



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

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

4^{ème} journée bernoise des transports

Agglomérations: perspectives

d'avenir pour la mobilité

Le vendredi 13 août 2004 au Kursaal de Berne



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

Barbara Egger-Jenzer

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

Die Berner Vorwärtsstrategie in Sachen Mobilität - eine Standortbestimmung

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

REFERAT

Referent/in	Frau Regierungspräsidentin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	4. Berner Verkehrstag
Datum	13. August 2004
Ort	Konferenzzentrum Allegro <i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Es freut mich, dass der Berner Verkehrstag nun schon zum vierten Mal stattfinden kann, und vor allem, dass er, mit 250 Teilnehmenden, auf ein so grosses Interesse stösst. Wir wollen mit diesem Anlass die schwierigen aktuellen verkehrspolitischen Fragen im Dialog anpacken. Im Dialog zwischen Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden, zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft, aber auch zwischen den verschiedenen Interessengruppen. Der Verkehrstag dient gleichzeitig der Vernetzung der verschiedenen Akteure untereinander.



Wir haben das Thema Agglomerationsverkehr gewählt. Kein neues Thema, aber ein brisantes, nicht gelöstes! Mit dem Nein zum Avanti-Gegenvorschlag vom vergangenen Februar ist eine Finanzierungslösung vom Tisch, die Probleme in den Agglomerationen akzentuieren sich aber weiterhin.

Für uns ist in diesem Zusammenhang besonders schwierig, dass der Bund sich am Ortsverkehr heute gar nicht beteiligt. Dies, obwohl es in den Städten die meisten Passagiere zu transportieren gibt und sehr schwierige, enge räumliche Rahmenbedingungen bestehen, welche Projekte anforderungsreich machen. Von der einmaligen, auf wenige Schweizer Projekte beschränkten Sofortmassnahme können wir nun leider wegen der äusserst knapp negativen Abstimmung über Tram Bern West nicht profitieren. Für die anspruchsvollen Projekte, die es im gesamten Agglomerationsverkehr zu lösen gilt, sind zudem die Mittel in absehbarer Zeit nicht vorhanden. Neben der Frage der Finanzierung ist das Anliegen der Gesamtbetrachtung des Verkehrs, unter Berücksichtigung der erwünschten Siedlungsentwicklung, zentral.

Folgende Fragen gilt es nun anzugehen:

- Wie sollen die Agglomerationen ihre Mobilitätsprobleme der Zukunft lösen?
- Wie können sie absehbare Engpässe vermeiden?
- Wie gelingt es, die Verkehrs- und Raumentwicklung umwelt-, wirtschafts- und gesellschaftsverträglich und zugleich finanzierbar zu gestalten?

Um diese Fragen zu klären, werden wir am Morgen vom Bund hören, wie es nach dem Avanti-Nein nun weiter gehen soll.

Anschliessend zeigen fünf Berner Agglomerationen, was sie konkret planen.

Am Nachmittag haben Sie die Gelegenheit, in parallelen Gruppen ausgewählte Themen zu vertiefen: Von der Finanzierung über Organisationsformen und Raumplanung bis zur kombinierten Mobilität und Verkehrslenkung.

An Schluss werden wir Ihnen eine Synthese der wichtigsten Ergebnisse aus den Gruppen präsentieren.

Ziele und Strategie der bernischen Verkehrspolitik

Nun zu meinem eigenen Thema: Wie sieht die bernische Strategie in der Verkehrspolitik aus?

Die Verkehrspolitik richtet sich nach den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung aus. Das steht sinngemäss auch in der Kantonsverfassung: Nach Artikel 34 sorgen der Kanton und die Gemeinden für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung.

Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Im Strassenbau sind die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs, also des Langsamverkehrs, zu berücksichtigen.

In den **Oberzielen** der bernischen Verkehrspolitik heisst es konkret:

Mobilität und Verkehrserschliessung sind für Gesellschaft und Wirtschaft sicherzustellen. Die heutigen und zukünftigen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sind zu reduzieren und die natürlichen Ressourcen sollen erhalten werden.

Weiter ist den finanzpolitischen Anliegen Rechnung zu tragen: Die Mittel der öffentlichen Hand sind effizient und auf die langfristige Finanzlage abgestimmt einzusetzen.

Gleichzeitig arbeiten wir auch an neuen Instrumenten, konkret an den Agglomerationsprogrammen, und wir prüfen, ob weiter gehende Reformen zweckmässig

sein könnten. Ich muss aber auch klar sagen, dass die Verkehrspolitik derzeit alles andere als einfach ist:

Erstens sind die Rahmenbedingungen auf Bundesebene im Moment völlig unklar, denn wir haben mit dem Neuen Finanzausgleich, mit der Bahnreform 2, mit dem Sachplan Verkehr, mit Bahn-2000-zweite-Etappe und mit der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs so viele Baustellen wie schon lange nicht mehr.

Zweitens wird die Geldknappheit beim Bund und beim Kanton immer mehr spürbar. Wir können zwar kühne Visionen entwickeln – und wir müssten sie eigentlich umsetzen – aber das Geld fehlt. Dies macht es auch nicht gerade einfach, Agglomerationsprogramme zu entwickeln. Wird der Bund uns wirklich dabei unterstützen, sie konkret umzusetzen?

Die aktuellen Sparprogramme lassen daran Zweifel aufkommen, und wir werden kämpfen müssen, um die Entwicklung in unserem Kanton nicht zu gefährden. Dabei wird nur schon die Abstimmung im eigenen Kanton schwierig. Keine der Regionen will zu kurz kommen, und es gilt, den Zusammenhalt in unserem Kanton nicht zu gefährden, keinen Stadt-Land-Konflikt zu provozieren und dennoch die Projekte klug und mit Blick auf ein optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis zu priorisieren.

Die Balance zwischen den Kantonen wird ein weiteres wichtiges Thema. Es scheint mir dabei sehr wesentlich, dass die Kantone sich nicht gegen einander ausspielen lassen. Wir haben alle ein gemeinsames Ziel: die sachgerechte und zukunftsgerichtete Bewältigung unserer Verkehrsprobleme.

Strassenbau

Das neue Strassenbauprogramm 2005-2008 ist ein Beispiel für die Knappheit der Mittel: Nur sehr wenige neue Projekte, die für die Entwicklung unseres Kantons und gerade auch der Agglomerationen wichtig sind, schaffen angesichts der finanziellen Hürden den Sprung ins Programm. Die knappen Mittel werden massgeblich dafür eingesetzt werden müssen, die bestehende Substanz auch längerfristig zu erhalten und an neuralgischen Punkten die Sicherheit zu erhöhen. Im Lärmschutz laufen wir Gefahr, dass es uns nicht gelingt, die (bereits verlängerten) Bundesziele bis 2018 zu erreichen. Nicht zuletzt deshalb, weil der Bund auch hier massiv Mittel kürzt.

Öffentlicher Verkehr

In vier Monaten findet in der ganzen Schweiz eine eigentliche Revolution im Schienenverkehr statt, das öffentliche Verkehrssystem wird vollständig neu geordnet:

Mit der Inbetriebnahme von Bahn 2000, 1. Etappe, Mitte Dezember ändert sich der Fahrplan grundsätzlich. Die Angebote werden vor allem im Fernverkehr, teilweise aber auch im Regional- und im Ortsverkehr bedeutend gesteigert. Die Änderungen betreffen im Kanton Bern fast alle Bahn- und Buslinien.

Im Fernverkehr bedeutet dies unter anderem:

- Fahrzeitverkürzungen um rund eine Viertelstunde zwischen Bern und Basel, Bern und Luzern, Bern und Zürich sowie zwischen Biel und Zürich
- Neue halbstündliche Verbindungen Bern–Basel und Bern–Interlaken
- Neue stündliche Verbindung nach Luzern (via Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist–Zofingen–Sursee)
- Stündlicher Regionalexpress Bern–Langnau–Luzern

Die neuen Ankunfts- und Abfahrtszeiten im Fernverkehr in Bern und Biel haben zwangsläufig Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung im Regionalverkehr. Beispielsweise muss die S-Bahn Bern auf diese neuen Verhältnisse abgestimmt werden. Unser Bahn-Netz hat praktisch keine Redundanzen, die geringste Veränderung im Fahrplan kann deshalb zu massiven Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial führen. Zudem wird das S-Bahn-Angebot aufgrund der erwarteten Nachfragesteigerung erweitert.

Die letzten Bauarbeiten auf den zahlreichen Baustellen laufen auf Hochtouren. Rechtzeitig wird auch die neue Haltestelle Wankdorf bereit sein.

Leider macht uns die Finanzknappheit immer grössere Sorgen. Dringend nötige Ausbauten verzögern sich. Ich denke da an den grössten neuralgischen Punkt: den Bahnhof Bern mit seinen Zufahrtsstrecken! Auch für Bike+Ride-Anlagen ist die Finanzierung nicht gesichert, und leider müssen wir noch mehr Abstriche befürchten. Das aktuelle Entlastungsprogramm des Bundes könnte zur Streichung von zahlreichen öV-Linien führen, wie Sie bestimmt den Medien entnommen haben.

Wir haben früh den Hebel angesetzt und von unserer Seite alles unternommen, um die Kosten in den Griff zu bekommen.

So haben die Transportunternehmen in den letzten Jahren die Produktivität spürbar erhöht: Die Angebote konnten kontinuierlich verbessert werden, ohne die öffentliche Hand zusätzlich zu belasten.

Optimierung der Unternehmenslandschaft

Wir wollen auch weiterhin alle Mittel ausschöpfen, um die Produktivität im Verkehr zu steigern; denn wir wollen zuerst alle Synergien ausschöpfen, bevor wir mit Leistungen zurückfahren.

Dazu gehört auch, dass wir ohne Tabus überprüfen, wo eine engere Zusammenarbeit der Transportunternehmungen Sinn macht. Der Kanton Bern bekennt sich also zu einer aktiven Eigentümerstrategie. Mit den Arbeiten an der Fusion BLS-RM sind wir in den letzten Monaten grosse Schritte vorangekommen. Und auch wenn wir die Vorbereitungsarbeiten für eine Fusion zwischen RBS, BERNMOBIL und PostAuto wegen der zu hohen Komplexität abbrechen mussten (wir hätten zu viel Zeit gebraucht, was bei einer Fusion ein sehr hohes Risiko darstellt), haben wir aus diesen Arbeiten doch sehr wichtige Erkenntnisse gewonnen, welche uns bei der Fortsetzung unserer Kooperationsstrategie dienlich sein werden.

Agglomerationsverkehr

Noch bevor der Bund von Agglomerationsprogrammen sprach, hat der Kanton Bern erkannt, dass in den Agglomerationen die Verkehrsprobleme am drängendsten sind, und dass sie dort nur mit einem gesamtheitlichen Vorgehen gelöst werden können.

Die Weichen hat der Kanton bereits im kantonalen Richtplan gestellt. Dort legt er das Ziel fest, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit dem Bund die nötigen Voraussetzungen für eine Bundesbeteiligung an Projekten für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs schaffen will, dass er Trägerschaften organisiert und verkehrsübergreifende Mobilitätskonzepte erarbeitet. Im Richtplan wird auch die Massnahme formuliert, dass die Erschliessungsqualität im Gesamtverkehr geprüft werden muss und die Finanzierungsmechanismen anzupassen sind. Dies bedeutet: Alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel müssen einbezogen werden, und die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung müssen aufeinander abgestimmt werden.

Die Gesamtverkehrsstudie Thun und die Mobilitätsstrategie der Region Bern gehören zu den ersten Projekten, die auch den Anforderungen des Bundes an "Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung" entsprechen. Mittlerweile sind in allen Agglomerationen die Arbeiten an diesen Agglomerationsprogrammen mit Hochdruck im Gang.

Es stellen sich aber weitere Fragen:

- Wie sollen diese Agglomerationsprogramme auf regionaler und auf kantonaler Ebene rechtlich verankert werden?
- Wie sollen die Regionen bei diesen Agglomerationsprogrammen mitwirken?
- Braucht es hierzu neue Organisationsformen und Zusammenarbeitsmodelle, wie sie z.B. von der Region Bern vorgeschlagen werden?
- Ist es längerfristig wirklich sinnvoll, dass sich diese Planungen auf die engeren Agglomerationen begrenzen, oder ist es besser, wie wir es schon seit Jahren im ÖV machen, grössere, flächendeckende Regionen wie z.B. die Regionalen Verkehrskonferenzen zu bilden, in denen regionale Gesamtverkehrskonzepte erarbeitet werden?

Um diese komplexen Fragen zu klären, hat der Regierungsrat im Februar die zweite Phase der Agglomerationsstrategie lanciert. Die Absicht ist klar: Der Kanton will den Regionen effizientere Zusammenarbeitsmodelle ermöglichen, und damit gleichzeitig eine aktive Mitwirkung bei der Gesamtverkehrsplanung sichern. Gleichzeitig wollen wir das Planungsinstrumentarium vereinfachen, es darf also nicht noch mehr Gremien, mehr Planungsprozesse und mehr verschiedene Perimeter geben. Zudem hört ja die Abstimmung von Verkehr und Siedlung nicht an den Grenzen auf, die das Bundesamt für Statistik bestimmt. Die Agglomerationsstrategie soll damit zu einer "Strategie Regionale Zusammenarbeit" ausgebaut werden, die auch den ländlichen Raum einbezieht, aber nach wie vor die spezifischen Probleme der Agglomerationen vorrangig lösen will. Es ist vorgesehen, die Zwischenergebnisse noch in diesem Herbst zur Diskussion zu stellen. Bis die Reformen in Kraft treten könnten, wird es aber noch mindestens 3 Jahre dauern.

Das ist noch etwas Zukunftsmusik. Viel näher in der Gegenwart sind die "Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung" der ersten Generation, die wir Ihnen Ende Vormittag ausführlicher vorstellen wollen.

Auch diese Planungen sind in die Agglomerationsstrategie eingebettet. Alle regionalen Programme sollen Ende Jahr dem Kanton eingereicht werden. Wir werden dann diese Programme aufeinander abstimmen und vor allem mit den finanziellen Möglichkeiten in Einklang bringen müssen. Der Regierungsrat soll dann voraussichtlich im Frühling 2005 darüber beschliessen. Dann können wir die Programme auch beim Bund einreichen. Es ist noch offen, ob später die Agglomerationsprogramme oder Teile daraus auch als regionale oder kantonale Richtpläne oder Konzepte behördenverbindlich erklärt werden.

Schlussbemerkungen

Wir sind also klar auf dem Weg, die gesamtheitliche Planung aller Verkehrsmittel und die Abstimmung mit der Siedlungsplanung zu verbessern und konkret umzusetzen. In den letzten drei Jahren ist in allen Agglomerationen sehr viel Arbeit geleistet worden, und dies mit starkem Einbezug der Gemeinden und Regionen. Der Kanton Bern zählt zu den führenden Kantonen bei diesen Agglomerationsprogrammen.

Wir wollen also

- erstens die Gesamtverkehrsoptik weiter stärken, also die Gesamtbetrachtung von privatem und öffentlichen, von Strassen-, Schienen- und Langsamverkehr
- zweitens die Abstimmung mit der Siedlungsplanung verstärken
- und drittens mit den Agglomerationsprogrammen diejenigen Gebiete prioritär behandeln, wo die Probleme am dringendsten sind.

Ein Mosaikstein passt ebenfalls in dieses Bild:

Auf Grund von zwei Vorstössen aus dem Grossen Rat prüfen wir, ob für die Finanzierung des gesamten Verkehrs vielleicht ein Verkehrsfonds eine Verbesserung bringen könnte, um die verschiedenen Vorhaben besser aufeinander abstimmen zu können.

Der Kanton Bern hat nicht nur eine Vorwärtsstrategie in Sachen Mobilität – er setzt sie auch um. Wunder können allerdings nicht erwartet werden, vor allem können wir die nötigen Geldmittel nicht herbeizaubern. Aber gerade wenn die Mittel knapp sind, lohnt es sich, vorausschauend und ganzheitlich zu planen, um die richtigen Prioritäten zu setzen.

In diesem Sinn bin ich überzeugt, dass wir mit den Agglomerationsprogrammen und den übrigen Aktivitäten auf dem richtigen Weg sind, auch wenn es längst nicht immer so rasch und so einfach voran geht, wie wir es uns wohl alle wünschen.

Und damit komme ich zum Anfang zurück: Gerade in solchen Situationen braucht es den Dialog, um gute Lösungen zu erarbeiten, aber auch zu kommunizieren und zur Debatte zu stellen. In diesem Sinn wünsche ich Ihnen einen interessanten Verkehrstag.



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

Prof. Pierre-Alain Rumley

Direktor des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE)

Agglomerationsverkehr – Wie weiter beim Bund?

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs
in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

An aerial photograph of a city, likely Bern, Switzerland, showing a dense urban area with a large railway station and a complex highway interchange. The text is overlaid on the image.

Agglomerationsverkehr - Wie weiter beim Bund?

Prof. Pierre-Alain Rumley,
Direktor Bundesamt für Raumentwicklung

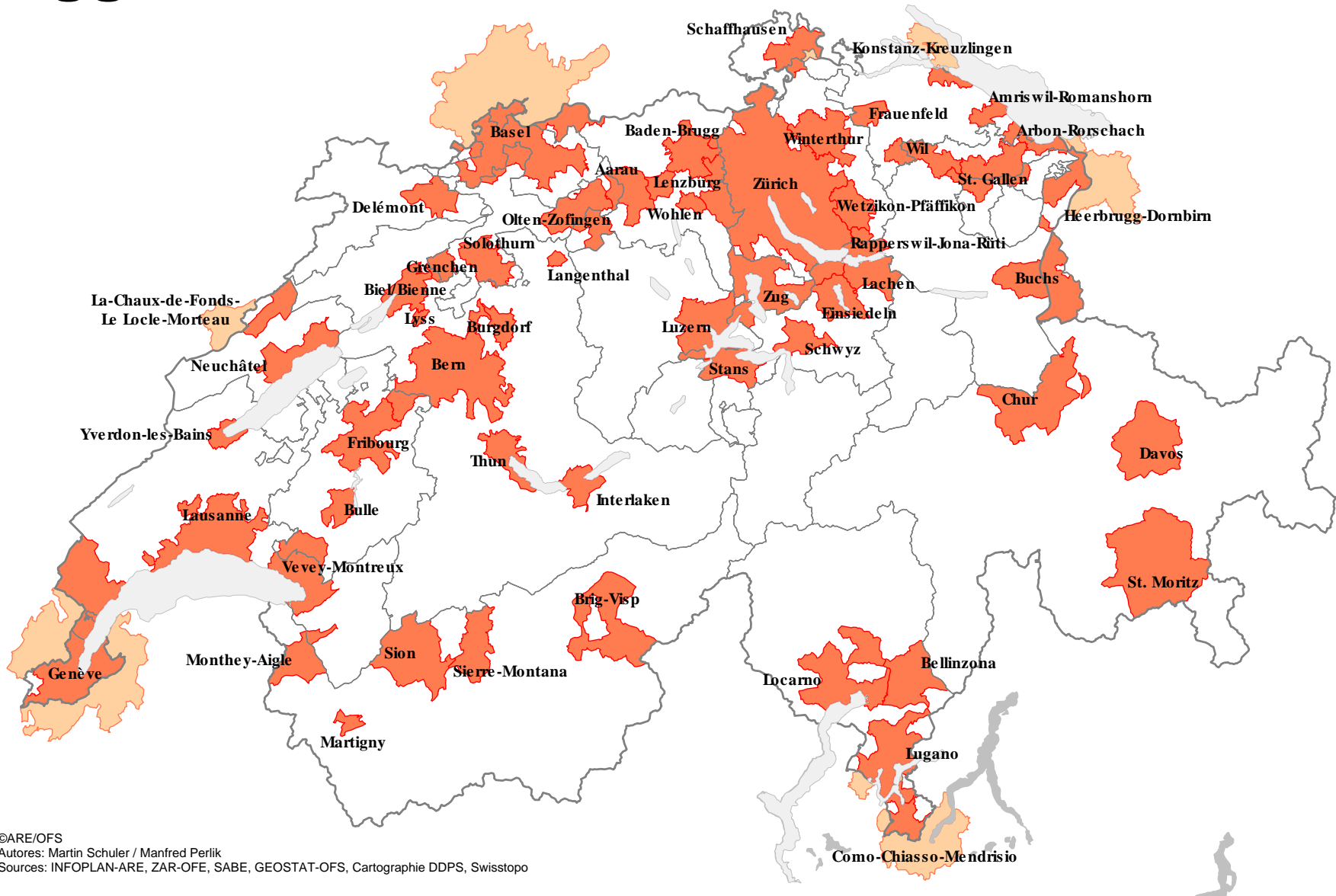
Berner Verkehrstage, 13. August 2004

Inhalt

1. Agglomerationspolitik
2. Agglomerationsverkehr: Konzept des Bundes
3. Aussichten und weiteres Vorgehen



Agglomerationen 2000

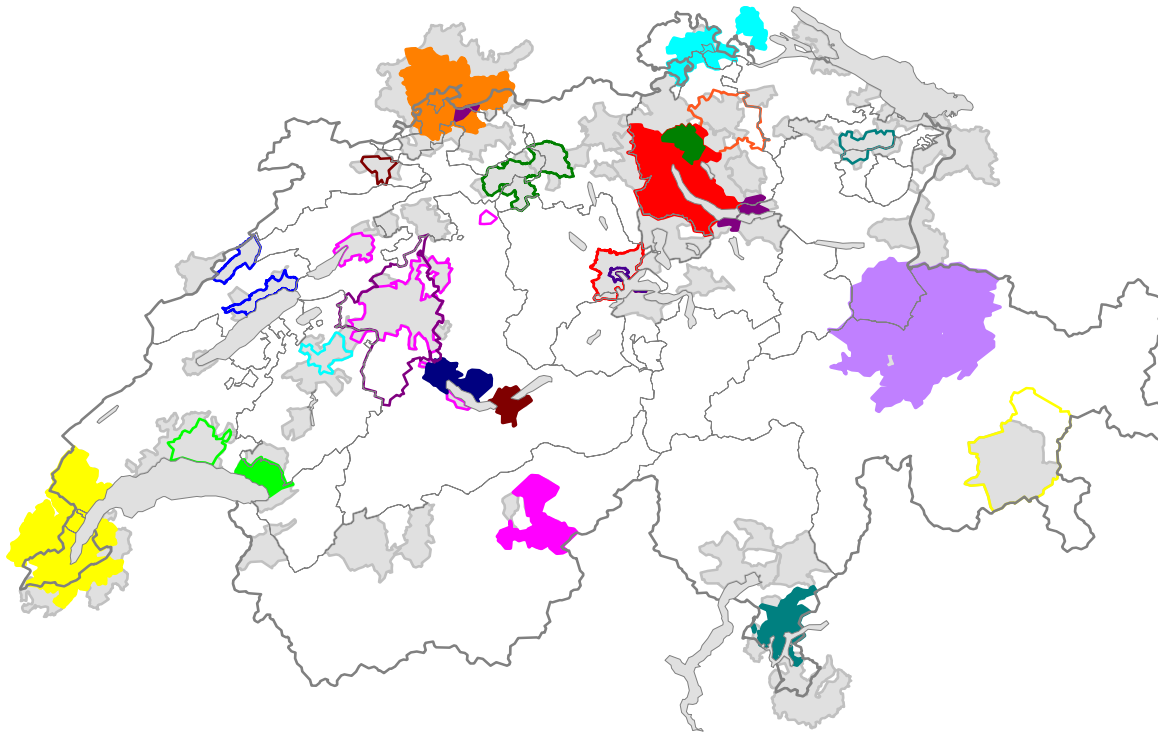


Agglomerationspolitik: Was wurde erreicht?

- Agglomerationen auf politischer Agenda
- Tripartite Gesprächskultur
- 25 Modellvorhaben
- Agglomerationsprogramme
- Vernetzung der Akteure
- Monitoring Urbaner Raum Schweiz



25 Modellvorhaben



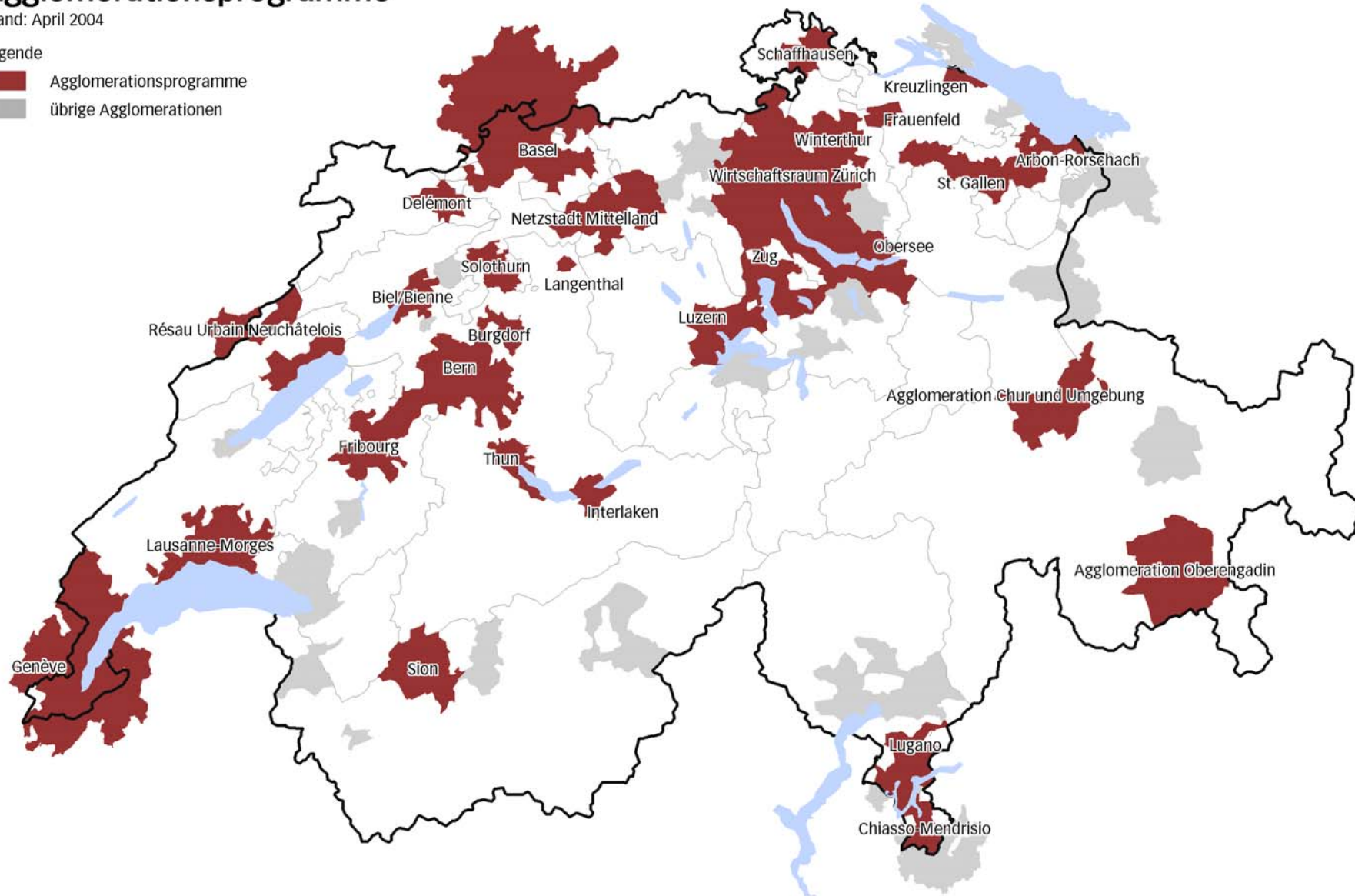
- Publikumsintensive Einrichtungen der Agglo Zürich/Winterthur
- Zone d'activité régionale de Delémont
- GLOW.das Glattal
- Agglo Obersee
- Agglomerationsstrategie des Kantons Bern
- PASL: Agglomerationsstruktur Luzern
- Création de l'agglomération lausannoise
- Agglomération Vevey-Montreux-Riviera
- Netzstadt Mittelland
- Projets d'agglomération du Canton de Neuchâtel
- Création de l'agglomération de Fribourg
- Agglomération Chur und Umgebung
- Agglomération Bris-Visp-Naters
- Alpenstadt Interlaken
- Oberengadin
- Agglomération franco-valdo-genevoise
- Agglomération Schaffhausen plus
- Trinationale Agglomération Basel
- Mobilitätsstrategie der Region Bern
- Aggloprogramm der Teilregion St.Gallen West
- Agglomération Thun: Prozess der Mitwirkung
- Rafforzare l'agglomerato di Lugano con un nuovo asse di trasporto strutturante
- Konzept Siedlung / Verkehr Zürich und Umgebung
- BaBel: nachhaltige Quartierentwicklung Luzern
- Salina-Raurica

Agglomerationsprogramme

Stand: April 2004

Legende

- Agglomerationsprogramme
- übrige Agglomerationen



Was hat der Kanton Bern erreicht?

Agglomerationsstrategie in Erarbeitung

- Aufbruch in allen Agglomerationen
- Vorbildliches Zusammenspiel Kanton - Regionen
- Regionale Vorschläge mit Modellcharakter für Schweiz

Mobilitätsstrategien in allen Agglomerationen

- Wichtige Beiträge für gesamtschweizerische Diskussion

Kanton Bern als Vorreiter der Agglomerationspolitik

Agglo'verkehr: Probleme und Folgen

Wo liegen die Probleme ...

- Verkehrswachstum / Überlagerung mit übergeordneten Netzen
- Fehlende Gelder
- Ungeeignete Institutionen
- Mangelnde Verknüpfung von Raumplanung und Verkehr

... und was sind die Folgen

- Verkehrsstaus
- Umweltprobleme
- Gefährdung Standortgunst und Wirtschaftswachstum



Mitfinanzierung Bund: Das Konzept

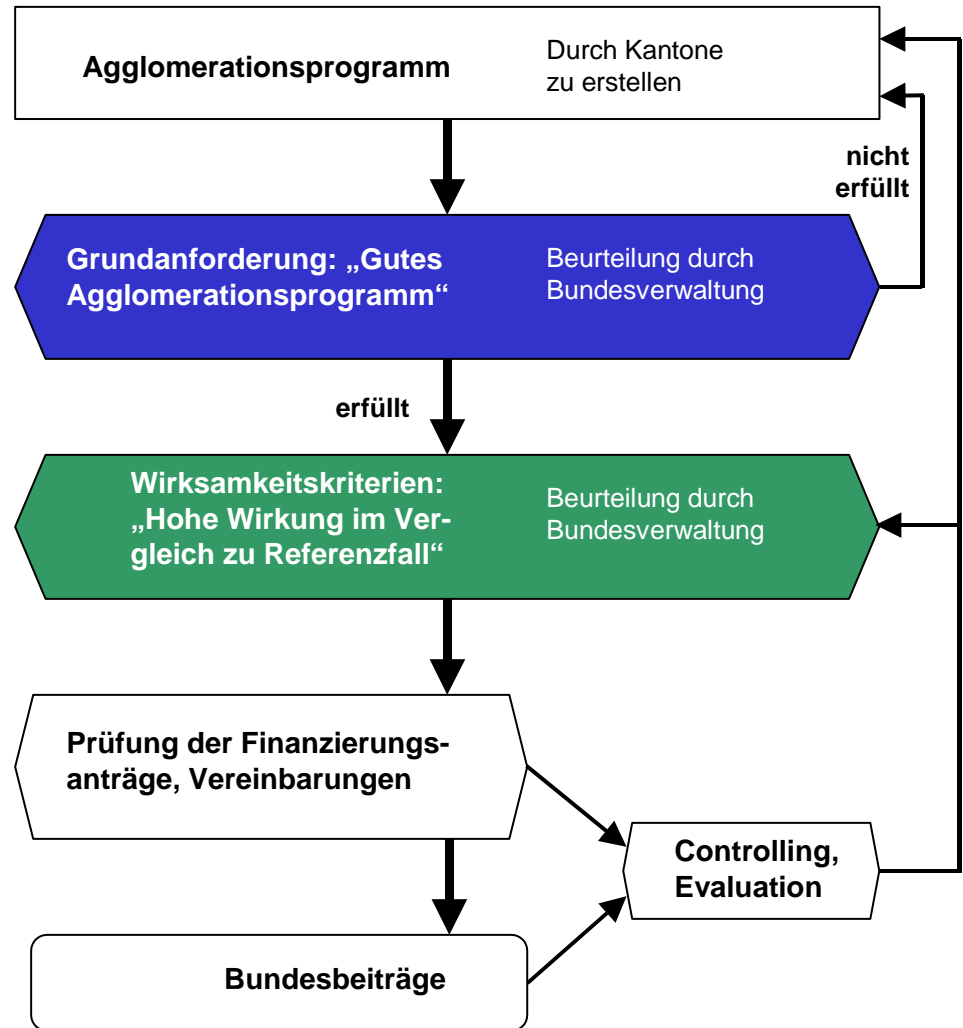
Subsidiäre Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen

- Verwendung der Mittel: Öffentlicher und privater Agglomerationsverkehr auf Strasse und Schiene
S-Bahnen, Stadtbahnen, Trams, Busspuren und -installationen, Entlastungsstrassen, Velofahrer, Fussgänger
- Herkunft der Mittel: Zweckgebundene Strassengelder (Verfassungsgrundlage erforderlich! => NFA)
- Beitragsberechtigter Kreis: Grundsätzlich alle Agglomerationen
Aber: Knappe Mittel => Strenge Prioritätensetzung!

Voraussetzungen

- Agglomerationsprogramm (Teil Verkehr + Siedlung)
- „zweckmässige“ Organisation in Trägerschaft

Mitfinanzierung Bund: Das Verfahren



Mitfinanzierung Bund: Prüfkriterien

Grundanforderungen

1. Partizipation gewährleistet
2. Trägerschaft untersucht und bestimmt
3. Analyse Ist-Zustand und zukünftiger Zustand
4. Alle Massnahmen untersucht
5. Auswirkungen und Kosten transparent dargelegt
6. Umsetzung und Controlling gesichert

Wirksamkeitskriterien

1. Qualität der Verkehrssysteme verbessert
2. Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
3. Verkehrssicherheit erhöht
4. Umwelt- und Ressourcenverbrauch vermindert
5. Investitions- und Betriebskosten tragbar



Arbeitshilfe und Handbuch des ARE (www.aren.ch)

Road Pricing als Alternative?

Stand der Diskussion in CH

- Technisch machbar (London, LSVA)
- Keine Verfassungsgrundlage, Ausnahmen aber möglich (Parlament)
- Parlament: Hat RP aus NFA gestrichen

Haltung ARE

- Kurzfristig: Keine taugliche Lösung für Agglomerationsverkehrsprobleme (fehlende Akzeptanz!!!)
- Mittel- bis langfristig: Interessanter Ansatz (Überprüfung der ganzen heutigen Verkehrsfinanzierung)
- Offen für gute Pilotversuche in Städten und Agglomerationen



Stand der Arbeiten / offene Fragen

Stand der Arbeiten

- **Gegenvorschlag Avanti gescheitert (9. Februar 2004)**
- **„Runder Tisch“ vom 1. April**
 - ⇒ **Breiter Konsens für Agglomerationsverkehr**
- **Aussprache BR vom 23. Juni**
 - ⇒ **Neue Vorschläge/Vorlage z.H. Parlament (dopo Avanti)**
 - ⇒ **Leitlinien für die weiteren Arbeiten (Infrastrukturfonds)**
- **Handbuch & Kriterien für Agglo‘programme liegen vor**
- **Erarbeitung der Agglomerationsprogramme im Gang**

Offene Fragen

- **Ausgang Volksabstimmung NFA**
- **Folgen und Auswirkungen des Entlastungsprogramms (EP04)**
- **Höhe der verfügbaren Mittel für den Agglomerationsverkehr**
- **Neuer Termin für Abgabe der Agglomerationsprogramme**

Weiteres Vorgehen / Wichtige Termine

August / September 2004

- Vorschläge des UVEK zu dopo Avanti / Entscheid weiteres Vorgehen Parlament

14. Oktober 2004

- Erfahrungsaustausch Bund/Kantone/Agglomerationen

28. November 2004

- Volksabstimmung NFA (Verfassungsgrundlage für Bundesbeiträge an Agglo‘verkehr)





www.are.ch



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

Peter Rytz

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)

Stand in den Berner Agglomerationen Bern

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern



Berner Verkehrstag 2004

13. August 2004

Peter Rytz, Kantonsplaner, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Inhalt

1. Rückblick: Was bisher geschah
2. Schlüsselmassnahmen
3. Highlights und Fallgruben
4. Weiteres Vorgehen

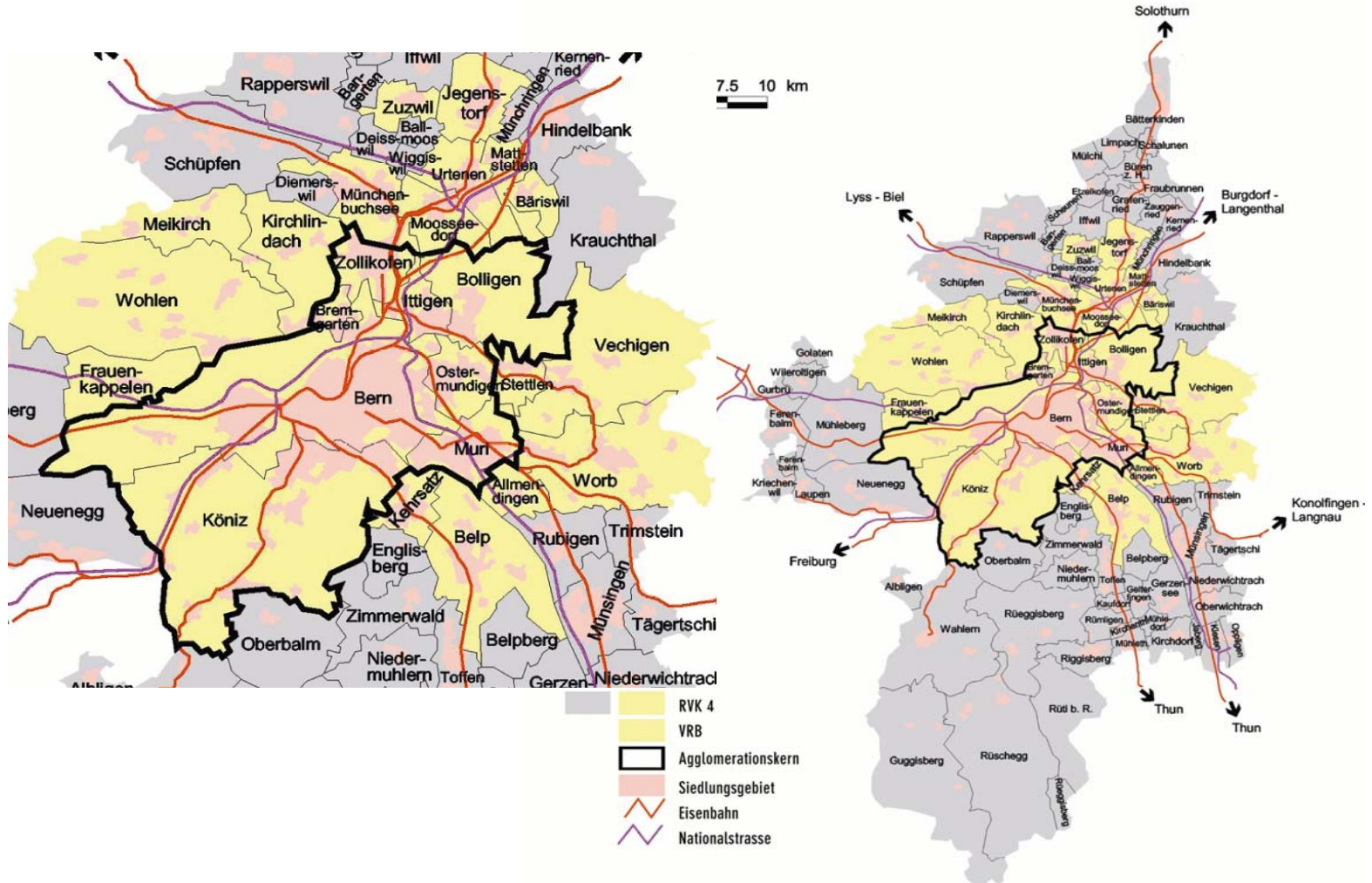


Teil 1: Was bisher geschah

- **Regierungsrat beschliesst die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie Region Bern im Frühling 2002**
- **Ziel: Gesamtplanung für Verkehr und Siedlungsentwicklung in der Region Bern**
- **Langfristige Perspektive, Denken in Etappen**
- **Referenzentwicklung**
 - **Schwachstellenanalyse**
 - **Handlungsbedarf**
 - **Optimierte Massnahmenpakete**



RVK4 als Betrachtungsperimeter



Eckdaten

- ... **Mobilitätsstrategie Region Bern geht am 26.8.03 in die Mitwirkung**
- ... **Vielzahl von Informationsveranstaltungen im Herbst 03**
- ... **Rund 140 Mitwirkungseingaben bis Ende Dezember 2003**
- ... **Auswertung der Mitwirkungseingaben bis März 04**
- ... **Behördendelegation zieht Schlussfolgerungen für das zukünftige Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern (AP V+S)**
- ... **Medieninfo und Versand Mitwirkungsberichte am 13. Mai 2004**



Zustimmende und kritische Stellungnahmen

- **Gesamtschau wird begrüsst, Initiative des Kantons für verkehrsträgerübergreifende Planung stösst auf positives Echo**
- **Strategische Stossrichtung: „Verkehr vermeiden - Verkehr verlagern - Verkehr verträglich gestalten“ ist unbestritten**
- **Unterschiedliche Meinungen**
 - zu Fragen der zukünftigen Entwicklung
 - zur Bedeutung von Stau und Neuverkehr
 - zur Prioritätensetzung beim privaten und öffentlichen Verkehr
 - zu Siedlungsszenarien



Teil 2: Schlüsselmaßnahmen

- Die Mobilitätsstrategie Region Bern ist Grundlage für das Agglomerationsprogramme Verkehr + Siedlung Region Bern
- Aufgrund der Vernehmlassung ergeben sich Anpassungen bei Massnahmen und Verschiebungen der Schwerpunkte



Zukünftige Siedlungsentwicklung

Ziel: Umsetzung des Konzentrationsszenarios

- ESP Wirtschaft und ESP Wohnen
- Kriterien für Neueinzonungen (Zentralität, Qualität der ÖV-Erschliessung)
- Bei Verkehrsinfrastrukturprojekten die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung berücksichtigen



Konkretisierung der siedlungsplanerischen Vorgaben und der Massnahmen im kantonalen und regionalen Richtplan

Nachfrageorientierte Massnahmen

Prioritär:

- Das Verkehrssystem-Management konkretisieren: ÖV-Bevorzugung und Dosierung bei hohem Verkehrsaufkommen
- Machbarkeitsstudie für Verkehrsbeeinflussungssystem auf Autobahnen
- Am Fahrleistungsmodell wird festgehalten
- Parkplatzbewirtschaftung auf regionaler Ebene weiter entwickeln



Sekundär:

- Härtere Lenkungsmassnahmen (z.B. Stauabgabe) sofern Bund Führungsrolle übernimmt und andere Massnahmen nicht wirken

Öffentlicher Verkehr

- Grundsätzlich keine Änderung des Massnahmenspektrums aber stärkere Etappierung
- Bahnhof Bern: Massnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des HB Bern sind prioritär
- S-Bahn Nord/Süd: Überprüfung der ÖV-Erschliessung südlich von Bern - alle Optionen miteinbeziehen und zusammen mit den Massnahmen im Strassennetz beurteilen
- Ausbau S-Bahn: An der Strategie 15'-Takt im Agglomerationskern wird festgehalten
- Tram/Bus: Das Thema ÖV auf der Strasse weiter vertiefen



Fuss- und Veloverkehr

- An den Massnahmen wird festgehalten, ebenso an der Etappierung in 1. Reparatur und 2. Netzlücken schliessen
- Vertiefte Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsbeurteilungen für grössere Infrastrukturausbauten
- Begleitenden Massnahmen zu neuen ÖV- und MIV- Infrastrukturen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs



Verkehrsträger Strasse

- Grundstrategie „Verkehrsfluss auf übergeordnetem Strassennetz sicherstellen“ bleibt, aber Massnahmen konkreter etappieren
- 1. Schritt: Verkehrslenkung und -verlagerung: VBS auf Hochleistungsstrassen, VSM auf nachgeordnetem Strassennetz
- 2. Schritt: Ausbau (immer koordiniert mit ÖV-Planungen)
 - Leistungssteigerung Wankdorfplatz (unbestritten)
 - Zweckmässigkeitsbeurteilungen von neuen Netzteilen
 - allfällige Realisierung neuer Infrastrukturen in späteren Etappen
- Zwei Beispiele:
 - Osttangente: Als Vorschlag beibehalten, vorerst ZMB mit verschiedenen Varianten (auch Leistungssteigerung A6)
 - Südtangente: Nicht weiterverfolgen, planungsrechtlich sichern



Kombinierte Mobilität

- Kombinierte Mobilität erhält mehr Gewicht (eigenes Kapitel im Agglomerationsprogramm V+S)
- An den vorgeschlagenen Massnahmen wird festgehalten
- Verstärkte Zusammenarbeit mit Verantwortlichen der S-Bahn Bern für Projekte im Bereich von P&R/B&R



Teil 3: Highlights und Fallgruben

Umfassende Sichtweise hat Vorteile...

+ Verkehrsträgerübergreifende Sichtweise und Verknüpfung mit Siedlungsentwicklung wird von allen Seiten begrüsst



+ Grundstrategie „Verkehr vermeiden - Verkehr verlagern - Verkehr verträglich gestalten“ ist unbestritten

Highlights und Fallgruben

...und Nachteile:

- Von vielen Massnahmen werden nur einige wenige beachtet
- Schritt von Gesamtstrategie zur Einzelmassnahme ist schwierig zu kommunizieren



Lesson learned:

- ➔ Stärkere Priorisierung und Etappierung der Massnahmen
- ➔ Es braucht Grundsätze zur Herleitung der weiter zu verfolgenden Massnahmen

Teil 4: Weiteres Vorgehen

- **Agglomerationsprogramms Verkehr+Siedlung Region Bern auf der Grundlage der MSB-Berichte erarbeiten**
- **Das AP V+S besteht aus drei Teilen**
 - Allgemeiner Teil / Erläuterungsbericht
 - Massnahmenteil
 - Genehmigungsteil
- **Bisherige Projektorganisation bleibt beibehalten**
 - Behördendelegation
 - Gesamtprojektleitung
 - Einbezug einer Vielzahl von Akteuren



Zeitplan

- **Oktober 04:** Entwurf
- **November 04:** Verabschiedung durch Behördendelegation
- **Dezember 04:** Zustimmung Vorstand VRB / Ausschuss RVK
- **Anfang 05:** Klausur des Regierungsrats
- **bis ca. Mai 05:** Gesamtabstimmung der bernischen AP V+S mit Prioritätensetzung auf kantonaler Ebene und Regierungsratsbeschluss
- **2008 - 2011:** Umsetzung prioritärer Massnahmen in einer ersten Etappe





Danke für Ihre Aufmerksamkeit



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

Bettina Hamel

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)

Stand in den Berner Agglomerationen

Biel

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Berner Verkehrstag 2004

Agglomerationen unterwegs in ihre Mobilitätszukunft

Agglomerationsprogramm Biel

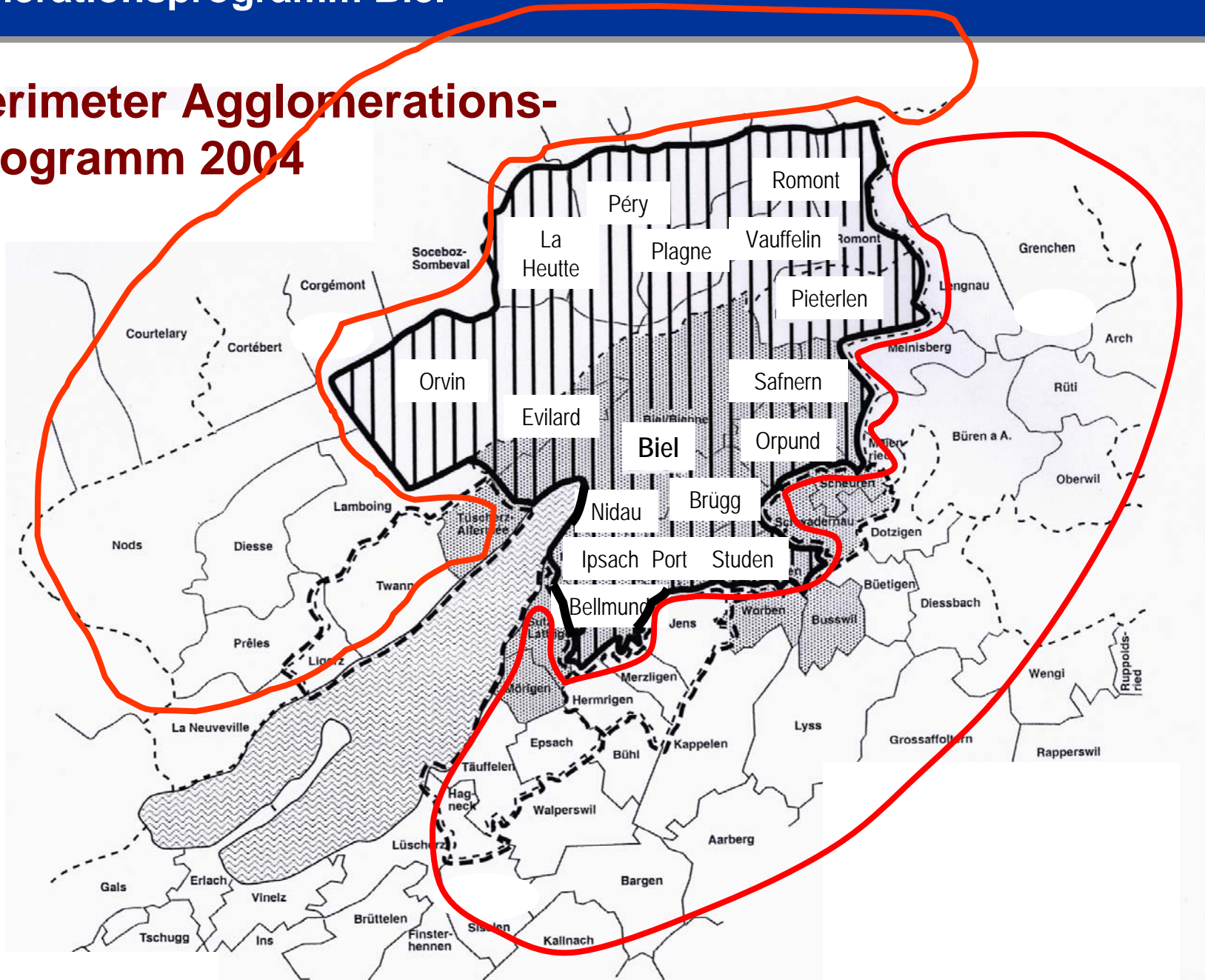
Bettina Hamel, AGR

Vorbemerkungen

- **AP Biel wird unter Federführung des AGR zusammen mit der Region erarbeitet**
- **Einbezug von AöV, TBA, Stadt Biel, RVK**
- **Werkstattbericht**
- **Noch keine Mitwirkung durchgeführt**
- **Abschluss der Arbeiten bis Ende Jahr. Anschliessend öffentliche Mitwirkung.**

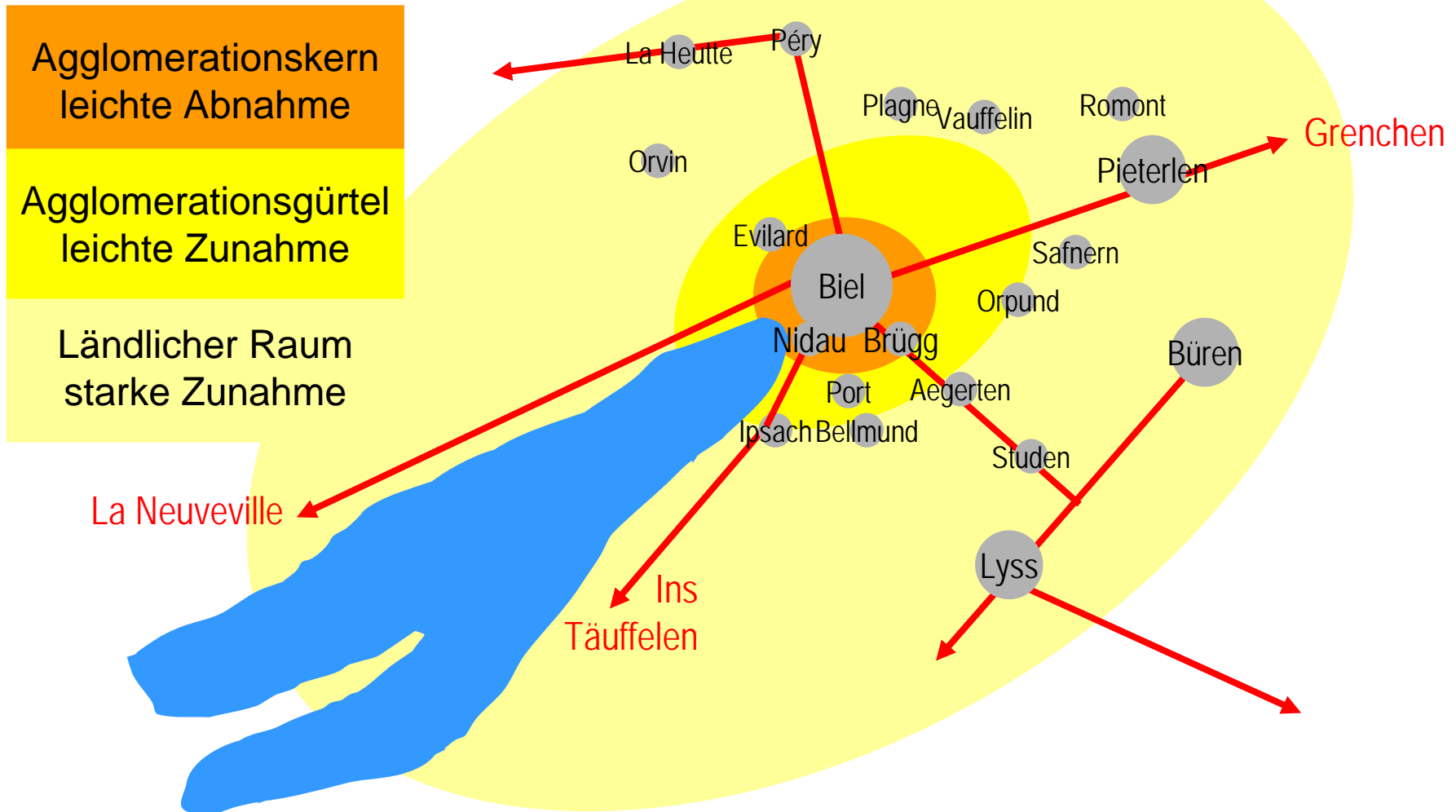
Agglomerationsprogramm Biel

Perimeter Agglomerations- Programm 2004



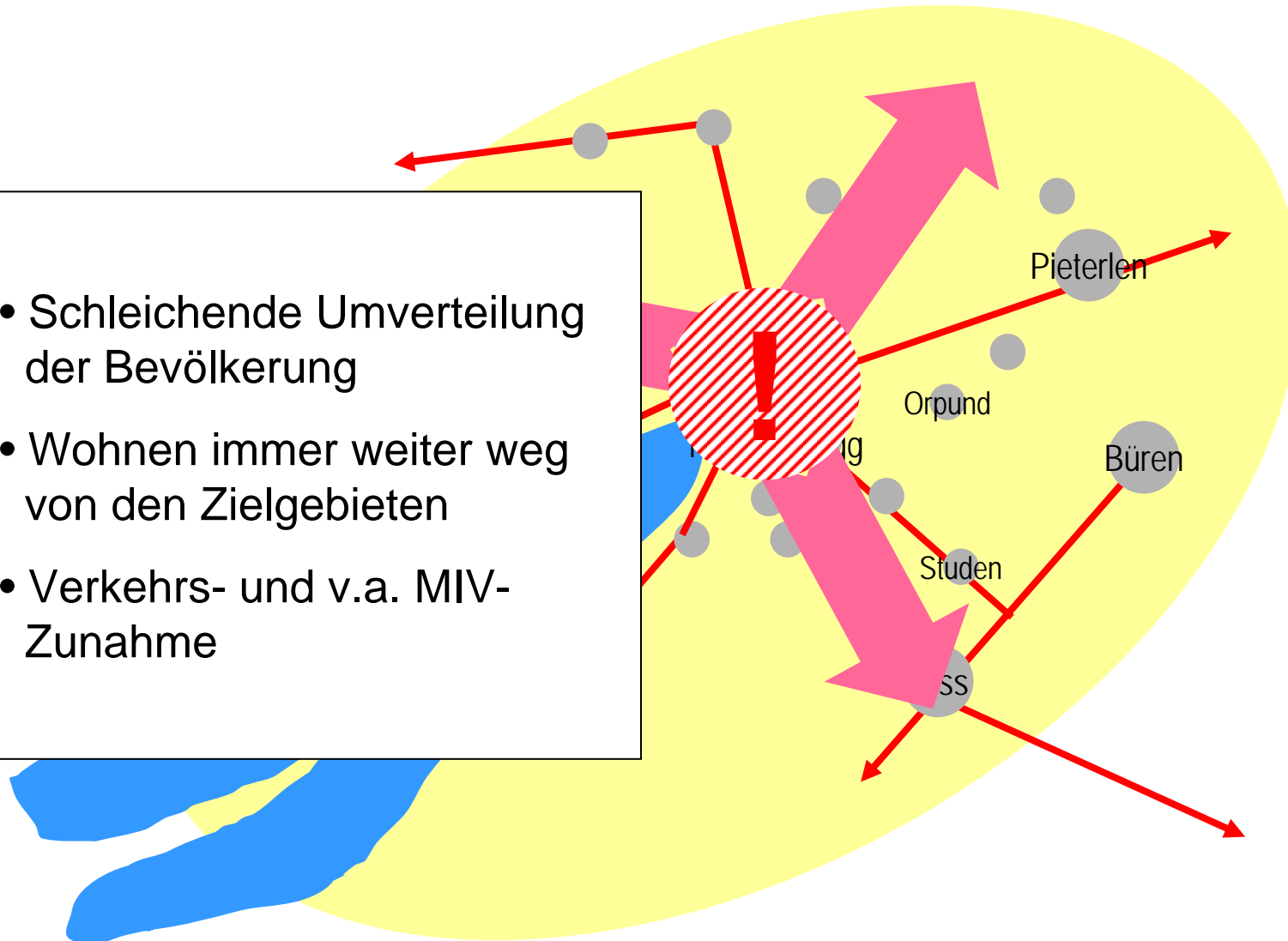
Agglomerationsprogramm Biel

Bevölkerungsentwicklung

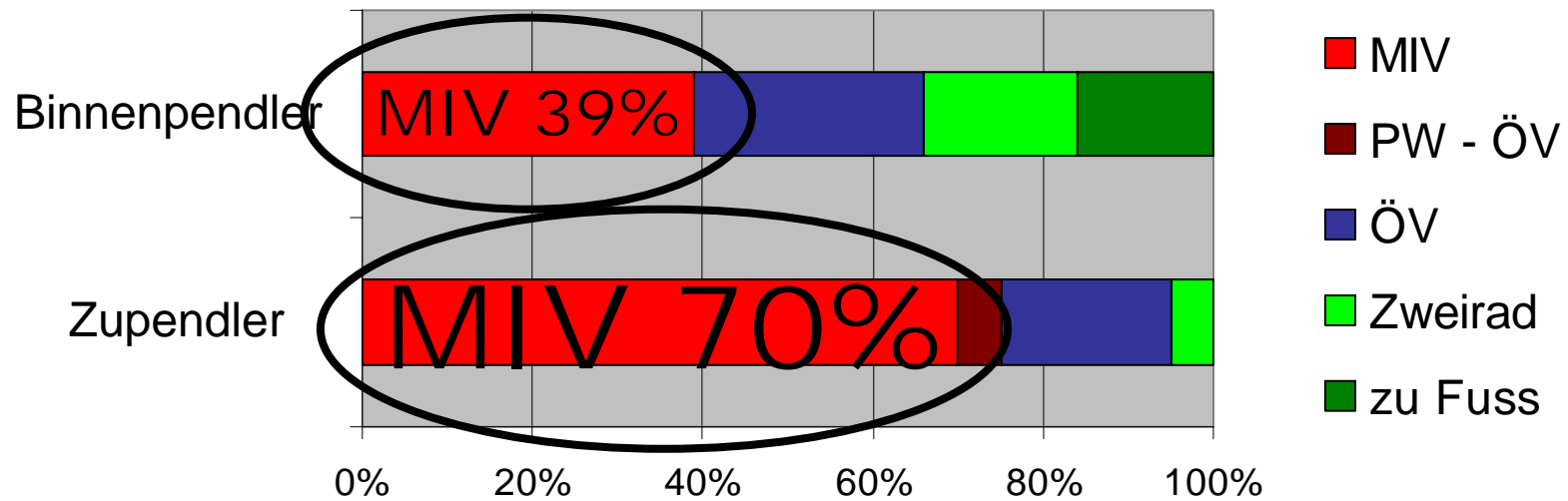


Agglomerationsprogramm Biel

- Schleichende Umverteilung der Bevölkerung
- Wohnen immer weiter weg von den Zielgebieten
- Verkehrs- und v.a. MIV-Zunahme

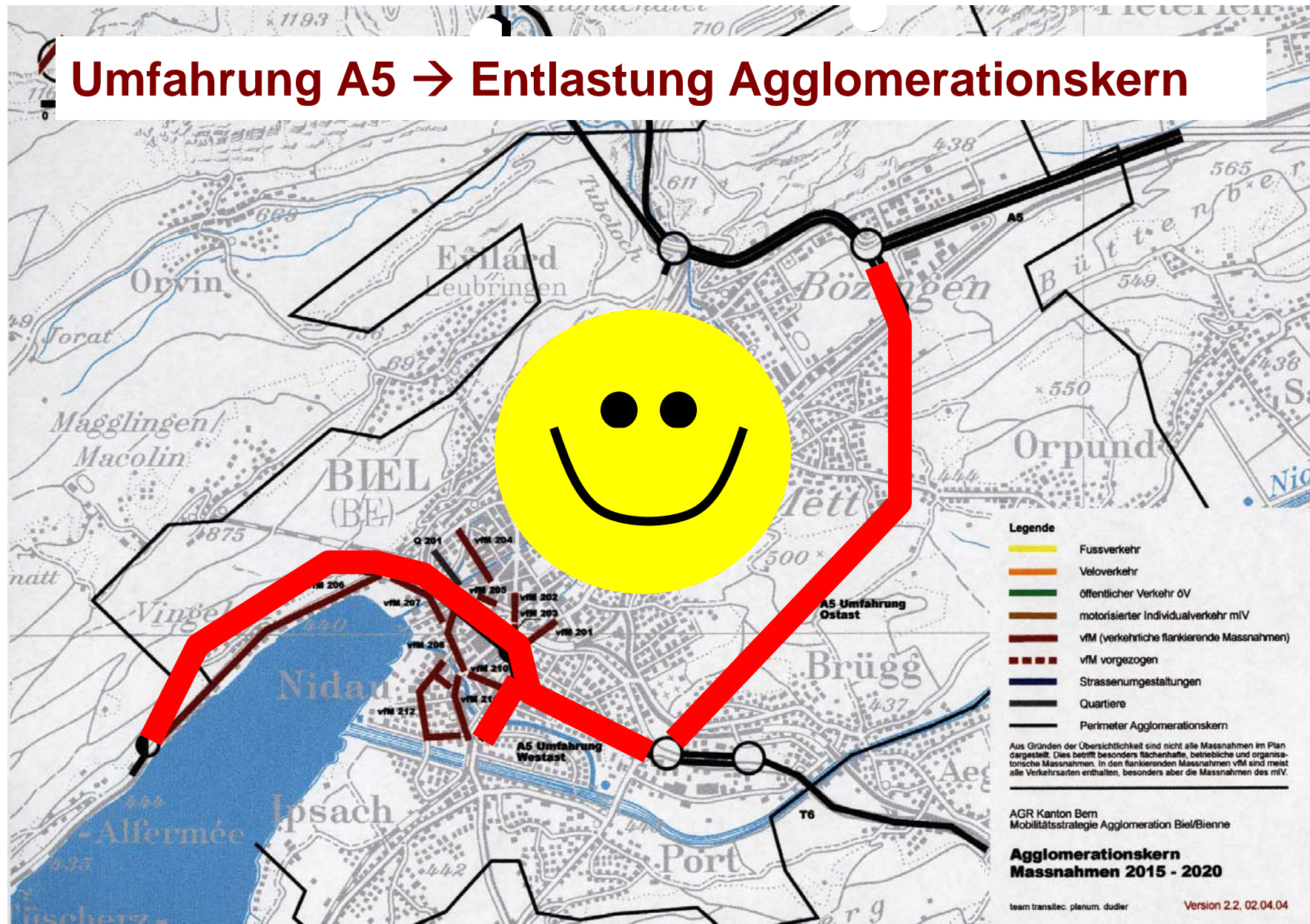


Modal Split der Berufspendler



Agglomerationsprogramm Biel

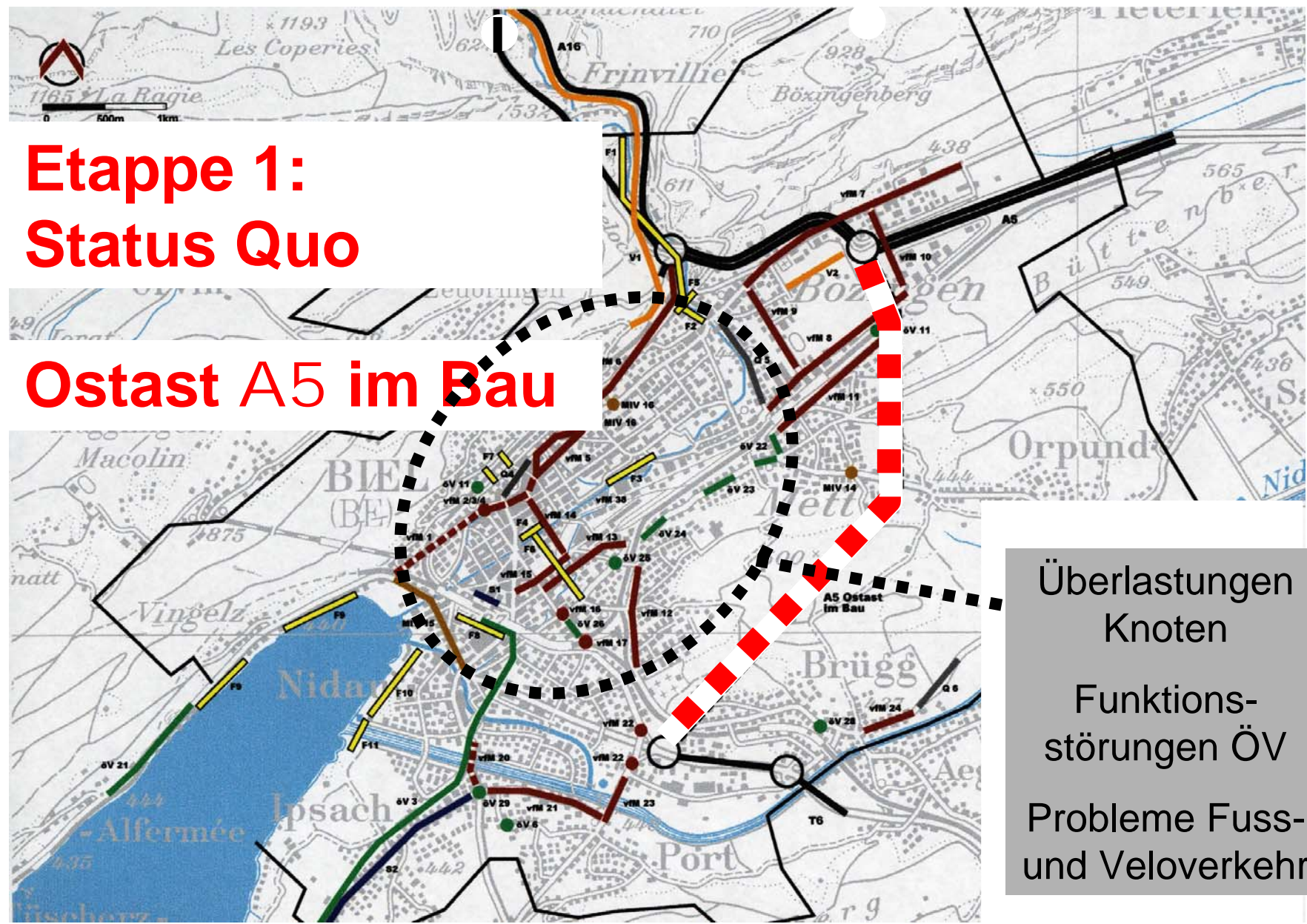
Umfahrung A5 → Entlastung Agglomerationskern



Agglomerationsprogramm Biel

**Etappe 1:
Status Quo**

Ostast A5 im Bau



Überlastungen
Knoten
Funktions-
störungen ÖV
Probleme Fuss-
und Veloverkehr

Etappe 1: Status Quo

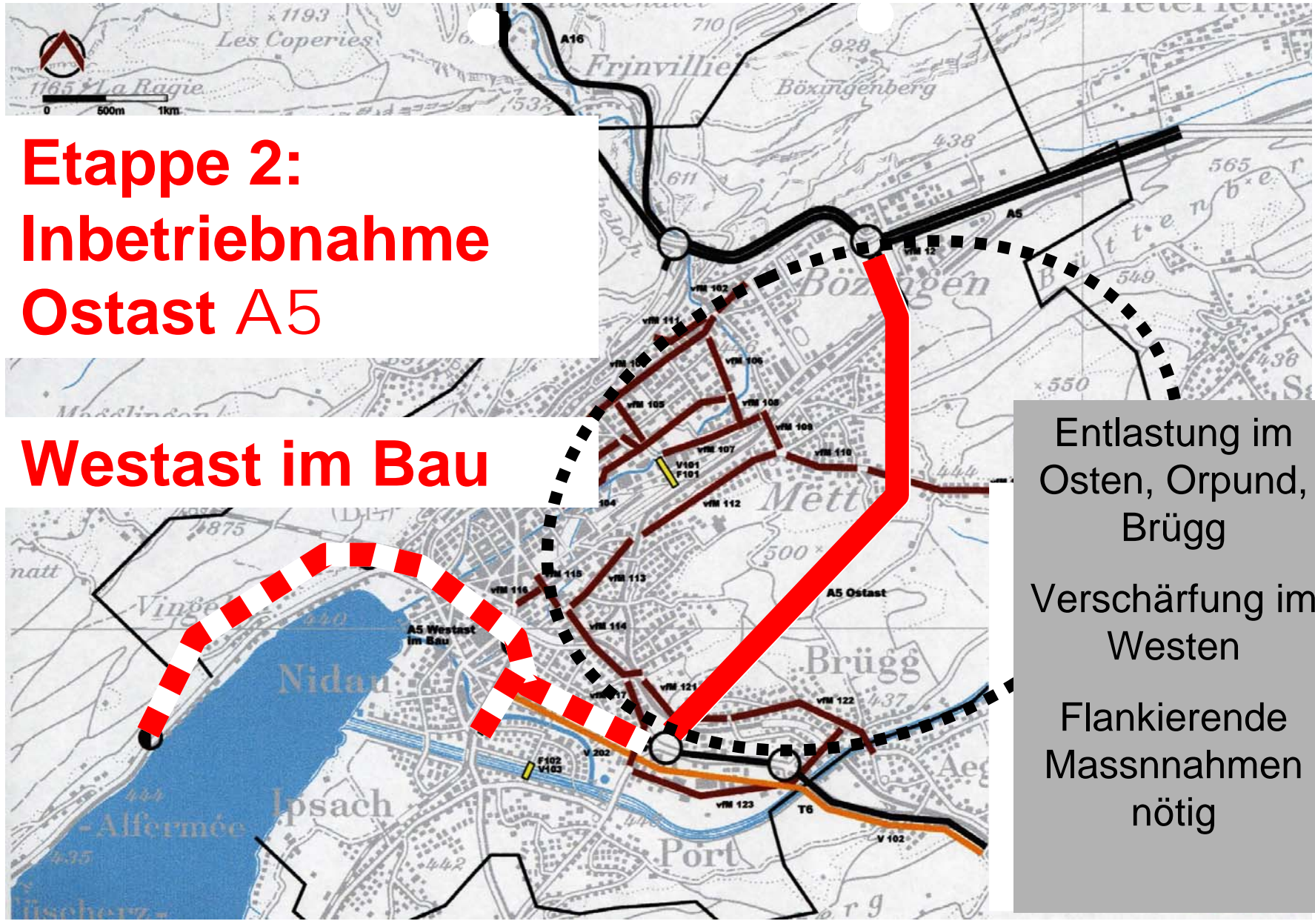
SIEDLUNG

- Verkehrszunahmen im Agglozentrum minimieren (Masterplan, Bözingenfeld, Brüggmoos)
- Ausserhalb liegende AP-Standorte und ESP → Entlastungsfunktion
- Wohnoffensive im Agglozentrum; Entwicklungsdruck auf ländliche Gebiete reduzieren.

VERKEHR

- Funktionsfähigkeit des MIV und ÖV durch organisatorische Massnahmen sicherstellen
- Rahmenbedingungen Fuss-/Veloverkehr und kombinierte Mobilität verbessern; Netz ÖV gezielt verdichten und erweitern
→ Anteil ÖV und Langsamverkehr erhöhen

Agglomerationsprogramm Biel



**Etappe 2:
Inbetriebnahme
Ostast A5**

Westast im Bau

Entlastung im Osten, Orpund, Brügg

Verschärfung im Westen

Flankierende Massnahmen nötig

Etappe 2: Inbetriebnahme Ostast A5-Umfahrung

SIEDLUNG

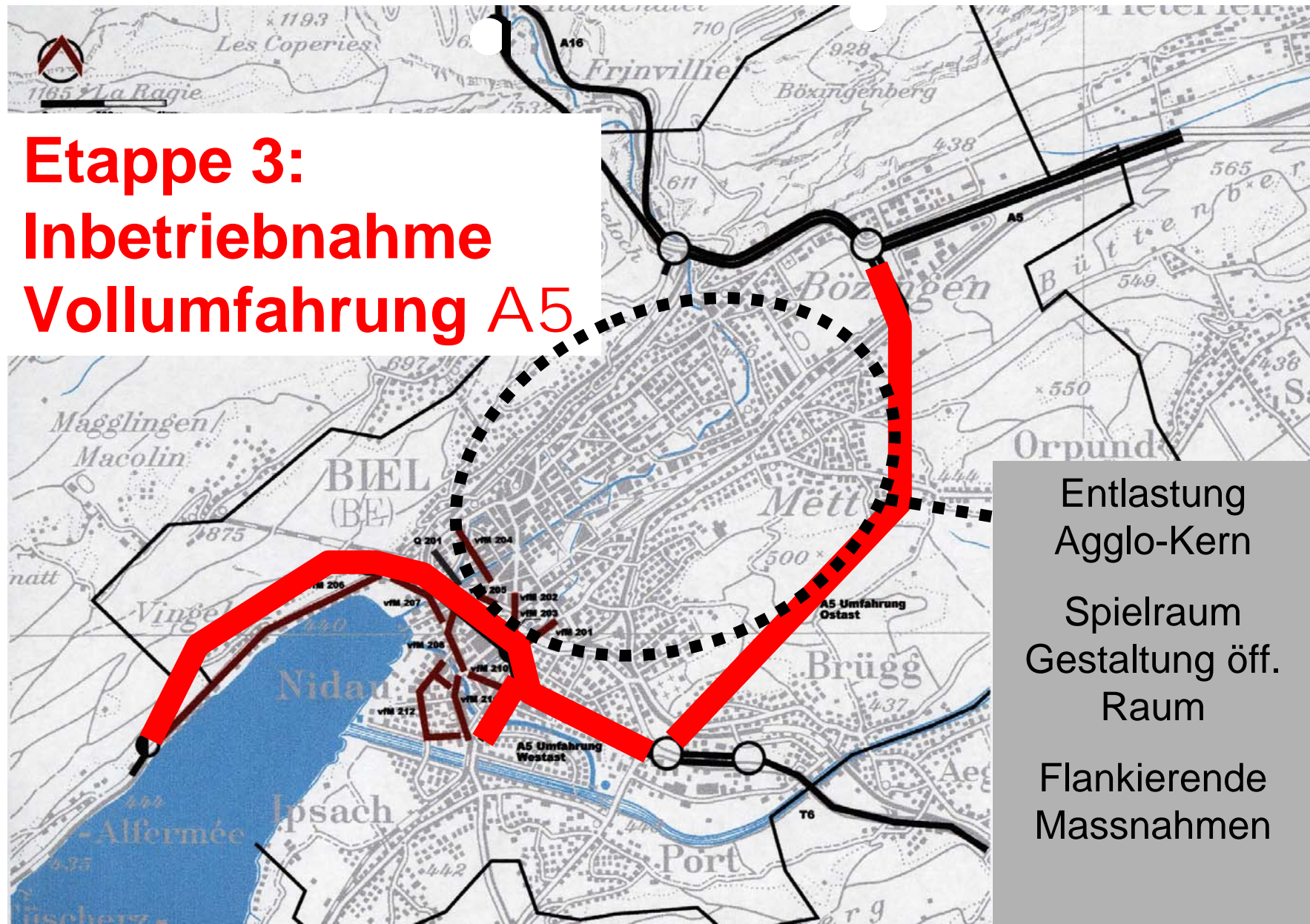
- Entspannung im Osten der Stadt Biel → ESP Bözingenfeld kann voll entwickelt werden
- Masterplan und Stadtzentrum: Zurückhaltung
- Bauzonenreserven an gewünschten Orten werden knapp

VERKEHR

- MIV auf A5 (Ostast) lenken
- Rückbaumassnahmen und strassenräumliche Aufwertung im Bereich Ostast umsetzen
- Lenkungsmassnahmen im Westteil

Agglomerationsprogramm Biel

Etappe 3: Inbetriebnahme Vollumfahrung A5



Etappe 3: Inbetriebnahme Vollumfahrung A5

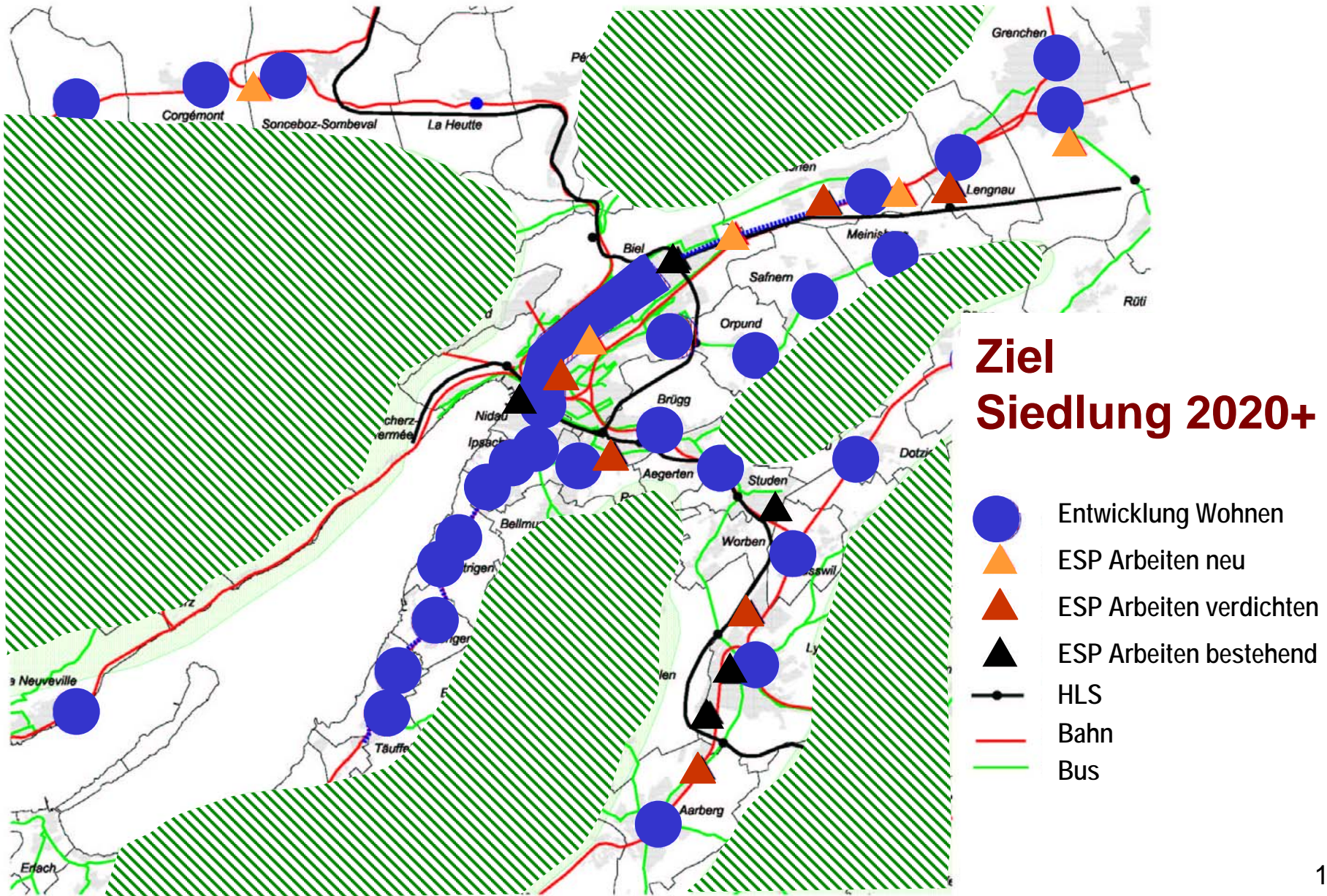
SIEDLUNG

- Spielraum für Stadtzentrum und Masterplan → gezielte Betriebsansiedlungen
- Weitere Verdichtung Bözingenfeld, Brüggmoos
- Bauzonen Wohnen im Zentrum erschöpft → neue Baugebiete zu erschliessen in Biel und Nidau und im Bereich ÖV-Haltestellen

VERKEHR

- Kapazitätsengpass Strasse des rechten Seeufers bleibt
 - Förderung und Bevorzugung des öV nötig
 - Die BTI-Achse soll massiv aufgewertet werden

Agglomerationsprogramm Biel



Strategie bis Inbetriebnahme der A5

- **Aufrechterhaltung der Mobilität auf bestehendem Netz**
 - mehr öV und Langsamverkehr
 - MIV in Spitzenzeiten reduzieren
 - öV-Betrieb sicherstellen
 - neue verkehrsintensive Nutzungen in kritischen Bereichen vermeiden
- **Trendumkehr bei der Siedlungsentwicklung**
 - Wohnentwicklung im Agglomerationskern stärken

Strategie nach Inbetriebnahme der A5

- **Entlastungswirkung der A5 langfristig sicherstellen**
→ hohen Anteil öV und Langsamverkehr halten
- **Entwicklung einer leistungsfähigen öV-Achse Ost-West**
→ Hauptverkehrsträger für rechtes Seeufer / neue ESP
- **Konzentration der Siedlungsentwicklung im Zentrum und längs öV-Achsen**
→ Ausschöpfen der Potentiale in den zentralen ESP
→ Neue ESP (A & W) an leistungsfähigen öV-Achsen

**Danke für Ihre
Aufmerksamkeit**



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

Markus Wyss

Tiefbauamt (TBA)

Stand in den Berner Agglomerationen Thun

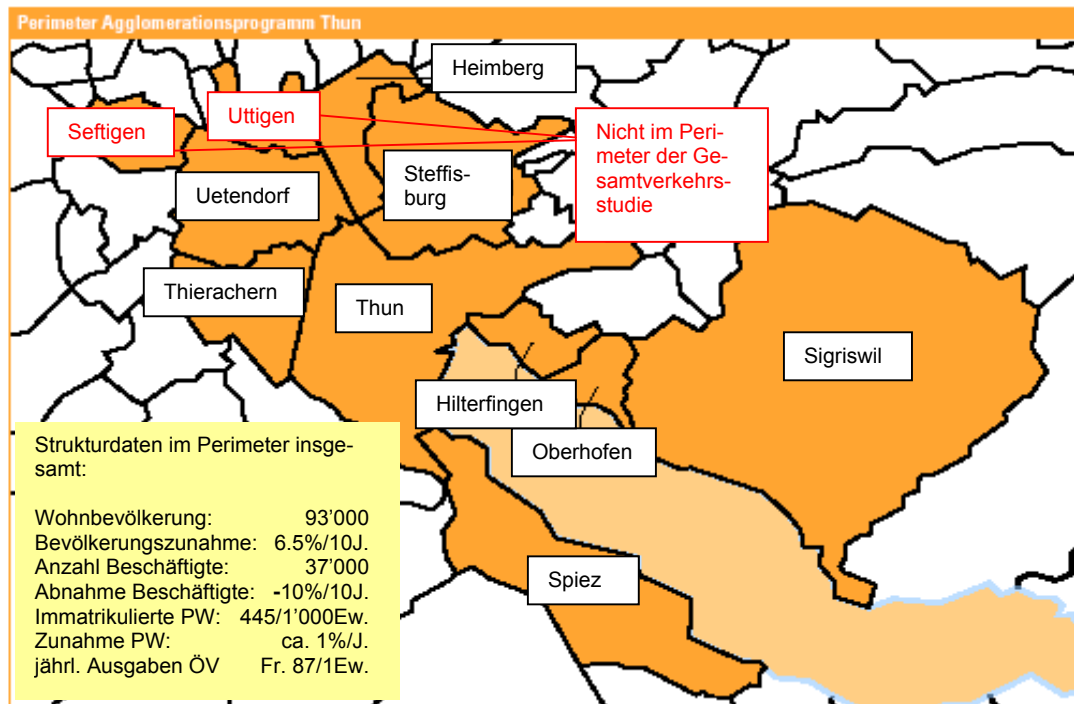
4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

BETRACHTETER PERIMETER, WICHTIGE STRUKTURDATEN



STAND DER GESAMTVERKEHRSSSTUDIE

Im März 2004 wurde die Studie im Wesentlichen abgeschlossen. Die wichtigsten Phasen waren:

- | | |
|--|------------------------|
| - Analyse Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem, Definition Zielsystem | 2000 - 2001 |
| - Erarbeitung Mobilitätsstrategie: Massnahmenpakete (MP) 1 - 3 | 2001 - 2002 |
| - Zweistufige Mitwirkung | Sept. 2002 – Dez. 2003 |
| - Machbarkeitsstudie MP 2 - Bypass Nord (Alternativlösung) | Dez. 2002 – Sept. 2003 |
| - Öffentliche Auflage des Mitwirkungsberichts | März 2004 |
| - Realisierung der ersten Massnahme aus MP 1 (Busspur Frutigenstrasse) | ab Juni 2004 |

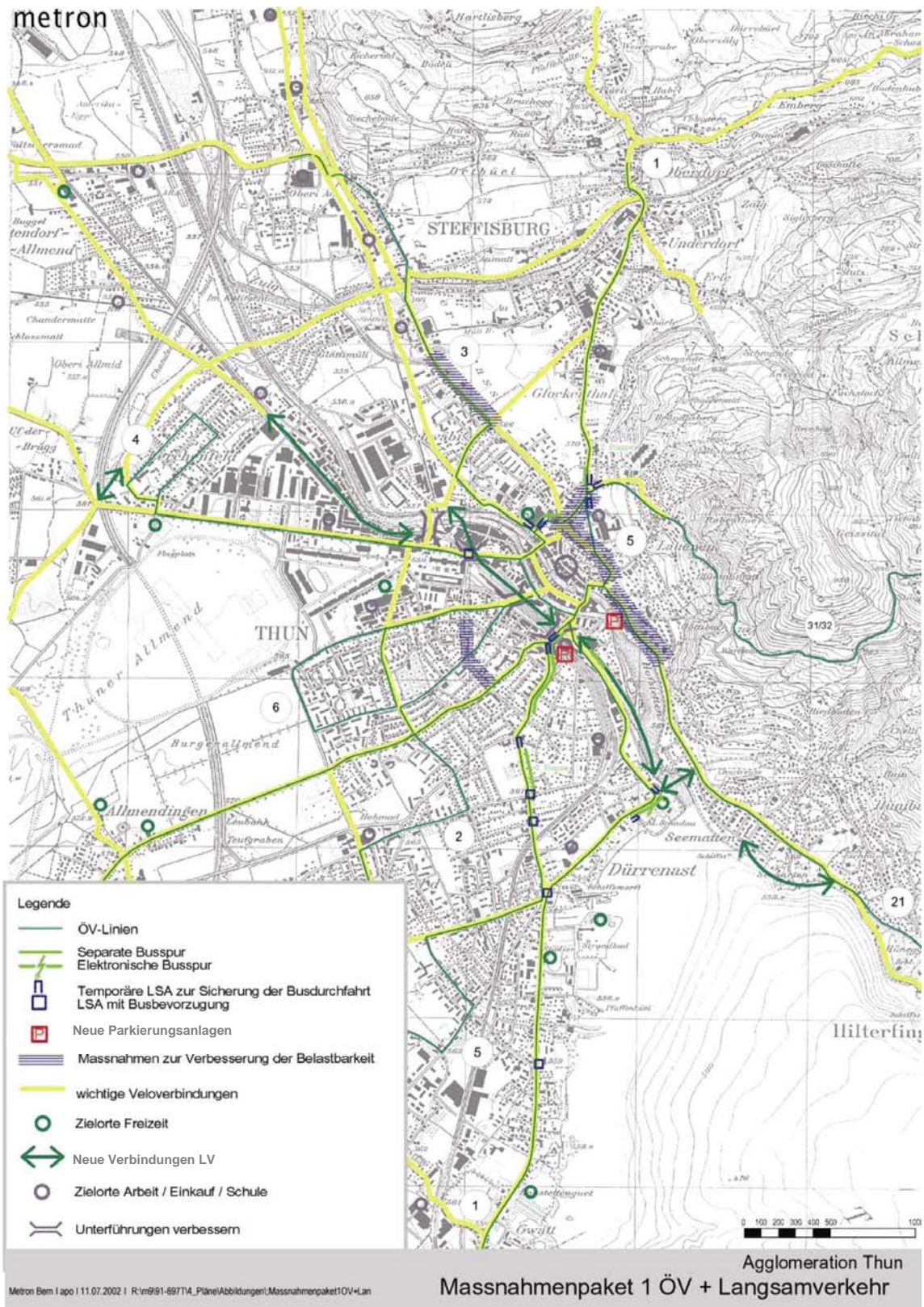
SCHLÜSSELMASSNAHMEN

Die im Einklang mit dem Zielsystem stehende Mobilitätsstrategie umfasst drei Massnahmenpakete, ein kurzfristiges (Zeithorizont 5 Jahre) und zwei mittel- bis längerfristig (12 – 20 Jahre) zu realisierende.

Massnahmenpaket 1 – ÖV und Langsamverkehr

Wichtigste Ziele:

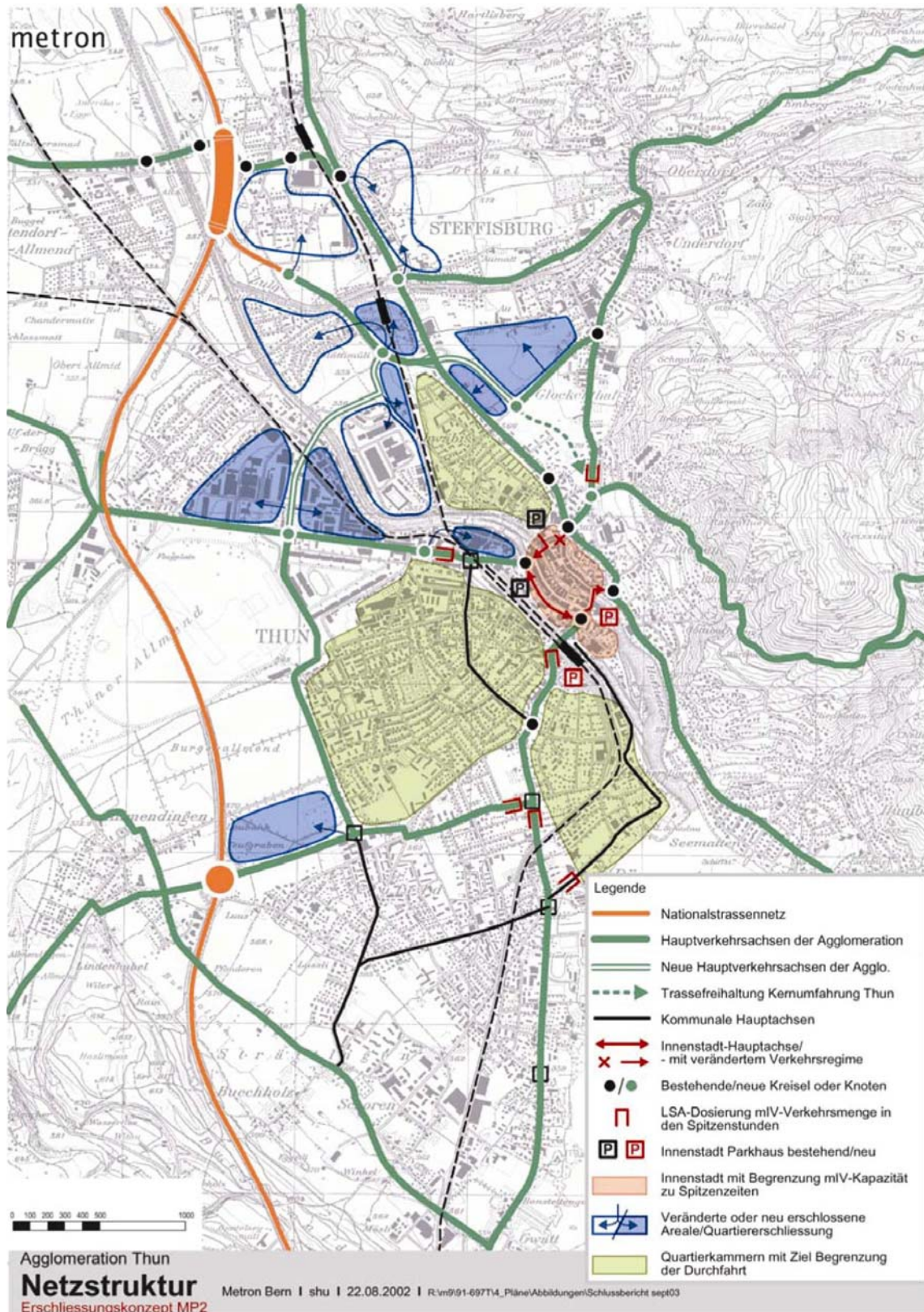
- Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs (mIV); Aufnahme des künftigen Mehrverkehrs durch ÖV und Langsamverkehr bis Massnahmenpaket 2 in Betrieb genommen wird
- Reduktion des mIV auf den innerstädtischen Aarequerungen (ca. 10 - 15 %) durch Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen
- Verbesserung der Verträglichkeit auf den Hauptachsen

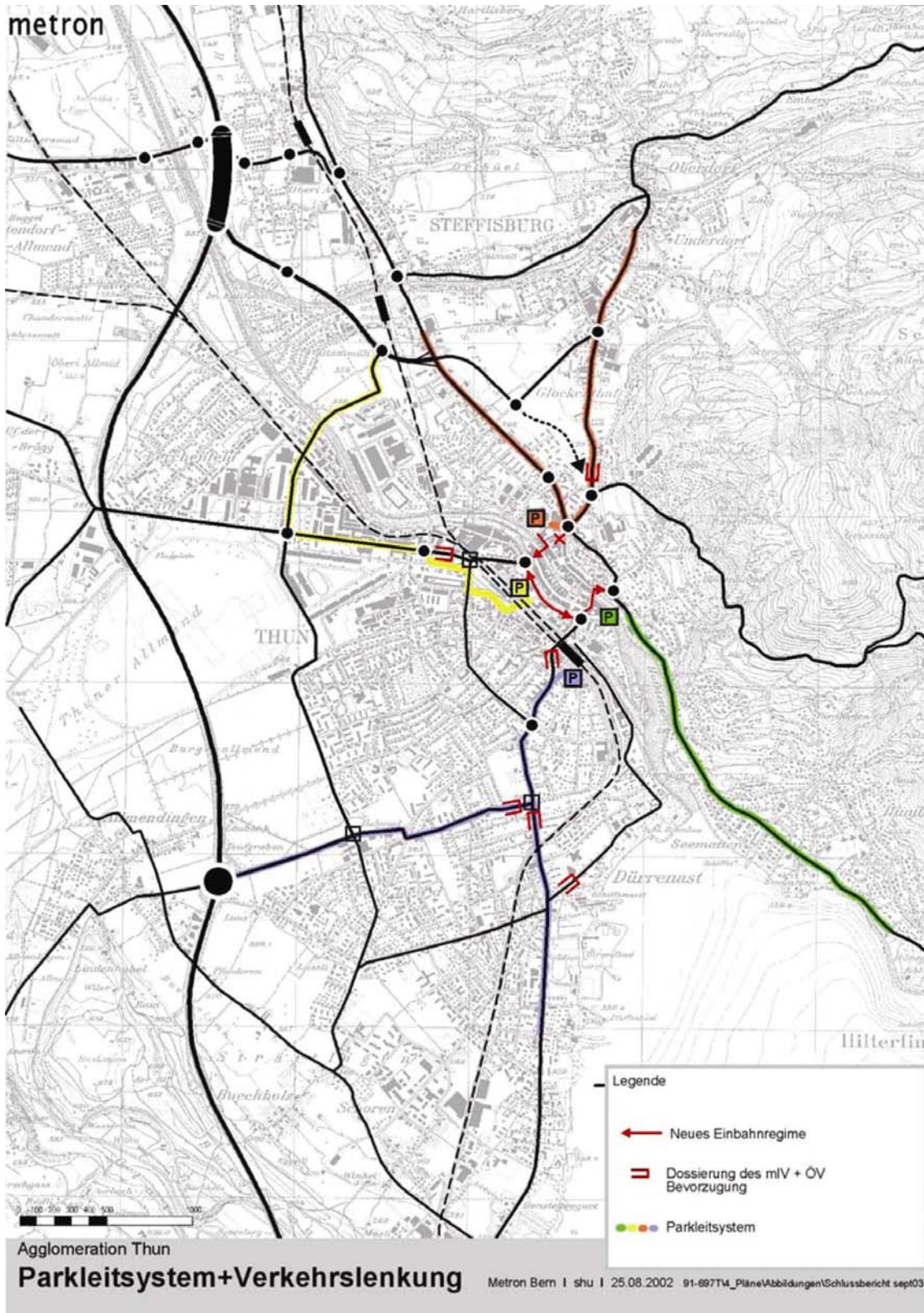


Massnahmenpaket 2 – Bypass Nord und Verkehrslenkung

Wichtigste Ziele:

- Reduktion des mIV auf den innerstädtischen Aarequerungen um ca. 40 %
- Entlastung Bernstrasse in Thun/Steffisburg (Gewährleistung der Anbindung der Gemeinden am rechten Thunerseeufer an den A6-Autobahnzubringer Thun Nord)
- Entlastung Gurnigelstrasse in Heimberg (Funktionsfähigkeit A6-Autobahnanschluss Thun Nord)
- Erschliessung ESP Thun Nord / Steffisburg

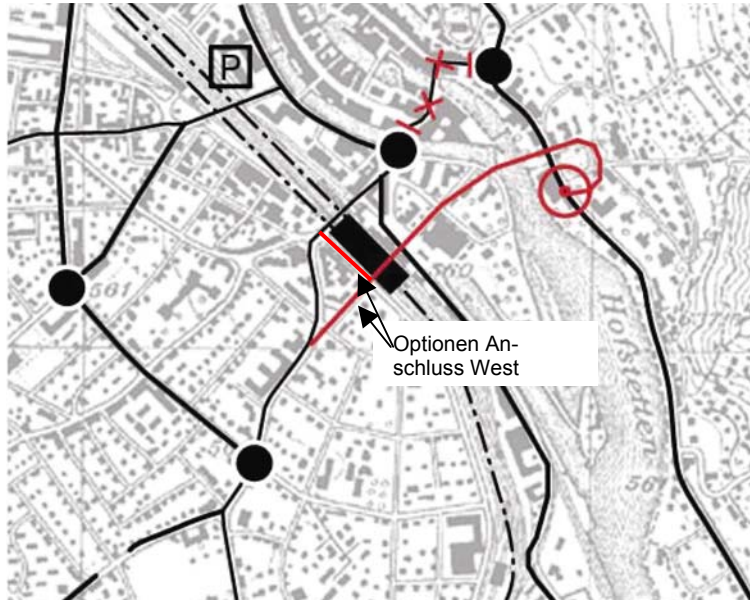




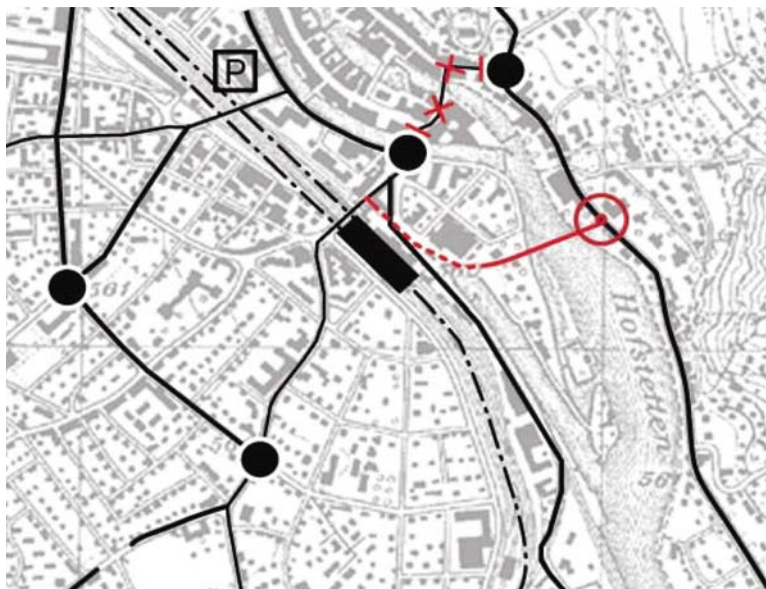
Massnahmenpaket 3 – Aarequerung Süd

Wichtigste Ziele:

- Optimierung der Erreichbarkeit des Bahnhofs Thun
- Verkehrsarme Ausgestaltung der südlichen Innenstadt-Aarequerung



Variante Tunnel



Variante Brücke mit Kurztunnel

KOSTENGRÖSSENORDNUNG DER MASSNAHMENPAKETE

Massnahmenpaket 1

- Investitionskosten: ca. Fr. 25 Mio. (exkl. Parkhäuser)
- Jährlich wiederkehrende Betriebskosten für ÖV und Mobilitätsmanagement etc.: ca. Fr. 2.5 Mio.
- Total bei kapitalisierten Betriebskosten: **ca. Fr. 50 Mio.**

Massnahmenpaket 2 (Basis: Machbarkeitsstudie) **ca. Fr. 70 Mio.**

Massnahmenpaket 3 (Basis: Machbarkeitsstudie)

ca. Fr. 135 Mio. bzw. Fr. 40 Mio.¹

¹ Fr. 40 Mio. für Brücke mit Kurztunnel

HIGHLIGHTS

Mitwirkungsverfahren

Mobilitätsstrategien können wohl verkehrsplanerisch und –ökonomisch optimal ausgestaltet sein. Dennoch werden viele konkrete Massnahmen Widerstände in betroffenen Quartieren/Siedlungsräumen erzeugen. Je nach Kraft dieser Widerstände kann daraus ein politisches „no go“ entstehen. Gerade Mobilitätsstrategien, welche nur nach Realisierung einer Vielzahl von aufeinander abgestimmten Massnahmen ihre Wirkung ausreichend entfalten können, weisen diesbezüglich mit einem Realisierungshorizont von 20 oder mehr Jahren ein grosses Risikopotential auf.

Gelingt es nicht, bereits auf Ebene Strategie eine breit abgestützte Akzeptanz zu schaffen - und dies ist mit einem klassischen Mitwirkungsverfahren kaum möglich – droht später das Risiko von „no goes“ wesentlich eher einzutreten. Deshalb wurde zwischen September 2002 und Dezember 2003 folgendes, zweistufige Mitwirkungsverfahren durchgeführt:

Forumsveranstaltungen zur Konsensfindung	<p>Im Sinne eines Mediationsverfahrens wurden alle Elemente der Gesamtverkehrsstudie mit Vertretern von 49 Institutionen (Gemeinderäte, polit. Parteien, Quartierleiste, Verkehrsverbände, Wirtschafts- und Tourismusinstitutionen, Ämter von Bund (ARE, ASTRA) und Kanton, RVK, TIP) diskutiert.</p> <p>Während rund eines Jahres wurden fünf ganz- oder halbtägige Veranstaltungen mit 60 – 90 Teilnehmern durchgeführt.</p> <p>Wesentlich war, dass die Teilnehmer zwischen den Forumsveranstaltungen Rückkoppelungen über die Verhandlungsergebnisse in ihren Institutionen durchführten und die Feedbacks in die Verhandlung einbrachten.</p> <p>Schliesslich wurde zu jedem Massnahmenpaket eine Absichtserklärung formuliert und von den Vertretern der Institutionen unterzeichnet.</p>
Öffentliche Mitwirkung	<p>Auflage der Gesamtverkehrsstudie in den Zentrumsgemeinden mit der Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme. Vorgängig und parallel dazu:</p> <ul style="list-style-type: none">– Insgesamt vier öffentliche Orientierungsveranstaltungen– Drei mehrwöchige Ausstellungen
Medienarbeit	<p>Von Beginn der Studie an wurde kontinuierlich - vor allem in den lokalen Printmedien sehr ausführlich - über den Fortschritt und die Ergebnisse berichtet. Ein Schwergewicht wurde darauf gelegt, aufzuzeigen, wie das Verkehrssystem funktioniert, wo die Schwachstellen und deren Ursachen liegen und welche Ziele angestrebt werden.</p>

Fazit

Selbstverständlich kann später gegen einzelne Massnahmen (z. B. Standort Parkhaus City Ost, Aarequerung Süd) partikuläre und lokale Opposition entstehen. Doch steht heute fest, dass die Mobilitätsstrategie von der Agglomerationsbevölkerung, aber auch von den oben genannten Institutionen verstanden und grundsätzlich akzeptiert wird. Es herrscht ein breit abgestützter Konsens über die essentiellen Massnahmen, welcher langfristig Bestand haben dürfte. Das Risiko eines „no go“ aus der Agglomeration kann als klein erachtet werden.

Einbettung des Trassees Bypass Nord in den Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg

Das Gebiet zwischen Aare und Allmendstrasse ist weitgehend im Eigentum des Bundes und wird vor allem militärisch genutzt. Mit der Umsetzung der Armee XXI sollen Teile des Areals für eine zivile Nutzung (Wohnen, Gewerbe) zur Verfügung gestellt werden. Als Grundlage dazu wurde neben einer Zonenplanänderung der Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg erarbeitet. Der Bypass Nord wird quer durch dieses Areal führen. Es gelang, den dazu nötigen Korridor planerisch freizuhalten und in einem Massnahmenblatt des Richtplans festzusetzen.

Aarequerung Süd – Tunnel oder doch Brücke?

Der Auslöser für die im Jahr 2000 in Angriff genommene Gesamtverkehrsstudie war die Forderung des Gemeinderats Thun an den Kanton, die Projektierung der Aarequerung Süd umgehend an die Hand zu nehmen. Denn deren Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem der Agglomeration waren bis dahin nicht untersucht worden. Für die Stadt Thun kam zum damaligen Zeitpunkt nur eine unterirdische Aarequerung in Frage.

Im Rahmen der Gesamtverkehrsstudie wurde die Abt. Architektur der HTA Burgdorf beauftragt, die städtebaulichen Auswirkungen einer Brückenlösung aufzuzeigen. Dank Modellen und Fotomontagen konnte ein erstes Mal konkret über diesen Themenkreis diskutiert werden.



Anlässlich der Forumsveranstaltungen wurde beschlossen, beide Lösungen bis auf Stufe Vorprojekt weiter zu bearbeiten (Brückenlösung mit Wettbewerb), und erst dann in Kenntnis der Kosten und präzisen städtebaulichen sowie anderen relevanten Auswirkungen zu entscheiden.

HERAUSFORDERUNGEN

Die Gesamtverkehrsstudie an sich war für alle Beteiligten in vielerlei Hinsicht eine grosse Herausforderung. Die grösste war wohl, von vorgefassten Meinungen abrücken zu können.

In Thun wurden während der letzten 50 Jahre immer wieder Ideen generiert, wie die Verkehrsprobleme zu lösen seien. Doch geschah dies stets aus lokaler Optik in Unkenntnis der agglomerationsweiten Zusammenhänge und Bedürfnisse. So stand z. B. für die Gemeinden am rechten Seeufer eine unterirdische Nord-Umfahrung von Thun zum Autobahnzubringer im Vordergrund. Für andere schien eine weitere Brücke unmittelbar nördlich der Innenstadt unerlässlich.

Die Projektleitung wendete viel Zeit und Kraft auf, um die tatsächlichen Probleme bzw. deren Ursachen aufzuzeigen: Nicht der Durchgangsverkehr, sondern die sehr starke Zunahme des Ziel-/Quellverkehrs ist das Hauptproblem; vom rechten Seeufer her fahren täglich nur gerade rund 4'000 Fahrzeuge zum Autobahnzubringer Thun Nord oder umgekehrt (→ schlechte Kostenwirksamkeit einer Nordumfahrung); der massgebende Verkehrsdruck auf die Innenstadt entsteht im Nordwesten von Thun, in den Gemeinden Steffisburg, Heimberg, Uetendorf mit dem grössten Verkehrswachstum in der Agglomeration; etc.

Erst nachdem dieses Verständnis gewachsen war, konnten vorgefasste Meinungen abgelegt und die Konsensfindung ermöglicht werden. Auch hier leistete die darauf abgestimmte Medienberichterstattung einen wertvollen Beitrag.

AUSBLICK – WEITERES VORGEHEN

- Integration der Studie in das Agglomerationsprogramm, Teil Siedlung und Verkehr bis Ende 2004
- Aufnahme des Bypass Nord in das kantonale Strassenbauprogramm 2005 – 2008
- Gestaffelte Inbetriebnahme des erweiterten ÖV-Angebots ab dem 12. Dezember 2004
- Fortsetzung der Realisierung der Massnahmen des MP 1
- Einbindung des Agglomerationsprogramms Thun in den kantonalen Richtplan
- (Entwickeln eines regionalen Zonenplans zur Koordination der künftigen Siedlungsentwicklung)
- Langfristiges Weiterführen der kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit

Thun, 15. Juni 2004



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

Walter Brodbeck

Tiefbauamt (TBA)

Stand in den Berner Agglomerationen Burgdorf

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Berner Verkehrstag 2004

Stand in der Agglomeration Burgdorf

Referat von W. Brodbeck, Kreisoberingenieur

Perimeter Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental

Der Untersuchungsperimeter umfasst die 12 Gemeinden (Aefligen, Burgdorf, Ersigen, Heimiswil, Hasle b.B., Kirchberg, Lützelflüh, Lyssach, Oberburg, Rüdliggen-Alchenflüh, Rüegsau, Rüti bei Lyssach) der Agglomeration Burgdorf. Der Betrachtungsperimeter hingegen umfasst zusätzlich das obere Emmental bis Langnau mit den Gemeinden Sumiswald, Trachselwald, Affoltern, Landiswil, Rüderswil, Lauperswil, Langnau und Signau.

Im Untersuchungsperimeter (Agglomerationsgemeinden) leben ca. 40'000 Einwohner mit ca. 18'000 Arbeitsplätzen, der Betrachtungsperimeter umfasst ca. 65'000 Einwohner mit ca. 29'000 Arbeitsplätzen.

Bisherige Aktivitäten (Stand der Gesamtverkehrsstudie)

Mit dem Mitwirkungsbericht zur öffentlichen Mitwirkung (26. März – 16. Mai 2004), welcher ein integrierender Bestandteil des Schlussberichts der Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental darstellt, wurde die Studie abgeschlossen. Folgende Phasen hat diese Studie durchlaufen:

- Umfrage betreffend Problemstellung / Zielsetzung auf lokaler Ebene bei Behördendelegation und Begleitgruppe Herbst 2002
- Zusammentragen von Angaben, Daten und Projekte über alle Verkehrsträger 2002 / 2003
- Fahrfluss-Messungen November 2002
- Langsamverkehrszählung Mai 2003
- Kurzstudie Universität St. Gallen betr. Verkehrserschliessung Emmental und ihre wirtschaftlichen Auswirkungen Juli 2003
- Analyse des Verkehrs Erarbeitung der Zwischenberichte 2002 / 2003
- Vernehmlassung bei Begleitgruppe und Behördendelegation Sept./Okt.2003
- öffentliche Auflage des Schlussberichts März – Mai 2004
- öffentliche Auflage des Mitwirkungsberichts Juli / Aug. 2004

Schlüsselmassnahmen

Aufgrund der übergeordneten Rahmenbedingungen von Bund und Kanton sowie den Zielsetzungen der Region sind drei Massnahmenpakete entstanden. Diese Massnahmenpakete sind Kombinationen, welche alle Verkehrsträger berücksichtigen, eine spürbare Entlastung der Bevölkerung vom Strassenverkehr bringen und ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen. Die verschiedenen Ausbauelemente sind aufgrund ihrer Wirksamkeit den Massnahmenpaketen zugeteilt.

Überblick über die empfohlenen Massnahmenpakete

Basiselemente (beschlossene Ausbauelemente)

Strasse	9.1	Ausbau Bernstrasse	Basis- element
	9.2	Querung Lyssach-Schachen	
	9.4	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	
	9.6	Sanierung Ortsdurchfahrt Hasle b.B.	
Öffentlicher Verkehr	10.1	Bahnverkehr 2005 – 2008	Basis- element
	10.3	Busverkehr kurzfristig	
Langsamverkehr	11.2	Massnahmen Verkehrsrichtplan Burgdorf	Basis- element

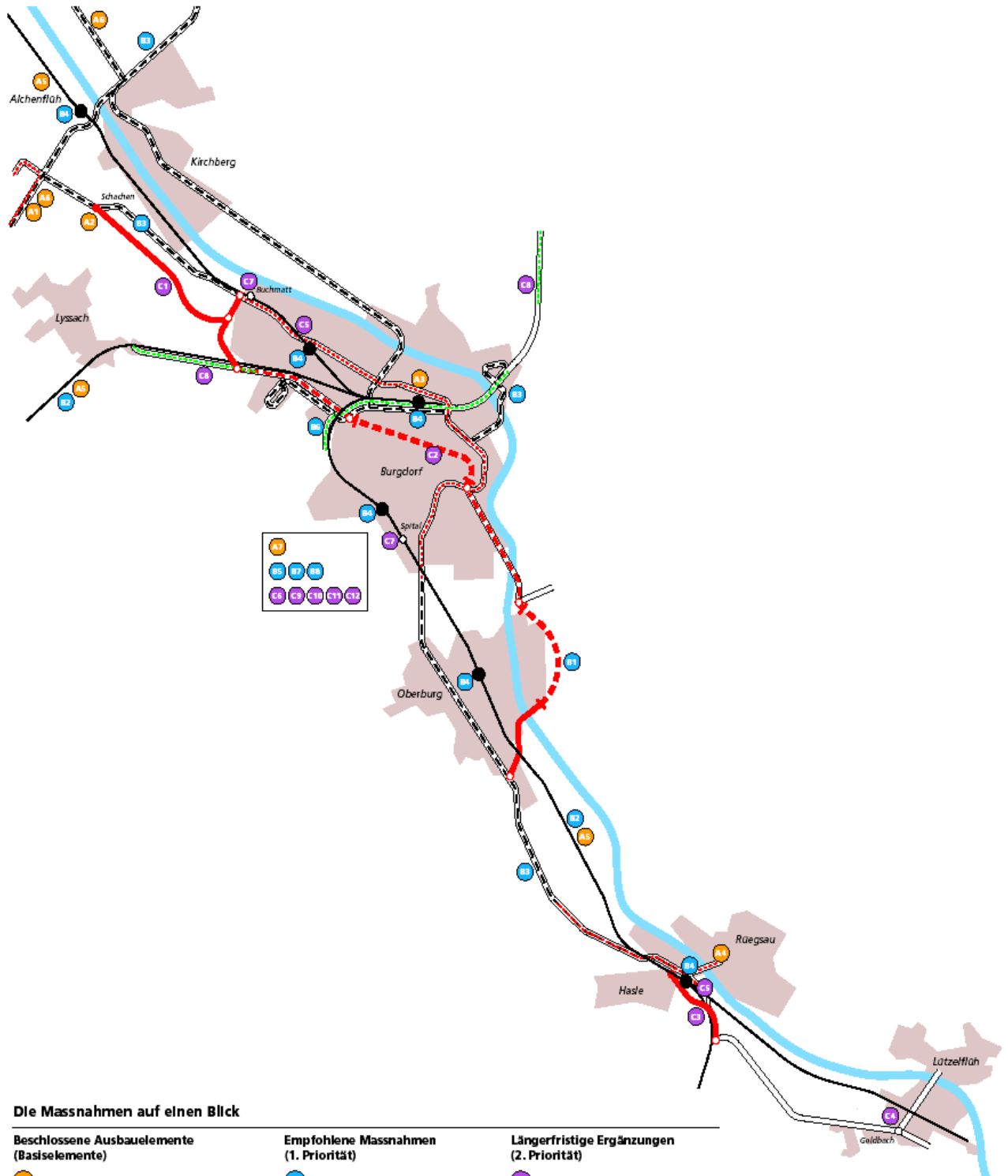
Ausbauelement 1. Priorität > empfohlene Massnahmen

Kostenschätzung in Mio. Fr.

Strasse	9.5	Zufahrt Emmental (Abschnitt Süd)	50.6	50.6
Öffentlicher Verkehr	10.2	Bahnverkehr mittel-/längerfristig (modifiziert)	24.0	47.1
	10.3	Busverkehr mittelfristig	19.5	
	10.6	Park+Ride	3.6	
Langsamverkehr	11.1	Fussgänger-Velomodellstadt Burgdorf (2. Etappe)	1.5	10.6
	11.4	Projektidee Velohochstrasse	3.5	
	11.6	Ausbau Hauslieferdienst / Velokurier	1.6	
	11.10	Velostationen / Veloparkierung	4.0	
Total				108.3

Ausbauelemente 2. Priorität (längerfristige Ergänzungen)

Strasse	9.3	Neue Strasse ASP Schachen-Buechmatt	7.5	147.5
	9.5	Zufahrt Emmental (Abschnitt Nord)	89.0	
	9.7	Umfahrung Hasle b.B.	26.0	
	9.8	Knotensanierung Lützelflüh-Goldbach	1.0	
	9.9	Aufhebung Niveauübergänge	24.0	
Öffentlicher Verkehr	10.4	Busverkehr längerfristig	24.0	30.0
	10.5	Neue Haltestellen	6.0	
Langsamverkehr	11.3	Ausbau regionaler Velowegnetze	5.0	17.6
	11.5	Ausbau Carlos	2.5	
	11.7	Mobilitätsberatung	5.5	
	11.8	Förderung Elektrovers („new ride“)	0.9	
	11.9	Förderung Car Sharing	3.7	
Total				195.1



Die Massnahmen auf einen Blick

Beschlossene Ausbauelemente (Basiselemente)

- A1** Ausbau Bernstrasse (ESP aemme-center)
- A2** Querung Lyssach-Schachen
- A3** Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf
- A4** Sanierung Ortsdurchfahrt Hasle b.B.
- A5** Bahnverkehr 2005–2008
 - S-Bahn-Linien S4 und S44 neu im Stundentakt
 - Neuer Liniendienst S44, Burgdorf–Wiler
 - Regio Express (RX) Solothurn–Hasle-R–Thun (neu stündlich)
 - stündlich 4 Angebote Burgdorf–Bern
- A6** Busverkehr kurzfristig
 - Neue Buslinie Lyssach Bahnhof–Kirchberg Neuhof
- A7** Massnahmen Verkehrsrichtplan Burgdorf

Empfohlene Massnahmen (1. Priorität)

- B1** Zufahrt Emmental (Abschnitt Süd)
- B2** Bahnverkehr mittel-/langfristig
 - Zus. stündlich S4 Lützelflüh–Burgdorf in Spitzenzeiten bis Bern
- B3** Busverkehr mittelfristig
 - Buslinie 3: Verdichtung 30' → 15'
 - Buslinie 2: Verdichtung 30' → 15'
 - Buslinie 1: Verlängerung Tscharmerie nach Hasle-R., Verdichtung 30' → 20'
- B4** Park+Ride / Bike+Ride
- B5** Fussgänger-/Velomodelistadt Burgdorf (2. Etappe)
- B6** Projektidee Velohochstrasse
- B7** Ausbau Hauslieferdienst/Velokurier
- B8** Velostationen/Veloparkierung

Längerfristige Ergänzungen (2. Priorität)

- C1** Neue Strasse ASP Schachen–Buchmatt
- C2** Zufahrt Emmental (Abschnitt Nord)
- C3** Umfahrung Hasle b.B.
- C4** Knotensanierung Lützelflüh–Goldbach
- C5** Aufhebung Niveauübergänge
- C6** Busverkehr längerfristig
 - Buslinien 1 und 2: 15'-Takt
 - Buslinien 3 und 4: 10'-Takt
- C7** Neue Haltestellen
- C8** Ausbau regionaler Velowegnetze
- C9** Ausbau Carlos
- C10** Mobilitätsberatung
- C11** Förderung Elektrofahrrades («new rides»)
- C12** Förderung Car Sharing

- Motorisierter Individualverkehr**
- Strassenneubau
 - - - Strassenausbau
 - · · Strassensanierung
- Öffentlicher Verkehr**
- Bahn
 - - - Bus
- Langsamverkehr, weitere Mobilitätsformen**
- · - · - Velo

Erfreuliches Erlebnis

Mit der Erarbeitung der Gesamtverkehrsstudie ist ein umfassender Überblick der Verkehrssituation aller Verkehrsträger in der Region Burgdorf entstanden.

Das Engagement der Begleitgruppe, welche sich aus Fachleuten von Kanton und Gemeinden sowie Delegationen aus Umweltverbänden, Wirtschafts- und Verkehrsverbänden und Transportunternehmungen zusammensetzt, war sehr gross. Das Zusammenbringen der grossen Vielfalt von verkehrsbestimmenden Faktoren war für alle Beteiligten eine Horizonterweiterung. Besonders die innovativen Aktivitäten für Velofahrende und Fussgänger der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf sind bemerkenswert.

Probleme und Herausforderung

Die öffentliche Mitwirkung zur Gesamtverkehrsstudie hat ein grosses Interesse und Echo im Emmental ausgelöst. Insgesamt sind 700 Mitwirkungsangaben eingegangen, wobei die GVS mehrheitlich positiv beurteilt wird.

- Rund $\frac{3}{4}$ der Mitwirkenden sind mit den Hauptaussagen der Studie einverstanden / eher einverstanden.
- Die wichtigsten Verkehrsfragen sind für 88% der Mitwirkenden in der Studie enthalten.
- Rund $\frac{2}{3}$ der Mitwirkenden sind mit dem vorgeschlagenen Massnahmenplan (inkl. Priorität) einverstanden / eher einverstanden.

Bei den Eingaben der 27 Institutionen sind etwa gleich häufig befürwortende aber auch kritische Äusserungen zur Studie erfolgt.

Die Befürworter der Studie unterstützen in der Regel den gesamtheitlichen Ansatz der Studie unter Einbezug aller Verkehrsträger sowie den gesamten Massnahmenplan der Gesamtverkehrsstudie und insbesondere die Zufahrt Emmental.

Die Kritiker der Studie unterstützen in der Regel die Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr mit weiteren Mobilitätsformen sowie die Sanierung der Ortsdurchfahrt als Basiselement, lehnen jedoch die Zufahrt Emmental vehement ab. Der Gesamtverkehrsstudie wird vorgeworfen, sie sei einseitig auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, und die Umweltanliegen kämen zu kurz. Die „Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental“, welche von einer regionalen Interessengruppe erarbeitet wurde habe die Gesamtverkehrsbeurteilung stark beeinflusst.

Ein Zielkonflikt zwischen den Zufahrt-Befürwortern und den Umweltorganisationen besteht weiterhin und muss in geeigneter Weise thematisiert und bearbeitet werden.

Ausblick:

Die Ergebnisse aus dem Schlussbericht „Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental“ sowie der Mitwirkung werden ins Agglomerationsprogramm Burgdorf einfliessen. Sie werden mit Zielsetzungen und Massnahmen für die zukünftige Siedlungsentwicklung ergänzt und zum Teilprojekt Siedlung und Verkehr des Agglomerationsprogrammes Region Burgdorf verarbeitet. Das Teilprojekt Siedlung und Verkehr soll die Wechselwirkungen von Massnahmen im Bereich Siedlung und im Bereich Verkehr dokumentieren. Dies als Voraussetzung für eine allfällige Mitfinanzierung des Bundes an Verkehrsinfrastrukturen in der Agglomeration Burgdorf. Die Arbeiten betreffend Bevölkerung und Siedlungsentwicklung sind im Gange und werden bis Ende Jahr vorliegen.

Das Agglomerationsprogramm ist Teil der Agglomerationsstrategie, die der Kanton voraussichtlich im kommenden Frühling dem Bund vorlegen wird. Für die Realisierung namentlich grösserer Projekte ist der Kanton auf die Unterstützung des Bundes angewiesen. Das weitere Vorgehen wird deshalb massgeblich davon abhängen, ob und wie weit dieser die vorgeschlagenen Vorhaben unterstützt.



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

Hans-Jürg Käser

Stadtpräsident Langenthal

Stand in den Berner Agglomerationen Langenthal

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Mobilität - Stand in den Berner Agglomerationen: Langenthal

Das Agglomerationsprogramm Langenthal

1. Karte:
 - Agglomeration an den Kantonsgrenzen (einzigartig im Kanton Bern)
2. Bisherige Meilensteine:
 - Einbindung der Agglomerationsgemeinden
 - Definition der Massnahmen (13 Massnahmenblätter)
 - Vernehmlassung bei den 13 Gemeinderäten
3. Schlüsselmassnahmen:
 - Städtesechseck (Langenthal - Solothurn - Olten - Zofingen - Sursee - Willisau)
 - Gesamtverkehrskonzept Agglomeration Langenthal
 - Gemeindeübergreifende Bodenpolitik mit interkommunalem Lastenausgleich
 - Kantonsübergreifende Nutzung des Bildungszentrums Langenthal (bzl), Sekundarstufe II
4. Die besten Ideen:
 - Wahl des begleitenden Coachs: Andreas Wirth, Kontur Management AG, Bern
 - Einmalige Präsentation des erarbeiteten Konzeptes vor den 13 Gemeinderäten --> Zusammengehörigkeitsgefühl markant gestärkt !
 - Positiver Kontakt zum ARE, Gedankenaustausch, Unterstützung für das Hauptanliegen der >Überwindung< der Kantonsgrenzen
5. Die grössten Probleme:
 - "Grenzlage" der Agglomeration Langenthal, wenig Einfluss auf die Regierungen der angrenzenden Kantone
 - Finanzierung der "Wirtschaftsstrasse Oberaargau"
6. Ausblick:
 - Projekt "Abstimmung Siedlung und Verkehr" wird jetzt gestartet
 - Eingabe beim ARE für Projekt "Städtesechseck" erfolgt



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

Hans-Rudolf Kamber

Präsident Kommission Agglomerationsverkehr des VöV

A1 Finanzierung

Lösungen, Mittel und Sparmassnahmen, Konsequenzen

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Die Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs

70 Prozent der Schweizer Bevölkerung lebt in Agglomerationen. Der öffentliche Verkehr (öV) nimmt in diesen Ballungszentren eine enorm wichtige Rolle ein. Stellen Sie sich vor, alle Personen, welche den öV benutzen, wären im eigenen Auto unterwegs... Die Staukosten würden ins Unermessliche steigen. Die vom Kanton Bern ausgearbeitete Mobilitätsstrategie der Region Bern geht allein in der Region Bern von Staukosten von 380 Mio. Franken pro Jahr aus. Dies, wenn man die Staukosten mit 25 Franken pro Stunde berechnet. Die Bedeutung des öV in den Agglomerationen ist also enorm.

Das Systemproblem im öffentlichen Verkehr

In den Agglomerationen muss der öffentliche Verkehr Hauptverkehrsträger sein. Die Agglomerationen wachsen und werden bei der Feinerschliessung vom Bund alleine gelassen. Die grösseren Feinerschliessungsprojekte sind jedoch ohne Unterstützung des Bundes gar nicht finanzierbar. Auch innerhalb des VöV mussten wir von der KAV (Kommission Agglomerationsverkehr des VöV) für die Anerkennung der Probleme des Agglomerationsverkehrs kämpfen.

Der öV in den Agglomerationen hat zur Zeit zwei Probleme:

- ein Systemproblem
- ein Finanzierungsproblem.

Das Systemproblem des öffentlichen Verkehrs

Der Agglomerationsverkehr hat ein Systemproblem, er ist rechtlich nirgendwo definiert. Er ist eine Mischung aus Ortsverkehr und Regionalverkehr.

Ortsverkehr und Regionalverkehr sind in der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung ADFV) definiert.

Der **Ortsverkehr** umfasst die Angebote, die der Feinerschliessung von Ortschaften in den Städten und Agglomerationen dienen. Der Ortsverkehr wird durch **Kantone und Gemeinden finanziert**. Er wird vom Bund nicht mitfinanziert.

Der **Regionalverkehr** ist in der Verantwortung der **Kantone, wird aber auch vom Bund mitfinanziert**. Zum Regionalverkehr gehört der Verkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Groberschliessung von Ortschaften, sowie der Verkehr mit benachbarten (auch ausländischen) Regionen.

Damit hat der Ortsverkehr, d.h. zum Beispiel sämtliche städtischen Verkehrsbetriebe der Schweiz, einen unbegründeten finanziellen Nachteil. Wenn Linien des regionalen Personenverkehrs (RPV) in die Agglomerationen einfahren, dann übernehmen sie die Groberschliessung der Agglomerationen und werden in diesem Bereich vom Bund mitfinanziert. Die Feinerschliessung der Agglomerationen durch den Ortsverkehr wird hingegen nicht vom Bund mitfinanziert. Die einzige Ausnahme sind die Sofortmassnahmen zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs im Umfang von 155 Mio. Franken (zeitlich beschränkt bis 2006).

Zwar hat der Bund das Problem erkannt und Lösungsvorschläge erarbeitet.

Einerseits hat er Sofortmassnahmen zur Finanzierung des Agglomerationsverkehrs bewilligt. Die 155 Millionen Franken standen für vier ausgereifte Projekte zur Verfügung. Von diesen zeitlich befristeten Geldern hätte auch das Projekt Tram Bern West profitieren können.

Andererseits hat er die Kommission Bieri eingesetzt, welche langfristige Massnahmen zur finanziellen Bundesunterstützung ausgearbeitet hat.

Der Avanti-Gegenvorschlag, welcher u.a. dem Agglomerationsverkehr (dem motorisierten Individualverkehr und dem öV) pro Jahr 300 - 350 Mio. Franken gebracht hätte, wurde in der Volksabstimmung am 8. Februar 2004 von Volk und Ständen abgelehnt. Wenn man davon ausgeht, dass von diesem Betrag zwei Drittel der Gelder für den öV eingesetzt worden und von den Kantonen zusätzlich ein gleich grosser Beitrag finanziert worden wäre, dann wären pro Jahr

350 – 400 Mio. Franken für den öV zusammengekommen. Primär wären diese Beiträge für grössere Projekte des Ortsverkehrs eingesetzt worden, aber auch S-Bahnen hätten davon profitieren können. Die Ablehnung verzögert eine rasche Realisierung der Mitfinanzierung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs durch den Bund. Sie hat aber deutlich gezeigt, dass die Lockerung des Alpenschutzartikels im Hinblick auf den Bau einer zweiten Gotthard-Strassenröhre unerwünscht ist, die Agglomerationsverkehrsfinanzierung jedoch unbestritten blieb.

Das Finanzierungsproblem des öffentlichen Verkehrs

Falls eine Agglomerationsverkehrsfinanzierung kommt, dann profitiert davon der Ortsverkehr, aber auch der RPV in den Agglomerationen.

Doch die vom Bund verordneten Entschlackungskuren bringen massive Probleme. Der Bund ist widersprüchlich: einerseits möchte er in Zukunft den Agglomerationsverkehr mitfinanzieren, andererseits kürzt er beim RPV. Hier stellt sich die Frage: ist es die bewusste politische Absicht des Bundes, den Ortsverkehr und den RPV in den Agglomerationen zu unterstützen und beim RPV in der Fläche Einsparungen zu machen?

Das neuste Sparpaket bringt – so wie es bis heute geplant ist - massive Einschnitte mit sich. Im Jahr 2005 sollen der öffentliche und private Verkehr schweizweit Reduktionen von 162 Mio. Franken verkraften. Im Jahr 2006 sollen es 266 Mio. und 2007 368 Mio. Franken sein. Bereits im Entlastungsprogramm 03 wurde der Verkehrsbereich geschröpft und musste rund 30 Prozent der Sparmassnahmen übernehmen. Doch damit nicht genug: Der Verzicht auf Rückerstattung der Treibstoffzölle an die Bus- und Schifffahrtsunternehmen (gegen 50 Mio. Franken jährlich) führt im Busverkehr zu Kostenerhöhungen. Die Kantone sind nicht in der Lage, in die Lücke zu springen.

Mit Kürzungen der Bundesgelder zwischen 19 und 25 Millionen Franken jährlich beim öV ist Bern der am stärksten betroffene Kanton im Rahmen des Entlastungsprogramms 04. Wenn der Kanton Bern das Entlastungsprogramm 04 des Bundes umsetzen muss, dann sind 4 bis 6 Bahnlinien und 30 bis 40 Buslinien von der Stilllegung bedroht. Von dieser Streichung wären vor allem Linien mit tiefen Kostendeckungsgraden betroffen, das heisst Linien auf dem Land. Doch auch in ländlichen Regionen und nicht nur in den städtischen Regionen mit den grossen Verkehrsvolumen und den hohen Kostendeckungsgraden, ist der öV wichtig. In den ländlichen Gebieten kann der öV zwar nicht Hauptverkehrsträger sein, weil die Nachfrage zu dispers ist. Er muss jedoch eine Grunderschliessung gewährleisten.

Vergessen wir nicht: Wenn sich unsere Passagiere ein Ticket kaufen, dann kaufen sie sich den Zugang zu einem Netz. Wenn die Zulieferung auf den Fernverkehr, den RPV und auch den Ortsverkehr nicht mehr funktioniert, dann zerfällt das ganze System.

Von diesem Mengenproblem sind alle Sparten des öV betroffen. Damit beginnt die Auflösung des öffentlichen Verkehrssystems, das nur als ganzes System und Netz voll zum Tragen kommt. Dieses Netz ist die Stärke des Schweizerischen öV und ein Vorbild in ganz Europa.

Rechtsgrundlagen der Finanzierung

Auch der öffentliche Verkehr ist einem Wandel unterworfen.

Den Auftakt eines Reformprozesses im Bereich des öffentlichen Verkehrs bildete die **Revision des Eisenbahngesetzes** 1996. Das Schwergewicht lag beim regionalen Personenverkehr, wesentlichster Punkt war die Einführung des Bestellprinzips. Artikel 56 des Eisenbahngesetzes ist für die öV-Unternehmungen elementar: „Will eine Transportunternehmung Anlagen oder Einrichtungen erstellen oder ergänzen oder Fahrzeuge anschaffen, um die Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeit oder Sicherheit des Betriebes wesentlich zu erhöhen, oder will die Unternehmung Massnahmen zugunsten Behinderter treffen, so kann der Bund Beiträge leisten sowie unverzinsliche Darlehen oder verzinsliche Darlehen gewähren oder verbürgen.“ Dieser Artikel ist relativ offen formuliert, der Ortsverkehr wird von der Bundesfinanzierung nicht ausdrücklich ausgeschlossen. Für Investitionen im Grenzbereich zwischen Orts- und

Regionalverkehr sind noch heute Ausnahmen möglich. Diese Kompetenz ist jedoch auf Gesetzesstufe nicht geregelt.

Auf Bundesebene wird der öV finanziert durch das ordentliche Bundesbudget und den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds). Aus der untenstehenden Tabelle ist ersichtlich, dass einzig der RPV (auf dem Land und in den Agglomerationen) und nicht der Ortsverkehr in den Agglomerationen von diesen Geldern profitiert. Die Verkehrstrennungsverordnung, von welcher der Agglomerationsverkehr mit Beiträgen an die Aufhebung von Niveauübergängen sowie die besonderen Massnahmen in städtischen Gebieten profitieren konnte, ist sistiert worden.

Finanzierung des öV (alle Zahlen Ausgaben 2003)

Ordentliches Budget	Ordentliches Budget	FinöV-Fonds
<u>Infrastruktur</u>	<u>Betrieb</u>	
Leistungsvereinbarung Bund – SBB (1340 Mio.)	Regionaler Personenverkehr (862 Mio.)	Anschluss ans Hochgeschwindigkeitsnetz (1 Mio.)
Rahmenkredite Privatbahnen (126 Mio.)	Verbilligung Trassenpreise (64 Mio.)	Bahn 2000 (603 Mio.)
Abgeltungen Privatbahnen (313 Mio.)	Abgeltung kombinierter Verkehr (212 Mio.)	NEAT (1320 Mio.)
		Lärmsanierung (55 Mio.)

Quelle: Pressedienst des UVEK, 26. Mai 2004

1999 trat die **Bahnreform 1** in Kraft. Wichtigste Inhalte der Bahnreform 1 waren die Einführung des freien Netzzuganges, die rechnerische und organisatorische Trennung der Bereiche Infrastruktur und Verkehr, die Einführung des Bestellprinzipes für alle Verkehrsarten und die Liberalisierung des Güterverkehrs. Sie war die innenpolitische Voraussetzung, damit der von der Schweiz und der EU im neuen Landverkehrsabkommen vereinbarte freie Netzzugang im Güterverkehr umgesetzt werden konnte.

Der Bundesrat hat von Ende 2003 bis Ende April 2004 die Vorlage zur **Bahnreform 2** in die Vernehmlassung geschickt. Die SBB und die konzessionierten Transportunternehmungen sollen gleichgestellt werden. Zudem soll es eine Aufteilung in ein Grund- und ein Ergänzungsnetz geben. Das Grundnetz würde vom Bund, das Ergänzungsnetz von den Kantonen finanziert. Damit fällt Artikel 56 des Eisenbahngesetzes weg. Die Kantone befürchten, dass durch diese Aufteilung zusätzliche Kosten auf sie zukommen könnten. Zudem stellt sich beim RPV, welcher ins Ergänzungsnetz aufgenommen wird, die Frage, ob er weiterhin durch die Kantone finanziert werden kann oder ob ihn diese aus finanziellen Gründen nicht mehr tragen können.

Im heutigen Entwurf der Bahnreform 2 ist auch eine Umgestaltung der Bahnlandschaft vorgesehen. Diese bezweckt Fusions- und Kooperationsprojekte unter den Transportunternehmungen zu fördern. Der Bundesrat wird dem Parlament Anfang 2005 die Botschaft vorlegen.

Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA)

Der heute geltende Finanzausgleich besteht aus rund drei Dutzend untereinander weitgehend unkoordinierten Einzelmassnahmen. Trotz grossen Geldtransfers und entsprechendem administrativem Aufwand kann die angestrebte Ausgleichswirkung zwischen ressourcenstarken und ressourcenschwachen Kantonen nicht erreicht werden. In vielen Bereichen bestehen zudem Anreize, die einem sparsamen und effizienten Einsatz der Geldmittel zuwiderlaufen. Vor diesem Hintergrund wurde von Bund und Kantonen eine paritätisch zusammengesetzte Projektorganisation ins Leben gerufen, welche neben der Neugestaltung des Finanzausgleichs im

engeren Sinn auch Vorschläge für eine Reorganisation der Aufgabenzuweisungen zwischen Bund und Kantonen erarbeitet hat.

Der NFA beinhaltet folgende vier Instrumente:

- Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung
- Neue Zusammenarbeits- und Finanzierungsformen
- Interkantonale Zusammenarbeit mit Lastenausgleich
- Finanzausgleich im engeren Sinn.

Im NFA wird auch der Agglomerationsverkehr erwähnt: er soll in Zukunft auch mittels Mineralölsteuererträgen finanziert werden. Dies bedingt eine Änderung der Verfassung.

Die NFA wurde in der Herbstsession 2002 erstmals vom Ständerat und in der Sommersession 2003 vom Nationalrat behandelt. In der Herbstsession 2003 bereinigten die beiden Kammern die letzten Differenzen.

An der Schlussabstimmung vom 3. Oktober wurden die Verfassungsgrundlagen vom Nationalrat mit 126:54 Stimmen (elf Enthaltungen) und vom Ständerat mit 38:2 Stimmen (eine Enthaltung) angenommen. Das Bundesgesetz über den Finanz- und Lastenausgleich wurde von der grossen Kammer mit 121:52 Stimmen (14 Enthaltungen) und von der kleinen Kammer mit 38:3 Stimmen (zwei Enthaltungen) gutgeheissen. Die obligatorische Volksabstimmung findet am 28. November 2004 statt. Allerdings wächst der politische Widerstand sowohl von Seiten der Kantone wie auch der Parteien von Tag zu Tag. Falls der NFA abgelehnt wird, wird eine mögliche Rechtsgrundlage für den Agglomerationsverkehr erneut verworfen.

Neue Finanzierungsquellen

Die Bedeutung des Mobilitätsbedürfnisses in den Agglomerationen wird zunehmen, deshalb tut eine langfristig gesicherte Finanzierung Not. Die Wertschöpfung der Zentren ist hoch. Im Kanton Bern werden beispielsweise über 50% des kantonalen Bruttoinlandproduktes in der Region Bern erarbeitet. Deshalb ist es notwendig, dass in den Zentren auch die entsprechende Infrastruktur gebaut wird. Der RPV hat bereits eine Finanzierung über Artikel 56 des Eisenbahngesetzes oder in der Bahnreform 2-Regelung. Der unbestrittene Teil des Gegenvorschlags des Avanti-Gegenvorschlages zur Entlastung der Agglomerationen muss rasch auf anderem Weg realisiert werden.

Der Bund will einen zeitlich befristeten Fonds schaffen, aus dem Investitionen in Strasse und Schiene finanziert werden. In diesen Fonds sollen jährlich 300 bis 350 Mio. Franken für den Agglomerationsverkehr (Strasse und Schiene) zur Verfügung stehen. Für die Finanzierung stehen Erträge aus der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette im Vordergrund.

Eine Lösung mittels Infrastrukturfonds, der durch Erträge der Mineralölsteuer gespeisen wird und der Investitionen in Infrastrukturen des öffentlichen und des Individualverkehrs in den Agglomerationen ermöglicht, verspricht dem Ortsverkehr Zukunft, respektive eine über 30 Jahren gesuchte Lösung.

Langfristig braucht es jedoch eine Verfassungsänderung, damit vermehrt zweckgebundene Treibstoffzollmittel für den Ortsverkehr, den RPV und den Individualverkehr in den Agglomerationen eingesetzt werden können.

Der Bund ist auf dem richtigen Weg. Er hat die Wichtigkeit des öV in den Agglomerationen – und die spezielle Problematik des Ortsverkehrs - erkannt. Wichtig ist, dass er nun auf diesem Weg bleibt. Angesichts des Spardruckes ist dies eine Herausforderung. Wir alle müssen den Bund auf seinem Weg unterstützen.

Hans-Rudolf Kamber
Direktor BERNMOBIL

hans-rudolf.kamber@bernmobil.ch



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

Renate Amstutz

Generalsekretärin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

A1 Finanzierung

Lösungen, Mittel und Sparmassnahmen, Konsequenzen

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

REFERAT

Referent/in	Renate Amstutz
Thema/Anlass	4. Berner Verkehrstag: Workshop Finanzierung
Datum	13. August 2004
Ort	Konferenzzentrum Allegro
	<i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Vorbemerkung:

Eigentlich geht es beim Aggloverkehr und bei den Sparmassnahmen, die den Verkehr betreffen, um zwei verschiedene Themen. Sie überlagern sich aber in ihrer Wirkung.

Das Systemproblem im Agglomerationsverkehr

A) Öffentlicher Verkehr



Der Kanton finanziert den öffentlichen Ortsverkehr allein. Im Regionalverkehr finanziert der Bund die Abgeltungen massgeblich mit. Die Gemeinden beteiligen sich mit einem Drittel an den Kantonsaufwendungen.

Was bedeutet dies für den Agglomerationsverkehr?

Der Agglomerationsverkehr ist nicht definiert. Typgemäss umfasst er einerseits den Ortsverkehr, andererseits aber gleichzeitig auch Teile des Regionalverkehrs. Im Agglomerationsgürtel kommt beispielsweise auch der S-Bahn eine wichtige Funktion als Agglo-Verkehrsträger zu (Bsp: Münsingen – Bern).

Im Perimeter des Ortsverkehrs besteht mithin das Problem, dass für die öV-Projekte gar keine Bundesfinanzierung vorhanden ist. Einzige Ausnahme waren die Sofortmassnahmen des Bundes, von denen Tram Bern West hätte profitieren können. ÖV-Grossprojekte im sehr dicht besiedelten Raum der Zentren sind allerdings mehrheitlich aufwändig und damit tendenziell kostspielig. Der Kanton kann zusammen mit den Gemeinden für solche Grossprojekte in den Zentren nicht allein aufkommen.

Im Bereich des Regionalverkehrs besteht zwar eine massgebliche Mitfinanzierung durch den Bund. Aufgrund der Sparmassnahmen gelingt es aber künftig immer weniger, Grossprojekte im Interesse einer sauberen und langfristigen Entwicklung an die Hand zu nehmen. Beispiel: Bahnhof Bern und Zufahrten. Es muss in punktuelle Übergangslösungen investiert werden, die längerfristig ein weniger günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

B) Strassenverkehr

Der Agglomerationsverkehr wird sowohl auf Gemeinde-, Kantons- wie Nationalstrassen abgewickelt. Diese werden unterschiedlich finanziert. Zudem ist die Zuschreibung, was eine Gemeinde- und was eine Kantonsstrasse ist, nicht überall gleich.

C) Langsamverkehr

Die bestehenden gesetzlichen Grundlagen bieten vor allem in den Städten grosse finanzielle Probleme. Velostationen beispielsweise, welche dort dringend nötig, aber gleichzeitig auch sehr teuer sind, können nicht im erforderlichen Ausmass mitfinanziert werden.

Stadt und Land: Gemeinsam oder gegen einander?

Der Kanton hat Verständnis dafür, dass der Bund in seine skizzierten, noch nicht konkreten Vorstellungen einer Agglomerationsfinanzierung auch Überlegungen zu den Randregionen und Berggebieten einbezieht.

Im Kanton Bern hat die Abstimmung über Tram Bern West gezeigt, dass die Ablehnung der Vorlage um so höher war, je stärker die Entfernung einer Gemeinde oder Region zur Stadt Bern war. Zugestimmt wurde der Vorlage in den andern Agglomerationen des Kantons. Am höchsten war die Ablehnung im Berner Jura und im Oberhasli.

Wir können und wollen deshalb nicht nur die Probleme der Agglomerationen lösen.

Mehrheitsfähig sind nicht nur beim Bund, sondern auch im Kanton Bern nur Vorlagen, welche auch den ländlichen Gebieten angemessen Rechnung tragen (vgl. auch Initiative „Pro Region“). Dabei darf aber nicht vergessen werden: Die Agglomerationen sind der Wirtschaftsmotor im Interesse aller. Ihre Verkehrsinfrastrukturen dienen dem ganzen Kanton.

Der Verkehr vor drastischen Sparmassnahmen

Die jüngsten Medienberichte haben es öffentlich gemacht: Das neue Entlastungsprogramm des Bundes bedeutet für die Verkehrsinvestitionen massive Auswirkungen.

Öffentlicher Verkehr:

Mit der Reduktion der Rückerstattung aus der Mineralölsteuer, mit höheren Trassenpreisen und einer Reduktion der Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr verschiebt der Bund Lasten zum Kanton. Der Kanton kann eine solche Mehrbelastung nicht auffangen, ohne das Angebot drastisch zu reduzieren oder die Tarife (in der Kompetenz der Transportunternehmungen) zu erhöhen. Der öV wird weniger attraktiv, der Modal Split verlagert sich damit weg vom öV.

Es muss möglicherweise ein sehr hoher Prozentsatz von Linien mit niedrigen Kostendeckungsgraden gestrichen werden – es könnte um 4 bis 6 Bahnlinien und um 30 bis 40 Buslinien gehen. Die Erschliessung mit Bahn und Bus in Gebieten, wo der öV niedrige Kostendeckungsgrade aufweist, wird damit in Frage gestellt. Die Investitionstätigkeit in Netzerweiterungen und in die Beseitigung von Kapazitätsengpässen kommt vollständig zum Erliegen. Die Weiterentwicklung des öV auf der Schiene wird bis auf weiteres verunmöglicht. Es entsteht Druck auf Strassenausbauten, die ebenfalls nicht finanziert werden können. Hohe volkswirtschaftliche Folgekosten resultieren daraus.

Um einen Leistungsabbau so gering wie möglich zu halten, sollen alle andern Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um die Kosten zu senken. Dazu gehören weitere Produktivitätssteigerungen und auch Synergien aus Kooperationen und Fusionen. Dies reicht aber bei weitem nicht aus; denn bereits in den vergangenen Jahren wurden wesentliche Einsparungen durch Rationalisierungsmassnahmen erzielt, es sind keine Wunder zu erwarten.

Strasse:

Wichtige Grossprojekte, auch solche im Interesse der Agglomerationen, können nicht oder nicht in absehbarer Zeit an die Hand genommen werden.

Der heute schon praktizierten Nachhaltigkeitsbeurteilung von Projekten kommt eine noch grössere Bedeutung bei der Priorisierung zu. Projekte, welche eine ungenügende Gesellschafts-, Wirtschafts- oder Umwelteffizienz aufweisen, können nicht weiter verfolgt werden.

Thesen

These 1:

Der öV ist in den Agglomerationen Basis-Verkehrsträger. Ohne grosse Anstrengungen und auch Investitionen ist es nicht möglich, den (noch) hohen Modal Split in den Agglomerationen zugunsten des öV in Zukunft aufrecht zu erhalten und auszubauen.

These 2:

Der Agglomerationsverkehr benötigt eine klare Definition, die den Ortsverkehr mit umfasst.

These 3:

Für den Agglomerationsverkehr muss eine nicht befristete Finanzierung gefunden werden, welche den Grundsatzproblemen Verkehrsträger übergreifend Rechnung trägt.

These 4:

Die Agglo-Verkehrsfragen können nicht isoliert von einer Gesamtbetrachtung über alle Regionen gelöst werden.

These 5:

Die Kommunikation (Bevölkerung, Entscheidungsträger) muss einen hohen Stellenwert erhalten, um angesichts knapper Mittel Projekte klar nach ihrem Kosten-Nutzenverhältnis priorisieren zu können und das Verständnis für die Verkehrsprobleme der Agglomerationen zu fördern.

These 6:

Für die Finanzierung müssen auch unkonventionelle Ansätze geprüft werden. Treibstoffzollgelder, Road Pricing (hier ist der Kanton daran interessiert, sich allenfalls gemeinsam mit andern Kantonen an einem Pilotprojekt des Bundes zu beteiligen), LSVA, Tariferhöhungen, Parkplatzbewirtschaftung etc.



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

Isabelle Meyer

Geschäftsführerin Verein Region Bern (VRB)

A2 Organisation / Zusammenarbeitsformen

Das Modell der Region Bern - auch für andere Regionen?

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Regional verbinden –
lokal gewinnen

Die Region Bern geht
neue Wege



AGGLOMERATIONSSTRATEGIE
REGION BERN

Hauptziele der Reform



Demokratie / Mitwirkung

- Strukturen vereinfachen
- Agglomerationsbewusstsein stärken
- Direkte Demokratie ermöglichen

Effizienz / Wirtschaftlichkeit

- Koordination sicherstellen
- Verbindlichkeit erhöhen
- Verfahren beschleunigen
- Instrumente vereinfachen

Eckwerte des Modells



Die Region

- ist eine strategische Plattform
- ist im strategischen Bereich «multifunktional»
- produziert selber nicht (oder nur ausnahmsweise)
- wird im kantonalen Recht verfasst

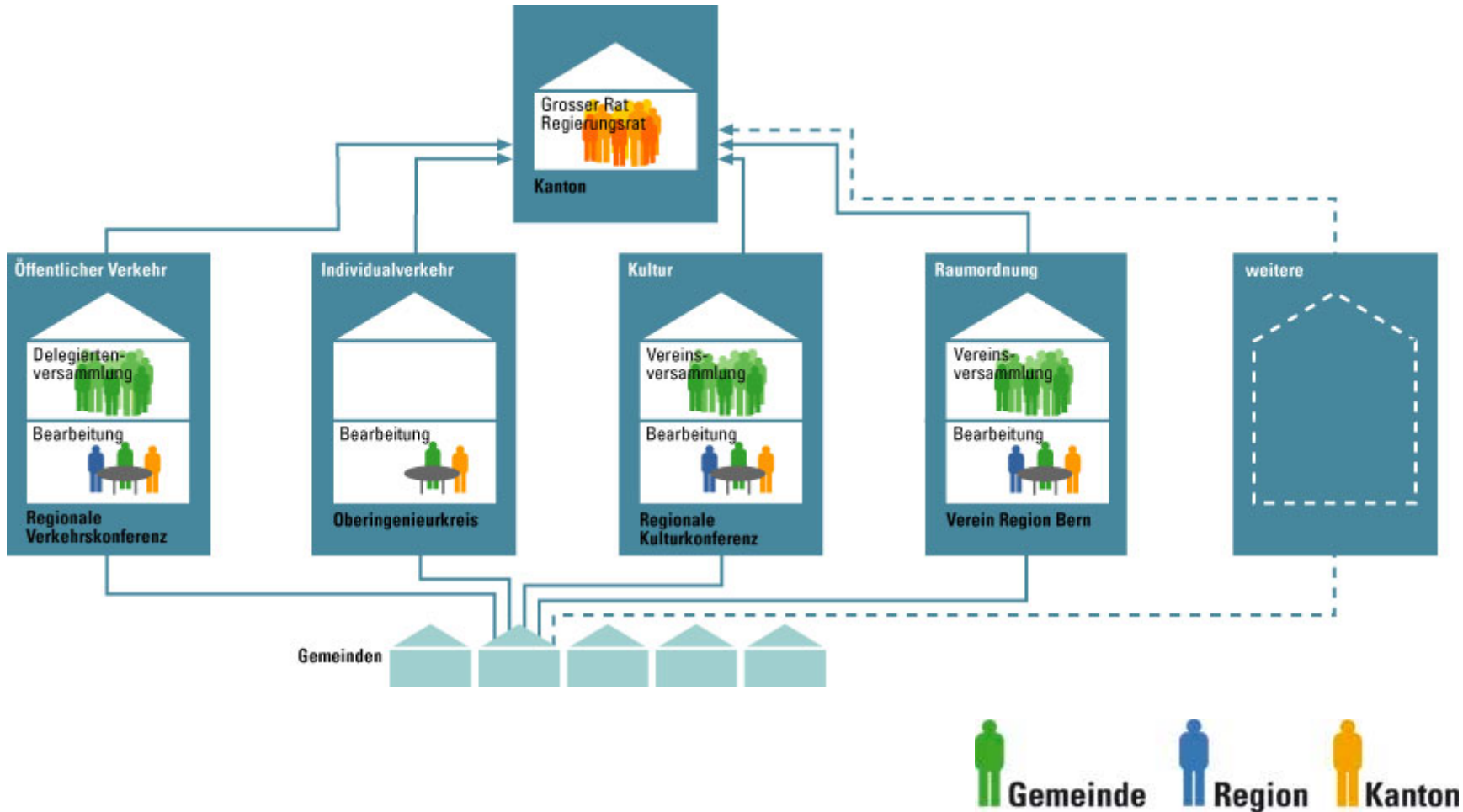
Tabuthemen



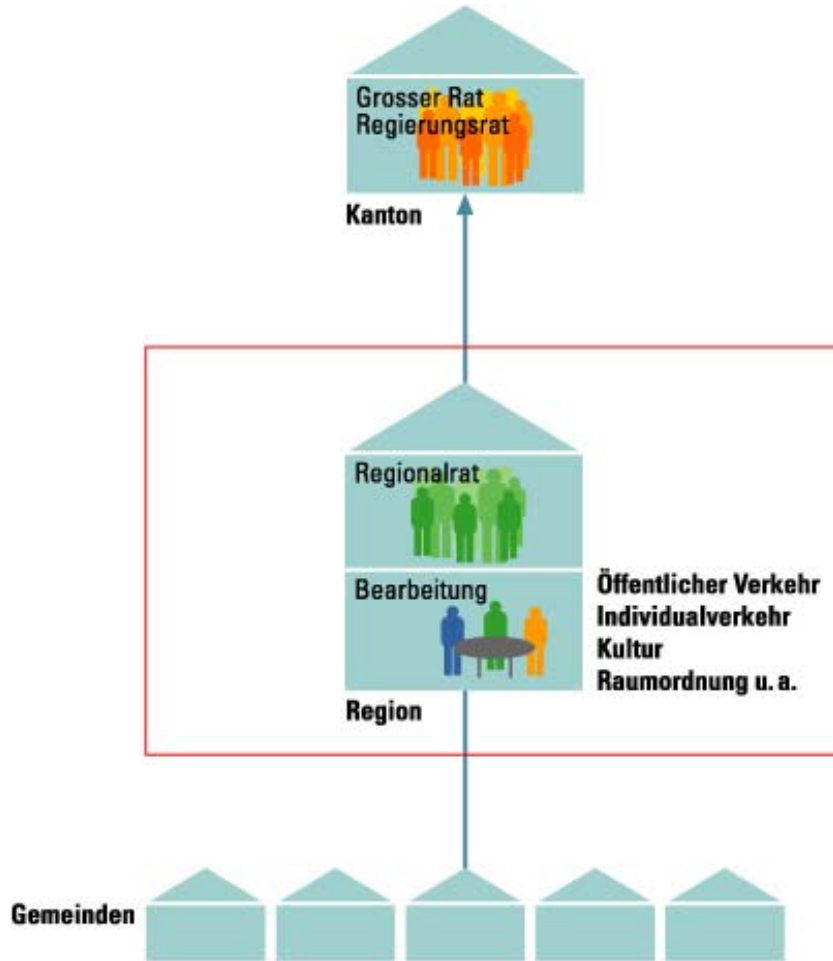
Die Region

- ist nicht eine fusionierte Grossgemeinde Bern
- hat keine Steuerhoheit
- bezweckt keinen direkten Finanzausgleich
- hat keine volksgewählten Regionsbehörden

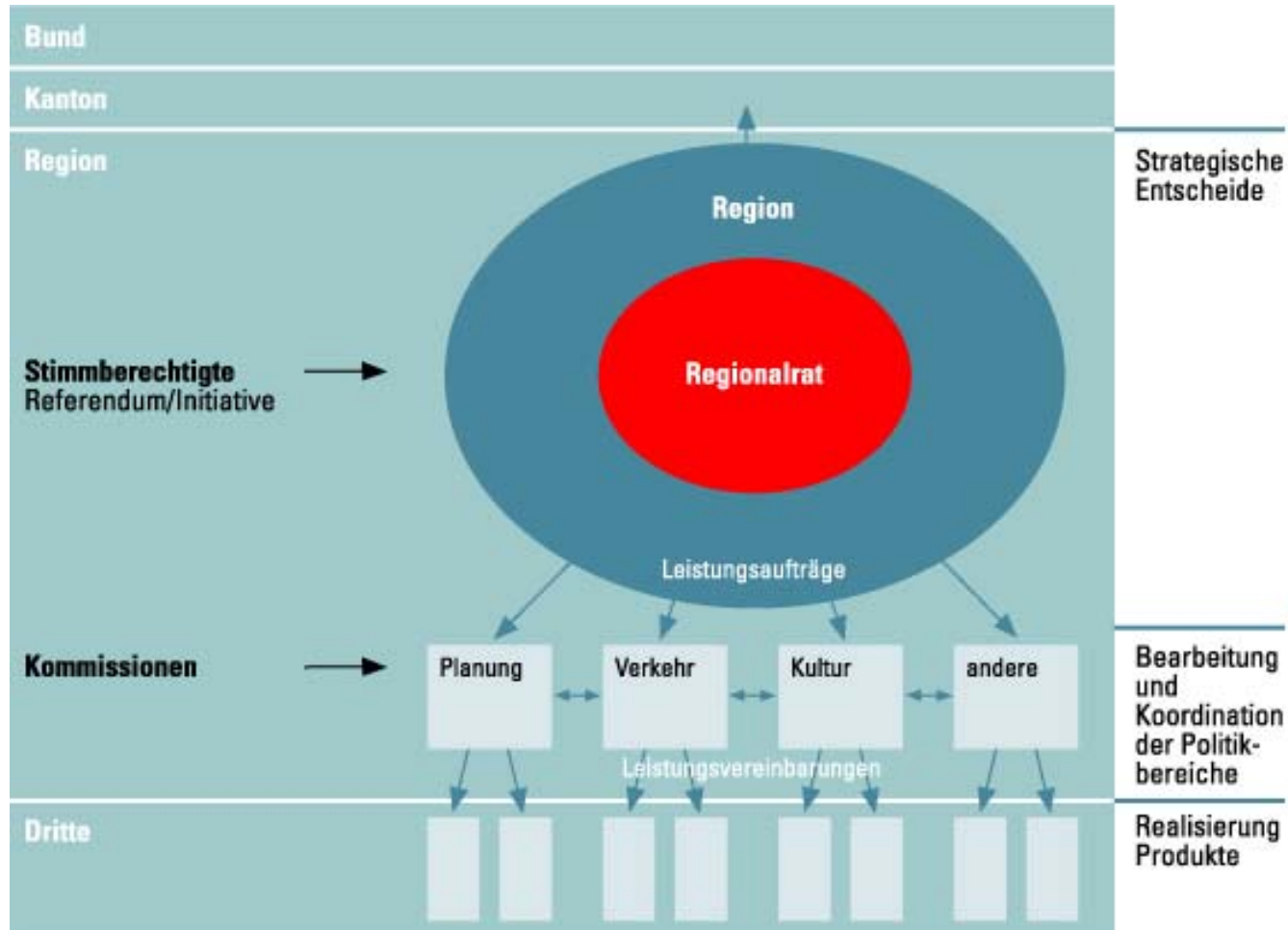
Heute



Zukunft



So funktioniert das Modell



Politische Struktur



- Stimmkraft im Regionalrat
- Stimmbindung im Regionalrat
- Rolle der kommunalen Parlamente und Gemeindeversammlungen
- Direktdemokratische Mitsprache

- Raumordnung (insbesondere Siedlung)
- Verkehr (ÖV, MIV, Funktion der Regionalen Verkehrskonferenz)
- ev. Kultur (Funktion der Regionalen Kulturkonferenz)
- ev. weitere Bereiche z.B. Wirtschaftsförderung (Funktion der Wirtschaftsregion)



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

Christoph Miesch

Vorsteher Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR)

A2 Organisation / Zusammenarbeitsformen

Das Modell der Region Bern - auch für andere Regionen?

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs
in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern



Die Haltung des Kantons zum Modell „Region Bern“

4. Berner Verkehrstag, 13. August 2004

Christoph Miesch, Vorsteher des Amtes für Gemeinden und
Raumordnung

Inhalt

1. Würdigung des Modells „Region Bern“ aus Sicht des Kantons
2. Vorbehalte und Optimierungsbedarf
3. Weiterentwicklung zum Modell „Regionalkonferenz“
4. Rechtliche Umsetzung und weiteres Vorgehen
5. Verhältnis zur Agglomerationsstrategie
6. Weiteres Vorgehen



Grundsätzlich positive Würdigung

- Bedarf nach neuen Zusammenarbeitsstrukturen vorhanden – Modell „Region Bern“ bietet zweckmässigem Ansatz
- Verbindliche und effizientere Zusammenarbeit soll ermöglicht und gefördert werden
- für alle Regionen ermöglichen
- demokratische Abstützung sicher stellen
- Einführung vorerst freiwillig
- Weiterentwicklung und Konkretisierung des Modells sinnvoll



Vorbehalte und Optimierungsbedarf

Mögliche Vorbehalte...

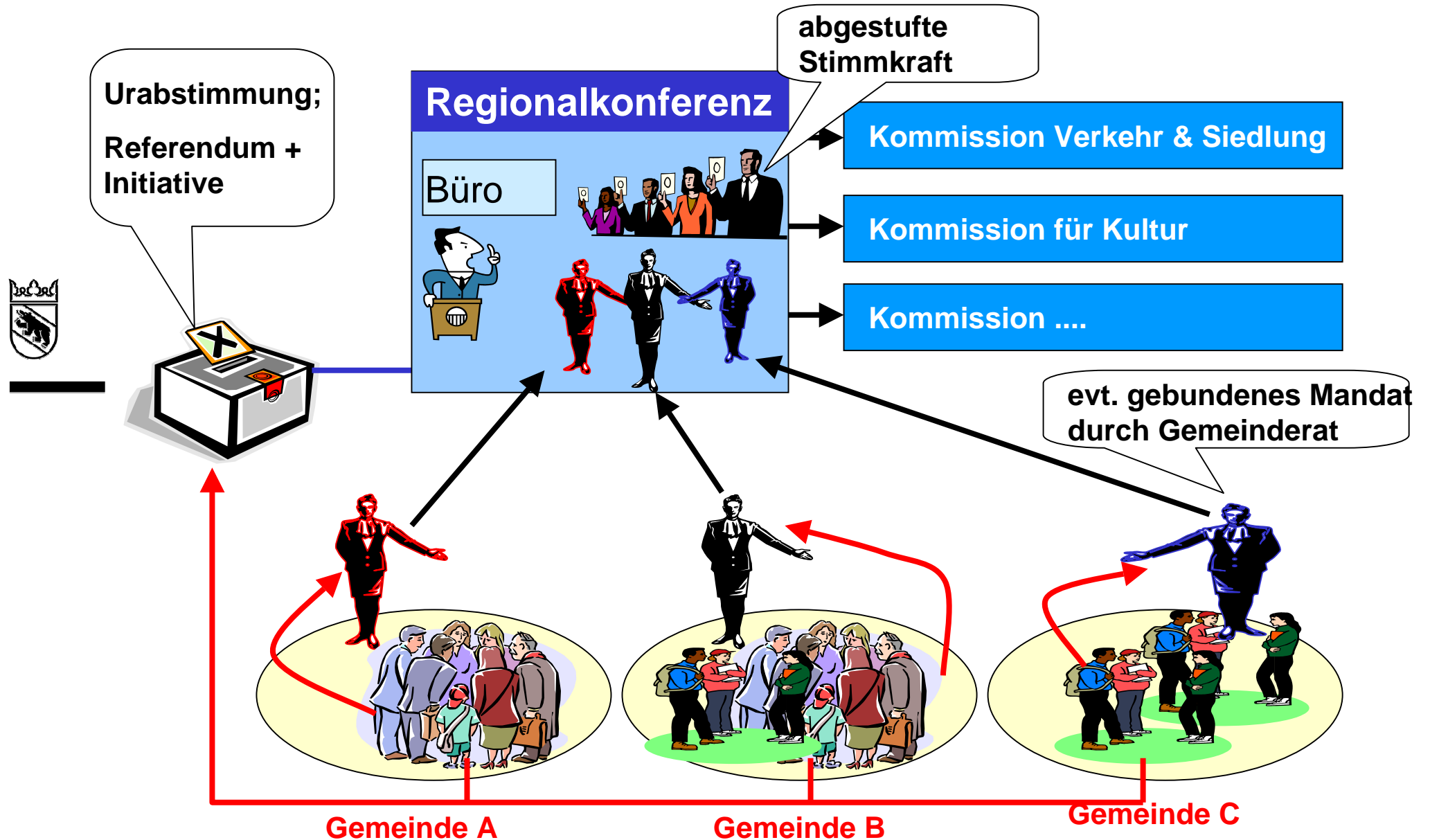
- Vierte Staatsebene?
- Eingriff in Gemeindeautonomie (Majorisierungsgefahr)
- Mangelhafte demokratische Mitwirkung

... und Optimierungsbedarf:

- Zuständigkeit beschränkt, keine Steuerhoheit, keine Verwaltung + Parlament
- angemessene demokratische Abstützung (Urabstimmung etc.) und ausgewogene, transparente Stimmkraft in Regionalkonferenz
- Demokratische Mitwirkung durch Urabstimmung, obl. Referendum, Initiative und fak. Referendum gewährleistet



Weiterentwicklung zum Regionalkonferenz - Modell



Rechtliche Umsetzung

1. Ergänzung **Kantonsverfassung** (z.B. neu Art. 110a KV)
2. Anpassung **Gemeindegesezt** (GG)
3. Anpassung (**Spezial-)Gesetzgebung** (GPR, BauG, ÖVG, SBV...)
4. Mustergeschäftsordnung in Form einer **Verordnung**

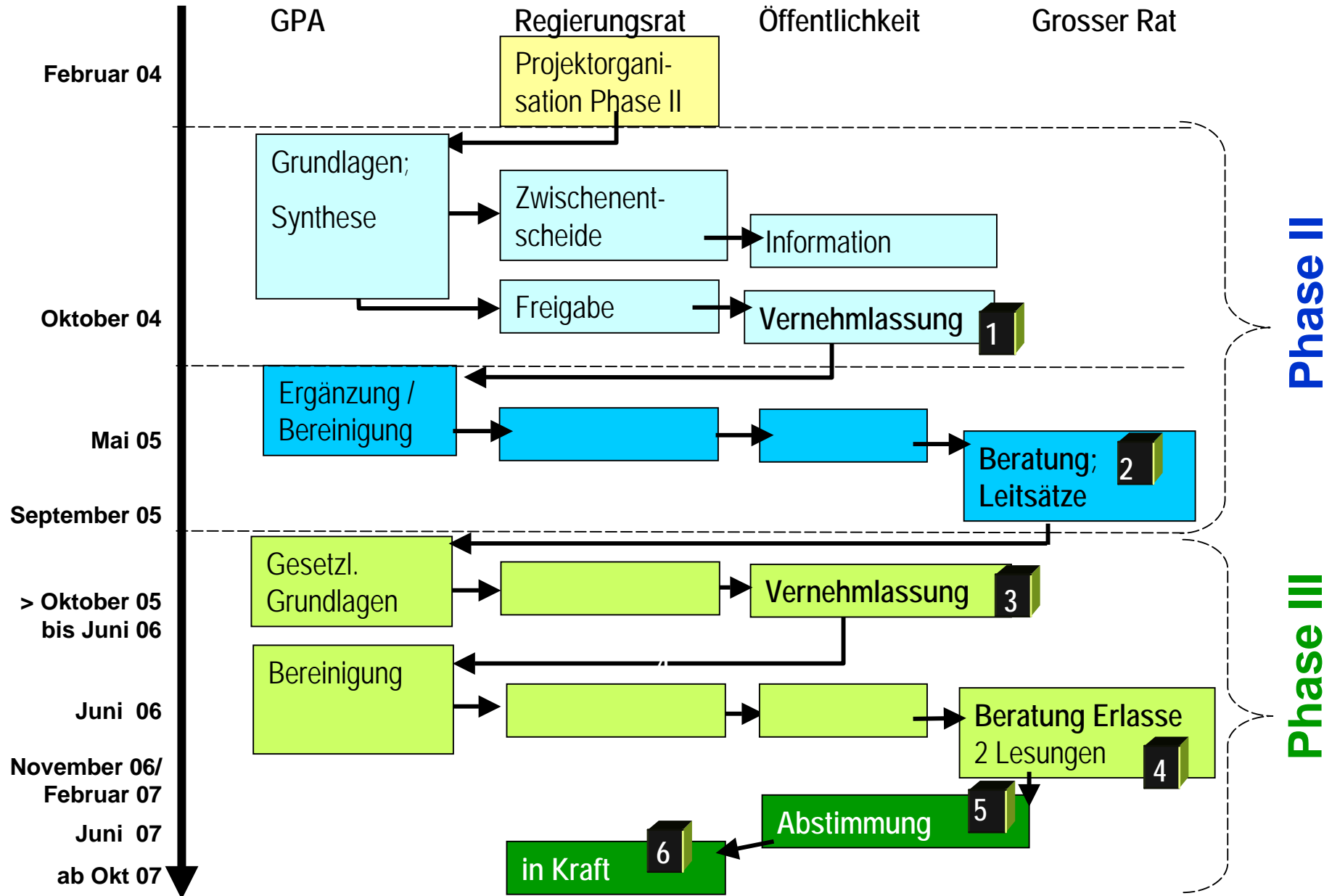


Verhältnis zur Agglomerationsstrategie

- Immer mehr wichtige Fragen müssen auf regionaler Ebene gelöst und entschieden werden
- “Region” = Agglomeration *und* ländlicher Raum
- Effiziente Zusammenarbeitsstrukturen und –instrumente für (alle) Regionen nötig
- Zweckmässige Perimeter für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr sind die bewährten RVK-Perimeter
- Deshalb: Ausbau Agglomerationsstrategie zu einer umfassenden “**Strategie regionale Zusammenarbeit**”



Weiteres Vorgehen





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

Peter Rytz

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)

A3 Verknüpfung mit der Raumplanung

Strategien zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Strategien zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr

Peter Rytz, Kantonsplaner

Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern

Inhalt

- Instrumente
 - Situationsanalyse
 - Reformidee

- Massnahmen
 - Beispiel Agglomeration Bern
 - Beispiel Agglomeration Thun

Situationsanalyse

- Umfassende Kompetenzen des Kantons im Verkehrsbereich
- Grosse Kompetenzen der Gemeinden im Siedlungsbereich
 - Gemeindeautonomie in der Siedlungsplanung
- Wer koordiniert nun Siedlung und Verkehr?
- Die Abstimmung gelingt noch am besten beim öV
 - Modell der Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK)
 - Grundlage: Planungsmodell gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Reformidee

- Ausdehnung des „RVK-Modells“ auf den Gesamtverkehr
- Regionale Erarbeitung eines Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts „RGSK“
- Zusammenbindung der RGSK auf kantonaler Ebene durch einen Gesamtverkehrs- und Siedlungsbeschluss des Parlaments, der die bisherigen Verkehrsplanungs- und Finanzierungsinstrumente ersetzt
 - Planungsbeschluss
 - Rahmenkredite öV und Strasse
 - Beschluss über einzustellende Voranschlagskredite.

Heute

	Siedlungs- planung inkl. Baulander- schliessung	Planung öV	Bau/ Finanzierung öV	Planung Strassen	Bau / Finan- zierung Strassen
Gemeinden	Ortsplanung	RVK: Studien, Anträge		(RVK: Studien, Anträge)	
Region					
Kanton	Genehmigung	Angebots- beschluss	Angebots- beschluss, Investitions- rahmenkredit	Strassenbau- programm	Strassenbau- programm
Bund		Regional- verkehr	Regional- verkehr	National- strassen	National- und Haupt- strassen

Siedlung

Verkehr

... morgen

Siedlungs-
planung inkl.
Baulander-
schliessung

Planung öV

Bau/
Finanzierung
öV

Planung
Strassen

Bau / Finan-
zierung
Strassen

Gemeinden	Ortsplanung	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK			
Region	Eckwerte: RGSK				
Kanton	Genehmigung				
		Regional- verkehr	Regional- verkehr	National- strassen	National- und Haupt- strassen

**Verkehr
und
Siedlung**

Wie läuft das konkret ab?

Gemeinde:
Ortsplanung

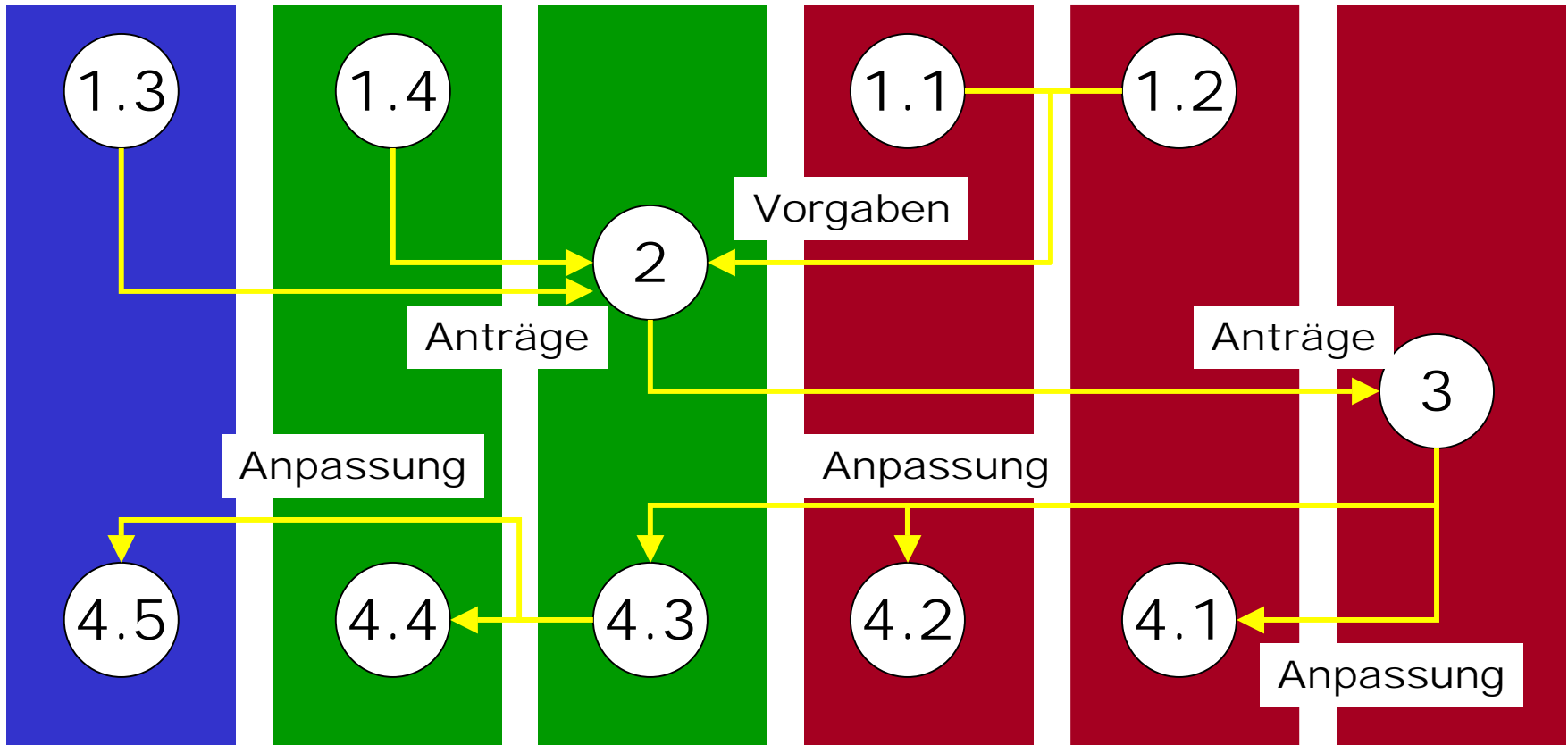
Region:
Regionale
Richtplanung

Region:
RGSK

Regierungs-
rat:
Richtplan

Aufgaben-
und Finanz-
plan

Grosser
Rat:
KGSB



Beispiel AP Verkehr+Siedlung Region Bern

- Räumliches Entwicklungsszenario ‚Konzentration‘ als Ziel der zukünftigen Siedlungsentwicklung
- Bei sämtlichen Verkehrsinfrastrukturprojekten, für die eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt wird, werden die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung mituntersucht (und umgekehrt)
- Formulierung von 6 Massnahmenblättern im Bereich Siedlung und Raumplanung.

Geplante Massnahmenblätter AP V+S Region Bern

- 1 ESP Wirtschaft
→ Weiterführen und Verstärken
- 2 ESP Wohnen
→ Neu lancieren, soll günstige Voraussetzungen für das Wohnen im Agglomerationskern und in den Siedlungszentren schaffen
- 3 Vorgaben für regionale Richtpläne
→ Formulierung von Anforderungen an regionale Richtpläne, damit diese vom Kanton genehmigt werden

Geplante Massnahmenblätter AP V+S Region Bern

- 4 Vorgaben für Ortsplanungen
 - ➔ Formulierung von Anforderungen an Ortsplanungen, damit diese vom Kanton genehmigt werden

- 5 Vorgaben für Einzonungen
 - ➔ z.B. Kriterien für Neueinzonungen wie eine Mindestqualität der ÖV-Erschliessung

- 6 Vorgaben für Standorte verkehrsintensiver Nutzungen
 - ➔ z.B. Umsetzung Fahrleistungsmodell, Qualität der ÖV-Erschliessung

Merkmale für die Diskussion

- Keine zentralistische Planung: Zusammenwirken handlungsfähiger Regionen mit dem Kanton
 - setzt Reform der Regionen voraus !
- Vereinfachung des Instrumentariums
- Stufengerechtigkeit: geplant sind bezüglich Siedlung nur Eckwerte in der Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanung
 - Entwicklungsschwerpunkte
 - publikumsintensive Einrichtungen
 - öV-Anforderungen für grössere Einzonen
 - usw.
- verbesserte Abstimmung der Gesamtsicht auf die finanziellen Spielräume und dadurch mehr Planungssicherheit



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

Andreas Wirth

Kontur AG

A3 Verknüpfung mit der Raumplanung

Strategien zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr: Beispiel Thun

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

4. Berner Verkehrstag – 13. August 2004

Agglomerationen unterwegs in ihre Mobilitätszukunft

Verknüpfung mit der Raumplanung: Strategien zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr

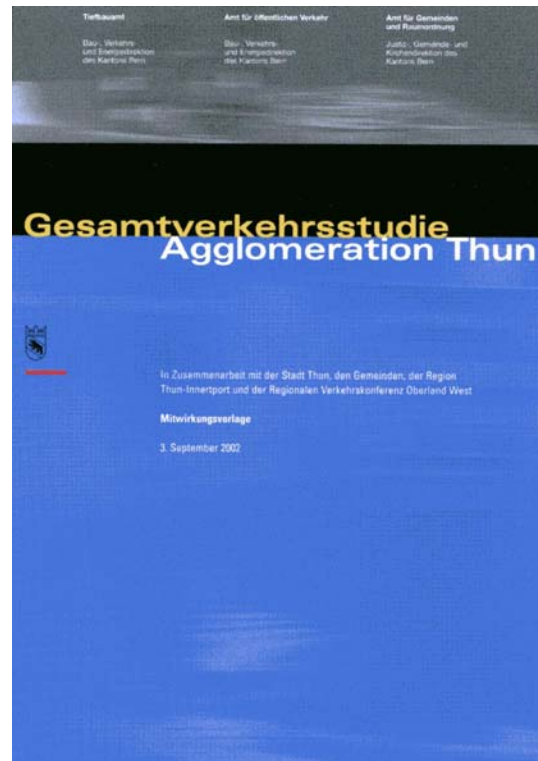
Das Beispiel Thun

Andreas Wirth, dipl. Arch. ETH/SIA Planer BSP

Kontur Projektmanagement AG, Bern

Grundlagen:

- Agglomerationsprogramm Thun vom 21. Oktober 2003
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun vom 3. September 2002



- Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung
Bundesamt für Raumentwicklung, Juni 2004
- Handbuch Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr
Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (Fassung vom 31. März 2004)

Auftrag:

Strategien zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr ausarbeiten / entwerfen.

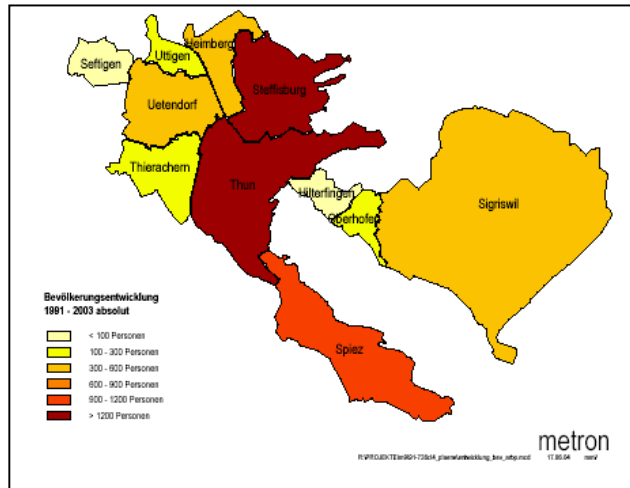
Werkstattbericht:

5 konkrete Beispiele aus der Agglomeration Thun, ausgehend vom Bevölkerungsszenario „positive Dynamik“ des Bundesamts für Statistik (2004).

Auf der Basis der Gesamtverkehrsstudie und des Agglomerationsprogramms werden Problemstellungen im Bereich der Siedlungsentwicklung beispielhaft dargestellt und Steuerungsmöglichkeiten aufgelistet. Ein Leitbild für die Siedlungsentwicklung in Varianten wird die Grundlage bilden, um die Abstimmungsmöglichkeiten von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erkennen und daraus entsprechende Strategien zu entwickeln. Es ist zu klären, mit welchen Instrumenten und auf welcher Ebene der Kanton diese Abstimmung sicherstellen will.

Beispiele:

1



Thema: Starkes Bevölkerungswachstum

Ausgangslage: Die Gemeinden Spiez, Thun, Steffisburg, Uetendorf, Sigriswil und Heimberg wachsen stark. Beispiel Steffisburg: Wachstum von ca. 2% in einem Jahr.

Aufgabe: Übereinstimmung des Bevölkerungswachstums mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans herstellen.

Lösungsansätze:

1 Ungesteuerte Entwicklung

1.1 Trend

2 Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad

2.1 Nachweis der Erschliessung (Einzonung nur, wenn Güteklasse X für öV, Nachweis Verträglichkeit für übergeordnetes Strassennetz)

2.1 Ausgleich der Entwicklung gemäss kantonaem Richtplan innerhalb der Agglomeration (Fördern / Verboten, Ausgleich der Mehr- und Minderwerte)

2.2 Zentralisiertes Wachstum (Fördern / Verboten, Ausgleich der Mehr- und Minderwerte; wird im RVK-Perimeter relevant)

2



Thema: Wohnagglomeration

Ausgangslage: Die Agglomeration wächst und wird zur Wohnagglomeration. Bevölkerungsentwicklung +14%, Arbeitsplatzentwicklung -14% in den letzten 10 Jahren.

Aufgabe: Herausforderungen der Zentrenstruktur und der starken Pendlerströme lösen.

Lösungsansätze:

1 Ungesteuerte Entwicklung

1.1 Trend

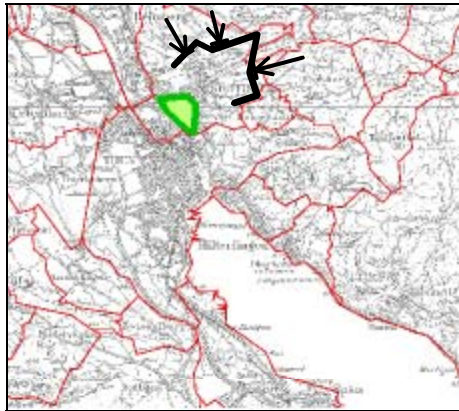
2 Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad

2.1 Überarbeitung der kantonalen Zentrenstruktur (Anpassung der Verkehrskonzepte, Ausgleich der Zentrumslasten)

2.2 Eigenständigkeit der Zentren (Einzonung Wohnen nur, wenn proportional Arbeitszonen geschaffen werden, z.Bsp. mit ESP-Programm)

2.3 Entwicklungsbänder zwischen den Zentren entlang des S-Bahn-Netzes

3



Thema: Siedlungsentwicklung nach Innen

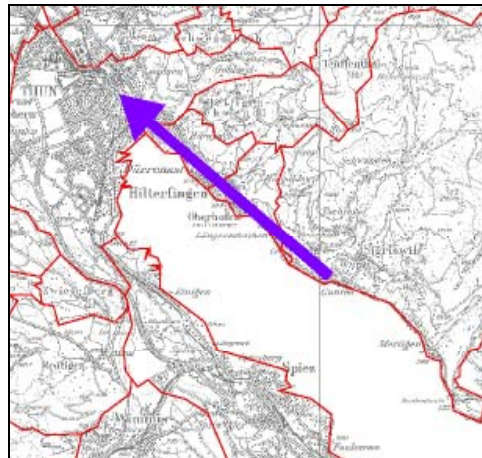
Ausgangslage: Die Entwicklung soll nicht an den Siedlungsrändern, sondern nach Innen stattfinden. Beispiel Areal Stockhornstrasse Nord, Steffisburg.

Aufgabe: Standorte und Richtungen des Siedlungswachstums bezeichnen.

Lösungsansätze:

- 1 Ungesteuerte Entwicklung
- 1.1 Trend
- 2 Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad
- 2.1 Siedlungsentwicklung mit räumlichen Vorgaben (Festlegungen und Anreize für die Entwicklung nach Innen, z.Bsp. mit ESP-Programm bei Wahrung des Siedlungsrandes)

4



Thema: Wachstum in der Agglomeration nicht verträglich

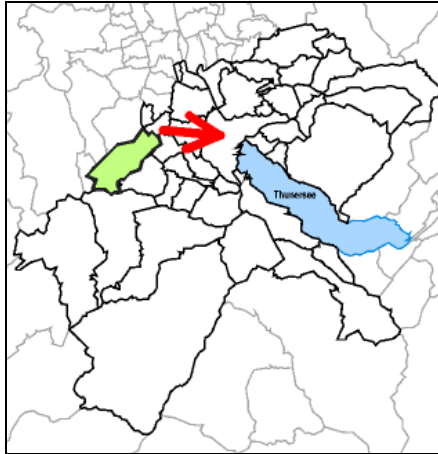
Ausgangslage: Das ungebremste Wachstum der Gemeinden hat für den Kanton hohe Infrastrukturkosten zur Folge. Beispiel Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil → Hübelitunnel.

Aufgabe: Konsequenzen des Wachstums auf unterschiedlich stark betroffene Gemeinden angemessen verteilen.

Lösungsansätze:

- 1 Ungesteuerte Entwicklung
- 1.1 Trend
- 2 Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad
- 2.1 Kommunale Entwicklung geschehen lassen, Kostenteiler für notwendige Infrastrukturen festlegen
- 2.2 Rahmenbedingungen festlegen (Siedlungsentwicklung dort zulassen, wo Kapazitätsreserven Verkehr bestehen)
- 2.3 Räumliche Vorgaben für die Siedlungsentwicklung (die Siedlungsentwicklung kann innerhalb der Agglomeration aber ausserhalb des Gemeindegebiets realisiert werden; dafür sind entsprechende Ausgleichsmechanismen zu schaffen).

5



Thema: Zentrenstruktur in der Region

Ausgangslage: Blumenstein als ländliche Gemeinde wächst und könnte zentrale Funktionen für die Region übernehmen. Dagegen ist in der Gemeinde Horrenbach-Buchen ein deutlicher Siedlungsrückgang zu beobachten.

Aufgabe: Die im regionalen Richtplan vorgesehene Zentrenstruktur umsetzen.

Lösungsansätze:

- 1 Ungesteuerte Entwicklung
 - 1.1 Trend
- 2 Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad
 - 2.1 Kantonale Vorgabe Zentrenstruktur vorhanden, räumliche Umsetzung bei der Region



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

Walter Dinkel

Vorsteher Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA)

B1 Verkehrslenkung und Nachfrage-Beeinflussung

Möglichkeiten und Grenzen

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

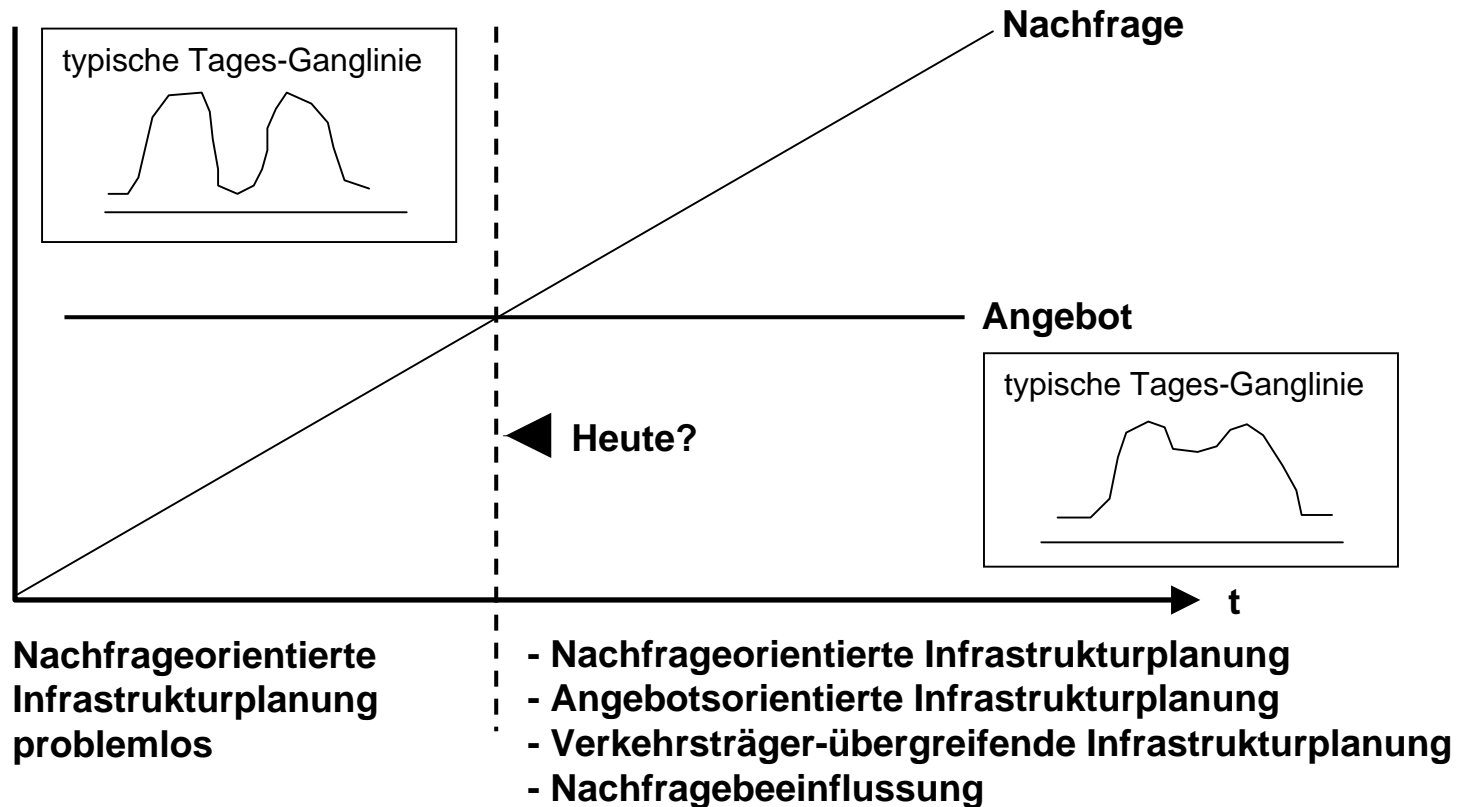
Referat: B1 Verkehrslenkung und Nachfrage-Beeinflussung
Möglichkeiten und Grenzen

Referent: Walter Dinkel
Vorsteher Tiefbauamt des Kantons Bern



Ausgangslage

Entwicklung von Nachfrage und Angebot



Quelle: Dr. Franz Gallati, 1. its-ch-Plattform 12.05.2004

Verkehrslenkung: Erwartungen

was?

Überlastete Strassenabschnitte:

- Entlastung
- Höhere Verkehrssicherheit

Punktuelle, zeitweise Überlastungen
im Verkehrssystem

- Optimierung der räumlichen und
zeitlichen Auslastungen

wie?

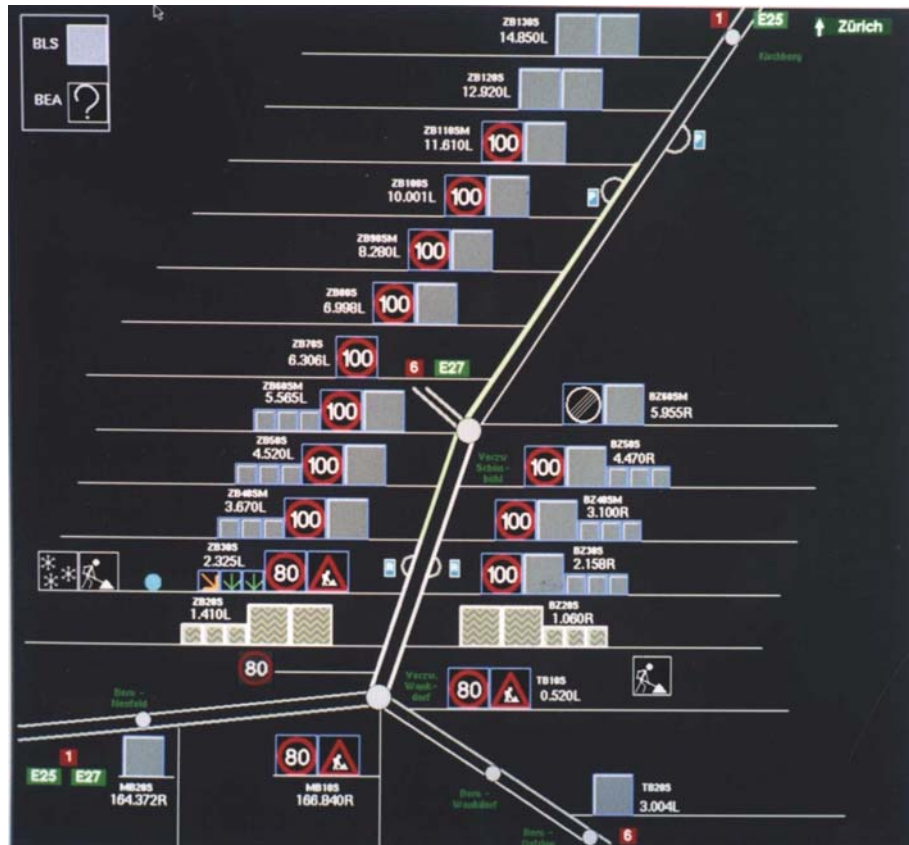
"Lenkung" auf:

- andere Routen
- andere Zeiten
- andere Verkehrsmittel

"Bewirtschaftung"

hoch ausgelasteter
Strassenabschnitte

Verkehrslenkung: Möglichkeiten



z.B. Verkehrsbeeinflussungssystem (VBS) N1 Grauholz

Infrastruktur (strassenseitig)

- Verkehrsleitsysteme
- Wechseltextanzeigetafeln
- Wechselwegweisung
- Dosier- und Verkehrssteuerungsanlagen

Im Fahrzeug

- Navigationssysteme
- Verkehrsinformation über das Radio
- Systeme zur Erhöhung der Sicherheit: Abstandswarnung, Spurhalten, automatische Anpassung der Fahrzeuggeschwindigkeit, elektronische Fahrzeuglenkung usw.

Verkehrslenkung: Grenzen

- Grössenordnung erzielbarer Wirkungen von Verkehrsleitsystemen (Beispiel N1 Grauholz VBS):
 - Stausituationen treten erst später auf, Kapazitätserhöhung ist nur begrenzt möglich
 - Geschwindigkeitsniveau kann um ca. 10% gesenkt werden
 - Auffahrunfälle reduzieren sich um X Prozent
- Fahrzeugseitige Massnahmen:
 - Möglichkeiten werden überschätzt
 - heutige Rechtsgrundlagen übertragen Verantwortung dem Fahrzeugführer, nicht dem Fahrzeughersteller
 - Fahrzeugführer ist begrenzt in der Aufnahme von Informationen

Nachfragebeeinflussung: Erwartungen

- Entlastung kritischer Strassen (in Spitzenzeiten)
- quellennahe, verursachergerechte Abgaben
- sukzessives verändertes Mobilitätsverhalten
- erhöhte Attraktivität des öffentlichen Verkehrs
- keine neuen Einnahmequellen, Umlagerung bisheriger Einnahmen

Nachfragebeeinflussung: Möglichkeiten

- Road Pricing (preisliche Massnahme):
Erhebung einer Abgabe für die Benutzung einer Strasse
 - Autobahnggebühren
 - Schwerverkehrsabgaben
 - Maut für neue, privat finanzierte Infrastrukturen
 - "Staugebühr" (Beispiel London): zeit- und ortsabhängige Abgabe
 - Gebühr für Benützung von Sonderstreifen

Instrument: elektronische Gebührenerhebungssysteme

- Zeitlich und sachlich differenzierte Zulassung der Motorfahrzeuge auf bezeichneten Strassen (z.B. differenzierte Innenstadt-Zufahrtsbeschränkungen)

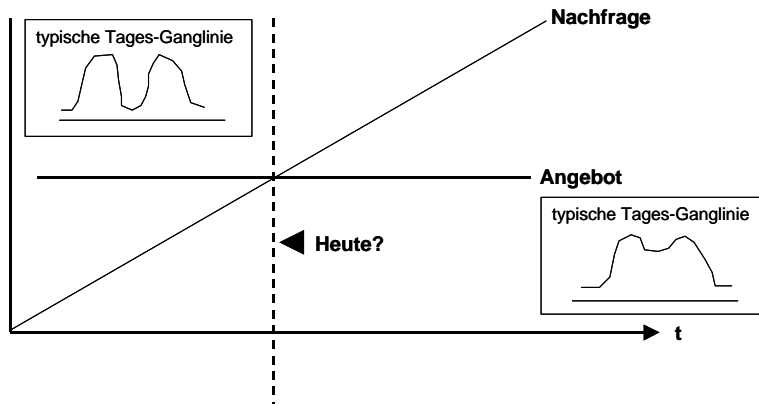
Nachfragebeeinflussung: Grenzen

- heute in der Schweiz politisch umstritten
- noch fehlende Akzeptanz

Wichtige Voraussetzung für Akzeptanz:

Betroffene müssen den klaren Nutzen und nicht lediglich eine neue Einnahmequelle sehen

Fazit



- nachfrageorientierte Infrastruktur aus ökonomischer Sicht eingeschränkt
- Mobilität wächst weiterhin
- Aus-/Überlastung Verkehrsinfrastruktur wächst
- Verkehrslenkung und Nachfragebeeinflussung leisten Beitrag zur Lösung
- Verkehrslenkung: Möglichkeiten besser ausschöpfen
- Nachfragebeeinflussung: breite Akzeptanz erreichen, Nutzen erkennen



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

Beat Luginbühl

BLS

B2 Die S-Bahn als Rückgrat des Agglomerationsverkehrs

Die Bahnhöfe der S-Bahn als intermodale Verküpfungspunkte

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Die Bahnhöfe der S-Bahn als intermodale Verknüpfungspunkte

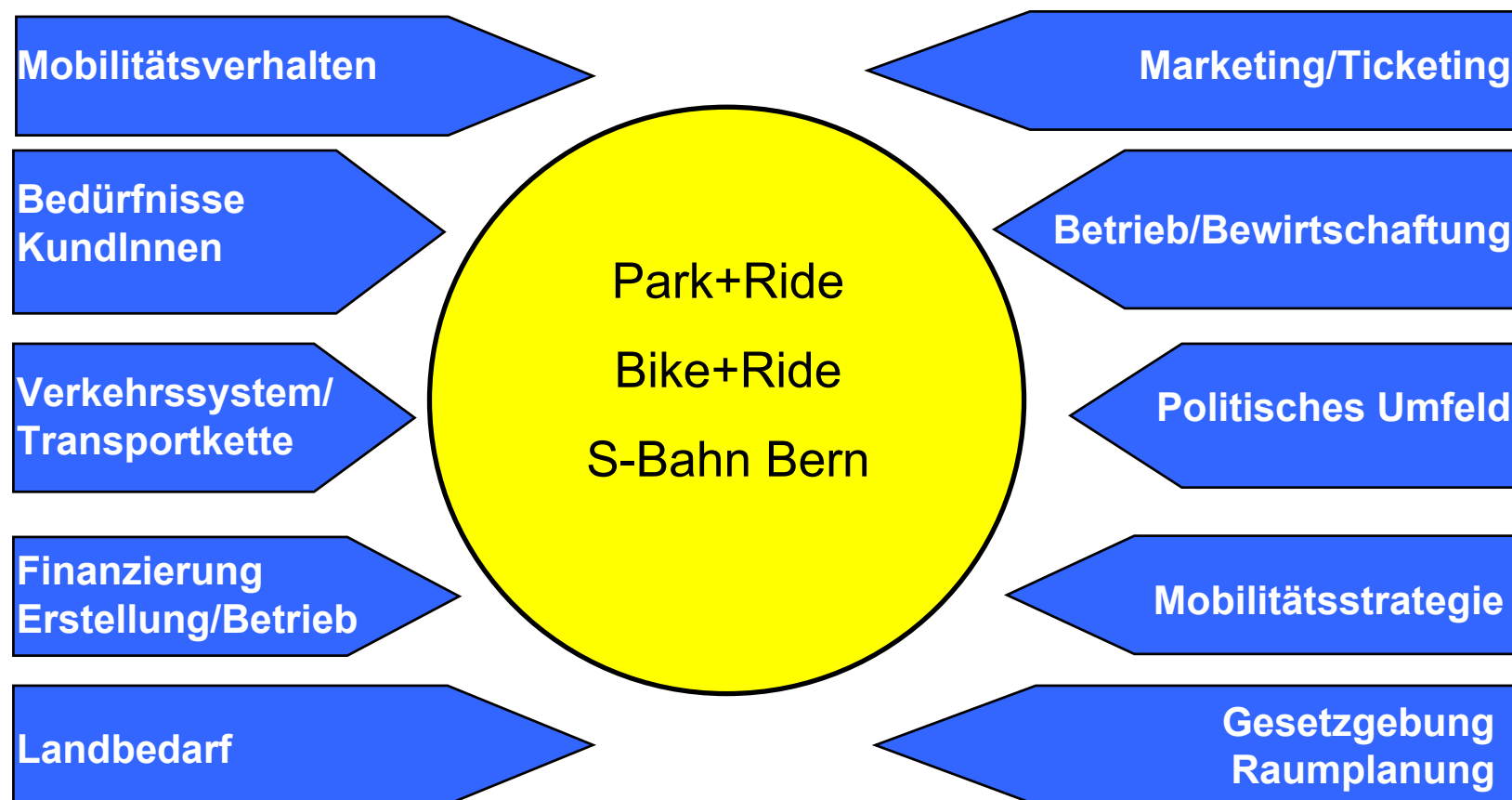
P+R/B+R im Rahmen der S- Bahn Bern 2005 Strasse und Schiene – eine Partnerschaft



Beat Luginbühl, Leiter Planung und Entwicklung Personenverkehr BLS

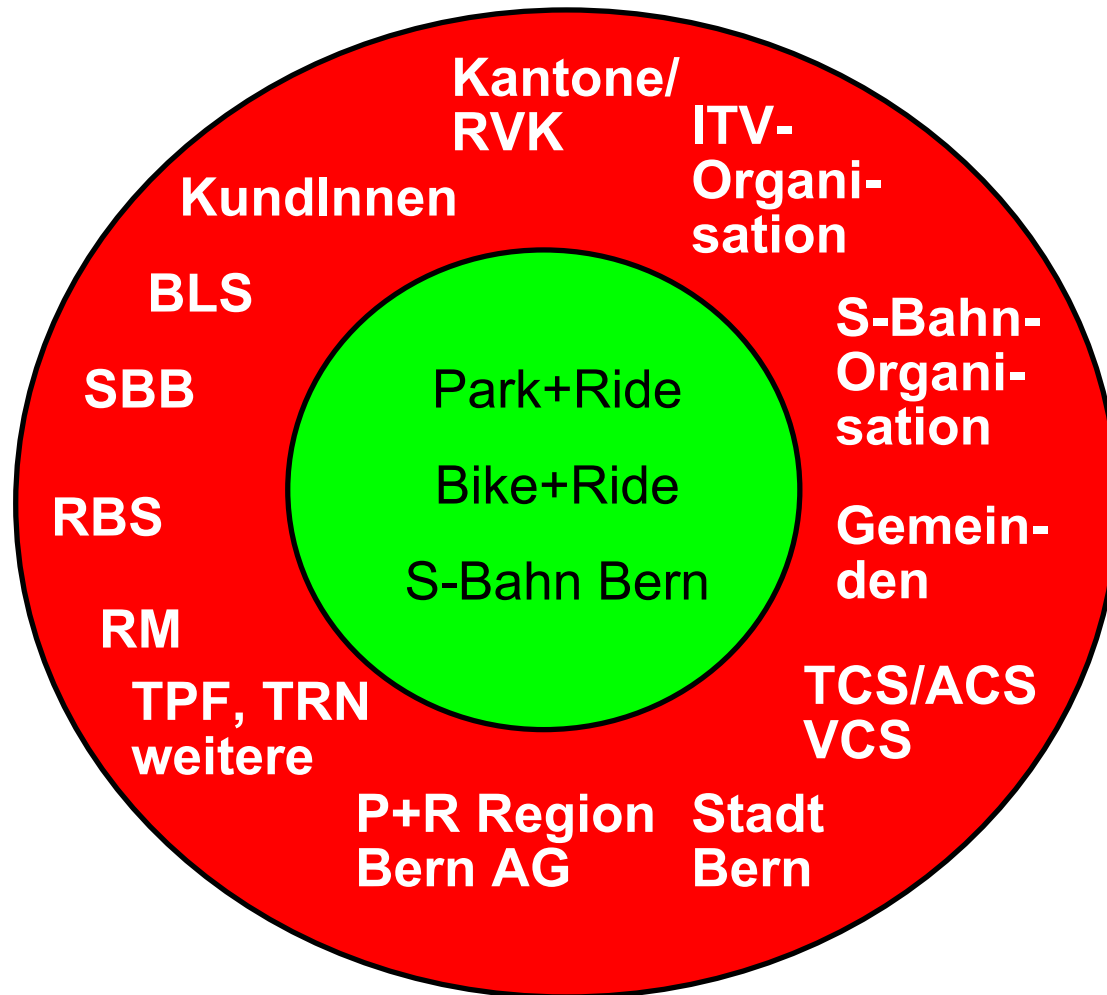
P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

Einflussfaktoren



P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

Partner



P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

Planung und Organisation bisher

- Unkoordinierte Planung und Erstellung innerhalb der verschiedenen Betreiber
- Unterschiedliche Finanzierung
- Verschiedene Betreiber (Private/Öffentliche)
- Uneinheitliches Erscheinungsbild
- Uneinheitliches Tarifsysteem

➔ neu koordiniert in S-Bahn-Projekt (TP Zugang zur Bahn)

P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

Abstellplätze im S-Bahn-Perimeter

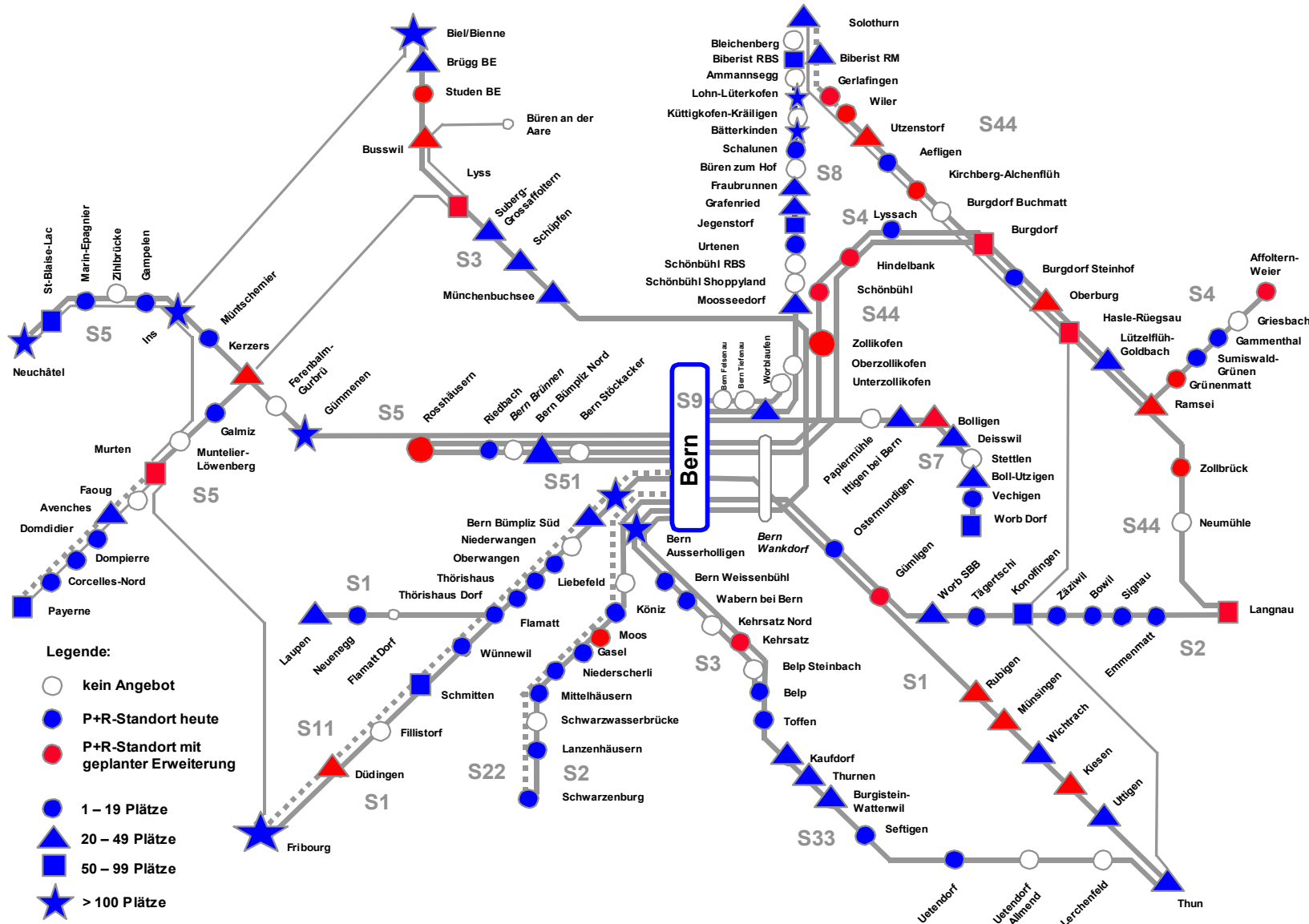
	2003:	2007:
IC-Bahnhöfe	525	mind. 525 (Erweiterung in Prüfung)
Übrige Haltepunkte	2675	3100
Total	3200	mind. 3625

Von 2002 bis Mitte 2003 wurden 300 neue Abstellplätze erstellt.

B+R: Jede Bahnstation verfügt über Veloabstellplätze bzw. Velostationen in Bern und Thun.

P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

P+R-Standorte 2003 und Projekte



P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

B+R-Standorte 2003 und Projekte



P+R/B+R S-Bahn Bern 2005 zu entwickelndes Konzept

- Einheitliches Tarif- und Ticketsystem
- Einheitliche Bewirtschaftung und Nutzung von Synergien
- Einheitliche Standards / Erscheinungsbild und Wegweiser
- Sicherung Finanzierung
- Koordinierte Planung gemäss KundInnenbedarf
- Marketing
- Integration und Berücksichtigung Umfeld von P+R-Anlagen

Ziel: Übertragung der Systemverantwortung P+R/B+R
im S-Bahn-Perimeter an **einen** Partner

P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

Signalisation bisher



P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

Signalisation morgen



P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

Beispiel B+R in Thörishaus Dorf



P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

Beispiel P+R in Gümmenen



P+R/B+R S-Bahn Bern 2005

Vision 2008



*P+R Ins:
17 Plätze frei
nächster Zug
nach Bern: 7.07 h
PS: Ticketkosten
auf nächster
Monatsrechnung*



S-Bahn Bern 2005

Ein Projekt von Kanton Bern, BLS, RBS, RM und SBB

TP Zugang zur S-Bahn

Park+Ride und Bike+Ride an den Haltepunkten der S-Bahn Bern

Konzept vom Dezember 2003



INHALTSVERZEICHNIS:

1	EINLEITUNG	3
1.1	Systemabgrenzung und Konzept	3
1.2	Bedeutung von P+R und B+R	3
1.3	Ziele	4
2	ANALYSE DER HEUTIGEN SITUATION	4
2.1	Ergebnisse aus Kundenumfragen	4
2.2	Verfügbarkeit	5
2.3	Handlungsbedarf	5
3	WEITERENTWICKLUNG VON P+R	6
3.1	Standorte und Anzahl Parkplätze	6
3.2	Tarife	8
3.3	Produkte und Distribution	8
3.4	Anlageanforderungen	9
3.5	Signalisation	9
4	WEITERENTWICKLUNG B+R	10
4.1	Standorte und Anzahl Abstellplätze	10
4.2	Benützungsgebühren	12
4.3	Anlageanforderungen	12
5	SPEZIELLE ASPEKTE	12
5.1	Behindertenparkplätze	12
5.2	Velostationen	13
5.3	Mofas und Motorräder	13
5.4	CarSharing an Bahnhöfen	13
6	INFORMATIONSMITTEL	13
7	KOMMUNIKATION	14
8	FINANZIERUNG	14
8.1	Kantonale Beiträge nach Strassenfinanzierungsdekret	15
8.2	Beiträge der Gemeinden	15
8.3	Bundesbeiträge an Agglomerationsverkehr	16
8.4	Bundesbeiträge aus Anschlagprogramm Langsamverkehr	16
9	KÜNFTIGE PLANUNGSKOORDINATION	17
10	MASSNAHMEN	17

ANHANG:

- Methoden zur Berechnung des künftigen Bedarfs
- Grundlagen P+R und B+R

1 Einleitung

1.1 Systemabgrenzung und Konzept

Alle vier Bahnunternehmen im S-Bahn-Perimeter (SBB, BLS, RM, RBS) bieten Park+Ride und Bike+Ride an ihren Haltepunkten an. An 109 S-Bahn-Stationen stehen total 3420 P+R-Plätze zur Verfügung (exkl. Parkhaus Bern). Das Angebot an B+R ist mehr als 5 mal so gross. An nahezu allen S-Bahn-Stationen stehen B+R-Plätze zur Verfügung, total rund 18000. In Bern, Biel, Thun und Burgdorf sind Velostationen mit total 1300 Plätzen in Betrieb. (Diese sind im Total von 18000 Plätzen enthalten.)

Alle vier Bahnunternehmen haben Ausbaupläne. Bis 2007 soll das Angebot um 400 P+R-Plätze und 3300 B+R-Plätze erhöht werden, darunter 2 neue P+R-Standorte und 3 neue B+R-Standorte.

Das vorliegende Konzept beschränkt sich auf die Anlagen, die auf dem Areal der Transportunternehmungen erstellt sind und von diesen betrieben werden. Es bezieht sich auf P+R und B+R an kleineren und mittleren Bahnhöfen. An die Parkieranlagen der grösseren Bahnhöfe wie Bern, Biel, Fribourg, Thun, Fribourg etc. werden kundenseitig andere Anforderungen gestellt. Sie sind deshalb separat zu behandeln.

BLS und RBS haben 1999 zusammen mit weiteren Aktionären die P+R Region Bern AG gegründet mit dem Ziel, die Erstellung und den Betrieb von P+R-Anlagen dieser Gesellschaft zu übertragen. Zur Zeit betreibt die P+R-Region Bern AG die P+R-Anlagen an den RBS-Bahnhöfen Worb Dorf und Bätterkinden. Eine Anlage am BLS-Bahnhof Rosshäusern ist geplant.

Mit dem Begriff P+Rail bezeichnen die SBB ihr P+R-Angebot. Die SBB wollen sich damit bewusst abheben von P+R am Stadtrand. P+Rail betont die kurze Distanz mit dem Privatauto und lange Distanz mit der Bahn. Die SBB betreiben gesamtschweizerisch rund 20'000 P+Rail-Plätze an ca. 450 Haltepunkten. Das Angebot soll in den nächsten Jahre kontinuierlich ausgebaut werden. Ziel sind ca. 25'000 P+Rail-Plätze.

An einzelnen Haltepunkten existieren Parkieranlagen von Gemeinden. Sie sind nicht Bahnkunden vorbehalten, können aber von diesen als P+R benützt werden, sofern die Vorschriften zur maximalen Parkierungsdauer dies erlauben. Die Anlagen können das P+R-Angebot in gewünschter Weise erweitern, können jedoch auch eine allfällig vorhandene P+R-Anlage der Bahn konkurrieren, insbesondere wenn das Parkieren auf der gemeindeeigenen Anlage gratis ist.

Im vorliegenden Konzept nicht behandelt werden die P+R-Anlagen am Stadtrand mit Anschluss an den städtischen öffentlichen Verkehr (Beispiel P+R Neufeld)¹ sowie P+R/B+R-Anlagen an Bushaltestellen in der Region.

P+R-Anlagen an S-Bahn-Haltepunkten erfüllen den bereits 1992 vom Kanton Bern formulierten Grundsatz der Erstellung dezentraler Anlagen, möglichst nahe am Ausgangsort, mit kurzen Fahrstrecken des motorisierten Individualverkehrs.

1.2 Bedeutung von P+R und B+R

Die S-Bahn Bern befördert täglich rund 90000 Fahrgäste. Ca. 5% davon benutzen P+R², ca. 25% benutzen B+R.³

¹ Die P+R-Anlage Neufeld befindet sich im Besitz der Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG

Die Benutzung des Velos als Zubringer zum ÖV verachtfacht (!) das Einzugsgebiet des Bahnhofs im Vergleich zum Fussverkehr.⁴

Die Förderung des kombinierten Verkehrs ist ein Ziel der kantonalen Verkehrspolitik. Im Leitbild Velo, das der Regierungsrat 1999 beschlossen hat, heisst es: „Bahnhöfe und Haltestellen sind mit Bike+Ride-Anlagen auszustatten; bei wichtigen Bahnhöfen sollen gut geführte Velostationen zur Verfügung stehen.“

Um den verkehrspolitisch gewünschten Modalsplit-Effekt von P+R-Plätzen zu gewährleisten, müssen an den Zielorten Parkplätze in mindestens derselben Anzahl wie der an der Peripherie erstellten P+R-Plätze reduziert werden.⁵ Andernfalls würden die im Zentrum frei werdenden Parkplätze sofort durch andere Verkehrsteilnehmer benutzt werden, vielleicht sogar durch solche, die vorher mit dem ÖV gekommen sind. Diese Koordination kann jedoch nur ein regionales Parkierungskonzept bzw. Gesamtverkehrskonzept leisten.

1.3 Ziele

Die Transportunternehmen verfolgen mit P+R/B+R folgende Ziele:

- Anlagen nachfragegerecht ausbauen (quantitativ und qualitativ), um damit neue Fahrgäste zu gewinnen
- P+R mindestens kostendeckend betreiben
- Einheitliche Regeln für Benutzer im S-Bahn Perimeter definieren
- stärkere Kommunikation im Rahmen der S-Bahn Bern

2 Analyse der heutigen Situation

2.1 Ergebnisse aus Kundenumfragen

Die ÖV-Kunden erwarten, dass sie an den Haltepunkten der S-Bahn ein ausreichendes Angebot an P+R-Parkplätzen und Veloabstellplätzen vorfinden.

2003 wurde vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen eine Umfrage über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr im ganzen Kanton Bern durchgeführt. Die Befragung wurde einerseits als repräsentative Telefonumfrage und andererseits mittels Internet durchgeführt. Gegenstand der Befragung waren auch

² Annahmen P+R: 3400 Plätze abzgl. der 600 Plätze in den Knoten Bern, Biel, Fribourg, Neuchâtel, Thun und Burgdorf, die in erster Linie als Zubringer zum Fernverkehr benutzt werden dürften. 80% Auslastung. 2 Fahrten pro PW.

³ Annahmen B+R: 18000 Plätze abzgl. 80% der 5000 Plätze in Bern, Biel, Fribourg, Neuchâtel, Thun und Burgdorf. 80% Auslastung. 2 Fahrten pro Velo. (Es gibt hier verschiedene Effekte, die sich teilweise kompensieren: einerseits Velo an Quelle und Ziel, Velo über mehrere Tage abgestellt, Fahrt nicht täglich führen zu einem geringeren spezifischem Fahrtenaufkommen, andererseits Mehrfachbenutzung eines Abstellplatzes führt zu höherem spezifischem Fahrtenaufkommen).

⁴ Luftliniendistanzen der Einzugsgebiete: Fussverkehr Radius 750 m (gemäss Angebotsverordnung), Veloverkehr Radius 2.1 km (gem. Mobilitätsstrategie Region Bern, Schlussbericht Teilprojekt 4)

⁵ Aufgrund einer SVI-Studie von 1984 könnte man auch einen erheblich höheren Faktor ansetzen, bis zu drei aufgehobenen Plätzen im Zentrum für einen P+R-Platz an der Peripherie, denn der P+R-Platz könnte auch von einem Verkehrsteilnehmer eingenommen werden, der vorher mit einer Zubringerlinie oder mit dem Velo zum Bahnhof gelangt ist.

Park+Ride und Veloabstellplätze. Es resultierten folgende Bewertungen: Bei der Telefonumfrage wurde P+R mit 4.24 und Veloabstellplätze mit 4.35 benotet (Notenskala 1-6). Bei der Internetumfrage wurde für P+R die Note 4.15 registriert. Das Ergebnis kann folgendermassen interpretiert werden: Trotz der genügenden Benotung rangiert P+R und B+R im Quervergleich mit den anderen Bereichen der Umfrage im mittlern bis unteren Bereich. Ein Handlungsbedarf ist somit ausgewiesen.

2.2 Verfügbarkeit

Im Einzugsgebiet der S-Bahn Bern befinden sich heute an 109 von 140 Haltepunkten insgesamt 3420 P+R-Plätze. Das System mit wenigen grossen und mehrheitlich kleineren, flächendeckend entlang des S-Bahn-Netzes verteilten Anlagen hat sich bewährt.

Als Quervergleich dienen folgende Angaben der Kantone Zürich und Luzern: An den 169 Bahnstationen im Kanton Zürich stehen 6900 P+R-Plätze zur Verfügung. Im Kanton Luzern umfasst das P+R-Angebot entlang den Bahnlinien 1250 Parkplätze.

Veloabstellplätze sind heute mit wenigen Ausnahmen an jedem Haltepunkt der S-Bahn Bern vorhanden. Gesamthaft besteht an 127 von 140 Haltepunkten ein Angebot von 18000 Abstellplätzen.

2.3 Handlungsbedarf

Die Attraktivität von P+R und B+R soll gesteigert werden durch:

- Ausbau des Angebots an Park- bzw. Veloabstellplätzen
- Steigerung der Benutzerfreundlichkeit des Systems

Gemäss den Planungen der Transportunternehmungen ist vorgesehen bis 2007 400 P+R-Plätze und 3300 Veloabstellplätze zusätzlich zu erstellen. Diese Erweiterungen sind programmgemäss umzusetzen.

Bei der Steigerung der Benutzerfreundlichkeit geht es im Bereich P+R um eine grösstmögliche Vereinheitlichung und Vereinfachung bei der Benützung des Systems. Es sollen mehr Informationen zur Verfügung stehen, das Tarifsystem soll verständlich gestaltet sein, Tickets sollen nicht mehr ins Auto zurückgelegt werden müssen etc.

Beim B+R wird die Benutzerfreundlichkeit verbessert indem Velos diebstahlsicher am Rahmen angekettet werden können, die Anlagen übersichtlich und einsehbar gestaltet sind, die Abstellplätze witterungsgeschützt sind etc.

In den folgenden beiden Kapiteln wird der gewünschte künftige Zustand beim P+R und B+R nach einzelnen Handlungsfeldern gegliedert beschrieben. Im Kapitel Massnahmen sind diejenigen Einzelmassnahmen aufgelistet, die aufgrund des vorliegenden Konzepts weiterverfolgt werden.

3 Weiterentwicklung von P+R

3.1 Standorte und Anzahl Parkplätze

Um den künftigen Bedarf an P+R-Parkplätzen abschätzen zu können, wurden Hochrechnungen für das Jahr 2005 durchgeführt. Zu den von den Transportunternehmungen entwickelten Methoden siehe Anhang.

Bei der S-Bahn Bern sind heute 109 der 140 Haltepunkten P+R-Standorte. Somit wird schon heute eine gute netzweite Abdeckung im S-Bahn-Perimeter erreicht. Im Rahmen der Ausbauplanung der Transportunternehmungen werden bis 2007 zusätzlich in Studen und Moos P+R-Anlagen in Betrieb genommen. Ohne Angebot bleiben auch künftig Haltepunkte wo keine ausreichende Nachfrage besteht oder keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen. Der Schwerpunkt des Ausbaus liegt bei der Erweiterung bestehender Anlagen, wo das Angebot der steigenden Nachfrage angepasst wird. Beim Ausbau ist auf die Buszubringer zu den S-Bahn-Haltepunkten Rücksicht zu nehmen, die nicht konkurrenziert werden sollen.

In der folgenden Tabelle sind die Angaben zum heutigen und künftigen Bestand an P+R-Plätzen aufgeführt:

Transport- unternehmung	Anzahl P+R-Plätze		
	IST 2003	SOLL 2007	Erweiterung
Total BLS	690	730	40
Total RBS	640	670	30
Total RM	260	340	80
Total SBB/STB	1830	2080	250
Total	3420	3820	400

Diese Gesamtzahlen umfassen auch die P+R-Anlagen der Gemeinden an den S-Bahn-Haltepunkten. Das Bahnhofparking in Bern ist als Parkhaus nicht bei den P+R-Plätzen berücksichtigt.

Die Karte auf der nächsten Seite gibt eine Übersicht über die Standorte. Aufgrund der Anlagen-grösse wurden vier Kategorien gebildet und die einzelnen Standorte klassiert. Rot markiert sind Anlagen, wo Erweiterungen in Planung oder Projekte in Ausführung sind.

3.2 Tarife

Die Benützung der P+R-Anlagen ist grundsätzlich kostenpflichtig. In Ausnahmen kann jedoch auf eine Bewirtschaftung verzichtet werden, wenn diese beispielsweise nicht kostendeckend erfolgen kann oder falls die Kostenpflicht nicht durchsetzbar ist, weil auf Gratisparkplätze in der Umgebung ausgewichen werden kann.

Es soll ein Preissystem zur Anwendung kommen, das für die Kundschaft leicht verständlich ist und im Perimeter der S-Bahn Bern eine möglichst grosse Vereinheitlichung der Tarife bringt. Es soll jedoch auch eine genügende Flexibilität zur Anpassung an lokale Gegebenheiten aufweisen. Das Preissystem ist wie folgt gebildet: Die Tagesgebühr beträgt einen ganzen Frankenbetrag ab 3.-. Die Monatsgebühr beträgt ein Vielfaches von 10.-, die Jahresgebühr ein Vielfaches von 100.-. Der Faktor zwischen Monats- und Jahresgebühr ist 10.

In der folgenden Tabelle sind die gebräuchlichsten Tarifstufen angegeben:

Tageskarte	Monatskarte	Jahreskarte
4 Fr.	20 Fr.	200 Fr.
4 Fr.	30 Fr.	300 Fr.
4 Fr.	40 Fr.	400 Fr.

Die Festlegung des Tarifs an den einzelnen Standorten soll vor allem aufgrund der Qualität des ÖV-Angebotes am jeweiligen Standort vorgenommen werden. Als Kriterien gelten:

- Bedienungshäufigkeit des Haltepunkts
- Halt von Schnellzügen
- Nachfrage und Auslastung der Anlage

Es ist heute möglich die Gebührenpflicht auf bestimmte Tageszeiten zu beschränken und je Standort flexibel auf alle Wochentage oder auf Montag – Freitag zu beziehen.

Um auch bei den Wochenend- und Nachttarifen zu einer möglichst einheitlichen Lösung zu kommen, wird eine Empfehlung zur Handhabung im Regelfall herausgegeben. Es soll jedoch auch ein gewisser Spielraum verbleiben um den Markt spielen zu lassen

Mit Tarifmassnahmen kann die Nachfrage und damit die Auslastung der Anlagen gesteuert werden.

3.3 Produkte und Distribution

Es sind Tages- Monats- und Jahreskarten beziehbar. Bei Bedarf können auch Tickets für einzelne Stunden ausgegeben werden.

In der folgenden Tabelle sind die Produkte und deren Distribution angegeben:

Produkt	Distribution
Stunden 1 Tag	Ticketautomat wo nicht vorhanden am Schalter oder Billettautomat
1 Monat 1 Jahr	Schalter

Es sollen Ticketautomaten Standard werden, bei denen sich ein Zurücklegen des Ticket ins Auto erübrigt.

Bei den SBB sind Monats- und Jahreskarten auch über ein Call Center beziehbar.

In Zukunft wird es möglicherweise auch neue Distributionsformen und –möglichkeiten geben:

- Verkauf via Internet
- Monats- und Jahreskarten am Billett- oder Ticketautomat
- Akzeptanz von Noten, Cash-Card oder Kreditkarten am Ticketautomat

Vereinfachungen für die Kunden beim Parkkartenbezug liessen sich auch mit einer TU-übergreifenden Distribution realisieren. Bevor jedoch Festlegungen in diesem Bereich gemacht werden können, müssen in einem ersten Schritt der effektive Bedarf, die technischen und organisatorischen Möglichkeiten sowie die Kosten abgeklärt werden.

3.4 Anlagenanforderungen

Die Anlagen sollen nachfragegerecht dimensioniert sein, dies umfasst:

- allgemeines Parkplatzangebot
- Angebot an Behindertenparkplätzen
- Angebot von Mobility CarSharing, RailLink etc.

Die folgenden baulichen Standards sollen eingehalten werden:

- kurze und sichere Wege zwischen P+R und Perrons
- ausreichende Beleuchtung
- Einsehbarkeit der P+R-Anlage
- klare, einheitliche Signalisation
- Parkfelder markiert
- Belag (Asphalt, Rasengittersteine etc.) in gutem Zustand
- benutzerfreundliche Parkkarten-Automaten erwünscht (ohne Zurücklegen des Tickets ins Auto)
- behindertengerechte Anlage und Automaten

Die kombinierte Mobilität und lückenlose Transportketten gewinnen in der Verkehrspolitik und in den Planungen immer mehr an Bedeutung. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass künftig die Anlagen erhöhte Kundenanforderungen erfüllen müssen. Ein laufendes Forschungsprojekt der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure mit der Bezeichnung „Bedarfsabklärung für MobilCenter“ behandelt Standards von intermodalen Umsteigepunkten: Auf Basis einer Typologisierung werden spezifische Ausrüstungsstandards definiert. Wenn die Ergebnisse vorliegen soll beurteilt werden, ob eine Übertragung auf P+R und B+R bei der S-Bahn Bern sinnvoll ist.

3.5 Signalisation

Zur Signalisation wird die abgebildete Hinweistafel „Parkplatz mit Anschluss an öffentliches Verkehrsmittel“ verwendet. Diese wird gegebenenfalls mit weiteren Informationen zur Gebührenpflicht und zum Ticketbezug ergänzt. (Weiter Detailangaben, Einschränkungen, Besonderheiten etc. sind auch bei den Ticketautomaten zu finden.)



4.25 Parkplatz mit Anschluss an öffentliches Verkehrsmittel (Beispiel) (Art. 48)

4 Weiterentwicklung B+R

4.1 Standorte und Anzahl Abstellplätze

Um den künftigen Bedarf an Veloabstellplätzen abschätzen zu können, wurden Hochrechnungen für das Jahr 2005 durchgeführt. Zu den von den Transportunternehmungen entwickelten Methoden siehe Anhang.

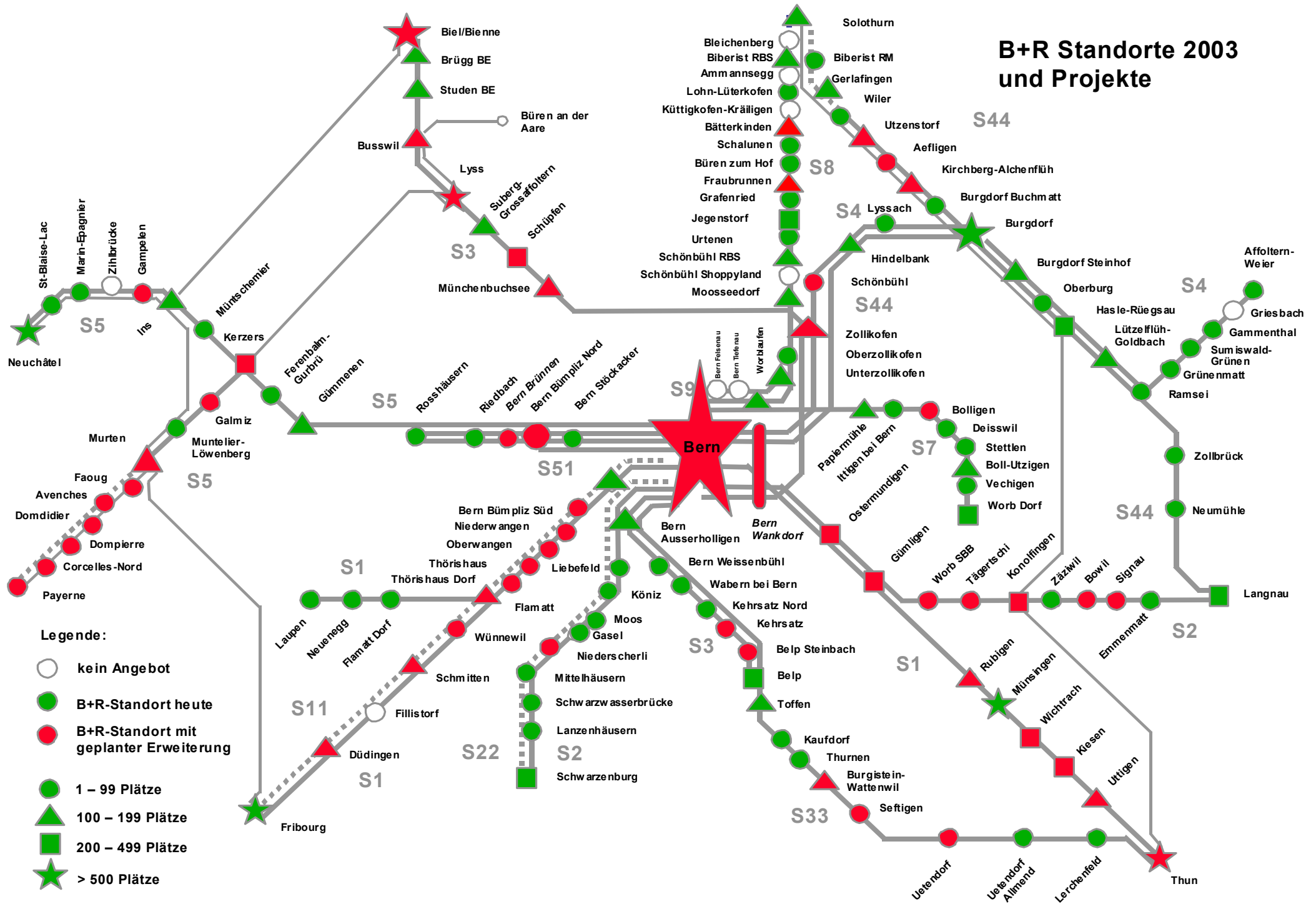
Bei der S-Bahn Bern sind heute 127 der 140 Haltepunkten B+R-Standorte. Somit ist die Abdeckung im S-Bahn-Perimeter heute schon fast flächendeckend. Im Rahmen der Ausbauplanung der Transportunternehmungen werden bis 2007 auch in Galmiz, Dompierre und Faog Veloständer neu platziert.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Angaben zum heutigen und künftigen Bestand an P+R-Plätzen aufgeführt. Diese Gesamtzahlen umfassen auch die B+R-Anlagen an den S-Bahn-Haltepunkten, die von den Gemeinden betrieben werden.

Transport- unternehmung	Anzahl Veloabstellplätze		
	IST 2003	SOLL 2007	Erweiterung
Total BLS	2200	2550	350
Total RBS	2250	2400	150
Total RM	1500	1600	100
Total SBB/STB	12100	14800	2700
Total	18050	21350	3300

Die Karte auf der nächsten Seite gibt eine Übersicht über die Standorte. Aufgrund der Anlagen-grösse wurden vier Kategorien gebildet und die einzelnen Standorte klassiert. Rot markiert sind Anlagen, wo Erweiterungen in Planung oder Projekte in Ausführung sind.

B+R Standorte 2003 und Projekte



4.2 Benützungsgebühren

Die konventionellen Abstellplätze sollen gratis angeboten werden.

4.3 Anlageanforderungen

An jedem S-Bahnhaltepunkt soll flächendeckend ein nachfragegerechtes Angebot an Abstellplätzen vorhanden sein.

Die folgenden baulichen Standards sollen eingehalten werden:

- kurze und sichere Wege zwischen B+R und Perrons
- ausreichende Beleuchtung
- gute Einsehbarkeit der Abstellplätze
- Veloständer überdacht
- Diebstahlsicherung, d.h. Möglichkeit zum Anketten der Velos am Rahmen

Besonderen Wert ist auf die optimale Anordnung am Bahnhof zu legen, sodass sich kurze Wege bis zum Zug ergeben. Ansonsten wird der Standort nicht akzeptiert und es besteht die Gefahr des wilden Abstellens oder der Überbelegung von nähergelegenen Veloständern. Durch die Bewirtschaftung der Bahnhofsareals stehen die B+R-Anlagen teilweise in Konkurrenz zu kommerziellen Nutzungen. B+R-Anlagen sollen gegenüber diesen Nutzungen Priorität haben.

Werden von Dritten zusätzliche Einrichtungen wie Schliessfächer, Umzäunungen etc. gewünscht, so kann dies in Absprache mit den Transportunternehmungen eingerichtet werden. Die Kosten müssen allerdings von den Dritten getragen werden.

In den grösseren Städten bieten die Velostationen einen erhöhten Komfort und Dienstleistungen für Velofahrer. Die Planung, Finanzierung und Realisierung erfolgt ausserhalb des S-Bahn-Projekts.

5 Spezielle Aspekte

5.1 Behindertenparkplätze

Die Norm SN 521500, die zur Zeit in Revision ist, regelt auch die Erstellung von Behindertenparkplätzen. Bei 1-50 PW-Abstellplätzen soll ein Behindertenparkplatz erstellt werden und bei grösseren Anlagen zwei Behindertenparkplätze, nach Möglichkeit an bevorzugter Lage. Diese Werte sind bei ausgewiesenem Bedarf entsprechend zu erhöhen. Ziel ist auch die Behindertenparkplätze nachfragegerecht anzubieten. Eine Überdimensionierung durch unreflektierte Anwendung von Richtwerten ist zu vermeiden, denn es ist nicht sinnvoll, wenn diese Parkplätze an bester Lage dauerhaft leer bleiben.

Wichtig für die Behindertenfreundlichkeit sind qualitative Elemente: Bedienbarkeit der Einrichtungen (Ticket- bzw. Billettautomat), behindertengerechte Zugänge etc.

Die Behindertenparkplätze unterstehen derselben Gebührenpflicht wie die übrigen Parkplätze.

5.2 Velostationen

Als Ergänzung zu den konventionellen Veloabstellplätzen gibt es in den Städten Bern, Biel, Thun und Burgdorf Velostationen mit einem Angebot von insgesamt 1315 bewachten, hochwertigen Abstellplätzen. Es werden dort auch zusätzliche Dienstleistungen wie Reparatur- und Reinigungsservice, Schliessfächer etc. angeboten. Für die Benützung der Velostationen, die den Kunden erhöhten Komfort bieten, sind Benützungsgebühren zu bezahlen, die standortspezifisch festgelegt sind.

Die Velostationen haben unterschiedliche Trägerschaften, meistens sind es die Gemeinden, die Sozialämter oder die IG Velo. Informationen werden von der Koordinationsstelle Velostationen Schweiz auf der Internetseite www.velostation.ch zur Verfügung gestellt.

5.3 Mofas und Motorräder

Der Bedarf an Mofa- und Motorradabstellplätzen hat in den letzten Jahren tendenziell zugenommen. Veloabstellanlagen sollen in der Regel einen Bereich ohne Veloständer enthalten, der speziell für Mofas und Motorräder vorgesehen ist. In der Praxis sind heute die Grenzen fließend. Wenn die für Velos bzw. Motorräder vorgesehenen Flächen besetzt sind, wird in die anderen Bereiche ausgewichen.

Es wäre denkbar, für Roller und Motorräder, die ein Mehrfaches der Abstellfläche eines Velos benötigen, eine Gebührenpflicht analog den PW-Abstellplätzen einzuführen. Eine solche Gebührenpflicht dürfte allerdings schwer durchzusetzen sein, und uns ist in der Schweiz kein Ort bekannt, wo sie eingeführt wäre. An S-Bahn Haltestellen wird vorderhand auf eine Gebührenpflicht für Motorräder verzichtet.

5.4 CarSharing an Bahnhöfen

CarSharing an Bahnhöfen ist in den letzten Jahren zu einem wichtigen Bestandteil der kombinierten Mobilität geworden. Es handelt sich gewissermassen um P+R am Zielort. Zur Zeit sind an 43 Bahnhöfen der S-Bahn Bern Mobility-Fahrzeuge stationiert (Stand: Sommer 2003), an 8 Bahnhöfen gibt es zusätzlich ein RailLink-Angebot.

Die Standortpolitik von Mobility ist nachfrageorientiert. Es werden dort Fahrzeuge stationiert, wo eine genügende Auslastung zu erwarten ist, d.h. es muss auch immer eine gewisse Anzahl von Mitgliedern im näheren Einzugsbereich des Standorts vorhanden sein.

Die Abstellplätze sind im Prinzip unabhängig von P+R-Anlagen, z.T. befinden sie sich auch nicht am selben Ort wie diese, teilweise sogar ausserhalb des Bahnhofareals. Die Internetseite von Mobility stellt detaillierte Informationen über die Standorte zur Verfügung.

6 Informationsmittel

Die Informationen zur kombinierten Mobilität, sollen gegenüber heute stark ausgebaut werden. Somit wird dem heute höheren Stellenwert der kombinierten Mobilität Rechnung getragen. Die Informationen sollen unternehmensübergreifend verfügbar sein und sich auf den S-Bahn-Perimeter beziehen. Ein geeignetes Informationsmedium dazu ist das Internet.

Internet:

Die Internetseite www.s-bahn-bern.ch dient heute vor allem der Kommunikation bezüglich des Projekts S-Bahn Bern 2005. Bis zum Inbetriebnahmezeitpunkt der ersten Ausbautetappe im Dezember 2004 wird jedoch der Schwerpunkt zu kundenrelevanten Informationen zur S-Bahn verlagert. Dann sollen folgende Angaben zur kombinierten Mobilität verfügbar sein:

Es wird eine Übersicht über die Angebote der kombinierten Mobilität geboten. Die Produkte und Dienstleistungen werden beschrieben. Grundsätze werden vermittelt.

Mit einer Übersichtskarte auf Basis des Netzplans werden die P+R-Standorte dargestellt. Durch Anklicken eines Standorts erhält man folgende Informationen:

- Buslinien
- Anzahl P+R-Plätze
- P+R-Tarife
- Mobility und RailLink Angebote
- Taxis
- Mitautos
- Mietvelos
- Velostationen

Auf die Angabe von normalen B+R-Anlagen wird in dieser Darstellung verzichtet. Dieses Angebot soll nämlich selbstverständlich im ganzen S-Bahn-Perimeter flächendeckend verfügbar sein. Darauf soll bei den Grundsätzen zur kombinierten Mobilität verwiesen werden.

Erwünscht wären mit Fahrplanabfragen gekoppelte zielortbezogene Information zur kombinierten Mobilität. D.h. mit einer Abfrage der Reismöglichkeiten beispielweise nach Belp erscheinen die Angaben zur kombinierten Mobilität am Standort Belp.

Die laufende Aktualisierung der Internet-Informationen muss sichergestellt sein.

Orts-/Stadtpläne:

P+R-Standorte sollen in Orts- und Stadtplänen, Wanderkarten etc. eingetragen sein.

Broschüren:

Als Ergänzung zur Information mittels Internet kann eine Broschüre „P+R bei der S-Bahn Bern“ herausgegeben werden. Dies erfolgt bei Bedarf im Rahmen der Marketingmassnahmen.

7 Kommunikation

Die Kommunikation im Bereich P+R und B+R wird vom Teilprojekt Marketing+Kommunikation der Projektorganisation S-Bahn Bern 2005 wahrgenommen. Da einerseits ein grosses Interesse am Thema P+R und B+R besteht und andererseits ein Informationsmangel festgestellt wurde, wird 2004 das Thema ein Kommunikationsschwerpunkt unter anderen sein.

8 Finanzierung

Neben der Finanzierung über Eigenmittel der TU bestehen folgende Finanzierungsmöglichkeiten bzw. sind mittelfristig in Aussicht gestellt:

- kantonale Beiträge nach Strassenfinanzierungsdekret

- Beiträge der Gemeinden
- neu⁶: Bundesbeiträge an Agglomerationsverkehr
- neu: Bundesbeiträge aus Anschlagprogramm Langsamverkehr

8.1 Kantonale Beiträge nach Strassenfinanzierungsdekret

Gemäss Art. 14 des Strassenfinanzierungsdekrets (SFD) kann der Kanton Beiträge an die Erstellungskosten von P+R- und B+R-Anlagen von Gemeinden, öffentlichen Verkehrsbetrieben oder gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen ausrichten. Der Staatsbeitrag kann je nach der Bedeutung der Anlage bis zur Hälfte der Erstellungskosten ausmachen, aber höchstens 3000 Franken pro PW-Abstellplatz und 150 Franken pro Velo-Abstellplatz im Freien bzw. 5000 Franken pro PW-Abstellplatz und 250 Franken pro Velo-Abstellplatz in Parkhäusern oder Einstellhallen.

Die kantonalen Beiträge über das SFD sind bescheiden und hinsichtlich ihrer Höhe zu wenig flexibel, um die beabsichtigte Förderung des kombinierten Verkehrs erzielen zu können. Die Beitragssätze sind seit 1985 bzw. 1993 nicht angepasst worden⁷ und reichen selbst für einfache Anlagen kaum mehr aus. Besonders betroffen sind Anlagen an Verkehrsknotenpunkten (Velostationen).⁸

Die im August 2003 eingereichte Motion Wälti-Schlegel, Käser, Bernasconi zielt auf Verbesserungen für Bike+Ride. So sollen die Kantonsbeiträge an B+R flexibler gestaltet sowie das ÖV-Gesetz dahingehend geändert werden, dass die TU verpflichtet werden, eigene Grundstücke oder Bauten für B+R zur Verfügung zu stellen, sofern sich diese dafür gut eignen und kein betriebsgebundener Bedarf besteht.

Eine Anpassung der Kantonsbeiträge gemäss SFD kann seitens des Kantons dann von Interesse sein, wenn auf Bundesebene Änderungen des Finanzierungsmodus verbindlich beschlossen werden (vgl. unten). Es zeichnet sich ab, dass der Bund, wenn er in Zukunft den Agglomerationsverkehr bzw. den Langsamverkehr mitfinanziert, sich immer nur bis zur Höhe der kantonalen Beiträge beteiligen wird.

8.2 Beiträge der Gemeinden

Es gibt keine Rechtsgrundlage dafür, dass sich Gemeinden an der Erstellung von P+R/B+R-Anlagen der TU beteiligen müssen. Es ist jedoch häufig, dass sich Gemeinden – sofern sie keine eigenen Anlagen erstellen – aus eigenem Interesse an Anlagen im Bahnhofareal beteiligen, z.B. um ein allfälliges Parkierungsproblem rund um den Bahnhof in den Griff zu bekommen. Dies gilt v.a. für B+R-Anlagen. An der Mitfinanzierung von P+R-Anlagen zeigen die Gemeinden eher wenig Interesse, da besonders bei kleineren Gemeinden die Anlagen eher auswärtigen Benutzern zu Gute kommt.

⁶ Seit 1995 sind keine Bundesbeiträge an Bahnhof-Parkplatzanlagen mehr möglich. Die Artikel 23 und 24 des Treibstoffzollgesetzes und die entsprechende Bahnhofparkplatz-Verordnung vom 30. April 1986 wurden im Zuge der Sanierungsmassnahmen 1994 aufgehoben (Volksabstimmung vom 10.3.1996).

⁷ Die Beiträge für P+R sind seit 1985 unverändert gültig. 1995 ist das SFD mit der Beitragsmöglichkeit an B+R ergänzt worden.

⁸ In den letzten drei Jahren (2000-2002) wurden durchschnittlich 195'000 Franken pro Jahr an Kantonsbeiträgen für P+R/B+R-Anlagen an die Transportunternehmungen ausbezahlt. Das dafür vorgesehene Budget wurde damit allerdings nur zu knapp 50% ausgeschöpft. An Gemeinden, die ebenfalls Beiträge für P+R/B+R-Anlagen erhalten könnten, wurden im erwähnten Zeitraum keine Beiträge ausbezahlt.

Während P+R-Anlagen über die Gebühreneinnahmen kostendeckend betrieben werden können, ist dies bei B+R-Anlagen nicht der Fall. B+R-Anlagen sind aufgrund der geringen Kantonsbeiträge in erheblichem Mass auf die Mitfinanzierung durch die Gemeinden angewiesen. Die Gebühren der Velostationen können kaum die Betriebskosten decken.

8.3 Bundesbeiträge an Agglomerationsverkehr

Der Gegenvorschlag zur Avanti-Initiative, über den im Februar 2004 abgestimmt wird, sieht die Schaffung eines Infrastrukturfonds vor, aus dem neben der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und der Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Nationalstrassennetz auch Infrastrukturen zur Bewältigung des Verkehrs in den Agglomerationen vom Bund mitfinanziert werden sollen. Man erwartet, dass für den Agglomerationsverkehr (Schiene und Strasse) ab dem Jahr 2006 jährlich 300 bis 350 Mio. Franken zur Verfügung stehen werden.⁹

Die Mobilitätsstrategie Region Bern bzw. deren Überführung in ein kantonales Agglomerationsprogramm bildet eine Grundvoraussetzung, dass die Bundesgelder im Bereich Agglomerationsverkehr überhaupt gesprochen werden können. Die Mobilitätsstrategie weist im Vernehmlassungsentwurf einen Investitionsbedarf von insgesamt 5,1 Mrd. Franken aus: 2200 Mio. im ÖV, 2650 Mio. im MIV, 270 Mio. für Langsamverkehr (LV) und kombinierte Mobilität (kM). Beim letzteren sind rund 60 Mio. Franken für P+R und B+R enthalten.

Die Bundesbeteiligung unter dem Titel ‚Förderung des Agglomerationsverkehrs‘ wird die Finanzierung von Anlagen der kombinierten Mobilität nur zu einem Teil lösen¹⁰. Die Transportunternehmen, die Gemeinden und auch der Kanton werden deshalb auch in Zukunft finanziell eingebunden werden müssen. Damit die Bundesgelder aber überhaupt fliessen, ist das P+R- und B+R-Konzept der S-Bahn Bern mit der Mobilitätsstrategie zu koordinieren. Es ist in die Mobilitätsstrategie zu integrieren und als ‚Grossprojekt‘ ins kantonale Agglomerationsprogramm aufzunehmen. Die in der Mobilitätsstrategie getroffenen Annahmen bzgl. Bedarf und Kosten einer adäquaten Infrastruktur für die kombinierte Mobilität sind seitens der S-Bahn zu überprüfen und allenfalls zu modifizieren. Ein erster Entwurf dieses Agglomerationsprogramms erwartet der Bund am 1. September 2004.

8.4 Bundesbeiträge aus Anschubprogramm Langsamverkehr

Mit dem Ziel, auch auf Bundesebene den Fussverkehr, das Wandern und das Velo fahren zu fördern, erarbeitete das ASTRA das Leitbild Langsamverkehr. Die Vernehmlassung dazu ging im April 2003 zu Ende. Der Grundsatz, dass sich der Bund in der Förderung des Langsamverkehrs engagiert, fand breite Zustimmung. Es gab jedoch auch Einwände: Für eine Förderung des Langsamverkehrs auf Bundesebene fehle zur Zeit die Verfassungs- und Rechtsgrundlage.

⁹ Wieviel für die Agglomeration Bern zur Verfügung stehen wird, ist schwer zu sagen. In der Agglomeration Bern leben rund 350'000 Menschen. Nimmt man an, dass die „Agglogelder“ im langjährigen Mittel entsprechend der Bevölkerung der Agglomerationen verteilt werden, dann würde die Agglomeration Bern 6,5% erhalten, das wären pro Jahr 21 Mio.

¹⁰ Nimmt man einen Realisierungszeitraum des Agglomerationsprogramms von 25 Jahren an, so ergeben sich Jahrestanchen von 205 Mio. Geht man aufgrund des relativ guten Kosten-Nutzen-Verhältnisses von der Priorisierung von LV und kM aus, so ergibt sich ein jährlicher Investitionsbedarf von 18 Mio. für den LV/kM bzw. 4 Mio. für P+R / B+R und 187 Mio. für ÖV und MIV in den ersten 15 Jahren. Wenn sich der Bund gemäss Annahme in Fussnote oben mit 21 Mio. pro Jahr beteiligt, wären das anteilmässig 1,8 Mio. pro Jahr für den LV/kM bzw. 400'000 Franken für P+R / B+R, was ca. 10% des Investitionsbedarfs in diesem Bereich entspricht.

In der Vernehmlassungsvorlage war ein Anschubprogramm von 49 Mio. Franken vorgesehen, davon 17 Mio. für kombinierte Mobilität und Velostationen. Das Anschubprogramm sollte 2005 starten, also noch vor dem Infrastrukturfonds (Aggloverkehr). Dies wird aber aufgrund der Einwände in der Vernehmlassung nicht der Fall sein. Es ist im Gegenteil damit zu rechnen, dass allfällige Mittel aus dem Langsamverkehrsprogramm nur ausserhalb der Agglomerationen eingesetzt werden, da für die Förderung des Aggloverkehrs bis dann Mittel aus dem Infrastrukturfonds zur Verfügung stehen sollen.

9 Künftige Planungskoordination

Heute gibt es im Raum der S-Bahn-Bern viele Beteiligte, die im Bereich des P+R aktiv sind: Neben den Transportunternehmungen sind dies Städte, Gemeinden, verschiedene Amtsstellen und private Gesellschaften. P+R ist auch Gegenstand von umfassenden Planungen wie die S-Bahn-Planung und die Mobilitätsstrategie Region Bern. Zudem wird P+R auch in den Korridorstudien der RVK behandelt. Um zu einem nachfragegerechten, kundenfreundlichen Gesamtsystem zu kommen sind die Aktivitäten der zahlreichen Beteiligten vermehrt zu koordinieren und die Zuständigkeiten zu regeln. Die Übertragung der Gesamtverantwortung für P+R und B+R bei der S-Bahn Bern an eine Stelle ist zu prüfen.

10 Massnahmen

Zentraler Bestandteil des vorliegenden Konzept ist die folgende Massnahmenliste. Diese umfasst die konkreten Einzelmassnahmen die nebst dem plangemässen Anlagenausbau aufgrund des Konzepts weiterverfolgt werden. Die Terminierung sowie die Definition der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten erfolgt durch das TP Zugang zur S-Bahn ab Februar 2004.

Massnahmen P+R/B+R:

- Akteure P+R/B+R: Koordination der Aktivitäten und Regelung der Zuständigkeiten
- Bereitstellung von Informationen am Internet
- Aufnahme von P+R- und B+R-Standorten in Orts- und Stadtplänen
- Abklärung Bedarf einer Infobroschüre P+R und B+R bei der S-Bahn Bern
- Einheitliche Praxis TU/Gemeinden bez. Kostenteilung für Unterhaltsarbeiten, Schneeräumung, Entrümpelung etc.

Massnahmen P+R:

- Einführung P+R-Preissystem
- Empfehlung Wochenend- und Nachttarife
- Abklärungen TU-übergreifende Distribution
- Erstellung eines Muster-Betriebsreglements

Massnahmen B+R:

- Einheitliche Praxis TU/Gemeinden bez. B+R-Finanzierung

Anhang 1

Methoden zur Berechnung des künftigen Bedarfs

Um den künftigen Bedarf an P+R-Plätzen abschätzen zu können, wurden Hochrechnungen für das Jahr 2005 durchgeführt. Dazu wurden von den Transportunternehmungen unterschiedliche Methoden entwickelt, die nachfolgend beschrieben sind.

Methode SBB:

In Zusammenarbeit mit der ETH Zürich wurde ein Berechnungsmodell entwickelt, mit dem das P+R-Potential berechnet wird. Als Einflussgrößen sind berücksichtigt:

- Angebotsdichte Bahn (Stundentakt, Halbstundentakt, Viertelstundentakt)
- Fahrzeit Bahn (Anteil Strasse, Anteil Bahn, Verhältnis)
- Angebotsdichte Buszubringer (Einzugsgebiet, Häufigkeit, Randstunden)
- Potenzial Autopendler (Volkszählung, Betriebszählung)

Das theoretisch ermittelte P+R-Potenzial wird verglichen mit den vorhandenen P+R-Plätzen und der effektiven Auslastung. Damit und auf der Basis von Erfahrungen in der Region wird die Anzahl neu zu erstellenden P+R-Plätze festgelegt.

Methode BLS und RM:

Als Basis der Berechnung dienen die Erhebungen des Bestandes und der Auslastung von 2001 und 2003. Davon ausgehend wird mit einer Hochrechnung der künftige Bedarf für 2005 ermittelt. Es wird dabei mit einer generellen Verkehrszuwachsrate von 1% pro Jahr gerechnet, dies infolge Bevölkerungswachstum und Mobilitätszunahme. Entscheidend für die Nachfrageberechnung ist jedoch die Angebotsveränderung bei der Bahn. Die Angebotssteigerung bei der Bahn führt zu einer Nachfragesteigerung. Als Angebotselastizität wurde 0,3 angenommen.

Methode RBS:

Die Anlagen werden dort erweitert, wo die Nachfrage in Relation mit dem vorhandenen Angebot nicht ausreicht. Prognosemethoden wurden bisher nicht entwickelt.

Anhang 2

Grundlagen P+R und B+R

Kantonales Leitbild zur Förderung des Veloverkehrs. Regierungsrat des Kantons Bern. September 1999

Erläuterungsbericht zum Leitbild Velo. Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern. Oktober 1999

Strassenfinanzierungsdekret (SFD), vom 12. Februar 1985 (BSG 732.123.42)

Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeit bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr. RRB 1942. Mai 2002

Kommentar zu den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr. Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern.

Baubewilligungs-, Plangenehmigungs- und Beitragsverfahren für Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen. Arbeitshilfe. Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR). Juli 1995

Grundsätze für P+R-Anlagen im Kanton Bern. Baudirektion des Kantons Bern. März 1992 (in der Arbeitshilfe des AGR enthalten)

Mobilitätsstrategie Region Bern: Synthese. Mitwirkungsvorlage. Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern. August 2003

Mobilitätsstrategie Region Bern: Kombinierte Mobilität, Fuss- und Veloverkehr. Schlussbericht Teilprojekt 4. Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern.

Leitbild Langsamverkehr (Vernehmlassungsvorlage). Bundesamt für Strassen, Dezember 2002

Leitbild Langsamverkehr: Mögliche Auswirkungen auf Agglomerationen. Von Thomas Mahrer. In: Strasse und Verkehr, 11/2003



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

Marco Rupp

Geschäftsführer der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4)

B3 ÖV-Strategien unter Kostendruck

Mit knappen Mitteln das Optimum herausholen: Erfolgsgeschichten und Grenzen

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs
in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern



Mit knappen Mitteln das Optimum herausholen Erfolgsgeschichten und Grenzen

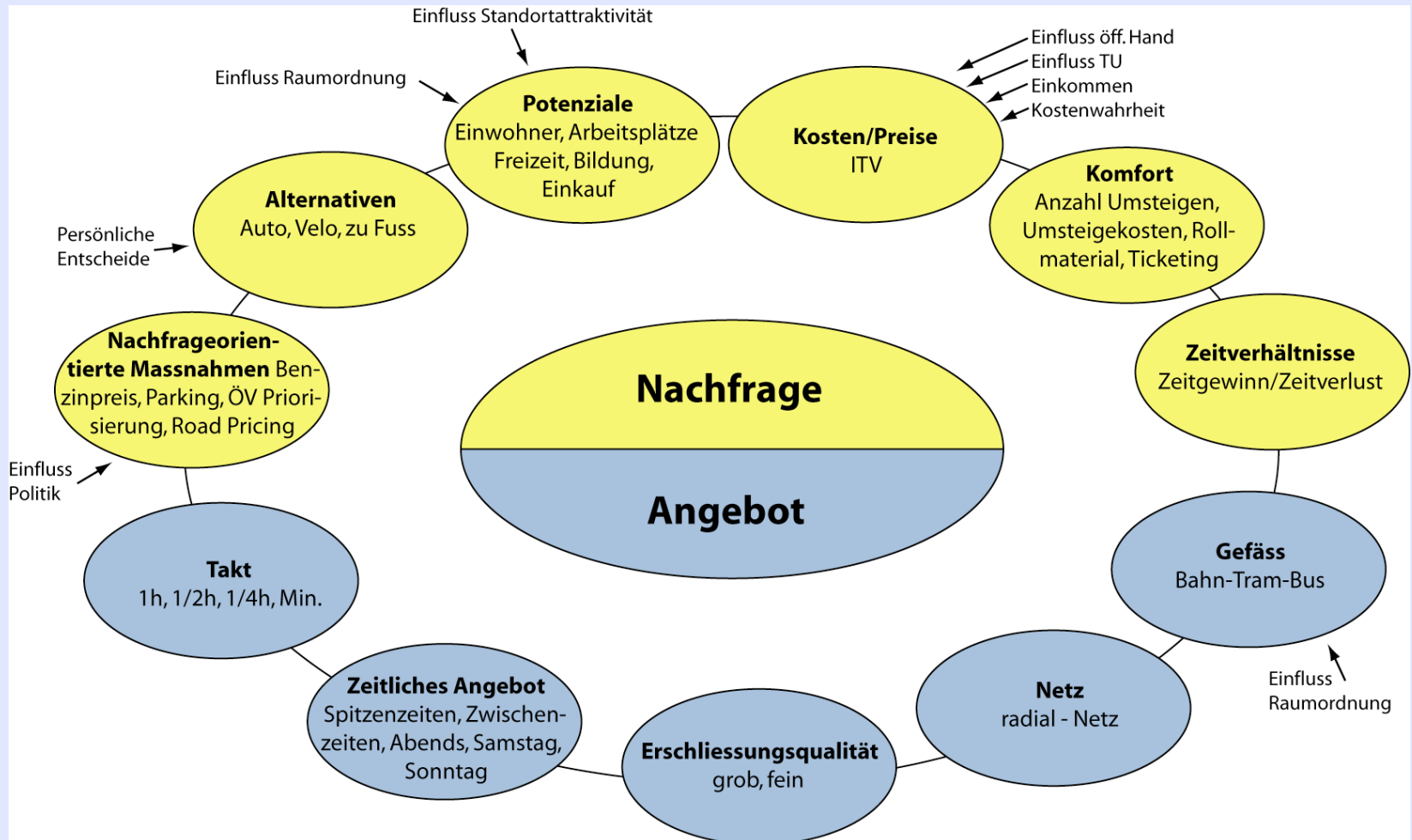
Marco Rupp

Geschäftsführer Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4)

c/o ecoptima ag, Bern

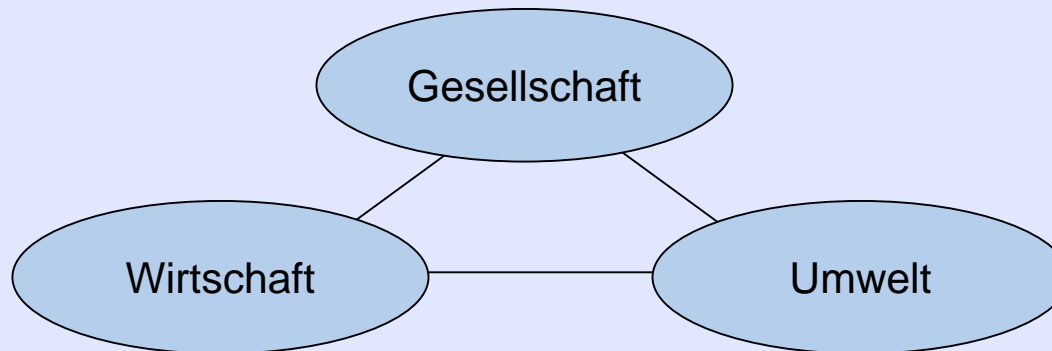


Nachfrage/Angebot





Was wollen wir?



- Eine nachhaltige Entwicklung hat ihren Preis
- Können wir günstiger produzieren?
 - Strukturelle Komponenten (Kosten der Weite)
 - Angebotsorientierte Komponenten (Menge, Netzaufbau)
 - Betriebliche Komponenten (Organisation u.a.)
- Viele Leute auf dem ÖV mit einem guten Kostendeckungsgrad heisst nicht ein billiger ÖV



Einflussnahme der öffentlichen Hand, Zusammenspiel Nachfrage und Angebot

- Nachfrageorientierte Massnahmen --> „Wettbewerb“ ÖV-MIV beeinflussen: MIV weniger attraktiv machen
Problematik: Politische Akzeptanz und Einfluss auf (wirtschaftliche) Standortattraktivität
- Potenziale ausschöpfen: Dezentrale Konzentration --> Rolle Raumordnung
- Angebot und Nachfrage zum Einklang bringen: Takt, zeitliches Angebot, Erschliessungsqualität, Gefäss
- Angebots-Alternativen? Rufbus, Carlos, Carsharing/Mobility/Raillink

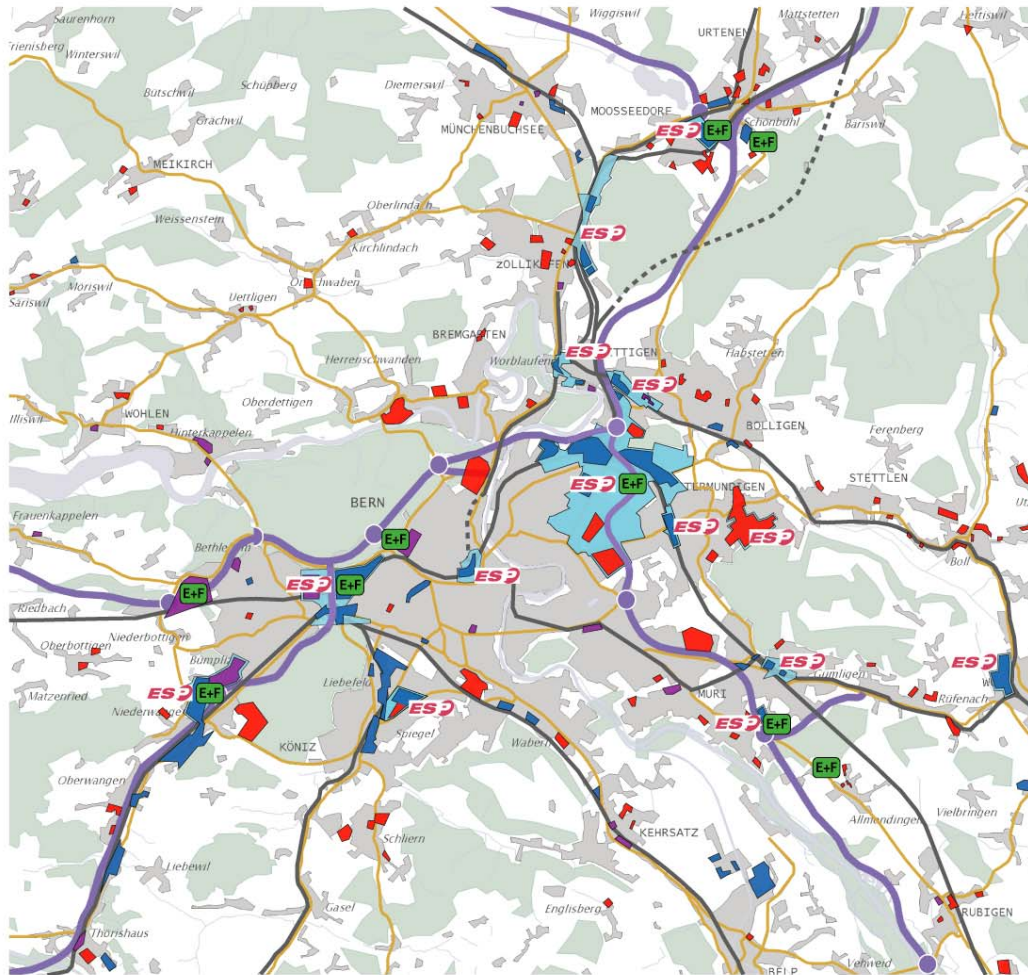


Nachfrage 1

- ESP Arbeiten + ESP Wohnen
- Ortsplanung
- Regionalplanung/Agglomerationsprogramm
- Parkieren in Zentren (Begrenzung, Preis)
- Betriebs- und Gestaltungskonzept / ÖV Priorisierung
- Tempo 30 / Blaue Zone in Wohnquartieren
- Road Pricing



Nachfrage 2



Bauzonenreserven und Umstrukturierungsgebiete in der Region Bern

(Mindestgrösse: 0.25 ha)

Legende:

-  Reserven/Umstrukturierung Wohnzonen
-  Reserven/Umstrukturierung Arbeitszonen
-  Reserven/Umstrukturierung Gemischte Gebiete
-  Entwicklungsschwerpunkte
-  Einkaufs- und Freizeitstandorte
-  Eisenbahnlinien
-  Autobahnen

Stand der Planung:

Bauzonenreserven: Erhebung 2002, RVK/VRB

ESP: gemäss kantonalem Richtplan

E+F: gemäss Regionaler Richtplan Teil 1, VRB

(Erlass: 20.06.03)



Regionale
Verkehrskonferenz
Bern-Mittelland

4. Berner Verkehrstag
13. August 2004

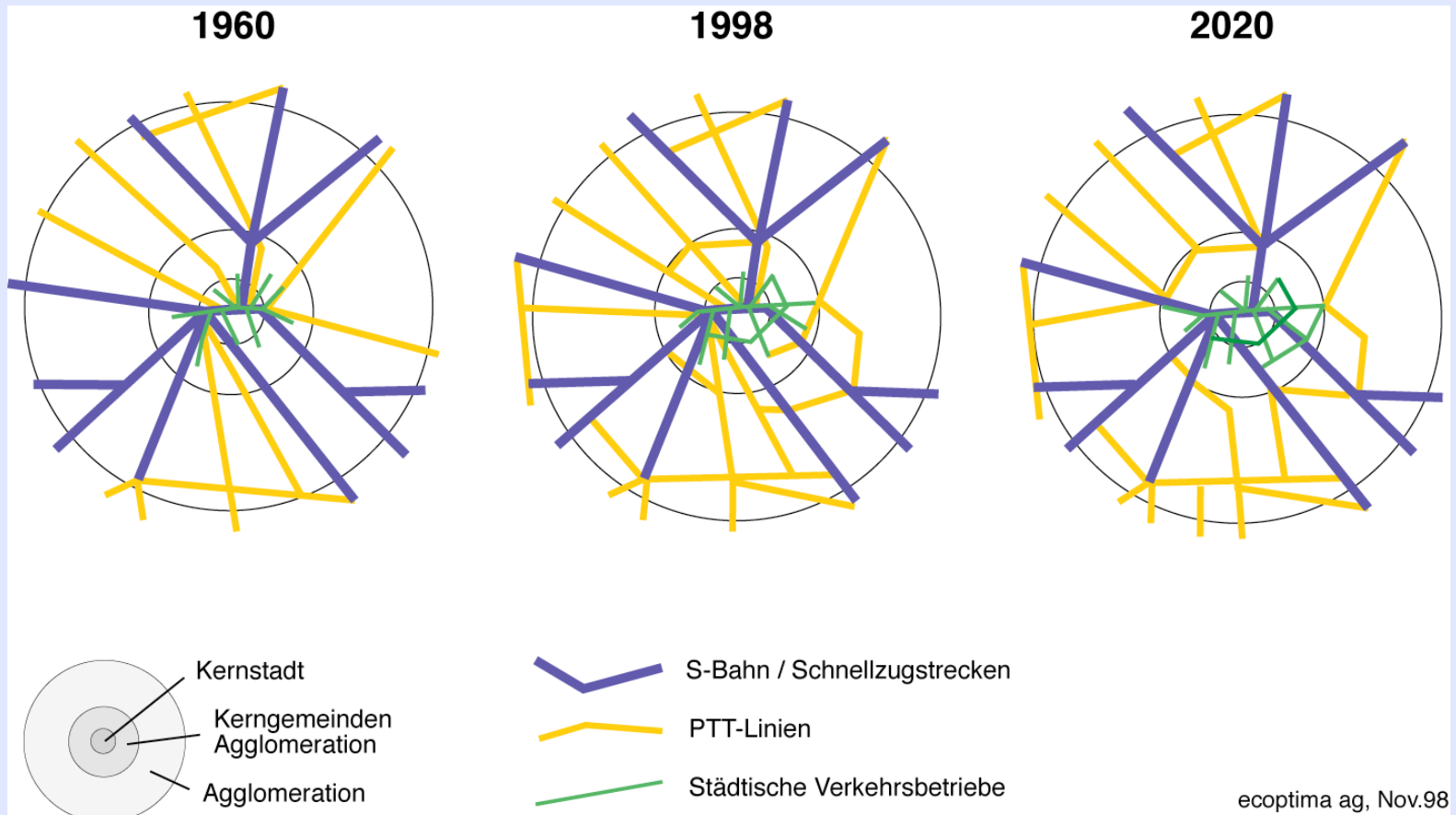
Angebot

- Entwicklungsstrategie Netz
- Entwicklungsstrategie ÖV: Angebot und Gefässe
- Korridorstudien MIV-ÖV-Langsamverkehr --> Abstimmung
- Angebotskonzepte



Entwicklungsstrategie Netz

Bsp. Region Bern, Prinzipskizzen





Entwicklungsstrategie ÖV: Angebot und Gefässe

Entwicklungsziele	Kernelemente	Positive Auswirkungen	Probleme / Konflikte
Städtenetz Schweiz	Stärkung des Streckennetzes CH Ausbau der Infrastruktur Angebotsausbau Ziel: 1/2h-Takt, Zürich: 1/4h-Takt in Spitzenzeiten	Stärkung der Kernagglomeration bzgl. Arbeitsplätzen, Freizeit Stärkung der Region bzgl. Wohnen	Einspurige Streckenabschnitte Zufahrtsstrecken zum Bahnhof und im Bahnhof Bern Kapazitätsengpässe
Espace Mittelland (EM)	Bessere Beziehungen zwischen Bern und den Mittelzentren Angebotsausbau Ziel: 1/2, bzw. 1/4h-Takt	Stärkung des EM Bzgl. Arbeitsplätze, Freizeit und Wohnen	Einspurige Strecken- abschnitte Zufahrtsstrecken zum Bahnhof und im Bahnhof Bern Kapazitätsengpässe
Agglomeration Bern	Verbesserung des Agglomera-tions- und Regional-verkehrs Ausbau der S-Bahn zu 1/4h-Takt Ausbildung von Umsteigeknoten Anpassung der Gefässe an die Nachfrage (regionales Tram-konzept)	Stärkung des Wohnens in der Agglomeration Bern, Konzentration der Arbeitsplätze in den Entwicklungsschwerpun- kten (ESP)	Zufahrtsstrecken zum Bahnhof Bern zu den Zeiten 00' und 30', Umstellung Bus - -> Tram in der Kernagglomeration

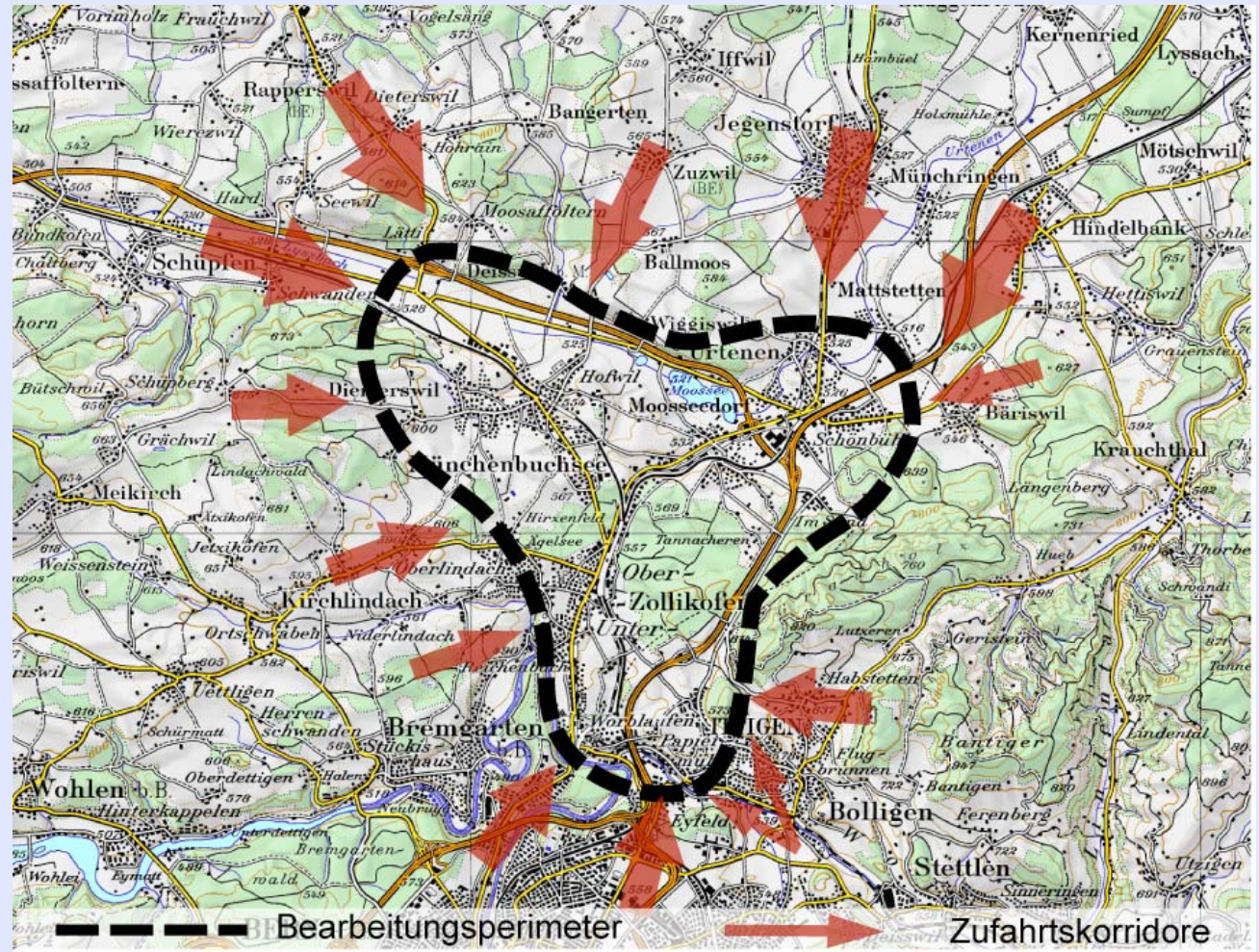


Regionale
Verkehrskonferenz
Bern-Mittelland

4. Berner Verkehrstag
13. August 2004

Korridorstudie MIV-ÖV-Langsamverkehr

Bsp. Korridor Nord





Angebotskonzepte

Erfolgskontrolle

- Verlängerung Linie G (Helvetiaplatz --> Casinoplatz) 1997: + 20% Passagiere (1996-2000), Zusatzkosten + Fr. 50'000.–
- Fahrplanausbau RBS-Linien J+M 2000: + 8% Einnahmen, 3-4 % Verlagerung Modalsplit zu Gunsten ÖV, +6-7 % Passagiere auf Linie M, Zunahme der An-zahl Kurse Bern-Zollikofen/Moosseedorf + 15%, Moosseedorf-Urtenen + 40%
- Längenberg 2003: + 18% Fahrgäste, Rettung einer „SAR-Linie“, ± gleiche Kosten dank Umsteigen in Toffen/Mühlenturnen
- Angebotskonzept Mühleberg/Frauenkappelen 2003: + 20% Passagiere mit strukturellen Massnahmen bei leicht höheren Kosten, Aufgabe Rufbus ab 2005
- Erfolgskontrolle Abendangebot Bernmobil/Linie 28, Taxiangebot: Kostendeckungsgrad kann à priori nicht erreicht werden

--> Eine einheitliche Systematik der Erfolgskontrollen ist in Arbeit



Fazit

- Wir kommen nicht darum herum, die Fragen zu beantworten:
Welches ÖV-Angebot wollen wir und zu welchem Preis?
- Der ÖV braucht eine „Grundnachfrage“. Ist diese nicht vorhanden, wird der ÖV nicht adäquat eingesetzt
- Alternative ÖV-Angebote wie der Rufbus sind ernüchternd. Ansätze im Bereich P+R, „Taxidienste“, Carsharing sind erfolgsversprechender
- Optimieren ist ein ständiger Prozess, aber mit Grenzen. Erfolgskontrolle wird zum Dauerthema (--> standardisieren!)
- ÖV Angebot-Raumordnung-nachfrageorientierte Massnahmen sind drei unzertrennbare Elemente
- Der Aufbau von ÖV Angeboten braucht Zeit: Es braucht eine Kontinuität in der ÖV-Strategie und im Angebot



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

Hans Amacker

Direktor Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)

B3 ÖV-Strategien unter Kostendruck

Mit knappen Mitteln das Optimum herausholen: Erfolgsgeschichten und Grenzen

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs
in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Berner Verkehrstag 2004

ÖV-Strategien unter Kostendruck

Hans Amacker

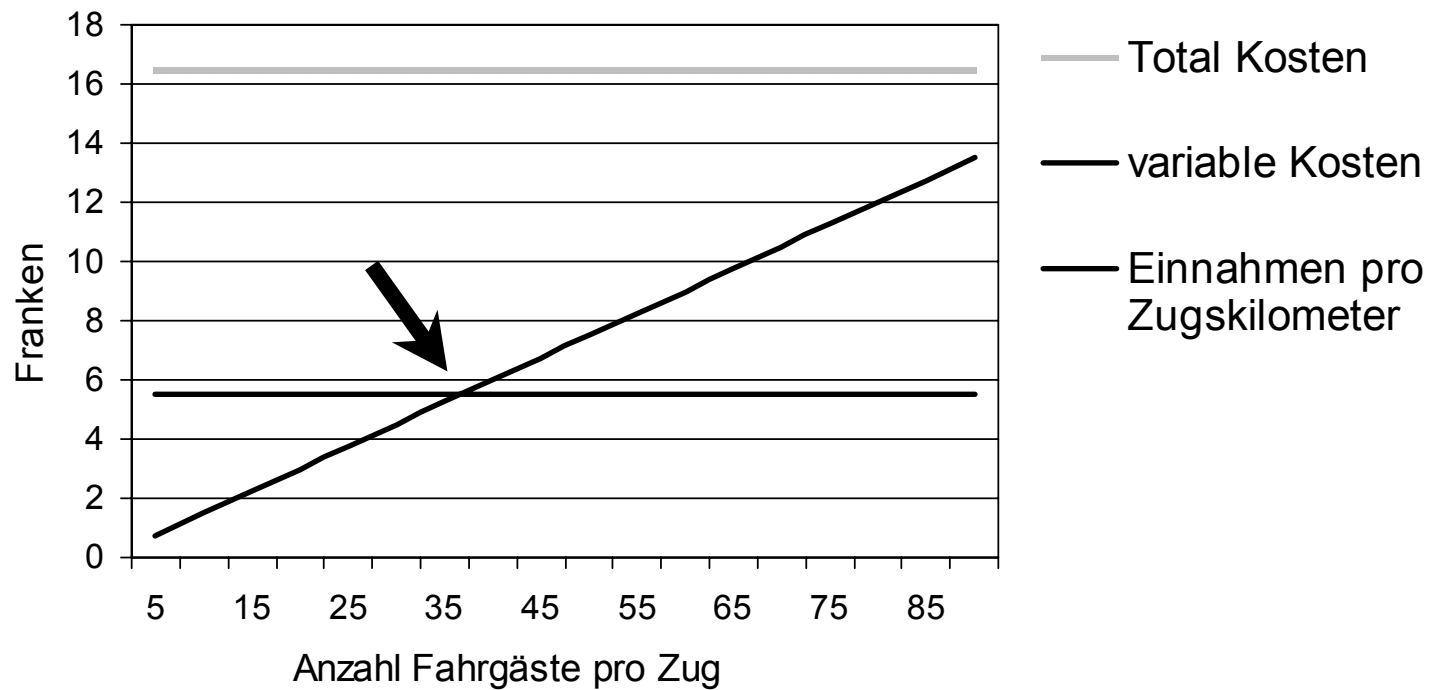
Regionalverkehr Bern-Solothurn

Betriebsplanung als Schlüssel zum Erfolg

- „Keep it simple“
- Angebotsqualität hängt nicht vom ****-Standard des Anbieters ab
- Taktfahrplan stufenweise aufbauen
- „Horses for courses“
- Vorhandene Produktionsmittel möglichst gut nutzen

Falls Markt vorhanden: Intervall verdichten!

Beispiel RBS Bahn



Verkehrsplanung (öV)

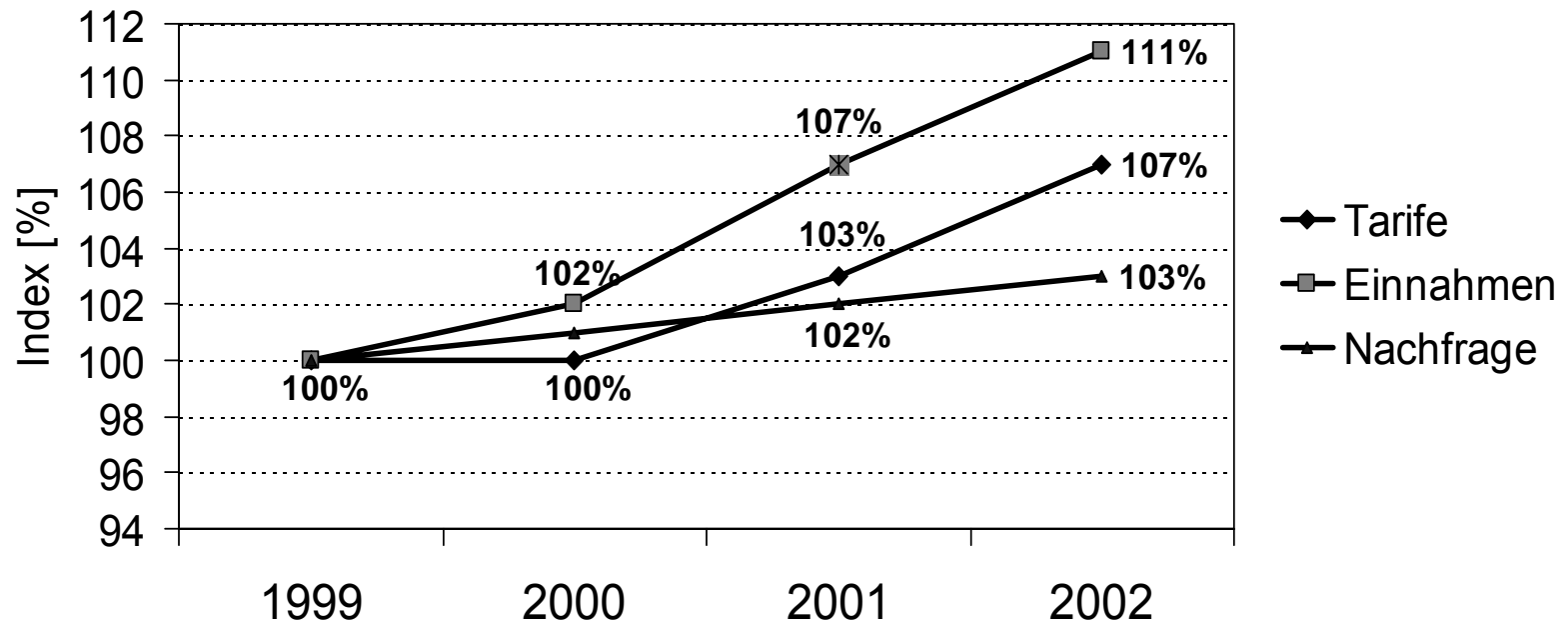
- öV heisst Verkehrsströme bündeln:
Dichter Fahrplan statt disperses Liniennetz
- Anwohnerumfragen: Potenziale nicht überschätzen
- Kosten-Nutzen-Überlegungen,
allenfalls Schwellenwert-Analysen
- Konzepte nicht kurzfristig ändern
- Erfolgskontrollen („Monitoring“ → „Keyboarding“)

Mögliche Kostentreiber im Betrieb:

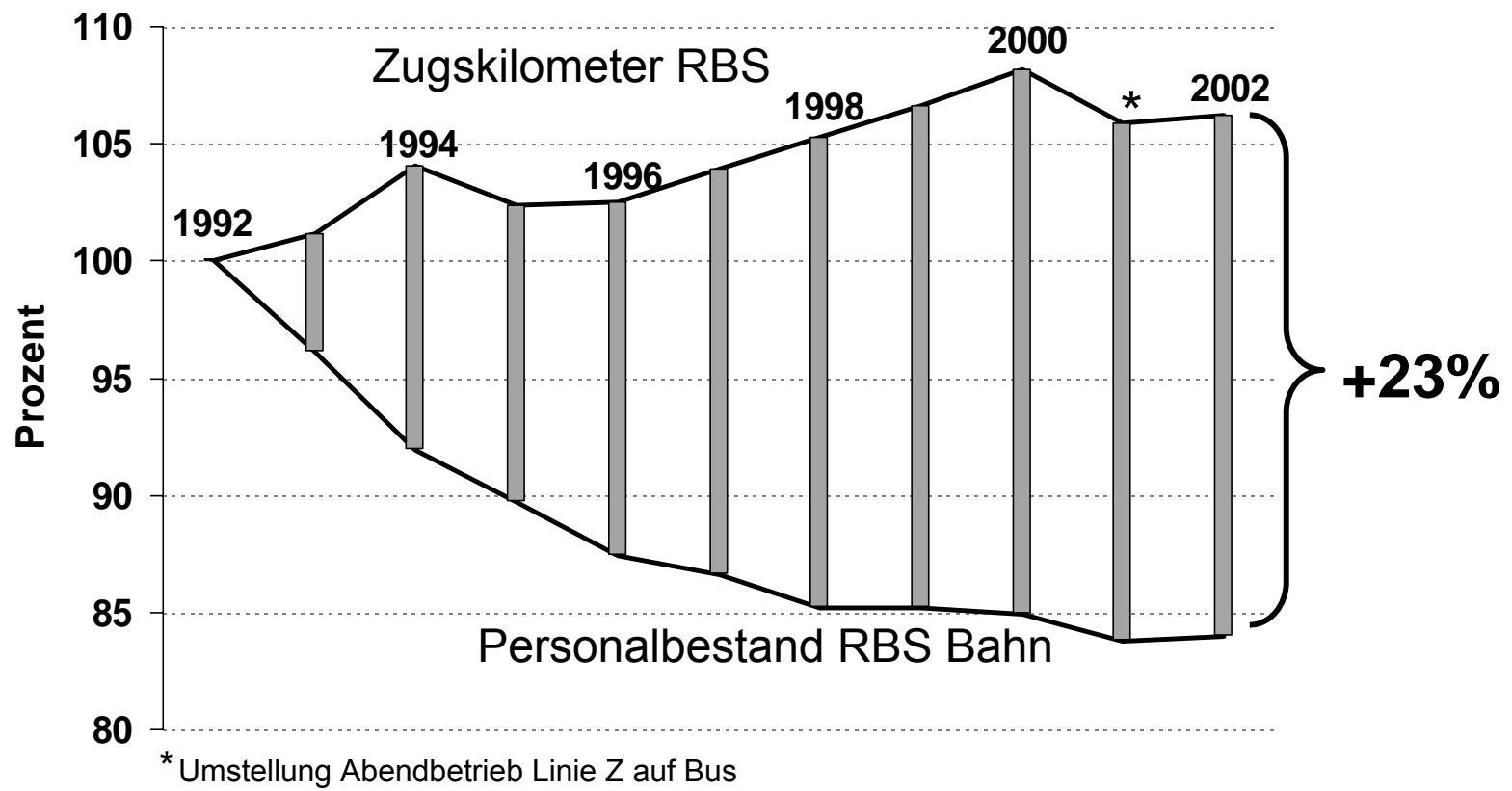
- Personalaufwändige Betriebskonzepte
(zB. manuelles Stärken/Schwächen von Zügen)
- Stehplätze bis 15' sind akzeptabel
- Komfortelemente
(zB. Klimaanlage beim Bus 7-10 Rp/km)
- Auf Schülerverkehr ausgerichtete Betriebskonzepte
im Linienverkehr (39 Wochen ↔ 52 Wochen)
- Leerfahrten (ungünstige Garagenstandorte)

Mut zu Tariferhöhungen

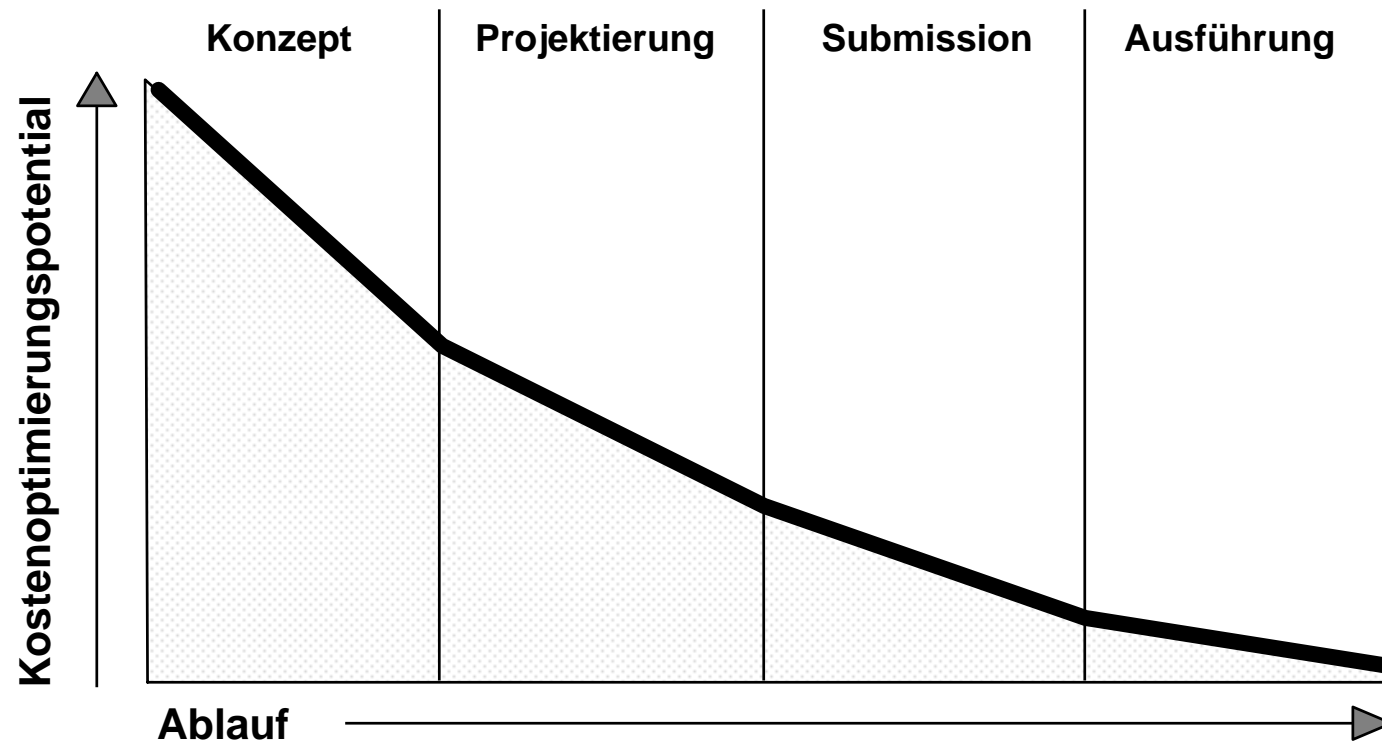
Beispiel RBS Bahn



Effizienz: Weniger Personal – mehr Züge



Einfluss auf Kostenoptimierungspotenzial



Teufelskreis beim Sparen

