



Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung im Kanton Bern

Auswertung und Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken aus der Sicht des Kantons

4. Dezember 2007

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

Impressum

Projektausschuss

Peter Rytz, Co-Projektleiter, Vorsteher Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Dr. Ulrich Seewer, Co-Projektleiter, Verantwortlicher Gesamtmobilität der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kt. Bern

Wolf-Dieter Deuschle, Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr

Walter Dinkel, Vorsteher des Tiefbauamtes

Gerhard Engel, Leiter Finanzplanung der Finanzdirektion des Kt. Bern

Christoph Miesch, Vorsteher des Amtes für Gemeinden und Raumordnung

Daniel Schnetzer, Projektleiter Kantonsplanung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung

Arthur Stierli, Vorsteher Orts- und Regionalplanung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung

Adrian Studer, Vorsteher Berner Wirtschaft (beco)

Stefan Studer, stv. Vorsteher des Tiefbauamtes

Autoren

Rudolf Muggli, Fürsprecher, AD!VOCATE, Helvetiastrasse 5, Postfach 179, 3000 Bern 6

René Neuenschwander, lic. rer. pol., ECOPLAN, Thunstrasse 22, 3005 Bern

Andreas Wirth, dipl. Arch. ETH, KONTUR Projektmanagement AG, Mottastrasse 33, 3000 Bern 6

Auftraggeber

Regierungsrat des Kantons Bern, vertreten durch die Bau-, Verkehrs und Energiedirektion (BVE) sowie die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK)

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Résumé	1
2	Zu diesem Bericht	9
3	Das agglomerationspolitische Umfeld	10
3.1	Ziele und Strategien des Bundes	10
3.1.1	Zielsetzung: Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Agglomerationen	10
3.1.2	Agglomerationsverkehrsfinanzierung durch den Bund	11
3.1.3	Stellenwert der Agglomerationsprogramme im Planungsinstrumentarium	11
4	Der Prozess zur Erarbeitung der AP V+S	13
4.1	Entstehungsgeschichte	13
4.2	Perspektiven für die Umsetzung der AP V+S	15
5	Die bernischen AP V+S	17
5.1	Übersicht	17
5.2	Grobprüfung der AP V+S durch den Kanton	19
5.3	Gesamtwürdigung aus der Sicht des Kantons	20
5.4	Zwischenbeurteilung durch das Bundesamt für Raumentwicklung	21
6	Grundlagen, Ziele und Strategien des Kantons Bern im Wirkungsbereich der AP V+S	23
6.1	Entwicklung von Raum und Verkehr	23
6.1.1	Raumentwicklung im Kanton Bern	23
6.1.2	Verkehrsentwicklung im Kanton Bern	24
6.1.3	Exkurs: Verkehrsinfrastrukturangebot und Wirtschaftswachstum	25
6.2	Ziele und Strategien im Wirkungsbereich der AP V+S	26
6.2.1	Führungsinstrumente	26
6.2.2	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ)	30
6.2.3	Kantonale Strategien mit Bezug zur Agglomerationsstrategie	31
6.2.4	Verkehrspolitik des Kantons Bern	32
6.2.5	Berner AP V+S	33
6.2.6	Gesamtsicht	35
6.3	Notwendigkeit kantonaler Prioritäten	36
6.3.1	Aus wachstumspolitischer Sicht	36
6.3.2	Aus finanzpolitischer Sicht	36
6.3.3	Fazit: Priorisierung ist zwingend	39
7	Methodik der Prioritätensetzung	40
7.1	Aufgabe	40
7.2	Grundsätze für die Priorisierung	40
7.2.1	Vorgaben zum Vorgehen	40

7.2.2	Leitlinien für die Priorisierung	41
7.3	Raumplanerische Massnahmen	42
7.4	Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten	42
7.5	Mittlere und kleinere Verkehrsmassnahmen	46
7.6	Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität	47
7.7	Nationalstrassen im Netzplan und Angebotsverbesserungen im ÖV.	47
8	Priorisierungsergebnisse im Überblick	48
8.1	Raumplanerische Massnahmen	48
8.1.1	Umsetzungsreife und prioritäre Massnahmen	49
8.1.2	Zu konkretisierende raumplanerische Massnahmen	50
8.1.3	Massnahmenliste	51
8.2	Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten	51
8.2.1	Die Ergebnisse im Überblick	51
8.2.2	Schlussfolgerungen zur Prioritätenordnung	53
8.2.3	Sensitivitätsanalyse	56
8.3	Mittlere und kleinere Verkehrsmassnahmen	59
8.4	Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität	59
8.5	Nationalstrassen und Angebotsverbesserungen im ÖV	62
9	Schlussfolgerungen für die Agglomerationen und den Kanton Bern	63
9.1	Die einzelnen AP V+S	63
9.1.1	Bern	63
9.1.2	Biel	66
9.1.3	Thun	68
9.1.4	Burgdorf	69
9.1.5	Interlaken	70
9.1.6	Langenthal	71
9.2	Gesamtkantonaler Handlungsbedarf	73
10	Abkürzungen	74
11	Literaturverzeichnis	75
12	Anhänge	77
12.1	Synthese der AP V+S des Kantons Bern: Übersicht Massnahmenbewertung	77
12.2	Synthese der AP V+S des Kantons Bern: Detaillierte Massnahmenübersicht Verkehr	80
12.3	Synthese der AP V+S des Kantons Bern: Detaillierte Massnahmenübersicht Raumplanung	86

1

Zusammenfassung

Der Städteartikel in der Bundesverfassung 1999 und die damit einhergehende Neubewertung der Agglomerationen als Motoren der schweizerischen Wirtschaftsentwicklung haben den Bund veranlasst, ein neues Kapitel in der schweizerischen Raumordnungspolitik aufzuschlagen. Unter anderem mit der Tripartiten Agglomerationskonferenz, den Modellvorhaben und der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs beteiligt sich der Bund verstärkt an der Bewältigung der künftigen Herausforderungen. Die Schaffung des Infrastrukturfonds erlaubt dem Bund nun ab dem 1.1.2008, Agglomerationsverkehrsprojekte auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen mitzufinanzieren (Kapitel 3).

Seit 2001 hat der Regierungsrat die bernischen Agglomerationen angeregt und unterstützt bei der Ausarbeitung von verkehrsträgerübergreifenden und die Siedlungsentwicklung mit einbeziehenden Planungen. Dies hat insbesondere in Bern, Thun und Burgdorf zu breit angelegten Agglomerationsverkehrsstudien geführt. In den anderen Agglomerationen stützte man sich auf bereits vorliegende Planungen wie beispielsweise jene zur geplanten Ortsdurchfahrt der Autobahn A5 in Biel. Bis zum Sommer 2005 lagen damit in allen bernischen Agglomerationen inklusive Langenthal Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S) nach den Anforderungen des Bundes vor (vgl. zur „Grobprüfung“ Kap. 5.2). Der Regierungsrat hat die so entstandenen sechs AP V+S im Herbst 2005 zustimmend zur Kenntnis genommen, die vorgeschlagenen Projekte unter anderem mit Blick auf die Raumordnungs-, Verkehrs- und Infrastrukturpolitik des Kantons Bern priorisiert sowie mit konkreten Anträgen an den Bund überwiesen (RRB 2824/2005 vom 7. September 2005).

Weil damals die Rechtsgrundlagen des Bundes noch nicht fertig gestellt waren, haben die beteiligten Bundesämter die eingereichten AP V+S vorerst nur vorgeprüft und mit Anregungen zur Weiterbearbeitung versehen (Kapitel 5.4). Erst mit der Verabschiedung des Infrastrukturfondsgesetzes durch das Bundesparlament im Herbst 2006 wurde das weitere Vorgehen klar: Ab 2008 stehen für Infrastrukturen des öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehrs insgesamt 6 Mrd. CHF zur Verfügung, soweit sich diese aufgrund eines Agglomerationsprogramms als wirksam und räumlich abgestimmt erweisen. Am 1. Januar 2008 wird ein erster Kredit von 2.56 Mrd. CHF für dringliche und baureife Projekte freigegeben. Vorerst 2.5 Mrd. CHF stehen dann voraussichtlich 2011 bis 2014 für Massnahmen aus den AP V+S zur Verfügung.

Grundlegend für das institutionelle Fundament der bernischen AP V+S wurde sodann der Volksentscheid vom Juni 2007 zur Einführung von SARZ (Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit). Die damit geschaffenen regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) in neu umschriebenen regionalen Abgrenzungen erlauben nicht nur eine Gesamtplanung von Verkehr und Siedlung. Sie können neu wahlweise auch von Regionalräten erlassen werden (Kap. 6.2.2). Die parallel zur Einführung von SARZ laufende Richtplanrevision 2006 stützt überdies die Wirksamkeit der AP V+S insbesondere von der raumplanerischen Seite her.

Die bernischen AP V+S des Jahres 2005 wurden aufgrund dieser Entwicklungen sowie der inzwischen vorangeschrittenen Evaluations- und Projektierungsarbeiten (inklusive Zweckmässigkeitsbeurteilungen) im Jahr 2007 aktualisiert und erneut beim Kanton eingereicht.

Die in den aktualisierten AP V+S vorgeschlagenen Projekte und Massnahmen werden in diesem Bericht aus kantonaler Sicht in den Gesamtzusammenhang der bernischen Raumordnungs-, Verkehrs- und Infrastrukturpolitik gestellt (Kap. 6). Aus Gründen der Praktikabilität werden sie sodann in folgende Gruppen unterteilt und nach stufengerechten Kriterien priorisiert (vgl. zur Notwendigkeit der Priorisierung Kap. 6.3 sowie zur Priorisierungsmethodik Kap. 7):

- a) Raumplanerische Massnahmen**
- Diese werden – soweit sie aufgrund der auf den 1.1.2008 in Kraft gesetzten neuen Rechtsgrundlagen des Baugesetzes und des Gemeindegesetzes sowie der Richtplanrevision 2006 umsetzbar sind – alle als prioritär eingestuft und an die zuständigen Behörden zur Umsetzung überwiesen. Kernpunkte sind die Neueinzonungsregeln, das Fahrleistungsmodell für Verkehrsintensive Vorhaben, die Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP-A), Wohnen (ESP-W) und Dienstleistungen (ESP-D) sowie das neue räumliche Abstimmungsinstrumentarium in Form des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK, Kap. 4.2, 8.1 und Anhang 12.3).
- b) Massnahmen Strasse und öV mit hohen Investitionskosten**
- Das Ergebnis der Priorisierung zeigt Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen, zur Sanierung von Ortsdurchfahrten, zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn Bern sowie zur Verbesserung der öV-Erschliessung in Agglomerationszentren im Vordergrund. Die Evaluationen in Form von Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) sind allerdings noch nicht überall abgeschlossen, so dass im Verlaufe des Jahres 2008 Nachträge zu erwarten sind. Vergleichsweise weniger prioritär erscheinen in den Agglomerationen grosse neue Strassenbauten ausserhalb der Hauptzentren (Kap. 8.2 und Anhang 12.1).
- c) Mittlere und kleinere Verkehrsmassnahmen**
- Projekte mit Kosten von je unter 4 Mio. CHF, die sich auf die Strasseninfrastruktur beschränken. Bei ihnen schneiden die Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses am besten ab und werden dem Bund als prioritär zur Mitfinanzierung beantragt (Kap. 8.3).
- d) Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und für die kombinierte Mobilität**
- Die Priorisierung in diesem Bereich zeigt, dass diesen Massnahmen wegen ihres häufig sehr guten Nutzen/Kostenverhältnisses und ihrer raschen Realisierbarkeit innerhalb der AP V+S ein hoher Stellenwert zukommt. Die von den Agglomerationen für die Finanzierungs- und Realisierungsphase 2011 – 2014 vorgeschlagenen Massnahmenpakete mit ihren zahlreichen Einzelmassnahmen werden deshalb als prioritär erachtet (Kap. 8.4).
- e) Nationalstrassen und Angebotsverbesserungen**
- Da diese für den Agglomerationsverkehr und damit für die AP V+S zentralen Massnahmen nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden können, sondern aus anderen Quellen finanziert bzw. auf anderen Rechtsgrundlagen beschlossen werden, wird in diesem Bericht auf eine Priorisierung verzichtet. Die Priorisierungsergebnisse in Anhang 12.1 und 12.2 müssen somit immer mit Blick auf den thematisch beschränkten Priorisierungsauftrag interpretiert werden.
- Der Bericht schliesst mit einem Überblick über die Besonderheiten jedes der sechs sehr unterschiedlichen Agglomerationsprogramme und der daraus als prioritär ermittelten Massnahmen (Kap. 9).
- Die Bewertung und Priorisierung der Strassen- und ÖV-Infrastrukturprojekte mit hohen Investitionskosten ist in Anhang 12.1 zusammengefasst. Eine vollständige Zusammenstellung aller Verkehrsmassnahmen findet sich in Anhang 12.2, die Zusammenstellung der raumplanerischen Massnahmen in Anhang 12.3.
- Tabelle 1-1 und Tabelle 1-2 zeigen, welche Verkehrsprojekte mit hohen Investitionskosten in der nächsten Finanzierungsperiode 2011-2014 im Vordergrund stehen werden.

Tabelle 1-1:
Bewertung der Massnahmen Strasseninfrastruktur mit hohem Reifegrad (Baureife 2011-2014 erreicht)

		Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen/ Kosten- verhältnis
Thun	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	8	5	0	13	hoch
Bern	Verkehrsbeeinflussungssystem Autobahnen (A1/A6/A12)	7	3	2	12	hoch
Thun	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	4	6	2	12	hoch
Burgdorf	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	4	6	2	12	hoch
Biel	vfM A5 Umfahrung Biel Ostast	4	6	1	11	hoch
Biel	vfM A5 Umfahrung Biel Westast	4	6	1	11	hoch
Langenthal	Verbesserung der Verträglichkeit auf den Hauptverkehrsstrassen	3	6	2	11	hoch
Bern	Bern: Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	4	4	0	8	hoch
Bern	Ittigen: Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen	2	2	0	4	hoch
Bern	Worb: Verkehrssanierung Worb	4	4	-1	7	hoch
Interlaken	Gestaltungs- und Betriebskonzept Flaniermeile und Bödeliweg	3	3	0	6	mittel
Bern	Münsingen: Entlastungsstrasse Nord	4	2	0	6	mittel
Burgdorf	Neue Strasse ESP Schachen - Buchmatt	4	3	-1	6	mittel
Biel	Sanierung Ortsdurchfahrten Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen	0	4	1	5	mittel
Burgdorf	Projektierungsarbeiten zur Trasse-Sicherung für die Bestvariante ZMB	5	2	-2	5	mittel
Biel	Spitalzubringer Biel	2	2	0	4	mittel
Bern	Bremgarten: Instandstellung Felsenaubücke	2	0	0	2	mittel
Biel	Neuerschliessung Industriezone Lyss-Nord/Areal Creabeton	2	1	-1	2	tief
Biel	Verkehrsentflechtung A16 Taubenloch, Vollanschluss A16 Reuchenette	0	3	-1	2	tief
Biel	Vollanschluss Studen	1	0	-1	0	tief
Bern	ZMB Verkehr Bern HLS (Varianten im Zusatzbericht AP V+S Region Bern)	noch nicht bewertet				

Nutzen-/Kostenverhältnis: hoch mittel tief

Tabelle 1-2:
Bewertung der Massnahmen ÖV-Infrastruktur mit hohem Reifegrad (Baureife 2011-2014 erreicht)

		Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen/ Kosten- verhältnis
Bern	Tiefbahnhof Bern RBS	7	5	2	14	hoch
Bern	Tram Ostermundigen	6	5	2	13	hoch
Biel	Neue öV-Achse Agglo Biel (ZMB in Bearbeitung)	6	5	2	13	hoch
Bern	Entflechtung Wylerfeld / Erhöhung Streckenkapazität Zulauf Ost	6	2	1	9	hoch
Bern	3. Gleis Gümligen-Münsingen, Entfl. Güml., Wendegleis Münsingen	6	2	1	9	hoch
Bern	Verknüpfung Tram/S-Bahn Morillon/Weissenbühl/Kleinwabern	5	2	1	8	hoch
Thun	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5	2	1	8	hoch
Bern	Entflechtung Holligen	4	2	1	7	hoch
Biel	MP Bus-Bevorzugung I	4	2	1	7	hoch
Biel	MP Bus-Bevorzugung II	4	2	1	7	hoch
Bern	HB Bern: Neue Fussgängerführung / Anbindung Stadt+Ortsverkehr	6	4	2	12	mittel
Bern	Wendegleis Brünnen (integraler 1/4-Std.-Takt Westside)	4	2	1	7	mittel
Biel	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	3	2	1	6	mittel
Bern	Automatisierung STB Laupen - Flamatt	1	1	0	2	tief
Bern	ZMB Verkehr Bern Süd (Varianten im Zusatzbericht AP V+S Region Bern)	noch nicht bewertet				

Neben diesen teuren Infrastrukturprojekten setzen die bernischen AP V+S einen Schwerpunkt auf Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr. So wurden in den Agglomerationen Bern und Biel die Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr mit speziellen Vertiefungsberichten weiter konkretisiert. Am umfangreichsten fallen die Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete in der Agglomeration Bern aus. Im Zeitraum 2011-2014 sollen hier Massnahmen mit einem Investitionsvolumen von 85 Mio. CHF realisiert werden. Aber auch für Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken wurden prioritäre Massnahmen resp. Massnahmenpakete von respektablem Umfang bezeichnet, die zwischen 2011 und 2014 realisiert werden sollen.

Résumé

L'introduction d'un article sur les villes dans la Constitution fédérale de 1999 et, partant, le nouveau regard porté sur les agglomérations en tant que moteurs du développement économique en Suisse ont amené la Confédération à entamer un nouveau chapitre de sa politique en matière d'organisation du territoire. Elle entend jouer désormais un rôle plus actif, en particulier avec la Conférence tripartite sur les agglomérations, les projets-modèles et le cofinancement du trafic d'agglomération. A cet égard, la création du fonds d'infrastructure permettra à la Confédération d'apporter une contribution financière aux mesures relevant du trafic d'agglomération dès le 1er janvier 2008, sur la base des projets d'agglomération qui ont été élaborés (chapitre 3).

Le Conseil-exécutif encourage les agglomérations bernoises depuis 2001, et les soutient dans l'élaboration de planifications qui non seulement prennent tous les moyens de transport en considération, mais dont la portée s'étend également à l'urbanisation. Cette démarche a notamment amené les agglomérations de Berne, de Thoune et de Berthoud à lancer de vastes études globales consacrées au trafic d'agglomération. Ailleurs, les travaux se sont fondés sur des plans déjà existants comme, à Bienne, ceux qui concernaient l'autoroute de contournement A5. C'est ainsi qu'à l'été 2005, un projet d'agglomération "transports et urbanisation" (PA T+U) respectant les exigences de la Confédération était disponible dans chacune des agglomérations bernoises, Langenthal comprise (cf. chapitre 5.2 au sujet de l'examen sommaire). En automne 2005, le Conseil-exécutif a pris connaissance des six PA T+U en exprimant son approbation, a établi des priorités parmi les projets proposés compte tenu notamment de la politique bernoise en matière d'organisation du territoire, de transports et d'infrastructures, puis les a transmis à la Confédération avec des propositions concrètes (ACE 2824/2005 du 7 septembre 2005).

En attendant que les bases légales fédérales soient disponibles, les offices fédéraux concernés ont procédé dans un premier temps à un simple examen préalable des PA T+U et formulé des suggestions pour la suite des travaux (chapitre 5.4). Ce n'est que depuis l'adoption par le Parlement, en automne 2006, de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure que les perspectives sont connues: dès 2008, un montant total de 6 milliards de francs sera disponible pour des infrastructures du trafic d'agglomération tant public que privé, à la condition qu'un projet d'agglomération démontre l'efficacité de ces infrastructures et qu'elles aient fait l'objet d'une coordination spatiale. Le 1er janvier 2008, un premier crédit de 2,56 milliards de francs sera disponible pour des projets urgents et prêts à être réalisés. Par ailleurs, un montant fixé pour le moment à 2,5 milliards de francs sera probablement consacré aux mesures énoncées par les PA T+U entre 2011 et 2014.

L'adoption par le peuple bernois, en juin 2007, de la stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale (SACR) a doté les PA T+U d'un nouveau fondement institutionnel. Les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) prévues par cette stratégie, qui portent sur des périmètres nouvellement définis, permettent l'harmonisation de la planification des transports et de l'urbanisation. A cela s'ajoute que ces conceptions peuvent être décidées par des conférences régionales, pour autant que les communes aient décidé de se regrouper en de telles entités (chapitre 6.2.2). La révision du plan directeur qui a eu lieu parallèlement à l'introduction de la SACR accroît encore l'efficacité des PA T+U, notamment sous l'angle de l'aménagement du territoire.

Les PA T+U bernois de 2005 ont été actualisés compte tenu des développements décrits cidessusainsi que des progrès réalisés par les travaux d'évaluation et d'élaboration des projets (examen de l'opportunité compris), avant d'être une nouvelle fois soumis au canton en 2007.

Les projets et mesures proposés dans les PA T+U actualisés sont placés par le présent rapport dans le contexte général de la politique bernoise en matière d'organisation du territoire, de transports et d'infrastructures (chapitre 6). Ils sont répartis en groupes pour des raisons pratiques et les priorités sont établies en fonction de critères spécifiques (cf. chapitre 6.3 sur la nécessité de fixer des priorités et chapitre 7 sur la méthode employée à cet égard):

- a) Mesures relevant de l'aménagement du territoire** Ces mesures – pour autant qu'elles soient immédiatement réalisables compte tenu des nouvelles bases énoncées par la loi sur les constructions et la loi sur les communes dont l'entrée en vigueur est fixée au 1er janvier 2008 ainsi que de la révision de 2006 du plan directeur – sont toutes qualifiées de prioritaires et leur mise en oeuvre est confiée à l'autorité compétente. Elles ont trait en particulier aux règles applicables à la délimitation de nouvelles zones à bâtir, au système cantonal de pondération des trajets pour les projets générant une importante fréquentation, aux pôles de développement "activités" (PDE-A), "logement" (PDE-L) et "services" (PDE-S) ainsi qu'au nouvel instrument de coordination des activités spatiales qu'est la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU, chapitres 4.2 et 8.1 ainsi qu'annexe 12.3).
- b) Mesures entraînant des coûts d'investissement élevés dans les domaines de la route et des TP** La détermination des priorités fait apparaître au premier plan des mesures visant à supprimer des goulets d'étranglement, à assainir des axes routiers traversant des localités, à accroître les capacités du RER ainsi qu'à améliorer la desserte par les TP dans les centres des agglomérations. Les évaluations revêtant la forme d'examens de l'opportunité ne sont cependant pas toutes achevées, de sorte qu'il y a lieu de s'attendre à des compléments au cours de 2008. Quant aux grands projets de construction de nouvelles routes en dehors des centres principaux, ils se sont avérés relativement moins urgents (chapitre 8.2 et annexe 12.1).
- c) Mesures de petite à moyenne envergure** dont les coûts sont inférieurs à 4 millions de francs: elles portent uniquement sur des infrastructures routières; celles qui améliorent la fluidité du trafic obtiennent l'appréciation la plus favorable et sont qualifiées de prioritaires dans les demandes de cofinancement adressées à la Confédération (chapitre 8.3).
- d) Mesures concernant les déplacements à pied et à vélo ainsi que la mobilité intermodale** Ces mesures sont bien notées lors de la détermination des priorités en raison de leur rapport coûts-avantages souvent très favorable et de la possibilité de les réaliser rapidement. Les trains de mesures proposés par les agglomérations pour la phase de financement et de réalisation 2011 à 2014, qui comportent de nombreuses mesures individuelles, sont par conséquent considérés comme prioritaires (chapitre 8.4).
- e) Mesures afférant aux routes nationales et améliorations de l'offre de transports publics:** Etant donné que ces mesures – essentielles pour le trafic d'agglomération et, partant, pour les PA T+U – ne peuvent être financées à charge du fonds d'infrastructure, mais qu'elles doivent l'être par d'autres canaux et en vertu d'autres bases légales, leur caractère prioritaire ou non n'est pas apprécié dans le présent rapport. Les résultats figurant aux annexes 12.1 et 12.2 doivent donc toujours être interprétés compte tenu de cette restriction.

Le rapport s'achève par un aperçu des particularités de chacun des six projets d'agglomération, qui diffèrent fortement les uns des autres, ainsi que des mesures considérées comme prioritaires (chapitre 9).

L'annexe 12.1 fournit une synthèse de l'évaluation et de la détermination des priorités concernant les projets entraînant des coûts d'investissement élevés dans les domaines de la route et des TP. Toutes les mesures ayant trait aux transports sont énumérées à l'annexe 12.2, et toutes celles qui relèvent de l'aménagement à l'annexe 12.3.

Les tableaux 1-1 et 1-2 indiquent quels seront les projets entraînant des coûts d'investissement élevés qui seront prioritaires au cours de la prochaine période de financement, soit entre 2011 et 2014.

Tableau 1-1:
Evaluation des mesures relatives à l'infrastructure routière ayant atteint un degré de maturité élevé (travaux pouvant débuter entre 2011 et 2014)

		Eco- nomie	Société	Environ- nement	Total des points	Rapport coûts- avantages
Thoune	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	8	5	0	13	favorable
Berne	Verkehrsbeeinflussungssystem Autobahnen (A1/A6/A12)	7	3	2	12	favorable
Thoune	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	4	6	2	12	favorable
Berthoud	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	4	6	2	12	favorable
Bienne	Contournement de Bienne: MaC branche est	4	6	1	11	favorable
Bienne	Contournement de Bienne: MaC branche ouest	4	6	1	11	favorable
Langenthal	Verbesserung der Verträglichkeit auf den Hauptverkehrsstrassen	3	6	2	11	favorable
Berne	Bern: Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	4	4	0	8	favorable
Berne	Ittigen: Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen	2	2	0	4	favorable
Berne	Worb: Verkehrssanierung Worb	4	4	-1	7	favorable
Interlaken	Gestaltungs- und Betriebskonzept Flaniermeile und Bödeliweg	3	3	0	6	moyen
Berne	Münsingen: Entlastungsstrasse Nord	4	2	0	6	moyen
Berthoud	Neue Strasse ESP Schachen - Buchmatt	4	3	-1	6	moyen
Bienne	Assainissement des traversées d'Ipsach, de Sutz-Lattrigen et de Mörigen	0	4	1	5	moyen
Berthoud	Projektierungsarbeiten zur Trasse-Sicherung für die Bestvariante ZMB	5	2	-2	5	moyen
Bienne	Route d'accès au Centre hospitalier de Bienne	2	2	0	4	moyen
Berne	Bremgarten: Instandstellung Felsenaubücke	2	0	0	2	moyen
Bienne	Nouveau raccordement de la zone industrielle Lyss-nord / aire Creabéton	2	1	-1	2	peu favorable
Bienne	A16: séparation flux circulation Taubenloch, racc. complet à Reuchenette	0	3	-1	2	peu favorable
Bienne	Raccordement complet à Studen	1	0	-1	0	peu favorable
Berne	ZMB Verkehr Bern HLS (Varianten im Zusatzbericht AP V+S Region Bern)	non encore évaluée				

Rapport coûts-avantages: favorable moyen peu favorable

Tableau 1-2:
Evaluation des mesures relatives à l'infrastructure des TP ayant atteint un degré de maturité élevé (travaux pouvant débuter entre 2011 et 2014)

		Eco- nomie	Société	Environ- nement	Total des points	Rapport coûts- avantages
Berne	Tiefbahnhof Bern RBS	7	5	2	14	favorable
Berne	Tram Ostermundigen	6	5	2	13	favorable
Bienne	Nouvel axe TP agglomération de Bienne (examen de l'opportunité en préparation)	6	5	2	13	favorable
Berne	Entflechtung Wylerfeld / Erhöhung Streckenkapazität Zulauf Ost	6	2	1	9	favorable
Berne	3. Gleis Gümligen-Münsingen, Entfl. Güml., Wendegleis Münsingen	6	2	1	9	favorable
Berne	Verknüpfung Tram/S-Bahn Morillon/Weissenbühl/Kleinwabern	5	2	1	8	favorable
Thoune	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5	2	1	8	favorable
Berne	Entflechtung Holligen	4	2	1	7	favorable
Bienne	TM Priorité aux bus I	4	2	1	7	favorable
Bienne	TM Priorité aux bus II	4	2	1	7	favorable
Berne	HB Bern: Neue Fussgängerführung / Anbindung Stadt+Ortsverkehr	6	4	2	12	moyen
Berne	Wendegleis Brünnen (integraler 1/4-Std.-Takt Westside)	4	2	1	7	moyen
Bienne	Doublements ponctuels de la voie sur la ligne du BTI	3	2	1	6	moyen
Berne	Automatisierung STB Laupen - Flamatt	1	1	0	2	peu favorable
Berne	ZMB Verkehr Bern Süd (Varianten im Zusatzbericht AP V+S Region Bern)	non encore évaluée				

Outre les onéreux projets d'infrastructure mentionnés ci-dessus, les mesures concernant les déplacements à pied et à vélo occupent une place prépondérante dans les PA T+U bernois.

C'est ainsi qu'à Berne et à Bienne, de telles mesures ont été concrétisées plus avant dans des rapports ad hoc. Les mesures individuelles et les trains de mesures de l'agglomération de Berne sont les plus ambitieux: entre 2011 et 2014, le volume des investissements doit atteindre 85 millions de francs. Il n'en reste pas moins que pour la même période, la réalisation de mesures ou trains de mesures prioritaires d'importance non négligeable est également envisagée à Bienne, à Thoune, à Berthoud, à Langenthal et à Interlaken.

2

Zu diesem Bericht

Dieser Bericht fasst die Grundlagen, die Entstehungsgeschichte sowie das raum- und verkehrplanerische Umfeld der sechs bernischen Agglomerationsprogramme (AP V+S) gemäss Stand vom Oktober 2007 zusammen. Im weiteren evaluiert und priorisiert er aufgrund eines an Nachhaltigkeitskriterien orientierten Verfahrens die von den Agglomerationen vorgeschlagenen Massnahmen aus kantonaler Sicht mit dem Ziel, dem Bund für die weiteren Finanzierungspakete des Infrastrukturfonds eine solide abgestützte, an Wirksamkeitskriterien orientierte und finanzierbare Massnahmenliste vorschlagen zu können. Er bildet damit die fachliche Grundlage für die Anträge des Regierungsrates des Kantons Bern an das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr-, Energie und Kommunikation (UVEK) vom 12. Dezember 2007.

Der Bericht wurde von einem Projektausschuss der Kantonsverwaltung unter der Federführung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) sowie der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) erarbeitet. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat vom Bericht am 12. Dezember zustimmend Kenntnis genommen (RRB 2082/2007).

3 Das agglomerationspolitische Umfeld

In diesem Kapitel werden die aktuellen politischen Hintergründe dargestellt, soweit sie für das Verständnis der Zusammenhänge und insbesondere der Gegenstand dieses Berichts bildenden Prioritätensvorschläge nötig sind.

3.1 Ziele und Strategien

3.1.1 Zielsetzung: Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Agglomerationen

Die Rechtsgrundlage für die Agglomerationspolitik des Bundes findet sich in Art. 50 der Bundesverfassung, der den Bund unter anderem verpflichtet, auf die besondere Situation der Städte und Agglomerationen Rücksicht zu nehmen. In diesem verfassungsrechtlichen Rahmen will der Bund die Wettbewerbsfähigkeit der Agglomerationen sowie die nachhaltige Entwicklung der städtischen Räume fördern, was angesichts der Bedeutung der Agglomerationen der ganzen Schweiz nützt. Mit der 2001 vom Bundesrat formulierten Agglomerationspolitik¹ sollen die beschränkten Handlungsmöglichkeiten des Bundes in diesem primär in die Zuständigkeit der Kantone und Gemeinden fallenden Aktionsfeld unter anderem durch eine vermehrte Ausrichtung der Bundesaufgaben auf die erkannten Agglomerationsprobleme sowie eine Förderung der horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit genutzt werden.

Wichtige Elemente der Agglomerationspolitik des Bundes sind die Beteiligung an der Tripartiten Agglomerationskonferenz (TAK)², das Monitoring "Urbaner Raum Schweiz"³, die von ihm geförderten Modellvorhaben⁴ sowie insbesondere das finanzielle Engagement im Agglomerationsverkehr auf der Grundlage der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S). Die Gegenstand dieses Berichts bildenden bernischen AP V+S zielen unter anderem auf die Nutzung dieser Agglomerationsverkehrsförderung ab.

Der Zwischenbericht 2006 zur Agglomerationspolitik des Bundes⁵ zog eine positive Bilanz der ersten fünf Jahre: Das Aktivwerden des Bundes hat auf allen staatlichen Ebenen zu einer besseren Wahrnehmung der Aufgaben sowie der Bedeutung der Agglomerationen geführt. Sie hat ferner zahlreiche Projekte ausgelöst oder mindestens beschleunigt. Die beschränkte Rolle des Bundes ist inzwischen politisch wie fachlich breit akzeptiert.

¹Agglomerationspolitik des Bundes, Bericht des Bundesrates vom 19.12.2001.

²Die TAK dient der Förderung der vertikalen Zusammenarbeit Bund - Kantone - Gemeinden sowie insbesondere der Entwicklung einer gemeinsamen Agglomerationspolitik. Die Federführung für die TA liegt auf Grund ihrer verfassungsmässigen Zuständigkeit für die Gemeinden bei den Kantonen: www.kdk.ch/int/kdk/de/triagglo.html.

³Das im Aufbau befindliche statistisch-analytische Beobachtungssystem für den urbanen Raum will die Entwicklung der Städte und Agglomerationen, des Städte- und Agglomerationsnetzes sowie der Integration in das europäische Städtenez anhand einer Reihe von Themen verfolgen: <http://www.are.admin.ch/themen/agglomeration>.

⁴Im Kanton Bern hat der Bund folgende fünf Modellvorhaben unterstützt: „Agglomerationsstrategie Kanton Bern“, „Mobilitätsstrategie Region Bern“. Interlaken und Umgebung auf dem Weg zur Alpen- und Tourismusstadt, Agglomeration Thun – Prozess der Mitwirkung, Städtesechseck Langenthal, Sursee, Willisau, Zofingen, Olten und Solothurn.

⁵Bundesamt für Raumentwicklung ARE/Staatssekretariat für Wirtschaft SECO: Agglomerationspolitik des Bundes, Zwischenbericht 2006, Bern Dezember 2006.

3.1.2 Agglomerationsverkehrsfinanzierung durch den Bund

Die Agglomerationsverkehrsfinanzierung des Bundes stützt sich auf Art. 86 Abs. 2 Bst. b^{bis} der Bundesverfassung (BV⁶) und Art. 17a ff. des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG⁷) sowie dessen Verordnung (MinVV).

Danach ist die Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten durch den Bund an zwei Voraussetzungen geknüpft: Die Agglomerationen müssen in einem Agglomerationsprogramm nachweisen, dass Verkehr und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt sind. Zudem müssen sie gegenüber dem Bund eine Trägerschaft bezeichnen, die in der Lage ist, das Agglomerationsprogramm umzusetzen.

Aufgrund des Bundesgesetzes über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG⁸) stehen ab 2008 für Infrastrukturen des öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehrs insgesamt 6 Mrd. CHF zur Verfügung. Am 1. Januar 2008 wird ein erster Kredit von 2.56 Mrd. CHF für dringliche und baureife Projekte freigegeben⁹. 3.44 Mrd. CHF stehen dann voraussichtlich ab 2011 für Massnahmen aus den AP V+S zur Verfügung.

Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des IFG wird der Bundesrat dem Parlament ein „Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen“ unterbreiten (Art. 7 Abs. 3 IFG¹⁰). Je nach Dauer der parlamentarischen Beratungen können somit erste Beiträge an Agglomerationsprogramme ab 2011 ausbezahlt werden. Die Fondslaufzeit ist gemäss IFG auf 20 Jahre befristet. Beiträge an Agglomerationsprogramme werden also während rund 17 Jahren (von 2011 – 2027) ausbezahlt. In der Programmbotschaft wird für jedes Agglomerationsprogramm ein grober Finanzrahmen festgelegt werden. Die Gelder werden vom Parlament mit Bundesbeschlüssen in Etappen von vier Jahren freigegeben.

3.1.3 Stellenwert der Agglomerationsprogramme im Planungsinstrumentarium

Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S) sind ein langfristiges Planungsinstrument des Bundesrechts¹¹, das mindestens koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums umfasst. Die Kantone sind frei, die bundesrechtlich vorgesehenen Aufgaben des Agglomerationsprogramms in ihr Planungsinstrumentarium zu integrieren und für ihre Bedürfnisse zu erweitern, sofern die Anforderungen des Bundesrechts erfüllt bleiben¹². Das Agglomerationsprogramm muss – wenn gestützt darauf Beiträge des Bundes erwartet werden – bestimmten Anforderungen genügen (Grundanforderungen, Nachweis der Wirksamkeit)¹³. Es dient sodann als Grundlage für Programmvereinbarungen zwischen dem Bund und der Trägerschaft. Diese Programmvereinbarung regelt die Beiträge des Bundes an die konkrete Umsetzung der Agglomerationsprogramms für eine bestimmte Periode.

⁶SR 101.

⁷SR 725.116.2.

⁸Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006, in Kraft ab 1. Januar 2008, insbesondere Art. 7; Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006.

⁹Die Projektliste findet sich in Art. 3 des Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006.

¹⁰Gleichzeitig wird der Bundesrat dem Parlament ein „Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz“ (Art. 6 Abs. 2 IFG) unterbreiten. Beide Programme werden koordiniert und aufeinander abgestimmt.

¹¹Art. 17a bis 17d MinVG.

¹²Dies sieht für den Kt. Bern Art. 98a Abs. 2 BauG vor.

¹³Bundesamt für Raumentwicklung: Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien Anwendungshandbuch, Bern 2004: Vorausgesetzt wird die Erfüllung bestimmter Grundanforderungen sowie der positive Nachweis der Wirksamkeit konkreter Massnahmen.

Der Bund wird die ihm bis Ende 2007 unterbreiteten Agglomerationsprogramme anhand eines definierten Prüfungsrasters beurteilen und gestützt auf das Ergebnis dem Parlament eine Verteilung der verfügbaren Mittel vorschlagen¹⁴. Das Parlament ist allerdings an die verwaltungsinternen Weisungen des Departementes über die Auswahl der beitragsberechtigten Agglomerationsprogramme und die Beitragshöhe nicht gebunden, sondern frei, die Mittel im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu verteilen¹⁵.

¹⁴Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vom 6. August 2007, ferner Art. 15 ff. MinVV.

¹⁵Vgl. dazu die Erläuterungen zur Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV), Vernehmlassungsvorlage vom April 2007.

4 Der Prozess zur Erarbeitung der AP V+S

In diesem Kapitel wird erläutert, wie die sechs AP V+S des Kt. Bern entstanden sind und welche Zukunftsperspektiven sich für sie Mitte 2007 ergeben.

4.1 Entstehungsgeschichte

Am ersten Berner Verkehrstag im Jahr 2001 waren sich die Vorsteher der verschiedenen Fachämter anlässlich der Podiumsdiskussion einig, dass in den Agglomerationen ein grosser Bedarf nach einer verkehrsträgerübergreifenden und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmten Planung besteht. In der Folge hat der Regierungsrat in mehreren Agglomerationen – namentlich Bern, Thun und Burgdorf – solche Gesamtplanungen ausgelöst. Mit beträchtlichem Aufwand und unter Einbezug der Bevölkerung wurden Mobilitätsstrategien bzw. Gesamtverkehrsstudien erarbeitet. Sie bilden die zentrale Grundlage für die Ausarbeitung der AP V+S.

Auf Bundesebene schien anlässlich der Erarbeitung des Gegenvorschlags der Bundesversammlung zur Avanti-Initiative im Jahr 2003 die Möglichkeit der raschen Schaffung von Rechtsgrundlagen für ein Bundesengagement im Agglomerationsverkehr in greifbare Nähe gerückt. Der Regierungsrat und die bernischen Agglomerationen beschleunigten deshalb gestützt auf provisorische Richtlinien des Bundes die Erarbeitung konkreter AP V+S. Nach dem Nein der Schweizer Stimmberechtigten vom Februar 2004 zum Gegenvorschlag der Bundesversammlung zur Avanti-Initiative erschien die künftige Finanzierung des Agglomerationsverkehrs wieder unklar, obwohl die Notwendigkeit eines Bundesengagements stets weitgehend unbestritten geblieben war.

Trotz diesen rasch wechselnden Rahmenbedingungen wurden die Arbeiten an den bernischen Agglomerationsprogrammen im Frühjahr 2004 fortgesetzt, da die Agglomerationsprogramme vorab einer gedeihlichen Entwicklung der Agglomerationen und des Kanton Bern selbst dienen sollen und das Bundesengagement bei der Finanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten zwar einen wichtiger Anreiz, nicht aber den Hauptzweck der Arbeiten darstellt. Dies ist schon daraus ersichtlich, dass die Arbeiten an einer neuen institutionellen Trägerschaft für regionale Planungen und weitere überkommunale Aufgaben im Rahmen der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) rasch vorangetrieben wurden (vgl. Kap. 6.2.2).

Für die erforderliche Harmonisierung unter den Agglomerationen sorgten das im Juni 2004 definitiv vorliegende Handbuch des Bundes¹⁶ und sein kantonales Pendant vom 31. März 2004¹⁷. Die Kantonsverwaltung unterstützte die Arbeiten mit bedeutenden personellen und finanziellen Ressourcen, weil die mit der bernischen Agglomerationsstrategie geweckte positive Dynamik Voraussetzung für die Erfüllung der ambitionösen Legislaturziele, der Ziele der Richtplanung sowie der Wachstumsstrategie bildet.

¹⁶Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2004): Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien, Anwendungshandbuch.

¹⁷BVE, JGK und VOL (2004): Agglomerationsstrategie Kanton Bern: Handbuch Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr, Bern 2004.

Der den Agglomerationen vorgegebene Zeitplan für die Einreichung der AP V+S war von Anfang an auf die Pläne des Bundes bei der Schaffung neuer Grundlagen für die Agglomerationsverkehrsfinanzierung abgestimmt: In der Phase vor der Volksabstimmung über den Gegenvorschlag der Bundesversammlung zur Avanti-Initiative hatte der Bund nämlich mit Blick auf ein allfälliges dringliches Bauprogramm knappe Fristen für die Vorlage von Agglomerationsprogrammen gesetzt. Dasselbe galt auch noch in der Phase nach der Verwerfung des Gegenvorschlages der Bundesversammlung in der Zeit vom Frühjahr 2004 bis zum Frühjahr 2005: Der damals schon in Aussicht genommene Dringlichkeitsfonds erforderte Grundlagen, die nur sorgfältig erarbeitete Agglomerationsprogramme liefern können. Dank straffer Projektorganisation und ausserordentlichem Engagement auf allen Stufen konnten sämtliche Agglomerationen dieses Zeitprogramm einhalten.

Die AP V+S wurden anfangs des Jahres 2005 beim kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung eingereicht und bis im Juni 2005 in einer aus allen interessierten Direktionen gebildeten besonderen Projektorganisation¹⁸ auf die Erfüllung der Bundesanforderungen geprüft („Grobcheck“) sowie einer einlässlichen Bewertung aus kantonalen Sicht unterzogen. Das Ergebnis dieser kantonalen Bewertung (Synthese 2005) diente dem Regierungsrat gemäss seinem Beschluss vom 7. September 2005¹⁹ als Grundlage für

- seine Anträge an den Bund für die Gesetzgebungsarbeiten zum damals geplanten Infrastruktur- und Dringlichkeitsfonds;
- die Weiterverfolgung seiner Agglomerationsstrategie mit einem koordinierten Einsatz der kantonseigenen Instrumente der Verkehrs- und Siedlungsplanung sowie
- die Weichenstellungen für die Weiterentwicklung der AP V+S.

Im Jahr 2006 beschloss das Bundesparlament die definitiven Grundlagen für die Agglomerationsverkehrsfinanzierung und stellte mit dem Infrastrukturfonds unter anderem die Mittel für eine Mitfinanzierung dringlicher Infrastrukturprojekte (ab 2008) sowie für die Agglomerationsprogramme (ab 2011) zur Verfügung²⁰.

Parallel dazu unterzog das Bundesamt für Raumentwicklung die 6 bernischen AP V+S sowie die gesamtantonale Synthese 2005 einer Zwischenbeurteilung, die den Verantwortlichen des Kantons und der Agglomerationen zur Kenntnis gebracht und erläutert wurde (vgl. Kap. 5.4). Diese Zwischenbeurteilung führte zusammen mit den seit 2005 veränderten Verhältnissen²¹ zu einer koordinierten Aktualisierung und Ergänzung²² der bisherigen AP V+S sowie zu einer neuen – der vorliegenden – kantonalen Synthese 2007.

¹⁸beteiligt sind gemäss RRB 0451 vom 2.2.2005 JGK, BVE, FIN und VOL.

¹⁹RRB 2824 vom 7. September 2005.

²⁰Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (SR 725.13), in Kraft ab 1. Januar 2008, insbesondere Art. 7; Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006.

²¹Fortschreiten der Verkehrsplanung in den Bereichen Strasse, ÖV und LV; dringliche Infrastrukturvorhaben gemäss Art. 7 Abs. 1 IFG sowie Art. 3 des Bundesbeschlusses über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006.

²²Programm gemäss Aussprache des Regierungsrates vom 1. März 2007.

4.2

Perspektiven für die Umsetzung der AP V+S

Für eine effiziente Umsetzung der bernischen AP V+S besteht eine ausgezeichnete Ausgangslage, weil die AP V+S unterdessen in ein umfassendes, die regionale Ebene verbindlich miteinbeziehendes Raum- und Verkehrsplanungsinstrumentarium sowie in eine bereits gesetzgeberisch umgesetzte institutionelle Zusammenarbeit aller staatlichen Ebenen eingebettet sind (vgl. Kap. 6.2). Dieses auf regionaler und kantonaler Ebene verknüpfte Zusammenwirken der raumwirksamen Politiken bildet die Grundlage für die Wirksamkeit der AP V+S. Konkret präsentieren sich die nächsten Umsetzungsphasen wie folgt:

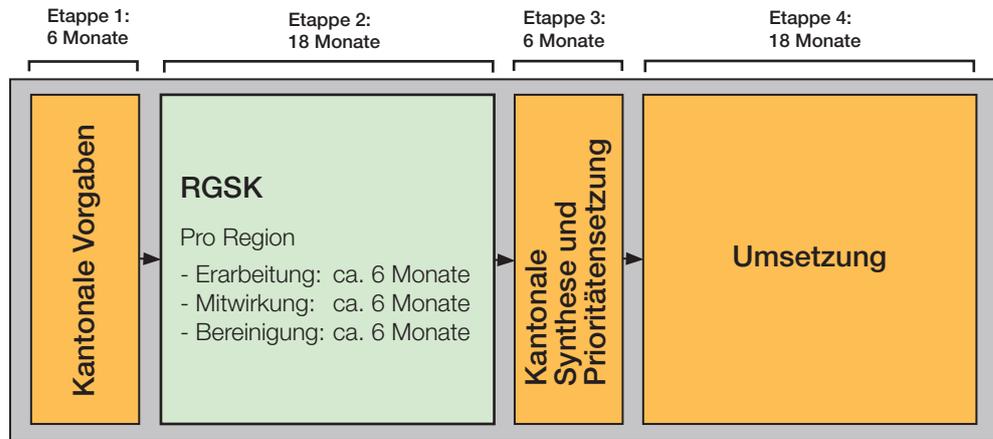
- Mit dem Inkrafttreten der gesamten Rechtsgrundlagen für die Agglomerationsverkehrsfinanzierung durch den Bund am 1. Januar 2008 werden
 - die beiden aus den AP V+S vorgezogenen, aber weiter Bestandteil dieses AP bildenden dringlichen Infrastrukturvorhaben „Tram Bern West“ und „Wankdorfplatz, Tramverlängerung“ unter Mitfinanzierung durch den Bund realisiert;
 - die in der vorliegenden Synthese 2007 neu priorisierten Massnahmen aus den aktualisierten und ergänzten AP V+S dem Bund zur Mitfinanzierung vorgeschlagen.
- Mit Entscheiden des Bundesparlaments über die Mitfinanzierung der AP V+S kann nach der Zeitplanung des Bundesamtes für Raumentwicklung im Jahr 2010 gerechnet werden, so dass Mittel für die erste Finanzierungsperiode 2011 – 2014 im Jahr 2011 zur Verfügung stehen dürften²³. Erst später baureife Projekte können in den folgenden Finanzierungsperioden Beiträge des Bundes erhalten. Dieser Ablauf schliesst vorderhand aus, dass der Bund weitere dringliche Massnahmen aus den AP V+S vor dem Jahr 2011 mitfinanziert. Eine vorzeitige Realisierung ist daher nur mit kantonalen Mitteln möglich.
- Auf Kantons-, Agglomerations- und Gemeindeebene können zahlreiche Vorschläge der AP V+S umgehend in eigener Kompetenz umgesetzt werden. Dies gilt insbesondere für eine Reihe von Vorschlägen aus den Bereichen Raumplanung aber auch für kleinere verkehrliche Massnahmen, die durch Mittel des Kantons und der Gemeinden finanziert werden können.
- Die AP V+S fliessen in die Umsetzung der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ, vgl. Kap. 6.2.2) ein. Für die Überführung der heutigen AP V+S in die künftigen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK (vgl. Kap. 6.2.1b) und in die künftige kantonale Gesamtverkehrsplanung bestehen konkrete Ablaufpläne²⁴, die einen vierjährigen Prozess in Planung und Umsetzung der Gesamtverkehrs- und Siedlungspolitik vorsehen. Grafik 4-1 und Grafik 4-2 zeigen, dass der Prozess sich in vier Etappen gliedern lässt:
 - Die Bereitstellung der Vorgaben: 6 Monate
 - Die Erarbeitung der RGSK: 18 Monate
 - Die Erstellung des Syntheseberichts mit Prioritätensetzung: 6 Monate
 - Die Anpassungen im kantonalen Planungsinstrumentarium: 18 Monate

Fazit: Im Kanton Bern ist dafür gesorgt, dass die für die Wirksamkeit der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Verkehrsmassnahmen ausschlaggebende Abstimmung von Siedlung und Verkehr nicht an institutionellen Hürden bzw. unvollständiger Abstimmung in der Raumplanung scheitert.

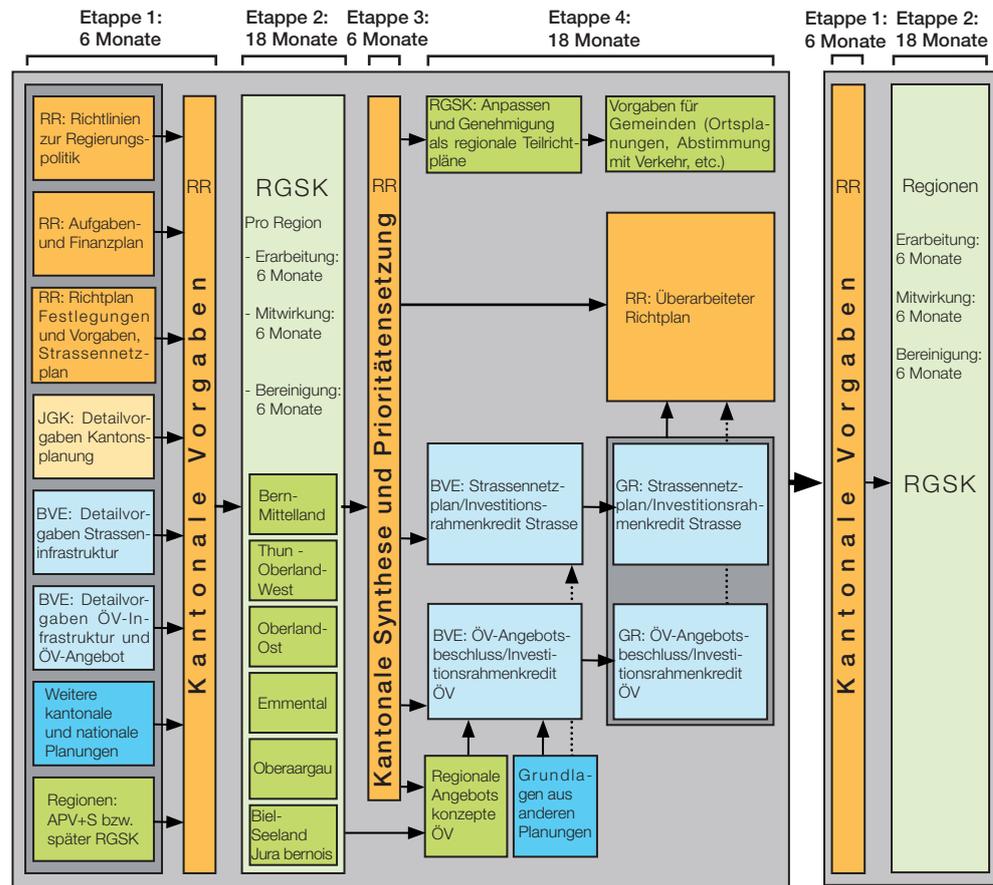
²³Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme, Bern.

²⁴Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern/Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (2006): Methodik der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Kanton Bern.

Grafik 4-1
Der kantonale Prozess
Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Überblick



Grafik 4-2
Der Vierjahresprozess zur Erstellung der Regionalen Gesamverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) im Detail



- Die bestehenden sechs agglomerationsspezifischen Projektorganisationen werden bis zur Einführung von Regionalkonferenzen gemäss SARZ weiter bestehen. Sie eignen sich aufgrund der gesammelten Erfahrungen als Träger der Umsetzung und Weiterentwicklung der einzelnen Agglomerationsprogramme. Gleichzeitig haben sie die Chance, sich organisatorisch weiterzuentwickeln und gegebenenfalls auch neue Aufgaben zu übernehmen.

5 Die bernischen AP V+S

In diesem Kapitel werden die Inhalte der AP V+S dargestellt. Es wird auf die wesentlichen Unterschiede hingewiesen, deren Verständnis Voraussetzung für eine sachgerechte Beurteilung der Inhalte ist.

5.1 Übersicht

Die regierungsrätliche Agglomerationsstrategie stützt sich auf die Prinzipien der Freiwilligkeit und der Subsidiarität: Agglomerationsprogramme sollen aus den Agglomerationen selbst entstehen und primär von den Agglomerationsgemeinden getragen werden. Der Kanton unterstützt also entsprechende Bestrebungen, nimmt sie aber nur in seinem eigenen Aufgabenbereich selbst in die Hand. Dies hatte zur Folge, dass die AP V+S sich bezüglich Perimeter und Aufbau teilweise grundlegend unterscheiden und je in einem eigenständigen Prozess entstanden sind. Der daraus resultierende Vorteil, nämlich die sehr gute Abstützung bei Regionalplanungsverbänden und Gemeinden, ist für die Qualität der Arbeiten sowie die Kontinuität wichtig. Die damit einhergehenden Unterschiede werden in Kauf genommen.

Eine Übersicht muss sich deshalb auf das Aufzeigen wesentlicher Merkmale der einzelnen AP V+S beschränken (Tabelle 5-1). Für Einzelheiten wird auf die jeweiligen AP V+S verwiesen, die alle einen Hauptbericht (aus dem Jahr 2005), einen Massnahmenteil (aktualisiert auf 2007) und einen Zusatzbericht resp. ein überarbeitetes Agglomerationsprogramm umfassen (ebenfalls aus dem Jahr 2007).

Tabelle 5-1: Die sechs AP V+S des Kantons Bern im Überblick

Agglomeration	Perimeter	Auftraggeber für das Agglomerationsprogramm	Gesamtverkehrsstudie als Grundlage	Grösse ²⁵	Schwerpunkte
Bern	umfasst mit dem Betrachtungsraum der regionalen Verkehrskonferenz RVK einen weit grösseren Raum als die Agglomeration nach Definition des BFS	Regierungsrat des Kt. Bern, VRB, RVK 4, Stadt Bern	ja	ca. 379'000 EinwohnerInnen, ca. 235'000 Beschäftigte	aufgrund der Grösse und der Funktion der Agglomeration Bern hat deren Verkehrsnetz nationale, regionale und lokale Funktionen zu übernehmen. Das Agglomerationsprogramm leitet für jede Stufe die wichtigsten Massnahmen her, um diese Funktionen auch in Zukunft erfüllen zu können.

²⁵Die Zahlen stützen sich auf Angaben in den Agglomerationsprogrammen oder auf Statistiken des beco. Sie sind hier als Grössenordnungen zu verstehen und dienen dem Verständnis für die unterschiedliche Ausgangslage der einzelnen Agglomerationen.

Biel	umfasst nur ungefähr die Agglomeration Biel nach Definition des BFS, an einzelnen Stellen ist der Perimeter kleiner oder grösser als die Agglomeration	Regierungsrat des Kt. Bern, Regionalverband Biel-Seeland, RVK, Stadt Biel	nein	ca. 85'000 EinwohnerInnen, ca. 45'000 Beschäftigte	prägend ist der bevorstehende Bau der Umfahrung Biel der A5 mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen. Zudem soll eine neue ÖV-Achse eine direkte Verbindung zwischen rechtem Seeufer, dem Zentrum Biels und dem wichtigen ESP Bözingenfeld im Osten der Stadt Biel schaffen.
Thun	umfasst nicht genau die Agglomeration nach Definition des BFS, greift dadurch am rechten Seeufer auch noch in ländliche Gebiete hinaus	Region Thun Innerport, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern	ja	ca. 94'000 EinwohnerInnen, ca. 38'000 Beschäftigte, Agglomeration mit in den letzten Jahren grösstem Bevölkerungswachstum.	zentral ist die Frage, wie mit den Netzabschnitten umgegangen werden soll, deren Belastbarkeitsgrenze bereits überschritten ist oder in absehbarer Zeit überschritten sein wird. Das zentrale Massnahmenpaket ist der Bypass Thun Nord inkl. sämtlicher flankierender Massnahmen zur Entlastung des bestehenden Strassennetzes.
Burgdorf	umfasst deutlich mehr Gemeinden als die Agglomeration nach Definition des BFS, umfasst auch ländliche Räume Richtung Emmental	Regionalverband Burgdorf	ja	ca. 40'000 EinwohnerInnen, ca. 19'000 Beschäftigte	zentral ist die Frage der Ortsdurchfahrt Burgdorf sowie die Erschliessung der regionalen Entwicklungsschwerpunkte. Aufgrund der Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung wird die Option einer Zufahr Emmental weiterverfolgt (Umsetzung der Bestvariante).
Interlaken	deckt sich mit geringen Ausnahmen am linken Seeufer mit der Agglomeration des BFS	Regionalplanung Oberland Ost, Agglomerationskonferenz Interlaken und Umgebung	nein	ca. 22'000 EinwohnerInnen ca. 11'000 Beschäftigte	Die Kernaufgaben liegen weniger bei der Steigerung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze als in der Sicherung der Lebensqualität und in der Förderung des Langsamverkehrs und der interkommunalen Zusammenarbeit.
Langenthal	Isolierte Stadt, d.h. keine Agglomeration im Sinne der Definition des BFS; der Zusammenschluss umfasst kantonsübergreifend Gemeinden um die Einzelstadt Langenthal	Region Oberaargau	nein	ca. 33'000 EinwohnerInnen ca. 17'000 Beschäftigte	Wichtig sind die Erhöhung der Verträglichkeit auf dem bestehenden Strassennetz und Verbesserung beim öffentlichen Verkehr. Als zentrale Massnahme steht der „Autobahnzubringer Oberaargau“ im Vordergrund. Diese Massnahme kann aber nicht durch den Infrastrukturfonds finanziert werden, da sie grösstenteils ausserhalb des BFS-Agglomerationsperimeters liegt. Sie wird deshalb in der Massnahmenpriorisierung nicht berücksichtigt.

5.2

Grobprüfung der AP V+S durch den Kanton

Der Bund knüpft eine zukünftige finanzielle Unterstützung des Agglomerationsverkehrs an verschiedene Bedingungen. So sollen die Agglomerationen mit dem Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP V+S) eine langfristig ausgerichtete Gesamtplanung für Verkehr und Siedlung erarbeiten. Weiter sollen sie eine Trägerschaft bezeichnen, welche gegenüber dem Bund als Ansprechpartnerin fungiert. Der Bund stellt aber auch Anforderungen an die Qualität der AP V+S. Hierzu hat er in einem Anwendungshandbuch Prüfkriterien vorgegeben, welche die AP V+S erfüllen müssen, um in den Genuss von zusätzlichen Bundesbeiträgen zu kommen.²⁶ Dabei unterscheidet der Bund zwischen zwei Arten von Kriterien, den Grundanforderungen und den Wirksamkeitskriterien.

Mit den **Grundanforderungen** wird die grundsätzliche Förderungswürdigkeit eines Agglomerationsprogramms beurteilt. Im Handbuch werden sechs verschiedene Grundanforderungen (GA) festgelegt, welche aus Sicht des Bundes erfüllt sein müssen, nämlich:

GA1: Partizipation gewährleistet

GA2: Trägerschaft untersucht und festgelegt

GA3: Analyse von Ist-Zustand und zukünftigem Zustand unter Einbezug von Siedlungsentwicklung, MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr

GA4: Alle Massnahmenbereiche untersucht

GA5: Auswirkungen und Kosten transparent aufgezeigt

GA6: Umsetzung und Controlling gesichert

Mit den **Wirksamkeitskriterien** soll die Wirkung von Agglomerationsprogrammen beurteilt werden. Folgende Wirksamkeitskriterien (WK) werden unterschieden:

WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt

Im ersten Schritt der Arbeiten an der kantonalen Synthese der AP V+S wurde summarisch geprüft, ob die bernischen AP V+S alle diese Anforderungen erfüllen. Hierzu wurde für jedes der sechs AP V+S ein Grobcheck durchgeführt und in einem eigenen Hintergrundsbericht dokumentiert. Dieser Grobcheck wurde zusätzlich zu den eigentlichen AP V+S beim Bund eingereicht. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Syntheseberichts erfüllten die bernischen AP V+S sämtliche Anforderungen gemäss Prüfkriterien des Bundes (vgl. Kap. 5.4). Dabei beschränken sich die AP V+S der kleineren Agglomerationen auf eine qualitative Beurteilung der Wirksamkeit. Dies entspricht den Vorgaben des Bundes, die für kleinere Agglomerationen keine vertiefte Analyse der Wirksamkeit verlangen.

Im Rahmen dieser Prüfung wurden auch die finanziellen Auswirkungen der Realisierung aller Vorschläge der AP V+S zusammengefasst. Die Ergebnisse werden in Kapitel 6.3.2 besprochen. Da die AP V+S in Ermangelung von auch für die Zukunft gültigen Vorgaben von verschiedenen Kostenteilern unter Bund/Kanton/Gemeinden ausgingen, wurden für diese Zusammenstellung harmonisierte Verteilschlüssel verwendet.

²⁶Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2004), Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien, Anwendungshandbuch, ferner Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vom 6. August 2007.

5.3 Gesamtwürdigung aus der Sicht des Kantons

In einer Gesamtwürdigung der von den Agglomerationsgemeinden und den Trägern der AP V+S geleisteten grossen Arbeit lassen sich folgende zentralen Punkte festhalten:

- **Perimeter:** Die Perimeter der "Agglomerationen" entsprechen nicht überall den Kriterien des Bundesamtes für Statistik. Vielmehr beteiligten sich oft auch eine Reihe von eher dem ländlichen Raum zuzuordnenden Gemeinden²⁷, was auch aus kantonaler Sicht Sinn macht, sofern diese Gemeinden verkehrsmässig gut ans Agglomerationszentrum angebunden sind. Wesentlich erscheint aus der Sicht der Agglomerationsstrategie des Kantons Bern nicht ein detailgenauer Nachvollzug der statistisch definierten Agglomerationsgrenzen, sondern vielmehr die Schaffung von verlässlichen Plattformen für die interkommunale Zusammenarbeit in und um die Agglomerationen. Dies ist jedenfalls der Kerngedanke der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit SARZ, die sämtliche Gemeinden des Kantons in den sechs Regionalkonferenzen einbindet (vgl. Kap. 6.2.2). In Kauf genommen werden muss dafür, dass der Bund in diesen ländlichen Gemeinden unter dem Titel der Agglomerationsverkehrsfinanzierung keine Beiträge leisten kann. Entsprechend sind im vorliegenden Synthesebericht in die Priorisierung keine Projekte aufgenommen worden, die ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegen (Autobahnzubringer Oberaargau, Umfahrung Hasle, Knotensanierung Lützelflüh-Goldbach).
- **Themen:** Die unterschiedliche Vorgeschichte führte dazu, dass bei einigen AP V+S auch Projekte aufgeführt sind, die sich nicht auf Verkehr und Siedlung beschränken, sondern sich weiteren Themen wie Bildung, Kultur und Sozialwesen zuwenden. Beispielsweis verfügen Thun und Langenthal über breit angelegte Agglomerationsprogramme. Eine solche Bearbeitungsbreite ist grundsätzlich erwünscht, sollen doch die Agglomerationsprogramme zukünftig ein Instrument zur Lösung weiterer Agglomerationsprobleme sein.
- **Bearbeitungstiefe:** Die AP V+S bauen auf den umfangreich vorhandenen Grundlagen in den verschiedenen Agglomerationen auf. Dazu gehören Gesamtverkehrsstudien (z.B. Thun und Burgdorf), umfassende Mobilitätsstrategien (Bern), Grundlagen in regionalen Richt- und Zonenplänen (z.B. Verkehrsrichtplan Bödeli in Interlaken, Langenthal) oder grosse Infrastrukturmassnahmen wie die A5 in Biel inkl. detailliert geplanten flankierenden Massnahmen. Verschiedene in den Agglomerationsprogrammen vorgeschlagene Infrastrukturmassnahmen werden im Rahmen von Zweckmässigkeitsbeurteilungen vertieft: In der ZMB Bern wird die Weiterentwicklung des Hochleistungsstrassennetzes und die ÖV-Erschliessung des Südens von Bern unter die Lupe genommen. In der ZMB „neue ÖV-Achse Biel“ wird abgeklärt, wie das rechte Bielerseeufer besser mit den Entwicklungsgebieten im Osten der Stadt verknüpft werden kann. Bereits abgeschlossen sind die ZMB zur Verkehrserschliessung Emmental und zum Autobahnzubringer Oberaargau.
- **Miteinbezug der Bevölkerung:** Der Einbezug der Bevölkerung erfolgte je nach AP V+S in unterschiedlicher Tiefe, sei es mit Mitwirkungsverfahren und/oder Foren resp. Workshops. Die mit SARZ beschlossene Integration der AP V+S in die künftigen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK), die in Form eines regionalen Teilrichtplans erlassen werden, sichert in Zukunft institutionell und rechtsverbindlich die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4 RPG, Art. 58 BauG).

²⁷diese Gemeinden sind weitgehend dem sogenannten periurbanen ländlichen Raum zuzurechnen: vgl. dazu Bundesamt für Raumentwicklung, Raumentwicklungsbericht 2005, S. 26.

- Institutionelle Abstützung: Auch hier sind die von den Agglomerationen gewählten Lösungen unterschiedlich. Zwar wirken die Regionalplanungsvereine überall an prominenter Stelle mit, nicht immer sind sie aber wie in Biel, Burgdorf und Interlaken der massgebliche Träger des Agglomerationsprogramms. In Thun beispielsweise trägt die Region Thun Innerport (TIP) als Planungsträger das AP V+S. In Bern ist neben dem VRB auch die Regionale Verkehrskonferenz einbezogen worden.

Auf kantonaler Ebene ist mit SARZ (vgl. Kap. 6.2.2c) die rechtlich-institutionelle Abstützung der AP V+S auf eine neue Grundlage gestellt worden: Das Baugesetz legt in Artikel 98a fest, dass die sechs regionalen Agglomerationsprogramme in Zukunft in Form sog. Regionaler Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) erarbeitet werden sollen. Damit wird die Wirksamkeit der AP V+S im Kanton Bern langfristig gesichert.

- Kostenverteilung: Wie die Kosten der vorgeschlagenen Investitionen und der Betriebskosten im Moment der Umsetzung verteilt werden, ist weitgehend offen: Nicht nur beim Bund stehen entsprechende Entscheide im Rahmen der künftigen Bundesbeschlüsse zum Infrastrukturfonds noch an, auch beim Kanton werden in der laufenden Revision des Strassenbaugesetzes Verschiebungen eintreten. Zudem geht es um die Frage der Kostenverteilung zwischen den Agglomerationsgemeinden für eine Verkehrsinfrastruktur, von der alle und nicht nur die Standortgemeinde profitieren. Um die Projekte vergleichbar auszugestalten, wurde den Vorschlägen der AP V+S in dieser Synthese ein harmonisiertes Set an Kostenverteilungsschlüsseln zugrunde gelegt (vgl. dazu Kap. 6.3.2, und Anhang 12.3). Die Frage, wer welche genauen Kostenanteile trägt, bleibt zur Zeit offen und wird bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarungen²⁸ mit dem Bund projektweise geklärt werden.

5.4

Zwischenbeurteilung durch das Bundesamt für Raumentwicklung

Das Bundesamt hat die im September 2005 eingereichten sechs bernischen AP V+S einer Zwischenbeurteilung unterzogen und in diesem Rahmen die Vertreter des Kantons sowie der einzelnen Agglomerationen unter verschiedenen Malen angehört. Seine schriftliche Zwischenbeurteilung ging mit Datum vom 15. Januar 2007 an den Regierungsrat des Kantons Bern.

Das Bundesamt beurteilte die Berner AP V+S im Wesentlichen als weit fortgeschritten sowie bezüglich Grundanforderungen als grösstenteils anforderungsgerecht. Zu überzeugen vermochte vorab die übergeordnete Priorisierung der Massnahmenvorschläge der einzelnen AP V+S aus kantonaler Sicht im Synthesebericht 2005. Begrüsst wurde ferner ausdrücklich die Integration der AP V+S in die künftigen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK), wie sie inzwischen in der Volksabstimmung vom 17. Juni 2007 beschlossen worden ist. Zuhanden der im Januar 2007 bereits laufenden Aktualisierung der AP V+S hervorgehoben wurden die folgenden Verbesserungsmöglichkeiten:

- Geeignete Integration der relevanten Grundlagen wie Gesamtverkehrsstudien, Mobilitätsstrategien, regionale Teilrichtpläne zu den verkehrintensiven Vorhaben (VIV) mit dem Ziel, die Nachvollziehbarkeit der vorgeschlagenen Massnahmen zu verbessern;
- Geeignete Darstellung der bereits in Umsetzung befindlichen raumplanerischen Massnahmen wie Fahrleistungsmodell, ESP-Programme und Regeln zu den Neueinzonungen bezüglich ihres Stellenwerts, ihrer Umsetzung und Wirkung;

²⁸Vgl. dazu Bundesamt für Raumentwicklung: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme vom 6. August 2007, S. 13.

- Verdeutlichung des Zusammenspiels zwischen dem kantonalen Richtplan, den Agglomerationsprogrammen und den regionalen Richtplänen, insbesondere bezüglich ESP und VIV;
- Ergänzung der AP mit den bereits umgesetzten Massnahmen sowie mit einem Ausblick auf anstehende Arbeiten und Planungen;
- Weitere Konkretisierung der Massnahmen;
- Verdeutlichung und Untermauerung der Wirksamkeit der einzelnen Massnahmen mit Blick auf die von der Wirksamkeit abhängige Mittelzuteilung aus dem Infrastrukturfonds;
- Nachweis der finanziellen Tragbarkeit der Betriebskosten für die vom Bund mit finanzierten Infrastrukturen insbesondere mit Blick auf die Abgeltungen für den öffentlichen Regionalverkehr.

Diese Zwischenbeurteilung führte, neben der inzwischen weiter fortgeschrittenen Konkretisierung und fallweise auch Umsetzung der einzelnen Projekte, zu Nachträgen zu den AP V+S, die in die vorliegende Synthese 2007 eingeflossen sind.

6 Grundlagen, Ziele und Strategien des Kantons Bern im Wirkungsbereich der AP V+S

In diesem Kapitel werden die verkehrs- und siedlungspolitischen Grundlagen für eine Priorisierung der von den AP V+S vorgeschlagenen Massnahmen und Massnahmenprogrammen dargestellt, sowie die aktuellen politischen Ziele und Strategien im Wirkungsbereich der AP V+S erläutert.

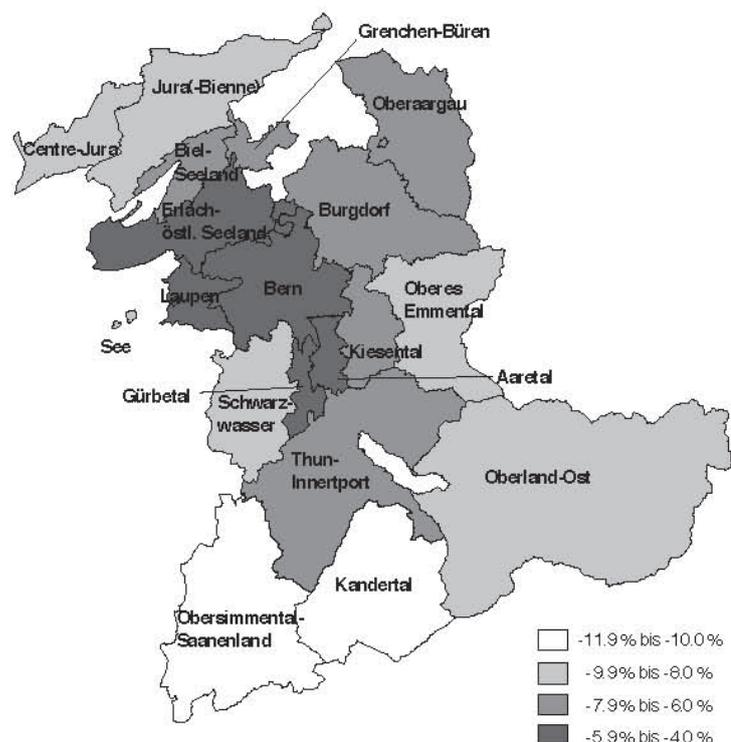
6.1 Entwicklung von Raum und Verkehr

6.1.1 Raumentwicklung im Kanton Bern

Für die kommenden Jahrzehnte ist im Kanton Bern mit einem positiven Bevölkerungswachstum zu rechnen. Innerhalb des Kantons zeichnet sich die stärkste Entwicklung auf den Achsen Thun – Bern – Biel und Bern – Burgdorf – Langenthal ab. Gemäss den Bevölkerungsprojektionen der Statistikkonferenz des Kantons Bern sind die höchsten Bevölkerungsgewinne auf diesen Achsen zu erwarten.

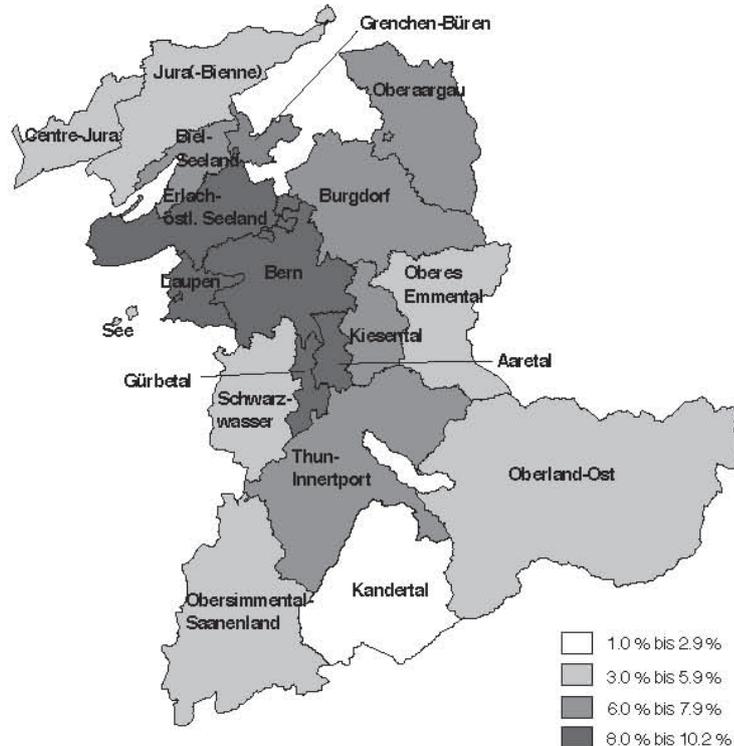
2001-2030, Variante "Trend"

Grafik 6-1: Bevölkerungsentwicklung 2001-2030 nach Planungsregionen²⁹



²⁹Statistikkonferenz des Kantons Bern (2004), Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030, Seite 6.

2001-2030, Variante "positive Dynamik"



Im April 2007 hat das Bundesamt für Statistik seine Bevölkerungsprognosen für den Kanton Bern nach oben korrigiert. Im Szenario „hoch“ rechnet es zwischen 2000 und 2030 mit einem Bevölkerungswachstum von 15%, im Szenario „mittel“ sind es immer noch 5.1%. Gemäss der in den vergangenen Jahren beobachteten Entwicklung bewegt sich das Wachstum auf einem Pfad zwischen diesen beiden Szenarien, während ein Szenario „tief“ mit einem negativen Wachstum als äusserst unwahrscheinlich erscheint. Dieser Befund stimmt mit der Wachstumsstrategie des Regierungsrates überein: Der Kanton Bern hat sich zum Ziel gesetzt, dass insbesondere in den Agglomerationen die Bevölkerung weiterhin wächst. Dies ist eine der zentralen Voraussetzungen für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum – und darauf sind gerade auch die ländlichen Regionen angewiesen. Mit einer im Vergleich zu den vergangenen Jahrzehnten konzentrierteren Siedlungsentwicklung soll gleichzeitig eine weitere Zunahme der Wegdistanzen und des motorisierten Individualverkehrs vermieden werden.

6.1.2 Verkehrsentwicklung im Kanton Bern

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens hängt wesentlich von der zukünftigen Siedlungsentwicklung im Kanton Bern ab. Würde das grösste Wachstum ausserhalb der Städte und der darum liegenden Gemeinden stattfinden – was dem Trend der vergangenen Jahrzehnte entspricht – dann wäre mit einer weiteren substantiellen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen. Kann jedoch das Siedlungswachstum auf die zentral gelegenen Gebiete mit ÖV-Anbindung konzentriert werden, dann ist mit einem deutlich tieferen Wachstum des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen. Am Beispiel der Agglomeration Bern lässt sich dieser Zusammenhang mit Zahlen untermauern. Bei einer Siedlungsentwicklung gemäss Trend der vergangenen Jahrzehnte, würde der motorisierte Individualverkehr in der Agglomeration Bern bis 2020 über 20% wachsen. Gelingt es dagegen, die zukünftige Siedlungsentwicklung auf Standorte mit guter ÖV-Erschliessung zu konzentrieren – dabei ist anzumerken, dass solche Gebiete auch immer eine sehr gute strassenseitige Erschliessung

aufweisen – dann wird das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs mit 5% bis 2020 viel tiefer ausfallen. Die Schlussfolgerung ist klar: Je stärker sich das Siedlungswachstum auf vom ÖV schlecht erschlossene Gebiete konzentriert, desto teurer kommt dies den Kanton aufgrund des zusätzlichen Bedarfs nach Strasseninfrastruktur und ÖV-Erschliessungen zu stehen.

Die gesamtschweizerischen Trends gelten im Übrigen auch für den Kanton Bern. So wird der Freizeitverkehr weiterhin ein überdurchschnittliches Wachstum aufweisen. Innerhalb der Agglomerationen dürfte der Tangentialverkehr weiter zunehmen, wenn auch absolut auf einem vergleichsweise immer noch geringen Niveau. Das überdurchschnittliche Wachstum von Arbeitsplätzen in den Agglomerationsgemeinden führt zu etwas weniger einseitigen Verkehrsströmen zu Spitzenzeiten. Wiederum wird die Siedlungsentwicklung diese Wachstumstendenzen entscheidend beeinflussen, und zwar sowohl hinsichtlich der Zunahme der Verkehrsnachfrage an sich als auch hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl.

6.1.3 Exkurs: Verkehrsinfrastrukturangebot und Wirtschaftswachstum

Welche Bedeutung hat das Angebot an Verkehrsinfrastruktur für das Wirtschaftswachstum? Diese Frage ist in einer Vielzahl von Studien untersucht worden und, - wie immer bei komplexen Wirkungszusammenhängen - gibt es auch hier keine eindeutigen Antworten.³⁰ Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht geht es für den Kanton Bern heute darum, seine Standortgunst dort zu verbessern, wo bedeutende Wachstumspotenziale bestehen. Besonders erstrebenswert ist mehr Wachstum bei wertschöpfungsstarken Branchen mit hohem Exportanteil, da dies am meisten zum Wachstum des kantonalen Volkseinkommens beiträgt. Die Wachstumsstrategie des Kantons Bern hat ausgehend von dieser Erkenntnis die Achsen Thun-Bern-Biel und Bern-Burgdorf-Langenthal als die kantonalen Wachstumsräume identifiziert. Aus wirtschaftspolitischer Sicht ist somit wichtigstes Ziel, die Verkehrserschliessung dieser Agglomerationen auf einem guten Niveau zu halten.

Wie sind in diesem Kontext Projekte - insbesondere neue Strassenprojekte - aus wirtschaftspolitischer Sicht zu beurteilen, welche vor allem die Anbindung weniger zentral gelegener Gebiete an die wichtigen Zentren verbessern? Auf die Frage nach dem regionalwirtschaftlichen Nutzen solcher Verkehrsprojekte gibt es keine „einfache“ Antworten. Welche Region von einer verbesserten Verkehrserschliessung profitiert, hängt sehr stark ab von

- den übrigen Standortfaktoren (Bodenpreise, Angebot an Arbeitskräften und Arbeitsplätzen, Bildungsangebot usw.);
- der Wettbewerbsstruktur in der lokalen Wirtschaft;
- der Verkehrsintensität der lokalen Wirtschaftsstruktur.

Aus empirischen Untersuchungen liegen für typische Situationen (z.B. starkes Zentrum – wirtschaftsschwaches Peripheriegebiet) Erfahrungswerte vor. Dabei zeigt sich, dass bei den Arbeitsplätzen insbesondere die Abwanderungs- und Konkurrenzierungseffekte neuer Verkehrsinfrastrukturen für die weniger zentral gelegenen Gebiete häufig unterschätzt werden.

³⁰Für einen Überblick vgl. Ecoplan / büro widmer (2005), Wirkungsketten Verkehr – Wirtschaft, Analyse der Wechselwirkungen und Vorschlag für ein Indikatorensystem der wirtschaftlichen Aspekte eines nachhaltigen Verkehrs. SVI-Forschungsauftrag 1999/310, im Auftrag des Bundesamts für Strassen.

6.2 Ziele und Strategien im Wirkungsbereich der AP V+S

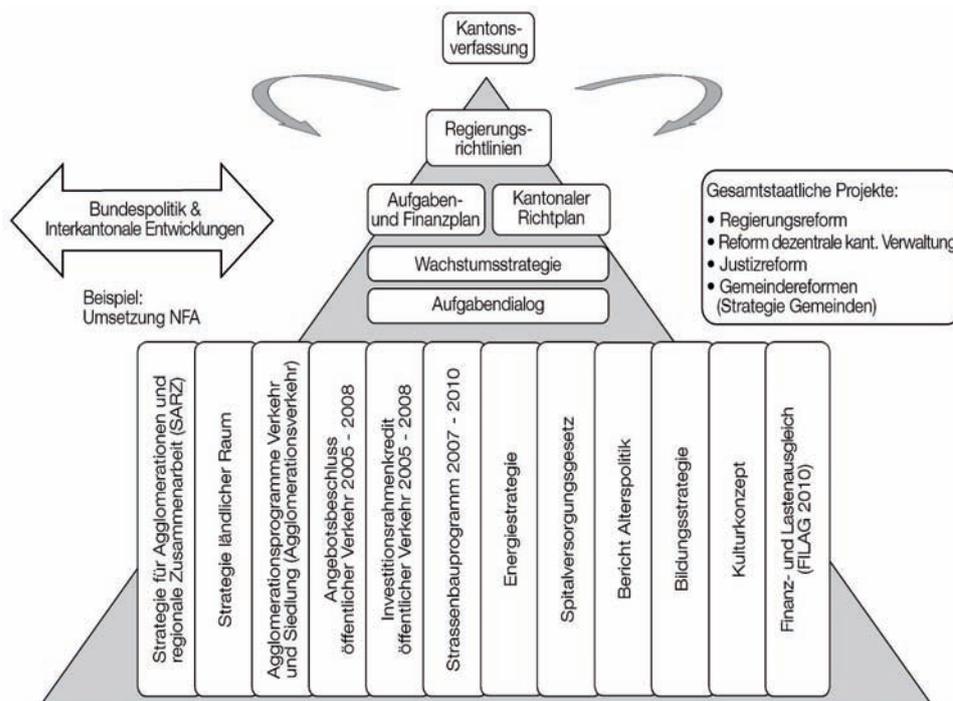
6.2.1 Führungsinstrumente

a) Richtlinien der Regierungspolitik 2007 – 2011

Die Strategie des Regierungsrates für die Legislatur 2007 bis 2011 orientiert sich in allen Politikbereichen an den Grundsätzen der Nachhaltigen Entwicklung.³¹ Einer der sieben Schwerpunkte zur Umsetzung der Strategie bildet die Abstimmung von Raumentwicklung und Gesamtmobilität: Die Raumordnungspolitik muss gleichermassen die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung, die haushälterische Nutzung des Bodens, den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und den gesellschaftlichen Zusammenhalt sicherstellen. Dabei bildet das wachsende Verkehrsaufkommen eine zentrale Herausforderung. Die einzelnen Verkehrsträger sind deshalb entsprechend ihren Vorteilen einzusetzen und miteinander zu verknüpfen. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs ist zu erhöhen. Die räumliche Entwicklung soll auf die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen abgestimmt werden.

Grafik 6-2 illustriert den Stellenwert dieses Schwerpunkts der Legislaturplanung im Umfeld der strategischen Gesamtplanung. Darin noch nicht enthalten ist die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie, die zur Zeit durch die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern konkretisiert wird.

Grafik 6-2:
Richtlinien des Regierungsrates als übergeordnetes Führungsinstrument³²



³¹ Regierungsrat des Kantons Bern (2006): Richtlinienbericht 2006: Richtlinien der Regierungspolitik 2007 – 2010 vom 30. August 2006.

³² Quelle: Regierungsrat des Kantons Bern (2006), Richtlinienbericht 2006: Richtlinien der Regierungspolitik 2007 – 2010 vom 30. August 2006, S. 10.

b) Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan 2002³³ mit seinen Anpassungen 2004 und 2006 stellt das aktuelle räumliche Führungsinstrument der Kantonsregierung dar. Er ist Orientierungsrahmen für sämtliche raumwirksamen behördlichen Entscheidungen und soll insbesondere das Setzen von Prioritäten erleichtern. Der Raumplanungsbericht, den der Regierungsrat jede Legislatur an den Grossen Rat richtet, orientiert Behörden und Öffentlichkeit insbesondere über den Stand der Umsetzung der Richtplanung³⁴.

Ausgehend von den fünf Leitsätzen und den sechs inhaltlichen Hauptzielen lässt sich die Stossrichtung des aktuellen kantonalen Richtplans betreffend Agglomerationen wie folgt zusammenfassen:

- Die Agglomerationen sind in ihrer Konkurrenzfähigkeit im nationalen und internationalen Wettbewerb zu stärken. Dabei werden die Voraussetzungen für Bundesbeiträge an den Ausbau des Agglomerationsverkehrs geschaffen, Trägerschaften gebildet und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätskonzepte erarbeitet³⁵.
- Der Mitteleinsatz wird dort gebündelt, wo er die beste Wirkung erzielt. Darum wird die Entwicklung in Zentren (Förderung einer kantonalen Zentralitätsstruktur) und entlang von Entwicklungsachsen gefördert, also dort, wo schon heute eine hohe Verkehrsgunst besteht und mit mässigen Zusatzinvestitionen die besten Voraussetzungen für hohe volkswirtschaftliche Wertschöpfung bestehen³⁶. Von dieser Abkehr einer flächendeckenden Bereitstellung von Infrastrukturangeboten profitieren letztlich auch die ländlichen Regionen.
- Die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung werden so aufeinander abgestimmt, dass Kosten (Verzicht auf teure zusätzliche Infrastrukturinvestitionen, welche sich der Kanton Bern kaum leisten kann) und Umweltauswirkungen (Bremsen des Wachstums des motorisierten Individualverkehrs) möglichst gering gehalten werden können.

Der Richtplan setzt seine Ziele im Bereich der Agglomerationspolitik behördenverbindlich mit folgenden Hauptmassnahmen um, die insgesamt und in ihrem Zusammenwirken die wirksame Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gewährleisten:

- **Massnahmenblatt B_09, Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK):** Die kantonale Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) hat mit einer Änderung der Kantonsverfassung, des Gemeindegesetzes und des Baugesetzes³⁷ die Grundlage für eine verbindliche regionale Zusammenarbeit in Regionalkonferenzen geschaffen und diesen unter anderem die Aufgabe übertragen, Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) zu erarbeiten. Die RGSK umfassen die behördenverbindliche, in die Form eines regionalen Teilrichtplanes gekleidete Planung und gegenseitige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung auf regionaler Ebene³⁸.

³³Regierungsrat des Kantons Bern, Richtplan, Bern 2002 (RRB 0684 vom 27. Februar 2002), vom Bundesrat genehmigt am 2. Juli 2003.

³⁴Regierungsrat des Kantons Bern (2006), Raumplanungsbericht 2006.

³⁵Richtplan 2002; Ziel B13.

³⁶Richtplan 2002, Ziel A11.

³⁷Art. 110a der Kantonsverfassung (KV, BSG 101.1), Art. 137 ff. des Gemeindegesetzes (GG, BSG 170.11) und vor allem Art. 97a ff. des Baugesetzes (BauG, BSG 721.0) gemäss Volksabstimmung vom 17. Juni 2007.

³⁸Art. 98a Abs. 1 BauG.

Sie schliessen aufgrund dieser Thematik ebenfalls die Inhalte des Agglomerationsprogramms nach Bundesrecht (AP V+S) ein³⁹. Neben dem behördenverbindlichen RGSK können die Regionalkonferenzen zur Wahrung regionaler Interessen grundeigentümerverbindliche regionale Überbauungsordnungen (Sondernutzungspläne) erlassen⁴⁰. Die RGSK bilden ausserdem eine wichtige Grundlage für die Siedlungs- und Verkehrsplanung auf kantonaler Ebene⁴¹.

- **Massnahmenblätter A_01, A_05 und B_10: Vorgaben an die Ortsplanungen bezüglich Bauzonenbedarf, Neueinzonungen und Qualität der ÖV-Erschliessung:** Um die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem bestehenden oder geplanten Verkehrsnetz sicherzustellen, werden generelle Anforderungen an die ÖV-Erschliessung gestellt. A_01 und A_05 stellen zusätzliche Anforderungen ab einer Ein- bzw. Umzonungsfläche von 0.5 ha. Die Massnahmenblätter der Richtplananpassung 2006 definieren
 - Anforderungen an Neueinzonungen von Wohnzonen bezüglich Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Massnahme A_01 in Verbindung Mit B_10);
 - Anforderungen an Neueinzonungen für Arbeitszonen, ESP und SAZ bezüglich Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (Massnahme A_05 in Verbindung mit B_10);
 - Haltestellenkategorien und Güteklassen der ÖV-Erschliessung, die bei Nutzungsplanungen zu berücksichtigen sind (Massnahme B_10 in Verbindung mit A_01 und A_05).

- **Massnahmenblatt C_04 Entwicklungsschwerpunkte:** Das bewährte Programm der Entwicklungsschwerpunkte ESP⁴² dient der Förderung der Siedlungsentwicklung entlang der Entwicklungsachsen des kantonalen Richtplans. Es gewährleistet die optimale Erschliessung durch den ÖV, den Strassenverkehr und den Langsamverkehr sowie die koordinierte Planung unter dem Gesichtspunkt der effizienten Raumnutzung und der Minderung von Lärm- und Luftbelastungen. Das Programm wird mit der Richtplananpassung 2006 unter anderem gestützt auf die AP V+S weiterentwickelt: Unterschieden werden ESP-D (Dienstleistung), ESP-A (Arbeiten), ESP-W (Wohnen) sowie ESP ohne eindeutiges Profil und Strategische Arbeitszonen SAZ.

- **Massnahmenblatt B_01 Fahrleistungsmodell:** Das auf den Massnahmenplan Luft 2000 bis 2015 des Kantons Bern abgestimmte kantonale Fahrleistungsmodell begrenzt den von verkehrsintensiven Vorhaben erzeugten motorisierten Individualverkehr wirksam auf der Basis verschärfter Emissionsbegrenzungen gemäss Art. 11 USG. Es sichert mit seiner konkreten Ausgestaltung die Ansiedlung verkehrsintensiver Vorhaben in der Nähe gut erschlossener Zentren und Entwicklungsschwerpunkte und dient damit der Abstimmung von Verkehr und Siedlung⁴³. Es ist in den grossen Agglomerationen umgesetzt durch drei regionale Teilrichtpläne⁴⁴.

³⁹ Art. 98a Abs. 2 BauG.

⁴⁰ Art. 98b BauG.

⁴¹ Richtplan 2006, Massnahme B_09.

⁴² BVE, VOL, JGK: ESP Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte: Fünfter Zwischenbericht an den Regierungsrat des Kantons Bern, Januar 1999 – März 2004.

⁴³ Beschreibung des Fahrleistungsmodells: AGR/beco (2005): Das Berner Fahrleistungsmodell – Grundlagen und Anwendung; rechtliche Beurteilung: Loretan Theo: Fahrten- und Fahrleistungsmodell, in URP/DEP 2005 494, ferner BGE 131 II 470; URP/DEP 2005 313.

⁴⁴ Richtplan verkehrsintensive Vorhaben VIV Agglomeration Biel (2004), Richtplan verkehrsintensive Standorte Region Thun (2002), Richtplan; Verein Region Bern vrb: Regionaler Richtplan Teil 1.

6.2.2 Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ)

a) Ausgangspunkt

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat bereits am 12. Dezember 2001 sein Projekt „Agglomerationsstrategie Kanton Bern“ lanciert⁴⁷. Deren Ziele sind

- Die Städte und Agglomerationen werden als spezifischer Wirtschafts- und Lebensraum wahrgenommen und ihre besonderen Bedürfnisse werden im Rahmen der Tätigkeiten des Kantons und des Bundes berücksichtigt.
- Die Stärken und Entwicklungspotenziale der urbanen Regionen im Kanton Bern sind durch konzentrierte Massnahmen und geeignete Zusammenarbeitsformen zu fördern und zu unterstützen.
- Der Kanton setzt sich im Rahmen der Arbeiten auf Stufe Bund und Kantone aktiv für die Interessen der Zentren und Agglomerationen ein.

Die seit dem Jahr 2004 auf mehreren, jedoch eng miteinander verzahnten Gleisen laufenden Umsetzungsarbeiten haben bis Ende 2007 zu folgenden konkreten Resultaten geführt:

- Mit der grossmehrheitlichen Zustimmung zur Umsetzungsvorlage für die „Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit SARZ“ wurden in der Volksabstimmung vom 17. Juni 2007⁴⁸ die institutionellen Grundlagen modernen Anforderungen angepasst. Kernpunkte sind neue, besser auf die wirtschaftlichen und verkehrlichen Verflechtungen abgestimmte regionale Zusammenarbeitsräume (sechs Regionen mit je einer Agglomeration bzw. Kernstadt) sowie neue Zusammenarbeitsstrukturen mit Regionalkonferenzen und dem dazugehörigen Planungs- und Entscheidungsinstrumentarium. Das Instrumentarium sieht insbesondere wirksame und verbindliche Planungsinstrumente vor, die eine Umsetzung der Agglomerationsprogramme gemäss den Anforderungen des Bundesrechts erlauben.
- Mit der vorliegenden Synthese 2007 und insbesondere den damit gesetzten Prioritäten (vgl. Abschnitt 8) werden die sechs AP V+S auf die kantonale Richtplanung, die kantonale Sachplanung im Verkehrsbereich sowie die Aufgaben- und Finanzplanung abgestimmt. Damit sind die Grundlagen geschaffen, dass der Kanton als Träger der bernischen AP V+S mit dem Bund die Programmvereinbarungen gemäss Art. 18 MinV⁴⁹ abschliessen kann.

b) Regionale Umsetzung

Von Anfang an wurde die bernische Agglomerationsstrategie regional verankert: In den Agglomerationen⁵⁰ Bern, Biel, Thun, Langenthal, Burgdorf und Interlaken bearbeiteten spezifische Projektorganisationen in enger Zusammenarbeit zwischen den Agglomerationsgemeinden und den kantonalen Fachstellen vom Kanton vorgegebene sowie selbst ausgewählte Agglomerationsthemen. Besonders zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang

- die Agglomerationsstrategie Region Bern⁵¹, das Projekt seeland.biel/bienne, das breit angelegte Agglomerationsprogramm des Wirtschaftsraums Thun (WRT), das „Schwerpunktprogramm Region Burgdorf (SPP)“, das ebenfalls breit angelegte Raumentwicklungskonzept der Region Oberaargau sowie die Agglomerationskonferenz Region Interlaken;

⁴⁷RRB 4047/01.

⁴⁸Änderung der Kantonsverfassung, des Gemeindegesetzes und des Baugesetzes; vgl. die Übersicht bei http://www.jgk.be.ch/site/index/agr/agr_agglomeration/agr_agglomeration_strategie_kanton_bern/agr_agglomeration_strategie_regional_zusammenarbeit.htm.

⁴⁹Version gemäss Vernehmlassungsentwurf (Vernehmlassung endet am 20. Juli 2007).

⁵⁰In der Synthese 2007 werden als Agglomerationen die regionalen Zusammenarbeitsperimeter bezeichnet, die sich nicht mit den BfS-Agglomerationen decken.

⁵¹heute „Bernplus Stadt und Land gemeinsam“.

- im Bereich der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung insbesondere die Mobilitätsstrategie Region Bern, die Gesamtverkehrsstudien Thun und Burgdorf und die Zweckmässigkeitsbeurteilungen für neue Strasseninfrastrukturen im Raum Langenthal und Burgdorf.

Aus diesen Arbeiten sind - um den Anforderungen des Bundes an eine Mitfinanzierung von Agglomerationsverkehrsprojekten zu genügen - bis Ende 2007 sechs AP V+S entwickelt worden.

c) Bedeutung von SARZ für die Trägerschaft der AP V+S

SARZ bildet die institutionelle Grundlage für die zukünftigen regionalen Trägerschaften der AP V+S: Mit der Umsetzung von SARZ werden die Regionalkonferenzen zuständig für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und können in diesem Rahmen auch Mehrheitsentscheide fällen. Deshalb sollen die RGSK (resp. die AP V+S als Teil der RGSK) unter der Trägerschaft der Regionalkonferenzen erarbeitet werden. Dies gewährleistet eine gemeindeübergreifende Sicht und eine hohe regionale Akzeptanz. Der Kanton seinerseits stimmt die RGSK mit den kantonalen Planungsinstrumenten (Richtplan, Strassennetzplan, Angebotsbeschluss ÖV, Rahmenkredite) ab. Er formuliert übergeordnete Vorgaben an die RGSK und priorisiert die Massnahmen innerhalb der RGSK aus kantonomer Sicht, so dass eine die Wirksamkeit sichernde räumliche Gesamtsicht entsteht.

6.2.3 Kantonale Strategien mit Bezug zur Agglomerationsstrategie

a) Wachstumsstrategie 2004 und 2007

Im Februar 2004 lancierte der Kanton Bern die Wachstumsstrategie mit über 60 Massnahmen in verschiedenen Bereichen. Dazu gehörten insbesondere auch Massnahmen im Bereich des Agglomerationsverkehrs (S-Bahn, Flughafenerschliessung usw.) und der Siedlungsentwicklung („Wohnen im Kanton Bern“). Die AP V+S stellen deshalb auch einen expliziten Bestandteil der Massnahmen der Wachstumsstrategie dar.

Die Aktualisierung der Wachstumsstrategie im Jahr 2007⁵² bestätigt und verdeutlicht die bisherigen Ziele mit folgenden drei Stossrichtungen

- **den Wirtschaftsstandort stärken:** Den Kanton Bern als Wirtschaftsstandort entlang den Hauptverkehrsachsen (Bern-Burgdorf-Langenthal und Thun-Bern-Biel-Moutier) stärken.
- **den Wohnstandort fördern:** Mit planerischen Massnahmen und einer gezielten Vermarktung den Kanton Bern als Wohnstandort fördern.
- **die Leistungsfähigkeit sichern:** Die Entschuldung weiterführen, staatliche Aufgaben fokussieren und Handlungsspielraum für neue Herausforderungen schaffen.

Im Handlungsfeld „Raumentwicklung und Gesamtmobilität“ bilden die Agglomerationsprogramme, die Entwicklungsschwerpunkte ESP, die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit SARZ wichtige Aufgabenbereiche.

b) Strategie ländlicher Raum – kantonales Umsetzungsprogramm zur Neuen Regionalpolitik (NRP)

Die Strategie für eine differenzierte Stärkung des ländlichen Raumes war Teil der Wachstumsstrategie 2004 und wurde dementsprechend mit der Wachstumsstrategie Version 2007 fortgeschrieben⁵³. Sie stellt unter den räumlichen Strategien des Kantons Bern das Gegenstück zur Agglomerationsstrategie dar. Sie bezweckt die Förderung der auch im schweizweiten Vergleich überaus bedeutenden ländlichen Räume des Kantons Bern nach dem Grundsatz „Stärken und Potenziale entwickeln“.

⁵² „wachstumsstrategie version 2007“: Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 4. April 2007.

⁵³ „wachstumsstrategie version 2007“: Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 4. April 2007, S. 62 ff.

Die Prioritäten müssen angesichts der sehr unterschiedlichen wirtschaftlichen Strukturen aufgrund der besonderen Rahmenbedingungen der Regionen Berner Jura, Biel-Seeland, Emmental/Oberaargau, Mittelland und Berner Oberland-West sowie Berner Oberland–Ost gesetzt werden. Neben den bisherigen, in Umsetzung befindlichen Massnahmenbündeln der Strategie ländlicher Raum dient dazu insbesondere das kantonale Umsetzungsprogramm zur Neuen Regionalpolitik des Bundes (NRP). Das Umsetzungsprogramm wird als Grundlage für die mit dem Bund abzuschliessende NRP-Finanzierungsvereinbarung für die Jahre 2008 bis 2011 dienen⁵⁴. Zu beachten ist, dass das NRP-Wirkungsgebiet mit Ausnahme der Agglomeration Bern das ganze Kantonsgebiet abdeckt⁵⁵. Dies entspricht dem Anliegen der Koordination zwischen Regionalpolitik und Agglomerationspolitik: Mit Ausnahme der fünf grössten schweizerischen Agglomerationen sind die Zentren der Regionalpolitik identisch mit den Mittel- und Kleinagglomerationen der Agglomerationspolitik⁵⁶.

6.2.4 Verkehrspolitik des Kantons Bern

Die verkehrspolitischen Grundsätze sind in der Kantonsverfassung (Art. 34), im Strassenbaugesetz⁵⁷, im Gesetz über den öffentlichen Verkehr⁵⁸ und im Richtplan des Kantons Bern verankert. Mit der sich in Bearbeitung befindenden Gesamtmobilitätsstrategie sollen diese Grundsätze konkretisiert werden. Zusammenfassend geht es darum,

- mit einem leistungsfähigen Verkehrsnetz und -angebot die erforderliche Mobilität für die gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen;
- heutige und zukünftige negative Auswirkungen der Mobilität zu reduzieren und eine geordnete Besiedlung zu fördern;
- einen wirtschaftlichen sowie verhältnismässigen Einsatz der Mittel, abgestimmt auf die langfristige Finanzplanung sicherzustellen und dabei die notwendigen Prioritäten zu setzen;
- eine hohe Betriebsbereitschaft sowohl im Strassen- wie im Schienenverkehr zu gewährleisten.

Mit einem zweckmässigen und koordinierten Einsatz der kantonalen Planungsinstrumente Strassenbauprogramm⁵⁹, Angebotsbeschluss und Infrastrukturrahmenkredit⁶⁰ öffentlicher Verkehr sowie Richtplan Velo werden diese Leitlinien umgesetzt.

Eine systematische Bewertung der Projekte erfolgte bisher nur im Strassenbauprogramm. Darin werden die Vorhaben hinsichtlich ihres Beitrags zur nachhaltigen Entwicklung beurteilt und entsprechend dem Ergebnis priorisiert. Beim ÖV besteht noch keine systematische Bewertung möglicher zukünftiger Infrastrukturprojekte⁶¹.

⁵⁴Vgl. dazu die Botschaft des Bundesrates vom 28. Februar 2007 zum Mehrjahresprogramm des Bundes 2008 – 2015 zur Umsetzung der Neuen Regionalpolitik (NRP) und dessen Finanzierung.

⁵⁵Nach Art. 1 Vo NRP (Vernehmlassungsvorlage).

⁵⁶Vgl. dazu Abschnitt 2.3.6 der Botschaft des Bundesrates vom 28. Februar 2007 zum Mehrjahresprogramm des Bundes 2008 – 2015 zur Umsetzung der Neuen Regionalpolitik (NRP) und dessen Finanzierung.

⁵⁷Art. 18a und 24 ff. SBG (in Revision).

⁵⁸Art. 1 ÖVG.

⁵⁹Art. 31 und 31a SBG (in Revision)

⁶⁰Art. 14 ÖVG, vgl. dazu im Detail Amt für öffentlichen Verkehr: Kantonale Investitionsbeiträge an den öffentlichen Regional- und Ortsverkehr, Berichterstattung über den Investitionsrahmenkredit 2001 - 2004

⁶¹Im Rahmen des Projekts ERKOS (Erfolgskontrolle von Staatsbeiträgen des Kantons Bern) wurde eine ausführliche Beurteilung des Investitionsrahmenkredits 2001-2004 erarbeitet. Da ERKOS im Rahmen der SAR-Massnahmen abgeschafft wurde, erfolgte die entsprechende Berichterstattung im Rahmen des NEF-Wirkungscontrollings.

Allerdings ist das Zusammenspiel im Planungs-dreieck ÖV-Infrastruktur – ÖV-Angebot – Rollmaterial sehr komplex, was eine Projektbewertung erschwert. Umso wichtiger ist die zeitliche Abstimmung von Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit. Im Rahmen der Planung der S-Bahn-Bern wurde für die Fahrplanperiode 2008-2010 erstmals eine Bewertung (Kosten-Nutzen-Analyse) möglicher Angebotskonzepte und durch sie bedingte Schieneninfrastrukturausbauten vorgenommen.

In einer nächsten Phase wird das kantonale Planungsinstrumentarium im Bereich der Strassen, des ÖV und des Langsamverkehrs modernisiert werden⁶². Dazu sollen wie erwähnt in einem ersten Schritt die strategischen Zielsetzungen im Bereich Mobilität im Rahmen einer kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie konkretisiert werden. Im Bereich Strasseninfrastruktur/Langsamverkehr sollen mit dem neuen Instrument des Strassennetzplans die Investitionen langfristig geplant und mit den strategischen Vorgaben des kantonalen Richtplans koordiniert werden. Dazu gehört ein Investitionsrahmenkredit, wie ihn der ÖV im Kanton Bern bereits kennt. Für den ÖV soll ebenfalls ein langfristig ausgerichtetes Planungsinstrument geschaffen werden. Das neue Instrumentarium wird erlauben, eine koordinierte Verkehrs- und Siedlungsplanung über die Ebenen Kanton, Region und Gemeinde hinweg zu führen.

6.2.5 Berner AP V+S

Obwohl die sechs AP V+S unterschiedliche Bearbeitungstiefen aufweisen und je nach Agglomeration auch unterschiedliche Problemlagen behandelt werden mussten, lassen sich auf der Ebene der Zielsetzungen wichtige Gemeinsamkeiten identifizieren, welche für die vorliegende Synthese übernommen werden sollen. Diese strategischen Stossrichtungen stützen sich auch auf den kantonalen Richtplan sowie auf den Ziel- und Beurteilungsraster des Handbuchs des Bundes zu den AP V+S ab⁶³.

- **Alle Möglichkeiten koordiniert einsetzen:** Einseitige Strategien führen nicht zum Ziel. Besser ist eine Kombination von verkehrslenkenden Massnahmen und gezielten Ausbauten des Verkehrssystems in Abstimmung mit den Zielen der Siedlungsentwicklung.
- **Verkehr vermeiden:** Mit der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs gedämpft werden. Dies erfordert die Konzentration der Siedlungsentwicklung an Standorten mit einer guten ÖV-Erschliessung.
- **Verkehr verlagern:** In den Agglomerationen sollen der ÖV, der Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität an Attraktivität gewinnen und so das Umsteigen gefördert werden.
- **Verkehr verträglich gestalten:** Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel statt Dominanz eines Einzelnen – dieser Grundsatz des sogenannten „Berner Modells“ soll konsequent umgesetzt werden. Dazu gehören Verkehrsdosierung und –lenkung aber auch die Sicherstellung eines flüssigen Verkehrsablaufs.

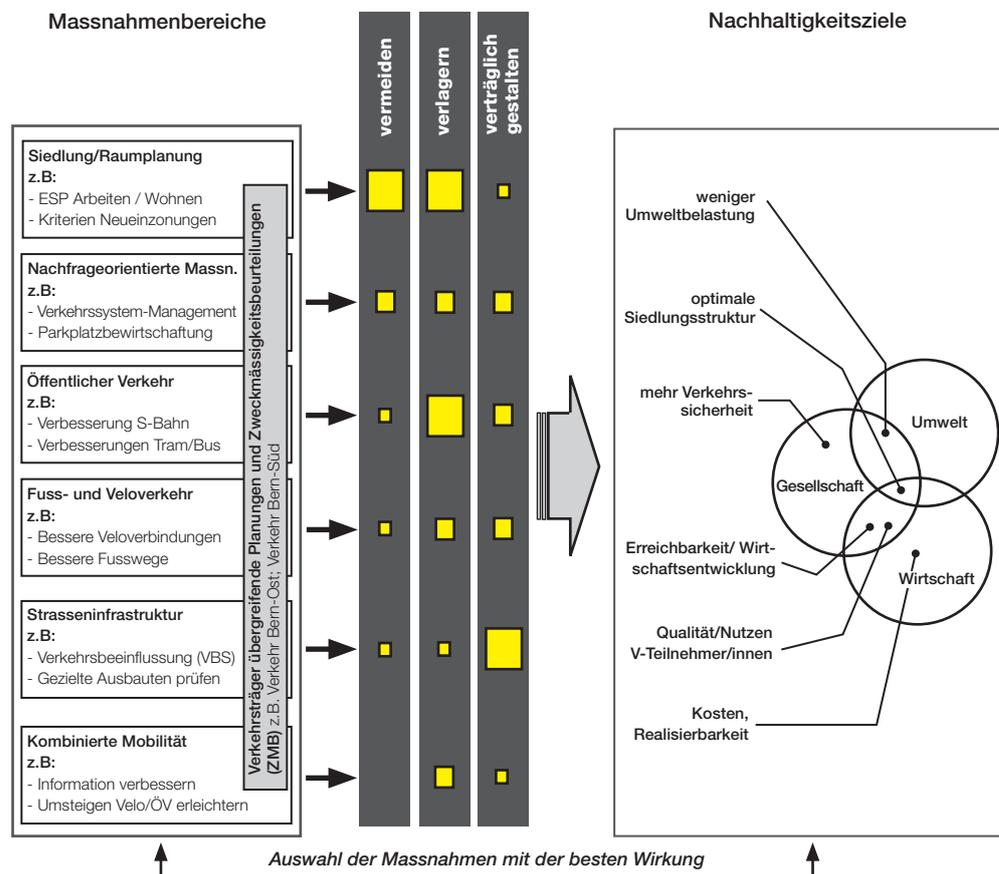
Die Massnahmen in den AP V+S sollen so ausgewählt werden, dass sie zusammen am besten die gesetzten Ziele erfüllen. Grafik 6-4 zeigt, wo schwerpunktmässig der Beitrag der verschiedenen Massnahmen zu obigen strategischen Stossrichtungen liegt und wie sich diese aus Nachhaltigkeitszielen ableiten:

⁶²Vernehmlassungsentwurf zum Strassengesetz vom 6. September 2006, Ende der Vernehmlassung am 15. Dezember 2006.

⁶³Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2004): Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien, Anwendungshandbuch.

- Die Massnahmen zu Siedlung und Raumplanung sind von zentraler Bedeutung, um Verkehr zu vermeiden und zu verlagern und damit die Voraussetzung für ein auch längerfristig funktionierendes Verkehrssystem zu schaffen.
- Nachfrageorientierte Massnahmen setzen keinen ausgeprägten strategischen Schwerpunkt, tragen aber sowohl zum Vermeiden, zum Verlagern als auch zur Verträglichkeit des Verkehrs bei.
- Mit den Massnahmen im öffentlichen Verkehr wird ein gewichtiger Beitrag zur Verlagerung geleistet, dies gilt ebenso für die Massnahmen im Fuss- und Veloverkehr und bei der kombinierten Mobilität.
- Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur sind auf die verträgliche Gestaltung des Strassenverkehrs fokussiert. Dazu gehört auch der Abbau von Stau bei Überlastungen.

Grafik 6-4: Massnahmenbereiche, strategische Stossrichtungen und Zielsystem



6.2.6 Gesamtsicht

Mit den drei regierungsrätlichen Steuerungsinstrumenten Regierungsrichtlinien, Richtplanung und Aufgaben- und Finanzplanung lassen sich die von der Wachstumsstrategie, der Agglomerationsstrategie und der Strategie ländlicher Raum eingeschlagenen Wege koordiniert umsetzen; denn die einzelnen Strategien stellen keine isolierten Aktionsfelder dar, sondern Beiträge zu einer als Ganzes zu verstehenden Raumordnungs- und Verkehrspolitik.

Der aus dem Richtplan abzuleitende Auftrag einer verkehrsträgerübergreifenden Koordination von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung bedarf

- a. eines geeigneten kantonalen Planungsinstrumentariums, wie es heute mit den AP V+S resp. den zukünftigen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten RGSK, dem kantonalen Richtplan, dem künftigen Strassennetzplan sowie dem entsprechenden längerfristigen Planungsinstrument des ÖV vorliegen wird;
- b. eines pragmatischen Bewertungssystems, das auf effiziente Art und Weise aus einer Gesamtverkehrsoptik heraus Prioritätensetzungen erlaubt.

6.3 Notwendigkeit kantonaler Prioritäten

6.3.1 Aus wachstumspolitischer Sicht

Die Wachstumsstrategie des Kantons Bern hat zum Ziel, die Wachstumspole in den Zentren zu stärken. Dies führt zu einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit und zu höherer Wertschöpfung für den ganzen Kanton Bern. Die im kantonalen Richtplan postulierte Zentralitätsstruktur steht somit im Einklang mit der Wachstumsstrategie. Voraussetzung für ein stärkeres Wirtschaftswachstum ist auch die Haushaltsanierung. Dieses Ziel kann im Widerspruch zur Forderung nach dem Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen stehen. Aus wachstumspolitischer Sicht haben deshalb Massnahmen mit einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis eindeutig Vorrang. Dies stärkt beispielsweise den in mehreren Agglomerationsprogrammen postulierten Grundsatz, dass zuerst betriebliche Massnahmen, und erst wenn diese ausgeschöpft sind, bauliche Massnahmen ergriffen werden sollen. Zweitens wird klar, dass teure Infrastrukturmassnahmen vor allem dort ergriffen werden sollten, wo sie wertschöpfungsstarkes Wirtschaftswachstum begünstigen.

6.3.2 Aus finanzpolitischer Sicht

Der Bedarf nach einer kantonalen Prioritätensetzung ist aus finanzpolitischer Sicht ganz offensichtlich. Würden alle Massnahmen realisiert, welche die sechs AP V+S des Kantons Bern enthalten, würde dies die Finanzkraft des Kantons übersteigen. Nebenbei bemerkt gilt dies auch für die Gemeinden, welche bei einer Vielzahl der vorgeschlagenen Massnahmen einen beträchtlichen Teil selbst finanzieren müssten.

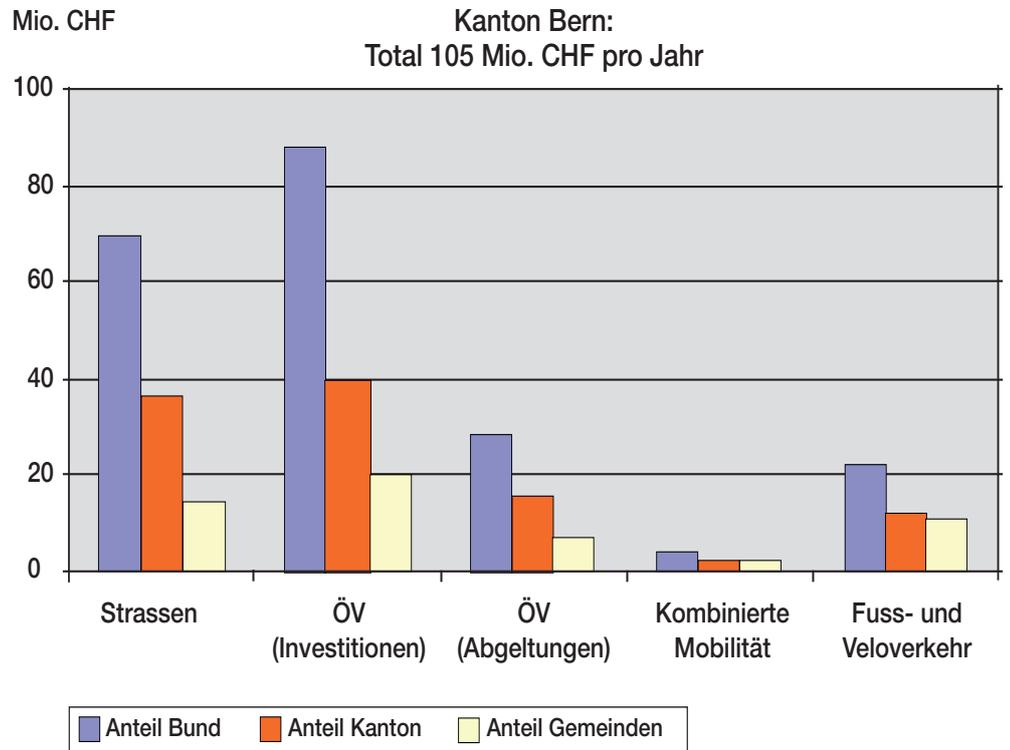
Grafik 6-5 (alle Massnahmen inkl. kombinierte Mobilität und Fuss- und Veloverkehr), Grafik 6-6 (ÖV-Infrastruktur) und Grafik 6-7 (Strasseninfrastruktur) zeigen die erwarteten Kosten der in den aktualisierten sechs AP V+S des Kantons Bern vorgeschlagenen Massnahmen für die erste Etappe (2011-2014) im Überblick. Dazu werden die Kosten zusammengefasst, welche bei den einzelnen Massnahmen während der Periode 2011-2014 tatsächlich anfallen. In Anhang 12.2 sind die Kosten sämtlicher Projekte der sechs AP V+S und ihre erwartete Verteilung auf Bund, Kanton und Gemeinden dargestellt.

Für die Verteilung der Kosten auf Bund, Kanton und Gemeinden wurde der Finanzierungsschlüssel gemäss Tabelle 6-1 angewendet:

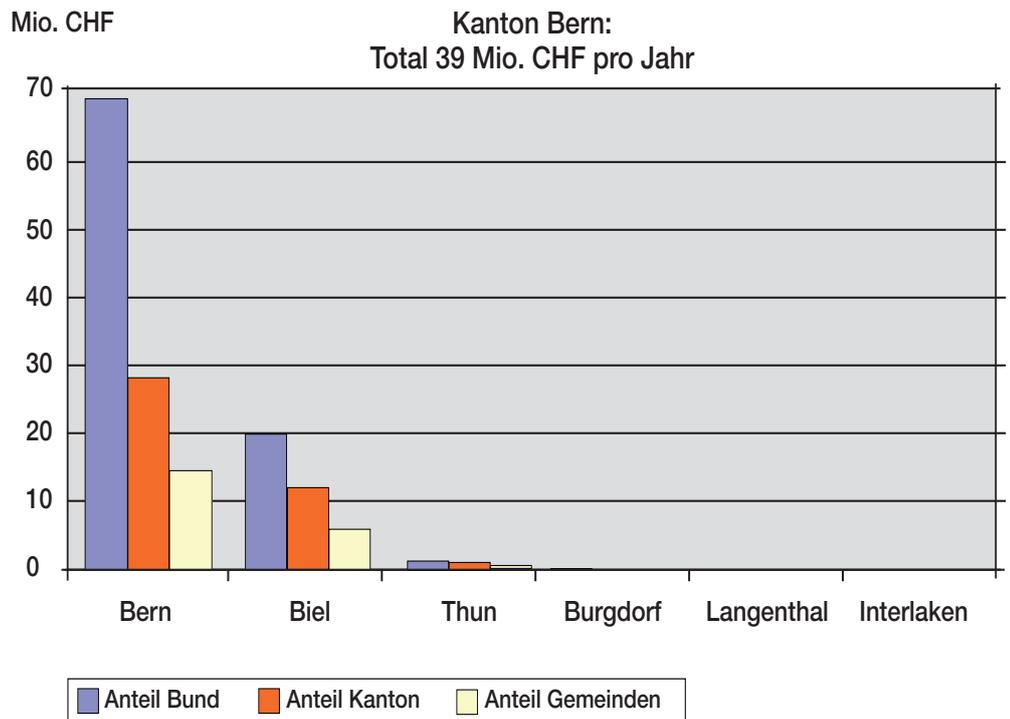
Tabelle 6-1: Verwendeter Finanzierungsschlüssel zur Verteilung der Kosten auf Bund, Kanton und Gemeinden

	Investitionen			Betriebs- und Unterhaltskosten		
	Bund	Kanton	Gden	Bund	Kanton	Gden
Strassen						
Nationalstrassen (neue)	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Nationalstrassen (bestehendes Netz)	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Schweiz. Hauptstrassen	50%	50%	0%	0%	100%	0%
Kantonsstrassen	50%	50%	0%	0%	100%	0%
Gemeindestrassen, Fuss-/Veloverkehr	50%	25%	25%	0%	0%	100%
Flankierende Massnahmen A5	31.4%	12.4%	56.2%			
Öv						
Ortsverkehr: Abgeltungen				0%	67%	33%
Fernverkehr: Abgeltungen				100%	0%	0%
Regionalverkehr: Abgeltungen				54%	31%	15%
Gleisanlagen SBB (RV)	50%	33%	17%	100%	0%	0%
Gleisanlagen / Haltestellen KTU	57%	29%	14%	57%	29%	14%
Tiefbahnhof Schmalspur	50%	33%	17%	57%	29%	14%
Infrastruktur Ortsverkehr	50%	33%	17%	0%	67%	33%
Tram/Bus allgemein	50%	33%	17%	0%	67%	33%

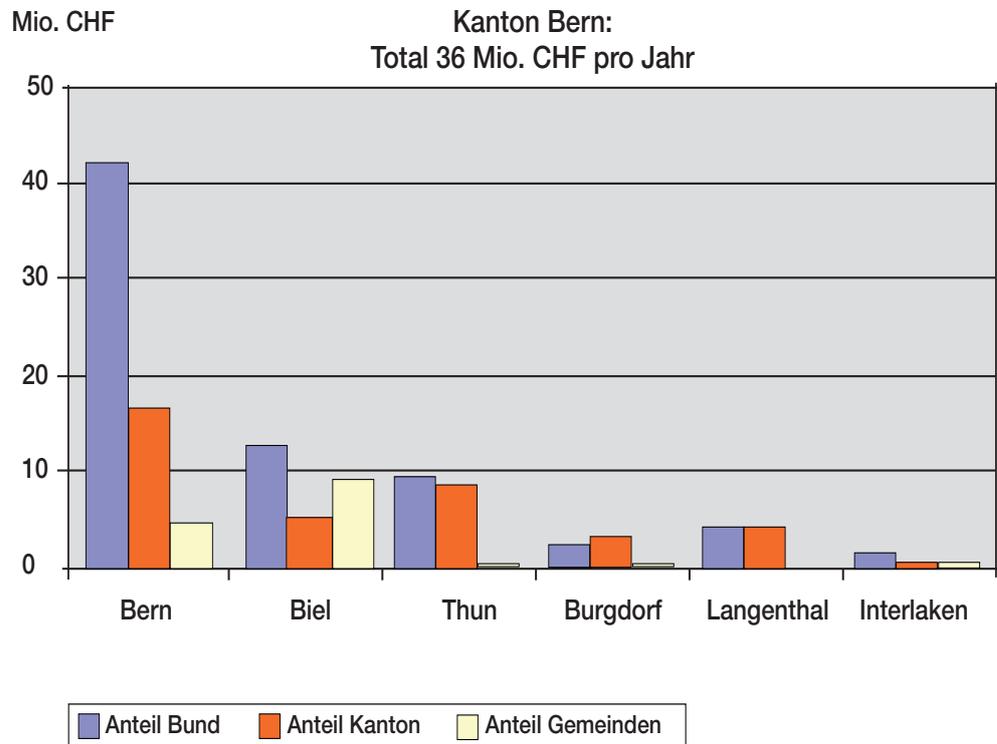
Grafik 6-5: Kosten pro Jahr aller Massnahmen der sechs AP V+S, erste Etappe 2011 – 2014 (ohne A5 Biel)



Grafik 6-6: ÖV-Projekte in den sechs AP V+S, erste Etappe 2011 – 2014, Investitionskosten pro Jahr



Grafik 6-7: Strassenprojekte in den sechs AP V+S, erste Etappe 2011 – 2014, Investitionskosten pro Jahr



Demgegenüber zeigt Tabelle 6-2 den erwarteten Finanzrahmen für Strasseninfrastruktur- und ÖV-Projekte. Kurzfristig ist dabei der Grossteil dieses Finanzrahmens durch das laufende Strassenbauprogramm bzw. im ÖV den Investitionsrahmenkredit schon vergeben. Ein Vergleich mit den Zahlen in den vorangehenden Tabellen zeigt, dass die Realisierung aller Massnahmen der sechs AP V+S den kantonalen Finanzrahmen sprengen würde:

- Beim Budget für **Strasseninfrastrukturprojekte** ist zu beachten, dass auch die Kosten für Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr sowie kombinierte Mobilität mehrheitlich auf das Strassenbudget fallen. Dadurch erhöhen sich die jährlichen Investitionskosten von 36 Mio. CHF auf gegen 50 Mio. CHF. Bei den Kosten für Strasseninfrastrukturprojekte sind zudem die Kosten für die A5 (Umfahrung Biel) nicht mitberücksichtigt worden, da die entsprechenden Beiträge schon reserviert sind. Alleine die erwarteten Kosten für die A5 machen für den Kanton Bern zwischen 2011 und 2014 rund 50 Mio. CHF pro Jahr aus.
- Beim **ÖV** liegt das Budget für die Agglomerationen zwar im Rahmen der bisherigen Aufwendungen. Da es sich aber weitgehend um zusätzliche Investitionen bzw. Abgeltungen handelt, welche im laufenden Investitionsrahmenkredit bzw. Angebotsbeschluss nicht enthalten sind, wäre auch beim ÖV eine Überschreitung des Finanzrahmens zu erwarten.

Tabelle 6-2 zeigt, wie gross der Finanzrahmen der Agglomerationen wäre, wenn der Finanzrahmen dem Anteil der Agglomerationen an der Gesamtbevölkerung entsprechen würde. Mit orangen Kreisen hervorgehoben sind die Nettokosten – also die dem Kanton verbleibenden Anteile. Aus strategischer Sicht kann dieser Anteil von 66.9% aus folgenden Gründen als Untergrenze für den Anteil der Agglomerationen betrachtet werden:

- Die Agglomerationen weisen im Vergleich zum Bevölkerungsanteil einen deutlich grösseren Anteil an der Anzahl Arbeitsplätze sowie am Bruttoinlandprodukt des Kantons Bern auf.
- Wenn die Ziele der Verkehrs- und Siedlungspolitik gemäss kantonalem Richtplan und der kantonalen Wachstumsstrategie umgesetzt werden sollen, dann sind grössere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in erster Linie in den Agglomerationen vorzusehen.

Tabelle 6-2: Finanzrahmen Strasseninfrastruktur und ÖV im Kanton Bern in Mio. CHF pro Jahr

	Total Kanton Bern				Anteil Agglomerationen (Untergrenze definiert gemäss Bevölkerungsanteilen: Entspricht 66.9% der Totalkosten)			
	Nettokosten		Bruttokosten		Nettokosten		Bruttokosten	
	minimal / a in Mio. CHF	max. / a in Mio. CHF	minimal / a in Mio. CHF	max. / a in Mio. CHF	minimal / a in Mio. CHF	max. / a in Mio. CHF	minimal / a in Mio. CHF	max. / a in Mio. CHF
Strassen Investitionen¹⁾								
<i>Ausbau</i>	29	29	61	83	19.4	19.4	40.8	55.5
<i>Erneuerung</i>	20	20	28	22	13.4	13.4	18.7	14.7
<i>Kleinprojekte</i>	10	10	10	10	6.7	6.7	6.7	6.7
Total	59	59	99	115	39.5	39.5	66.2	76.9
Betrieb/Unterhalt								
Kantonsstrassen	50	60	50	60	33.4	40.1	33.4	40.1
Gmd.strassen ²⁾	14	14	?	?	9.4	9.4	?	?
Total	64	74	50	60	42.8	49.5	33.4	40.1
ÖV Investitionen⁴⁾								
Investitions-RK ³⁾	43	45	64.5	67.5	28.8	30.1	43.1	45.1
Bund			64.5	67.5			43.1	45.1
Total	43	45	129	135	28.8	30.1	86.3	90.3
Abgeltungen ÖV								
AGB ³⁾	110	115	165	172.5				
Bund			225	235				
Total	110	115	390	407.5				

¹⁾ Kostenspitzen alternieren zwischen Ausbau und Erneuerung

²⁾ Unterhaltsbeiträge des Kantons (ab 2004 kommt LSVA-Anteil dazu)

³⁾ Brutto: Mit Gemeindeanteil; Netto: Ohne Gemeindeanteil

⁴⁾ Im Durchschnitt der letzten Jahre gingen nur 35% der Investitionen an Agglomerationen

Quellen:

- Strassenbauprogramm 05-08, v.a. das Jahr 05

- Bericht zum Investitionsrahmenkredit (IRK) 2005 - 2008

- Bericht "Verkehrsfonds im Kanton Bern?", Februar 2005, Teil 3 Anhänge

In der Vergangenheit lag der durchschnittliche Anteil der Agglomerationen an den kantonalen Verkehrsausgaben zumindest bei der Strasseninfrastruktur deutlich unterhalb dieser „Untergrenze“. Gemessen an Bevölkerungs- und Beschäftigtenanteilen flossen in die Agglomerationen weniger Kantonsmittel als in den ländlichen Raum.

6.3.3 Fazit: Priorisierung ist zwingend

Die obigen Ausführungen zeigen, dass eine Priorisierung der in den sechs AP V+S vorgeschlagenen Massnahmen aus kantonaler Sicht unbedingt nötig ist. Es ist eine der Hauptaufgaben des vorliegenden Syntheseberichts, solche Prioritäten vorzuschlagen.

7 Methodik der Prioritätensetzung

In diesem Kapitel wird die in diesem Bericht verwendete Priorisierungsmethodik hergeleitet und begründet.

7.1 Aufgabe

Im Synthesebericht 2005 zu den AP V+S des Kantons Bern wurde ein Bewertungssystem entwickelt, mit welchem sich die Vielzahl von Massnahmen in den AP V+S bewerten und priorisieren lassen. Auch im vorliegenden Synthesebericht 2007 müssen die Massnahmen der überarbeiteten AP V+S bewertet und in eine Prioritätenordnung gebracht werden. Dazu wird im Wesentlichen dieselbe Methodik verwendet wie im Synthesebericht 2005, wenn auch im Detail einige neue Akzente gesetzt werden.

Priorisierungsgrundsätze, Bewertungsmethodik und Ergebnisse der Bewertung werden im Folgenden zusammenfassend vorgestellt.

7.2 Grundsätze für die Priorisierung

Zur Herleitung der kantonalen Prioritäten für die AP V+S wurden folgende Vorgaben zum Vorgehen und Leitsätze für die Priorisierung festgelegt.

7.2.1 Vorgaben zum Vorgehen

- Alle sechs AP V+S werden im Synthesebericht des Kantons gleich behandelt. Der Priorisierung wird somit keine Hierarchie unter den Agglomerationen zugrunde gelegt.
- Die Methodik zur Massnahmenbewertung soll nachvollziehbar und konsistent sein. Die Bewertungskriterien sollen sich möglichst nicht überschneiden, die wesentlichen Wirkungen erfassen und möglichst einfach, klar und anwendbar sein. Die Massnahmenbewertung muss machbar sein, d.h. die Bewertung muss für eine Vielzahl unterschiedlicher Massnahmen mit unterschiedlichem Planungsstand in relativ kurzer Zeit erfolgen. Die Ergebnisse der Bewertung sind transparent auszuweisen. Insgesamt soll die Bewertungsmethode angemessen und effizient sein.
- Die Priorisierung der in den sechs AP V+S vorgeschlagenen Massnahmen erfolgt nach Kriterien, welche die Anforderungen und Vorgaben des Bundes berücksichtigen und dem Stand des Wissens entsprechen. Dabei sollen Ziele aus Sicht von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gleichwertig berücksichtigt werden.
- Zentrale Aspekte bei der Priorisierung sind das erwartete Nutzen-Kosten-Verhältnis und der Konsolidierungsgrad eines Projekts. Diesen beiden Faktoren ist im Vergleich zur im Synthesebericht 2005 verwendeten Bewertungsmethode mehr Gewicht einzuräumen. Ebenfalls zu berücksichtigen ist die Frage, ob eine Massnahme Teil eines Massnahmenpakets ist.
- Die Massnahmen werden in verschiedene Kategorien aufgeteilt. Die eigentliche Priorisierung erfolgt innerhalb dieser Kategorien. Folgende Kategorien werden unterschieden:
 - Raumplanerische Massnahmen
 - Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten (höher als 4 Mio. CHF)
 - Mittlere und kleinere Massnahmen (Kosten unter 4 Mio. CHF)
 - Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für die kombinierte Mobilität
 - Nationalstrassen, die Teil des Nationalstrassen-Netzplans sind
 - Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr

- Der Synthesebericht ist kein gesamtkantonales Realisierungsprogramm. Vielmehr sollen die Ergebnisse der Priorisierung in das bestehende Planungsinstrumentarium (kantonaler Richtplan, Strassenbauprogramm, Investitionsrahmenkredit ÖV und Angebotsbeschluss ÖV) einfließen.

7.2.2 Leitlinien für die Priorisierung

Für die Massnahmenpriorisierung werden Leitlinien vorgegeben. Besonders zu beachten sind die ersten drei Leitlinien, da diese aus den Vorgaben des Bundes für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme abgeleitet sind:

- **Agglomerationsrelevanz:** Eine Massnahme resp. ein Massnahmenpaket muss für die Agglomeration und das Agglomerationsprogramm relevant sein. Isolierte Massnahmen ohne spürbare Wirkung auf die Qualität der Verkehrssysteme, die Siedlungsentwicklung, die Verkehrssicherheit oder die Umwelt haben keine Agglomerationsrelevanz.
- **Nutzen und Kosten vergleichen:** Massnahmen sollen dort ergriffen werden, wo der eingesetzte Franken am meisten Wirkung zeigt. Nur Massnahmen mit gutem bis sehr gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis werden vom Bund mitfinanziert.
- **Projektreife und –akzeptanz berücksichtigen:** Ein zentrales Priorisierungskriterium ist der Reifegrad einzelner Projekte. Voraussetzung an Projekte erster Priorität ist, dass sie zwischen 2011 und 2014 Baureife erlangen und dass sie „finanzreif“ sind, d.h. dass Kanton und Gemeinden ihren Anteil an den Gesamtkosten eines Projekts finanziert haben bzw. finanzieren können. Nur wenn diese Bedingungen erfüllt sind, ist eine Mitfinanzierung der Massnahme durch den Bund in der Periode 2011 bis 2014 denkbar (d.h. nur dann kann ein Projekt durch den Bund in die sogenannte A-Liste aufgenommen werden). Hohe Priorität geniessen in erster Linie auch Projekte, welche im Rahmen von Zweckmässigkeitsbeurteilungen konkretisiert werden. Informationen aus diesen Studien werden dem Bund im Verlaufe des 2008 nachgereicht.
- **Nachfragebeeinflussung und Verkehrsmanagement vor Neubauten:** Bevor neu gebaut wird, sollen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur besseren betrieblichen Abwicklung geprüft werden. Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden.
- **Engpässe beseitigen:** Massnahmen sollen dort ergriffen werden, wo der Handlungsbedarf und die Handlungsmöglichkeiten am grössten sind.
- **Robuste Massnahmen vorziehen:** Massnahmen, die unabhängig von der tatsächlich Entwicklung einen Beitrag zur heutigen und zukünftigen Bewältigung des Verkehrsaufkommens leisten, werden bevorzugt gegenüber Massnahmen, die ein isoliertes Spezialproblem lösen oder nur für eine Entwicklungsprognose sinnvoll sind.

Zusammengefasst geht es darum, Projekte mit geringen Kosten und hohen erwünschten Wirkungen prioritär zu realisieren und dabei die Spielräume für die Zukunft möglichst wenig einzuschränken.

7.3 Raumplanerische Massnahmen

In den Abschnitten 6.1 und 6.2 ist der enge Zusammenhang zwischen zukünftiger Siedlungsentwicklung und der Entwicklung des Verkehrsaufkommens dargelegt worden. Wirtschaftspolitische, finanzpolitische und ökologische Überlegungen führen zum Schluss, dass vermehrt eine Siedlungsentwicklung nach innen angestrebt werden muss. Neue Wohnungen und Arbeitsplätze sollen vorwiegend an bereits erschlossenen Standorten mit guter ÖV-Anbindung zu liegen kommen. Gelingt es, diese Trendumkehr⁶⁴ zu einer konzentrierteren Siedlungsentwicklung umzusetzen, kann auch das Verkehrswachstum gebremst werden. Entsprechend geringer wird der Bedarf nach teuren neuen Verkehrsinfrastrukturen ausfallen. Die im kantonalen Richtplan festgesetzte Zentralitätsstruktur entfaltet allmählich ihre Wirkung. Die Schwerpunktsetzung ist wirtschaftlich erfolgreich. Allerdings sind die Bauzonenreserven in den Zentren eher knapp, wie Tabelle 7-1 zeigt:

Tabelle 7-1: Bauzonenreserven nach Zentralitätsstufen⁶⁵

	Ort	Bauzonenreserve
Zentralitätsstufe 1	Bern	7.4%
Zentralitätsstufe 2	Biel	6.3%
	Thun	9.9%
Zentralitätsstufe 3	Burgdorf	10.0%
	Langenthal	10.0%
	Interlaken	10.0%
Gemeinden ohne Zentralitätsstufe		12.3%

In Würdigung dieser Zusammenhänge werden die in den sechs bernischen AP V+S vorgeschlagenen raumplanerischen Massnahmen – soweit sofort umsetzbar – alle als prioritär bezeichnet (vgl. Kapitel 8.1). Der Grossteil der Massnahmen soll sofort umgesetzt werden. Im Rahmen der Revision des kantonalen Richtplans wird die in den Agglomerationsprogrammen dargestellte Stossrichtung zur zielgerichteten Lenkung der Siedlungsentwicklung mit mehreren Massnahmenblättern unterstützt (vgl. Kapitel 6.2.1b):

7.4 Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten

Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten fallen bei der Strasseninfrastruktur und beim öffentlichen Verkehr und bei einzelnen Massnahmen im kombinierten Verkehr an. Für diese Massnahmen soll ein differenziertes Bewertungsverfahren angewendet werden, welches sich an den Kriterien der Nachhaltigkeit orientiert und auf den bestehenden Bewertungssystemen beim Bund und beim Kanton aufbaut.

Die Festlegung der Bewertungskriterien beruht auf den **Vorgaben des Bundes**, insbesondere von den Wirksamkeitskriterien, mit welchen der Bund die Wirkung von Agglomerationsprogrammen beurteilen will⁶⁶. Demnach sind folgende Wirksamkeitskriterien und ihnen zugehörige Indikatoren zu unterscheiden:

⁶⁴Die bisherige Siedlungsentwicklung war primär von einem Siedlungswachstum an den vorab mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossenen Siedlungsrändern geprägt: Bundesamt für Statistik: Bodennutzung im Wandel - Arealstatistik Schweiz = L'utilisation du sol: hier et aujourd'hui, Neuchâtel 2001; die fortschreitende Trennung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitort hat grosse Verkehrsströme zur Folge und ruft nach teuren Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur: Bundesamt für Raumentwicklung, Raumentwicklungsbericht 2005, Bern 2005, S. 16

⁶⁵Regierungsrat des Kantons Bern (2006), Raumplanungsbericht 2006.

⁶⁶Vgl. Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2007), Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme und Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2004), Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien, Anwendungshandbuch.

WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert

- Reisezeiten im ÖV
- Qualität im ÖV
- Stausituation im Strassenverkehr
- Erreichbarkeit
- Intermodalität
- Qualität im Fuss- und Veloverkehr

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

- Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten
- Städtebau und Lebensqualität
- Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in Siedlungsgebieten

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

- Verkehrssicherheit allgemein erhöht

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

- Lärmbelastung Schiene und Strasse
- Luftbelastung
- Klima / CO₂-Emissionen
- Flächenbeanspruchung
- Zerschneidung von Landschaftsräumen

Für die Beurteilung teurer Infrastrukturmassnahmen mit Investitionskosten über 4 Mio. CHF werden ausgehend von den obigen Indikatoren **neun Bewertungskriterien** definiert (für jede Nachhaltigkeitsdimension – Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt – je drei). Zusätzlich werden mehrere Zusatzkriterien aufgenommen.

Im Rahmen des Syntheseberichts 2005 sind diese Bewertungskriterien in einer Verwaltungsklausur ausführlich diskutiert und verabschiedet worden. Dabei wurden neben den Vorgaben des Bundes auch die bestehenden Beurteilungssysteme des Kantons (z.B. zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum) berücksichtigt. Die Bewertungskriterien sind vom Projektausschuss und von den zuständigen Regierungsmitgliedern verabschiedet worden.

Im Vergleich zum Synthesebericht 2005 nimmt Anzahl und Bedeutung der **Zusatzkriterien** zu. Folgende Zusatzkriterien spielen bei der Priorisierung der Massnahmen eine zentrale Rolle:

- **Nutzen / Kosten:** Mit dem Zusatzkriterium Nutzen / Kosten wird versucht, die für die neun Bewertungskriterien erfolgte Bewertung in ein Verhältnis zu den erwarteten Kosten der Massnahme zu setzen.

- **Reifegrad:** Mit dem Zusatzkriterium Reifegrad (im Synthesebericht 2005 als „Konsolidierungsgrad“ bezeichnet) werden die Massnahmen in die Kategorien „hoher Reifegrad“ (Baubeginn 2011-14), „mittlerer Reifegrad“ (Baubeginn 2015-18) und „Baubeginn offen“ unterteilt.
- **Räumliche Lage:** Die Massnahmen werden gegliedert nach Massnahmen innerhalb und ausserhalb des Agglomerationsperimeters (gemäss Definition des BfS).
- **Bundesaufgabe:** Es wird ausgewiesen, ob eine Massnahme vollständig, teilweise oder nicht Bundesaufgabe ist. Damit werden insbesondere Massnahmen im Bereich Nationalstrassen und Schieneninfrastruktur für den Fernverkehr speziell gekennzeichnet.
- **Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets:** Es wird geprüft, ob eine Massnahme wichtiger Teil eines Gesamtpakets ist und von daher ein Verzicht weitergehende Folgen hätte.

An dieser Stelle ist zu betonen, dass die Bewertungskriterien **spezifisch für die Beurteilung von Verkehrsprojekten** hergeleitet worden sind. Deshalb geht es beispielsweise bei den Wirtschaftskriterien um die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Auswirkungen auf die Attraktivität von Zentrumsanlagen. Gerade bei Agglomerationen ist dabei nicht nur die Erreichbarkeit mit dem Auto, sondern auch diejenige mit dem ÖV von zentraler Bedeutung. Mit einem guten ÖV-System (Stichwort S-Bahn) wird die Erreichbarkeit und damit die Grösse des Arbeitsmarkts einer Agglomeration wesentlich verbessert.

Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass die Bewertung weitgehend qualitativen Charakter hat, da eine Vielzahl der zu beurteilenden Projekte noch zuwenig ausgearbeitet ist, um eine differenzierte quantitative Bewertung vorzunehmen.

Tabelle 7-2 fasst die Bewertungskriterien, ihre inhaltliche Konkretisierung in Form von Bewertungsfragen und die verwendeten Bewertungsmassstäbe zusammen.

Tabelle 7-2: Bewertungskriterien für teure Massnahmen mit Investitionskosten über 4 Mio. CHF

Bewertungskriterium		Konkretisierung mit Bewertungsfragen	Bewertungsmassstäbe (+ 3 bis -3 Punkte)
Wirtschaft	ÖV-Angebot verbessert	Wird das Angebot wirksam verbessert und der ÖV dadurch in die Lage versetzt, verstärkt MIV zu substituieren?	- Erreichbarkeit: Kombination aus Fahrplandichte, Umsteigebeziehungen, Total Fahrzeit) - Verspätungen ÖV abgebaut
	Erreichbarkeit MIV erhalten	Werden tägliche und längere Staus beseitigt, die zum „Verkehrskollaps“ führen (ÖV-Fahrplan massiv gestört, massiver Ausweichverkehr beim MIV)?	- Stauzeiten und -längen - Überbauung einzonter Gebiete wird in Frage gestellt - Belastung Ausweichrouten
	Attraktivität Zentrumslagen gefördert	Werden Entwicklungsgebiete an zentralen Lagen mit potentiell überdurchschnittlicher Wertschöpfung gefördert?	- Zentralität - Branchenmix - Nutzungsdichte - Wertschöpfung (Investition dort, wo bezüglich BIP am meisten Wertschöpfung stattfindet)
Gesellschaft	Siedlungsentwicklung nach innen/kurze Wege gefördert	Trägt das Vorhaben zu einer kompakten Siedlungsentwicklung bei?	- Freilegen von Verdichtungspotenzial - Durchmischung von Wohnen/Arbeiten/Freizeit - Flankierende Massnahmen bei der Siedlungsentwicklung
	Attraktivität LV /Intermodalität erhöht	Wird das Angebot deutlich verbessert und der LV dadurch in die Lage versetzt, verstärkt MIV zu substituieren?	- einfache Umsteigemöglichkeiten - direktes, attraktives und sicheres LV-Netz - verständliches Informationsangebot
	mehr Verkehrssicherheit	Werden Unfallschwerpunkte beseitigt und/oder ein kontinuierlicher Verkehrsfluss begünstigt?	- Beseitigung Unfallschwerpunkte - Beitrag zur Kontinuität des Verkehrsflusses
Umwelt	weniger Lärm und Luftbelastung	Werden insgesamt die Luftschadstoffemissionen reduziert? Werden die Lärmmissionen an empfindlichen Lagen deutlich reduziert?	- MIV-Aufkommen reduziert (Umsteigeeffekt) - Verkehrsfluss MIV verstetigt - Spürbare Entlastung von Wohngebieten
	gebremstes Wachstum der Flächenbeanspruchung	Werden zusätzliche, nicht überbaute Flächen beansprucht? Wird ein flächenbeanspruchender Ausbau verhindert?	- Fläche - Wert der Fläche - Rückbaumöglichkeiten
	weniger Zerschneidung	Werden Siedlungsgebiete oder offene Landschaften zusätzlich durch Verkehrsinfrastrukturen zerschnitten?	- Streckenlänge - Zerschneidungseffekt (neue Linienführung oder parallele Linienführung, Trennwirkung Strasse in Siedlungsgebiet) - Nutzung Potenzial für kompakte Siedlungsentwicklung
Zusatzkriterien		Kurzformel für die qualitative Bewertung	Bewertungsmassstäbe
Nutzen / Kosten		Ist die Massnahme gemessen am Nutzen eher teuer oder eher günstig? a: eher günstig / b: mittel / c: eher teuer	- Nutzenpunkte total von den 9 Kriterien / Kosten - Verhindert teurere Massnahmen
Reifegrad		Ist die Massnahme politisch akzeptiert und technisch ausgereift? a: hoher Reifegrad (Baubeginn 2011-14) b: mittlerer Reifegrad (Baubeginn 2015-18) c: Baubeginn offen	- Politisch: Grad des Einbezugs von Politik und Bevölkerung (Mitwirkung, Foren, Vernehmlassungen, etc.) - Technisch: Projektreife
Räumliche Lage		Liegt die Massnahme innerhalb des Agglomerationsperimeters: ja / nein	- Projekte ausserhalb des Agglo-Perimeters kommen für eine Mitfinanzierung des Bundes nicht in Frage
Bundesaufgabe		Ist die Realisierung der Massnahme eine Bundesaufgabe: vollständig / teilweise / nein	- Bei Massnahmen zu Nationalstrassen / Eisenbahninfrastruktur für den Fernverkehr ist der Bund zuständig.
Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets		Ist die Massnahme unentbehrlicher Bestandteil eines Massnahmenpakets? a: unentbehrlich b: zeitlich etappierbar c: entbehrlich	- Konsequenzen bei Weglassen der Massnahme auf die Wirkung des Gesamtpakets

Der eigentliche Bewertungsprozess erfolgte in mehreren Schritten⁶⁷. Dadurch konnte die verlangte maximale Transparenz beim Bewertungsvorgang sichergestellt und ebenso die Bewertung innerhalb der Verwaltung konsolidiert werden.

In einem ersten Schritt hat das Projektbüro alle Massnahmen mit hohen Investitionskosten beurteilt. Dabei wurden für jedes Bewertungskriterium zwischen +3 und -3 Punkten verteilt⁶⁸, ebenso werden die Zusatzkriterien beurteilt. In einigen Fällen wurden nicht Einzelmassnahmen sondern Massnahmenpakete beurteilt.

Im zweiten Schritt wurde diese Bewertung und die sich daraus ergebende Priorisierung durch die Fachämter (TBA für Strasse, AÖV für ÖV) an einem Workshop (9. August 2007) auf ihre Plausibilität überprüft und nach Bedarf Änderungsanträge eingebracht.

Im dritten Schritt wurden die Änderungsanträge durch das Projektbüro geprüft. Bei Unenigkeit wurde mit den Amtsvorstehern von TBA und AÖV die definitive Bewertung gemeinsam festgelegt. Zudem haben die Abteilungen Wirtschaftsförderung und Immissionsschutz des beco die verwendete Bewertungsmethodik zustimmend zur Kenntnis genommen.

Viertens wurde diese konsolidierte Bewertung dem Projektausschuss vorgelegt und von diesem zu Händen des Regierungsrats verabschiedet.

7.5

Mittlere und kleinere Verkehrsmassnahmen

Aus arbeitsökonomischen Gründen wurde bei den Massnahmen mit mittleren bis kleinen Investitionskosten (< 4 Mio. CHF) auf eine ebenso differenzierte Bewertung wie bei den teuren Massnahmen verzichtet. Es wurde ein vereinfachtes Set von Bewertungskriterien festgelegt, nämlich für jede Nachhaltigkeitsdimension ein zusammenfassendes Kriterium, für welches zwischen +3 und -3 Punkte vergeben wurden:

- Wirtschaft: „Verbesserung der Erreichbarkeit in den Siedlungsschwerpunkten“
- Gesellschaft: „Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen sowie kurzer und sicherer Wege“
- Umwelt: „Beitrag der Massnahme zur Begrenzung des Ressourcenverbrauchs“

Als Zusatzkriterien wurde die erwartete Wirkung im Vergleich zu den Kosten sowie der Reifegrad beurteilt.

Das gewählte Verfahren zur Entwicklung eines Bewertungsinstrumentes und die Durchführung der Priorisierung wurde in einer Evaluation durch das Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen als dem Stand der Technik entsprechend bezeichnet. Das pragmatische, aber dennoch exakte Vorgehen sei effektiv, effizient und fair.

⁶⁷Das verwendete Bewertungsinstrument zur Priorisierung der Massnahmen wurde für den Synthesebericht 2005 durch das Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus der Universität St. Gallen evaluiert. In diesem Gutachten wurde das Verfahren als dem Stand der Technik bezeichnet. Das pragmatische, aber dennoch exakte Vorgehen sei effektiv, effizient und fair. Vgl. Behrendt H. und Laesser Ch. (2005).

⁶⁸Im Vergleich zum Referenzfall ist die Punktvergabe wie folgt zu interpretieren:

- 0 Punkte: keine Veränderung
- +1 / -1 Punkt: leichte Verbesserung / Verschlechterung
- +2 / -2 Punkte: bedeutende Verbesserung / Verschlechterung
- +3 / -3 Punkte: sehr starke Verbesserung / Verschlechterung

7.6 **Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität**

Bei den meisten der Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität liegt die Federführung bei den Gemeinden bzw. den regionalen Planungsorganisationen. Das gilt auch für deren Finanzierung, welche mehrheitlich Aufgabe der Gemeinden ist. Aus diesen Gründen ist es nicht angezeigt, dass die vorgeschlagenen Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität durch den Kanton einzeln bewertet werden. Vielmehr fordert der Kanton die Agglomerationen auf, ausgehend von ihrem AP V+S ein konkretes Massnahmenprogramm zu Gunsten dieser Verkehrsmittel zu entwickeln.

Diese Aufgabenverteilung bedeutet nicht, dass keine Unterstützung vorgesehen ist: So sollen die vorgeschlagenen Massnahmen vom Kanton und vom Bund gemäss noch zu schaffenden Rechtsgrundlagen mitfinanziert werden. Für eine solche Kofinanzierung braucht es aber als Grundlage das geforderte Massnahmenprogramm und auch die notwendigen finanziellen Verpflichtungen der Gemeinden. Der kantonale Richtplan Velo ist zudem eine wichtige Grundlage für die Massnahmenprogramme.

7.7 **Nationalstrassen im Netzplan und Angebotsverbesserungen im ÖV**

Nicht bewertet wurden Massnahmen, welche Nationalstrassen betreffen, die schon im Netzplan des Bundes zu den schweizerischen Nationalstrassen aufgeführt sind. Dies betrifft den Ostast und den Westast der A5 (Umfahrung Biel). Die Umsetzung dieser Umfahrung ist unbestritten. Das ganze AP V+S Biel ist auf der Annahme aufgebaut, dass die A5 realisiert wird.

Ebenso nicht bewertet werden konkrete Angebotsverbesserungen im ÖV. Solche Massnahmen lösen aus Sicht des Kantons nicht Investitionskosten aus (bzw. die hierfür benötigten Ausbauten sind bei den Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten enthalten, vgl. Kap. 7.4), sondern zusätzliche Betriebskosten, die abgegolten werden müssen. Die Bewertung solcher Angebotsverbesserungen erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Angebotsbeschlusses durch das AÖV und in enger Zusammenarbeit mit den Regionalen Verkehrskonferenzen, die in der Regel über die Agglomerationen hinausreichen⁶⁹.

⁶⁹Einzig der Perimeter des Agglomerationsprogramms Bern deckt sich mit dem Einzugsgebiet der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK 4).

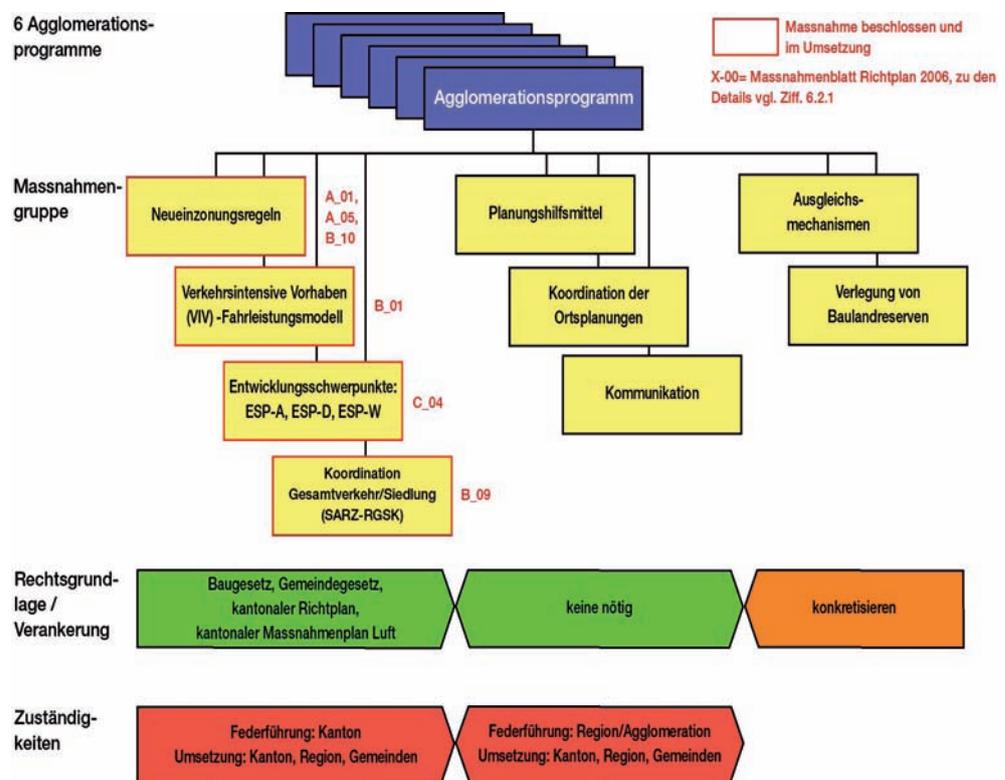
8 Priorisierungsergebnisse im Überblick

In diesem Kapitel werden die Resultate der Priorisierung dargestellt und diskutiert. Dazu gehört insbesondere eine Sensitivitätsbetrachtung.

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der Prioritätensetzung für den Synthesebericht der kantonalen AP V+S zusammenfassend präsentiert. Die Diskussion ist dabei nach den verschiedenen Massnahmentypen gegliedert. Für eine detaillierte Darstellung wird auf den Anhang (Anhang 12.2 und 12.3) verwiesen. Er enthält sämtliche Massnahmen und ihre Bewertung in Tabellenform.

8.1 Raumplanerische Massnahmen

Grafik 8-1: Übersicht über die raumplanerischen Massnahmen der AP V+S



Die raumplanerischen Massnahmen im Zusammenhang mit den AP V+S dienen allesamt dem Zweck, eine optimale Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehrsinfrastruktur zu erreichen (vgl. WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert). Die in den sechs AP V+S vorgeschlagenen Massnahmen (vgl. Kap.12.3) lassen sich thematisch in neun Gruppen zusammenfassen (vgl. Grafik 8-1, zu den Details Kapitel 6.2.1).

Sieben Gruppen sind prioritär und umsetzungsreif; nämlich jene, für die der Wirkungsmechanismus bekannt ist und für die – sofern erforderlich – die Rechtsgrundlagen bereits geschaffen wurden, so dass die Wirkung spätestens im Zeitraum ab 2011 eintreten kann. Die beiden Massnahmengruppen „Ausgleichsmechanismen“ und „Verlegung von Baulandreserven“ bedürften einer vertieften Untersuchung und Bearbeitung. Sie sind noch nicht umsetzungsreif.

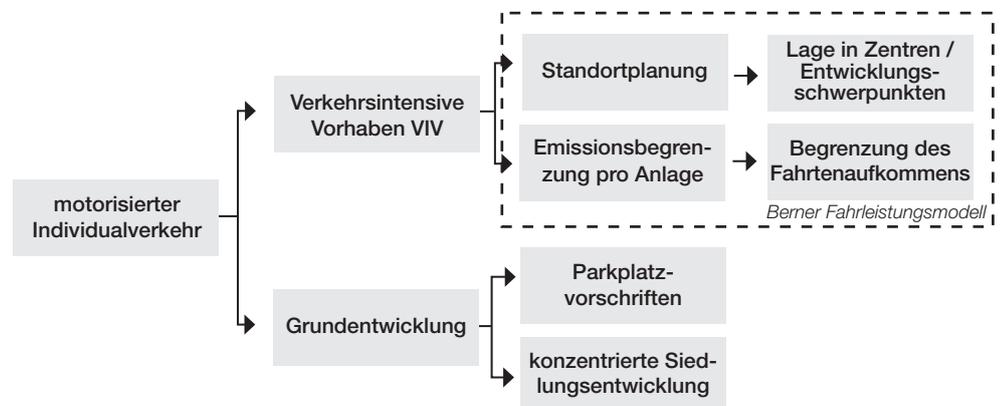
Vier Gruppen sind bereits weitgehend umgesetzt oder in Umsetzung begriffen, da im kantonalen Richtplan behördenverbindlich verankert. Drei weitere lassen sich ohne zusätzliche gesetzliche Grundlage mit Unterstützung des Kantons auf Agglomerationsebene umsetzen.

8.1.1 Umsetzungsreife und prioritäre Massnahmen

Die umsetzungsreifen Massnahmen lassen sich wie folgt gruppieren (vgl. die Erläuterungen in Kap. 6.2.1):

- **Förderung der „Siedlungsentwicklung nach innen“:** Darunter wird eine Raumplanung verstanden, die das Schwergewicht der baulichen Entwicklung an Standorte lenkt, „wo schon gebaut“ ist, wo also bereits eine Erschliessung mit dem ÖV besteht oder mit verhältnismässig geringem Zusatzaufwand eine bedeutende Leistungssteigerung der Verkehrsinfrastruktur erzielt werden kann. Die Umsetzung erfolgt mit folgenden auf kantonaler Ebene aufgrund des kantonalen Richtplans 2006 bereits wirksamen Massnahmen:
 - **Neueinzonungsregeln:** Diese Regeln – behördenverbindlich verankert im den neu Richtplan-Objektblättern A_01, A_05 und B_10 – beschränken Neueinzonungen abseits von gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Standorten. Dadurch werden bereits gut erschlossene oder gut erschliessbare Areale gefördert. Die Massnahme gilt nicht nur für den Agglomerationsraum, sondern für den ganzen Kanton. Durchgesetzt werden die Regeln über die Genehmigung von Nutzungsplänen nach Art. 26 Abs. 2 RPG. Zur Wirksamkeit der dem Bund beantragten Infrastrukturprojekte tragen diese behördenverbindlichen Regeln Entscheidendes bei: Sie beschränken die Siedlungsentwicklung ausserhalb des vom ÖV gut erschlossenen Netzes wirksam und auf einen klar begrenzten Wert.
 - **Verkehrsintensive Vorhaben – Fahrleistungsmodell:** Diese auf den Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/ 2015 des Kt. Bern und das Richtplan-Objektblatt B_01 gestützte Massnahme verknüpft Raumplanung mit Luftreinhaltung und bevorzugt siedlungsnah Standorte mit guter ÖV-Anbindung. Mit dem Fahrleistungsmodell wird einerseits Planungssicherheit für Gemeinden und Investoren geschaffen, andererseits aber auch die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert und den Anforderungen des Luftreinhaltrechts des Bundes Rechnung getragen. Das Fahrleistungsmodell ist fachlich und rechtlich als wirksam anerkannt und seit mehreren Jahren in Kraft⁷⁰. Zur Wirksamkeit der dem Bund beantragten Infrastrukturprojekte schlagen diese seit längerem behördenverbindlichen Regeln ebenfalls einiges bei: Sie verhindern wirksam „Einkaufszentren auf der grünen Wiese“ und schaffen Investitionssicherheit für die richtplanerisch bezeichneten Standorte.

Grafik 8-2: Gegenstand des Berner Fahrleistungsmodells im Fokus von Agglomerationsverkehrsplanung und Massnahmenplanung Luft



⁷⁰Amt für Gemeinden und Raumordnung/beco Berner Wirtschaft (2005): Berner Fahrleistungsmodell – Grundlagen und Anwendung; Loretan Theo, Fahrten- und Fahrleistungsmodell, in UR/DEP 2005 494; Muggli Rudolf (2002), Publikumsintensive Einrichtungen – verbesserte Koordination zwischen Luftreinhaltung und Raumplanung, Schriftenreihe Umwelt Nr. 346, Bern

- **Entwicklungsschwerpunkte ESP:** Die aktive Förderung der best gelegenen und best erschlossenen Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten (ESP-A), Dienstleistungen (ESPD) und Wohnen (ESP-W) dient der Lenkung der Siedlungsentwicklung auf diese Areale. Mit diesen, auf das Richtplan-Objektblatt C_04 gestützten Massnahmen wird die Nachfrage nach Art. 15 Bst. b RPG an die best geeigneten Standorte gelenkt. Auch dies trägt entscheidend zur Wirksamkeit der dem Bund beantragten Infrastrukturmassnahmen bei.
- **Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung:** Die Raumplanung – beinhaltend Siedlungsentwicklung und Verkehrsentwicklung - wird stufengerecht und von der Gemeinde über die Region bis zum Kanton koordiniert. Das bislang fehlende Instrumentarium auf regionaler Ebene ist mit der Änderung des Gemeindegesetzes und des Baugesetzes vom 17. Juni 2007 geschaffen worden (SARZ, vgl. Kap. 6.2.2). Das künftig obligatorische Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) wird auf regionaler Ebene erarbeitet und fliesst in die kantonalen Planungsinstrumente ein (vgl. Kap. 4.2). Diese institutionelle Absicherung der Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung trägt entscheidend zur Wirksamkeit der dem Bund beantragten Infrastrukturmassnahmen bei. In diesem Bereich dürfte der Kanton Bern im interkantonalen Vergleich jedenfalls unter den grossen und in Regionen gegliederten Kantonen führend sein.
- **Planungshilfsmittel:** Die Agglomerationen benötigen für ihre Zusammenarbeit neue Planungshilfsmittel und Grundlagen. Ein gemeinsamer agglomerationsweiter Nutzungszoneplan kann dazu dienen, die Agglomeration als funktionalen Raum zu begreifen und gemeindeübergreifend zu entwickeln.
- **Koordination der Ortsplanungen:** Auch eine bessere Koordination der Ortsplanungen innerhalb der Agglomeration dient dazu, diese als funktionalen Raum wahrzunehmen und ihre Entwicklung unter Respektierung des Entscheidungsspielraums der Gemeinden als Ganzes zu entwickeln. Auch diese Massnahmen sind prioritär und förderungswürdig, weil sie die Abstimmung der räumlichen Entwicklung zwischen den Gemeinden ermöglichen und damit qualitativ bessere Entscheidungsgrundlagen liefern. Eine Koordination der Ortsplanungen ist ferner von Vorteil für die Erarbeitung der RGSK (vgl. Kap. 4.2).
- **Kommunikation:** Kommunikation wird hier in einem weiten Sinne verstanden: Dazu gehören insbesondere auch alle Massnahmen der Partizipation der Bevölkerung (Mitwirkung nach Art. 4 RPG usw.) sowie die gegenseitige Information der Gemeinden über grössere Einzonungen. Die agglomerationsweite Zusammenarbeit unter den Gemeinden in der Raumplanung ist relativ neu und bedarf deshalb – soll sie bei der Bevölkerung die erforderliche Akzeptanz finden – eines intensiven Austauschs. Dazu zählen auch die von den AP V+S vorgeschlagenen Massnahmen. Sie sind ebenfalls prioritär.

8.1.2 Zu konkretisierende raumplanerische Massnahmen

Noch zu konkretisieren sind die Massnahmen, die auf einen Ausgleich unter den Gemeinden einer Agglomeration abzielen.

- **Ausgleichsmechanismen:** Es liegt auf der Hand, dass eine koordinierte, auf die besten Standorte zielende Siedlungsentwicklung am ehesten Akzeptanz findet, wenn den davon benachteiligten Gemeinden ein Ausgleich angeboten werden kann. Heute läuft der Ausgleich ausschliesslich über den kantonalen Finanz- und Lastenausgleich (FILAG), der indessen keine Anreize für eine optimierte räumliche Entwicklung schafft. Ein spezifischer agglomerationsinterner Ausgleich, der indessen auf den Finanzausgleich abgestimmt werden müsste, erscheint deshalb grundsätzlich wünschbar⁷¹.

⁷¹Vgl. dazu die Modellvorhaben nachhaltige Siedlungsentwicklung des Bundes zum Themenschwerpunkt „Gemeinsame Bodenpolitik und Standortplanung, Lasten-Nutzenausgleich“.

- **Verlegung von Baulandreserven:** Erwünscht wäre ferner, dass ungünstig gelegene Bauzonenflächen an bezüglich Verkehrserschliessung besser situierte „umgelegt“ werden können. Allerdings hat kein AP V+S bisher eine solche Massnahme vorgeschlagen. Dies dürfte nicht zuletzt auf die eigentumsrechtlichen Probleme zurückzuführen sein (Enteignungsfragen). Nichts desto trotz dürften solche Fragen bei der Entwicklung von RGSK (vgl. Kap. 6.2.1) diskutiert werden, weshalb sie mittel- und längerfristig aktuell bleiben. Die entsprechenden Instrumente vor allem vertraglicher Art fehlen bisher und müssen erst noch vertieft evaluiert werden.

8.1.3 Massnahmenliste

Die vollständige Massnahmenliste findet sich in Anhang 12.3.

8.2

Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten

8.2.1 Die Ergebnisse im Überblick

Wie in Kapitel 7.4 dargelegt, wurden Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten möglichst differenziert bewertet. Dabei wurde zwischen ÖV und Strasseninfrastruktur unterschieden. Im Folgenden konzentrieren wir uns auf die Massnahmen mit hohem Reifegrad, das heisst auf Massnahmen, die zwischen 2011 und 2014 die Baureife erreichen.

Tabelle 8-1 zeigt die Bewertung für Massnahmen Strasseninfrastruktur mit hohem Reifegrad, in Tabelle 8-2 wird die Bewertung für Massnahmen ÖV-Infrastruktur zusammengefasst.

Insgesamt fallen zehn Strasseninfrastrukturprojekte in die Kategorie mit einem hohen resp. sehr guten Nutzen-/ Kostenverhältnis. Unter Anwendung der Vorgaben gemäss „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ (ARE 2007) sind diese Massnahmen im Rahmen der Priorisierung der A-Liste des Bunds zuzurechnen. Es sind dies:

- Für die Agglomeration Bern Verkehrsbeeinflussungssysteme auf der Autobahn, der Ausbau der Bolligenstrasse, die Neugestaltung des Verkehrsknotens Papiermühle Ittigen und die Verkehrssanierung Worb.
- Für die Agglomeration Biel die verkehrlich flankierenden Massnahmen zur Umfahrung Biel
- Für die Agglomeration Thun der Bypass Nord inkl. Netzanpassungen und flankierenden-Massnahmen sowie Massnahmen zur verträglicheren Gestaltung des MIV-Netzes
- Für Burgdorf der Umbau der Ortsdurchfahrt Burgdorf
- Für Langenthal die Verbesserung der Verträglichkeit auf den Hauptverkehrsstrassen

Auch die Massnahmen mit einem mittleren resp. guten erwarteten Nutzen-/Kostenverhältnis erfüllen noch die Anforderungen, um sie in die A-Liste des Bunds aufzunehmen. Aus kantonaler Sicht sind sie aber aufgrund der knappen finanziellen Mittel von zweiter Priorität und dürften deshalb zumindest teilweise erst nach 2014 zur Realisierung gelangen.

Tabelle 8-1: Bewertung der Massnahmen Strasseninfrastruktur mit hohem Reifegrad (Baureife 2011-2014 erreicht)

		Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen/ Kosten- verhältnis
Thun	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	8	5	0	13	hoch
Bern	Verkehrsbeeinflussungssystem Autobahnen (A1/A6/A12)	7	3	2	12	hoch
Thun	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	4	6	2	12	hoch
Burgdorf	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	4	6	2	12	hoch
Biel	vfM A5 Umfahrung Biel Ostast	4	6	1	11	hoch
Biel	vfM A5 Umfahrung Biel Westast	4	6	1	11	hoch
Langenthal	Verbesserung der Verträglichkeit auf den Hauptverkehrsstrassen	3	6	2	11	hoch
Bern	Bern: Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	4	4	0	8	hoch
Bern	Ittigen: Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen	2	2	0	4	hoch
Bern	Worb: Verkehrssanierung Worb	4	4	-1	7	hoch
Interlaken	Gestaltungs- und Betriebskonzept Flaniermeile und Bödeliweg	3	3	0	6	mittel
Bern	Münsingen: Entlastungsstrasse Nord	4	2	0	6	mittel
Burgdorf	Neue Strasse ESP Schachen - Buchmatt	4	3	-1	6	mittel
Biel	Sanierung Ortsdurchfahrten Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen	0	4	1	5	mittel
Burgdorf	Projektierungsarbeiten zur Trasse-Sicherung für die Bestvariante ZMB	5	2	-2	5	mittel
Biel	Spitalzubringer Biel	2	2	0	4	mittel
Bern	Bremgarten: Instandstellung Felsenaubücke	2	0	0	2	mittel
Biel	Neuerschliessung Industriezone Lyss-Nord/Areal Creabeton	2	1	-1	2	tief
Biel	Verkehrsentflechtung A16 Taubenloch, Vollanschluss A16 Reuchenette	0	3	-1	2	tief
Biel	Vollanschluss Studen	1	0	-1	0	tief
Bern	ZMB Verkehr Bern HLS (Varianten im Zusatzbericht AP V+S Region Bern)	noch nicht bewertet				

Nutzen-/Kostenverhältnis: hoch mittel tief

Insgesamt fallen zehn ÖV-Infrastrukturprojekte in die Kategorie mit einem hohen resp. sehr guten erwarteten Nutzen-/ Kostenverhältnis. Diese Massnahmen sind im Rahmen der Priorisierung der A-Liste des Bundes zuzurechnen. Es sind dies:

- Für die Agglomeration Bern der Tiefbahnhof RBS, die Realisierung des Trams Ostermudingen, die Entflechtung Wylerfeld, das 3. Gleis Gümligen-Münsingen mit Wendegleis in Münsingen, die Verknüpfung von Tram und S-Bahn in Kleinwabern, und die Entflechtung Holligen
- Für die Agglomeration Biel die Realisierung einer neuen ÖV-Achse vom Bahnhof Richtung Bözingenfeld und die Massnahmenpakete zur Umsetzung der Bus-Bevorzugung
- Für die Agglomeration Thun die Realisierung von Busbevorzugungen resp. Busspuren

Auch die Massnahmen mit einem mittleren resp. guten erwarteten Nutzen-/Kostenverhältnis erfüllen noch die Anforderungen, um sie in die A-Liste des Bundes aufzunehmen. Aus kantonomer Sicht sind sie aber aufgrund der knappen finanziellen Mittel von zweiter Priorität und dürften zumindest teilweise erst nach 2014 zur Realisierung gelangen.

Tabelle 8-2: Bewertung der Massnahmen ÖV-Infrastruktur mit hohem Reifegrad (Baureife 2011-2014 erreicht)

		Wirt- schaft	Gesell- schaft	Umwelt	Punkte total	Nutzen/ Kosten- verhältnis
Bern	Tiefbahnhof Bern RBS	7	5	2	14	hoch
Bern	Tram Ostermundigen	6	5	2	13	hoch
Biel	Neue öV-Achse Agglo Biel (ZMB in Bearbeitung)	6	5	2	13	hoch
Bern	Entflechtung Wylerfeld / Erhöhung Streckenkapazität Zulauf Ost	6	2	1	9	hoch
Bern	3. Gleis Gümligen-Münsingen, Entfl. Güml., Wendegleis Münsingen	6	2	1	9	hoch
Bern	Verknüpfung Tram/S-Bahn Morillon/Weissenbühl/Kleinwabern	5	2	1	8	hoch
Thun	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5	2	1	8	hoch
Bern	Entflechtung Holligen	4	2	1	7	hoch
Biel	MP Bus-Bevorzugung I	4	2	1	7	hoch
Biel	MP Bus-Bevorzugung II	4	2	1	7	hoch
Bern	HB Bern: Neue Fussgängerführung / Anbindung Stadt+Ortsverkehr	6	4	2	12	mittel
Bern	Wendegleis Brünnen (integraler 1/4-Std.-Takt Westside)	4	2	1	7	mittel
Biel	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	3	2	1	6	mittel
Bern	Automatisierung STB Laupen - Flamatt	1	1	0	2	tief
Bern	ZMB Verkehr Bern Süd (Varianten im Zusatzbericht AP V+S Region Bern)	noch nicht bewertet				

Nutzen-/Kostenverhältnis: hoch mittel tief

8.2.2 Schlussfolgerungen zur Prioritätenordnung

Die verwendete Bewertungsmethodik hat sich zwar als anspruchsvoll aber auch als machbar erwiesen. Sie baut auf den bestehenden Bewertungssystemen bzw. -kriterien von Bund und Kanton auf. Neben den in der „Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme“ aufgeführten Wirksamkeitskriterien sind beispielsweise auch wichtige Inhalte des Beurteilungsschemas „Investitionsprioritäten aus Wachstumsoptik“ der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion eingeflossen.

Die Bewertung der Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten führt über die verschiedenen Agglomerationen hinweg zu einem vergleichbaren Ergebnis, was ein Indiz für die Konsistenz der Bewertung ist. Als **prioritär** erweisen sich folgende Massnahmen:

- Massnahmen zur Sanierung resp. Beseitigung von Strassenengpässen von kantonalen Bedeutung (Bypass Nord in Thun inkl. Netzanpassungen und Schutzmassnahmen, flankierende Massnahmen zur A5 in Biel)
- Die Sanierung von Ortsdurchfahrten und örtlichen Engpässen (Verkehrssanierung Worb, Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen, Ausbau Bolligenstrasse)
- Kapazitätssteigerungen für die S-Bahn Bern (Tiefbahnhof RBS, Entflechtung Wylerfeld und Holligen)
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung im Zentrum grosser Agglomerationen (Busbevorzugungen, Verknüpfung von Feinverteiler und S-Bahn, Wechsel von Bus- auf Trambetrieb bei grosser Nachfrage)

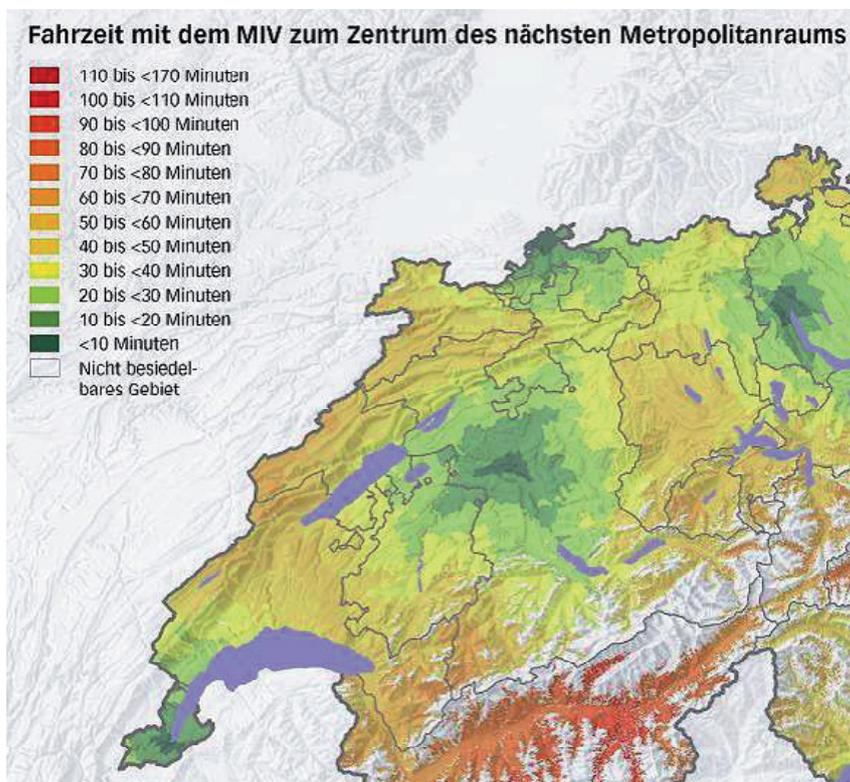
Noch ausstehend sind die Ergebnisse der **ZMB Bern Süd** und der **ZMB Bern HLS**. Von beiden Zweckmässigkeitsbeurteilungen wird erwartet, dass die jeweiligen Bestvarianten Projekte von höchster Priorität beinhalten:

- Die ZMB Bern Süd wird noch im ersten Halbjahr 2008 zeigen, wie die zukünftige ÖV-Anbindung von Bern Richtung Köniz ausgestaltet werden soll. Die damit verbundenen Projekte werden beim Bund Mitte 2008 eingereicht werden.
- Die ZMB Bern HLS überprüft mögliche Erweiterungen des Autobahnnetzes in der Agglomeration Bern. Um die zunehmenden Staus aufzufangen, werden insbesondere Kapazitätserweiterungen im Osten (Osttangente, Ausbau der bestehenden A6) und im Norden (neue Nordtangente) miteinander verglichen. Auch hier ist zu erwarten, dass bis Mitte 2008 zusätzliche Projekte beim Bund eingereicht werden.

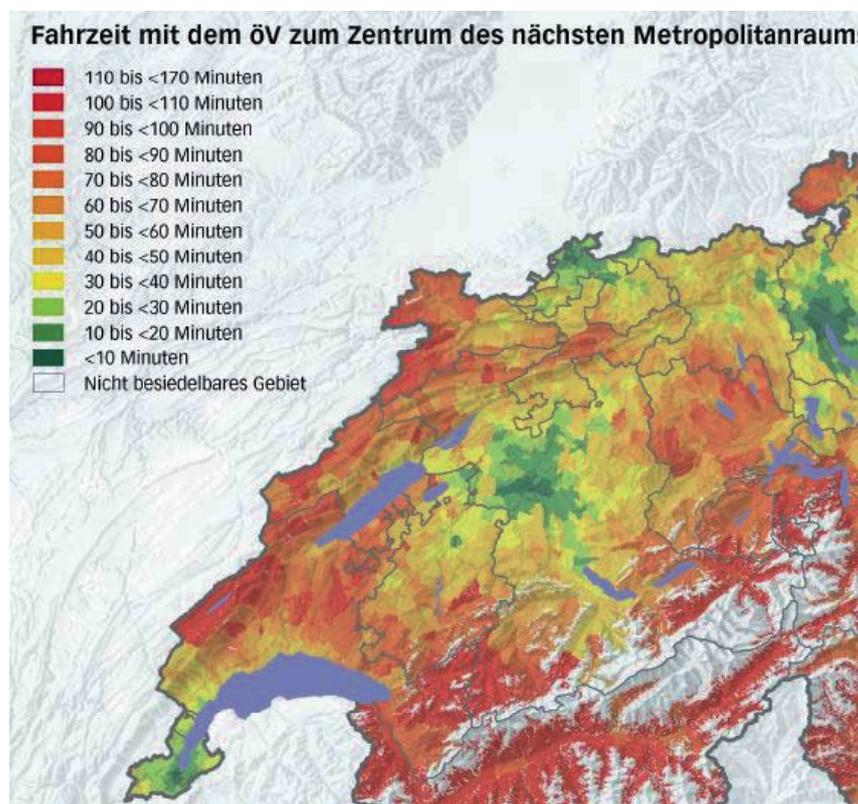
Als **vergleichsweise weniger prioritär** erweisen sich weitere grosse neue Strassenbauten ausserhalb der Hauptzentren. Diese Beurteilung gilt – für viele möglicherweise überraschenderweise – insbesondere auch aus Wachstumsoptik, und zwar aus folgenden Gründen:

- Die Projekte schaffen neue Strassenkapazitäten auf Abschnitten, welche heute und in Zukunft als vergleichsweise wenig überlastet gelten. Entsprechend gering ist der mit diesen Projekten verbundene Erreichbarkeitsgewinn. Die Reisezeitgewinne liegen meistens in der Grössenordnung von wenigen Minuten pro Fahrt.
- Die Erschliessung dieser Regionen ist schon heute als gut bis sehr gut zu bezeichnen. Sie sind sehr gut an das Autobahnnetz und an das wirtschaftliche Zentrum Bern angebunden. Dies untermauern auch Grafik 8-3 und Grafik 8-4. Sie zeigen, dass der Metropolitanraum Bern eine im schweizerischen Vergleich sehr gute Erschliessungsqualität aufweist. Verglichen mit anderen schweizerischen Grossagglomerationen ist die Erschliessungsqualität insbesondere für den motorisierten Individualverkehr überdurchschnittlich gut.
- Allenfalls vorhandene lokale Engpässe können mit weniger teuren Massnahmen behoben werden. Solche Massnahmen (z.B. der Umbau der Ortsdurchfahrten nach „Berner Modell“) bringen Bevölkerung und Wirtschaft insgesamt mehr und kosten ein Vielfaches weniger.
- Die Projekte binden knappe Mittel, welche entsprechend für andere Strassenprojekte fehlen. Statt die knappen Mittel zur gezielten Engpassbeseitigung in den Zentren einzusetzen, wie es beispielsweise beim Projekt Wankdorfplatz (geplanter Baubeginn im August 2008) oder beim Bypass Nord in Thun der Fall ist, wird die schon heute gute Anbindung des ländlichen Raums noch einmal verbessert, was den Trend der letzte Jahrzehnte zur Siedlungsausdehnung mit all seinen Folgekosten verstärkt, statt ihn zu hemmen. Dies hat auch zur Folge, dass die Überlastung der Strasseninfrastruktur in der Agglomeration Bern noch einmal zunimmt, weil vermehrt Pendler mit dem Auto zur Arbeit fahren.

Grafik 8-3: Erschliessung des Grossraums Bern für den motorisierten Individualverkehr (MIV)



Grafik 8-4: Erschliessung des Grossraums Bern für den öffentlichen Verkehr (ÖV) vor dem Fahrplanwechsel 2007 (Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels)



Quelle: © Bundesamt für Raumentwicklung, Raumentwicklungsbericht 2005, Bern 2005 S. 54.

Indem diese Projekte als nicht prioritär bezeichnet werden, soll keinesfalls der ländliche Raum wirtschaftlich geschwächt werden. Der ländliche Raum verdient und braucht eine gezielte Wirtschaftspolitik. Eine Wirtschaftspolitik für den ländlichen Raum im Kanton Bern wird aber kaum grosse Strassenverkehrsinfrastrukturprojekte als zentrale Massnahme postulieren, da wie gezeigt gerade im ländlichen Raum die Verkehrserschliessung schon heute gut ist. Vielmehr wird sie die knappen Mittel gezielt in den Sektoren einsetzen (Land- und Forstwirtschaft, Tourismus, Bildung, Gesundheit, etc.), die lokal das grösste Entwicklungs- und Innovationspotenzial aufweisen. Ziel muss es sein, das lokale Unternehmertum zu stärken und die regionale Innovationskraft und Wertschöpfung zu erhöhen⁷².

8.2.3 Sensitivitätsanalyse

Wie verändert sich die Bewertung der Massnahmen mit hohen Investitionskosten, wenn die drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt nicht mit je einem Drittel in die Bewertung einfließen? Diese Frage wurde im Rahmen einer **Sensitivitätsanalyse** vertieft untersucht.

Grafik 8-5 zeigt dies am Beispiel teurer Massnahmen für die Strasseninfrastruktur. Dem Ergebnis mit einer Gleichgewichtung von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt werden die Sensitivitäten

- Übergewichtung Wirtschaft (Wirtschaftskriterien erhalten 60% des Gewichts, Gesellschafts- und Umweltkriterien je 20% des Gewichts)
- Übergewichtung Umwelt (Umweltkriterien erhalten 60% des Gewichts, Wirtschafts- und Gesellschaftskriterien je 20% des Gewichts)

gegenübergestellt. Es zeigt sich, dass auch bei einer starken Übergewichtung der Wirtschaftsdimension resp. der Umweltdimension die Rangfolge der Projekte weitgehend unverändert bleibt. Bei einer Übergewichtung der Wirtschaftskriterien erhalten die meisten Projekte gleich viel oder mehr Punkte in der Gesamtbewertung. Bei einer Übergewichtung der Umwelt nimmt dagegen die Gesamtpunktzahl in der Regel ab. Dieses Ergebnis überrascht nicht, sind doch die meisten Verkehrsinfrastrukturprojekte aus wirtschaftlicher Sicht vorteilhaft, während sie aus Sicht der Umwelt häufig nicht nur Vor- sondern auch Nachteile aufweisen.

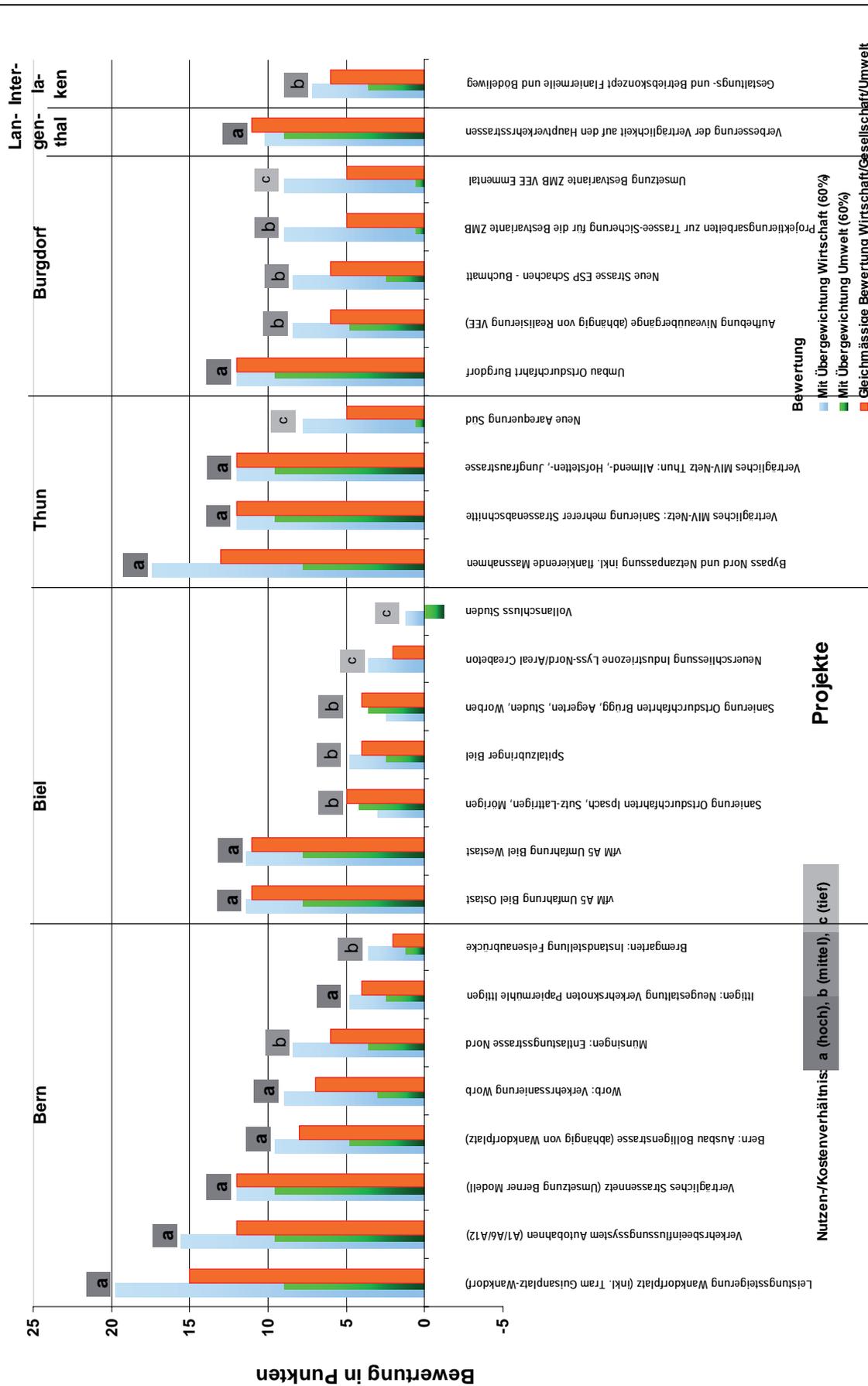
Grafik 8-6 zeigt dieselbe Analyse für ÖV-Infrastrukturprojekte. Auch hier ändert sich die Rangfolge der Projekte praktisch nicht. Und auch bei den ÖV-Projekten gibt es mehr Punkte für die Wirtschaftskriterien als für die Umweltkriterien.

Fazit: Die Bewertung kann insgesamt als robust bezeichnet werden. Die Rangfolge der Projekte verändert sich durch eine unterschiedliche Gewichtung der Nachhaltigkeitsdimensionen kaum.

⁷²Vg. hierzu ausführlicher Bundesamt für Raumentwicklung (2005), Politik des ländlichen Raums, Werkstattbericht der Kerngruppe des Bundesnetzwerks Ländlicher Raum, 19. Januar 2005.

Grafik 8-5: Sensitivitätsanalyse teure Massnahmen Strasseninfrastruktur

**AP V+S Kanton Bern: Massnahmenbewertung mit unterschiedlicher Gewichtung der Bewertungskriterien
(teure Massnahmen Strasse)**



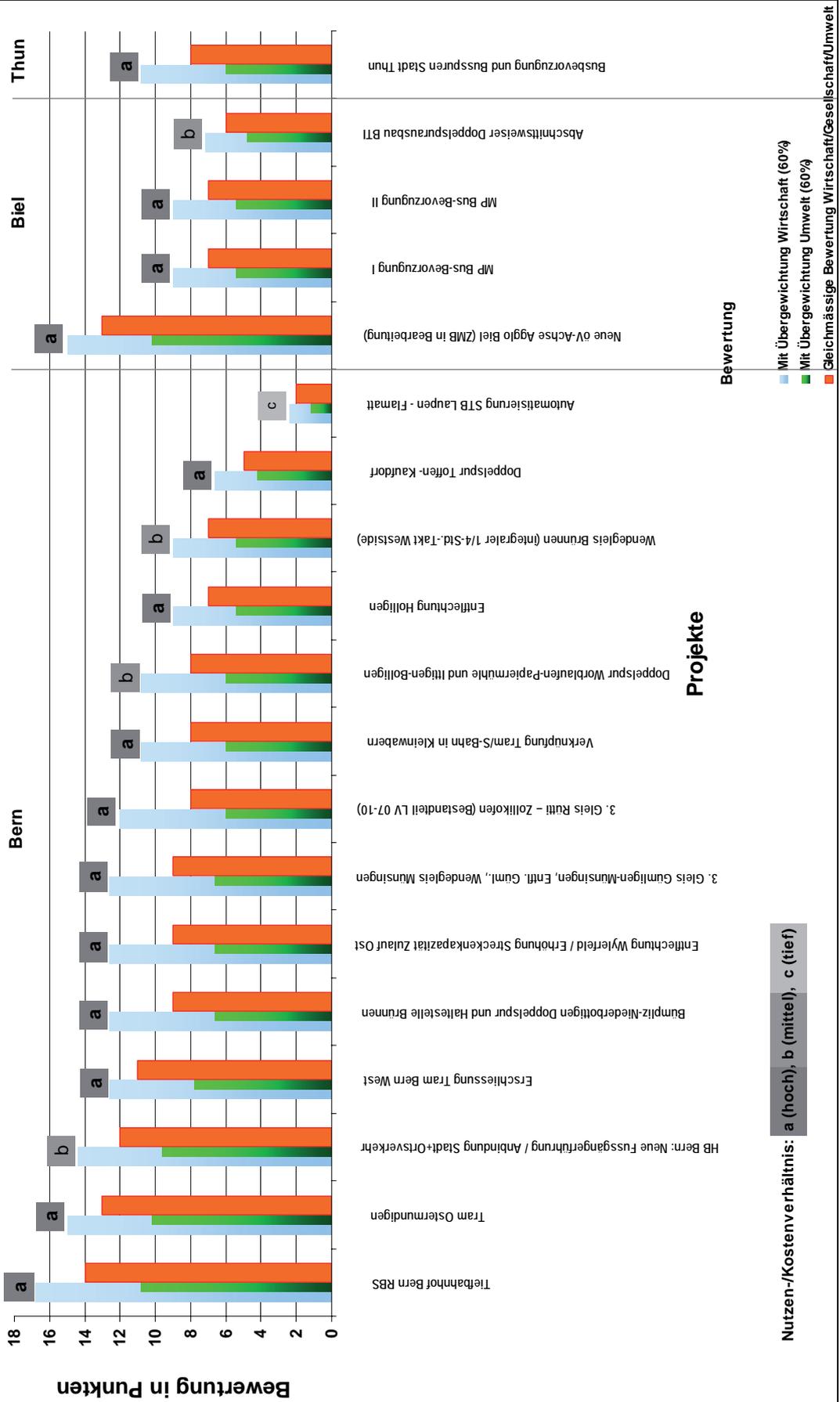
Projekte

Nutzen-/Kostenverhältnis: a (hoch), b (mittel), c (tief)

Bewertung
 ■ Mit Übergewichtung Wirtschaft (60%)
 ■ Mit Übergewichtung Umwelt (60%)
 ■ Gleichmässige Bewertung Wirtschaft/Gesellschaft/Umwelt

Grafik 8-6: Sensitivitätsanalyse teure Massnahmen ÖV-Infrastruktur

AP V+S Kanton Bern: Massnahmenbewertung mit unterschiedlicher Gewichtung der Bewertungskriterien
(teure Massnahmen ÖV-Infrastruktur)



Nutzen-/Kostenverhältnis: a (hoch), b (mittel), c (tief)

8.3

Mittlere und kleinere Verkehrsmassnahmen

Mittlere und kleinere Massnahmen stehen nur bei der Strasseninfrastruktur zur Diskussion, entsprechende Projekte für den ÖV existieren nicht.

Bei der Strasseninfrastruktur schneiden diejenigen Massnahmen am besten ab, die zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen:

- An erster Stelle ist die neue intermodale Verkehrsleitstelle für Bern und die angrenzenden Gemeinden zu nennen.
- Ebenfalls zu erwähnen sind Einzelmassnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit des MIV-Netzes im Agglomerationsprogramm Thun, insbesondere die Durchfahrten Spiez und Seftigen und die vorgesehenen Fahrbeschränkungen in Steffisburg (Zulgstrasse, Schwäbis- und Mittelstrasse).

Weiter zu erwähnen sind gezielte Einzelmassnahmen, z.B. in Oberburg und in Interlaken (Gestaltung der Ortseingänge und der Wegweisung, Verkehrsführung zum Flugplatz).

8.4

Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität

Bei der Aktualisierung der bernischen AP V+S wurde dem Langsamverkehr und der kombinierten Mobilität ein besonders hohes Gewicht beigemessen, weil die entsprechenden Massnahmen

- häufig ein sehr gutes Nutzen-/Kostenverhältnis aufweisen
- im Vergleich zu anderen Massnahmen rasch realisiert werden können
- den Zielen der nachhaltigen Verkehrspolitik entsprechen
- einem ausgewiesenen Bedarf entsprechen

Für die AP V+S Region Bern und Biel wurden in speziellen Vertiefungsberichten die Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr konkretisiert.

a) Fuss- und Veloverkehr

Die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr werden durch den Kanton Bern generell als prioritär bewertet. Die rechtlichen Grundlagen für die finanzielle Beteiligung des Kantons wurden durch eine Teilrevision des Strassenbaugesetzes geschaffen. Die von den Agglomerationen vorgenommene zeitliche Priorisierung der Massnahmen(-pakete) wird als sinnvoll erachtet. Es ergeben sich folgende prioritären Massnahmen für die Etappe 2011 – 2014.

Bern: In der Agglomeration Bern sollen in der ersten Etappe 2011 – 2014 die folgenden Einzelmassnahmen und Massnahmenpakete realisiert werden.

- Neue Brücke Breitenrain - Länggasse (Bern)
- Schliessen von Netzlücken (Massnahmenpaket Bern/Köniz)
- Verminderung Dominanz und Trennwirkung mIV - Teil 1 (Bern/Köniz)
- Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse – Buchserplatz (Bern)
- Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring (Bern)
- Paket Optimierung Lichtsignalanlagen
- Paket Querungshilfen und Trottoirabsenkungen

Biel: In der Agglomeration Biel sollen drei Massnahmenpakete in der ersten Etappe 2011 – 2014 realisiert werden.

- MP Schliessen von Netzlücken (Teil I)
- MP Reparatur Hauptverkehrsstrassen (Teil I)
- MP Reparatur Quartiere (Teil I)

Jedes dieser Massnahmenpakete umfasst eine Vielzahl von Einzelmassnahmen. Insgesamt ist für diese erste Phase mit Gesamtkosten von knapp 30 Mio. CHF für Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs zu rechnen.

Thun: In der Agglomeration Thun stehen die folgenden Massnahmen zur Realisierung in der ersten Etappe 2011 – 2014 an:

- Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzlingen / Schadau
- Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis
- Wegverbindung Bahnhof - Lachen
- Ausbau Unterführungen Frutigenstrasse
- Verbesserung auf best. Netz: Ausbau Unterführung Regiestrasse

Für die Realisierung dieser Massnahmen ist mit Gesamtkosten von 8 Mio. CHF zu rechnen.

Burgdorf: In der Agglomeration Burgdorf soll in der ersten Etappe 2011 – 2014 drei Massnahmenpakete umgesetzt werden:

- Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 1)
- Ausbau kant. und regionaler Velowegnetze
- Velostation / Veloparkierung

Die Gesamtkosten dieser drei Massnahmenpakete abzüglich der schon geleisteten Vorleistungen bis 2010 werden auf 11.5 Mio. CHF geschätzt

Langenthal: In der Agglomeration Langenthal soll in der ersten Etappe 2011 – 2014 das bestehende LV-Konzept für das Stadtgebiet Langenthal umgesetzt werden. Dies wird Kosten in der Grössenordnung von 24 Mio. CHF verursachen.

Interlaken: In der Agglomeration Interlaken soll in der ersten Etappe 2011 – 2014 mit der Umsetzung des Massnahmenpakets Infrastruktur / Netzergänzung für den Langsamverkehr begonnen werden. Die auf die erste Etappe fallenden Kosten betragen rund 2.6 Mio. CHF

b) Kombinierte Mobilität

Bei der kombinierten Mobilität schlagen alle Agglomerationen den Ausbau von Anlagen des kombinierten Verkehrs vor. Dabei geht es vor allem um einen Ausbau sowohl des P+R- als auch des B+R-Angebots.

Für die Agglomeration Bern soll zusätzlich ein spezielles Paket zur Förderung der kombinierten Mobilität (Mobilitätszentrale, Call-a-bike, City-Logistik, Internetauftritt) umgesetzt werden. Auch Biel und Interlaken wollen das Angebot im Mobilitätsmanagement verbessern.

8.5 Nationalstrassen und Angebotsverbesserungen im ÖV

Im Rahmen der Synthesearbeiten zu den AP V+S wurden konkrete Nationalstrassenprojekte und Angebotsverbesserungen im ÖV nicht bewertet.

Bei den Nationalstrassen betrifft dies die Projekte „Ostast“ und „Westast“ der A5, also die Nationalstrassenumfahrung von Biel. Diese Projekte sind schon im Netzplan der schweizerischen Nationalstrassen enthalten und ihre Umsetzung ist Bundesaufgabe. Das AP V+S für die Agglomeration Biel geht von der Realisierung von Ost- und Westast der A5 aus. Die A5 ist zentrale Voraussetzung für die Gesamtplanung von Verkehr und Siedlung in der Agglomeration Biel im Rahmen des AP V+S und ihre Realisierung somit eine prioritäre Forderung des Kantons Bern an den Bund.

Weiter zu erwähnen sind die ebenfalls im AP V+S Biel aufgeführten Projekte Verkehrsentflechtung A16 Taubenloch und der Vollanschluss A16 Reuchenette sowie die Option A5-Anschluss Orpund. Auch diese Projekte betreffen das Nationalstrassennetz und sind von daher Bundesaufgabe.

Angebotsverbesserungen im ÖV, z.B. Angebotsverdichtungen bei Regionalzügen oder Bussen, werden nicht bewertet und priorisiert, weil dies im Rahmen des Planungsprozesses zum kantonalen Angebotsbeschluss im ÖV geschieht. Die in den AP V+S geforderten Angebotsverbesserungen sollen somit in diesen Planungsprozess eingespielt werden. In der Agglomeration Bern erfolgt dies beispielsweise für die S-Bahn Bern im Rahmen des kurz vor dem Abschluss stehenden Projekts „Weiterentwicklung S-Bahn Bern: Erste Teilergänzung 2008/10“ resp. dem im Herbst 2007 ausgelösten Planungsauftrag zur zweiten Teilergänzung der S-Bahn Bern.

9 Schlussfolgerungen für die Agglomerationen und den Kanton Bern

In diesem Kapitel wird jedes AP V+S kurz besprochen und es werden die aus kantonaler Sicht sich ergebenden Prioritäten zusammengefasst. Ergänzt wird die Darstellung mit dem Handlungsbedarf auf kantonaler Ebene.

9.1 Die einzelnen AP V+S

9.1.1 Bern

a) Hintergrund

An den Arbeiten zum AP V+S 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 in der kantonalen und kommunalen Politik, bei 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 Hauptbericht zum AP V+S Region Bern vom Juli 2005 eingeflossen. Dadurch konnte sichergestellt werden, dass das AP V+S Region Bern über eine sehr grosse Akzeptanz verfügt.

In der Vorprüfung des ARE (definitive Zwischenbeurteilung des Bunds vom 10. Januar 2007) hat das AP V+S Region Bern sehr gut abgeschnitten. In einzelnen Punkten ist aufgrund der Ergebnisse dieser Vorprüfung das AP V+S Region Bern zu ergänzen.

Zwischen 2005 und 2007 ist bei einer Vielzahl von Massnahmen, die im Hauptbericht des AP V+S Region Bern vom Juli 2005 aufgeführt werden, mit der Umsetzung begonnen worden. Die Liste der Massnahmen muss deshalb aktualisiert werden.

Vor diesem Hintergrund wurde der Hauptbericht des AP V+S Region Bern um drei Berichte ergänzt und aktualisiert:

- Der Zusatzbericht 2007 für das AP V+S Region Bern fasst die aktualisierten Massnahmen zusammen und stellt zusätzliche Grundlagen bereit, die der Bund im Rahmen seiner Vorprüfung vorgeschlagen hat. Dieser Zusatzbericht ergänzt den bestehenden Hauptbericht.
- Der Bericht „AP V+S Region Bern, Aktualisierung Massnahmenblätter, enthält eine vollständige und detaillierte Liste der Massnahmen des AP V+S Region Bern. Dieser Bericht löst den Anhang mit der Massnahmenliste im Hauptbericht ab.
- Der Bericht „AP V+S Region Bern, Vertiefungsstudie Fuss- und Veloverkehr“ vertieft die Analyse des Fuss- und Veloverkehrs und konkretisiert die Massnahmen, die zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs in den nächsten 10 bis 15 Jahren realisiert werden sollen.

b) Allgemeines

Das AP V+S Region Bern unterscheidet sich von den anderen AP V+S des Kantons Bern in mehrfacher Hinsicht. Der wichtigste Unterschied betrifft die Grösse der Agglomeration. Mit über 370'000 EinwohnerInnen und über 210'000 Beschäftigten übertrifft die Region Bern die übrigen Berner Agglomerationen um ein Mehrfaches. Entsprechend ihrer Grösse ist die Anzahl vorgeschlagener Massnahmen im AP V+S Region Bern vergleichsweise gross. Grosse Massnahmen, die neue Verkehrsinfrastrukturen betreffen werden zur Zeit vertieft auf ihre Zweckmässigkeit überprüft. Sowohl für die ÖV-Infrastruktur (ZMB Bern Süd) als auch für die Infrastruktur bei den Autobahnen (ZMB Bern HLS) ist auf Mitte 2008 mit zusätzlichen grösseren Projekten zu rechnen, die beim Bund nachgereicht werden sollen.

c) Prioritätensetzung in der Raumplanung

Der Hauptbericht des AP V+S Region Bern vom Juli 2005 setzt einen Schwerpunkt auf Massnahmen zur Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung. Entsprechende Massnahmen sind schon in den vergangenen zwei Jahren mit hoher Priorität vorangetrieben worden. Sie sind entsprechend als Vorleistungen zu beachten. Dazu gehören:

- Kriterien für Einzonungen und die Berechnung des Baulandbedarfs werden mit der Anpassung 06 des kantonalen Richtplanes verbindlich vorgegeben. So müssen für das Wohnen 80% der Neueinzonungen eine bestimmte ÖV-Erschliessungsgüte aufweisen.
- Das Programm ESP Arbeiten wird weiter geführt und mit einem Programm ESP Wohnen ergänzt. Für das ESP Wohnen stellt der Kanton 1 Mio. CHF pro Jahr zur Verfügung.
- Bei Standorten mit verkehrsintensiven Vorhaben wird das regionale Fahrleistungsmodell erfolgreich angewendet und ist mit dem Bundesgerichtsentscheid vom Frühsommer 2005 zum Projekt WESTside in Bern-Brünnen definitiv verankert worden.

Als weitere zentrale Massnahme sind die Regionalen Richtpläne und Ortsplanungen auf die Ziele des AP V+S Region Bern auszurichten und ihre Erarbeitung zeitlich zu koordinieren. Auch bei dieser Massnahme ist die Umsetzung im Gang:

- Die Koordination der regionalen Richtpläne und Ortsplanungen wird mit der von der Berner Bevölkerung deutlich angenommenen Strategie für Agglomerationen und räumliche Zusammenarbeit weiter gestärkt und mit der zukünftigen Erarbeitung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte institutionalisiert. Dadurch wird sichergestellt, dass die Ortsplanungen über den eigentlichen Agglomerationsperimeter hinaus abgestimmt und koordiniert sind.
- Mit dem Entwurf des regionalen Richtplans Teil 3 (Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung) nimmt der Verein Region Bern (VRB) die Vorgaben des Kantons betreffend Konzentration der Siedlung an gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten auf. Diese Vorgaben werden zusätzlich mit einem regionalen Entwicklungsfaktor von 1.1 im Kern und 0.9 im übrigen Gebiet überlagert, dies jedoch unter dem Aspekt eines innerregionalen Ausgleichs. Damit soll erreicht werden, dass 75% der Neueinzonungen sehr gut (im Kern) durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sein werden.

d) Prioritätensetzung im Verkehr

Eine Vielzahl von Massnahmen, die im Hauptbericht des AP V+S Region Bern vom Juli 2005 enthalten sind, wurde in den vergangenen Jahren umgesetzt oder zumindest weiter konkretisiert. In Kürze:

- Mit der ZMB Bern Süd und der ZMB Bern HLS werden die zentralen Strassen- und Schienenprojekte des AP V+S Region Bern vertieft untersucht und mit den Korridorstudien Nord und Aaretal wurden zwei verkehrsträgerübergreifende Planungsstudien realisiert. Die definitiven Ergebnisse der ZMB Bern liegen Mitte 2008 vor und werden nachgereicht. Dank dem Einbezug in die Projektorganisation sind die zuständigen Bundesstellen zum Stand der Arbeiten jederzeit auf dem Laufenden.
- Verschiedene Infrastrukturprojekte im ÖV sind im Rahmen der 1. Teilergänzung zur S-Bahn Bern in Angriff genommen worden. Sie befinden sich schon in Realisierung oder kurz vor Realisierungsbeginn.

Folgende Massnahmen sollen im Zeitraum 2011 – 2014 prioritär umgesetzt werden:

Tabelle 9-1: Prioritäre Massnahmen AP V+S Region Bern 2011 - 2014

Bereich	Massnahme	Kosten(träger)
Kombinierte Mobilität	Umsetzen der P+R-/B+R-Strategie für die Region Bern	Bund / Kanton / Gemeinden
Nachfrageorientierte Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Kommunal differenzierte Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze • Bewirtschaftung der Parkplätze von grossen Einkaufs und Freizeitzentren • Umsetzung eines regionalen Verkehrsmanagements • Weitere Abklärungen zum Road Pricing 	Gemeinden Gemeinden / Private Kanton Kanton / Gemeinden
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Neue Brücke Breitenrain - Länggasse (Bern) • Schliessen von Netzlücken (Massnahmenpaket Bern/Köniz) • Verminderung Dominanz und Trennwirkung mIV - Teil 1(Bern/Köniz) • Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse – Buchserplatz (Bern) • Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring (Bern) • Paket Optimierung Lichtsignalanlagen • Paket Querungshilfen und Trottoirabsenkungen • Paket Verkehrsberuhigung und Platzgestaltungen • Velostation Bahnhof Bern (Bern) • Veloparkierung Bahnhöfe (Belp, Bern, Ostermundigen, Münchenbuchsee, Schönbühl) • Paket Veloparkierung in den Gemeinden 	Bund: 42.8 Mio. CHF Kanton: 23.1 Mio. CHF Gemeinden: 19.6 Mio. CHF
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Entflechtung Wylerfeld und Erhöhung der Streckenkapazität im Zulauf Ost (in ZEB-Botschaft enthalten) • Lösung Kapazitätsprobleme Tiefbahnhof RBS (Machbarkeit und Kosten eines neues Tiefbahnhofs in Ost-West-Lage werden im Projekt „ÖV-Knoten Bern“ ermittelt) • ZMB Bern Süd: Prüfung einer neuen ÖV-Erschliessung Bern-Süd in Varianten (Ausbau S-Bahn, neuer Tiefbahnhof als Durchgangsbahnhof Meterspur oder Normalspur, Tramlösung) • HB Bern: Neue Fussgängerführung mit Anbindung an Stadt und Ortsverkehr • Wendegleis Brünnen für den integralen 1/4h-Takt Westside • 3. Gleis Gümligen – Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd und Wendegleis Münsingen (für 1/4h-Takt Aaretal) • Tram Ostermundigen inkl. Anpassung und Verbesserung der Umsteigesituation am Bahnhof Ostermundigen • Verknüpfung Tram/S-Bahn Morillon / Weissenbühl / Kleinwabern 	Bund/Kanton ca. 200 Mio. CHF Bund/Kanton ca. 300 Mio. CHF Bund/Kanton noch offen Bund/Kanton ca. 300 Mio. CHF Bund/Kanton 20 Mio. CHF Bund/Kanton 270 Mio. CHF Bund/Kanton/Gden ca. 80 Mio. CHF Bund/Kanton/Gden 61 Mio. CHF

Bereich	Massnahme	Kosten(träger)
Strasseninfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsbeeinflussungssystem Autobahnen (A1/A6/A12) • Bern: Ausbau Bolligenstrasse • Worb: Verkehrssanierung Worb • Ittigen: Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen • Münsingen: Entlastungsstrasse Nord • ZMB Bern HLS: Prüfung von Linienführung und Kapazitäten des Autobahnnetzes in der Agglomeration Bern in verschiedenen Varianten (Ist+, Osttangente, Südtangente, Ring) 	Bund 100 Mio. CHF Bund/Kanton/Gden 15 Mio. CHF Bund/Kanton/Gden 60 Mio. CHF Bund/Kanton/Gden 4 Mio. CHF Bund/Kanton/Gden 13 Mio. CHF Bund noch offen

9.1.2 Biel

a) Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm Biel baut auf die Vorstudie „Agglomerationsverkehr Biel“ vom Februar 2003 auf, die in der Vernehmlassung breite Zustimmung gefunden hatte. Es kann daher von einer guten Projektakzeptanz ausgegangen werden und es bestehen gute Voraussetzungen für die Realisierung. Der vorgeschlagene Kostenteiler für die Realisierung der Massnahmen ist auch hier ein interessanter Ansatz, würde aber wie in den anderen Agglomerationen eine ganze Reihe von gesetzlichen Änderungen erfordern. Vorerst muss also von den geltenden Rechtsgrundlagen ausgegangen werden.

Mit der Gründung des Vereins seeland.biel/bienne im August 2005 hat sich die regionale Trägerschaft des AP V+S Biel geklärt und vereinfacht. Der Verein seeland.biel/bienne hat per Ende Januar 2006 die früheren Planungsverbände Biel-Seeland und Erlach östliches Seeland (EOS) abgelöst und bildet neu die regionale Trägerschaft des AP V+S Biel. Speziell hervorzuheben ist auch die Agglomerationskonferenz Biel, welche als Gebietskonferenz von seeland.biel/bienne, welche für Massnahmen im Agglomerationsgebiet verantwortlich zeichnet.

Seit 2006 haben Kanton, Region und Agglomeration zehn Umsetzungsprojekte ausgelöst, mit dem Ziel, die prioritären Massnahmen konkretisieren und die rasche Umsetzung sicherzustellen. So wurde beispielsweise Umsetzungskonzepte für Busbevorzugungsmassnahmen, Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität sowie Fuss- und Veloverkehr erarbeitet. Als weitere zentrale Massnahmen werden die Arbeiten an der ZMB Neue ÖV-Achse Agglo Biel und Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel bis 2008 abgeschlossen. Ebenfalls bis 2008 wird auch der Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen vorliegen. Diese Berichte und Konzepte bilden u.a. die Grundlage für den Zusatzbericht 2007 mit dem auf der Grundlage der Vorgaben des Kantons die prioritären Massnahmen konkretisiert und aktualisiert wurden.

b) Prioritätensetzung in der Raumplanung

Alle vorgeschlagenen Massnahmen zielen in die richtige Richtung und sollten weiterverfolgt werden. Speziell der bis 2008 abgeschlossene Richtplan Siedlung und Verkehr sowie das Führungsinstrument der Region seeland.biel/bienne sowie die Neuorganisation der Region sind als wichtige Vorleistungen zu betrachten.

- Die Massnahmen zur Koordination der Ortsplanungen sollen durch die Agglomeration (S1, S9, S10), resp. durch die Gemeinden (S5) mit Unterstützung des Kantons umgesetzt werden.

- Die Federführung der Massnahme zur qualitativen Entwicklung im ländlichen Raum (S2) obliegt dem Kanton im Rahmen der „Strategie für eine differenzierte Entwicklung des ländlichen Raums“.
- Die Massnahme zur Entwicklung eines Ausgleichsmechanismus für Gemeinden, welche zu Gunsten der regionalen Entwicklung Vor- oder Nachteile erfahren (S3), kann unter der Federführung der Agglomeration weiterentwickelt werden.
- Bei der Realisierung der Entwicklungsstandorte sowie der Erarbeitung eines Siedlungsrichtplans (S4) liegt die Federführung bei der Agglomeration (S6). Der Richtplan Siedlung und Verkehr der Agglomeration Biel wird 2008 abgeschlossen. Die Erarbeitung der Vorgaben für neue grosse Verkehrserzeuger (Umsetzung Richtplan VIV, V11) demgegenüber liegt beim Kanton.
- Die koordinierten Fördermassnahmen (S7), bestehend aus einem regionalen Standortmarketing, Massnahmen der Wirtschaftsförderung sowie der Koordination allfälliger Massnahmen von Bund und Kanton, liegen federführend bei der Agglomeration.
- Die Anpassung der Lärmsanierungsprogramme Eisenbahn und Strasse an die erwünschte Siedlungsentwicklung (S8) wird von der Agglomeration weiterverfolgt.

c) Prioritätensetzung im Verkehr

Eine Vielzahl von Massnahmen, die im Hauptbericht des AP V+S Biel 2005 enthalten sind, wurde in den vergangenen Jahren umgesetzt oder zumindest weiter konkretisiert. Aus Sicht des Kantons ergeben sich folgende Prioritäten:

- öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, Infrastrukturprojekte
 - Ausbau Neue ÖV-Achse Agglo Biel (rechtes Bielerseeufer – Bahnhof – Bözingenfeld)
 - Massnahmen zur Busbevorzugung (verschiedene Massnahmenpakete), zur kombinierten Mobilität und zum Fuss- und Veloverkehr (verschiedene Massnahmenpakete) können unter den zugeordneten Federführungen umgesetzt werden.
- verkehrliche flankierende Massnahmen zur A5
 - verkehrliche flankierende Massnahmen zum A5-Ostast

Tabelle 9-2: Prioritäre Massnahmen AP V+S Biel 2011- 2014

Bereich	Massnahme	Kosten(träger)
Kombinierte Mobilität	• MP (Massnahmenpaket) Intermodale Schnittstellen I	Bund/Kanton/Gden 6 Mio. CHF
	• MP Schliessen von Netzlücken I • MP Reparatur Hauptverkehrsstrassen • MP Reparatur Quartiere I	Bund: 14.8 Mio. CHF Kanton: 7.4 Mio. CHF Gden: 7.4 Mio. CHF
	• Neue ÖV-Achse Agglomeration Biel (ZMB in Bearbeitung) • MP Busbevorzugung I • MP Busbevorzugung II	Bund/Kanton/Gden ca. 120 Mio. CHF Bund/Kanton/Gden 2 Mio. CHF Bund/Kanton/Gden 2.8 Mio. CHF
Strasseninfrastruktur	• vfM A5 Umfahrung Biel Ostast • vfM Umfahrung Biel Westast	Bund/Kanton/Gden 38 Mio. CHF Bund/Kanton/Gden 25.2 Mio. CHF

9.1.3 Thun

a) Allgemeines

Durch das gewählte innovative und breit abgestützte Mitwirkungsverfahren, welches zur Gesamtverkehrsstudie und zum ersten umfassenden Entwurf des Agglomerationsprogramms durchgeführt wurde, konnte eine grosse Akzeptanz erreicht werden. Damit bestehen sehr gute Voraussetzungen für die Realisierung. Der vorgeschlagene Kostenteiler für die Realisierung der Massnahmen ist ein interessanter Ansatz, würde aber eine ganze Reihe von gesetzlichen Änderungen erfordern. Vorerst muss also von den geltenden Rechtsgrundlagen ausgegangen werden.

Planungsträgerin ist die Region Thun-Innertport (TIP). Sie ist verantwortlich für die Überführung des AP V+S in einen regionalen oder teilregionalen Richtplan. Die Umsetzung der AP V+S wird durch eine eigens zu diesem Zweck eingesetzte Controllinggruppe begleitet. Dadurch wird die Effizienz und Aktualität des AP V+S gewährleistet.

b) Prioritätensetzung in der Raumplanung

Wie der Controllingbericht 07 gezeigt hat, werden die Vorgaben aus dem AP V+S Thun im Bereich Siedlung bereits weitgehend umgesetzt. So wurden die im Massnahmenblatt S1 bezeichneten Einzonungsvoraussetzungen im Rahmen der Ortsplanungen von Steffisburg und Heimberg angewendet. In der laufenden Ortsplanungsrevision von Spiez werden diese Vorgaben ebenfalls einfließen. Mit dem Start von RegioGIS wird ein zusammenhängender Zonenplan geschaffen. Die Kommunikation betreffend grösserer Einzonungen wird institutionalisiert (S2). Eine Aufwertung und Verdichtung der sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Areale (S4) wurde resp. wird mit den oben erwähnten Ortsplanungsrevisionen erfüllt. In Thun wird das Thema im Rahmen der Richtplanung integriert. Im Weiteren wird bis Ende 2008 ein regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr unter Federführung der Region Thun- Innertport (TIP) erarbeitet. Alle vorgeschlagenen Massnahmen zielen in die richtige Richtung und sollten weiterverfolgt werden. Diese Schritte sind als wichtige Vorleistung zu betrachten.

- Kriterien für Einzonungen und die Berechnung des Baulandbedarfs werden mit der Anpassung 06 des kantonalen Richtplanes verbindlich vorgegeben (S1). So müssen für das Wohnen 80% der Neueinzonungen eine bestimmte ÖV-Erschliessungsgüte aufweisen.
- Das Programm ESP Arbeiten wird weiter geführt und mit einem Programm ESP Wohnen ergänzt. Für das ESP Wohnen stellt der Kanton 1 Mio. CHF pro Jahr zur Verfügung
- Bei Standorten mit verkehrsintensiven Vorhaben wird das regionale Fahrleistungsmodell erfolgreich angewendet und ist mit dem Bundesgerichtsentscheid vom Frühsommer 2005 zum Projekt WESTside in Bern-Brünnen definitiv verankert worden.
- Die Massnahmen zur Entwicklung eines zusammenhängenden regionalen Zonenplans und zur Koordination der Siedlungsentwicklung (S2, S3) werden durch die Agglomeration mit Unterstützung des Kantons bearbeitet.

c) Prioritätensetzung im Verkehr

Seit dem AP V+S Thun 2005 wurden bereits verschiedene Teile des Massnahmenpaketes 1 (v.a. laufende Sanierungsmassnahmen des Strassennetzes zur Optimierung des Betriebs und zur Verbesserung der Verträglichkeit) umgesetzt. Im Auftrag der Stadt Thun wurden die Massnahmen im Bereich Langsamverkehr detailliert untersucht. Zur Erarbeitung des Vorprojektes wurde für den Bypass Thun Nord ein umfassender Studienauftrag durchgeführt, der nun in drei Teilprojekten (Verkehr, Landschaft und Aarebrücke) weiter bearbeitet wird. Das gesamte Vorprojekt soll 2008 in eine Mitwirkung und 2009 zur Auflage und Genehmigung gebracht werden. Aus kantonaler Sicht ergeben sich folgende Prioritäten:

- Nachfragebeeinflussung, kombinierte Mobilität, Langsamverkehr:
 - Nachfragebeeinflussung mittels Mobilitätsmanagement
 - Ausbau Bike+Ride Bahnhof und Innenstadt
 - Verschiedene wichtige Einzelmassnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr, Infrastrukturprojekte:
 - Busbevorzugung und getrennte Busspuren
- Strasse:
 - Um- und Ausbau des Zubringers A6 mit Bypass Nord und Netzanpassungen (M3) inkl. flankierenden Massnahmen im Siedlungsgebiet (M/S5).
 - Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse

Tabelle 9-3: Prioritäre Massnahmen AP V+S Thun 2011 - 2014

Bereich	Massnahme	Kosten(träger)
Kombinierte Mobilität	• Ausbau Bike+Ride Bahnhof und Innenstadt	Bund/Kanton/Gden 5 Mio. CHF
Nachfrageorientierte Massnahmen	• Nachfragebeeinflussung: Mobilitätsmanagement	Bund/Kanton/Gden 2 Mio. CHF
Fuss- und Veloverkehr	• Fussgänger- und Radfahrquerung Aare bei Scherzlingen / Schadau • Wegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis • Ausbau Unterführungen Frutigenstrasse • Verbesserung auf best. Netz: Ausbau Unterführung Regiestrasse	Bund: 6 Mio. CHF Kanton: 3 Mio. CHF Gemeinden: 3 Mio. CHF
Öffentlicher Verkehr	• Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	Bund/Kanton/Gden 6 Mio. CHF
Strasseninfrastruktur	• Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen • Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	Bund/Kanton 80.7 Mio. CHF Bund/Kanton 4 Mio. CHF

9.1.4 Burgdorf

a) Allgemeines

Mit dem Agglomerationsprogramm Burgdorf konnte ein wesentlicher Schritt in Richtung Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemacht werden. Der Prozess der Erarbeitung hat als Katalysator für institutionelle Reformen in der Region Burgdorf-Emmental gewirkt. Schliesslich soll das Agglomerationsprogramm als teilregionaler Richtplan gemäss kantonalem Baugesetz verankert werden. Der Bedarf an verkehrlichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschliessung im Raum Burgdorf-Emmental konnte im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckmässigkeitsbeurteilung aufgezeigt und konkretisiert werden⁷³. Kurz- bis mittelfristig sollen Massnahmen auf dem bestehenden Netz zugunsten aller Verkehrsteilnehmenden umgesetzt werden müssen. Längerfristig soll die Option einer neuen Umfahrungsstrasse verfolgt werden. Grösste Herausforderung ist dabei die Finanzierung.

b) Prioritätensetzung in der Raumplanung

Alle vorgeschlagenen Massnahmen zielen in die richtige Richtung und sollten weiterverfolgt werden.

⁷³ZMB Verkehrserschliessung Emmental, Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung, 14. Juni 2007

- Die Massnahmen, die Neueinzonungsregeln (S1, S2) aufstellen, wurden unter der Federführung des Kantons im Rahmen der Richtplananpassung weiter bearbeitet. Insbesondere wird es darum gehen, die Vorgaben betreffend der verlangten ÖV-Erschliessung zu konkretisieren und in den Ortsplanungen umzusetzen.
- Die Massnahmen zur Entwicklung eines zusammenhängenden regionalen Zonenplans und zur Koordination der Siedlungsentwicklung (S3, S4) sollen durch die regionalen Institutionen mit Unterstützung des Kantons weiter vorangetrieben werden.
- Das Thema Wohnen (S5) wird gesamtkantonal im Projekt ESP Wohnen unter der Federführung des Kantons weiterbearbeitet, verlangt aber konkretes regionales Engagement.

c) Prioritätensetzung im Verkehr

Aufgrund der Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehrserschliessung Emmental konnte bezüglich der verkehrlichen Massnahmen eine klare Prioritätenordnung entwickelt werden.

Aus kantonaler Sicht ist für die Periode 2011 bis 2014 der Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf (ST3) von grösster Priorität. Weitere wichtige Massnahmen sind:

- Neue Strasse ESP Schachen - Buechmatt (Massnahme ST 8)
- Projektierungsarbeiten zur Trasse-Sicherung für die Bestvariante gemäss ZMB (ST 7)
- Aufhebung der Niveauübergänge (ST5)
- Massnahmen zum öffentlichen Verkehr (ÖV1-3) und zum Langsamverkehr (LV1-3) aus dem Massnahmenpaket 1 sind unter den zugeordneten Federführungen umzusetzen.

Tabelle 9-4: Prioritäre Massnahmen AP V+S Burgdorf 2011 - 2014

Bereich	Massnahme	Kosten(träger)
Kombinierte Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Velostation/Veloparking (LV 3) • Park+Ride (ÖV 3) 	Bund/Kanton/Gden 7.6 Mio. CHF
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Langsamverkehrs sowie der umweltschonenden Mobilitätsarten (LV 1) • Ausbau kantonaler und regionaler Verlowegnetze (LV 2) 	Bund/Kanton/Gden 15 Mio. CHF
Strasseninfrastruktur	• Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	Bund/Kanton/Gden 11.4 Mio. CHF
	• Projektierungsarbeiten zur Trasse-Sicherung für die Bestvariante ZMB	Bund/Kanton/Gden 8.7 Mio. CHF

a) Allgemeines

9.1.5 Interlaken

In der Agglomeration Interlaken konnte dank dem Verkehrs- und Gestaltungsrichtplan Bödli vom 15.6.1999 (Crossbow-Projekte) auf eine solide Grundlage aufgebaut werden. Als Resultat der Zwischenbeurteilung des Bundes vom Januar 2007 wurde das AP V+S grundlegend überarbeitet. Die Kernaufgabe liegt in der Sicherung der Lebensqualität und in der Förderung der interkommunalen Zusammenarbeit. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetze drängt sich nicht auf. Der vorgeschlagene Kostenteiler für die Realisierung der Massnahmen ist auch hier ein interessanter Ansatz, würde aber wie in den anderen Agglomerationen eine ganze Reihe von gesetzlichen Änderungen erfordern.

**b) Prioritätensetzung
in der Raumplanung**

Die vorgeschlagenen Massnahmen zielen in die richtige Richtung und sollen weiterverfolgt werden. Die Massnahmen VS1 zur Koordination der Raumplanung kann unter der Federführung der Agglomeration mit Unterstützung von Seiten des Kantons umgesetzt werden. Massnahme VS2 zur Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Erschliessung konnte mit der Anpassung 06 des kantonalen Richtplans bereits weitgehend umgesetzt werden. Mit den laufenden Ortsplanungsrevisionen in den Gemeinden Wilderswil, Matten und Interlaken werden die im AP V+S geforderte Entwicklung nach innen und die Erhaltung von attraktivem Wohnraum mit konkreten Massnahmen bereits umgesetzt.

**c) Prioritätensetzung
im Verkehr**

Aus kantonomer Sicht ergeben sich folgende Prioritäten:

- Gestaltungs- und Betriebskonzept Flaniermeile und Bödeliweg (Crossbow, Teilprojekt 1): Bahnhof-/Postplatz/Harderstrasse/Klosterstrasse/Bahnhof Ost (VS 3)
- Für den Bereich Langsamverkehr verschiedene Massnahmen der Massnahmenpakete Mobilitätsmanagement und Koordination Langsamverkehr (VS_9) sowie Infrastruktur / Netzergänzung (VS_10)

**Tabelle 9-5: Prioritäre Massnahmen AP V+S
Interlaken 2011 - 2014**

Bereich	Massnahme	Kosten(träger)
Kombinierte Mobilität, nachfrageorientierte Massnahmen	• Mobilitätsmanagement und Koordination Langsamverkehr	Bund/Kanton/Gden 2 Mio. CHF
Fuss- und Veloverkehr	• Massnahmenpaket Infrastruktur / Netzergänzung	Bund: 2.3 Mio. CHF Kanton: 1.2 Mio. CHF Gden: 1.2 Mio. CHF
Strasseninfrastruktur	• Gestaltungs- und Betriebskonzept Flaniermeile und Bödeliweg	Bund/Kanton/Gden 21.3 Mio. CHF

9.1.6 Langenthal

Mit dem Agglomerationsprogramm Langenthal konnte ein wesentlicher Schritt in Richtung Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gemacht werden. Der Prozess der Erarbeitung hat als Katalysator für institutionelle Reformen in der Region Oberaargau gewirkt. Schliesslich soll das Agglomerationsprogramm als teilregionaler Richtplan gemäss kantonalem Baugesetz verankert werden. Die Frage eines Autobahnzubringers Oberaargau konnte im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckmässigkeitsbeurteilung konkretisiert werden⁷⁴. In der Folge ist dabei erkannt worden, dass eine allfällige Westumfahrung von Aarwangen kein Agglomerationsverkehrsprojekt ist, da die neue Strasse ausserhalb des BFS-Agglomerationsperimeters zu liegen käme. Das Projekt wurde deshalb im vorliegenden Bericht nicht berücksichtigt.

**a) Prioritätensetzung
in der Raumplanung**

Alle vorgeschlagenen Massnahmen zielen in die richtige Richtung und sollten weiterverfolgt werden.

- Die Massnahmen, die Neueinzonungsregeln (S1, S2) aufstellen, wurden unter der Federführung des Kantons im Rahmen der Richtplananpassung weiter bearbeitet. Insbesondere wird es darum gehen, die Vorgaben betreffend der verlangten ÖV-Erschliessung zu konkretisieren und in den Ortsplanungen umzusetzen.

⁷⁴ZMB Autobahnzubringer Oberaargau, Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung, 10. Mai 2007

- Die Massnahmen zur Entwicklung eines zusammenhängenden regionalen Zonenplans und zur Koordination der Siedlungsentwicklung (S3) sollen durch die Region (resp. Agglomeration) mit Unterstützung des Kantons bearbeitet werden. Das Thema Wohnen (S4) wird gesamtkantonal im Projekt ESP Wohnen unter der Federführung des Kantons weiterbearbeitet, verlangt aber konkretes regionales Engagement.
- Die Federführung der Massnahmen zur Förderung von Entwicklungsschwerpunkten Arbeiten und von ansässigen Betrieben (S5) obliegt der Federführung der Stadt Langenthal mit Unterstützung des Kantons.

b) Prioritätensetzung im Verkehr

In der Agglomeration Langenthal bestehen dank mittlerer Auslastung und guter Leistungsfähigkeit der Strasseninfrastruktur keine grossen Probleme betreffend Strassenkapazitäten. Die Prioritäten im Verkehr werden daher auf die Verbesserung der Verträglichkeit des Strassenverkehrs, auf den öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr gelegt. Aus kantonaler Sicht ergeben sich folgende Prioritäten:

- Verbesserung der Verträglichkeit auf Hauptverkehrsachsen (M/S1);
- Stärkung des Langsamverkehrs, des öffentlichen und des kombinierten Verkehrs (LV1, Ö1, K1);
- Beeinflussung der Nachfrage (N1).

Im Rahmen der ZMB „Autobahnzubringer Oberaargau“ konnten insbesondere die Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz so konkretisiert werden, dass eine Umsetzung rasch möglich ist. Um eine verkehrsträgerübergreifende Sicht zu erreichen, ist die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts, wie es das Schlüsselprojekt 6 vorsieht von zentraler Bedeutung.

Tabelle 9-6: Prioritäre Massnahmen AP V+S Langenthal 2011 - 2014

Bereich	Massnahme	Kosten(träger)
Kombinierte Mobilität	• Anlagen des kombinierten Verkehrs	Bund/Kanton/Gden 4.5 Mio. CHF
Fuss- und Veloverkehr	• Umsetzung Langsamverkehrskonzept in und auf Entwicklungsachsen (LV 1) • Ausbau kantonaler und regionaler Velowegnetze (LV 2)	Bund/Kanton/Gden 31.1 Mio. CHF
Strasseninfrastruktur	• Verbesserung der Verträglichkeit auf den Hauptverkehrsstrassen (M/S1)	Bund/Kanton/Gden 32.8 Mio. CHF

9.2

Gesamtkantonaler Handlungsbedarf

Die Umsetzung der AP V+S und der damit verbundenen kantonalen Strategien (Wachstumsstrategie, SARZ, Strategie ländlicher Raum) verlangt Fortsetzungsarbeiten in den nachfolgend in einer knappen, nicht abschliessenden Übersicht dargestellten Handlungsfeldern:

Tabelle 9-7: Kantonale Handlungsfelder (nicht abschliessende Übersicht)

Thema	Handlungsfeld	Federführung
Rechtsgrundlagen und Instrumente	<ul style="list-style-type: none"> • Neues Strassengesetz mit Strassenverordnung: Strassennetzplan, Investitionsrahmenkredit Strasse 	BVE
Kantonale Verkehrsprojekte	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterentwicklung der Verkehrsprojekte zur Baureife und rechtliche Sicherstellung der Finanzierung mit Vorlagen an die finanzkompetenten Organe 	BVE
Zusammenarbeit mit dem Bund	<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzungen zur vorliegenden Synthese 2007 mit den Projekten mit noch laufender Zweckmässigkeitsbeurteilung • Laufende Zusammenarbeit bis zum Entwurf von Leistungsvereinbarungen 	BVE/JGK
Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ)	<ul style="list-style-type: none"> • Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) <ul style="list-style-type: none"> o Konkretisierung des Inhalts des RGSK (Handbuch RGSK) o Verhältnis des RGSK zum regionalen Führungsinstrument und zum regionalen Richtplan o Schnittstellen Region/Kanton/ Nachbarkantone o Integration der Fortschreibung der AP V+S in die ersten RGSK o Erarbeitung der Vorgaben für die Regionen für die ersten RGSK o Regionen mit Regionalkonferenz: Unterstützung bei der Erarbeitung des ersten RGSK o Regionen ohne Regionalkonferenz: Erarbeitung des ersten RGSK zusammen mit den Planungsregionen 	BVE/JGK
Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> • Revision des Kapitels Gesamtverkehrsplanung 	BVE
Richtplan	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung der neuen, die Wirksamkeit der AP V+S sichernden Festsetzungen des Richtplans 2006 	JGK

10**Abkürzungen**

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AP V+S	Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FIN	Finanzdirektion des Kantons Bern
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
SARZ	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit
SAZ	Strategische Arbeitszone
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VOL	Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

11**Literaturverzeichnis**

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR (1994): Arbeitshilfe für die Ortsplanung „ÖV-Erschliessung“, Bern.

Amt für Gemeinden und Raumordnung/beco (2005): Das Berner Fahrleistungsmodell – Grundlagen und Anwendung, Bern.

Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (2005): Kantonale Investitionsbeiträge an den öffentlichen Regional- und Ortsverkehr, Berichterstattung über den Investitionsrahmenkredit 2001 – 2004, Bern.

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (2004): Agglomerationsstrategie Kanton Bern: Handbuch Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr, Bern.

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern: (2004): ESP Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte: Fünfter Zwischenbericht an den Regierungsrat des Kantons Bern, Januar 1999 – März 2004

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern/Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (2006): Methodik der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Kanton Bern, Bern.

Behrendt Heiko und Laesser Christian (2005), Evaluation des Instrumentes zur Bewertung der Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen des Kantons Bern, Universität St. Gallen, Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, St. Gallen.

Bericht der Expertengruppe des Bundes "Finanzierung des Agglomerationsverkehrs" (2001), Empfehlungen vom 1. Mai 2001.

Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 11. Mai 2005 "Strategie für Agglomerationen und regionalen Zusammenarbeit", Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2002): Agglomerationsprogramm, Arbeitshilfe, provisorische Fassung für die Pilotphase, Bern 11. November 2002.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2003): Agglomerationsprogramm, Kurzübersicht über Zweck, Charakter und Inhalt, Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2004): Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien, Anwendungshandbuch, Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2005), Politik des ländlichen Raums, Werkstattbericht der Kerngruppe des Bundesnetzwerks Ländlicher Raum, Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung (2005), Raumentwicklungsbericht 2005, Bern.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE/Staatssekretariat für Wirtschaft SECO (2006): Agglomerationspolitik des Bundes, Zwischenbericht 2006, Bern Dezember 2006.

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2007), Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme, Bern.

Bundesamt für Statistik (2001): Bodennutzung im Wandel - Arealstatistik Schweiz = L'utilisation du sol: hier et aujourd'hui, Neuchâtel.

Bundesrat (2001): Agglomerationspolitik des Bundes, Bericht des Bundesrates vom 19.12.2001, Bern.

Bundesrat (2007): Botschaft des Bundesrates vom 28. Februar 2007 zum Mehrjahresprogramm des Bundes 2008 – 2015 zur Umsetzung der Neuen Regionalpolitik (NRP) und dessen Finanzierung, Bern.

Ecoplan / büro widmer (2005), Wirkungsketten Verkehr – Wirtschaft, Analyse der Wechselwirkungen und Vorschlag für ein Indikatorensystem der wirtschaftlichen Aspekte eines nachhaltigen Verkehrs. SVI-Forschungsauftrag 1999/310, im Auftrag des Bundesamts für Strassen.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK(2005): Fonds für Agglomerationsverkehr und Nationalstrassen (Infrastrukturfonds), Bericht für die Vernehmlassung vom 7. April 2005, Bern.

Eidgenössisches Finanzdepartement/Konferenz der Kantonsregierungen (2004): Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA): Schlussbericht über die Ausführungsgesetzgebung, Bern 24. September 2004.

Laesser Christian (2003), Verkehrserschliessung Emmental, Ökonomische Auswirkungen einer verbesserten Emmentalzufahrt. Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, Universität St. Gallen, St. Gallen.

Regierungsrat des Kantons Bern (2002), Richtlinien der Regierungspolitik 2003 - 2006, Fassung vom 28. August 2002, Bern.

Regierungsrat des Kantons Bern (2002), Richtplan, Bern.

Regierungsrat des Kantons Bern (2006), Raumplanungsbericht 2006, Bern.

Regierungsrat des Kantons Bern (2006): Richtlinienbericht 2006: Richtlinien der Regierungspolitik 2007 – 2010, Fassung vom 30. August 2006, Bern.

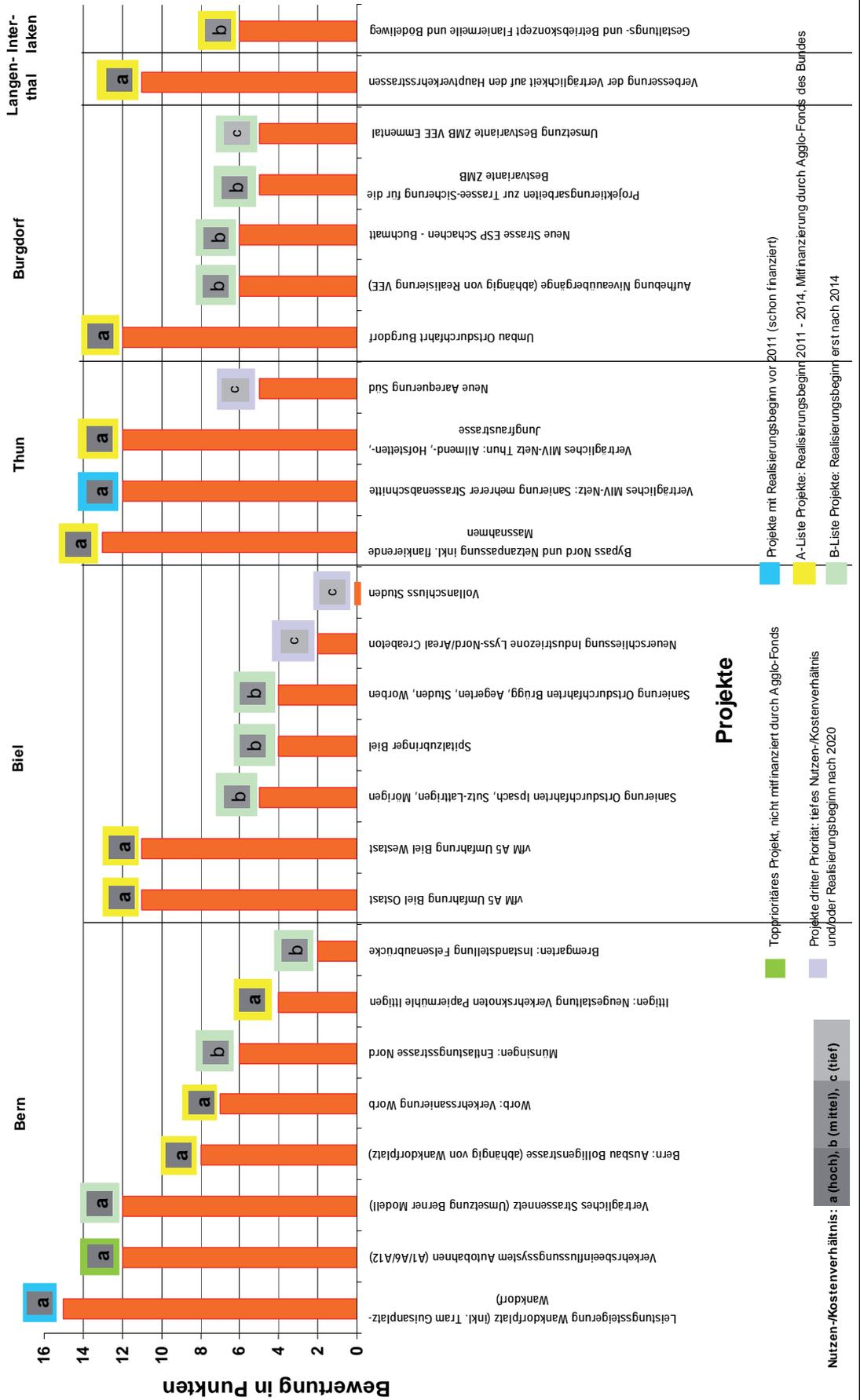
Regierungsrat des Kantons Bern (2007): „wachstumsstrategie version 2007“: Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 4. April 2007, Bern.

Statistikkonferenz des Kantons Bern (2004), Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030, Bern.

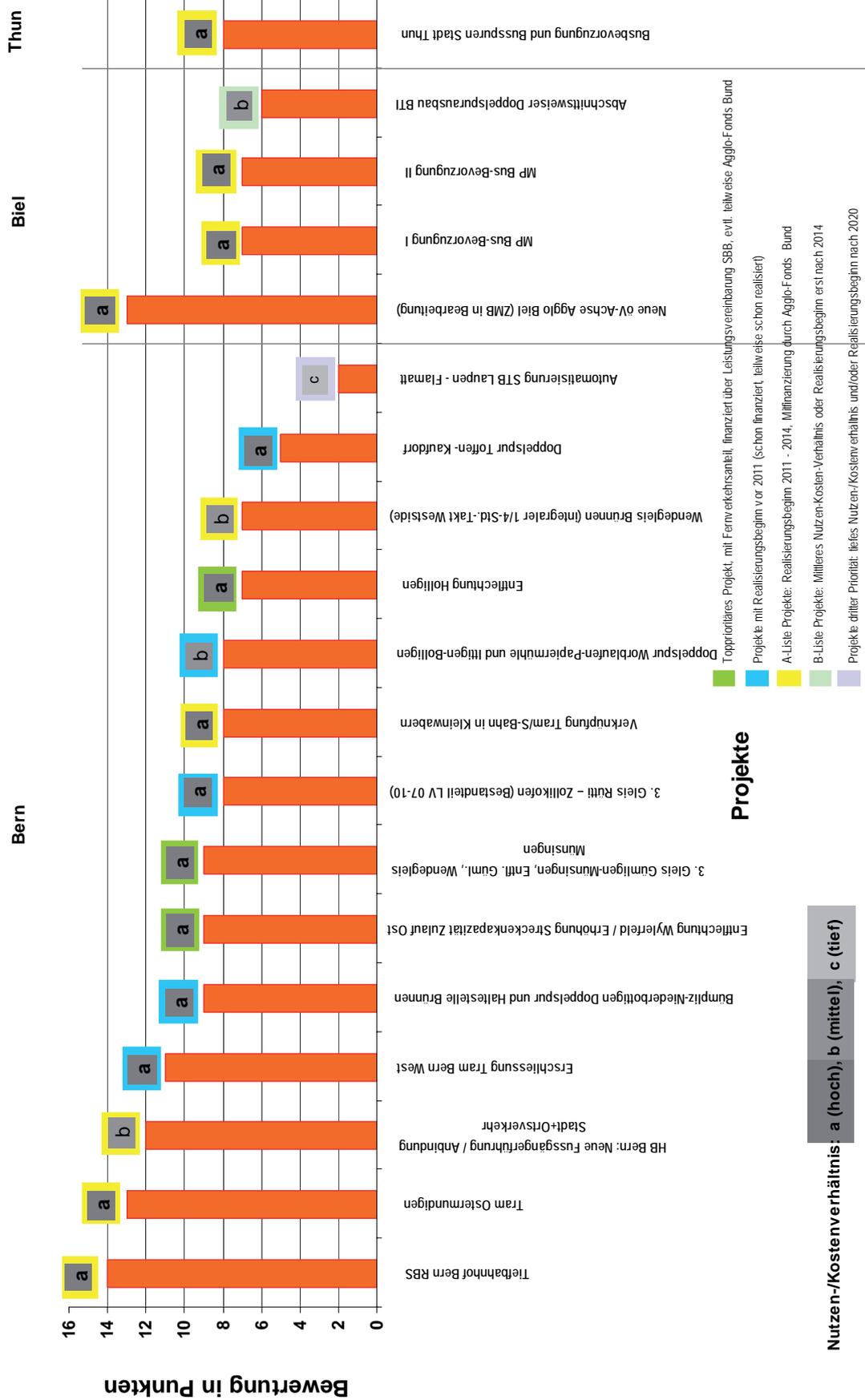
12 **Anhänge**

12.1 **Synthese der AP V+S des Kantons Bern: Übersicht Massnahmenbewertung**

AP V+S Kanton Bern: Massnahmenbewertung (teure Massnahmen Bern Strasse, noch ohne Ergebnisse ZMB Bern HLS)



AP V+S Kanton Bern: Massnahmenbewertung (teure Massnahmen ÖV-Infrastruktur, noch ohne ZMB Bern Süd)



12.2**Synthese der AP V+S des Kantons Bern:
Detaillierte Massnahmenübersicht Verkehr**

Anhang 12.2: Synthese Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung des Kantons Bern 2007: Detaillierte Massnahmenübersicht - Verkehr

Teil I: Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten										Bewertung					Zusatzkriterien				Kosten			Zusatz-Info	
Strasseninfrastruktur: Projekte	OV-Angabot verbessert	Erreichbarkeit MV erhalten	Attraktivität Zentrumslagen gefördert	Siedlungs-entw nach Innenkurze Wege gefördert	Attraktivität LV / Intermodalität erhöht	Mehr Verkehrssicherheit	Weniger Lärm- und Luftbelastung	Wachstum Flächenbeanspruchung getrieben	Weniger Zersiedelung	Gesamtbeurteilung			Nutzen / Kosten	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Referenzgrad	Investitionen in Mio. CHF			Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Gemeinden	Ausserhalb Agglo-Perimeter	Kommentar
										W	G	U				W	G	U					
Bern	1	3	3	1	2	2	1	1	7	3	2	12	a	c	1	100	1000	1000	1000	46.0	2.3		
Verkehrsbeeinflussungssystem Autobahnen (A1/A6/A12)																13.8	77.2	91.0	42.8	46.0			
Leistungssteigerung Wandfordplatz (inkl. Tram Gutsanplatz-Wandford)	3	3	3	2	2	2	1	1	9	6	4	15	a	a	V	1.5	13.5	15.0	7.5	19.2	10.8		
Bern: Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wandfordplatz)	1	1	2	1	2	1	1	1	4	4	-1	8	a	a	1	6.0	48.0	60.0	30.0	19.2	10.8		
Worb: Verkehrssanierung Worb	2	2	1	1	2	1	1	-1	4	4	1	7	a	b	1	0.4	3.6	4.0	2.0	1.0	1.0		
Bremgarten: Instantstellung Eisenbahnbrücke	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	2	b	c	1	0.4	3.6	4.0	2.0	1.0	1.0		
Illigen: Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Illigen	1	1	1	1	1	1	1	-1	2	2	4	4	a	c	1	1.3	11.7	13.0	6.5	3.3	3.3		
Münchingen: Entlastungsstrasse Nord	2	2	2	2	2	2	1	1	4	2	6	6	b	b	1	2.0	20.0	10.0	5.0	5.0	5.0		
Münchingen: Verträgliches Strassennetz (Umsetzung Berner Modal)	1	1	2	2	2	2	1	1	4	6	2	12	a	b	2	10.0	10.0	5.0	5.0	5.0	5.0		
Biel	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	5	b	b	1	5.0	5.0	2.5	1.3	1.3	1.3		1)
Sanierung Ortsdurchfahrten Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen																22.0	22.0	11.0	5.5	5.5	5.5		
Spiez/züringer Biel	1	1	1	1	1	1	1	-1	2	2	4	4	b	c	1	8.0	8.0	4.0	4.0	4.0	4.0		
Neuerschliessung Industriezone Lyss-Nord/Neal Creablen	1	1	1	1	1	1	1	1	3	1	4	4	b	c	2	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0	16.0		
Sanierung Ortsdurchfahrten Brugg, Aegetligen, Studen, Worben																30.4	38.0	11.9	4.7	21.4	21.4		
Vollanschluss Studen	1	1	2	2	2	2	1	1	4	6	1	11	a	a	1	7.6	30.4	38.0	11.9	4.7	21.4		
vfm A5 Umfahrung Biel Ostast	1	1	2	2	2	2	1	1	4	6	1	11	a	a	1	20.2	25.2	7.9	3.1	14.2	14.2		
vfm A5 Umfahrung Biel Westast	1	1	2	2	2	2	1	1	4	6	1	11	a	a	1	9.5	9.5	4.8	3.2	1.6	1.6		
Thun	1	1	2	2	2	2	1	1	4	6	2	12	a	a	V	64.6	80.7	40.4	39.5	0.8	0.8		
Sanierung mehrerer Strassenabschnitte																4.0	4.0	2.0	1.6	0.4	0.4		
Bypass Nord und Netzpassung inkl. flankierende Massnahmen	2	3	3	1	2	2	1	-1	8	5	13	13	a	a	1	16.1	16.1	8.0	4.0	4.0	4.0		
Verträgliches MV-Netz Thun: Allmend-, Hölzleiten-, Jungfraustrasse	1	1	2	2	2	2	1	1	4	6	2	12	a	a	1	135.0	135.0	67.5	67.5	67.5	67.5		
Neue Aarequerung Süd	2	2	2	2	2	2	1	-1	4	3	-2	5	c	c	2	5.7	11.4	1.1	6.0	4.2	4.2		
Burgdorf	1	1	2	2	2	2	1	1	4	6	2	12	a	c	1	5.7	5.7	11.4	1.1	6.0	4.2		
Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf																4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4		
Aufhebung Weaübergänge (abhängig von Realisierung VEE)	1	2	1	1	1	1	1	1	4	1	1	6	b	b	2	4.0	4.0	2.0	1.6	0.4	0.4		
Projektierenarbeiten zur Trasse-Sicherung für die Bestvariante ZMB																2.0	8.0	10.0	5.0	5.0	5.0		
Neue Strasse ESP Schachen - Buchmatt	1	2	2	1	1	1	1	-1	5	2	-2	5	b	c	1	2.0	8.0	10.0	5.0	5.0	5.0		
Umsetzung Bestvariante ZMB VEE Emmental	1	2	2	2	2	2	1	-1	5	2	-2	5	c	c	2	360.0	360.0	360.0	360.0	360.0	360.0		
Langenthal	1	1	1	2	2	2	1	1	3	6	2	11	a	c	1	6.6	26.2	32.8	16.4	16.4	16.4		
Verbesserung der Verträglichkeit auf den Hauptverkehrsstrassen																3.8	9.4	21.3	10.7	5.3	5.3		
Interlaken	1	2	2	2	2	1	1	1	3	3	6	6	b	a	1	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0		3)
Gestaltungs- und Betriebskonzept Flaniermeile und Bodelweg																180	720	900	783	117	117		
Parkplatzangebot, Parkleitsystem, Parkplatzbewirtschaftung																880	1'100	957	143	143	143		
Strasseninfrastruktur: Nationalstrassen																16.0	16.0	13.6	2.4	2.4	2.4		
Biel																180	720	900	783	117	117		
A5 Umfahrung Biel Ostast																880	1'100	957	143	143	143		
A5 Umfahrung Biel Westast																16.0	16.0	13.6	2.4	2.4	2.4		
Verkehrsentlastung A16 Taubenloch, Vollanschluss A16 Reuchenette																Nicht ohne Angaben zu den Kosten							
Option A5-Anschluss Orpund																							
Strasseninfrastruktur: Zweckmassigkeitsbeurteilungen																1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5		
ZMB Verkehr Bern HLS (Varianten im Zusatzbericht AP V+S Region Bern)																1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5		4)

Legende: W Wirtschaftskriterium, G Gesellschaftskriterium, U Umweltkriterium, Nutzen-/Kostenverhältnis: a hoch, b mittel, c tief, Teil eines Massnahmenpakets: a unentbehrlicher Teil, b zeitlich elaprierbarer Teil, c nein, Referenzgrad: V Vorleistung realisiert 2007-2010, 1 Erste Priorität (Baubeginn 2011-2014), 2 Zweite Priorität (Baubeginn nach 2014)

1) Massnahme Einzelstadt Lyss (Zusammengelasst im AP V+S Biel)
 2) Der Autobahnzubringer Oberaargau liegt zu einem grossen Teil ausserhalb des Agglo-Perimeters
 3) Für die Massnahme ist die Gemeinde Interlaken alleine zuständig
 4) Die Ergebnisse der ZMB Verkehr Bern HLS werden Mitte 2008 nachgeliefert

Massnahmen, die ganz oder teilweise ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegen, werden nicht aufgeführt (Autobahnzubringer Oberaargau, Umfahrung Hasle b.B.).

Anhang 12.2: Synthese Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung des Kantons Bern 2007: Detaillierte Massnahmenübersicht - Verkehr

Teil I: Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten										Bewertung					Zusatzkriterien					Kosten					Zusatz-Info	
ÖV-Angebot verbessert	Erreichbarkeit MIV erhalten	Attraktivität Zentrums gelindert	Siedlungs-entw. nach Innenkurze Wege gefordert	Attraktivität LV/Intermodalität erhöht	Mehr Verkehrssicherheit	Weniger Lärm- und Luftbelastung	Wachstum Flächenbeanspruchung getrennt	Weniger Zerschneidung	Gesamtbewertung	Nutzen / Kosten	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Regelgrad	Investitionen in Mio. CHF			Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Gemeinden	Zusatznutzen Fernverkehr	Ausserhalb Agglomeration	Kommentar					
													07-10	Erste Etappe (11-14)	Total											
W	W	W	G	G	G	U	U	W	G	U	W	G	U	W	G	U										
Öffentlicher Verkehr: Infrastrukturprojekte																										
Bern	2	3	3	1	1	1	1	5	1	11	a	c	V	152.7	65.0	52.8	35.0									
	3	3	2	1	1	1	1	6	2	9	a	a	V	24.0	13.7	6.9	3.4									
	3	3	1	1	1	1	1	6	1	8	a	b	V	58.0	35.4	15.1	7.5	X								
	2	3	2	1	1	1	1	5	2	8	b	b	V	35.0	20.0	10.0	5.0									
	2	3	1	1	1	1	1	3	1	5	a	b	V	24.0	13.7	6.9	3.4									
	3	3	1	1	1	1	1	6	2	9	a	b	V	125.0	250.0	200.0	34.2	X								
	2	2	1	1	1	1	1	4	2	7	a	b	V	35.0	140.0	70.0	46.7	X								
	3	1	3	2	1	2	2	7	5	14	a	a	V	75.0	300.0	150.0	100.0	X								
	2	1	3	2	2	2	2	6	4	12	b	a	V	75.0	300.0	210.0	60.0	X								
	2	2	2	2	1	1	1	4	2	7	b	a	V	22.0	22.0	12.5	6.3	X								
	3	1	2	2	1	1	1	6	2	9	a	a	V	27.0	270.0	189.0	54.0	X								
	1	1	3	3	1	1	2	1	1	2	c	b	V	6.0	6.0	3.4	1.7									
	2	1	3	3	1	1	2	6	5	13	a	c	V	40.0	80.0	40.0	26.7									
	2	1	2	2	1	1	1	5	2	8	a	c	V	30.0	30.0	15.0	10.0									
Biel	2	1	1	1	1	1	1	3	2	6	b	a	V	20.0	20.0	10.0	6.7									
	3	3	3	1	1	1	2	6	5	13	a	b	V	120.0	120.0	68.4	34.4									
	2	2	1	1	1	1	1	4	2	7	a	b	V	2.0	2.0	1.0	0.7									
	2	2	1	1	1	1	1	4	2	7	a	b	V	1.4	1.4	2.8	1.4									
Thun	3	2	1	1	1	1	1	5	2	8	a	a	V	6.0	6.0	3.0	2.0									
Öffentlicher Verkehr: Zweckmässigkeitsbeurteilungen																										
Bern	* ZMB Verkehr Bern Süd (Varianten im Zusatzbericht AP V-S Region Bern)																									
nicht bewertet, da zu viele unterschiedliche Varianten																										
Öffentlicher Verkehr: Angebotsverbesserungen																										
Bern	Betriebskostensteigerung (Normals) (Infolge Angebotsverbesserungen)																									
	Betriebskostensteigerung (Schmals) (Infolge Angebotsverbesserungen)																									
	Betriebskostensteigerung Bern/Wob (Infolge Angebotsverbesserungen)																									
	Betriebskostensteigerung Postauto (Infolge Angebotsverbesserungen)																									
Biel	Angebotsausbau öV																									
Thun	Stärkung öff. Agglomerationsverkehr Thun / Steffisburg / Heimberg																									
	Stärkung öff. Agglomerationsverkehr Lerchenfeld / Utendorf																									
	Stärkung öff. Agglomerationsverkehr im Korridor Nord																									
	Verbindung Agglomerationen																									
	Flankierende Massnahmen Thun Süd																									
Burgdorf	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs (Bahn) (umgesetzt)																									
	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs (Bus)																									
	Stärkung Bahnverkehr mittel/ langfristige																									
	Stärkung Busverkehr mittel/ langfristige																									
Langenthal	Stärkung des öffentlichen Regionalverkehrs																									
Interlaken																										

Nicht bewertet; die Bewertung von Angebotsverbesserungen erfolgt im Rahmen der Erarbeitung des Angebotsbeschlusses.

Legende: Ausstehende Kostengaben (folgen bei der Erarbeitung Angebotsbeschlusses)
 Die Ergebnisse der ZMB Verkehr Bern Süd werden Mitte 2008 nachgeliefert

Anhang 12.2: Synthese Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung des Kantons Bern 2007: Detaillierte Massnahmenübersicht - Verkehr

Teil IV: Massnahmen Fuss- und Veloverkehr		Bewertung										Zusatzkriterien			Kosten				Zusatz-Info		
OV-Angebot verbessert	Erreichbarkeit MIV erhalten	Attraktivität Zentrums-lagen gefordert	Siedlungs-entw nach Innenkurze Wege gefordert	Attraktivität LV / Inter-modalität erhöht	Mehr Verkehrs-sicherheit	Weniger Lärm- und Luft-belastung	Wachstum Flächen-beanspruchung getrennt	Weniger Zerschnei-dung	Gesamtbewertung	Nutzen / Kosten	Wichtiger Teil eines Massnahmenpakets	Reliegrad	Investitionen in Mio. CHF			Anteil Bund	Anteil Kanton	Anteil Gemeinden	Aussertalb Agglo-Perimeter	Kommentar	
													07-10	Erste Etappe (11-14)	Total						
<p>Die Langsamverkehrsmassnahmen werden durch den Kanton Bern generell als prioritär bewertet. Die rechtlichen Grundlagen für die finanzielle Beteiligung des Kantons wurden durch eine Teilrevisión des Strassenbaugesetzes geschaffen. Die von den Agglomerationsregionen vorgenommene zeitliche Priorisierung der Massnahmen(-pakete) wird als sinnvoll erachtet.</p>																					
Bern	W	W	G	G	G	U	U	U	W	G	U	1	6.0	6.0	3.0	3.0	2.625				
<p>Bern: Neue Brücke Breitenrain - Langgasse (Bern) Bern/Köniz: Schliessen von Netzlücken (Massnahmenpaket) Bern/Köniz: Verminderung Dominanz und Trennwirkung mIV - Teil 1 Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse - Buchserplatz Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring Paket Optimierung Lichtsignalanlagen Paket Querungshilfen und Trottoirabsenkungen Paket Verkehrsberuhigung und Platzgestaltungen Bern: Velostation Bahnhof Bern Veloparkierung Bahnhöfe (Belp, Bern, O.digen, M.buchsee, Schönblüh) Paket: Veloparkierung in den Gemeinden Schliessen von Netzlücken (neue Brücken, Unterführungen, Wegstücke) Neuwegg. Laupen, Wünnewil/Fiamatt (Ortsverbindung) Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl - Bumpfz) Paket: Vermindern Dominanz / Trennwirkung mIV - Teil 2 Wangental (Bern, Köniz, Neuwegg) Laupen - Gummenen (Ortsverbindung) Kirchindach (Uetligenstr. - Bernstrasse) Erweiterung Bike & Ride Veloparkierung in der Altstadt Bern</p>																					
Biel												1	10.0	10.0	5.0	2.5	2.5				
<p>MP Schliessen von Netzlücken I MP Reparatur Hauptverkehrsstr. I MP Reparatur Quartiere I MP Schliessen von Netzlücken II MP Reparatur Hauptverkehrsstr. II MP Schliessen von Netzlücken III MP Reparatur Hauptverkehrsstr. III MP Reparatur Quartiere III</p>																					
Thun												1	2.0	2.0	1.00	0.50	0.50				
<p>Fussgänger- und Radfahrquerung Aare bei Scherzlingen / Schatzau Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwabts Wegverbindung Bahnhof - Lachen Wegverbindung Lerchenfeld - Selve (Ulfigenstrasse) Ausbau Unterführungen Miliere Strassen Ausbau Unterführungen Frutigenstrasse Verbesserung auf best. Netz: Verbindung Kasernen- Monchstrasse Verbesserung auf best. Netz: Ausbau Unterführung Regiestrasse Verbesserung auf best. Netz: Verbindung Sletsburg - Thun - Uelenborf Verbesserung auf best. Netz: Fusswegverbindung Monch- Seesstrasse Signalisation / Information / Deleternfassung</p>																					
Burgdorf												1	5.0	5.0	10.0	5.0	2.5	2.5			
<p>Stärkung Langsamverkehrsmassnahmen Mobilitätsarten (Paket 1) Ausbau kant. und regionaler Velowegnetze Velostation / Veloparkierung Stärkung Langsamverkehrsmassnahmen Mobilitätsarten (Paket 2)</p>																					
Langenthal												1	7.1	7.1	3.6	1.78	1.78				
<p>Umsetzung LV-Konzept gemäss kantonomer Velobrichtplan Umsetzung LV-Konzept Stadtgebiet Langenthal</p>																					
Interlaken												1	2.6	2.6	4.6	2.3	1.2	1.15			
<p>MP Infrastruktur / Netzergänzung</p>																					

12.3**Synthese der AP V+S des Kantons Bern:
Detaillierte Massnahmenübersicht Raumplanung**

Anhang 12.2: zur Synthese 2007 der AP V+S des Kt. Bern: Detaillierte Massnahmenübersicht Raumplanung

Prio	Agglo	Kurzbeschreibung	Stand der Umsetzung
Massnahmenotyp Ausgleichsmechanismen			
S3	2	Biel Ausgleichsmechanismen für Gemeinden, welche zu Gunsten der regionalen Entwicklung Vor- oder Nachteile erfahren	Weitere Untersuchungen nötig
S3	2	Burgdorf Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung: regionaler Ausgleich von Planungsvor- und Nachteilen	Weitere Untersuchungen nötig
SP11	2	Langenthal Verhältnis Agglomeration - Region	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S3	2	Langenthal Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung: regionaler Ausgleich von Planungsvor- und Nachteilen	Weitere Untersuchungen nötig
S2	2	Thun Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung: regionaler Ausgleich von Planungsvor- und Nachteilen	Weitere Untersuchungen nötig

Anhang 12.3: zur Synthese 2007 der AP V+S des Kt. Bern: Detaillierte Massnahmenübersicht Raumplanung

Präio	Agglo	Kurzbeschreibung	Stand der Umsetzung
Massnahmetyp Diverses zur Siedlungsentwicklung nach innen			
S8	1	Biel Lärmschutz Bahn und Strasse	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S5	1	Burgdorf Wohnen - Verdichtung	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
VS_2	1	Interlaken Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die öV-Erschliessung	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
FP1	1	Interlaken Nutzungsrichtplan Flugplatz Interlaken	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S4	1	Langerthal Wohnen - Verdichtung	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S4	1	Thun Wohnen - Verdichtung	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)

Anhang 12.3: zur Synthese 2007 der AP V+S des Kt. Bern: Detaillierte Massnahmenübersicht Raumplanung

Prio	Agglo	Kurzbeschreibung	Stand der Umsetzung
Massnahmetyp Entwicklungsschwerpunkte			
B13	1	Bern ESP Arbeiten	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
B14	1	Bern ESP Wohnen	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
B15	1	Bern Standorte für verkehrintensiv Vorhaben von regionaler Bedeutung	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S6	1	Biel Realisierung der Entwicklungsstandorte Agglomeration	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
V11	1	Biel Vorgaben für neue grosse Verkehrserzeuger (Umsetzung Richtplan VIV)	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S5	1	Burgdorf Wohnen - Qualitätvolle Standorte	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S6	1	Burgdorf Arbeiten - Entwicklungsschwerpunkte, Bestandespflege	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S4	1	Langenthal Wohnen - Qualitätvolle Standorte	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S5	1	Langenthal Arbeiten - Entwicklungsschwerpunkte, Bestandespflege	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S2	1	Thun Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung; ESP Wohnen	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S5	1	Thun bestehende Entwicklungsgebiete/Arbeitszonen: Verbessern der Erschliessung, städtebauliche Massnahmen	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)

Anhang 12.3: zur Synthese 2007 der AP V+S des Kt. Bern: Detaillierte Massnahmenübersicht Raumplanung

Prio	Agglo	Kurzbeschreibung	Stand der Umsetzung
S7	1	Koordinierte Fördermassnahmen	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)

Anhang 12.3: zur Synthese 2007 der AP V+S des Kt. Bern: Detaillierte Massnahmenübersicht Raumplanung

Prio	Agglo	Kurzbeschreibung	Stand der Umsetzung
Massnahmetyp Koordination der Ortsplanungen			
B16	Bern	Regionale Richtpläne und Ortsplanungen koordinieren	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S1	Biel	Regionale Entwicklungsstrategie	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S5	Biel	Koordinierte Ortsplanungsrevisionen Agglomeration	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S9	Biel	Naherholungsraum Bielerseebucht	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S10	Biel	Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S4	Biel	Siedlungsrichtplan Agglomeration Biel	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S4	Burgdorf	Ortsplanung - gegenseitige Information über Einzonungswünsche > 1 ha	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S3	Burgdorf	Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
VS_1	Interlaken	Koordination der Raumplanung: Abstimmung der Nutzungsplanungen, Vereinheitlichung der Bau- und Zonenvorschriften	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
SP7	Langenthal	Agglomerationsstrategie Langenthal	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
SP5	Langenthal	Koordination der raumwirksamen Aufgaben in der Agglomeration	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S3	Langenthal	Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung: gegenseitige Information, Prüfung regionaler Auswirkungen	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S1	Thun	Ortsplanung - Ausscheiden von Bauzonen Wohnen: Prozess der Entscheidungsfindung, korridorweise Abstimmung	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S3	Thun	Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung: Koordination der Ortsplanungsrevisionen	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)

Anhang 12.3: zur Synthese 2007 der AP V+S des Kt. Bern: Detaillierte Massnahmenübersicht Raumplanung

Prio	Agglo	Kurzbeschreibung	Stand der Umsetzung	
Massnahmetyp Neueinzonungsregeln				
B12	1	Bern	Kriterien für Einzonungen, Berechnung Baulandbedarf	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S2	1	Burgdorf	Ausscheiden von Bauzonen Arbeiten: Vorgaben, Gemeinden mit Verzicht	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S1	1	Burgdorf	Prüfen von Umzonungen, Vorgaben betreffend öV bei Ausscheidung neuer Bauzonen für das Wohnen	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S2	1	Langenthal	Ortsplanung - Ausscheiden von Bauzonen Arbeiten: Vorgaben betr. Erschliessung mit öV; Verzicht auf Ausscheidung neuer Arbeitszonen	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S1	1	Langenthal	Ortsplanung - Ausscheidung von Bauzonen Wohnen: Prüfen von Umzonungen, Vorgaben betreffend öV bei Ausscheidung neuer Bauzonen für das Wohnen	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S5	1	Thun	Entwicklungsgebiete/Arbeitszonen: Vorgaben betr. Erschliessung mit öV	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006
S1	1	Thun	Ortsplanung - Ausscheiden von Bauzonen Wohnen: Vorgaben für die Erschliessung mit öV	in Umsetzung gestützt auf den Richtplan 2006

Anhang 12.3: zur Synthese 2007 der AP V+S des Kt. Bern: Detaillierte Massnahmenübersicht Raumplanung

	Prio	Agglo	Kurzbeschreibung	Stand der Umsetzung
Massnahmetyp		Planungshilfsmittel		
B11	1	Bern	Koordinierte Grundlagenbereitstellung	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S2	1	Biel	Qualitative Entwicklung im ländlichen Raum	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S3	1	Burgdorf	Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung: Zusammenhängender Zonenplan	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
SP6	1	Langenthal	GVK Agglomeration Langenthal	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S3	1	Langenthal	Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung: Zusammenhängender Zonenplan	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
SP4	1	Langenthal	Übersicht der Planungen	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)
S2	1	Thun	Ortsplanung - Koordination der Siedlungsentwicklung: Zusammenhängender Zonenplan	Umsetzung Sache Agglo (mit Unterstützung des Kantons)