

Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern

Aktualisierung Massnahmenblätter

30. November 2007



Vrb



Impressum

Behördendelegation

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

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

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

Hans-Rudolf Saxer, Präsident RVK 4

Urs Wilk, Gemeinderat Köniz, Präsident KURV des VRB

Mitglieder der Gesamtprojektleitung

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

Wolf-Dieter Deuschle (Amt für öffentlichen Verkehr AÖV)

Walter Dinkel (Tiefbauamt TBA)

Fritz Kobi (Oberingenieurkreis II, Tiefbauamt TBA)

Marco Rupp (Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK4)

Friedrich Santschi (Verein Region Bern VRB)

Daniel Schnetzer (Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR)

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

Hugo Staub (Verkehrsplanung Stadt Bern)

Stefan Studer (Tiefbauamt TBA)

René Neuenschwander (Ecoplan, Projektbüro)

Bearbeitung der Massnahmenliste

Daniel Schnetzer (AGR)

Stefan Studer, Fritz Kobi, Christof Bähler (TBA)

Wolf-Dieter Deuschle (AÖV)

Ueli Seewer (GS BVE)

Marco Rupp (RVK4)

René Neuenschwander, Gesamtedaktion (Ecoplan)

Copyright Titelfoto: Ingenieurgemeinschaft bichsel bigler partner ag - Photogrammetrie Perrinjaquet AG

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

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

Bezug: Nydegasse 11/13, 3011 Bern

Internet: www.bernverkehr.ch

Inhaltsverzeichnis

B11 Sicherstellen einer koordinierten Grundlagenbereitstellung	2
B12 Kriterien für Einzonungen, Berechnung Baulandbedarf	8
B13 ESP Wirtschaft.....	11
B14 ESP Wohnen	14
B15 Standorte für verkehrsintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung.....	16
B16 Regionale Richtpläne und Ortsplanungen koordinieren.....	18
B21 Verkehrsmanagement	21
B22 Parkplatzbewirtschaftung.....	23
B31 Genügend Kapazitäten für den öV-Knoten Bern.....	25
B32 Verbesserungen des Angebots der S-Bahn	27
B33 Anbindung der Zentren des Espace Mittelland	30
B34 ZMB Bern.....	32
B35 Erschliessung Bern West	35
B36: Verbesserungen Tram- /Busangebot	38
B41 Fussgänger- und Veloverkehr: Regionale Prioritätensetzung und Koordination	41
B51 VBS (Verkehrsbeeinflussungssystem) – Machbarkeitsstudie und Umsetzung / Verkehrsfluss und Kapazität auf Autobahnen verbessern	44
B52-1 Leistungssteigerung Wankdorfplatz	46
B52-2 Ausbau Bolligenstrasse	48
B53 Verkehrssanierung Worb.....	50
B54 Instandstellung Felsenaubrücke	52
B55 Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen.....	54
B56 Münsingen: Entlastungsstrasse Nord.....	56
B57 Regionale Prioritätensetzung und Koordination der Sicherstellung der Verträglichkeit auf dem Strassennetz.....	58
B58 Einreihung Strassennetz	60
B61 Umsetzung Massnahmen Kombinierte Mobilität (Personen- / Güterverkehr)	62

B11 Sicherstellen einer koordinierten Grundlagenbereitstellung

Massnahme: Sicherstellen einer koordinierten Grundlagenbereitstellung

Nummer: B11 Typ: 1a

Zielsetzung Bereitstellung von Grundlagen aus den Bereichen Siedlung und Verkehr für die Erarbeitung/Aktualisierung des AP V+S Region Bern

Federführung GPL AP V+S Region Bern

Beteiligte Stellen: AGR, AöV, RVK4, VRB, TBA, Gemeinden/Planungsregionen

Massnahme 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). Folgende Grundlagen gelten als Basisgrundlagen für das Agglomerationsprogramm (nicht abschliessende Liste):

- Gesamtverkehrsmodell (GVM)
- Pendlerstatistik Volkszählung
- Mikrozensus 2000/2005 ff
- Koordinierte Verkehrszählungen
- Langsamverkehrszählungen
- Gemeindedatenbank AGR (Einwohner, Beschäftigte, Wohnbauproduktion)
- Periodische Erhebung Bauzonenreserven/Baulandbedarf
- Kantonale/Regionale Bevölkerungsprojektionen

Vorgehen 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 den für die Sachbereiche zuständigen Stellen. Die Datenverwaltung soll koordiniert werden, so dass ein vollständiger aktualisierter Datensatz jederzeit zur Verfügung steht.

Grundlagen GVM Region Bern, RVK 4; Pendlerstatistik 2000, RVK 4; Mikrozensus 2000, RVK 4; Gemeindedatenbank, AGR; Bevölkerungsprojektion Kanton Bern 2004; Statistikkonferenz Kanton Bern, DTV Kantonsstrassen (= durchschnittlicher täglicher Verkehr), Erhebung der Bauzonenreserven 2006, RVK4

Zeithorizont

laufend	<input checked="" type="checkbox"/>
2008 – 2010:	<input type="checkbox"/>
2011 – 2014:	<input type="checkbox"/>
Nach 2014:	<input type="checkbox"/>

Kosten

	Planung		Umsetzung (pro Jahr)	
	%	Fr.	%	Fr.
Total	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	75%	150'000Fr.	75%	75'000Fr.
Anteil Region/RVK	25%	50'000Fr.	25%	25'000Fr.
Anteil Gemeinden	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme B11; Typ: 1a

Zusammenfassende Berichterstattung:

Daniel Schnetzer, AGR

Bearbeitung einzelner Massnahmenbereiche durch:

- Gesamtverkehrsmodell: Marco Rupp, RVK 4
- Pendlerstatistik Volkszählung: Marco Rupp, RVK 4
- Mikrozensus: Marco Rupp, RVK 4
- Koordinierte Verkehrszählungen: Derzeit nicht geplant
- Verkehrsdaten: Oskar Balsiger, TBA
- Veloverkehrszählungen Bereich Freizeit: Oskar Balsiger, TBA
- Veloverkehrszählungen Bereich Alltag: Oskar Balsiger, TBA (derzeit nicht vorgesehen, evtl. Abklärung des Bedarfs 2008)
- Gemeindedatenbank: Erich Frauenfelder, AGR
- Erhebungen Bauzonenreserven/Baulandbedarf: Erich Frauenfelder, AGR / Marco Rupp, RVK4
- Kantonale/Regionale Bevölkerungsprojektionen: Erich Frauenfelder, AGR

Mit welchen Instrumenten sollen die Massnahmen umgesetzt werden?

Umsetzungsinstrument	Massnahmenbereich
Aktualisierung 2005/2006, Abschluss März 2007: Grundlage für ZMB	Gesamtverkehrsmodell
Bericht 2004: Grundlage für Angebotsplanung ÖV	Pendlerstatistik Volkszählung
2005: Bericht bis Sommer 2007 fertig gestellt; Grundlage für Angebotsplanung ÖV und GVM (Modal Split Funktionen u.a.)	Mikrozensus

Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm: Kosten des Projektes Verkehrsdaten (MIV und Velo) sind im SBP enthalten	Verkehrsdaten
Ev. Korridorzählungen über alle Personenbewegungen zu Fuss, mit Velos, mit Motorfahrzeugen und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen definierten Zielorten	Koordinierte Verkehrszählungen
Bereich Freizeit: Datenhandling/-auswertungen durch Stiftung Veloland Schweiz, 1 x pro Jahr Bereich Alltag: Aufstarten eines Projekts DTV Velo ab 2009 sofern Bedarfsermittlung positiv und Durchführung mit vertretbarem finanziellem Aufwand und mit bestehenden personellen Ressourcen möglich.	Veloverkehrszählungen
Grundlage für Aggloprogramm und ZMB (Siedlungsszenarien), Beurteilung des kommunalen Baulandbedarfs.	Gemeindedatenbank
Vorgabe für regionalen Richtplan	Erhebungen Bauzonenreserven/Baulandbedarf
Vorgabe für regionalen Richtplan, Umsetzung im kantonalen Richtplan	Kantonale/Regionale Bevölkerungsprojektionen

Meilensteine und Budgets

Massnahme B11; Typ: 1a

Gesamtverkehrsmodell:

Gesamtplanung 2006 - 2010:

- Bedarf an zusätzlichen Arbeiten:

A: Modellerweiterung für die ZMB Bern
B: Strategiediskussion: Weiterentwicklung Verkehrsmodell
- Terminplanung für diese Arbeiten:

A: 2007
B: 2. Hälfte 2007
- Aktualisierungsrhythmus:

alle 5 Jahre

Umsetzungsreporting II / 2006: Stand der Arbeiten:

Aktualisierung 2005/2006 erarbeitet. Schlussbericht bis März 2007.

Pendlerstatistik Volkszählung

Gesamtplanung 2006 - 2010:

- Bedarf an zusätzlichen Arbeiten:

Klärung der Ausgangslage für 2010

- Terminplanung für diese Arbeiten:

ev. 2011/2012 Finanzierung sicherstellen
--
- Aktualisierungsrhythmus:

alle 10 Jahre

Umsetzungsreporting II / 2006: Stand der Arbeiten:

Bericht 2004 abgeschlossen und an die Gemeinden verschickt. Z.T. Spezialauswertungen für die Gemeinden.

Mikrozensus

Gesamtplanung 2006 - 2010:

- Bedarf an zusätzlichen Arbeiten: Auswertung 2005 in Arbeit
- Terminplanung für diese Arbeiten: 1. Hälfte 2007 Auswertung Region Bern
- Aktualisierungsrhythmus: alle 5 Jahre

Umsetzungsreporting II / 2006: Stand der Arbeiten:

Auswertung 2000 mit Bericht 2002 abgeschlossen

Projekt Verkehrsdaten

Gesamtplanung 2006 - 2010:

- Bedarf für zusätzliche Zählungen. 2007 sporadisch mit Radargeräten im Zusammenhang mit laufenden Projekten. 2007: Erstellen und Austesten der 13 Dauer- und 31 Temporärmessstellen. Zentrale Verwaltung der Daten, ab 2008 der Dauermessstellen, ab 2009 der temporären Messstellen durch das ASTRA im Rahmen von MISTRA. Terminplanung für diese Arbeiten: vgl. oben
- Ab 2009 jährliches Update des ab diesem Zeitpunkt verfügbaren Belastungsplanes Kantonsstrassen.
- Konzept Veloverkehrszählungen Bereich Alltag beim ASTRA in Prüfung. Allfällige Umsetzung aus Blickwinkel ASTRA frühestens nach 2009.

Umsetzungsreporting II / 2006: Stand der Arbeiten:

Datenerfassung bei Dauer- und Temporärmessstellen per Ende 2005 eingestellt.

Koordinierte Verkehrszählungen

Gesamtplanung 2006 - 2010:

- Bedarf an zusätzlichen Arbeiten: Keine koordinierten Verkehrszählung geplant (TBA). Periodische Erhebung der Daten für das GVM
- Terminplanung für diese Arbeiten: 2005/2006, Erfassung abgeschlossen
- Aktualisierungsrhythmus: ca. alle 5 Jahre

Umsetzungsreporting II / 2006: Stand der Arbeiten:

Abschluss des Projekts März 2007

Veloverkehrszählungen

Gesamtplanung 2006 - 2010:

- Verkehrszählungen Velo: Bereich Freizeit: jährliche Auswertung Veloland Schweiz verfügbar, Bereich Alltag: kein konkreter Auftrag am Laufen
- Bedarf für an zusätzlichen Datenerfassung: Keine systematischen Velozählungen auf Kantonsstrassen geplant. Evtl. Anschlussprojekt zu Projekt Verkehrsdaten (Besteller??).
- Terminplanung für Datenerfassung Velo: Evtl. ab 2009 Realisierung eines Konzeptes Veloverkehrszählung Bereich Alltag.
- Aktualisierung: Bereich Freizeit: jährlich. Bereich Alltag: Bedarfsabklärung 2008/09

Umsetzungsreporting II / 2006: Stand der Arbeiten:

Keine regelmässigen Zählungen. Bisher drei Zählstellen für touristische Zählungen in Betrieb genommen. Die Stadt Bern betreibt seit 10 Jahren zwei Zählstellen auf wichtigen Einfallstrassen.

Gemeindedatenbank

Gesamtplanung 2006 - 2010:

- Bedarf an zusätzlichen Arbeiten: Dauernde Aktualisierung; evtl. Anpassungen im Zusammenhang mit der laufenden Raumbbeobachtung.
- Terminplanung für diese Arbeiten:
- Aktualisierungsrhythmus: dauernde Aktualisierung

Umsetzungsreporting II / 2006: Stand der Arbeiten:
Aktualisierung als Daueraufgabe

Erhebungen Bauzonenreserven/Baulandbedarf

Gesamtplanung 2006 - 2010:

- Bedarf an zusätzlichen Arbeiten: keine
- Terminplanung für diese Arbeiten:
- Aktualisierungsrhythmus: Alle 4 Jahre geplant (nächste Erhebung 2009).

Umsetzungsreporting II / 2006: Stand der Arbeiten:

Erhebung des Kantons mit hohem Aufwand plausibilisiert und ergänzt (Umstrukturierungsgebiete), Bericht Abschluss Ende 2006

Kantonale/Regionale Bevölkerungsprojektionen

Gesamtplanung 2006 - 2010:

- Bedarf an zusätzlichen Arbeiten: Evtl. neue Regionalisierung nach Vorliegen der kantonalen Szenarien der Bevölkerungsentwicklung des BfS (Ende 2006)
- Terminplanung für diese Arbeiten: Nach Vorliegen der kantonalen Szenarien der Bevölkerungsentwicklung des BfS (April 2007) im Verlaufe von 2007/2008 (falls sich die Statistikkonferenz für eine neue Regionalisierung entscheidet)
- Aktualisierungsrhythmus: Von kantonalen Szenarien der Bevölkerungsentwicklung des BfS abhängig.

Umsetzungsreporting II / 2006: Stand der Arbeiten:
Keine Arbeiten 2006.

Budget

Massnahmenbereich	Verfügbares Budget pro Jahr
Gesamtverkehrsmodell	2006: Fr. 90'000.- 2007: Fr. 20'000.-
Pendlerstatistik Volkszählung	2006: - 2007: -
Mikrozensus	2006: Fr. 90'000.- 2007: Fr. 40'000.-
Projekt Verkehrsdaten	2006- 2008: Fr. 750'000.- (externe Kosten) jährlich wiederkehrende Betriebskosten für Dauer-, Temporär- und sporadische Messstellen: Fr. 140'000.-
Koordinierte Verkehrszählungen	2006: - 2007: -
Veloverkehrszählungen	Bereich Freizeit: Unterhalt 3 Messstellen durch den Kanton ca. Fr. 3000.-/Jahr, Datenhandling durch

	Stiftung Veloland Schweiz.
Gemeindedatenbank	2006: - 2007: -
Erhebungen Bauzonenreserven/Baulandbedarf	2006: Fr. 40'000.- (innerhalb ZMB Bern) 2007: -
Kantonale/Regionale Bevölkerungsprojektionen	2006: - 2007: -

B12 Kriterien für Einzonungen, Berechnung Baulandbedarf

Massnahme: Kriterien für Einzonungen, Berechnung Baulandbedarf

Nummer: B12 Typ: 1b

Zielsetzung	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.								
Federführung	AGR								
Beteiligte Stellen:	AöV, BECO, Planungsregionen, TBA								
Massnahme	<ol style="list-style-type: none"> 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: <ul style="list-style-type: none"> - Ländliche Gebiete: Halten der Bevölkerung - Ländliche und regionale Zentren: Wo raumplanerisch zweckmässig moderates Wachstum - Stadtzentrum und Kernagglomerationsgemeinden: Moderates Wachstum und wo raumplanerisch zweckmässig, überdurchschnittliches Wachstum - Die Entwicklung soll primär dort erfolgen, wo bereits eine gute ÖV-Erschliessung besteht 4) Der regionale Richtplan des VRB sieht vor, die Vorgaben aus dem kantonalen Koordinationsblatt A_01 mit einem zusätzlichen Regionalfaktor von 1.1 für den Kern der Region und 0.9 für die übrigen Gebiete zu verstärken. 								
Vorgehen	Mit einer Arbeitsgruppe unter Einbezug der Regionen sind die notwendigen Grundlagen und Richtplaninhalte zu erarbeiten. Anschliessend Anpassung des kantonalen Richtplans								
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> – Richtplan Kanton Bern 2002, Koordinationsblatt A_01 – Beurteilung des kommunalen Baulandbedarfs, AGR, 1998 – Regionaler Richtplan VRB, Teil 3, Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung S+B (Mitwirkung Juni-September 2007) 								
Zeithorizont	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>Sofort:</td> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>2008 – 2010:</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>2011 – 2014:</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Nach 2014:</td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Sofort:	<input checked="" type="checkbox"/>	2008 – 2010:	<input type="checkbox"/>	2011 – 2014:	<input type="checkbox"/>	Nach 2014:	<input type="checkbox"/>
Sofort:	<input checked="" type="checkbox"/>								
2008 – 2010:	<input type="checkbox"/>								
2011 – 2014:	<input type="checkbox"/>								
Nach 2014:	<input type="checkbox"/>								

Kosten

	Planung		Umsetzung (pro Jahr)	
	%	Fr.	%	Fr.
Total	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	100%	100'000.-Fr.	100%	10'000.-Fr.
Anteil Gemeinden	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme B12; Typ: 1b

Zusammenfassende Berichterstattung:

Daniel Schnetzer, AGR

Bearbeitung der Massnahme durch:

Daniel Schnetzer, AGR

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Vorgabe an Gemeinden	JA	Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_01 Regionaler Richtplan S+B
Vorgabe für regionalen Richtplan	JA	Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_01
Umsetzung im kantonalen Richtplan	JA	

Meilensteine

Massnahme B12; Typ: 1b

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Mitwirkungsentwurf überarbeitet Massnahmenblatt A_01 „Baulandbedarf Wohnen bestimmen“	Mitte August 2006
2	Öffentliche Mitwirkung Richtplan Anpassung 2006	Nov. 2006 bis Feb. 2007
3	Überarbeitung nach Mitwirkung	März –August 2007
4	Mitwirkung regionaler Richtplan VRB	Juni-September 2007
5	Regierungsratsbeschluss der Richtplananpassungen	Herbst 2007

B13 ESP Wirtschaft

Massnahme: ESP Wirtschaft

Nummer: B13 Typ: 2

- Zielsetzung** Vor rund 15 Jahren wurde das Projekt der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunktemit dem Ziel gestartet, an gut erschlossenen Standorten Arbeitszonen baureif und verfügbar zu machen. Das Projekt strebt die konzentrierte Ansiedlung neuer Arbeitsplätze an Knoten des öffentlichen Verkehrs (ESP-D) und in Nähe von Autobahnausfahrten (ESP-A) an. Inzwischen befinden sich die meisten Standorte in der Realisierung oder sind weitgehend realisiert. 2004 hat der Regierungsrat folgende Schwerpunkte für das ESP Programm gesetzt:
- Für die Ansiedlung von Industrie, Gewerbe sowie für vorwiegend auf den Individualverkehr ausgerichtete Verkaufsnutzungen neue Standorte evaluieren (ESP-A)
 - Die Kooperationsvereinbarungen bedarfsgerecht aktualisieren
 - Vorschläge für eine Optimierung der Promotion der ESP Standorte erarbeiten
- Federführung** AGR
- Beteiligte Stellen:** BVE GS, BECO, , kt. Wirtschaftsförderung, Finanzdirektion, betroffene Gemeinden, Planungsregionen
- Massnahme** 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. Da eine Reihe von vor allem industriell ausgerichteten Standorten die Potenziale ausgeschöpft haben, geht es in Zukunft auch darum, neue Standorte zu evaluieren.
- Vorgehen** 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 werden sowohl Kriterien der Raumplanung als auch der Wirtschaft (Bedürfnisse Industrie, Gewerbe, Verkauf) berücksichtigt. Dies erlaubt eine gezielte Standortsuche.
- Zentraler Inhalt der Standortpromotion sind eine aktuelle Grundstücksdatenbank der verfügbaren Grundstücke und Liegenschaften sowie attraktive Promotionsdossiers
- Grundlagen** ESP, Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte; erster bis fünfter Zwischenbericht an den Regierungsrat des Kantons Bern, Arbeitsgruppe ESP, 1990 bis 2004
- RRB's 2123 (30.6.2004) Kenntnisnahme fünfter Zwischenbericht und RRB 0760 (23.2.2005) Verpflichtungskredit für die weiteren Arbeiten => diese sind primär relevant für das weitere Vorgehen.

- Zeithorizont** 2008 – 2010:
- 2011 – 2014:
- Nach 2014:

Kosten

	Kosten total	
Total	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	100%	380'000Fr.
Anteil Gemeinden	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme B13; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung: Daniel Schnetzer, AGR

Bearbeitung der Massnahme durch: Pascale Mangold, AGR

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Vorgabe an Gemeinden	Nein	ESP Entwicklung und Realisierung = Kooperation Kanton / Gemeinden
Vorgabe für regionalen Richtplan	Ja	Erste Ansprechpartner bei den wirtschaftlichen ESP's sind die Gemeinden. Die Regionen haben keine spezifische Rolle. Da im kantonalen Richtplan festgesetzt, sind die ESP's jedoch auch in der regionalen Richtplanung zu berücksichtigen.
Umsetzung im kantonalen	Ja	ESP's wurden in den kt. Richtplan 2002 aufgenom-

Richtplan		men. Aktuelle Richtplananpassung laufend: kleine Anpassungen (insb. Terminologie ESP-D, ESP-A, SAZ)
Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm	Ja	Berücksichtigung bei der Prioritätensetzung der 4. Schicht
Umsetzung in der kantonalen Investitionsplanung ÖV	Ja	Berücksichtigung bei der Prioritätensetzung
Planungssubventionen und Gestaltungsbeiträgen (JGK)		Bevorzugte Behandlung der ESP's bei Planungssubventionen; Möglichkeit für Investitionsbeiträge bei Gestaltungsmaßnahmen in ESP's
Aktive Begleitung durch kt. Schlüsselstellen		In den Projektorganisationen ESP sind die kt. Schlüsselstellen vertreten.

Meilensteine

Massnahme B13; Typ: 2

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Evaluation zusätzlicher ESP-A Standorte	2008
2	<ul style="list-style-type: none"> • Kooperationsvereinbarungen bedarfsgerecht aktualisieren • Controlling durchführen (alle 4 Jahre!) 	2008
3	Vorschläge für Optimierung der Vermarktung erarbeiten	2008

Budget

Verpflichtungskredit 2005 – 2008 (RRB 0760, 23.2.2005)

Total 380'000 CHF

B14 ESP Wohnen

Massnahme: ESP Wohnen

Nummer: B 14 Typ: 2

Zielsetzung	<p>Analog zum Thema wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkte soll der Wohnungsbau im Kanton Bern „am richtigen Ort“ gefördert werden. Angestrebt wird die Entwicklung grösserer, zentral gelegener und gut mit dem ÖV erschlossener Standorte für das Wohnen. Das Projekt wurde 2005 ausgearbeitet und hätte im März 2006 im GR behandelt werden sollen. Die vorberatende Kommission des GR hat jedoch verschiedene Fragen und Kritikpunkte aufgeworfen, die zu einem Rückzug des Geschäftes durch den RR führten. Das Geschäft wurde überprüft. Einzelne Punkte wurden überarbeitet, an der grundsätzlichen Stossrichtung wurde aber festgehalten. Das Geschäft wurde dem Regierungsrat am 6. September 2006 erneut vorgelegt und von diesem zu Händen des Grossen Rates verabschiedet. Die vorberatende Kommission des Grossen Rates empfiehlt das Geschäft zur Behandlung in der Grossratssession Januar 2007. Der Rahmenkredit von 5.2 Mio CHF wurde vom Grossen Rat am 23. Januar 2007 genehmigt. Die öffentliche Lancierung des Wettbewerbs ist im Gange. Eine erste Prämierung geeigneter Projekte ist Ende November 2007 vorgesehen.</p>
Federführung	AGR
Beteiligte Stellen	VOL, BVE
Massnahme	<p>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.</p>
Vorgehen	<p>Offizielle Lancierung und Information der Gemeinden am 6. Juni 2007, erstmalige Wettbewerbsdurchführung mit Prämierung von Projekten im 4. Quartal 2007.</p>
Grundlagen	<ul style="list-style-type: none"> - 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 - RRB 1669/06.Sept. 2006, Wettbewerb Entwicklungsschwerpunkte Wohnen (ESP-W): Verpflichtungskredit, Rahmenkredit 2007 - 2012
Zeithorizont	<p>2008 – 2010: <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>2011 – 2014: <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Nach 2014: <input type="checkbox"/></p>

Kosten

	Planung		Umsetzung (pro Jahr)	
Total	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	100%	200'000.-Fr.	100%	1'000'000.-Fr.
Anteil Gemeinden	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme B 14; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung: Daniel Schnetzer, AGR

Bearbeitung der Massnahme durch: Pascale Mangold, AGR

Meilensteine

Massnahme ; B 14 Typ: 2

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Genehmigung des Rahmenkredites von 5.2 Mio CHF durch den Grossen Rat	23. Januar 07
2	Impulsveranstaltung ESP Wohnen für die Gemeinden, Regionen	6. Juni 07
3	Erste Jurierung eingereicherter Projekte ESP-W	Ende Nov. 07

B15 Standorte für verkehrsintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung

Massnahme: Standorte für verkehrsintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung

Nummer: B15; Typ: 2

- Zielsetzung** 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.
- Federführung** VRB
- Beteiligte Stellen** BECO, AGR
- Massnahme** 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, Gewerbe und Arbeit (KIGA) im April 2003 gemeinsam herausgegeben wurde, im Detail beschrieben.
- 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.
- Vorgehen** Weiterführung der Umsetzung und Controlling des Fahrleistungsmodells
- Grundlagen**
- Regionaler Richtplan Teil 1, VRB
 - AGR, KIGA 2003: Das Berner Fahrleistungsmodell – Grundlagen und Anwendung
- Zeithorizont**
- 2008 – 2010:
- 2011 – 2014:
- Nach 2014:
- Kosten** Kosten anfallend im Rahmen der Arbeiten zur regionalen Richtplanung
- Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:
- Als Teil der laufenden Rechnung
 - Als Teil der Investitionsrechnung
 - Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B15; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung:

Friedrich Santschi, VRB

Meilensteine

Massnahme: B15; Typ: 2

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Der Stand der Umsetzung wird zusammen mit den betroffenen Gemeinden erarbeitet und allfälliger Handlungsbedarf für das Jahr 2008 geklärt.	Ende 2007

B16 Regionale Richtpläne und Ortsplanungen koordinieren

Massnahme: Regionale Richtpläne und Ortsplanungen koordinieren

Nummer: B16 Typ: 1b

Zielsetzung 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.

Federführung VRB / AGR

Beteiligte Stellen: AGR, TBA, AöV, AUE, RVK4, Planungsregionen (Aaretal, Gürbetal, Schwarzwasser, Laupen, Kiesental)

Massnahme 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 regionalen Richtplanungen

Vorgehen

- Erarbeitung des regionalen Richtplans Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung gestützt auf das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung und die Ideenkonkurrenz
- Anpassung kantonalen Richtplan

Grundlagen Korridorstudien Gürbetal, Bern-Köniz-Schwarzenburg, Korridor Nord und Aaretal

Zeithorizont

Sofort:

2008 – 2010:

2011 – 2014:

Nach 2014:

Kosten

	Planung	
Total	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	50%	300'000.-Fr.
Anteil Region	50%	300'000.-Fr.
Anteil Gemeinden ¹	%	Fr.

¹ Kosten der Gemeinden für die Ortsplanungsrevision werden hier nicht ausgewiesen.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme B16; Typ: 1b

Zusammenfassende Berichterstattung: Friedrich Santschi, Teil VRB

Daniel Schnetzer, Teil AGR

Bearbeitung der Massnahme durch: Friedrich Santschi, Teil VRB

Daniel Schnetzer, Teil AGR

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Regionaler Richtplan VRB, Teil 3, Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung S+B	Ja	Festsetzung als Grundsatz
Vorgabe für regionalen Richtplan	Ja	Mit der Einführung von SARZ werden durch den Regierungsrat kantonale Vorgaben an die regionale Planung (regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte - RGSK) gemacht.
Umsetzung im kantonalen Richtplan	Ja	Mit der Richtplanrevision 06 wird ein Massnahmenblatt eingeführt, das den RGSK-Prozess beschreibt und Ablauf, Inhalt sowie Zuständigkeiten regelt.
Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm	Ja	Als Grundlage für die kantonalen Planungen finden die RGSK Niederschlag im Strassennetzplan und Investitionsrahmenkredit Strasse als Nachfolger des Strassenbauprogramms.
Umsetzung im Angebotsbeschluss und der kantonalen Investitionsplanung ÖV	Ja	Als Grundlage für die kantonalen Planungen finden die RGSK Niederschlag im Angebotsbeschluss und der Investitionsplanung ÖV.

Meilensteine

Massnahme B16; Typ: 1b

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Verabschiedung Regionaler Richtplan Teil 3 für die Mitwirkung	Juni 07
2	Volksabstimmung SARZ	Juni 07
3	Mitwirkung regionaler Richtplan VRB	Juni-September 2007

B21 Verkehrsmanagement

Massnahme: Verkehrsmanagement

Nummer: B 21; Typ: 1 b

Zielsetzung	Das Verkehrsmanagement (VM) 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 VM einen Beitrag zur Sicherheit und Verminderung der Umweltbelastung leisten.
Federführung	TBA (strategisch) Strasseneigentümer (Projektierung, Realisierung) Beteiligte Stellen: TBA, Gemeinden, ASTRA, RVK4, AöV, KAPO
Massnahme	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 VM ist der Aufbau einer <i>intermodalen Leitstelle Region Bern</i> , mit welcher ÖV und Individualverkehr koordiniert gesteuert werden können. Dadurch sollen bestehende Kapazitäten besser ausgenutzt und eine zielgerichtete Priorisierung des strassengebundenen ÖV ermöglicht werden. Schliesslich ist die Wegweisung regional zu koordinieren und zu vereinheitlichen. Besonders zu erwähnen ist an dieser Stelle die Umsetzung der Massnahmen aus der Korridorstudie Bern Nord, insbesondere Pfortneranlagen und Gestaltungskonzepte in den Gemeinden Urtenen-Schönbühl, Zollikofen, Moosseedorf, Ittigen und Bolligen.
Vorgehen	Eine Vorstudie wurde erarbeitet. Nun soll die Konkretisierung, der etappenweise Aufbau bzw. die Inbetriebnahme des VM angegangen werden. Es besteht eine sehr enge Verknüpfung zur Massnahme B51 betreffend Verkehrsbetriebssystem auf Autobahnen. Die beiden Massnahmen werden deshalb gemeinsam bearbeitet. Nach Einführung des VM soll dieses periodisch einem Controlling unterzogen werden.
Grundlagen	Vorstudie ist abgeschlossen (Federführung RVK4)
Zeithorizont	2008 – 2010: <input checked="" type="checkbox"/> 2011 – 2014: <input checked="" type="checkbox"/> Nach 2014: <input type="checkbox"/>

Kosten Für einzelne Massnahmen spezifisch zu schätzen. Eine Gesamtkostenschätzung liegt noch nicht vor.

	Kosten total	
Total	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinden	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten	Massnahme: B 21; Typ: 1 b
------------------------	----------------------------------

Berichterstattung: Fritz Kobi, TBA

Bearbeitung der Massnahme durch: Vorstudie:RVK 4
Zukünftige Bearbeitung offen

Meilensteine	Massnahme: B 21; Typ: 1 b
---------------------	----------------------------------

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Abklären / Diskussion des weiteren Vorgehens	Offen

B22 Parkplatzbewirtschaftung

Massnahme: Parkplatzbewirtschaftung

Nummer: B 22; Typ: 2

Zielsetzung	Ökonomisch sinnvolle Nutzung des knappen Parkraums und Beitrag zu einer Verminderung des Verkehrsaufkommens.
Federführung	VRB (regional) / BECO (kantonal)
Beteiligte Stellen	Gemeinden, BECO (Immissionsschutz), KUS, VRB
Massnahme	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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)
Vorgehen	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.
Zeithorizont	<p>2008 – 2010: <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>2011 – 2014: <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>Nach 2014: <input checked="" type="checkbox"/></p>
Kosten	<p>Anfallende Kosten im Rahmen des Monitoring unter laufender Rechnung zu verbuchen: Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Als Teil der laufenden Rechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Als Teil der Investitionsrechnung</p> <p><input type="checkbox"/> Spezialfinanzierung:</p>

Zuständigkeiten

Massnahme: B 22; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung:

Friedrich Santschi, VRB (regional)

Meilensteine

Massnahme: B 22; Typ: 2

Meilensteine (MS)

Meilenstein 1: Analyse des Stands der Umsetzung

Der VRB hat eine Umfrage zur Parkplatzbewirtschaftung gemacht (Ergebnisse dokumentiert in Bericht vom 12.05.06). Diese hat folgende Ergebnisse ergeben:

- Die Koordination der Parkplatzbewirtschaftung erfolgt direkt durch die Gemeinden. Auf regionale Vorgaben wird verzichtet.
- Die Parkplatzbewirtschaftung erfolgt dort, wo konkrete Probleme bestehen. Sie wird in den Gemeinden unterschiedlich gehandhabt, da auf lokale Befindlichkeiten Rücksicht genommen werden muss.
- Die Frage der einheitlichen Bewirtschaftung der Parkplätze von grösseren Einkaufs- und Freizeitzentren (VIV) wird direkt mit den betroffenen Gemeinden im Rahmen der Massnahme B15 diskutiert.

Zusammenfassendes Ergebnis der Umfrage:

Parkplatzregl. ja	Parkplatzbew. ja	Parkplatzregl. nein	Parkplatzbew. nein
Bern	Bern	Allmendingen	Allmendingen
Frauenkappelen	Ittigen	Bäriswil	Bäriswil
Ittigen	Jegenstorf	Belp	Belp
Jegenstorf	Köniz	Bolligen (~2007)	Bolligen (in Erab.)
Kehrsatz	Moosseedorf	Bremgarten	Bremgarten(in Erab.)
Köniz	Münchenbuchsee	Kirchlindach	Frauenkappelen (Parkscheibpfl)
Moosseedorf	Muri	Mattstetten	Kirchlindach
Münchenbuchsee	Ostermundigen	Meikirch	Mattstetten
Muri	Stettlen	Münchringen	Meikirch
Ostermundigen	Urtenen-Schönbühl	Stettlen	Münchringen
Urtenen-Schönbühl	Worb	Vechigen	Vechigen
Worb		Wohlen	Wohlen
		Zollikofen	Zollikofen
		Zuzwil	Zuzwil

Meilenstein 2: Schlussfolgerungen aus der Analyse durch die GPL AP V+S Region Bern

Ausgehend von der Stadt Bern, die in Sachen Parkplatzbewirtschaftung sehr weit geht, erstellen die Gemeinden selbstständig und interkommunal koordiniert Parkplatzreglemente, die auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnitten sind. Eine regionale Parkplatzbewirtschaftung würde zu einer Nivellierung nach unten führen, was nicht die Absicht des Agglomerationsprogramms sein kann. Eine regionale Koordination ist im Moment nicht nötig. Die Entwicklung soll aber im Auge behalten werden.

Meilenstein 3:

Überprüfung der Parkplatzbewirtschaftung der Gemeinden im Jahr 2010 im Sinne eines fortlaufenden Monitoring.

B31 Genügend Kapazitäten für den öV-Knoten Bern

Massnahme: Genügend Kapazitäten für den öV-Knoten Bern

Nummer: B 31; Typ: 1b

Zielsetzung 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 zusätzliche Infrastrukturmassnahmen notwendig, die sich auch auf die Publikumsanlagen auswirken. Zudem besteht bei der Meterspur sowohl bei der Kapazität wie auch bei den Publikumsanlagen ein massiver Engpass.

Federführung AÖV

Beteiligte Stellen BAV, SBB, BLS, RBS, Stadt Bern, RVK4

Massnahme Um die angestrebte Leistungserhöhung des HB Bern zu erzielen, ist der Bau von niveaufreien Entflechtungsbauwerken (Unterwerfungen samt Kürzung der Zugfolgezeiten) vorgesehen. Dadurch werden Fahrwegkonflikte auf den Zulaufstrecken von Ost und West eliminiert und die Streckenkapazitäten im Zulauf erhöht. 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 Ausbau der Perronanlagen ist in ZEB planerisch eingestellt. Zudem sind die Fussgängerzugänge samt Anbindung an die Stadt und an den öV-Feinverteiler zu planen. Zum ersten ist deren Kapazität bei weitem überlastet, zum anderen werden durch die Verlegung des RBS-Bahnhof (siehe unter B 34 ZMB Bern) die Fussgängerführungen im Bahnhofsbereich entsprechend angepasst. Dazu wurde 2006 das Leitorgan öV-Knoten Bern eingesetzt. Dort werden auch langfristige Überlegungen zur Erweiterung des SBB-Bahnhofes (Tiefbahnhof für die S-Bahn) getätigt.

Projekte mit Baureife 2011 – 2014:

- Entflechtung Wylerfeld und Erhöhung der Streckenkapazität im Zulauf Ost (ca. CHF 200 Mio, davon 50 % Agglomerationsverkehr)
- Neuer Tiefbahnhof Bern für RBS (Betrag noch offen, aber im Bereich von mehreren 100 Mio. CHF)
- Neue Fussgängerführung im Bahnhof bis Anbindung an Stadt und Ortsverkehr (ca. 300 Mio. CHF, ohne SBB-Anteil, d.h. beschränkt auf RBS-Tiefbahnhof)
- Entflechtung Holligen 1. Etappe und Erhöhung der Streckenkapazität im Zulauf West (ca. 140 Mio. CHF).

Projekte mit Baureife 2015 – 2018:

- Weitere Perronkante in der Bahnhofshalle (Finanzierung über ZEB)

Projekte mit späterem Baubeginn:

- Tiefbahnhof SBB für Normalspur-S-Bahn

Vorgehen

- Studien und Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB Bern Süd
- Rahmenplan Knoten Bern durch SBB
- Projekt „Koordination öV-Knoten Bern“

Zeithorizont

2008 – 2010:	<input checked="" type="checkbox"/>
2011 – 2014:	<input checked="" type="checkbox"/>
Nach 2014:	<input checked="" type="checkbox"/>

Kosten **Genauere Angaben zu den Kosten werden im Rahmen der laufenden Arbeiten (Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern Süd, Koordination öV-Knoten Bern) erarbeitet und werden erst in der zweiten Hälfte 2008 zur Verfügung stehen. Die entsprechenden Angaben werden beim Bund nachgereicht.**

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B 31, Typ: 1b

Zusammenfassende Berichterstattung: W.-D. Deuschle (AÖV) bzw. die verantwortliche Person beim AÖV

Bearbeitung der Massnahme durch: Rahmenplan Knoten Bern : SBB
 Entflechtung Wylerfeld: SBB
 Entflechtung Holligen: SBB/BLS

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Umsetzung im kantonalen Richtplan	Ja	Massnahmenblatt B_04
Umsetzung in der kantonalen Investitionsplanung ÖV	Ja	Mitfinanzierung des Bundes über LV SBB, Infrastrukturfonds, ZEB

Meilensteine

Massnahme: B 31, Typ: 1b

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Verabschiedung Rahmenplan durch SBB.	Juni 2006
2	Start Projektierung Entflechtung Wylerfeld.	Sommer 2006
3	- Start Projekt "Koordination öV-Knoten Bern", Einsetzen Leitorgan - Machbarkeitsstudien zum Tiefbahnhof (RBS und SBB) und zur Passagierführung bis November 2008	Herbst 2006 bis Herbst 2008
4	Finanzierung Entflechtung Wylerfeld gesichert	
5	Bedarf für Holligen / Weyermannshaus definiert.	im Rahmen der ZMB Bern Süd

B32 Verbesserungen des Angebots der S-Bahn

Massnahme: Verbesserungen des Angebots der S-Bahn

Nummer: 32; Typ: 2

- Zielsetzung**
- Bedarfsgerechter Ausbau des S-Bahn-Angebots
 - Gute Erreichbarkeit der Agglomeration von externen Zentren → Verbesserung der Anschlussbeziehungen im Knoten Bern zum Fernverkehr
 - Gute Verbindungen innerhalb der Agglomeration → Nachfrageorientierte Durchbindungen der S-Bahn-Linien im Knoten Bern und Verbesserung der Anschlussbeziehungen zwischen den S-Bahn-Linien
 - Verknüpfungspunkte zum Feinverteiler bereits am Rand des Agglomerationskerns (Gümligen, Ostermundigen, Wankdorf, Ausserholligen, Zollikofen, Brünnen, Wabern/Morillon, Köniz)
 - Gute Verbindungen aus der Region in die weiteren Zentren im Espace Mittelland → An den Endpunkten der S-Bahn gute Anschlüsse an den Fernverkehr
 - Einführung des ¼-Stunden-Takts im inneren Agglomerationsbereich

Federführung AÖV

Beteiligte Stellen AÖV, RVK4, SBB, BLS, RBS

- Massnahme** Im Zentrum stehen Massnahmen für den Weiterausbau der S-Bahn Bern:
- 15-Minuten-Takt Bern - Münsingen
 - 15-Minuten-Takt Münchenbuchsee - Bern - Belp
 - 15-Minuten-Takt Brünnen - Bern
 - 30-Minuten-Takt Laupen - Bern und Fribourg - Bern
 - 30-Minuten-Takt Bern-Wiler/ Ramsei
 - Erschliessung Wabern: Neue Stationen Kleinwabern und Morillon
 - Neuordnung und Ergänzung des Angebotes Bern – Solothurn incl. S8 mit Verlängerung bis Bätterkinden

Weitere Massnahmen sind in Kombination mit dem Fernverkehr umzusetzen, z.B.

- Führung eines zusätzlichen RE Oberland - Bern mit Halt in Münsingen
- Bern - Neuenburg 30-Minuten-Takt und Fahrzeit um 30 Minuten mit Sicherung der Anschlüsse in Neuenburg

Weitere Verbesserungen im Fernverkehr sind nicht Gegenstand des AP V+S Region Bern sondern von ZEB (z.B. Verdichtung Bern - Zürich zum 15-Minuten-Takt während Spitzenzeiten und zusätzliche direkte Züge Bern - Zürich Flughafen, Verdichtungen Bern - Brig via Lötschbergbasistunnel).

- Vorgehen** **Umsetzung der 1. Teilergänzung S-Bahn Bern.** Demnach stehen bis zum Jahr 2012 folgende Infrastrukturprojekte im Vordergrund:
- 3. Gleis Rütli – Zollikofen (Kosten: 58 Mio. CHF)
 - Doppelspur Toffen – Kaufdorf (Kosten: 30 Mio. CHF)
 - Doppelspur Ins – Fanelwald (Kosten: 53 Mio. CHF)
 - Doppelspur Bümpliz Nord – Niederbottigen (Kosten: 25 Mio. CHF)
 - Neue Haltestelle Brünnen (Kosten: 5 Mio. CHF)
 - Perronanpassungen und neues Stellwerk Gürbetal (Kosten: 38 Mio. CHF)

- Automatisierung STB Laupen – Flamatt (Kosten: 6 Mio. CHF) sowie Publikumsanlagen / Perron STB (Kosten offen)

Planung der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern mit Planungshorizont 2012-2018:

- integrierter Planungsansatz mit Einbindung sämtlicher Verkehrsträger bis hin zum Feinverteiler
- Fahrplan- und Betriebskonzepte
- Verknüpfungen mit Bus und Tram (schon am Rand des Agglomerationskerns)
- Etappierung
- Wirtschaftlichkeitsrechnungen (Investitionen und Betrieb)
- Schon jetzt bekannte Projekthalte:
 - **Wendegleis Brünnen** für den integralen 1/4h-Takt Westside (Kosten: 20 Mio. CHF; Baureife 2011- 2014)
 - **3. Gleis Gümligen – Münsingen**, Entflechtung Gümligen Süd und Wendegleis Münsingen für den 1/4h-Takt im Aaretal (Kosten: ca. 270 Mio. CHF, Baureife wird in der Periode 2011-2014 erreicht)
 - **RBS-Doppelspur Zollikofen Nord**

- Zeithorizont**
- 2006 – 2009: Studie sofort
- 2008 – 2012: Umsetzung 1. Teilergänzung
- Nach 2012: Umsetzung 2. Teilergänzung

Kosten **Angaben zu den Kosten werden für die einzelnen Projekte gesondert ausgewiesen. Die Finanzierungsschlüssel sind je nach Projekt unterschiedlich.**

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten	Massnahme 32; Typ: 2
------------------------	-----------------------------

Zusammenfassende Berichterstattung: W.-D. Deuschle (AÖV) bzw. die verantwortliche Person beim AÖV

Bearbeitung der Massnahme durch:

- Projektorganisation Umsetzungsprojekt
1. Teilergänzung S-Bahn Bern
- Projektorganisation Planungsprojekt
2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Umsetzung im kantonalen Richtplan	Ja	Massnahmenblatt B_04
Umsetzung in der kantonalen Investitionsplanung ÖV	Ja	Mitfinanzierung Bund (9. Rahmenkredit, Infrastrukturfonds, ZEB) und SBB (LV 2007-2010 und 2011-2014).
Angebotsbeschluss	Ja	Bestellung des zusätzlichen ÖV-Angebots über den Angebotsbeschluss. Finanzierung des zusätzlichen Angebots sicherstellen.

Meilensteine

Massnahme 32; Typ: 2

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Umsetzung 1. Teilergänzung	2012
2	Planung 2. Teilergänzung abgeschlossen	2008
3	Umsetzung 2. Teilergänzung	2018

B33 Anbindung der Zentren des Espace Mittelland

Massnahme: Anbindung der Zentren des Espace Mittelland

Nummer: B 33, Typ: 2

Zielsetzung Die Reisezeiten zu den Zentren des Espace Mittelland (Biel, Fribourg, Langenthal, Neuenburg, Solothurn, Thun) sollen im Bereich von 30 Minuten liegen mit gesicherten Anschlüssen bei unterlegter ZEB-Planung.

Federführung AÖV

Beteiligte Stellen AÖV, SBB, BLS, RBS, RVK4

Massnahme Von strategisch grosser Bedeutung sind insbesondere der Rosshäuserntunnel als Voraussetzung für Angebotsverbesserungen auf der BN-Linie Bern-Neuenburg und die Ausbauten zur Aufwertung der Linie Solothurn-Bern.

Vorgehen 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.

Grundlagen

Zeithorizont 2008 – 2010: Studie sofort, Umsetzung 2008 - 2011

2011 – 2014:

Nach 2014:

Kosten

	Planung		Kosten total	
	%	Fr.	%	Fr.
Total	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinden	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B 33 Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung: W.-D. Deuschle (AÖV) bzw. die verantwortliche Person beim AÖV

Bearbeitung der Massnahme durch: AöV
 Strecke Bern - Neuenburg: BLS
 Strecke Bern - Solothurn: RBS

Diskussion GPL AP V+S Region Bern vom 06.07.2006: Die Zielformulierung bei diesem Massnahmenblatt ist noch offen und hängt von ZEB ab. Entsprechend muss als erster Schritt abgewartet werden, wie das Fahrplangerüst gemäss ZEB aussieht. Trotzdem laufen schon erste Bearbeitungsschritte, insbesondere was die BN (Bern- Neuenburg) betrifft. Grosse Unsicherheiten bestehen zudem weiterhin bei der Finanzierung möglicher Massnahmen. (Für die BN sind in den HGV-Mitteln 100 Mio. CHF eingestellt).

Beschluss GPL AP V+S Region Bern vom 06.07.2006: Zielsetzungen sollen im Licht der zukünftigen ZEB-Beschlüsse überprüft werden mit Schwerpunkt auf guten Anschlüssen. Das ZEB-Konzept befindet sich derzeit in Vernehmlassung. Ein Entscheid der eidgenössischen Räte wird bis Herbst 2008 erwartet.

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Umsetzung im kantonalen Richtplan	Ja	Massnahmenblatt B_04
Umsetzung in der kantonalen Investitionsplanung ÖV	Ja	Derzeit werden die Doppelspuren Bümpliz - Niederbottigen und Ins - Fanelwald gebaut, weitere Doppelspurausbauten sind in Planung. Doppelspurabschnitte auf dem RBS-Netz sind in Planung (Grafenried - Fraubrunnen, Biberist) und im kantonalen Investitionsrahmenkredit vorgesehen.

Meilensteine

Massnahme: B 33 Typ: 2

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Einführung des neuen Konzeptes Bern - Neuchâtel mit einer Reisezeit des RE von 33 Minuten	Dezember 2008
2	Erarbeiten eines aufwärtskompatiblen und von allen Beteiligten Stellen akzeptieren Konzeptes für eine weitergehende Beschleunigung der Verbindung Bern - Neuchâtel und Bern - Solothurn	Derzeit offen

B34 ZMB Bern

Massnahme: ZMB Bern

Nummer: B34; Typ: 2

- Zielsetzung** Die ZMB Bern soll den Infrastrukturbedarf für die Weiterentwicklung des gesamten Verkehrssystems in der Region Bern festlegen. Der Projektperimeter umfasst das Gebiet zwischen dem Hauptbahnhof Bern, Bern Süd und Bern West (für den ÖV) sowie die Korridore zwischen Grauholz und Münsingen und Münsingen - Köniz - Wangental (für den MIV). Der Wirkungserperimeter, welcher die Wirkungen der Massnahmen auch ausserhalb des Projektperimeters erfasst, umfasst den gesamten RVK4-Bereich. Die eigentliche ZMB-Erarbeitung erfolgt in den beiden Teilprojekten TP1 (ZMB Bern Süd) sowie TP2 (ZMB Bern HLS).
In der **ZMB Bern Süd (TP1)** werden Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Raumes Bern Süd sowie zur Lösung der Kapazitätsprobleme des Bahnhofs Bern (Normalspur, Schmalspur, Bahnhof und Zulaufstrecken) erarbeitet. Im Rahmen der **ZMB Bern HLS (TP2)** werden Massnahmen zur Lösung von Kapazitätsengpässen im HLS-Netz im Raum Bern erarbeitet.
- Federführung** BVE (PO ZMB Bern)
- Beteiligte Stellen** Bund, Kanton, VRB, RVK, betroffene Gemeinden, TUs, Fach- und Interessenorganisationen, politische Parteien gemäss PO ZMB Bern
- Massnahme** Die **ZMB Bern Süd (TP1)** beinhaltet die folgenden inhaltlichen Bearbeitungsschwerpunkte:
- Optimierung der ÖV-Erschliessung im Raum Bern Süd/ Köniz/ Schwarzenburg (v.a. durch Betrachtung von Varianten in den Bereichen Normal- und Schmalspureisenbahnen, Regio Tram/ Bus)
 - Aufzeigen von Abhängigkeiten zwischen den ÖV-Lösungen für Bern Süd und den Lösungen der Kapazitätsprobleme im Bahnhof Bern (Normalspur, Schmalspur, Personenströme, etc.), insbesondere den Zulaufstrecken und dem RBS-Bahnhof
 - Regional differenzierte Betrachtung der Wechselwirkungen der Lösungsvorschläge auf die einzelnen Elemente des ÖV-Systems und auf das gesamte ÖV-System im Raum Bern
 - Städtebaulich verträgliche Erschliessung von Bern Süd durch MIV-Massnahmen in Abstimmung mit zukünftiger ÖV-Erschliessung
- In der **ZMB Bern HLS (TP2)** werden folgende Punkte vertieft bearbeitet:
- Lösung der Kapazitätsprobleme der bestehenden A6 durch Kapazitätssteigerung bestehende A6 oder Neubau Osttangente inkl. Umbau A6 zwischen Wankdorf und Muri
 - Entlastung Siedlungsgebiet Korridor Nord (u.a. Erschliessung Entwicklungsschwerpunkt Zollikofen)
 - Strassenseitige Verkehrserschliessung im Raum Köniz/ Schwarzenburg und Entlastung Siedlungsgebiet Köniz/ Liebefeld
 - Abklärung der Machbarkeit von Verzweigungen und der Zweckmässigkeit von zusätzlichen Anschlüssen
 - Optimierung Raum Münsingen - Belp - Gürbetal (Gebiet Viehweid)

- Klärung von Abhängigkeiten zu anstehenden Instandstellungsvorhaben im Nationalstrassennetz im Raum Bern
- Ermitteln der Auswirkungen und Optimierungen im HVS- und untergeordneten Netz, insbesondere auf Mischverkehr und auf ÖV

In beiden Teilprojekten wird die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr betreffend kantonaler, regionaler und kommunaler Planungsvorhaben aufgezeigt. Zur Lösung der anstehenden Probleme sollen aber auch weitere Massnahmen, z.B. im Langsamverkehr, präsentiert werden.

Vorgehen:

- Januar bis Juni 2007: ZMB Schritt1: Variantenauswahl
- Juni bis September 2007: Abklärungen zur betrieblich-technischen Machbarkeit
- September bis Dezember 2007: Variantenvergleich
- Januar bis März 2008: Gesamtsynthese
- März bis Juni 2008: Mitwirkung und Abschluss der Arbeiten

- Zeithorizont**
- 2008 – 2010: Durchführung der ZMB Bern TP1 und TP2 inkl. Gesamtsynthese und Mitwirkung bis Mitte 2008
- 2011 – 2014: Umsetzung der ersten Massnahmen aus den den ZMBs. Die Informationen zu den baureifen und finanzierten Projekten werden dem Bund nach Abschluss der ZMB nachgeliefert.
- Nach 2014: Vollständige Umsetzung aller Massnahmen

Kosten TP0 und TP2 (ZMB Bern HLS) werden durch Nationalstrassengelder finanziert, TP1 (ZMB Bern Süd) wird durch den Kanton finanziert.

	Planung		Kosten total	
	%	3 Mio Fr.	%	Abhängig von den Ergebnissen der ZMB
Total				
Anteil Bund	67 %	2 Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	33 %	1 Mio Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinden	0 %	0 Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B 34; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung:

Ueli Seewer, GS BVE

Bearbeitung der Massnahme durch:

im Rahmen der Projektorganisation ZMB Bern

Meilensteine und Budget

Massnahme: B 34; Typ: 2

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Vorbereitung der ZMB Bern: <ul style="list-style-type: none"> • Aufgabendefinition • Projektstrukturierung • Vorbereitung Submission TP0 und Spezialisten • Aktualisierung Datengrundlagen • Submission Bearbeiter Stab und Drittmandate • Submission ZMB TP1 und TP2 • Vergabe ZMB TP1 und TP2 	Ende 2006
2	ZMB Schritt 1 (Variantenauswahl): <ul style="list-style-type: none"> • Variantenbildung • Grobbewertung • Variantenreduktion 	Ende Mai 2007
3	ZMB Schritt 2 (Machbarkeitsabklärungen): <ul style="list-style-type: none"> • Detailuntersuchungen • GVM-Berechnungen • Kostenschätzung, technische Beurteilung 	Ende September 2007
4	ZMB Schritt 3 (Variantenvergleich): <ul style="list-style-type: none"> • Auswirkungsanalyse • Detailbewertung • Schlussdokumentation 	Ende 2007
5	ZMB Gesamtsynthese <ul style="list-style-type: none"> • Definition Variantenfelder aus TP0, TP1 und TP2 zu Gesamtsystem • Priorisierung, Finanzierungs-/Mittelbedarfs-Überlegungen, Gesamtbeurteilung 	Ende März 2008
6	<ul style="list-style-type: none"> • Abschluss öffentliche Mitwirkung 	Mitte 2008

B35 Erschliessung Bern West

Massnahme: Erschliessung Bern West

Nummer: B35; Typ: 2

Zielsetzung	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 Ausserholligen 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.
Federführung	AÖV
Beteiligte Stellen	AÖV, AGR, TBA, Bernmobil, RVK4, Stadt Bern, Köniz
Massnahme	<p>Für die zukünftige ÖV-Erschliessung von Bern-West hat der Kanton zusammen mit der RVK4, der Stadt Bern und Köniz eine Projektorganisation eingesetzt, welche verschiedene Konzepte eines zukünftigen ÖV-Angebots Richtung Bern West erarbeitet und beurteilt hat. Dabei wurden sowohl Bus- als auch neue Tramlösungen geprüft.</p> <p>Mitte August 2005 hat die Behördendelegation öV Bern West die Linienführung und Erschliessungsart für Berns Westen festgelegt: Sie hat sich bei der Wahl des Verkehrssystems für das Tram und bei der Linienführung für den Bau von je einer Tramlinie nach Bümpliz und Bethlehem ausgesprochen.</p>
Vorgehen	Die Realisierung einer Trammerschliessung nach Bern West soll möglichst schnell erfolgen. Die Mitfinanzierung des Bundes ist im Rahmen des Infrastrukturfonds vorgesehen. Der Entscheid des eidgenössischen Parlaments erfolgte im Jahr 2006. Nach der Genehmigung des städtischen Kredites durch das Stimmvolk hat der Grosse Rat einstimmig den entsprechende Kantonsbeitrag im März 2007 gesprochen. Die kantonale Volksabstimmung dazu findet am 17.06.07 statt. Baubeginn wäre auf Anfang 2008 möglich.
Grundlagen	Im Rahmen des Projekts „ÖV-Erschliessung Bern West“ erarbeitete Studien.
Zeithorizont	<p>2008 – 2010: <input checked="" type="checkbox"/> Planaufgabe wurde am 22. Juni 2006 neu aufgelegt. Baubeginn im Jahr 2008 und Inbetriebnahme 2010</p> <p>2011 – 2014: <input type="checkbox"/></p> <p>Nach 2014: <input type="checkbox"/></p>
Kosten	

	Kosten total	
Total	100%	152'700'000 Fr.
Anteil Bund		65'000'000 Fr.
Anteil Kanton		52'750'000 Fr.
Anteil Gemeinden		26'000'000 Fr.
Anteil Werkleitungen		Rest

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B35; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung:

W.-D. Deuschle (AÖV) bzw. die verantwortliche Person beim AÖV

Bearbeitung der Massnahme durch:

Projektorganisation Tram Bern West, ab Baubeginn „Tram Bern West AG“

Federführung Bernmobil

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Umsetzung im kantonalen Richtplan	Ja	Massnahmenblatt B_04: Tramerschliessung Bern West ist als Massnahme im kantonalen Richtplan vorgesehen.
Umsetzung in der kantonalen Investitionsplanung ÖV	Ja	Mitfinanzierung des Bundes über den Infrastrukturfonds

Meilensteine**Massnahme: B35; Typ: 2****Meilensteine (MS)**

MS	Was	Termin
1	Kantonaler Investitionsbeitrag	März 2007
2	Kantonale Volksabstimmung	Juni 2007
3	Erhalt Plangenehmigung	Mitte 2007
4	Baubeginn	2008
5	Inbetriebnahme	2010

Erfüllte Teilschritte und Meilensteine:

- Studie ÖV-Erschliessung Bern West
- Systementscheid Tram - Bus
- Neues PGV eingeleitet
- Studie ÖV-Erschliessung Bern West
- Entscheid Behördendelegation für eine Tramlösung
- Ausarbeitung PGV-reifes Projekt
- Infoveranstaltung in Bümpliz
- Bildung Unterstützungskomitee durch Bernmobil
- Annahme der Vorlage in der städtischen Abstimmung vom November 2006
- Annahme der Vorlage durch Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern im Februar 2007
- Annahme der Vorlage durch kantonale Volksabstimmung im Juni 2007

B36: Verbesserungen Tram- /Busangebot

Massnahme: Verbesserungen Tram- /Busangebot

Nummer: B36; Typ: 1b

- Zielsetzung**
- Abstimmung der Betriebszeiten zwischen Bahn und Tram/Bus verbessern
 - Tramverlängerung Guisanplatz - Wankdorf
 - Umstellung der Buslinie Ostermundigen auf Trambetrieb
 - Tramverlängerung Kleinwabern oder Morillon mit Verknüpfung zur S-Bahn
 - Angebot der Postautolinien entsprechend nachgewiesenem Bedarf laufend anpassen (mittlerer Ausbau)

Federführung RVK4, AöV

Beteiligte Stellen Bernmobil, AÖV, Gemeinden

Massnahme 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) zu prüfen, da eine weitere Verdichtung des Busfahrplans betrieblich nicht mehr machbar ist. Mit einer zunehmenden Nachfrage wird besonders im Konzentrationszenario 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. Mit im Projekt involviert ist die Anpassung und Verbesserung der Umsteigesituation am Bahnhof Ostermundigen.

Abklärungen im Rahmen der ZMB Bern Süd haben ergeben, dass eine Tramverlängerung mit Verknüpfung zur S-Bahn nach Kleinwabern einer solchen in den Bereich Morillon vorzuziehen ist. Neben der deutlich besseren Erschliessung von Kleinwabern wird damit ein zusätzlicher Verknüpfungspunkt an die Gebiete Mattenhof/Monbijou/Kirchenfeld/Köniz geschaffen.

Vorgehen 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).

Die Zweckmässigkeit einer Umstellung der Buslinie Ostermundigen auf Tram ist vertieft zu untersuchen. Die RVK4 führt 2006/2007 eine entsprechende Zweckmässigkeitsbeurteilung durch.

Für den Bereich Wabern ist eine verbesserte Erschliessung zu prüfen. Im Vordergrund steht die Tramverlängerungen der Linie 9 bis Kleinwabern verknüpft mit einer neuen S-Bahn Station Kleinwabern. Baureife ist für 2011 -2014 vorgesehen.

Zeithorizont 2008 – 2010: Planung sofort, 2008 – 2011: Umsetzung Bern West, Guisanplatz - Wankdorf
 2011 – 2014:
 Nach 2014:

Kosten **Die Kostenschätzungen werden für die einzelnen Projekte noch vertieft abgeklärt (ZMB ÖV Ostermundigen). Bisher wird von folgenden Schätzungen der Investitionskosten ausgegangen:**

- **Tram Ostermundigen: 80 Mio. CHF** (ohne Anpassung und Verbesserung der Umsteigesituation am Bahnhof Ostermundigen)
- **Verknüpfung S-Bahn/Tram in Kleinwabern:** Kostenschätzung gemäss ersten Ergebnissen der ZMB Bern Süd:
 - Bahnseite: Doppelspurausbau Wabern-Kehrsatz Nord: 31.8 Mio. CHF, S-Bahn Station Kleinwabern: 5.7 Mio. CHF
 - Tram 9 bis Kleinwabern verlängern: 23.8 Mio. CHF

Für beide Projekte wird mit einem Finanzierungsschlüssel 50% Bund, 30% Kanton und 20% Gemeinden gerechnet.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B36; Typ: 1b

Zusammenfassende Berichterstattung: M. Rupp, RVK4

Bearbeitung der Massnahme durch:

- Angebotskonzept RVK4 und Angebotsbeschluss BE 2008/09 M. Rupp, RVK4/D. Schwarz, AöV
- Umsteigelasten Morillon-Kleinwabern M. Rupp, RVK4
- ZMB ÖV Ostermundigen M. Rupp, RVK4
- ZMB Bern Süd U. Seewer, GS BVE; W.-D. Deuschle (AöV)
- Angebotskonzepte (Nordquartier, Münsingen, Bern West, Gantrisch, Laupenamt, Insel/von Roll u.a.) M. Rupp, RVK4

Meilensteine**Massnahme: B36; Typ: 1b****Meilensteine (MS)**

MS	Was	Termin
1	Angebotskonzepte (Korridore) 2008/2009 als Grundlage für des Angebotskonzept RVK4	Sommer 2006
2	Angebotskonzept 2008/2009 RVK4 als Grundlage für den Angebotsbeschluss des Kantons Bern 2008/2009	Herbst 2006; Frühjahr/Sommer 2007
3	Angebotsbeschluss des Grossen Rates	Frühjahr 2007
4	ZMB ÖV Ostermundigen	Herbst 2007
5	ÖV Umsteigeknoten Morillon–Kleinwabern–Kehrsatz	Frühjahr 2007
6	Angebotskonzept 2010–2013	Frühjahr 2008

Erfüllte Teilschritte und Meilensteine:

- Angebotskonzepte (Korridore)
- Angebotskonzept RVK4 2008/2009
- Angebotsbeschluss Kanton Bern 2008/2009
- Arbeiten an den Grundlagen und den Angebotskonzepten

Verfügbare Unterlagen:

- Angebotskonzept Laupenamt
- Angebotskonzept Gantrisch
- Angebotskonzept Nordquartier
- Angebotskonzept ÖV Bern West
- Angebotskonzept Mühleberg/Frauenkappelen
- Neue Buslinie Jegenstorf–Münchringen–Hindelbank
- Neue Buslinie Ausserholligen–Niederwangen
- Neue Buslinie Urtenen–Münchenbuchsee

Offene Fragen / Umsetzungsrisiken:

Finanzielle Mittel des Kantons nicht ausreichend. NFA wird Gemeinden in Bereich ÖV stärker belasten, insbesondere Gemeinden mit gutem Angebot.

B41 Fussgänger- und Veloverkehr: Regionale Prioritätensetzung und Koordination

Massnahme: Fussgänger- und Veloverkehr: Regionale Prioritätensetzung und Koordination

Nummer: B41; Typ: 2

- Zielsetzung** Das Umsteigepotenzial vom MIV auf den Fussgänger- und Veloverkehr ist gross. Entscheidend für die Verkehrsmittelwahl ist die Unterwegszeit. Für den Fussgänger- und Veloverkehr wird von einer akzeptierten Reisezeit von rund 20 Minuten ausgegangen. In dieser Zeitspanne legen zu Fuss Gehende bis zu 2.4 km und Velofahrende bis zu 10 km zurück. Die Stärke des Fuss- und Veloverkehrs liegt in der Substitution von Wegetappen im Kurzstreckenbereich - bis 2.4 km durch den Fussgängerverkehr, bis 10 km für Velofahrten - die sonst mit dem MIV oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt würden. Der Nutzen liegt aber auch in der Substitution von längeren Autofahrten durch eine Kombination von Wegetappen, die zu Fuss oder mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden (kombinierte Mobilität). Durch gezielte Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs wird das Verkehrssystem in der Region Bern massgeblich entlastet und aufwändige Ausbauten des Systems reduziert. Ein gutes Verkehrsklima für Velofahrende und zu Fuss Gehende erhöht den bewegungsaktiven Bevölkerungsanteil und trägt damit massgeblich zur Senkung der volkswirtschaftlichen Kosten des Gesundheitswesens bei. Die Massnahmen für den Fussgänger- und Veloverkehr wirken sofort, sind im Vergleich zu Massnahmen beim ÖV und dem mIV kostengünstig und deshalb prioritär umzusetzen.
- Fussgängerverkehr:*
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 2014 zu erhöhen. Mit der Attraktivierung des zu Fuss Gehens können vorwiegend ÖV-Fahrten umgelagert werden. Damit können kostenintensive Ausbauten zur Abdeckung der Nachfrage in den Spitzenstunden reduziert werden.
- Veloverkehr:*
Bis 2014 soll der Veloverkehr (Anzahl Wege) um 50% erhöht werden. Dies kann vor allem mit der vermehrten Benutzung des Velos im Distanzbereich von 5 - 10 km erreicht werden. Der Handlungsbedarf ist dringlich.
- Federführung** VRB (Strategie / Planung regional) / TBA (Strategie / Planung kantonal), Strasseneigentümer (Projektierung, Realisierung)
- Beteiligte Stellen** TBA, AGR, RVK4, Planungsregionen und Gemeinden
- Massnahmen** Plan mit Massnahmen siehe Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr AP V+S Region Bern 2007, Kap. 8). Aus der Massnahmenliste geht hervor, wieviele Personen direkt von der geplanten Massnahme profitieren können und ob darüber hinaus eine bessere Erschliessung eines oder mehrerer Entwicklungsschwerpunkte ESP erreicht werden könnte.

Schliessen von Netzlücken: Mit Netzerweiterungen werden neue Potenziale erschlossen. Neue Netzelemente sind zu erstellen, wenn durch die Vermeidung von Umwegen oder Höhendifferenzen grosse Zeitgewinne resultieren, z.B. Schliessen von Lücken durch den Bau einer Unter- oder Überführung; Öffnen von Einbahnstrassen für den Veloverkehr, Installation einer Lichtsignalanlage.

Reparatur Hauptverkehrsstrassen Reduktion der Trenn- und Filterwirkung («Filter»= Problempunkt oder -strecke) durch Hauptverkehrsstrassen infolge eines Defizits in den Bereichen Sicherheit, Direktheit, Komfort oder Kohärenz. Im Zentrum einer wirkungsvollen Fussgänger- und Veloverkehrsverkehrsförderung stehen zahlreiche Einzelmassnahmen zur Verbesserung des Verkehrssystems. 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. Die Berücksichtigung der Anliegen des Fussgänger- und Veloverkehrs hat Auswirkungen auf die restlichen Verkehrsträger. Dies bedingt koordinierten Planungen und kann aus einer Gesamtverkehrsoptik zur Umgestaltung der Strasse nach dem Berner Modell führen.

Reparatur Quartiere: Fernhalten des quartierfremden Verkehrs mit z.B. Verkehrsorganisation; Verkehrsberuhigung mit Tempo 30- und Begegnungszonen; gestalterische Aufwertung des Wohnumfeldes.

Intermodale Schnittstellen: Verbessern der Zugänge und verbessern der Infrastruktur; Bau von witterungsgeschützten Warteräumen; erstellen/verbessern der Veloparkierung an Bahnhöfen und in den Gemeinden.

Vorgehen: Die Massnahmen des Fussgänger- und Veloverkehrs sind im Rahmen eines Gesamtpakets „Fussgänger- und Veloverkehr“ zu priorisieren und zu koordinieren. Die Finanzierung erfolgt über die Integration in die Investitionsplanungen von Kanton und Gemeinden. Zur Sicherstellung eines Bundesbeitrags sind die einzelnen Objekte und Massnahmen soweit möglich zu einem Gesamtpaket zusammen zu schnüren. Planung, rechtliche Sicherung und Projektierung erfolgen objektweise.

Der Umbau einer Hauptverkehrsstrasse nach Berner Modell bringt Vorteile für alle Verkehrsteilnehmer und reduziert Lärm und Schadstoffbelastung. Die Kosten für diese Massnahmen sind in den Schätzungen des Fuss- und Veloverkehrs berücksichtigt, (z.B. Weissensteinstrasse Bern, Ostermundigenstrasse Bern) wenn nicht bereits ein Strasseninfrastrukturprojekt besteht. (Bolligenstrasse Bern, Moosstrasse Köniz).

Grundlagen Es wurde eine detaillierte Massnahmenliste ausgearbeitet (vgl. den entsprechenden Vertiefungsbericht Langsamverkehr vom 13. August 2007, resp. den Zusatzbericht zum AP V+S Region Bern vom 17. August 2007).

Zeithorizont 2008 – 2010: Planung und Prioritätensetzung

2011 – 2014: Umsetzung

Nach 2014:

Kosten

	Planung		Kosten total	
Total	100%	10'000'000 Fr.	100%	85'500'000 Fr.
Anteil Bund	%	Fr.	50%	42'750'000 Fr.
Anteil Kanton	54.6%	5'460'000 Fr.	27.3%	23'125'000 Fr.
Anteil Gemeinden	45.4%	4'540'000 Fr.	22.7%	19'625'000 Fr.

In obigen Angaben sind die Kosten für die Massnahmen mit Baureife zwischen 2011 und 2014 enthalten. Die Kosten der Massnahmen mit zweiter Priorität (Baureife nach 2014) sind darin nicht enthalten (vgl. hierfür den Vertiefungsbericht zum Langsamverkehr).

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

Als Teil der laufenden Rechnung

Als Teil der Investitionsrechnung

Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B41; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung: Fritz Kobi, TBA

Bearbeitung der Massnahme durch: Gemeinden
TBA für Objekte kant. Bedeutung (Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Christof Bähler)

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm	JA	Sobald die Ressourcen und die Prioritätensetzung die Aufnahme von Kantonsstrassenprojekten erlauben
Umsetzung in der kantonalen Investitionsplanung ÖV	JA	Sobald die Ressourcen und die Prioritätensetzung die Aufnahme von Kantonsstrassenprojekten erlauben.
Strassennetzplan	JA	Projekte auf Kantonsstrassen müssten im dereinstigen Strassennetzplan enthalten sein.

Meilensteine

Massnahme: B41; Typ: 2

Erfüllte Teilschritte und Meilensteine:

Fussgängerverkehr

Aufbauend auf den Grundlagen aus dem Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung resp. der Mobilitätsstrategie soll bis Ende 2007 eine Auslegeordnung zusammen mit den beteiligten Stellen erarbeitet und dann das weitere Vorgehen diskutiert werden.

Veloverkehr

1	Kantonaler und regionaler Richtplan Velo
2	Definition der Einreihung der öffentlichen Strassen und der Zuständigkeiten (im Rahmen der Erarbeitung des neuen Strassengesetzes im Gange). Aufnahme im Strassennetzplan

B51 VBS (Verkehrsbeeinflussungssystem) – Machbarkeitsstudie und Umsetzung / Verkehrsfluss und Kapazität auf Autobahnen verbessern

Massnahme: VBS (Verkehrsbeeinflussungssystem)– Machbarkeitsstudie und Umsetzung / Verkehrsfluss und Kapazität auf Autobahnen verbessern

Nummer: B51; Typ: 1b

Zielsetzung Schaffen von Voraussetzungen zur Erhöhung des Durchsatzes auf Autobahnen, zur Vermeidung von Staus und von Überlaufverkehr auf andere Strassen.

Federführung TBA Betrieb+Unterhalt Nationalstrassen, ab 1.1.2008: ASTRA in Zusammenarbeit mit TBA Technischer Stab

Beteiligte Stellen TBA, ASTRA

Massnahme Zu den zu untersuchenden 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 bei diesen Vorschlägen um Interventionen an der Schnittstelle zu den nachfrageseitigen Massnahmen (vgl. Massnahme B21).

Vorgehen: 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 2011 und 2014.

Vorgehen: Die Massnahme ist seitens des ASTRA zwar angedacht. Einer eventuellen Umsetzung müssen jedoch Studien und Abklärungen, insbesondere auch im Bereich Verkehrssicherheit, vorausgehen.

Zeithorizont 2008 – 2010: Erstellen von Studien, Durchführen der Abklärungen

2011 – 2012: Projektierung

Nach 2012: Realisierung

Kosten Die erwarteten Kosten für das VBS A1/A6/A12 belaufen sich auf ca. 100 Mio. CHF.

	Planung		Umsetzung	
	%	Fr.	%	Fr.
Total	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Bund	100%	Fr.	100%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinden	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B51; Typ: 1b

Zusammenfassende Berichterstattung: Fritz Kobi, TBA (Nachfolger Max Rudin TBA)

Bearbeitung der Massnahme durch: V. Ruch, TBA

Beschluss GPL AP V+S Region Bern vom 06.07.2006: Auf Beschluss der GPL ist das Massnahmenblatt in Bezug auf die Zeitverhältnisse angepasst worden (Timing Stadttangente). Die Zuständigkeit für die Massnahme liegt neu vollständig beim Bund.

Meilensteine

Massnahme: B51; Typ: 1b

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Meilensteine sind durch das ASTRA vorzugeben	

B52-1 Leistungssteigerung Wankdorfplatz

Massnahme: Leistungssteigerung Wankdorfplatz

Nummer: B 52-1; Typ: 2

Zielsetzung 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

Federführung TBA

Beteiligte Stellen TBA, AÖV, ASTRA, Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen

Massnahme 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 Kreisel zu erstellen. Mit einer neuen Osttangente könnte zudem der Anschluss Wankdorf gegenüber dem Wettbewerbsprojekt redimensioniert werden.

Vorgehen Gemäss den Ergebnissen des Wettbewerbs und des Mitwirkungsverfahrens sollen die Verlegung der Autobahnanschlüsse an den Schermenweg und der unterirdische Kreisel Wankdorfplatz inkl. Tramverlängerung bis 2012 realisiert werden. Der Grosse Rat hat den Projektierungskredit am 14. Februar 05 bewilligt (mit 149:1 Stimmen). Die Planaufgabe erfolgt vom 15.1-14.2.2007 (Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen, Tramverlängerung).

Zeithorizont 2008 – 2010: Projektierung und Realisierungsbeginn

2011 – 2014: Realisierung

Nach 2012:

Kosten

	Planung		Umsetzung		Zusätzliche Unterhaltskosten pro Jahr	
Total	100%	13'800'000.00Fr.	100%	77'200'000.00 Fr.		16'247.00 Fr.
Anteil Bund	47%	6'526'945.00 Fr.	47%	36'513'055.00 Fr.		
Anteil Kanton	36.4%	4'979'932.00 Fr.	53%	40'686'945.00 Fr.		
Anteil Gemeinden	16.6%	2'293'123.00 Fr.	0 %	0.00 Fr.		

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

Als Teil der laufenden Rechnung

Als Teil der Investitionsrechnung

Spezialfinanzierung

Zuständigkeiten	Massnahme: B 52-1; Typ: 2
------------------------	----------------------------------

Zusammenfassende Berichterstattung: Fritz Kobi, TBA

Bearbeitung der Massnahme durch: TBA (Nationalstrasse)
 OIK II (Kantonsstrasse und Tramverlängerung)
 Zusammen mit der Stadt Bern, BERNMOBIL und dem AöV

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Vorgabe an Gemeinden	JA	
Vorgabe für regionalen Richtplan	JA	Richtplan ESP Wankdorf
Umsetzung im kantonalen Richtplan	JA	
Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm	JA	
Umsetzung in der kantonalen Investitionsplanung ÖV	JA	
Strassennetzplan		Zukünftiger Strassennetzplan

Meilensteine	Massnahme: B 52-1; Typ: 2
---------------------	----------------------------------

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Planaufgabe	15.1 -14.2.07
2	Plangenehmigung	zweites Quartal 2007
3	Kreditgenehmigung	Novembersession 07

B52-2 Ausbau Bolligenstrasse

Massnahme: Ausbau Bolligenstrasse

Nummer: B 52-2; Typ: 2

Zielsetzung Ausbau der Bolligenstrasse im Bereich Kreisel Mingerstrasse - Kreisel Rothus nach Abschluss des Wankdorfplatzes.
Schaffen von Freiräumen für den ÖV den Auf - und Abbauverkehr „Veranstaltungen“, Verbesserungen zu Gunsten des Velo- und Fussverkehrs

Federführung TBA

Beteiligte Stellen TBA, AÖV, ASTRA, Stadt Bern, Bolligen, Ostermundigen

Massnahme An der Bolligenstrasse (Kreisel Mingerstrasse - Kreisel Rothus) werden bereits heute und zukünftig weitere neue Vorhaben realisiert werden (neues Tramdepot, Erschliessung Galgenfeld, Ausbau Schermenareal und Mösli). Durch diese neuen Nutzungen, Erschliessungen und der Verkehrsumlagerung infolge Neuer Wankdorfplatz/Autobahnanschluss sowie des Veranstaltungsverkehrs (Auf und Abbau Messen) wird die Bolligenstrasse und deren Knoten (Kreisel Mingerstrasse, Knoten Schermenweg/Bolligenstrasse/ Kreisel Waldau, Kreisel Mösli und Kreisel Zollgasse) stärker belastet und überlastet werden. Eine fahrplangerechte Abwicklung des ÖV, sichere Verhältnisse für den Langsamverkehr und eine Verstetigung des Verkehrs ist nicht mehr gewährleistet.

Vorgehen Nach Entscheid der Zweckmässigkeitsbeurteilung HLS Bern wird mit der Projektierung begonnen werden mit dem Ziel nach Abschluss des Projektes Wankdorfplatz inkl. Tramverlängerung Linie 9 bei Bedarf in Realisierung zu gehen.

Zeithorizont 2008 – 2010: Projektierung

2011 – 2014: Realisierung

Kosten

	Kosten total	
Total	100%	15'000'000Fr.
Anteil Bund	50%	7'500'000Fr.
Anteil Kanton	35%	5'250'000Fr.
Anteil Gemeinden	15%	2'250'000Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten	Massnahme: B 52-2; Typ: 2
------------------------	----------------------------------

Zusammenfassende Berichterstattung: Fritz Kobi, TBA

Bearbeitung der Massnahme durch: ASTRA (Bundesstrasse)
 OIK II (Kantonsstrasse)

Zusammen mit der Stadt Bern, Gemeinde Ostermundigen und Bolligen, BERNMOBIL RBS, dem AöV und dem ASTRA

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Vorgabe für regionalen Richtplan	JA	Richtplan ESP Wankdorf
Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm	JA	Erstmalige Aufnahme in das Programm 09 - 13
Strassennetzplan		Zukünftiger Strassennetzplan

Meilensteine	Massnahme: B 52-2; Typ: 2
---------------------	----------------------------------

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Planaufgabe	noch offen
2	Plangenehmigung	noch offen
3	Kreditgenehmigung	noch offen

B53 Verkehrssanierung Worb

Massnahme: Verkehrssanierung Worb

Nummer: B 53 ; Typ: 2

Zielsetzung Der Dorfkern von Worb soll durch den Bau einer Umfahrungsstrasse vom Durchgangsverkehr auf der wichtigen Hauptstrassenverbindung Langnau - Muri entlastet und der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Worbboden erschlossen werden.

Federführung TBA

Beteiligte Stellen TBA, Gemeinde Worb

Massnahme Mit der Verkehrssanierung Worb soll die gesamte Verkehrssituation entschärft und der Verkehr aus dem Dorf ausgelagert werden. Eine Umfahrung mit Tunnels soll den Verkehr aus dem Zentrum Worbs bringen und den Verkehrsfluss wieder optimieren. Die Bausteine des Projektes sind:

- Teilprojekt Spange Nord
- Teilprojekt Spange Süd
- Umgestaltung Bahnhofstrasse
- Umgestaltung Bernstrasse
- Umgestaltung Richigenstrasse
- Umgestaltung Rubigenstrasse

Vorgehen Nach Genehmigung des Kredites wird mit der Ausführungsprojektierung begonnen werden.
Die Realisierung ist in Etappen ab 2011 vorgesehen.

Zeithorizont 2008 – 2010: Projektierung

2011 – 2017: Realisierung

Kosten Die nachstehenden Kosten gehen von einer Bundesbeteiligung von 50% aus. Der Gemeindeanteil basiert auf dem aktuellen Strassenbaugesetz. Mit dem neuen Strassengesetz, dessen Inkrafttreten per 1.1.09 vorgesehen ist, würde sich der Anteil der Gemeinden auf Fr. 760'000.00 reduzieren (zu Lasten Anteil Kanton).

	Kosten total	
Total	100 %	Fr. 60'000'000.00
Anteil Bund	50 %	Fr. 30'000'000.00
Anteil Kanton	ca. 32 %	Fr. 19'000'000.00
Anteil Gemeinden	ca. 18 %	Fr. 11'000'000.00

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B 53 ; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung: Fritz Kobi, TBA

Bearbeitung der Massnahme durch: OIK II (Kantonsstrasse)
Zusammen mit der Gemeinde Worb

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Vorgabe an Gemeinden	JA	
Vorgabe für regionalen Richtplan	JA	
Umsetzung im kantonalen Richtplan	JA	
Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm	JA	
Umsetzung in der kantonalen Investitionsplanung ÖV	JA	
Strassennetzplan	JA	Zur Aufnahme vorgesehen

Meilensteine

Massnahme: B 53 ; Typ: 2

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Planaufgabe	15. 4. - 21.5.2004
2	Plangenehmigung (liegt vor)	10.5.2007
3	Kreditgenehmigung	November 2007

B54 Instandstellung Felsenaubrücke

Massnahme: Instandstellung Felsenbaubrücke

Nummer: B 54 ; Typ: 2

Zielsetzung Die Felsenaubrücke muss saniert werden, damit der vorgesehene Einsatz von Gelenkbussen durch BernMobil möglich ist. Ohne entsprechende Sanierungsmassnahmen können die schwereren Gelenkbusse nicht über die Felsenaubrücke zirkulieren.

Federführung Gemeinde Bremgarten b. Bern

Beteiligte Stellen TBA (Oberingenieurkreis II), Gemeinde Bremgarten b. Bern, Stadt Bern, AöV, BernMobil

Massnahme Sanierung der Felsenaubrücke. Die Felsenaubrücke ist von regionaler Bedeutung, stellt sie doch eine wichtige Verbindung von den Gemeinden der Region Bern-Nord Richtung Stadt Bern statt.

Vorgehen Nach Genehmigung des Kredites wird mit der Ausführungsprojektierung begonnen werden. Die Realisierung ist ab 2011 vorgesehen.

Zeithorizont 2008 – 2010: Projektierung

2011 – 2014: Realisierung

Kosten Die geschätzten Gesamtkosten betragen 4 Mio. CHF.

Der Kostenteiler ist noch offen und hängt vom Beitrag des Bunds (NFA/Infrastrukturfonds) und der Einreihung in das Strassennetz ab.

	Kosten total	
Total	100%	4 Mio. Fr.
Anteil Bund	50%	2 Mio. Fr.
Anteil Kanton*	25%	1 Mio. Fr.
Anteil Gemeinden	25%	1 Mio. Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

Als Teil der laufenden Rechnung

Als Teil der Investitionsrechnung

Spezialfinanzierung:

* Kostenanteil Kanton ist von neuem Strassengesetz abhängig (Neueinreihung von Strassen)

Zuständigkeiten

Massnahme: B 54; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung:

Fritz Kobi, TBA

Bearbeitung der Massnahme durch:

Oberingenieurkreis II

Zusammen mit der Gemeinde Bremgarten

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm	JA	
Strassennetzplan	JA	

Meilensteine

Massnahme: B 54; Typ: 2

Meilensteine (MS)

Noch offen

MS	Was	Termin
1		
2		
3		

B55 Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen

Massnahme: Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen

Nummer: B 55 ; Typ: 2

- Zielsetzung** Die Funktionalität des Verkehrsknotens Papiermühle Ittigen und damit dessen Leistungsfähigkeit für den Gesamtverkehr (Bahn, Bus, MIV, Langsamverkehr) sind zu verbessern und zu optimieren. Der Verkehrsknoten muss saniert und umgestaltet werden, damit vor allem in Spitzenzeiten ein reibungsloser, konfliktfreier Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist.
- Der Verkehrsknoten ist ein wichtiges Element im regionalen ÖV- und MIV-Netz. Die Papiermühlestrasse ist die nördliche „Zubringerachse“ zum Wankdorfplatz und zum Autobahnanschluss Wankdorf beziehungsweise eine „Ausfallstrasse“ in den Raum Bern Nord. Mit der S-Bahnlinie wird das ganze Worblental und sein „Hinterland“ erschlossen. Zugleich hat der Knoten mit der Bahn- und Umsteigestation eine wichtige Funktion bei der Erschliessung des ESP Papiermühle.
- Federführung** Gemeinde Ittigen
- Beteiligte Stellen** TBA (Oberingenieurkreis II), Gemeinde Ittigen, AöV, RBS
- Massnahme** Der Verkehrsknoten ist „Drehscheibe“ im ESP Ittigen-Papiermühle. In ihm kreuzt sich die „Ausfallstrasse“ Bern-Ittigen-Schönbühl mit der S-Bahnlinie S7 des RBS und der Hauptstrasse Worblentalstrasse auf engstem Raum. Seine Gesamtbelastung (Summe aller Zufahrten) beträgt heute während den Spitzenstunden gegen 2100 Autos und 16 Züge. Zugleich ist die direkt anschliessende Bahnstation Papiermühle Umsteigepunkt zwischen S-Bahn und den Buslinien 40/41. Mit der Bahnstation wird das Hauptsiedlungsgebiet von Ittigen und der ESP Papiermühle mit gegen 2000 Arbeitsplätzen erschlossen. Eine hohe Fussgängerfrequenz während den Pendlerzeiten ist die Folge. Der bestehende Knoten vermag den heutigen und vor allem den künftigen Anforderungen nicht mehr zu genügen.
- Das Projekt beinhaltet vier Hauptelemente:
- Vierarmiger Kreisel bei der Kreuzung Papiermühle-/ Worblental- / Grauholzstrasse; während Bahnphase und bei Busanmeldung LSA-geregt;
 - Bahnübergang mit Fussgängerquerung kombiniert; während Bahnphasen mit Schranken und LSA gesichert;
 - Ungeregelter Anschluss der Mühlestrasse und des Vorderen Schermen an die Papiermühlestrasse; geschwindigkeitsreduzierende Gestaltung;
 - Abschnitt der Papiermühlestrasse zwischen dem Kreisel und dem Bahnübergang als verkehrsberuhigte Zone gestaltet; mit Mehrzweckstreifen, Busbucht und Gehbereichen.
- Vorgehen** Nach Genehmigung des Kredites wird mit der Ausführungsprojektierung begonnen werden. Die Realisierung ist ab 2011 vorgesehen.
- Zeithorizont** 2008 – 2010: Projektierung
- 2011 – 2014: Realisierung

Kosten Die geschätzten Gesamtkosten betragen 4 Mio. CHF. Sie sind in der Investitionsplanung der Gemeinde berücksichtigt.

Der genaue Kostenteiler ist noch offen und hängt vom Beitrag des Bundes (NFA/Infrastrukturfonds) und der Einreihung in das Strassennetz ab.

	Kosten total	
Total	100%	4 Mio. Fr.
Anteil Bund	50%	2 Mio. Fr.
Anteil Kanton*	25%	1 Mio. Fr.
Anteil Gemeinden	25%	1 Mio. Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
- Als Teil der Investitionsrechnung
- Spezialfinanzierung:

* Kostenteiler Kanton ist abhängig von neuem Strassengesetz (Neueinreihung von Strassen)

Zuständigkeiten	Massnahme: B 55; Typ: 2
------------------------	--------------------------------

Zusammenfassende Berichterstattung: Fritz Kobi, TBA

Bearbeitung der Massnahme durch: Obergeringenieurkreis II , zusammen mit der Gemeinde Ittigen

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm	JA	
Strassennetzplan	JA	

Meilensteine	Massnahme: B 55; Typ: 2
---------------------	--------------------------------

Meilensteine (MS): Noch offen

MS	Was	Termin
1		
2		
3		

B56 Münsingen: Entlastungsstrasse Nord

Massnahme: Münsingen: Entlastungsstrasse Nord

Nummer: B 56 ; Typ: 2

Zielsetzung	<p>Die heutige Ortsdurchfahrt mit dem Kreisel am Dorfplatz ist bis zu ihrer Kapazitätsgrenze belastet, was tägliche Staus und weitere negative Auswirkungen nicht nur auf die Gemeinde Münsingen, sondern auch auf die umliegenden Gemeinden hat. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Münsingen steht vor der Plangenehmigung. Mit der Sanierung kann jedoch das Problem der Überlastung nicht gelöst werden.</p> <p>Mit dem Bau einer neuen Entlastungsstrasse soll deshalb der ganze Ortsteil westlich der Bahnlinie Bern-Thun mit 5'500 Einwohnenden direkt an das übergeordnete Strassennetz (Kantonsstrasse / Autobahn) angeschlossen werden. Das Ziel ist eine deutliche Entlastung der Ortsdurchfahrt und des Ortszentrums von Münsingen (Bahnhofquartier, Dorfplatz und Bernstrasse). Die Entlastungsstrasse wird von den Regionsgemeinden im Aaretal seit Jahren regelmässig gefordert.</p>
Federführung	Gemeinde Münsingen
Beteiligte Stellen	TBA (Oberingenieurkreis II), Gemeinde Münsingen
Massnahme	<p>Für die Entlastungsstrasse gibt es zwei Projektvarianten. Die Variante "Hunzikenstrasse" ist im Verkehrsrichtplan der Gemeinde Münsingen enthalten. Im Rahmen des Projekts Ortsdurchfahrt wurde für diese Variante eine Projektstudie erarbeitet.</p> <p>Die Variante "Parallelstrasse zur A6" wurde im Rahmen der Korridorstudie Aaretal zur Diskussion gebracht. Für diese Variante erarbeitet die RVK4 unter Beteiligung der Gemeinden Rubigen und Münsingen zur Zeit eine Projektstudie. Diese Ergebnisse liegen ca. im Herbst 2007 vor.</p>
Vorgehen	<p>Folgende Grundlagen stehen zur Verfügung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Richtplan Verkehr Gemeinde Münsingen vom Dezember 1994; - Projektstudie Entlastungsstrasse Münsingen - Rubigen, Varianten Hunzikenstrasse (Studentenarbeit 1995); - Mitwirkungsunterlagen Ortsdurchfahrt Münsingen vom Mai 2004; - Korridorstudie Aaretal vom 3. Juli 2006 <p>Nach Genehmigung des Kredites wird mit der Ausführungsprojektierung begonnen werden. Die Realisierung ist ab 2011 vorgesehen.</p>
Zeithorizont	<p>2008 – 2010: <input checked="" type="checkbox"/> Projektierung</p> <p>2011 – 2014: <input checked="" type="checkbox"/> Realisierung</p>
Kosten	<p>Die Variante „Hunzikenstrasse“ werden Kosten von Fr. 13 Mio. geschätzt. Für die Variante "Parallelstrasse A6" liegt noch keine Kostenschätzung vor.</p>

	Kosten total	
Total	100%	13.00 Mio. Fr.
Anteil Bund	50%	6.50 Mio. Fr.
Anteil Kanton*	25%	3.25 Mio. Fr.
Anteil Gemeinden	25%	3.25 Mio. Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:

* Der Kostenanteil Kanton ist abhängig vom neuen Strassengesetz (Neueinreihung von Strassen)

Zuständigkeiten

Massnahme: B 56; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung:

Fritz Kobi, TBA

Bearbeitung der Massnahme durch:

Oberingenieurkreis II , zusammen mit der Gemeinde Münsingen

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Umsetzung im kantonalen Strassenbauprogramm	JA	
Strassennetzplan	JA	

Meilensteine

Massnahme: B 56; Typ: 2

Meilensteine (MS): Noch offen

MS	Was	Termin
1		
2		
3		

B57 Regionale Prioritätensetzung und Koordination der Sicherstellung der Verträglichkeit auf dem Strassennetz

Massnahme: Regionale Prioritätensetzung und Koordination der Sicherstellung der Verträglichkeit auf dem Strassennetz

Nummer: B 57; Typ: 2

Zielsetzung	<p>Der Verkehr auf Kantonsstrassen und Gemeindestrassen von regionaler Bedeutung soll verträglicher gestaltet werden. Es sollen möglichst gute Voraussetzungen geschaffen werden für</p> <ul style="list-style-type: none"> – eine hohe Quartierqualität und zentrumsnahes Wohnen (Verkehr vermeiden) – eine stabile und fahrplangerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs – attraktive Verhältnisse für den Langsamverkehr (Verkehr verlagern) – die anstossenden Läden und Geschäfte – eine verstetigte Abwicklung des Autoverkehrs
Federführung	RVK4 bzw. Regionalkonferenz zusammen mit Strasseneigentümern (Prioritätensetzung, Projektierung, Realisierung)
Beteiligte Stellen	Gemeinden, TBA, RVK4, VRB, AÖV, Bereich Werkleitungen
Massnahme	<p>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. Ein besonderes Augenmerk ist auf das Umfeld von wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP), Standorten von verkehrsinintensiven Vorhaben (VIV) mit mindestens regionaler Bedeutung, nationale Sportinfrastrukturen (gemäss NASAK) und autobahnahe Kantons- und Gemeindestrassen in Wohnquartieren zu richten.</p>
Vorgehen	Bis Ende 2008 sind die Koordination, die Prioritätenliste sowie die Termin- und Kostenplanung zu erarbeiten
Grundlagen	<p>Zu nennen sind insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Diverse Korridorstudien – Konzepte/Richtpläne zu ESP's, Umwelt- und Verkehrsgutachten, lokale und regionale Verkehrskonzepte
Zeithorizont	<p>2008 – 2010: <input checked="" type="checkbox"/> Permanente Langfristaufgabe mit Planung und Umsetzung</p> <p>2011 – 2014: <input checked="" type="checkbox"/> Permanente Langfristaufgabe mit Planung und Umsetzung</p> <p>Nach 2014: <input checked="" type="checkbox"/> Permanente Langfristaufgabe mit Planung und Umsetzung</p>
Kosten	Die Kosten können erst nach Erreichen von Meilenstein 1 genauer bestimmt werden.

Zuständigkeiten

Massnahme: B 57; Typ: 2

Zuständig sind die RVK4 bzw. die Regionalkonferenz zusammen mit Strasseneigentümern.

Zusammenfassende Berichterstattung:

Marco Rupp, RVK4

Im Rahmen der Korridorstudie Nord, der Korridorstudie Aaretal und der Vorprojekte Informationsplattform Mobilität wurden erste Erfahrungen in Bezug auf die Relevanz der Massnahmen gesammelt.

Meilensteine und Budget

Massnahme: B 57; Typ: 2

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Als nächster Schritt sollen für das regionale Basisnetz (Kantonsstrassen und Gemeindestrassen mit regionaler Bedeutung) gemäss Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern und die im Abschnitt Massnahmen genannten besonderen Gebiete und Einrichtungen die sich abzeichnenden Konfliktgebiete ermittelt werden.	Ende 2008
2	Als übernächster Schritt soll der erkannte Handlungsbedarf im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) planerisch festgehalten und deren Finanzierung gesichert werden.	Ab Mitte 2009

Verfügbare Unterlagen:

- Korridorstudie Nord
- Korridorstudie Aaretal
- Richtpläne (z.B. ESP Wankdorf)
- Lokale/regionale Konzepte (z.B. Teilverkehrspläne MIV für verschiedenen Stadtteile des Agglomerationszentrums)
- Informationsplattform Mobilität

Offene Fragen / Umsetzungsrisiken:

Abstimmung des regionalen Konzeptes mit den laufenden Massnahmen der Gemeinden.

Klärungen zur Frage Programm- oder Projektfinanzierung, Sicherstellung stufengerechter Beurteilungs- und Entscheidungskompetenzen.

Nächste Schritte:

- Kantons- und Gemeindestrassen mit regionaler Bedeutung überprüfen
- Projektskizze erstellen

B58 Einreihung Strassennetz

Massnahme: Einreihung Strassennetz

Nummer: B58; Typ: 2

Zielsetzung	Mit Inkrafttreten des neuen Strassengesetzes werden die Kantonsstrassen in Kategorien (A, B, C) eingeteilt. Dabei sind in der Agglomeration Bern die wichtigen Strassen auf Basis der heutigen und zukünftigen Funktion hinsichtlich Zugehörigkeit zum Netz der Kantons- oder der Gemeindestrassen zu überprüfen. Gemeindestrassen sind in das Netz der Kantonsstrassen überzuführen, soweit dies für die Bildung eines aus National- und Kantonsstrassen gebildeten zusammenhängenden Basisnetzes erforderlich ist. Kantonsstrassen sind an Gemeinden abzutreten, soweit ihnen in diesem Netz keine wichtige Funktion zukommt und die betreffende Gemeinde durch eine andere Kantonsstrasse an das Basisnetz angeschlossen ist. Vor allem auf dem Gebiet der Stadt Bern sind dafür wesentliche Eigentumswechsel erforderlich. Die Koordination bei der Planung, beim Bau und im täglichen Betrieb kann so über die ganze Region verbessert werden.
Federführung	TBA
Beteiligte Stellen	TBA und Gemeinden, AöV, RVK4
Massnahme	In erster Priorität sind die Strassen von regionaler Bedeutung entsprechend dem neuen Strassengesetz zu strukturieren sowie hinsichtlich der Zugehörigkeit zum Netz der Kantonsstrassen zu überprüfen und zuzuteilen. Es geht dabei weniger darum neue Strassen festzulegen, sondern das bestehende Netz anders zu strukturieren. 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.
Vorgehen	Bis zur Einführung der neuen Agglomerationsstrukturen (gemäss derzeitigem Terminplan 2009) müssen die Einreihung und die dazu gehörenden weiteren Punkte im Entwurf bekannt sein (Eigentumswechsel werden im Zuge des Strassennetzplanes sanktioniert). Der erste SNP tritt 2012 in Kraft). Im Rahmen von Grossprojekten wie z.B. Wankdorfplatz können Strecken- und Netzteile vorgezogen neu eingereiht werden.
Grundlagen	Grundlagenberichte der TP 2 und TP 5 der Mobilitätsstrategie Region Bern, Regionaler Richtplan Teil 1 des VRB
Zeithorizont	2008 – 2009: <input checked="" type="checkbox"/> Regionalkonferenz diskutiert neue Strassenzuteilung 2010 – 2011: <input checked="" type="checkbox"/> Erarbeitung Strassennetzplan SNP durch Kanton Nach 2012: <input checked="" type="checkbox"/> Erster SNP in Kraft, Laufzeit 8 bzw. 16 Jahre
Kosten	Es handelt sich ausschliesslich um Planungskosten. Diese werden vom Kanton getragen.

	Planung	
Total	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	100%	Fr.
Anteil Gemeinden	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B58; Typ: 2

Zusammenfassende Berichterstattung: Fritz Kobi, TBA

Bearbeitung der Massnahme durch: TBA Kanton und Gemeinden

Mit welchen Instrumenten soll die Massnahme umgesetzt werden?

Instrument	Ja/Nein	Kommentar
Strassennetzplan	JA	Zukünftiger Strassennetzplan (Kantonsstrassen)

Meilensteine

Massnahme: B58; Typ: 2

Meilensteine (MS)

MS	Was	Termin
1	Gespräche mit der Stadt Bern sind im Gange	
2	Auswirkungen der Einreichungen der Strassen in Bern auf die umliegenden Gemeinden	
3	Neues Strassengesetz SG, Übersichtsplan über das Netz der National- und Kantonsstrassen gem. neuem SG und Entwurf über vorzuschlagende Eigentumswechsel	1.1.09
4	Strassennetzplan SNP über vorgesehene Netzergänzungen und -veränderungen sowie Handlungsfelder	1.1.2012

B61 Umsetzung Massnahmen Kombinierte Mobilität (Personen- / Güterverkehr)

Massnahme: Umsetzung Massnahmen Kombinierte Mobilität (Personen- / Güterverkehr)

Nummer: B61; Typ: 1b

Zielsetzung 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.

Federführung RVK4 (Koordination, Planung); Projektierung und Umsetzung je nach Massnahme

Beteiligte Stellen AGR, TBA, AöV, BECO, Gemeinden, Transportunternehmen

Massnahmen Umsteigeorte:

- Bike+Ride Bahnhof Bern: Neubau von Velostationen und Bereitstellen von Gratis-Veloparkplätzen
- Bike+Ride: Flächendeckende Erweiterungen
- Park+Ride: Erweiterungen gemäss Konzept S-Bahn-Bern; grössere Erweiterungen brauchen regionales Konzept
- Bike+Ride/Park+Ride: Verbesserungen gemäss Standards „Zugang zu den S-Bahn-Haltestellen“ der S-Bahn-Bern

Massnahmen Information:

- Aufbau und Betrieb von Mobilitätszentralen / Informationsmodulen
- Einrichten einer Internetplattform mit den Netzen und Daten für ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, Car-Sharing
- Agglomerationsplan kombinierte Mobilität

Massnahmen Angebot neuer Dienstleistungen:

- Call-a-Bike: Die Velomiete an vielen Orten der Stadt ergänzt das Angebot des ÖV und bietet eine unabhängige Mobilität zu jeder Tageszeit.
- 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)

Grundlagen

- Mobilitätsstrategie Region Bern, Schlussbericht TP4 und Erläuterungsbericht
- P+R/B+R an den Haltepunkten der S-Bahn, Konzept vom Dez. 03, S-Bahn Bern
- Es wurde eine detaillierte Liste von Einzelmassnahmen im Bereich kombinierte Mobilität ausgearbeitet.

- Zeithorizont** 2008 – 2010: Planungsbeginn ab sofort
 2011 – 2014: Schwerpunkt der Umsetzung
 Nach 2014:

Kosten Angaben zu den Umsetzungskosten können erst nach konkreter Planung der einzelnen Massnahmen gemacht werden.

	Planung		Umsetzung	
Total	100%	Fr. 50'000.–	%	Fr.
Anteil Bund	0%	Fr. 0.–	%	Fr.
Anteil Kanton	75%	Fr. 37'500.–	%	Fr.
Anteil RVK4	25%	Fr. 12'500.–	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern, Finanzierungsart:

- Als Teil der laufenden Rechnung
 Als Teil der Investitionsrechnung
 Spezialfinanzierung:

Zuständigkeiten

Massnahme: B61 Typ: 1b

Zusammenfassende Berichterstattung: Marco Rupp, RVK4 / TBA und GS BVE

Bearbeitung der Massnahme durch:

- B+R/P+R Konzept Region Bern

Marco Rupp, RVK4

Meilensteine

Massnahme: B61 Typ: 1b

Meilensteine (MS)

Die kantonalen Grundsätze zu P+R und B+R werden im Rahmen der Erarbeitung des Strassennetzplans erarbeitet und festgelegt. Die entsprechenden Grundlagen werden im totalrevidierten Strassengesetz festgehalten, welches Anfang 2009 in Kraft treten soll. Die Detailplanung für die Erarbeitung eines ersten Strassennetzplans ist in Arbeit.

Parallel dazu wird ein Standortkonzept P+R/B+R und Vorschläge für die Harmonisierung der Tarife für die Region Bern erarbeitet.

MS	Was	Termin
1	B+R/P+R Konzept Region Bern <ul style="list-style-type: none"> • Standortkonzept • Finanzierungsanforderungen Einbezug der P+R AG Region Bern	Frühjahr 2008

Offene Fragen / Umsetzungsrisiken:

Koordination Strategien Region Bern und kantonale Grundsätze nötig

Nächste Schritte:

Auftrag ausschreiben und bearbeiten