

Zukunftsbild Agglomeration Biel/Bienne, Verein seelandbiel/bienne



Berner Agglomerationsprogramme Bilanz und Ausblick

Donnerstag, 25. August 2016
BERNEXPO, Bern

Bau-, Verkehrs und Energiedirektion
des Kantons Bern

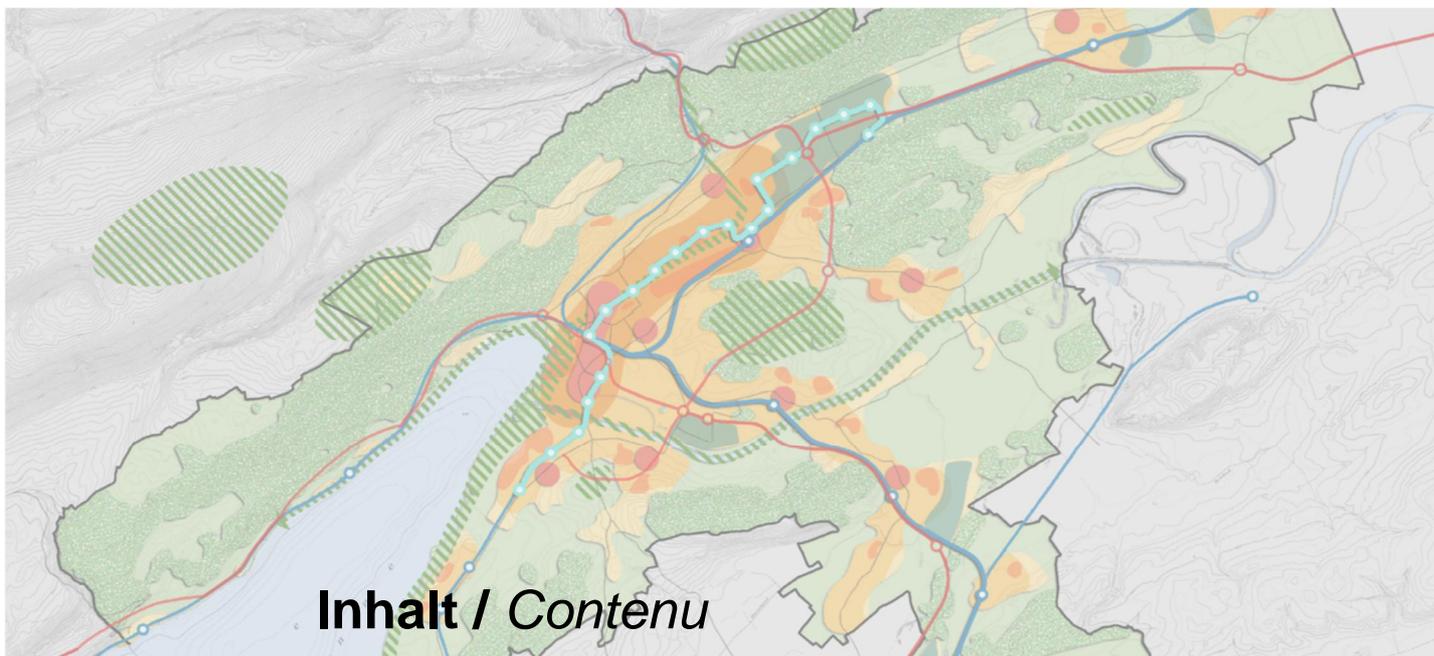
Berner Verkehrstag

Hinweis:

Die Präsentationen zu den Referaten sowie die vorliegende Dokumentation finden Sie unter www.bernerverkehrstag.ch.

Die Inhalte der Abstracts und Präsentationen geben die Sicht der ReferentInnen wider und nicht zwingend die der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern.

Rückmeldungen zur Tagung? Link zur Umfrage unter www.bernerverkehrstag.ch.



Referat / Discours

Agglomerationsprogramme: Bewegung im Kanton

Barbara Egger-Jenzer

Regierungsrätin Kanton Bern / *Conseillère d'Etat du canton de Berne*

Abstracts / Résumés

Instrumente einer koordinierten Verkehrspolitik

Hans Werder

Ehemaliger Generalsekretär Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Einfluss der Agglomerationsprogramme auf die regionale Zusammenarbeit

Alexander Tschäppät

Stadtpräsident Bern

Wie geht es weiter auf Bundesebene?

Ulrich Seewer

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Abstimmung Siedlung und Verkehr - eine Bereicherung der Raumplanung

Katharina Dobler

Vorsteherin Abteilung Kantonsplanung Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern

Wie Infrastrukturen der Wirtschaft dienen - das Beispiel Wankdorf

Uwe E. Jocham

Direktionspräsident CSL Behring Recombinant Facility AG,
Präsident der Berner Arbeitgeber

Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel - das Tram Bern West

René Schmied

Direktor BERNMOBIL

Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle - eine Chance für die Region

Hans Grunder

Nationalrat

Referat

Agglomerationsprogramme: Bewegung im Kanton

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

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich freue mich, Sie alle hier in der BERNEXPO begrüßen zu dürfen.

Viele von Ihnen treffen sich heute schon zum 16. Mal zum Berner Verkehrstag. Diese Tagung ist eine Tradition geworden, ein Fixpunkt im Jahr für jede Verkehrspolitikerin, für jeden Verkehrsspezialisten – ein Tag, an dem wir uns grundsätzliche Überlegungen machen zur Mobilität.

Ein ganz zentrales Thema, das in diesen vergangenen Jahren regelmässig aufs Tapet kam, ist – wen wundert das? – die Finanzierung. Zweitens haben wir immer wieder über Lenkungsmassnahmen diskutiert. Und, drittens ist bei jedem Treffen klarer geworden, dass ein pauschaler und unreflektierter Ausbau der Mobilitätsinfrastrukturen nicht wünschbar ist.

Ein übergeordnetes Thema, das in all den Jahren immer präsent war, sind die Agglomerationen. Schon im Jahr 2002, also bei der zweiten Ausgabe des Verkehrstages, lautete das Thema „Agglomerationsverkehr 2020 – Mobilitätskonzepte gegen den Verkehrsinfarkt“. Meine Vorgängerin hat damals einen Blick weit hinaus in die Zukunft gewagt, „ein Fernglas“ genommen, wie sie sagte, und die Verkehrslage im Jahr 2020 beschrieben, die man sich im Jahr 2002 erhoffte.

Ich habe mir ihre Rede nochmals angeschaut und möchte Ihnen ein paar der damaligen Visionen nicht vorenthalten:

1. In der kantonalen Verwaltung – so die Vision von damals – sind die Raumplanung, das Amt für öffentlichen Verkehr und das Tiefbauamt zu einer einzigen übergeordneten Gesamtverkehrsstelle zusammengelegt.
2. Die Raumnutzung ist so klar strukturiert und geregelt, dass es keine Flucht ins Grüne mehr gibt.
3. Road Pricing ist ausprobiert und breit akzeptiert, man ist ernsthaft an der Umsetzung.
4. Der öffentliche Verkehr ist ausgebaut, neue Linien sind eingeführt, die Qualität des ÖV ist zuverlässig und komfortabel.
5. Der Bahnhof Bern hat einen Tiefbahnhof samt Durchmesserlinie, die S-Bahnen verkehren im Viertelstundentakt, im Kerngebiet der Agglomeration häufiger. Ostermündigen hat ein Tram. Und auf der Neunerlinie ist Wabern nur noch eine Zwischenstation.
6. Und nicht zuletzt hat der Lötschbergbasistunnel zwei voll ausgebaute Röhren.

Machen Sie sich keine Sorgen: Wir haben noch Zeit, um das alles umzusetzen. Das Jahr 2020 kommt erst in vier Jahren.

Aber im Ernst: Nicht alles in dieser Rede ist aus heutiger Sicht zu hoffnungsfreudig. Eine mobilitätspolitische Vision von damals, meine Damen und Herren, kommt der heutigen Realität nämlich erstaunlich nahe. Meine Vorgängerin prognostizierte, dass „die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen im Jahr 2020 an Gesamtmobilitätskonzepte gebunden“ sei, dass also mit Bundessubventionen „nicht mehr möglichst viel Asphalt belohnt wird, sondern die sparsamste, klügste Form der Verkehrsabwicklung“. Gut, sie fügte dann noch an „...und nach dem Minimalkostenprinzip funktioniert“. Sehr optimistisch...

Aber die damals erst angedachte Agglomerationspolitik: die haben wir heute! Sie gilt in der Schweiz seit ungefähr zehn Jahren. Und mit dem Finanzierungsinstrument Infrastrukturfonds hat gerade der Kanton Bern sehr viele gute Projekte umsetzen können, die wir allein niemals hätten stemmen können.

Es freut mich ausserordentlich, dass heute Hans Werder, der langjährige Generalsekretär des UVEK von Moritz Leuenberger und – ich glaube, man darf das schon so sagen – die zentrale Vaterfigur des Infrastrukturfonds, bei uns ist und ein Referat halten wird.

Und es freut mich, dass unsere Tagung auf dem Gelände der BERNEXPO stattfindet – mitten im Herzen des Entwicklungsschwerpunktes ESP Wankdorf. Uwe Jocham, Direktionspräsident der CSL Behring, wird dazu später noch sprechen. In dieser Gegend hier im Norden von Bern entsteht ein neuer Stadtteil mit einem riesigen auch wirtschaftlichen Entwicklungspotenzial. In dieser Region haben wir dank dem Geld aus dem Infrastrukturfonds gleich mehrere wichtige Projekte anpacken können:

- Das ist einerseits ein strassenseitiges Projekt, der Wankdorfplatz bei der S-Bahn-Station Wankdorf.
- Und es ist ein ganz schwergewichtiges ÖV-Projekt, nämlich die Entflechtung Wylerfeld. Die Arbeiten dazu haben wir im Frühling starten können. Ohne diese Schienen-Entflechtung würde sich der S-Bahn-Verkehr im Grossraum Bern weiterhin blockieren statt sich zu verflüssigen.
- Und – ebenfalls mit Geldern aus dem Infrastrukturfonds – entsteht hier im Nordquartier von Bern ein fussgängerfreundlich gestalteter neuer Breitenrainplatz und ein Viktoriaplatz, der diesen Namen auch verdient. Der Berner Stadtpräsident Alex Tschäppät wird sie wohl nicht mehr einweihen können. Dafür ist er heute bei uns und wird uns einen Einblick in seine Erfahrungen geben.
- Bei den Agglomerationsprogrammen blicken wir ja systematisch auch über die Gemeindegrenzen hinaus. Darum nenne ich hier auch das Projekt ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen, das strassen- und ÖV-seitig zu einer besseren Kanalisation der Pendlerströme führen wird. Auch hier: Danke, Infrastrukturfonds!

Neider von ausserhalb unseres Kantons sagen, der Kanton Bern sei bei der Zuteilung der Gelder sehr grosszügig bedacht worden. Ich sage: Wir haben eben die wichtigen Schlüsselprojekte erkannt und offenbar sinnvolle Eingaben gemacht, die den hohen Ansprüchen genügen.

Ganz zentral für den Kanton ist der Ausbau des Bahnhofs Bern. Ich weiss nicht, wo wir bei diesem Projekt ohne den Infrastrukturfonds heute stehen würden. Ich kann nur sagen: Dank dem Infrastrukturfonds können wir schon bald den Spatenstich zum Neubau des RBS-Bahnhofs setzen. Und wir können den Berner Hauptbahnhof um eine dringend nötige Publikumsanlage und einen neuen Zugang erweitern. Das sind keine Nice-to-Haves, meine Damen und Herren. Es sind absolute Musts:

- Beim RBS-Bahnhof ist der Zugang zu den Geleisen seit längerem mit einem Portal-System strikt geregelt. Nur so lassen sich in den Pendler-Zeiten Aggressionen und Unfälle vermeiden.
- Auch in der bestehenden Unterführung unter den SBB-Geleisen wird es immer enger. Darum gibt es jetzt neu einen Versuch mit getrennten Spuren für den Fussverkehr. Die Pendlerströme kommen aus der ganzen Schweiz. Ich betone das immer wieder: Der Ausbau des Hauptbahnhofs ist kein städtisches Projekt. Er dient Stadt und Land.

Und jetzt hoffen wir, dass wir auch für die strassenseitigen Massnahmen rund um den ausgebauten Bahnhof Bern finanzielle Unterstützung aus den Agglomerationsprogrammen bekommen werden.

Wir werden es auf Bundesebene in Zukunft anstelle des Infrastrukturfonds mit dem NAF zu tun haben, mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds. Ich freue mich darauf, dass der NAF die Finanzierung längerfristig sichern wird. Und ich hoffe sehr, dass das „A“ in NAF, die Agglomerationen, viel Gewicht bekommen werden.

Aber bei dieser politisch nicht ganz verlässlichen Lage in National- und Ständerat können Sie sicher verstehen, meine Damen und Herren, dass ich heute keinen Blick in die Zukunft wagen will.

Wir haben heute den Vizedirektor des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE bei uns: Ueli Seewer wird uns zum NAF aufdatieren. Vielleicht wagt er einen Blick in die Zukunft. Wir dürfen heute anlässlich des Auftritts des ARE sogar eine kleine Premiere feiern. Einen Erläuterungsfilm über die Agglomerationsprogramme, verfügbar in drei Sprachen. Hoffentlich hilft dieser einer breiten Bevölkerung, den Sinn und die Wichtigkeit der Agglomerationsprogramme erfassen zu können.

Heute können wir sagen: Die Agglomerationsprogramme haben sehr viel Bewegung gebracht. Ich habe eine Liste, auf der zahlreiche Schlüssel-Projekte zusammengestellt sind, die im Kanton Bern eine koordinierte und nachhaltige Entwicklung an verschiedenen Hotspots bringen und auf Gelder von Bund zählen können oder in Zukunft eventuell zählen dürfen.

Jedes Projekt bedeutet konkret

- effizientere Mobilität,
- bessere wirtschaftliche Entwicklung und
- gleichzeitig mehr Lebensqualität für die Menschen.

Eine Reihe von wichtigen Projekten im Kanton Bern haben wir dank der Mitfinanzierung durch den Bund bereits einweihen können. Dazu gehört

- das Tram Bern West,
- der Wankdorfplatz,
- der Uferweg in Thun,
- die Bahnhaltestelle Bözingenfeld und
- ein Teil der neuen Verkehrsgestaltung Bödéli in Interlaken.

Ein weiterer Teil der Verkehrsgestaltung Bödéli ist noch in Umsetzung. Ebenfalls in Umsetzung ist ein Teil der Velostation im Bahnhof Bern, die Entflechtung Wylerfeld, der Bypass Thun Nord, die sanierte Ortsdurchfahrt Burgdorf und der Eigerplatz in der Stadt Bern.

Nächstens beginnen die Arbeiten am neuen Bushof und am Bahnhofplatz in Burgdorf. Und in einem Monat werden wir die Umfahrung Worb einweihen können. Beim Tram Region Bern zwischen Köniz und Ostermundigen gibt es neue Ansätze. Der Weg, ist aber noch weit, besonders aus finanziellen Gründen.

Ebenfalls werden wir sehen, ob das Tram nach Kleinwabern, das meine Vorgängerin schon hat fahren sehen, als eines der letzten Projekte aus dem Infrastrukturfonds unterstützt werden kann. Das gilt auch für die Verkehrsgestaltung rund um den Berner Bahnhof, für die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle und es gilt für die neu konzipierte Umfahrung von Kehrsatz.

Meine Damen und Herren

Diese Liste mit zahlreichen Projekten ist mehr als ein Blatt Papier. Sie zeigt, wie viel in den vergangenen zehn Jahren in Bewegung gekommen ist. Und sie zeigt: Wir arbeiten heute gezielt darauf hin, Raum- und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen. Die Vorsteherin der Abteilung Kantonsplanung im kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung, Katharina Dobler, wird Ihnen dazu einen aktuellen Einblick in die kantonalen Instrumente geben.

Wir gestalten heute auch den Strassenraum deutlich menschenverträglicher. Zum Beispiel – wie wir hoffen – schon bald in Burgdorf-Oberburg-Hasle. Nationalrat Hans Grunder wird heute dazu reden.

Und wir schaffen – wenn nicht im ersten dann halt im zweiten Anlauf – sogar neue Tramlinien. René Schried, Direktor BERNMOBIL, wird die Verlagerung auf den ÖV am Beispiel des neuen Trams Bern West beleuchten.

Und trotzdem gilt ein Satz, den meine Amtsvorgängerin im Jahr 2002 gesagt hat, auch heute noch, nämlich:

Die grössten Verkehrsprobleme und der grösste Nachholbedarf bei den Verkehrsinfrastrukturen bestehen nach wie vor in den Agglomerationen.

Ich könnte Ihnen jetzt eine Liste von zahlreichen Agglomerations-Projekten im Kanton Bern vorlesen, die heute auch noch nötig und ebenfalls dringend wären. Und dann eine Liste mit nochmals vielen Projekten, die unbedingt wünschenswert wären. Und dann wäre ich immer noch nicht fertig. Es fehlten dann noch die visionären Projekte.

Meine Damen und Herren, der heutige Verkehrstag wird nicht der letzte zum Thema Agglomerationsprogramme gewesen sein. Und das ist sehr gut so.

Ich danke Ihnen dafür, dass Sie dran bleiben.

Abstract

Agglomerationsprogramme: Instrumente einer koordinierten Verkehrspolitik

Hans Werder

Ehemaliger Generalsekretär Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Die 2006 geschaffenen Agglomerationsprogramme des Bundes waren politisch nur mehrheitsfähig, weil sie mit der Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz verknüpft wurden. Die gemeinsame Finanzierung von Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr durch den Infrastrukturfonds war jedoch nicht nur politisch sinnvoll, sondern auch aus Sicht einer koordinierten Verkehrspolitik richtig. Denn die Nationalstrassen spielen eine Schlüsselrolle für die Lösung der Probleme im Agglomerationsverkehr. Sie weisen in den grösseren Agglomerationen rund 80% lokalen Verkehr auf. Ohne funktionierende Nationalstrassen wären viele verkehrspolitische Fortschritte der letzten 20 Jahre nicht möglich gewesen (Verkehrsberuhigung, Fussgängerzonen, Separatspuren für Busse und Trams usw.).

Die Agglomerationsprogramme sind der bisher wohl wichtigste Beitrag des Bundes zur koordinierten Verkehrspolitik. Sie haben nicht nur dem Agglomerationsverkehr auf der politischen Agenda eine hohe Priorität gegeben, die Finanzierung wichtiger Projekte ermöglicht und die Zusammenarbeit in den Agglomerationen verbessert. Sie haben vor allem die Koordination der verschiedenen Verkehrsträger und die Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung verstärkt. Möglich wurde dies durch eine Abkehr von der klassischen Subventionspolitik mit ihren Automatismen und Rechtsansprüchen. Das Modell der Agglomerationsprogramme basiert demgegenüber auf befristeten Programmbeiträgen, die an klare Vorgaben gebunden sind und die im Wettbewerb unter den Agglomerationen vergeben werden. Die Beitragssätze sind dabei abgestuft nach Qualität der Programme.

Koordinierte Verkehrspolitik ist in einem föderalistischen Staat besonders anspruchsvoll. Die Agglomerationsprogramme zeigen, dass mit innovativen Modellen Fortschritte erzielt werden können. Es bleiben aber grosse Herausforderungen, um in Zukunft die Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehr zu verbessern und um die verschiedenen Verkehrsträger koordiniert und wesensgerecht einzusetzen.

Abstract

Einfluss der Agglomerationsprogramme auf die regionale Zusammenarbeit

Alexander Tschäppät
Stadtpräsident Bern

Regionale Zusammenarbeit hat schon vor Einführung von Agglomerationsprogrammen existiert und funktioniert. Eine Voraussetzung für die erfolgreiche Kooperation war das Vorhandensein ausreichender Finanzen. Diese war im Verkehrsbereich allerdings wenig bis gar nicht erfüllt, da Gemeinden an Verkehrseinnahmen kaum partizipieren. Diesem Umstand hat der Bund mit der Schaffung und, vor allem, der Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen Rechnung getragen. Mit der grundsätzlich nicht mehr bestrittenen Einführung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF wird die Grundlage für die unbefristete Fortsetzung dieses Planungs- und Finanzierungsmodells geschaffen.

Dem Planungsteil des Programms kommt ein hoher Stellenwert zu. Damit soll einerseits die Koordination der Verkehrsträger, andererseits die Abstimmung des Verkehrs mit den Zielen der Raumplanung gewährleistet werden. Instrumente zur Umsetzung sind im Kanton Bern die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK. In deren Rahmen werden u.a. in gut erschlossenen Lagen Entwicklungsschwerpunkte, sog. ESPs, festgelegt. Ein Paradebeispiel ist der ESP Wankdorf, in welchem nicht nur Tausende von Arbeitsplätzen angesiedelt, sondern auch eine Vielzahl neuer Wohneinheiten geschaffen werden. Eine wichtige Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung war die Schaffung der S-Bahnstation Wankdorf.

Agglomerationsprogramme sind zwar eine gute Voraussetzung, aber kein Garant für die Umsetzung eines Projekts. Dies zeigte die Erfahrung mit dem vom Volk abgelehnten Tramprojekt zwischen Köniz und Ostermundigen. Nach einer Neuauflage des Teilprojekts zwischen Bern und Ostermundigen und dessen Gutheissung im Rahmen einer Volksabstimmung kann dieses nochmals angegangen werden.

Fazit: Als Zentrum einer Region ist die Stadt Bern auf eine gute Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden angewiesen. Aber auch für diese ist die Zusammenarbeit mit der Stadt elementar. Der Alltag spielt sich immer mehr in funktionalen Räumen ab und orientiert sich dementsprechend immer weniger an Gemeindegrenzen. Daher ist die regionale Planung, insbesondere die immer engmaschigere Abstimmung von Verkehr und Raumplanung, unverzichtbar. Regionalkonferenz und Agglomerationsprogramme beziehungsweise die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sind dafür zu einer bedeutenden Grundlage geworden.

Abstract

Wie geht es weiter auf Bundesebene?

Ulrich Seewer
Vizedirektor, Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Bis Ende Jahr reichen die Agglomerationen ihre Agglomerationsprogramme der dritten Generation ein. Der Schweizerische Städteverband kommt in einer Mitte August 2016 publizierten Studie zum Schluss, dass sich das Instrument Agglomerationsprogramm grundsätzlich bewährt hat. Tatsächlich konnte die Abstimmung von Verkehr und Siedlung in mehr als dreissig grossen, mittleren und kleineren Agglomerationen, in denen die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung lebt, dank der Agglomerationsprogramme in den letzten Jahren grosse Schritte vorangebracht werden. Weiter leisten die Agglomerationsprogramme einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Zusammenarbeit über administrative Grenzen hinweg. Ein erstmals am Berner Verkehrstag gezeigter Kurzfilm erläutert auf einfach verständliche Weise, was Agglomerationsprogramme sind.

Ganz konkret konnten mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds wichtige Verkehrsinfrastrukturen realisiert werden, die Gemeinden und Kantone alleine nicht hätten finanzieren können. Tatsache ist allerdings auch, dass eine Mehrheit der bewilligten Projekte aus verschiedenen Gründen noch nicht in Angriff genommen worden sind und die entsprechenden Mittel nach wie vor einer Auszahlung harren. Der Bund ist deshalb bestrebt, bestehende administrative Hürden abzubauen und die Umsetzung zu fördern.

Die Erfolgsgeschichte der Agglomerationsprogramme soll weiter gehen. Die Voraussetzung dazu schafft die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), welche von den eidgenössischen Räten im Moment beraten wird. Mit dem NAF wird die Grundlage für eine dauerhafte Finanzierung der Agglomerationsprogramme geschaffen. Gleichzeitig ist es aber auch notwendig, dass Agglomerationsprogramme neuen Rahmenbedingungen gerecht werden. Der Umgang mit kleinen und mittleren Projekten soll flexibler und administrativ einfacher gehandhabt und die Umsetzungswahrscheinlichkeit dank klarer Fristen und reiferer Projekte erhöht werden. Auch neue, aufgrund der dynamischen Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung gewachsene Agglomerationsräume sollen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen und von Bundesgeldern profitieren können. Ferner gilt es den Abgleich mit den Ausbauprogrammen bei Schiene und Nationalstrasse sicherzustellen. Was bleiben wird, ist die grosse Mittelkonkurrenz. Auch in Zukunft sollen Bundesmittel nur dann bereitgestellt werden, wenn die Programme zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung qualitativ hochstehend sind und reife Projekte vorliegen.

Kleine Filmpremiere

«Was ist ein Agglomerationsprogramm» heisst der Titel eines knapp zweiminütigen Kurzfilmes, der am diesjährigen Berner Verkehrstag Premiere feierte. Ulrich Seewer, Vizedirektor im Bundesamt für Raumentwicklung ARE und dort zuständig für die Bereiche Mobilität, Raum und Infrastruktur, stellte den Film vor und unterstrich dabei die Bedeutung der Agglomerationsprogramme: «In über 30 grossen, mittleren und kleineren Agglomerationen der Schweiz konnten in den letzten Jahren wichtige Verkehrsinfrastrukturen realisiert werden und es gelang, die Siedlungs- mit der Verkehrsentwicklung besser aufeinander abzustimmen.» Der Animationsfilm erläutert den Sinn und Zweck der Agglomerationsprogramme und zeigt, was mit einer konstruktiven Zusammenarbeit über die Städte- und Gemeindegrenzen hinaus erreicht werden kann. Der Film ist auf der Website des ARE (www.aren.admin.ch) zu sehen.

Abstract

Abstimmung Siedlung und Verkehr - eine Bereicherung der Raumplanung

Katharina Dobler
Vorsteherin Abteilung Kantonsplanung Amt für
Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern

Die Teilrevision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes wurde am 3. März 2013 angenommen und trat am 1. Mai 2014 in Kraft. Damit gibt uns das Schweizer Stimmvolk den Auftrag, die Zersiedelung zu stoppen, das Kulturland zu schonen und die Siedlungsentwicklung zu konzentrieren. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr - der Kernauftrag der Agglomerationsprogramme - spielt dabei die Schlüsselrolle.

Mit verschiedenen Massnahmen und raumplanerischen Instrumenten wird dies bereits seit vielen Jahren im Kanton Bern gelebt: Das Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte ESP beispielsweise wurde vor über 25 Jahren lanciert. Aktuell werden in über 40 ESP Arbeitsplätze an gut erschlossenen Standorten angesiedelt. Damit wird ein gezielter und nachhaltiger Einsatz der Ressourcen ermöglicht.

Das Berner Stimmvolk hat 2007 die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) angenommen und damit die Abstimmung von Verkehr und Siedlung institutionalisiert; sie wurde rasch zu einem wichtigen Paradigma der Berner Regierungspolitik. Gestützt auf die guten Erfahrungen mit den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung der ersten Generation wurde mit SARZ die verbindliche Grundlage geschaffen, eine flächendeckende Abstimmung über die 352 Gemeinden vorzunehmen. Dies geschieht in den Perimetern der Regionalkonferenzen und mit dem Instrument der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Die RGSK, welche das jeweilige Agglomerationsprogramm nach Bundesrecht enthalten, zeigen auf, wo die künftige Entwicklung von Arbeits- und Wohngebieten gefördert werden soll und wo – abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung – die begrenzten Mittel für Verkehrsinfrastrukturen am wirkungsvollsten eingesetzt werden. Der Kanton bewertet und priorisiert die einzelnen Massnahmen aus den RGSK: Damit ist es gelungen, bei den Verkehrsinfrastrukturen klare Prioritäten zu setzen. Die RGSK der ersten Generation wurden im Herbst 2012 als regionale Teilrichtpläne genehmigt.

Aktuell sind die RGSK der 2. Generation in der Schlussredaktion bei den Regionen. Die überkommunale Abstimmung von Verkehr und Siedlung wird so zur verbindlichen Daueraufgabe für Kanton, Regionen und Gemeinden und trägt wesentlich dazu bei, die Zersiedelung zu stoppen und die Siedlungsentwicklung zu konzentrieren.

Weiterführende Links:

Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ)

https://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/gemeinden/gemeinden/regionalkonferenzen/strategie_fuer_agglomerationenundregionalezusammenarbeitsarz.html

Regionalkonferenzen Kanton Bern

<https://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/gemeinden/gemeinden/regionalkonferenzen.html>

Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)

https://www.jgk.be.ch/jgk/de/index/raumplanung/raumplanung/regionale_raumplanung/regionale_gesamtverkehrs-undsiedlungskonzepte.html

Abstract

Wie Infrastrukturen der Wirtschaft dienen - das Beispiel Wankdorf

Uwe E. Jochem

Direktionspräsident CSL Behring Recombinant Facility AG,
Präsident der Berner Arbeitgeber

Der ESP Wankdorf ist der grösste und bedeutendste Entwicklungsschwerpunkt im Kanton Bern. Hier wohnen 24'000 Personen und 1'300 Unternehmungen beschäftigen ca. 20'000 Angestellte. Der ESP ist sowohl mit dem öffentlichen als auch für den Privatverkehr bestens erschlossen - allein die S-Bahn hält 360 mal pro Tag. Der öffentliche Verkehr mit Tram und S-Bahn stösst jedoch an seine Kapazitätsgrenzen. Um die zukünftigen Verkehrsströme bewältigen zu können, braucht es einen weiteren Ausbau des ÖV-Netzes, aber auch ein genügend grosses Parkingangebot. Denn, der ESP hat mit seinen 650'000m² eine sehr grosse Entwicklungsfläche. Dank der Kombination als erfolgreicher Unternehmens- und Veranstaltungsstandort hat er ein einzigartiges Image, das für Weiterentwicklungen gezielt genutzt werden kann und soll.

Zur Promotion und Bekanntmachung des ESP Wankdorf wurde ein Botschafterrat geschaffen. Er vereinigt die Akteure Gemeinden, Kanton, Wirtschaft, Bildung und Regionalverkehr. Seine wichtigsten Funktionen sind das Zusammenbringen der Stakeholder, die Vertretung gemeinsamer Interessen und die Mitarbeit in der Langfristplanung und in Projekten wie Verkehrsführung Wankdorfkreisell und der Parkierung bei Veranstaltungen im ESP. Diese Gruppe war insbesondere vor, während und auch nach dem Bau des Wankdorfkreisells eine sehr wichtige und erfolgreiche Plattform innerhalb des ESP.

Von der vom ESP ausgehenden Dynamik zeugen aktuelle Projekte wie Wankdorf City - ein modernes Dienstleistungsquartier mit Tausenden von neuen Arbeitsplätzen und einem hohen Wohnanteil - dem Business Park Bern, dem BeLive Center - einer als Ersatz für die alte Festhalle geplanten Eventhalle - und ein Verwaltungszentrum auf dem Zeughausareal mit 4'700 Arbeitsplätzen.

Ein weiteres konkretes Beispiel ist CSL Behring. Das Unternehmen hat die Zahl der Mitarbeitenden seit 2005 von 790 auf heute 1'400 erhöht und gleichzeitig Investitionen von insgesamt rund 500 Mio. getätigt. Weitere Ausbauschritte innerhalb des ESP sind geplant. Rund 70% der Angestellten benötigen für den Arbeitsweg den öffentlichen Verkehr. Ein Problem stellen die Kapazitätsgengpässe sowohl beim öffentlichen als auch beim Privatverkehr dar.

Die mit dem ESP-Wankdorf verbundene Vision soll weitergehen. Voraussetzung dafür sind attraktive Angebote sowohl für Neuansiedlungen als auch für bestehende Betriebe. Für Erstere bedarf es eines bezüglich Grösse, Preis und Verfügbarkeit attraktiven Angebots an Büro-, Gewerbe und Produktionsflächen. Für die bestehenden Betriebe sind Möglichkeiten zur flächenmässigen Ausdehnung ohne langwierige Verfahren vordringlich. Und mindestens so wichtig sind Erhalt und Ausbau der guten Erschliessung mit dem öffentlichen und dem privaten Verkehr.

Weiterführende Links:

Wankdorf - Stadtraum in Bewegung (Kanton Bern)

<http://www.espwankdorf.bve.be.ch>

WankdorfCity

<http://www.wankdorfcity.ch/>

Der ESP Wankdorf - eine Erfolgsstory (Regionalkonferenz Bern Mittelland)

http://www.bernmittelland.ch/de/newsletter/archiv/032015/02_AKTUELL_Wirtschaft_Wankdorf-City.php

Abstract

Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel - das Tram Bern West

René Schmied
Direktor BERNMOBIL

Ende 2010 wurden die beiden Tramlinien 7 und 8 nach Bümpliz und Brünnen Westside (Tram Bern West) in Betrieb genommen. Der Bund anerkannte Tram Bern West wegen seines hohen Nutzens als dringliches Agglomerationsverkehrsprojekt und beteiligte sich mit 50 Prozent (CHF 52.75 Mio.) an den Infrastrukturkosten des Trams aus dem neu geschaffenen Infrastrukturfonds. BERNMOBIL und die Stadt Bern führten von 2011-2014 eine Wirkungskontrolle zum Verkehr durch. Diese zeigt die folgenden wichtigsten Ergebnisse:

- Die Fahrgastzahlen haben mit dem Tram gegenüber dem vorherigen Busbetrieb deutlich zugenommen. Die Linie 7 nach Bümpliz weist 15 Prozent mehr Fahrgäste auf, die Linie 8 nach Brünnen Westside sogar 43 Prozent. Letztere Zunahme ist auch durch die rege Bautätigkeit in Brünnen und das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside bedingt.
- Entlang der Tramlinie nahm der motorisierte Individualverkehr deutlich ab. Eine Verlagerung in die Quartiere blieb aus.
- Der Anteil des ÖV stieg auf dem Querschnitt Weyermannshaus – Ausserholligen von 46,5 auf fast 56 Prozent an, der Anteil des MIV sank dagegen von 53,5 auf 44 Prozent.
- Die Anzahl Unfälle entlang der Tramstrecke nahm gegenüber früher deutlich ab.
- Die beobachtete Verkehrsqualität ist für alle Verkehrsteilnehmenden gesamthaft gut. Das Tram kommt trotz wenig Anteil Eigentrasse gut voran.

Weitere wichtige Ergebnisse sind:

- Die Kundenzufriedenheit ist mit Tram Bern West gestiegen. Ein Vergleich der Werte vor und nach Tram Bern West zeigt, dass vor allem die Pünktlichkeit und der Fahrkomfort mit dem Tram deutlich höher bewertet werden als vorher beim Bus.
- Auch beim Energieverbrauch und bei den Schadstoffemissionen punktet das Tram Bern West. Der Energieverbrauch ging um 5,5 GWh zurück, der CO₂-Ausstoss reduzierte sich jährlich um 2'300 t.
- Dank einer umfassenden Neugestaltung entlang der neuen Tramlinie erfuhr der öffentliche Raum in Bümpliz und Bethlehem eine deutliche Aufwertung.

Tram Bern West kann die Erwartungen, die der Kanton mit dem Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung und der Bund mit dem Infrastrukturfonds formuliert haben, somit weitgehend erfüllen.

Weiterführende Links:

Dossier zur Geschichte des Tram Bern West

http://www.bernmobil.ch/file/TramBernWest/Tram_Bern_West_Dossier_allgemein.pdf

Abstract

Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle - eine Chance für die Region

Hans Grunder
Nationalrat

Die ungenügende Verkehrserschliessung im Emmental ist nicht neu, sondern ein bereits schon seit langem bestehendes Problem und damit ein grosses Hemmnis in der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Region.

Bereits in den 60er Jahren war das Verkehrsaufkommen auf der Hauptachse des Emmentals auf 7'000 Fahrzeuge angewachsen, was als zu hohe Belastung beurteilt wurde und die ersten Verkehrsplanungen des Kantons auslöste. Zum Vergleich: heute sprechen wir von rund 20'000 Fahrzeugen pro Tag.

Seit dieser Zeit sind unzählige Planungen und Untersuchungen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Emmental durchgeführt worden.

In jüngster Zeit wurde eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger erarbeitet. Daraus resultierte die „Best-West-Variante“ der Linienführung. Auf dieser basiert das vorliegende Vorprojekt, welches nun im September in Form eines Projektierungskredits in den Grossen Rat kommt.

Wichtig ist zu sagen, dass das ganze Emmental hinter der Verbesserung der Verkehrssanierung steht, so, wie sie der Kanton nun im Vorprojekt vorschlägt. Die Emmentaler Wirtschaft ist dringend auf eine bessere Erreichbarkeit und kürzere Transportwege angewiesen, wenn sie weiterhin im Emmental tätig sein wollen. Davon profitiert nicht zuletzt auch der Kanton Bern, der auf eine angemessene wirtschaftliche Entwicklung angewiesen ist.

Auch die Bevölkerung soll endlich – wenigstens so weit wie möglich – von Lärm, Stau, Unfallgefahren (insbesondere auch für den Fuss- und Veloverkehr) entlastet werden. Dörfer und Quartiere sollen wieder mehr Lebensqualität aufweisen, die begonnene Entwertung von Liegenschaften entlang der Achse aufgehalten werden. Die Nachteile für die Standortqualität sind sichtbar und auch in den Steuereinnahmen für die Gemeinde sehr schmerzhaft spürbar.

Nun stehen wir an einem ganz wichtigen Punkt der Bemühungen um eine Verkehrsverbesserung fürs ganze Emmental.

Das Projekt ist von grösster Bedeutung und damit verbunden, wahrscheinlich die letzte grosse Chance für Alle.

Weiterführende Links:

Verkehrssanierung Emmental

http://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/aktuell.meldungNeu.html/portal/de/meldungen/mm/2016/03/20160330_1151_bevoelkerung_favorisiertumfahrungsloesungen

Teilnehmerliste 2016 / Liste des participants 2016

Name	Vorname	Funktion	Institution	Ort
Referentinnen und Referenten				
Dobler	Katharina	Vorsteherin	Abteilung Kantonsplanung Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern	Bern
Egger-Jenzer	Barbara	Direktorin und Regierungsrätin	Bau-, Verkehrs und Energiedirektion des Kantons Bern	Bern
Grunder	Hans	Nationalrat		Burgdorf
Jocham	Uwe E.	Direktionspräsident	CSL Behring Recombinant Facility AG	Bern
Schmezer	Ueli	Moderator	Journalist SRF	Bern
Schmied	René	Direktor	BERNMOBIL	Bern
Seewer	Ulrich	Vizedirektor	Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Bern
Tschäppät	Alexander	Stadtpräsident Bern	Präsidialdirektion der Stadt Bern	Bern
Werder	Hans	Ehemaliger Generalsekretär	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK	Bern
Teilnehmende				
Ackermann	Patrick	Bereichsleiter	ewp AG	Effretikon
Aebi	Christian	Co-Amtsvorsteher	AÖV Kanton Bern	Bern
Aeschbacher	Jos	Leiter Bereich Raumplanung	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Bern
Aeschlimann	Christine	Gemeinderätin	Einwohnergemeinde Signau	Signau
Albrecht	Christian	Generalsekretär	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Albrecht	Suzanne	Geschäftsführerin	VCS RG Thun Oberland	Thun
Albrecht	Delphine	Leiterin Region Bern	PostAuto Schweiz AG	Bern
Ammann	Olivier	Ingénieur études & projets	Chemins de fer du Jura (CJ)	Tavannes
Amstutz	Paul	Leiter Tief- & Infrastrukturbau	Creabeton Matériaux AG	Lyss
Andres	Martin	Geschäftsleiter	Kissling + Zbinden AG	Thun
Bächli Furter	Karin		Ernst Basler & Partner AG	Zürich
Bärlocher	Daniel	Geschäftsführer	Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG	Muttenz
Baumann	Daniel	Deputy CEO	SWISSSTRAFFIC AG	Ittigen
Beiner	Christian	Leiter Verkehrsmanagement	Tiefbauamt der Stadt Bern	Bern
Berchtold	Michel	Regionalkoordinator	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Basel
Berger	Ernst	Verkehrsplaner		Brugg AG
Berner	Thomas	Programmleiter ZEB	Bundesamt für Verkehr (BAV)	Ittigen
Bessire	Katja	Projektleiterin	AÖV Kanton Bern	Bern
Beusch	Martin	Fachbereichsleiter Akustik / Lärm	Prona AG	Biel
Beyeler	Michael	Inhaber	Roduner BSB + Partner AG	Liebfeld
Bieri	Walter	Leiter Total Store	Coop Verkaufsregion Bern	Bern
Bieri	Mirjam		TBF + Partner AG	Zürich
Blättler	Peter	Geschäftsführer / VR	Marti AG Bern	Moosseedorf
Bloch	Roman	Geschäftsleitung	Rundum Mobil GmbH	Thun
Bohnenblust	Peter	Verwaltungsrat & Sektionspräsident	TCS	Biel/Bienne
Bolliger	Frédéric	Directeur	Chemins de fer du Jura (CJ)	Tavannes
Boss	Mathias		Regionalkonferenz Oberland-Ost	Interlaken
Breuer	Stephan	Stv. Amtsvorsteher / Abteilungsvorsteher DLZ	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Brönnimann	Fritz	Gemeindepräsident	Gemeinde Wald BE	Zimmerwald
Brönnimann	Matthias	Projektleiter	Oberingenieurkreis I	Thun
Bruderhofer	Nadja		TBF + Partner AG	Zürich

Budliger	Andreas	Delegierter Public Affairs	PostAuto Schweiz AG	Bern
Burgener	Stefan	Sektionschef Verkehr	Kanton Wallis	Sion
Bürgisser	Nicolas	Präsident	Gemeindeverband Region Sense	Tafers
Buri	René	Geschäftsleiter	Gruner Ingenieure AG	Olten
Bützberger	Alain	CEO	SWISSTRAFFIC AG	Ittigen
Chatton	Yves	Chargé de campagnes	ATE	Berne
Cuche	Alain	Entwicklungsingenieur	Bundesamt für Strassen ASTRA	Bern
de Meuron	Andrea	Grossrätin		Thun
Deatwyler	Francis	Secrétaire Jura bernois	CRT Bienne - Seeland - Jura bernois	La Chau
Dicht	Michael	Mitarbeiter Akustik/Lärm	Prona AG	Biel/Bienne
Dörnenburg	Klaus		SigmaPlan AG	Bern
Dössegger	Markus	Leiter Bahn	BLS AG	Bern
Droz	Sarah	Projektleiterin	Kontextplan AG	Bern
Duchoud	Jean-Bernard	Vizedirektor ASTRA, Abteilungschef	Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Bern
Eichholzer	Anna	Fachbereichsleiterin Verkehr	Bauabteilung Münsingen	Münsingen
Ellenberger	Heinz	Projektleiter Strassenbaupolizei	Oberingenieurkreis I	Thun
Erb	Christoph	Direktor	Berner KMU	Burgdorf
Ernst	Joëlle	Stv. Abteilungsleitung Tiefbau	SMT AG	Bern
Fankhauser	Michael	Kommunikationsbeauftragter	Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM	Bern
Feller	Mirko	CEO	Emch+Berger AG Bern	Bern
Ferres	Christian	Projektleiter	Metron Verkehrsplanung AG	Brugg
Fischer	Matthias	Projektleiter	AGR	Bern
Flury	Mario		Mario Flury GmbH	Balm
Fuster	Marco	Leiter Unternehmensentwicklung	BERNMOBIL	Bern 14
Gasser	Yves	Leiter Abt. Verkehrsplanung und öV-Beratung	Rapp Trans AG	Basel
Gäumann	Daniel	Vorsteher Abteilung Orts- und Regionalplanung	Amt für Gemeinden und Raumordnung,	Bern
Gehrig	Nadine	Projektleiterin	Gemeindeverwaltung Köniz	Köniz
Gerber	Bernhard	Projektleiter Verkehr/Mobilität	BHP Raumplan AG	Bern
Gerber	Samuel		Verkehrsteiner AG	Bern
Gerber	Franz	Direktor	ams Société de Projets Sàrl	Lausanne
Ghezzi	Reto		Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)	Ittigen
Giauque	Beat	Grossrat		Ittigen
Gorregourt	Erik	Verkehrsplaner	Rudolf Keller & Partner AG	Muttenz
Graser	Bernhard			Bern
Günter	Urs	Entwicklungsingenieur	Kanton Zürich Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung	Zürich
Haag	Ulrich		Urbanisme	Biel/Bienne
Haas	Thomas	Projektleiter	SigmaPlan AG	Bern
Hänggi	Christian		TRANSITEC Beratende Ingenieure AG	Bern
Hartmann	Rudolf			Köniz
Hegg	Andreas	Gemeindepräsident	Gemeinde Lyss	Lyss
Held	Benno	Verkehrsplaner	Rudolf Keller & Partner AG	Bern
Henggeler	Lukas	Key Account Manager	SBB	Olten
Herren	Christoph	Stv. Sektionschef Direktionsgeschäfte	Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Hilty	Nikolaus		Bundesamt für Umwelt	Bern
Hofer	Christoph	Angebotsplaner	BERNMOBIL	Bern
Hofmann	Andreas	Grossrat		Bern

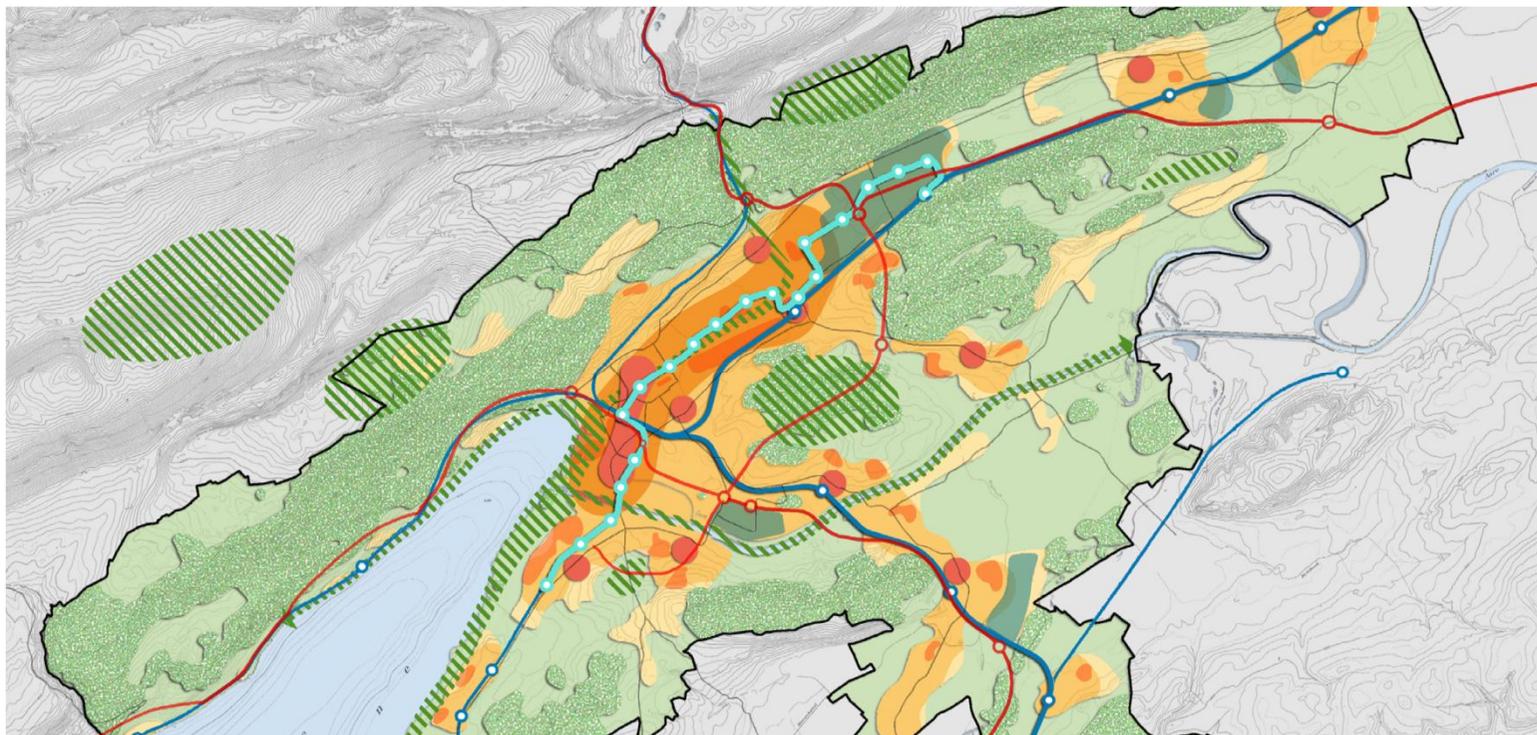
Hofstetter	Markus	Leiter Verkehrsplanung und Mobilität	Kontextplan AG	Bern
Huber	Erich		AÖV Kanton Bern	Bern
Hugelshofer	Mark	Leiter Steuerung und Entwicklung	PostAuto Schweiz AG	Bern
Humbert-Droz	Pascal		KONTEXTPLAN AG	Solothurn
Infanger	Kurt		Gemeinde Bolligen, Bauverwaltung	Bolligen
Kaiser	Oliver	Leiter Produktmanagement	Siemens Schweiz AG, Mobility	Wallisellen
Kappeler	Steven	Leiter Verkehrstechnik	Kontextplan AG	Bern
Karlen	Markus	Gemeinderatspräsident	Gemeindeverwaltung Habkern	Habkern
Keller	Mario		MK Consulting	Bern
Kindler	Martin	Leiter Abteilung Wirtschaft & Finanzen	Kanton Bern AÖV	Bern
Knecht	Andreas			Bern
Knecht	Michael		AÖV Kanton Bern	Bern
Kneuss	Christophe		VB	Biel/Bienne
König	André	Mitglied der Geschäftsleitung	IC Infraconsult AG	Bern
König Minger	Annemarie	Projektleiterin	beco Immissionsschutz	Bern
Kreuz	Martin	Leiter Unternehmenskommunikation	BLS AG	Bern
Kutter	Alain	Leiter Büro Bern	Rudolf Keller & Partner AG	Bern
Lanz	Natacha	Beratung / Projektleitung	!frappant	Bern
Lauterburg	Daniel	CEO	Busland AG	Burgdorf
Leckebusch	Bernd		VB	Biel/Bienne 4
Lecoultre	Anthony		Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Ittigen
Ledergerber	Stefanie	Projektleiterin	Kontextplan AG	Bern
Lehmann	Michelle		Naturaqua PBK	Bern
Leonardi	Gabriele		Sigmaplan AG	Bern
Leuthardt	Peter	Geschäftsleiter	Gemeinde Reinach/BL	Reinach BL
Lieb	Christoph	Senior Consultant	ECOPLAN AG	Bern
Lüthi	Manu	Leiterin Angebot und Marketing	Busland AG	Burgdorf
Maring-Walther	Elsbeth	Gemeindepräsidentin	Einwohnergemeinde Münchenbuchsee	Münchenbuchsee
Marti	Beatrice	Leiterin Betrieb	BERNMOBIL	Bern 14
Marti	Thomas	Leiter Umwelt und Verkehr	Bauverwaltung Muri b. Bern	Muri b. Bern
Matti	Daniel	Bereichsleiter	Interface Politikstudien Forschung Beratung	Luzern
Meier	Milena	Verkehrsplanerin	Kontextplan AG	Solothurn
Meier	Martina	Regionenmanager	SBB AG	Basel
Meier	Stefan	Gemeinderat Moosseedorf	Gemeinde Mosseedorf	Moosseedorf
Meiner	Hans	Co-Präsident	Gesellschaft der Ingenieure des ÖV	Bern
Mett	Roland	Leiter Bereich Tiefbau	Bauabteilung Münsingen	Münsingen
Mettler-Stüssi	Rudolf	Delegierter und Past-Präsident	Pro Swissmetro	Chur
Meyer	Yves	Bereichsleiter Stv.	ewp AG	Effretikon
Meyer-Usteri	Konrad			Bolligen
Miller	Fredy	Direktor	Aare Seeland mobil AG	Langenthal
Mischler	Rita	Projektassistenz	Tiefbauamt des Kantons Bern	Biel/Bienne
Moser	Martin		Bau-, Verkehrs und Energiedirektion des Kantons Bern	Bern
Moser	Peter	Grossrat		Biel/Bienne
Muggli	Rudolf	Rechtsanwalt	Ad!vocate	Bern 6
Muheim	Peter	Leiter Fachstelle Planungen	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Müller	Christian	Projektleiter	Kontextplan AG	Solothurn
Müller	Ueli	Leiter Fachstelle öV	Stadt Bern	Bern
Müller	Hans-	Leiter Swiss Partnership	Credit Suisse AG	Gümligen

	Ulrich			
Müller	Matthias	Public Affairs	VCS	Bern
Müller	Regina	Projektleiterin Agglomerationsprogramm Nidwalden	Baudirektion Nidwalden	Stans
Nejedly	Gerrit	Mitglied Geschäftsleitung	Beco Immissionsschutz	Bern
Neuenschwander	René	Partner	ECOPLAN AG	Bern
Neumann	Antje		Metron Bern AG	Bern
Nobs	Mario	Geschäftsführer	VCS Regionalgruppe Biel	Biel/Bienne
Nussberger	Benno	Gesamtprogrammleiter	SBB	Olten
Oertle	Manuel	Projektleiter Verkehr	Basler & Hofmann	Zürich
Oertli	Susanna	Leiterin Partnerbeziehungen PTS	PostAuto Mobilitätslösungen AG	Bern
Overney	Pierre	Leiter Angebots-und Betriebsplanung	Postauto Schweiz AG	Bern
Pasold	Stephanie	Beraterin	KCW GmbH	Berlin
Penher	Stéphanie	Geschäftsleiterin	VCS Kanton Bern	Bern
Perrez	Martin	Stv. Fachbereichsleiter Vertrieb	ch-direct / VöV	Bern 6
Pizzato	Hanspeter	Stv. Direktor	Aare Seeland mobil AG	Langenthal
Racine	Francis	Vorsitzender der Geschäftsleitung	Kontur Projektmanagement AG	Bern
Racordon	Roger	Leiter Infrastruktur	Stadt Biel	Biel-Bienne
Ramser	Tobias	Wissenschaftlicher Mitarbeiter	AÖV Kanton Bern	Bern
Reichenbach	Markus	Geschäftsführer	Kontextplan AG	Bern
Renard	Aline	Niederlassungsleiterin	Transitec Beratende Ingenieure AG	Bern
Rettenmund	Martina	Fachspezialistin Public Affairs	SBB	Bern 65
Rey	Georges	Marktverantwortlicher Süddeutschland	SMA und Partner AG	Zürich
Rindsfuser	Guido	Mitglied der Geschäftsleitung	Emch + Berger AG	Bern
Rizzoli	Sergio	Leiter Infrastruktur	Bernmobil	Bern 14
Rothenbühler	Roland	Gemeinderat	Gemeinde Rüderswil	Schwanden b. Brienz
Rüegsegger	Hans Jörg	Grossrat	Berner Bauern Verband	Ostermundigen
Rütsche	Judith	Leiterin Fachbereich Raum und Umwelt	Basler und Hofmann West AG	Zollikofen
Rutz	Joachim	Geschäftsführer	TBF + Partner AG	Zürich
Sampogna-Soltermann	Rita	Gemeinderatspräsidentin	Einwohnergemeinde Oberburg	Oberburg
Sauter	Valérie	Projektleiterin	Pro Velo Schweiz	Bern
Saxer	Monika		Metron Bern AG	Bern
Schäffeler	Ulrich	Leiter Netzentwicklung	BLS Netz AG	Bern
Schaffer	Martin		Bau- und Umweltschutzdirektion BL, Tiefbauamt	Liestal
Scheidegger	Fritz	Präsident	Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau	Wangen an der Aare
Schenk	Edgar	Leiter neue Flotte	BLS AG	Bern
Scherrer	Isabel		Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Ittigen
Schibler	Roger	Kreisoberingenieur	TBA Bern, OIK IV	Burgdorf
Schild	Peter		Stadt Bern - Amt für Umweltschutz	Bern 22
Schloeth	Lukas	Raumplaner	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich	Zürich
Schmid	André	AGL Routen & Mobilität	Förderverein Region Gantrisch	Schwarzenburg
Schmid	Fabian	Direktor	Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS	Worblaufen
Schmoll	Florence	Responsable du Département de l'urbanisme	Ville de Bienne, Urbanisme	Biel-Bienne
Schneider	Kathrin	Leiterin Finanzen OeV	Amt für Verkehr und Tiefbau Kt. SO	Solothurn
Schneiter	Thomas	Präsident	IG Verkehr Köniz	Niederscherli

Schütz	Marcel	Bereichsleiter Hoch- und Ingenieurbau	Marti AG Bern	Moosseedorf
Schwab	Ramon	Projektleiter	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Schwager	Bruno	CEO	Verkehrsbetriebe Schaffhausen	Schaffhausen
Schwarz	Daniel	Verkehrsplaner	Amt für Verkehr und Tiefbau Kt SO	Solothurn
Seeber	Jürgen	Projektleiter	TBA Bern, OIK IV	Burgdorf
Siegenthaler	Alexandra		Kontur Projektmanagement AG	Bern 6
Simmler	Ruedi	Stv. Leiter Region Bern	PostAuto Schweiz AG	Interlaken
Sollberger	Katharina	Sachbearbeiterin Angebotsplanung	BERNMOBIL	Bern 14
Sommer	Peter			Wynigen
Sperlich	Rudolf	Abteilungschef a.i	Bundesamt für Verkehr (BAV)	Ittigen
Spillmann	Hans-Jürg	Inhaber	Spillmann Consulting GmbH	Belp
Stadler	Jonas		INFRAS	Zürich
Stadtman	Eric			Bern
Stahel	Samuel		naturaqua PBK	Bern
Staufer	Anita	Wissenschaftl. MA	AÖV Kanton Bern	Bern
Steiner	Wolfgang	wissenschaftlicher Mitarbeiter	Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Steiner	Rolf		Verkehrsteiner AG	Bern
Stierli	Arthur	Leiter Regional- und Stadtentwicklung	Ecoptima AG	Bern
Stoll	Ursina		Amt für Raumentwicklung Zürich	Zürich
Stotz	Stephanie	Projektleiterin Agglomerationsprogramme	TBA-DLZ	Bern
Strahm	Mirjam		INFRAS	Bern
Studer	Raoul	Redaktor	Automobil Revue	Mosseedorf
Studer	Beat	Präsident Kommission öffentlicher Verkehr	Regionalkonferenz Emmental	Burgdorf
Suter	Peter			Arlenheim
Suter	Stefan	Partner	ECOPLAN AG	Bern
Thomet	Michel		R+R Burger und Partner AG	Bern
Timcke	Götz	PL Verkehrsplanung	Kt. AG, Departement BVU	Aarau
Tinguely	Urban		TBF + Partner AG	Zürich
Tomic	Sonja		Bundesamt für Raumentwicklung ARE	Ittigen
Trachsler-Hug	Tanja	Führungsunterstützung	TBA Kt. Bern, OIK II	Bern
Tschannen	Monika	Geschäftsleitung	Rundum mobil GmbH	Thun
Unsel	Alexander	Projektleiter Strategische Planung/VM	Kanton Zürich Amt für Verkehr, Infrastrukturplanung	Zürich
Vial	Solenne	Projektleiterin Netzentwicklung	BLS Netz AG	Bern
Vogel	Karl	Amtsleiter	Verkehrsplanung der Stadt Bern	Bern
Vollmer	Gisela	Geschäftsführerin	Fussverkehr Kanton Bern	Bern
von Graffenried	Alec		Losinger Marazzi AG	Bern
Von Gunten	Christian	Projektleiter	Kanton BVE OIK 2	Bern
von Känel	Jürg			Gümligen
von Moos	Matthias		B+S AG	Bern 15
Waber	Christoph	Geschäftsführer	VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental	Bern
Wacker	Lorenz	Gemeindepräsident	Einwohnergemeinde Kirchberg	Kirchberg BE
Wälti	Martin	Geschäftsleitung	Büro für Mobilität AG	Burgdorf
Weigel	Stefan	Fachspezialist Verkehrsökonomie	SBB	Bern
Wiedmer	Karen	Geschäftsführerin	Regionalkonferenz Emmental	Burgdorf
Wili	Urs	Senior Consultant	Furrer + Frey AG	Bern 6
Willi	Corina		Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)	Ittigen

Woker	Kaspar P.	Vizepräsident & PR	Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace Mittelland	Muri BE
Wyder	Daniel	Leiter Infrastruktur	BLS Netz AG	Bern
Wyss	Ursula		Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern	Bern
Wyss	Hans-Peter	Stadttingenieur, Leiter Tiefbauamt	Tiefbauamt der Stadt Bern	Bern
Wyssmann	Ursula	Stv. Generalsekretärin	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern	Bern
Zäch	Elisabeth	Stadtpräsidentin, Grossrätin	Stadtverwaltung	Burgdorf
Zaugg	Patrik	Coo / Stv. Geschäftsführer	Marti AG Bern	Moosseedorf
Ziörjen	Seraina	Geschäftsführerin	RVK Oberland West	Thun
Zoss	Rudolf	Stadtplaner	Stadt Nidau	Nidau
Organisation				
Balmer	Ueli	Abteilungsleiter Verkehrs-koordination a.i.	BVE-AÖV Kanton Bern	Bern
Baumgartner	Fiona	Praktikantin	BVE-AÖV Kanton Bern	Bern
Eggimann	Beatrice	Sekretariat	BVE-AÖV Kanton Bern	Bern
Galanti	Luca	Lernender	BVE Kanton Bern	Bern
Giger	Manon	Projektleiterin	BVE-AÖV Kanton Bern	Bern
Hofer	Barbara	Wissenschaftliche Mitarbeiterin	BVE-AÖV Kanton Bern	Bern
Mäder	Philipp	Co-Amtsvorsteher und Abteilungsleiter Verkehrskoordination	BVE-AÖV Kanton Bern	Bern
Yogalingam	Sinthusan	Lernender	BVE Kanton Bern	Bern

Herzlich Willkommen am **Berner Verkehrstag 2016!**



Zukunftsbild Agglomeration Biel/Bienne. Verein seeland.biel/bienne



AÖV Kanton Bern

Barbara Egger-Jenzer

Regierungsrätin,
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion



Regio-stgallen.ch

Hans Werder

Ehemaliger Generalsekretär,
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Modell der Agglomerationsprogramme

- Kein Automatismus
- Gesamtsumme begrenzt → Wettbewerb zwischen den Agglomerationen
- Klare Anforderungen an die Programme (koordinierte Verkehrspolitik)
- Abstufung der Bundesbeiträge nach Qualität der Programme
- Federführung durch ARE



Klassisches Modell der Bundessubventionen wird ersetzt durch befristete Programmbeiträge, die im Wettbewerb vergeben werden.



bernmittelland.ch

Alexander Tschäppät

Stadtpräsident von Bern



Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

Wie geht es weiter auf Bundesebene?

Referat anlässlich des Berner Verkehrstags vom
25. August 2016



1. Agglomerationsprogramme warum?





Die Herausforderungen in den Agglomerationen

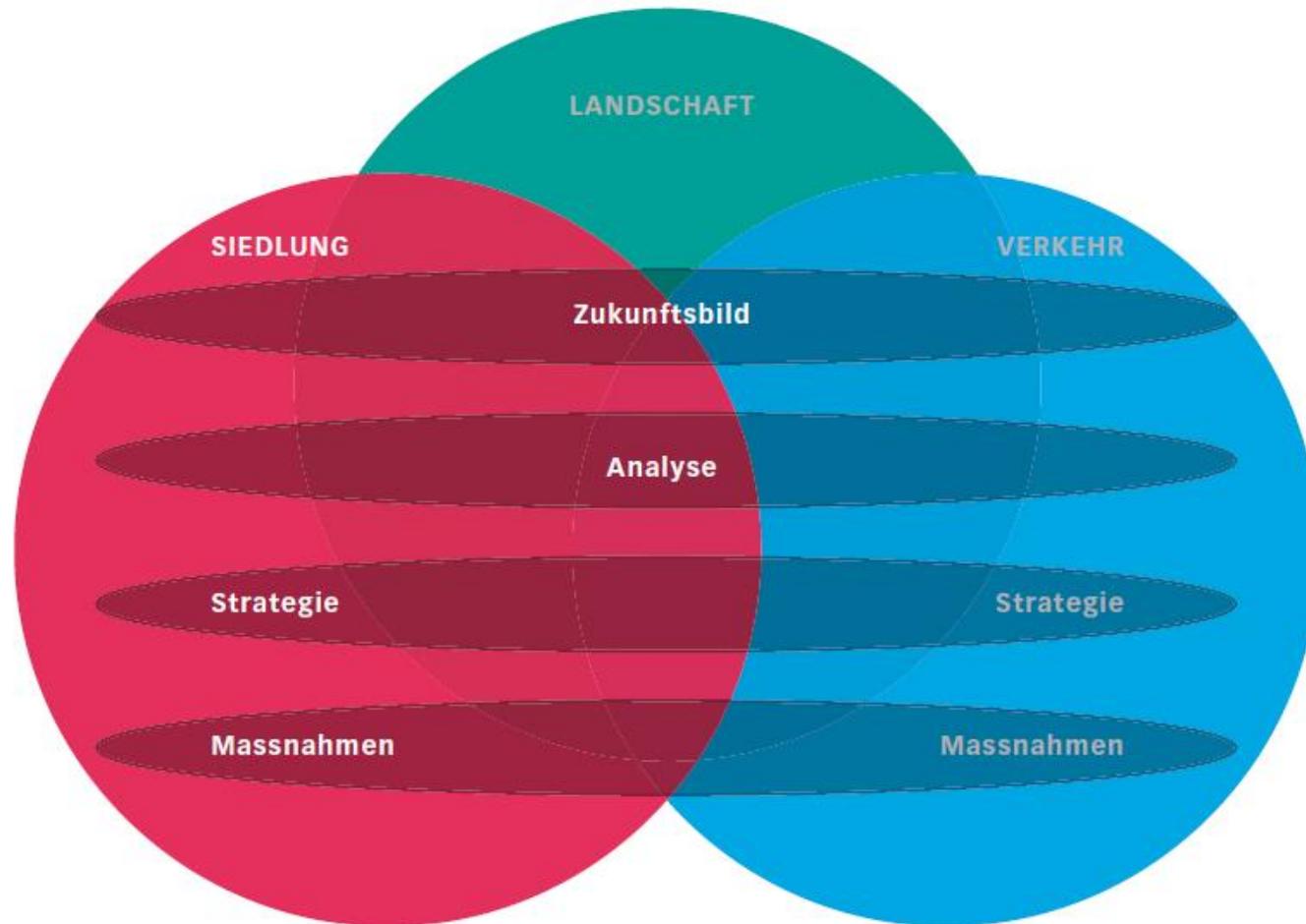
- Überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum
- Steigende Verkehrsbelastung und verkehrliche Engpässe
- Siedlungsflächenwachstum
- Zunehmender Druck auf die Freiräume



→ **Die Bearbeitung dieser Problemstellung ist thematisch und aufgrund der föderalen Struktur äusserst komplex.**



Instrument der Agglomerationsprogramme



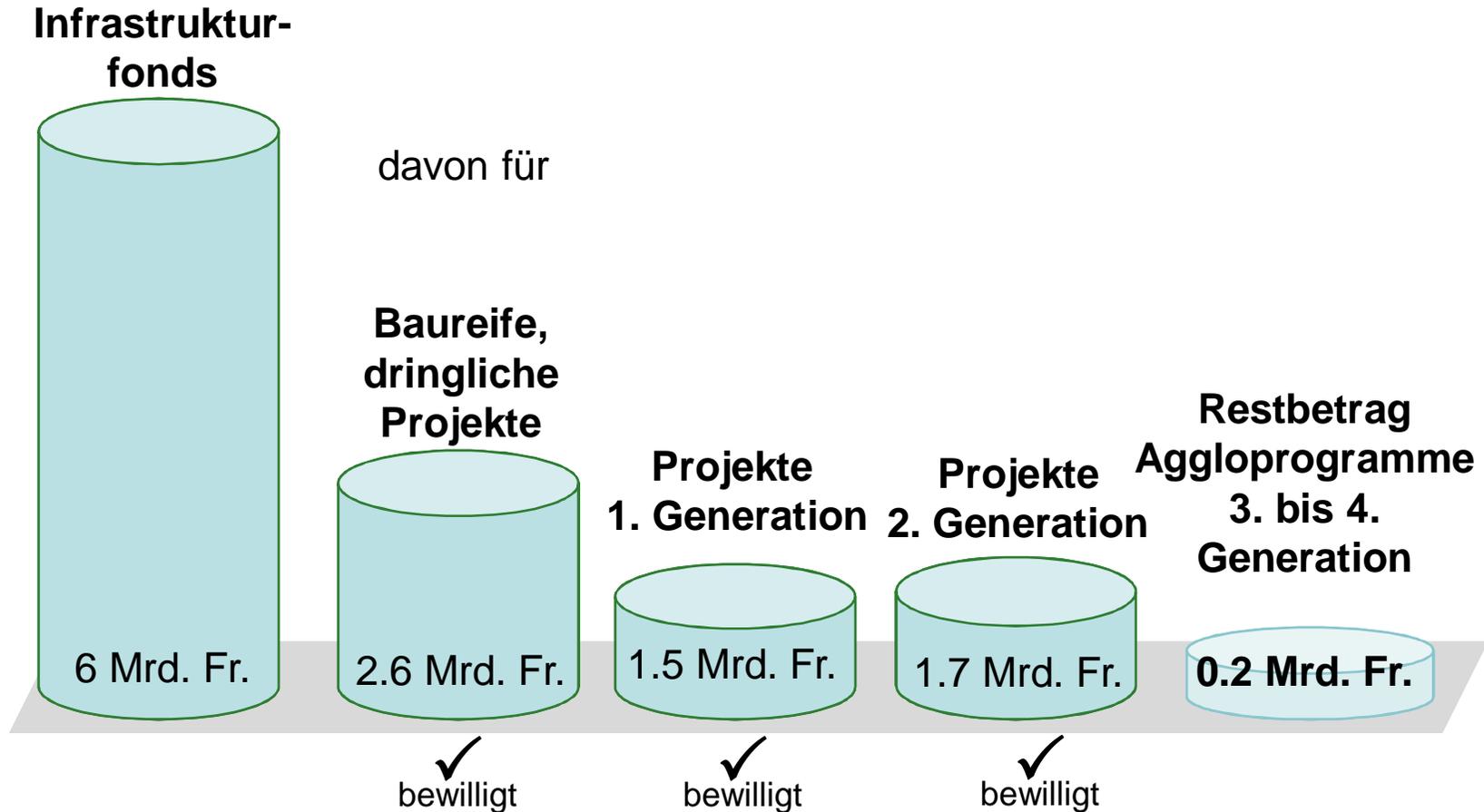


2. Was ist bisher geschehen



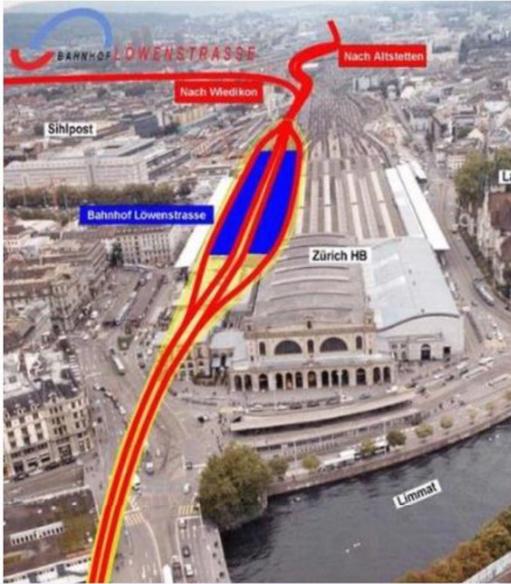


Freigegebene Mittel des Infrastrukturfonds



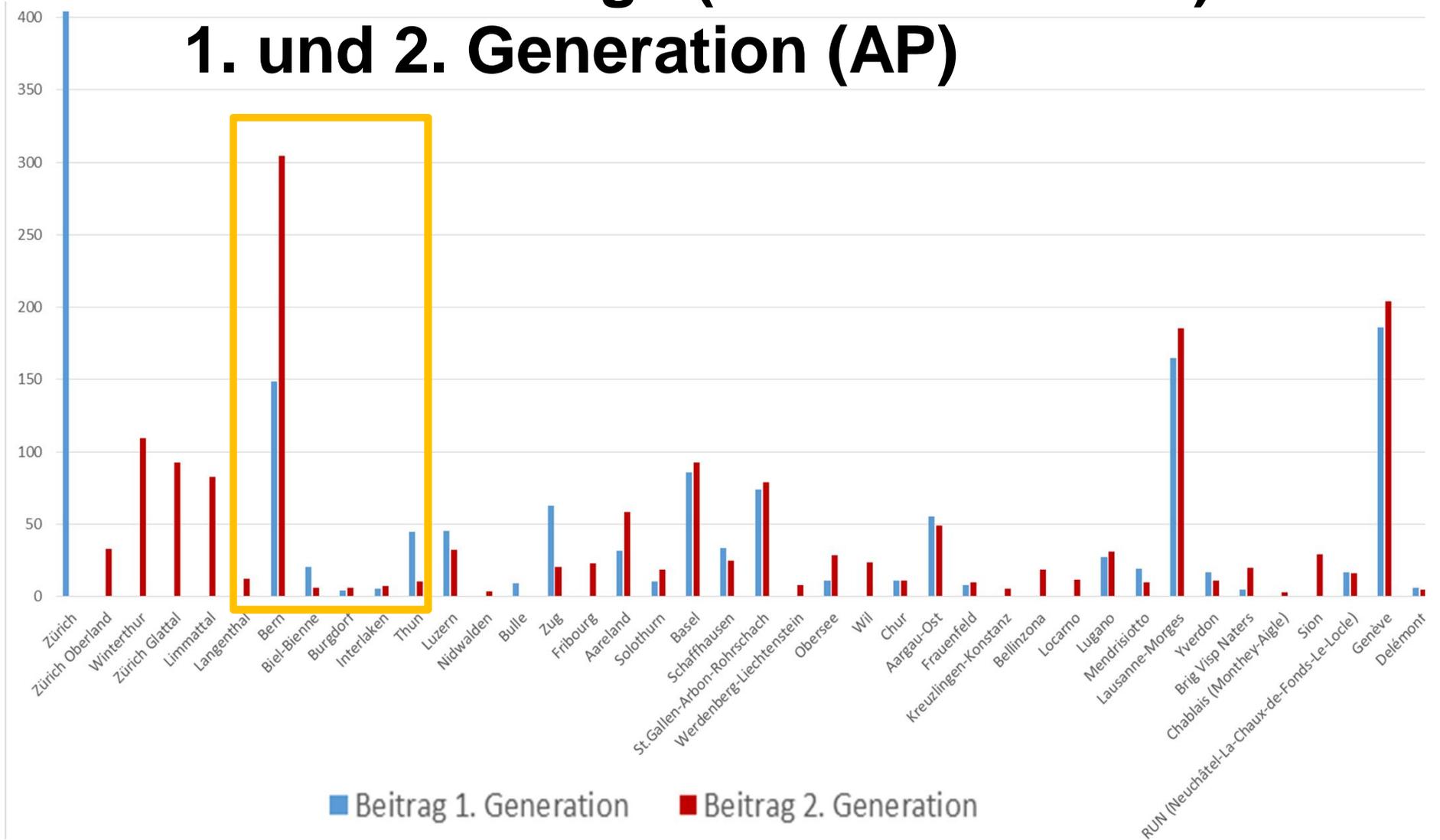


Umsetzung der dringenden Projekte





Bundesbeiträge (A-Massnahmen) 1. und 2. Generation (AP)





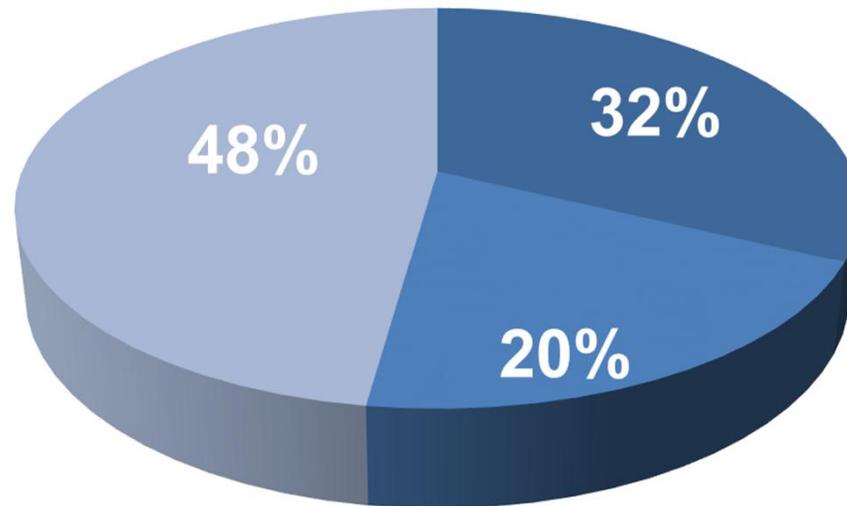
Strenge Priorisierung notwendig

- Erste Generation: Massnahmen mit Kosten von 17 Mia. Franken eingereicht -> 1,5 Mia. Franken freigegeben
- Zweite Generation: Massnahmen mit Kosten von 21 Mia. Franken eingereicht -> 1,7 Mia. Franken freigegeben





Umsetzungsstand AP 1. Generation per 30.06.2016

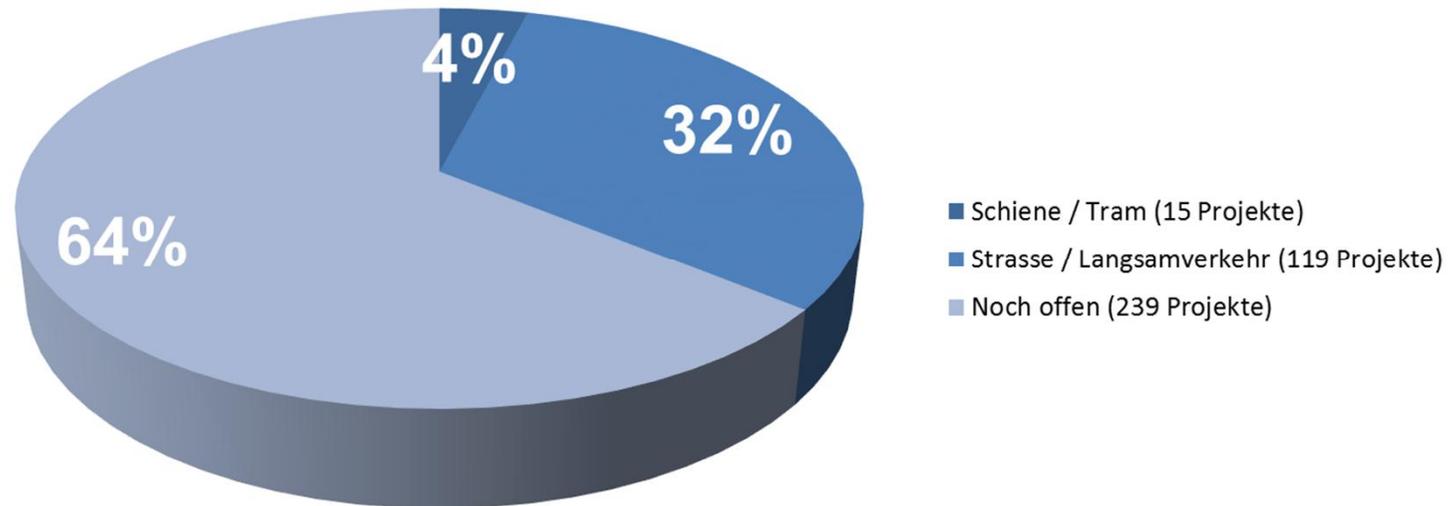


- Schiene/Tram 485.2 Mio.
(18 Finanzierungsvereinbarungen)
- Strasse/Langsamverkehr 303.9 Mio.
(247 Finanzierungsvereinbarungen)
- Kreditrest 721.5 Mio.

Kredit	1'510 Mio. CHF
Abgeschlossene FV	789 Mio. CHF (52%)
Restkredit	721 Mio. CHF (48%)



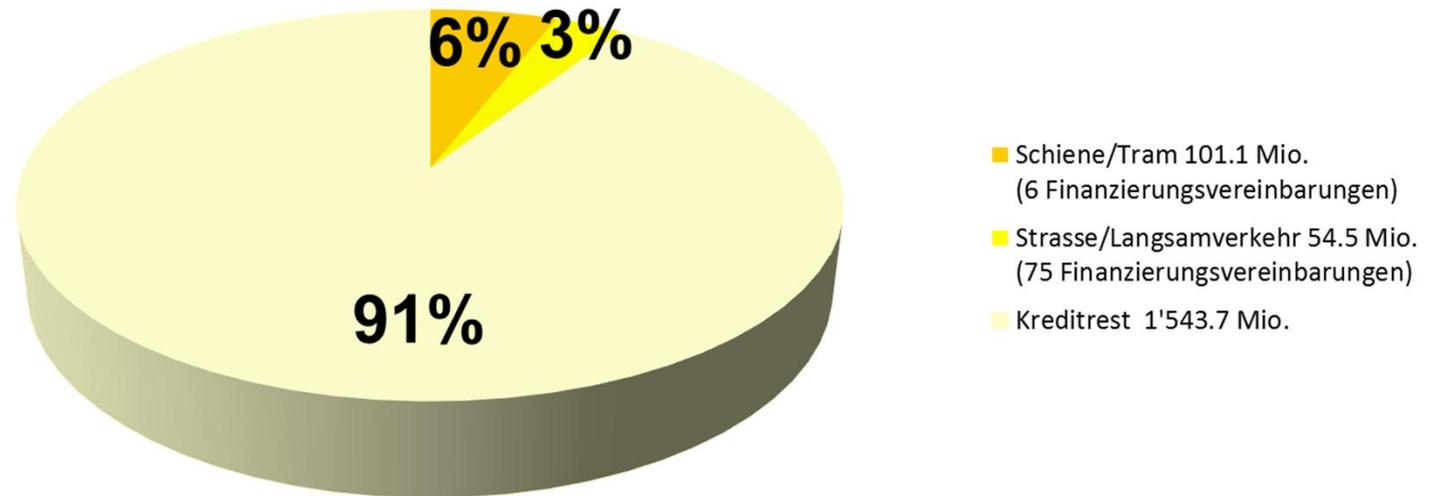
Umsetzungsstand AP 1. Generation per 30.06.2016



Stand	Total	Schiene	Strasse
Abgeschlossene FV	134 (36%)	15 (65%)	119 (34%)
Noch offen	239 (64%)	8 (35%)	231 (66%)
Total	373	23	350



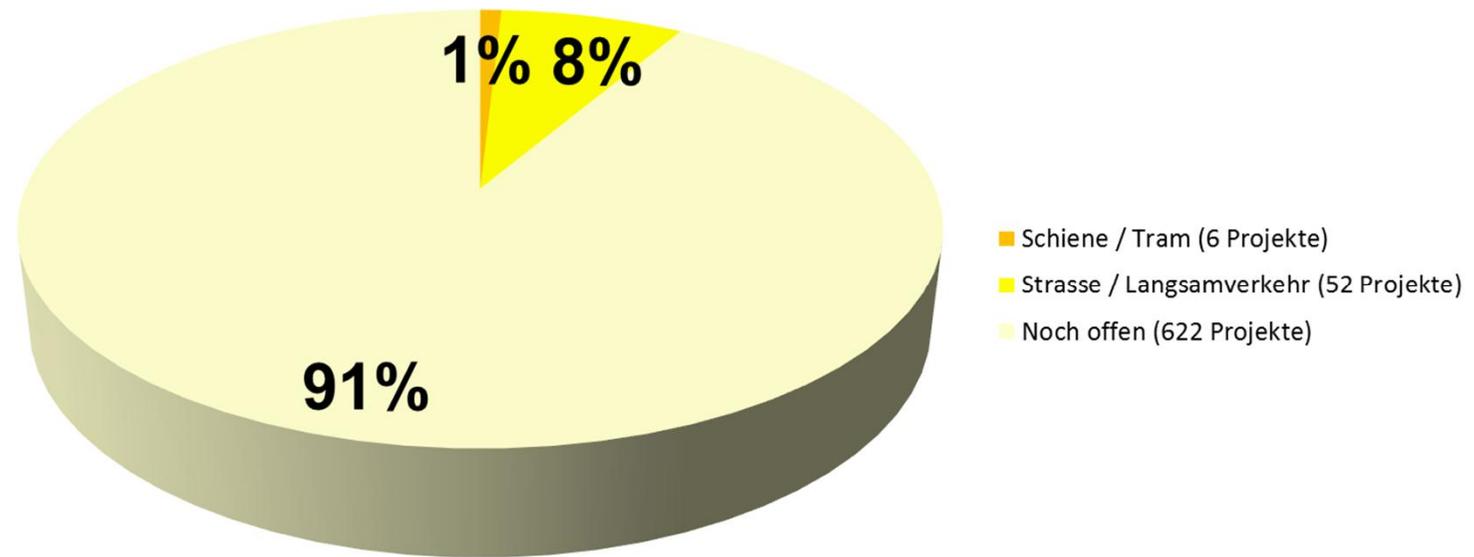
Umsetzungsstand AP 2. Generation per 30.06.2016



Kredit	1'699 Mio. CHF
Abgeschlossene FV	156 Mio. CHF (9%)
Restkredit	1'543 Mio. CHF (91%)



Umsetzungsstand AP 2. Generation per 30.06.2016



Stand	Total	Schiene	Strasse
Abgeschlossene FV	58 (9%)	6 (11%)	52 (8%)
Noch offen	622 (91%)	48 (89%)	574 (92%)
Total	680	54	626



Zwischenbilanz

Positiv

- Arbeiten in Konzepten sowie langfristig orientierte Gesamtplanung
- Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft
- mitfinanzierte Verkehrsinfrastrukturen haben Verkehrssystem in städtischen Räumen wesentlich verbessert
- grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- Lernprozess auf beiden Seiten Bund und Kantone/Trägerschaften

Verbesserungspotenzial

- Vereinfachtere Verfahren, v.a. bei kleineren Massnahmen
- Umsetzung der Massnahmen 1. und 2. Generation läuft nicht so schnell wie geplant

→ Die AP sind ein effizientes Planungsinstrument

→ Der Nachweis der direkten Wirkung im komplexen städtischen Raum ist eine Herausforderung

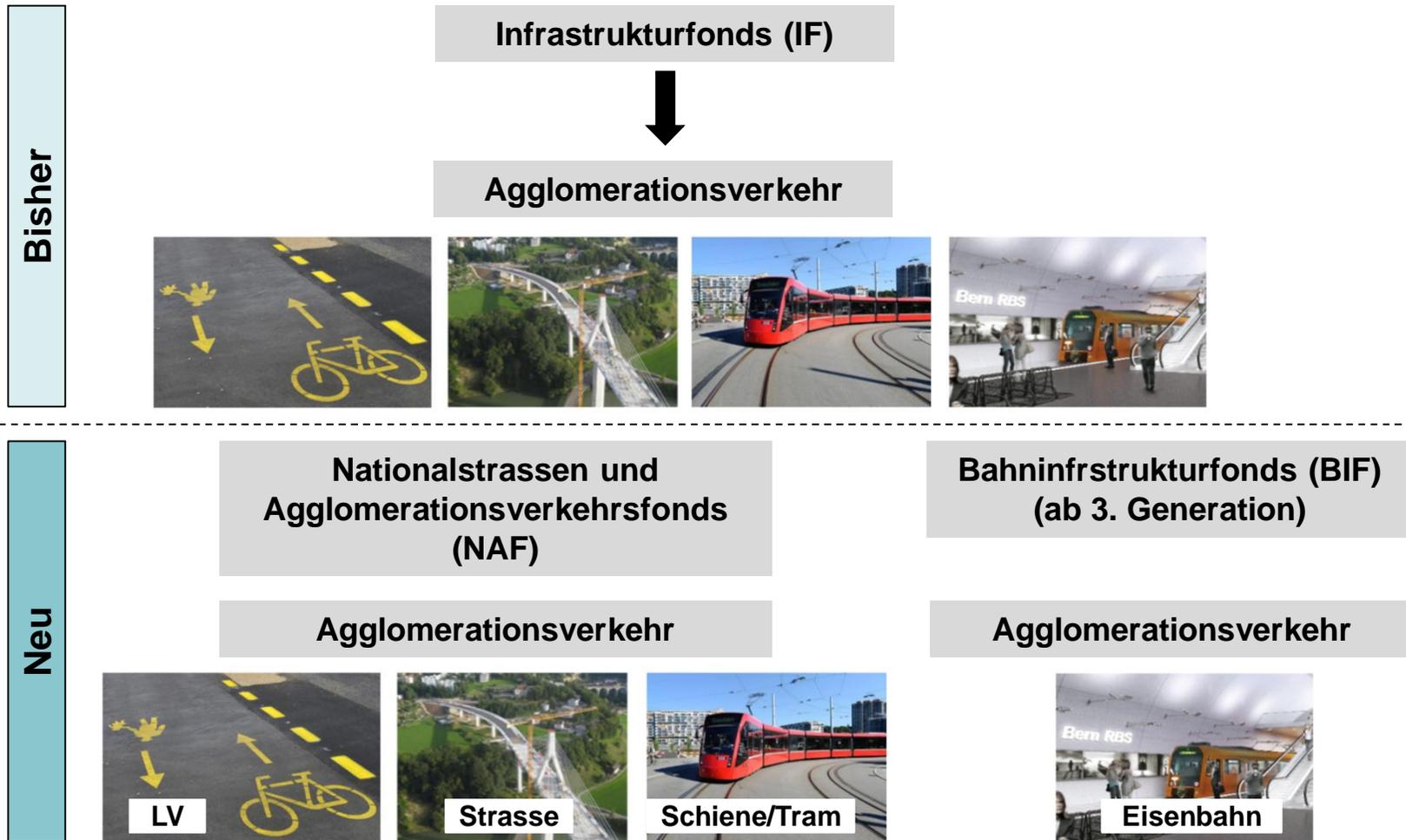


3. Ausblick





Weiterführung der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs





Argumente für das **A** in der **NAF**- Botschaft

Weiterführung Agglomerationsprogramme

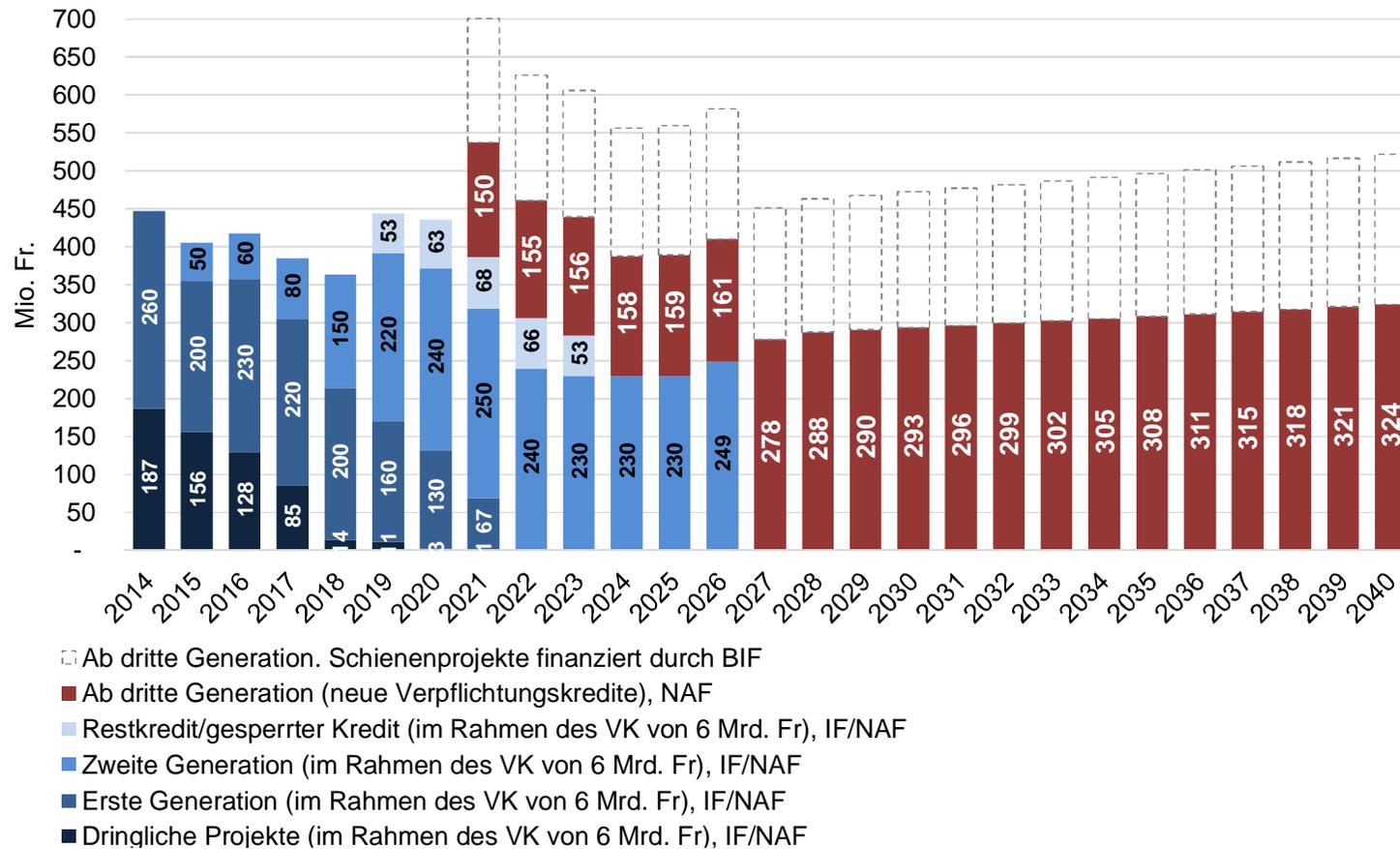
- Sicherstellung der unbefristeten Mitfinanzierung durch den Bund
- Bewährtes Instrument der Zusammenarbeit und der koordinierten Planung wird weitergeführt
- Vermehrt bestehende Infrastrukturen nutzen (Verkehrsmanagement, Betriebs- und Gestaltungsprojekte)
- Vermehrt günstigere Verkehrsinfrastrukturen (LV etc.) statt teure Ausbauten (Nationalstrassen und Eisenbahn)
- Kohärente Verkehr- und Siedlungsentwicklung in Agglomerationen ist ein gesamtschweizerisches Interesse (Förderung der urbanen Lebensqualität und Standortförderung)
- Regelmässiger Einbezug des Parlaments





Weiterführung der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs

Eingeplante Bundesbeiträge für den Agglomerationsverkehr
(nominal, d.h. inkl. Teuerung; inkl. Mehrwertsteuer)





Ausgangslage 3. Generation AP

Rahmenbedingungen

- FABI/BIF
- Revidiertes RPG
- BFS Agglomerationsperimeter 2012 / Weisung 3. Gen.
- Finanzierung nicht gesichert - Erarbeitung der AP erfolgt auf eigenes Risiko (NAF?)
- Wettbewerb steigt deutlich



NAF und Prüfprozess 3. Generation Agglomerationsprogramme

Vorläufiger Zeitplan

- 2016: NAF-Botschaft im Parlament
- Sep./Dez. 2016: Einreichung 3. Generation Agglomerationsprogramme (AP 3G) beim ARE
- 2017: Volksentscheid NAF
- Anfangs 2018/2019: Inkraftsetzung NAF/MinVG/MinVV
- Herbst 2018: Botschaft mit Verpflichtungskredit AP 3G zuhanden Parlament
- 2019: Entscheid Parlament
- danach: Unterzeichnung Leistungsvereinbarung AP 3G



Prüfung der AP 3 Gen. - Vorgehen

Programmebene

Grundanforderungen

- Werden stärker geprüft als in 2. Generation -> Vorprüfungsbericht integraler Bestandteil des Prüfberichtes

Programmwirkung

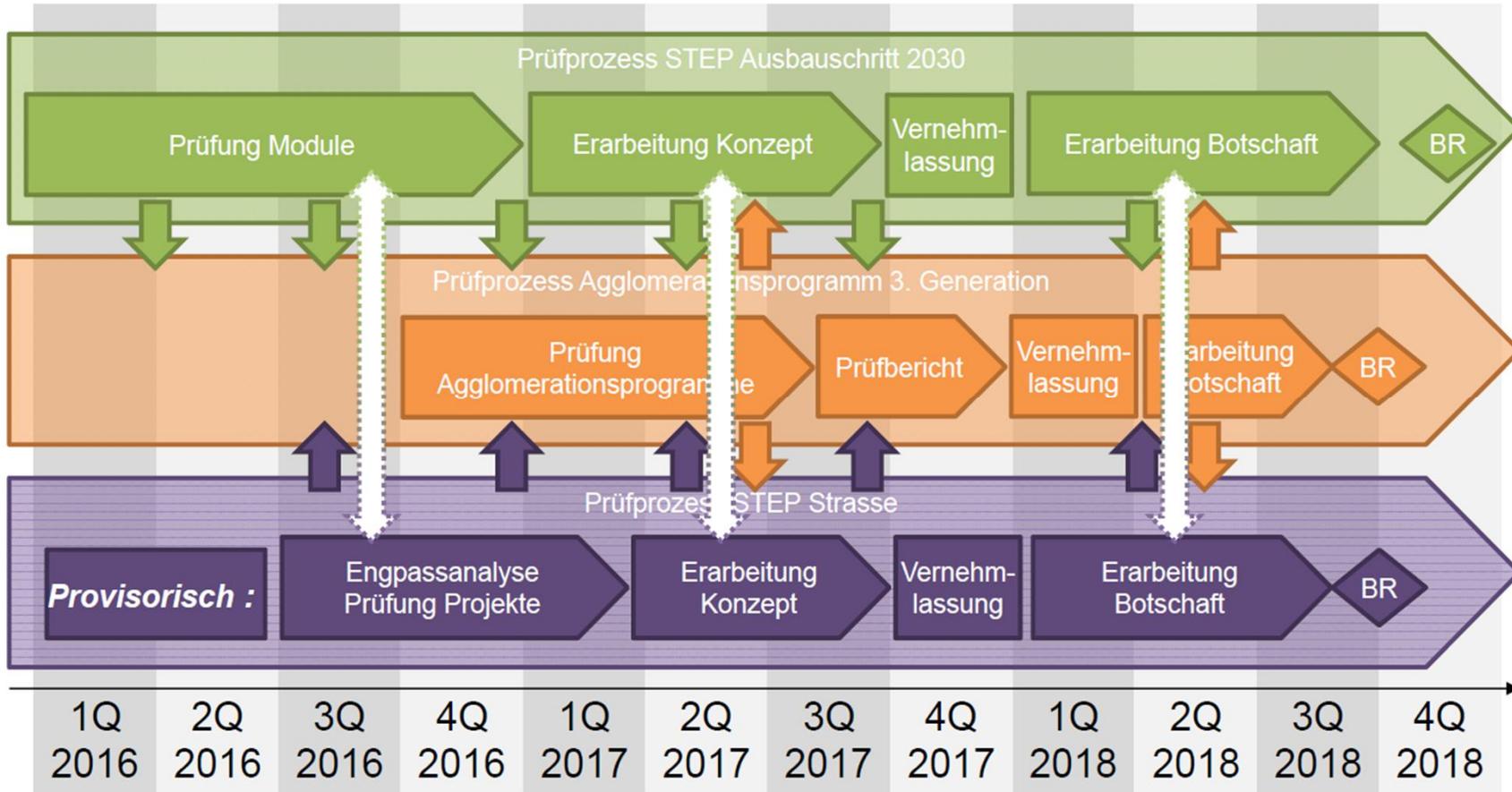
- Grundprinzipien für die Ermittlung der Programmwirkung unverändert.
- Umsetzungsstand Massnahmen 1. und 2. Generation wird in die Programmwirkung mitbewertet

Massnahmenebene

- Noch stärkere Priorisierung von bau- und finanzreifen Massnahmen
→ evtl. Fristen/Verfallstermin von Bundesmittel beschleunigt(e) Umsetzung



Abstimmung AP mit STEP AS 2030 und STEP Strasse





Neue Agglomerationsdefinition BFS

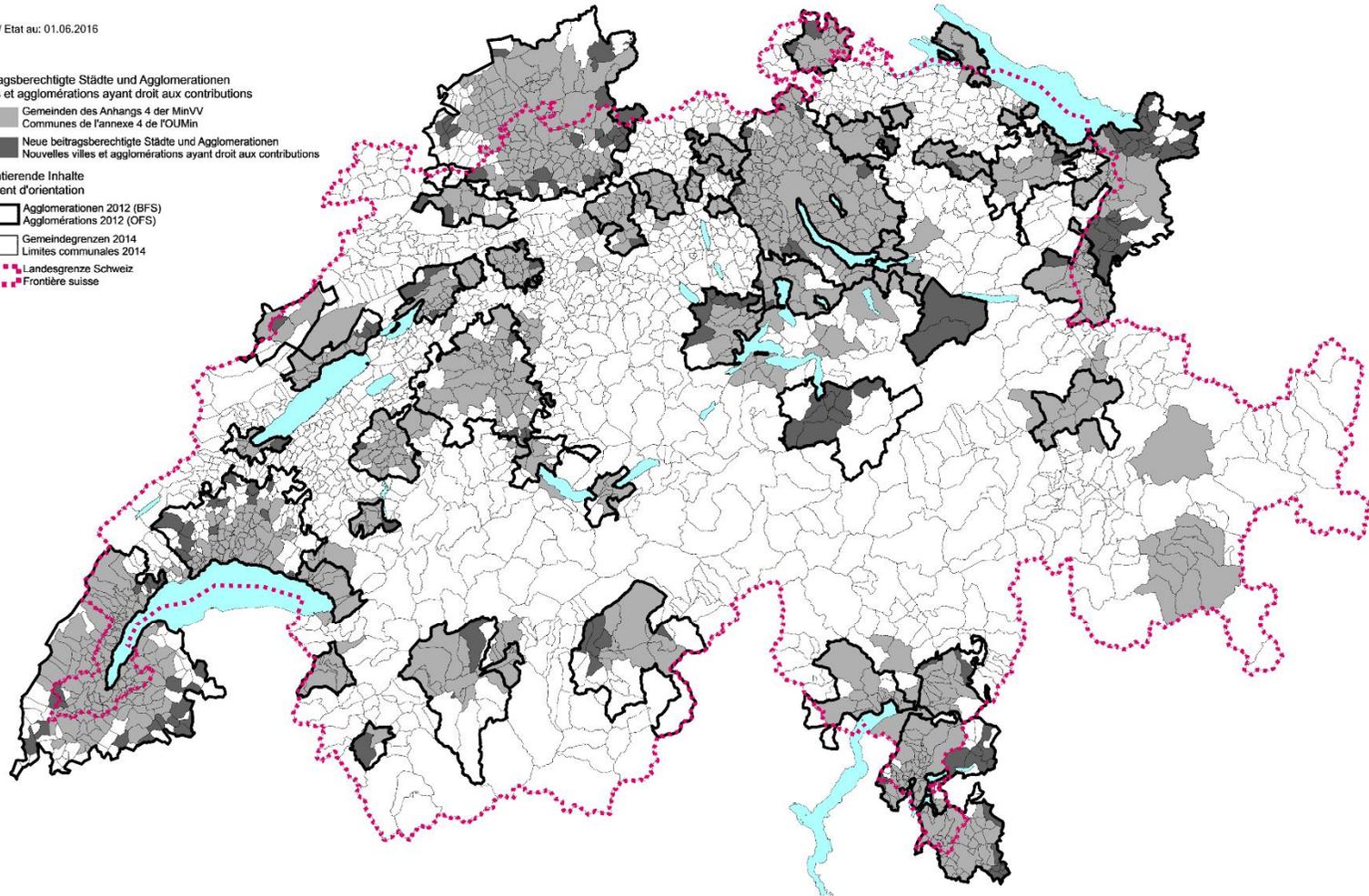
Stand / Etat au: 01.06.2016

Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
Villes et agglomérations ayant droit aux contributions

- Gemeinden des Anhangs 4 der MinVV
Communes de l'annexe 4 de l'OUMin
- Neue beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
Nouvelles villes et agglomérations ayant droit aux contributions

Orientierende Inhalte
Élément d'orientation

- Agglomerationen 2012 (BFS)
Agglomérations 2012 (OFS)
- Gemeindegrenzen 2014
Limites communales 2014
- Landesgrenze Schweiz
Frontière suisse



Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE



Vorschlag für die BESA

Stand / Etat au: 01.06.2016

Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen
Villes et agglomérations ayant droit aux contributions

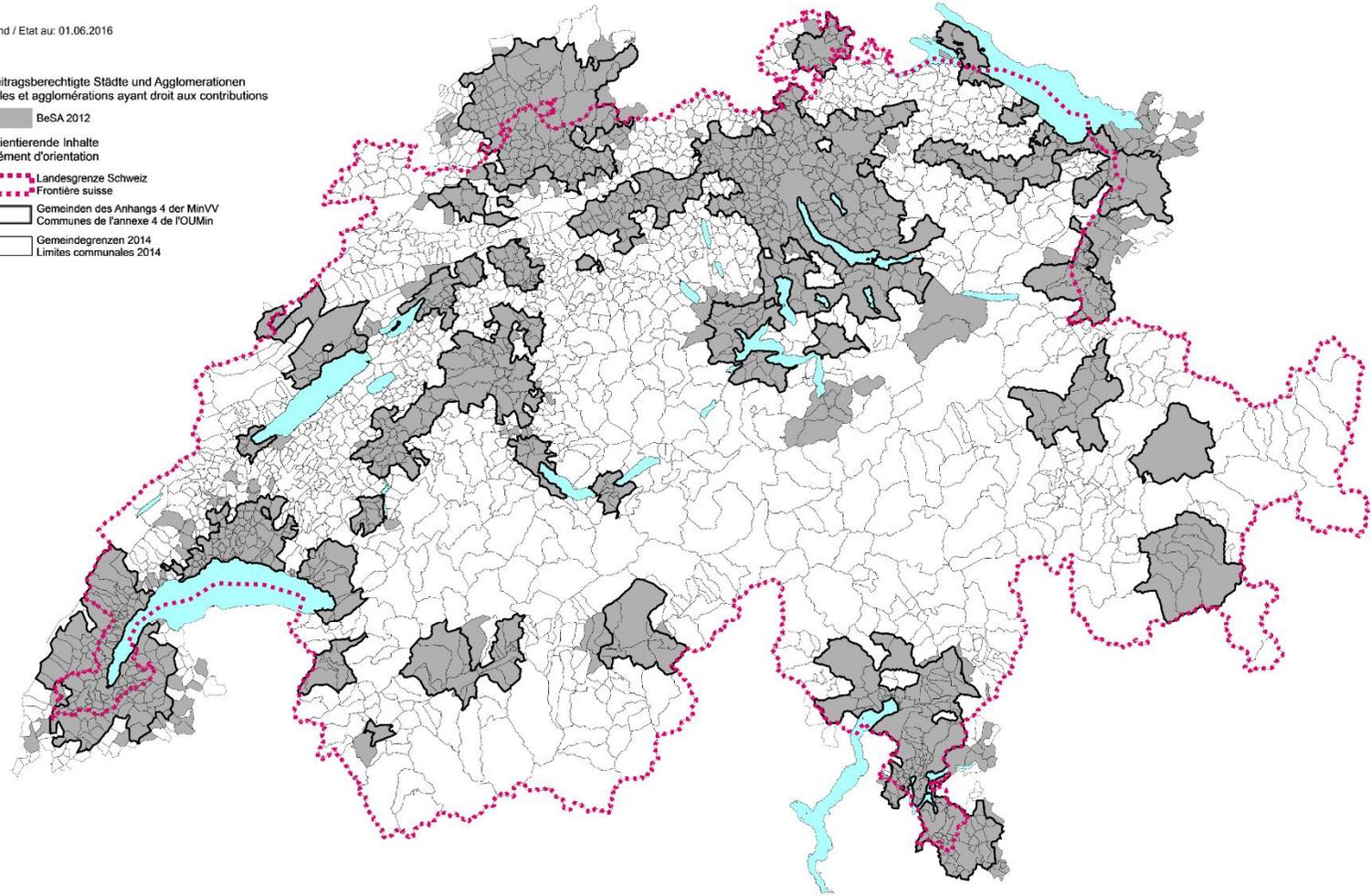
BeSA 2012

Orientierende Inhalte
Éléments d'orientation

Landesgrenze Schweiz
Frontière suisse

Gemeinden des Anhangs 4 der MinVV
Communes de l'annexe 4 de l'OUMin

Gemeindegrenzen 2014
Limites communales 2014

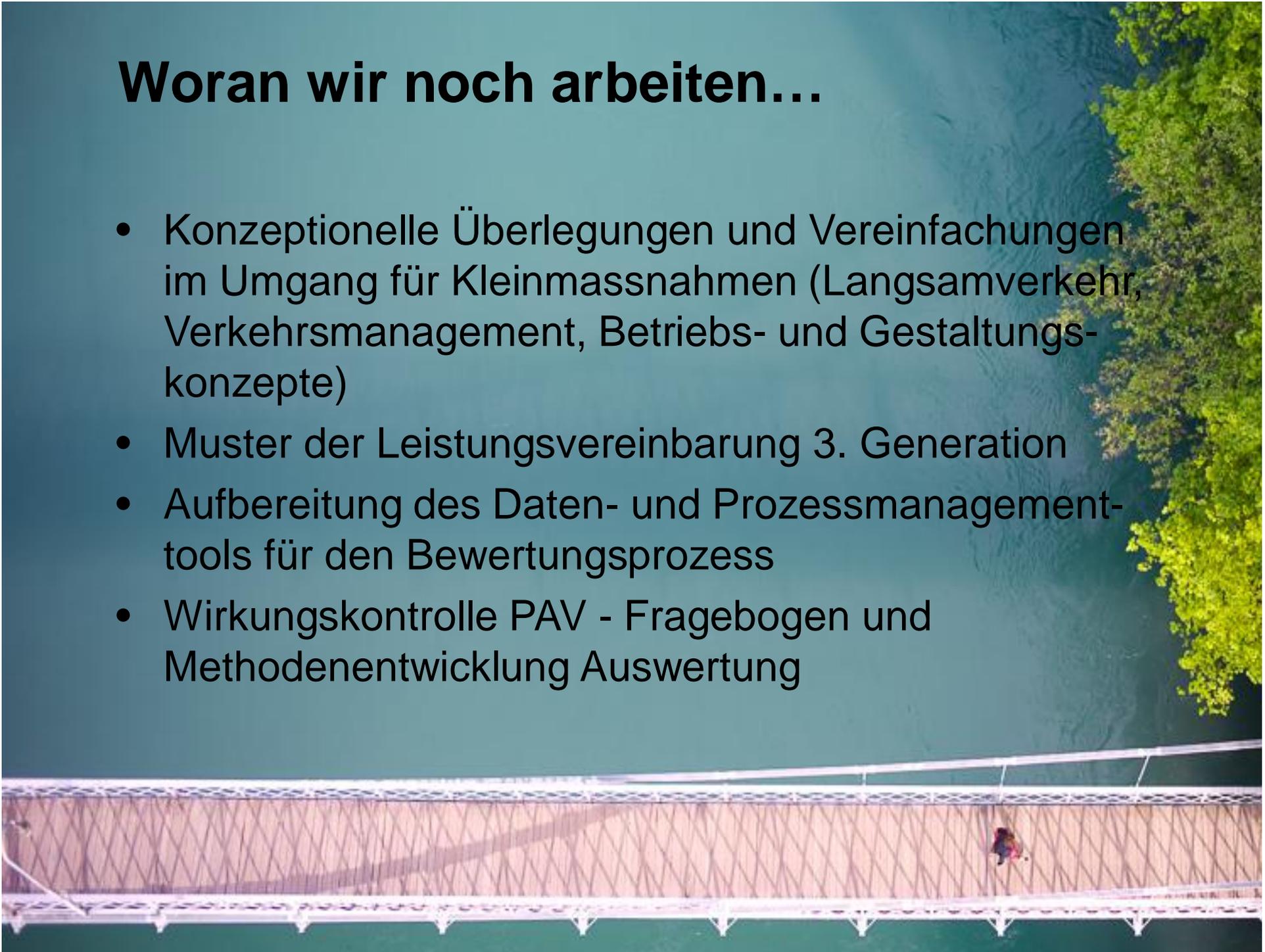


Quellen: INFOPLAN-ARE, GEOSTAT-BFS, swisstopo

© ARE

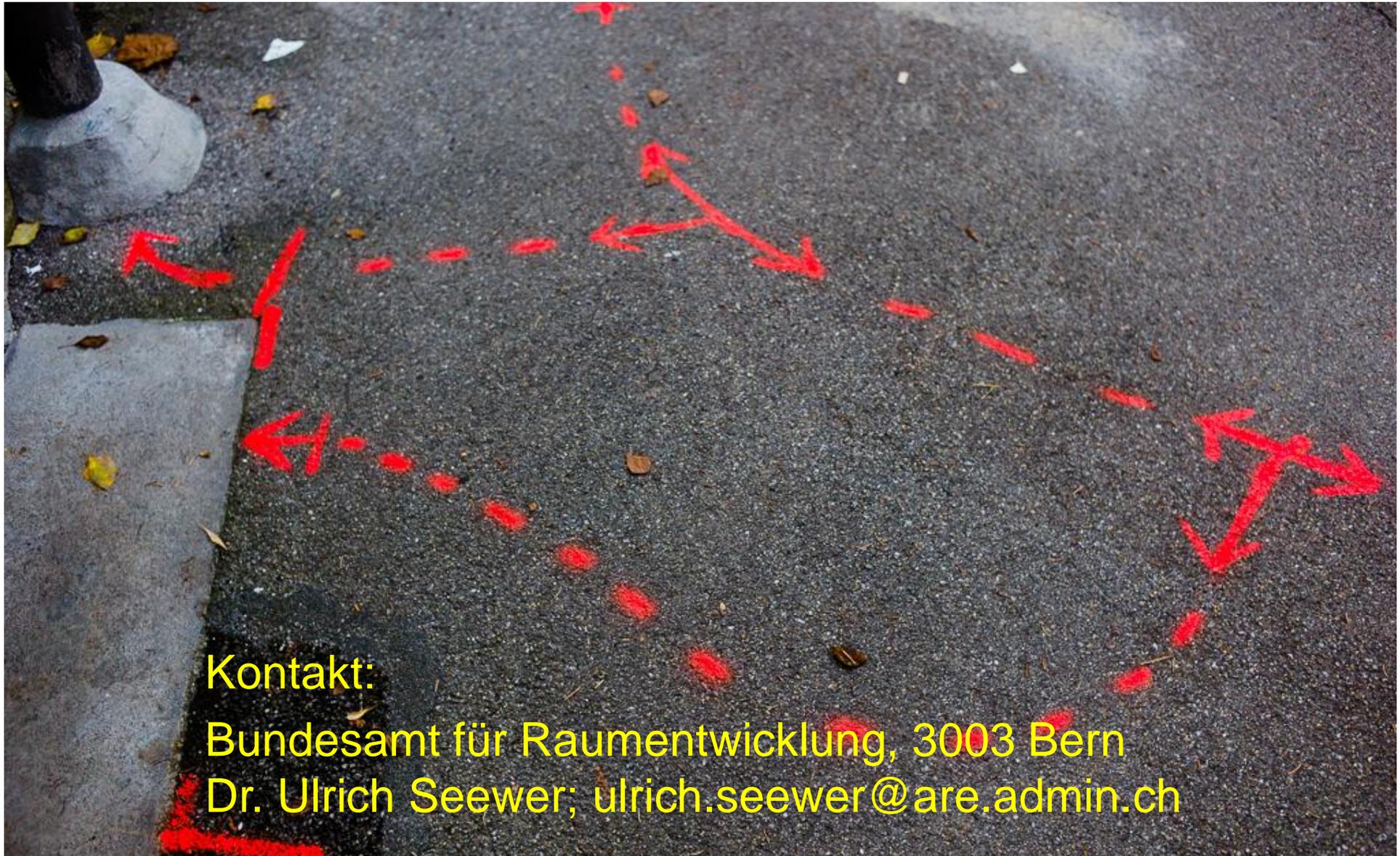
Woran wir noch arbeiten...

- Konzeptionelle Überlegungen und Vereinfachungen im Umgang für Kleinmassnahmen (Langsamverkehr, Verkehrsmanagement, Betriebs- und Gestaltungskonzepte)
- Muster der Leistungsvereinbarung 3. Generation
- Aufbereitung des Daten- und Prozessmanagementtools für den Bewertungsprozess
- Wirkungskontrolle PAV - Fragebogen und Methodenentwicklung Auswertung





Herzlichen Dank!



Kontakt:

Bundesamt für Raumentwicklung, 3003 Bern

Dr. Ulrich Seewer; ulrich.seewer@are.admin.ch

Kanton Bern

Abstimmung Siedlung und Verkehr – eine Bereicherung der Raumplanung



Katharina Dobler
Vorsteherin Abteilung Kantonsplanung
Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kanton Bern
Verkehrstag 2016, 25. August 2016, BERNEXPO

... ein Paradigma der Raumplanung!



KEYSTONE

Der einsame Kämpfer gegen die Behörden

Die Huhn-Ei-Frage auf Chinesisch: Was war zuerst da, das Haus oder die Strasse? Es ist das Haus, und es gehört einem Mann aus Wenling in der chinesischen Provinz Zhejiang. Bis heute weigert er sich,

das Gebäude zugunsten einer neuen Strasse abreißen zu lassen – die Behörden würden ihm einfach zu wenig Geld dafür anbieten, sagt er. Diese bauten die Strasse kurzerhand um sein Haus herum. (NCH)

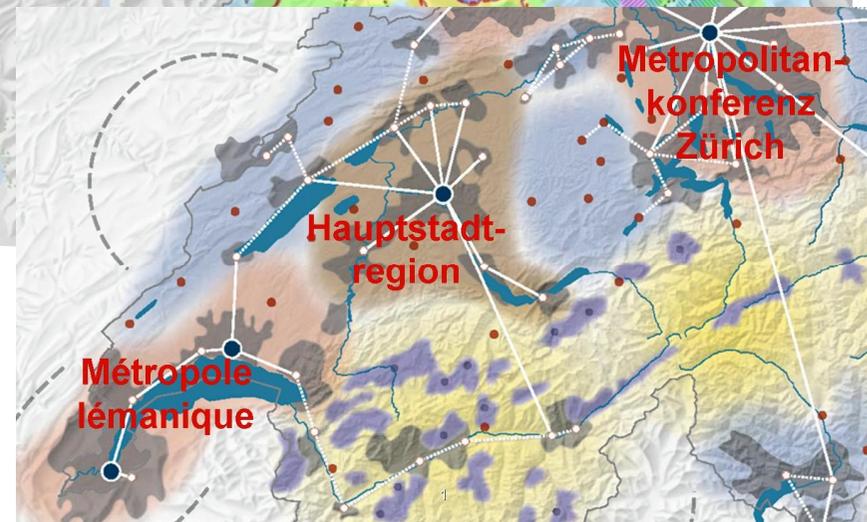
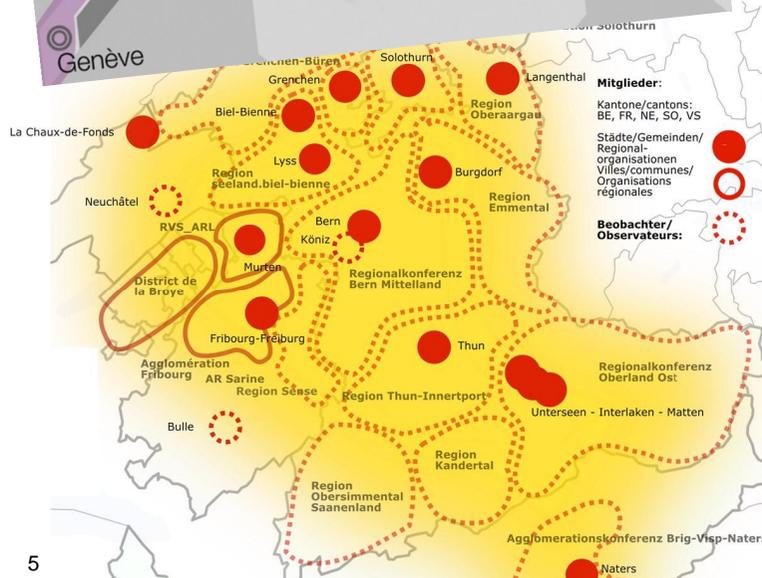
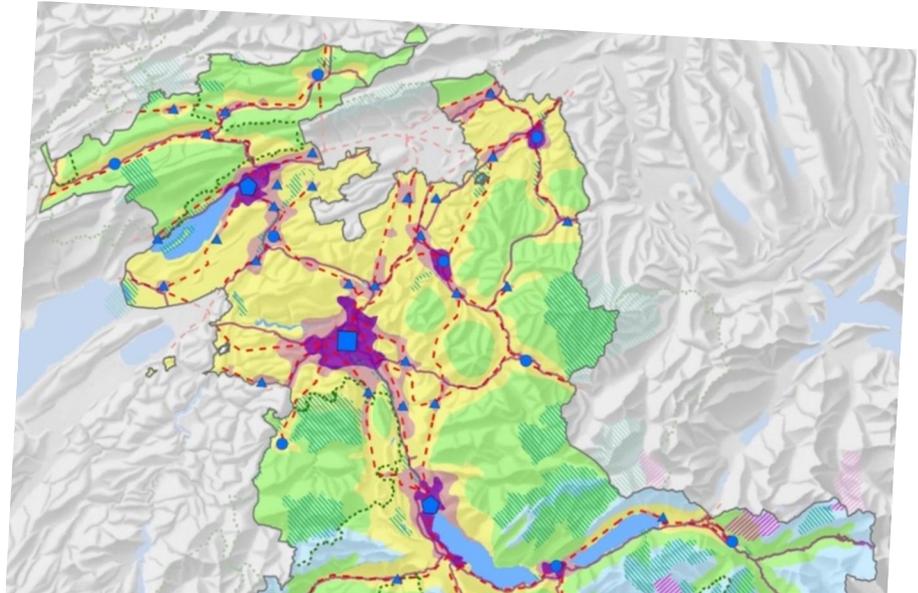
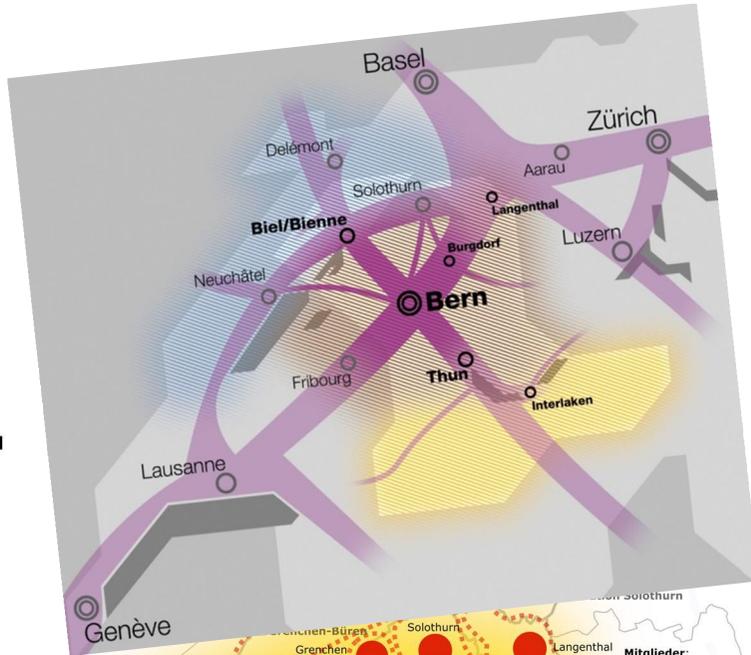
Zersiedlung stoppen, Siedlungsentwicklung konzentrieren



Abstimmung Verkehr und Siedlung



Über Grenzen hinaus denken und planen



Prioritäten setzen am richtigen Ort



Miteinander als Weg zum Erfolg



Amt für Gemeinden und Raumordnung

Das Kompetenzzentrum des Kantons Bern
für nachhaltige räumliche Entwicklung
und leistungsfähige Gemeinden.



kompetent

kundenorientiert

kommunikativ

www.be.ch/agr

Katharina Dobler
Vorsteherin Abteilung Kantonsplanung





Berner Verkehrstag 2016

Wie Infrastrukturen der Wirtschaft dienen – das Beispiel Wankdorf

Uwe E. Jocham

**Direktionspräsident CSL Behring Recombinant Facility AG
Präsident der Berner Arbeitgeber**

25. August 2016



ESP Wankdorf



- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf ist der grösste und bedeutendste ESP im Kanton Bern.
- Als einer von fünf Premium-Standorten nimmt der ESP Wankdorf eine besondere Stellung bei der Koordination und der Weiterentwicklung dieses florierenden Wirtschaftsstandortes ein.
- Grundlage ist der Richtplan. Er hat zum Ziel, dass die Siedlungsentwicklung und die daraus generierte Verkehrserzeugung im Einklang mit der Verkehrsinfrastruktur und der Umwelt stehen.



ESP Wankdorf



- Zahlen & Fakten:
 - 24'000 Einwohner
 - 1'300 Unternehmungen
 - 20'000 Arbeitsplätze
 - 360 S-Bahnhalte pro Tag
 - 650'000m² Entwicklungsfläche
- Aufgrund der Lage, der Verkehrsinfrastrukturen und des attraktiven Umfeldes hat der ESP Wankdorf ausserordentliche Qualitäten als Unternehmensstandort.
- Er verfügt über populäre Sport-, Ausstellungs- und Freizeiteinrichtungen und ist Austragungsort unterschiedlichster nationaler und regionaler Grossanlässe.
- Einzigartiges Image dank der Kombination eines erfolgreichen Unternehmens- und Veranstaltungsstandortes, das gezielt für die künftige Entwicklung dieses Gebiets genutzt werden soll.

ESP Botschafterrat



- ESP Wankdorf Partner sind Akteure aus Gemeinden & Kanton, Wirtschaft & Bildung und Regionalverkehr
- Aufgaben des Botschafterrates:
 - alle «Stakeholders» zusammen bringen und gemeinsame Interessen vertreten
 - Mitarbeit in Langfristplanung
 - Aktive und konkrete Mitarbeit in Projekten wie Verkehrsführung Wankdorfkreisel, Parkierung bei Veranstaltungen im ESP Wankdorf



Ziele ESP Botschafterrat



- Promotion und Bekanntmachung des Standortes
- Entwicklung und Positionierung der Marke ESP Wankdorf vorantreiben
- Unterstützung wirtschaftspolitischer Anliegen
- Einsatz für wirtschaftsfreundliches Klima (Neuansiedlungen)
- Aufzeigen eigener Erfolgsgeschichte (CSL Behring, BBL, SBB, Swisscom, Post)
- Andere Unternehmer und Wirtschaftsvertreter aus dem lokalen Kreis für Engagement im ESP und für den Standort Bern motivieren

Mobilität im ESP Wankdorf



- Umwelt- und siedlungsverträgliche Entwicklung der Mobilität ist ein zentrales Thema
- Wichtige Parameter:
 - intaktes Strassennetz
 - genügend grosses Parkingangebot
 - Ausbau des ÖV
 - Förderung des Langsamverkehrs (Fussgänger, Velo)
 - Entschärfung von Engpässen
- Neue Verkehrsführung mit Wankdorfkreisel (Projekt im Rahmen der Gesamterneuerung Stadttangente Bern)
 - Oktober 2012: neuer Autobahnanschluss Wankdorf am Schermenweg
 - Dezember 2012: neu gestalteter Wankdorfplatz mit zweistöckigem Kreisel und verlängerter Tramlinie 9 bis S-Bahnhof Wankdorf



ESP Wankdorf aktuelle Projekte



➤ WankdorfCity

- Modernes Dienstleistungsquartier mit Tausenden von neuen Arbeitsplätzen von SBB, Post, Losinger Marazzi, KPT Versicherungen etc.
- Losinger Marazzi bzw. Mobilair plant eine Überbauung mit 50 Prozent Wohnanteil, einem Hotel und weiteren gewerblichen Nutzungen.



➤ Business Park Bern

- Umfassende Gebäudesanierung und Neubauten für rund 1500 Personen in 25 Unternehmen. Zusätzlicher Neubau mit 6000m³ für Büro- und Dienstleistungen in Planung.

ESP Wankdorf aktuelle Projekte



➤ BElive Center

- Planung einer neuen multifunktionalen Eventhalle auf BERNEXPO Gelände als Ersatz der alten Festhalle.



➤ Verwaltungszentrum Zeughausareal Guisanplatz 1

- Neuer Bürokomplex mit ca. 4700 Arbeitsplätzen für EJPD, VBS und Bundesanwaltschaft am Entstehen.



ESP Wankdorf Beispiel CSL Behring



- Entwicklung und Wachstum seit ESP Wankdorf 2005 von 790 auf heute über 1'400 Mitarbeitende.
- Investitionen von 500 Mio. Franken in hochmoderne Produktionsanlagen, Labors, Büroräumlichkeiten und Logistik- und Service Center.
- Weiterer Ausbau auf ehemaligen Zeughausareal in Planung.



ESP Wankdorf Beispiel CSL Behring



- Anzahl Parkplätze vgl. Anzahl Mitarbeitende: ~30 %
In der nahen Umgebung verstreut:
 - CSL Behring, Feusi, Stade de Suisse, Allmend.....
- Anzahl Kunden-/Lieferantenparkplätze: 6
- Beschränkte Anzahl öffentliche Parkplätze in der nahen Umgebung – rigorose Kontrollen
- Externe LKW Anlieferungen zur CSL Behring: ~30 pro Tag
- Zu- und Wegfahrt Autobahn: oftmals Verkehrsstau, Zeitverlust, schwierige Terminplanung



ESP Wankdorf Beispiel CSL Behring



- Arbeitsweg Mitarbeitende per ÖV: ~70 %
- Übernahme / Ausbau Gebäude KPT durch CSL Behring geplant 2017 da weiteres Mitarbeiterwachstum
- Situation ÖV:
 - S-Bahnhof Wankdorf stösst bereits heute an Kapazitätsgrenze, gefährliche Situationen auf Bahnsteige
 - Tramlinie 9 und Buslinie 20 stossen zu Spitzenverkehrszeiten bereits heute an Kapazitätsgrenze, unangenehmes Gedränge



ESP Wankdorf – die Vision geht weiter



- Für Neuansiedlungen: attraktives Büro-, Gewerbe- und Produktionsflächenangebot sowohl hinsichtlich Grösse, Preis und Verfügbarkeit.
- Für bestehende Betriebe: Möglichkeiten zur flächenmässigen Ausdehnung ohne langwierige Verfahren.
- Erhalt und Ausbau der guten Erschliessung mit dem öffentlichen und dem Privatverkehr (inkl. Parkplätze). Je nach betrieblichen bzw. logistischen Bedürfnissen auch für den Schwerverkehr bzw. Güterverkehr.
- Sicherstellung der möglichst staufreien Zufahrten und Zirkulationsmöglichkeiten für den Wirtschaftsverkehr.

ESP Wankdorf – die Vision geht weiter



- Positive und nachhaltige Entwicklung fördern.
- Alle Kraft dafür aufwenden, in Zusammenarbeit mit den anderen ESPs und dem Kanton die Berner Wirtschaft auf nachhaltigen Wachstumskurs zu bringen.
- Gemeinsam die richtigen und wichtigen Voraussetzungen und idealen Rahmenbedingungen schaffen für:
 - den Zusammenhalt der Bevölkerung und Industrie fördern;
 - die Zukunftsperspektiven aufzeigen und uns dafür einsetzen.



Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel – das Beispiel Tram Bern West

Warum ein Tram in den Westen?

- Zunahme Bevölkerung und Arbeitsplätze in Bern West
 - Eröffnung Westside in Brünnen
 - Trolleybuslinien 13 und 14 laufen an der Kapazitätsgrenze
 - Betriebliches Maximum mit 90' Takt der Buslinien auf gemeinsamer Strecke erreicht
-
- **Kapazitätserweiterung** des öffentlichen Verkehrs notwendig
 - **Umsetzung Mobilitätsstrategie** des Kantons Bern:
Verkehr vermeiden, verlagern respektive verträglich abwickeln

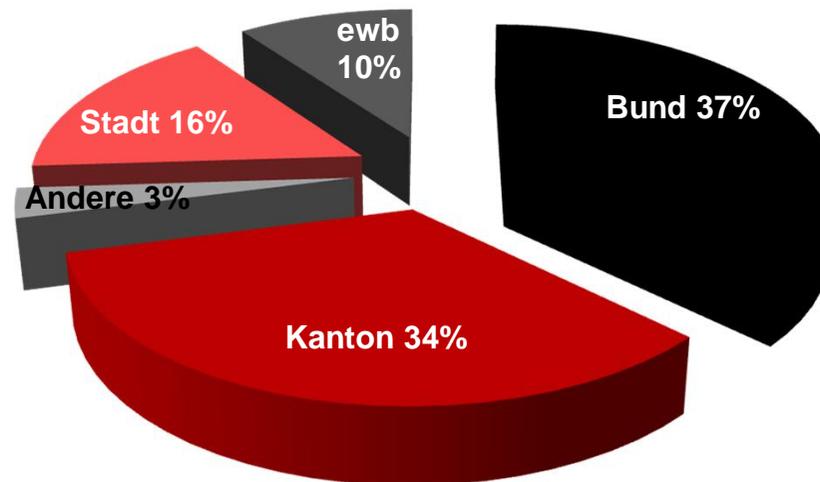
Kapazitätserweiterung: Tram als beste Lösung eröffnet zusätzliche Chancen

- Wachstum nach **innen** (Verdichtung)
- Chance zur Entwicklung und Erschliessung von angrenzenden Neubau- und Entwicklungsgebieten (Bsp. Brünnen)
- Verbesserungen für **alle** Verkehrsteilnehmenden:
 - Verbesserter Verkehrsfluss
 - Stabilerer Fahrplan
 - Bereitstellung notwendiger ÖV-Kapazitäten
 - Umweltschonend und energieeffizient
- Strassenumbau erzeugt **städtebauliche** und stadträumliche Qualitäten
- Erneuerung der öffentlichen Freiräume und **Werkleitungen**

Finanzierung

- Kosten rund 150 Mio. Franken, davon 105 Mio. Franken für die eigentliche Traminfrastruktur
- Bund anerkennt Tram Bern West wegen dem hohen Nutzen als dringliches Projekt des Agglomerationsverkehrs:
 - neu geschaffener Infrastrukturfonds bezahlt 50% der Traminfrastrukturkosten (CHF 52.75 Mio.)

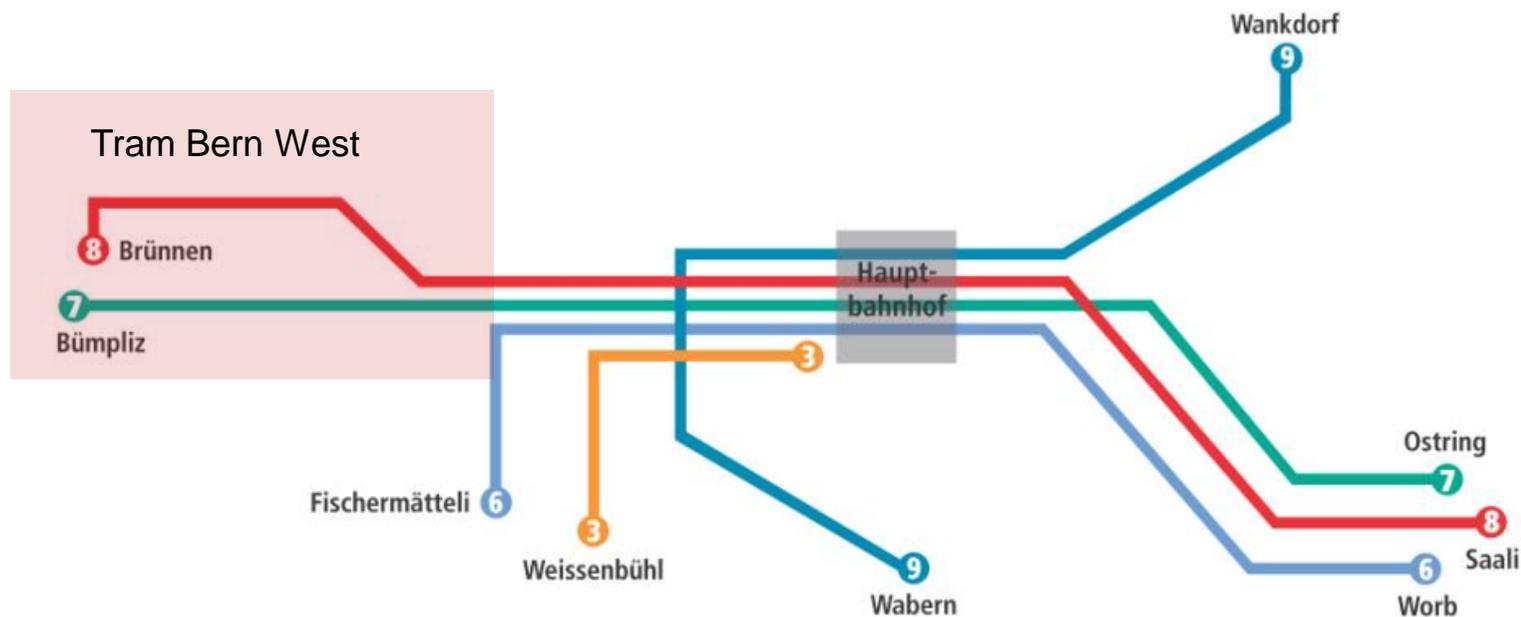
Finanzierung:



Bessere Vernetzung der ganzen Stadt

Vernetzung des Ostens mit dem Westen Berns durch zwei neue, durchgehende Tramlinien

- ganze Stadt Bern profitiert von Tram Bern West



Vorteil Tram: Aufwertung öffentlicher Raum

Städtebaulicher und stadträumlicher Leitsatz:
Gestalten von Fassade zu Fassade

Bachmätteli Bümpliz:

Vorher



Nachher



Vorteil Tram: Aufwertung öffentlicher Raum

Stadträume harmonisch gestalten



Brünen Westside



Bachmätteli

Vorteil Tram: Aufwertung öffentlicher Raum

Grüngestaltungen (Gäbelbach)



Würdigungen

- **ATU-Prix**
Stiftung Bernischer Kulturpreis für
Architektur, Technik und Umwelt



- **Prix Flâneur d'Or 2011**
Fussverkehrspreis Infrastruktur



- **sia umsicht 2013**

Ausschreibung
Appel à candidatures
Concorso
2013



Wirkungskontrolle 2011 – 2014

- Hauptsächlichliche Ziele der Wirkungskontrolle:
 - Überprüfung der Ziele und Projektanforderungen: Aussagen zum Modal Split, Verkehrsaufkommen, Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit sowie Stadtentwicklung, Umwelt
 - Empfehlung für Nachbesserungen, Empfehlung für weitere Projekte
- Daten für die Vorher-/Nachher-Vergleiche: Fahrgastzahlen ÖV, Querschnittszählungen MIV, Unfallstatistik Kanton Bern, u.a.
- Eine grosse Herausforderung ist die Erfassung der Nettowirkung einer Massnahme und die Trennung von anderen Einflüssen



Wirkungskontrolle 2011 – 2014: Fahrgastaufkommen ÖV

- Fahrgastaufkommen auf den Tramlinien hat deutlich zugenommen
- Zunahme bis 2014 gegenüber Busbetrieb (2007)
 - Linie 7 Bümpliz: + 15%
 - Linie 8 Brünnen: + 43%
- Die starke Zunahme auf der Linie 8 ist auch auf die Eröffnung des Einkaufs- und Freizeitzentrums Westside und der angrenzenden Siedlungsentwicklung zurückzuführen.

Wirkungskontrolle 2011 – 2014: Verkehrsaufkommen MIV und Velo

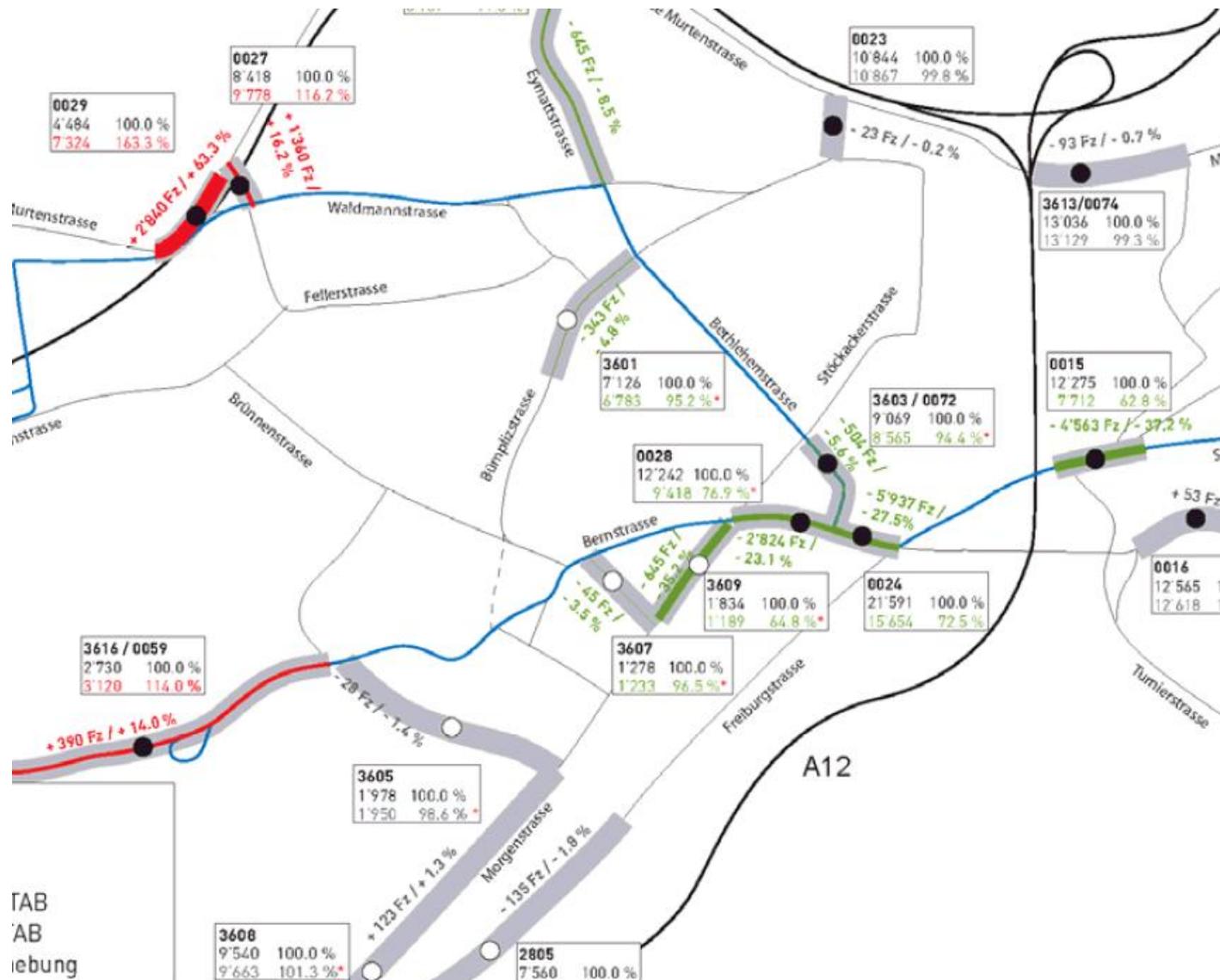
Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz von Holligen, Bümpliz und Bethlehem nahm mit Tram Bern West vielerorts ab
- Entlang der Tramlinien Reduktion zwischen 5% - 37%
- Keine Verlagerung in die Quartiere feststellbar
- Einziges Gebiet mit Verkehrswachstum liegt im Bereich Westside und angrenzend

Veloverkehr

- Aufgrund fehlender Zähldaten vor Tram Bern West konnte keine Wirkungskontrolle durchgeführt werden

Wirkungskontrolle 2011 – 2014: Verkehrsaufkommen MIV



Wirkungskontrolle 2011 – 2014: Modal Split

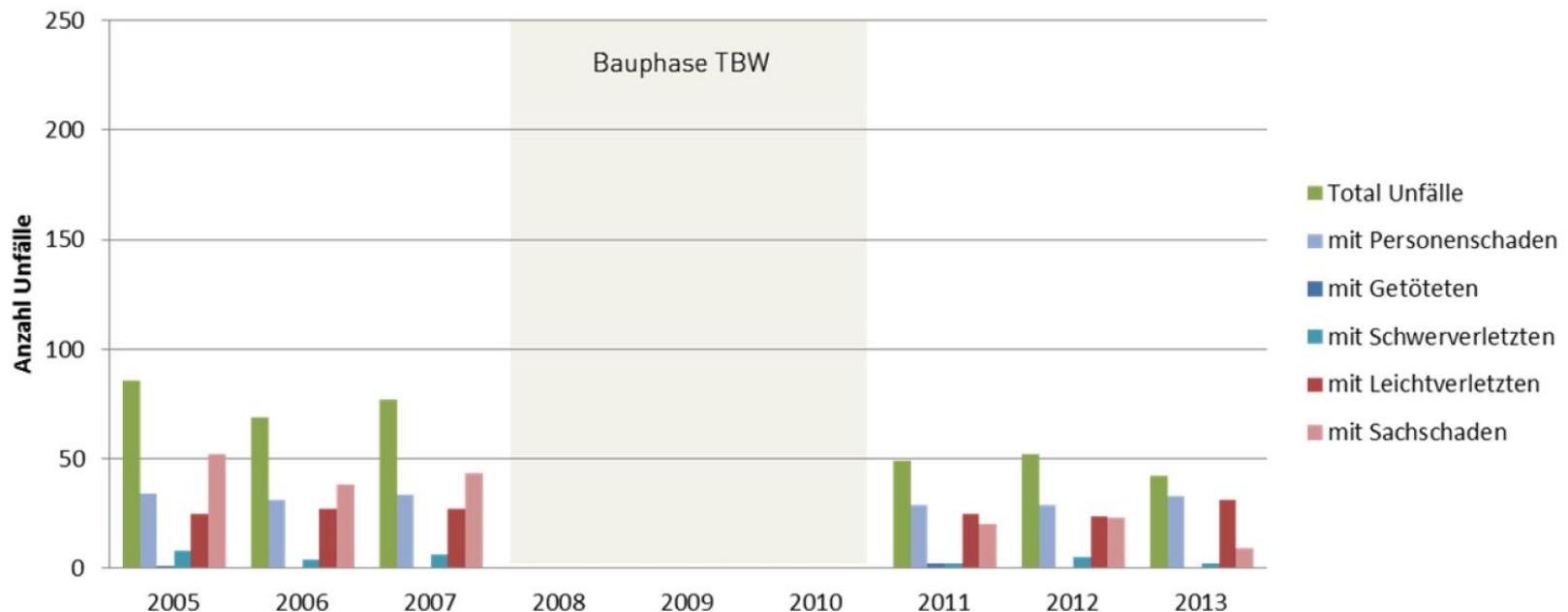
- Vorhandenes Datenmaterial lässt keine Modal-Split-Zuteilung im Sinne des Bundesamts für Raumentwicklung oder des Mikrozensus zu
- Es können lediglich Querschnittswerte verglichen werden
- Beim Querschnitt auf der Höhe Weyermannshaus - Ausserholligen ist eine grosse Veränderung feststellbar
- Verteilung von ÖV und MIV verändert sich zu Gunsten ÖV:

	2007	2013
Anteil MIV	53.5%	44.1%
Anteil öV	46.5%	55.9%

- Verkehrsaufkommen Autobahn nicht berücksichtigt, jedoch keine Anzeichen von Mehrverkehr bei den Autobahnzufahrten feststellbar

Wirkungskontrolle 2011 – 2014: Unfallgeschehen

- Anzahl Verkehrsunfälle 2005-2007 und 2011-2013 entlang der Tramstrecke:



- Die Summe aller Unfälle hat merklich abgenommen
- Auch beim Veloverkehr ist ein massiver Rückgang zu beobachten

Wirkungskontrolle 2011 – 2014: Verkehrsqualität

- **Daten**
Auswertungen Betriebsleitsystem BERNMOBIL, Videoanalysen, Angaben Kantonspolizei sowie Quartierorganisationen und Fachverbände
- **Tram**
 - Die Verkehrsqualität ist gut, es gibt nur vereinzelte Störhalte und kaum Streckenunterbrüche
 - Trotz wenig Abschnitten mit Eigentrasse kommt das Tram relativ gut voran
 - Die Reisezeit hat sich gegenüber dem Bus um rund eine Minute verlängert: bessere Bevorzugung gegenüber Bus, jedoch tiefere Geschwindigkeiten in Kurven und Gefälle

Wirkungskontrolle 2011 – 2014: Verkehrsqualität

Motorisierter Individualverkehr

- Verkehrsfluss gut, kaum Reaktionen aus der Bevölkerung, gemäss Kantonspolizei keine Auffälligkeiten
- Haltestellen: Bei einzelnen Haltestellen kann der MIV das wartende Tram in langsamer Fahrt überholen. Jedoch nur ein Drittel der PW nutzen die Überholmöglichkeiten bei Haltestellen.



Wirkungskontrolle 2011 – 2014: Verkehrsqualität

Veloverkehr

➤ **Kap- und Fahrbahn-Haltestellen**

Velofahrende fühlen sich auf dem schmalen Streifen zwischen Schiene und Haltekante (ca. 80 cm) unsicher.

➤ **Velos und Schienen**

Schienen stellen für Velofahrende generell eine Schwierigkeit und Gefahr dar.

➤ **Rückwärtige Umfahrung der Trams via Haltestellenbereich**

Velos geraten dabei in Konflikt mit Fussverkehr und bewegen sich im rechtlichen Graubereich (Velo auf Trottoir).

Diese Umfahrungsmöglichkeit wird aber wenig genutzt.

Wirkungskontrolle 2011 – 2014: Verkehrsqualität

Fussverkehr

➤ **Allgemein**

Gemäss Rückmeldungen aus dem Quartier sind zu Fuss Gehende zufrieden

➤ **Trottoirüberfahrten**

Diese haben sich bewährt, es konnten keine Konflikte erkannt werden.

➤ **Links-Überholen von wartenden Trams**

Velos überholen das Tram an Stellen, wo es keine offizielle Überholmöglichkeit gibt. Dadurch geraten sie in Konflikt mit zu Fuss Gehenden auf dem Zebrastreifen.

Wirkungskontrolle 2011 – 2014: weitere Kriterien

➤ **Siedlungsentwicklung**

Tram Bern West hat zur regen Bautätigkeit in Brünnen und zur generellen Siedlungsentwicklung in Bern West beigetragen.



Vorteil Tram: Höhere Kundenzufriedenheit

Ergebnisse Kundenzufriedenheitsumfragen 2009/2012:

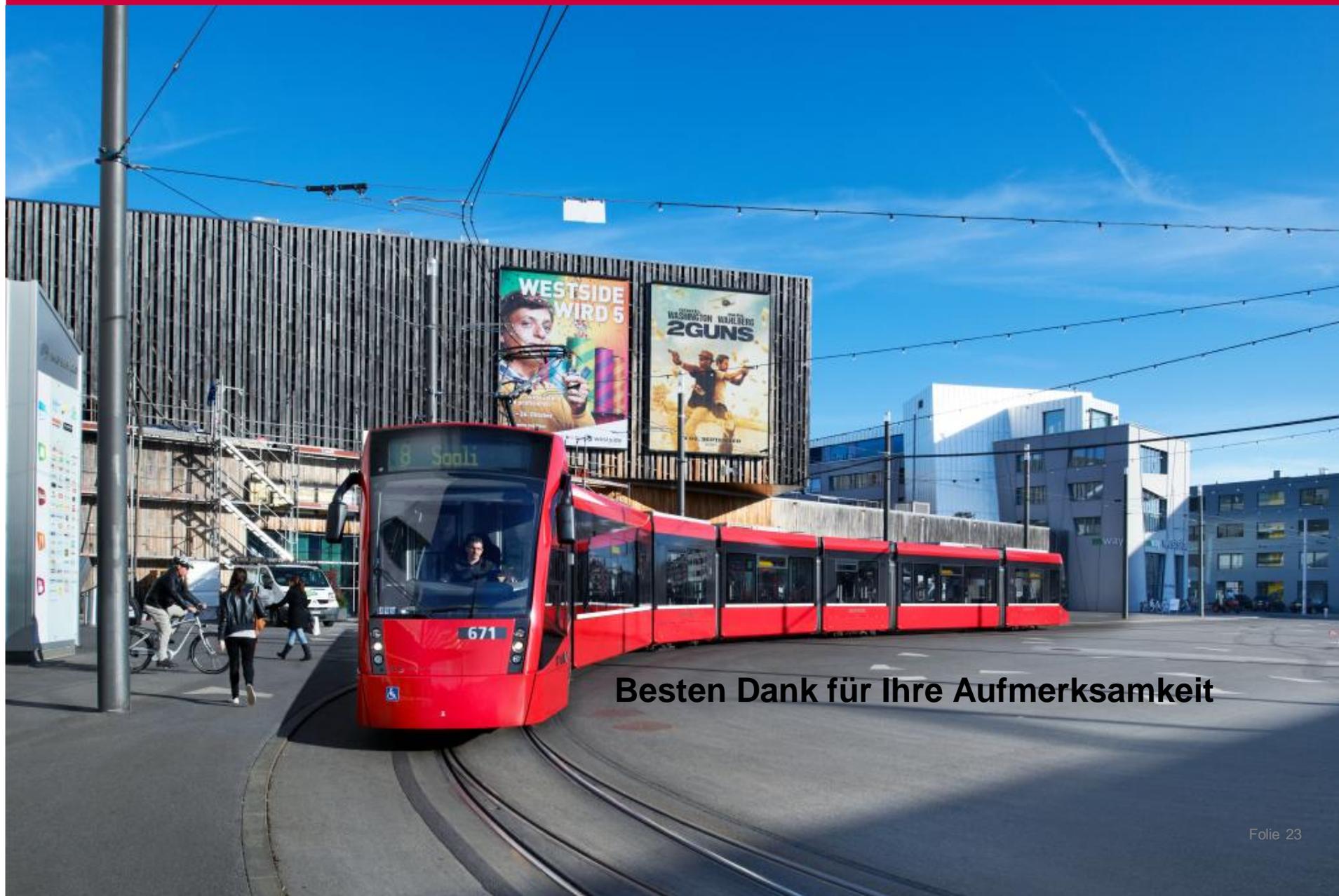
	Ganzes Netz	Linien 7/8 bzw. 13/14
Gesamtzufriedenheit KuZu 2012	4.31	4.43
Gesamtzufriedenheit KuZu 2009	4.28	4.28

Vergleich KuZu 2009/2012	2009 (Bus L13/14)	2012 (Tram L 7/8)
Pünktlichkeit	3.80	4.24
Zügiges Vorwärtskommen	3.98	4.02
Angenehmer Fahrstil	3.65	4.23

KuZu 2012	Bus	Tram
Pünktlichkeit	4.00	4.11
Zügiges Vorwärtskommen	3.94	4.05

Vorteil Tram: Umweltfreundlichkeit

- Energieeffizienz: Tram braucht deutlich weniger Energie als Bus (Einsparung Tram Bern West: 5.5 GWh/J)
- Reduktion CO₂-Austoss BERNMOBIL um 2'300 t/J dank Tram Bern West
- Weitere Reduktion des Schadstoffausstosses (Partikel, NOx, KW)



Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle – eine (letzte) Chance für die Region

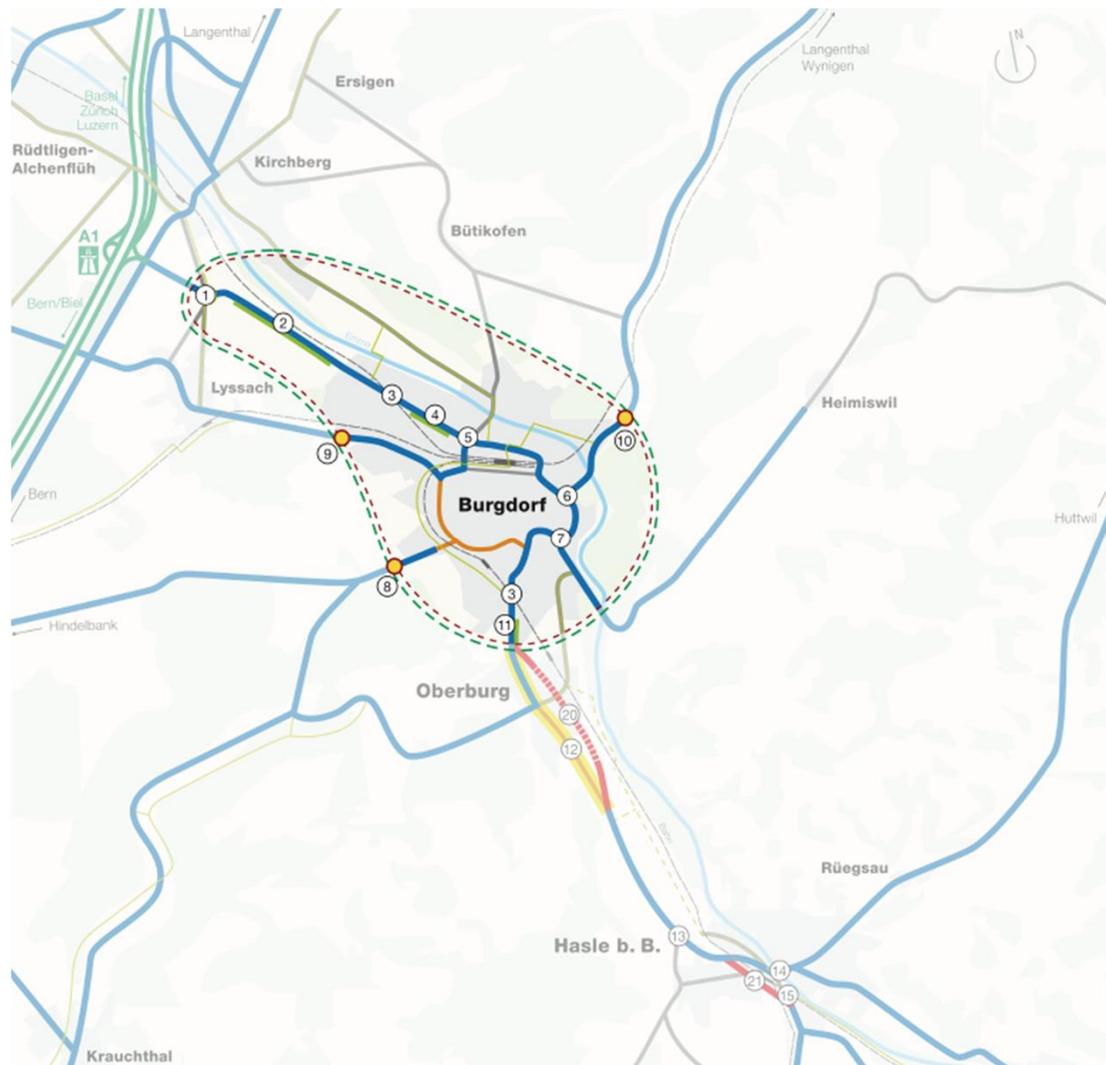
Inhalt / Ablauf

1. Worum geht es? – Zur Geschichte der Verbesserung der Verkehrserschliessung im Emmental
2. Das aktuelle Vorprojekt VS BOH (kurze Projektvorstellung)
3. Bedeutung und Chance für die Region Emmental und den Kanton Bern
4. Die nächsten Schritte

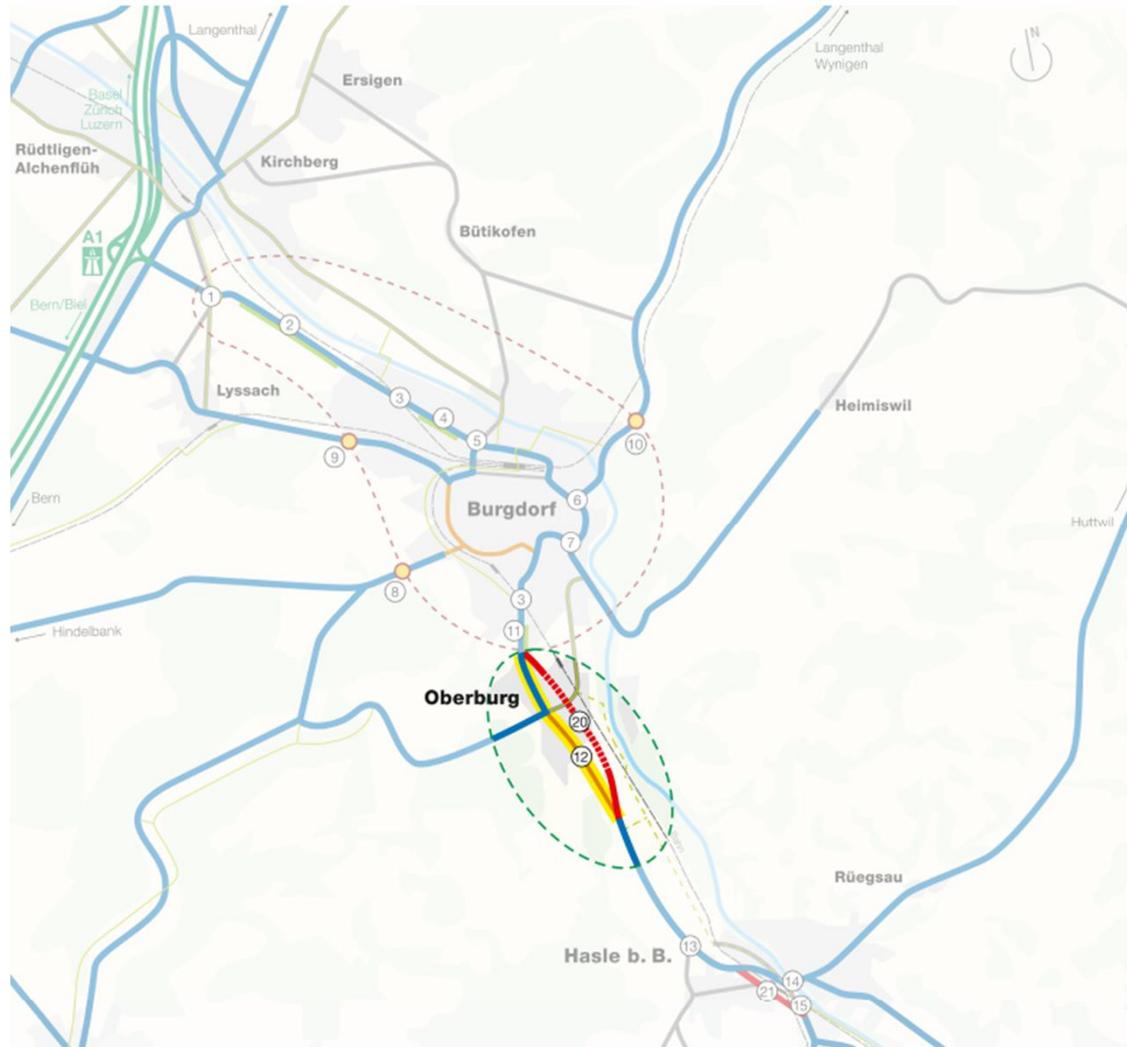
Stausituationen



Linienführung – Abschnitt Burgdorf



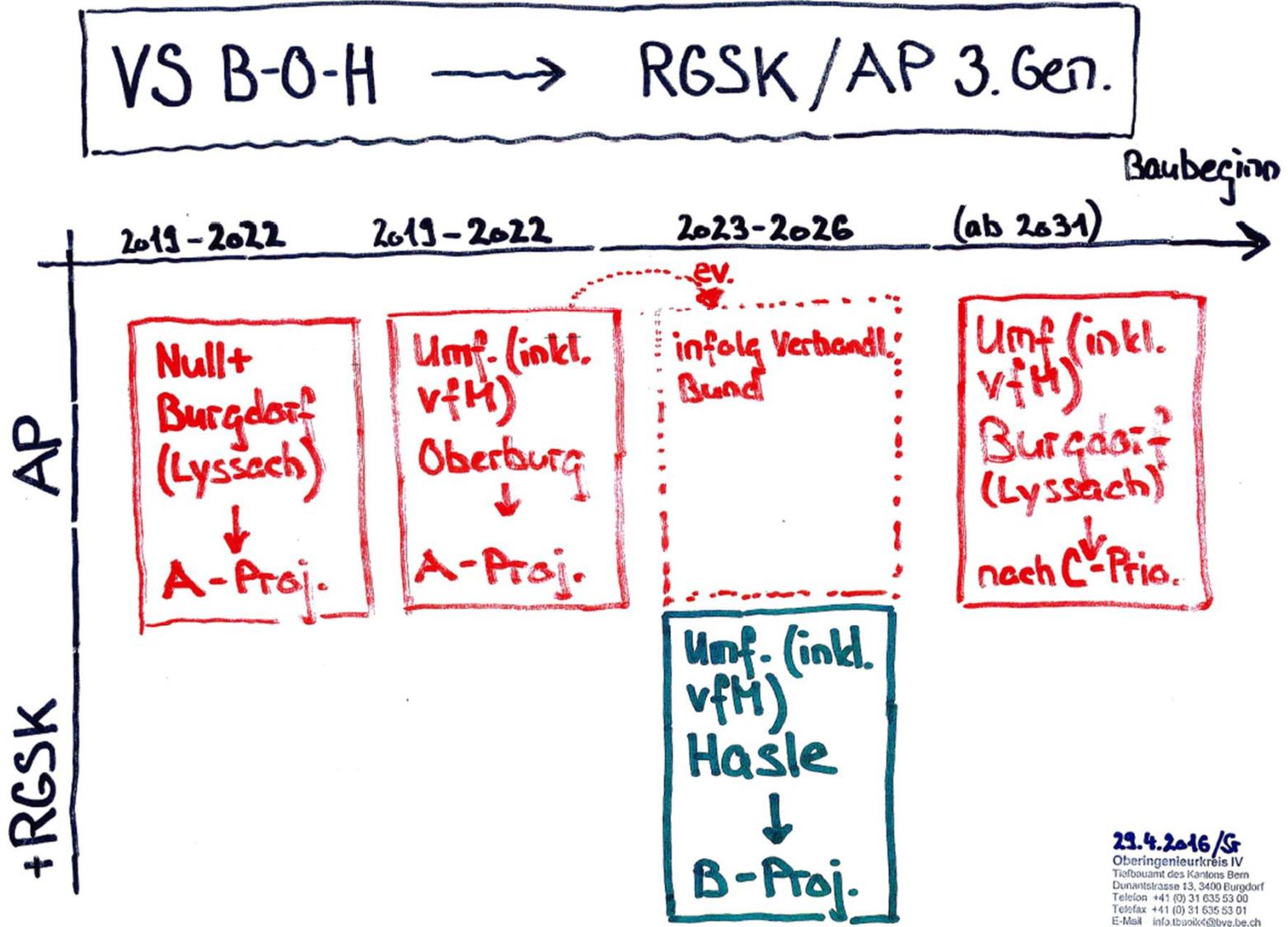
Linienführung – Abschnitt Oberburg



Linienführung – Abschnitt Hasle b.B.



Etappierung



29.4.2016/S
 Oberingenieurkreis IV
 Tiefbauamt des Kantons Bern
 Dunantstrasse 13, 3400 Burgdorf
 Telefon +41 (0) 31 635 53 00
 Telefax +41 (0) 31 635 53 01
 E-Mail info.tbaukiv@ovs.be.ch

Auszug Emmentaler Unternehmen



Die nächsten Schritte / Aufruf

- Grosser Rat September 2016
- Agglomerationsprogramm 3
- Verhandlungen Mitfinanzierung Bund
- Projektierungsarbeit
- Baubeginn 2019

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!