhindern, sofern diese bereits akzeptiert resp. mit den mittel- und langfristigen Szenarien kompatibel sind.

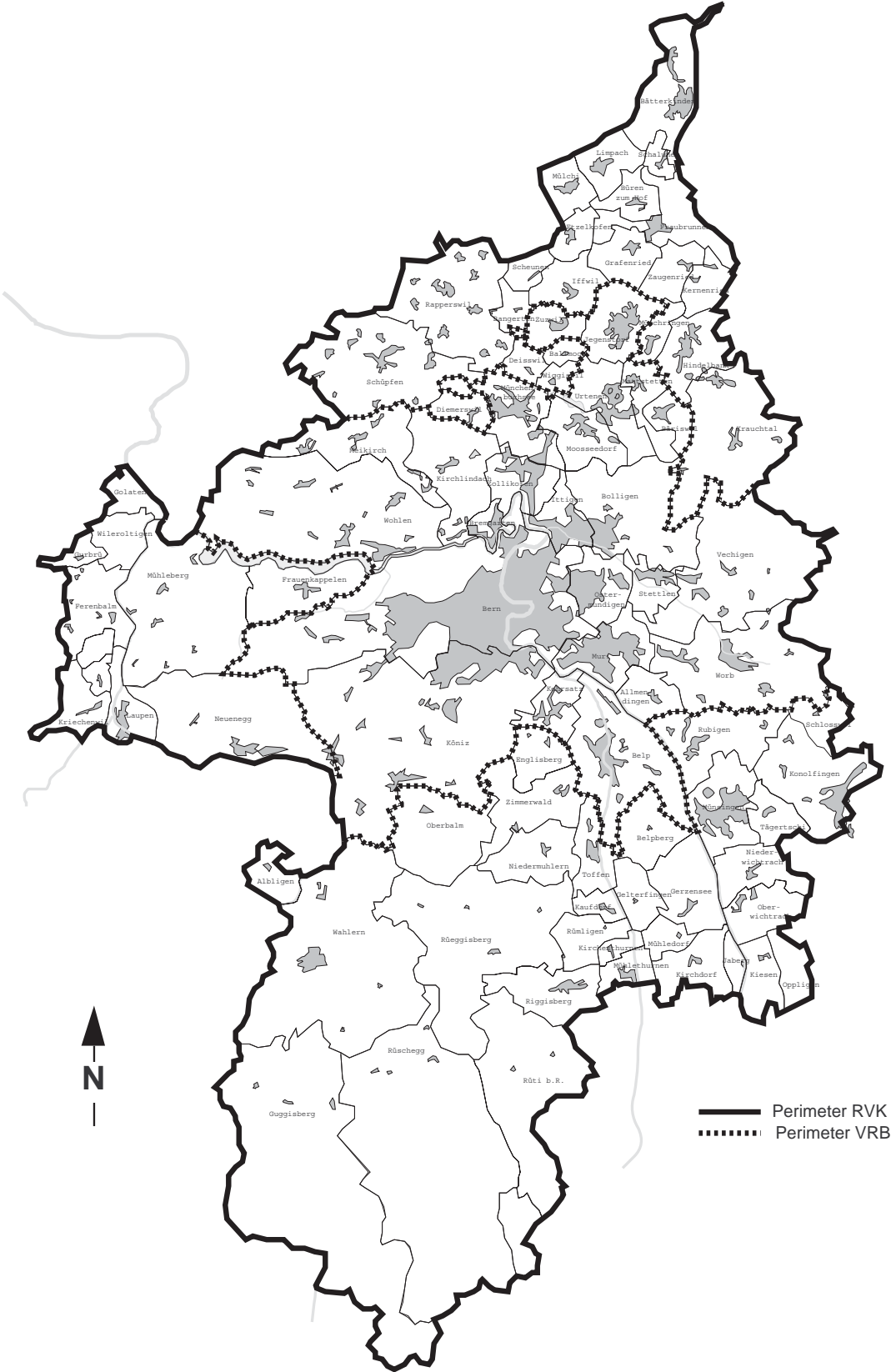
Räumliche Abgrenzung
(vgl. Schema Anhang 1)

Konzept
(vgl. Schema Anhang 2)

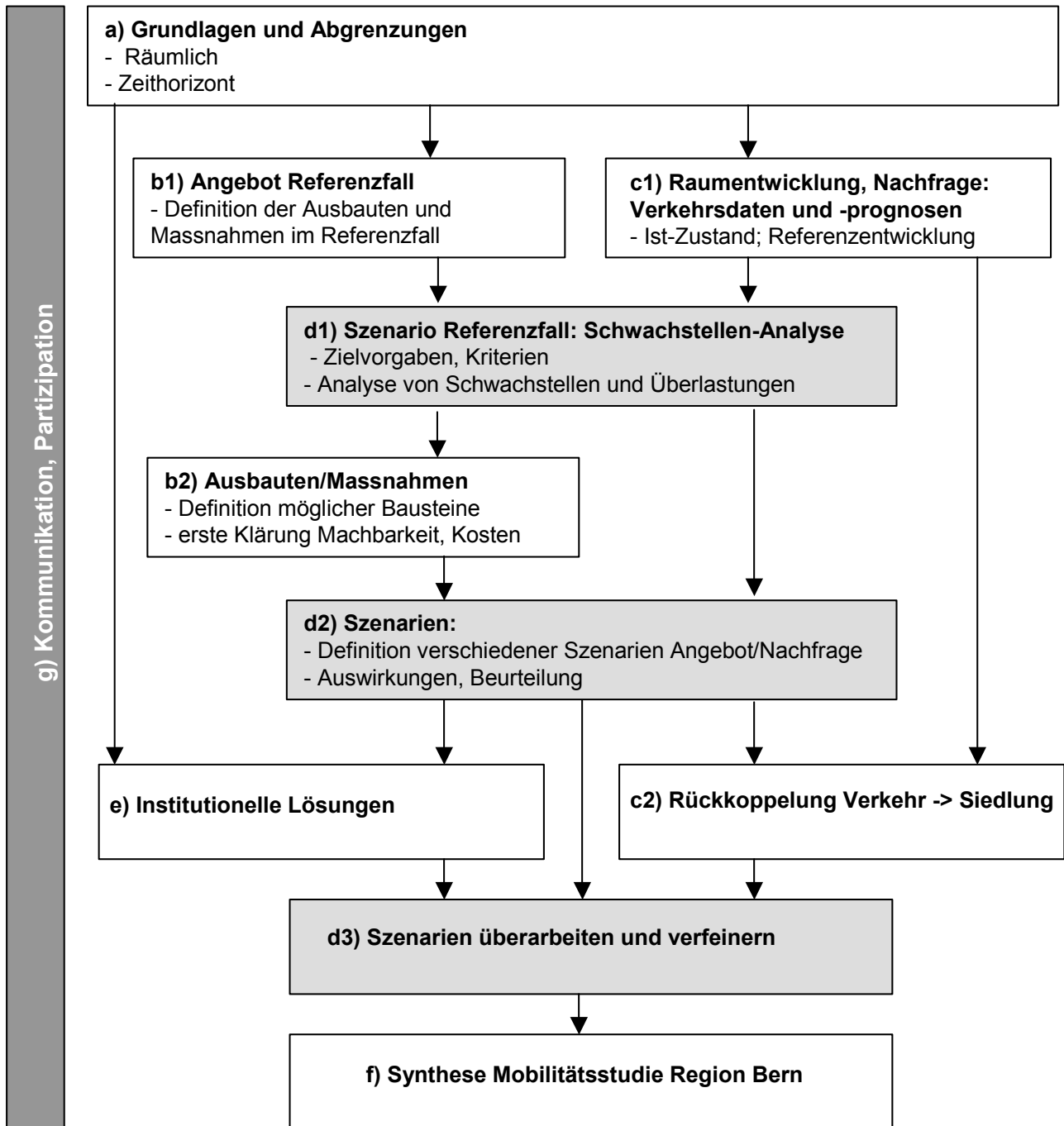
Projektorganisation
(vgl. Schema Anhang 3)

Zeitplan
(vgl. Schema Anhang 4)

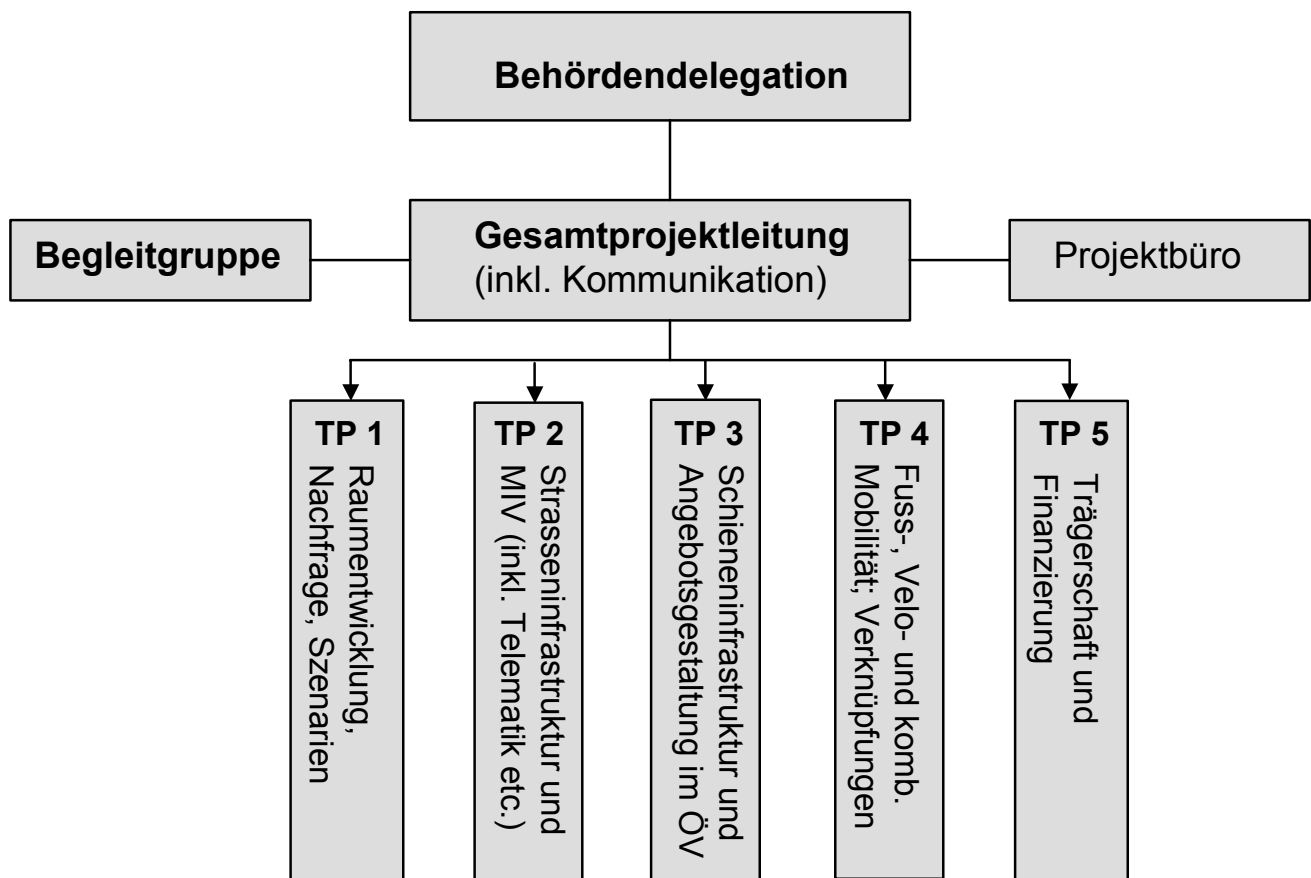
Perimeter RVK und VRB



Konzeption Hauptstudie



Organisation



Auf dem Weg zur Mobilität 2020

Region Biel - Von der koordinierten Strassenplanung zu einer Gesamtverkehrsplanung

Mobilitätsprobleme im Jahr 2002

Die Fragestellung "Regionen auf ihrem Weg zur Mobilität 2020" hat für die Agglomeration Biel insofern besondere Bedeutung, als dass zumindest in jenem fernen Zeitpunkt, das seit den frühen 60er Jahren in Projektierung befindliche Vorhaben für die Nationalstrassen-Querung Biel, vollständig fertiggestellt sein sollte. Währenddem in den Agglomerationen der Schweiz das Nationalstrassenangebot mehr oder weniger unter Betrieb steht und vielerorts infolge des stetig zunehmenden Strassenverkehrs weitreichende Ausbauprojekte für neue Autobahnstrecken und - Zubringer, Fluss- und Seeunterquerungen u.a.m. diskutiert werden, befinden wir uns in der doch recht zwiespältigen Situation, die um ein Mehrfaches angewachsenen Mobilitätsansprüche auf der Basis von mehr oder weniger auf dem Stand der 60er belassenen Strassen- und Schienenanlagen abzuwickeln.

Auch wenn im Verlauf der letzten Jahre insbesondere im Bereich des OeV-Angebotes sowohl bezüglich dem Eisenbahn-Fernverkehr, dem Regionalverkehr und der städtischen Busbedienung umfassende Verbesserungen erbracht wurden, konnte einer überproportionalen Zunahme des MIV bisher keinerlei Einhalt geboten werden. Dementsprechend kritisch sind die aktuellen Verkehrsbedingungen. Ausgedehnte Staubildungen in den werktäglichen Spitzenstunden und an den Wochenenden, Behinderung des Busverkehrs, Beeinträchtigung des Langsamverkehrs führen sowohl zu einer Gefährdung der innerregionalen Erreichbarkeit, als auch zu einer massiven Verschlechterung der Lebensbedingungen im Stadtzentrum, in diversen Nebenzentren und einem Grossteil der Wohngebiete.

Mobilitätsprobleme bis zur Inbetriebnahme der A5-Umfahrung

In Anbetracht der prognostizierten Verkehrszunahmen, muss zumindest bis zur Inbetriebnahme der A5-Umfahrung mit einer zunehmenden Verschlechterung der innerregionalen Verkehrsverhältnisse gerechnet werden. Dies umsomehr, als nebst dem zu erwartenden Zuwachs des hausgemachten Verkehrsaufkommens mit einem erhöhten Anfall von übergeordnetem Durchgangsverkehr zu rechnen ist. Mit der vor wenigen Tagen eröffneten A5-Teilstrecke Biel - Ost - Solothurn und der 2006 erfolgenden Inbetriebnahme der fehlenden Teilstrecken zwischen Yverdon und Neuenburg und der dadurch bewirkten Verkehrsverlagerung, ist eine weitergehende überproportionale Zunahme des MIV und insbesondere des grossräumig verkehrenden Langsamverkehrs zum Teil schon eingetreten, zum Teil noch vorprogrammiert. Eine raschestmögliche, auf den Zeitraum 2010 - 2012 zu terminierende Inbetriebnahme der Gesamtumfahrung, ist für unsere Region eine unabdingbare Notwendigkeit.

Bis dahin stellt sich uns die Aufgabe, die nur sehr bedingt vorhandenen verkehrsplanerischen Spielräume für eine kurzfristige Optimierung der verkehrlichen Erreichbarkeit zu nutzen. Dosierung auf den Einfallsachsen, verstärkte Verkehrslenkung, weitergehende Bevorzugung des OeV und des Langsamverkehrs, Neuausrichtung des städtischen Parkplatzangebotes, Parkleitsystem u.a.m. sind Inhalt eines schrittweise zu bewerkstelligenden Übergangs-Dispositivs.

Mobilitätsprobleme im Jahre 2020?

Das Mass der 2020 bestehenden Verkehrsprobleme ist weitgehend abhängig von der Frage, ob es uns gelingt, die zur Erwirkung eines stadtverträglichen Mobilitätsangebotes erforderlichen Voraussetzungen zu schaffen und insbesondere eine Wende zu Gunsten einer Verringerung des Mobilitätsbedarfs und dessen vorrangige Ausrichtung auf den MIV einzuleiten.

Angesprochen sind somit vorerst Handlungsfelder von nationalem oder kantonalem Zuschnitt, wie die Herbeiführung verkehrsmindernder Siedlungsentwicklung, Förderung der Agglomerationen, Priorisierung der Anliegen des Agglomerationsverkehrs gegenüber dem Ausbau der nationalen Verbindungsachsen, vollwertige Realisierung Bahn 2000 2. Etappe u.a.m.

Gefordert sind aber auch die städtischen Agglomerationen und somit die ihnen zugeordneten Gemeinden. Dabei geht es um die Förderung geeigneter Wohnstandorte, Aufwertung von Stadtzentren, Verbesserung des Wohnumfeldes. Im regionalen Zusammenhang zu leisten ist eine umfassende Neuausrichtung der Verkehrsangebote, mit einer konsequenten Bevorzugung des OeV und des Langsamverkehrs.

Ausgangspunkt der diesbezüglich in der Region Biel durchzuführenden Verkehrsplanung bildet die im Verlauf der letzten Jahre im Zusammenhang mit dem künftigen A5-Angebot stehende Planung für eine Neuausrichtung des im Wirkungsbereich der A5 situierten Strassennetzes. Mit der in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Nachbargemeinden durchgeführten "Planung der verkehrlich flankierenden Massnahmen zur A5 (vfM)" und einer Reihe von der Stadt selbst ausgeführten Studien und Projekten, ist der Grundstein für ein derartig gestaltetes Planungsvorhaben gelegt. Anhand einer flächendeckenden Vorprojektierung des primären Strassennetzes wird aufgezeigt, wie die angestrebte MIV-Verlagerung auf die A5 einerseits, die

Attraktivierung von OeV und Langsamverkehr sowie die Aufwertung des Umfeldes zu bewirken ist. Ebenfalls vorgezeichnet wird der Handlungsspielraum für eine kurzfristig vorzunehmende Optimierung des Verkehrsangebotes. Noch sind die vorliegenden Resultate nicht in allen Teilen befriedigend. Weitergehende Studien für eine erhöhte Wirksamkeit des A5-Systems sind eingang gesetzt und sollen im Rahmen des Ausführungsprojektes berücksichtigt werden.

Die Erwirkung dauerhaft wirkender, stadtverträglicher und umweltschonender Mobilität wird sich mit dem vorerwähnten Vollzug der vfM nicht in dem dazu erforderlichen Masse bewerkstelligen lassen. Ohne Verminderung der Mobilitätsansprüche und einer Reduktion des durch den MIV verursachten Verkehrsleistungsanteil müssten für den Zeitraum 2020 wiederum namhafte Beeinträchtigungen in Aussicht genommen werden.

Im Zuge der sich im Vorbereitungsstadium befindlichen regionalen Verkehrsplanung geht es vorerst darum, das sich auf die engere Agglomeration begrenzende Bezugsfeld der "vfM-Planung" auszuweiten und somit den Mobilitätsansprüchen der im Einflussbereich der Stadt Biel liegenden Teile des Seelandes und des Berner Juras Rechnung zu tragen. Die Aufarbeitung einer den Ansprüchen eines Gesamtverkehrskonzeptes entsprechenden Planung erfordert zudem die Untersuchung zusätzlicher Massnahmegebiete, sowohl angebots- als auch nachfrageseitig. Anzuführen wären in diesem Zusammenhang diverse Möglichkeiten zur Erweiterung des schienengebundenen OeV-Angebotes, das Herbeiführen einer regionalen Parkraumbewirtschaftung, die Bereitstellung neuer Mobilitätsangebote (nouvelles mobilités), der Aufbau eines Mobilitätsmanagements u.a.m.

Stand der Arbeiten / Weiteres Vorgehen

Die Möglichkeit möglichst rasch zur Behebung akut bestehender Verkehrsprobleme beizutragen, wie auch der noch nicht abschliessend optimierte und konsolidierte Projektierungsstand der A5 und der dazugehörigen Begleitmassnahmen haben dazu geführt, dass die Vorarbeiten für ein langfristiges Verkehrskonzept der Agglomeration Biel erst ansatzweise erfolgen konnte. Unter Federführung des Planungsverbandes Biel - Seeland wurden erste Anhaltspunkte sowohl bezüglich möglicher Massnahmenbereiche als auch hinsichtlich der Planungsträgerschaft zur Diskussion gestellt. Eine entsprechende Vorstudie soll im laufenden Jahr durchgeführt werden.

Im Vordergrund unserer Bemühungen stehen in den nächsten Monaten noch für längere Zeit die Vorbereitung und Durchführung von Massnahmen für eine kurzfristig wirksam werdende Verkehrsoptimierung sowie der Einsatz für eine optimale A5-Umfahrung und den umfassenden Vollzug der verkehrlich flankierenden Massnahmen. Die anstehenden Verhandlungen über die diesbezügliche Kostenträgerschaft werden aufzeigen, ob und in welchem Masse, auch im Hinblick auf einen umfassenderen Massnahmenvollzug Bereitschaft besteht, nicht nur zu planen, sondern auch zu finanzieren und zu realisieren.

U. Haag

Baudirektor der Stadt Biel

2. BERNER VERKEHRSTAG - AGGLOMERATIONSVERKEHR 2020

REGION THUN: WEGE VOM VORSCHLAG AAREQUERUNG ZUR GESAMTLÖSUNG

Referat von M. Wyss, Kreisoberingenieur

VORBEMERKUNG

Die folgenden Ausführungen enthalten kein Kochbuch für die Durchführung einer Gesamtverkehrsstudie resp. zeigen nicht das methodische Vorgehen auf. Vielmehr wird auf einige wesentliche oder speziell interessante Aspekte eingegangen.

EINLEITUNG

Thun verdankt seinen Standort der strategischen Lage am Fluss, welche sie in ihrer geschichtlichen Entwicklung zum Brückenkopf hat werden lassen. Anders als in anderen in Seennähe gelegenen Städten wie Zürich, Genf, Luzern, die um 1900 zu See- bzw. Quaibrücken gekommen sind, stützt sich in Thun der flussquerende Verkehr nach wie vor auf die historischen Innenstadt-Brücken der beiden Achsen Freienhof- und Marktgasse. Nördlich der Innenstadt trägt zusätzlich die Regiebrücke seit Jahrzehnten einen Teil des aarequerenden Verkehrs.

Vor hundert Jahren querten auf diesen drei Brücken des damals 3'000 Seelen zählenden Städtchens vorwiegend Fussgänger, Kutschen und Fuhrwerke die Aare. Heute sind zwar die pferdegezogenen Gefährte verschwunden, jedoch täglich 45'000 motorisierte Fahrzeuge einschliesslich sämtlicher Linienbusse aus den nördlich und östlich gelegenen Agglomerationsgemeinden sowie eine grosse Zahl von Radfahrern und ein Mehrfaches an Fussgängern hinzu gekommen. Heute weist die Stadt Thun eine Einwohnerzahl von 40'000 auf, die Agglomeration von insgesamt rund 88'000.

Trotz der Aarequerungen der Nationalstrasse A6, welche die überregionalen Verkehrsströme gezielt ihren Zielen bzw. Quellen zuführen, erstaunt es so nicht, dass täglich an Spitzenstunden und an vereinzelt Wochenenden das städtische Verkehrsnetz massiv überlastet ist. Daraus ergeben sich die folgenden, hauptsächlichen Probleme:

- ungenügende Erreichbarkeit der Innenstadt (Lebensraum, Einkauf, Bahnhof etc.) wegen
- ausgedehnten Stausituationen auf den Hauptachsen (Gemeinde- und Kantonsstrassen) mit den damit verbundenen
- negativen Auswirkungen auf die Umwelt,
- instabilen Reisezeiten für den MIV und insbesondere den ÖV (Fahrplanstabilität),
- wenig attraktiven Bereichen der Innenstadt für Fussgänger und Radfahrer,
- mit der Verdrängung des Verkehrs in Wohnquartiere,
- aber auch mit der sich stetig verschlechternden Anbindung der rechten Thunerseeufer-Gemeinden wie auch von Steffisburg an die Autobahn A6.

BISHERIGE VERKEHRSPLANUNGEN

Seit rund 50 Jahren wurden etwa alle 10 Jahre umfassende Planungen oder solche zur Lösung von Teilproblemen innerhalb der Stadt Thun durchgeführt. Die Lösungsansätze zielten allesamt in ähnliche Richtungen, indem die Entlastung der Innenstadt durch



- neue Aarequerungen im Bereich Kuhbrücke (Verkehrsrichtplan der Stadt Thun) und vorallem südlich der Innenstadt,
 - eine Nordumfahrung von Thun oder
 - ein unter die Oberfläche Legen des Verkehrs in Teilbereichen der Innenstadt
- gesucht wurde. Jedoch scheiterten sämtliche bisherigen Versuche teils am politischen Willen oder Widerstand, teils an den finanziellen Möglichkeiten.

Mitte der Neunzigerjahre führte die Stadt Thun unter Mitwirkung der Agglomerationsgemeinden und des Kantons eine Machbarkeitsstudie mit folgender Zielsetzung durch:

- Verkehrsentslastung der Innenstadt bei besserer Erreichbarkeit des Bahnhofs
- Verbesserung der Wohn- und Wirtschaftsstandortqualität

Die systematische Studie führte zum Schluss, dass die beste Lösung in einer **Neuen Aarequerung Süd** liege, welche eine Sperrung der Achse Freienhofgasse für den Individualverkehr erlaubt. Faktisch handelt es sich bei diesem Ansatz also um den Ersatz einer der beiden innerstädtischen Aarequerungen. Die Kosten der Bestvariante wurden auf **Fr. 130 Mio.** geschätzt. Sie wurden als finanzpolitische Informationsgrösse verstanden und flossen nicht in den Variantenentscheid ein.

Gestützt auf einen Regierungsratsbeschluss von 1990 betreffend Neueinrichtung von Strassen beschloss die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) 1999, die Federführung bei der weiteren Planung der Neuen Aarequerung Süd als Verbindung der Kantonsstrassen Nr. 221 und Nr. 6 (rechtes bzw. linkes Seeufer) zu übernehmen.

GESAMTVERKEHRSSSTUDIE AGGLOMERATION THUN (2001 - 2002)

Nach dem genannten Beschluss der BVE stellte sich dem federführenden Oberingenieurkreis I (OIK I) des kantonalen Tiefbauamts (TBA) im Lichte der extrem hohen Investitionskosten die Frage:

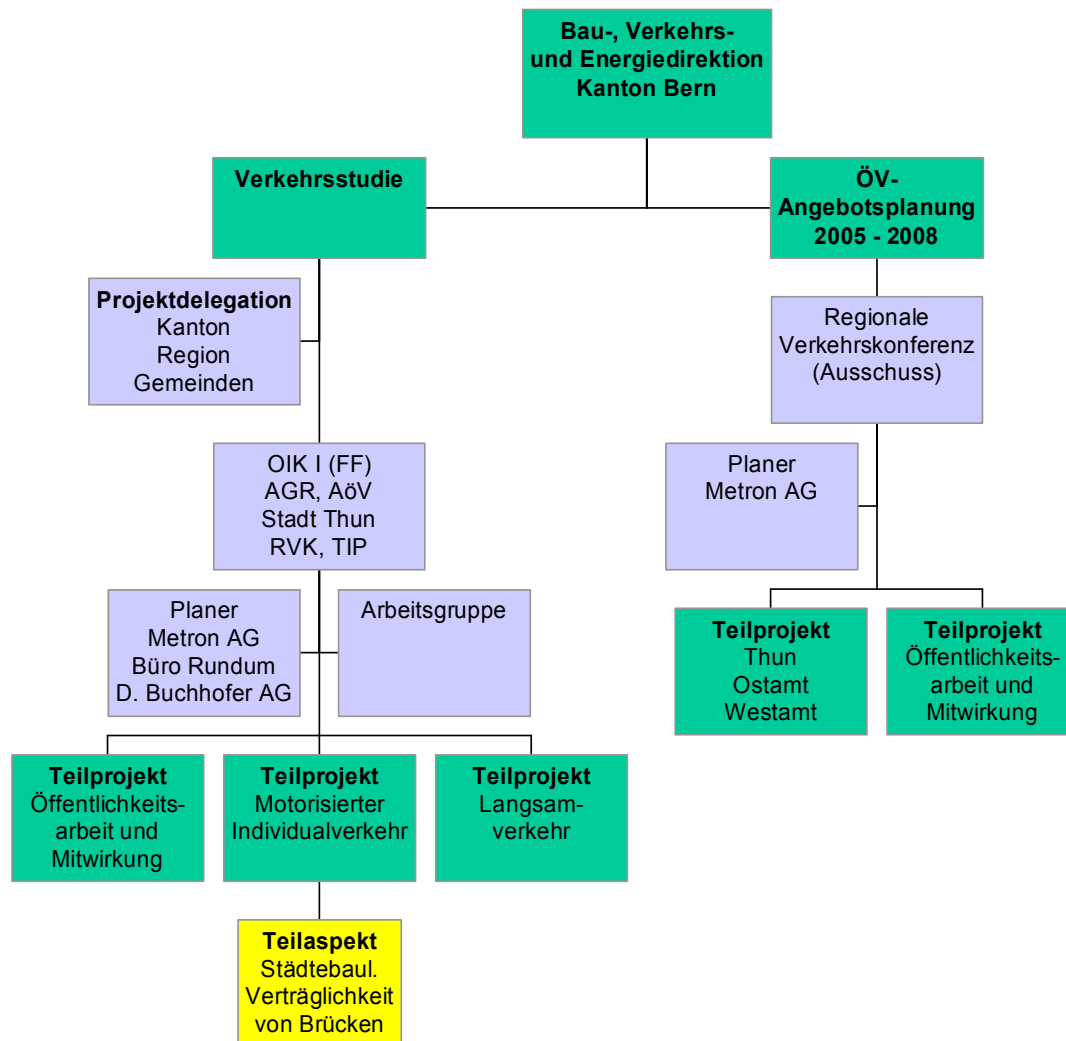
- Wie wirkt sich die Neue Aarequerung Süd auf das übergeordnete Strassennetz aus bzw. wie hoch ist der Wirkungsgrad der Neuen Aarequerung Süd bezüglich Verbesserung der Verkehrsprobleme auf den Kantonsstrassen Nr. 221 und Nr. 6?

Diese Fragestellung führte schrittweise zur Erkenntnis, dass eine derartige, schwer finanzierbare Einzelmassnahme zumindest durch ein Zielsystem, welches nicht nur punktuelle, sondern auch grossräumige und nachhaltige Verbesserungen bewirken sollte, begründet werden muss. Schliesslich stellte sich auch die Frage, inwieweit neue Netzteile alleine zu effizienten Lösungen führen können, oder ob nicht auch Massnahmen wie Modalsplit-Veränderungen zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs, Verkehrslenkung etc. wirksame Mittel zur Lösung der Verkehrsprobleme darstellen.

Somit wurde nicht zuletzt dank der später angelaufenen ÖV-Angebotsplanung 2005 - 2008 die Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun in Angriff genommen.

Organisation

Aus der Entstehungsgeschichte ergab sich fast zwangsweise die nachfolgend aufgeführte Organisation:



Fundament der Gesamtverkehrsstudie

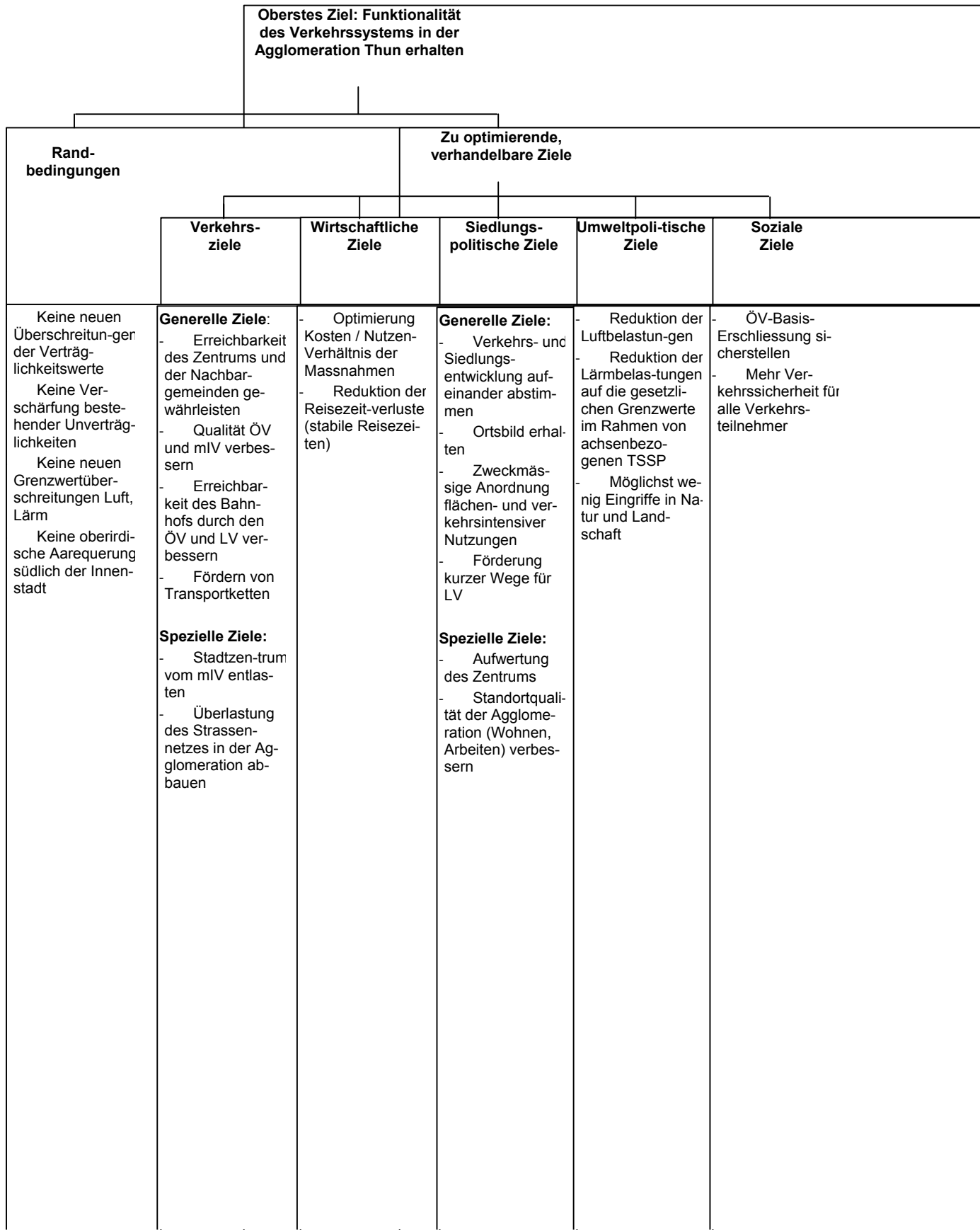
- Bernische Verkehrspolitik 2000 (RRB 1887 vom 07.06.2000)
- Kantonaler Richtplan
- Zonenpläne der Stadt und der Agglomerationsgemeinden
- Zielsystem der Studie
- Öffentliche Mitwirkung u. a. im Rahmen von moderierten Foren

Ansatzpunkte zu einem Gesamtkonzept

- Betrachtung des gesamten Verkehrssystems innerhalb der Agglomeration
- Heutiges Verkehrsgeschehen nach Relationen und Verkehrsmitteln differenziert und ungeachtet der Strassenhierarchie beurteilen
- Einbezug von Raumplanung mit künftigen Entwicklungsschwerpunkten
- Einbezug von allen Verkehrsmitteln; Modalsplit ist veränderbar
- Lenkung MIV ist möglich bzw. anzustreben
- Netzausbauten auch zu Gunsten des ÖV
- Bilanz der Verträglichkeit der einzelnen Strassenbaschnitte nach VSS 640 017a

Sodann wurde entschieden, Massnahmen aus kommunalen Verkehrsrichtplänen nicht als gegeben zu betrachten, sondern sie im Rahmen der gesamtheitlichen Studie kritisch auf ihre Relevanz bezüglich Zielsystem hin zu überprüfen.

Das Zielsystem



miteinander verbunden. Die Trennwirkung durch Aare, Bahntrassen und militärische und industrielle Anlagen ist massiv (→ Verdrängung des aarequerenden Verkehrs in die nördliche Innenstadt).

- Siedungsverdichtung im Zentrum von Thun im Bereich des ÖV-Knotens und ESP Bahnhof mit grundsätzlich optimalen Bedingungen für die ÖV-Erschliessung, falls Fahrplanstabilität erhalten werden kann.
- Allfällige, periphere Entwicklung in Thun-Süd mit verkehrsintensiven Nutzungen in für den ÖV nicht optimaler Lage (Anbindung der Region, mehrheitlich mit Umsteigen im Zentrum). Tendenz für verstärkte MIV-Lastigkeit gegeben.
- Am rechten Seeufer weiterhin disperse, wenig dichte Wohnbautätigkeit in der für die ÖV-Erschliessung sehr ungünstigen Hanglage. Tendenz für verstärkte MIV-Lastigkeit.

- **des MIV-Wachstums der letzten 10 Jahre**

- Nordkorridor Bernstrasse ca. 0.8 - 1.5 % pro Jahr
- Korridor rechtes Seeufer ca. 0.6 % pro Jahr
- Südkorridor Frutigenstrasse +/- 0.0 % pro Jahr

- **der Wunschlinien bezüglich Aarequerungen im Bereich der Innenstadt**

- Täglich queren 45'000 Fahrzeuge die bestehenden drei Aarequerungen
- Davon liegt die Wunschlinie von 50 % der Fz nördlich der Innenstadt
- Rund 10'000 dieser Fahrten haben ihr Ziel resp. ihre Quelle in der Innenstadt

- **Wesentliche, aber nicht abschliessende Erkenntnisse**

- Verläuft die Siedlungsentwicklung längerfristig gestützt auf die heute geltende Raumplanung, so nimmt die Verkehrsintensität nördlich und westlich der Innenstadt sowie an der südlichen Peripherie der Stadt zu. Zusätzlich wird die Bedeutung tangentialer Beziehungen zunehmen.
- Zudem wird die Verdrängung des Verkehrs aus der Innenstadt in die Wohnquartiere und an die Peripherie zunehmen. Die Verkehrsprobleme werden im Raum Steffisburg - Heimberg - Uetendorf stärker zunehmen als beispielsweise am rechten Seeufer.
- Die Strategie zur Erfüllung des Zielsystems, somit auch zur Entlastung der Innenstadt vom Verkehr liegt nicht einzig in der Suche nach dem optimalen Standort einer neuen Aarequerung, sondern in der optimalen Kombination der einzelnen Werkzeuge aus dem Werkzeugkasten.
- Deshalb sei hier nach der negativen Parkhaus-Abstimmung, als Thun den Bau der Parkhäuser City Ost und City Süd ablehnte, die Bemerkung erlaubt, dass für die Entlastung der Innenstadt vom Ziel/Quell-Verkehr die Vervollständigung des Parkhausrings um die Innenstadt eine wichtige und effiziente Massnahme darstellt.

Weiterer Verlauf der Studie

- Der verkehrsplanerische Teil der Studie wird im Juni 2003 vorliegen.
- Koordiniert mit dem Teilprojekt Öffentlichkeitsarbeit der ÖV-Angebotsplanung 2005 - 2008 wird darauf ein breites Mitwirkungsverfahren initialisiert, um möglichst früh einen Konsens für das ganzheitliche Verkehrskonzept und dessen schrittweisen Umsetzung herbeizuführen. Angesprochen werden die Entscheidungsträger aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Umwelt der Stadt Thun und der Agglomerationsgemeinden.

Thun, 9. April 2002

Burgdorf: Vom Durchfahrts- zum Bestimmungsort

Referat von Dr. Franz Haldimann, Stadtpräsident Burgdorf

Welche Stadt will denn freiwillig nur als Durchfahrtsort gelten? Sicher nicht eine Stadt wie Burgdorf, die stolz ist auf ihre Geschichte und auf ihre Zukunft. Und doch will es die Geografie so, dass der Weg vom Mittelland ins untere Emmental (oder umgekehrt) durch Burgdorf führt. Und nicht jeder Autofahrer aus dem Raum Ramsei will auf seinem Weg nach Basel in Burgdorf einen Zwischenhalt einlegen (obwohl er oft gar nicht weiss, was er damit verpasst).

Dies führte dazu, dass bereits in den sechziger Jahren der Durchgangsverkehr als zu hoch empfunden wurde, obwohl die Gesamtbelastung der Strassenachse weniger als halb so gross war wie heute. Der sogenannte AZUE (Autobahnzubringer Unteres Emmental) wurde 1970 als Strassenplan vom Grosse Rat genehmigt (Folie Linienführung). Er sah eine Westumfahrung der Stadt Burgdorf, eine Querung des Tals zwischen der Stadt und Oberburg und eine Führung entlang des Schachenwaldes bis Hasle vor. Dieses Projekt, das das Naherholungsgebiet der Stadt stark in Mitleidenschaft gezogen hätte, weckte den Widerstand der Betroffenen. Bei genaueren Abklärungen fand man heraus, dass eine solche Strasse im weiten Bogen um Burgdorf herum nicht die gewünschte Entlastung gebracht hätte. Und dies hat folgenden Grund:

Wenn man den Verkehr in einem bestimmten Gebiet betrachtet, unterscheidet man zwischen Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr und Binnenverkehr (Folie Verkehrsarten). Für das Gebiet der Stadt Burgdorf macht der reine Durchgangsverkehr in der meistbelastetsten Stunde (abends zwischen 17.00 und 18.00 Uhr) 12 % der Fahrzeugfahrten aus, der Quellverkehr (aus Burgdorf heraus) 37 %, der Zielverkehr (die Heimkehrer oder solche, die etwas in Burgdorf zu tun haben) 25 % und der Binnenverkehr (Anfang und Ende der Fahrt innerhalb von Burgdorf) 26 %.

Wobei zu vermerken ist, dass der Schwerverkehr in den erwähnten Zahlen gleich wie PW's behandelt wurde.

Und das beweist, dass wir für einen recht grossen Teil derjenigen, die sich im Auto in Burgdorf bewegen, nicht Durchfahrtsort, sondern Bestimmungsort sind. Und dies wollen wir auch und haben die Ziele der Stadtentwicklung darauf ausgerichtet, noch vermehrt zentrale Funktionen für die ganze Region zu übernehmen, sei es Arbeitsort, Einkaufsort oder als Ort der Freizeit, des Sports und der Kultur.

Und wenn wir Bestimmungsort sind und diese Funktion noch verstärken wollen, müssen wir einerseits gut erreichbar sein und andererseits sehr starkes Gewicht auf die Lebens- und Aufenthaltsqualität in Burgdorf legen.

Was bedeutet die Forderung nach Lebens- und Aufenthaltsqualität für den Verkehr? Als Stichworte können hier gelten: Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, aber in verstärktem Masse für Schwache (Kinder, Alte, Behinderte), gute Gestaltung des öffentlichen Raumes, Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel und gegenseitige Toleranz.

Ein erster und weitherum beachteter Schritt in diese Richtung ist die Fussgänger- und Velomodellstadt (FuVeMo) Burgdorf. Ihr bekanntestes Kind ist die Flanierzone Bahnhof Burgdorf, auf die wir stolz sind. Und wir sind auch stolz darauf, dass damit die Gesetzgebung des Bundes beeinflusst wurde: Seit Anfang 2002 hat die FuVeMo quasi einen "Enkel": Die neue Begegnungszone gemäss Art. 22b der Signalisationsverordnung SSV (Folie Signal Begegnungszone).

Zum Thema der verkehrlichen Erreichbarkeit macht der Richtplan zur Stadtentwicklung folgende Aussagen: Kurzfristig ist der Verkehr auf den Hauptachsen zu verstetigen und zu verflüssigen. Mittelfristig ist abzuklären, ob eine alternative Verkehrsführung für die Hauptverkehrsachse machbar und aus einer gesamtheitlichen Perspektive, die Kriterien wie Verkehrsbedürfnisse, städtebauliche und landschaftliche Eingliederung, Umweltverträglichkeit, technische Realisierung, Kosten und Finanzierung umfasst, realisiert werden soll. Anschliessend an diesen Grundsatzentscheid ist die Aufhebung der Strassenpläne für den AZUE einzuleiten. Und schliesslich ist ein Parkierungskonzept zu erstellen, das die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs und der Umweltschutzgesetzgebung optimiert.

Für das Parkierungskonzept blieb Burgdorf der Innovation treu: Es wurde ein Richtplans erarbeitet, der mit Hilfe eines Fahrtenmodells mit Kontingentierung die Anforderungen des Verkehrs und der Lufthygiene miteinander verbinden sollte. (Folie Mechanismus des Fahrtenmodells) Dies funktioniert etwa so: Auf Grund des Ausgangszustandes wird mit Hilfe unterschiedlicher Kriterien festgelegt, wie viel Verkehr im Planungszeitraum verkraftet werden kann. Die Parkraumplanung hat nun die Aufgabe, dieses Kontingent möglichst zielgerichtet so einzusetzen, dass die Prioritäten richtig gesetzt werden und der Zuwachs des Verkehrs gedämpft und begrenzt wird. Damit kann auch dafür gesorgt werden, dass der Zuwachs des motorisierten Verkehrs geringer ausfällt, als die Zunahme der Arbeitsplätze. Diese Zielsetzung wird von Projekten wie dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Burgdorf unterstützt.

Im Rahmen der Erarbeitung des Parkplatz-Richtplans zeigte sich, dass die Anforderungen der Luftreinhaltung nicht das einzige und auch oft nicht das ausschlaggebende "Hindernis" für die Realisierung eines Vorhabens sind. Denn Bauvorhaben haben auch mit Verkehr zu tun: Sie sind einerseits auf die bestehende Infrastruktur angewiesen und erzeugen andererseits selber wieder Verkehr und können so dort, wo bereits Kapazitätsprobleme bestehen, diese verschärfen. Um solche und andere Fragen im Gesamtzusammenhang zu bewerten, hat sich Burgdorf entschieden, einen Richtplan zum Gesamtverkehr zu erarbeiten.

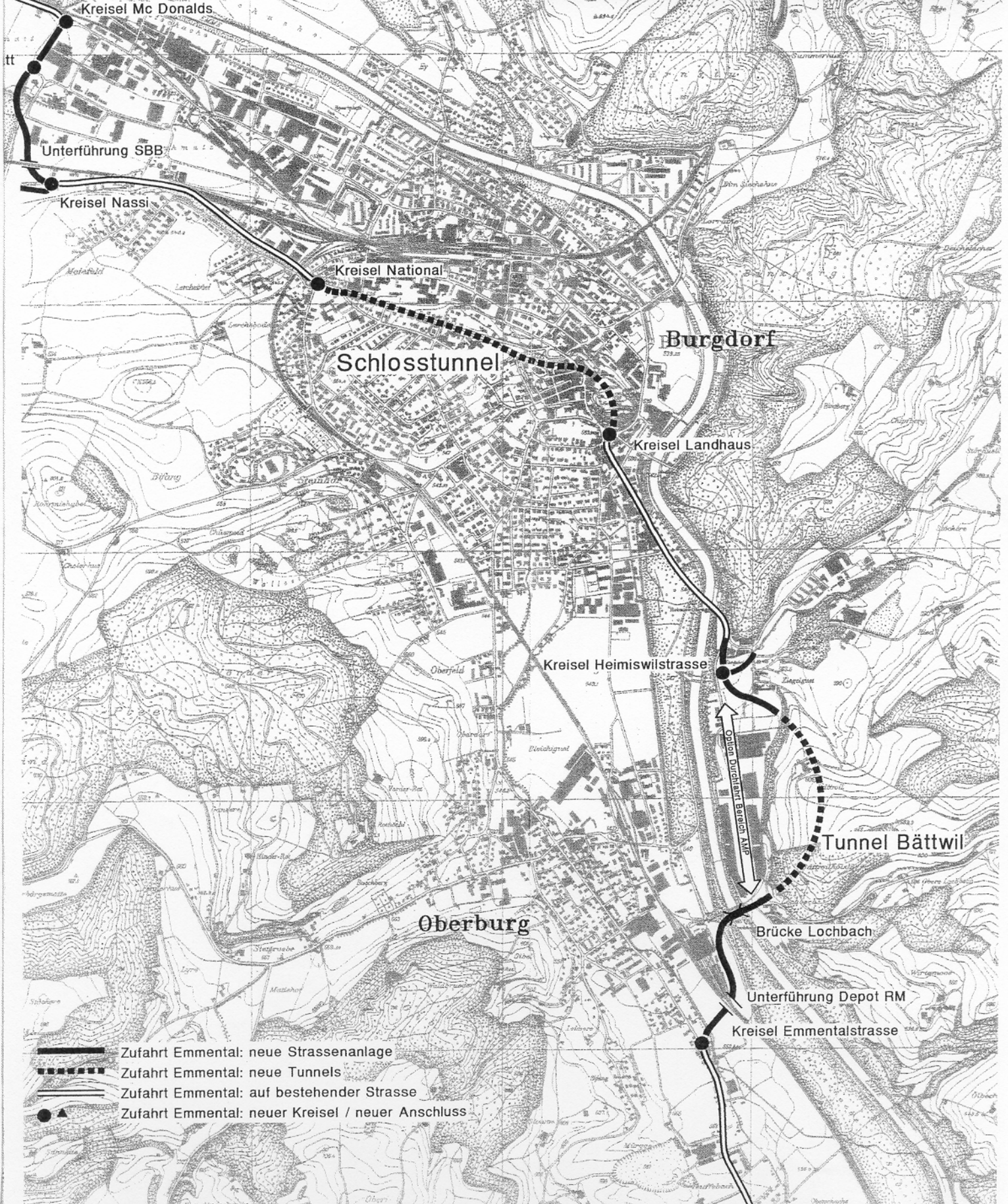
Neben verschiedenen Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs (Fussgängerinnen und Velofahrer) und des öffentlichen Verkehrs ist natürlich auch die weitere Entwicklung der Strasseninfrastruktur ein Thema.





Es herrscht Konsens, dass mit Umbaumasnahmen auf der Ortsdurchfahrt der Verkehr auf der Achse Autobahn - Emmental verstetigt und verlangsamt werden soll. Ausserdem sollen die Querungsmöglichkeiten verbessert, der nötige Lärmschutz realisiert und der Strassenraum als öffentlicher Raum aufwertet werden. Dies kommt der Verkehrssicherheit, aber auch der Kapazität zu Gute. Die entsprechenden Pläne sollen im Frühsommer zur Planaufgabe kommen.

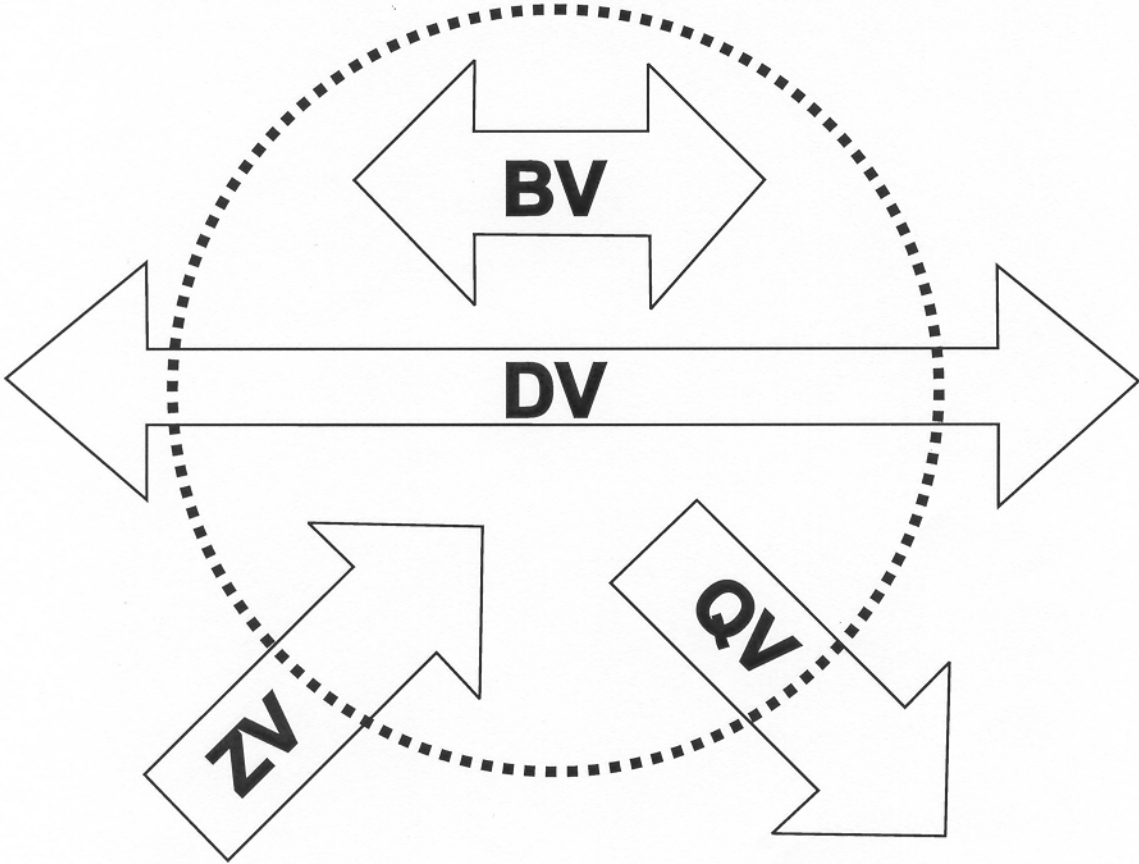
Intensiv diskutiert wird zur Zeit auch die Projektidee Zufahrt Emmental. (Folie ZUFEM). Sie sieht vor, dass der Verkehr von Westen her von der Kirchbergstrasse auf die Lyssachstrasse verlagert wird, im zentralen Bereich ist ein Tunnel vorgesehen und im südlichen Abschnitt soll der Verkehr auf eine Achse verlegt werden, die neu teilweise im Tunnel geführt wird. Die vom Richtplan Stadtentwicklung geforderte Machbarkeitsstudie ist erstellt und der kantonalen Baudirektion übergeben worden. Der Kanton wird zur Beurteilung eine Gesamtverkehrsstudie erstellen. Ausserdem sind die Umweltverbände dabei, eine so genannte "Mobilitätsdegustation" zu erarbeiten, die folgende Ziele hat: Ein kurz- bis mittelfristig eingeführtes Mobilitätsmanagement im unteren Emmental soll der Bevölkerung und den Betrieben innovative Produkte, die man (be-)greifen kann, zum Ausprobieren (Degustieren) anbieten. Hier warten wir gespannt auf die konkreten Vorschläge der Umweltverbände, die mit der Bearbeitung betraut sind.

Zur Zufahrt Emmental sind noch einige Fragen offen: Wie am Anfang erwähnt, hat der Durchgangsverkehr nicht den grössten Anteil des Verkehrs. Als Konsequenz daraus wurde nicht eine Lösung gesucht, die einen grossen Bogen um Burgdorf schlägt, sondern eine enge Verknüpfung mit dem bestehendem Strassennetz aufrecht erhält. Burgdorf soll maximal ans Strassennetz angebunden bleiben. Dies hat wiederum zur Konsequenz,

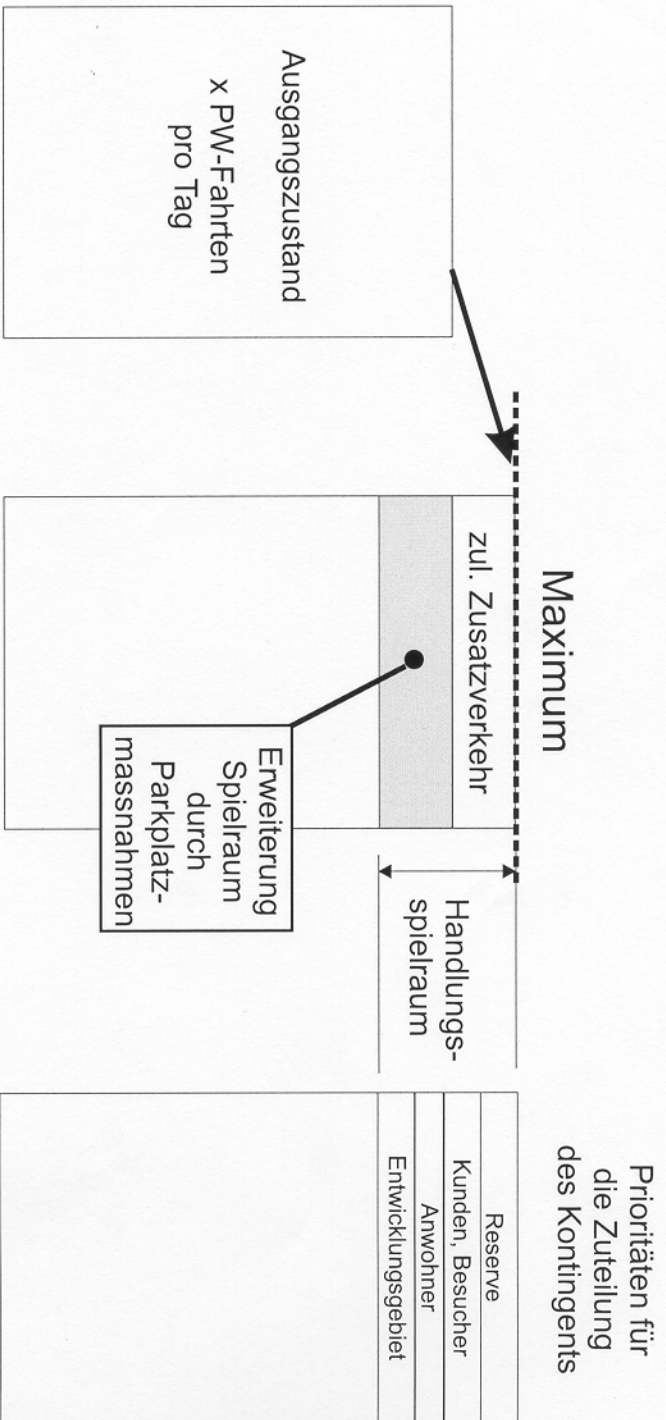
PLAN NORD: KIRCHBERG/LYSSACH/ BURGDORF/OBERBURG



-  Zufahrt Emental: neue Strassenanlage
-  Zufahrt Emental: neue Tunnels
-  Zufahrt Emental: auf bestehender Strasse
-  Zufahrt Emental: neuer Kreisel / neuer Anschluss



Fahrtenmodell mit Kontingentierung



ZONE

