



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

Peter Rytz

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)

Stand in den Berner Agglomerationen Bern

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern



Berner Verkehrstag 2004

13. August 2004

Peter Rytz, Kantonsplaner, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Inhalt

1. Rückblick: Was bisher geschah

2. Schlüsselmassnahmen



3. Highlights und Fallgruben

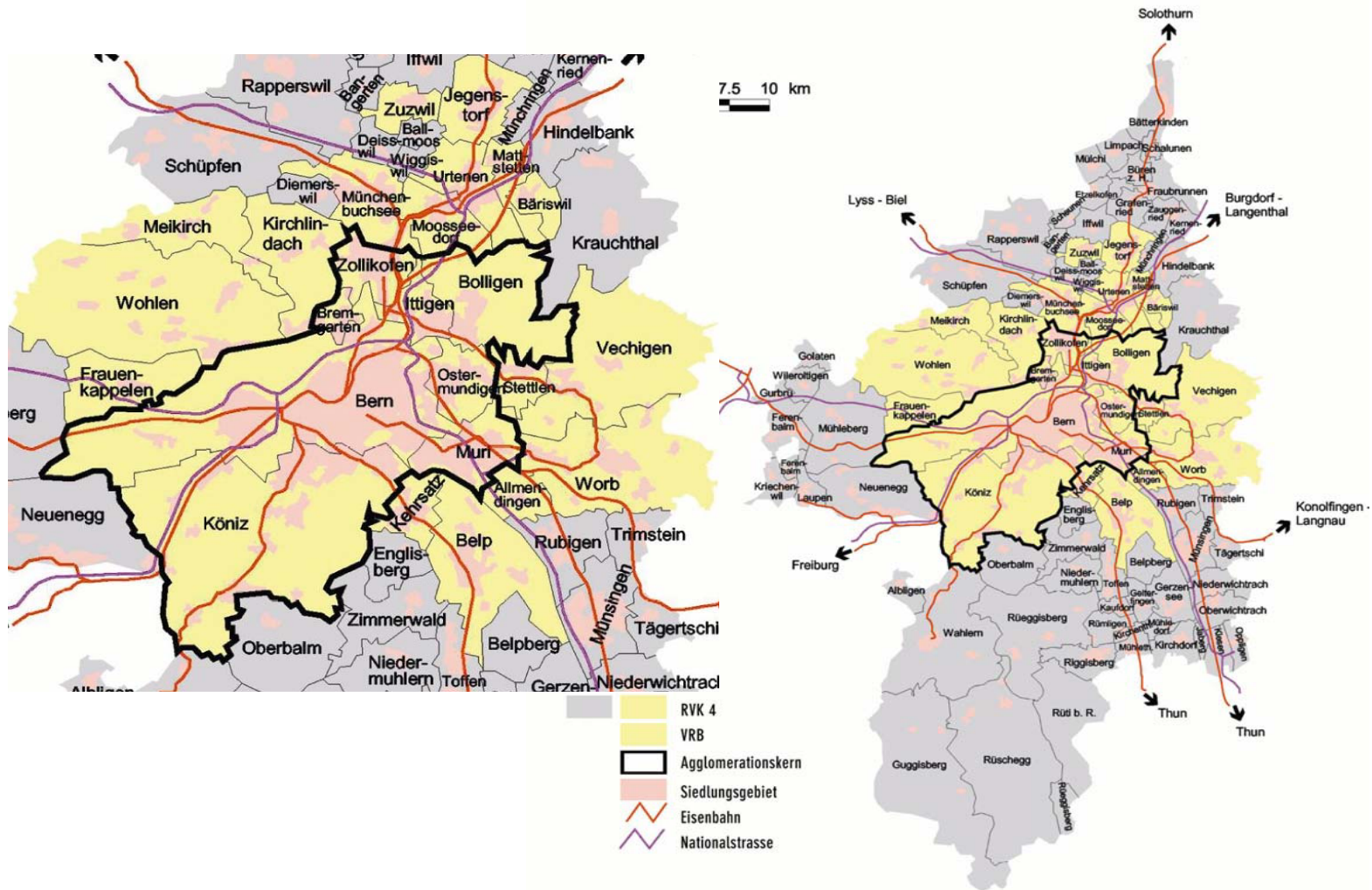
4. Weiteres Vorgehen

Teil 1: Was bisher geschah



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

RVK4 als Betrachtungsperimeter



Eckdaten

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



Zustimmende und kritische Stellungnahmen

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



Teil 2: Schlüsselmaßnahmen

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



Zukünftige Siedlungsentwicklung

Ziel: Umsetzung des Konzentrationsszenarios

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



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

Nachfrageorientierte Massnahmen

Prioritär:

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



Sekundär:

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

Öffentlicher Verkehr



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

Fuss- und Veloverkehr

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



Verkehrsträger Strasse



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

Kombinierte Mobilität

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



Teil 3: Highlights und Fallgruben

Umfassende Sichtweise hat Vorteile...

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



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

Highlights und Fallgruben

...und Nachteile:

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



Lesson learned:

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

Teil 4: Weiteres Vorgehen

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



Zeitplan

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





Danke für Ihre Aufmerksamkeit



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

Walter Brodbeck

Tiefbauamt (TBA)

Stand in den Berner Agglomerationen Burgdorf

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Berner Verkehrstag 2004

Stand in der Agglomeration Burgdorf

Referat von W. Brodbeck, Kreisoberingenieur

Perimeter Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Emmental

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

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

Bisherige Aktivitäten (Stand der Gesamtverkehrsstudie)

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

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

Schlüsselmassnahmen

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

Überblick über die empfohlenen Massnahmenpakete

Basiselemente (beschlossene Ausbauelemente)

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

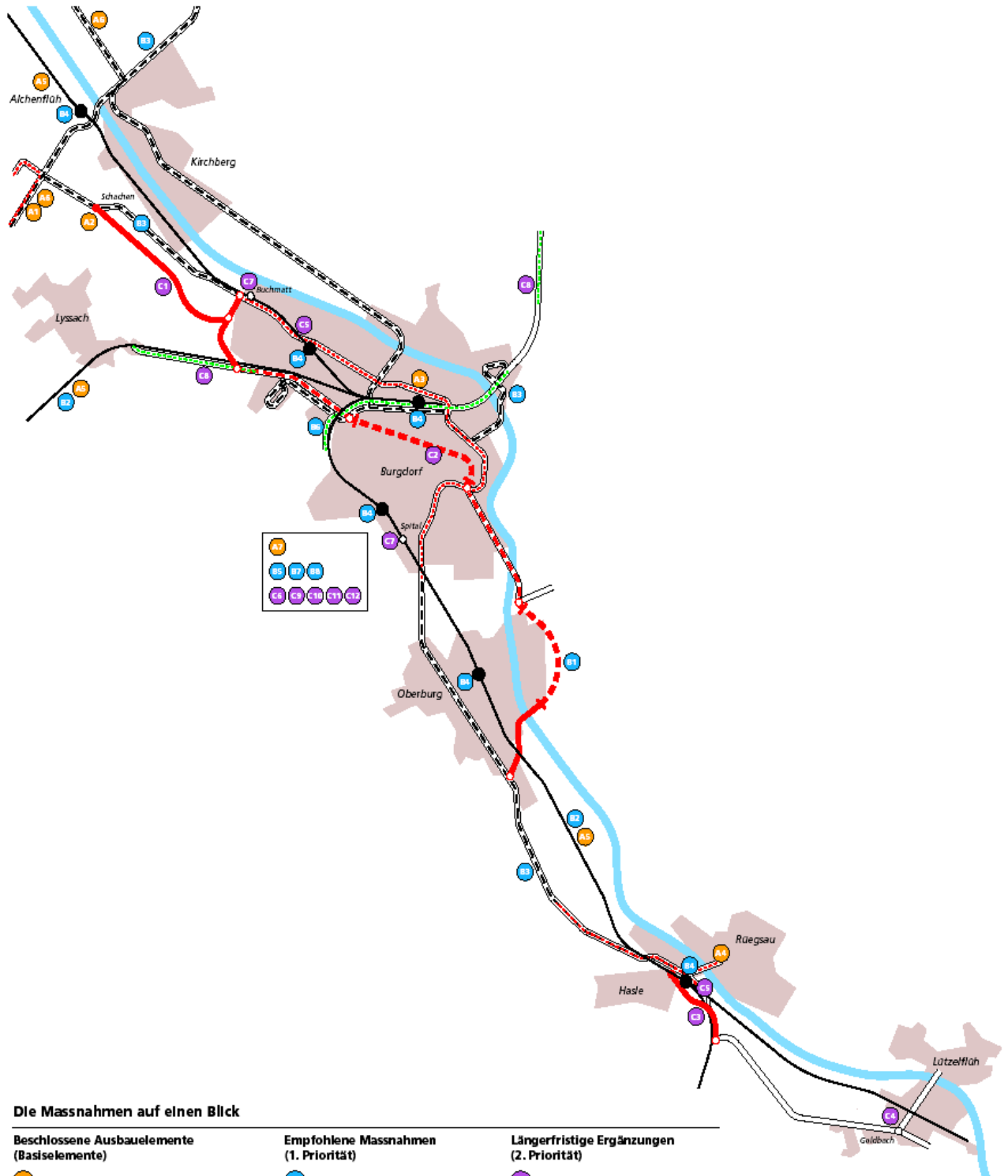
Ausbauelement 1. Priorität > empfohlene Massnahmen

Kostenschätzung in Mio. Fr.

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

Ausbauelemente 2. Priorität (längerfristige Ergänzungen)

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



Die Massnahmen auf einen Blick

Beschlossene Ausbauelemente (Basiselemente)

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

Empfohlene Massnahmen (1. Priorität)

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

Längerfristige Ergänzungen (2. Priorität)

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

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

Erfreuliches Erlebnis

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

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

Probleme und Herausforderung

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

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

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

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

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

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

Ausblick:

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

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



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

Peter Rytz

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)

A3 Verknüpfung mit der Raumplanung

Strategien zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Strategien zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr

Peter Rytz, Kantonsplaner

Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern

Inhalt

- Instrumente
 - Situationsanalyse
 - Reformidee

- Massnahmen
 - Beispiel Agglomeration Bern
 - Beispiel Agglomeration Thun

Situationsanalyse

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

Reformidee

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

Heute

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

Siedlung

Verkehr

... morgen

Siedlungs-
planung inkl.
Baulander-
schliessung

Planung öV

Bau/
Finanzierung
öV

Planung
Strassen

Bau / Finan-
zierung
Strassen

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

**Verkehr
und
Siedlung**

Wie läuft das konkret ab?

Gemeinde:
Ortsplanung

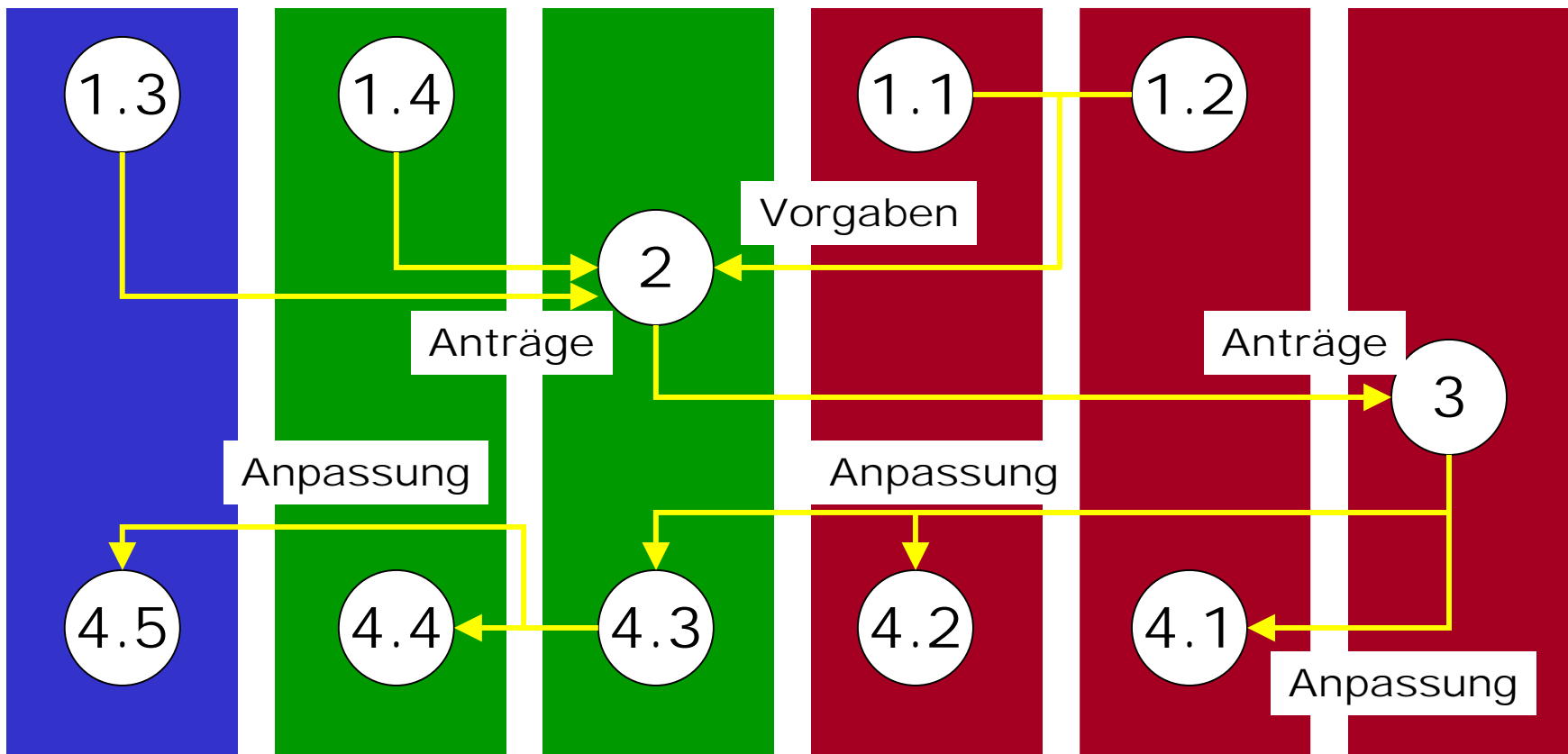
Region:
Regionale
Richtplanung

Region:
RGSK

Regierungs-
rat:
Richtplan

Aufgaben-
und Finanz-
plan

Grosser
Rat:
KGSB



Beispiel AP Verkehr+Siedlung Region Bern

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

Geplante Massnahmenblätter AP V+S Region Bern

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

Geplante Massnahmenblätter AP V+S Region Bern

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

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

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

Merkmale für die Diskussion

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



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

Andreas Wirth

Kontur AG

A3 Verknüpfung mit der Raumplanung

Strategien zur koordinierten Entwicklung von Siedlung und Verkehr: Beispiel Thun

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs

in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

4. Berner Verkehrstag – 13. August 2004

Agglomerationen unterwegs in ihre Mobilitätszukunft

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

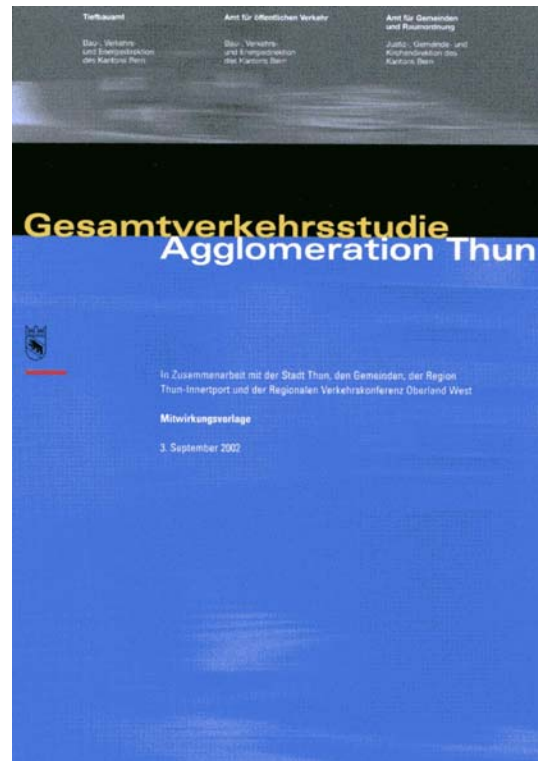
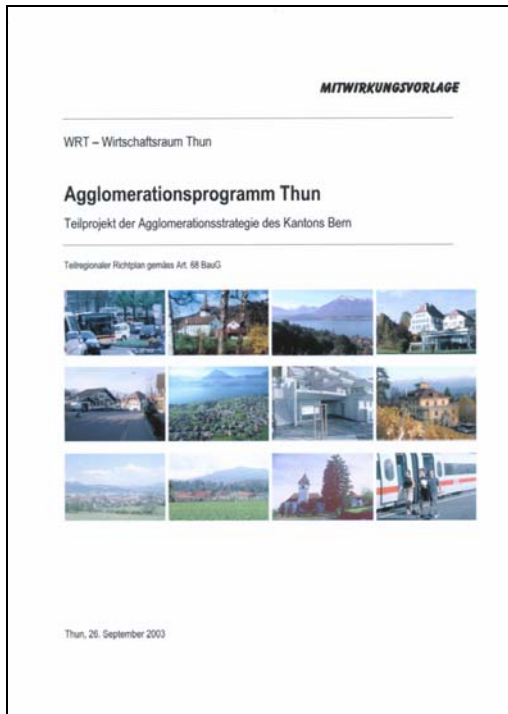
Das Beispiel Thun

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

Kontur Projektmanagement AG, Bern

Grundlagen:

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



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

Auftrag:

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

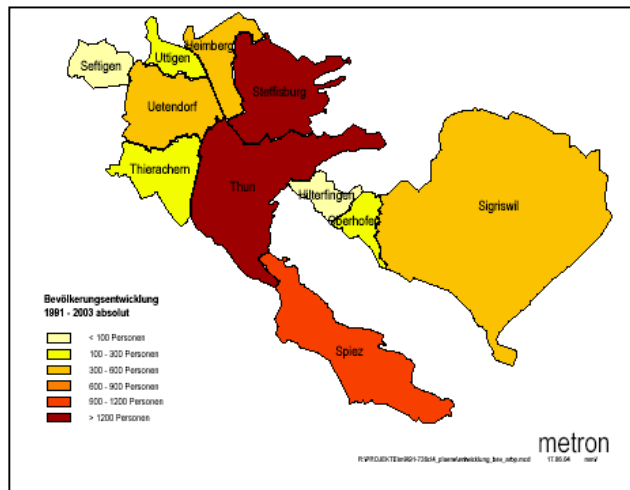
Werkstattbericht:

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

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

Beispiele:

1



Thema: Starkes Bevölkerungswachstum

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

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

Lösungsansätze:

1 Ungesteuerte Entwicklung

1.1 Trend

2 Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad

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

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

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

2



Thema: Wohnagglomeration

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

Aufgabe: Herausforderungen der Zentrenstruktur und der starken Pendlerströme lösen.

Lösungsansätze:

1 Ungesteuerte Entwicklung

1.1 Trend

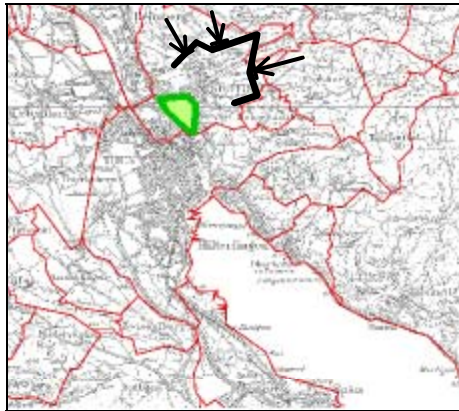
2 Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad

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

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

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

3



Thema: Siedlungsentwicklung nach Innen

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

Aufgabe: Standorte und Richtungen des Siedlungswachstums bezeichnen.

Lösungsansätze:

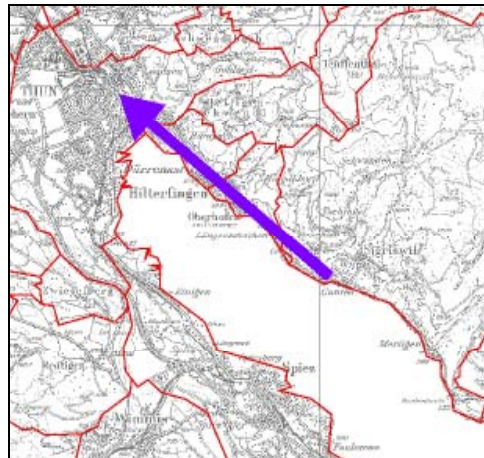
1 Ungesteuerte Entwicklung

1.1 Trend

2 Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad

2.1 Siedlungsentwicklung mit räumlichen Vorgaben (Festlegungen und Anreize für die Entwicklung nach Innen, z.Bsp. mit ESP-Programm bei Wahrung des Siedlungsrandes)

4



Thema: Wachstum in der Agglomeration nicht verträglich

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

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

Lösungsansätze:

1 Ungesteuerte Entwicklung

1.1 Trend

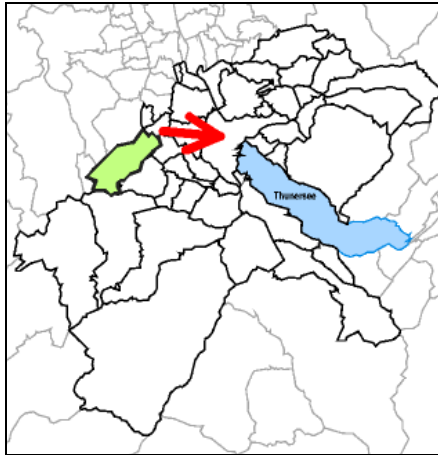
2 Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad

2.1 Kommunale Entwicklung geschehen lassen, Kostenteiler für notwendige Infrastrukturen festlegen

2.2 Rahmenbedingungen festlegen (Siedlungsentwicklung dort zulassen, wo Kapazitätsreserven Verkehr bestehen)

2.3 Räumliche Vorgaben für die Siedlungsentwicklung (die Siedlungsentwicklung kann innerhalb der Agglomeration aber ausserhalb des Gemeindegebiets realisiert werden; dafür sind entsprechende Ausgleichsmechanismen zu schaffen).

5



Thema: Zentrenstruktur in der Region

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

Aufgabe: Die im regionalen Richtplan vorgesehene Zentrenstruktur umsetzen.

Lösungsansätze:

- 1 **Ungesteuerte Entwicklung**
 - 1.1 Trend

- 2 **Gesteuerte Entwicklung mit unterschiedlichem Interventionsgrad**
 - 2.1 Kantonale Vorgabe Zentrenstruktur vorhanden, räumliche Umsetzung bei der Region