



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

7. Berner Verkehrstag

Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente

Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrslagen

Freitag, 24. August 2007

Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern

Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Raumentwicklung und Prioritäten in der Verkehrspolitik – ein Überblick

Pierre-Alain Rumley, Direktor Bundesamt für Raumentwicklung ARE

**Verkehr im Dienste der Raumentwicklung – und umgekehrt:
Forschungsergebnisse und Konsequenzen für die Raumplanungs- und Verkehrspolitik**

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

**Verkehrsinfrastrukturen und Raumentwicklung:
Die Politik im Kanton Bern**

2. Teil: Über den Wert von Verkehrsinfrastrukturen – konkrete Beispiele

Karin Heimann, Leiterin wirtschaftspolitische Grundlagen, beco Berner Wirtschaft

Martin Tritten, Fachbereichsleiter Tourismus, beco Berner Wirtschaft

Beispiel 1: Lötschberg-Basistunnel – Auswirkungen eines Grossbauwerks

Markus Lergier, Direktor Bern Tourismus

Urs Zenhäusern, Direktor Wallis Tourismus

Kommentare aus Sicht des Tourismus

Jost Lüking, R+R Burger+Partner AG

Beispiel 2: Neue Strassen für neue Impulse in der Wirtschaftsentwicklung?

Peter Rytz, Kantonsplaner, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern

Adrian Studer, Leiter beco Berner Wirtschaft

Kommentare aus Sicht von Raumplanung und Wirtschaftspolitik

Anton Gäumann, Gesamtprojektleiter Westside und Mitglied der Geschäftsleitung Migros Aare

Beispiel 3: Tram – ein Verkehrsmittel für neue Stadtquartiere

...zum Beispiel Westside und Tram Bern West

René Guertner, Leiter Netzerweiterung, Verkehrsbetriebe Zürich

...zum Beispiel Tram Zürich West

Christoph Stucki, Leiter des grenzüberschreitenden Tarifverbundes unireso

...zum Beispiel Tramstrategie in Genf

3. Teil: Podiumsdiskussion: Welche Akzente können neue Verkehrsinfrastrukturen setzen?



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Pierre-Alain Rumley

Direktor

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

**Verkehr im Dienste der Raumentwicklung
und umgekehrt:
Forschungsergebnisse und Konsequenzen für die
Raumplanungs- und Verkehrspolitik**

7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***

7. Berner Verkehrstage
24. August 2007

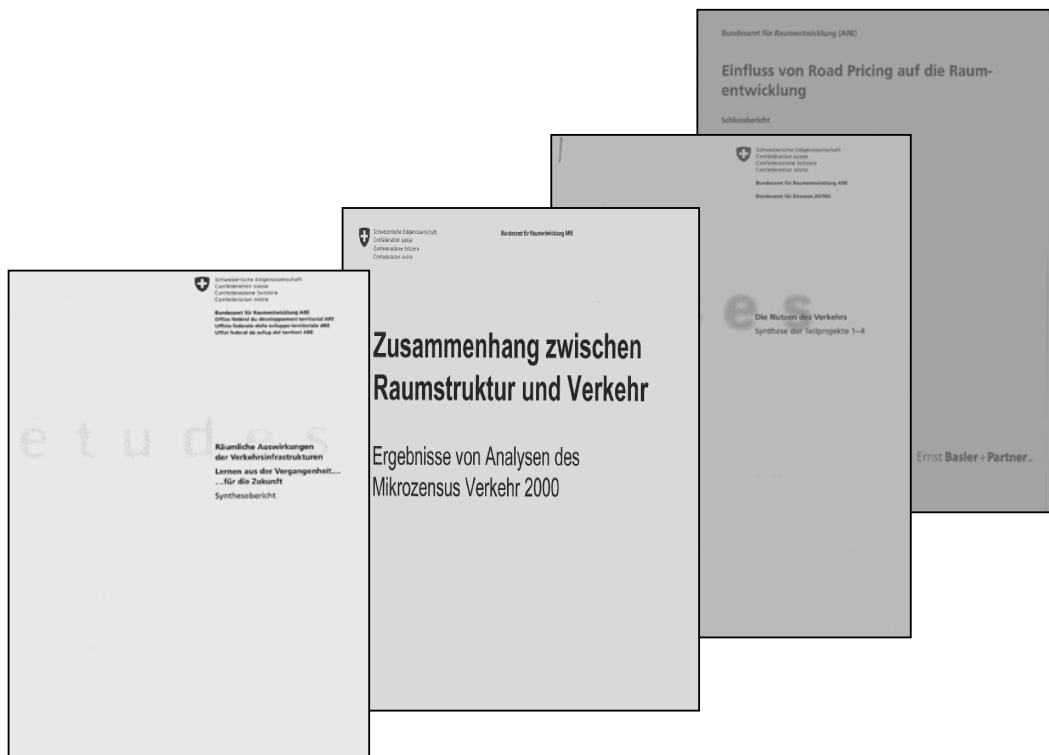
Verkehr im Dienste der Raumentwicklung – und umgekehrt

Forschungsergebnisse und Konsequenzen für die
Raumplanungs- und Verkehrspolitik

Prof. Pierre-Alain Rumley, Direktor Bundesamt für
Raumentwicklung ARE



Forschungsarbeiten des ARE



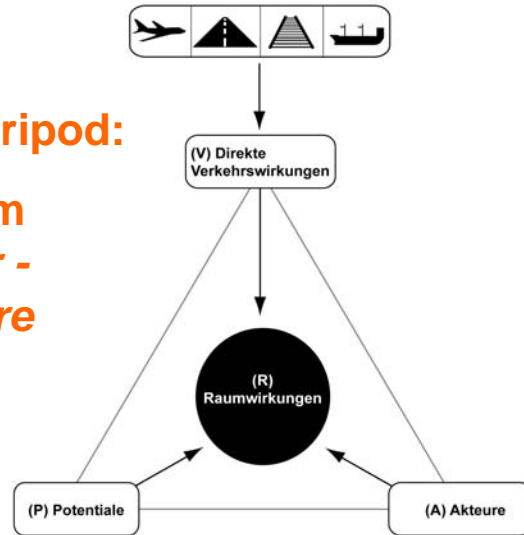


EIT: Raumwirksame Einflüsse

Verschiedene Faktoren massgebend

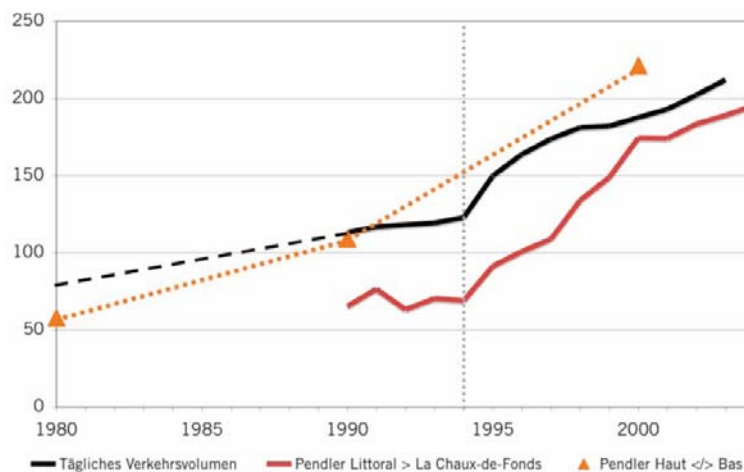
Wirkungsmodell Tripod:

*Raumwirkungen im
Kräftefeld Verkehr -
Potentiale - Akteure*



EIT: Fokus Verkehrsentwicklung

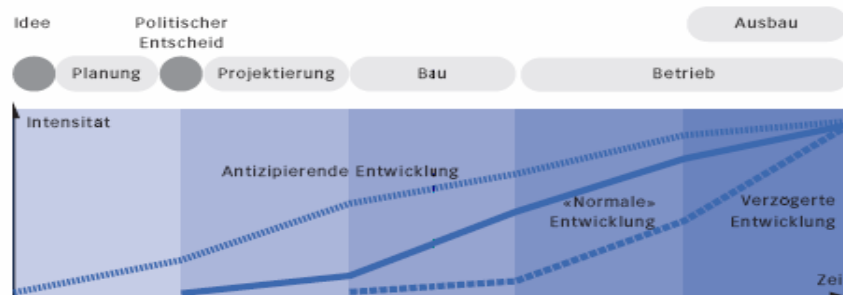
Verkehrsvolumina und Pendlerströme vor und nach der Eröffnung des Vue-des-Alpes-Tunnels





EIT: Erkenntnisse

- Räumliche Auswirkungen werden überschätzt
 - Bestehendes dichtes Verkehrsnetz
 - Gegenläufige Impulse
- Entwicklungen verlaufen langsam – Langfristwirkungen noch offen
- Neue Infrastruktur bringt allein keine Trendwende => Trendverstärkung oder -abschwächung



Die Nutzen des Verkehrs: Erkenntnisse

Zusätzliche Impulse für die regionale wirtschaftliche Entwicklung nimmt in bereits gut erschlossenen Regionen über die Zeit ab - Für eine hohe Standortgunst ist eine gute Erschliessung notwendig aber nicht hinreichend

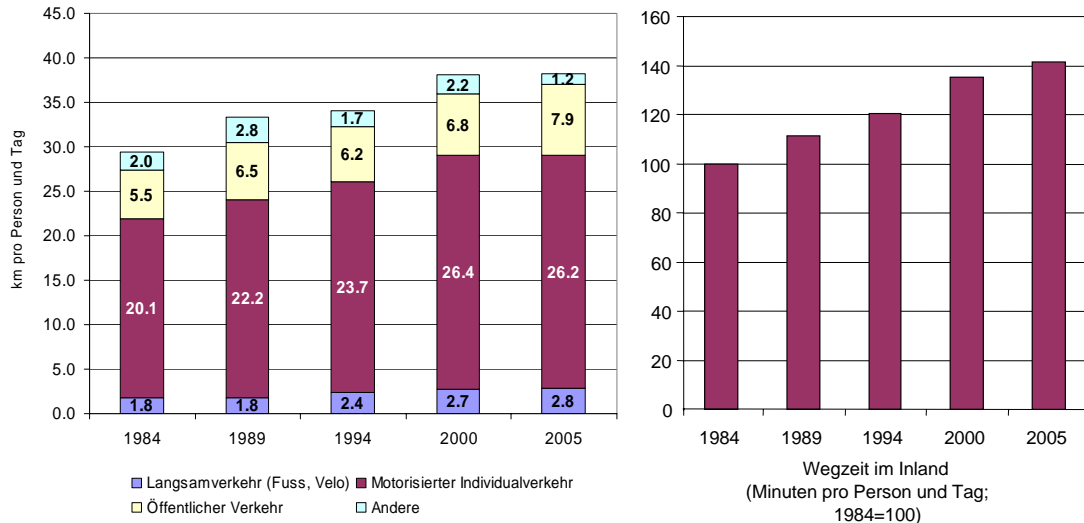
Massgebend für die Gestaltung der Verkehrspolitik sind deshalb:

- Bei Investitionsentscheiden die projektspezifischen Zusatznutzen und –kosten
- Bei Preisbildungsfragen die Berücksichtigung der Grenzkosten und –nutzen bei der Festlegung der Benutzungspreise



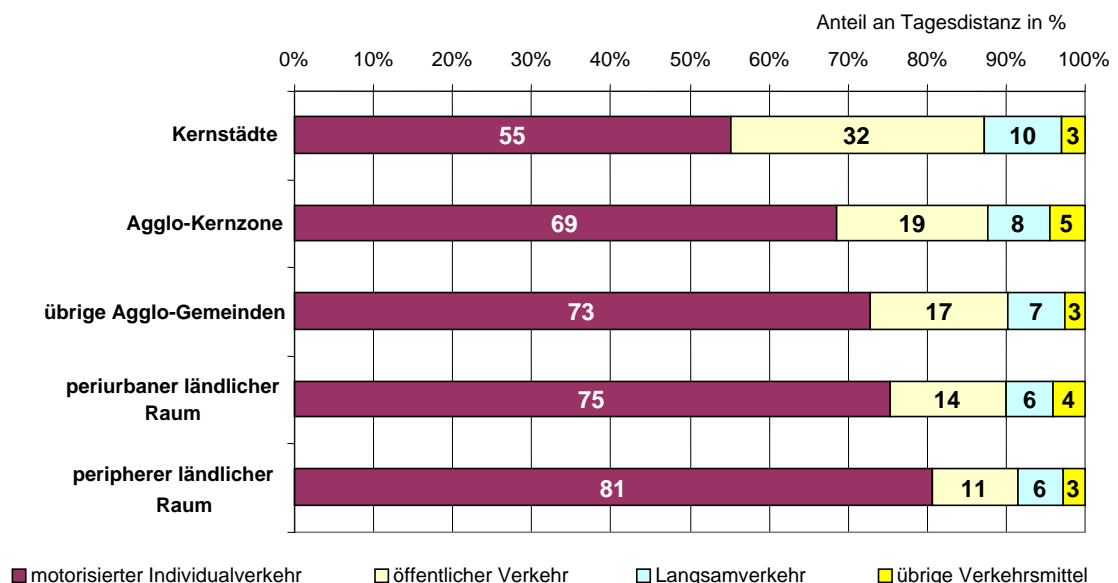
Mikrozensus 2005: Distanzen und Wege

Tagesdistanz erstmals stabil Wegzeit steigt kontinuierlich



Mikrozensus 2005: Modalsplit

Siedlungsdichte beeinflusst Modal Split





Einfluss von Road Pricing auf die Raumentwicklung: *Idee*

Lenkungsziele

Bestehende Infrastruktur lokal und zeitlich differenziert betreiben	Mobilitätsnachfrage beeinflussen - ohne diese grundsätzlich einzuschränken
<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung des Verkehrs auf Verkehrsärmerere Zeiten • weniger belastete Strecken 	<ul style="list-style-type: none"> • Bildung von Fahrgemeinschaften • Wahl eines anderen Verkehrsmittels
<ul style="list-style-type: none"> → Reduzierung von Staus und deren volkswirtschaftlichen und umweltspezifischen Wirkungen → Optimierte Nutzung der bestehenden Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> → Reduktion des/der motorisierten Verkehrsaufkommens/ -leistung → Verschiebung des Modal-Splits → Reduktion der Umweltbelastung



Einfluss von Road Pricing auf die Raumentwicklung: *Wirkungen*

Wirkungen eines fahrleistungsabhängigen netzweiten Road Pricings*

Verkehrsmittel	Personenfahrten ohne Road Pricing [Mio. Fahrten / Werktag]	Veränderung mit Road Pricing [%]	Veränderung des Modal-Split ⁴⁷⁾ [%]
MIV	11.262	-1.0%	-0.8%
ÖV	1.885	+5.4%	+0.8%

* Annahme: 0.05 CHF/Fzkm

Auswirkungen auf Wohn- und Standortwahl sind marginal



Fazit

Verbesserte Koordination und Interessenabwägung bei Planung von Siedlung, Raum und Verkehr

Dabei stehen folgende Fragen im Zentrum:

- **Siedlungsmuster:** Wie können Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort minimiert werden?
- **Geschwindigkeiten:** Wo sind weitere Reisezeitverkürzungen erwünscht?
- **Zunahme des Freizeitverkehrs:** Wie reagiert die Planung?



Danke



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Barbara Egger-Jenzer

Regierungsrätin

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

Verkehrsinfrastrukturen und Raumentwicklung: Die Politik im Kanton Bern

7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***

REFERAT

Verkehrsinfrastrukturen und Raumentwicklung: Die Politik im Kanton Bern

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Verkehrstag 2007
Datum	Freitag, 24. August 2007
Ort	Kulturhalle 12, Fabrikstrasse 12, Bern <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Sehr geehrte Damen und Herren

Auch meinerseits möchte ich Sie herzlich willkommen heissen am 7. Berner Verkehrstag. Es freut mich, dass Sie diese Art des Informationsaustausches offensichtlich schätzen und dieses Jahr wiederum so rege nutzen.

Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente! Verkehrsbauten prägen Siedlungsräume und Landschaftsbilder. Verkehrsinfrastrukturen sind aber auch Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung einer Agglomeration oder einer Region: Eine gute Erreichbarkeit, schnelle Verbindungen und keine Staus sind unbestritten wichtige Faktoren für Wirtschaftswachstum und Entwicklung.

Mehr Verkehrsinfrastrukturen führen jedoch nicht automatisch zu mehr Wachstum und einer besseren Raumentwicklung! Wie sich neue Verkehrsinfrastrukturen auf den Raum auswirken ist abhängig von verschiedenen Punkten. Wichtig und offensichtlich ist die direkte Verkehrswirkung einer neuen Infrastruktur - wie zum Beispiel die Veränderung der Erreichbarkeit eines Gebietes.

Eine ganz entscheidende Rolle spielen aber auch die *vorhandenen Potenziale*. So beeinflussen die spezifischen Standortfaktoren einer Region, die wirtschaftlichen Strukturen und die allgemeine Wirtschaftslage die Raumwirkungen von Verkehrsinfrastrukturen massgeblich. Und ebenfalls eine entscheidende Rolle spielen *die involvierten Akteure*. Grundeigentümer, Investoren, politische Entscheidträger und natürlich auch die Benutzer einer Verkehrsinfrastruktur prägen durch ihr Verhalten und ihre Entscheide die Nutzung des Raumes.

Ich möchte ihnen in meinem Referat aufzeigen, welche Folgerungen wir aus diesen Erkenntnissen ziehen und mit welchen Instrumenten der Kanton Bern die Siedlungsentwicklung und die Gesamtmobilität aufeinander abstimmt.

Zu viele, falsche oder zu teure Verkehrsinfrastrukturen belasten den Kanton mit Investitions- und Folgekosten. Solche (Fehl-)Investitionen können wir uns nicht leisten. Denn auf der einen Seite steht der Verkehr zunehmend in Konkurrenz zu anderen Staatsaufgaben wie Bildung,



Gesundheit und Sozialwesen in der Auseinandersetzung um knappe staatliche Mittel und andererseits ist der Bedarf an neuen Verkehrsinfrastrukturen enorm gross; vor allem in den Agglomerationen. Wir müssen Prioritäten setzen - und zwar die Richtigen!

Das Setzen von Prioritäten ist nur mit guten und griffigen Planungs- und Finanzierungsinstrumenten möglich. Der Kanton Bern verfügt über entsprechende Instrumente bzw. ist noch daran diese zu erarbeiten. Es geht dabei um folgende wichtigen Vorhaben:

1. um die Totalrevision des Strassenbaugesetzes,
2. die Einführung eines neuen mittel- bis langfristigen Planungsinstrumentariums für Strassen- und ÖV-Infrastruktur,
3. die inhaltliche und zeitliche Abstimmung der Investitionsrahmenkredite für Strasse und öffentlichen Verkehr sowie
4. die Erarbeitung einer Strategie Gesamtmobilität, welche klare strategische Vorgaben macht für eine sinnvolle, langfristig ausgelegte Gesamtmobilitätsplanung.

Diese neuen Planungs- und Finanzierungsinstrumente garantieren, dass aus einer langfristigen Perspektive die richtigen Prioritäten gesetzt werden. Diese Instrumente müssen auch stabil sein: Es darf nicht sein, dass nur auf Grund regionalpolitischer Interessen in Verkehrsinfrastrukturen investiert wird, die aus übergeordneter kantonaler Sicht nicht an vorderster Stelle stehen. Wir müssen Instrumente zur Seite haben, die die Planungsprozesse, die Zuständigkeiten und die Finanzierung aufgrund klarer Kriterien regeln und auf die finanziellen Möglichkeiten Rücksicht nehmen.

Damit der eingesetzte Franken möglichst viel Nutzen bringt, muss jede Investition in Verkehrsinfrastrukturen aus einer Gesamtsicht heraus geplant werden - das Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Folgekosten müssen dabei berücksichtigt werden. Mit den Agglomerationsprogrammen und Zweckmässigkeitsbeurteilungen ist garantiert, dass wir dort investieren, wo sich die wichtigsten Engpässe abzeichnen und wo der grösste Beitrag zur Lösung anstehender Verkehrsprobleme und zum Wirtschaftswachstum geleistet wird. Dabei ist es uns ein wichtiges Anliegen, neue Verkehrsanlagen umweltverträglich auszugestalten.

Mit Zweckmässigkeitsbeurteilungen - kurz ZMB - prüfen wir im Moment verschiedene grössere Infrastrukturvorhaben im Kanton. Aufgrund von klaren Kriterien wollen wir wissen, ob sich teure Investitionen in neue Verkehrsinfrastrukturen lohnen.

- In der ZMB Bern, in welcher geklärt wird, wie sich das ÖV-Netz im Süden von Bern und das Hochleistungsstrassennetz im Raum Bern weiterentwickeln sollen, wurden in einer ersten Phase Varianten zum Weiterverfolgen definiert. Diese werden in einem nächsten Schritt auf Ihre technische Machbarkeit hin überprüft und dann bewertet. Die Schlussergebnisse werden Mitte 2008 vorliegen.

- Die beiden ZMB Verkehrserschliessung Emmental und Autobahzubringer Oberaargau sind abgeschlossen. Im Rahmen eines Mitwirkungsverfahrens werden die Ergebnisse nun der Bevölkerung vorgestellt. Bis Ende Jahr wird über die weiteren Schritte entschieden.
- In der Agglomeration Biel schliesslich prüfen wir die Realisierung einer neuen ÖV-Achse, die auf der Verlängerung der bestehenden BTI-Linie basiert.

Zur Beseitigung von Engpässen sind Alternativen zum Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastrukturen vorhanden. Also: Köpfchen statt Beton! Eine Möglichkeit den Verkehr zu lenken und bestehende Infrastruktur bestmöglich zu nutzen, ist Road Pricing. Für den Kanton Bern ist Road Pricing eine mittel- bis langfristige strategische Option zur Lösung von Verkehrs-, Umwelt- und Finanzierungsproblemen; insbesondere in der Agglomeration Bern. Der Ball liegt beim Bund, fehlen doch heute die Rechtsgrundlagen für Pilotversuche und für eine definitive Einführung von Road Pricing. Wir erwarten, dass auf nationaler Ebene der bundesrechtliche Weg für solche Lenkungsmassnahmen bald geebnet wird.

Nur durch eine gegenseitige Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung kann der latenten Mittelknappheit für den Ausbau, den Unterhalt und Betrieb von Infrastrukturen auf allen Ebenen begegnet werden. Im kantonalen Richtplan müssen dazu wirksame Vorgaben in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Gesamtmobilität festgeschrieben werden. Als erster Schritt wird im Rahmen der laufenden Revision des Richtplans geregelt, dass Neueinzonungen nur noch in Gebieten möglich sind, die vom öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Weitere Schritte müssen unbedingt folgen.

Die Agglomerationsprogramme Verkehr + Siedlung und in Zukunft die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) sind für uns die zentralen Planungsinstrumente, um die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung in den Agglomerationen aufeinander abzustimmen. Die überarbeiteten Agglomerationsprogramme werden noch diesen Herbst zusammen mit dem kantonalen Synthesebericht vom Regierungsrat verabschiedet und dem Bund bis Ende Jahr eingereicht. Erste Beiträge des Bundes aus dem Infrastrukturfonds an die Agglomerationsprogramme erwarten wir auf 2011.

Nicht zu vergessen sind die namhaften Summen, welche die eidgenössischen Räte bereits für Projekte im Kanton Bern gesprochen haben. Das Tram Bern West haben wir vor den Sommerferien unter Fach und Dach gebracht. Nun stehen wir in den nächsten Monaten vor der grossen Herausforderung, den Grossen Rat und allenfalls auch die Bevölkerung vom Projekt Wankdorfplatz, das auch eine Tramverlängerung beinhaltet, zu überzeugen. Der Bund unterstützt das Projekt massgeblich, weil er es als wichtig und dringlich anerkennt. Tatsächlich bringt es nachweislich grossen Nutzen für den Kanton und auch für die Stadt Bern. Das Wankdorf ist der wichtigste und dynamischste wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkt des Kantons. Von dieser zentralen Massnahme des Agglomerationsprogramms Bern profitieren

insbesondere auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr. Dank flankierender Massnahmen kann zudem das Berner Nordquartier vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt werden.

Mit den Agglomerationsprogrammen wurden erfolgreich erste Schritte hin zu einer verstärkten Koordination von Siedlung und Verkehr gemacht. Aber in Zukunft müssen die Verantwortlichen in diesen beiden Bereichen noch enger zusammen arbeiten. Dabei ist es unabdingbar, dass sich die räumliche Entwicklung prioritär an den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen orientiert, wie dies auch die Regierungsrichtlinien vorsehen.

Eine gute Verkehrs- und Siedlungsplanung alleine genügt aber nicht. Die involvierten Akteure spielen eine entscheidende Rolle dabei, ob räumliche Wirkungen durch neue Verkehrsinfrastrukturen zustande kommen oder aber ausbleiben. Der Kanton Bern hat dies bereits früh erkannt, und mit der Schaffung der Regionalen Verkehrskonferenzen haben wir gezeigt, dass es uns wichtig ist, die Akteure in die Entscheidungen mit einzubeziehen. Die Bevölkerung hat dies anerkannt, mit dem positiven Abstimmungsausgang vom 17. Juni 2007 zur Umsetzung der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit. Mit dieser Abstimmung können ab 2008 auch die Regionalkonferenzen eingeführt werden. Wir können also die verschiedenen Akteure noch systematischer und umfassender einbeziehen.

Neueste Zahlen zeigen, dass wir auf dem guten Weg sind. Eine von uns kürzlich durchgeführte Spezialauswertung des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 für den Kanton Bern zeigt, dass die bernische Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik im Vergleich mit der übrigen Schweiz erfolgreich abschneidet: Davon zeugen kurze Arbeitswege und - in urbanen Gebieten - überdurchschnittliche ÖV-, aber auch Velo- und Carsharing-Anteile. Mich freut dies sehr! Es sind klare Indizien, dass die Fördermassnahmen für ÖV und Langsamverkehr und die nachfrageseitigen Massnahmen das Mobilitätsverhalten deutlich verändern und somit wirksam sind. Wir wollen diesen Weg gezielt weiter gehen und die anstehenden Herausforderungen erfolgreich meistern.

Und zum Schluss noch dies: Sind die Bernerinnen und Berner wirklich langsam? Dank der Auswertung des Mikrozensus 2005 für den Kanton Bern wissen wir, dass dem nicht so ist. Die Bernerinnen und Berner bewältigen nämlich 9% längere Distanzen, brauchen dafür aber nur 7.5% mehr Zeit als die Durchschnittsschweizerinnen und -schweizer!

Ich bin nun gespannt auf die konkreten Beispiele, die Grundlage für eine hoffentlich spannende Diskussion sein werden.

Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer



Verkehrsinfrastrukturen und Raumentwicklung: Die Politik im Kanton Bern

7. Berner Verkehrstag, 24. August 2007

1



2

Gute Planungs- und Finanzierungsinstrumente

- **Totalrevision Strassenbaugesetz**
- **Mittel- bis langfristige Planungsinstrumente Strasse und ÖV**
- **Inhaltlich und zeitlich koordinierte Investitionsrahmenkredite Strasse und ÖV**
- **Gesamtmobilitätsstrategie**



3

Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB)

- **ZMB Bern**
 - **TP1: ZMB Bern Süd**
Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Raumes Bern Süd / Köniz
 - **TP2: ZMB Bern HLS**
Lösung von Kapazitätsengpässen im HLS-Netz, Raum Bern
- **ZMB Verkehrserschliessung Emmental**
- **ZMB Autobahnzubringer Oberaargau**
- **ZMB neue öV-Achse Agglomeration Biel**



4

... und Köpfchen statt Beton!

- **Road Pricing**

als mittel- bis langfristige strategische Option zur Lösung von Verkehrs-, Umwelt- und Finanzierungsproblemen



5

Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

- **Kantonaler Richtplan**

- **Agglomerationsprogramme Verkehr + Siedlung**

- Tram Bern West
- Wankdorfplatz



6



VERKEHRSVERHALTEN IM KANTON

Berner sind nicht langsamer

Die Berner sind in ihrer Freizeit viel mehr unterwegs als ihre Miteidgenossen. Wie diese setzen sie sich dazu fast immer ins Auto. Und: Im Raum Bern gibt es die meisten Abos für Zug und Bus – die Bieler dagegen sind ÖV-Muffel.



... aus der Region Bern ziehen den öffentlichen Verkehr dem Auto öfter vor als der Durchschnittsschweizer. ARCHIV/ADRIAN MOSER

Die Berner sind mobiler

Bevölkerung des Kantons ist vergleichsweise viel unterwegs – besonders Leute aus der Region Bern

Die Bernerinnen und Berner sind im schweizerischen Vergleich mobiler. Dies zeigt eine

verhalten fest. Doch zeigen sich einige Eigenheiten: Beispielsweise sind die Arbeits- und Ausbildungs-

und Raumordnung gegenüber der Nachrichtenagentur SDA. Da die Anzahl befragter Personen in die-

Bern gilt jedoch: Tram und Bus sind beliebt. Insgesamt besitzen 56 Prozent ein Abo für den öffentlichen



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Karin Heimann

Leiterin wirtschaftspolitische Grundlagen

Martin Tritten

Fachbereichsleiter Tourismus

beco Berner Wirtschaft

Beispiel 1: Lötschberg – Basistunnel Auswirkungen eines Grossbauwerks

7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***



Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Lötschberg- Basistunnels auf den Kanton Bern

Karin Heimann

Leiterin Wirtschaftspolitische Grundlagen

beco
Berner Wirtschaft
Economie bernoise



Studie Ecoplan und Metron 2006

▪ Methodisches Vorgehen:

- Auswertungen mit Verkehrsmodell
- Standortkonkurrenzanalyse

- Studie „Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels auf den Kanton Bern“ erhältlich unter www.vol.be.ch >**beco**
>**Publikationen** >**Wirtschaft**

beco
Berner Wirtschaft
Economie bernoise

Erwartete Auswirkungen auf den Tourismus (1)



- Bessere Anbindung an internationales **Hochgeschwindigkeitsnetz**
- Bessere **Erreichbarkeit** aus Richtung Süden
- **Wallis** wird stärkerer Konkurrent um Tagesausflüger



3

beco
Berner Wirtschaft
Economie bernoise

Erwartete Auswirkungen auf den Tourismus (2)



- **Positive Effekte** auf **Tourismus** in Bern und Thun
- **Unterschiedliche Veränderungen** der touristischen Nachfrage im **Berner Oberland**:
 - **Spiez und Zonen im Oberland West** (Simmental, Saanen) **profitieren** (Umsatz + 0.5-1 Mio. Franken jährlich)



4

beco
Berner Wirtschaft
Economie bernoise

Erwartete Auswirkungen auf den Tourismus (3)



- Zonen im Oberland Ost (Interlaken, Grindelwald, Lauterbrunnen, Meiringen): **geringe Einbusse** (jährlich ca. 0.1 Mio. Franken)
- **spürbare Einbussen** für Zone **Frutigen** (0.2 Mio. jährlich) und **Kandersteg** (0.1 Mio.); **Adelboden** dagegen **kaum Veränderungen**



Erwartete Auswirkungen auf den Detailhandel



- Schätzung der Auswirkungen auf Detailhandel anhand des Einkaufsverkehrs
 - Keine wesentlichen Anpassungen in Standortwahl der Einkaufenden
 - Bern: etwa 500 zusätzliche Einkäufe pro Jahr, Thun 250.
- ➔ **Umsätze steigen im tiefen sechsstelligen Bereich**



Erwartete Auswirkungen auf den Bildungsstandort



- Bildungsinstitutionen in Thun bereits heute im überregionalen Konkurrenzkampf
- grosse Bildungsinstitutionen wie Universität Bern bereits heute von (deutschsprachigen) Wallisern besucht

➔ **Insgesamt geringer Effekt** auf Kanton Bern als Bildungsstandort



beco
Berner Wirtschaft
Economie bernoise

7

Erwartete Auswirkungen: kurz- und mittelfristig



- beschränkter Wohnortswechsel von Bern ins Wallis
- mehr Pendler aus dem Kanton Wallis in die Städte Thun und Bern (Stadt Bern: 50-150 zusätzliche Pendler)

➔ **geringer Steuerausfall** für Kanton Bern



beco
Berner Wirtschaft
Economie bernoise

8

Erwartete Auswirkungen: längerfristig



- **Positiver Effekt dominiert:** Potenzieller Arbeitsmarkt wird durch bessere Erreichbarkeit vergrössert, Thun und Bern mögliche neue Arbeitsstandorte für Pendler aus Visp und Brig



Schlussfolgerungen

- **Direkte volkswirtschaftliche Auswirkungen** des Lötschberg-Basistunnels auf Kanton Bern **vergleichsweise gering**
- **Verzicht auf Bau nachteilig für Kanton Bern** und insbesondere für **Tourismus im Berner Oberland**
- **Imagepotenzial** einer direkten Anbindung an das internationale Hochgeschwindigkeitsnetz im Schienenverkehr nicht zu unterschätzen



Handlungsempfehlungen - *Massnahmen BE*



- **Vermarktungspotenzial** des Lötschberg-Basistunnels nutzen – *Standortpromotion für Wirtschafts- und Wohnstandort*
- **Erreichbarkeit** des Berner Oberlands mit ÖV weiter verbessern – *Verbesserungen auf kantonaler Ebene eingeleitet*
- Chancen im **Tourismus** aktiv nutzen – *Handlungsspielraum durch Tourismusedwicklungsgesetz*

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Sie erreichen mich unter
031 633 40 86
Wirtschaftspolitische Grundlagen
karin.heimann@vol.be.ch



Chancen und Risiken für den Tourismus im Kanton Bern

Martin Tritten
Leiter Fachbereich Tourismus

13

beco
Berner Wirtschaft
Economie bernoise



Ausgangslage

Quelle:

- Studie FIF, Uni BE, Juni 2006
www.vol.be.ch >beco >Publikationen >Tourismus

Vorgehen:

- Auswertung Studie Ecoplan/Metron
- Expertengespräche

14

beco
Berner Wirtschaft
Economie bernoise

Risiken



- Konkurrent Wallis rückt näher an die Quellgebiete im schweizerischen Mittelland
- Durchfahrtsland Frutigtal
- Räumliche Entwicklung
- Anbindung Malpensa



Chancen



- Entschleunigung und Attraktivierung
- Touristische „Perlenkette“ neu entdecken
- Wertschöpfungsreicher und umweltverantwortlicher Tagestourismus
- Internationale Bedeutung; Markt Norditalien und Unesco-Partnerschaften



Handlungsempfehlungen



- Angebote Tages- und Sommertourismus
- Städtetourismus
- Strukturförderung



Angebote



- RailAway
- Regionalpass
- Bern/Thun als Top-Ziel ex Oberwallis
- Gemeinsames Destinationsmarketing
- Inszenierung neues Rollmaterial





Marketing

- La Svizzera con Cisalpino
- Treno e Albergho
- Weltkulturerbe Altstadt von Bern
- Weltnaturerbe Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn
- Thunersee
- Tropenhaus Frutigen
- Blausee
- Wanderungen Nord- und Südrampe
- Nordisches Zentrum Kandersteg



Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Sie erreichen mich unter
031 633 40 75
Fachbereich Tourismus
martin.tritten@vol.be.ch



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Markus Lergier

Direktor

Bern Tourismus

Beispiel 1: Lötschberg – Basistunnel Auswirkungen eines Grossbauwerks

Kommentare aus Sicht des Tourismus

7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***

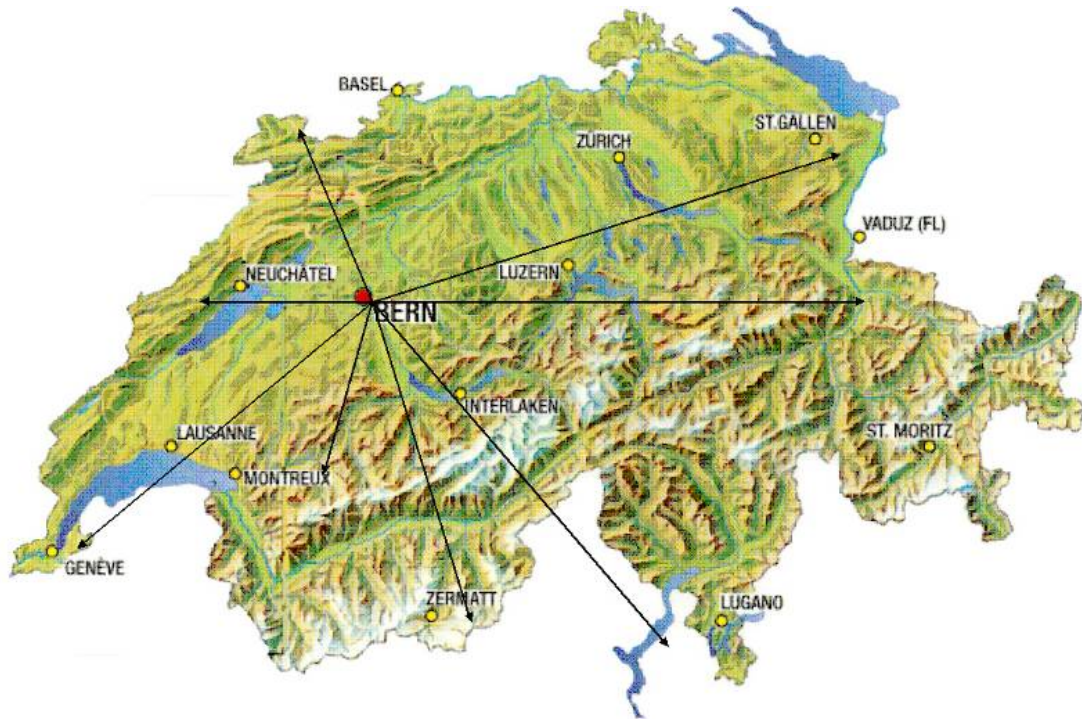
bern

capital impressions

Markus Lergier.
Bern Tourismus.



Bern – im Herzen der Schweiz.



Chancen

- Bern wird attraktiver als Hub für Ausflüge wie Glacier Express oder Zermatt = längere Aufenthaltsdauer der Gäste
- Als Knotenpunkt der internationalen Züge TGV, ICE und Cisalpino noch attraktiver für Veranstalter aus Übersee
- Norditalien rückt etwas näher. Mediale Aufmerksamkeit. Mehr Bahngäste aus Italien.
- Mehr Tagesgäste aus dem Wallis

Gefahren

- Transitgäste z.B. vom Flughafen Zürich übernachten nicht mehr in Bern
- Die touristische Strecke via Südrampe / Kandersteg könnte vergessen gehen (keinen direkten Einfluss auf die Stadt Bern – jedoch auf erlebnisreiche Gesamtreiseprogramme)

Konkrete Massnahmen Italien.

- Grundsätzlich investiert Bern Tourismus das erste mal überhaupt im italienischen Markt
- Studienreise mit italienischem Reiseveranstalter „Girasole“ und Schweiz Tourismus Italien. 50 Reisebüroverkäufer besuchten Bern
- Bahnworkshop in Mailand mit 150 Entscheidungsträgern und Wiederverkäufern
- Verkauf Wochenend-Sonderangebot „Cisalpino & Hotel“ über DB Italia während der Wintermonate
- Auftritt in Cisalpino / Schweiz Tourismusbrochure mit einer Auflage von 500'000 Exemplaren
- Event für Key Accounts von DB Italia in Mailand geplant

Konkrete Massnahme Wallis.

- Kooperation mit SBB und BNPO. Gutscheineheft für attraktive Angebote in der Stadt Bern. Distribution via Medienpartnerschaft im Oberwallis.

Unterstützende Massnahmen Behörden.

- Mitteleinsatz für grossflächige Kampagne(n) in Norditalien und evtl. im Wallis
- Koordination der Destinationen im Kanton Bern, um einen gebündelten Auftritt (verkaufsorientiert) im Grossraum Mailand zu realisieren



Unsere Key Partner.





Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Urs Zenhäusern

Direktor

Wallis Tourismus

Beispiel 1: Lötschberg – Basistunnel Auswirkungen eines Grossbauwerks

Kommentare aus Sicht des Tourismus

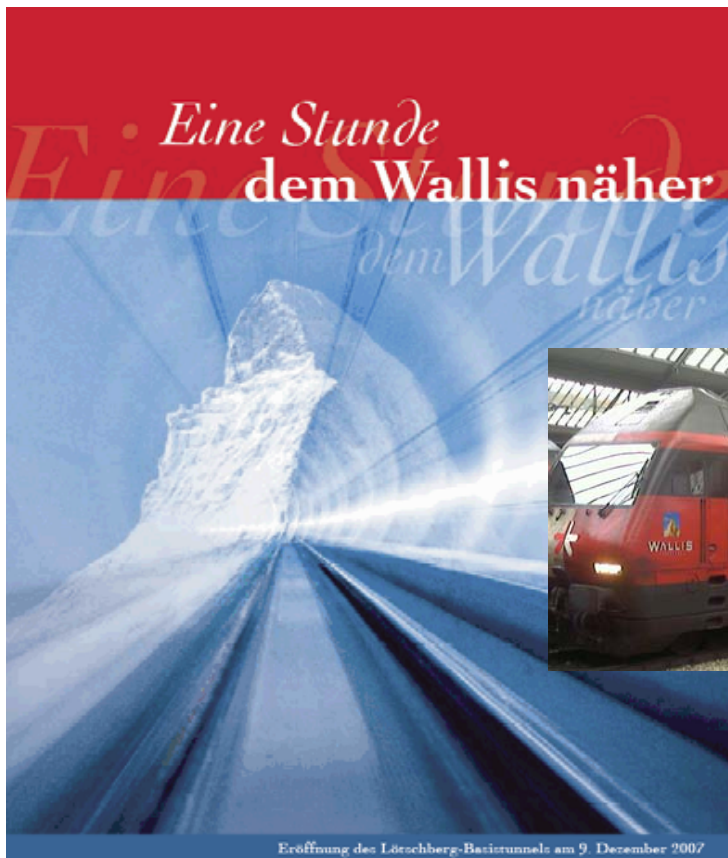
7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***



WALLIS
EXCELLENCE



Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels am 9. Dezember 2007

Urs Zenhäusern, Direktor Wallis Tourismus



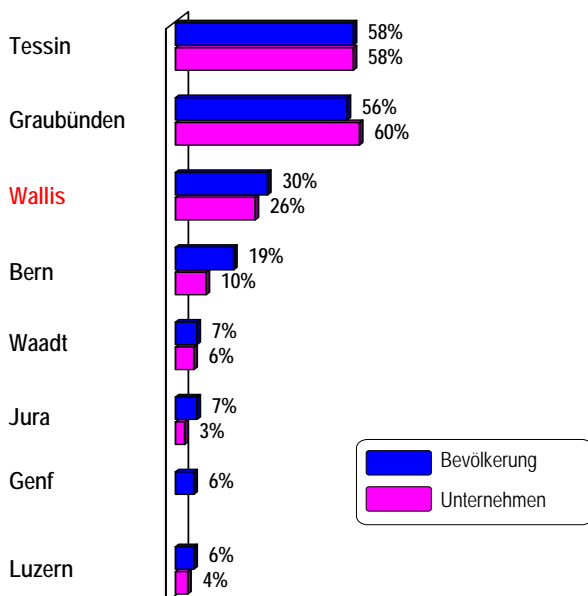
7. Berner Verkehrstag / UZ



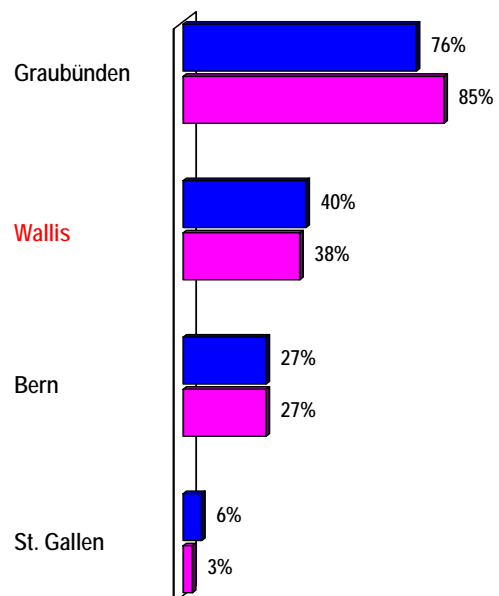
Ausser Ihrem Kanton, welchen Kanton würden Sie wählen um dort Ihre Ferien zu verbringen ...

(Basis : 503 Zürcher, 18 bis 74 Jahre alt und 100 Verantwortliche von Zürcher Unternehmen)

... im Sommer ?



... im Winter ?



WALLIS
EXCELLENCE

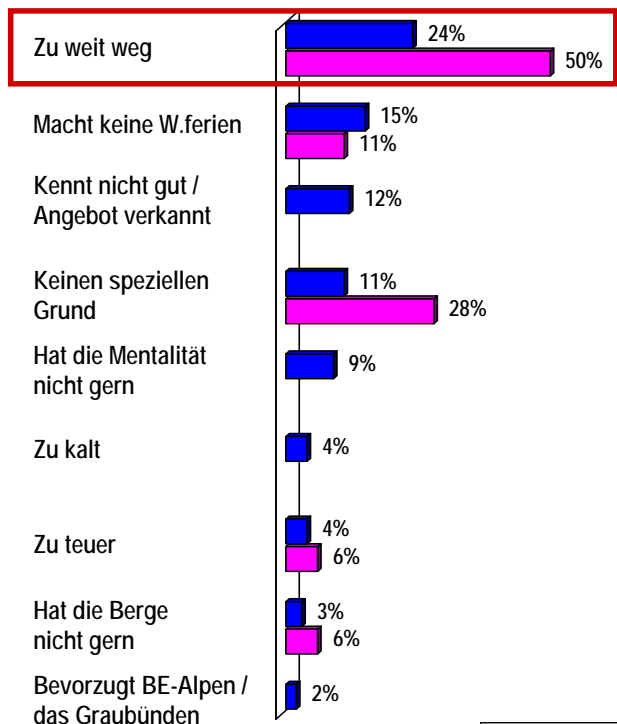
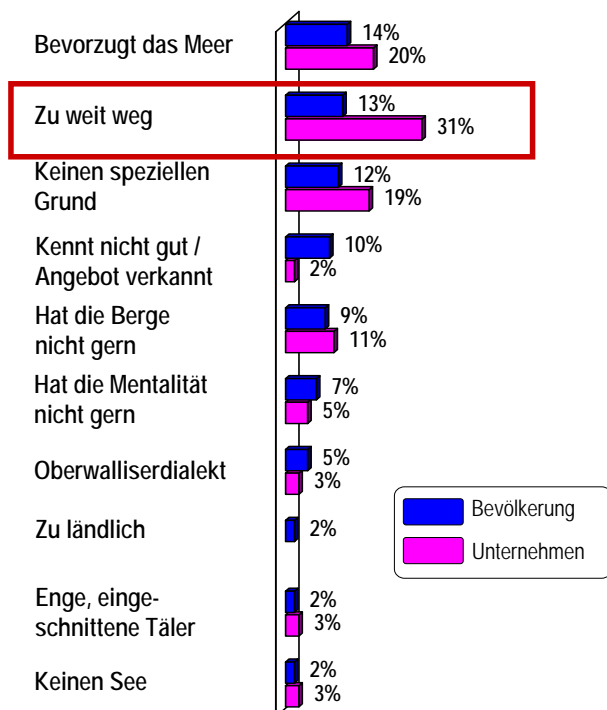
M.I.S
TREND

Die Erreichbarkeit des Wallis

Hauptgründe warum das Wallis nicht genannt wurde ...

... für die Sommerferien ?

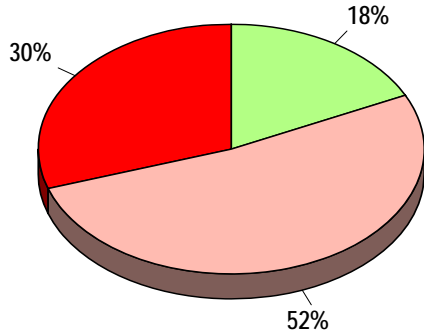
... für die Winterferien ?



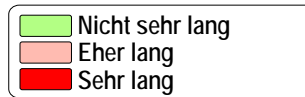
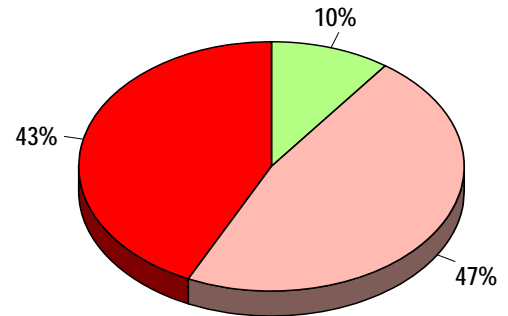
Ins Wallis zu gehen, ist das für Sie eine sehr lange, eher lange oder nicht sehr lange Strecke?

(Basis : 503 Zürcher, 18 bis 74 Jahre alt und 100 Verantwortliche von Zürcher Unternehmen)

Bevölkerung



Unternehmen

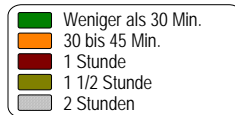
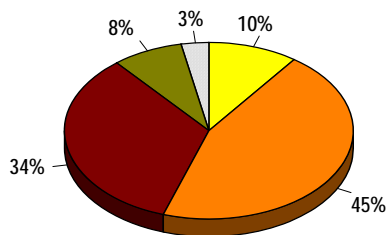


Beitrag der NEAT für die Erreichbarkeit des Wallis

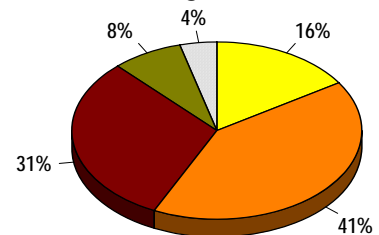
(Basis : 503 Zürcher, 18 bis 74 Jahre alt und 100 Verantwortliche von Zürcher Unternehmen)

Bevölkerung

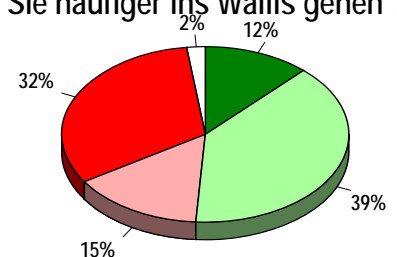
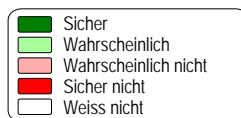
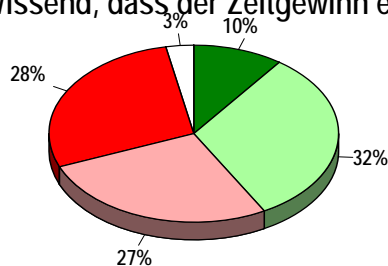
Wie viel Zeit werden die Reisenden mit dem Zug von Zürich ins Wallis gewinnen ?



Unternehmen



Wissend, dass der Zeitgewinn eine Stunde sein wird, würden Sie häufiger ins Wallis gehen ?





WALLIS
EXCELLENCE

Abbildung 14: Zusammenfassung der Wirkungen auf die touristische Nachfrage

Markt / Segment	Wirkung	Begründung / Kommentar
Nach Herkunftsgebiet		
Agglomeration Bern	⚡⚡ (+ 10-25%)*	Sensible Reisedauerabnahme, unmittelbar wahrnehmbare Veränderung, da Nachbarregion, aber vermutlich grösstenteils Stammgäste
Agglomerationen Zürich / Basel	⚡⚡ (+ 20-30%)*	Spürbare Reisedauerabnahme, mittelbar wahrnehmbare Veränderung, teilweise neue Gäste, teilweise Stammgäste
Deutschland	⚡⚡ (+ 0-10%)*	Teilweise Stammgäste, teilweise spürbare Reisedauerabnahme, wenig wahrnehmbare Veränderung, da ausserhalb des Promotionsradius, teilweise neue Gäste
Rest Europa	⚡⚡ (unverändert)*	Geringer Anteil Stammgäste, Reisedauerabnahme gering, keine wahrnehmbare Veränderung
Nach Reisemittel		
Bahnreisende	⚡⚡ (+ 10-20%)*	Zunahme, da direkt wahrnehmbare Veränderung für deren Hauptverkehrsmittel; vor allem kurzfristiger Anreiz, die neue Strecke zu befahren; Segmente mit längeren Aufenthaltsdauern; eher Parahotellerie, teilweise neue Gäste
Autofahrer	⚡⚡ (+ 5-10%)*	Nicht direkt wahrnehmbare Veränderung, erleichtert nur einen Teil der Anreize, Umsteigekosten, eher Hotellerie, vor allem neue Gäste

* = Expertenschätzungen

7. Berner Verkehrstag / UZ



WALLIS
EXCELLENCE

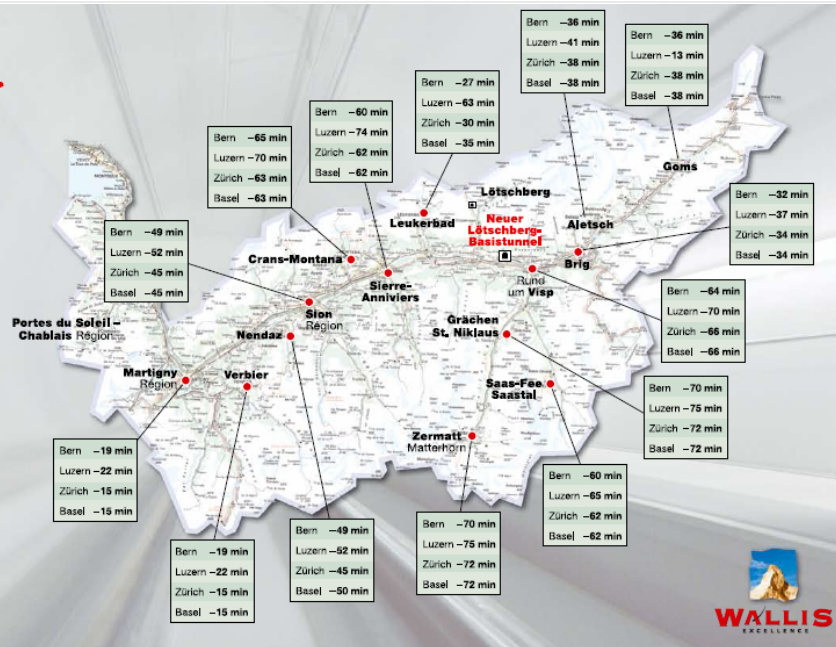
Unterkunftsform		
Hotellerie 2 bis 5	⚡⚡ (+ 0-5%)*	Eher aus dem Ausland, grössere Distanzen, längere Aufenthaltsdauer und somit geringere Sensibilität auf Reisedauer, geringer Durchgangs- / Passantentourismus mit Zwischenhalt im Wallis, vor allem neue Gäste
Ferienwohnungsbesitzer seit mehr als 8 Jahren	⚡⚡ (unverändert)*	Wohnung abgeschlossen, regelmässig geplanter Urlaub
Ferienwohnungsbesitzer bis 8 Jahre	⚡⚡ (+ 10-20%)*	Wohnung noch nicht abgeschlossen und relativ hohe Identifikation mit dem Objekt, eher jünger und somit flexibler in der Urlaubsplanung
Ferienwohnungsbesitzer Senioren	⚡⚡ (+ 10-15%)*	Verkürzte Reisedauer wird eher in Kauf genommen, obwohl man genügend Zeit hat, ist die "Verkürzung der Belastungszeit" ein Argument für eine zusätzliche Reise
Tagestourismus		
Agglomeration Bern	⚡⚡ (+ 20-40%)*	Nachbarregion, Stammgäste, Verwandte und Bekannte
Agglomerationen Zürich und Basel / Rest der Schweiz	⚡⚡ (+ 10-15%)*	Reisezeitverkürzung als Zusatzargument für eine Reise ins Wallis
Ausland (Urlaub)	⚡⚡ (unverändert)*	Keine Tagesreise lohnenswert aus dem Norden der Schweiz
Ausland (Geschäft)	⚡⚡ (+ 5-10%)*	Alptransit aus dem Süden und dem Norden nimmt zu, Durchgangs- / Passantentourismus mit Zwischenhalt im Wallis
Saisonalität		
Hotellerie allgemein	⚡⚡ (+ 0-5%)*	Primär abhängig vom Angebot im Wallis und weniger von der Reisezeit oder vom Verkehrsweg
Parahotellerie allgemein	⚡⚡ (+ 0-5%)*	Vorwiegend abhängig vom Angebot im Wallis und weniger von der Reisezeit oder vom Verkehrsweg
Bekannt- und Verwandtentourismus	⚡⚡ zugunsten Sommer (+ 10-30%)*	Ein Besuch bei Bekannten oder Verwandten auch für kurze Zeit wird vertretbar, teilweise auch neue Gäste
Ferienwohnungsbesitzer	⚡⚡ zugunsten Sommer (+ 10-20%)*	Ein Besuch in der eigenen Ferienwohnung auch während des Jahres oder bei Bekannten oder Verwandten wird auch für kurze Zeit vertretbar

* = Expertenschätzungen

7. Berner Verkehrstag / UZ

Eine Stunde dem Wallis näher

So nah war das Wallis noch nie: Durch die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels Ende 2007 rücken Ferienträume um bis zu einer ganzen Stunde näher. Und so eine Stunde zählt im Wallis, wo die Natur höchste Massstäbe setzt, nunmal mehr als anderswo. Erahnen Sie vielleicht, wie viel eine Stunde in den Walliser Bergen wiegt? So viel wie ... tausend Atemzüge Glück ernten, oder ein Hauch von Erregtheit.

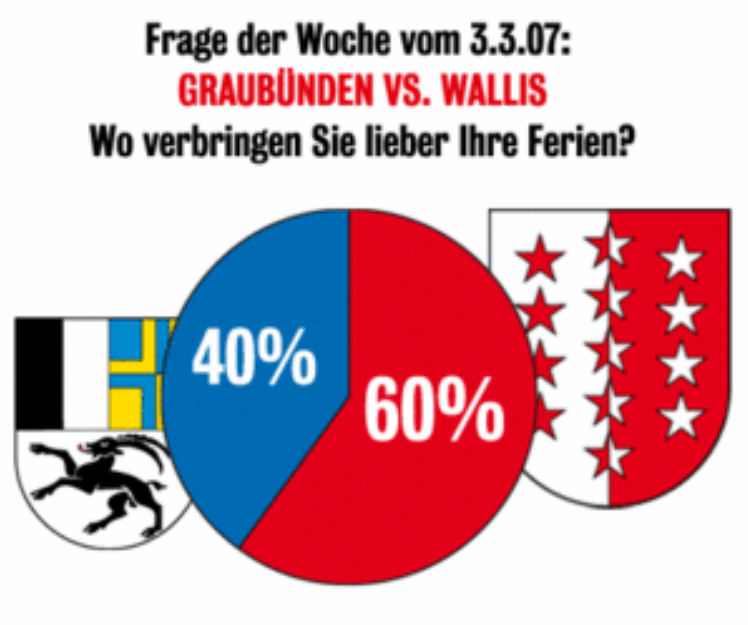


Reisezeiten nach Walliser Destinationen:

von / bis	Goms	Aletsch	Brig	Rund um Visp	Grächen - St. Niklaus	Saas-Fee / Saastal	Zermatt Matterhorn	Leukerbad	Sierra-Anniviers	Crans-Montana	Sion Region	Nendaz	Verbier	Martigny Region
Bern	2:21 1:45	1:59 1:23	1:36 1:04	1:59 0:55	3:27 2:17	3:08 2:08	3:18 2:08	2:37 2:10	2:19 1:19	3:16 2:11	2:18 1:29	2:58 2:09	3:21 3:02	2:03 1:44
Lucerne	3:04 2:51	3:10 2:29	2:47 2:10	3:11 2:01	4:38 3:23	4:19 3:14	4:29 3:14	4:19 3:16	3:39 2:25	4:27 3:17	3:27 2:35	4:55 3:43	4:30 4:08	3:12 2:50
Zürich HB	3:27 2:49	3:05 2:27	2:42 2:05	3:05 1:59	4:53 3:21	4:14 3:12	4:24 3:12	3:44 3:14	3:25 2:23	4:18 3:15	3:18 2:33	4:05 3:20	4:21 4:07	3:03 2:48
Basel SBB	3:27 2:49	3:05 2:27	2:42 2:05	3:05 1:59	4:53 3:21	4:14 3:12	4:24 3:12	3:49 3:14	3:25 2:23	4:18 3:15	3:18 2:33	4:10 3:20	4:21 4:07	3:03 2:48

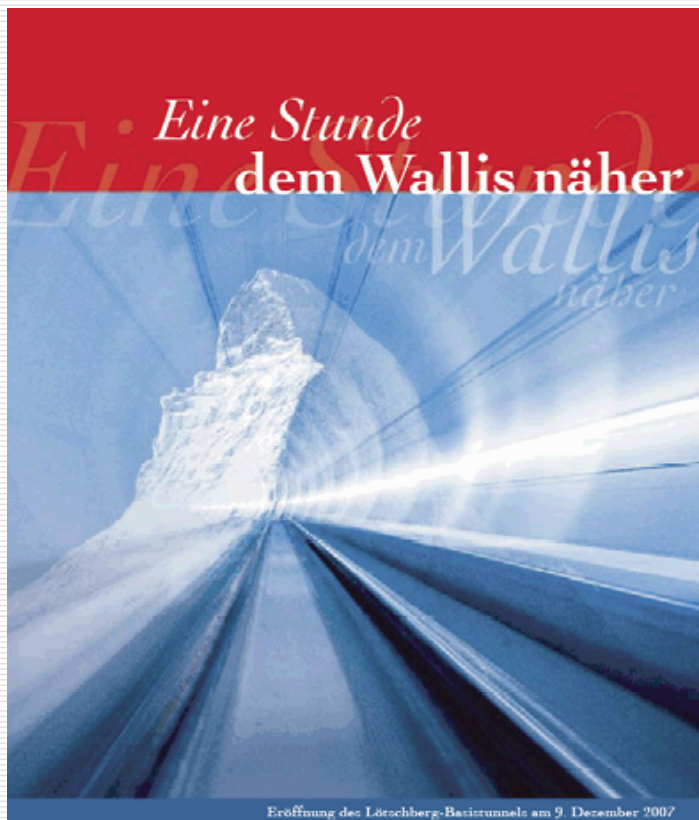


60% der Deutschschweizer ziehen das Wallis vor



Quelle: <http://www.blick.ch/sonntagsblick/interaktiv/artikel57727>





WALLIS
EXCELLENCE



7. Berner Verkehrstag / UZ



WALLIS
EXCELLENCE

**Wenn die Menschen
zusammen arbeiten,
werden die Berge zu
Gold.**

(Chinesisches Sprichwort)

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !

7. Berner Verkehrstag / UZ



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Jost Lüking

R+R Burger + Partner AG

Beispiel 2: Neue Strassen für neue Impulse in der Wirtschaftsentwicklung?

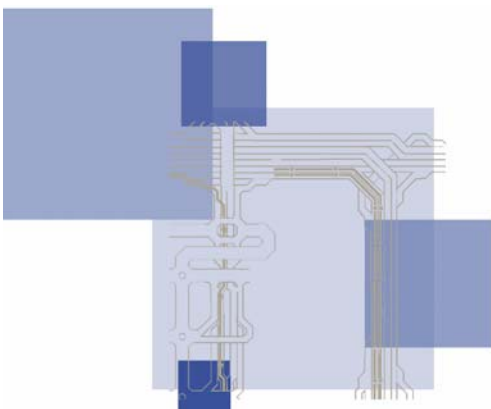
7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

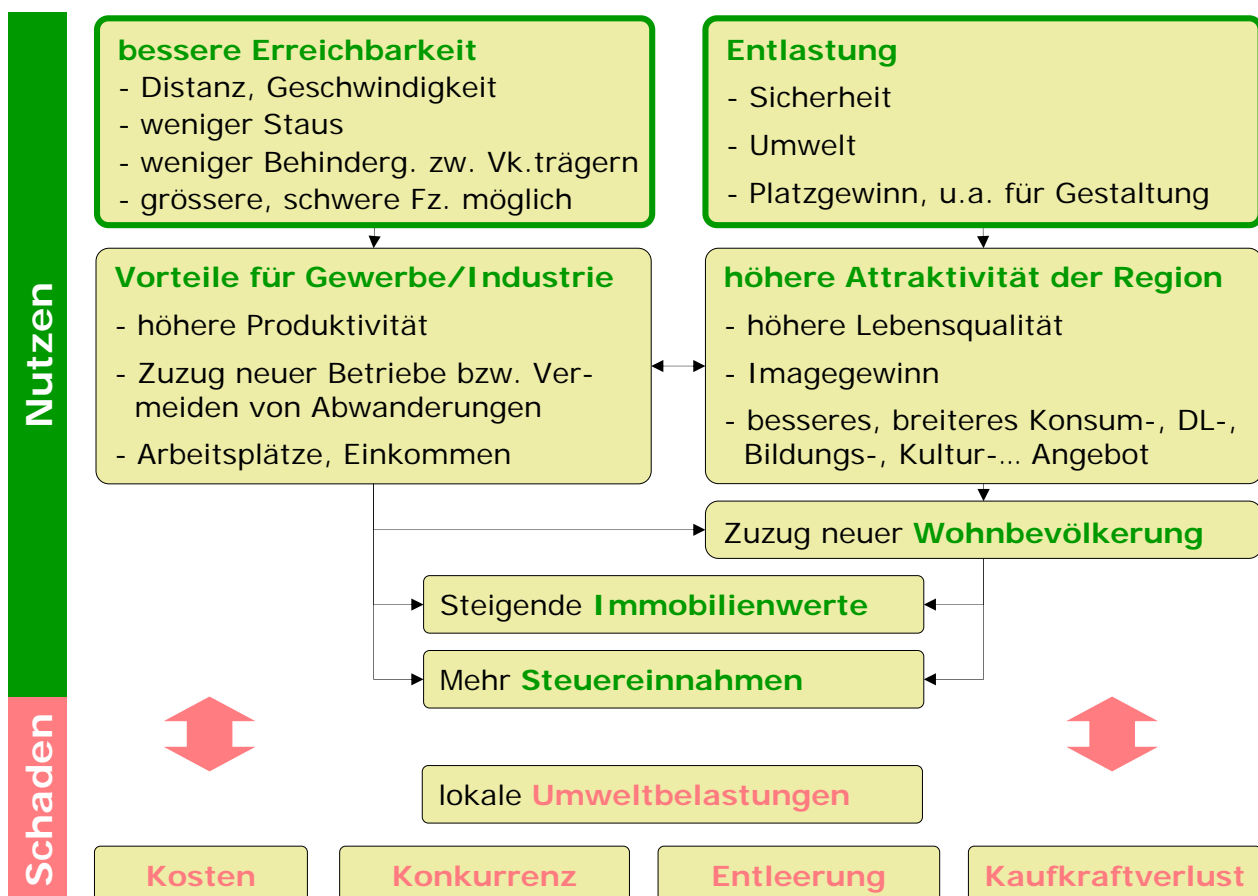
***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***

Beispiel 2: Neue Strassen für neue Impulse in der Wirtschaftsentwicklung?

Jost Lüking, R+R Burger und Partner AG
24. August 2007



Ausbau Strassennetz: Effekte im Lebens- und Wirtschaftsraum



Beurteilungselemente und Beurteilungskonflikte

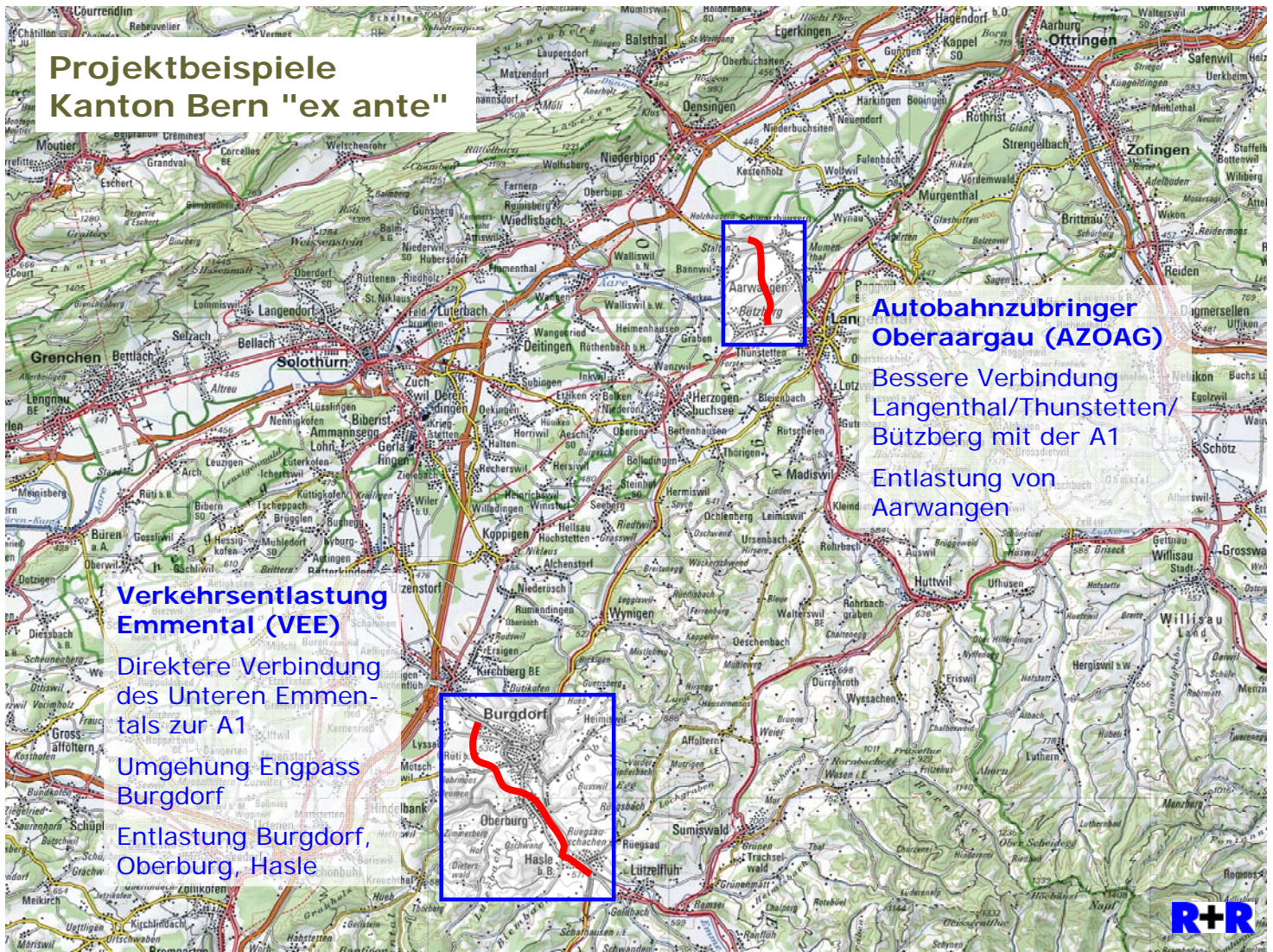
$+\sum_{\text{Nutzelemente}}$	Δ_N	$\cdot \text{Wert}_N$	$\cdot \text{Anzahl Nutzniesser}_N$
$-\sum_{\text{Schadenelemente}}$	Δ_S	$\cdot \text{Wert}_S$	$\cdot \text{Anzahl Betroffene}_S$
<i>regionaler "Katalog" unvollständig</i>	mess- bar	<i>sub- jektiv</i>	<i>schwierige Prognose aus Sicht des Einzelnen unerheblich</i>

= *umstrittene Bilanz*

Ex-post-Analysen der wirtschaftlichen Effekte von Strassenbauinvestitionen

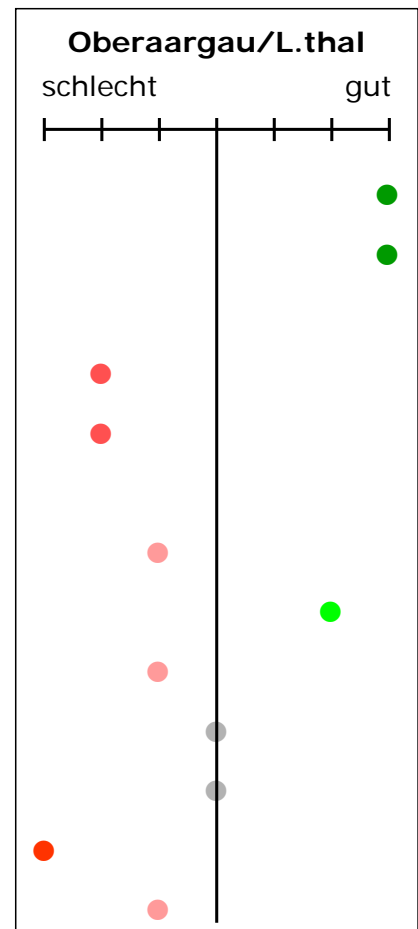
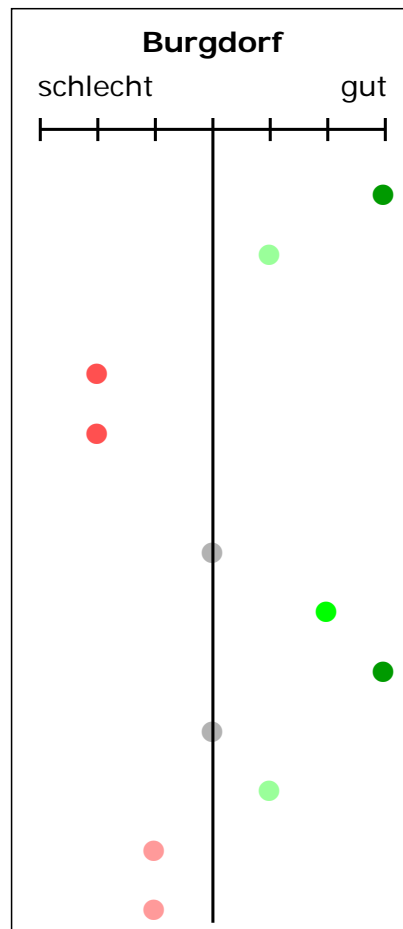
- Deutscher Fernstrassenbau der 60/70er Jahre
 - positive Erweiterungs-/Neuansiedlungseffekte im Korridor (zB **METRA/DIVO 1973 uva** +0.5% bis +3.6% "Regionalprodukt")
 - geringe Wirkung bei bereits guter Basiserschliessung
 - i.w. auf die Zeit unmittelbar vor Eröffnung beschränkt
- CH-Strassennetzausbau 60/70er Jahre gem. **Kesselring/Halbherr/Maggi 1982**
- Strassenbau Schweiz gem. **Burkhalter 1990**
 - positiver wirtschaftlicher Effekt des Fernstrassenbaus, insbesondere zu Gunsten von Ballungsgebieten
 - Entleerungsgefahr im peripheren Raum
 - geringe Auswirkungen des kleinräumigen Strassennetzausbaus, "Stabilisierung der sozio-ökonomischen Strukturen"
- A7 Winterthur-Thurgau 1975 gem. **Ecoplan/Widmer 2004**
 - Leicht höhere Entwicklung der Beschäftigung in der Standortregion
 - Besondere Zahlungsbereitschaft für Gewerbestandorte nahe der Autobahn
 - Sonst keine wirtschaftlichen Vorteile für die Standortregion erkennbar

Projektbeispiele Kanton Bern "ex ante"

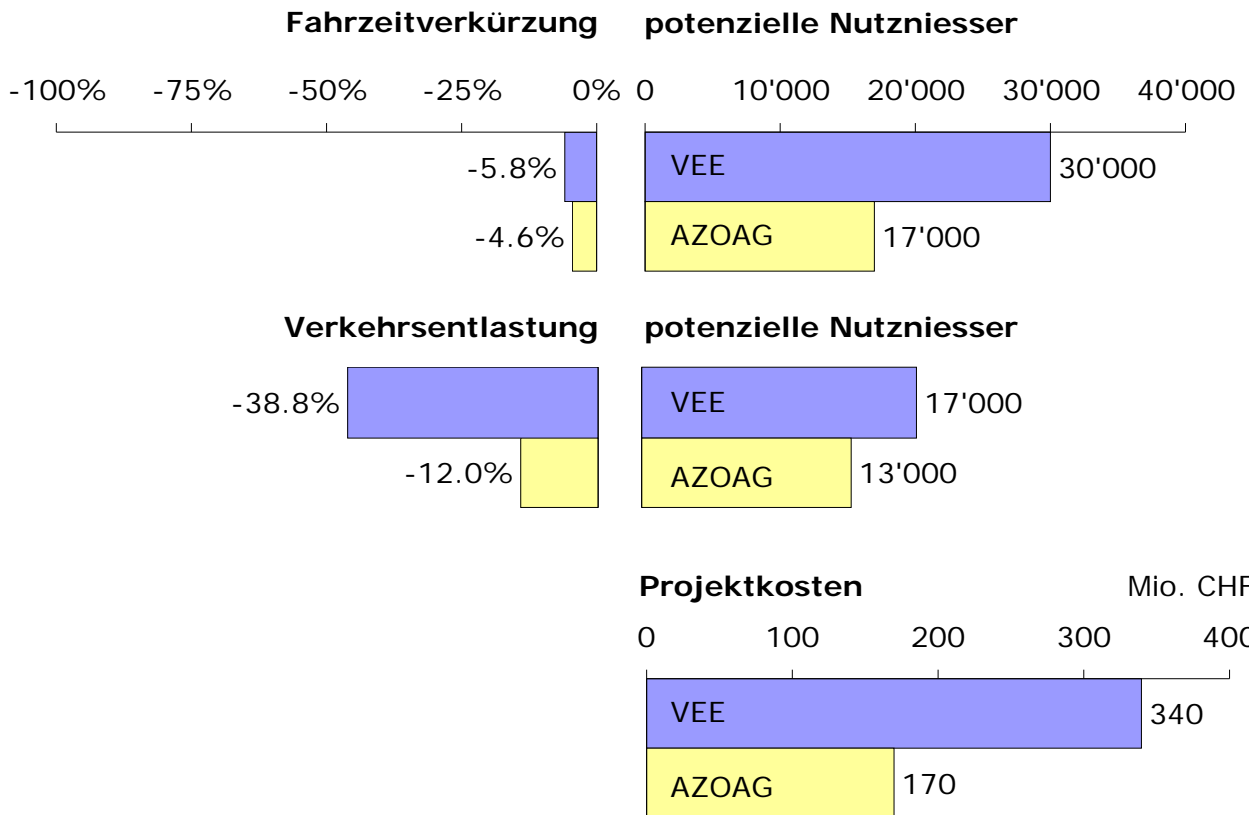


Standortfaktoren nach Wüest & Partner

- Wohnungsangebot
- Wohnungspreise, Mieten
- Steuerbelastung
 - Unternehmen
 - private Einkommen
- Erreichbarkeit
 - ➔ in 30 Minuten werktags
 - ➔ in 60 Minuten
 - Nähe Hochschule
 - Nähe int. Flughafen
- qualif. Arbeitskräfte
- ➔ Beschäftigungsentwicklung
- Vollzug Strukturwandel

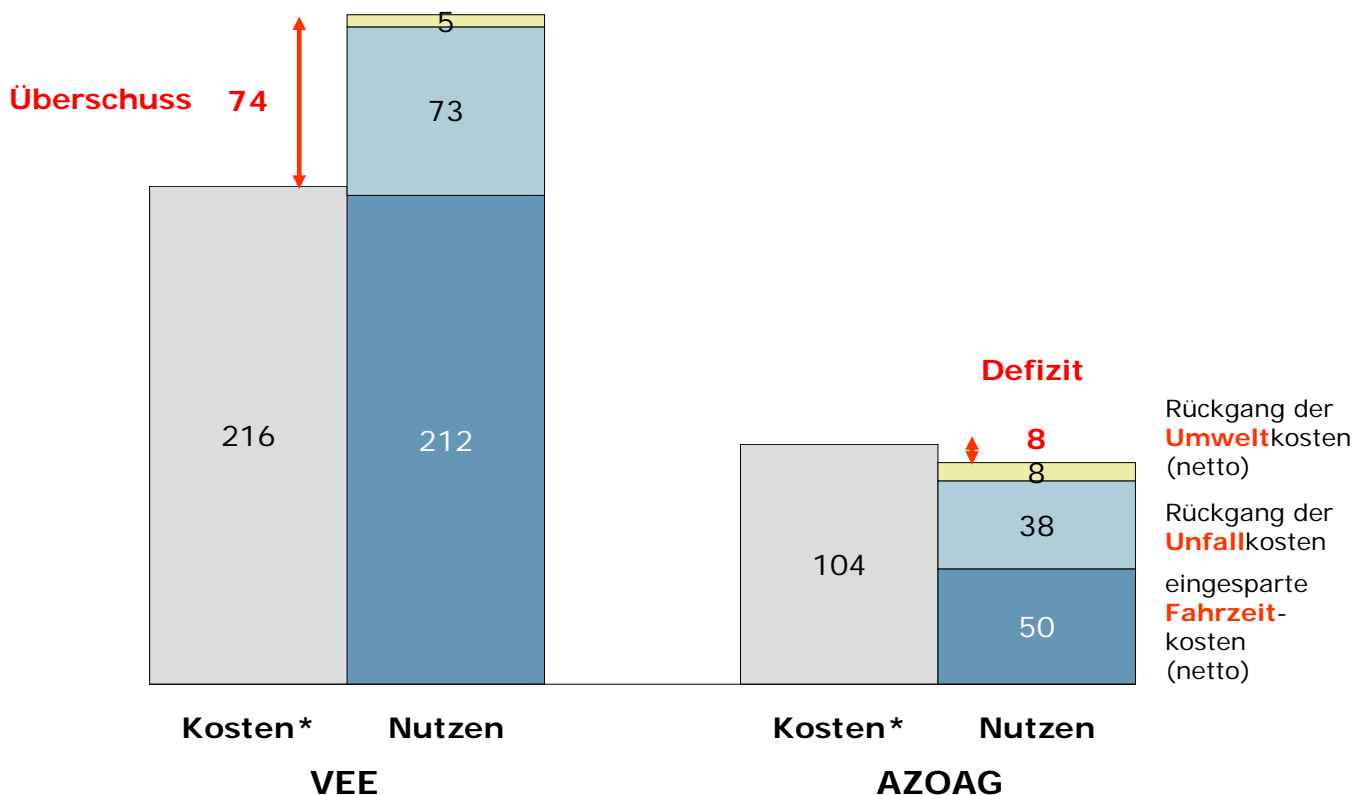


Primäre Projektwirkungen

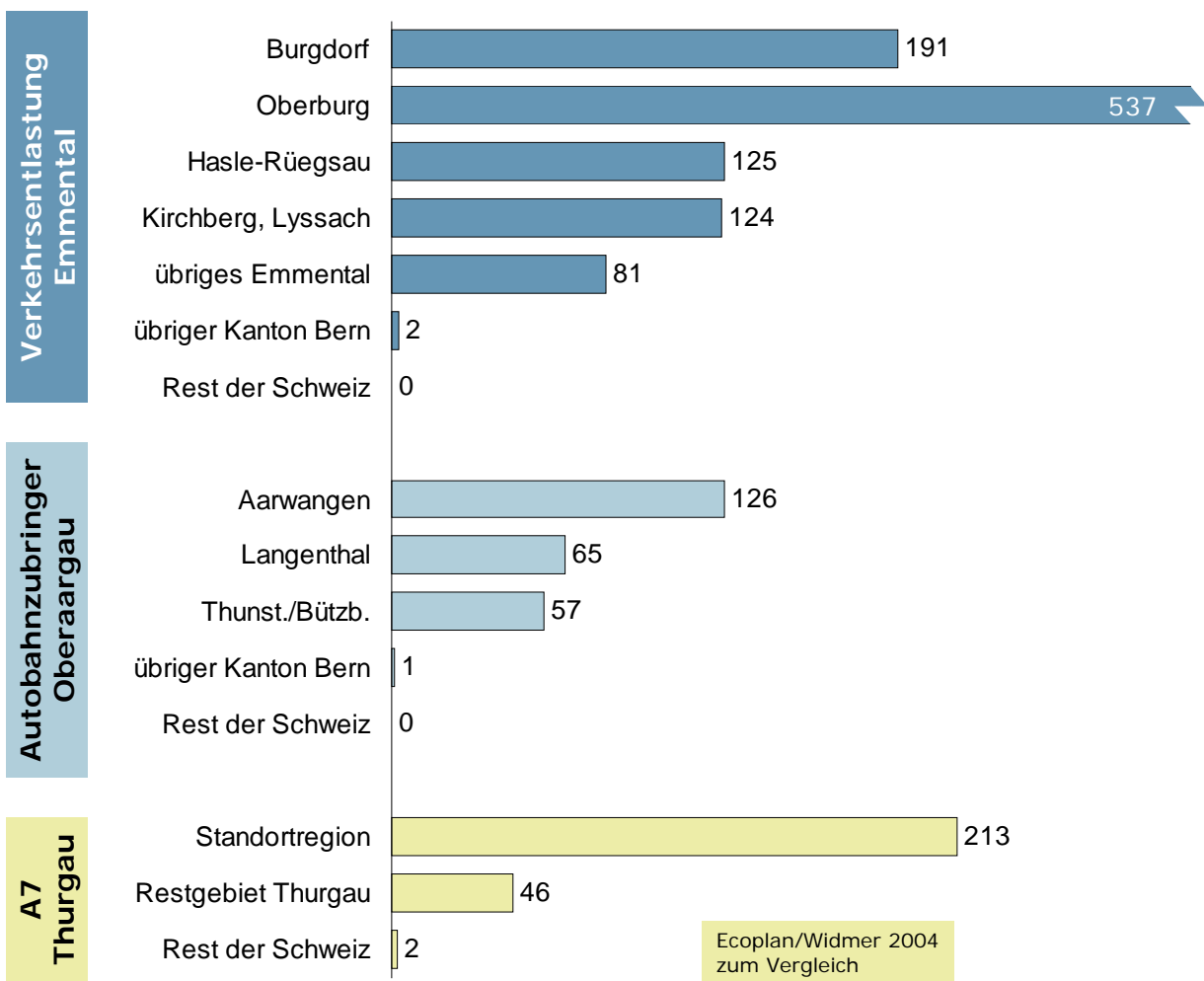


Kosten-Nutzen-Analyse

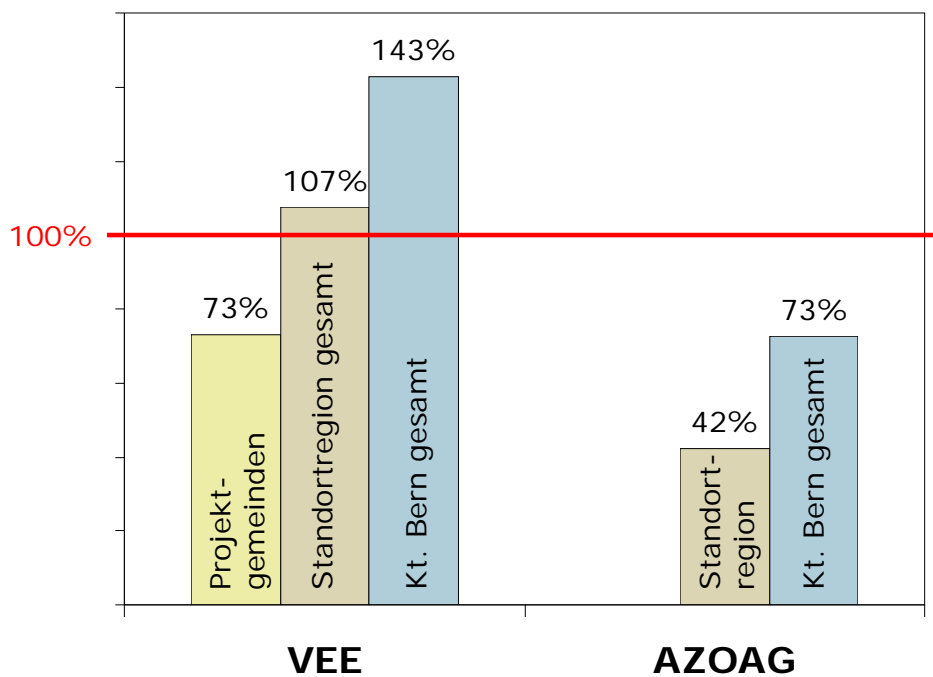
Barwerte Bestvariante ./.. Nullplus-Variante, Mio. CHF



Jährlicher regionaler Projektnutzen aus Erschliessung und Entlastung, in CHF pro Einwohner



Projektkostendeckung aus regionalem Projektnutzen

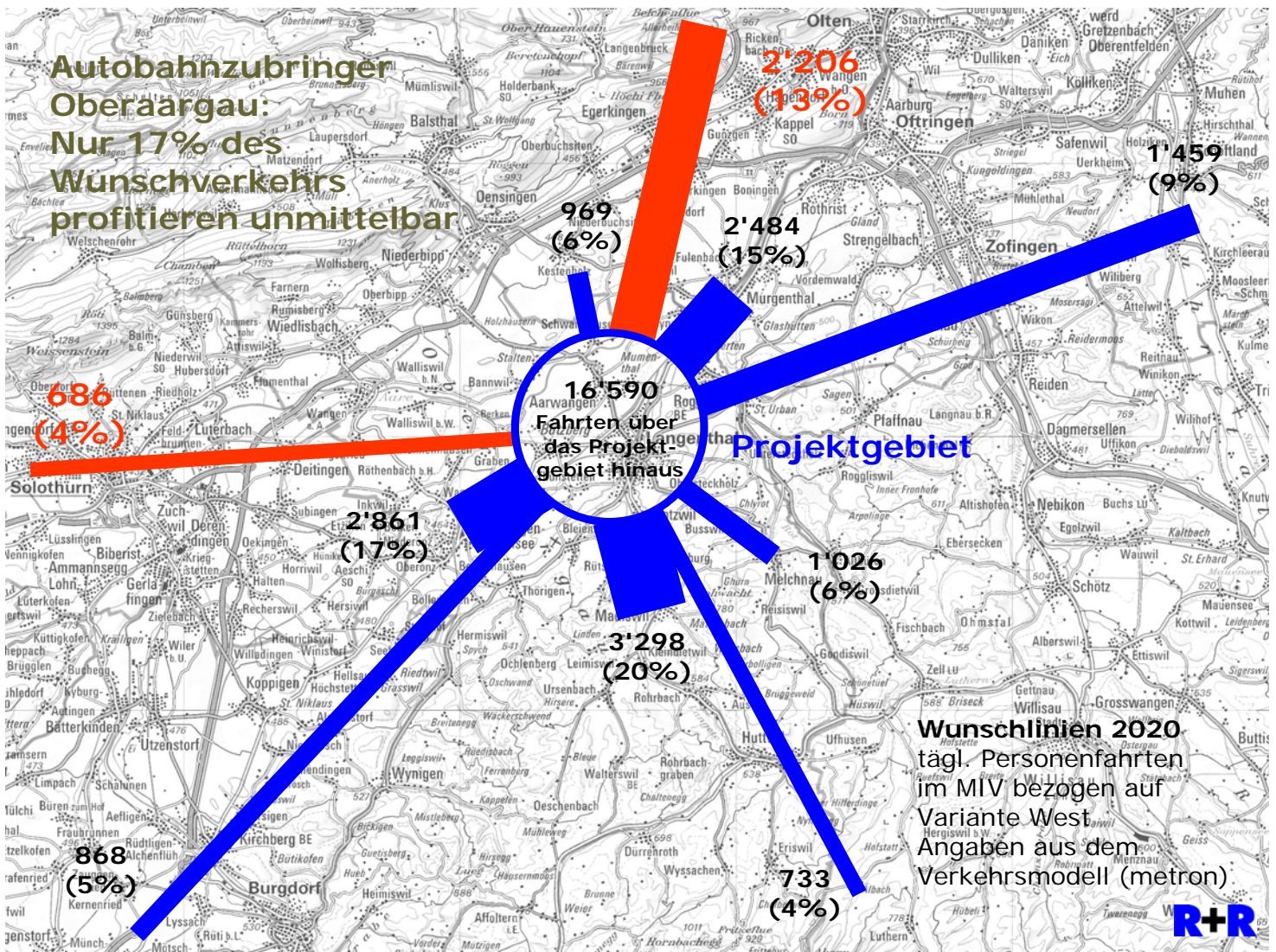
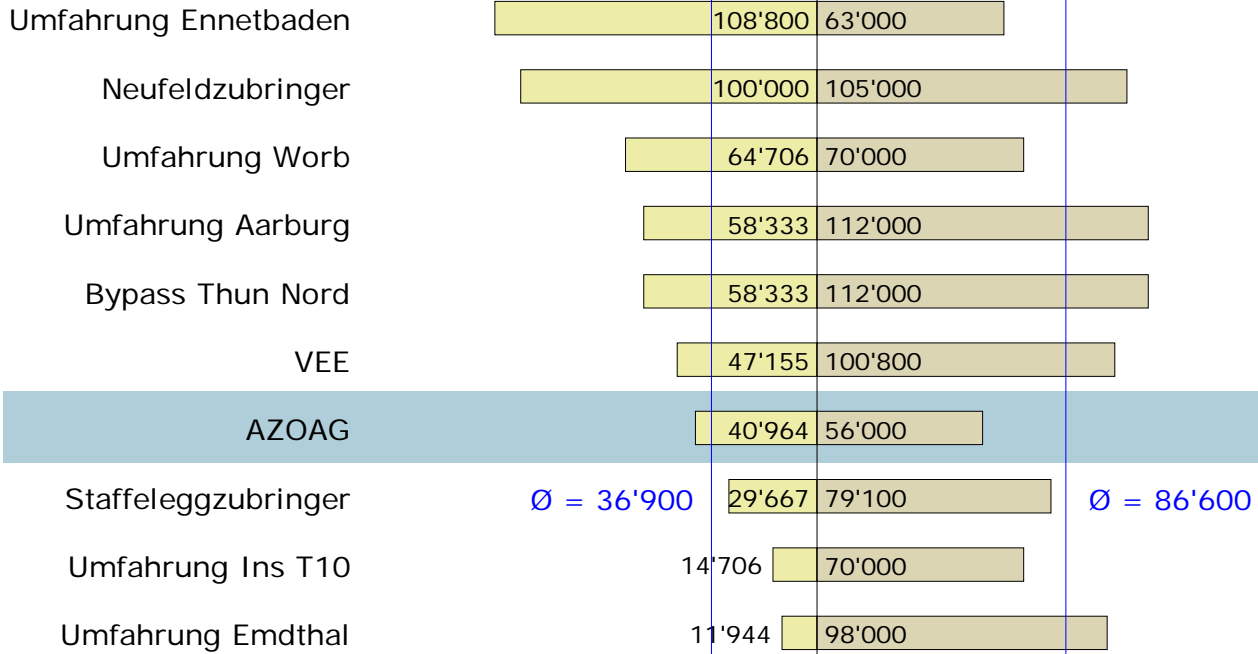


Autobahnzubringer Oberaargau: Unterdurchschnittliche Nutzung, überdurchschnittliche Kosten

Projektkosten
CHF pro Lfm

wöchentl. Verkehrsvolumen
DTV x 7

150'000 100'000 50'000 0 50'000 100'000 150'000



Fazit

- Mathis und Michael Güller, 2006
 - "Infrastrukturprojekte sind nicht mehr Motor einer antizyklischen Politik, da heute in allen Regionen der Schweiz eine Basis-Erreichbarkeit gewährleistet ist."
 - Voraussetzungen für regionalwirtschaftlichen Erfolg von Strassenprojekten:
 - intaktes Entwicklungspotenzial
 - Raum muss "kritische Masse" haben
 - aktive, für Veränderungen offene Akteure
- Trade-off zwischen Regional- und Verkehrspolitik
 - Förderung strukturschwacher, peripherer Regionen versus
 - Minimierung der Verkehrsleistung durch Konzentration verkehrsintensiver Aktivitäten an bestehenden, leistungsfähigen Verkehrsachsen

R+R Burger und Partner AG

Haselstrasse 1
5401 Baden

Langmauerweg 12
3011 Bern

Autor:

Jost Lüking

Version 1.0
6. August 2007



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Peter Rytz

Kantonsplaner

Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern

Beispiel 2: Neue Strassen für neue Impulse in der Wirtschaftsentwicklung?

**Kommentare aus Sicht der
Raumplanung**

7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***

Zwei Entwicklungsbilder für die Raumordnung

Mit zwei Entwicklungsbildern für die Raumordnungspolitik wird aufgezeigt, welche räumlichen Entwicklungen im Kanton Bern mit der Umsetzung der fünf Leitsätze angestrebt werden. Sie bilden die Grundlage für Entscheide, an welchen Orten welche Prozesse bewusst unterstützt werden sollen.

Zentren und spezifische regionale Stärken fördern

Den Kerngedanken der zwei Entwicklungsbilder bildet die Abkehr von der gleichmässigen und flächenhaften Förderung. Sie wird abgelöst durch die Konzentration auf wirtschaftlich erfolgsversprechende Zentren, die Förderung spezifischer regionaler Stärken sowie den wirkungsorientierten Einsatz der knappen finanziellen Mittel des Kantons. Der Grundgedanke dabei ist eine nachhaltige Entwicklung für den Kanton Bern.

Die Entwicklungsbilder sind Wegweiser für die angestrebte räumliche Entwicklung im Kanton Bern.

Erstes Entwicklungsbild

Die nationale und internationale Ebene: Der Kanton Bern als Teil der internationalen und nationalen Entwicklungen

Das erste Entwicklungsbild zeigt auf, welche übergeordneten Spannungsfelder den Kanton Bern beeinflussen und wie sich der Kanton eingliedern will.

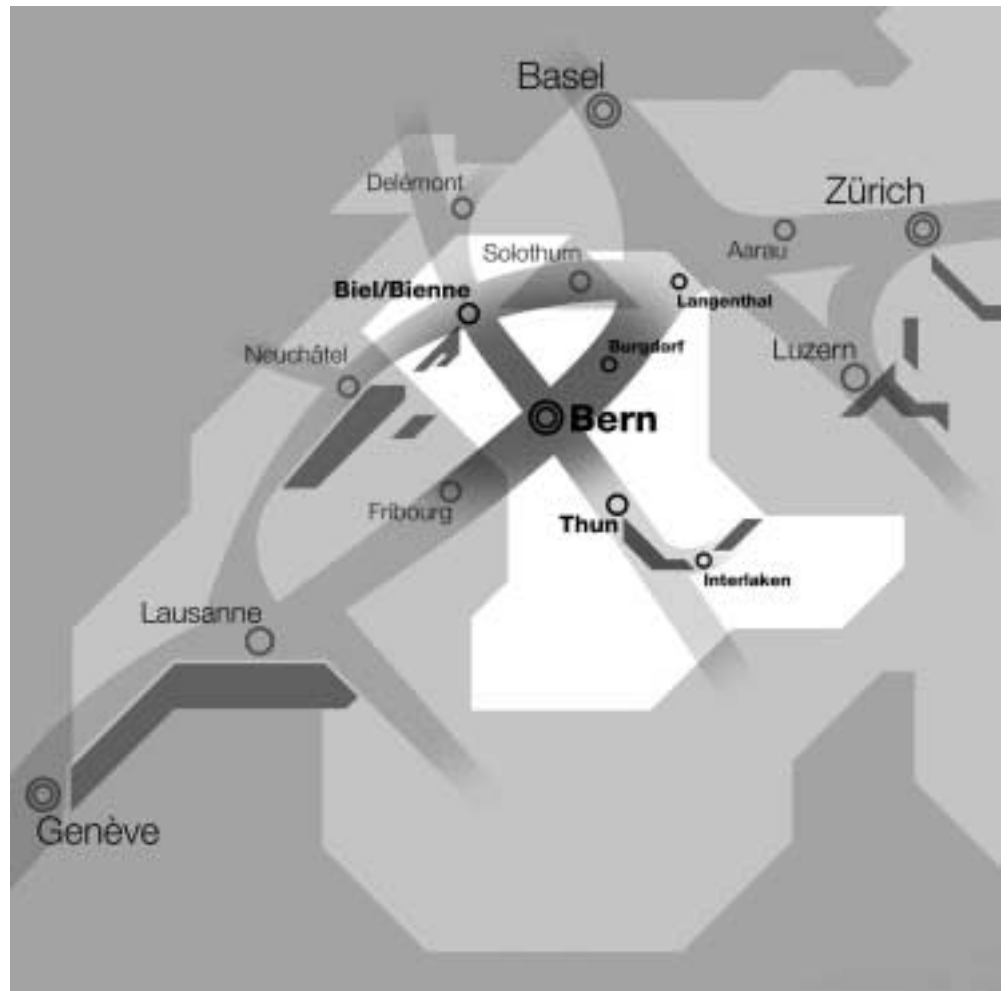
Wirtschaftliche Kräfte auf
Zentren konzentrieren

Der Kanton Bern liegt im wirtschaftlichen Spannungsfeld der Schweiz und Europas. Er soll von diesen Kräften profitieren, wo dies sinnvoll ist. Der Kanton soll seine Stellung im nationalen und europäischen Standortwettbewerb ausbauen. Dafür müssen die wirtschaftlichen Kräfte im Kanton Bern vermehrt konzentriert werden. Dadurch werden sie gestärkt; Synergien können besser genutzt werden.





Tragendes Element dieser Entwicklung ist die Zentralitätsstruktur. Wirtschaftlicher Motor von nationaler Bedeutung ist die Agglomeration Bern. Diese ist im Raum Zürich - Basel - Lausanne / Genf wettbewerbsfähig zu halten. Biel und Thun sind Zentren von kantonaler Bedeutung, Langenthal, Burgdorf und Interlaken die wichtigsten regionalen Zentren von kantonaler Bedeutung.

In das nationale
Zentrensystem einbetten

Die Einbettung in die Entwicklungsachsen auf nationaler und internationaler Ebene unterstreicht, dass diese städtischen Zentren Teil des vernetzten Städtesystems Schweiz sind (im Sinne der "Grundzüge der Raumordnung Schweiz" des Bundes). Im Kanton Bern bilden die übergeordneten Entwicklungsachsen ein doppeltes Achsenkreuz mit der Mittelland-Achse, der Jurasüdfuss-Achse sowie der kantonalen Nord-Süd-Achse. Weitere attraktive regionale Nutzungsschwerpunkte entlang dieser Achsen ergänzen die Zentren.



Erstes Entwicklungsbild: Die nationale und internationale Ebene:
Der Kanton Bern als Teil der internationalen und nationalen Entwicklungen

-  übergeordnete Entwicklungsachsen
-  Zentrum von nationaler Bedeutung
-  Kantonales Zentrum
-  Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung (wirtschaftspolitische Steuerung → C1)

Zweites Entwicklungsbild

Die kantonale Ebene: Wirtschaftskraft bündeln, Entwicklungen ermöglichen, Landschaftsräume schonen

Das zweite Entwicklungsbild zeigt auf, welche Entwicklungen konkret im Kanton Bern angestrebt werden.

Effizienter Mitteleinsatz bei regionaler Vielfalt anstreben

Auf der kantonalen und regionalen Ebene müssen die Wirtschaftskräfte gebündelt werden. Damit soll ein effizienter Mitteleinsatz unter Berücksichtigung der regionalen Vielfalt erreicht werden. Mittel dazu ist die Festlegung von acht regionalen Zentren von kantonalen Bedeutung in regionalpolitischer Hinsicht: Moutier, St-Imier, Lyss, Schwarzenburg, Langnau, Saanen-Gstaad, Frutigen und Meiringen. Mit weniger, dafür umso stärkeren und besser erschlossenen Regionalzentren soll auch in den ländlichen Regionen des Kantons die Grundausstattung mit zentralen Funktionen langfristig gewährleistet werden.

Die Kräfte auf Zentren und Achsen lenken

Die kantonalen Entwicklungsachsen erster Ordnung entsprechen dem übergeordneten doppelten Achsenkreuz. Für die ausgewogene Entwicklung des Kantons werden sie durch die Entwicklungsachsen zweiter Ordnung ergänzt. Mit der Lenkung der Kräfte auf die Zentren und die Achsen wird eine bessere Strukturierung der Besiedlung angestrebt.

Zentren und Räume miteinander vernetzen

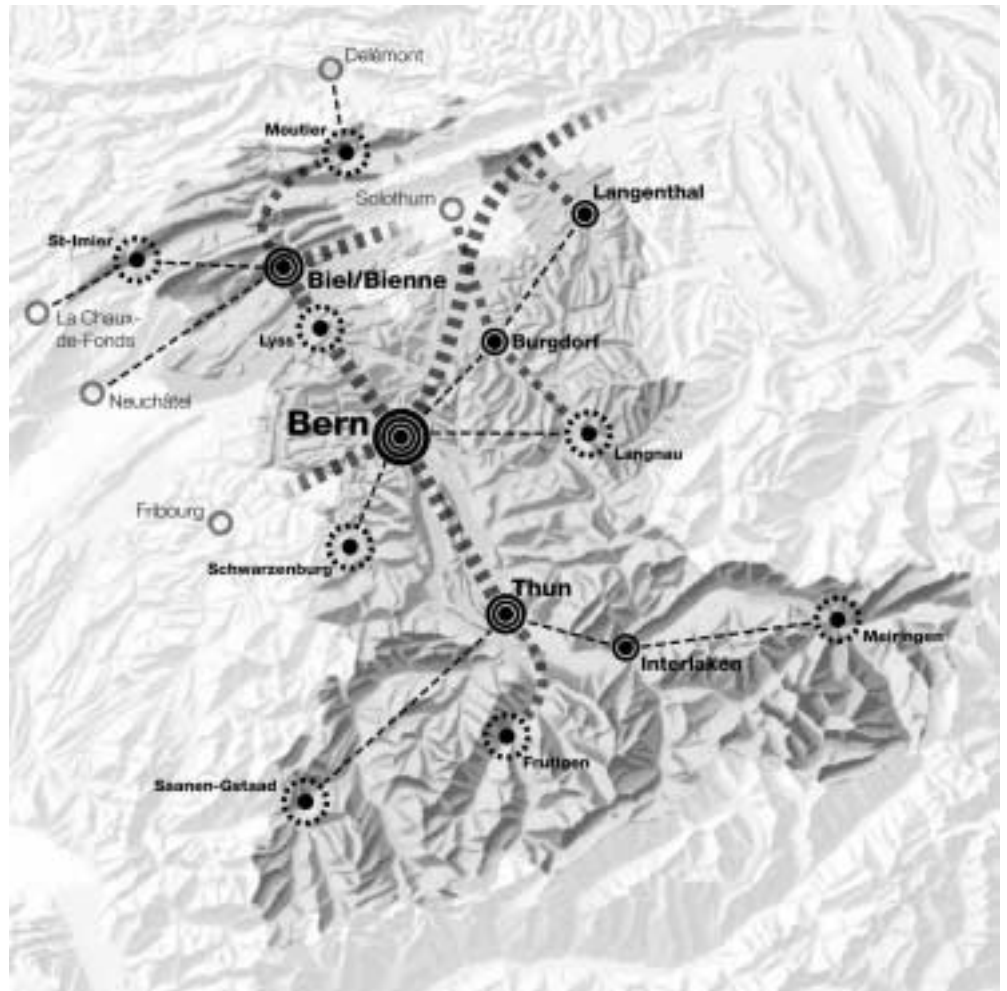
Leistungsfähige Verkehrs- und Telekommunikations-Netze sind die verbindenden Elemente der Zentren untereinander und mit dem übrigen Kanton. Sie sind wesentliche Voraussetzungen für die angestrebte Entwicklung. Gleichzeitig stellen sie die grenzüberschreitende Funktionsfähigkeit der kantonalen Zentren als Teil des Espace Mittelland, der Schweiz und Europas sicher.

Den ländlichen Raum stärken

Mit einer differenzierten Stärkung der Räume in Zusammenarbeit mit den Regionen soll auch der ländliche Teil des Kantons von der Entwicklung profitieren. Die Entwicklung des ländlichen Raums soll nicht gebremst werden. Prozesse und Impulse zu seiner Stärkung werden unterstützt.

Ökologische Entwicklung anstreben

Im Kanton Bern soll aber auch eine ökologische Entwicklung in möglichst intakten Landschaftsräumen Platz haben. Neben der konsequenten Umsetzung des kantonalen Landschaftsentwicklungskonzepts wird die Unterstützung der Landwirtschaft als Mittel für die Kulturlandpflege sowie die Stabilisierung der Bevölkerung in potenziellen Abwanderungsgebieten des ländlichen Raums angestrebt.



Zweites Entwicklungsbild: Die kantonale Ebene:
 Wirtschaftskraft bündeln, Entwicklungen ermöglichen, Landschaftsräume schonen



Kantonale Entwicklungsachsen erster Ordnung



Kantonale Entwicklungsachsen zweiter Ordnung



Verbindungsachsen



Zentrum von nationaler Bedeutung



Kantonale Zentren



Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung
 (wirtschaftspolitische Steuerung → C1)



Regionale Zentren von kantonaler Bedeutung
 (regionalpolitische Steuerung → C1)



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Anton Gäumann

Gesamtprojektleiter Westside und

Mitglied der Geschäftsleitung Migros Aare

**Beispiel 3: Tram – ein Verkehrsmittel für neue
Stadtquartiere
..... zum Beispiel Westside und Tram Bern West**

7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***

westside



7. Berner Verkehrstagung vom 24. August 2007

Anton Gäumann

Gesamtprojektleiter Westside, CEO Neue Brünnen AG

1

westside



Einkaufszentrum, Multiplexkino und Restaurant

Hotel und Konferenzzentrum

Erlebnisbad und Fitness-Center

Seniorenresidenz

... all das ist Westside!

2

westside



Westside ist in die Überbauung Bern-Brünnen eingebettet.
Dort entsteht ein neues Wohnquartier mit rund 800 Wohnungen für
2'700 Menschen.

3

westside



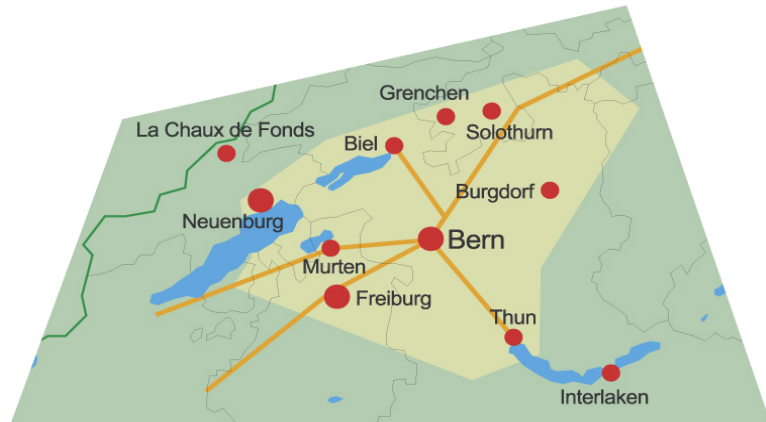
Das Freizeit- und Einkaufszentrum Westside bildet das Herzstück der
Überbauung Bern-Brünnen.
In Westside werden rund 800 Arbeitsplätze entstehen.

4

westside

Besuchererwartung

- 3,5 Millionen pro Jahr
- 10'000 pro Tag



Das Einzugsgebiet von Westside reicht über die Region hinaus, bis in die Kantone Neuenburg und Freiburg. Der grösste Teil der Nachfrage wird jedoch aus der Region Bern generiert.

Der Anschluss an die Kernagglomeration ist deshalb von grösster Bedeutung.

westside

Strategie für den Verkehr

- Optimale Nutzung von ÖV und privaten Verkehrsmitteln

Haushalte ohne Auto:
20% schweizweit
33% in der Stadt Bern

Westside kann es sich nicht leisten, auf diese konsumfreudigen und kaufkräftigen Kunden zu verzichten.

Westside funktioniert dann, wenn es für alle Bevölkerungsgruppen eine exzellente Erreichbarkeit aufweist.

westside

Besucherkategorien

- ÖV-/LV-Benutzer
 - wohnen nahe (Fussgänger, Velofahrer)
 - müssen keine grösseren Waren transportieren
 - gelangen schnell per ÖV nach Westside
- Autofahrer
 - kaufen grössere Mengen, sperrige Waren
 - schlechte ÖV-Erschliessung am Wohnort
 - besuchen Westside „en passant“

Die Besucher sollen mit dem für sie zweckmässigsten Verkehrsmittel möglichst bequem nach Westside gelangen.

westside

Einkaufszentren am richtigen Ort machen Sinn

- nur 5 km Entfernung vom Bahnhof Bern
- kurze durchschnittliche Fahrtenlänge
- Voraussetzung für Anschluss an das städtische Tramnetz

Gesamtes ÖV-Potenzial ausnutzen

- exzellente ÖV-Anbindung von Westside (Tram, S-Bahn)
- zentraler Umsteigepunkt zwischen städtischem und regionalem Netz
- Anreize für Verlagerung (Begrenzung Parkplätze auf 1'400, Velowegnetz, 400 Veloabstellplätze)

Quartiere vom Durchgangsverkehr entlasten

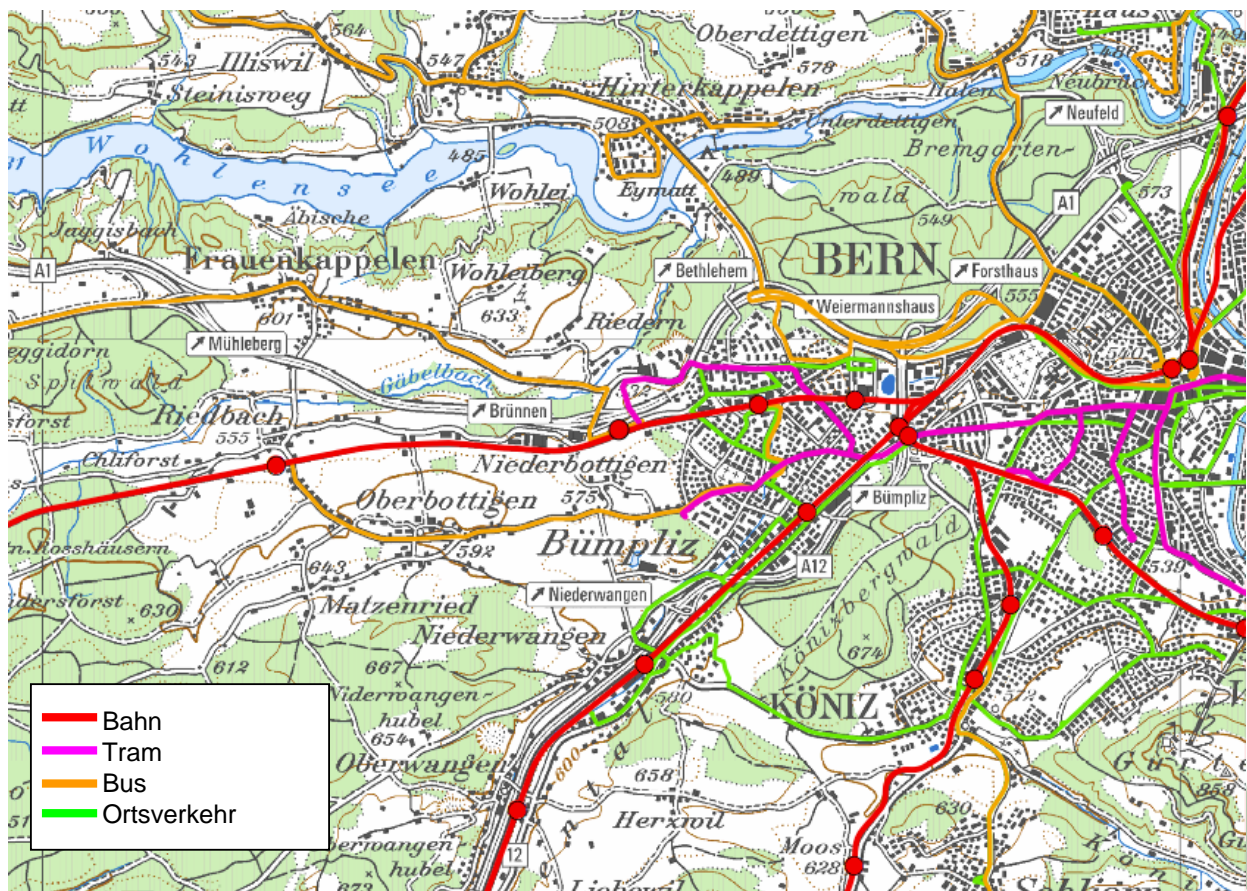
- Zu- und Wegfahrt via direkten Autobahnanschluss
- flankierende Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Lärmschutz

westside

Bedeutung des ÖV-Knoten Bern-Brünnen für Westside

- kombiniert Vorteile des Anschlusses an städtisches Tramnetz und regionales S-Bahn-Netz
- Westside ist für Stadt und Region direkt und umsteigefrei erreichbar
- Steigerung der Erreichbarkeit um ein Vielfaches

9

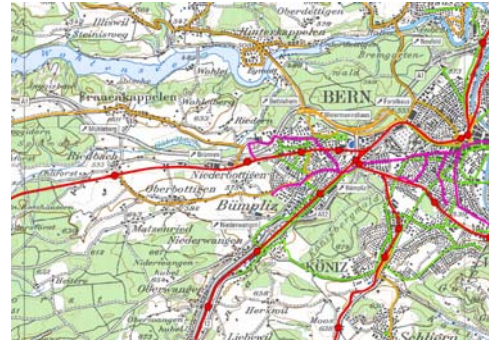


10

westside

Grundsätzliche Gedanken aus Investorensicht

- Vorhandenes Potenzial an ÖV-Kunden unbedingt nutzen
- ÖV-Erschliessung am Ausgangsort ist entscheidend und muss mit dem Standort übereinstimmen



- Eine einseitige Fokussierung auf die ÖV-Qualität an den Zielorten (z.B. Westside) ist nur die halbe Wahrheit
- Die Probleme der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung können allein auf diese Weise nicht gelöst werden

westside

Fazit in Bezug auf den Wert der Verkehrsinfrastruktur

Eine zeitgemässe Einkaufs- und Freizeitanlage wie Westside muss höchste Ansprüche an Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft erfüllen.

Bezüglich Mobilität setzen wir stark auf das Tram und die S-Bahn nach Brünnen.

Ihren Nutzen erhalten das Tram und S-Bahn jedoch nur, wenn sie im richtigen Umfeld eingebettet sind:

- Nutzungen mit der nötigen Dichte
- sinnvolle Linienführung mit der bestmöglichen Verknüpfung zum regionalen Netz
- gelungene städtebauliche Integration

westside





Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

René Guertner

Leiter Netzerweiterung

Verkehrsbetriebe Zürich

**Beispiel 3: Tram – ein Verkehrsmittel für neue
Stadtquartiere
..... zum Beispiel Tram Zürich West**

7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***



Unternehmensbereich Infrastruktur	Luggwegstrasse 65 Postfach 8048 Zürich www.vbz.ch rene.quertner@vbz.ch	René Guertner Telefon 044 434 47 95 Mobile 078 833 22 20 Fax 044 432 63 88
--------------------------------------	---	---

Beispiel Tram Zürich-West

René Guertner
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)
Leiter Netzerweiterung und Grossprojekte

1. Kurzportrait des Projektes

In Zürich-West, ehemalige Industriebrache zwischen der Limmat und den Gleisfeldern der SBB sowie zwischen der Hardstrasse und der Europabrücke, entsteht das neue Tram Zürich-West.

Die Neubaustrecke ist nur 3 km lang und führt vom Escher Wyss-Platz via Hardstrasse, Pflingstweidstrasse am Stadion Hardturm vorbei zum eigentlichen Westbahnhof von Zürich, dem Bahnhof Zürich-Altstetten.

Die ganze Neubaustrecke verfügt über ein Eigenstrasse, davon 2,5 km Grünstrasse. 7 neue Haltestellen, 100 % behindertengerecht, werden entlang der Linie gebaut.

Die maximale Geschwindigkeit wird 60 km/h betragen; vor den Kurven werden Gleisschmieranlagen eingebaut.

Wir gehen in den ersten Betriebsjahren von ca. 12'000 Fahrgästen/Tag aus. Beim Tram Zürich-West wird nicht nur einfach eine Tramlinie gebaut, es wird ein ganzes Quartier neu gestaltet und erschlossen. So werden zum Beispiel der heutige Escher Wyss-Platz völlig umgebaut und die Hardstrasse unter der Hardbrücke massiv aufgewertet. Dabei entstehen für den Langsamverkehr 40 % mehr Fläche.

Die heutige Pflingstweidstrasse – auch bekannt als Autobahnezufahrt SN 1.4.1 aus Bern und Basel – wird umgebaut zu einem städtischen Boulevard mit Aufenthaltsqualität. Die heutige Pflingstweidstrasse wird nach Süden verlegt; im nördlichen Bereich wird die neue Tramlinie gebaut. Beidseits werden Geh- und Radwege mit einer min. Breite von 4.50 m realisiert. Der ganze Boulevard wird neu gestaltet. Zusätzliche Fussgängerübergänge werden geschaffen. Die Kapazität für den Individualverkehr bleibt unverändert. Autobahn-Elemente, wie Leitplanken und Überkopfsignale, werden eliminiert oder reduziert.

Am Bahnhof Altstetten entsteht auf der Nordseite einer der grössten Stadtplätze, der Vulkanplatz. Hier endet auch der neue Abschnitt der Tramlinie 4 mit einer doppelten Wendeschleife und bietet unmittelbar Anschluss an den Fern- und S-Bahnverkehr sowie verschiedene Buslinien.

Die Gesamtkosten für den Umbau der Pflingstweidstrasse und dem Tram Zürich-West betragen rund 300 Mio. Franken.

Sofern im 2008 mit den Hauptarbeiten begonnen werden kann, hat der Bund als Prioritätsprojekt einen Beitrag von 75 Mio. Franken aus dem Infrastruktur-Fonds für den Agglomerationsverkehr zugesichert.

Ein baureifes Projekt liegt heute vor. Die städtische Abstimmung ist erfolgreich überstanden. Die Baubewilligungen sind erteilt aber infolge Beschwerden noch nicht rechtsgültig. Die kantonale Abstimmung findet am 25.11.2007 statt.

2. Konkrete Verkehrserschliessung

Zusammen mit der bestehenden Tramlinie 4 in der Hardturmstrasse entsteht eine qualitativ hochwertige Erschliessung von Zürich-West. Neben der Tramlinie werden verschiedene Aufwertungs- und Erschliessungsmassnahmen realisiert, so am Bahnhof Hardbrücke, am Escher Wyss-Platz oder mit der Verlegung der Trolleybus-Haltestellen an die neue Tram-Haltestelle „Schiffbau“.

Der S-Bahnhof Hardbrücke wird im Anschluss an die Realisierung des Trams Zürich-West mit einer Verlängerung der Tramlinie 8 über die SBB-Gleise optimal erschlossen.

3. Rolle des Trams für die Standortentwicklung

Aus der aufliegenden Folie geht klar hervor, dass die neue Tramlinie den Entwicklungsgebieten folgt. Eine ganze Anzahl Hochhäuser und Arealüberbauungen sollen in diesem Gebiet realisiert werden.

Rund 7'500 Personen werden in Zürich-West wohnen und über 32'500 Arbeitsplätze sollen bis 2025 in Zürich-West entstehen.

Der Gestaltung des Quartiers wird sehr viel beigemessen.

Das Tram Zürich-West soll zur Lebensader von Zürich-West werden.

Das Stadion Zürich, die Fachhochschule für Kunst und Bildung mit 3'000 Studienplätzen, bestehende Komplexe, wie Technopark und Hotelanlagen, sind auf eine hochwertige, zuverlässige und direkte Verbindung in die Innenstadt und zu den Bahnhöfen angewiesen.

4. Optimale Nutzung der Tramlinie für die Raumentwicklung

Die einzelnen Abschnitte der Pfingstweidstrasse besitzen entsprechend der angrenzenden Architektur und Nutzungen einen jeweils unverkennbaren Charakter. Diese „Adresse“ wird in Form einer Stadtraumgestaltung von besonders hoher Identität im Projekt ausformuliert. Die neuen Stadträume entlang der Pfingstweidstrasse sollen die Aufenthaltsqualität trotz starken Verkehrs verbessern und den hohen Anspruch an die Gestaltungsqualität dieses zukunftsgerichteten Stadtteils ausdrücken. Das klassische Bild einer „schnellen“ breiten Durchgangsstrasse mit einheitlicher Baumreihenbegleitung wird dabei vermieden. Angestrebt werden abwechslungsreiche Strassenräume von hoher urbaner Qualität. Die Anordnung und gestalterische Einheit von Beleuchtungskörpern, Fahrleitungsmasten und Bäumen unterstreicht die städtische Ordnung des gestalteten Strassenraumes.

Für das gemeinsame Projekt Tram Zürich-West, Umbau Pfingstweidstrasse, werden insgesamt 22 600 m² Land definitiv erworben.

5. Lehren aus anderen / ähnlichen Projekten

- Rechtzeitige Liniennetzentwicklungsstudie
- Erkenntnisse aus Referenzprojekten gewonnen: Glattalbahn / Stadtbahn Zug
- Tramprojekte in Lyon, Nizza, Paris usw.
- Wichtigste Erkenntnisse bzw. Anforderungen
 - 100 % Eigentrassee mit Prioritäten an den Knoten → Fahrplanstabilität
 - optimale Verknüpfung bzw. Vernetzung → Reisezeit / Reisekomfort / hohe Akzeptanz
 - direkte umsteigefreie Verbindungen in die Innenstadt und die übrigen Stadtquartiere
 - zeitgerechtes Erstellen → Mehrverkehr auf OeV lenken
 - restriktive Parkierungspolitik
- Zukünftige VBZ-Projekte

Tram Zürich-West / Umbau Pfingstweidstrasse

7. Berner Verkehrstag, Freitag 24. August 2007

René Guertner, Leiter Netzerweiterungen und Grossprojekte
Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ).



Übersicht:

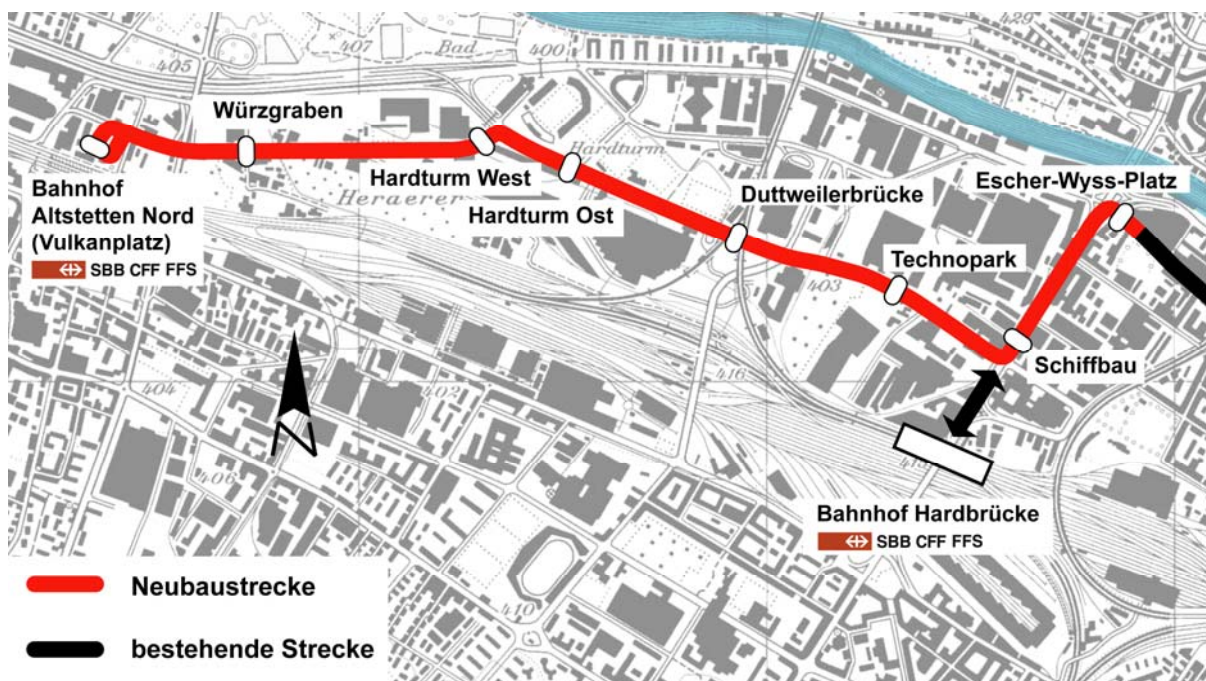


- Kurzportrait des Projektes
- Konkrete Verkehrserschliessung
- Rolle des Trams für die Standortentwicklung
- Optimale Nutzung der Tramlinie für die Raumentwicklung
- Lehren für andere / ähnliche Projekte

1. Kurzportrait des Projektes



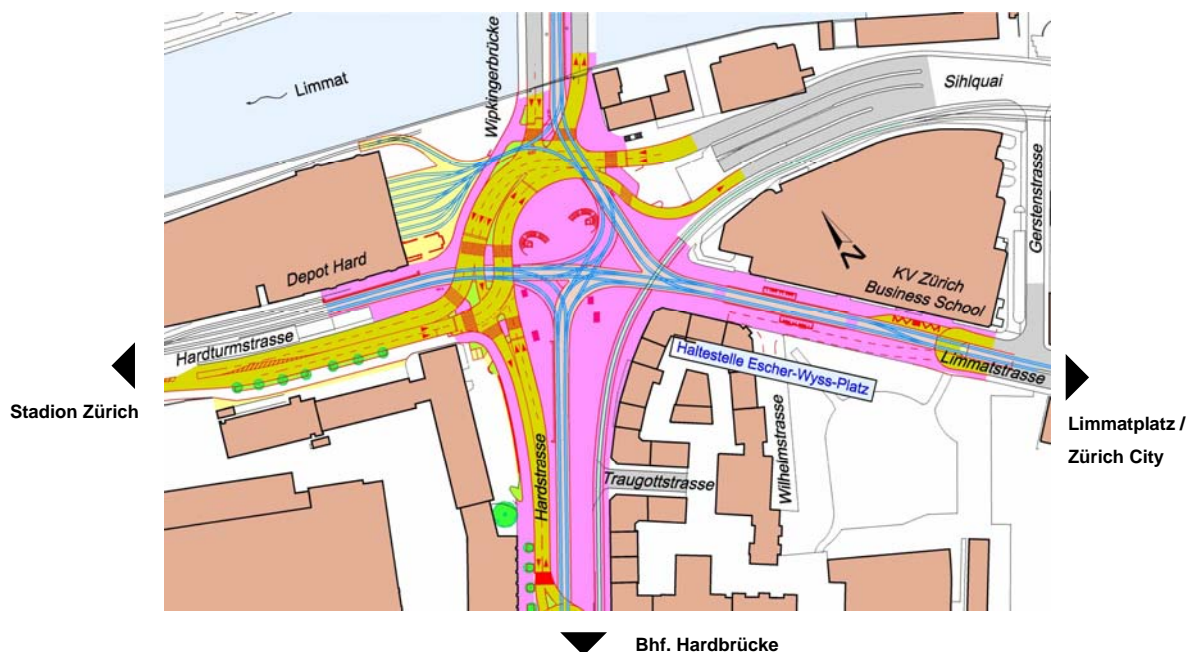
Neubaustrecke Tram Zürich-West



Eckdaten Tram Zürich-West

- 3.07 km Doppelspur auf Eigentrassee, davon 2.50 km Grüntrassee (Schotterrasen)
- 7 neue Haltestellen mit behindertengerechtem, ebenerdigem Einstieg
- Gleisschmieranlagen vor den Kurven
- Maximale Geschwindigkeit 60 km/h
- 1'000 Personen pro Stunde und Richtungen Spitzenstunden
- Ca. 12'000 Fahrgäste pro Tag, beide Richtungen (an der Pfingstweidstrasse)
- Völliger Umbau des Escher Wyss-Platzes und Verlegung der Haltestelle in die Limmatstrasse

Escher Wyss-Platz / Limmatstrasse



Strassenraumgestaltung Hardstrasse



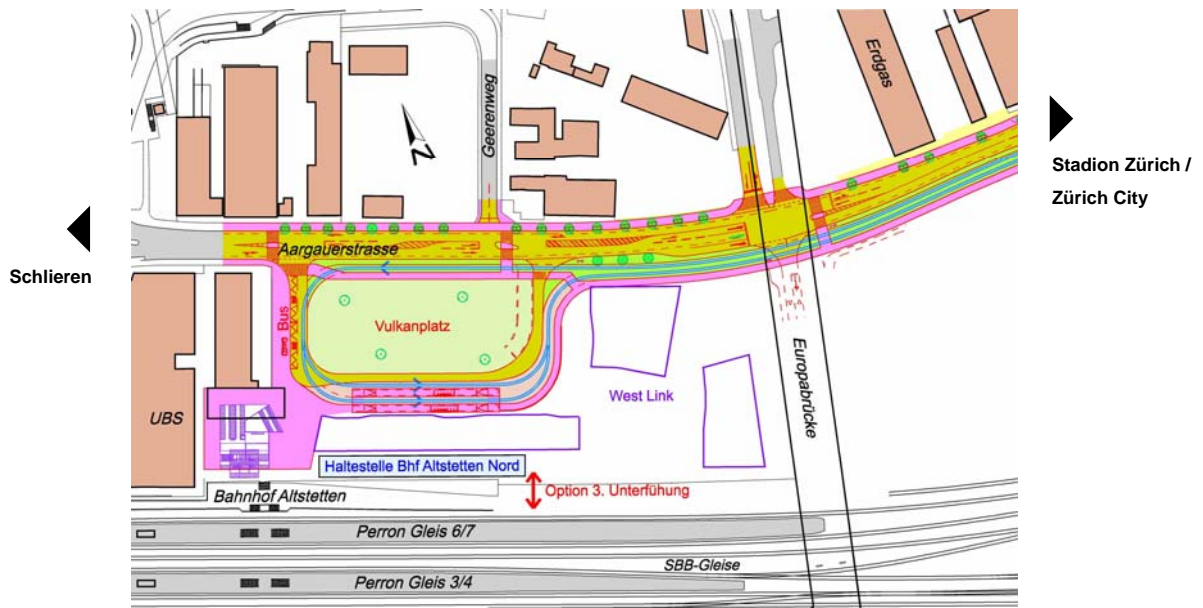
Quelle Feddersen & Klostermann

Strassenraumgestaltung Abschnitt Technopark

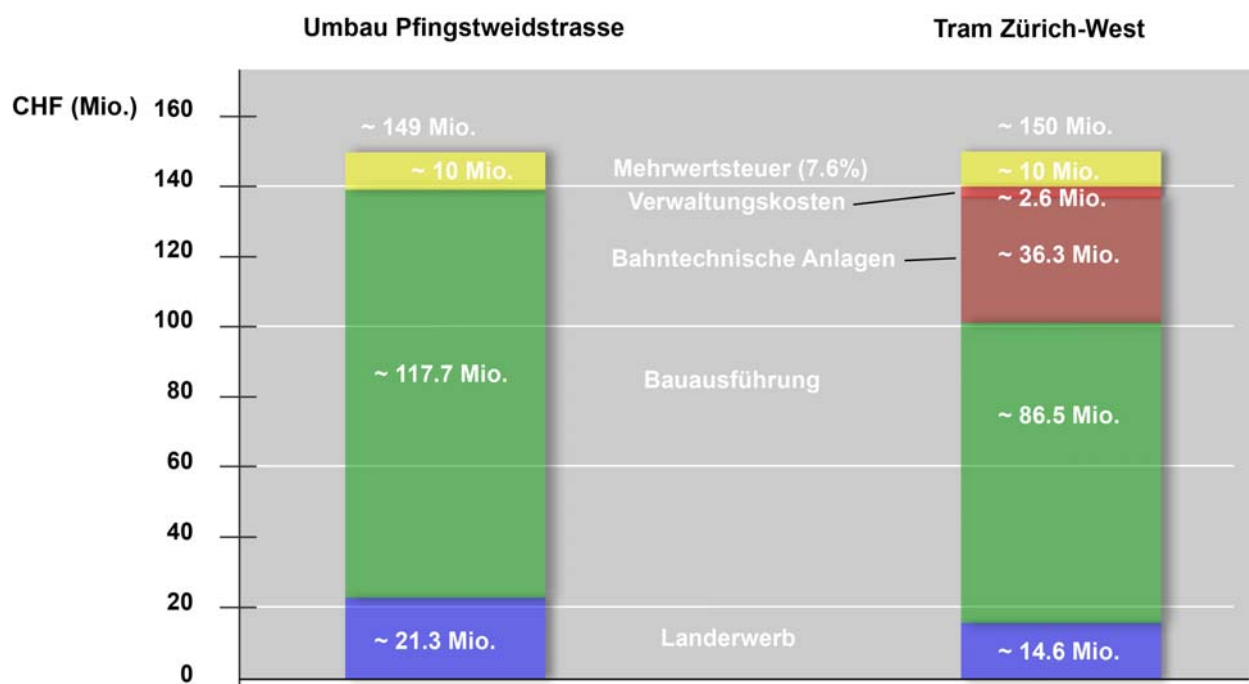


Quelle Feddersen & Klostermann

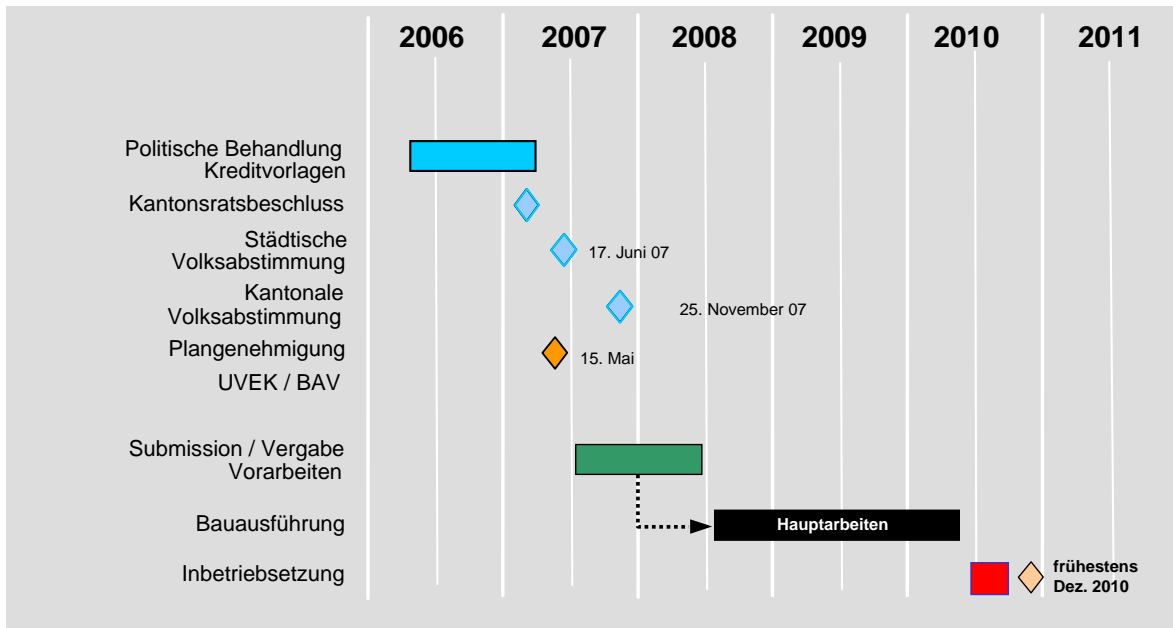
Bahnhof Altstetten Nord (Vulkanplatz)



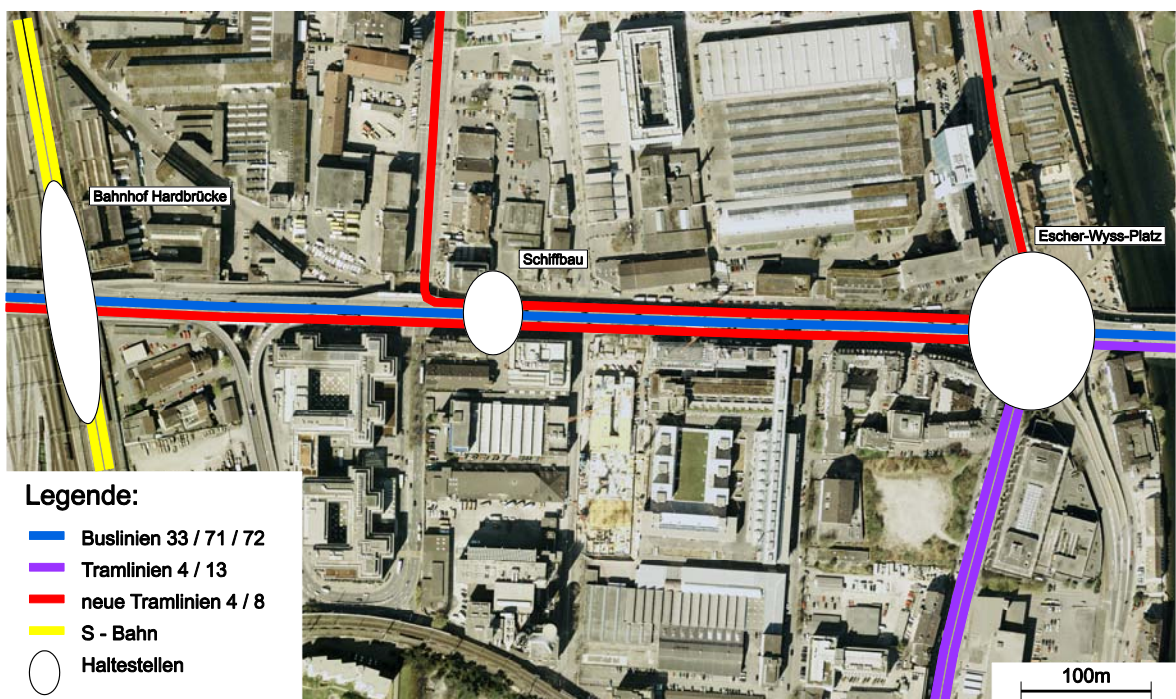
Baukosten



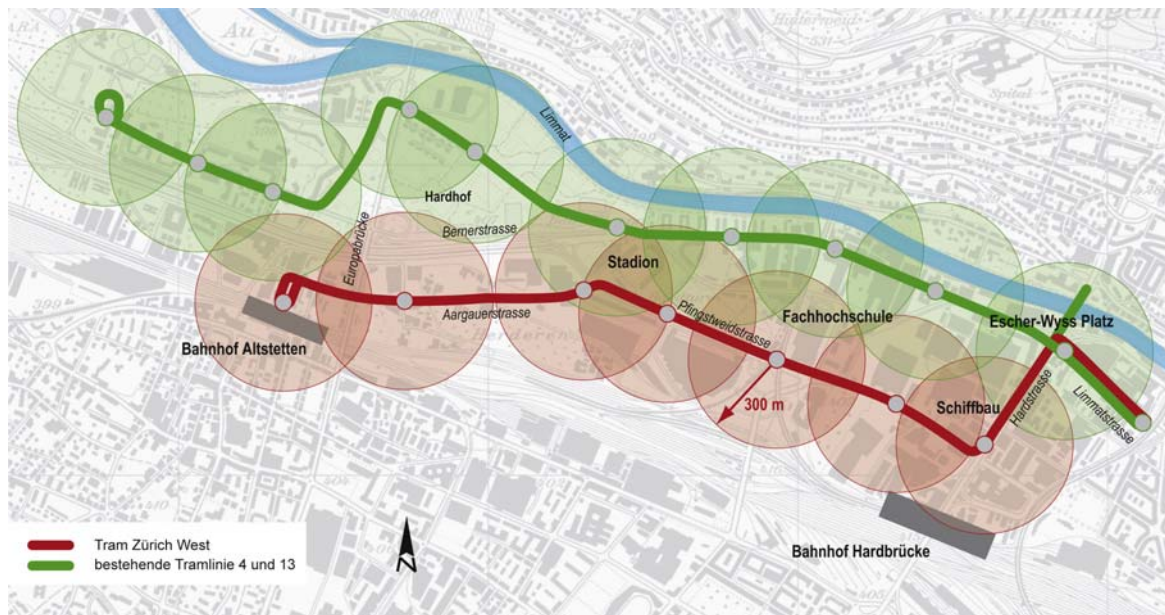
Terminprogramm



2. Konkrete Verkehrserschliessung 2015



ÖV-Erschliessung Zürich-West

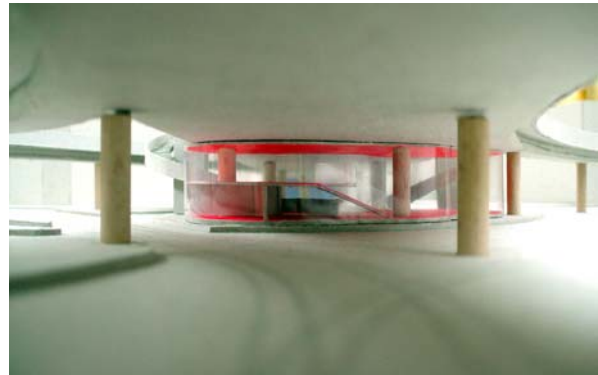
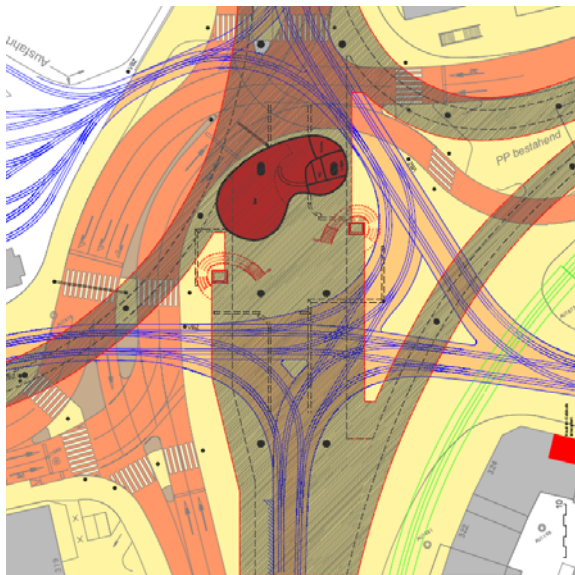


Aufwertung Bahnhof Hardbrücke



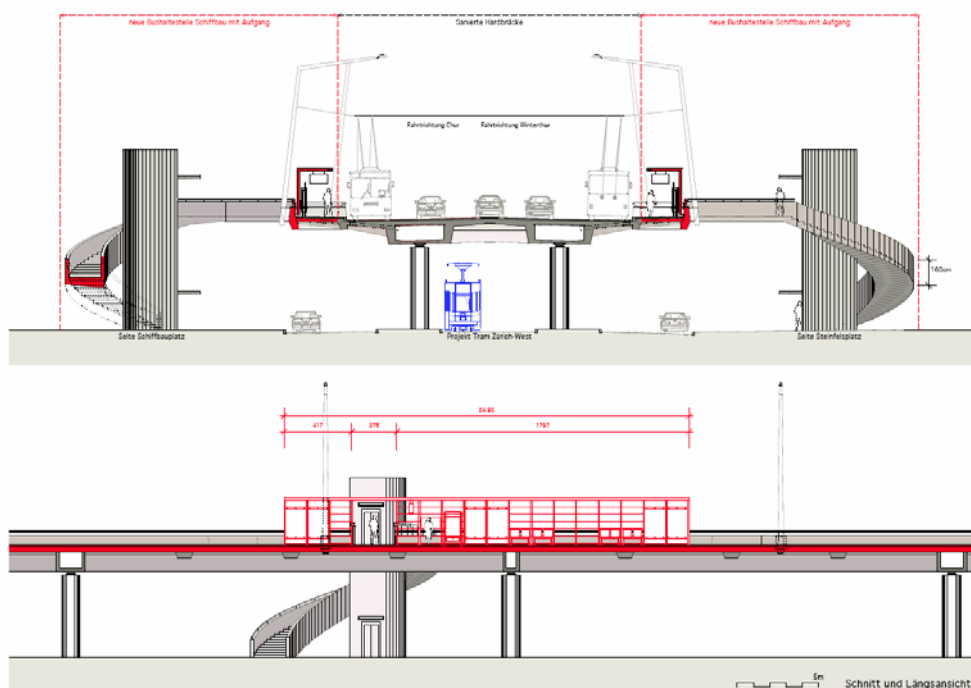
Quelle EM2N Architekten

Escher-Wyss-Platz: Kunst/Platzgestaltung

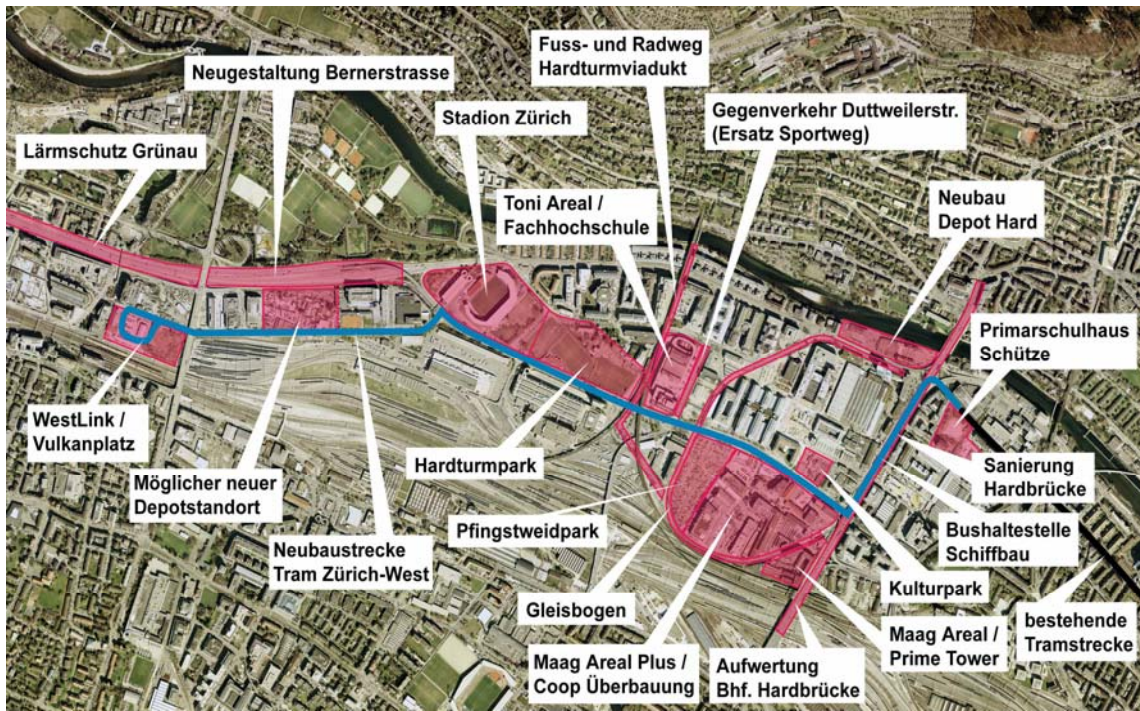


Quelle M. & E. Boesch Architekten, Zürich

Trolleybus-Haltestelle „Schiffbau“



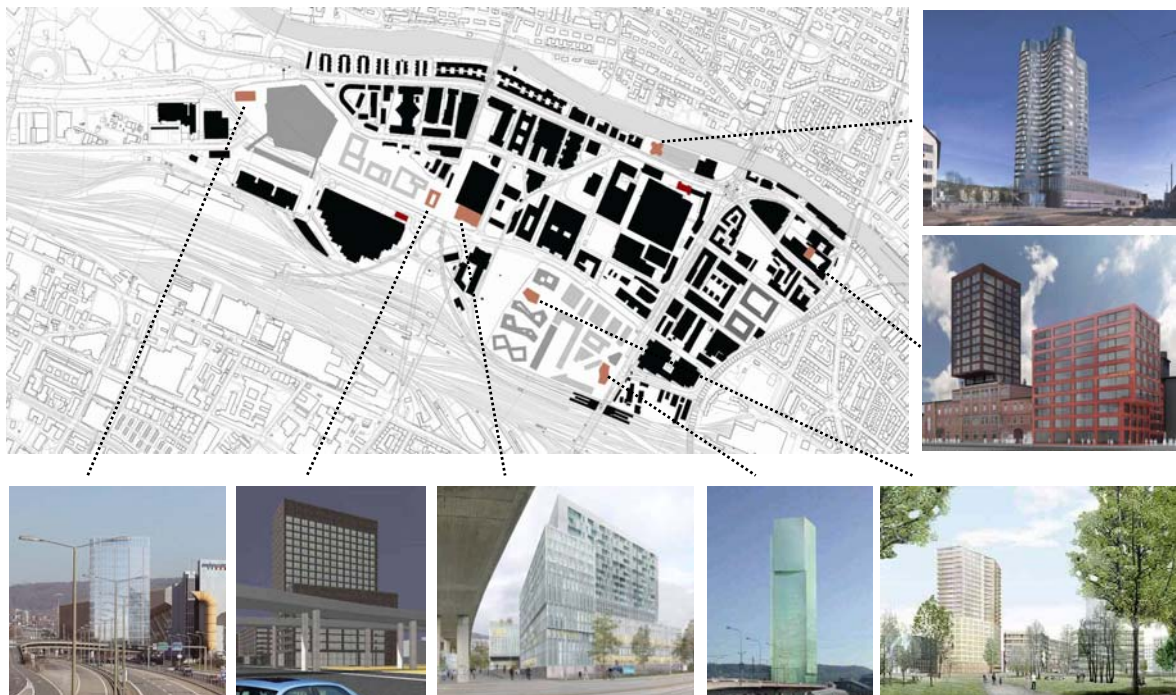
3. Rolle des Trams für die Standortentwicklung



Berner Verkehrstag

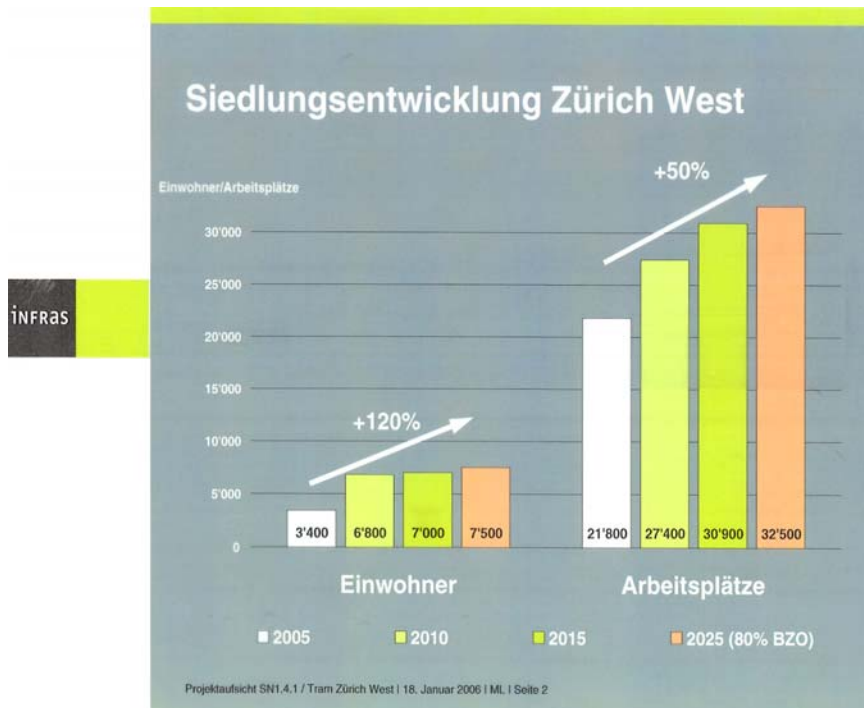
Juli 2007 / IN

Neue Hochhäuser für Zürich-West

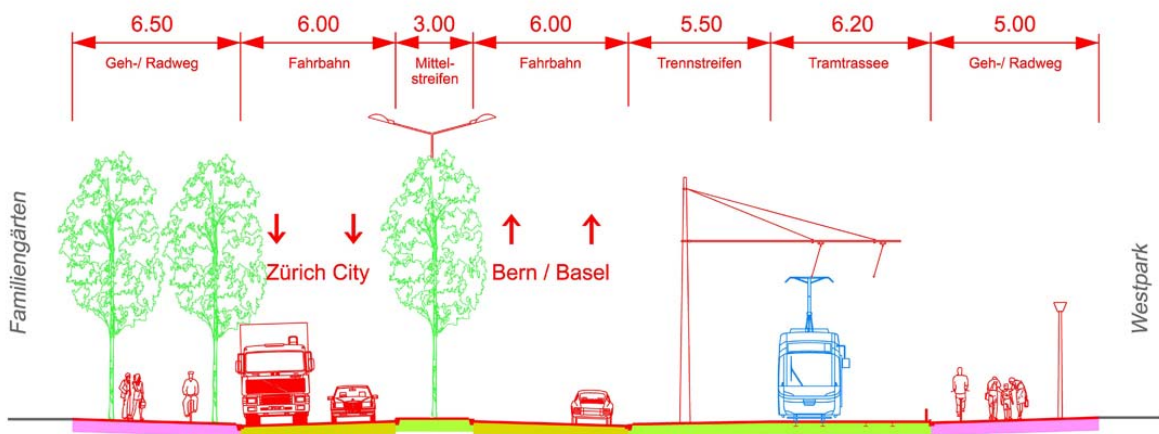


Berner Verkehrstag

Juli 2007 / IN



4. Optimale Nutzung der Tramlinie für die Raumentwicklung (Pfingstweidstrasse)

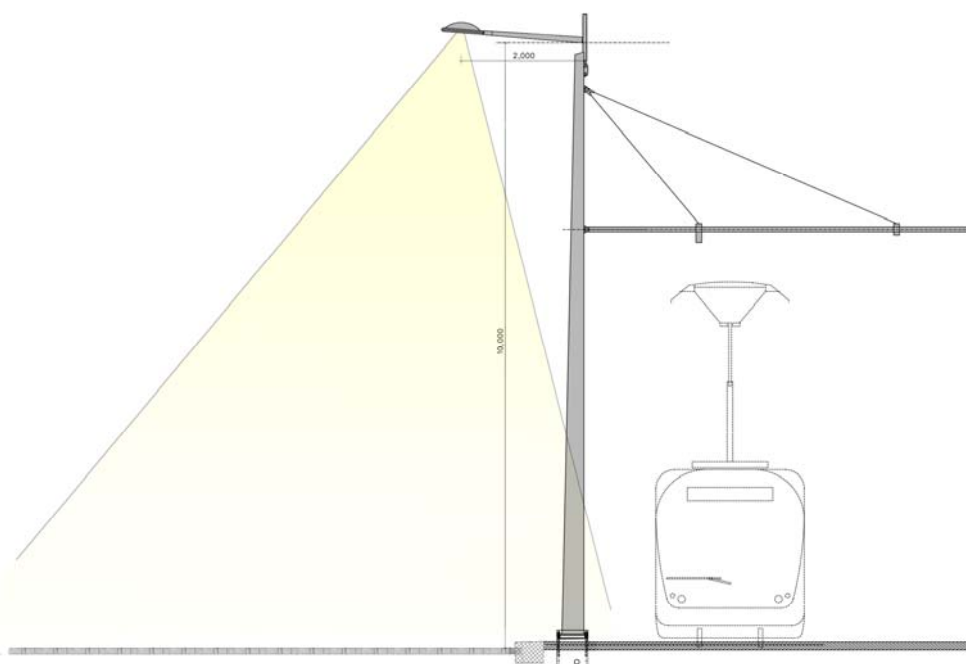


Gestaltungselement: Beleuchtung / Plan lumière



Quelle Visualisierung Architron GmbH
Berner Verkehrstag

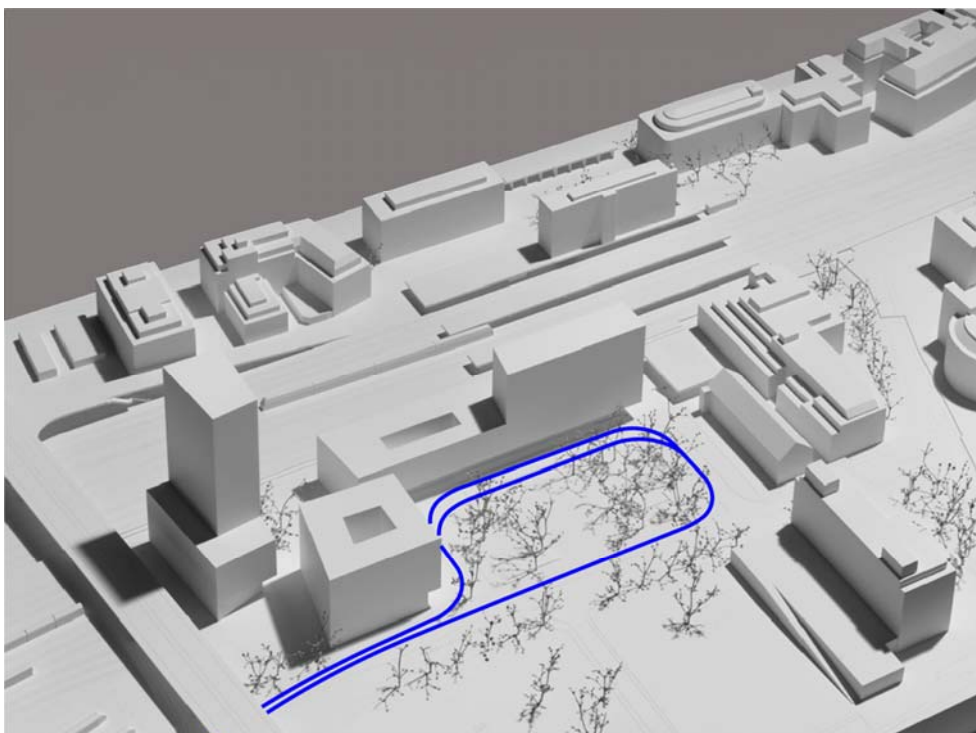
Gestaltungselement: Fahrleitungsmast



Gestaltungselement: Grüntrasse



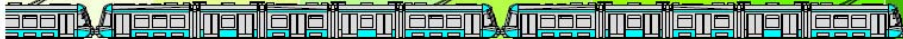


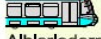



Zürich Altstetten, Vulkanplatz



5. Lehren aus anderen / ähnlichen Projekten

- Rechtzeitige Liniennetzentwicklungstudie
- Erkenntnisse aus Referenzprojekten gewonnen:
 - Glattalbahn / Stadtbahn Zug
 - Tramprojekte in Lyon, Nizza, Paris, u.s.w.
- Wichtigste Erkenntnisse bzw. Anforderungen:
 - 100% Eigentrassee mit Prioritäten an den Knoten → Fahrplanstabilität
 - optimale Verknüpfung bzw. Vernetzung → Reisezeit / Reisekomfort / hohe Akzeptanz
 - Direkte umsteigefreie Verbindungen in die Innenstadt und übrige Stadtquartiere
 - Zeitgerechtes Erstellen → Mehrverkehr auf ÖV umlagern
 - Restriktive Parkierungspolitik

VBZ – Netzerweiterung / Stand April 2007

Politische Beratung	Machbarkeits-/Planungsstudie	Vorprojekt	Bauprojekt	PGV	Ausführungs-Projekt	Realisierung	Inbetriebnahme
 <p>Anschluss Glattalbahn / Teilabschnitt Fries- / Binzmühlestrasse</p>							Okt. 2008
 <p>Tram Zürich-West, Neubaustrecke Linie 4</p>							Dez. 2010
 <p>Verlängerung Tram 8 über Hardbrücke</p>							2015
 <p>Albisriederplatz - Hardplatz / Escher-Wyss-Platz - Milchbuck</p>							2020
 <p>Farbhof - Hermeschloo (Anschluss Stadtbahn Limmattal)</p>							2020
 <p>Kalkbreite - Laubegg</p>							2025
 <p>Renaissance Tram 1 (Zürich HB - Altstetten)</p>							> 2025



Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
des Kantons Bern

Christoph Stucki

Leiter des grenzüberschreitenden Tarifverbundes uniresco

**Beispiel 3: Tram – ein Verkehrsmittel für neue
Stadtquartiere
..... zum Beispiel Tramstrategie in Genf**

7. Berner Verkehrstag

**Verkehrsinfrastrukturen setzen Akzente
Entwicklungspotenzial dank neuen Verkehrsanlagen**

***Freitag, 24. August 2007
Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern***

Berner Verkehrstag 24.8.2007

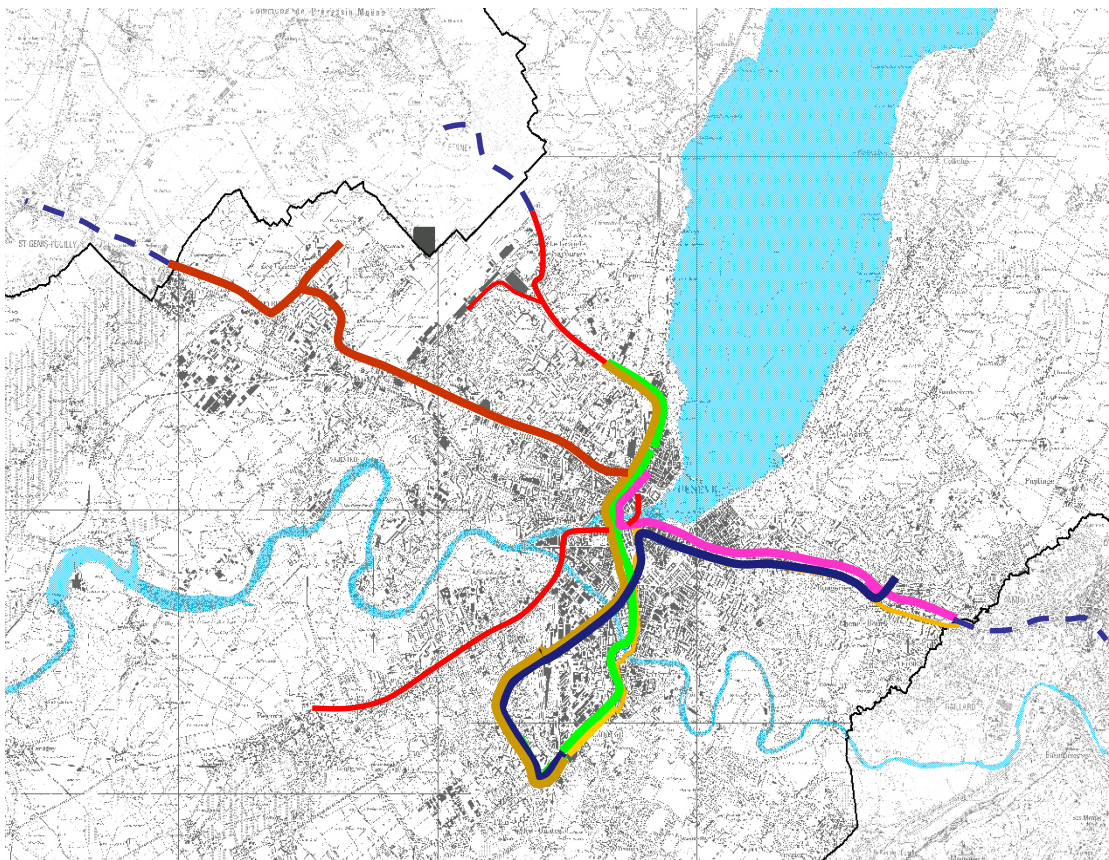
- Das moderne Tram setzt urbane Akzente in Genf
- Das neue Tram verbessert die Standortgunst ganzer Korridore

aufgezeigt am Beispiel der Neubaustrecke
Cornavin (Hauptbahnhof)- Meyrin – CERN

Christoph Stucki, Leiter des Tarifverbundes

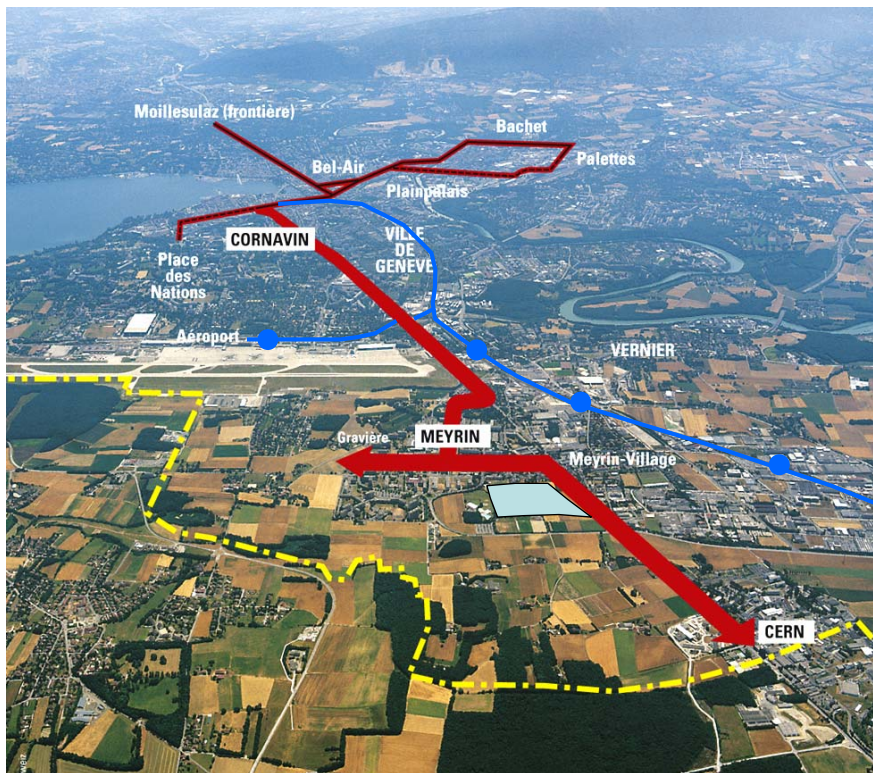


1



Das wieder auferstehende Tramnetz von Genf

2



Une liaison d'agglomération

3

TCMC Tram Cornavin – Meyrin – CERN

Kurzporträt

- Cornavin – Bouchet 2,5 km 6 Haltestellen Feinverteiler
- Bouchet – Meyrin-Village 5,0 km 8 Haltestellen Mittelverteiler
- Meyrin-Village – CERN 1,5 km 2 Haltestellen Regiotram
- Reisedauer Meyrin-Village – Cornavin ungefähr 25 Minuten
- Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen ohne Zwischen- und Endschleifen
- Infrastrukturkosten 420 Millionen CHF
 - davon Bund 210
 - davon Kanton Genf 210
- Inbetriebnahme
 - Cornavin – Avanchets Dezember 2007
 - Avanchets – Meyrin-Gravière Dezember 2009
 - Meyrin – CERN Dezember 2010

4

Forderung der Stadtplanung: Bessere ÖV Erschliessung eines grossen Einkaufszentrums: Balexert Heute ein unwürdiger Hintereingang vom Bus durch die Parkierungsebene

ETAT ACTUEL



AUJOURD'HUI

- Une vue sur les arrières du centre, ses parkings et ses sorties de secours

NOTRE PROJET

- Un portique enjambant la route
- Une façade vitrée révélant la vie intérieure du centre
- 2 niveaux de commerces surplombant la route

Source: Balexert SA

Synergie Tram - Einkaufszentrum Balexert Integration der Tramhaltestelle in das Ausbauprojekt

NOTRE PROJET



Couverture de la route de Meyrin sur 130 mètres permettant de créer:

- Une passerelle piétons sécurisée
- Une protection phonique efficace contre les nuisances du trafic routier
- Une réduction de 25 à 75% de la perception du bruit pour les habitants de l'avenue de Crozet 50-60
- Une amélioration de l'offre commerciale de Balexert

Haltestelle

VUE DEPUIS LE CARREFOUR DU BOUCHET



SUJARD architectes

balexert accueille le tram

Neue attraktive Fussgänger Verbindung für das Wohnquartier

LA PASSERELLE



SUJARD architectes

balexert accueille le tram

UNE LIAISON INTERQUARTIER

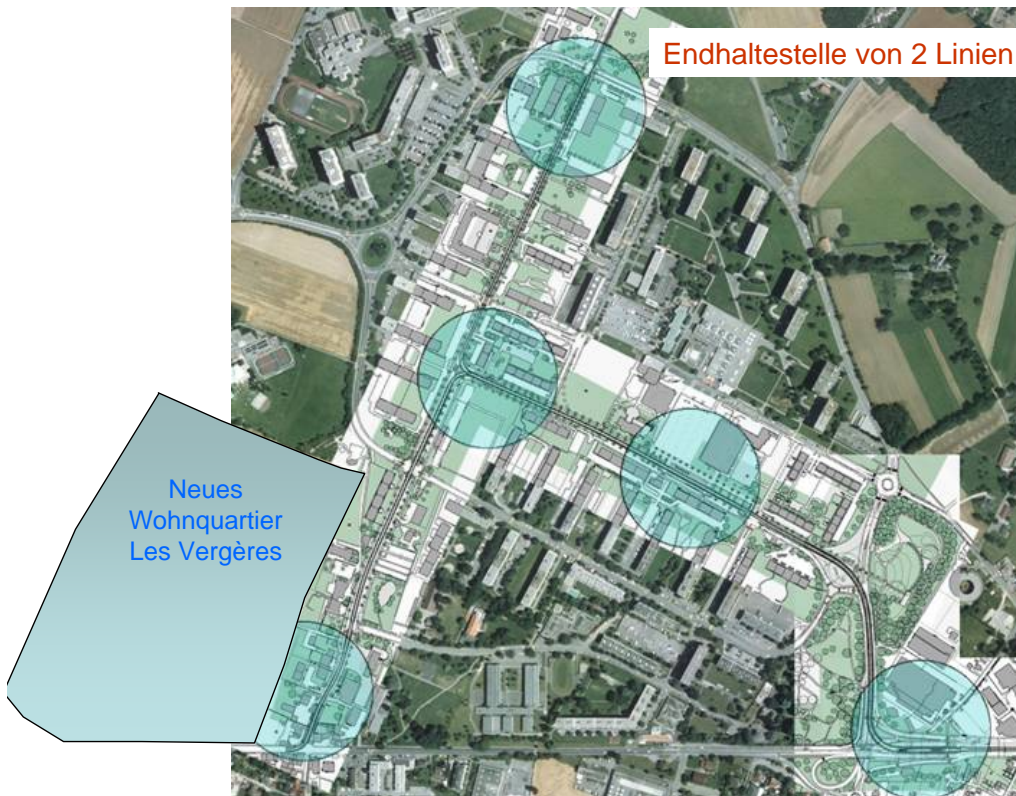


Die Tramhaltestelle mit Mittelperron
dank Zweirichtungsfahrzeugen (wie RBS)

L'ARRÊT DU TRAM

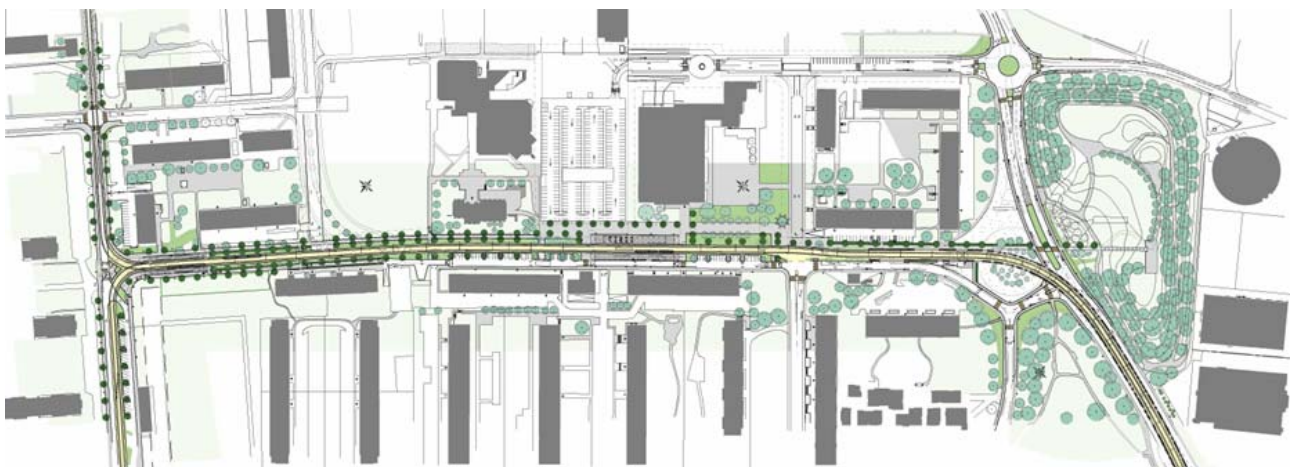


Streckenführung in der Cité de Meyrin Urbanisierung entlang dem Tram



11

Neugestaltung einer Quartierserschliessung in der Cité Meyrin (in den 1960, 1970er Jahren gebaut)



12

Zustand heute mit (zu) grosszügigem Strassenraum



13

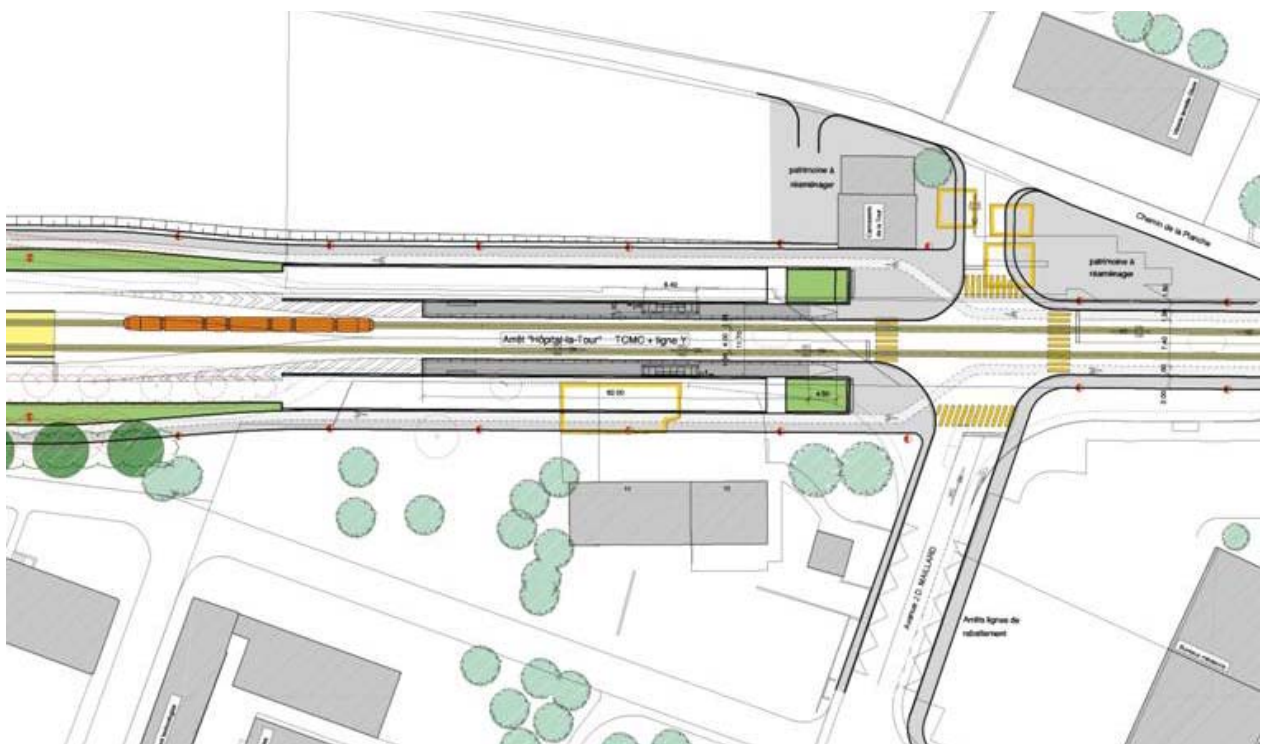
Haltestellenbereich Livron (Rekurs hängig)



**Haltestelle Livron mit angenehmen Zu- und Abgängen
Individualverkehr stark eingeschränkt**



**Haltestellenbereich Hôpital de la Tour
Individualverkehr im Transit verschwindet unter
Überdeckung**



Haltestelle Hôpital de la Tour
Blickrichtung CERN, Jurafuss (F)
dank Überdeckung IV wird Meyrin-Village fast verkehrsfrei



Fazit (1)

- **TCMC könnte auch heissen: Was lange währt, wird endlich gut**
 - Siedlungsplanung Cité Meyrin in den 1960er Jahren mit grosszügiger Strassenerschliessung, ohne ÖV Konzept (nur radiale Autobuslinie zum Stadtzentrum Genf)
 - Tramstudien seit über 25 Jahren
 - Kofinanzierung mit Hilfe des Infrastrukturfonds beschleunigt Verwirklichung
- **Jetzt taucht eine zusätzliche Frage auf:**
 - Kann diese Infrastruktur auch eine attraktive Regiotramlinie vom Pays de Gex (Jurafuss) nach Genf aufnehmen?
 - Muss für einen solchen Gebrauch die Linienführung direkter und schneller werden?
 - Wo könnte der Anschluss an die zukünftige S-Bahn erfolgen?

Fazit (2)

- **Genf will diametral gegenüber Meyrin, auch nahe an der Grenze, eine neue Satellitenstadt bauen, Les Communaux d'Ambilly; diesmal ist die Verkehrserschliessung durch Bus, später Tram und Bus, voll in die Siedlungsplanung aufgenommen. Man hat gelernt!**
- **Das TCMC wird Entwicklungsmotor für den ganzen Korridor, ist aber auch eine Nebenfolge der vorausgehenden wirtschaftlichen Entwicklung**
- **Darum werden in Genf noch weitere Korridore auf eine moderne, nachhaltige Tram-/Stadtbahn Infrastruktur umgestellt**
- **Nächster Korridor: Cornavin - Onex - Bernex**