

## Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern



# Massnahmenblätter



28. Februar 2005



**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

## Behördendelegation

Werner Luginbühl, Regierungsrat, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK)

Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE)

Walo Hänni, Gemeinderat Köniz, Präsident der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4), bis Dezember 2004

Regula Rytz, Gemeinderätin Stadt Bern, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, ab Januar 2005

Fritz Sieber, Gemeinderatspräsident Vechigen, Präsident der Kommission Umwelt-Raumordnung-Verkehr (KURV) des Vereins Region Bern (VRB)

Alexander Tschäppät, Stadtpräsident Stadt Bern, bis Ende 2004; ab Januar 2005 als Vizepräsident der RVK4.

## Mitglieder der Gesamtprojektleitung

Peter Rytz (Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR, Vorsitz GPL)

Walter Dinkel (Tiefbauamt TBA)

Bettina Hamel (Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR, Leitung TP4)

Fritz Kobi (Oberingenieurkreis II, Tiefbauamt TBA, Leitung TP2)

Marco Rupp (Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK4, Leitung TP1)

Friedrich Santschi (Verein Region Bern VRB)

Peter Scheidegger (3B AG, Koordination TP5)

Ueli Seewer (GS Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion)

Hugo Staub (Stadtplanungsamt Stadt Bern)

Jürg von Känel (Amt für öffentlichen Verkehr AÖV, Leitung TP3)

René Neuenschwander (Ecoplan, Projektbüro)

## Bearbeitung des AP V+S

Ecoplan (Projektbüro, Gesamtkoordination, René Neuenschwander, Felix Walter, Stephan Osterwald)

Ecoptima (Marco Rupp)

Planum Biel AG (Daniel Sigrist)

AGR (Bettina Hamel)

TBA (Walter Dinkel, Fritz Kobi)

AöV (Jürg von Känel)

## Beauftragte in den Teilprojekten der Mobilitätsstrategie Region Bern:

Rapp AG (Simon Kettner, TP1)

BHP Bern AG (Hans Schäfer, TP1)

Ecoptima (Marco Rupp, Leitung TP1)

Metron AG (Ueli Weber, Rudolf Häfliger, TP2)

B+S Ingenieur AG (Rudolf Lanz, TP3)

Planum Biel AG (Daniel Sigrist TP4)

**Weitere Mitwirkende (in den Teilprojekten der Mobilitätsstrategie Region Bern)**

Florentin Abächerli, SBB Regionalverkehr	Marc-Andri Leuthold, SBB
Patrick Ackermann, Praktikant AGR	Beat Luginbühl, BLS Personenverkehr
Dieter Arnold, Fachstelle ÖV	Christoph Miesch, AGR
Franziska Borer Blindenbacher, ARE	Ulrich Reinert, RBS
Christof Bähler, Stadtplanungsamt	Eric Stadtmann, P&R Region Bern
Oskar Balsiger, TBA	Alfred Testuz, ASTRA
Hans Konrad Bareiss, Bernmobil	Günter Weber, Bahn- und Busberatung AG
Rolf Elsasser, SBB-Infrastruktur	David Wetter, Direktion Planung Umwelt und Verkehr, Köniz
Denis Forster, VRB	Joseph Zeder, Regionalverkehr Mittelland AG
Martin Frick, TBA	Ulrich Zimmerli, Institut für öffentl. Recht der Universität Bern (Leitung TP5)
Urs Gloor, Stadtplanungsamt	Thomas Zürcher, Postauto Bern-Freiburg-Solothurn
Karl Hausmann, ARE	
Christoph Herren, AÖV	
Samuel Hinden, KUS	
Jean-Philippe Kohl, Finanzdirektion	

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

Verein Region Bern (VRB)

Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4)

Stadt Bern

**Herausgeber:** Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR)

**Bezug:** Nydegasse 11/13, 3011 Bern

**Internet:** [www.bernverkehr.ch](http://www.bernverkehr.ch)

## Inhaltsverzeichnis

<b>Übergeordnete Massnahmen</b> .....	<b>2</b>
<b>Massnahmen im Bereich Siedlung und Raumplanung</b> .....	<b>3</b>
<b>Bereich Nachfrageorientierte Massnahmen im Verkehr</b> .....	<b>9</b>
<b>Massnahmen im Bereich Öffentlicher Verkehr</b> .....	<b>11</b>
<b>Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr</b> .....	<b>19</b>
<b>Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur</b> .....	<b>21</b>
<b>Massnahmen im Bereich Kombinierte Mobilität</b> .....	<b>29</b>

### Vorbemerkung

Es handelt sich um die definitive Fassung der Massnahmenblätter. An der Sitzung der GPL vom 17.02.05 wurde eine zweite konsolidierte Fassung ausführlich diskutiert. Die dort beschlossenen Änderungen und Ergänzungen sind vollständig aufgenommen worden.

Hinsichtlich der Finanzierungsschlüssel bleiben noch einige Fragen offen. Die Aufteilung der Kosten auf Bund, Kanton und Gemeinden ist angesichts der anlaufenden Gesetzesrevisionen allerdings auch schwierig. Es wird Aufgabe der kantonalen Syntheseberichts zu den AP V+S sein, hier geeignete Vorgaben zu treffen und in konsistenter Weise auf die verschiedenen bernischen AP V+S anzuwenden.

Hinweise zum Controlling fehlen häufig auch. Auch hier wird der kantonale Synthesebericht Vorgaben machen müssen. Insbesondere stellt sich die Frage, welche Controlling-Aufgaben bei der voraussichtlich alle 4 Jahre anfallenden Überarbeitung des AP V+S wahrgenommen werden müssen.

## Übergeordnete Massnahmen

<b>AP V+S Region Bern</b>	<b>Sicherstellen einer koordinierten Grundlagenbereitstellung</b>	<b>B11</b>																		
<b>Zielsetzung:</b> Für die Erarbeitung/Aktualisierung des Agglomerationsprogramms braucht es zur Entscheidungsfindung zuverlässige Grundlagen aus dem Bereich Siedlung und Verkehr																				
<b>Beteiligte Stellen:</b> AGR, AöV, RVK 4, VRB, TBA, Gemeinden/Planungsregionen des Perimeters		<b>Federführung:</b> GPL AP V+S Region Bern																		
<b>Massnahmen:</b> Folgende Grundlagen gelten als Basisgrundlagen für das Agglomerationsprogramm (nicht abschliessende Liste): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Gesamtverkehrsmodell (GVM)</li> <li>– Pendlerstatistik Volkszählung</li> <li>– Mikrozensus 2000/2005 ff</li> <li>– Koordinierte Verkehrszählungen</li> <li>– Langsamverkehrszählungen (statistische Grundlagendaten für Fuss-/Veloverkehr und kombinierte Mobilität)</li> <li>– Gemeindedatenbank AGR (Einwohner, Beschäftigte, Wohnbauproduktion)</li> <li>– Periodische Erhebung Bauzonenreserven/Baulandbedarf</li> <li>– Kantonale/Regionale Bevölkerungsprojektionen</li> </ul> Die beiden Szenarien des Bundesamtes für Statistik (BFS) „positive Dynamik“ und „Trend“ bilden den Rahmen zur Beurteilung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Ergänzt wird diese Grundlage durch die Auswertung der Pendlerstatistik (alle 10 Jahre) und die Auswertung des Mikrozensus (alle 5 Jahre).																				
<b>Vorgehen:</b> Die GPL AP V+S Region Bern übernimmt die Federführung bei der Planung der Grundlagenbereitstellung. Dadurch soll sichergestellt werden, dass die für das AP V+S Region Bern benötigten Datengrundlagen erhoben und periodisch aktualisiert werden. Die Verantwortung für die Bereitstellung liegt bei verschiedenen Stellen. Die Datenverwaltung soll koordiniert werden, so dass ein vollständiger aktualisierter Datensatz jederzeit zur Verfügung steht.																				
<b>Kosten:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Massnahmen pro Jahr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">2/3 %</td> <td style="text-align: right;">100'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">1/3 %</td> <td style="text-align: right;">50'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Massnahmen pro Jahr		Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	2/3 %	100'000.– Fr.	Anteil Gemeinde	1/3 %	50'000.– Fr.		%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung</li> <li><input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</li> <li><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</li> </ul> Finanzierungsnachweis: <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</li> </ul> <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Massnahmen pro Jahr																			
Total	%	Fr.																		
Anteil Bund	%	Fr.																		
Anteil Kanton	2/3 %	100'000.– Fr.																		
Anteil Gemeinde	1/3 %	50'000.– Fr.																		
	%	Fr.																		
<b>Schätzung der Zusatzkosten (exkl. im Rahmen anderer Projekte gedeckter Kosten für die Grundlagenbereitstellung)</b>																				
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan</li> <li><input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm</li> <li><input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan</li> <li><input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</li> </ul>		<b>Zeithorizont:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><input checked="" type="checkbox"/> Sofort</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011</li> </ul>																		
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Keine																				
<b>Grundlagen:</b> GVM Region Bern, RVK 4; Pendlerstatistik 2000, RVK 4; Mikrozensus 2000, RVK 4; Gemeindedatenbank, AGR; Bevölkerungsprojektion Kanton Bern 2004; Statistikkonferenz Kanton Bern																				
<b>Hinweise zum Controlling:</b> Keine																				

## Massnahmen im Bereich Siedlung und Raumplanung

AP V+S Region Bern	Kriterien für Einzonungen, Berechnung Baulandbedarf	B12																																		
<p><b>Zielsetzung:</b> Die im Bericht AP V+S Region Bern vorgeschlagenen Kriterien für die Einzonungen und die Berechnung des Baulandbedarfs sind politisch zu konsolidieren und für den ganzen Kanton zu harmonisieren. Angestrebt wird die Verankerung im kantonalen Richtplan und/oder in der kantonalen Bauverordnung. Ziel ist, die verstärkte Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf gut öV-erschlossene Lagen.</p>																																				
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> AÖV, BECO, Planungsregionen, TBA</p>		<p><b>Federführung:</b> AGR</p>																																		
<p><b>Massnahmen:</b> 1) Auf der Grundlage der Entwürfe der Agglomerationsprogramme sind die Kriterien regionalweit bzw. kantonalweit zu testen. 2) Das AöV erarbeitet eine Grundlagenkarte mit den Erschliessungsstufen. 3) Der Kantonale Richtplan wird bezüglich dem Koordinationsblatt A 01 präzisiert. Die Kriterien sind dahingehend anzupassen, dass folgende Entwicklungsstrategie umgesetzt werden kann:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ländliche Gebiete: Halten der Bevölkerung</li> <li>– Ländliche und regionale Zentren: Wo raumplanerisch zweckmässig moderates Wachstum</li> <li>– Stadtzentrum und Kernagglomerationsgemeinden: Moderates Wachstum und wo raumplanerisch zweckmässig, überdurchschnittliches Wachstum</li> <li>– Die Entwicklung soll primär dort erfolgen, wo bereits eine gute ÖV-Erschliessung besteht</li> </ul> <p><b>Vorgehen:</b> Mit einer Arbeitsgruppe unter Einbezug der Regionen sind die notwendigen Grundlagen und Richtplaninhalte zu erarbeiten. Anschliessend Anpassung des kantonalen Richtplans</p>																																				
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Planung</th> <th colspan="2">Betrieb pro Jahr</th> </tr> <tr> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>100%</td> <td>100'000.– Fr.</td> <td>100%</td> <td>10'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Planung		Betrieb pro Jahr		%	Fr.	%	Fr.	Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	100%	100'000.– Fr.	100%	10'000.– Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung  <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung  <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:  <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>
	Planung		Betrieb pro Jahr																																	
	%	Fr.	%	Fr.																																
Total	%	Fr.	%	Fr.																																
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																																
Anteil Kanton	100%	100'000.– Fr.	100%	10'000.– Fr.																																
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																																
	%	Fr.	%	Fr.																																
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden  <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan  <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm  <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan  <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort  <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011</p>																																		
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Zielkonflikte entstehen möglicherweise mit den regionalpolitischen Zielen zur Stärkung der ländlichen Gebiete</p>																																				
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Richtplan Kanton Bern 2002, Koordinationsblatt A_01</li> <li>– Beurteilung des kommunalen Baulandbedarfs, AGR, 1998</li> </ul>																																				
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b> keine</p>																																				

AP V+S Region Bern	ESP Arbeiten <sup>1</sup>		B13																																			
<p><b>Zielsetzung:</b> Vor 15 Jahren wurde das Projekt ESP Arbeiten mit dem Ziel gestartet, an attraktiven Standorten baureife und verfügbare Arbeitszonen zu entwickeln. Das Projekt strebt die konzentrierte Ansiedlung neuer Arbeitsplätze an Knoten des öffentlichen Verkehrs (ESP-D) und an Autobahnausfahrten (ESP-A) an. In der Zwischenzeit sind eine Reihe von Standorten entwickelt worden. Im 2004 hat der Regierungsrat die Schwerpunkte für das ESP Programm neu gesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Promotion für die ESP Standorte wird intensiviert</li> <li>– Für die Ansiedlung von Industrie, Gewerbe sowie für verkehrsintensive Nutzungen werden neue Standorte evaluiert</li> </ul>																																						
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> AöV, TBA, BECO, KUS, kt. Wirtschaftsförderung, Finanzdirektion, betroffene Gemeinden, Planungsregionen</p>			<p><b>Federführung:</b> AGR</p>																																			
<p><b>Massnahmen:</b> Wo dies noch nicht erfolgt ist, werden auf der Grundlage von Konzepten und ESP-Richtplänen die Zonenpläne angepasst, Überbauungsordnungen erarbeitet und Erschliessungsprojekte in Angriff genommen. Von grosser Bedeutung ist die zwischen den Gemeinden und den Kantonen abgestimmte Finanzplanung. ESP-Standorte geniessen in der kantonalen Investitionsplanung (Strassen und ÖV) eine hohe Priorität. Neben der Entwicklung der Standorte gewinnt nun die Vermarktung der Standorte an Bedeutung. Die kantonale Wirtschaftsförderung fokussiert sich dabei auf die Neuansiedlung von Unternehmen. Demgegenüber liegt der Schwerpunkt der regionalen Wirtschaftsförderung auf der Kontaktpflege und bei der Betreuung der bestehenden Unternehmen. Da eine Reihe von vor allem industriell ausgerichteten Standorten die Potenziale ausgeschöpft haben, geht es in Zukunft auch darum, neue Standorte zu evaluieren.</p> <p><b>Vorgehen:</b> Die Entwicklung der Standorte wird nach wie vor mittels Controlling-Gesprächen begleitet. Mittels Kooperationsvereinbarungen werden die Ziele aktualisiert und die Investitionsplanung der Gemeinden und des Kantons koordiniert. Für die Evaluation neuer Standorte bedarf es einer aktualisierten Marktstudie, die die Bedürfnisse an Industrie, Gewerbe und Detailhandel aufzeigt. Dies erlaubt eine gezielte Standortsuche. Zentraler Inhalt der Standortpromotion sind eine aktuelle Grundstücksdatenbank der verfügbaren Grundstücke und Liegenschaften sowie attraktive Promotionsdossiers.</p>																																						
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" data-bbox="188 1211 962 1507"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Kosten auf kantonalen Ebene werden durch das Gesamtprogramm ESP Kanton Bern getragen. Die durch die Gemeinden zu tragenden Kosten hängen von den konkreten Projekten ab und sind im voraus schwer zu beziffern.</p>				Infrastruktur		Betrieb		%	Fr.	%	Fr.	Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p>Wird vom Kanton ausgefüllt</p>	
	Infrastruktur			Betrieb																																		
	%	Fr.	%	Fr.																																		
Total	%	Fr.	%	Fr.																																		
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																																		
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																																		
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																																		
	%	Fr.	%	Fr.																																		

<sup>1</sup> Beinhaltet die Standorttypologien **ESP-A** (ESP-Arbeiten: Standorte mit Schwerpunkt industrielle und gewerbliche Produktion; vorwiegend auf den Individualverkehr ausgerichtete Verkaufsnutzungen sind ebenfalls möglich. Die Zonen liegen entlang den Verkehrshauptachsen A1, A5, A6, T6, A12) und **ESP-D** (ESP-Dienstleistungen: Standorte mit Schwerpunkt Dienstleistungen, Freizeit, Einkauf; zentral gelegen mit optimaler Erschliessung durch den ÖV).

<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV	<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Die ESP Planung führt zu priorisierten Investitionsplanungen. Diese können bei der kantonalen Investitionsplanung zu Differenzierungen mit einer regionalpolitisch motivierten Verteilung der Mittel führen.	
<b>Grundlagen:</b> ESP, Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte Erster bis fünfter Zwischenbericht an den Regierungsrat des Kantons Bern, Arbeitsgruppe ESP, 1990 bis 2004	
<b>Hinweise zum Controlling:</b> Das Controlling wird durch die AG ESP wahrgenommen.	



AP V+S Region Bern	ESP Wohnen		B14																															
<b>Zielsetzung:</b> Analog zum Thema ESP Arbeiten soll der Wohnungsbau im Kanton Bern bzw. in der Region Bern gefördert werden. Angestrebt wird die Entwicklung grösserer, zentral gelegener und gut mit dem ÖV erschlossener Standorte für das Wohnen.																																		
<b>Beteiligte Stellen:</b> VOL, BVE, FIN, Gemeinden, Planungsregionen			<b>Federführung:</b> AGR																															
<b>Massnahmen:</b> Entwicklung geeigneter Wohnstandorte durch Kanton, Gemeinden und Private. Im Vordergrund steht die Initiative der Gemeinden, welche durch eine hochwertige fachliche Beratung bis zur Sicherstellung der Realisierungssicherheit unterstützt werden. Zusätzliche Anreize werden durch eine Marketingunterstützung und Mitfinanzierung von Planung und Infrastruktur (bevorzugte Behandlung) geschaffen.																																		
<b>Vorgehen:</b> Die Lancierung des Projektes ist in Vorbereitung. Vorgesehen sind: Visionen zu Wohnen und Lebensqualität erarbeiten, Nachfrage und Angebot im Wohnbereich analysieren; Anforderungen an ESP-W Standorte definieren, Anforderungen an das Vorgehen definieren, Ausschreibung durchführen, Planung bzw. Schaffung der Baureife, Realisierung, Controlling.																																		
<b>Kosten:</b> <table border="1" data-bbox="188 875 962 1167"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Planung</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>100%</td> <td>200'000 Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="188 1176 962 1234">Für Initialisierung der Arbeiten bereitgestellte Mittel. Weitere Kosten für Kanton und Gemeinden sind noch offen.</p> <div data-bbox="1002 864 1519 1234">           Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern            Finanzierungsart:  <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung  <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung  <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:            Finanzierungsnachweis:  <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten  <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small> </div>						Planung		Betrieb		Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	100%	200'000 Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.
	Planung		Betrieb																															
Total	%	Fr.	%	Fr.																														
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																														
Anteil Kanton	100%	200'000 Fr.	%	Fr.																														
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																														
	%	Fr.	%	Fr.																														
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV			<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011																															
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b>																																		
<b>Grundlagen:</b> Weiterentwicklung der Wachstumsstrategie für den Kanton Bern, 2004 Projekt Wohnstandorte, Bericht an den Regierungsrat des Kantons Bern, 1992 bis 1993 Fünfter Zwischenbericht an den Regierungsrat des Kantons Bern, Arbeitsgruppe ESP 2004																																		
<b>Hinweise zum Controlling:</b> Es ist ein periodisches Controlling vorgesehen.																																		

AP V+S Region Bern	Standorte für verkehrsintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung	B15																		
<b>Zielsetzung:</b> Der regionale Richtplan definiert die Standorte mit erhöhten Verkehrsaufkommen von regionaler Bedeutung und teilt die möglichen Fahrten auf die einzelnen Standorte in der Region auf. Ziel ist es, das MIV-Aufkommen durch Anreize für eine optimale Standortwahl von verkehrsintensiven Vorhaben und die Bewirtschaftung der Fahrtenkredite zu vermindern.																				
<b>Beteiligte Stellen:</b> BECO, AGR		<b>Federführung:</b> VRB																		
<b>Massnahmen:</b> Das regionale Fahrleistungsmodell des VRB, das in einem regionalen Richtplan verankert ist, wird bei der Realisierung von verkehrsintensiven Vorhaben weiterhin angewendet. Die Region stellt in Zusammenarbeit mit dem Kanton die Aktualisierung und die Einhaltung des Gesamtfahrtenkredits sicher (Bewirtschaftung und Controlling). Das Vorgehen ist im Bericht „Das Berner Fahrleistungsmodell – Grundlagen und Anwendung“, welcher durch das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) und das kantonale Amt für Industrie, Betriebe und Arbeit (KIGA) im April 2003 gemeinsam herausgegeben wurde, im Detail beschrieben. In bestimmten Zonen werden demnach die Anzahl Fahrten reduziert, in anderen erhöht. Damit Standorte in Zonen mit reduzierten Fahrten nicht an Attraktivität einbüßen, sind sie durch ein besseres ÖV-Angebot aufzuwerten. Für die Umsetzung auf der Ebene der Nutzungsplanung sind die Gemeinden verantwortlich. Im Genehmigungsverfahren holt das AGR einen Mitbericht von der Region ein und beurteilt die Rechtmässigkeit des Vorhabens. <b>Vorgehen:</b> Weiterführung der Umsetzung und Controlling des Fahrleistungsmodells																				
<b>Kosten:</b> <table border="1" data-bbox="188 1066 695 1361"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Massnahmen pro Jahr</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>50 %</td> <td>5'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>50 %</td> <td>5'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Massnahmen pro Jahr		Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	50 %	5'000.– Fr.	Anteil Gemeinde	50 %	5'000.– Fr.		%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten  <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Massnahmen pro Jahr																			
Total	%	Fr.																		
Anteil Bund	%	Fr.																		
Anteil Kanton	50 %	5'000.– Fr.																		
Anteil Gemeinde	50 %	5'000.– Fr.																		
	%	Fr.																		
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV		<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011																		
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Mögliche Konflikte ergeben sich mit den Einzelinteressen der Unternehmen.																				
<b>Grundlagen:</b> Regionaler Richtplan Teil 1, VRB AGR, KIGA 2003: Das Berner Fahrleistungsmodell – Grundlagen und Anwendung																				
<b>Hinweise zum Controlling:</b> Periodisches Controlling der Fahrleistungskontingente / Ergreifen von Sanktionen, wenn diese überschritten werden.																				

AP V+S Region Bern	Regionale Richtpläne und Ortsplanungen koordinieren	B16																		
<b>Zielsetzung:</b> Die Überarbeitung der Ortsplanungen ist verstärkt auf die Ziele des AP V+S und die Vorgaben des regionalen Richtplans abzustimmen. Insbesondere innerhalb eines Korridors sind die Analysen und Konzepte zeitlich und materiell zu koordinieren. Ziel ist die Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung an Standorten, die mit dem ÖV gut erschlossen sind.																				
<b>Beteiligte Stellen:</b> AGR, TBA, AöV, KUS, RVK4, Planungsregionen (Aaretal, Gürbetal, EOS, Schwarzwasser, Laupen, Kiesental)		<b>Federführung:</b> VRB / AGR																		
<b>Massnahmen:</b> VRB: Festlegungen von regionalen Vorgaben für die Koordination der Ortsplanungen. Die Festlegungen für die Koordination der Ortsplanungen erfolgt in Abstimmung mit Massnahmenblatt B12 des AP V+S und im Rahmen des Projektes „Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung“, welches vom VRB 2004 bis 2006 in Zusammenarbeit mit dem Kanton und der RKV 4 erarbeitet wird. AGR: Festlegen von kantonalen Vorgaben für die Koordination der Ortsplanungen  <b>Vorgehen:</b> - Abschluss Ideekonkurrenz VRB „Ein Bild der Region Bern“ - Erarbeitung des regionalen Richtplans Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung gestützt auf das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung und die Ideekonkurrenz - Anpassung kantonalen Richtplan																				
<b>Kosten: <sup>2</sup></b> <table border="1" data-bbox="188 976 695 1272"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Richtpläne</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>50 %</td> <td>300'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Region</td> <td>50 %</td> <td>300'000.– Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Richtpläne		Total		%	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	50 %	300'000.– Fr.	Anteil Region	50 %	300'000.– Fr.		%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten  <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Richtpläne																			
Total		%																		
Anteil Bund	%	Fr.																		
Anteil Kanton	50 %	300'000.– Fr.																		
Anteil Region	50 %	300'000.– Fr.																		
	%	Fr.																		
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV		<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011																		
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Die Erarbeitung des regionalen Richtplans ist mit dem regionalen Angebotskonzept ÖV und Strassen zu koordinieren.																				
<b>Grundlagen:</b> Korridorstudien Gürbetal, Bern-Köniz-Schwarzenburg, Korridor Nord und Aaretal																				
<b>Hinweise zum Controlling:</b> Das Controlling ist durch den VRB und die GPL AP V+S Region Bern sicherzustellen.																				

<sup>2</sup> Die Kosten der Revision der Ortsplanungen sind hier nicht geschätzt, da die Gemeinde Ihre Ortsplanungen ohnehin alle 15 Jahre revidieren müssen.

## Bereich Nachfrageorientierte Massnahmen im Verkehr

<b>AP V+S Region Bern</b>	<b>Verkehrssystemmanagement</b>	<b>B21</b>																																		
<p><b>Zielsetzung:</b> Das Verkehrssystem-Management (VSM) soll zu einer störungsarmen Abwicklung des motorisierten Verkehrs auf den Hauptstrassen beitragen sowie mittels ÖV-Priorisierung einen möglichst störungsfreien Betrieb des öffentlichen Verkehrs ermöglichen und die Bedürfnisse des Langsamverkehrs berücksichtigen. Weiter kann das VSM einen Beitrag zur Sicherheit und Verminderung der Umweltbelastung leisten.</p>																																				
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> TBA, Gemeinden, ASTRA, RVK4, AÖV</p>		<p><b>Federführung:</b> TBA (strategisch) Strasseneigentümer (Projektierung, Realisierung)</p>																																		
<p><b>Massnahmen:</b> Wichtig sind die gezielte Bevorzugung des ÖV und die Dosierung des Verkehrs mit Lichtsignalen, die als Pfortner dienen: Der Verkehr muss bei hohem Aufkommen bereits bei der Einfahrt in den Agglomerationskern dosiert werden (Beispiel: Seftigenstrasse). Im Zentrum und z.T. auch auf zentrumsnahen Strecken ist eine dauernde Dosierung notwendig. Auf den stark belasteten Achsen müssen Betriebskonzepte einen möglichst stetigen Verkehrsfluss sicherstellen. Dies erhöht einerseits die Strassenkapazität und andererseits wird die Sicherheit gesteigert. Längerfristig ist auch ein „Waben-System“ zu prüfen, mit dem Fahrten durch mehrere „Waben“ des Agglomerationskerns vermieden resp. auf die übergeordneten Umfahrungen gelenkt werden können. Ebenfalls Bestandteil des VSM ist der Aufbau einer <i>intermodalen Leitstelle Region Bern</i>, mit welcher ÖV und Individualverkehr koordiniert gesteuert werden können. Dadurch sollen bestehende Kapazitäten bessert ausgenutzt und eine zielgerichtete Priorisierung des strassengebundenen ÖV ermöglicht werden. Schliesslich ist die Wegweisung regional zu koordinieren und zu vereinheitlichen.</p> <p><b>Vorgehen:</b> Eine Vorstudie befindet sich in Erarbeitung. Anschliessend erfolgt die Konkretisierung der etappenweise Aufbau bzw. Inbetriebnahme des VSM. Es besteht eine sehr enge Verknüpfung zur Massnahme B51 betreffend Verkehrsbetriebssystem auf Autobahnen. Die beiden Massnahmen werden deshalb gemeinsam bearbeitet.</p>																																				
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Kosten können frühestens nach Vorliegen der Vorstudie beziffert werden. Es ist mit Kosten in der Grössenordnung von einigen Mio. CHF zu rechnen.</p>			Infrastruktur		Betrieb		%	Fr.	%	Fr.	Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>
	Infrastruktur		Betrieb																																	
	%	Fr.	%	Fr.																																
Total	%	Fr.	%	Fr.																																
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																																
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																																
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																																
	%	Fr.	%	Fr.																																
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort (Vorstudie) <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011 (Umsetzung)</p>																																		
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Bereits heute gibt es ein VSM in der Stadt Bern, das laufend optimiert wird. Die bisherigen Erfahrungen sind gut, jedoch muss das System ausgebaut und besser koordiniert werden. So ist das VSM koordiniert und abgestimmt mit den Betriebsleitstellen des ÖV aufzubauen und einzuführen. Hierfür muss eine klare Zuweisung von Zuständigkeiten und Entscheidungsbefugnissen erfolgen und allenfalls auch eine einheitliche Trägerschaft definiert werden. Zu berücksichtigen ist auch die allfällige Neueinrichtung der Strassen in der Agglomeration. Zudem muss das VSM mit der Verkehrsbeeinflussung auf den Nationalstrassen koordiniert werden. Mit der Ausdehnung auf die Region wechselt die Federführung zum Kanton.</p>																																				
<p><b>Grundlagen:</b> Vorstudie ist in Erarbeitung (Federführung RVK4)</p>																																				
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b> Nach Einführung des VSM soll dieses periodisch einem Controlling unterzogen werden.</p>																																				

AP V+S Region Bern	Parkplatzbewirtschaftung		B22																														
<b>Zielsetzung:</b> Ökonomisch sinnvolle Nutzung des knappen Parkraums und Beitrag zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens.																																	
<b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden, BECO (Immissionsschutz), KUS, VRB		<b>Federführung:</b> VRB (regional) BECO (kantonal)																															
<b>Massnahmen:</b> Die Parkplatzbewirtschaftung ist dem Grundsatz verpflichtet, das knappe Gut „Parkplätze“ ökonomisch möglichst sinnvoll zu nutzen. Je höher die Attraktivität und damit die Nachfrage nach einem Parkplatz ist, desto höher sollte der Preis für diesen Parkplatz sein. In der Region, insbesondere in der Stadt Bern, besteht seit einiger Zeit eine differenzierte Parkplatzpolitik. Im Rahmen der Mobilitätsstrategie soll diese Politik gezielt weiterentwickelt werden. Dazu gehören folgende Massnahmen: – Parkgebühren. – Nach Bedarf eine räumliche und zeitliche Ausdehnung des Konzepts Anwohnerbevorzugung in Quartieren auf angrenzende Agglomerationsgemeinden. – Die Bewirtschaftung der Parkplätze von grossen Einkaufs- und Freizeitzentren in der ganzen Region Bern. Hierzu ist die generelle Einführung von Parkgebühren für Parkplätze bei grossen Einkaufszentren anzustreben. Für neue Zentren soll das schon heute im Kanton Bern etablierte Fahrleistungsmodell weiterhin zur Anwendung gelangen. – Sicherstellung der gesamtkantonalen Koordination, besonders hinsichtlich Parkgebühren (BECO)																																	
<b>Vorgehen:</b> Die bestehende Parkplatzpolitik soll weitergeführt und regional koordiniert werden. In diesem Zusammenhang sollen bis 2006 die Parkgebührenreglemente der Gemeinden überprüft werden. Ebenso sollen Möglichkeiten für eine verbesserte, gemeindeübergreifende Abstimmung der Parkplatz-Massnahmen geprüft werden.																																	
<b>Kosten:</b> <table border="1" data-bbox="188 1160 962 1458"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> Keine spezifischen Zusatzkosten			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten  <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>	
	Infrastruktur		Betrieb																														
Total	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																													
	%	Fr.	%	Fr.																													
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV		<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011																															
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b>																																	
<b>Grundlagen:</b>																																	
<b>Hinweise zum Controlling:</b>																																	

## Massnahmen im Bereich Öffentlicher Verkehr

AP V+S Region Bern	Genügend Kapazitäten für den Hauptbahnhof Bern		B31																														
<p><b>Zielsetzung:</b> Steigerung der Leistungsfähigkeit des "Nadelöhrs" Bahnhof Bern. Die Kapazitäten für die Normalspur im Bahnhof Bern reichen für die Betriebsabwicklung von Bahn 2000/1. Etappe sowie die S-Bahn 2005. Für die Weiterentwicklung des Fernverkehrs und der S-Bahn sind aber zusätzliche Infrastrukturmassnahmen notwendig.</p>																																	
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> BAV, SBB, BLS, RBS, Stadt Bern, RVK4</p>		<p><b>Federführung:</b> AÖV</p>																															
<p><b>Massnahmen:</b> Um die angestrebte Leistungserhöhung des HB Bern zu erzielen, ist der Bau von niveaufreien Entflechtungsbauwerken (Über- oder Unterwerfungen) vorgesehen. Dadurch werden Fahrwegkonflikte auf den Zulaufstrecken von Ost und West eliminiert. Die kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrt der Züge in den Perronbereich wird sichergestellt. Dank dieser Massnahmen können kostenintensive Ausbauten im Bereich der Perronanlagen vorderhand vermieden werden. Ein möglicher Ausbau der Perronanlagen ist als Option planerisch trotzdem offen zu halten.</p> <p><b>Vorgehen:</b> Studien und Zweckmässigkeitsbeurteilung.</p>																																	
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" data-bbox="188 1048 963 1346"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>280 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>280 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>				Infrastruktur		Betrieb		Total	%	280 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	280 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>
	Infrastruktur		Betrieb																														
Total	%	280 Mio. Fr.	%	Fr.																													
Anteil Bund	%	280 Mio. Fr.	%	Fr.																													
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																													
	%	Fr.	%	Fr.																													
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort (Studie) <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011 (Umsetzung)</p>																															
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b></p>																																	
<p><b>Grundlagen:</b></p>																																	
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b></p>																																	

AP V+S Region Bern	Verbesserungen des Angebots der S-Bahn	B32
<p><b>Zielsetzung:</b>            Gemäss dem Projekt „Weiterentwicklung S-Bahn Bern – 1. Teilergänzung 2008/2010“ stehen für die Weiterentwicklung der S-Bahn 2005 zwei Ziele im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Möglichst viele <b>Anschlussbeziehungen innerhalb der Agglomeration Bern</b>              → In Bern Priorität der Anschlüsse zwischen den S-Bahnlinien, unter Inkaufnahme längerer Übergangszeiten zum Fernverkehr</li> <li>– Gute <b>Verbindungen aus der Region in die weiteren Zentren</b> im Espace Mittelland              → An den Endpunkten der S-Bahn gute Anschlüsse an den Fernverkehr.</li> </ul> <p>Die Einführung des ¼-Studentakts im inneren Agglomerationsbereichs soll in Bern zu besseren Anschlüssen zwischen S-Bahnen und Fernverkehr führen.</p>		
<p><b>Beteiligte Stellen:</b>            AÖV, RVK4, SBB, BLS, RM, RBS</p>		<p><b>Federführung:</b>            AÖV</p>
<p><b>Massnahmen:</b>            Im Zentrum stehen Massnahmen für den Weiterausbau der S-Bahn Bern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 15-Minuten-Takt Bern – Münsingen während Spitzenzeiten</li> <li>– 15-Minuten-Takt Belp-Bern-Münchenbuchsee während Spitzenzeiten</li> <li>– 15-Minuten-Takt Brünnen-Bern während Spitzenzeiten (evtl. auch über den ganzen Tag)</li> <li>– 30-Minuten-Takt Bern-Laupen und Bern-Fribourg</li> <li>– 30-Minuten-Takt Bern-Wiler/ Ramsei</li> <li>– Erschliessung Wabern: Neue Stationen Kleinwabern und Morillon</li> </ul> <p>Weitere Massnahmen sind in Kombination mit dem Fernverkehr umzusetzen, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Führung eines zusätzlichen Schnellzugs Oberland-Bern mit Halt in Münsingen</li> <li>– Bern-Neuenburg 30-Minuten-Takt und Fahrzeit ≤ 30 Minuten</li> <li>– RX-Verstärkungszüge Bern-Solothurn</li> </ul> <p>Weitere Verbesserungen im Fernverkehr sind nicht Gegenstand des AP V+S Region Bern sondern von Bahn 2000, 2. Etappe (z.B. Verdichtung Bern-Zürich zum 15-Minuten-Takt während Spitzenzeiten und zusätzliche direkte Züge Bern-Zürich Flughafen, Verdichtungen Bern-Brig via Lötschbergbasistunnel.</p> <p><b>Vorgehen:</b>            Fortsetzung der Planungen in der bestehenden Projektorganisation „Weiterentwicklung S-Bahn Bern – 1. Teilergänzung 2008/2010. Demnach stehen bis zum Jahr 2010 folgende Infrastrukturprojekte im Vordergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 3. Gleis Rütli – Zollikofen (Kosten: 58 Mio. CHF)</li> <li>– Doppelspur Toffen – Kaufdorf (Kosten: 33 Mio. CHF)</li> <li>– Doppelspur Ins – Zihlbrücke (Kosten: 56 Mio. CHF)</li> <li>– Doppelspur Bümpliz Nord – Niederbottigen (Kosten: 25 Mio. CHF)</li> <li>– Wendegleis Brünnen (Kosten: 13 Mio. CHF)</li> <li>– Perronverlängerungen Belp, Thurnen, Burgstein-Wattenwil und Perronausbau Seftigen (Kosten: 12 Mio. CHF)</li> <li>– Automatisierung STB Laupen – Flamatt (Kosten: 6 Mio. CHF)</li> </ul> <p>Praktisch alle grösseren Investitionen sind mit Zweckmässigkeitsbeurteilungen auf ihre Kosten und Nutzen zu überprüfen. In einer Weiterentwicklung des Angebots mit Fahrplan- und Betriebskonzepten sind die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen genauer festzulegen. Die Realisierung der verschiedenen Projekte ist im Sinne eines etappierten Vorgehens im Zeithorizont bis 2030 vorzusehen.</p>		

<b>Kosten:</b>				
	Infrastruktur		Betrieb	
Total	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Die zu erwartenden Kosten werden zur Zeit vertieft abgeklärt.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern  
Finanzierungsart:  
 Als Teil der laufenden Rechnung  
 Als Teil der Investitionsrechnung  
 Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:  
 Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

**Bedeutung / Stellenwert:**  
 Vorgabe für Gemeinden  
 Vorgabe für regionalen Richtplan  
 Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm  
 Antrag für den kantonalen Richtplan  
 Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

**Zeithorizont:**  
 Sofort (Studien/Planung)  
 2008 – 2011 (Umsetzung)

**Abhängigkeiten/Zielkonflikte:**  
 Im Projekt „Weiterentwicklung S-Bahn Bern – 1. Teilergänzung 2008/2010“ wird die Machbarkeit verschiedener Angebotsvarianten vertieft überprüft. Erst nach Abschluss dieser Arbeiten lassen sich die notwendigen Massnahmen genauer festlegen.  
 Die Auswirkungen von Angebotsverdichtungen auf den Strassenverkehr (bei à-Niveau Bahnübergängen) sind zu berücksichtigen.

**Grundlagen:**

**Hinweise zum Controlling:**  
 Controlling erfolgt im Rahmen der Überarbeitung der kantonalen Investitionsplanung ÖV und des kantonalen Angebotsbeschlusses



AP V+S Region Bern	Anbindung der Zentren des Espace Mittelland		B33																														
<b>Zielsetzung:</b> Die Reisezeiten zu den Zentren des Espace Mittelland (Biel, Fribourg, Langenthal, Neuenburg, Solothurn, Thun) sollen unter oder im Bereich von 30 Minuten liegen.																																	
<b>Beteiligte Stellen:</b> AÖV, SBB, BLS, RBS, RVK4		<b>Federführung:</b> AÖV																															
<b>Massnahmen:</b> Von strategisch grosser Bedeutung ist insbesondere der Rosshäuserntunnel als Voraussetzung für Angebotsverbesserungen auf der BN-Linie Bern-Neuenburg.																																	
<b>Vorgehen:</b> Die Massnahmen sind nicht direkt Gegenstand des AP V+S Region Bern. Sie werden im Rahmen der kantonalen Investitionsplanung ÖV und des Angebotsbeschlusses ÖV konkretisiert.																																	
<b>Kosten:</b> <table border="1" data-bbox="188 880 962 1171"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="188 1205 946 1261">Kosten können erst beziffert werden, wenn die genauen Massnahmen bekannt sind.</p>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten  <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>	
	Infrastruktur		Betrieb																														
Total	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																													
	%	Fr.	%	Fr.																													
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV		<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort (Studien / Planung) <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011 (Umsetzung)																															
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b>																																	
<b>Grundlagen:</b>																																	
<b>Hinweise zum Controlling:</b>																																	

AP V+S Region Bern	Erschliessung Korridor Nord/Süd – ZMB Verkehr Bern Süd		B34																														
<b>Zielsetzung:</b> Verbesserung der Erschliessung in diesem Korridor, Schaffen der nötigen Kapazitäten																																	
<b>Beteiligte Stellen:</b> AÖV, AGR, TBA, RBS, BLS, SBB, BernMobil, RVK4, Gemeinden		<b>Federführung:</b> AÖV																															
<b>Massnahmen:</b> Werden erst evaluiert.																																	
<b>Vorgehen:</b> In einem ersten Schritt ist zusammen mit den Gemeinden die Zweckmässigkeit einer S-Bahn Nord/Süd Richtung Köniz-Schwarzenburg vertieft zu untersuchen. Dabei sind auch die Beibehaltung des heutigen Systems (mit Massnahmen zur Sicherung der Fahrplanstabilität) oder die Verlängerung einer Tramlinie Richtung Köniz als gleichwertige Alternativen einzubeziehen. Ausgehend von den Ergebnissen dieser „Zweckmässigkeitsbeurteilung Verkehr Bern-Süd“ (ZMB Verkehr Bern-Süd) ist ein Strategieentscheid betreffend S-Bahn Nord/Süd zu fällen. Fällt dieser negativ aus, steht als nächster Schritt die Kapazitätserweiterung des RBS-Tiefbahnhofs an. Ansonsten ist dieser Ausbau mit dem Bau der S-Bahn Nord/Süd zu koordinieren.																																	
<b>Kosten:</b> <table border="1" data-bbox="188 981 962 1272"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>1.5 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>42 %</td> <td>0.6 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>39 %</td> <td>0.3 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>19 %</td> <td>0.3 Mio Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bei den Kosten für die ZMB handelt es sich um eine erste grobe Schätzung.</p>				Infrastruktur		Betrieb		Total	100 %	1.5 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	42 %	0.6 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	39 %	0.3 Mio Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	19 %	0.3 Mio Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten  <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>
	Infrastruktur		Betrieb																														
Total	100 %	1.5 Mio Fr.	%	Fr.																													
Anteil Bund	42 %	0.6 Mio Fr.	%	Fr.																													
Anteil Kanton	39 %	0.3 Mio Fr.	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde	19 %	0.3 Mio Fr.	%	Fr.																													
	%	Fr.	%	Fr.																													
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV			<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort (Durchführung der ZMB)  <input type="checkbox"/> 2008 – 2011																														
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Die ZMB Verkehr Bern Süd soll eine verkehrsträgerübergreifende Perspektive einnehmen. Hinsichtlich Strasseninfrastruktur ist der Zubringer ESP Köniz-Liebefeld / Weissenstein / Morillon und die Spange Köniz-Wangental einzubeziehen.																																	
<b>Grundlagen:</b>																																	
<b>Hinweise zum Controlling:</b>																																	

AP V+S Region Bern	Erschliessung Bern West		B35																														
<p><b>Zielsetzung:</b> Verbesserte Erschliessung von Bern West: Es ist unbestritten, dass nach der Ablehnung des Projektes Tram Bern West in der kantonalen Abstimmung vom 16. Mai 2004 die öV-Erschliessung von Bern West nicht gelöst ist. Die ESP Ausserholli- gen und Brünnen sowie die dicht besiedelten Wohngebiete benötigen einen attraktiven und ausreichenden öV, welcher mit dem bestehenden Trolleybussystem nicht mehr gewährleistet werden kann. Die Verkehrsmodellanalysen zeigen, dass nur mit einem Angebotsausbau die ÖV-Erschliessung von Bümpliz/Bethlehem/Brünnen auch in Zukunft gewährleisten werden kann.</p>																																	
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> AÖV, AGR, TBA, BernMobil, RVK4, VRB, Stadt Bern, Köniz</p>		<p><b>Federführung:</b> AÖV</p>																															
<p><b>Massnahmen:/ Vorgehen:</b> Für die zukünftige ÖV-Erschliessung von Bern-West hat der Kanton zusammen mit der RVK4, der Stadt Bern und Köniz bereits eine Projektorganisation eingesetzt, welche verschiedene Konzepte eines zukünftigen ÖV-Angebots Richtung Bern West erarbeiten und beurteilen soll. Dabei werden sowohl Bus- als auch neue Tramlösungen geprüft. Im AP V+S Region Bern ist festzuhalten, dass die Realisierung der vorteilhaftesten Variante möglichst schnell erfolgen soll.</p>																																	
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" data-bbox="188 913 962 1196"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>130 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>20 %</td> <td>26 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>53 %</td> <td>69 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>27 %</td> <td>35 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Finanzierungsschlüssel ist noch offen. Der maximale Anteil des Bundes beträgt 50% und soll möglichst angestrebt werden.</p> <p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:  <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung  <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung  <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  Finanzierungsnachweis:  <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten  Wird vom Kanton ausgefüllt</p>					Infrastruktur		Betrieb		Total	100 %	130 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	20 %	26 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	53 %	69 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	27 %	35 Mio. Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.
	Infrastruktur		Betrieb																														
Total	100 %	130 Mio. Fr.	%	Fr.																													
Anteil Bund	20 %	26 Mio. Fr.	%	Fr.																													
Anteil Kanton	53 %	69 Mio. Fr.	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde	27 %	35 Mio. Fr.	%	Fr.																													
	%	Fr.	%	Fr.																													
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden  <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan  <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm  <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan  <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort (Plangenehmigung)  <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011 (Realisierung)</p>																															
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Koordination mit der S-Bahn-Erschliessung Richtung Bümpliz / Brünnen ist notwendig.</p>																																	
<p><b>Grundlagen:</b> Es steht eine Vielzahl von Grundlagen aus dem ursprünglichen Projekt „Tram Bern West“ zur Verfügung. Zusätzliche Abklärungen sind im Gang.</p>																																	
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b></p>																																	

AP V+S Region Bern	Verbesserungen Tram- /Busangebot		B36																																			
<p><b>Zielsetzung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Abstimmung der Betriebszeiten zwischen Bahn und Tram/Bus verbessern</li> <li>– Tramverlängerung Guisanplatz - Wankdorf</li> <li>– Umstellung der Buslinie Ostermundigen auf Trambetrieb</li> <li>– Erschliessung Morillon</li> <li>– Angebot der Postautolinien entsprechend nachgewiesenem Bedarf laufend anpassen (mittlerer Ausbau)</li> </ul>																																						
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> BERNMOBIL, AÖV, Gemeinden</p>			<p><b>Federführung:</b> RVK4</p>																																			
<p><b>Massnahmen:</b></p> <p>Die Tramverlängerung zur S-Bahn-Station Wankdorf wird im Zusammenhang mit dem Projekt Wankdorfplatz umgesetzt. Eine Umstellung der bestehenden Buslinie Ostermundigen auf Trambetrieb ist bei einer weiteren Nachfragesteigerung (z.B. aufgrund neuer Überbauungen wie dem Oberfeld) notwendig, da eine weitere Verdichtung des Busfahrplans betrieblich nicht mehr machbar ist. Mit einer zunehmenden Nachfrage wird besonders im Konzentrationsszenario gerechnet. Im Trendszenario wird die Nachfragesteigerung weniger stark ausfallen. Eine Umstellung auf Trambetrieb ist aus Attraktivitäts- und Kostengründen aber auch in diesem Fall anzustreben. Bei der Einführung des Trams Ostermundigen muss im Stadtzentrum die Entlastung der Hauptgassen geprüft werden.</p> <p>Eine Tramverlängerung in den Bereich Morillon ist primär mit den künftigen Nutzungen auf dem dortigen Entwicklungsgebiet zu begründen. Sie steht in Konkurrenz zu einer Verlängerung der Tramlinie in Richtung Klein-Wabern. Das Projekt ist lokal zusammen mit der Frage einer neuen S-Bahn Station Morillon zu beurteilen.</p> <p><b>Vorgehen:</b></p> <p>Die ÖV-Priorisierung ist einerseits wie anhin nach Bedarf umzusetzen. Andererseits ist ein umfassendes Konzept mit verbindlichen Grundsätzen und konkreten Massnahmen zur Priorisierung des ÖV auf dem Strassennetz zu erarbeiten. Beispielsweise soll die Aufhebung von Niveauübergängen in erster Priorität dort angegangen werden, wo sich der ÖV gegenseitig behindert (Bahn / Bus).</p> <p>Die Zweckmässigkeit einer Umstellung der Buslinie Ostermundigen auf Tram ist vertieft zu untersuchen. Die RVK4 hat für 2005/2006 eine entsprechende Zweckmässigkeitsbeurteilung vorgesehen.</p> <p>Für den Bereich Wabern ist eine verbesserte Erschliessung zu prüfen. Einzubeziehen sind neue S-Bahn Stationen (Kleinwabern und Morillon) und Tramverlängerungen (Linie 3 bis Morillon, falls nicht nach Köniz verlängert; oder Linie 9 bis Kleinwabern oder als Abzweigung bis Morillon).</p>																																						
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" data-bbox="188 1451 962 1731"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>%</th> <th></th> <th>%</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>20 Mio Fr.</td> <td></td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>20 %</td> <td>4 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>53 %</td> <td>11 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>27 %</td> <td>5 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Kostenangaben beschränken sich auf die Tramverlängerung Guisanplatz-Wankdorf. Nur diese verursacht in der ersten Etappe (08-11) Infrastrukturkosten. Weitere Kosten entstehen durch Abklärungen und Planungsarbeiten (z.B. ZMB Tram Ostermundigen).</p> <div style="float: right; width: 30%;"> <p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern</p> <p>Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p> </div>						Infrastruktur		Betrieb		%		%		Total		20 Mio Fr.		Fr.	Anteil Bund	20 %	4 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	53 %	11 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	27 %	5 Mio. Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.
	Infrastruktur		Betrieb																																			
	%		%																																			
Total		20 Mio Fr.		Fr.																																		
Anteil Bund	20 %	4 Mio. Fr.	%	Fr.																																		
Anteil Kanton	53 %	11 Mio. Fr.	%	Fr.																																		
Anteil Gemeinde	27 %	5 Mio. Fr.	%	Fr.																																		
	%	Fr.	%	Fr.																																		

<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV	<b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort (Planung) <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011 (Umsetzung Bern West, Guisanplatz)
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Koordinationsbedarf mit Massnahme B54	
<b>Grundlagen:</b>	
<b>Hinweise zum Controlling:</b>	

## Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr

<b>AP V+S Region Bern</b>	<b>Fussverkehr: Regionale Prioritätensetzung und Koordination</b>		<b>B41</b>																															
<p><b>Zielsetzung:</b> 45% der Wege unter 5 km werden bereits heute zu Fuss zurückgelegt. Dieser Anteil ist mit Reparaturmassnahmen zu halten und mit Ausbauten auf 55% bis 2011 zu erhöhen. In der Spitzenstunde sind MIV-Fahrten mit Fusswegen zu ersetzen. Damit können teure und für den Fussverkehr unter Umständen kontraproduktive MIV-Ausbauten vermieden werden. Der Fuss- und Veloverkehr erhöht den bewegungsaktiven Bevölkerungsanteil und trägt damit massgeblich zur Senkung der volkswirtschaftlichen Kosten des Gesundheitswesens bei. Die Massnahmen für den Fussverkehr wirken sofort, sind im Vergleich zu anderen Massnahmen kostengünstig und deshalb prioritär umzusetzen.</p>																																		
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> TBA, AGR, RVK4, Planungsregionen und Gemeinden</p>			<p><b>Federführung:</b> VRB (Strategie / Planung regional) TBA (Strategie / Planung kantonal) Strasseneigentümer (Projektierung, Realisierung)</p>																															
<p><b>Reparaturmassnahmen:</b> Im Zentrum einer wirkungsvollen Fussgängerförderung stehen zahlreiche unspektakuläre Einzelmassnahmen zur Verbesserung des Verkehrsnetzes. Wichtig sind Sanierungen von Knoten und Querungen sowie von Unfallschwerpunkten, bessere Zugänge zu ÖV-Haltestellen, wirkungsvolle und grossflächige Verkehrsberuhigung oder auch eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes.</p> <p><b>Ausbau:</b> Mit Ausbauten und Netzerweiterungen werden neue Potenziale erschlossen. Neue Netzelemente sind zu erstellen, wenn dadurch grosse Zeitgewinne resultieren (Vermeidung von Umwegen) oder um sogenannte Filter abzubauen (Filter = Problempunkt oder -strecke). Ausführliche Massnahmenliste auf der Rückseite, Plan mit Massnahmen siehe Hauptbericht Kap. 6.5.</p> <p><b>Vorgehen:</b> Die Massnahmen des Fussverkehrs sind im Rahmen eines Gesamtpakets „Fuss- und Veloverkehr“ zu priorisieren und zu koordinieren. Die Finanzierung erfolgt über die Integration in die Investitionsplanungen von Kanton und Gemeinden. Zur Sicherung des Bundesbeitrags ist sie soweit möglich auch als Gesamtpaket sicherzustellen. Planung, rechtliche Sicherung und Projektierung erfolgt massnahmenweise.</p>																																		
<p><b>Kosten: ca. 29 Mio. Fr.</b></p> <table border="1" data-bbox="188 1178 963 1413"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>25 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>- Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>20 %</td> <td>5 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>80 %</td> <td>20 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Betriebskosten für Fussverkehr nicht relevant Diskussionsgrundlage: Der Bund beteiligt sich mit 20% an den Kosten.</p>				Infrastruktur		Betrieb*		Total	%	25 Mio. Fr.	%	- Fr.	Anteil Bund	20 %	5 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	80 %	20 Mio. Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>	
	Infrastruktur		Betrieb*																															
Total	%	25 Mio. Fr.	%	- Fr.																														
Anteil Bund	20 %	5 Mio. Fr.	%	Fr.																														
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																														
Anteil Gemeinde	80 %	20 Mio. Fr.	%	Fr.																														
	%	Fr.	%	Fr.																														
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>			<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort (Planung, Prioritätensetzung) <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011 (Umsetzung)</p>																															
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Strassenumgestaltungen nach dem Berner Modell verbessern auch die Qualität des Fussverkehrs. Sie werden im Kapitel Strasseninfrastruktur behandelt. Der Fussverkehr wird stark von nachfrageorientierten Massnahmen und von Massnahmen im Bereich der anderen Verkehrsarten beeinflusst.</p>																																		
<p><b>Grundlagen:</b> Es wurde eine detaillierte Massnahmenliste ausgearbeitet.</p>																																		
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b></p>																																		

AP V+S Region Bern	Veloverkehr: Regionale Prioritätensetzung und Koordination	B42																														
<p><b>Zielsetzung:</b> Durch eine gezielte Förderung des Fuss- und Veloverkehrs kann das Verkehrssystem in der Region Bern massgeblich entlastet werden. Das Umsteigepotenzial vom MIV auf den sogenannten Langsamverkehr ist gross. Die Stärke des Fuss- und Veloverkehrs liegt einerseits in der Ersetzung von Wegen, die sonst mit dem MIV zurückgelegt würden. Der Nutzen liegt andererseits aber auch in der Substitution von längeren Autofahrten, wenn der Zubringer zum ÖV funktionieren und so eine Autofahrt durch den kombinierten Weg Fuss-/Veloverkehr – ÖV ersetzen kann. Der Handlungsbedarf ist dringlich. Bis 2011 soll der Veloverkehr (Anzahl Wege) um 50% erhöht werden. Dies kann vor allem mit der vermehrten Benutzung des Velos für Distanzen bis 3 km erreicht werden.</p>																																
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> TBA, AGR, RVK4, Planungsregionen und Gemeinden</p>		<p><b>Federführung:</b> VRB (Strategie / Planung regional) TBA (Strategie / Planung kantonal) Strasseneigentümer (Projektierung, Realisierung)</p>																														
<p><b>Massnahmen:</b> Die Massnahmen für den Veloverkehr wirken sofort, sind im Vergleich zu anderen Massnahmen kostengünstig und deshalb prioritär umzusetzen (Plan mit Massnahmen siehe Erläuterungsbericht Kap. 6.5.). Die Massnahmenliste zeigt auch, wieviele Personen direkt von der geplanten Massnahme profitieren und ob zugleich Entwicklungsschwerpunkte ESP erreicht werden können.</p> <p><b>Reparaturmassnahmen:</b> Um den Anteil am Veloverkehr zu halten, sind Reparaturmassnahmen auf dem bestehenden Strassennetz nötig.</p> <p><b>Ausbau:</b> Mit Ausbauten und Netzerweiterungen werden neue Potenziale erschlossen. Neue Netzelemente sind zu erstellen, wenn dadurch grosse Zeitgewinne resultieren (Vermeidung von Umwegen) oder um sogenannte Filter abzubauen (Filter = Problempunkt oder -strecke).</p> <p><b>Vorgehen:</b> Die Massnahmen des Veloverkehrs sind im Rahmen eines Gesamtpaketes „Fuss- und Veloverkehr“ zu priorisieren und zu koordinieren. Die Finanzierung erfolgt über die Integration in die Investitionsplanungen von Kanton und Gemeinden. Zur Sicherung des Bundesbeitrags ist sie soweit möglich auch als Gesamtpaket sicherzustellen. Planung, rechtliche Sicherung und Projektierung erfolgt massnahmenweise. Massnahmen und Kosten, die bei Strassenumgestaltungen nach Berner Modell mehrere Verkehrsarten betreffen, werden nicht dem Fuss- und Veloverkehr sondern dem Strassenverkehr allgemein – im Agglomerationsprogramm also der Strasseninfrastruktur – zugewiesen. Ebenfalls in einer separaten Kategorie werden die Reparaturkosten von Übergängen des Hochleistungsstrassennetzes zum Stadtstrassennetz (z.B. Wankdorf) geführt.</p>																																
<p><b>Kosten: ca. 56 Mio. Fr.</b></p> <table border="1" data-bbox="188 1205 959 1435"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>56 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>- Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>20 %</td> <td>11 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>49 %</td> <td>28 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>31 %</td> <td>17 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Betriebskosten für Fussverkehr nicht relevant Kostenschlüssel ist Diskussionsgrundlage: Bundesanteil ist reine Hypothese; Gemeindeanteil bzw. Kantonsanteil schwankt je nachdem, ob es sich um eine Gemeinde- oder eine Kantonsstrasse handelt. Oben angegeben sind Durchschnittswerte über alle Projekte.</p> <div data-bbox="1002 1196 1503 1570"> <p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p>Wird vom Kanton ausgefüllt</p> </div>				Infrastruktur		Betrieb*		Total	%	56 Mio. Fr.	%	- Fr.	Anteil Bund	20 %	11 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	49 %	28 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	31 %	17 Mio. Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.
	Infrastruktur		Betrieb*																													
Total	%	56 Mio. Fr.	%	- Fr.																												
Anteil Bund	20 %	11 Mio. Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton	49 %	28 Mio. Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinde	31 %	17 Mio. Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan (kommunale Projekte)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm (kantonale Projekte)</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011</p>																														
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Strassenumgestaltungen nach dem Berner Modell und Verbesserungen an den Schnittstellen zu den Hochleistungsstrassen (z.B. Wankdorf) verbessern auch die Qualität des Veloverkehrs. Sie werden im Kapitel Strasseninfrastruktur behandelt.</p>																																
<p><b>Grundlagen:</b> Als Grundlage für die weiteren Arbeiten ist eine detaillierte Massnahmenliste ausgearbeitet worden</p>																																
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b></p>																																

## Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur

AP V+S Region Bern	<b>VBS (Verkehrsbeeinflussungssystem)– Machbarkeitsstudie und Umsetzung / Verkehrsfluss auf Autobahnen verbessern</b>			<b>B51</b>																														
<b>Zielsetzung:</b> Bessere Nutzung der Kapazitäten der Autobahnen und Stau sowie Verdrängung auf Hauptstrassen vermeiden.																																		
<b>Beteiligte Stellen:</b> TBA, ASTRA			<b>Federführung:</b> TBA																															
<b>Massnahme VBS:</b> Zu den möglichen Massnahmen gehören die flexible Nutzung der Fahrstreifen und das temporäre Benutzen der Standstreifen. Mit Tempolimiten, die ja nach Belastung variieren (wie schon heute am Grauholz) und mit verbesserter Information (Stauwarnungen) beeinflusst das VBS zudem das Verhalten auf der Autobahn ganz direkt. Es handelt sich also um eine Massnahme an der Schnittstelle zu den nachfrageseitigen Massnahmen (vgl. Massnahme B21). <b>Vorgehen:</b> Studien (samt Modellsimulationen und Wirkungsanalysen) zur Leistungsfähigkeit und Machbarkeit eines VBS sowie zur Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer gezielten Benutzung der Standstreifen während Spitzenzeiten. Bei positivem Befund: Umsetzung des VBS in der ersten Etappe zwischen 2007 und 2011.  <b>Infrastrukturmassnahme:</b> <b>A6/A1 Ausfahrt Bern Wankdorf</b> gemäss Projekt Verlegung Autobahnanschluss Wankdorf  <b>Vorgehen:</b> Die Massnahme ist seitens des ASTRA bereits detailliert geplant. Einer raschen Umsetzung steht somit nichts im Wege.																																		
<b>Kosten:</b> <table border="1" data-bbox="188 1070 962 1317"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>100%</td> <td>100 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>5 Mio Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>87%</td> <td>87 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>3.5 Mio Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>13%</td> <td>13 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>1.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="188 1339 962 1417">Anmerkung: Mit neuem Finanzierungsschlüssel nach Einführung NFA übernimmt der Bund 100% der Kosten. Die Kosten für die Infrastrukturmassnahmen sind durch das ASTRA zu beziffern.</p>						Infrastruktur		Betrieb		Total	100%	100 Mio. Fr.	%	5 Mio Fr.	Anteil Bund	87%	87 Mio. Fr.	%	3.5 Mio Fr.	Anteil Kanton	13%	13 Mio. Fr.	%	1.5 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.
	Infrastruktur		Betrieb																															
Total	100%	100 Mio. Fr.	%	5 Mio Fr.																														
Anteil Bund	87%	87 Mio. Fr.	%	3.5 Mio Fr.																														
Anteil Kanton	13%	13 Mio. Fr.	%	1.5 Mio. Fr.																														
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																														
	%	Fr.	%	Fr.																														
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV			<b>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern</b> <b>Finanzierungsart:</b> <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  <b>Finanzierungsnachweis:</b> <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>																															
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Das VBS muss eng mit dem Verkehrssystemmanagement (VSM) für das untergeordnete Strassennetz der Region Bern und der geplanten intermodalen Leitstelle für die Agglomeration Bern koordiniert werden (Massnahme B21) koordiniert werden.																																		
<b>Grundlagen:</b>																																		
<b>Hinweise zum Controlling:</b>																																		



AP V+S Region Bern	ZMB Verkehr Bern Ost		B52																															
<p><b>Zielsetzung:</b> Verbesserung der verkehrlichen und städtebaulichen Situation im Osten Berns. Hier durchquert die A6 dicht besiedelte Gebiete. Zudem gehören Staus zwischen dem Autobahnanschluss Muri und dem Wankdorf-Dreieck schon heute zum Alltag. Die Folge ist, dass der Verkehr ausweicht und über Hauptstrassen und Schleichwege das Siedlungsgebiet belastet. Mit der prognostizierten Verkehrszunahme verschlechtert sich diese Situation noch mehr.</p>																																		
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> TBA, ASTRA, RVK4, Stadt Bern, Gemeinden</p>			<p><b>Federführung:</b> TBA</p>																															
<p><b>Massnahmen:</b> Die heutige A6 zwischen Muri und Wankdorf gehört zu den kritischen Autobahnabschnitten. Eine neue Osttangente könnte hier eine Entlastung bringen. Sie verbindet den Autobahnanschluss Muri und das Ittigenfeld. Die aus heutiger Sicht beste Variante verläuft vollständig unterirdisch mit Anschlüssen in Gümligen und Ostermundigen/Worbental. Dafür kann die heutige A6 zwischen Ostring und Wankdorf „rückgebaut“ werden, d.h. in einen leistungsfähigen Zubringer und eine Hauptverkehrsstrasse mit rund 20 000 bis 25 000 Fahrten pro Werktag verwandelt werden. Daher sollen mit einer <b>„ZMB Verkehr Bern Ost“</b> folgende Varianten geprüft werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Variante neue Osttangente, inkl. Rückbau A6: In der ZMB sollen u.a. die technische Machbarkeit, Standort und Ausgestaltung der Anschlüsse, die Auswirkungen (Verkehr, Umwelt, Standortgunst Bern Ost, etc.) und die zu erwartenden Kosten untersucht werden. Für die Variante neue Osttangente sind auch die Möglichkeiten einer neuen ÖV-Führung via rückgebaute A6 zu prüfen.</li> <li>– Variante Leistungssteigerung: Als Alternative werden in der ZMB die Möglichkeiten einer Leistungssteigerung inklusive Immissionsschutzmassnahmen auf der bestehenden A6 überprüft.</li> <li>– Gegenstand der ZMB Bern-Ost sind auch die Zubringer ESP Zollikofen (vgl. nächste Massnahme) und der Umbau des Anschlusses Schermenweg in einen kreisförmigen Anschluss gemäss Wettbewerb.</li> </ul> <p><b>Zubringer ESP Zollikofen:</b> Eine neue Verbindung von der A1 im Ittigenfeld zum ESP Zollikofen mit einer Spur pro Richtung. Zu diesem Projekt wurde bereits einmal eine Mitwirkung durchgeführt. Weiteres Vorgehen: Überprüfung des Mitwirkungsprojekts im Rahmen der Korridorstudie Nord und der „ZMB Bern-Ost“. Das weitere Vorgehen nach Abschluss der Korridorstudie bzw. der ZMB hängt von deren Ergebnis ab und ist zum jetzigen Zeitpunkt offen.</p> <p><b>Weiteres Vorgehen:</b> Oben beschriebene ZMB auslösen. Das weitere Vorgehen nach Abschluss der ZMB hängt von deren Ergebnis ab und ist zum jetzigen Zeitpunkt offen.</p>																																		
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" data-bbox="188 1384 962 1630"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td>1.5 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>1/2</td> <td>0.75 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>1/3</td> <td>0.5 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td>1/6</td> <td>0.25 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Im Moment können nur die Kosten für die ZMB beziffert werden. Sie dürften in der Grössenordnung von 1 bis 1.5 Mio. CHF zu liegen kommen.</p>						Infrastruktur		Betrieb		Total		1.5 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	1/2	0.75 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	1/3	0.5 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinden	1/6	0.25 Mio. Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.
	Infrastruktur		Betrieb																															
Total		1.5 Mio. Fr.	%	Fr.																														
Anteil Bund	1/2	0.75 Mio. Fr.	%	Fr.																														
Anteil Kanton	1/3	0.5 Mio. Fr.	%	Fr.																														
Anteil Gemeinden	1/6	0.25 Mio. Fr.	%	Fr.																														
	%	Fr.	%	Fr.																														
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b> Je nach Ergebnis der ZMB  <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden  <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan  <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm  <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan  <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>			<p><b>Zeithorizont:</b>  <input checked="" type="checkbox"/> Sofort  <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011</p>																															
<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:  <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung  <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung  <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:  <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten  <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>																																		

**Abhängigkeiten/Zielkonflikte:**

Von Seiten Bund wird eine integrale Betrachtung des HLS-Netzes der Agglomeration Bern erwartet. Es besteht somit ein grosser Koordinationsbedarf mit der ZMB Verkehr Bern Süd (siehe Massnahme B53 / B34).

Der Bund hat signalisiert, dass er sich an der vorliegenden ZMB nur dann finanziell beteiligt, wenn auch die im Rahmen des AP V+S Region Bern nicht weiterverfolgte Südtangente in die ZMB einbezogen wird. In finanzieller, methodischer und zeitlicher Hinsicht wäre es wünschenswert, die ZMB integral, also unter Berücksichtigung der Südtangente, durchzuführen. Damit würde nichts präjudiziert, sondern im Gegenteil ganzheitlich und umfassend abgeklärt und dies erst noch zeitgerecht und mit finanzieller Beteiligung des Bundes.

**Grundlagen:****Hinweise zum Controlling:**

AP V+S Region Bern	ZMB Verkehr Bern Süd (Teil Strasse)		B53																														
<p><b>Zielsetzung:</b> Entlastung/Sanierung des Gebietes Seftigenstrasse/Weissensteinstrasse. Dieses ist schon heute überlastet. Zudem besteht im Raum des ESP Köniz–Liebefeld ein grosses Potenzial für zukünftige stadtnahe Nutzungen. Der Zubringer ESP Liebefeld / Weissenstein / Morillon könnte beide Probleme wesentlich entschärfen. Der Bedarf ist davon abhängig, wie stark das Potenzial des ESP genutzt wird (gemäss Konzentrationsszenario ist eine möglichst grosse Nutzung anzustreben) und wie stark es gelingt, eine Erschliessung mit dem ÖV zu erreichen.</p>																																	
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> TBA, ASTRA, RVK4, Stadt Bern, Gemeinden</p>		<p><b>Federführung:</b> TBA</p>																															
<p><b>Massnahmen:</b> Im Rahmen der ZMB Verkehr Bern Süd sind folgende Strasseninfrastrukturmassnahmen zu prüfen: – Zubringer ESP Liebefeld / Weissenstein / Morillon: Unterirdische Verbindung ab der A12 ins Gebiet Liebefeld/Köniz, allenfalls weitergeführt bis Morillon. – Spange Köniz-Wangental: Neue Hauptverkehrsstrasse von Schliern über Schwarzenburgstrasse/Köniz bis zur Landdorfstrasse.</p> <p><b>Vorgehen:</b> Für den Korridor Bern Süd ist eine „ZMB Verkehr Bern Süd“ geplant, mit welcher schwerpunktmässig verschiedene zukünftige ÖV-Erschliessungsvarianten beurteilt und verglichen werden sollen (vgl. Massnahme B34). Bestandteil der ZMB Verkehr Bern Süd sind aber auch mögliche neue Strasseninfrastrukturen, insbesondere die beiden oben genannten Teilstücke. Durch diese verkehrsträgerübergreifende Sicht sollen gegenseitige Abhängigkeiten zwischen einzelnen Massnahmen dargestellt und eine verkehrsträgerübergreifende Optimierung der Infrastrukturplanung sichergestellt werden. Das weitere Vorgehen nach Abschluss der ZMB hängt von deren Ergebnis ab und ist zum jetzigen Zeitpunkt offen. Einbezug der Spange Köniz-Wangental in die „ZMB Süd“. Das weitere Vorgehen nach Abschluss der ZMB hängt von deren Ergebnis ab und ist zum jetzigen Zeitpunkt offen.</p>																																	
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" data-bbox="188 1160 963 1406"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Siehe Massnahme B34.</p>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung: Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>	
	Infrastruktur		Betrieb																														
Total	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																													
	%	Fr.	%	Fr.																													
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b> Je nach Ergebnis der ZMB <input type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p><b>Zeithorizont:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011r</p>																															
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Von Seiten Bund wird eine integrale Betrachtung des HLS-Netzes der Agglomeration Bern erwartet. Es besteht somit ein grosser Koordinationsbedarf mit der ZMB Verkehr Bern Ost (B52) und mit B34. Der Bund hat signalisiert, dass er sich an der vorliegenden ZMB nur dann finanziell beteiligt, wenn auch die im Rahmen des AP V+S Region Bern nicht weiterverfolgte Südtangente in die ZMB einbezogen wird. In finanzieller, methodischer und zeitlicher Hinsicht wäre es wünschenswert, die ZMB integral, also unter Berücksichtigung der Südtangente, durchzuführen. Damit würde nichts präjudiziert, sondern im Gegenteil ganzheitlich und umfassend abgeklärt und dies erst noch zeitgerecht und mit finanzieller Beteiligung des Bundes.</p>																																	
<p><b>Grundlagen:</b></p>																																	
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b></p>																																	

<b>AP V+S Region Bern</b>	<b>Leistungssteigerung Wankdorfplatz</b>	<b>B54</b>																														
<p><b>Zielsetzung:</b> Schaffen der nötigen Kapazitäten für die Erschliessung des ESP Wankdorf, insbesondere auch Freiräume für den ÖV und für Verbesserungen zu Gunsten des Velo- und Fussverkehrs.</p>																																
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> TBA, AÖV, ASTRA, Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen</p>		<p><b>Federführung:</b> TBA</p>																														
<p><b>Massnahmen:</b> Das Wankdorf ist ein Knotenpunkt der Autobahnanschlüsse und zugleich der Hauptverkehrsstrassen, der immer häufiger überlastet ist. Die Leistungsfähigkeit genügt zur Aufnahme des Verkehrs aus den neuen Nutzungen im Einzugsbereich Wankdorf, für Verbesserungen des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs nicht mehr. Geplant ist, die Autobahnausfahrt aus Richtung Basel/Zürich an den Schermenweg zu verlegen und auf dem Wankdorfplatz einen unterirdischen Kreislauf zu erstellen. Mit einer neuen Osttangente könnte zudem der Anschluss Wankdorf gegenüber dem Wettbewerbsprojekt redimensioniert werden.</p> <p><b>Vorgehen:</b> Gemäss den Ergebnissen des Wettbewerbs und des Mitwirkungsverfahrens sollen die Verlegung der Autobahnanschlüsse an den Schermenweg und der unterirdische Kreislauf Wankdorfplatz inkl. Tramverlängerung bis 2013 realisiert werden. Der Grosse Rat hat den Projektierungskredit am 14. Februar 05 bewilligt (mit 149:1 Stimmen).</p>																																
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th colspan="2" style="width: 35%;">Infrastruktur</th> <th colspan="2" style="width: 35%;">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">100%</td> <td style="text-align: center;">60 Mio. Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">10.8%</td> <td style="text-align: center;">6.5 Mio. Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">53.5%</td> <td style="text-align: center;">32.1 Mio. Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">35.7%</td> <td style="text-align: center;">21.4 Mio. Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		Betrieb		Total	100%	60 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	10.8%	6.5 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	53.5%	32.1 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	35.7%	21.4 Mio. Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung  <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung  <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:  <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	100%	60 Mio. Fr.	%	Fr.																												
Anteil Bund	10.8%	6.5 Mio. Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton	53.5%	32.1 Mio. Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinde	35.7%	21.4 Mio. Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden  <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan  <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm  <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan  <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort (Projektierung)  <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011 (Realisierung)</p>																														
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Massnahme ist schon im laufenden Strassenbauprogramm enthalten, Koordination mit Massnahme B36</p>																																
<p><b>Grundlagen:</b></p>																																
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b> Die Projektierung ist im Gang.</p>																																

AP V+S Region Bern	ZMB Entlastung Rubigen / Münsingen		B55																														
<b>Zielsetzung:</b> Trotz ÖV-Ausbau ist der MIV in dieser Region stark gewachsen. Der Ortskern von Münsingen muss entlastet werden, und auch die Situation für den ÖV muss verbessert werden.																																	
<b>Beteiligte Stellen:</b> TBA, Gemeinden/Planungsregion, RVK4		<b>Federführung:</b> TBA																															
<b>Massnahmen:</b> Zur Entlastung des mancherorts überlasteten Netzes im Raum Rubigen/Münsingen sind verschiedene Lösungen denkbar (Autobahnanschluss Münsingen-Süd oder eine lokale Entlastungsstrasse). Eine Gesamtplanung liegt vor. Im durchgeführten Mitwirkungsverfahren wurden Entlastungsmöglichkeiten befürwortet. Die Erstellung einer Entlastungsstrasse Nord wird als mittelfristige Massnahme begrüsst. Ein neuer Autobahnanschluss Süd wird als langfristige Option betrachtet. Unbestritten ist die kurzfristige Sanierung der Ortsdurchfahrten von Münsingen und Rubigen.																																	
<b>Vorgehen:</b> Im Rahmen der anlaufenden Korridorstudie Aaretal haben in einem nächsten Schritt eine Verfeinerung, detailliertere Abklärungen und eine Verifizierung zu erfolgen. Die Korridorstudie sollte bis Mitte 2006 abgeschlossen sein. Aus heutiger Sicht ist ein Realisierungsbeginn in der ersten Etappe des AP V+S der Region Bern (also zwischen 2007 und 2011) anzustreben.																																	
<b>Kosten:</b> <table border="1" data-bbox="188 958 962 1205"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="188 1234 882 1290">Kosten der ZMB noch offen (Grössenordnung 0.3-0.5 Mio. CHF). Realisierung: ca. 15 - 30 Mio. CHF Investitionen</p>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart: <input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:  Finanzierungsnachweis: <input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten <small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small>	
	Infrastruktur		Betrieb																														
Total	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																													
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																													
	%	Fr.	%	Fr.																													
<b>Bedeutung / Stellenwert:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV		<b>Zeithorizont:</b> <input type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011																															
<b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b>																																	
<b>Grundlagen:</b> Korridorstudie Aaretal																																	
<b>Hinweise zum Controlling:</b>																																	

AP V+S Region Bern	Regionale Prioritätensetzung und Koordination der Sicherstellung der Verträglichkeit auf dem Strassennetz		B56																																		
<p><b>Zielsetzung:</b> Der Verkehr auf dem Basisnetz soll verträglicher zu gestaltet werden. Es sollen möglichst gute Voraussetzungen geschaffen werden für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– eine hohe Quartierqualität und zentrumsnahes Wohnen (Verkehr vermeiden)</li> <li>– eine stabile und fahrplangerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs</li> <li>– attraktive Verhältnisse für den Langsamverkehr (Verkehr verlagern)</li> <li>– die anstossenden Läden und Geschäfte</li> <li>– eine verstetigte Abwicklung des Autoverkehrs</li> </ul>																																					
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden, TBA, RVK4, VRB, AöV, Bereich Werkleitungen</p>		<p><b>Federführung:</b> RVK4 (Prioritätensetzung) Strasseneigentümer (Projektierung, Realisierung)</p>																																			
<p><b>Massnahmen:</b> Bezüglich Ausgestaltung und Betrieb sind die Strassenstrecken auf die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr), dem Umfeld (AnwohnerInnen, Läden, Gewerbe, Quartier) und der Umwelt (Reduktion Luftverunreinigung) auszurichten. Dies erfolgt normalerweise ausserhalb der Grossprojekte im Zusammenhang mit der anstehenden baulichen Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur und / oder der Werkleitungen.</p> <p><b>Vorgehen:</b> Bis Ende 2007 sind die Koordination, die Prioritätenliste sowie die Termin- und Kostenplanung zu erarbeiten.</p>																																					
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" data-bbox="188 1025 962 1272"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Im Sinne einer groben Schätzung: 100 Mio. Franken für die kritischsten Strecken; die Anteile von Bund / Kanton / Gemeinden hängen vom Strasseneigentümer und vom konkreten Projekt ab.</p>			Infrastruktur		Betrieb		%	Fr.	%	Fr.	Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>	
	Infrastruktur		Betrieb																																		
	%	Fr.	%	Fr.																																	
Total	%	Fr.	%	Fr.																																	
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																																	
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																																	
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																																	
	%	Fr.	%	Fr.																																	
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011 (Planung, Umsetzung)</p> <p>Es handelt sich um eine Langfristaufgabe</p>																																			
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Sicherstellen, dass zur Planung der Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen (B41 und B42) kein Doppelspurigkeiten entstehen.</p>																																					
<p><b>Grundlagen:</b> Diverse Korridorstudien</p>																																					
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b></p>																																					

AP V+S Region Bern	Einreihung Strassennetz		B57																															
<p><b>Zielsetzung:</b> Die Strassen in der Region Bern sind entsprechend ihrer heutigen und zukünftigen Funktion neu einzureihen. Die Kantonsstrassen bilden zukünftig zusammen mit den Nationalstrassen das Basisnetz der ganzen Agglomeration. Dabei soll auch der strassengebundene öffentliche Verkehr mit regionaler Bedeutung berücksichtigt werden. Vor allem auf dem Gebiet der Stadt Bern sind wesentliche Ergänzungen erforderlich. Die Koordination bei der Planung, beim Bau und im täglichen Betrieb kann so über die ganze Region verbessert werden.</p>																																		
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> TBA und Gemeinden, AöV, RVK4</p>			<p><b>Federführung:</b> TBA</p>																															
<p><b>Massnahmen:</b> In erster Priorität ist das neue Strassennetz von regionaler Bedeutung (entspricht dem zukünftigen Kantonsstrassennetz in der Region Bern) festzulegen. Dazu gehören auch Zuständigkeits- und Verantwortungsfragen im Rahmen der neuen Agglomerationsstrukturen (neuer Mechanismus in der Zusammenarbeit von Region und Kanton). Eine Abstimmung mit laufenden Gesetzesrevisionen (Strassenbaugesetz, Verkehrsfinanzierung, Agglomerationsstruktur, usw.) ist zwingend nötig.</p> <p><b>Vorgehen:</b> Bis zur Einführung der neuen Agglomerationsstrukturen (gemäss derzeitigem Terminplan 2008) müssen die Einreihung und die dazu gehörenden weiteren Punkte bereinigt sein. Im Rahmen von Grossprojekten wie z.B. Wankdorfplatz können Strecken- und Netzteile vorgezogen neu eingereiht werden.</p>																																		
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" data-bbox="188 1070 963 1317"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Es entstehen Planungskosten. Grössenordnung noch offen, kann erst nach Aufstarten des Projekts geschätzt werden.</p>				Infrastruktur		Betrieb		Total	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern Finanzierungsart:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung <input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung <input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>	
	Infrastruktur		Betrieb																															
Total	%	Fr.	%	Fr.																														
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.																														
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																														
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.																														
	%	Fr.	%	Fr.																														
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden <input type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm <input checked="" type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan <input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>			<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort <input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011</p> <p>Genauer Zeitplan ist noch offen</p>																															
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b></p>																																		
<p><b>Grundlagen:</b> Grundlagenberichte der TP 2 und TP 5 der Mobilitätsstrategie Region Bern, Regionaler Richtplan Teil 1 des VRB</p>																																		
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b></p>																																		

## Massnahmen im Bereich Kombinierte Mobilität

AP V+S Region Bern	Umsetzung Massnahmen Kombinierte Mobilität (Personen- / Güterverkehr)	B61																														
<p><b>Zielsetzung:</b> Die Benutzung der kombinierten Mobilität soll mit der Verbesserung der Haltestellen und Umsteigeorte, der Erleichterung des Informationszugangs und dem Angebot neuer Dienstleistungen gefördert werden. Auch hier gelten die gleichen Aussagen wie im Kapitel Fuss- und Veloverkehr: Mit der Substitution von Autofahrten kann die Belastung in der Spitzenstunde gesenkt und kurzfristig eine Kapazitätsverbesserung für alle Verkehrsarten erreicht werden.</p>																																
<p><b>Beteiligte Stellen:</b> AGR, TBA, AöV, BECO, Gemeinden Transportunternehmen</p>		<p><b>Federführung:</b> RVK4 (Koordination, Planung) Projektierung und Umsetzung je nach Massnahme</p>																														
<p><b>Massnahmen Umsteigeorte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bike+Ride Bahnhof Bern: Neubau von Velostationen und Bereitstellen von Gratis-Veloparkplätzen</li> <li>- Bike+Ride: Flächendeckende Erweiterungen</li> <li>- Park+Ride: Erweiterungen gemäss Konzept S-Bahn-Bern; grössere Erweiterungen brauchen regionales Konzept</li> <li>- Bike+Ride/Park+Ride: Verbesserungen gemäss Standards „Zugang zu den S-Bahn-Haltestellen“ der S-Bahn-Bern</li> </ul> <p><b>Massnahmen Information:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufbau und Betrieb von Mobilitätszentralen / Informationsmoduln</li> <li>- Einrichten einer Internetplattform mit den Netzen und Daten für ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, Car-Sharing</li> <li>- Agglomerationsplan kombinierte Mobilität</li> </ul> <p><b>Massnahmen Angebot neuer Dienstleistungen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Call-a-Bike: Die Velomiete an vielen Orten der Stadt ergänzt das Angebot des ÖV und bietet eine unabhängige Mobilität zu jeder Tageszeit.</li> <li>- Güterverkehrslogistik: Dazu gehören Massnahmen in den Bereichen Parkierung im Güterverkehr (Innenstadt), Hauslieferdienste oder der Aufbau einer City-Logistik (Lastwagen, die Ware in die Innenstadt liefern, können ihre Fracht am Stadtrand abgeben und gebündelt weiterführen lassen. Damit können Fahrten mit grossen Fahrzeugen in der Innenstadt reduziert werden und die Spediteure gewinnen Zeit auf ihrem Weg zu weiteren Kunden)</li> </ul>																																
<p><b>Kosten:</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> <th colspan="2">Betrieb</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>52 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>20 %</td> <td>10.4 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinden</td> <td>80 %</td> <td>41.6 Mio. Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Es wird ein Bundesbeitrag von mindestens 20% an die Kosten des Gesamtpakets angestrebt. Das Gesamtpaket besteht aus insgesamt 18 Einzelmassnahmen. Der Schwerpunkt liegt kostenmässig bei der Veloparkierung und bei P+R-Anlagen.</i></p>			Infrastruktur		Betrieb		Total	%	52 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Bund	20 %	10.4 Mio. Fr.	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.	Anteil Gemeinden	80 %	41.6 Mio. Fr.	%	Fr.		%	Fr.	%	Fr.	<p>Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern</p> <p>Finanzierungsart:</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p> <p>Finanzierungsnachweis:</p> <p><input type="checkbox"/> Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten</p> <p><small>Wird vom Kanton ausgefüllt</small></p>
	Infrastruktur		Betrieb																													
Total	%	52 Mio. Fr.	%	Fr.																												
Anteil Bund	20 %	10.4 Mio. Fr.	%	Fr.																												
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.																												
Anteil Gemeinden	80 %	41.6 Mio. Fr.	%	Fr.																												
	%	Fr.	%	Fr.																												
<p><b>Bedeutung / Stellenwert:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für Gemeinden</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Vorgabe für regionalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für den kantonalen Richtplan</p> <p><input type="checkbox"/> Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV</p>		<p><b>Zeithorizont:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 2008 – 2011</p> <p>Die Massnahmen sollen bis Ende 2011 umgesetzt sein</p>																														
<p><b>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</b> Die Kombinierte Mobilität wird stark von nachfrageorientierten Massnahmen und von Massnahmen im Bereich der anderen Verkehrsarten beeinflusst.</p>																																
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitätsstrategie Region Bern, Schlussbericht TP4 und Erläuterungsbericht</li> <li>- P+R/B+R an den Haltepunkten der S-Bahn, Konzept vom Dez. 03, S-Bahn Bern</li> <li>- Es wurde eine detaillierte Liste von Einzelmassnahmen im Bereich kombinierte Mobilität ausgearbeitet.</li> </ul>																																
<p><b>Hinweise zum Controlling:</b></p>																																



