

Bau, Verkehrs und Energiedirektion
des Kantons Bern

Direction des travaux publics, des transports et de
l'énergie du canton de Berne

Justiz, Gemeinde und Kirchendirektion
des Kantons Bern

Direction de la justice, des affaires communales et des
affaires ecclésiastiques du canton de Berne



Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern

Kurzfassung



In Zusammenarbeit mit RVK4, VRB und Stadt Bern



Stadt Bern

Verkehr und Siedlung im Einklang



Werner Luginbühl

Regierungsrat
Justiz-, Gemeinde- und
Kirchendirektion (JGK)



Barbara Egger-Jenzer

Regierungsrätin
Bau-, Verkehrs- und
Energiedirektion (BVE)



Hans Rudolf Saxer

Präsident der Regionalen Verkehrs-
konferenz Bern-Mittelland (RVK4),
Gemeindepräsident Muri b. Bern



Fritz Sieber

Präsident der Kommission
UmweltRaumordnungVerkehr (KURV)
des VRB Verein Region Bern,
Gemeindepräsident Vechigen



Regula Rytz

Gemeinderätin Stadt Bern
Direktorin für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

Die Siedlungsentwicklung und das Verkehrsaufkommen sind eng miteinander verknüpft. Neue Wohnungen und Arbeitsplätze verursachen zusätzlichen Verkehr – wie dieser Verkehr aussehen wird, hängt davon ab, wo die Siedlung in Zukunft wachsen wird. Mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm legen wir eine fundierte Gesamtschau vor. Viele Massnahmen, um Verkehr und Siedlung in Einklang zu bringen, wurden geprüft – eine ausgewogene Mischung von Massnahmen hat sich als bestes Rezept erwiesen.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung postuliert eine Siedlungsentwicklung nach innen. Die Entwicklungsschwerpunkte – sei es für das Arbeiten oder das Wohnen – müssen über eine ausgezeichnete Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr verfügen. Neueinzonungen sollen in Zukunft zu mindestens 80 % in Gebieten erfolgen, die sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind. Dies ermöglicht den Pendlerinnen und Pendlern, noch mehr auf den öffentlichen Verkehr und auf das Fahrrad zu setzen. So können das Strassenverkehrswachstum beschränkt und der Bedarf nach teuren Investitionen für neue Verkehrsinfrastrukturen reduziert werden.

Es ist jedoch auch ein gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nötig. Nur so können Staus in den Kerngemeinden der Agglomeration verhindert werden, die für alle schlecht sind: für Autofahrende ebenso wie für Bus- und Trampasagiere, für Velofahrende genauso wie für Fussgängerinnen und Fussgänger und für die Wohnbevölkerung. Verkehrsüberlastungen in Agglomerationen schaden aber auch der wirtschaftlichen Standortgunst, der Umwelt und nicht zuletzt dem ländlichen Raum, der auf den Zugang zum Zentrum angewiesen ist.

Die vorliegenden Vorschläge sind kein Bauprogramm. Grosse neue Verkehrsinfrastrukturen müssen vorerst auf ihre Zweckmässigkeit überprüft werden – sei es im öffentlichen Verkehr mit einer neuen Erschliessung Richtung Köniz und einem RBS-Durchgangsbahnhof, sei es die grundlegende Neugestaltung des Strassenverkehrs in Berns Osten mit einer neuen Osttangente und einem Anschluss von Zollikofen im Grauholz.

Die Region Bern hat über 370 000 Einwohnerinnen und Einwohner und über 230 000 Beschäftigte. Sie ist der Wachstumsmotor für den ganzen Kanton. Es ist deshalb im Interesse des gesamten Kantons, dass die Region Bern auch in Zukunft über eine gute Verkehrs- und Siedlungsqualität verfügt. Den Weg dazu weist das Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung für die Region Bern – ein Weg, der Verkehr und Siedlung in Einklang bringen soll.

Verkehrs- und Siedlungspolitik koordinieren

Erstmals besteht für die gesamte Region Bern eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrs- und Siedlungsplanung. Unter Berücksichtigung der gegenseitigen Abhängigkeiten werden die prioritären Massnahmen hergeleitet.

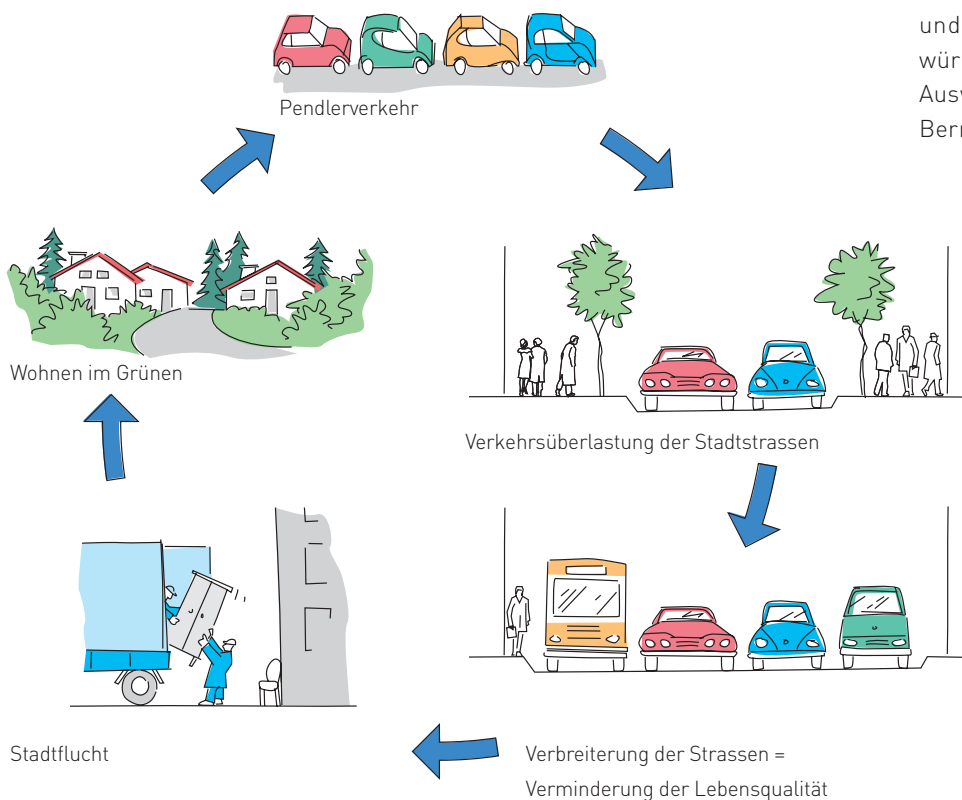
Das Agglomerationsprogramm ist ein Gemeinschaftswerk des Kantons Bern, der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4), des VRB Verein Region Bern und der Stadt Bern. Es entspricht den Vorgaben des Bundes, der als Grundlage für künftige Bundesbeiträge die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms verlangt. Unter Berücksichtigung der beschränkten Mittel sind gemeinsam die prioritären Massnahmen bestimmt worden. So können die richtigen Projekte rechtzeitig vorangetrieben werden, nach dem Motto: Langfristig planen, um in Zukunft Geld zu sparen!

Das Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung für die Region Bern zeigt, wie sich der Verkehr und die Siedlung in den nächsten 10 bis 20 Jahren weiterentwickeln sollen. Dafür braucht es eine umfassende und langfristig ausgerichtete Massnahmenplanung, damit die Region Bern auch künftig ein attraktiver und gut erreichbarer Wohn- und Arbeitsstandort mit einem effizienten, umweltgerechten und bezahlbaren Verkehrssystem bleibt.

Viele beneiden die Region Bern um ihr gutes Verkehrssystem. Verglichen mit

anderen Agglomerationen, besonders im Ausland, fährt man in Bern relativ gut mit Auto und Motorrad, öffentlichem Verkehr und Velo. Doch die vermehrte Verlagerung der Arbeitsplätze in die Vororte und in Standorte sogar ausserhalb der engeren Region bringt mehr Verkehr. Die Strassen und der öffentliche Verkehr stossen an ihre Kapazitätsgrenzen, und die Umweltprobleme sind nicht gelöst. Nimmt der Verkehr weiter zu – davon gehen alle Prognosen aus – werden diese Probleme bald noch weit grösser. Dadurch würde die Attraktivität von Wohn- und Arbeitsstandorten gefährdet. Gute Erreichbarkeit ist ein Standortvorteil, den sich die Region Bern aber unbedingt erhalten muss. Sie darf nicht in den Teufelskreis von mehr Staus, schlechterem öffentlichem Verkehr und Stadtflucht geraten, denn dies würde schwerwiegende Nachteile mit Auswirkungen auf den ganzen Kanton Bern zur Folge haben.

Der Teufelskreis im Agglomerationsverkehr



Was geschieht bis 2020, wenn nichts unternommen wird?

Alle Trends zeigen, dass der Verkehr in Zukunft weiterhin zunehmen wird, weil mehr Leute ausserhalb der Stadt wohnen und arbeiten und weil die Freizeitaktivitäten zunehmen werden.

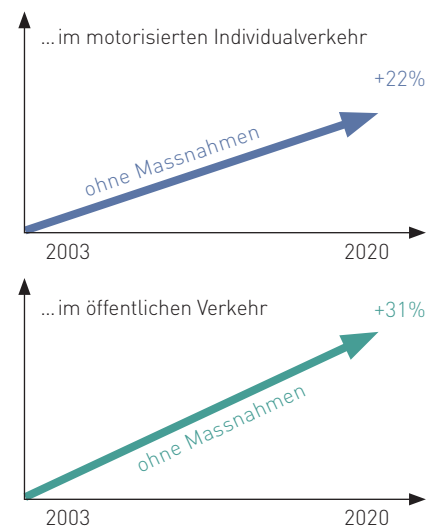
Im Trend wird die Bevölkerung in der Region Bern (RVK4) bis 2020 um rund 5–6 % wachsen, und zwar am Rand der Agglomeration stärker als im Kern. Die Arbeitsplätze werden um rund 6–7 % zunehmen. Dasselbe gilt aller Voraussicht nach auch für den Verkehr: Die Wege werden länger und zahlreicher und die Verkehrsbelastung nimmt entsprechend zu. Das Bevölkerungswachstum am Rand der Agglomeration führt zu längeren Pendlerwegen und damit zu stärkerer Verkehrsbelastung. Dies führt gesamthaft zu längeren Arbeitswegen und zu einem vermehrten Pendeln mit dem Auto. Untenstehende Grafik zeigt exemplarisch, wie stark die Zahl der in die Region Bern pendelnden Menschen zwischen 1990 und 2000 gewachsen ist.

Ziel der Massnahmen der Siedlungspolitik muss es sein, das zukünftige Wachstum vor allem auf die gut er-

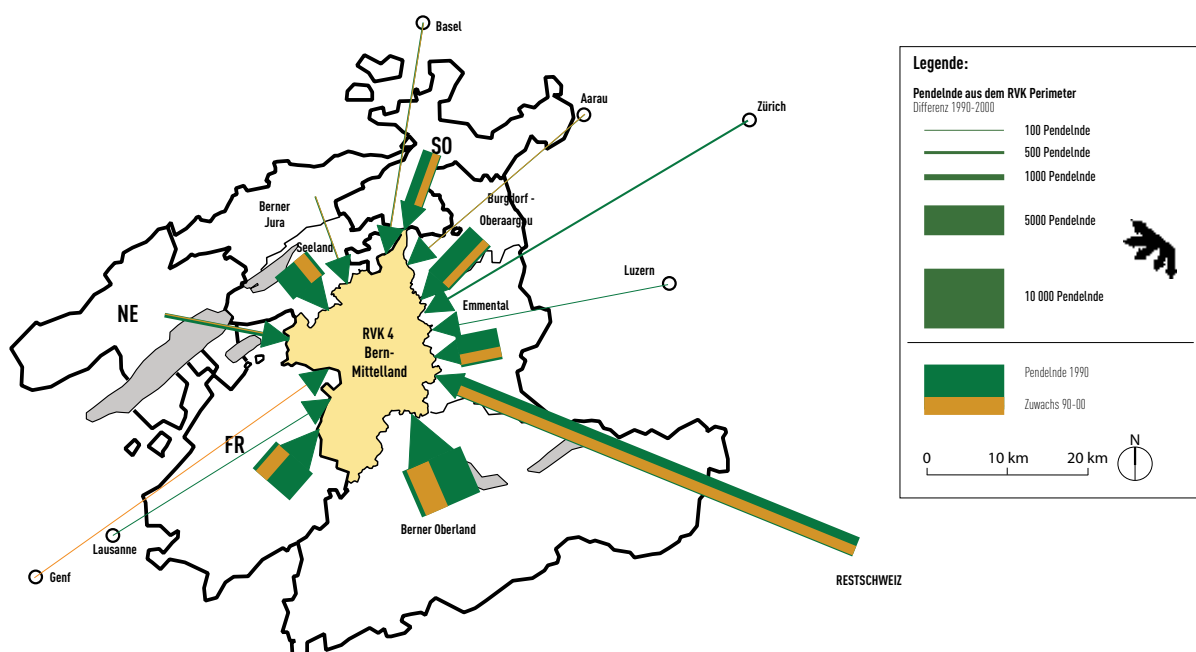
schlossenen zentralen Standorte zu konzentrieren. So können die Pendlerwege kurz und der Anteil des öffentlichen Verkehrs, der Radfahrer und Fussgänger hoch gehalten werden.

An zentralen Standorten stellen sich allerdings die grössten Verkehrsprobleme: Im Jahr 2020 ist an vielen Engpässen mit Staus und Überlastungen zu rechnen – sowohl auf den Autobahnen als auch auf den Hauptstrassen rund um Bern und in der Stadt. Beim Schienenverkehr stossen besonders der Hauptbahnhof Bern und seine Zufahrten an ihre Leistungsgrenze. Ohne weitere Massnahmen werden sich die Stautunden in der Region Bern bis zum Jahr 2020 mehr als verdoppeln. Pro Jahr wären über 15 Mio. Stautunden zu erwarten – rund zweieinhalb Mal mehr als heute. Dies entspräche zusätzlichen Staukosten von rund 175 Mio. CHF pro Jahr.

Verkehrswachstum ohne zusätzliche Massnahmen bis 2020 ...



Pendlerströme in die Region RVK4 Bern-Mittelland im Jahr 2000



Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten

Die Region Bern will ein zukunftsfähiges, nachhaltiges Verkehrssystem. Auf einen Nenner gebracht, heisst dies: Gute Erschliessung für Wirtschaft und Gesellschaft bei kleiner Belastung für die Umwelt und tragbaren Kosten.

Die strategischen Stossrichtungen des Agglomerationsprogramms lauten:

Alle Möglichkeiten koordiniert einsetzen: Statt einseitiger Strategien sollen verkehrslenkende Massnahmen und gezielte Ausbauten des Verkehrssystems kombiniert werden.

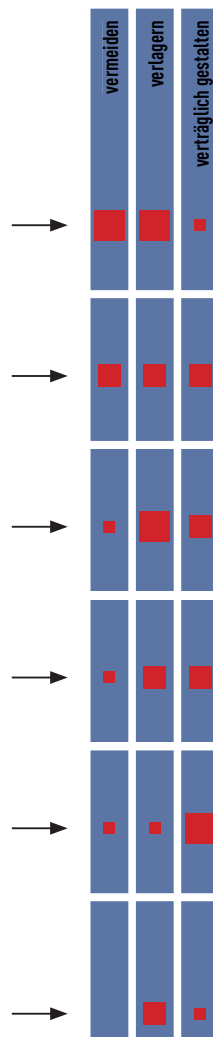
Verkehr vermeiden: Mit der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll das Wachstum des Verkehrs gedämpft werden. Dies erfordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung an zentralen, mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Standorten.

Verkehr verlagern: Der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität sollen an Attraktivität gewinnen; dadurch soll das Umsteigen gefördert werden.

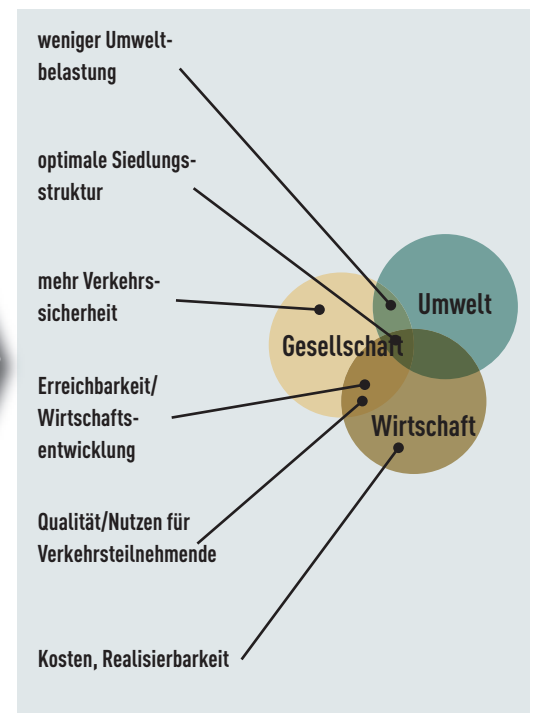
Verkehr verträglich gestalten: Negative Auswirkungen des verbleibenden Verkehrs sollen minimiert werden – etwa durch die Trennung der Verkehrsträger, durch die Dosierung und Lenkung des Verkehrs sowie durch die Sicherstellung der Umweltvorschriften.

Massnahmenbereiche

Siedlung/Raumplanung Zum Beispiel: • ESP Arbeiten/Wohnen • Kriterien Neueinzonungen	Verkehrsträger-übergreifende Planungen und Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB), zum Beispiel Verkehr Bern-Ost, Verkehr Bern-Süd
Nachfrageorientierte Massnahmen Zum Beispiel: • Verkehrssystem-Management • Parkplatzbewirtschaftung	
Öffentlicher Verkehr Zum Beispiel: • Verbesserung S-Bahn • Verbesserungen Tram/Bus	
Fuss- und Veloverkehr Zum Beispiel: • Bessere Veloverbindungen • Bessere Fusswege	
Strasseninfrastruktur Zum Beispiel: • Verkehrsbeeinflussung (VBS) • Gezielte Ausbauten prüfen	
Kombinierte Mobilität Zum Beispiel: • Information verbessern • Umsteigen Velo/ÖV erleichtern	



Nachhaltigkeitsziele



Die Nachhaltigkeitsziele bilden die Grundlage für die strategischen Stossrichtungen «vermeiden – verlagern – verträglich gestalten». Zur Umsetzung der strategischen Stossrichtungen tragen die einzelnen Massnahmenbereiche auf unterschiedliche Weise bei.

Wachstum nach innen vermindert Verkehr und spart Kosten

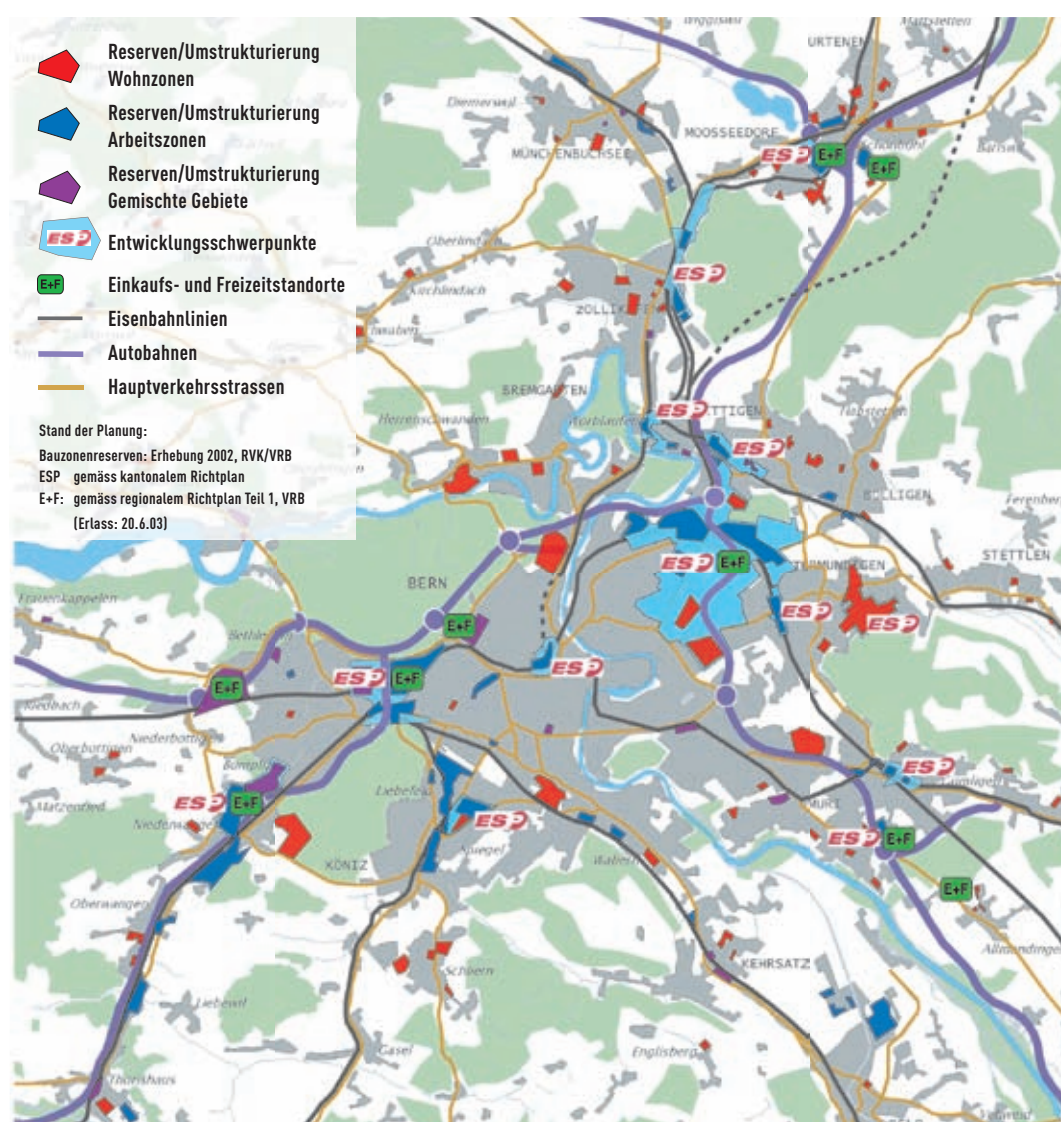
Je stärker die Siedlungen in schlecht erschlossenen Gebieten wachsen, desto grösser ist der Bedarf an zusätzlicher Strasseninfrastruktur und an neuen Angeboten im öffentlichen Verkehr und desto höher sind die Kosten für Bund, Kanton und Gemeinden.

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens hängt wesentlich von der zukünftigen Siedlungsentwicklung ab. Wenn das Siedlungswachstum weiterhin schwergewichtig ausserhalb der engeren Region von Bern stattfindet – was dem Trend der vergangenen Jahrzehnte entspricht – würde der Autoverkehr in der Region Bern bis 2020 um über 20 % wachsen. Gelingt es dagegen, das Siedlungswachstum auf Standorte mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu konzentrieren, dann wird das Wachstum des Autoverkehrs mit

5 % bis 2020 viel geringer ausfallen. Solche Gebiete weisen zudem in der Regel eine sehr gute Erschliessung für den Autoverkehr auf.

Die Grafik zeigt die Bauzonenreserven für Wohnen und Arbeiten in der Region Bern sowie die Standorte der Entwicklungsschwerpunkte. Zentrale Standorte und diejenigen entlang der Linien des öffentlichen Verkehrs eignen sich für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung am besten.

Bauzonenreserven und Umstrukturierungsgebiete in der Region Bern (Mindestgrösse 0.25 ha)



Massnahmen für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung

Das Agglomerationsprogramm soll einen Beitrag zur haushälterischen Bodennutzung leisten und bei der Siedlungsentwicklung eine Trendwende einläuten.

Den grössten Beitrag zu einer haushälterischen Bodennutzung leisten kompakte Siedlungen – und zwar sowohl in städtischen Gebieten als auch im ländlichen Raum. Ebenfalls wichtig sind Siedlungserneuerungen und die Überführung brach liegender Industrie- und Gewerbeflächen zu neuen Nutzungen. Mit der Konzentration der Siedlung werden auch Natur und Landschaft geschont, ihr Wert bleibt erhalten. Die vorgeschlagenen raumplanerischen Massnahmen sind für eine Trendwende in der Siedlungsentwicklung unerlässlich und möglichst schnell umzusetzen. Es sind dies:

- **Neueinzonungsregeln:** Diese dienen dazu, eine Siedlungsausdehnung abseits der bestehenden oder geplanten Verkehrsinfrastruktur zu vermeiden. Die Festlegung von geeigneten Kriterien für Neueinzonungen soll unter Federführung des Kantons vorangetrieben und im Kantonalen Richtplan umgesetzt werden. In Agglomerationsgemeinden sollen mindestens 80 % der Neueinzonungen an Standorten erfolgen, die mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen sind; Fachleute sprechen von den ÖV-Erschliessungsklassen C (Agglomerationsgemeinden) und D (ländliche Gebiete).
- **ESP Wohnen:** Mit einem Programm «Entwicklungsschwerpunkte Wohnen» soll der Kanton den Wohnungsbau im Agglomerationskern gezielt fördern. Ziel ist es, im Agglomera-



ESP Wankdorf: Wichtigster wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt und grösster Verkehrsknoten im Kanton Bern.

tionskern in den nächsten 15 Jahren rund 30000 Wohnungen zu bauen. Damit könnte die Abnahme der Bevölkerung gestoppt bzw. eine leichte Zunahme erreicht werden.

- **ESP Arbeiten:** Das Programm «Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten» ist weiterzuführen und zu intensivieren. In der Agglomeration Bern sollen neue Arbeitsplätze vorwiegend an solchen ESP-Standorten geschaffen werden.
- **Regionale Richtpläne und Ortsplanungen:** Ein Grossteil der Orts-

planungen der Agglomeration Bern muss in den nächsten Jahren revidiert werden. Diese Gelegenheit muss genutzt werden, um die Revisionen auf die Ziele des Agglomerationsprogramms auszurichten und ihre Erarbeitung zeitlich zu koordinieren.

- **Standorte für verkehrsintensive Nutzungen:** Verkehrsintensive Vorhaben (Einkauf, Freizeit) sind an den vorgesehenen Standorten zu konzentrieren. Es ist sicherzustellen, dass die vorgegebenen Fahrtenkontingente eingehalten werden.

Verkehrswachstum lenken und dämpfen

Verkehrszunahmen sind kein Naturgesetz, vielmehr lassen sich die Mobilitätsbedürfnisse beeinflussen. Mit verkehrslenkenden Massnahmen soll ein ungebremses Verkehrswachstum vermieden werden.

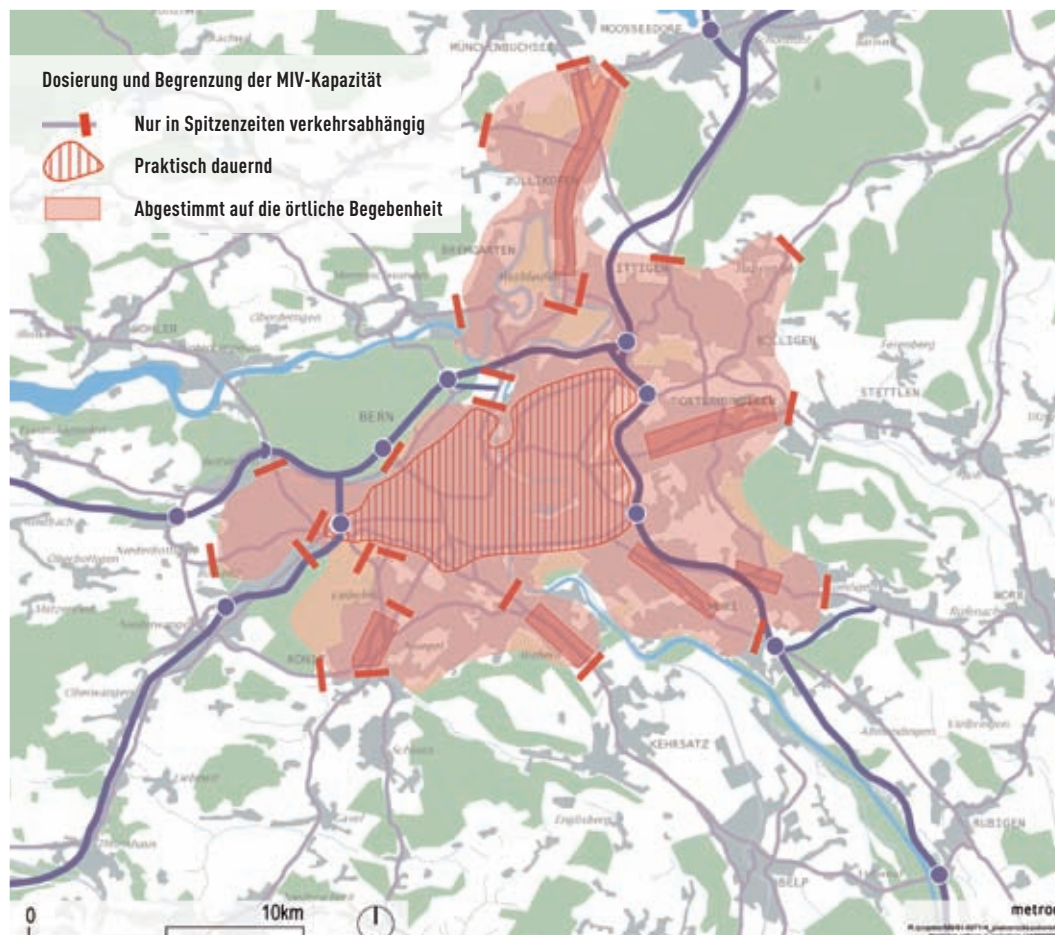
Massnahmen zur Lenkung und Dämpfung des Verkehrs sind besonders im Agglomerationskern weiter zu entwickeln. Hier stösst das verkraftbare Verkehrsaufkommen an seine Grenzen, denn der Platz ist knapp und teuer, und die Umweltbelastung überschreitet das verträgliche Mass.

Pförtneranlagen vor Engstellen im Strassennetz lassen nur soviel Verkehr passieren, dass der Verkehr an den kritischen Stellen nicht staut und sich nicht gegenseitig blockiert. So wird die Erreichbarkeit zentraler Lagen sichergestellt. In Wabern beispielsweise geschieht dies dank geschickter Lichtsignalsteuerungen mit Erfolg. Das System

der Verkehrsdosierung muss aber ausgeweitet und besser abgestimmt werden.

Prioritär sind vorerst Massnahmen in den Bereichen Verkehrssystem-Management, Parkplatzbewirtschaftung und Fahrleistungsmodell. Sollten diese Massnahmen nicht ausreichen, sind in einer späteren Phase auch flächendeckende Tempolimiten und eine Stauabgabe zu prüfen. Der Erfolg der Stauabgabe in London zeigt, dass diese Massnahme auch in der Schweiz geprüft werden sollte, aus praktischen Gründen jedoch kaum in einem Berner Alleingang.

Verkehrssystem-Management mit Dosierung und Pförtnerung mittels Lichtsignalanlagen



Attraktiver per Velo und zu Fuss

Der Velo- und Fussgängerverkehr weist grosse Potenziale auf. Mit relativ wenig Geld kann die Sicherheit und Attraktivität spürbar verbessert werden. Viele kurze Fahrten lassen sich auf Velo- und Fusswege verlagern und entlasten so die Strasse.



Besonders hoch ist das Wachstumspotenzial beim Veloverkehr. Bis 2010 könnte er bei entsprechenden Massnahmen um 50% wachsen, über die nächsten 20 Jahre hinweg sogar um 100%.

Eine solche Entwicklung wäre für alle Seiten von Vorteil. So sind die Kosten für die Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr und zum öffentlichen Verkehr bescheiden. Unterhalt und Betrieb sind kostengünstiger, der volkswirtschaftliche Nutzen pro eingesetztem Franken ist sehr gut.

Investitionen in die Fuss- und Veloinfrastruktur zahlen sich auch indirekt aus. Sie leisten einen Beitrag zur Reduktion des Autoverkehrs in Spitzenzeiten, was die Staukosten und den Investitionsbedarf für Erweiterungen reduziert. Andererseits erhöhen sie die Auslastung des ÖV-Angebots und nützen die Investitionen in diesem Bereich besser aus. Der Fuss- und Veloverkehr erhöht zudem den bewegungsaktiven Bevölkerungsanteil und trägt damit zur Senkung der volkswirtschaftlichen Kosten des Gesundheitswesens bei.

Das Agglomerationsprogramm schlägt eine Vielzahl von Massnahmen für die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes vor. In einem ersten Schritt geht es nun sowohl beim Fuss- wie beim Veloverkehr um die Erarbeitung eines konkreten Programms zur Umsetzung dieser Massnahmen. Dazu gehören sowohl Reparaturmassnahmen am bestehenden Netz als auch gezielte Ausbauten. Die Federführung für die Erarbeitung dieser Programme übernimmt der VRB Verein Region Bern.

Auch bei der kombinierten Mobilität soll die Vielzahl von Massnahmenvorschlägen in einem Umsetzungsprogramm konkretisiert werden. Dazu gehören die Aufwertung von Umsteigeorten (Bike+Ride, Park+Ride), eine verbesserte Information und neue Mobilitätsangebote. Die entsprechenden Massnahmen werden von der RVK4 koordiniert.

Mit Bahn, Tram und Bus die Strasse entlasten

Eine häufiger verkehrende S-Bahn während der Stosszeiten, eine bessere Erschliessung Richtung Köniz (-Schwarzenburg), eine Bevorzugung von Bus und Tram in Stausituationen sowie aufgewertete Umsteigeorte: Mit diesen Massnahmen sollen Bahn, Tram und Bus die Strassen entlasten.

Im Agglomerationskern werden Tram und Bus auch in Zukunft die wichtigsten Verkehrsmittel sein. Das Tram- und Busnetz soll attraktiv, schnell und mit genügend Kapazitäten ausgestattet sein. Tram und Bus sollen – vor allem in Stausituationen – gegenüber dem Autoverkehr bevorzugt werden. Erste Priorität hat die Regelung der zukünftigen Erschliessung von Bern-West (Tram oder Bus). Auf einzelnen Linien fahren die Busse in Spitzenzeiten schon heute zu dicht hintereinander, so etwa auf der Buslinie nach Ostermundigen. Hier wird eine Umstellung von Bus auf Tram notwendig sein, wenn die Nachfrage weiter zunehmen sollte.

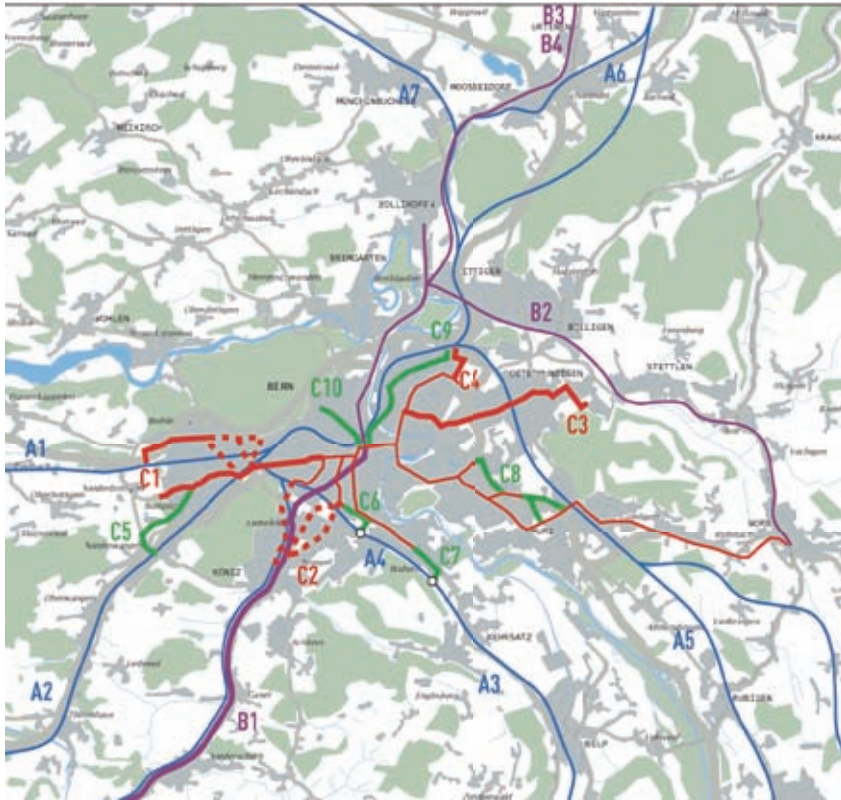
Die bereits heute schnelle S-Bahn muss häufiger zirkulieren; dadurch wird sie attraktiver und vermag die Strassen wirksam zu entlasten. Dazu soll während den Spitzenzeiten im Agglomerationskern der 15-Minuten-Takt realisiert werden. Längerfristig sollen alle Zentren des Espace Mittelland von Bern aus in weniger als 30 Minuten erreichbar sein. Um diese Ziele erreichen zu können, sind die Bahnanlagen auszubauen, besonders der Hauptbahnhof Bern und seine Zulaufstrecken. Dazu gehören Gleisüberwerfungen im Wankdorf und in Holligen, ein neuer Tiefbahnhof RBS (heute schon der achtgrösste Bahnhof der Schweiz) und das dritte Gleis Rütli-Zollikofen. Auf dem Schmalspurnetz im Norden sind Doppelspurausbauten, die weitere Fahrplanverdichtungen ermöglichen, prioritär.

Köniz, die viertgrösste Gemeinde des Kantons Bern, muss mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen werden. In einem ersten Schritt soll deshalb die Zweckmässigkeit verschiedener Erschliessungsvarianten abgeklärt werden. Dazu gehören:

- Heutige Normalspurstrecke via Holligen mit Massnahmen zur Fahrplanstabilisierung
- S-Bahn Nord/Süd Richtung Köniz-Schwarzenburg mit Tunnel via Eigerplatz oder Insel, verbunden mit den RBS-Strecken (durchgehend Schmalspur), oder Idee «Metronet»: Normalspurverbindungen Schwarzenburg und Gürbetal verbunden mit dem RBS-Netz (Umspurung RBS auf Normalspur).
- Verlängerung der Tramlinie 3 oder 5 Richtung Köniz.



Massnahmen im öffentlichen Verkehr im Überblick



— Normalspur (S-Bahn) bestehend

— Schmalspur (RBS) bestehend

— Schmalspur neu ¹

— Tramlinien bestehend

— Tramlinien neu

■ Tramlinien Variantenstudien

— Tramlinien Optionen

A Massnahmen S-Bahn Normalspur

- A1** Bern – Brünnen:
Verdichtung* des 30'- zum 15'-Takt
- A2** Bern – Laupen: Vom 60'- zum 30'-Takt
Bern – Fribourg: Vom 60'- zum 30'-Takt
Wegfall Eilzug
- A3** Bern – Belp: Verdichtung* des 30'-
zum 15'-Takt
- A4** Neue Haltestellen Morillon +
Kleinwabern
- A5** Bern – Münsingen:
Verdichtung* des 30'- zum 15'-Takt
- A6** Bern – Burgdorf:
Verdichtung* des 30'- zum 15'-Takt
(alternierend via Grauholz/Zollikofen,
Weiterführung alternierend Wiler/
Langnau bzw. Affoltern Weier)
- A7** Bern – Münchenbuchsee:
Verdichtung* des 30'- zum 15'-Takt

B Massnahmen Schmalspur (RBS)

- B1** ¹ Bern – Köniz – Schwarzenburg:
Bern – Köniz 7.5'-Takt*
Köniz – Schwarzenburg 15'-Takt*
- B2** Bern – Bolligen:
Verdichtung* des 15'- zum 7.5'-Takt
- B3** Bern – Solothurn:
Verdichtung* des 30'- zum 15'-Takt
mit beschleunigten Zügen
- B4** Bern – Jegenstorf Nord:
Verdichtung* des 30'-Takts
Urtenen – Jegenstorf zum 15'-Takt und
Verlängerung bis Jegenstorf Nord

C Massnahmen Tram/Bus

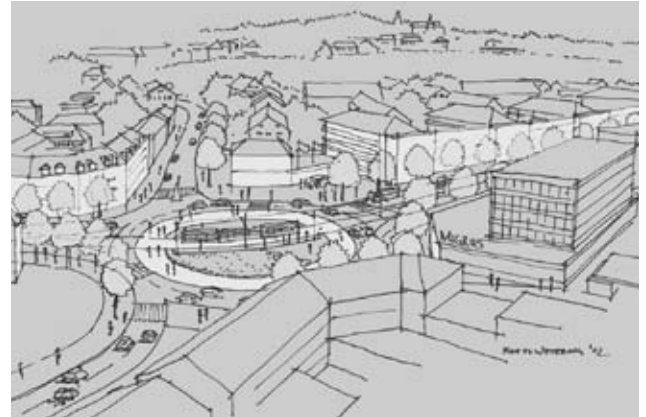
- C1** Nachfolgeprojekt Tram Bern West
mit Varianten
- C2** ¹ Verlängerung Tram Nr. 3 oder 5
- C3** Zweckmässigkeitsbeurteilung
Umstellung BERNMOBIL Linie 10
nach Ostermundigen auf Tram
- C4** Verlängerung Tram Nr. 9 zur S-Bahn-
Haltestelle Wankdorf Station
- C5** Option Verlängerung
- C6** Option Verlängerung Tram Nr. 3
- C7** Option Verlängerung Tram Nr. 9
- C8** Optionen Linienführung
Tram Nr. 3 und 5
- C9** Option Umstellung Bus BERNMOBIL
Linie 20 auf Tram
- C10** Option Umstellung Bus BERNMOBIL
Linie 12 auf Tram

* Verdichtungen beziehen sich auf
Spitzenzeiten

¹ Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehr
Bern Süd, mögliches Variantenspektrum:
1. Ausbau bisheriges System S-Bahn/Bus.
2. Verlängerung Schmalspurlinie
Bern – Köniz – Schwarzenburg (B1).
3. Verlängerung Tram Nr. 3 oder 5 (C2).
4. Umstellung RBS Bahnnetz auf
Normalspur, neue direkte Verbindungen
Bern – Köniz und Bern – Gürbetal
(Metronet).

Ein funktionierender Strassenverkehr dient allen

Damit der Autobahnverkehr nicht auf Haupt- und Quartierstrassen abgedrängt wird, soll der Verkehr auf den Hochleistungsstrassen möglichst staufrei fliessen können. Dazu sind Aus- und Umbauten des Autobahnnetzes zu prüfen.



Gleichzeitig mit der Realisierung einer neuen Osttangente würde die bestehende A6 zurückgebaut zu einer Hauptstrasse. Dadurch lassen sich Eingriffe in das Stadtbild aus den 60er Jahren korrigieren wie das Beispiel Freudenbergerplatz zeigt (siehe erste Ideenskizze rechts). Durch den massiv reduzierten Zerschneidungseffekt ergeben sich neue Chancen für die Stadtentwicklung.

Leitsätze zur zukünftigen Gestaltung der Strasseninfrastruktur:

- Verkehrsfluss auf Autobahnen gewährleisten und so verhindern, dass der motorisierte Strassenverkehr auf die Haupt- und Quartierstrassen ausweicht.
- Neue Strasseninfrastrukturen sollen keinen Anreiz zur Zersiedelung setzen, d.h. die Reisezeiten von ländlichen Gebieten zur Kernagglomeration sollten nicht weiter reduziert werden.
- Neue Strasseninfrastrukturen werden nur bei ausgewiesenem Bedarf realisiert. Sie müssen schon heute einen wesentlichen Beitrag zur Entschärfung von Engpässen leisten oder Strassen entlasten, die durch Wohnquartiere führen.
- Die Verträglichkeit der Strasseninfrastruktur soll wieder hergestellt werden. Das heisst vor allem: Reparieren und sanieren von Folgeschäden der bisherigen Entwicklung gemäss «Berner Modell».
- Der Ausbau der Strasseninfrastruktur ist die «ultima ratio». Vor einem Ausbau ist das Potenzial der Verkehrslenkung und -verlagerung auszuschöpfen.

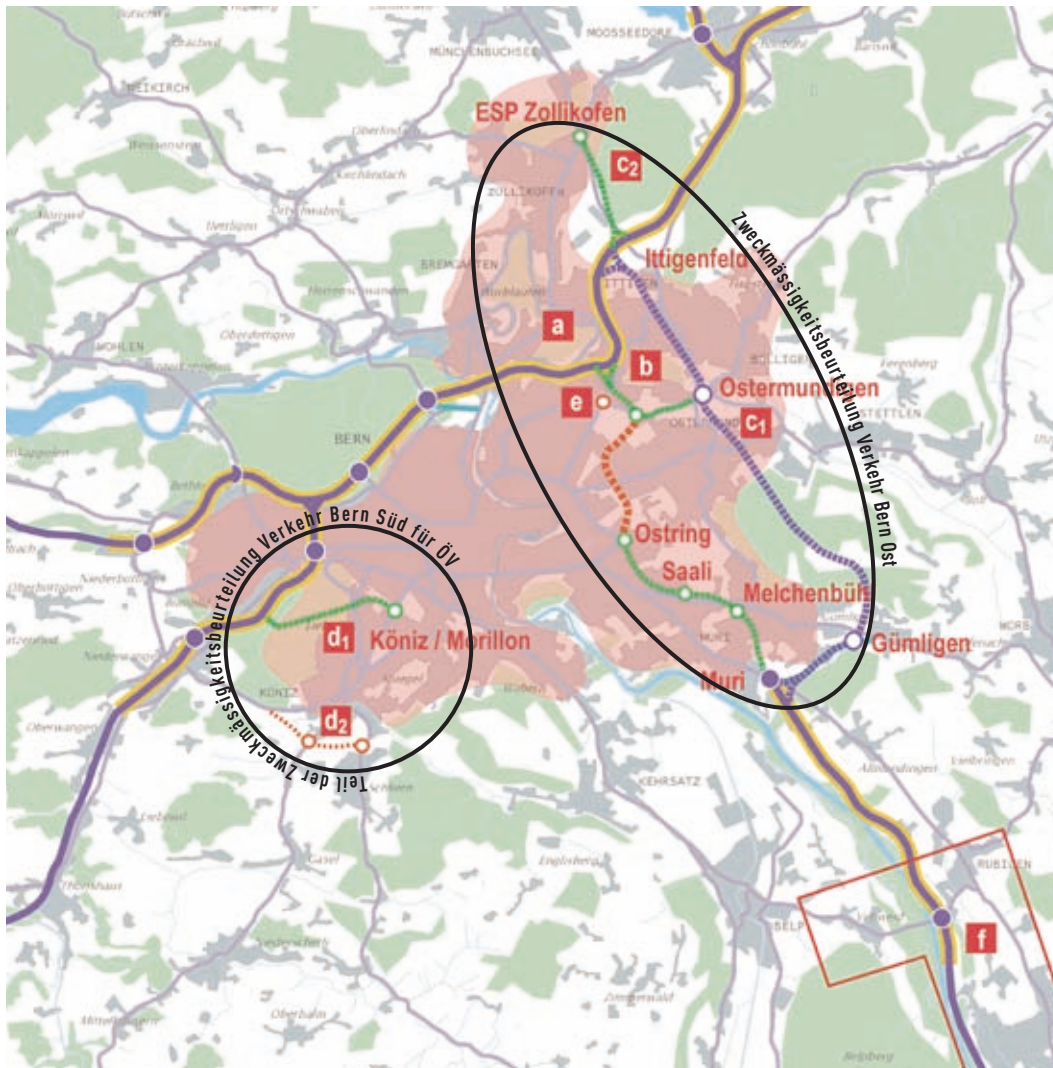
Bei der Strasseninfrastruktur sind die folgenden Massnahmen prioritär:

Auf Autobahnen ist ein Verkehrsbeeinflussungssystem möglichst schnell umzusetzen. Zusammen mit dem Aufbau einer intermodalen Leitstelle soll dies den Verkehrsfluss auf Autobahnen verbessern und damit verhindern, dass der motorisierte Strassenverkehr – insbesondere bei Unfällen und Überlastungen – auf die Haupt- und Quartierstrassen ausweicht.

Prioritär ist die Leistungssteigerung im Raum Wankdorf (Wankdorfplatz). Dieser wichtigste Entwicklungsschwerpunkt des Kantons muss weiterhin gut erreichbar bleiben. Die Verträglichkeit auf dem Basisnetz (Sanierungen nach «Berner Modell») ist kontinuierlich sicherzustellen und zu verbessern.

Im Osten Berns stösst das Verkehrssystem an Kapazitätsgrenzen. Für verschiedene Varianten einer neuen Osttangente ist unter Einbezug des Zubringers ESP Zollikofen (Anknüpfung im Grauholz) eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchzuführen. Im Süden von Bern ist ein neuer Strassenzubringer ESP Köniz/Liebelfeld/Morillon zu prüfen. Es ist eine Vorgabe des Bundesamts für Strassen, dass dabei im Sinn einer umfassenden Auslegeordnung möglicher Varianten die Südtangente (Muri-Köniz-Niederwangen) in die Vorstufe der ZMB einbezogen wird.

Massnahmen Strasseninfrastruktur im Überblick



Prioritäre Massnahmen:

- Dosierung und Begrenzung der MIV-Kapazität
- Verkehrsbeeinflussungssystem auf dem HLS-Netz
- Neue HLS-Netzteile
- Rückbau A6 in HVS
- Neuer Zubringer
- ... Neue HVS

- a** Verkehrsbeeinflussungssystem A1 / A6 / A12
- b** Verkehrsfluss auf Hochleistungsstrassen verbessern
- c** ZMB Erschliessung Ost:
 - c1: Osttangente mit Rückbau A6 oder Leistungssteigerung A6
 - c2: Zubringer ESP Zollikofen
 Auf Vorgabe des Bundesamts für Strassen soll die Süd-tangente in die Vorstufe der ZMB einbezogen werden.
- d** ZMB Erschliessung Süd:
 - d1: Zubringer ESP Köniz-Liebefeld/Morillon
 - d2: Spange Köniz Wangental
- e** Leistungssteigerung Wankdorfplatz
- f** Entlastung Rubigen/Münsingen

Massnahmen über die gesamte Agglomeration

- g** Intermodale Leitstelle Agglomeration Bern
- h** Verträglichkeit auf dem Basisnetz sicherstellen
- i** Einreihung des Strassennetzes
- j** Umsetzung Massnahmen Referenzzustand

Legende

- ESP: Entwicklungsschwerpunkt
- HLS: Hochleistungsstrassen
- HVS: Hauptverkehrsstrassen
- MIV: Motorisierter Individualverkehr
- ZMB: Zweckmässigkeitsbeurteilung

Nutzen und Kosten der Massnahmen

Die Erreichbarkeit der Region wird auch in Zukunft gewährleistet, Lärm und Luftschadstoff-Emissionen nehmen im Vergleich zur Entwicklung ohne Massnahmen ab und es sind weniger Unfälle zu beklagen – dies alles zu tragbaren Kosten.

Die Verkehrsprobleme werden deutlich entschärft, weil die Fahrten im motorisierten Strassenverkehr im Vergleich zu einer Situation ohne Massnahmen um 8% abnehmen, jene im öffentlichen Verkehr nehmen dagegen um 9% zu.

In der Region Bern werden im Jahr 2020 nicht mehr Autokilometer gefahren als heute, wegen der konzentrierten Siedlungsentwicklung nimmt die Verkehrsdichte an zentralen Orten aber zu. Die Massnahmen im Verkehrsbereich helfen, diese Überlastung zu senken. Modellrechnungen zeigen: Ohne raumplanerische und verkehrliche Massnahmen würden im Jahr 2020 Staukosten von gegen 300 Mio. CHF entstehen, dank dem gesamten Massnahmenpaket können diese auf etwas über 100 Mio. CHF gesenkt werden, was sogar leicht unter der heutigen Belastung liegt. Beim öffentlichen Verkehr ist es ähnlich: Die Überlastungsprobleme werden durch die Angebotsverbesserungen weitgehend gelöst. Schliesslich können der Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität ihr Potenzial dank ausgebautem Angebot besser ausschöpfen.

Das veränderte Verkehrsaufkommen führt zu einem Rückgang der Lärmbelastung. Die Luftschadstoff-Emissionen (NO_x) und die klimawirksamen Emissionen (CO₂) nehmen im Vergleich zur Entwicklung ohne Massnahmen um rund 8% ab und die Unfälle vermindern sich um ca. 6–9%.

Die Kosten des Massnahmenpakets im Überblick

In der ersten Etappe (2008–2011) belaufen sich die Investitionskosten auf 708 Mio. Franken. Davon fallen 428 Mio. Franken auf den öffentlichen Verkehr. Der Angebotsausbau bringt zudem eine beträchtliche Zunahme der Betriebskosten. In die Strasseninfrastruktur wird in der ersten Etappe vergleichsweise wenig investiert (148 Mio. Franken). Dies widerspiegelt die Prioritätensetzung, wonach nachfrageorientierten Massnahmen und der Verkehrsverlagerung Priorität zukommt. Überdurchschnittlich hoch sind die Investitionen in die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität. Sie sind mit insgesamt 133 Mio. CHF nicht viel tiefer als die Investitionen in die Strasseninfrastruktur. Der Kanton und die Gemeinden werden bezüglich dieser Investitionen gefordert sein.

Aus Sicht der institutionellen Ebenen lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Der grösste Anteil der Investitionskosten fällt auf den Bund. Er lässt sich unter Berücksichtigung der neuen Rechtslage (neue Finanzausgleichsordnung zwischen Bund und Kantonen) auf rund 60% schätzen. Die Finanzierbarkeit steht und fällt somit mit den Bundesbeiträgen.
- Für den Kanton liegen die Anteile im Bereich der heutigen auf die Region Bern entfallenden Budgets, so dass eine Finanzierung möglich ist. Besonders spürbar sind für den Kanton und die Gemeinden die höheren Abgeltungen an den öffentlichen Verkehr.
- Die Bereitschaft von Gemeinden und Kanton, in Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität zu investieren, könnte durch die vom Bund in seiner Agglomerationspolitik in Aussicht gestellten Beiträge wesentlich erhöht werden. Der Bund wird deshalb aufgefordert, die Beiträge an den Agglomerationsverkehr gerade im Langsamverkehr möglichst schnell freizugeben.

Von der Mobilitätsstrategie zum Agglomerationsprogramm



Die Ergebnisse der Mitwirkung zur Mobilitätsstrategie Region Bern sind im Agglomerationsprogramm weitgehend umgesetzt worden. Im Vergleich zum Synthesebericht der Mobilitätsstrategie Region Bern vom August 2003 sind Schwerpunkte neu gesetzt und eine Vielzahl von Anpassungen vorgenommen worden.

An den Arbeiten zum Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung für die Region Bern wurde schon im Jahr 2002 begonnen. Ein erster Markstein wurde im August 2003 mit dem Synthesebericht zur Mobilitätsstrategie Region Bern gesetzt. Die Mitwirkung zu dieser Synthese stiess auf ein breites Echo bei kantonaler und kommunaler Politik, bei der Wirtschaft, Verbänden und bei Privaten. Der Mitwirkungsbericht vom April 2004 dokumentiert dieses grosse Interesse an der Verkehrs- und Siedlungspolitik in der Region Bern. Die darin enthaltenen zahlreichen Änderungsvorschläge sind im Agglomerationsprogramm weitgehend berücksichtigt worden.

Die wichtigsten Änderungen betreffen folgende Punkte:

- Das Konzentrationsszenario mit dem Hauptwachstum im Agglomerationskern ist neu das raumplanerische Entwicklungsziel und wird als Hauptszenario verwendet. Die Bevölkerungsentwicklung wurde mit den neusten Szenarien des Bundesamtes für Statistik abgeglichen.
- Es wird eine Etappierung vorgenommen: In der ersten Etappe sind alle Massnahmen enthalten, die zwischen 2008 und 2011 realisiert werden sollen sowie Zweckmässigkeitsbeurteilungen für verschiedene Ausbauprojekte. Ein Teil der Massnahmen, insbesondere Grossprojekte wie die Osttangente und die zukünftige Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zwischen Bern und Köniz (-Schwarzenburg) sind in späteren Etappen enthalten, und dies nur, falls die Zweckmässigkeit positiv beurteilt wird.

Auch die Finanzplanung nimmt diese Etappierung auf. Die Beurteilung, ob die Massnahmen finanzierbar sind, muss auf übergeordneter Ebene erfolgen (Prioritätendiskussion in der Synthese aller sechs Agglomerationsprogramme des Kantons Bern).

- Öffentlicher Verkehr: Neu soll die Idee «Metronet» als eine von verschiedenen gleichwertigen Varianten in der Zweckmässigkeitsbeurteilung «Verkehr Bern Süd» geprüft werden. Neu legt man sich auch bei der ÖV-Erschliessung von Bern West noch nicht fest. Die Tramlösung wird aus Sicht des Gesamtsystems allerdings bevorzugt.
- Strasse: Die Osttangente soll in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung «Verkehr Bern Ost» genauer überprüft werden, eingebettet in ein grösseres Variantenspektrum (auch Kapazitätsausbau der bestehenden A6 als Alternative, Einbezug Zubringer ESP Zollikofen, neue Lösungen für den öffentlichen Verkehr bei rückgebauter A6). Diese Zweckmässigkeitsbeurteilung wird mehrheitlich durch das Bundesamt für Strassen finanziert und beinhaltet eine Überprüfung des gesamten Autobahnsystems in der Agglomeration Bern (inklusive Südtangente in der Vorstufe der Zweckmässigkeitsbeurteilung). Bei der Zweckmässigkeitsbeurteilung «Verkehr Bern Süd» müssen zudem die Auswirkungen eines allfälligen neuen Zubringers A12-Liebefeld und einer allfälligen Spange Köniz-Wangental berücksichtigt werden.

Wie geht es weiter?

Das Agglomerationsprogramm bietet eine langfristige Gesamtschau der Verkehrs- und Raumentwicklung in der Region Bern. Einzelne Grossprojekte müssen noch vertieft beurteilt werden – erst nachher lässt sich im Einvernehmen mit allen Akteuren entscheiden, ob (und wie) die Ausbauten realisiert werden sollen. Es handelt sich um einen rollenden Prozess.

Das Agglomerationsprogramm muss auf verschiedenen Ebenen konsolidiert werden, bevor es umgesetzt werden kann. Dazu gehören folgende Schritte:

- RVK4 und VRB haben das Agglomerationsprogramm bereits genehmigt. Der Regierungsrat beabsichtigt, dies im Sommer 2005 zu tun.
- Abgleich mit den Planungen des Bundes (Zeithorizont und Verfahren offen).
- Schaffung sowohl von planerischer als auch finanzieller Verbindlichkeit für die Massnahmen der 1. Etappe durch
 - Verankerung im Angebotsbeschluss und im Investitionsrahmenkredit bei Massnahmen im öffentlichen Verkehr und im Strassenbauprogramm bei Strassenmassnahmen;
 - Verankerung der raumplanerischen Massnahmen im kantonalen Richtplan durch entsprechende Anpassungen und anschliessende Genehmigung durch den Bund.

Die nächste grundlegende Überarbeitung des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung für die Region Bern wird voraussichtlich im Zeitraum zwischen 2008 und 2010 stattfinden.

Impressum

Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern

August 2005

Herausgeber

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern, gemeinsam mit der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Behördendelegation

Werner Luginbühl (Vorsitz), Regierungsrat
Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin
Regula Rytz, Gemeinderätin Stadt Bern
Hans Rudolf Saxer (Präsident RVK4)
Fritz Sieber (Präsident KURV des VRB)

Mitglieder der Gesamtprojektleitung

Peter Rytz (Amt für Gemeinden und Raumordnung; Vorsitz),
Walter Dinkel (Tiefbauamt), Bettina Hamel (Amt für Gemeinden und Raumordnung), Fritz Kobi (Oberingenieurkreis II, Tiefbauamt),
René Neuenschwander (Ecoplan), Marco Rupp (Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK4), Friedrich Santschi (Verein Region Bern), Peter Scheidegger (3B AG), Daniel Schnetzer (Amt für Gemeinden und Raumordnung), Ueli Seewer (GS Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion), Hugo Staub (Verkehrsplanung Stadt Bern),
Jürg von Känel (Amt für öffentlichen Verkehr)

Bearbeitung

Ecoplan (René Neuenschwander, Felix Walter)

Gestaltung

raschle & kranz GmbH, Bern (Iwan Raschle)

Druck

Jost Druck AG, Hünibach

Bestellung Hauptbericht Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern (180 Seiten)

Über www.bernverkehr.ch oder beim Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern (AGR), Abteilung Kantonsplanung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern;
Fax: 031 633 77 31, Mail: print.agr@jkg.be.ch