

2. Berner Verkehrstag: Agglomerationsverkehr 2020 – Mobilitätskonzepte gegen den Verkehrsinfarkt

Wie gehen wir mit den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen und den absehbaren Engpässen in den Agglomerationen um, ohne negative Folgen für die Wirtschaft, die Umwelt, die Gesellschaft, die Erreichbarkeit und die Finanzen? Impulse und konkrete Beispiele für eine nachhaltige Mobilität in den Agglomerationen standen im Zentrum des zweiten Berner Verkehrstages vom 30. April 2002. Die Experten zeigten Strategien auf und sprachen insbesondere Gesamtmobilitätsbetrachtungen das Wort, wie sie in verschiedenen Schweizer Agglomerationen bereits in Angriff genommen worden sind.

Das Dossier enthält Unterlagen zu vier ausgewählten Referaten:

Was tut der Bund? – Die Politik im Agglomerationsverkehr
(Prof. Pierre-Alain Rumley, Bundesamt für Raumentwicklung)

Was tun die Kantone?

Kanton Bern (Dr. Rudolf Dieterle, Tiefbauamt des Kantons Bern)

Kanton Luzern (Walter Niklaus, Verkehrs- und Tiefbauamt des Kantons Luzern)

Kanton Zürich (Christian Schärli, Amt für Verkehr des Kantons Zürich)

Weitere Informationen:

Unterlagen zu allen Referaten:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

www.ecoplan.ch

www.are.admin.ch

Agglomerationsbericht (Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001)

www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are/medienmitteilungen/2001/8.pdf

Kanton Bern

www.be.ch

Kanton Luzern

www.lu.ch

Kanton Zürich

www.kanton.zh.ch

30. Mai 2002

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

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

Referat von Dr. Rudolf Dieterle
Kantonsoberingenieur



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

INHALT

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

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

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

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

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

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

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

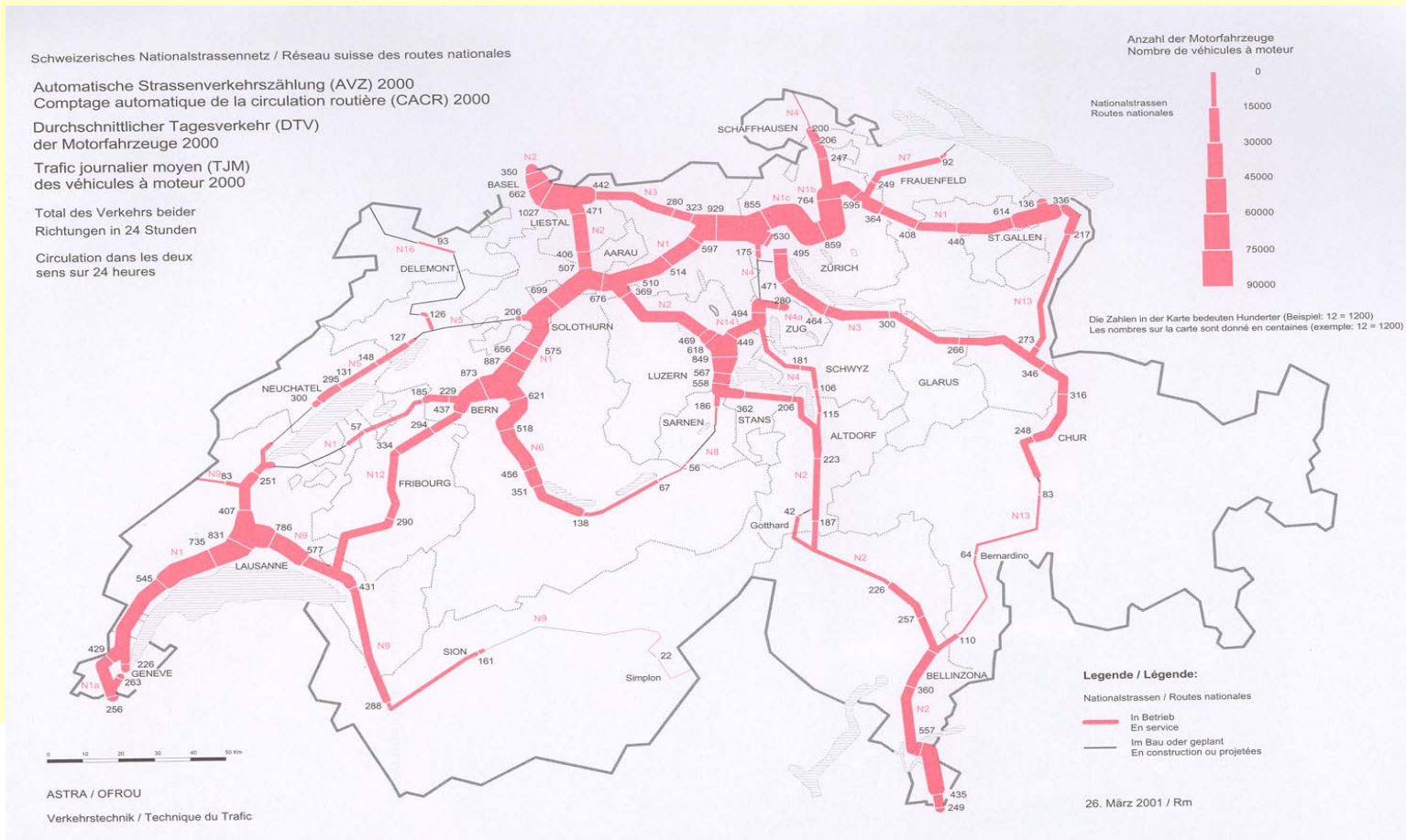
1. Drückt der Schuh wirklich in den Agglomerationen?
Verkehrsaufkommen anhand von ein paar ausgewählten
Beispielen (KS 4):

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

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



Massgebender stündlicher Verkehr in der Morgenspitze

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

2.1 Bernische Verkehrspolitik 2000:

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

Bernische Verkehrspolitik 2000:

- **Oberziele:**
 - Umwelt
 - Erschliessung
 - Finanzen

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

2.2 Kantonaler Richtplan: Sechs Hauptziele:

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

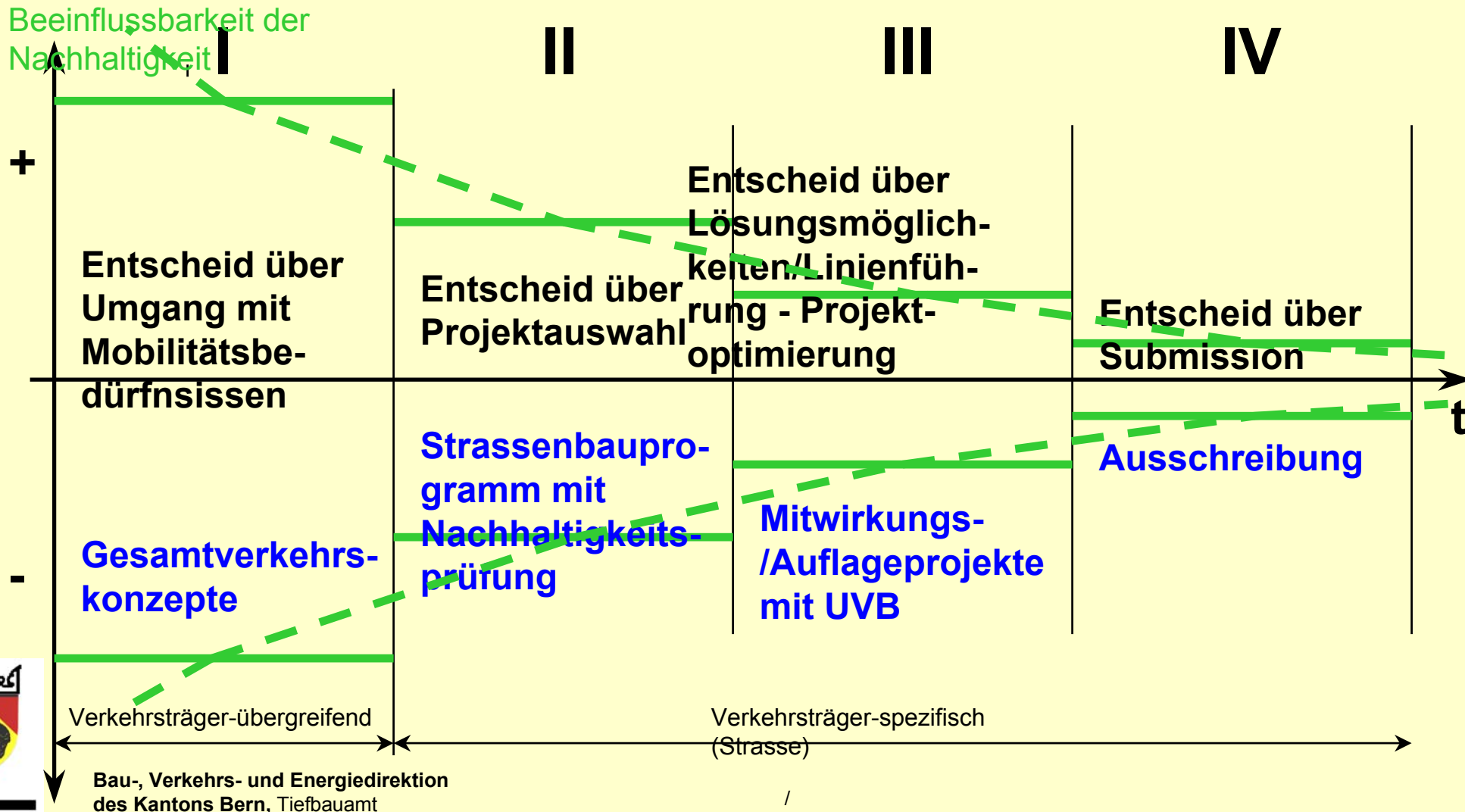
Kantonaler Richtplan: **Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen**

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

3. Beeinflussbarkeit der Nachhaltigkeit im Verkehrswesen



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

4. Gesamtverkehrskonzepte, Mobilitätsstrategien (I)

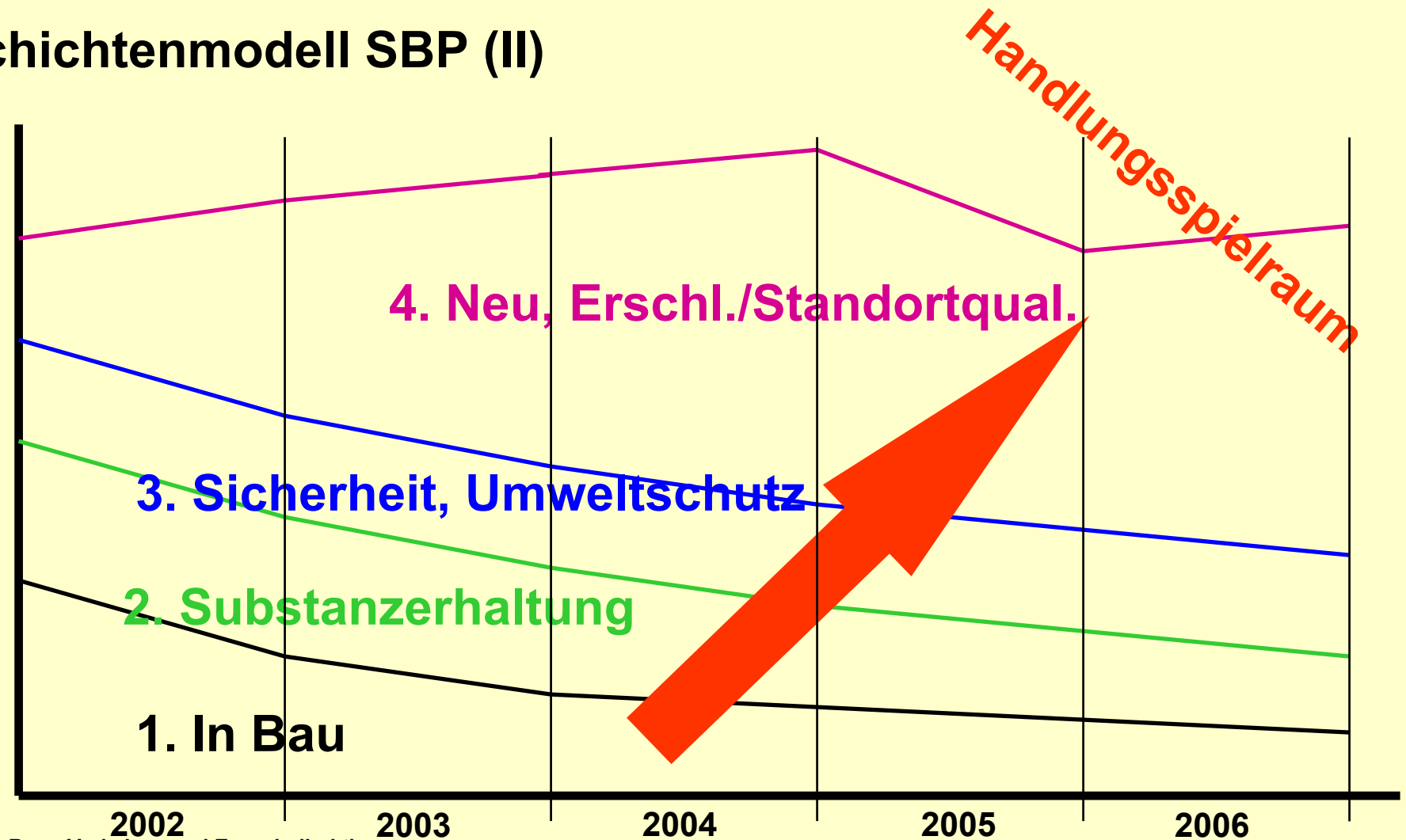
Ziele

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



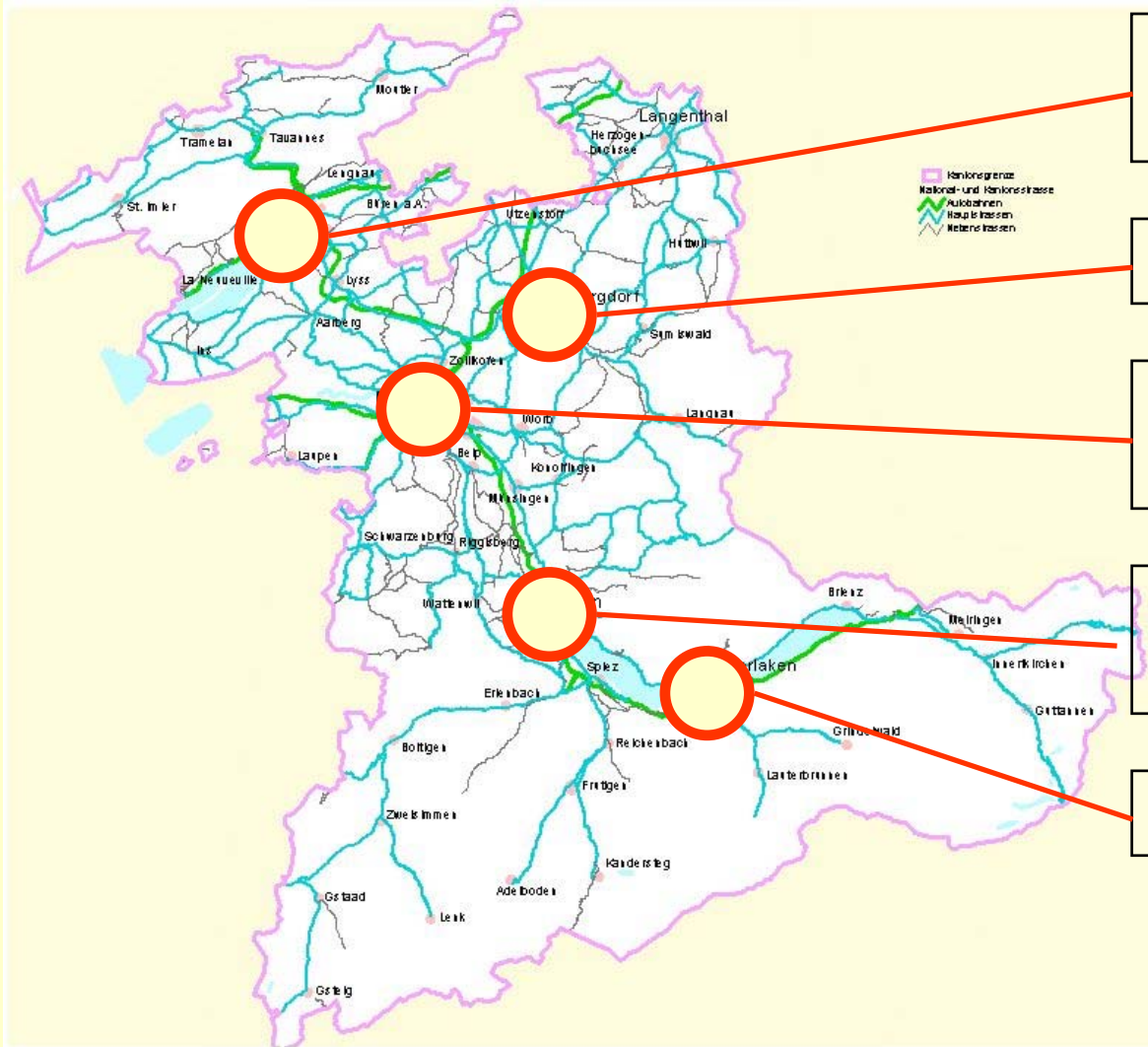
2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

Schichtenmodell SBP (II)



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

Agglomerationen BE, Gesamtverkehrskonzepte/Mobilitätsstrategien



Projektierung N5 Umfahrung
Biel inkl. vfm

Start GVK/MS Anfang 2002

Vorstudie GVK/MS liegt vor,
Konzepterarbeitung im Gang

Konzept GVK/MS liegt vor,
demnächst Mitwirkung

Kein Arbeiten für GVK/MS



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

5. Einige Gedanken/Anregungen (1)

AVANTI-Initiative:

Gefordert wird der Ausbau der Nationalstrassen zwischen

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

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

Gegenvorschlag des Bundesrates geht hier in eine bessere Richtung.

2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

5. Einige Gedanken/Anregungen (2)

Strasse und Schiene sollten näher zusammenrücken!

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



2. Berner Verkehrstag, 30.04.2002

5. Einige Gedanken/Anregungen (3)

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

