



# Mobilitätsstrategie Region Bern

Kurzfassung | August 2003

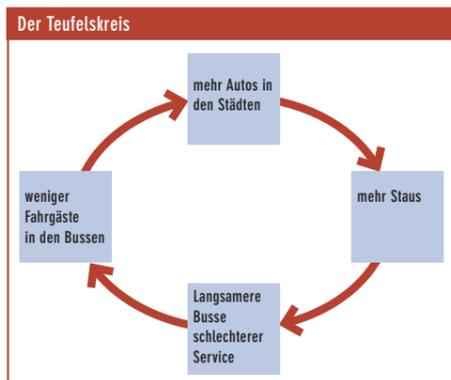
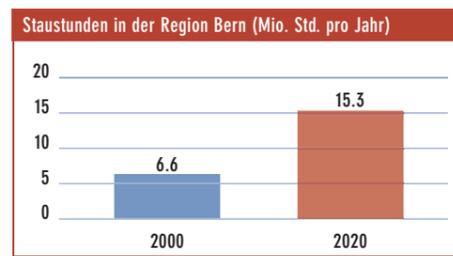
## Bern braucht eine Mobilitätsstrategie

Der Kanton Bern, die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, der Verein Region Bern und die Stadt Bern haben die Mobilitätsstrategie für die Region Bern zusammen erarbeitet. Wozu braucht es diese Strategie?

### Ein Verkehrsparadies – wie lange noch?

Auch wenn viele Verkehrsteilnehmer etwas aussetzen haben: Gemessen an anderen Agglomerationen – besonders im Ausland –, fährt man in Bern relativ gut mit Auto, Töff, öffentlichem Verkehr und Velo. Während der Spitzenzeiten kommt es aber schon heute zu Staus, und in den nächsten Jahren wird der Verkehr noch weiter zunehmen. Staus mit all ihren Nachteilen nicht nur für Autofahrende, sondern ebenso für Buspassagiere, für Velofahrende, für Fussgängerinnen, Fussgänger und für die Wohnbevölkerung werden zunehmen. Staus gefährden die Attraktivität von Wohn- und Arbeitsstandorten. Gute Erreichbarkeit ist ein Standortvorteil, den sich die Region Bern unbedingt erhalten sollte.

Im Jahr 2020 ist an vielen Engpässen mit Staus und Überlastungen zu rechnen, und zwar sowohl auf den Autobahnen rund um Bern als auch auf den Hauptstrassen am Stadtrand und in der Stadt. Beim Schienenverkehr stossen besonders der Hauptbahnhof Bern und seine Zufahrten an ihre Leistungsgrenze. Ohne weitere Massnahmen werden sich die Stausstunden in der Region Bern bis zum Jahr 2020 beinahe verdreifachen.

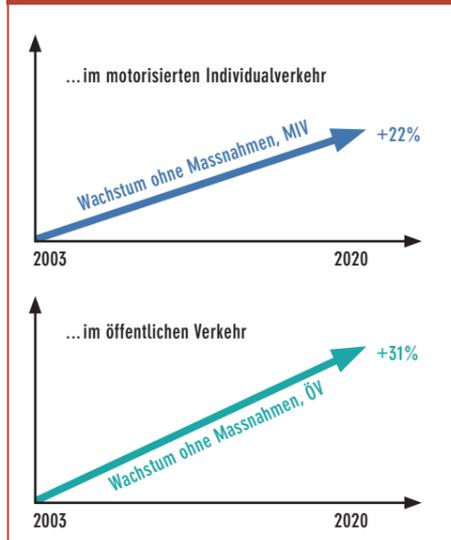


### Was passiert, wenn nichts geschieht?

Alle Trends zeigen, dass der Verkehr in Zukunft weiterhin zunimmt, weil

- mehr Leute ausserhalb der Stadt wohnen
- mehr Leute ausserhalb der Stadt arbeiten
- die Freizeitaktivitäten zunehmen.

### Wachstum ohne zusätzlichen Massnahmen bis 2020 ...



### Alle an einem Strick

Der Kanton Bern, die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, der Verein Region Bern und die Stadt Bern haben die Mobilitätsstrategie für die Region Bern zusammen erarbeitet. Das Ziel ist klar: Trotz der erwarteten Zunahme der Mobilität soll die Region Bern weiterhin gut erreichbar sein. Dafür braucht es ein leistungsfähiges, umweltgerechtes und kostengünstiges Verkehrssystem.

### Prioritäten setzen – gerade bei knappen Mitteln

Der Spardruck darf das Vorausdenken nicht behindern. Gerade die knappen Mittel zwingen dazu, auf der Grundlage einer Gesamtschau Prioritäten zu setzen, getreu dem Grundsatz «gouverner c'est prévoir». Nur so können die richtigen Projekte rechtzeitig vorangetrieben werden, nach dem Motto: Langfristig planen, um in Zukunft Geld zu sparen!

### Bund will mitmachen

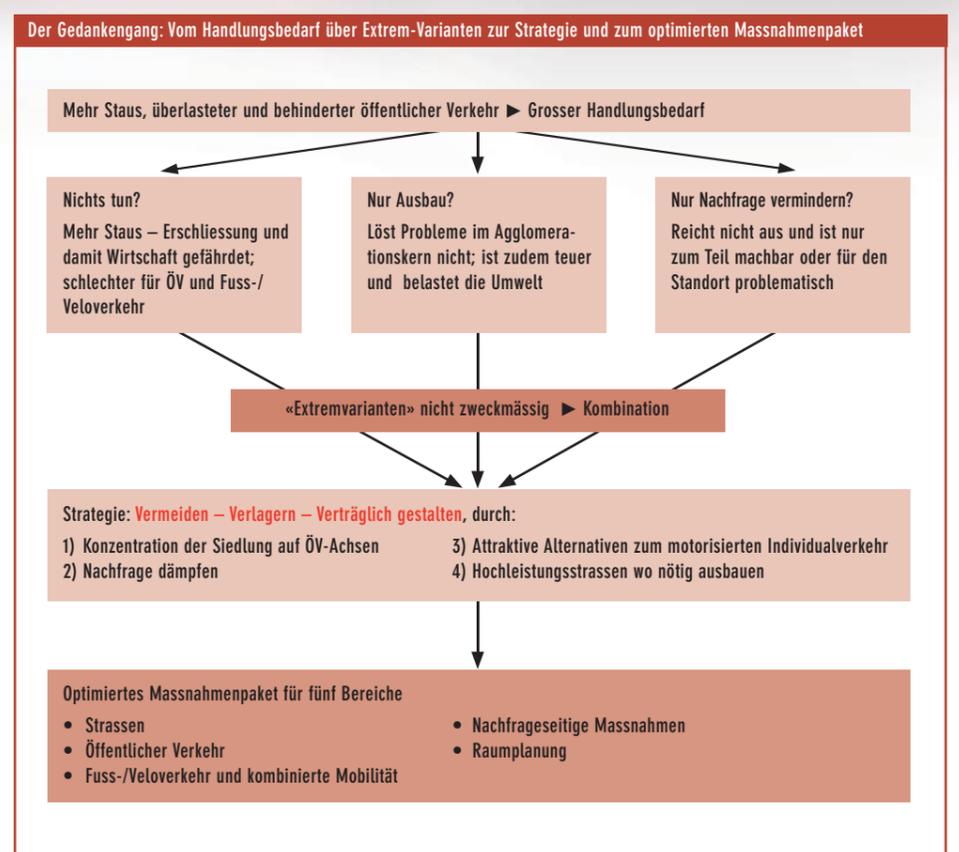
Der Bund hat die Absicht, Verkehrsprojekte in den Agglomerationen finanziell stärker zu unterstützen. Vorausgesetzt werden:

- Gesamtplanung aller Verkehrsmittel
- Koordination Verkehr – Siedlungsplanung
- Klare Trägerschaft für Verkehr und übrige Planung

Diese Bedingungen waren Anstoss zur Mobilitätsstrategie – und diese sind nun erfüllt.

## Verkehr vermeiden und verlagern

Die Mobilitätsstrategie für den Kanton Bern baut nicht auf einseitigen Strategien auf, vielmehr sollen verschiedene Massnahmen miteinander kombiniert werden. Die drei Eckpfeiler der Strategie lauten: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten.



### Einseitige Strategien sind nicht zweckmässig

Während der Untersuchung zahlreicher möglicher Massnahmepakete zeigte sich deutlich: Einseitige Strategien führen nicht zum Ziel. Eine reine Ausbaustrategie ist teuer, nicht umweltverträglich und verursacht erneut Staus im Kern der Agglomeration, wo Ausbauten kaum mehr möglich sind. Es ist auch nicht realistisch, die steigende Mobilitätsnachfrage allein über Verkehrslenkung bremsen zu wollen.

### Drei Eckpfeiler für die Mobilitätsstrategie

Alle Instrumente müssen kombiniert eingesetzt werden, damit das Wachstum im motorisierten Individualverkehr gebremst werden kann. Drei Eckpfeiler dienen dazu als Leitlinien:

- **Vermeiden:** Verkehr vermeiden durch Raumplanung und nachfragedämpfende Massnahmen
- **Verlagern:** Den Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern: Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr müssen attraktiver werden.
- **Verträglich gestalten:** Der motorisierte Individualverkehr soll im Zentrum dosiert und möglichst auf die Autobahnen gelenkt werden, und diese sollen – wo nötig – ausgebaut werden.

### Partnerschaftliches Zusammenspiel

Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen einander ergänzen und nicht behindern. Staus sind auch für den öffentlichen Verkehr ein Problem: Busse und Trams können ihre Aufgabe nur erfüllen, wenn der Verkehr auf den Hauptachsen flüssig fliesst. Fuss- und Veloverkehr sind bei kurzen Distanzen und als Zubringer zu den Haltestellen vorteilhaft. Auch der motorisierte Individualverkehr erfüllt wichtige Bedürfnisse. Flüssig kann er aber nur rollen, wenn möglichst viel Verkehr platzsparend mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder per Velo bewältigt wird. Dies gelingt nur,

- wenn die Konzentration der Siedlung gefördert und die Zersiedelung gebremst wird;
- wenn dank eines leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs und dank attraktiver Fuss- und Veloverbindungen zumindest die Zunahme des PW-Verkehrs gering gehalten werden kann;
- wenn nachfragenlenkende Massnahmen (Dosierung, Pfortnerung) greifen;
- wenn die Autobahnen nicht verstopft sind, also wo nötig – ausgebaut werden.

## Wo können Bahn, Tram und Bus die Strasse entlasten?

Eine häufiger verkehrende S-Bahn – während der Stosszeiten im 15-Minuten-Takt –, eine neue S-Bahn Nord/Süd Bern–Köniz (–Schwarzenburg), eine Bevorzugung von Bus und Tram in Stausituationen sowie aufgewertete Umsteigeorte: Mit diesen Massnahmen sollen Bahn, Tram und Bus die Strasse entlasten. Neben bereits geplanten Verbesserungen wie Tram Bern-West und S-Bahn-Station Wankdorf haben folgende Massnahmen Priorität:

### S-Bahn: Häufiger

Die bereits heute schnelle S-Bahn muss häufiger zirkulieren, um die Strassen wirksam entlasten zu können: Dazu soll während den Spitzenzeiten im Agglomerationskern der 15-Minuten-Takt realisiert werden. Zudem sollen die übrigen Zentren des Espace Mittelland von Bern aus in weniger als 30 Minuten erreichbar sein. Um diese Ziele erreichen zu können, sind Gleisbauten notwendig, besonders beim HB Bern und seinen Zulaufstrecken.

### S-Bahn Nord/Süd nach Köniz–Schwarzenburg

Zur Diskussion steht eine neue S-Bahn Nord/Süd, die unter anderem die viertgrösste Gemeinde des Kantons besser erschliessen würde. In jedem Fall müssen die Kapazitäten des RBS-Bahnhofs Bern ausgebaut werden. Vorerst ist jedoch die Zweckmässigkeit einer S-Bahn Nord/Süd auch im Vergleich zu einer Tramlösung zu beurteilen.

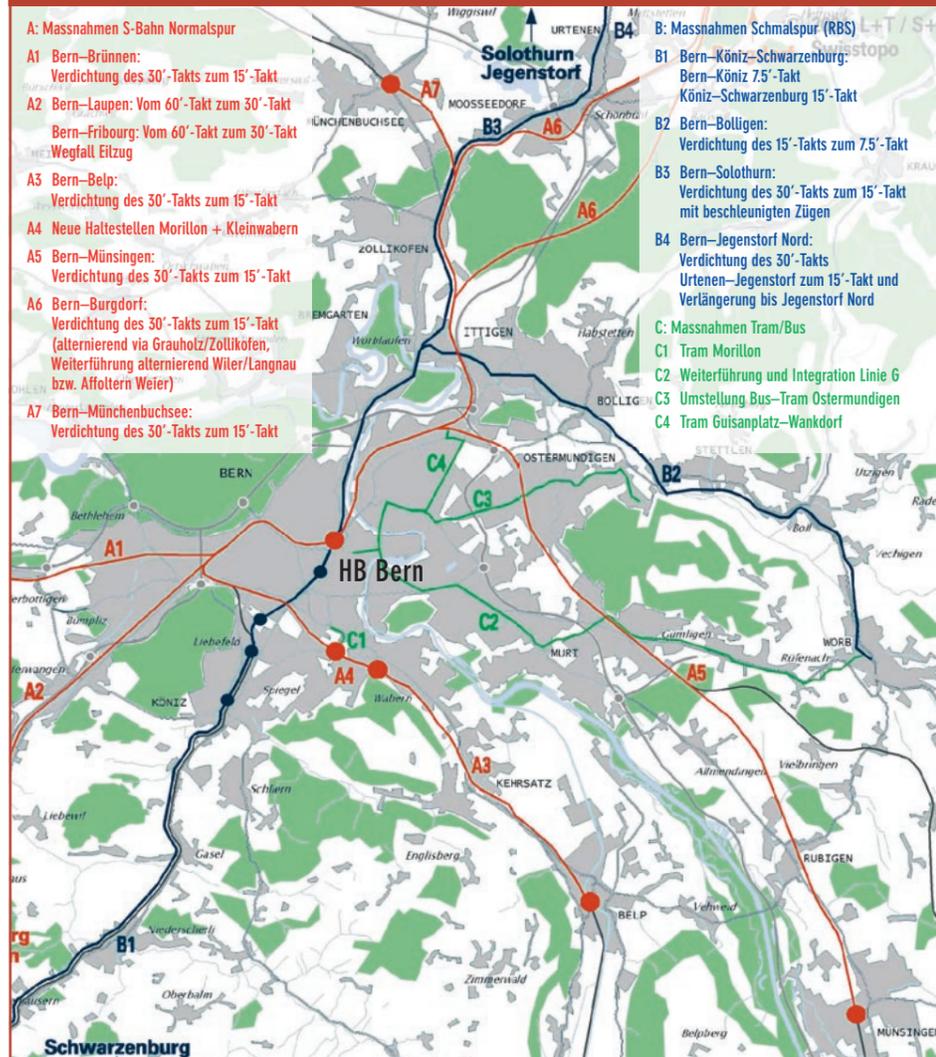
### Tram- und Busnetz muss attraktiv bleiben

Im Agglomerationskern werden die meisten Leute auch in Zukunft mit Tram und Bus fahren. Diese Verkehrsmittel müssen attraktiv bleiben und – vor allem in Stausituationen – gegenüber dem Autoverkehr bevorzugt werden. Eine Umstellung von Bus auf Tram wird notwendig sein, wenn die Nachfrage weiter zunehmen sollte, zumal die Busse in der Spitzenzeit schon heute dicht hintereinander fahren, so etwa auf der Buslinie nach Ostermundigen.

### Umsteigeorte aufwerten

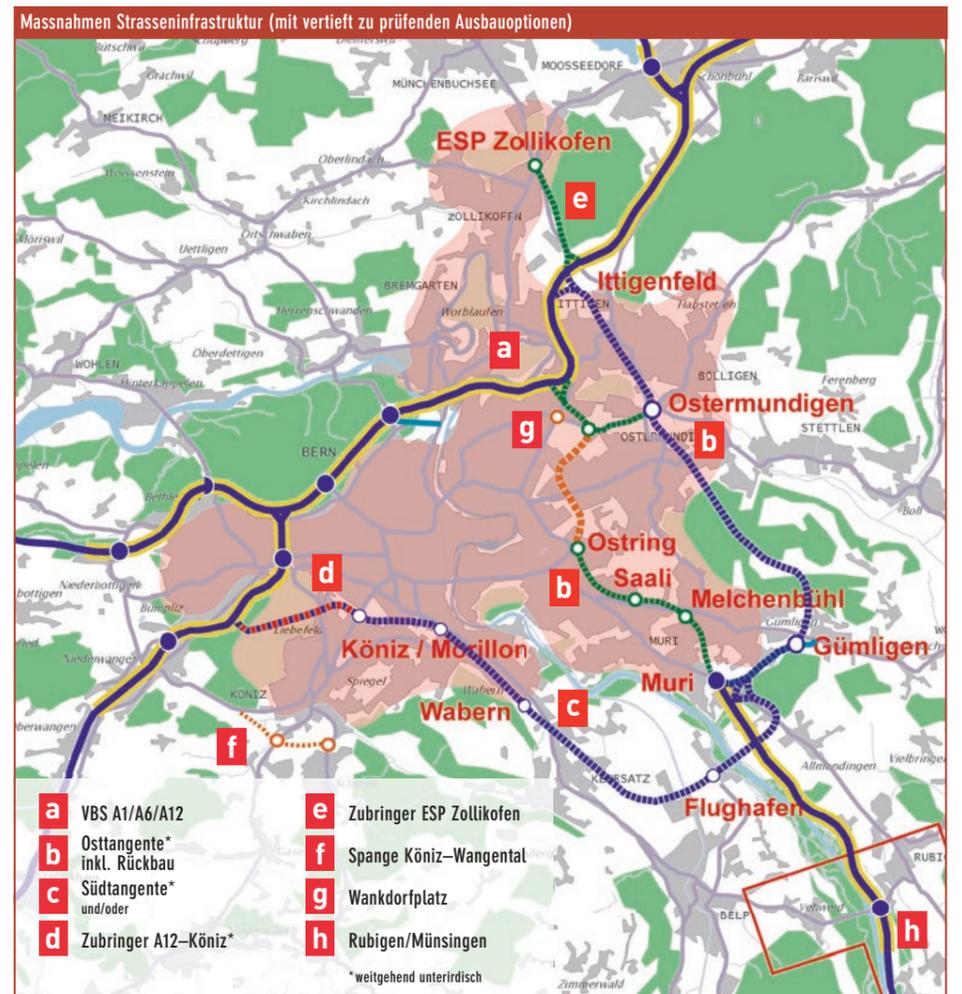
An den S-Bahn-Haltestellen und an Endhaltestellen von Bus- und Tramlinien sollen die Veloabstellanlagen verbessert werden. Bei der S-Bahn sind auch die Buszubringer und – vor allem im ländlichen Raum – die Park&Ride-Anlagen gezielt zu verbessern.

### Massnahmen im öffentlichen Verkehr



## Funktionierender Strassenverkehr dient allen

Damit der Strassenverkehr flüssig fliesst, soll die Verkehrslenkung verbessert und das Umsteigen auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr gefördert werden. Neben schon beschlossenen Massnahmen (wie Neufeldzubringer und Leistungssteigerung Wankdorf) sind auch Ausbauten des Autobahnnetzes nötig.



### Gezielte Ausbauten als Drainagesystem

Würden die Autos aufgrund der überlasteten Autobahnen auf das übrige Strassennetz ausweichen, wären die Folgen gravierend: Der Autoverkehr nähme ausgerechnet dort zu, wo gewohnt wird, wo Bus- und Tramlinien fahren, wo Kinder die Strasse benutzen. Aus diesem Grund sind leistungsfähige Autobahnen und Hauptachsen wichtig: Wie beim Wasserabfluss soll die Drainage (Autobahn) die Überschwemmung des übrigen Landes (Strassen im Zentrum und in den Quartieren) verhindern.

### Eine neue Osttangente?

Bevor Autobahnen ausgebaut werden, soll jedoch mittels moderner Verkehrsleitsysteme das Optimum aus der vorhandenen Kapazität herausgeholt werden. Mittelfristig ist ein Ausbau des Autobahnnetzes jedoch in Betracht zu ziehen. Die möglichen neuen Teilstücke (siehe Karte) sollen schon heute auf ihre Zweckmässigkeit hin überprüft werden. Aus Sicht der Region steht eine neue, weitgehend unterirdische Osttangente im Vordergrund. Dafür könnte das heutige Autobahnstück Ostring–Wankdorf zu einer leistungsfähigen Hauptstrasse zurückgebaut werden: Dadurch böte sich die Chance, Eingriffe ins Stadtbild aus den 60er Jahren zu korrigieren.

### Attraktiver per Velo und zu Fuss

Strassen sind aber nicht nur für Autos da: Der Velo- und Fussgängerverkehr weist grosse Potenziale auf. Mit vergleichsweise wenig Geld könnte die Sicherheit und Attraktivität spürbar verbessert werden. Viele kurze Fahrten lassen sich so auf Velo- und Fusswege verlagern und entlasten damit den Autoverkehr.

### Verkehrslenkung verbessern

Verkehrszunahmen sind kein Naturgesetz, vielmehr lassen sich die Mobilitätsbedürfnisse beeinflussen. Dank geschickter Lichtsignalsteuerungen sind Verkehrsdosierungen schon heute möglich, in Wabern beispielsweise geschieht dies mit Erfolg. Das System muss aber ausgeweitet und besser abgestimmt werden. Auch die Parkplatzpolitik ist ein Element, um das Verkehrswachstum zu dämpfen, ebenso wären Stauabgaben möglich. Der Erfolg von London zeigt, dass diese Massnahme auch in der Schweiz geprüft werden sollte. Ein Alleingang der Region Bern kommt dabei aber kaum in Frage.

## Wachstum nach innen vermindert Verkehr

Ein Grossteil der Ortsplanungen in der Agglomeration Bern muss in den nächsten Jahren revidiert werden. Dadurch bietet sich die Chance, die Siedlungsentwicklung auf das Netz des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.

### Wo wir wohnen und arbeiten, beeinflusst unser Mobilitätsverhalten

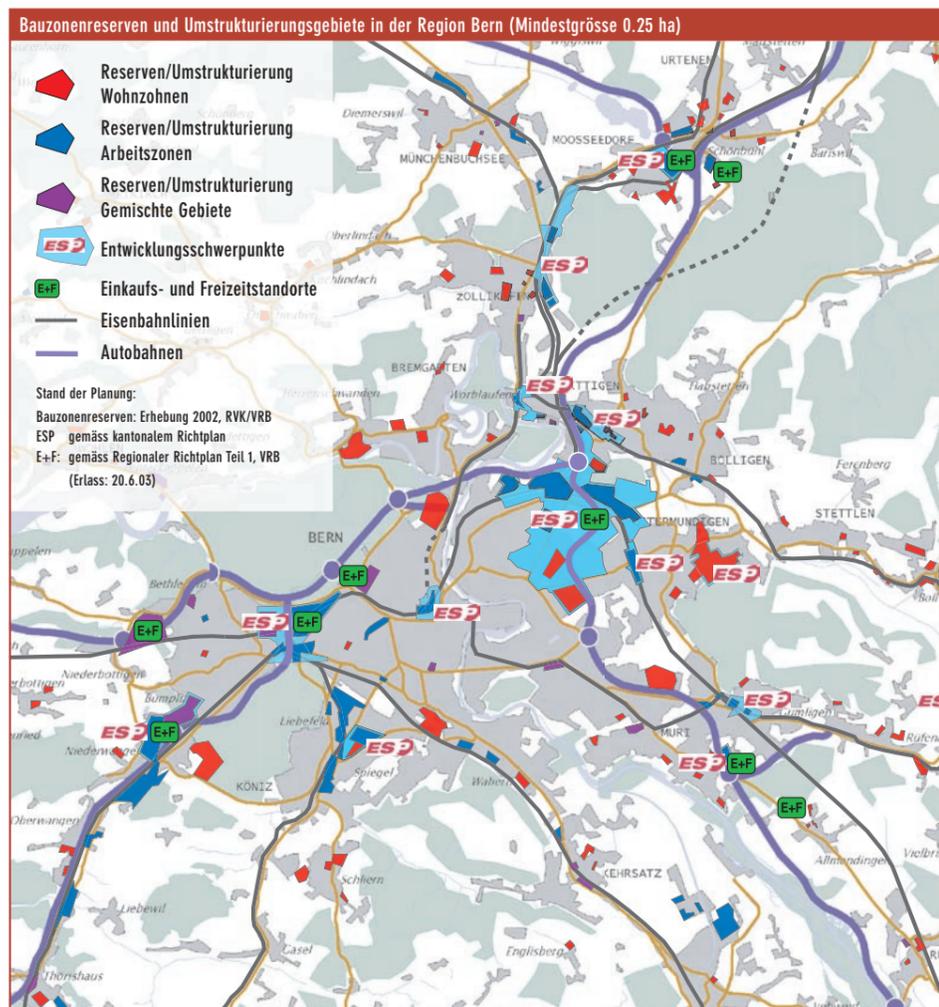
Das Verkehrswachstum hängt nicht zuletzt davon ab, wo in Zukunft neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen. Deshalb soll die Siedlungsentwicklung rund um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gefördert werden (besonders bei Entwicklungsschwerpunkten ESP). Dadurch könnte die künftige Siedlungsentwicklung vermehrt in konzentrierter Form erfolgen. Davon profitierten alle, denn eine konzentrierte Siedlungsentwicklung hätte kürzere Wege zu den Haltestellen zur Folge. Die Bewohnerinnen und Bewohner wären dadurch eher bereit, ihr Auto zu Hause stehen zu lassen. Sie überliessen damit die vorhandenen Strassenkapazität eher jenen Leuten, die auf das Auto angewiesen sind. Modellrechnungen zeigen, dass dadurch das Wachstum des motorisierten Strassenverkehrs in der Region Bern mehr als halbiert werden könnte. Wird jede Stau-stunde mit 25 Franken bewertet, liessen sich so rund 90 Mio. Franken pro Jahr an Staukosten sparen.

Die unten stehende Grafik zeigt die Bauzonenreserven für Wohnen und Arbeiten in der Region Bern sowie die Standorte der Entwicklungsschwerpunkte. Zentral gelegene Standorte und diejenigen entlang

der Linien des öffentlichen Verkehrs eignen sich für eine konzentrierte Siedlungsentwicklung.

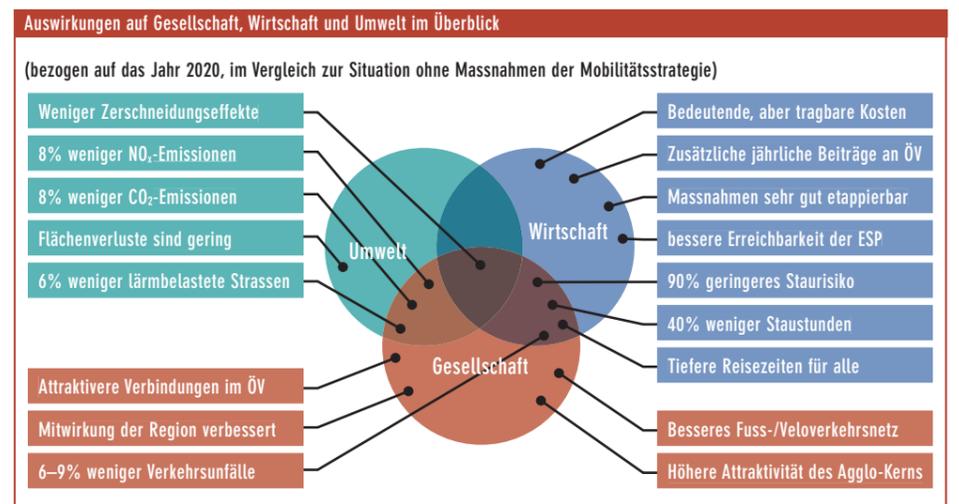
### Projekte zur Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung

- **Projekt «ESP Arbeiten»:**  
Neue Arbeitsplätze sollen vorwiegend an ESP-Standorten bzw. Knoten des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden (Fortsetzung des laufenden Projekts);
- **Neues Projekt «ESP Wohnen»:**  
Förderung des Wohnungsbaus im Agglomerationskern;
- **Standorte für verkehrsentensive Nutzungen:**  
Die zukünftigen Standorte für Einkaufs- und Freizeitzentren sind festgelegt. Die Einhaltung dieser Standorte und die bewilligten Fahrtenkontingente müssen nun durchgesetzt werden;
- **Regionale Richtpläne und Ortsplanungen:**  
Ein Grossteil der Ortsplanungen der Agglomeration Bern muss in den nächsten Jahren revidiert werden. Diese Gelegenheit muss ausgenutzt werden, um die Revisionen auf die Ziele der Mobilitätsstrategie abzustimmen. Das Projekt des VRB für einen regionalen Teilrichtplan «Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung» soll dafür als Grundlage dienen.



## Was bringt es und was kostet es?

Ohne Mobilitätsstrategie nehmen Staus und Überlastungen massiv zu. Wenn sie umgesetzt wird, lassen sich spürbare Verbesserungen erzielen: Die Erreichbarkeit der Region bleibt gewährleistet, Lärm und Luftschadstoff-Emissionen nehmen ab, es sind weniger Unfälle zu beklagen.



### Verkehrsprobleme deutlich entschärft

Zwar ist bis 2020 weiterhin mit einem spürbaren Verkehrswachstum zu rechnen. Immerhin kann das Wachstum des Autoverkehrs von 22% auf 16% vermindert werden. Dank des attraktiven Angebots und der Kapazitätssteigerung wächst der öffentliche Verkehr um 41% statt 31%. Wenn es zudem gelingt, die Siedlungsentwicklung auf die Kernagglomeration zu konzentrieren, kann das Verkehrsaufkommen auf der Strasse sogar in der heutigen Grössenordnung gehalten werden. Dies zeigt, wie wichtig eine konsequente Umsetzung der raumplanerischen Massnahmen ist. Auch in diesem Szenario sind aber die selben Massnahmen nötig, um die konzentrierte Siedlungsentwicklung ohne Überlastungen zu ermöglichen.

### Weniger Stau auf den Strassen

Die meisten staugefährdeten Strassenstrecken können durch das Massnahmenpaket so entlastet werden, dass das System leistungsfähig bleibt. Die Stauzeiten nehmen im Vergleich zum Trend (ohne Massnahmen) um 40%–65% ab. Im besten Fall bedeutet dies sogar weniger Staus als heute.

### Öffentlicher Verkehr wird attraktiver

Durch die geplanten Ausbauten können Engpässe (z.B. bei der Zufahrt zum Bahnhof Bern) behoben werden, was einen erheblichen Umsteige-Effekt bewirken wird.

### Mehr Fuss- und Veloverkehr

Dank verbessertem Angebot können der Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität ihr Potenzial besser ausschöpfen und damit wesentlich dazu beitragen, Staus zu vermeiden.

### Was kosten die Massnahmen?

Die Investitionen belaufen sich im öffentlichen Verkehr auf rund 2.2 Mrd. Franken, im Strassenverkehr (ohne Südtangente, aber mit Zubringer A12-Liebefeld) auf 2.6 Mrd. Franken und beim Fuss- und Velo-

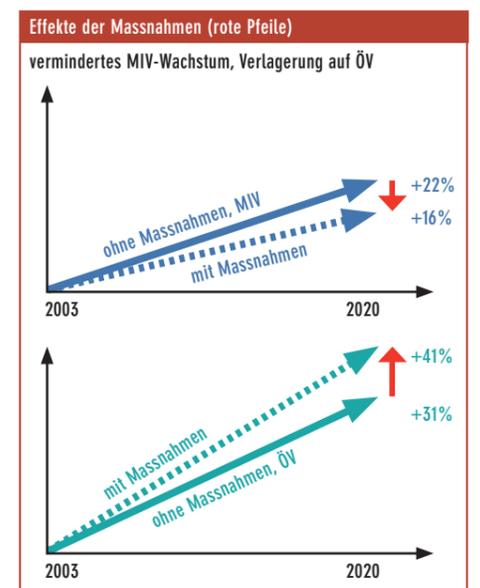
verkehr sowie der kombinierten Mobilität auf gut 250 Mio. Franken. Diese Investitionen verteilen sich auf einen Zeitraum von 15–30 Jahren. Sie können in dieser langfristigen Sicht als durchaus realistisch bezeichnet werden. Der grösste Teil der Kosten müsste der Bund übernehmen (Autobahnen, Infrastruktur der Eisenbahn-Hauptlinien).

### Vorteile für Siedlung und Wirtschaft

Die Erreichbarkeit der Region bleibt trotz Verkehrszunahmen erhalten. Im öffentlichen Verkehr wird sie sogar verbessert. Die Staukosten können im Vergleich zum Trend um 150 bis 240 Mio. Franken pro Jahr vermindert werden.

### Bessere Umweltqualität und mehr Sicherheit

Im Vergleich zum Trend geht die Lärmbelastung zurück: 6% weniger Strecken liegen über dem Immissionsgrenzwert. Gegenüber dem Trend nehmen die Luftschadstoff-Emissionen (NO<sub>x</sub>) und die klimawirksamen Emissionen (CO<sub>2</sub>) um 7%–8%, die Verkehrsunfälle um 6–9% ab.



## Wie geht es weiter?

### Vertiefte Abklärungen notwendig

Bei einer Vielzahl von Grossprojekten, sei es für die Strasse oder für die Schiene, werden vertiefende Abklärungen notwendig sein. Erst aufgrund von Zweckmässigkeitsprüfungen kann die Vorteilhaftigkeit eines Projekts genauer bestimmt werden.

### Umsetzung über einen langen Zeitraum

Es sei daran erinnert: Der zeitliche Horizont der Mobilitätsstrategie betrifft nicht die nächsten Jahre, sondern die nächsten zwei (wenn nicht drei bis vier) Jahrzehnte. Verglichen mit den in der Region Bern in den letzten 30 bis 40 Jahren realisierten Verkehrsprojekten erscheint das optimierte Massnahmenpaket durchaus als realisierbar.

### Effizienter Planen und Umsetzen

Damit Verkehr und Siedlungsplanung besser koordiniert werden, muss die Organisation auf Kantons- und Regionsebene überdacht werden. Die Stossrichtung könnte sein:

- Zusammenfassung des Verkehrs- und Planungswesens in einer bis zwei anstelle der heute drei kantonalen Direktionen
- Klärung der Rolle von Kanton, Region und Gemeinden in regionalen Verkehrsfragen
- Eigentum an Strassen nach Bedeutung festlegen und nicht nach historischen Gegebenheiten

### Mitwirkung und Zeitplan

• Bis am 19. Dezember 2003 dauert die Mitwirkungsphase. Die Gesamtprojektleitung und die Behördendelegation hoffen auf eine breite Diskussion über die Zukunft des Verkehrs der Region Bern – und auf konstruktive Anregungen. Stellungnahmen sind ans Amt für Gemeinden und Raumordnung zu richten (siehe Kasten «Weitere Informationen»). Auf [www.bernverkehr.ch](http://www.bernverkehr.ch) steht hierfür ein Raster mit wichtigen Fragen zur Verfügung.

• Anschliessend folgen die Überarbeitung, die Beschlussfassung und die rechtliche Verankerung durch den Kanton.

• Eingabe an den Bund: Ende 2004

• Zweckmässigkeitsprüfung der grossen Vorhaben: ab 2004

• Die eigentliche Realisierung hängt von den Zweckmässigkeitsprüfungen und den verfügbaren Mitteln ab. In der Regel muss mit folgenden Zeiträumen gerechnet werden:

- Projektausarbeitung (2–6 Jahre)
- Genehmigungsfristen (2–4 Jahre)
- Finanzierung, Beschlüsse (2–x Jahre)
- Bauzeit (2–8 Jahre)

#### Weitere Informationen

- Umfassende Informationen und Bestellmöglichkeiten bietet die Website: [www.bernverkehr.ch](http://www.bernverkehr.ch)
- Der Synthesebericht (rund 100 Seiten) kann gratis bestellt werden.
- Auf Anfrage sind weitere Grundlagenberichte erhältlich.

Bestellungen über [www.bernverkehr.ch](http://www.bernverkehr.ch) oder beim Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR), Abteilung Kantonsplanung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern; Fax: 031 633 77 31, Mail: [print.agr@jkg.be.ch](mailto:print.agr@jkg.be.ch)

#### Impressum

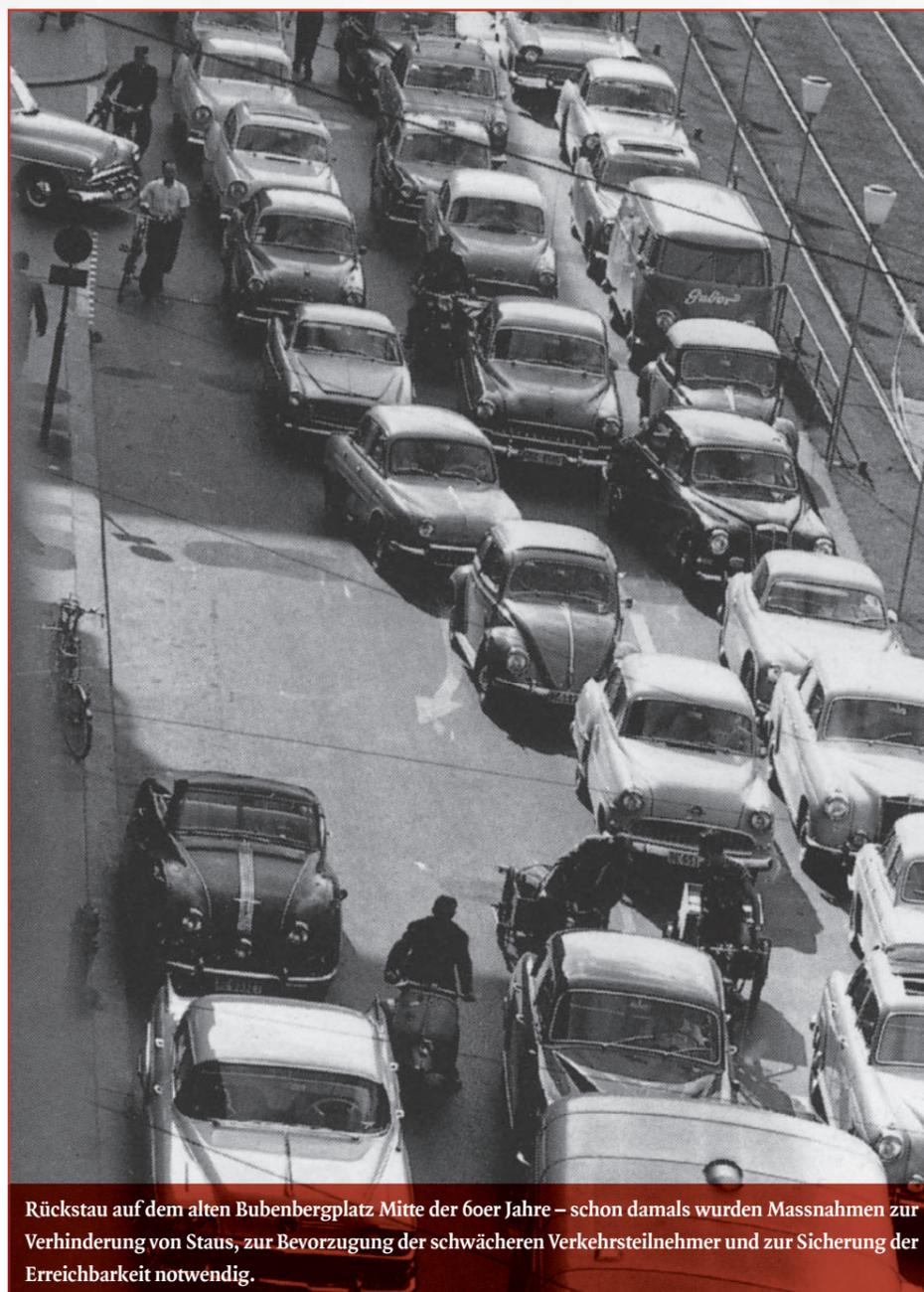
**Herausgeber:** Gesamtprojektleitung (GPL) der Mobilitätsstrategie Region Bern

**Text und Gesamtleitung der Kurzfassung:** Ecoplan mit Beiträgen der GPL

**Gestaltung:** raschle & kranz, Atelier für Kommunikation GmbH, Bern

**Druck:** Bubenberg Druck und Verlag, Bern

**Ausführliches Verzeichnis aller Mitwirkenden:** siehe Synthesebericht



Rückstau auf dem alten Bubenbergplatz Mitte der 60er Jahre – schon damals wurden Massnahmen zur Verhinderung von Staus, zur Bevorzugung der schwächeren Verkehrsteilnehmer und zur Sicherung der Erreichbarkeit notwendig.



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.