



Gesamtmobilitäts- strategie



August 2008

Regierungsrat des Kantons Bern

Impressum

Gesamtmobilitätsstrategie 2008 des Kantons Bern,
beschlossen vom Regierungsrat am 13. August 2008

Bezug:

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)
Generalsekretariat, Fachstelle Gesamtmobilität
Reiterstasse 11, 3011 Bern
Telefon 031 / 633 31 11
Fax 031 / 633 31 10
E-Mail info.gs@bve.be.ch

Sachbearbeitung (Kerngruppe):

Ulrich Seewer (Leitung), Karin Bächli (bis Ende 2007) und Barbara Sury (ab 2008),
Fachstelle Gesamtmobilität im Generalsekretariat der BVE
Wolf-Dieter Deuschle, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)
Stefan Studer, Tiefbauamt (TBA)
Samuel Hinden, Amt für Umweltkoordination und Energie (AUE)
Daniel Schnetzer (bis Anfang 2008) und Matthias Fischer (ab Mai 2008)
Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)

Externe Unterstützung:

Felix Walter, René Neuenschwander, Ecoplan

Fotos:

Iwan Raschle, raschle&kranz, Bern
René Neuenschwander, Felix Walter, Ecoplan, Bern
BLS

Inhaltsverzeichnis

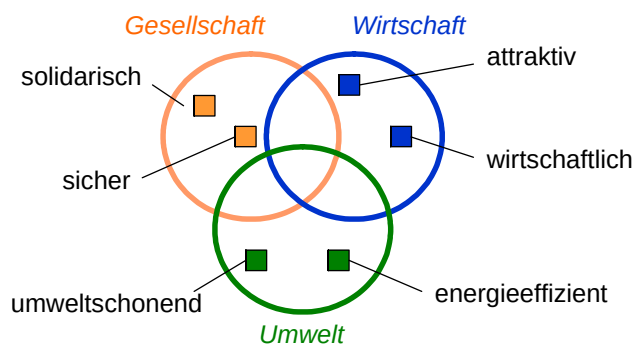
	Kurzfassung	3
1	Einleitung: Wozu eine Gesamtmobilitätsstrategie?	5
2	Ziel: Ausrichtung auf die Anforderungen der Nachhaltigen Entwicklung	8
2.1	Nachhaltige Entwicklung auf Bundes- und Kantonsebene	8
2.2	Ziele für die Mobilitätspolitik	10
3	Ausgangslage, Trends und Herausforderungen.....	11
3.1	Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Raumentwicklung als treibende Kräfte	11
3.2	Mobilitätsentwicklung.....	11
3.3	Dimension Wirtschaft.....	13
3.3.1	"Attraktiv"	13
3.3.2	"Wirtschaftlich"	14
3.4	Dimension Gesellschaft.....	15
3.4.1	"Solidarisch"	15
3.4.2	"Sicher".....	15
3.5	Dimension Umwelt.....	16
3.5.1	"Umweltschonend"	16
3.5.2	"Energieeffizient"	17
3.6	Fazit: Wichtigste Herausforderungen	18
4	Strategien	20
4.1	Überblick.....	20
4.2	Generelle Strategien.....	22
4.3	Fuss- und Veloverkehr	24
4.4	Öffentlicher Verkehr.....	25
4.5	Motorisierter Individualverkehr	28
4.6	Güterverkehr.....	30
4.7	Luftverkehr.....	31
5	Umsetzung und Ausblick.....	32
	Anhang 1: Nachhaltigkeitsbeurteilung.....	34
	Abkürzungsverzeichnis	37

Kurzfassung

Mit der Gesamtmobilitätsstrategie gibt der Regierungsrat die Stossrichtungen für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern vor. Sie richtet sich in erster Linie an die kantonale Verwaltung und ist für diese verpflichtend. Sie ist auch Bestandteil der Vorgaben für die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK). Ihre zentralen Elemente werden in den kantonalen Richtplan integriert.

Die Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie gemäss Abbildung 1 stützen sich auf die Prinzipien und Zielsysteme der Nachhaltigen Entwicklung.

Abbildung 1 Kernziele der Mobilitätspolitik



Die Gesamtmobilitätsstrategie beschreibt die Ausgangslage und die Trends in diesem Bereich. Die Herausforderung ist eine Politik, die ein gutes Erreichbarkeitsniveau sichert, und zugleich finanziell tragbar ist und die Umwelt schont.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Spannungsfeld sind:

- **Vermeiden** der Verkehrszunahme, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung.
- **Verlagern:** Der Anteil von öV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrössern.
- **Verträglich abwickeln:** Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

Als Handlungsmaxime bei der Prüfung von Ausbauten gelten zudem folgende Punkte:

- **Nachfragebeeinflussung und Verkehrsmanagement vor Neubauten:** Bevor neu gebaut wird, sollen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur besseren betrieblichen Abwicklung geprüft werden.
- **Infrastrukturausbauten priorisieren – robuste und wirksame Massnahmen bevorzugen:** Ins Verkehrsangebot soll dort investiert werden, wo sich die wichtigsten Engpässe abzeichnen, der grösste Beitrag zum Wirtschaftswachstum geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden. "Robust" sind Massnahmen, wenn sie unter verschiedenen Entwicklungsszenarien diese Bedingungen erfüllen.

Um die genannten Ziele zu erreichen, werden die Strategien gemäss Abbildung 2 verfolgt.

Abbildung 2: Überblick über die Strategien

1 Generelle Strategien
a) Die Mobilitätspolitik des Kantons Bern ist verkehrsträgerübergreifend. Sie basiert auf den Prinzipien der Nachhaltigen Entwicklung b) Das Mobilitätssystem ist leistungsfähig c) Das Mobilitätssystem ist verträglich d) Der Kanton Bern setzt Schwerpunkte e) Der Kanton Bern verfügt über die notwendigen Voraussetzungen, um eine umfassende Gesamtverkehrspolitik zu betreiben.
2 Fuss- und Veloverkehr
a) Der Fuss- und der Veloverkehr ("Langsamverkehr") sind die tragenden Säulen der Feinerschliessung im Personenverkehr b) Die Infrastrukturen für den Langsamverkehr sind sicher und attraktiv c) Der Langsamverkehr im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs wird gefördert
3 Öffentlicher Verkehr
a) Der Marktanteil des öV wird zulasten des MIV erhöht b) Die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs wird erhöht c) Das öV-Angebot ist attraktiv, die Qualität ist hoch d) Der öV ist umweltschonend und energieeffizient e) Die Finanzierung ist sichergestellt f) Die Rollenteilung und die öV-Landschaft sind zukunftstauglich
4 Motorisierter Individualverkehr
a) Der Kanton Bern verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz, und die hohe Erreichbarkeit ist sichergestellt b) Optimierung hat Vorrang vor dem Ausbau c) Der Strassenraum wird für alle attraktiv gestaltet
5 Güterverkehr
a) Der Kanton Bern unterstützt die Verlagerungspolitik des Bundes b) Der Kanton unterstützt eine Reduktion der Belastungen im regionalen Güterverkehr c) Der Kanton unterstützt den Ausbau der Strasseninfrastruktur auf 40 Tonnen Gesamtgewicht auf ausgewählten Verkehrsachsen
6 Luftverkehr
a) Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Luftverkehr wird unterstützt b) Der Luftverkehr wird möglichst umweltschonend abgewickelt

Die Gesamtmobilitätsstrategie ist Grundlage für die Tätigkeit der zuständigen Fachstellen und deren Planungen. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der ordentlichen Tätigkeit der zuständigen Fachstellen, insbesondere mit dem ordentlichen Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium. Verantwortlich für die Koordination, die periodische Überprüfung und die Überarbeitung der Strategie ist die Fachstelle Gesamtmobilität im Generalsekretariat der BVE. Sie prüft alle vier Jahre deren Umsetzung und legt Anpassungen dem Regierungsrat zum Beschluss vor.

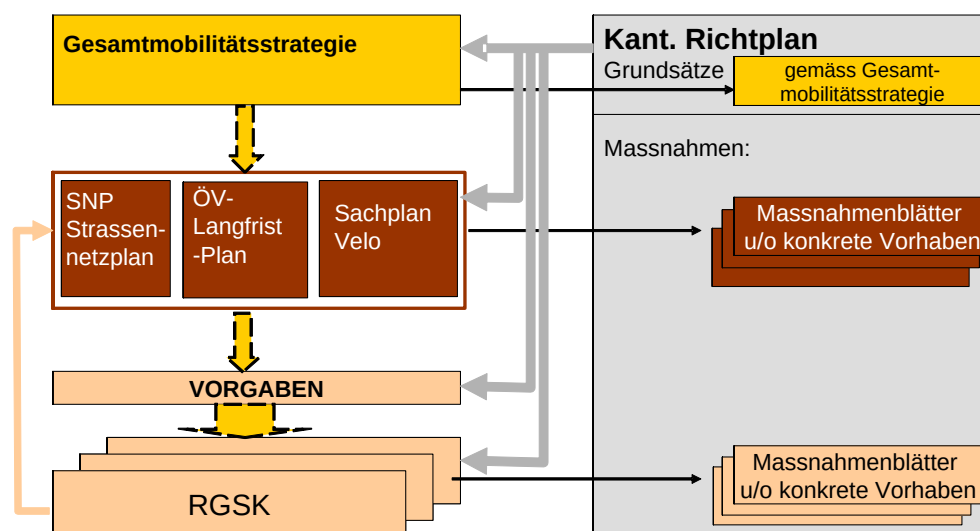
1 Einleitung: Wozu eine Gesamtmobilitätsstrategie?



Eine erfolgreiche Mobilitätspolitik erfordert eine optimale Abstimmung zwischen öffentlichem und privatem Verkehr, zwischen Schienen-, Strassen- und Luftverkehr und auch zwischen nationalen, kantonalen, regionalen und kommunalen Vorhaben.

Zu beachten sind die engen Wechselwirkungen zur Raumentwicklungs-, zur Finanz- und zur Wirtschaftspolitik. Es ist unerlässlich, die wichtigsten übergeordneten Stossrichtungen festzulegen, an denen sich alle Teilbereiche der Mobilitätspolitik orientieren. Insbesondere bildet die Gesamtmobilitätsstrategie eine Vorgabe für die langfristigen Planungen im Strassenverkehr, im öffentlichen Verkehr und im Langsamverkehr sowie für die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) (vgl. Abbildung 3). Die Abbildung zeigt das künftige Instrumentarium, d.h. einige der gezeigten Instrumente sind noch in Erarbeitung. Die bisherigen Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung werden künftig zu RGSK weiterentwickelt.

Abbildung 3: Die Gesamtmobilitätsstrategie als Vorgabe für Teilstrategien und ihr Zusammenspiel mit dem kantonalen Richtplan (künftiger Zustand)



Wie die Abbildung 3 zeigt, werden die wichtigsten Elemente der Gesamtmobilitätsstrategie auch im Richtplan festgehalten, konkret die Ziele gemäss Abschnitt 2.2 sowie die Strategien gemäss den Abschnitten 4.2 bis 4.7. Umgekehrt beeinflusst der Richtplan mit seinen Raumentwicklungsgrundsätzen natürlich die Gesamtmobilitätsstrategie, die langfristigen Strategien

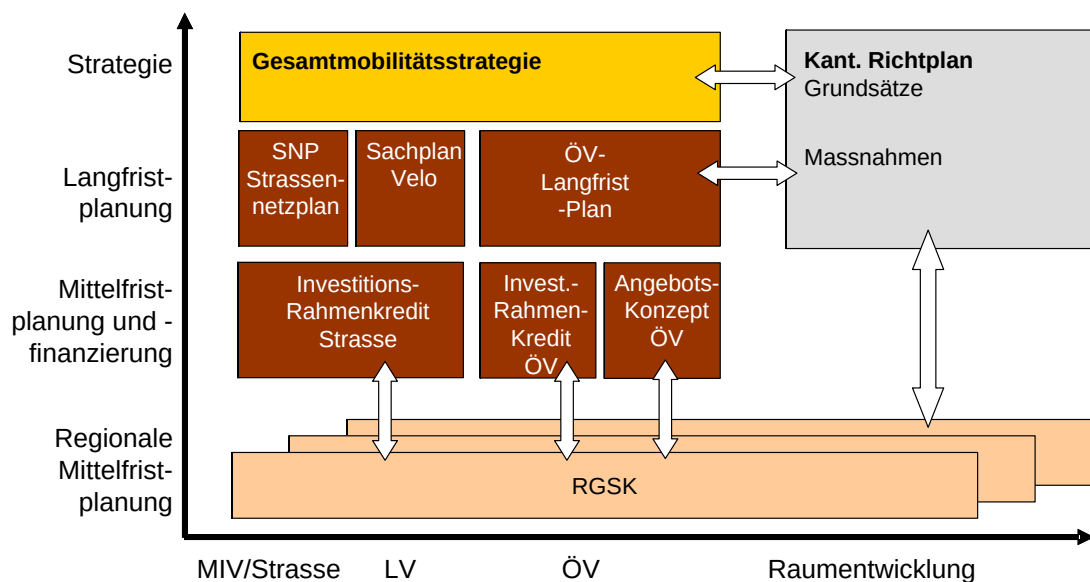
auf Stufe Strassen-, öV- und Langsamverkehr (z.B. den Strassennetzplan) und die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK).

Die Gesamtmobilitätsstrategie ist damit eines der Elemente im neu konzipierten Zusammenspiel der Planungs- und Finanzierungsinstrumente im Verkehr und der Raumplanung. Die Abbildung 4 zeigt im Gesamtüberblick die verschiedenen Instrumente (nach Umsetzung des neuen Strassengesetzes). Das Element "öV-Langfristplan" ist derzeit in Entwicklung, der Strassennetzplan gemäss neuem Strassengesetz ist in Vorbereitung.

Die Gesamtmobilitätsstrategie wird vom Regierungsrat beschlossen. Sie richtet sich primär an die kantonale Verwaltung und ist für diese verpflichtend. Mit der Aufnahme der zentralen Elemente in den kantonalen Richtplan (Ziele gemäss Abschnitt 2.2 sowie Strategien gemäss Abschnitten 4.2 bis 4.7) werden diese auch für die regionalen Planungsträger, die Gemeinden, den Bund und die Nachbarkantone verbindlich. Die Strategie ist auch Bestandteil der Vorgaben für die RGSK. Weiter gibt sie der Berner Wirtschaft, den verschiedenen Interessenvertretungen (Wirtschaftskreise, Umweltschuttkreise, gesellschaftspolitische Interessengruppen) und der Bevölkerung Einblick in die kantonale Mobilitätspolitik des Regierungsrates.

Die Gesamtmobilitätsstrategie orientiert sich an den Prinzipien der Nachhaltigen Entwicklung, wie dies die Bundes- und die Kantonsverfassung vorgeben. Das folgende Kapitel konkretisiert diese Ziele. Sie richtet sich auf einen Zeithorizont von ca. 2030 aus.

Abbildung 4: Zusammenspiel von Strategien mit Planungs- und Finanzierungsinstrumenten



Reformschritte, bis das künftige Instrumentarium etabliert ist

Die Übergangszeit bis zum ordentlichen Funktionieren der neuen Planungsprozesse ab dem Jahre 2014 ist geprägt durch verschiedene Reformschritte, die im Vortrag zum Strassengesetz genauer erläutert werden:

- Umsetzung der Strategie für Agglomerationen und Regionale Zusammenarbeit (SARZ), die seit 2008 die Konstitution von Regionalkonferenzen möglich macht (im Februar 2008 in der Volksabstimmung beschlossen: Regionalkonferenz Oberland Ost)
- Erarbeitung der ersten RGSK als Weiterentwicklung der bestehenden Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr (Kantonale Vorgaben bis Mitte 2009, Erarbeitung bis Ende 2010, Laufzeit 2011 bis 2014).
- Erstmalige Erarbeitung des Strassennetzplans bis 2011 (Laufzeit 2012 – 2020/28) und in der Übergangszeit Ausarbeitung von zwei Strassenbauprogrammen (2009 bis 2012, 2011 bis 2013).
- Ausarbeitung von parallelen Investitionsrahmenkrediten Strasse und öV sowie des öV-Angebotsbeschlusses für die Laufzeit 2014 - 2017 mit Beschluss durch den Grossen Rat Anfang 2013.
- Weiterführung der Richtplanrevisionen in Abstimmung mit den Verkehrsplanungsinstrumenten.
- Entwicklung eines langfristigen Planungsinstruments für den öffentlichen Verkehr (Arbeitstitel "öV-Langfristplan").

Begriffe

Unter dem Begriff Verkehr wird grundsätzlich die physische Bewegung zwischen Standorten zum Zwecke der Raumüberwindung von Personen oder Gütern verstanden. Verkehr findet in der Regel auf besonderen Verkehrswegen (oft Verkehrsträger genannt: Strassen-, Schienen-, Luftverkehr) und mit bestimmten Verkehrsmitteln bzw. zu Fuss statt. Meist wird Güter- und Personenverkehr unterschieden. Weiter unterschieden werden kann:

- nach der Art der Beförderung: Individualverkehr und öffentlicher Verkehr
- nach der zurückgelegten Entfernung: Nah- und Fernverkehr
- nach Ziel und Quelle: Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr
- nach dem Verkehrszweck: Arbeits- und Ausbildungsverkehr (zusammen als Pendlerverkehr bezeichnet), Freizeitverkehr, Einkaufsverkehr, Nutzverkehr (Geschäfts- und Dienstfahrten) sowie Service- und Begleitverkehr.

Mit Mobilität ist in diesem Bericht die räumliche Mobilität (im Gegensatz zur sozialen Mobilität) gemeint. Darunter wird generell die Fähigkeit des Menschen verstanden, räumliche Entfernungen zu überwinden, seien es Verlagerungen von Wohn- und Arbeitsplatz-Standorten oder der Transport zwischen Standorten.

Der Begriff Gesamtmobilität unterstreicht, dass eine Gesamtsicht unter Einbezug der Standortverlagerungen und aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel gemeint ist.

Im Alltag werden die Begriffe Mobilität und Verkehr oft synonym verwendet.

Der Güter- und der Luftverkehr werden entsprechend der geringen kantonalen Kompetenzen nur am Rande behandelt (vgl. Abschnitte 4.6 und 4.7).

2 Ziel: Ausrichtung auf die Anforderungen der Nachhaltigen Entwicklung



2.1 Nachhaltige Entwicklung auf Bundes- und Kantonsebene

Die Nachhaltige Entwicklung kommt zwar als Begriff in der Verfassung des Kantons Bern von 1995 nicht vor, das Konzept ist aber implizit verankert: Beispielsweise fordert Artikel 31 den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, und auch weitere Artikel (z.B. Art. 32 und 33) nehmen inhaltlich Bezug auf die Nachhaltige Entwicklung.

Auch der Richtplan des Kantons Bern von 2002 orientiert sich an den Grundsätzen der Nachhaltigen Entwicklung. In der Richtplanmassnahme G_01 bekennt sich der Kanton zur Unterstützung der Gemeinden bei der lokalen Umsetzung der Nachhaltigen Entwicklung. Der Regierungsrat des Kantons Bern bezeichnet zudem in den Richtlinien der Regierungspolitik 2007 – 2010 die "Stärkung der Nachhaltigen Entwicklung" als Grundmaxime, an der sich alle Bereiche zu orientieren haben. Mit dem RRB 1539/2007 wird auch die Nachhaltigkeitsbeurteilung von wichtigen kantonalen Geschäften verankert. Die Nachhaltige Entwicklung ist im Kanton Bern somit auf der strategischen Ebene breit verankert.

Der Kanton Bern orientiert sich am Grundverständnis, das in der Bundesverfassung und in der "Strategie Nachhaltige Entwicklung – Leitlinien und Aktionsplan 2008-2011" des Bundesrats vom April 2008 festgelegt ist. Diese Strategie bezeichnet folgende drei Prinzipien als zentrale Postulate für eine Nachhaltige Entwicklung:

- Ganzheitliche ausgewogene Berücksichtigung von Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft
- Berücksichtigung der Interessen zukünftiger Generationen (Solidarität zwischen Generationen)
- Berücksichtigung der Interessen aller Erdenbewohner/-innen (Solidarität innerhalb einer Generation)

Das Kernproblem der Nachhaltigen Entwicklung liegt in der Überwindung von Zielkonflikten zwischen den drei Dimensionen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Folgende Grundregeln sind gemäss Bundesratsstrategie dabei zu beachten:

- Entscheide sind so zu fällen, dass im Verlauf der Zeit nicht eine Dimension systematisch zu Gunsten der anderen Dimensionen benachteiligt wird.
- Bei der Interessenabstimmung müssen unverhandelbare Randbedingungen (z.B. Gesetze, Grenzwerte, ethische Grenzen) in allen drei Dimensionen eingehalten werden.

Der Kanton Bern verwendet für die Beurteilung der Wirkungen von Politiken, Strategien und Vorhaben auf die Nachhaltige Entwicklung im Allgemeinen die Ziele resp. Kriterien gemäss Abbildung 5, analog zur Bundesratsstrategie und zu weiteren Dokumente auf Bundesebene.

Abbildung 5: Zieldimensionen der Nachhaltigen Entwicklung

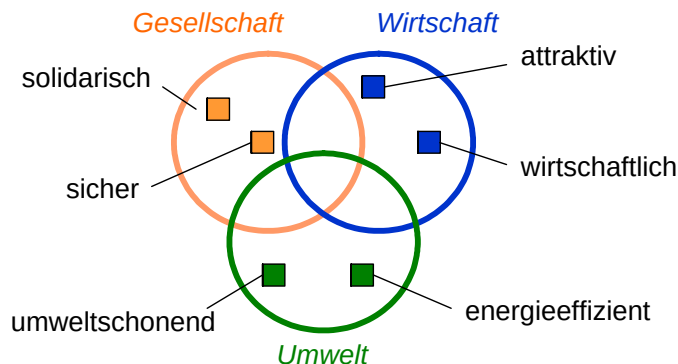
Konkretisierung der Zieldimensionen	
Umwelt	U1. Naturräume und Artenvielfalt erhalten U2. Verbrauch erneuerbarer Ressourcen unter dem Regenerationsniveau halten U3. Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen unter dem Entwicklungspotenzial erneuerbarer Ressourcen halten U4. Belastung der natürlichen Umwelt und des Menschen durch Emissionen und Schadstoffe auf unbedenkliches Niveau senken U5. Auswirkungen von Umweltkatastrophen reduzieren und Unfallrisiken auf nicht dauerhafte Schäden einschränken
Wirtschaft	W1. Einkommen sowie Beschäftigung erhalten bzw. angemessen mehrten unter Berücksichtigung einer sozial- und raumverträglichen Verteilung W2. Produktivkapital (Sozial- und Humankapital) mindestens erhalten bzw. qualitativ mehrten W3. Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der Wirtschaft verbessern W4. Primär Marktmechanismen unter Berücksichtigung von Knappheitsfaktoren und externen Kosten wirken lassen W5. Wirtschaften der öffentlichen Hand nicht auf Kosten der zukünftigen Generationen
Gesellschaft	G1. Gesundheit und Sicherheit der Menschen in umfassendem Sinne fördern G2. Bildung, Entwicklung, Entfaltung und Identität der Einzelnen gewährleisten G3. Kultur, Erhaltung und Entwicklung gesellschaftlicher Werte und Ressourcen im Sinne des Sozialkapitals fördern G4. Recht, Rechtssicherheit, Gleichstellung von Frau und Mann, Schutz von Minderheiten, Menschenrechte sichern G5. Solidarität innerhalb und zwischen den Generationen sowie global fördern

Quelle: Bundesrat (2002), Strategie Nachhaltige Entwicklung.

2.2 Ziele für die Mobilitätspolitik

Die Ziele gemäss Abbildung 5 gelten auch für die Gesamtmobilitätsstrategie. Im Sinne einer Konzentration auf die wesentlichen Ziele im Bereich der Mobilität lassen sich die Ziele für die Mobilitätspolitik im Kanton Bern wie folgt zusammenfassen (vgl. auch Abbildung 6).

Abbildung 6 Kernziele der Mobilitätspolitik



- **Attraktiv:** Der Kanton Bern sorgt für ein leistungsfähiges und qualitativ hoch stehendes Mobilitätsangebot samt einer optimalen Einbindung in die übergeordneten Verkehrsnetze, um damit die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Unternehmungen abzudecken. Die Mobilitätspolitik leistet damit einen Beitrag zu einer hohen Standortattraktivität.
- **Wirtschaftlich:** Der Kanton Bern setzt die Mittel sparsam und dort ein, wo sie am meisten Wirkung erzielen. Er sorgt für die wirtschaftliche Effizienz des Verkehrsangebots auf Strasse und Schiene und für die Minimierung der ungedeckten Folgekosten des Verkehrs.
- **Solidarisch:** Der Kanton Bern gewährleistet eine Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und alle Regionen.
- **Sicher:** Der Kanton Bern sorgt für eine hohe Sicherheit im Verkehr.
- **Umweltschonend:** Die Mobilitätspolitik strebt möglichst geringe Umweltbelastungen durch Bau, Unterhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen an und minimiert die Belastungen für die Bevölkerung.
- **Energieeffizient:** Der Verkehr soll energieeffizient und mit geringem Einsatz von nicht-erneuerbaren Energieträgern abgewickelt werden.

Zwischen diesen Zielen bestehen zum Teil Spannungsfelder, auf die im Abschnitt 3.6 näher eingegangen wird.

3 Ausgangslage, Trends und Herausforderungen



Nach einer kurzen Darstellung der Bevölkerungs- und Raumentwicklung sowie der Mobilitätsentwicklung generell werden für die Bereiche Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt die Ausgangslage, die Trends und die Herausforderungen präsentiert.

3.1 Bevölkerungs-, Wirtschafts- und Raumentwicklung als treibende Kräfte

Das Bundesamt für Statistik rechnet in seinen Bevölkerungsprognosen vom April 2007 im Szenario „hoch“ zwischen 2000 und 2030 mit einem Bevölkerungswachstum von 15%, im Szenario „mittel“ sind es immer noch 5.1%. Gemäss der in den vergangenen Jahren beobachteten Entwicklung bewegt sich das Wachstum auf einem Pfad zwischen diesen beiden Szenarien. Für den Kanton Bern wird vorliegend wie im Bericht zur Wirtschaftslage 2007 des beco davon ausgegangen, dass der Kanton Bern bis ins Jahr 2030 ein Bevölkerungswachstum von 7% aufweisen wird und auf 1'011'000 Personen wächst. Das Wachstum wird sich primär auf die zentralen Räume konzentrieren, während in peripheren Räumen mit einem Rückgang zu rechnen ist.

Die demografische Alterung der Bevölkerung ist bereits Realität und wird sich in den kommenden Jahren noch verstärken. Dies wird zu neuen und sowohl zeitlich als auch räumlich weniger gebündelten Mobilitätsbedürfnissen führen. Es wird zunehmend schwieriger, eine ausreichende Grundversorgung für alle sicherzustellen, und nicht alle Bevölkerungsgruppen können in demselben Mass ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Dies gilt insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Behinderte.

Für die Zeit bis 2030 wird allgemein weiterhin mit einem moderaten Wirtschaftswachstum gerechnet.

3.2 Mobilitätsentwicklung

Wie die folgenden Abbildungen illustrieren, wird der grösste Teil der Distanzen von der bernischen Bevölkerung mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, während der Langsamverkehr bei der Unterwegszeit und der Anzahl Etappen an erster Stelle steht (eine Etappe ist das Wegstück, das mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird).

Bei den Verkehrszwecken dominiert der Freizeitverkehr, wogegen der Pendlerverkehr für Arbeit und Ausbildung distanzmässig bloss knapp einen Viertel ausmacht.

Abbildung 7: Prozentanteile der verschiedenen Verkehrsmittel (Modalsplit) der Bevölkerung des Kantons Bern (Mikrozensus 2005)

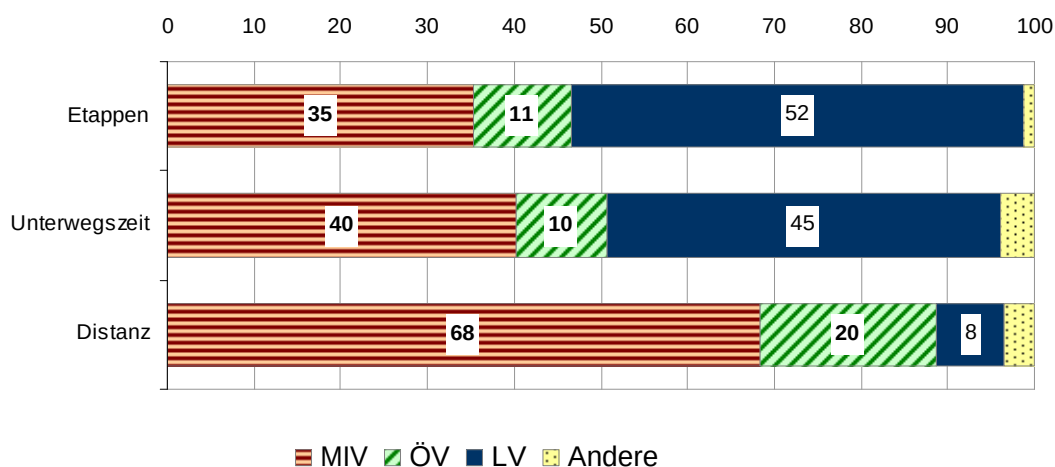
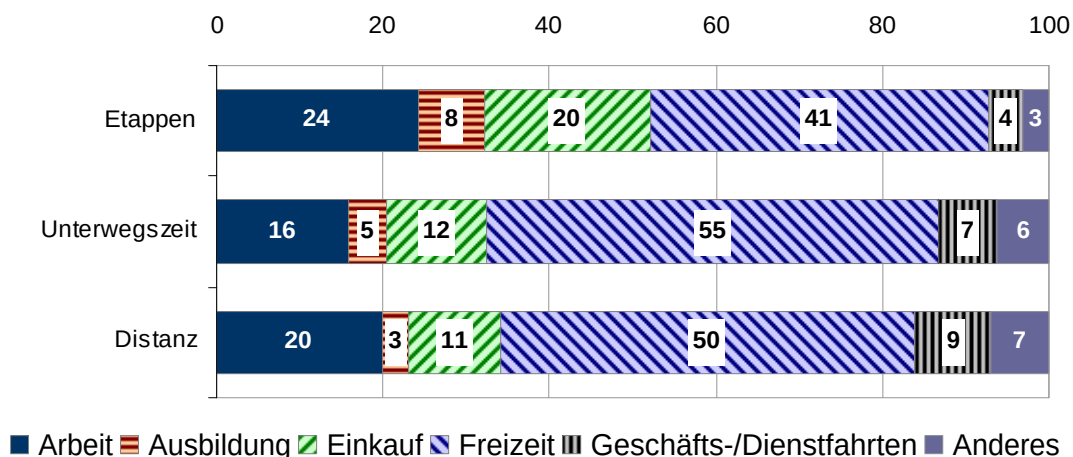


Abbildung 8: Prozentanteile der verschiedenen Wegzwecke der Bevölkerung des Kantons Bern (Mikrozensus 2005)



Aufgrund der erwähnten Wirtschafts- und Raumentwicklung, aber auch dank des erfolgten und geplanten Ausbaus des Verkehrsangebotes wird der Personenverkehr auf Strasse und Schiene - je nach Szenario des Bundes - bis 2030 um 15 bis 29% zunehmen. In den letzten Jahren wurden im öV insbesondere auf bestimmten Verbindungen Zuwächse registriert, die bereits über diesen Werten liegen. Die grössten Zuwachsraten werden für den Freizeitverkehr sowie die Geschäfts- und Dienstfahrten erwartet.

Immer mehr Leute wohnen und arbeiten ausserhalb der Zentren. So liegen Aktivitätsstandorte heute oft weit auseinander. Das Lenken der Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte, und dies mit griffigen Massnahmen, ist deshalb ein wichtiger Schlüssel zur Erreichung der formulierten Ziele.

3.3 Dimension Wirtschaft

3.3.1 "Attraktiv"

a) Ausgangslage und Trends

Der Kanton Bern befindet sich mit anderen Kantonen im Standortwettbewerb. Die Standortgunst des Kantons Bern wird von der Qualität der Verkehrserschliessung beeinflusst. Qualitativ gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung von Regionen. Regionen mit gutem Zugang zu den verschiedenen Märkten sind produktiver, wettbewerbsfähiger und somit grundsätzlich erfolgreicher als Regionen, welche schlecht erreichbar sind. Ökonomisch ist dies auf tiefere Transport- und Zeitkosten zurückzuführen.

Ziel (gemäss Abschnitt 2.2):

Der Kanton Bern sorgt für ein leistungsfähiges und qualitativ hoch stehendes Mobilitätsangebot samt einer optimalen Einbindung in die übergeordneten Verkehrsnetze, um damit die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Unternehmungen abzudecken. Die Mobilitätspolitik leistet damit einen Beitrag zu einer hohen Standortattraktivität.

Die Investitionen in die Schweizer Bahninfrastruktur konzentrierten sich in den letzten Jahren auf nationale Verbindungen und die Alpentransversalen. Die Erreichbarkeit des Kantons Bern ist als hoch einzustufen. Mit den Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr durch die Inbetriebnahme der NEAT und durch die Realisierung der HGV-Anschlüsse wird sich die internationale Erreichbarkeit der Schweiz und zugleich des Kantons Bern in den kommenden Jahren verbessern. Allerdings wird das anhaltende Verkehrswachstum auf den Strassen auch im Kanton Bern zu einer Kapazitätsverknappung der Infrastruktur führen, mit zunehmender Tendenz zu Staus. Dies wird die Erreichbarkeit und die Standortattraktivität beeinträchtigen.

Die regionale und lokale Erreichbarkeit ist im Kanton Bern grundsätzlich gut. Sie ist primär geprägt durch die Lage in Bezug zu den grossen Verkehrsachsen und Zentren. Ursache für Erreichbarkeitsdefizite sind Engpässe bei der bestehenden Infrastruktur in zentralen Räumen.

b) Konsequenzen für die Zielerreichung - Herausforderungen

Um im Standortwettbewerb bestehen zu können, müssen die gute Erreichbarkeit erhalten bzw. gezielt ausgebaut und Engpässe im Verkehrsnetz vermieden werden. Ohne entsprechende Massnahmen könnte sich die Standortattraktivität deutlich verschlechtern. Für die weitere Entwicklung müssen verkehrlich gut erschlossene und raumplanerisch sinnvolle Standorte für Neuansiedlungen zur Verfügung stehen.

3.3.2 "Wirtschaftlich"

a) Ausgangslage und Trends

Die Ausgaben für Strassen und den öffentlichen Verkehr nahmen national zwischen 1990 und 2004 durchschnittlich um 3.1% pro Jahr zu. Im Kanton Bern hingegen stagnierten die Ausgaben in den letzten Jahren. Die Diskussionen um die Verteilung der knappen öffentlichen Mittel haben sich verschärft. Die Sparpolitik der letzten Jahre hat dazu

geführt, dass im Bereich der Substanzerhaltung ein grosser Nachholbedarf besteht. Die Kosten für die Substanzerhaltung der bestehenden Strasseninfrastruktur werden in den nächsten Jahren stark zunehmen. Falls die Mittel für den Strassenbau insgesamt dennoch gleich hoch bleiben, wird der Betrag, der für Neuinvestitionen (Ausbau und Neubau von Verkehrsanlagen) zur Verfügung steht, immer kleiner.

Der Verkehr steht zunehmend in Konkurrenz zu anderen Staatsaufgaben mit steigendem Mittelbedarf wie Bildung, Gesundheit und Sozialwesen. Zudem können sich zweckgebundene Einnahmen (Mineralölsteuer, Bundesbeiträge) verändern. Das bedeutet, dass in Zukunft die Investitionsvorhaben in Verkehrsinfrastrukturen oder öV-Angebote noch vermehrt hinterfragt werden und fundiert begründet werden müssen.

Im Interesse eines gesunden Staatshaushalts müssen deshalb Prioritäten gesetzt werden: In Verkehrsinfrastrukturen resp. das Verkehrsangebot soll dort investiert werden, wo sich die wichtigsten Engpässe abzeichnen, wo der grösste Beitrag zum Wirtschaftswachstum geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden. Eine bessere Ausnutzung bestehender Anlagen und Angebote ist aus Kosten- und Umweltgründen Neubauten vorzuziehen. Die knappen Mittel können am effizientesten eingesetzt werden, wenn sich die Siedlungsentwicklung schwerpunktmässig auf Gebiete ausrichtet, die durch Verkehrsinfrastrukturen und besonders den öffentlichen Verkehr bereits gut erschlossen sind.

Die Preise der Mobilität decken die Kosten bei Strasse und Schiene nicht vollständig. Vor allem die Umweltkosten und die Kosten der Sicherheit werden von der Allgemeinheit getragen. Die Finanzierung des Verkehrs durch Bund, Kanton und Gemeinden ist komplex.

Ziel (gemäss Abschnitt 2.2):

Der Kanton Bern setzt die Mittel sparsam und dort ein, wo sie am meisten Wirkung erzielen. Er sorgt für die wirtschaftliche Effizienz des Verkehrsangebots auf Strasse und Schiene und für die Minimierung der ungedeckten Folgekosten des Verkehrs.

b) Konsequenzen für die Zielerreichung - Herausforderungen

Es besteht eine Kluft zwischen dem steigendem Bedarf (Nachholbedarf und zusätzliche Anforderungen) und einer zunehmenden Verknappung der Mittel. Die Schere zwischen beschränkten Mitteln und wachsenden Aufgaben sind eine zentrale Herausforderung. Primär sind die Möglichkeiten zur Steigerung der Effizienz auszuschöpfen. Weiter ist nach zusätzlichen, alternativen Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen, und es müssen Prioritäten gesetzt werden. Ausserdem ist die langfristige Finanzplanung für die Investitionsrechnung und die Laufende Rechnung und damit die Transparenz und Planbarkeit zu verbessern.

3.4 Dimension Gesellschaft

3.4.1 "Solidarisch"

a) Ausgangslage und Trends

Für alle sozialen Schichten und für alle Regionen besteht heute ein sehr gut ausgebautes Verkehrsangebot im öffentlichen und privaten Verkehr. Probleme bieten einerseits die vom Verkehr beeinträchtigten Siedlungsgebiete: Dort wohnen in der Regel sozial schwächere Bevölkerungsgruppen. Dies führt zu einer einseitigen Zusammensetzung der Wohnbevölkerung und ist mit sozialen Problemen verknüpft. Die Bereitschaft, die Nachteile der Mobilität zu akzeptieren, wird immer geringer. Auf der anderen Seite will niemand auf die Vorteile der Mobilität verzichten. Besonders in dicht besiedelten Räumen werden sich neue Verkehrsinfrastrukturen nur noch mit grossem Aufwand und unter Einbezug der betroffenen Bevölkerung realisieren lassen.

Aufgrund der bereits erwähnten Mittelknappheit ist auch ein zunehmender Spardruck auf Angebote in Randregionen oder für weniger mobile Bevölkerungsgruppen zu verspüren.

Ziel (gemäss Abschnitt 2.2):

Der Kanton Bern gewährleistet eine Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und alle Regionen.

b) Konsequenzen für die Zielerreichung - Herausforderungen

Eine wichtige Herausforderung ist es, den heute erreichten hohen Standard bei der Solidarität des Mobilitätsangebots beibehalten zu können.

3.4.2 "Sicher"

a) Ausgangslage und Trends

Der Verkehr im Kanton Bern hat einen hohen Sicherheitsstandard erreicht.

Technische Verbesserungen haben trotz der starken Verkehrszunahme in den vergangenen dreissig Jahren zu einer markanten Abnahme von Unfällen, Verletzten und Toten geführt. Weiterführende Massnahmen sind bekannt, lassen sich aber wegen Akzeptanzproblemen oder hohen Kosten teilweise nur schwer umsetzen.

Das Bedürfnis nach mehr Sicherheit auf der Strasse nimmt zu. Vor allem Kinder und Jugendliche sind auf ihren Schulwegen den vom motorisierten Verkehr ausgehenden Gefahren ausgesetzt.

Die subjektiv empfundene Sicherheit, z.B. im öV, ist ebenfalls zu beachten, weil sie ein wichtiger Faktor bei der Verkehrsmittelwahl sein kann.

Ziel (gemäss Abschnitt 2.2):

Der Kanton Bern sorgt für eine hohe Sicherheit im Verkehr.

b) Konsequenzen für die Zielerreichung - Herausforderungen

Die Herausforderung besteht in erster Linie darin, den hohen Sicherheitsstandard auch künftig aufrecht zu erhalten.

3.5 Dimension Umwelt

3.5.1 "Umweltschonend"

a) Ausgangslage und Trends

Obwohl die **Luftqualität** in den letzten zwei Jahrzehnten besser geworden ist, ist die Luft noch immer in einem Ausmass belastet, dass gesundheitliche und ökologische

Schäden nicht ausgeschlossen werden können. Übermässige Belastungen treten nach wie vor beim lungengängigem Feinstaub (PM10) und Ozon (O₃) und z. T. auch beim Stickstoffdioxid (NO₂) auf. Der motorisierte Individualverkehr und der Strassengüterverkehr tragen massgeblich zu diesen übermässigen Belastungen bei. So stammen im Kanton Bern rund zwei Drittel der Stickoxid-Emissionen aus dem Strassenverkehr. Nachdem mit der Einführung verbesserter Technologien und Abgasnachbehandlungen (Katalysator) sowie der Umsetzung des Massnahmenplans Luftreinhaltung der Gesamtausstoss an Stickoxiden und Feinstaub abgenommen hat, greifen weitere technische Fortschritte (z.B. Russpartikelfilter) nur langsam und in kleinen Schritten. Sie werden zudem von der rasch wachsenden Mobilität teilweise wieder wettgemacht.

Rund ein Drittel aller **CO₂-Emissionen** im Kanton Bern stammt aus dem motorisierten Verkehr. Zwischen 1995 und 2005 haben die CO₂-Emissionen im Kanton Bern gemäss Standortbestimmung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung gesamthaft um rund 5% zugenommen. Beim Personenverkehr beträgt die Zunahme sogar 16%. Die durch die Klimaerwärmung häufiger auftretenden Extremereignisse (Steinschläge, Murgänge, Hochwasser, etc.) können Menschenleben gefährden und Verkehrsinfrastrukturen zerstören. Das CO₂-Gesetz des Bundes fordert für den Strassenverkehr eine Reduktion des CO₂-Ausstosses. Bis zum Jahr 2010 soll dieser gegenüber 1999 um 10% reduziert werden. Für Treibstoffe ist eine Reduktion um 8% vorgesehen.

Der Strassen- und der Eisenbahnverkehr sind die Hauptverursacher von **Lärmbelastungen**. Die Lärmbelastungen werden durch Massnahmen an der Quelle (Strassengestaltungen/lärmarme Beläge, Rollmaterial), auf dem Ausbreitungsweg (Lärmschutzwände) oder durch Massnahmen am Gebäude (Schallschutzfenster) vermindert. Die Verkehrszunahme auf der Strasse hat die bisherigen grossen Anstrengungen zur Lärmsanierung aber weitgehend kompensiert.

Ziel (gemäss Abschnitt 2.2):

Die Mobilitätspolitik strebt möglichst geringe Umweltbelastungen durch Bau, Unterhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastrukturen an und minimiert die Belastungen für die Bevölkerung.

Naturnahe, vielfältige **Landschaften** sind ein wichtiger Standortfaktor. Verkehrsinfrastrukturen trennen Lebensräume und beeinträchtigen den Wert der Erholungsräume für Menschen.

Der **Bodenverbrauch** beträgt in der Schweiz einen Quadratmeter pro Sekunde. Die Verknappung des Bodens verlangt nach einer Verdichtung von Siedlungen und Flächenrecycling. Lokal können sich durch eine zunehmende Konzentration allerdings die sozialen oder verkehrlichen Probleme verstärken. Eine Verdichtung stellt daher hohe Anforderungen an die Gestaltung und ist nur bis zu einer gewissen Masse möglich. Die bessere Erschliessung peripherer Gebiete erhöht ebenfalls den Druck auf die Siedlungsentwicklung. Eine Zersiedelung führt zu mehr, längeren und dispersen Fahrtwünschen, die mit dem öffentlichen Verkehr weniger abzudecken sind.

b) **Konsequenzen für die Zielerreichung - Herausforderungen**

Wegen der Verkehrszunahmen reichen die bisherigen und absehbaren Fortschritte im Umweltbereich nicht aus, um die Ziele zu erreichen. Wie in dieser Strategie vorgeschlagen sind sehr viel weiter gehende Massnahmen notwendig, und gleichzeitig ist aus ökologischer Sicht eine Dämpfung des Verkehrswachstums und eine Verlagerung auf umweltschonende Verkehrsmittel anzustreben.

3.5.2 "Energieeffizient"

a) **Ausgangslage und Trends**

Die durchschnittliche Energieeffizienz aller Fahrzeuge verbessert sich nur zögernd, während die Fahrleistungen des MIV zu-

nehmen. Der Verbrauch alternativer Treibstoffe wie Biogas, Biomasse und Wasserstoff nimmt nur langsam zu. Die Energiestrategie des Kantons Bern hat als strategisches Ziel für die Treibstoffherzeugung festgelegt, dass bis ins Jahr 2035 5% des im Kanton Bern benötigten Treibstoffs aus Biomasse erzeugt werden. Heute beträgt dieser Anteil weniger als 1%.

Ziel (gemäss Abschnitt 2.2):

Der Verkehr soll energieeffizient und mit geringem Einsatz von nicht-erneuerbaren Energieträgern abgewickelt werden.

b) **Konsequenzen für die Zielerreichung - Herausforderungen**

Die Anstrengungen im Bereich der Energieeffizienz müssen weiter verstärkt werden. Nebst dem teilweisen Ersatz der fossilen Treibstoffe sind insbesondere auch die Wirkungen der Verkehrsmittelumlagerung auf die Energieeffizienz zu nutzen. In den meisten Fällen decken sich die energie- und die umweltpolitischen Stossrichtungen.

3.6 Fazit: Wichtigste Herausforderungen

Angesichts der gezeigten Trendentwicklungen sind folgende grosse Herausforderungen zu erkennen:

- trotz zunehmender Mobilitätsnachfrage die Erreichbarkeit insbesondere in Agglomerationen mindestens auf dem heutigen guten Niveau zu halten und damit die Standortattraktivität sicher zu stellen,
- trotz knappen finanziellen Mitteln die nötigen Angebote bereitstellen zu können (Neubauten und Substanzerhaltung), und dabei auch Sicherheit und Solidarität aufrecht zu erhalten,
- die negativen Folgen des Verkehrs in den Bereichen Energie und Umwelt weiter zu vermindern, obschon eine Verkehrszunahme zu erwarten ist.

Oder noch stärker vereinfacht: Die Herausforderung für den Kanton Bern im Bereich Mobilität ist eine Politik, die ein gutes Erreichbarkeitsniveau sichert, finanziell tragbar ist und die Umwelt schont.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Spannungsfeld sind:

- **Vermeiden** der Verkehrszunahme, insbesondere durch die Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung: Damit das Gesamtverkehrsaufkommen nicht zunimmt, muss die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Standorte gelenkt werden, um kurze Wege zu ermöglichen. Wenn sich die Siedlungsentwicklung schwerpunktmässig auf Gebiete ausrichtet, die durch Verkehrsinfrastrukturen bereits gut erschlossen sind, können die finanziellen Mittel am effizientesten eingesetzt werden, der Bodenverbrauch kann eingegrenzt werden, Lebensräume müssen nicht getrennt und weitere Kapazitätsverknappungen der Infrastruktur können vergleichsweise gering gehalten werden.
- **Verlagern**: Der Anteil von öV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrössern: Dazu braucht es sichere Wege und ein durchgehendes Langsamverkehrsnetz. Das öV-Angebot muss sich an die durch die demografischen Verschiebungen veränderten und vielfältigeren Mobilitätsbedürfnissen anpassen und auch die Veränderungen im Freizeitverhalten aufnehmen. Nur durch eine gezielte Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und auf den Langsamverkehr können die Lärmbelastungen gesenkt und die Luftqualität massgeblich verbessert werden.
- **Verträglich abwickeln**: Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln, z.B. mittels Verkehrsmanagement, Lärmschutzmassnahmen, Strassenraumgestaltung, Temporeduktionen und emissionsarmen Fahrzeugen.

Als Handlungsmaxime bei der Prüfung von Ausbauten sind zudem folgende Punkte zu beachten:

- **Nachfragebeeinflussung und Verkehrsmanagement vor Neubauten**: Bevor neu gebaut wird, sollen Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und zur besseren betrieblichen Abwicklung geprüft werden (wie z.B. Lichtsignalsteuerungen zur Dosierung des Verkehrs,

variable Temposignalisation usw.). Möglichkeiten zum Erhalt und zur Optimierung der Nutzung der bestehenden Infrastruktur müssen ausgeschöpft werden.

- **Infrastrukturausbauten priorisieren – robuste und wirksame Massnahmen bevorzugen:** Die öffentlichen Mittel, welche für Betrieb, Unterhalt und Neubau von Verkehrsanlagen zur Verfügung stehen, werden in Zukunft knapp bleiben. Ins Verkehrsangebot soll dort investiert werden, wo sich die wichtigsten Engpässe abzeichnen, der grösste Beitrag zum Wirtschaftswachstum geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden. Wichtig ist dabei die Förderung des „richtigen Verkehrsmittels am richtigen Ort“. Dabei ist auf robuste Massnahmen zu achten; das heisst: Massnahmen, die unabhängig von der tatsächlichen Entwicklung einen Beitrag zur heutigen und zukünftigen Bewältigung des Verkehrsaufkommens leisten, werden bevorzugt gegenüber Massnahmen, die ein isoliertes Spezialproblem lösen oder nur für eine bestimmte Entwicklungsprognose sinnvoll sind.

4 Strategien



4.1 Überblick

Der Fern- oder Idealzustand kann wie folgt formuliert werden:

Verkehrsbewohnerinnen und -bewohnern steht ein attraktives Verkehrsangebot zur Verfügung, das finanziell tragbar ist und für die Bevölkerung und die Umwelt mit möglichst geringen Belastungen verbunden ist.

Dies wird erreicht, indem die Siedlungsentwicklung vorwiegend an Orten erfolgt, die kurze Wege ermöglichen und die mit umweltschonenden Verkehrsmitteln günstig erschlossen sind. Ein grosser Teil der Ziele soll zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein, während der motorisierte Individualverkehr seine Stärke in der Feinverteilung von Gütern und der Erschliessung dünn besiedelter Räume ausspielen kann. Die Fahrzeuge des öffentlichen und des privaten Verkehrs sind energieeffizient und umweltschonend.

Dies ergibt ein System mit hoher Mobilität, das aber nur das notwendige Mass an Verkehr und möglichst wenig negative Folgen auslöst.

Die Abbildung 9 zeigt die Bezüge zwischen den Zielen und den nachfolgend dargestellten Strategien.

Dabei wird der Fuss- und Veloverkehr zuerst dargestellt, weil er von allen Verkehrsmitteln den Lösungsansätzen (vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln) am besten entspricht. Der kantonale Handlungsspielraum und die finanzielle Bedeutung sind allerdings beim öffentlichen Verkehr und beim motorisierten Individualverkehr grösser.

Abbildung 9: Bezüge zwischen Strategien und Zielen

Strategien	Ziele					
	attraktiv	wirtschaftlich	sicher	solidarisch	umweltschonend	energieeffizient
4.2 Generelle Strategien						
a) Die Mobilitätspolitik des Kantons Bern ist verkehrsträgerübergreifend. Sie basiert auf den Prinzipien der Nachhaltigen Entwicklung	■	■	■	■	■	■
b) Das Mobilitätssystem ist leistungsfähig	■					
c) Das Mobilitätssystem ist verträglich					■	
d) Der Kanton Bern setzt die richtigen Schwerpunkte		■				
e) Der Kanton Bern verfügt über die notwendigen Voraussetzungen, um eine umfassende Gesamtverkehrspolitik zu betreiben.	■	■	■	■	■	■
4.3 Fuss- und Veloverkehr						
a) Der Fuss- und der Veloverkehr ("Langsamverkehr") sind die tragenden Säulen der Feinerschliessung im Personenverkehr					■	■
b) Die Infrastrukturen für den Langsamverkehr sind sicher und attraktiv	■		■		■	■
c) Der Langsamverkehrs im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs wird gefördert					■	■
4.4 Öffentlicher Verkehr						
a) Der Marktanteil des öV wird zulasten des MIV erhöht				■	■	■
b) Die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs wird erhöht	■		■	■	■	■
c) Das öV-Angebot ist attraktiv, die Qualität ist hoch	■			■	■	■
d) Der ÖV ist umweltschonend und energieeffizient					■	■
e) Die Finanzierung ist sichergestellt		■				
f) Die Rollenteilung und die öV-Landschaft sind zukunftstauglich	■	■				
4.5 Motorisierter Individualverkehr						
a) Der Kanton Bern verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz, und die hohe Erreichbarkeit bleibt sichergestellt	■			■		
b) Optimierung hat Vorrang vor dem Ausbau		■			■	■
c) Der Strassenraum wird für alle attraktiv gestaltet			■	■		
4.6 Güterverkehr						
a) Der Kanton Bern unterstützt die Verlagerungspolitik des Bundes					■	■
b) Der Kanton unterstützt eine Reduktion der Belastungen im regionalen Güterverkehr				■	■	
c) Der Kanton unterstützt den Ausbau der Strasseninfrastruktur auf 40 Tonnen Gesamtgewicht auf ausgewählten Verkehrsachsen	■	■		■	■	■
4.7 Luftverkehr						
a) Die Anbindung an den internationalen Luftverkehr wird unterstützt	■					
b) Der Luftverkehr wird möglichst umweltschonend abgewickelt					■	■

4.2 Generelle Strategien



- a) **Die Mobilitätspolitik des Kantons Bern ist verkehrsträgerübergreifend. Sie basiert auf den Prinzipien der Nachhaltigen Entwicklung**
- Für Verkehrsprobleme werden grundsätzlich Massnahmen aller Verkehrsträger wie auch Nachfrage beeinflussende Massnahmen in Betracht gezogen und aufeinander abgestimmt.
 - Massnahmen werden mit Blick auf die Prinzipien und Ziele der Nachhaltigen Entwicklung beurteilt, wie sie im Grundsatz in Kapitel 2.2 beschrieben sind. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Evaluationen orientieren sich an diesem Zielsystem. Wichtige Vorhaben werden einer Nachhaltigkeitsbeurteilung als Entscheidungsgrundlage unterzogen.
- b) **Das Mobilitätssystem ist leistungsfähig**
- Alle Regionen des Kantons Bern verfügen über ein Mobilitätsgrundangebot.
 - Der Kanton Bern ist durch seine überdurchschnittlich gute Anbindung an die nationalen und internationalen Verkehrsnetze gut erreichbar.
 - Der Kanton Bern gewährleistet eine hohe Verfügbarkeit seines Verkehrssystems, um flexibel auf die Bedürfnisse aller Bevölkerungsteile und der Wirtschaft eingehen zu können.
 - Die Qualität der bestehenden Infrastrukturen ist sichergestellt. Sie werden optimal ausgenutzt. Überkapazitäten werden vermieden.
- c) **Das Mobilitätssystem ist verträglich**
- Lärm-, Schadstoff- und klimawirksame Emissionen sowie Landverbrauch und Trennwirkung werden vermindert.
 - Der Energieverbrauch im Verkehr wird reduziert. Grundsätzlich kommen emissionsarme, erneuerbare Energien zum Einsatz.
 - Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wird laufend verbessert. Investitionen in die Sicherheit geniessen Priorität.
 - Der Modal Split verschiebt sich zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs.
- d) **Der Kanton Bern setzt die richtigen Schwerpunkte**
- Der Kanton Bern stimmt die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gegenseitig aufeinander ab. Die Verkehrsinfrastrukturen werden primär in jenen Räumen weiterentwickelt, wo der

kantonale Richtplan die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung vorsieht. Eine zentrale Voraussetzung für die angestrebte Konzentration der Entwicklung ist einerseits die Vermeidung oder Beseitigung von Kapazitätsengpässen in den grossen und mittleren Agglomerationen, andererseits die Attraktivität als Wohnstandort durch die verträgliche Ausgestaltung des Verkehrssystems für Mensch und Umwelt.

- Grössere neue Verkehrsinfrastrukturvorhaben werden einer Zweckmässigkeitsbeurteilung unterzogen.
- Der grösste Handlungsbedarf liegt in den Städten und Agglomerationen und auf den Hauptentwicklungsachsen, so wie sie im kantonalen Richtplan vorgegeben werden. In den übrigen Räumen geht es primär um die Sicherstellung der Substanzerhaltung und der vorhandenen guten Grunderschliessung.

e) Der Kanton Bern verfügt über die notwendigen Voraussetzungen, um eine umfassende Gesamtmobilitätspolitik zu betreiben

- Zur Planung und Prioritätensetzung verfügt der Kanton Bern über ein umfassendes Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium zur mittel- und längerfristigen Weiterentwicklung des Verkehrssystems.
- Der Kanton Bern schafft die notwendigen Handlungsmöglichkeiten, um Verkehrsmassnahmen ausserhalb des Infrastrukturbereichs zu planen und zu unterstützen.
- Mobilitätsmanagement stellt einen optimalen Einsatz der Verkehrsmittel und eine sinnvolle Auslastung der Verkehrsangebote und -infrastrukturen sicher. Durch gut ausgestattete Schnittstellen wird die Kombination von Verkehrsmitteln gefördert.
- Der Kanton Bern prüft und fördert neue Finanzierungsinstrumente und Kooperationsformen, damit auch in Zukunft zur Finanzierung der notwendigen Investitionen und Angebote genügend finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Ansatzpunkte

für die Umsetzung:

- Einführung des neuen Instrumentariums für die Verkehrsplanung und Finanzierung (u. a. Strassennetzplan, Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte)
- Umsetzung der generellen Strategien bei der Ausgestaltung der erwähnten langfristigen Planungen und des kantonalen Richtplans
- Verbesserte Transparenz über Ausgaben und Finanzierbarkeit im Verkehr, nötigenfalls durch Ergänzung der bestehenden Planungsinstrumente

4.3 Fuss- und Veloverkehr



- a) **Der Fuss- und der Veloverkehr ("Langsamverkehr") sind die tragenden Säulen der Feinerschliessung im Personenverkehr**
- In dicht besiedelten Räumen steht ein direktes und attraktives Langsamverkehrsnetz zur Verfügung. Die Wegverbindungen müssen untereinander und mit allen wichtigen Zielen vernetzt sein und attraktive Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln herstellen. Schwachstellen und Netzlücken werden gezielt erhoben und beseitigt. Dank geeigneter Massnahmen wird ein zunehmender Teil aller Wege in Städten und Agglomerationen zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- b) **Die Infrastrukturen für den Langsamverkehr sind sicher und attraktiv**
- Die Wegverbindungen müssen sicher sein. Besondere Beachtung wird sicheren Schulwegen geschenkt.
- c) **Der Langsamverkehrs im Bereich des Freizeit- und Tourismusverkehrs wird gefördert**
- Mit einem dichten Netz von Wander- und Velorouten im ganzen Kanton wird der Anteil der Wege des Langsamverkehrs im Bereich Tourismus und Freizeit erhöht.

**Ansatzpunkte
für die Umsetzung:**

- Sachplan Veloverkehr
- Kantonaler Sachplan Wanderwege
- Im Rahmen des Strassennetzplans und der Investitionsrahmenkredite Strasse und öV
- Die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (resp. vorläufig noch die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung) erheben Schwachstellen (u. a. Netzlücken) im Fuss- und Veloverkehrsnetz und schlagen Massnahmen für deren Behebung vor.

4.4 Öffentlicher Verkehr



a) Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs wird zu Lasten des MIV erhöht

Der öffentliche Verkehr stellt ein Angebot sicher, das

- entscheidend dazu beiträgt, die Umweltbelastung und den Energieverbrauch des gesamten Verkehrs zu senken.
- die wirtschaftliche Standortgunst fördert
- einen Beitrag zur Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und alle Regionen leistet

Das Angebot wird derart gestaltet, dass mit einem möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel eine Verlagerung von Verkehr hin zu Bus und Bahn gefördert wird.

Die folgenden Strategien tragen dazu bei, den Marktanteil zu steigern.

b) Die Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs wird erhöht

- Auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basisverkehrsträger, d.h. sein Verkehrsanteil ist höher als derjenige des MIV.
- Im gesamten Kantonsgebiet wird ein attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes Angebot des öffentlichen Verkehrs sichergestellt.
- Die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsstandorte mit dem öffentlichen Verkehr wird verbessert.

c) Das öV-Angebot ist attraktiv, die Qualität ist hoch

- Der öV ist schnell und ideal vernetzt, zuverlässig und pünktlich. Dazu genießt der öV vor dem MIV Priorität.
- Der öffentliche Verkehr tritt als einheitliches Gesamtsystem auf. Bauliche und psychologische Hemmschwellen beim Zugang zum öV werden abgebaut.
- Die öV-Infrastrukturen und das Rollmaterial werden in sinnvollen Etappen weiterentwickelt, und zwar entsprechend den Angebotszielen und den Anforderungen der Kundschaft (auch der Behinderten) an die Qualität.

d) Der öV ist umweltschonend und energieeffizient

- Die öffentlichen Verkehrsmittel sind gut ausgelastet.
- Das öV-System ist umweltschonend ausgestaltet.

- Um dies zu erreichen, setzt der Kanton Standards für öV-Fahrzeuge und definiert Kriterien für Flottenpolitik, Fahrzeuggüte und Fahrzeuggrösse.

e) Die Finanzierung ist sichergestellt

- Die Finanzierung des öV-Systems durch die öffentliche Hand und durch Markterträge ist langfristig gesichert und der Mitteleinsatz ist effizient.
- Der Kostendeckungsgrad des Regional- und Ortsverkehrs wird erhöht, d.h. die Abgeltung pro Personenkilometer wird gesenkt.
- Die Mittelfristplanung der Transportunternehmen wird frühzeitig mit der kantonalen Finanzplanung und Langfristplanung koordiniert.
- Die Schienen-Infrastruktur-Entwicklung wird auf die kantonale Langfristplanung ausgerichtet und mit Bund und Nachbarkantonen abgestimmt.

f) Die Rollenteilung und die öV-Landschaft sind zukunftstauglich

- Der Kanton Bern nimmt eine aktive Rolle im Sinne der Gesamtverantwortung, Koordination und der vorausschauenden Planung ("Systemführerschaft") bei der Entwicklung des öVs ein.
- Die Betriebsstrukturen im öffentlichen Verkehr werden so reformiert, dass sie den Anforderungen der Marktöffnung im öffentlichen Verkehr entsprechen. Die Vorzüge der Marktöffnung werden gezielt für einen Angebotsausbau genutzt, ohne soziale Rahmenbedingungen zu gefährden.
- Die Rollen des Kantons als Besteller von Angeboten und Mitbesitzer von Transportunternehmen werden klar auseinander gehalten, indem das Amt für öffentlichen Verkehr die Bestellerfunktion wahrnimmt, das Generalsekretariat der BVE für die Eignerfunktion und -strategie zuständig ist. In seiner Funktion als (Mit-)Eigner von Transportunternehmen trägt der Kanton (vertreten durch die BVE) zusammen mit anderen Miteigentümern durch klare Vorgaben dazu bei, dass die Ziele dieser Gesamtmobilitätsstrategie umgesetzt werden können.

**Ansatzpunkte
für die Umsetzung:**

- Schaffung eines Langfristplanungsinstrumentes
- Investitionsrahmenkredite öV und Angebotskonzept öV: Fortführung der vorausschauenden Mittelfrist-Planung des öV-Angebotes im Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern, insbesondere Umsetzung der öV-Projekte der Agglomerationsprogramme/RGSK
- Vertiefte Abklärungen zur langfristigen Sicherung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.
- Sicherung der Qualität des öV-Systems mittels Qualitätsmanagement-System mit Vorgaben, Standards und Reporting- und Controllingsystemen.
- Stärkung der kantonalen Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit, Meinungsbildnern und Fachorganisationen zur weiter verbesserten Verankerung des öVs in Bevölkerung, Wirtschaft und Politik.
- Fortführung der Ausschreibungspolitik
- Unterstützung der Kooperation zwischen den Transportunternehmungen
- (Mit-) Eigentümerpolitik bei den Transportunternehmungen

4.5 Motorisierter Individualverkehr



a) **Der Kanton Bern verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz, und die hohe Erreichbarkeit ist sichergestellt**

- Die Autobahnen binden den Kanton an den nationalen und internationalen Verkehr an. Der Kanton setzt sich beim Bund ein für die rasche Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes sowie eine mit seinen mobilitätspolitischen Zielen abgestimmte Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung des Netzes.
- Das Kantonsstrassennetz dient dem regionalen und überregionalen Verkehr und verbindet die Gemeinden untereinander. Die Erschliessungsqualität auf den Kantonsstrassen ist insbesondere für die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung zu erhalten und Engpässe sind zu vermeiden. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Strasseninfrastruktur von überregionaler Bedeutung durch den Bund mitgetragen wird.
- Die Gemeindestrassen dienen dem lokalen Verkehr. Der Kanton arbeitet bei der Weiterentwicklung seines Strassennetzes partnerschaftlich mit den Gemeinden und Regionen zusammen.

b) **Optimierung hat Vorrang vor dem Ausbau**

- Strassen werden so geplant, gebaut, betrieben und unterhalten, dass sie wirtschaftlich tragbar sind. Die Erhaltung der Substanz der bestehenden Infrastrukturen genießt hohe Priorität. Vor einem Ausbau wird die Kapazität des bestehenden Netzes mittels Verkehrsmanagement optimal ausgenutzt. Es werden attraktive Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr geschaffen. Neue Strassen werden nur dort gebaut, wo die Ziele nicht mit anderen Verkehrsmassnahmen erreicht werden können, wo das Kosten-Nutzenverhältnis positiv ist, ein Beitrag zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung und zu einem nachhaltigen Wirtschaftswachstum geleistet werden kann und die Verträglichkeit für Mensch und Umwelt gewährleistet ist. Überkapazitäten und Doppelspurigkeiten werden vermieden.

c) **Der Strassenraum wird für alle attraktiv gestaltet**

- Im Strassenraum werden die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer aufeinander abgestimmt:
 - Innerhalb des besiedelten Gebietes genießen die lokalen Bedürfnisse einen hohen Stellenwert. Strassen stellen einen attraktiven öffentlichen Raum für alle Nutzerinnen

und Nutzer dar. Der Langsamverkehr und der Emissionsschutz der Anwohnerinnen und Anwohner geniessen Priorität.

- Ausserhalb der Siedlungsgebiete werden die Strassen in die Landschaft eingepasst.
- Besonders sensible Landschaftsräume und Schutzgebiete werden maximal geschont, die Zerschneidungswirkung von Strasseninfrastrukturen wird reduziert.

**Ansatzpunkte
für die Umsetzung:**

- Strassennetzplan
- Studien und Konzepte (Korridorstudien)
- Investitionsrahmenkredit Strasse
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK), resp. vorläufig noch die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung

4.6 Güterverkehr



a) Der Kanton Bern unterstützt die Verlagerungspolitik des Bundes

- Ein funktionierendes Güterverkehrsangebot ist ein zentraler Standortfaktor für die Berner Wirtschaft. Gleichzeitig hat der Güterverkehr auf der Strasse negative Auswirkungen insbesondere in den Bereichen Lärm- und Luftbelastung sowie Verkehrssicherheit. Der Kanton hat in Bezug auf den Güterverkehr einen beschränkten Handlungsspielraum. Er setzt sich deshalb beim Bund für eine Fortführung und Intensivierung der Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene ein.

b) Der Kanton unterstützt eine Reduktion der Belastungen im regionalen Güterverkehr

- Unerwünschter Gütertransitverkehr über "Schleichwege" und durch Wohnquartiere wird unterbunden. Der Kanton unterstützt innovative Ansätze zur Reduktion und zur verträglichen Abwicklung des Güterverkehrs. Die im kantonalen Richtplan ausgeschiedenen Entwicklungsstandorte für Nutzungen mit intensivem Güterverkehr sind durch die Bahn erschlossen und befinden sich in der Nähe eines Anschlusses an das Nationalstrassennetz.

c) Der Kanton unterstützt den Ausbau der Strasseninfrastruktur auf 40 Tonnen Gesamtgewicht auf ausgewählten Verkehrsachsen

- Verkehrsachsen werden dort auf 40 Tonnen Gesamtgewicht ausgebaut, wo sie einen grossen wirtschaftlichen Nutzen schaffen. Verfolgt wird eine Politik, wonach Verstärkungsmassnahmen für die 40-Tonnen-Tauglichkeit der Kantonsstrassen im Rahmen der ordentlichen Substanzerhaltung bzw. im Rahmen ohnehin notwendiger Strassenbauvorhaben und Brückenreparaturen durchgeführt werden.

Ansatzpunkte

für die Umsetzung:

- Zusammenarbeit mit dem Bund, der verladenden Wirtschaft und den Transportunternehmungen
- Raumplanerische Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit des Güterverkehrs
- Ausbau der Strasseninfrastruktur auf 40 Tonnen Gesamtgewicht wo wirtschaftlich sinnvoll und möglich.

4.7 Luftverkehr

Im Luftverkehr besteht ein Leitbild von 1997. Es bleibt im Wesentlichen gültig. Für die Gesamtmobilitätsstrategie werden zwei Schwerpunkte gesetzt:



a) Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Luftverkehr wird unterstützt

- Der Kanton Bern unterstützt den Bund bei seiner nationalen Luftverkehrspolitik und damit im Bestreben, über die Landesflughäfen gute internationale Luftverkehrsverbindungen zu gewährleisten.
- Die für die Berner Wirtschaft wichtige Anbindung an den internationalen Luftverkehr wird dank guter Bahn- und Strassenverbindungen zu den drei grossen nationalen Flughäfen sichergestellt.
- Im Interesse der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung setzt sich der Kanton Bern für einen attraktiven Luftverkehr von Bern-Belp zu wichtigen europäischen Zentren ein, die mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind.

b) Der Luftverkehr wird möglichst umweltschonend abgewickelt

- Die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs in empfindlichen und wenig vorbelasteten Gebieten werden besonders stark gewichtet. Der Luftverkehr wird deshalb von grösseren Wohngebieten und Zonen, die zum Schutz der Natur errichtet wurden, wenn immer möglich ferngehalten.

**Ansatzpunkte
für die Umsetzung:**

- Gemäss Leitbild vom Juni 1997
- Mittelfristig Prüfung, ob eine Aktualisierung des Leitbildes zweckmässig ist

5 Umsetzung und Ausblick



Die vorliegende Gesamtmobilitätsstrategie ist Grundlage für die Tätigkeit der zuständigen Fachstellen und deren Planungen. Die Umsetzung der Strategien erfolgt im Rahmen der ordentlichen Tätigkeit der zuständigen Fachstellen, insbesondere mit dem ordentlichen Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium. Verantwortlich für die Koordination, die periodische Überprüfung und die Überarbeitung der Strategie ist die Fachstelle Gesamtmobilität im GS BVE. Konkret werden die aufgezeigten Elemente der Gesamtmobilitätsstrategie im Rahmen folgender Gefässe umgesetzt:

- Im Strassennetzplan, im öV-Langfristplan sowie im Sachplan Velo werden die langfristigen Schwerpunkte festgelegt. Diese Planungsinstrumente orientieren sich an der vorliegenden Strategie.¹
- In den Investitionsrahmenkrediten für die Strasse und für den öV sowie im öV-Angebotskonzept werden für jeweils vier Jahre die Aktivitäten definiert.
- Auf der regionalen Ebene werden basierend auf Vorgaben parallel und abgestimmt mit den oben erwähnten kantonalen Instrumenten die RGSK entwickelt. Die Gesamtmobilitätsstrategie stellt eine übergeordnete Vorgabe für die Ausarbeitung der RGSK dar.
- Weitere Umsetzungsmassnahmen liegen in der Kompetenz der zuständigen Direktionen.

Die zentralen Elemente aus der vorliegenden Strategie (Ziele gemäss Abschnitt 2.2 sowie Strategien gemäss Abschnitten 4.2 bis 4.7) werden in geeigneter Form in den kantonalen Richtplan integriert. Dieser wird ebenfalls die wichtigen langfristigen Vorhaben aufnehmen, z.B. in Form von Massnahmenblättern (vgl. Abbildung 3 für eine Illustration dieses Zusammenspiels).

Die Koordination aller Aktivitäten im Bereich der Gesamtmobilitätsstrategie obliegt der BVE resp. der Fachstelle Gesamtmobilität im Generalsekretariat der BVE. Es sind keine besonderen Gremien notwendig. Durch die Neuerungen im Planungs- und Finanzierungsinstrumentarium (RGSK, Strassengesetz usw.) wurde die Koordination über Verkehrsträger und Regionen sowie über Ämter und Direktionen hinweg bereits stark verbessert. Bei Instrumenten wie dem Strassennetzplan besteht eine Einflussmöglichkeit im Mitberichtsverfahren, und es be-

¹ Bis zum Inkrafttreten des ersten Strassennetzplans 2012 werden noch zwei Strassenbauprogramme erstellt. Die Strategie Gesamtmobilität dient auch als Vorgabe für diese Strassenbauprogramme.

stehen projektweise Begleitgremien, die sich gut eingespielt haben und die flexibel agieren können (z.B. für die Agglomerationsprogramme resp. die RGSK).

Die Fachstelle Gesamtmobilität im Generalsekretariat der BVE prüft alle vier Jahre die Umsetzung der Gesamtmobilitätsstrategie und legt dem Regierungsrat nötigenfalls Anpassungen und gegebenenfalls einzelne Umsetzungsmassnahmen zum Beschluss vor.

Die vorliegende Strategie wurde von Anfang an auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung ausgerichtet (vgl. Kapitel 2) und immer wieder optimiert. Sie wurde zudem einer Nachhaltigkeitsbeurteilung unterzogen (vgl. Anhang 1), welche bestätigt, dass die Strategie in die richtige Richtung weist und die Zielkonflikte erkannt sind und in die Überarbeitung eingeflossen ist.

Anhang 1: Nachhaltigkeitsbeurteilung

Gegenstand der Beurteilung:	Gesamtmobilitätsstrategie
Datum:	8. Mai 2008
Beurteilung durchgeführt von:	Ulrich Seewer, Projektleiter Gesamtmobilitätsstrategie
Zeitlicher Betrachtungshorizont:	20 bis 30 Jahre
Räumlicher Betrachtungshorizont:	Kanton Bern
Vergleichsbasis (Referenz):	Heute (Zustand ohne Strategie) Die übergeordnete Zielsetzung der Strategie ist die Ausrichtung der Mobilitätspolitik auf die Anforderungen der Nachhaltigen Entwicklung. In einem iterativen Prozess wurden - unter Einbezug des Amts für Umweltkoordination und Energie - die strategischen Aussagen auf die übergeordnete Zielsetzung ausgerichtet.
Bemerkungen:	

Bewertung aus Sicht der Nachhaltigen Entwicklung:

+ Tendenz positiv / 0 keine Wirkungen oder Wirkungen neutral / –Tendenz negativ

	Zielbereich	Zu erwartende Wirkungen	Bewertung + / 0 / -
Umwelt	Biodiversität	Ein sorgfältiges Einpassen von Verkehrsanlagen in Lebensräume von Tieren und Pflanzen und eine Reduktion des Verkehrswachstums trägt zur Erhaltung der Biodiversität bei; durch gezielte Massnahmen kann die Biodiversität gefördert werden.	+
	Natur und Landschaft	Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen wird auf ein notwendiges Mass beschränkt. Verkehrsinfrastrukturen werden natur- und landschaftsverträglich gebaut.	+
	Energieverbrauch	Die Reduktion des Energieverbrauchs im Bereich Verkehr ist ein wichtiges Ziel der Strategie.	+
	Energiequalität	Der Anteil der erneuerbaren Energien für die Deckung des Energiebedarfs für den Mobilitätsbereich soll erhöht werden.	+
	Klima	Der verkehrsbedingte CO ₂ -Ausstoss bzw. dessen Wachstum wird reduziert.	+
	Rohstoffverbrauch	Der Rohstoffverbrauch sowohl für den Bau von Verkehrsinfrastrukturen als auch für die Herstellung von Verkehrsmitteln wird reduziert. Für Bau und Unterhalt stehen Rohstoffe schonende Verfahren im Vordergrund	+
	Rohstoffqualität	Die Rohstoffqualität wird insgesamt nicht beeinflusst.	0
	Wasserhaushalt	Durch einen moderaten Ausbau der Verkehrsanlagen wird das Wachstum versiegelter Flächen reduziert. Neue Verkehrsanlagen werden so angelegt, dass sie Grundwasserströme o. ä. nicht beeinträchtigen.	+
	Wasserqualität	Durch geeignete Massnahmen wird die Belastung von Gewässern durch Abwässer von Verkehrsanlagen reduziert.	+
	Bodenverbrauch	Durch einen moderaten Ausbau der Verkehrsanlagen wird der Bodenverbrauch reduziert. Besonders wirksam ist die Kopplung mit einer Siedlungsentwicklung, die sich auf gut mit öV erschlossene Standorte konzentriert.	+
	Bodenqualität	Die Bodenqualität wird allenfalls indirekt beeinflusst, da infolge des geringeren Wachstums bzw. einer Reduktion des Schadstoffausstosses, die Bodenbelastung geringer ist.	0

	Zielbereich	Zu erwartende Wirkungen	Bewertung + / 0 / -
	Luftqualität	Die Luftqualität wird dank geringerem Verkehrswachstum und Verlagerung auf öV und Langsamverkehr verbessert.	+
	Fazit Umwelt	Die Strategie wirkt sich positiv auf den Bereich Umwelt aus. Die Hauptwirkungen sind auf die Reduktion des Verkehrswachstums und die angestrebte Verlagerung auf den öV und den Langsamverkehr zurückzuführen.	+
Wirtschaft	Einkommen	Dank einer Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Wirtschaftsstandorte kann die Produktivität erhöht werden. Dieser Produktivitätsgewinn wirkt sich positiv auf das Volkseinkommen und auf die Einkommen der privaten Haushalte aus. Im übrigen Kantonsgebiet kann durch die Sicherstellung der Erschliessungsqualität, die Produktivität erhalten werden.	+
	Lebenskosten	Insgesamt führt ein moderater Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen zu einer Beschränkung bzw. Reduktion der Ausgaben für den Verkehrsbereich. Dank guter, preiswerter Verkehrsangebote können die Kosten für die Individuelle Mobilität beschränkt werden.	+
	Arbeitsmarkt	Ausbau und Unterhalt sowie der Betrieb von Infrastrukturen und die Bereitstellung eines hoch stehenden öV-Angebots sichern qualifizierte Arbeitsplätze. Gleichzeitig werden durch den Erhalt und die Verbesserung der Standortattraktivität Arbeitsplätze gesichert bzw. geschaffen.	+
	Investitionen	Die Investitionen in den Verkehr werden optimiert, es findet eine Prioritätensetzung und Konzentration statt.	+
	Kostenwahrheit	In der Strategie werden Massnahmen zur Verwirklichung der Kostenwahrheit postuliert.	+
	Ressourceneffizienz	Der Ressourceneinsatz im Verkehrsbereich wird optimiert, es findet eine Prioritätensetzung statt.	+
	Innovationen	Aufgrund beschränkter Mittel und neuer Herausforderungen sind im Mobilitätsbereich Innovationen besonders gefragt. Die Strategie gibt verschiedene Anreize, insbesondere auch im Bereich sog. „weicher“ Massnahmen.	+
	Wirtschaftsstruktur	Dank einer Konzentration auf zentrale Standorte, werden die Schwerpunkte bei den besonders produktiven Wirtschaftsstandorten gesetzt. Gleichzeitig sichert ein qualifiziertes Grundangebot, die bestehenden Strukturen ohne notwendige Anpassungen zu verhindern.	+
	Know-how	Dank innovativer Massnahmen ist ein qualifiziertes Verkehrs-Know-how im Kanton Bern sichergestellt.	+
	Öffentlicher Haushalt	Dank Kostenbewusstsein, Kostentransparenz und einem moderaten, klar priorisierten Infrastrukturausbau und einem sinnvollen Angebotsausbau können die öffentlichen Haushalte insgesamt entlastet werden.	+
	Steuern	Dank einem effizienten Einsatz staatlicher Mittel kann die Steuerbelastung beschränkt werden. Verschiedene alternative Einnahmequellen werden geprüft.	+
	Produktion	Es werden direkte und indirekte Produktionsanreize geschaffen; dabei stehen Umwelt- und sozialverträgliche Produktionsformen im Vordergrund.	+
	Fazit Wirtschaft	Die Strategie wirkt sich positiv auf die Wirtschaft und deren Entwicklung aus.	+

	Zielbereich	Zu erwartende Wirkungen	Bewertung + / 0 / -
Gesellschaft	Lärm / Wohnqualität	Durch eine Reduktion des Verkehrswachstums und einen verträglichen Ausbau bzw. verträgliche Umgestaltungen bestehender Verkehrsinfrastrukturen wird die Lärmbelastung reduziert und die Wohnqualität erhöht. Dazu trägt ebenfalls die Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte bei.	+
	Mobilität	Es ist das zentrale Ziel der Strategie, die notwendige Mobilität(squalität) zu gewährleisten.	+
	Gesundheit	Massnahmen in den Bereichen Verkehrssicherheit, Luft- und Lärmbelastung sowie Siedlungsqualität tragen zu einer Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung bei.	+
	Sicherheit	Die Verkehrssicherheit wird erhöht. Ebenfalls soll durch geeignete Massnahmen die „soziale Sicherheit“ von Verkehrsinfrastrukturen und Mitteln erhöht werden.	+
	Einkommens- / Vermögensverteilung	Die individuelle Einkommens- und Vermögensverteilung wird nicht beeinflusst. Dank der Sicherstellung eines qualitativen Grundangebots werden regionale Disparitäten nicht grösser.	0
	Partizipation	Der Partizipation bei der Planung neuer Verkehrsmassnahmen ist unerlässlich.	+
	Kultur und Freizeit	Die Verkehrsangebote erschliessen Kultur- und Freizeitstandorte. Der Freizeitverkehr findet besondere Beachtung. Verkehrsanlagen haben oft einen eigenen, hoch stehenden kulturellen Wert (z. B. Brückenbauten). Dies wird bei Planung und Umsetzung berücksichtigt.	+
	Bildung	Die Verkehrsangebote erschliessen Bildungsstandorte.	+
	Soziale Sicherheit	Keine Auswirkungen	0
	Integration	Die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen wird sichergestellt.	+
	Chancengleichheit	Die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen wird sichergestellt.	+
	Überregionale Solidarität	Es wird ein qualitativ hochwertiges Grundangebot in allen Kantonsteilen sichergestellt.	+
	Fazit Gesellschaft	Die Strategie wirkt sich positiv auf die Gesellschaft und die gesellschaftliche Entwicklung aus.	+

Gesamtfazit

Insgesamt trägt die Strategie dazu bei, dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung näher zu kommen. Die eigentliche Wirkung geht aber nicht von der Strategie aus, sondern von den daraus abgeleiteten und umgesetzten Massnahmen.

Bei der Erarbeitung der Strategie hat sich die ständige Auseinandersetzung mit den Postulaten der nachhaltigen Entwicklung auf die nun vorliegende, durchwegs positive Beurteilung der Strategie, als zielführend und wirkungsvoll erwiesen.

Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
AP V+S	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
beco	Berner Wirtschaft, Amt in der Volkswirtschaftsdirektion
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
GR	Grosser Rat des Kantons Bern
JGK	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
öV	Öffentlicher Verkehr
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RR	Regierungsrat des Kantons Bern
RRB	Regierungsratsbeschluss
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SARZ	Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit
SNP	Strassennetzplan
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
UVEK	Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
V+S	Verkehr und Siedlung