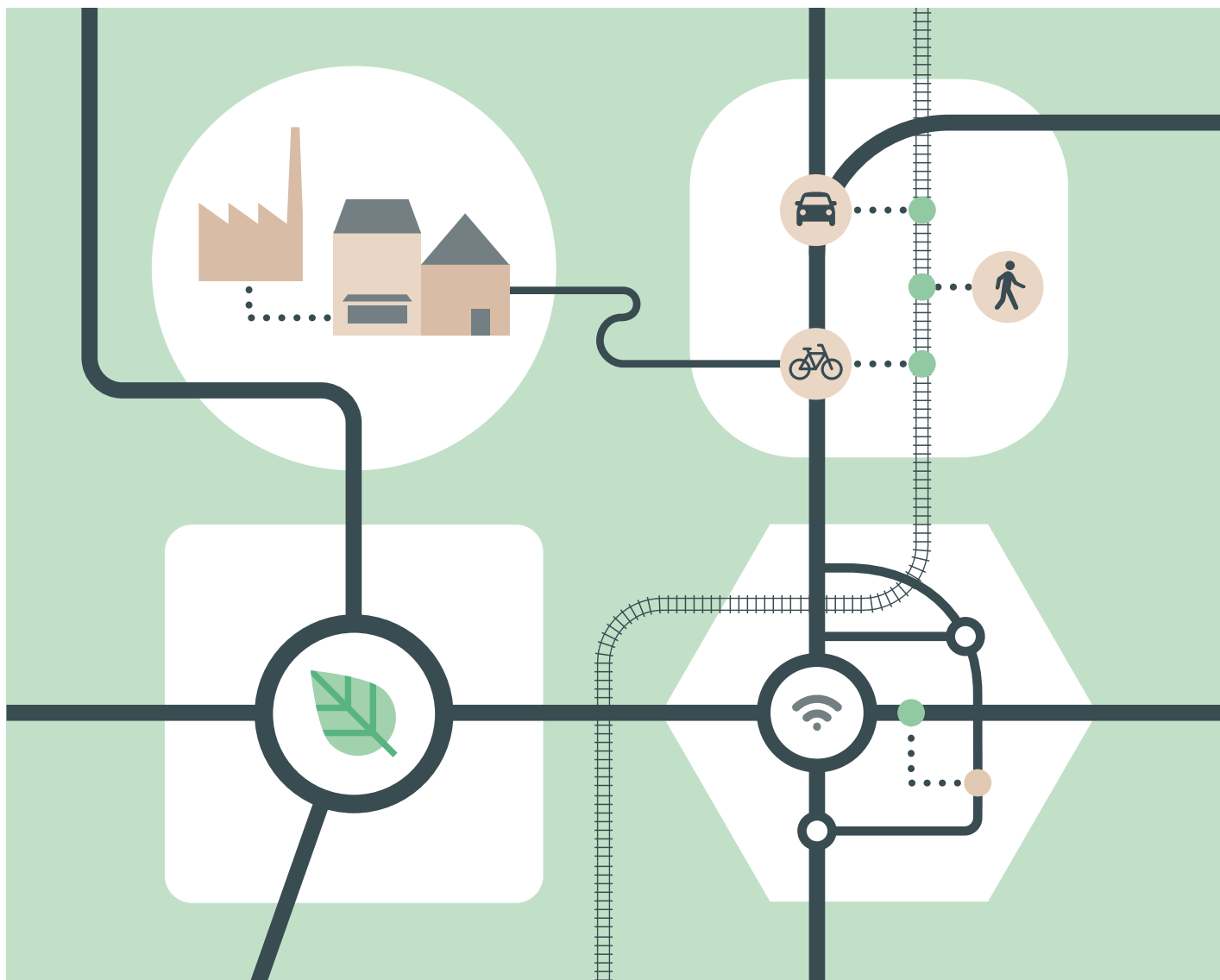




Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022

Regierungsrat des Kantons Bern

Juni 2022



Impressum

Herausgeber:
Regierungsrat des Kantons Bern

Projektleitung:
Katja Bessire, Deborah Bösch (BVD-AÖV)
Thomas Wüthrich (BVD-TBA)

Fachgruppe:
Philipp Mäder, Till Hofstetter (BVD-AÖV)
Stefan Studer, Pascal Gamper (BVD-TBA)
Daniel Wachter, Matthias Fischer (DIJ-AGR)
Ulrich Nyffenegger, Boris Bayer (WEU-AUE)
Daniel Bhend (WEU-AWI)
Kathrin Kaufmann (SID-GS),
Andreas Haruksteiner (SID-ZBS)

Externe Unterstützung:
René Neuenschwander (Ecoplan AG)
Antje Neumann, Thomas von Känel
(Metron Bern AG)

Gestaltung und Grafiken:
Scarton Stingelin AG, Liebefeld Bern

Juni 2022

Kontakt

Bau- und Verkehrsdirektion des
Kantons Bern
Amt für öffentlichen Verkehr und
Verkehrskoordination

Reiterstrasse 11
3013 Bern
+41 31 633 37 11
info.aoev@be.ch
www.be.ch/aoev

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	4
Einleitung	7
Anlass	7
Ein Blick zurück	7
Die «aktualisierte» Gesamtmobilitätsstrategie	8
Einbettung der Gesamtmobilitätsstrategie 2022	9
Begriffe	10
Analyse	11
Situations- und Trendanalyse	11
Übergeordnete Trends	20
Vision, Ziele und Strategie	21
Nachhaltiges Mobilitätssystem als Vision	21
Ziele der kantonalen Mobilitätspolitik	21
Die 4V-Strategie	23
Stossrichtungen der 4V-Strategie	25
Vermeiden (V1)	26
Verlagern (V2)	30
Verträglich gestalten (V3)	35
Vernetzen (V4)	38
Umsetzung	42
Handlungsfelder	42
Monitoring und Controlling	43
Überprüfung der GMS 2022	43
Glossar	44
Abkürzungen	46
Anhang	48
Handlungsfelder	49
Wichtige Trends und ihre Auswirkungen auf das Mobilitätssystem	60
SWOT	63

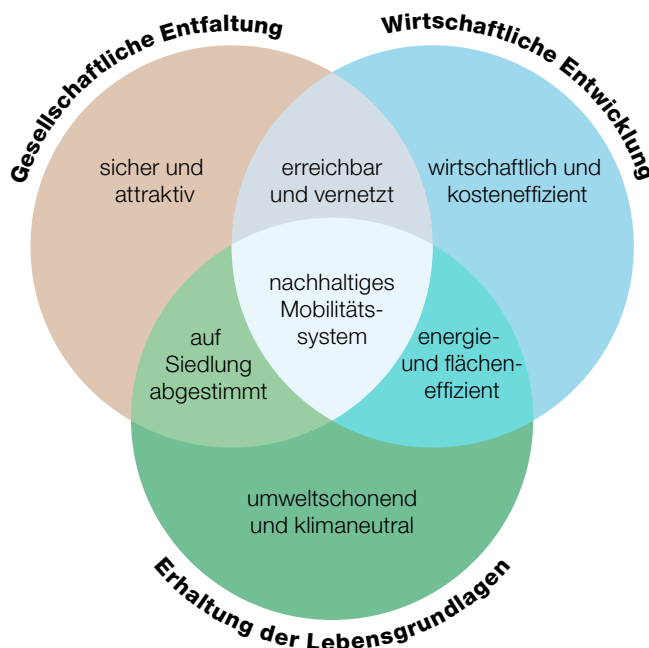
Kurzfassung

Der Regierungsrat hat im Jahr 2008 die Gesamtmobilitätsstrategie (GMS) erlassen. Seitdem haben sich das Mobilitätsumfeld, das Verkehrsangebot und das Verkehrsverhalten im Kanton Bern in vielerlei Hinsicht verändert. So schreitet beispielsweise die Digitalisierung voran, die Elektromobilität entwickelt sich rasant, der Veloverkehr, das Teilen von Fahrzeugen und die Individualisierung der Mobilität gewinnen an Bedeutung. Das Planungsinstrumentarium von Bund und Kanton wurde weiterentwickelt. Der Bund hat den Programmteil des Sachplans Verkehr grundlegend überarbeitet. Auf kantonaler Ebene wurden der kantonale Richtplan und die kantonalen Planungsinstrumente für den Strassen- und Schienenverkehr aktualisiert. Mit dem Klimaschutz-Artikel setzt sich der Kanton Bern zum Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein. Er gibt sich damit einen klaren Auftrag zur deutlichen Reduktion der Treibhausgase auch im Mobilitätsbereich.

Die vorliegende Gesamtmobilitätsstrategie 2022 (GMS 2022) baut auf der bestehenden GMS auf. Sie setzt sich zum Ziel, ein nachhaltiges Mobilitätssystem zu realisieren, das zur wirtschaftlichen Entwicklung und gesellschaftlichen Entfaltung beiträgt und gleichzeitig die Erhaltung der Lebensgrundlagen sicherstellt. Ausgangslage bildet die zusammenfassende Analyse zur Entwicklung von Bevölkerung und Beschäftigung sowie zu Verkehrsangebot und -nachfrage. Unter Einbezug der übergeordneten Trends werden die wichtigsten Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Mobilitätsbereich identifiziert und tabellarisch im Anhang der GMS 2022 festgehalten. Davon ausgehend wird der GMS 2022 folgende Vision zugrunde gelegt:

Der Kanton Bern verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik: Alle Gemeinden sind gut und direkt erreichbar. Ein leistungsfähiges, sicheres und finanzierbares Gesamtverkehrssystem trägt zur gesellschaftlichen Entfaltung und wirtschaftlichen Entwicklung bei. Die digitale Vernetzung, der kombinierte Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das vermehrte Teilen von Fahrzeugen erhöhen die Effizienz des Verkehrssystems. Im Jahr 2050 ist der Verkehr klimaneutral, verursacht möglichst geringe Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen, führt zu möglichst geringen Beeinträchtigungen der Biodiversität und beansprucht möglichst wenig Boden.

Die Ergebnisse aus der Analyse und die obige Vision bilden die Grundlage zur Festlegung der Ziele der GMS 2022, wie sie in nachfolgender Abbildung zusammengefasst werden.



Das Ziel des Kantons Bern ist eine nachhaltige Mobilität. Hierzu soll das Mobilitätssystem sicher und attraktiv sein und eine hohe Erreichbarkeit und gute Vernetzung gewährleisten. Das Mobilitätssystem soll wirtschaftlich und kosteneffizient und möglichst energie- und flächeneffizient ausgestaltet werden. Es soll möglichst umweltschonend und bestmöglich auf die Siedlung abgestimmt sein.

Mit der 4V-Strategie («Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern», «Verkehr verträglich gestalten», «Verkehr vernetzen») wird aufgezeigt, wie diese Ziele umgesetzt werden. Zu jedem der 4 V werden die Stossrichtungen zur Umsetzung der kantonalen Mobilitätspolitik festgelegt. Die einzelnen Stossrichtungen werden in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Die 4V-Strategie und die Stossrichtungen der GMS 2022 im Überblick

4V	Stossrichtungen
V1: Vermeiden Vermeiden von Verkehr durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung, die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten und die Bündelung von Personen- und Warenströmen.	V1.1: Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen V1.2: Personen- und Warenströme bündeln und Fahrzeugauslastung optimieren V1.3: Ortsunabhängiges Arbeiten fördern V1.4: Kostenwahrheit schaffen V1.5: Parkraum bewirtschaften und Parkplatzerstellungspflicht lockern V1.6: Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden und Regionen fördern
V2: Verlagern Verlagern des Verkehrsaufkommens... ... vom MIV auf den ÖV, den Velo- und den Fussverkehr. ... im Tagesverlauf weg von den Spitzenzeiten. ... mit vermehrtem Sharing.	V2.1: Attraktivität des Fusswegnetzes sicherstellen V2.2: Veloinfrastruktur ausbauen V2.3: ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen V2.4: Mobilitätsmanagement unterstützen und mit Anreizen fördern V2.5: Sharing- und Pooling-Angebote fördern V2.6: Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern V2.7: Güterverkehr auf der Schiene stärken und innovative Güterverkehrslösungen fördern V2.8: Arbeits- und Ausbildungsverkehr entflechten V2.9: Vorgaben für kantonale Zielwerte (u. a. Modalsplit und ÖV-Erschliessungsgüteklassen) prüfen
V3: Verträglich gestalten Verträgliches Gestalten des verbleibenden Verkehrs – das heisst umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur.	V3.1: Strassenraum siedlungsverträglich, sicher und klimafreundlich gestalten V3.2: Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern V3.3: Luftverkehr umweltschonend abwickeln V3.4: Finanzierung und finanzielle Tragbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen
V4: Vernetzen Physisches Vernetzen der Verkehrsmittel für attraktive multimodale Wegketten. Digitales Vernetzen der Mobilitätsangebote zur laufenden Optimierung des Mobilitätssystems.	V4.1: Verkehrsdrehscheiben fördern V4.2: Tarifsysteme auf multimodale Nutzung ausrichten V4.3: Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Eisenbahn- und Luftverkehr sicherstellen V4.4: Regional abgestimmtes, verkehrsmittelübergreifendes Verkehrsmanagement realisieren V4.5: Mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale nutzen V4.6: Strategie der «Open Government Data» verfolgen

In neun Handlungsfeldern (vgl. Anhang) wird konkretisiert, mit welchen kantonalen «Werkzeugen» die 4V-Strategie und ihre Stossrichtungen umgesetzt werden sollen:

- 1: Raumplanung
- 2: Verkehrsmittelübergreifende Planungsgrundsätze
- 3: Verkehrsverhalten
- 4: Öffentlicher Verkehr
- 5: Kombinierte und Sharing-/Pooling-Mobilität
- 6: Fuss- und Veloverkehr
- 7: Motorisierter Individualverkehr
- 8: Güterverkehr
- 9: Flugverkehr

Für jedes dieser Handlungsfelder werden die sich aus den einzelnen Teilstrategien und Stossrichtungen ergebenden inhaltlichen Vorgaben der kantonalen Mobilitätspolitik zusammengefasst. Weiter werden die Planungsinstrumente aufgezeigt, mit denen die zuständigen Direktionen resp. Ämter die Vorgaben in den einzelnen Handlungsfeldern umsetzen können. Von einer Priorisierung der Handlungsfelder wird dabei bewusst abgesehen, damit der Kanton möglichst flexibel auf äussere Umstände (personelle und finanzielle Ressourcen, Stand der Technologien, politische Vorstösse, etc.) reagieren kann.

Der Umsetzungsstand der GMS 2022 soll mit einem Monitoring alle vier Jahre überprüft werden. Dieses erfolgt in Form einer Umfrage bei den für die einzelnen Planungsinstrumente zuständigen Direktionen resp. Ämtern. Zusätzlich soll die Wirkung der GMS 2022 mit einem auf ausgewählten Indikatoren beruhenden Controlling überprüft werden. Hierzu sollen in einem nächsten Schritt für jedes Handlungsfeld entsprechende Indikatoren bestimmt und Zielrichtungen oder Zielwerte vorgegeben werden.

Die GMS 2022 wird vom Regierungsrat des Kantons Bern verabschiedet. Ihr Inhalt ist für die Kantonsverwaltung eine behördenverbindliche Vorgabe. Sie bildet unter Berücksichtigung der kantonalen Finanz- und Investitionsplanung den übergeordneten Rahmen für das kantonale Planungsinstrumentarium im Strassenverkehr, im öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie im Fuss- und Veloverkehr. Mit der Aufnahme ausgewählter Elemente der GMS 2022 in den kantonalen Richtplan (namentlich die raumrelevanten Teilziele, die 4V-Strategie und einzelne Stossrichtungen) bilden diese auch den behördenverbindlichen Rahmen für die nachgelagerten Ebenen (Regionen und Gemeinden) sowie für die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem Bund.

Einleitung

Anlass

2008 beschloss der Regierungsrat die Gesamtmobilitätsstrategie und damit die übergeordneten Stossrichtungen der kantonalen Mobilitätspolitik. Aufbauend auf Grundlagen von Bund, Kanton und Regionen etablierte die GMS die 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten), die ihrerseits als strategische Vorgabe in eine Vielzahl von Gesamtverkehrskonzeptionen eingeflossen ist.

Seit der Veröffentlichung der GMS haben sich das Mobilitätsumfeld, das Verkehrsangebot und das Verkehrsverhalten im Kanton Bern in vielerlei Hinsicht verändert. Die Digitalisierung schreitet voran. Für teilautonome Fahrweisen sind Fahrzeuge bereits mit intelligenten Assistenzsystemen ausgerüstet. Und die Weiterentwicklung hin zu Fahrzeugen mit autonomer Fahrweise ist im Gange. Die in der GMS von 2008 noch mit keinem Wort erwähnte Elektromobilität entwickelt sich rasant. Der Veloverkehr wächst – auch als Folge der E-Bikes – überdurchschnittlich stark. Sharing und «Mobility as a Service» (MaaS)-Angebote gewinnen zunehmend an Bedeutung. Auch das Planungsinstrumentarium ist weiterentwickelt worden. Der neue Sachplan Verkehr (Teil Programm) des Bundes wurde im Oktober 2021 vom Bundesrat verabschiedet. Der kantonale Richtplan ist grundlegend überarbeitet worden. Und auch das kantonale Planungsinstrumentarium für den ÖV (Angebotsbeschluss, Investitionsrahmenkredit) und für den Strassenverkehr (Strassennetzplan, Investitionsrahmenkredit Strasse, Sachpläne Veloverkehr und Wanderroutennetz) ist weiterentwickelt worden. Auf regionaler Ebene haben sich die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) etabliert.

Und schliesslich haben die bernischen Stimmberechtigten am 26. September 2021 dem Klimaschutz-Artikel deutlich zugestimmt. Mit dem neuen Verfassungsartikel setzt sich der Kanton Bern zum Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein. Damit gibt er sich einen klaren Auftrag zur deutlichen Reduktion der Treibhausgase auch im Mobilitätsbereich.

Aufgrund der genannten Gegebenheiten ist es an der Zeit, die GMS zu überarbeiten und auf die neuen Herausforderungen auszurichten. Mit der nun vorliegenden, aktualisierten GMS soll eine fundierte strategische Grundlage zur zukünftigen kantonalen Mobilitäts- und Verkehrspolitik bereitgestellt werden. Hierzu soll die GMS 2022 klare Ziele zur zukünftigen Ausgestaltung des kantonalen Verkehrssystems vorgeben, daraus Strategien und Stossrichtungen zur Umsetzung ableiten und diese in Form von Handlungsfeldern konkretisieren. Dabei soll die GMS 2022 auf den durch den Bund gesetzten Rahmenbedingungen aufbauen, den Fokus aber auf den kantonalen Handlungsspielraum legen und für die regionalen und kommunalen Planungen wichtige Leitlinien vorgeben.

Ein Blick zurück

Die GMS aus dem Jahr 2008 hat das Bewusstsein für eine abgestimmte Gesamtverkehrspolitik geschärft. Das betrifft die optimale Abstimmung von öffentlichem und privatem Verkehr und von nationalen, kantonalen, regionalen und kommunalen Vorhaben. Und es bezieht sich auch auf die Wechselwirkungen zwischen Raumentwicklungs-, Finanz-, Wirtschafts- und Umweltpolitik.

Besonders hervorzuheben ist die Abstimmung von Verkehr und Siedlung, die sowohl im kantonalen Richtplan als auch in den RGSK und den Agglomerationsprogrammen (AP) eine zentrale Rolle spielt. Hierzu wurde die GMS im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans 2014 räumlich konkretisiert, indem den verschiedenen Verkehrsmitteln je nach Raumtyp unterschiedliche Rollen zugewiesen wurden («das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort»).

Die 3V-Strategie mit den Teilstrategien «Vermeiden», «Verlagern» und «Verträglich gestalten» bildete für mehrere Generationen von RGSK und AP die Grundlage für die Schwerpunktsetzung beim motorisierten Individualverkehr (MIV), beim ÖV und beim Fuss- und Veloverkehr sowie für die daraus hergeleiteten prioritären Massnahmen.

Die 3V-Strategie kam bei der Angebotsplanung für den ÖV und für die Veloinfrastruktur zum Tragen. Das ÖV-Angebot wurde gezielt ausgebaut, sei es mit neuen ÖV-Haltestellen wie zum Beispiel den Haltestellen Grindelwald Terminal und Bözingenfeld in Biel, sei es mit Taktverdichtungen im S-Bahn- und im Ortsverkehr und der zusätzlichen Erschliessung von Ortschaften im ländlichen Raum. Auswertungen des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» zeigen, dass der ÖV seinen Anteil am Gesamtverkehr zwischen 2005 und 2015 um 7 % auf insgesamt 27 % erhöhen konnte. Auch die Veloinfrastruktur wurde mit verschiedenen Radwegen weiter ausgebaut.

Die 3V-Strategie schaffte zudem eine wichtige Grundlage für die Priorisierung und Förderung von Strassenprojekten. Seit 2008 wurden so rund 75 Ortsdurchfahrten saniert und 275 Einzelprojekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt, was wesentlich zu einer verträglichen Gestaltung des Strassenraums beitrug. Zu einer besseren Verträglichkeit tragen auch die zum Schutz vor Strassenlärm eingesetzten lärmindernden Beläge bei, die allein im Jahr 2021 auf einer Strassenlänge von 25 km verbaut wurden. Schliesslich floss die 3V-Strategie auch in die Ausgestaltung des Massnahmenplans Luftreinhaltung ein. Der Schadstoff-Ausstoss hat in den letzten Jahrzehnten aufgrund der strengeren Abgasnormen deutlich abgenommen. Allerdings bleiben die Feinstaub-Emissionen aus Abrieb und Aufwirbelung ein weiterhin anzugehendes Problem.

Die «aktualisierte» Gesamtmobilitätsstrategie

Die vorliegende GMS 2022 baut auf der bestehenden GMS auf. Sie orientiert sich weiterhin an den Anforderungen einer nachhaltigen Entwicklung und nimmt eine langfristige Sichtweise für die nächsten 10 bis 20 Jahre ein. Sie übernimmt wichtige Inhalte aus der bisherigen GMS und erweitert diese gezielt. Zu nennen sind insbesondere folgende Punkte:

- Das Zielsystem wurde überarbeitet und weiter konkretisiert. Es orientiert sich an den aktuellen Herausforderungen des Kantons und den laufenden Bestrebungen auf den verschiedenen Planungsebenen (Bund, Kanton, Regionen, Gemeinden).
- Die GMS 2022 nimmt konsequent eine verkehrsträgerübergreifende Sicht ein und differenziert stärker als bisher zwischen unterschiedlichen Raumtypen.
- Die GMS 2022 setzt neue Schwerpunkte der Digitalisierung und ihren Auswirkungen auf Mobilitätsangebot und -nachfrage, bei der Multimodalität, bei nichtfossil betriebenen Fahrzeugen und bei den Klimawirkungen des Verkehrs.
- Die GMS 2022 erweitert die 3V- zur 4V-Strategie, indem sie mit «Vernetzen» eine vierte Teilstrategie aufnimmt. Die GMS 2022 konkretisiert die Teilstrategien in Form von Stossrichtungen und darauf aufbauenden Handlungsfeldern.
- Die GMS 2022 definiert auch Ziele und Richtlinien für die betriebliche Mobilität der kantonalen Verwaltung («Blick nach innen»).

Die GMS 2022 richtet sich einerseits an die kantonale Verwaltung und die regionalen und kommunalen Planungsstellen. Andererseits soll sie auch der Bevölkerung, der Wirtschaft und den verschiedenen Interessenvertretungen einen Einblick in die Zielsetzungen und Stossrichtungen der kantonalen Mobilitätspolitik vermitteln.

Die Covid-19-Pandemie

Die Covid-19-Pandemie hat die schon bestehenden Unsicherheiten über das zukünftige Verkehrsverhalten weiter verstärkt. Es bestehen sowohl auf der Seite der Verkehrsnachfrage als auch beim Verkehrsangebot teilweise grosse Unsicherheiten zu deren zukünftiger Entwicklung, was auch die «Verkehrsperspektiven 2050» des Bundes bestätigen. Die in der GMS 2022 hinterlegten Prognosen weisen deshalb erhebliche Bandbreiten auf. Die GMS 2022 legt vor diesem Hintergrund das Schwergewicht

- auf die Festlegung generell gültiger Zielsetzungen und Strategien,
- darauf aufbauend auf die wichtigsten Stossrichtungen der kantonalen Mobilitätspolitik und
- die daraus ableitbaren Handlungsfelder auf Ebene der kantonalen Akteure.

Einbettung der Gesamtmobilitätsstrategie 2022

Die GMS 2022 zeigt das Ziel- und Zukunftsbild zur Mobilität basierend auf den zum Zeitpunkt ihrer Verabschiedung zur Verfügung stehenden Informationen. Die GMS 2022 wird vom Regierungsrat des Kantons Bern verabschiedet und ist damit für die kantonalen Behörden verbindlich. Mit der Aufnahme raumrelevanter Elemente der GMS 2022 in den kantonalen Richtplan (namentlich die raumrelevanten Teilziele, die 4V-Strategie und einzelne Stossrichtungen) bilden diese auch den behördenverbindlichen Rahmen für die nachgelagerten Ebenen (Regionen und Gemeinden) sowie für die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem Bund.

Unter Berücksichtigung der kantonalen Finanz- und Investitionsplanung bildet die GMS 2022 den übergeordneten Rahmen für das kantonale Planungsinstrumentarium. Sie baut auf den Bundesvorgaben auf und dient als Vorgabe auch für die regionale und kommunale Planung (vgl. Abbildung unten).

Für die kantonale Mobilitätspolitik dient die GMS 2022 als übergeordnetes Dach für das Planungsinstrumentarium im individuellen Strassenverkehr, im ÖV sowie im Fuss- und Veloverkehr:

Einbettung und Zusammenspiel der Gesamtmobilitätsstrategie mit den räumlichen und verkehrlichen Planungsinstrumenten



Strassennetzplan und Investitionsrahmenkredit Strasse

Der Strassennetzplan legt das Netz der Kantonsstrassen fest und teilt sie in drei Kategorien ein. Weiter zeigt er dessen Veränderungen von strategischer Bedeutung. Er zeigt ebenfalls informativ das Nationalstrassennetz und die wichtigen Gemeindestrassen. Diese drei Netze werden als Basisnetz MIV bezeichnet. Der Strassennetzplan ist auf eine Laufzeit von 16 Jahren ausgelegt und wird alle acht Jahre gesamthaft überarbeitet. Ausbau- und Neubau sowie die Umgestaltung der Kantonsstrassen und der kantonalen Radwege werden über den Investitionsrahmenkredit Strasse (IRK Strasse) oder Objektkredite finanziert. Der bauliche Unterhalt der Kantonsstrassen wird über einen separaten Rahmenkredit gewährleistet.

Kantonales Angebotskonzept ÖV und Investitionsrahmenkredit ÖV

Das kantonale ÖV-Angebotskonzept legt, gestützt auf die übergeordneten Strategien, die nationalen STEP-Ausbauschritte, die regionalen Angebotskonzepte und die Mobilitätsentwicklung dar, wie sich der ÖV mittel- bis langfristig entwickeln soll. Mit dem kantonalen Angebotskonzept werden die Eingaben aus den regionalen Angebotskonzepten der Regionalkonferenzen und regionalen Verkehrskonferenzen priorisiert. Das mittelfristige Angebot wird gemäss Art. 13 ÖVG alle vier Jahre über den Angebotsbeschluss ÖV festgelegt. Die Finanzierung neuer Infrastrukturen, wie etwa Gleisanlagen des Ortsverkehrs, erfolgt durch den ebenfalls auf vier Jahre ausgelegten Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr (IRK ÖV) gemäss Art. 14 ÖVG und wird durch den Grossen Rat beschlossen.

Sachplan Veloverkehr

Im Sachplan Veloverkehr werden die Veloalltags- und Freizeitrouuten mit kantonaler Netzfunktion festgelegt (Art. 45 SG). Die Sachplanung enthält zugleich die kantonale Strategie für den Veloverkehr. Die Regionen überprüfen das überkommunale Veloalltagsnetz und beantragen im Rahmen der RGSK seine Weiterentwicklung. Der Sachplan Veloverkehr wird jeweils im Anschluss an die RGSK-Genehmigungen aktualisiert oder nachgeführt. Kantonale Veloinfrastrukturen werden ebenfalls über den IRK-Strasse oder über Objektkredite finanziert

Güterverkehrs- und Logistikkonzept

Mit dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept konkretisiert der Kanton seine Ziele im Güterverkehr. Er will die Ver- und Entsorgung mit Gütern attraktiv, effizient, raumsparend und umweltschonend ausgestalten und zu deren Sicherheit und Finanzierbarkeit beitragen. Insbesondere sollen die benötigten Logistikflächen unter Berücksichtigung der verschiedenen räumlichen, ökologischen und verkehrlichen Bedürfnisse sowie eines zukunftsorientierten Güterverkehrs gesichert werden.

Sachplan Wanderrouutenetz

Der Sachplan Wanderrouutenetz legt die Hauptwander- und Ergänzungsrouten fest (Art. 24 SV in Verbindung mit Art. 44 SG). Die Sachplanung enthält zugleich die kantonale Strategie für das Wandern. Die Regionen, Gemeinden und Tourismusdestinationen können zusätzliche Routen planen und beim Kanton beantragen. Konsolidierte und mit den Betroffenen abgestimmte Routenplanungen werden darin übernommen. Der Sachplan Wanderrouutenetz wird alle vier Jahre angepasst und alle zwei Jahre nachgeführt.

Massnahmenplan zur Luftreinhaltung

Der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung legt in Bezug auf den Verkehr das Hauptaugenmerk auf die stark belasteten Hauptverkehrsachsen, auf die Standortwahl für verkehrsintensive Vorhaben (ViV) sowie einen möglichst emissionsarmen Verkehrsverlauf im Siedlungsgebiet.

Begriffe

In der GMS 2022 wird unter dem Begriff «Verkehr» die physische Bewegung zwischen Standorten zum Zwecke der Raumüberwindung von Personen oder Gütern verstanden. Verkehr findet in der Regel auf bestimmten Verkehrswegen (oft Verkehrsträger genannt: Strasse, Schiene, Luft) und mit bestimmten Verkehrsmitteln (Auto, Eisenbahn, Bus, Velo, etc.) bzw. zu Fuss statt. Meist wird zwischen Güter- und Personenverkehr unterschieden. Weiter unterteilt werden kann:

- nach der Art der Beförderung: Individualverkehr und öffentlicher Verkehr,
- nach der zurückgelegten Entfernung: Orts-, Regional- 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 dem Begriff «Mobilität» ist in diesem Bericht die räumliche Mobilität gemeint. Darunter wird die Beweglichkeit von Personen und Gütern im geographischen Raum verstanden. Räumliche Entfernungen können dabei durch den Transport zwischen Standorten oder dauerhaft durch die Verlagerung von Wohn- oder Arbeitsplatzstandorten überwunden werden. Der Begriff «Gesamtmobilität» unterstreicht eine Gesamtsicht unter Einbezug der Standortverlagerungen und aller Verkehrsträger und Verkehrsmittel.

Analyse

Situations- und Trendanalyse

Entwicklungsräume

Der Kanton Bern zählt zu den grössten und vielfältigsten Kantonen der Schweiz. Diese Vielfalt äussert sich in unterschiedlichen Raumtypen bzw. Entwicklungsräumen, die unterschiedliche Anforderungen an das Mobilitätssystem stellen. Die vorliegende GMS 2022 macht deshalb räumlich differenzierte Aussagen zur angestrebten Mobilitätsentwicklung. Dazu unterscheidet sie gestützt auf den kantonalen Richtplan die folgenden Entwicklungsräume (vgl. Abbildung auf der nächsten Seite):

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen,
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen,
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete,
- Hügel- und Berggebiete,
- Hochgebirgslandschaften.

Bevölkerung

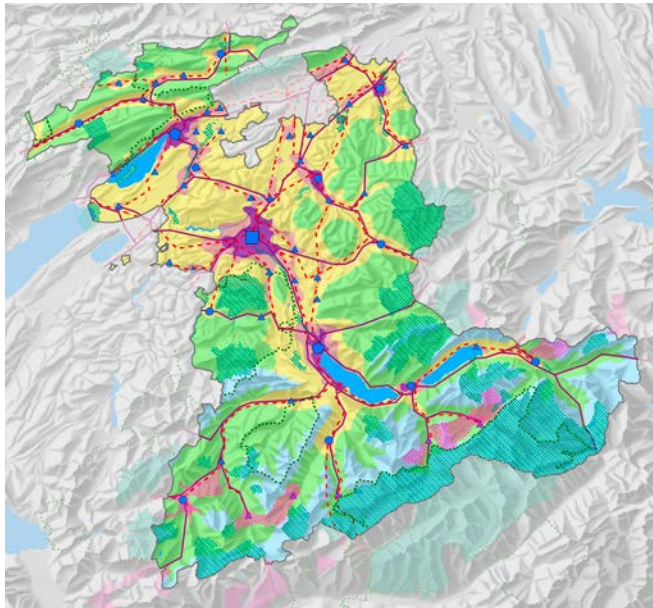
Der Kanton Bern unterscheidet drei Szenarien zur künftigen Bevölkerungsentwicklung¹. Das mittlere Szenario kann als Referenzszenario betrachtet werden. Es sieht eine Fortsetzung der Entwicklung der letzten Jahre sowie eine Zunahme der Bevölkerung um 10 % bis 2040 (gegenüber 2020) auf rund 1,14 Mio. Personen vor. Das hohe Szenario rechnet mit einem Wachstum von 17 % und das tiefe Szenario mit einem Wachstum von 2 %. In allen Szenarien wird der Anteil der über 65-Jährigen stark steigen.

Das Bevölkerungswachstum (vgl. Abbildung S. 13) und die Altersstruktur (vgl. Abbildung S. 14) unterscheiden sich dabei zwischen den Entwicklungsräumen:

- Mit dem stärksten Bevölkerungswachstum ist in den urbanen Kerngebieten der Agglomerationen zu rechnen. Etwas weniger stark ausgeprägt – aber immer noch hoch – ist das Wachstum in den Agglomerationsgürteln und entlang der Entwicklungsachsen, gefolgt von einem wiederum etwas geringeren Wachstum in den zentrumsnahen ländlichen Räumen. In den Hügel- und Berggebieten stagniert die Bevölkerung hingegen.

¹ Vgl. Regionalisierte Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern bis zum Jahr 2050, Ausgabe 2020.

Entwicklungsbild des Kantons Bern



Entwicklungsräume

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen: Als Entwicklungsmotoren stärken
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: Fokussiert verdichten
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete: Siedlung konzentrieren
- Hügel- und Berggebiete: Als Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten
- Hochgebirgslandschaften: Schützen und sanft nutzen

Überlagernde Raumtypen

- intensiv touristisch genutzte Gebiete: Infrastrukturen konzentrieren
- National bzw. kantonale geschützte Gebiete beachten
- Naturparks und Weltkulturerbe nachhaltig in Wert setzen

Zentralitätsstruktur

- Zentrum 1. Stufe
- Zentrum 2. Stufe
- Zentrum 3. Stufe
- ▲ Zentrum 4. Stufe
- ▲ Zentrum 4. Stufe, touristisch geprägt

Ausgangslage

- Bahnlinien
- Übergeordnete Strassen

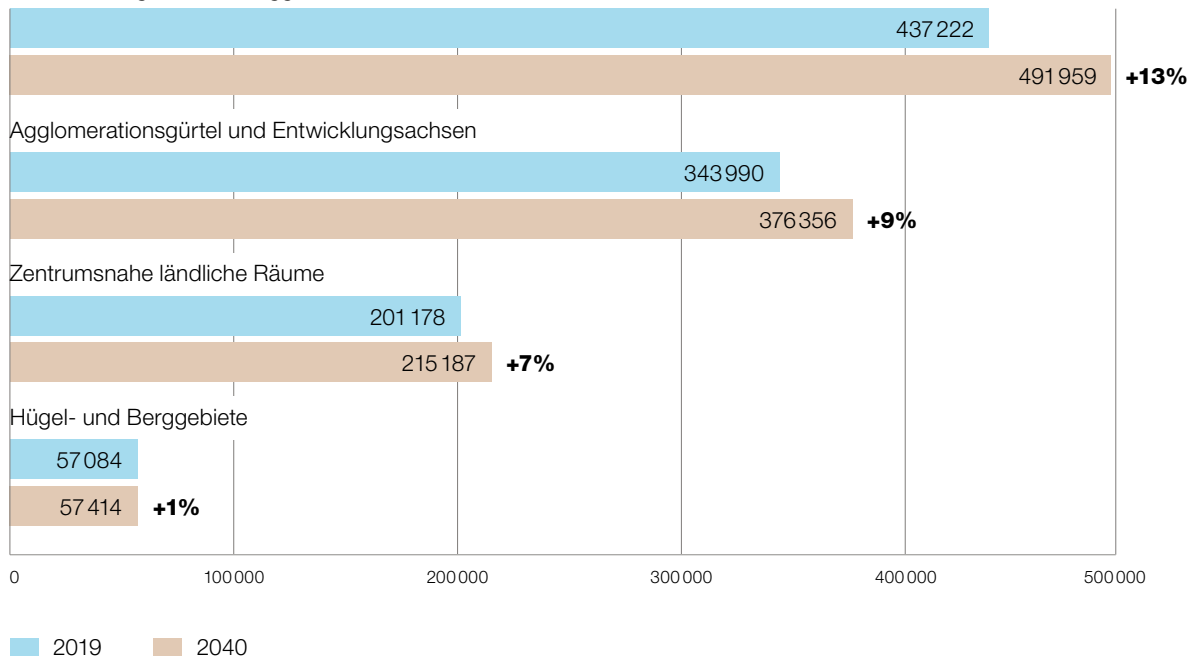
Quelle: Kantonalen Richtplan, Stand 11.01.21, S. 10

- Eine solche Entwicklung entspricht in den Grundzügen den Zielsetzungen gemäss dem kantonalen Richtplan, wonach das Wachstum konzentriert und vorab in den Zentren und auf den Entwicklungsachsen erfolgen soll.
- Der Anteil der über 65-Jährigen steigt im ganzen Kanton. Die Alterung der Gesellschaft wird aber in den urbanen Kerngebieten der Agglomerationen deutlich weniger ausgeprägt ausfallen als in den anderen Entwicklungsräumen. Dies dürfte auf die Struktur der Pendlerströme Einfluss haben. Die Pendlerströme aus dem ländlichen Raum in die urbanen Kerngebiete werden weniger stark wachsen, da der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung im ländlichen Raum abnehmen wird. Dagegen werden die Pendlerströme insbesondere innerhalb und zwischen den urbanen Kerngebieten – unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums – überdurchschnittlich stark zunehmen.

Die Bevölkerungsszenarien des Kantons Bern enthalten über das Jahr 2040 hinaus auch Prognosewerte bis zum Jahr 2050. Während im Szenario Mittel zwischen 2040 und 2050 nur noch ein geringes Wachstum erwartet wird, wird im Szenario Hoch ein weiteres namhaftes Wachstum angenommen. Im Szenario Tief würde hingegen die Bevölkerung nach 2040 wieder abnehmen.

Bevölkerungsentwicklung bis 2040 nach Entwicklungsräumen gemäss Szenario Mittel

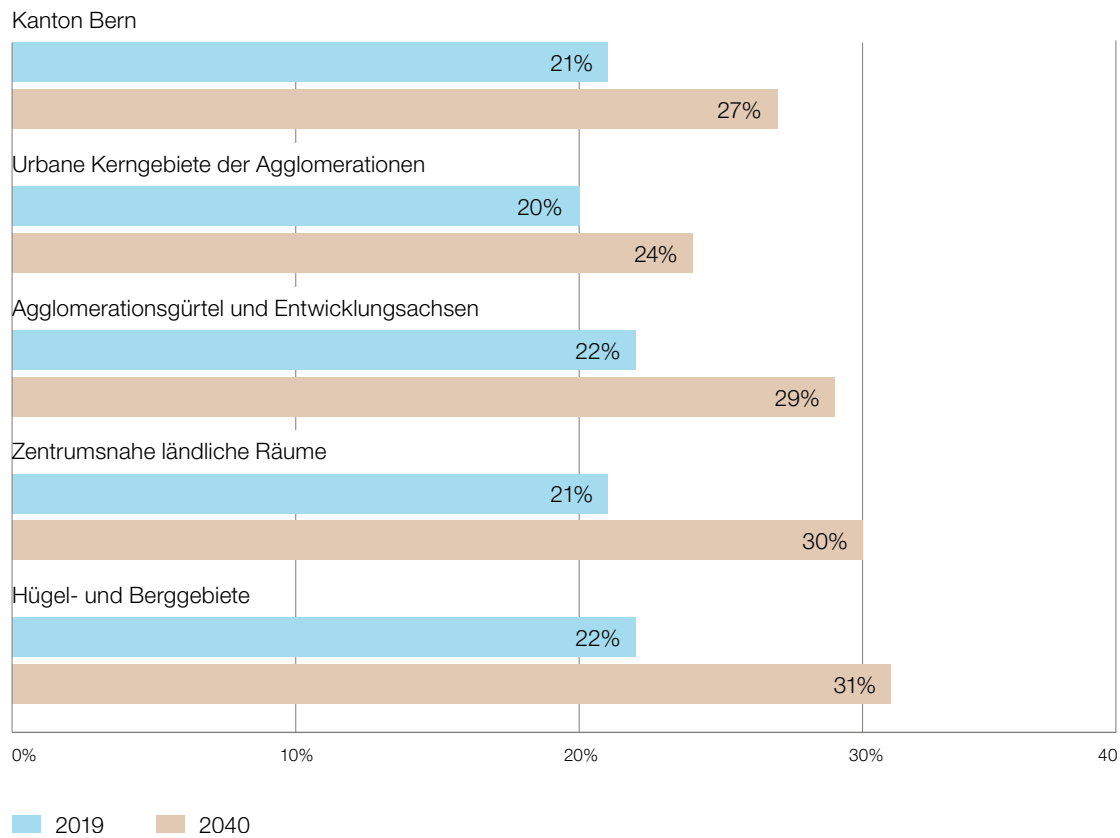
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen



Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern; Aufbereitung nach Entwicklungsräumen durch Koordinationsstelle Statistik; Darstellung: Ecoplan

Die Werte in den Abbildungen auf dieser und der nächsten Seite beziehen sich auf den Zeitraum bis 2040. Die Werte sind kumulativ und entsprechen somit in der Summe der Gesamtbevölkerung im Kanton Bern von 1,039 Mio. Personen im Jahr 2019 resp. prognostizierten 1,141 Mio. Personen im Jahr 2040. Abgebildet sind die Veränderungen nach Entwicklungsraum zwischen 2019 und 2040 in absoluten Zahlen und in Prozenten.

**Anteil der Personen mit 65+ Jahren an der Gesamtbevölkerung
bis 2040 nach Entwicklungsräumen gemäss Szenario Mittel**



Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsszenarien für den Kanton Bern; Aufbereitung nach Entwicklungsräumen durch Koordinationsstelle Statistik; Darstellung: Ecoplan

Arbeitsplätze

Der Kanton Bern verfügt über keine offizielle Prognose der langfristigen Arbeitsplatzentwicklung. Im Rahmen der Aktualisierung des GVM Bern wurde aber eine räumlich detaillierte Abschätzung des Arbeitsplatzwachstums zwischen 2018 und 2040 erarbeitet. Dabei wurde davon ausgegangen, dass die Erwerbsquote über die Zeit konstant bleibt. Das bedeutet, dass die Anzahl Arbeitsplätze im Kanton Bern im gleichen Umfang zunimmt wie die Erwerbsbevölkerung gemäss Szenario Mittel. Die Erwerbsbevölkerung wächst aber als Folge des zunehmenden Anteils der über 65-Jährigen deutlich weniger stark als die Gesamtbevölkerung. Entsprechend fällt auch das Arbeitsplatzwachstum deutlich geringer aus als das Bevölkerungswachstum.

Die folgende Tabelle zeigt das erwartete Wachstum der Arbeitsplätze nach Raumtypen in Vollzeitäquivalenten (VZÄ), wobei ein VZÄ einer Vollzeitstelle² entspricht. Die Daten beziehen sich auf Arbeitsplätze im 2. und 3. Sektor. Die Arbeitsplätze in der Land- und Forstwirtschaft (1. Sektor) sind darin nicht enthalten.

Räumlich fokussiert sich das Arbeitsplatzwachstum auf die im kantonalen Richtplan und in den RGSK festgelegten Entwicklungsschwerpunkte und strategischen Arbeitsplatzzonen sowie auf Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete.

Verkehrsangebot

Der Kanton Bern befindet sich mit anderen Kantonen im Standortwettbewerb. Dabei ist die Qualität der Verkehrserschliessung ein wichtiger Standortfaktor. Regionen mit gutem Zugang zu den verschiedenen Märkten und Ressourcen sind aufgrund tieferer Transport- und Zeitkosten in der Regel produktiver und wettbewerbsfähiger als Regionen, die schlecht erreichbar sind.

Der Kanton Bern verfügt insgesamt über eine gute Erreichbarkeit. Er ist gut an das Nationalstrassennetz und die nationalen Schienenachsen angeschlossen und verfügt sowohl für den MIV als auch für den ÖV über eine generell gute regionale und lokale Erschliessungsqualität. Probleme bestehen vor allem während den Spitzenstunden, dies insbesondere in den urbanen Kernräumen, in denen das gesamte Verkehrssystem

Beschäftigte, Ist-Situation 2018 und Prognose 2040 (VZÄ 2. und 3. Sektor)

	Beschäftigte 2018	Beschäftigte 2040
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	288 965	305 301
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	120 231	126 303
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	42 007	44 418
Hügel- und Berggebiete	14 816	15 256
Kanton Bern total	466 020	491 278

Quelle: Auswertung der Angaben zur Anzahl Arbeitsplätze im GVM BE 2019

Insgesamt wird zwischen 2018 und 2040 mit einem Wachstum der Anzahl Arbeitsplätze im Kanton Bern von 5,4% gerechnet, was rund 25 000 VZÄ entspricht. Davon fallen mit 16 000 VZÄ rund zwei Drittel auf die urbanen Kerngebiete mit den Städten und den angrenzenden Hauptkerngemeinden. Bemerkenswert ist dabei, dass in den an die grossen Städte angrenzenden Hauptkerngemeinden (z.B. Ittigen, Zollikofen) das höchste prozentuale Arbeitsplatzwachstum erwartet wird. In den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen wird ein Wachstum von rund 6 000 VZÄ erwartet (dies insbesondere in den Zentren 3. und 4. Stufe), in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten sind es rund 2 400 VZÄ und auch in den Hügel- und Berggebieten (inkl. Tourismuszentren) wird mit 400 VZÄ ein zwar geringes, aber dennoch positives Arbeitsplatzwachstum erwartet

zunehmend überlastet ist. Dabei ist der Pendlerverkehr als Hauptverursacher zu nennen. Demgegenüber führt der weiter an Bedeutung gewinnende Freizeitverkehr dazu, dass auch Routen zu wichtigen Tourismus- und Freizeitstandorten – je nach Saison und Wetter – temporär und typischerweise an Wochenenden an ihre Belastungsgrenzen stossen.

Neben dem Nutzen der Mobilität sind ebenso deren Kosten zu beachten. Vor allem die durch den Verkehr verursachten Kosten durch Luft-, Lärm- und Lichtbelastung, die Kosten des Klimawandels und die Kosten von Verkehrsunfällen werden zu grossen Teilen von der Allgemeinheit mitgetragen³. Die heutigen Preise für die Mobilität decken die Kosten im individuellen und im kollektiven Verkehr nicht vollständig.

² Teilzeitstellen werden in VZÄ umgerechnet. Beispielsweise entsprechen zwei 50 %-Stellen einem VZÄ.

³ Vgl. ARE (2021), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2018.

Die Finanzierung des Verkehrs durch Bund, Kanton und Gemeinden ist komplex. Die Diskussionen um die Verteilung der knappen öffentlichen Mittel haben sich verschärft. Zudem können sich zweckgebundene Einnahmen (Mineralölsteuer, Bundesbeiträge) verändern. So führen verbrauchsärmere Fahrzeuge und die Zunahme der Elektromobilität zu sinkenden Einnahmen bei der Mineralölsteuer, was nur mit Ersatz-Einnahmequellen kompensiert werden kann. Auch im Interesse eines gesunden Staatshaushalts müssen deshalb Prioritäten gesetzt werden: In Verkehrsinfrastrukturen resp. in das Verkehrsangebot soll dort investiert werden, wo sich grosse Engpässe abzeichnen, wo die raumplanerischen Ziele unterstützt werden und wo die Umwelt entlastet bzw. möglichst wenig belastet wird. Dabei sind Erhalt und bessere Nutzung bestehender Anlagen und Angebote aus Kosten- und Umweltgründen Neubauten vorzuziehen. Umgekehrt soll sich die Siedlungsentwicklung schwerpunktmässig auf Gebiete ausrichten, die durch Verkehrsinfrastrukturen und besonders den ÖV bereits gut erschlossen sind. Mit den RGSK werden seit 2012 die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- bis langfristig abgestimmt und in Einklang gebracht. Ein zentrales Anliegen ist dabei, das zukünftige Siedlungswachstum auf Standorte mit guter ÖV-Erschliessung auszurichten. Hierzu leisten die RGSK einen wesentlichen Beitrag. In Abstimmung mit den RGSK werden zudem die AP erstellt, durch die der Bund wirkungsvolle Verkehrsprojekte in Städten und Agglomerationen mit Hilfe des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) mitfinanzieren kann. Mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) und dem NAF konnten auf Bundesebene die strategischen Entwicklungsprogramme (STEP) Nationalstrassen und STEP Schiene auf den Weg gebracht werden. Diese ermöglichen die auf heutige und zukünftige Bedürfnisse, abgestimmte Planung wichtiger Strassen- und Schieneninfrastrukturen sowie die Weiterentwicklung der Netze.

Das anhaltende Verkehrswachstum auf den Strassen führt auch im Kanton Bern zu einer zunehmenden Überlastung der bestehenden Strassenkapazitäten. Die grössten Kapazitätsengpässe betreffen das Basisstrassennetz in den Agglomerationen sowie das Nationalstrassennetz. Die Folge sind Staus auf dem angrenzenden lokalen Netz und an den Schnittstellen zwischen Nationalstrassen und dem lokalen Strassennetz. Aus diesem Grund kommt den Massnahmen in den AP und der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes eine hohe Priorität zu. Für den Kanton Bern sind die Sicherstellung und Umsetzung der damit verbundenen Infrastrukturmassnahmen ein Schlüsselement – auch um die angestrebte Konzentration der Siedlungsentwicklung zu erreichen.

Auf kantonomer Ebene plant der Kanton Bern die vorgesehenen Veränderungen auf seinem Strassennetz durch den Strassennetzplan. Die Massnahmenbedürfnisse hält er während den nächsten 16 Jahren fest. Dies erlaubt eine rollende, vorausschauende Planung. Neben den Investitionen für Neu-, Aus- und Umbauten von Verkehrsanlagen fällt ein bedeutender und in Zukunft noch ansteigender Teil der Gesamtausgaben auf die Substanzerhaltung der bestehenden Strasseninfrastruktur.

Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr gewinnt weiter an Bedeutung. Der Veloverkehr wird mit dem Ziel weiterentwickelt, das Velofahren im gesamten Kantonsgebiet attraktiver und sicherer zu machen. Der Sachplan Veloverkehr bildet die Basis, um die Anliegen des Veloverkehrs in die Infrastrukturprojekte einzubeziehen und um Netzlücken zu schliessen. Besonders in den erweiterten Agglomerationsräumen werden zusätzlich spezifische Veloplanungen erstellt und schrittweise umgesetzt, um den Veloverkehr gezielt zu fördern. Dazu gehören insbesondere die Umsetzung von schnellen und komfortablen Velovorrangrouten für den Alltags-Veloverkehr durch den Kanton und die Gemeinden.

Die Infrastruktur für den ÖV wurde in der Schweiz in den letzten Jahren weiter ausgebaut. Hervorzuheben sind die Investitionen in die Neue Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT) und in nationale Verbindungen und derzeit insbesondere in den Ausbau der grossen Knoten. Mit der Inbetriebnahme der NEAT und durch die Realisierung der Anschlüsse an den Hochgeschwindigkeitsverkehr hat sich die internationale Erreichbarkeit der Schweiz und zugleich des Kantons Bern verbessert. Das Angebot im nationalen Fernverkehr wurde ausgebaut, so dass zwischen den Städten und Agglomerationen in den meisten Fällen ein ½-Stundentakt mit der Bahn gefahren wird. Dasselbe gilt für den Regional- und Ortsverkehr (S-Bahn, Tram, Bus), die heute ebenfalls in einem dichteren Takt verkehren. Diese Angebotsverbesserungen haben im Fernverkehr und in den mit der S-Bahn erschlossenen Gebieten zu einem überdurchschnittlichen Wachstum der Nachfrage im ÖV geführt. Als Folge sind zu den Hauptverkehrszeiten insbesondere in den Agglomerationsräumen Bahnhöfe, Züge, Busse und Trams vielerorts überlastet. Und auch für die kommenden Jahrzehnte wird ein weiteres Wachstum erwartet. Damit dieses steigende Aufkommen bewältigt und Engpässe behoben werden können, sind verschiedene Grossprojekte geplant oder befinden sich in Umsetzung. Dazu gehören der Ausbau des Bahnhofs Bern, der Ligerz-Bahntunnel, der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels, die 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern, das Tram Bern-Ostermündigen und die Tramlinienverlängerung Kleinwaben.

Verkehrsnachfrage

In den beiden kommenden Jahrzehnten wird in einem mittleren Szenario ein weiteres Bevölkerungswachstum von rund 10 % erwartet. Die Beschäftigung wird ein spürbares, aufgrund der zunehmenden Alterung aber etwas weniger starkes Wachstum aufweisen. Dieses Wachstum wird bei unverändertem Mobilitätsbedürfnis zu einem auch in Zukunft steigenden Verkehrsaufkommen führen. Dabei fällt das erwartete Wachstum gemäss Trendszenario des kantonalen Gesamtverkehrsmodells grossmehrheitlich auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr. Dies liegt nicht nur an den geplanten Massnahmen zum Ausbau des ÖV-Angebots und der Veloinfrastruktur, sondern auch an der während der Spitzenzeiten ausgelasteten Strasseninfrastruktur.

Die mit Abstand grössten Verkehrsströme im Strassen- und Schienenverkehr liegen in den urbanen Kerngebieten der Agglomerationen, auf den Zugangskorridoren zu den Zentrumsgebieten und auf den Verbindungsachsen zwischen den Zentren. Auf diesen Netzteilen besteht auch in Zukunft das höchste Risiko einer Überlastung der bestehenden Kapazitäten während Spitzenzeiten.

Zwischen 2016 und 2040 prognostiziert das kantonale Verkehrsmodell ein Wachstum der Anzahl Wege von 18,5 % auf 6,27 Mio. Wege pro Werktag. Gemäss Trendprognosen fallen dabei 50 % der Wege auf den MIV, 15 % auf den ÖV, 10 % auf das Velo und 25 % auf den Fussverkehr. Die Verkehrsleistung wird in diesem Zeitraum ebenfalls um knapp 18 % auf 50 Mio. Personenkilometer (Pkm) pro Werktag wachsen. Auch wenn der Anteil des MIV tendenziell abnimmt, werden auch im Jahr 2040 noch 64 % aller Pkm auf den MIV und rund 27 % auf den ÖV fallen. Velo- und Fussverkehr je bei knapp 5 %.

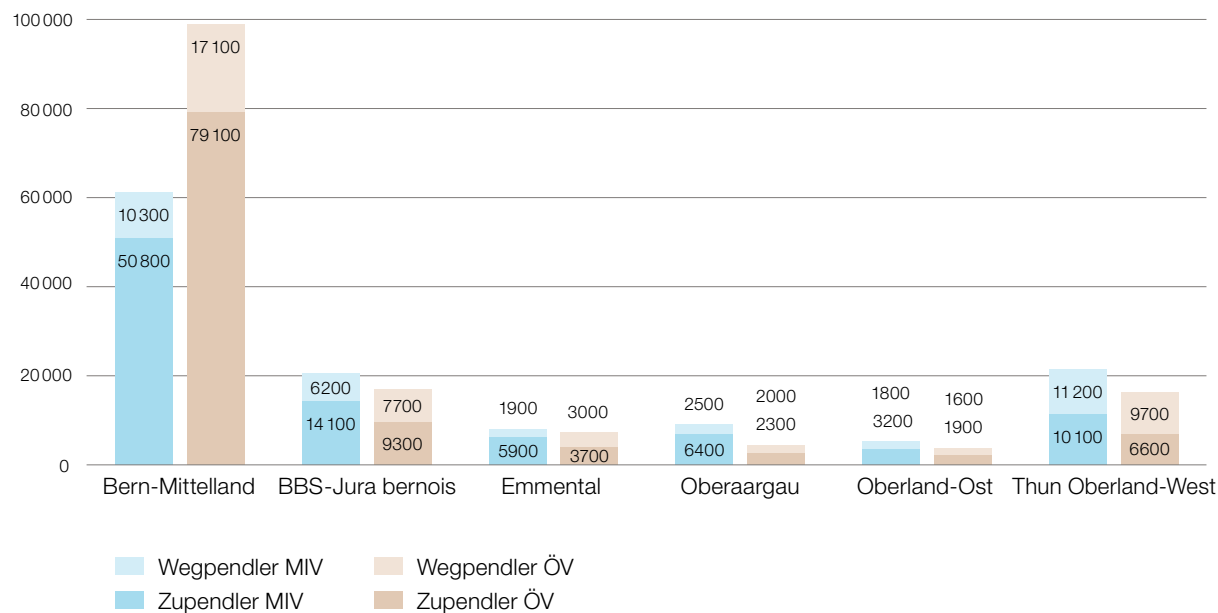
Die Covid-19-Pandemie hat gezeigt, dass das Verkehrsverhalten viel stärkeren Schwankungen unterworfen sein kann, als gemeinhin angenommen wurde. Die Unsicherheit über das zukünftige Verkehrsverhalten ist gestiegen. Entsprechend weisen die vorhandenen Prognosen eine erhebliche Bandbreite auf. So ist es möglich, dass aufgrund der Auswirkungen der Pandemie das prognostizierte Wachstum etwas verzögert erfolgt. Die Unsicherheit über die zukünftige Entwicklung ist zudem auch eine Chance für die kantonale Mobilitätspolitik: Sie kann die Attraktivität der einzelnen Verkehrsmodi und damit auch die zukünftigen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (Modalsplit) wesentlich beeinflussen. Auch die im November 2021 veröffentlichten «Verkehrsperspektiven 2050» des Bundes bestätigen diese Einschätzung: Je nach betrachtetem Szenario ergeben sich beträchtliche Unterschiede bei den zukünftigen Anteilen der einzelnen Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen und auch beim Gesamtverkehrsaufkommen selbst.

Mit Bezug auf die Bedeutung der einzelnen Verkehrszwecke ist an erster Stelle der Freizeitverkehr mit rund 36 % aller Wege im Jahr 2040 zu nennen, gefolgt vom Pendlerverkehr (34 %) und dem Einkaufsverkehr (26 %). Die Prozente sind Werte für den Binnenverkehr im Perimeter des kantonalen Verkehrsmodells. Für die Nachfragespitzen am Morgen und am frühen Abend ist es aber häufig der Pendlerverkehr, der das Verkehrsgeschehen dominiert. Deshalb ist ein vertiefter Blick auf die Struktur des Pendlerverkehrs angebracht. Dabei wird der Fokus auf die urbanen Kerngebiete gelegt, da diese aufgrund ihrer Dichte an Arbeitsplätzen und Ausbildungsinstitutionen den Grossteil des Pendlerverkehrs erzeugen.

Die obere Abbildung auf der nächsten Seite zeigt die Grösse und die Anteile der Zu- und Wegpendler in den urbanen Kerngebieten des Kantons Bern, differenziert nach den Perimetern der einzelnen Regionen. Mit Abstand das grösste Aufkommen weist das urbane Kerngebiet von Bern auf, gefolgt von Thun und Biel.

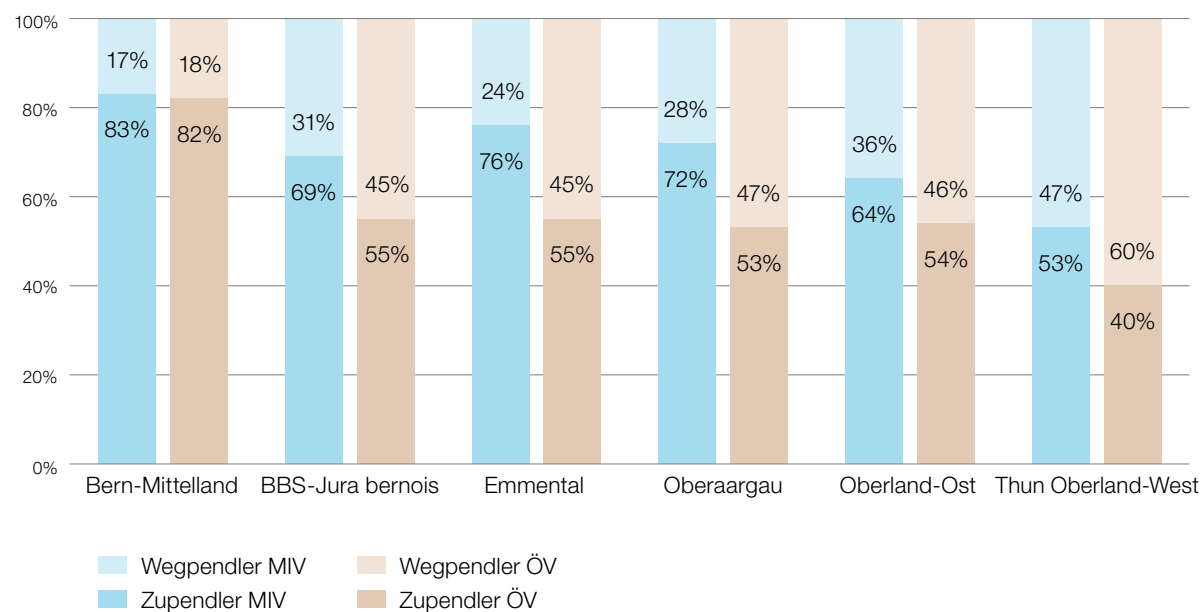
Die untere Abbildung auf der nächsten Seite verdeutlicht dabei, wie unterschiedlich die Anzahl der Zu- und Wegpendler ausfällt. Dies gilt wiederum an erster Stelle für das urbane Kerngebiet von Bern, das über viermal mehr Zu- als Wegpendler aufweist. Die sehr einseitige Lastrichtung der Pendlerströme in die Stadt Bern und deren angrenzenden Gemeinden ist wesentlicher Treiber der Überlastungen des Verkehrssystems im urbanen Kerngebiet der Agglomeration Bern.

Zu- und Wegpendler in die urbanen Kerngebiete des Kantons Bern nach Regionen



Quelle: Gepoolte Daten Strukturhebung 2013–2017 des Bundesamt für Statistik (BFS)

Zu- und Wegpendler in die urbanen Kerngebiete des Kantons Bern



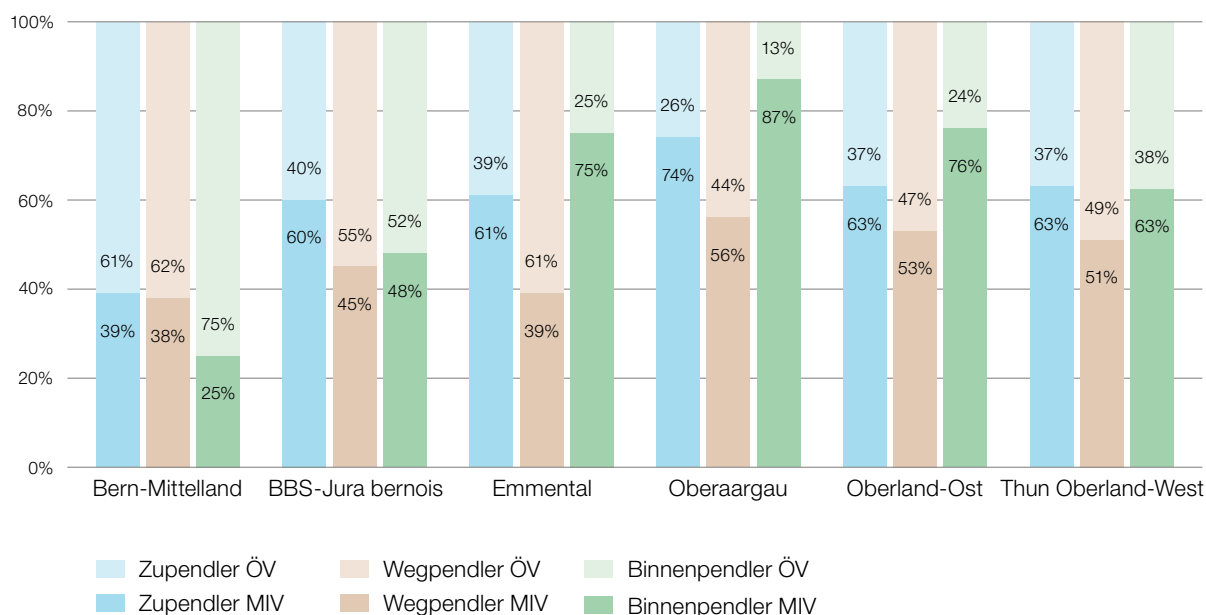
Quelle: Gepoolte Daten Strukturhebung 2013–2017 des BFS

Die untenstehende Abbildung ergänzt das Bild um den Modalsplit des Pendlerverkehrs in die urbanen Kerngebiete. Auch hier zeigen sich erhebliche Unterschiede zwischen den verschiedenen urbanen Kerngebieten. Während in das urbane Kerngebiet von Bern gut 60 % der Zu- und Wegpendler und 75 % der Binnenpendler den ÖV nutzen, fallen die Anteile des ÖV in den anderen urbanen Kerngebieten teilweise deutlich geringer aus. Dies gilt insbesondere auch für die Binnenpendler in Langenthal, Burgdorf und Interlaken, bei denen drei bis vier MIV-Fahrten auf eine ÖV-Fahrt folgen.

Der Veloverkehr ist in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich gewachsen und dies insbesondere auch in den urbanen Gebieten. Die vermehrte Nutzung von E-Bikes führt dazu, dass die Topographie eine viel geringere Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielt. Und auf Distanzen bis zu 15 km ist das E-Bike ein attraktives und häufig sogar das schnellste Verkehrsmittel von Tür zu Tür. Entsprechend gross ist das noch nicht erschlossene Potenzial des Veloverkehrs. In den vorliegenden Trendprognosen zum Verkehr bis 2040 wird dieses Potenzial noch bei Weitem nicht realisiert.

Auch der Güterverkehr wird bis 2040 um gegen 40 % wachsen. Vor diesem Hintergrund setzt das im Mai 2021 durch den Regierungsrat beschlossene kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept das Ziel, eine effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Wirtschaft langfristig sicherzustellen. Hierzu sollen die benötigten Logistikflächen und die nötigen Güterbahnhöfe und Verladeanlagen gesichert werden. Speziell zu erwähnen ist der Online-Handel, der zu einem weiterhin starken Wachstum der Lieferfahrten mit Kleinfahrzeugen, die im öffentlichen Raum be- und entladen werden, führen wird. Entsprechend steigt auch der Bedarf an Verteilplattformen für Kurier-, Express- und Postunternehmen sowie für Verteil-Hubs. Der Kanton unterstützt die Regionen und Gemeinden bei ihren Bestrebungen, eine effiziente, attraktive und flächensparende City Logistik und eine Abhol-/Aufgabefrastruktur auf der letzten Meile (Quartierhubs, Makro-/Mikrohubs, Sammel- und Abholstationen) zu schaffen.

Modalsplit der Zu-, Weg- und Binnenpendler in die urbanen Kerngebiete des Kantons Bern



Quelle: Gepoolte Daten Strukturerhebung 2013–2017 des BFS

Übergeordnete Trends

Die Mobilitätswelt steht vor grundlegenden Veränderungen. Das Verkehrssystem in 20 bis 30 Jahren wird zwar von der Infrastruktur her nicht wesentlich anders aussehen als heute: Der Verkehr wird weiterhin vorwiegend auf schienen- und strassengebundenen Angeboten beruhen. Die Mobilitätsangebote dürften aber wesentlich vielseitiger und vernetzter sein, weil der Zugang zu den verschiedenen (auch kombinierbaren) Verkehrsmitteln effizienter und einfacher ausgestaltet sein sowie die Digitalisierung stark voranschreiten wird. Mit MaaS wird die kombinierte und je nach Situation unterschiedliche Nutzung verschiedener Verkehrsmittel einfacher sein. Das betrifft das Pricing und Ticketing ebenso, wie das Angebot bei den entsprechend ausgebauten Verkehrsdrehscheiben an den wichtigen ÖV-Haltestellen. Damit einhergehend können besonders im urbanen Umfeld neue Formen der Mikromobilität an Bedeutung gewinnen. Unter Mikromobilität fallen motorisierte und nicht motorisierte Kleinst- und Leichtfahrzeuge, die primär dem individuellen Personentransport dienen, wie beispielsweise Velo und E-Bike, aber auch sogenannte «Personal Mobility Devices» (PMD), wie E-Scooter und E-Trottinette.

Zahlreiche übergeordnete Trends beeinflussen das Mobilitätssystem der Zukunft. Entsprechend bestehen viele Unsicherheiten. Trotz dieser Unsicherheiten kann und will die GMS 2022 das Mobilitätssystem in die gewünschte Richtung lenken.

Die wichtigsten Trends betreffen:

- Klimawandel und Dekarbonisierung des motorisierten Verkehrs,
- Bevölkerungswachstum und steigende Lebenserwartung,
- Weitere Globalisierung und Flexibilisierung der Arbeitsbedingungen,
- Urbanisierung und steigende Siedlungsdichte,
- Digitalisierung mit einer Vielzahl von Effekten auf Verkehrsangebot und -nachfrage (Sharing, Multimodalität, automatisiertes Fahren, Onlinehandel, Verfügbarkeit von Echtzeitdaten),
- Individualisierung in Form massgeschneiderter Mobilitätslösungen für den Pendler- und für den weiter an Bedeutung gewinnenden Freizeitverkehr.

Im Anhang werden die wichtigsten Trends tabellarisch zusammengefasst und deren potenziellen Auswirkungen auf das Mobilitätssystem diskutiert.

Vision, Ziele und Strategie

Nachhaltiges Mobilitätssystem als Vision

Der Kanton Bern baut seine Gesamtmobilitätsstrategie auf folgender Vision auf:

Der Kanton Bern verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik: Alle Gemeinden sind gut und direkt erreichbar. Ein leistungsfähiges, sicheres und finanzierbares Gesamtverkehrssystem trägt zur gesellschaftlichen Entfaltung und wirtschaftlichen Entwicklung bei. Die digitale Vernetzung, der kombinierte Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das vermehrte Teilen von Fahrzeugen erhöhen die Effizienz des Verkehrssystems. Im Jahr 2050 ist der Verkehr klimaneutral, verursacht möglichst geringe Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen, führt zu möglichst geringen Beeinträchtigungen der Biodiversität und beansprucht möglichst wenig Boden.

Ziele der kantonalen Mobilitätspolitik

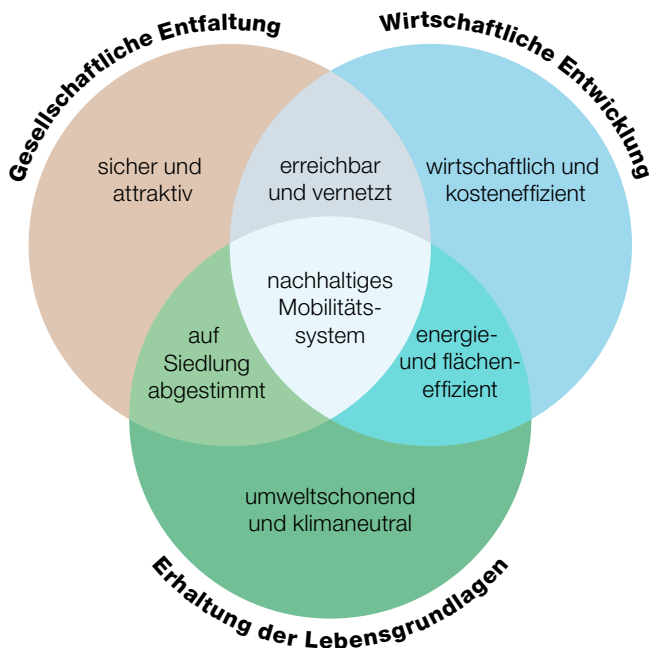
Das Ziel einer nachhaltigen Entwicklung ist im Kanton Bern auf strategischer Ebene breit verankert. Zwar kommt der Begriff in der Kantonsverfassung nicht vor, das Konzept der nachhaltigen Entwicklung wird aber implizit von verschiedenen Bestimmungen angesprochen. So lautet Art. 34, Abs. 1 der Kantonsverfassung: «Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung», womit alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen angesprochen werden. Der kantonale Richtplan sowie diverse Sektorpolitiken formulieren die nachhaltige Entwicklung explizit als Ziel. Mit dem Regierungsratsbeschluss 1539/2007 wurde zudem die Nachhaltigkeitsbeurteilung von wichtigen kantonalen Geschäften verankert. Schliesslich ist die nachhaltige Entwicklung seit Längerem die Grundmaxime der Regierungspolitik.

Übertragen auf die Mobilitätspolitik verfolgt der Kanton Bern deshalb folgendes übergeordnetes Ziel:

Das Ziel des Kantons Bern ist die Realisierung eines nachhaltigen Mobilitätssystems – also eines Mobilitätssystems, das zur wirtschaftlichen Entwicklung und gesellschaftlichen Entfaltung beiträgt und gleichzeitig die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen sicherstellt.

Aus den Zieldimensionen «wirtschaftliche Entwicklung», «gesellschaftliche Entfaltung» und «Erhaltung der Lebensgrundlagen» werden sechs Oberziele hergeleitet (vgl. nachfolgende Abbildung).

Ziele der Mobilitätspolitik des Kantons Bern



Die einzelnen Oberziele lassen sich wie folgt in Teilzielen konkretisieren:

Gesellschaftliche Entfaltung: «Sicher und attraktiv»

Zur gesellschaftlichen Entfaltung soll das Mobilitätssystem sicher und attraktiv sein:

- Die Sicherheit im Verkehr ist hoch, die Unfallrisiken sind minimiert.
- Die Mobilitätsangebote sind niederschwellig, zuverlässig und komfortabel.
- Der ÖV ist hindernisfrei.

Gesellschaftliche Entfaltung und wirtschaftliche Entwicklung: «Erreichbar und vernetzt»

Zur gesellschaftlichen Entfaltung und wirtschaftlichen Entwicklung soll eine hohe Erreichbarkeit und gute Vernetzung gewährleistet sein:

- Der Kanton Bern ist durch eine überdurchschnittlich gute Anbindung an die nationalen und internationalen Verkehrsnetze für Bevölkerung und Unternehmen gut erreichbar.
- Alle Regionen und Gemeinden verfügen über eine Basiserschliessung.
- Unterschiedliche Verkehrsmittel können optimal miteinander kombiniert werden.
- Das Potenzial der Digitalisierung zur laufenden Optimierung des Mobilitätssystems wird genutzt.

Wirtschaftliche Entwicklung:

«Wirtschaftlich und kosteneffizient»

Zur wirtschaftlichen Entwicklung soll das Mobilitätssystem wirtschaftlich und kosteneffizient sein:

- Die verfügbaren finanziellen Mittel auf Ebene Gemeinde, Kanton und Bund werden so eingesetzt, dass sie unter Einbezug aller Oberziele die grösstmögliche positive Wirkung erzielen.
- Der Güterverkehr wird effizient abgewickelt und gebündelt.
- Der Verkehr wird zur Glättung der Nachfragespitzen zeitlich verlagert.
- Eine leistungsabhängige Abgabe – die je nach Fahrzeug bzw. Verkehrsträger, Ort und Tageszeit variieren kann – ersetzt die bisherigen Verkehrsabgaben und sorgt für weitgehende Kostenwahrheit im Verkehr. Eine solche Abgabe kann jedoch nur auf Bundesebene umgesetzt werden.
- Die bestehenden Infrastrukturen werden optimal ausgenutzt und Überkapazitäten vermieden.
- Die Fahrzeuge auf der Strasse und der Schiene weisen hohe Auslastungsgrade auf.

Wirtschaftliche Entwicklung und Erhaltung der Lebensgrundlagen: «Energie und flächeneffizient»

Die wirtschaftliche Entwicklung soll mit der Erhaltung der Lebensgrundlagen einhergehen, das Mobilitätssystem soll deshalb energie- und flächeneffizient sein:

- Der Mobilitätssektor weist eine hohe Energieeffizienz auf.
- Der Landverbrauch für Verkehrsinfrastrukturen wird auf ein notwendiges Minimum beschränkt.

Erhaltung der Lebensgrundlagen:

«Umweltschonend und klimaneutral»

Zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen soll das Mobilitätssystem umweltschonend und klimaneutral ausgestaltet sein:

- Durch den Verkehr verursachte Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen, der Bodenverbrauch und die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Biodiversität sind auf ein Minimum reduziert.
- Die Verkehrsinfrastrukturen sind sorgfältig in die Landschaft integriert.
- Die Trennwirkungen für die Fauna und ihre Lebensräume sind auf ein Minimum reduziert und vorhandene Barrieren werden bei sich bietenden Gelegenheiten abgebaut.
- Der Verkehr ist möglichst energieeffizient sowie ressourcenschonend zu gestalten und trägt seinen Teil zur Klimaneutralität des Kantons Bern bei.

Gesellschaftliche Entfaltung und Erhaltung der Lebensgrundlagen: «Auf Siedlung abgestimmt»

Die Ermöglichung der gesellschaftlichen Entfaltung unter Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen bedingt schliesslich ein auf die Siedlung abgestimmtes Mobilitätssystem:

- Das Verkehrsaufkommen soll durch die Abstimmung von Verkehr und Siedlung reduziert werden, indem
 - die Verkehrsinfrastruktur so entwickelt wird, dass sie eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützt und ermöglicht;
 - lokal und regional gut durchmischte Siedlungsstrukturen gefördert werden, wodurch vermehrt kurze Alltagswege ermöglicht werden;
 - das Siedlungswachstum auf Gebiete mit guter ÖV-Erschliessung und guter Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz ausgerichtet wird.
- Die öffentlichen Räume weisen eine hohe Aufenthaltsqualität und Hindernisfreiheit auf.
- Der MIV wird auf den Hauptverkehrsstrassen kanalisiert und Ausweichverkehr in Quartiere unterbunden.
- Der ÖV, der Fussverkehr und der Veloverkehr haben, besonders im urbanen Raum, einen hohen Anteil am Modalsplit.
- In dichten Siedlungsräumen werden flächensparende Verkehrsmittel priorisiert (ÖV, Velo, Fussverkehr).

Zwischen den einzelnen Zielen bestehen teilweise Zielkonflikte. So ist etwa das Ziel der Basiserschliessung aller Gemeinden bei abgelegenen Gegenden auch beim ÖV mit hohen Kosten verbunden, was dem Ziel widerspricht, mit den verfügbaren Mitteln die grösstmögliche Wirkung zu erzielen. Ebenso kann der Ausbau von Verkehrsdrehscheiben dazu führen, dass die Kombination Auto und Bahn gegenüber der Kombination Bus und Bahn an Attraktivität gewinnt, wodurch der Modalsplit-Anteil des ÖV sinkt. Auch kann der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen zu einem höheren Ressourcenverbrauch führen. Bei solchen Zielkonflikten bedarf es jeweils einer sorgfältigen Abwägung zwischen den verschiedenen Zielen.

Die 4V-Strategie

Um die beschriebenen Ober- und Teilziele zu erreichen, sind unterschiedlich grosse Anstrengungen nötig. Bei gewissen Zielen weist der Kanton Bern zahlreiche Stärken auf und ist gut unterwegs. Bei einigen Zielen bestehen bedeutende Schwächen. Die zahlreichen Trends bieten überdies neue Chancen und Risiken, die die Zielerreichung unterstützen oder erschweren. Die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken hinsichtlich der einzelnen Ober- und Teilziele werden in den SWOT-Tabellen im Anhang im Detail diskutiert. Es zeigt sich dabei, dass die bestehende 3V-Strategie aus der GMS von 2008 bei vielen Teilzielen weiterhin geeignet ist, um die bestehenden Herausforderungen anzugehen. Die Aspekte der Digitalisierung, insbesondere die digitale Vernetzung und auch die physische Vernetzung (Verkehrsdrehscheiben, Multimodalität), werden jedoch durch die 3V-Strategie nicht oder nur teilweise abgedeckt. Die 3V-Strategie wird deshalb um die Teilstrategie «Vernetzen» zur 4V-Strategie erweitert:

Vermeiden

Das Wachstum des Verkehrsaufkommens bringt zahlreiche Probleme mit sich, wie eine reduzierte Sicherheit, überlastete Verkehrsinfrastrukturen oder negative Auswirkungen auf Umwelt und Bevölkerung. Verkehr soll deshalb durch die Realisierung von Siedlungen der kurzen Wege und die Abstimmung von Verkehr und Siedlung möglichst vermieden werden.

Verlagern

Der Verkehr soll möglichst auf flächensparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden, um Überlastungen im urbanen Raum und Umweltbelastungen zu reduzieren. Weiter soll das Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf von den Spitzenzeiten weg verlagert werden.

Verträglich gestalten

Der Verkehr soll möglichst siedlungs- und umweltverträglich gestaltet werden, etwa durch siedlungsorientierte Strassenraumgestaltungen und eine umweltverträgliche Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen. Gleichzeitig muss die Mobilitätspolitik für den Kanton auch finanziell verträglich sein.

Vernetzen

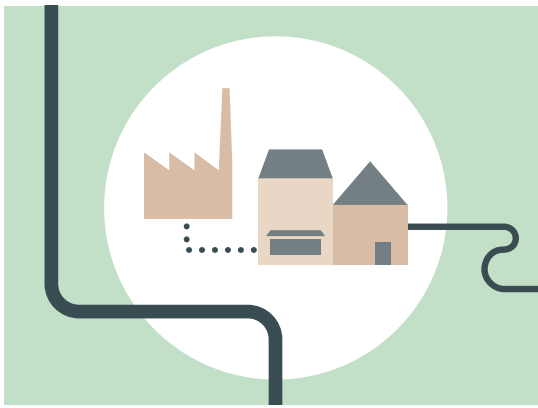
Sowohl die «digitale Vernetzung» von Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastrukturen zur Optimierung des Mobilitätssystems als auch die «physische Vernetzung» in Form von attraktiven multimodalen Wegketten sollen verbessert werden. Die digitale Vernetzung ist Treiber der physischen Vernetzung. Sie hat einen Wert an sich, indem sie nutzerfreundlichere und niederschwelligere Angebote ermöglicht und damit neue Mobilitätsoptionen hervorbringt. Gleichzeitig kommt der Vernetzung auch eine Querschnittsfunktion zu, indem sie dabei hilft, die Stossrichtungen der anderen 3V umzusetzen und die Mobilität insgesamt nachhaltiger zu machen.

Die folgende Darstellung bietet einen Überblick über die 4V-Strategie mit den vier Teilstrategien «Vermeiden», «Verlagern», «Verträglich gestalten» und «Vernetzen». Die Teilstrategien werden in Form von Stossrichtungen im nächsten Kapitel konkretisiert.

Die 4V-Strategie

Vermeiden

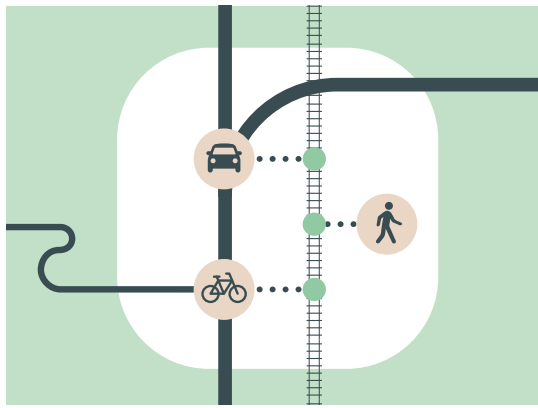
Vermeiden von Verkehr durch die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung, die Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten und die Bündelung von Personen- und Warenströmen.



Verlagern

Verlagern des Verkehrsaufkommens...

- vom MIV auf den ÖV, den Velo- und den Fussverkehr.
- im Tagesverlauf weg von den Spitzenzeiten.
- mit vermehrtem Sharing.



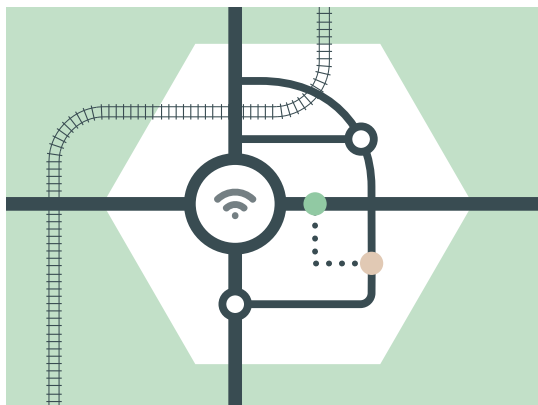
Verträglich gestalten

Verträgliches Gestalten des verbleibenden Verkehrs – das heisst umweltverträglich, siedlungsverträglich und verträglich bezüglich der Kapazität und Finanzierbarkeit der Infrastruktur.



Vernetzen

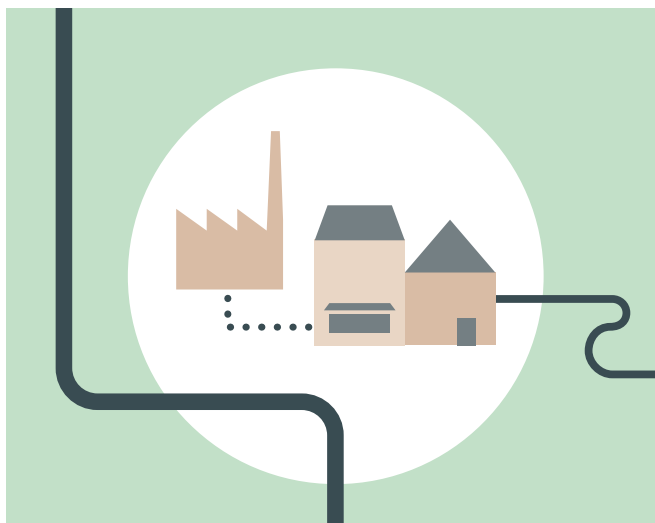
Physisches Vernetzen der Verkehrsmittel für attraktive multimodale Wegketten.
Digitales Vernetzen der Mobilitätsangebote zur laufenden Optimierung des Mobilitätssystems.



Stossrichtungen der 4V-Strategie

In diesem Kapitel werden die Ziele der kantonalen Mobilitätspolitik (siehe Seite 21) mit den vier Teilstrategien «Vermeiden», «Verlagern», «Verträglich gestalten» und «Vernetzen» in Form einzelner Stossrichtungen konkretisiert. Jede Stossrichtung wird konzeptionell beschrieben und in einem Fazit zu konkreten Ansatzpunkten für die Handlungsfelder zusammengefasst.

Vermeiden (V1)



Das «Vermeiden» soll zu einer Siedlungsstruktur der kurzen Wege, zu einer Optimierung der Transportketten und zu einer Erhöhung der Fahrzeugauslastung beitragen. Daraus werden die folgenden Stossrichtungen abgeleitet:

- Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen (V1.1),
- Personen- und Warenströme bündeln und Fahrzeugauslastung optimieren (V1.2),
- Ortsunabhängiges Arbeiten fördern (V1.3),
- Kostenwahrheit schaffen (V1.4),
- Parkraum bewirtschaften und Parkplatz-erstellungspflicht lockern (V1.5),
- Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden und Regionen fördern (V1.6).

Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen (V1.1)

Die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung soll die Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen und ermöglichen. Primäre Instrumente dazu sind der kantonale Richtplan und auf regionaler Ebene die RGSK sowie die AP.

Im kantonalen Richtplan werden die aus kantonalen Sicht prioritären Entwicklungsgebiete für das Wohnen bezeichnet. Damit werden gezielte Umstrukturierungen, Verdichtungen und Siedlungserweiterungen an zentralen, gut erschlossenen Lagen gefördert. Grundlage dazu bilden die RGSK und AP: Gestützt auf die kantonalen Vorgaben werden in den RGSK und AP die Gebiete bezeichnet, die sich aus raumplanerischer Sicht gut für eine Wohnnutzung oder eine gemischte Nutzung Wohnen und Arbeiten eignen und insbesondere über eine gute ÖV-Erschliessung verfügen. Dabei wird unterschieden zwischen Wohnschwerpunkten (bereits eingezonte Gebiete mit

grossem Realisierungspotenzial), Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten (bebaute Gebiete mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial) und noch nicht eingezonten Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung Wohnen.

Bei den Arbeitsstätten verfolgt der Kanton das Ziel, diese konzentriert an ausgesuchten Standorten anzusiedeln. Zu diesem Zweck hat der Kanton Bern bereits 1989 das Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP-Programm) gestartet. Damit sollen der Wirtschaft attraktive Flächen bereitgestellt werden, um Betriebe an raumplanerisch sinnvollen Standorten anzusiedeln und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Eine optimale verkehrliche Erschliessung ist dabei eine wichtige Voraussetzung für solche Standorte. Das ESP-Programm ist eine koordinierte Strategie, die die Ziele der Raumordnungs-, Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik aufeinander abstimmt. Es besteht aus wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und strategischen Arbeitszonen (SAZ). Im Kanton Bern gibt es momentan rund 40 ESP-Standorte. Rund die Hälfte davon ist weitgehend realisiert, die andere Hälfte wird aktiv bewirtschaftet. Es wird zwischen ESP für Dienstleistungen und ESP für Arbeiten unterschieden. ESP-Dienstleistungen liegen an ÖV-Knoten und sollen Raum für Büroarbeitsplätze, Versorgungseinrichtungen und Freizeitnutzungen bereitstellen. ESP-Arbeiten sind für industrielle und gewerbliche Nutzungen vorgesehen und liegen in der Nähe von Autobahnanschlüssen. Seit 2012 besteht zudem das Label «ESP Premiumstandort». Premiumstandorte sind ESP, die langfristig von höchstem kantonalem Interesse sind.

Schliesslich ist für die Abstimmung von Verkehr und Siedlung auch eine möglichst optimale Lage von verkehrintensiven Vorhaben (ViV) und güterverkehrsintensiven Vorhaben (GViV) von grosser Bedeutung. ViV generieren ein Verkehrsaufkommen von 2000–5000 Fahrten (regionale ViV) resp. ab 5000 Fahrten (kantonale ViV) pro Tag. Sie sollen möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein. Ihre Dimensionierung muss auf die Umweltziele sowie die Kapazität des Verkehrssystems abgestimmt sein. Auch GViV sollen stärker gesteuert werden. Das Güterverkehrs- und Logistikkonzept sieht vor, für Logistiktutzungen geeignete Gebiete zu bezeichnen. Nutzungen mit intensivem Güterverkehr sollen durch die Bahn erschlossen sein und sich in der Nähe eines Anschlusses an das Nationalstrassennetz befinden. Zudem sind Regelungen für güterverkehrsintensive Einrichtungen zu prüfen.

Mit den obigen richtplanerischen Vorgaben und Rahmenbedingungen soll die Siedlungsentwicklung primär im bestehenden Siedlungsgebiet erfolgen und auf gut gelegene Wohn- und Arbeitsschwerpunkte gelenkt werden. Kompakte und gut durchmischte Siedlungen, in denen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitangebote räumlich nahe beieinanderliegen, sollen gefördert werden. Dadurch wer-

den vermehrt kurze Alltagwege ermöglicht, die vergleichsweise wenig zusätzlichen Verkehr generieren. Die Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen sollen ihrerseits zur Attraktivität dieser Wohn- und Arbeitsschwerpunkte beitragen, indem sie eine gute ÖV-Erschliessung, eine attraktive Fuss- und Veloinfrastruktur und eine bestmögliche Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel an ausgebauten Verkehrsdrehscheiben sicherstellen.

Voraussetzung für die angestrebte konzentrierte Siedlungsentwicklung ist die Vermeidung oder Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf Strasse und Schiene, ebenso wie die verträgliche Ausgestaltung des Verkehrssystems für Mensch und Umwelt. Wichtig ist, dass bei stark wachsenden Siedlungsschwerpunkten ein sehr gutes Angebot an flächeneffizienten Verkehrsmitteln – insbesondere der ÖV mit Bus, Tram und Bahn sowie das Velo und der Fussverkehr – besteht und gleichzeitig das Verkehrsaufkommen des MIV reduziert wird. Damit soll ein möglichst hoher Anteil von ÖV, Velo und Fussverkehr am Gesamtverkehr sichergestellt werden. Trotzdem kann es bei grossen Kapazitätsengpässen notwendig sein, auch die Strasseninfrastruktur gezielt punktuell auszubauen. Grössere neue Verkehrsinfrastrukturvorhaben sollen dabei immer einer Zweckmässigkeitsbeurteilung unterzogen werden.

Fazit für Handlungsfelder

- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum auf gut erschlossene Siedlungsschwerpunkte konzentrieren und deren Erschliessung auch zukünftig sicherstellen.
- Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale nutzen und durchmischte Siedlungsstrukturen fördern.
- Bei stark wachsenden Siedlungsschwerpunkten eine sehr gute ÖV-, Velo- und Fussverkehrserschliessung sicherstellen und die Durchlässigkeit der Gebiete für Velo- und Fussverkehr gewährleisten.
- Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) und güterverkehrsintensive Vorhaben (GVIV) auf gut geeignete Lagen lenken.
- Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen und Regelungen für GVIV prüfen.

Personen- und Warenströme bündeln und Fahrzeugauslastung optimieren (V1.2)

Die Bündelung der Personen- und Warenströme und die damit ermöglichte verbesserte Fahrzeugauslastung ist eine Querschnittsaufgabe. Aus Sicht der Verkehrsvermeidung geht es darum, mit einem höheren Auslastungsgrad die Anzahl Fahrten zu reduzieren und so einen Beitrag an die Verkehrsvermeidung zu leisten.

Im Personenverkehr betrifft sie beispielsweise Aspekte wie das Verkehrsmanagement und die Verkehrslenkung, insbesondere die Förderung auslastungsdifferenzierter Anreiz- und Pricingssysteme. Es geht aber auch um den Ausbau von Sharing- und Pooling-Angeboten (vgl. dazu V2.5).

Im Güterverkehr ist auf das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept zu verweisen. Darin sieht der Kanton Massnahmen vor, die eine bessere Bündelung der Warenströme fördern:

- Der Kanton unterstützt innovative Ansätze zur Reduktion und zur effizienten und verträglichen Abwicklung des Güterverkehrs in Form von finanziellen Beiträgen und/oder von geeigneten Rahmenbedingungen (z. B. Kreislaufwirtschaft, unterirdische Transportsysteme).
- Der Kanton unterstützt die Regionen und Gemeinden bei ihren Bestrebungen nach einer effizienten, attraktiven und flächensparenden City Logistik und einer Abhol-/Aufgabefrastruktur auf der letzten Meile. Bahnerschlossene City (Cargo) Hubs werden als Schnittstelle zwischen gebündelter Grobversorgung und Feinverteilung festgelegt.
- Der Kanton nimmt bei Bauprojekten eine Vorbildrolle ein, um Materialtransporte und Leerfahrten ergänzend zu den Massnahmen im Sachplan Abbau, Deponie und Transporte zu minimieren und Transporte über längere Distanzen zu vermeiden.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern sorgt für die Rahmenbedingungen für eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern.
- Innovative Ansätze zur gebündelten und verträglichen Abwicklung des Güterverkehrs fördern.
- Massnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung im Individualverkehr unterstützen.

Ortsunabhängiges Arbeiten fördern (V1.3)

Mit kürzeren oder vermehrt wegfallenden Arbeitswegen lassen sich die Pendlerströme spürbar reduzieren. Die Covid19-Pandemie hat gezeigt, dass das entsprechende Potenzial von Homeoffice nicht zu unterschätzen ist. Die Attraktivität von Homeoffice hängt aber wesentlich von der Wohnsituation ab. Für viele Menschen kann Homeoffice eher belastend als eine Erleichterung sein, andere profitieren von der räumlichen Nähe und der gewonnenen Zeit. Insgesamt ist davon auszugehen, dass Homeoffice längerfristig vermehrt praktiziert werden wird, was zu einer Abnahme des Verkehrsaufkommens besonders während den pendlerlastigen Spitzenzeiten führen wird. Erste Erfahrungen zeigen, dass dieser Effekt aber nicht unbedingt gleichmässig über alle Werktage auftritt, sondern insbesondere an Tagen beobachtet werden kann, die an das Wochenende angrenzen. Ortsunabhängiges Arbeiten kann zusätzlich durch die Möglichkeit unterstützt werden, dass Mitarbeitende der Verwaltung nicht nur in ihrem eigenen Büro arbeiten, sondern auch die weiteren vorhandenen Infrastrukturen in den verschiedenen kantonalen Verwaltungsstandorten bei Bedarf und bei freien Ressourcen verwenden können. Dies erleichtert das flexible Arbeiten und reduziert unnötige Wege.

Vor diesem Hintergrund soll der Kanton Bern eine Vorbildfunktion einnehmen, indem er seinen Verwaltungsangestellten Homeoffice-Lösungen ermöglicht und die flexiblere Benützung der vorhandenen Infrastrukturen an den kantonalen Verwaltungsstellen unterstützt.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern fördert Formen des ortsunabhängigen Arbeitens seiner Mitarbeitenden, um Verkehr zu vermeiden.
- Insbesondere fördert der Kanton Bern Homeoffice und Angebote zum flexiblen Nutzen von Arbeitsplätzen in der Kantonsverwaltung.

Kostenwahrheit schaffen (V1.4)

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. Grundsätzlich sollen die einzelnen Fahrten sowohl ihre privaten (internen) als auch ihre darüberhinausgehenden externen Kosten tragen und damit das Verursacherprinzip umgesetzt werden. Dies erfolgt in geeigneter Weise über eine stärker leistungsabhängig ausgestaltete Bepreisung des Verkehrs, wie es beispielsweise im Strassengüterverkehr mit der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe teilweise schon der Fall ist.

Der Kanton Bern unterstützt Massnahmen, die zu einer vermehrten Umsetzung des Verursacherprinzips im Verkehr beitragen. Es ist jedoch festzuhalten, dass solche Massnahmen auf Bundesebene koordiniert eingeführt werden müssen. Der Bund ist somit gefordert, mit einem leistungs-, orts- und/oder zeitabhängigen Mobility Pricing vermehrt Kostenwahrheit im Verkehr zu schaffen. Dabei könnten auch die infolge der stark wachsenden Elektromobilität, wegfallenden Einnahmen aus der Mineralölsteuer und dem Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen kompensiert werden. Die allfällige Einführung eines Mobility Pricing soll letztlich zu keiner Erhöhung der Abgabenlast führen. Im Vordergrund steht das Erzielen einer Lenkungswirkung und nicht das Generieren neuer Finanzeinnahmequellen.

Für die praktische Umsetzung eines Mobility Pricing bietet die Digitalisierung neue Möglichkeiten. Der Kanton Bern unterstützt hierzu Pilotversuche im eigenen Kanton. Gleichzeitig setzt er aber auch auf kurz- und mittelfristig einfacher realisierbare Massnahmen zur Verkehrslenkung (Verkehrsmanagement, Ausbau von ÖV-Angebot und Veloinfrastruktur, Zusammenarbeit mit Schulen und grossen Unternehmen zur Flexibilisierung der Schul- und Arbeitszeiten).

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern unterstützt Bestrebungen auf Bundesebene zur Umsetzung von Massnahmen, mit welchen das Verursacherprinzip umgesetzt und mehr Kostenwahrheit im Verkehr geschaffen werden kann.
- Der Kanton Bern ist bereit, bei entsprechendem Interesse der Städte/Regionen, Pilotversuche für Mobility-Pricing im eigenen Kanton zu prüfen.
- Der Kanton Bern realisiert Massnahmen zur Verkehrslenkung.

Parkraum bewirtschaften und Parkplatz-erstellungspflicht lockern (V1.5)

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein wichtiges Instrument, um Ortskerne vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten oder zeitlich und räumlich besser zu lenken. Die Ansätze reichen dabei von der Bewirtschaftung innerhalb eines Unternehmens bis hin zu grossräumigen Perimetern, wie Ortszentren oder ganze Gemeinden. Bei den grösseren Räumen ist eine gemeindeübergreifend abgestimmte Strategie von grosser Bedeutung. Insbesondere Agglomerationsgemeinden sollen über die AP resp. die RGSK ihre Parkraumbewirtschaftungspolitik bestmöglich abstimmen.

Mit der Parkplatzbewirtschaftung werden im Allgemeinen mehrere Ziele verfolgt:

- Bewirtschaftung und Verknappung der Parkplätze in Innenstädten und weiteren Zentren, sowie bei verkehrsintensiven Einrichtungen (ViV) und zentral gelegenen, gut an den ÖV angeschlossenen Arbeitsschwerpunkten und aufkommensstarken Freizeit- und Tourismuszielen,
- Verlagerung des Verkehrs auf flächeneffizientere und umweltschonendere Verkehrsmittel (Bus, Tram, Bahn, Velo, Fuss),
- zeitliche und räumliche Lenkung der Verkehrsströme,
- Erhöhung der Umschlagszahl der Parkplätze resp. Sicherstellung, dass öffentliche Parkplätze nicht von Dauerparkierenden belegt werden, ausser dies sei explizit vorgesehen, z.B. auf Parkplätzen für P+R -(Park-and-ride),
- Neue Flächenaufteilung des Strassenraumes mit Flächen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes oder zur Schaffung von Raum für flächeneffizientere Verkehrsmittel (z.B. Velostreifen, Busspur),
- Sicheres Ein- und Ausladen von Personen und Gütern.

Weitere wichtige Themen betreffen die Lockerung der Parkplatzerstellungspflicht, die Sicherstellung von genügend Veloabstellplätzen und die Erstellungspflicht für Ladestationen bzw. Ladeinfrastrukturen.

Der Kanton Bern nimmt eine Vorbildfunktion ein, indem er bei den kantonalen Bauten eine konsequente Parkplatzbewirtschaftung umsetzt.

Fazit für Handlungsfelder

- Parkplätze der kantonalen Verwaltung konsequent bewirtschaften; zusätzliche Kriterien in der Verordnung über die Bewirtschaftung der Parkplätze wie die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder die Grösse des Standorts prüfen.
- Überkommunal abgestimmte Parkraumbewirtschaftung in den RGSK und AP sicherstellen.
- Parkraumbewirtschaftung bei grossen Arbeits- und Wohnschwerpunkten und aufkommensstarken Freizeit- und Tourismuszielen umsetzen.
- Das MIV-Aufkommen in den Zentren der Kernstädte durch zeitliche und räumliche Lenkung des Verkehrs sowie gezielter Verknappung des Parkraums reduzieren.
- Die Parkplatzerstellungspflicht nach Art. 49–56 der Bauverordnung überprüfen. Insbesondere an Lagen, die eine gute ÖV-Erschliessung aufweisen, soll die Erstellung weniger Parkplätze vereinfacht werden. Umgekehrt sollen Nachweise nötig sein für die Erstellung einer hohen Anzahl Parkplätze.

Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden und Regionen fördern (V1.6)

Der Kanton Bern verfügt über etablierte regionale Trägerschaften, regionale Prozesse und mit den RGSK und AP auch über die erforderlichen Instrumentarien für eine regionale und überkommunal abgestimmte Planung von Verkehr und Siedlung. Diese Trägerschaften, Prozesse und Instrumente gilt es weiter zu pflegen, zu stärken und bei Bedarf weiterzuentwickeln. Hierzu unterstützt der Kanton die regionalen Trägerschaften finanziell.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern erarbeitet zusammen mit den Regionalkonferenzen und Planungsregionen eine überregional abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsplanung, namentlich im Rahmen der RGSK und der AP.

Verlagern (V2)



Das «Verlagern» soll zu einer Erhöhung des Modalsplit zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV, aber auch zu einer Glättung der Verkehrsspitzen, beitragen. Daraus werden die folgenden Stossrichtungen abgeleitet:

- Attraktivität des Fusswegnetzes sicherstellen (V2.1),
- Veloinfrastruktur ausbauen (V2.2),
- ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen (V2.3),
- Mobilitätsmanagement unterstützen und mit Anreizen fördern (V2.4),
- Sharing- und Pooling-Angebote fördern (V2.5),
- Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern (V2.6),
- Güterverkehr auf der Schiene stärken und innovative Güterverkehrslösungen fördern (V2.7),
- Arbeits- und Ausbildungsverkehr entflechten (V2.8),
- Vorgaben für kantonale Zielwerte (u. a. Modalsplit und ÖV-Erschliessungsgüteklassen) prüfen (V2.9).

Attraktivität des Fusswegnetzes sicherstellen (V2.1)

Im Durchschnitt ist jede Person pro Tag rund 30 Minuten zu Fuss unterwegs. Dies sowohl als eigene Fortbewegungsart als auch in Kombination mit dem Velo, mit dem ÖV oder mit dem MIV.

Ziel ist es, dass in dicht besiedelten Räumen ein durchgängiges, direktes und hindernisfreies Fussverkehrsnetz mit sicheren Fusswegen zur Verfügung steht. Die Wegverbindungen sollen untereinander vernetzt sein und attraktive Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln herstellen, insbesondere zum ÖV. Dies sichert die Zugänglichkeit zu Orten von öffentlichem Interesse, wie Schulen, Verwaltung, Sport- und Freizeitanlagen und Versorgungseinrichtungen. Die Infrastruktur für den Fussverkehr soll entsprechend der Nachfrage ausreichend dimensioniert sein, eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und im Kreuzungsbereich mit anderen Verkehrsmitteln sichere

Querungsmöglichkeiten bieten. Besondere Beachtung erhalten die Schulwege. Schwachstellen und Netzlücken im Fussverkehrsnetz sind gezielt zu erheben und zu beseitigen. Geeignete Massnahmen sollen dazu beitragen, dass ein zunehmender Teil aller Wege in Städten und Agglomerationen zu Fuss zurückgelegt werden kann.

Der Kanton Bern fördert des Weiteren ein attraktives, flächendeckendes Wanderroutennetz, das die Bedürfnisse der Wandernden nach möglichst wenig Hartbelag berücksichtigt.

Fazit für Handlungsfelder

- Das Fussverkehrsnetz ist sicher, durchgängig, direkt und hindernisfrei und weist attraktive Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr auf.

Veloinfrastruktur ausbauen (V2.2)

Die Veloinfrastruktur wird ausgebaut. Dazu gehören ein dichtes Netz von Alltagsvelo- und Velofreizeit-routen (inkl. Mountainbikerouten) und ausreichend Veloabstellflächen. In Siedlungsräumen wird das bestehende Strassennetz durchgehend velogängig ausgestaltet und ein dichtes Velowegnetz realisiert. Es sind attraktive Schnittstellen zum ÖV herzustellen. Alltagsvelorouten mit breiten Velostreifen oder separate Velowege ermöglichen E-Bikes ein sicheres Überholen sowie die Benützung von Spezialvelos (Lastenvelos, Anhänger, Dreiräder). Auf Korridoren mit grosser Nachfrage werden dazu sogenannte Velovorrangrouten geprüft und von Kanton und Gemeinden erstellt. Eine angemessene Dimensionierung der Infrastruktur, wie beispielsweise breite Velospuren, ist eine wichtige Voraussetzung, um den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Anspruchsgruppen und Veloarten gerecht zu werden und eine durchgängige, intuitiv verständliche, sichere und komfortable Infrastruktur für den Veloverkehr anzubieten. Nebst Radialverbindungen, welche in die Agglomerationszentren führen, werden zur Entlastung des Zentrums auch Tangentialverbindungen realisiert, die die Radialverbindungen miteinander verbinden. Dies stärkt ebenfalls die Pendlerbeziehungen ausserhalb der Zentren. Auch im ländlichen Raum wird die Veloinfrastruktur gezielt verbessert und erweitert. Insbesondere wird sie auf die Nutzung durch E-Bikes ausgerichtet, die ein grosses Potenzial für längere und hügelige Strecken haben. Nebst den Alltagsvelorouten werden gezielt auch die Velofreizeitrouten (für Velo und Mountainbike) durchgängig, komfortabel und sicher ausgestaltet. Schwachstellen im gesamten Velonetz werden systematisch erfasst und nach Prioritäten behoben. Die gemeinsame Nutzung von Wegen durch verschiedene Formen des Langsamverkehrs birgt letztlich Konfliktpotenzial, für das es geeignete Lösungen zu finden gilt.

Die Verlagerung auf den Veloverkehr soll sich nicht nur auf Tage mit schönem Wetter beschränken. Damit der zusätzliche ÖV-Bedarf an Schlechtwettertagen möglichst geringgehalten werden kann, muss die Veloinfrastruktur möglichst allwettertauglich ausgebaut und betrieben werden. Dazu gehören flächendeckend überdachte Abstellmöglichkeiten an den Ziel- und Quellorten, effiziente Entwässerung der Veloinfrastruktur und Priorität der Alltagsvelorouten beim Betriebsunterhalt (z.B. Schnee- und Laubräumung).

Die Digitalisierung vereinfacht die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel über entsprechende Apps. Verkehrsdrehscheiben und weitere B+R (Bike-and-Ride)-Standorte haben ein hohes Potenzial für eine optimale Abstimmung der Wegketten. Dort gilt es, die verschiedenen Angebote für den Fuss- und Veloverkehr (auch Sharing-Angebote) mit kurzen Wegen und komfortabel zugänglich zu machen.

Wichtige Elemente der Veloverkehrsförderung sind auch die regelmässige Erfassung der Frequenzen durch ein dichtes Messstellennetz, Wirkungskontrollen zu den umgesetzten Massnahmen und ein einfacher Zugang zu den erhobenen Daten. Gegenüber dem MIV und dem ÖV besteht für den Fuss- und Veloverkehr diesbezüglich grosser Nachholbedarf. Das Zählstellennetz soll systematisch ausgebaut und die Frequenzen des Fuss- und Veloverkehr spezifisch erhoben werden.

Fazit für Handlungsfelder

- Dem Veloverkehr ein durchgängiges, sicheres und direktes Netz zur Verfügung stellen, mit nachfragegerechtem Ausbaustandard, attraktiven Alltagsvelo-, Velofreizeit- und Mountainbikerouten sowie ausreichend Veloabstellflächen an wichtigen Umsteige- und Zielorten.
- Auf Korridoren mit grosser Nachfrage Velovorrangrouten prüfen und erstellen.
- Zählstellennetz von Fuss- und Veloverkehr ausbauen.

ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen (V2.3)

Das ÖV-Angebot soll nachfrageorientiert, effizient und zweckmässig sowie abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausgebaut und gezielt mit On-Demand-Angeboten ergänzt werden. Um die steigende Mobilitätsnachfrage im Kanton Bern zu bewältigen und in klimaverträgliche Bahnen zu lenken, sind die Stärken der unterschiedlichen ÖV-Verkehrsmittel zu nutzen und diese optimal miteinander zu verbinden, so dass ein kohärentes Netz für Lang- und Mittelstrecken sowie die Feinverteilung entsteht.

- Im ganzen Kanton ist ein attraktives, barrierefreies, nachfrage- und potenzialgerechtes sowie umweltverträgliches Grundangebot an ÖV sicherzustellen.
- Auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen ist der ÖV Basisverkehrsträger, d. h. sein Verkehrsanteil ist höher als derjenige des MIV.
- In den urbanen Kerngebieten, den Agglomerationsgürteln und Entwicklungsachsen sowie in Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte decken der öffentliche und der individuelle Verkehr die Bedürfnisse gemeinsam ab. Eine optimale gegenseitige Ergänzung ist anzustreben.
- In schwach besiedelten Gebieten dient der ÖV der Mobilitätsgrundversorgung und dem Ausflugs- und Freizeitverkehr. Es gilt, Verkehrsdrehscheiben zu schaffen, die mit dem MIV gut erreichbar sind und attraktive ÖV-Verbindungen in die Agglomerationen bieten. Innovative On-Demand-Angebote spielen in schwach besiedelten Gebieten eine zunehmend wichtige Rolle und können klassische ÖV-Angebote ergänzen und teilweise auch ersetzen.
- Um die Fahrplanstabilität zu erhöhen und die Gesamtreisezeiten zu reduzieren, ist der ÖV gegenüber dem MIV auf wichtigen Achsen zu priorisieren (z. B. via Lichtsignalanlagen/ Dosierung, ÖV-Spuren); dies in Abstimmung mit den Interessen des Fuss- und Veloverkehrs.
- Dort wo es die Kapazität oder betriebliche Gründe verlangen, sind die Transportgefässe zu vergrössern, z. B. Umstellung von Bus auf Doppelgelenkbus oder Tram.
- Wo eine zu geringe oder disperse Grundnachfrage besteht, flexible Abfahrtszeiten von Vorteil sind oder das Einzugsgebiet mit klassischen Liniensystemen und festen Haltestellen nicht adäquat abgedeckt werden kann, sind alternative Erschliessungsformen, wie beispielsweise On-Demand-Angebote, als Ergänzung zum ÖV und im Sinne der Feinverteilung und der «letzten Meile» zu prüfen. Der Übergang zwischen ÖV und On-Demand-Angeboten ist dabei möglichst attraktiv auszugestalten.

Fazit für Handlungsfelder

- Das ÖV-Angebot effizient, umweltverträglich und zweckmässig betreiben.
- Das ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen und gezielt mit On-Demand-Angeboten ergänzen.
- Barrierefreiem Reisen (Zugang zu Bauten und Anlagen, Kommunikation, Fahrzeuge) Rechnung tragen und die Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz umsetzen.
- Der Kanton Bern visiert einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit bei allen Fahrzwecken (Arbeit, Freizeit, Einkauf) an.

Mobilitätsmanagement unterstützen und mit Anreizen fördern (V2.4)

Mobilitätsmanagement soll Optionen eröffnen und Anreize setzen, um den Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen, ihr Mobilitätsverhalten in Hinblick auf die Ziele der GMS 2022 zu optimieren. Hierfür braucht es eine ausgewogene Mischung aus Push- und Pull-Massnahmen als Ergänzung zur Infrastrukturpolitik.

Durch Mobilitätsmanagementkonzepte für Verwaltungen, Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen, Wohnsiedlungen oder Grossveranstalter soll die 4V-Strategie auf der Ebene dieser Organisationen ganzheitlich umgesetzt werden. Die Themen reichen von Kommunikation und Organisation, über Infrastruktur bis hin zu gezielten Dienstleistungen, zum Beispiel:

- Förderung von Sharing und Pooling sowie eine konsequente Parkplatzbewirtschaftung,
- Veloförderung (insbesondere bei Kindern und Jugendlichen), Veloabstellplätze schaffen und Duschmöglichkeiten für Velofahrende anbieten; Anschaffung einer Flotte von Velos und/oder Cargo-Bikes,
- Verkehrsspitzen glätten durch Flexibilisierung der Arbeitszeiten und Förderung von ortsunabhängigem Arbeiten,
- Kantonale Strategie betriebliche Mobilität erstellen und einführen; u. a. zur Elektrifizierung der eigenen Autoflotte und Schaffung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge. Mit dem Mobilitätsmanagementkonzept für die eigene Verwaltung übernimmt der Kanton eine Vorbildrolle auch gegenüber privaten Akteuren.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern prüft die rechtliche Verankerung des Mobilitätsmanagements, so dass grössere Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen, Wohnsiedlungen und Grossveranstalter dazu verpflichtet werden können, eigene Mobilitätsmanagementkonzepte zu erstellen und umzusetzen.
- Das Mobilitätsmanagement im Kanton Bern als dritten Massnahmenbereich (neben dem Infrastrukturbau und dem Betrieb) stärken.
- Der Kanton Bern erstellt eine Strategie für die betriebliche Mobilität der eigenen Verwaltung, um die Kommunikation von bestehenden Angeboten und Vorgaben zu verbessern (Car-Sharing, Car-Pooling, Rahmenverträge für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, Homeoffice, verkehrsmittelübergreifende Abos für Mitarbeitende der Kantonsverwaltung, weitere) und flexible Arbeitszeitmodelle in der Verwaltung zu fördern.

Sharing- und Pooling-Angebote fördern (V2.5)

Den Grossteil des Tages werden private Fahrzeuge nicht genutzt und verursachen in der Folge eine hohe Flächenineffizienz durch die Bereitstellung von Parkplätzen. Mit dem Ansatz «Teilen statt Besitzen» soll ein aktiver Beitrag zu einem effizienteren Umgang mit Infrastrukturen für den ruhenden Verkehr und zu einer höheren Auslastung der zirkulierenden Fahrzeuge geleistet werden. Ein auf das Nachfragepotenzial abgestimmtes, flächendeckendes Sharing-Angebot soll eine diverse und umweltverträgliche Mobilität unterstützen, indem beispielsweise kurze Strecken vermehrt mit dem Sharing-Velo oder -Trottinett zurückgelegt werden und für Gelegenheitsfahrten das Sharing-Auto genutzt wird.

Damit ein möglichst grosser Teil der Bevölkerung die Sharing-Angebote nutzt, sind kurze Distanzen zu den Ausgangs- und Zielorten anzustreben; hierfür bedarf es insbesondere im dichten Siedlungsgebiet ein engmaschiges Netz an stationären Ausleihpunkten oder ein Free-Floating-System. Wichtige Schnittstellen stellen die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs dar. Die vernetzte Digitalisierung vereinfacht den Zugang zu den Sharing- und Pooling-Angeboten und ermöglicht eine flexible, bedarfsgerechte Nutzung.

Der Kanton Bern unterstützt die Bereitstellung von notwendigen Parkierungsflächen, indem er mit den betroffenen Gemeinden eine raumplanerisch abgestimmte Standortevaluation und -festlegung vornimmt sowie Investitionsbeiträge im Rahmen der Förderung der kombinierten Mobilität ausrichtet.

Fazit für Handlungsfelder

- Die Sharing- und Pooling-Mobilität durch bedarfsgerechte Angebote bei grösseren oder raumplanerisch strategisch wichtig gelegenen Arealentwicklungen (Wohnen, Arbeit, Freizeit, Verkehrsdrehscheiben) stärken.
- Der Kanton Bern unterstützt und fördert die multimodale Mobilität, indem er beispielsweise an Haltestellen des ÖV oder an strategisch wichtigen Standorten entlang des Strassennetzes Investitionsbeiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität ausrichtet und kantonale Flächen für Sharing- und Pooling-Angebote bereitstellt.
- Innerhalb der Kantonsverwaltung Sharing- und Pooling-Angebote einsetzen und bekannt machen.

Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern (V2.6)

Rund die Hälfte der zurückgelegten Strecken im Kanton Bern erfolgt zum Zwecke «Freizeit». Dabei kann zwischen alltäglicher Freizeitmobilität (Fitness, Verein, etc.) und Freizeitreisen (von einem oder mehreren Tagen Dauer) unterschieden werden.

Der Kanton Bern verfolgt das Ziel, dass Freizeitwege vermehrt mit emissions- und lärmarmen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Insbesondere ein leistungsfähiges ÖV-Netz, mit attraktivem Takt und aufeinander abgestimmten Angeboten, kann bei den Freizeitwegen gegenüber dem MIV konkurrenzfähig sein. Auch der Ausbau von Fuss- und Velowegen stärkt die autoarme Mobilität auf kurzen Strecken im Bereich der alltäglichen Freizeitmobilität. Letztlich erhalten das Mountainbike als Fortbewegungsmittel und damit die Mountainbike-Routen eine besondere Bedeutung im Freizeit- und Tourismusverkehr.

Fazit für Handlungsfelder

- Im Freizeit- und Tourismusverkehr gezielt Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr stärken.
- Zeitlich und räumlich flexible «Personal Mobility Devices» sowie Sharing- und On-Demand-Angebote wo sinnvoll als Teil der Mobilitätsketten berücksichtigen.

Güterverkehr auf der Schiene stärken und innovative Güterverkehrslösungen fördern (V2.7)

Das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept begründet und erläutert die Zielsetzungen und strategischen Stossrichtungen der kantonalen Güterverkehrspolitik. Hauptziel ist es, die Rahmenbedingungen für eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern bereitzustellen. Dazu werden sechs Hauptstossrichtungen der kantonalen Güterverkehrspolitik vorgegeben und mit entsprechenden Massnahmen konkretisiert. Die darin vorgesehenen Massnahmen sollen aufgenommen und umgesetzt werden.

Aus Sicht der Teilstrategie «Verlagern» sind dabei die Sicherstellung der Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr und die Förderung der Bahnnutzung von besonderer Bedeutung. Mit dem Zielbild Schienengüterverkehr werden wichtige Güterbahnhöfe und Verladeanlagen sowie ein Zielnetz festgelegt. Damit kann die langfristige Bedienung des Kantons auf der Schiene sichergestellt werden. Der Kanton unterstützt die Regionen und Gemeinden bei der Festlegung schienengebundener City-Cargo-Hubs als Schnittstellen zwischen gebündelter Grobversorgung und Feinverteilung. Dazu gehört auch der vermehrte Einsatz von Cargo-Bikes und E-Lieferwagen auf der letzten Meile. Zudem soll die Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen gezielt gefördert werden.

Im alpenquerenden Gütertransitverkehr unterstützt der Kanton Bern den Bund bei seiner Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern sorgt für die Rahmenbedingungen für eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern.
- Der Kanton Bern entwickelt ein Zielbild für den Schienengüterverkehr und sichert raumplanerisch die festgelegten Verladeanlagen und Güterbahnhöfe.
- Der Kanton Bern stellt die Bahnerschliessung von Industrie- und Gewerbegebieten soweit möglich sicher und fördert die Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen.
- Die Verlagerungspolitik des Bundes unterstützen.

Arbeits- und Ausbildungsverkehr entflechten (V2.8)

Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten und eine zeitliche Entflechtung des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs sollen zur Glättung der Verkehrsspitzen im Morgen- und Abendverkehr beitragen. Hierzu ermöglicht und fördert der Kanton bei seiner Verwaltung flexible Arbeitszeitmodelle und bei kantonalen Bildungsinstitutionen Optimierungen bei den Unterrichtszeiten. Er hat sein Engagement für moderne und flexible Arbeitsformen mit der Unterzeichnung der Work-Smart-Charta schon im Juni 2015 konkretisiert. Der Kanton Bern will damit auch eine Vorbildfunktion gegenüber der Privatwirtschaft und den öffentlichen Verwaltungen von Bund und Gemeinden übernehmen.

Der Kanton unterstützt zudem Initiativen von Regionen und Gemeinden sowie von privaten Arbeitgebern zur Umsetzung flexibler Arbeitszeitmodelle und darauf abgestimmter Mobilitätsmanagementkonzepte. Der Kanton pflegt auch mit den Ausbildungsinstitutionen den Austausch und klärt zusammen mit ihnen Möglichkeiten ab, die Ausbildungszeiten zu flexibilisieren und weitere Massnahmen zur Entlastung der Verkehrsspitzen zu treffen.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern fördert flexible Arbeitszeitmodelle in der Verwaltung.
- Der Kanton Bern trägt mit Massnahmen zur zeitlichen Glättung des Ausbildungsverkehrs zur Entlastung der Verkehrsspitzen bei.
- Der Kanton Bern unterstützt Regionen, Gemeinden, Ausbildungsinstitutionen und Unternehmen bei der Umsetzung flexibler Arbeitszeitmodelle und bei der Anpassung von Unterrichtszeiten.

Vorgaben für kantonale Zielwerte (u. a. Modalsplit und ÖV-Erschliessungsgüteklassen) prüfen (V2.9)

Der Kanton prüft, ob er in Zukunft in Absprache mit den Regionen und auf unterschiedliche Raumtypen abgestimmte Zielsetzungen für einzelne Indikatoren vorgeben soll. Dies gilt insbesondere für einen Zielwert zum Modalsplit (z. B. Anteil des ÖV gemessen an der Tagesdistanz aller Verkehrsmittel), aber auch für weitere Indikatoren wie Einwohnende und Beschäftigte nach ÖV-Erschliessungsgüteklassen und Siedlungsdichte oder die Anzahl Verunfallte.

Fazit für Handlungsfelder

- Vorgaben kantonaler, nach Raumtypen differenzierter Zielsetzungen für ausgewählte Indikatoren (u. a. Modalsplit, ÖV-Erschliessungsgüteklassen) prüfen.

Verträglich gestalten (V3)



Das «Verträglich gestalten» soll zu einer verträglichen Abwicklung des Verkehrs beitragen. Dazu werden die folgenden Stossrichtungen abgeleitet:

- Strassenraum siedlungsverträglich, sicher und klimafreundlich gestalten (V3.1),
- Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern (V3.2),
- Luftverkehr umweltschonend abwickeln (V3.3),
- Finanzierung und finanzielle Tragbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen (V3.4).

Strassenraum siedlungsverträglich, sicher und klimafreundlich gestalten (V3.1)

Eine siedlungsverträglichere Gestaltung von Strassenräumen trägt zu einer Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit bei. Der Durchgangsverkehr soll so weit wie möglich von Wohnquartieren ferngehalten und der Verkehr auf dem jeweils übergeordneten Netz kanalisiert werden. Im Strassenraum sind die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abzustimmen:

- Innerhalb des besiedelten Gebietes geniessen die lokalen Bedürfnisse einen hohen Stellenwert. Strassen stellen einen attraktiven, hindernisfreien öffentlichen Raum für alle Verkehrsteilnehmenden und Anstösser (Anwohnende, Gewerbetreibende, öffentliche Einrichtungen) dar.
- Bei der Gestaltung von Strassenräumen werden, soweit möglich, die angrenzenden Räume mitberücksichtigt, so dass eine Planung von «Fassade zu Fassade» erfolgt.
- Die Verkehrssicherheit ist hoch und Schwachstellen werden behoben. Die Schulwege sind sicher, direkt und zumutbar. Der Kanton unterstützt Massnahmen zur Umsetzung der Vision Zero für eine Schweiz ohne Verkehrstote.

- Die Erschliessung und Erreichbarkeit bestehender peripherer Siedlungsräume ist gewährleistet.
- Die Emissionen (v. a. Luft-, Lärm- und Lichtbelastung) sind auf ein Minimum zu reduzieren. Die geeigneten Massnahmen sind entsprechend der Verhältnismässigkeit und angepasst an die lokalen Gegebenheiten zu bestimmen und können u. a. beinhalten: Verkehrslenkung und Verstetigung des Verkehrs, Geschwindigkeitsregime, lärm mindernde Oberflächen, hitze mindernde Gestaltung von Strassenräumen im Siedlungsgebiet inkl. Förderung der Verdunstung und Gestaltungselemente.

Für die Ermittlung von Handlungsbedürfnissen und Lösungen sowie für Wirkungsanalysen wird eine einheitliche Methodik verwendet («Standards für Kantonsstrassen»), die auch die Betroffenen in den Planungs- und Partizipationsprozess einbezieht.

Beläge und Oberflächen sind immer auf ihre räumliche Umgebung abzustimmen und ihre Wirkung auf den Gesamttraum zu berücksichtigen.

- Innerhalb des Siedlungsgebietes setzt der Kanton auf quellenseitige Massnahmen, indem u. a. lärm mindernde Fahrbahnbeläge eingebaut werden.
- Strassenräume sind auch Aufenthaltsräume. Wo es der Querschnitt zulässt, sind strassenbegleitende Bäume oder Grünstreifen mitzudenken. Insbesondere in Bereichen mit Zentrumsfunktion ist die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Im Siedlungsgebiet ist auf eine hitzemindernde Strassenraumgestaltung zu achten. Eine gute Sickerfähigkeit und/oder die Fähigkeit Wasser zu speichern sowie das Potenzial für Spontanvegetation mit unversiegelten Flächen sind Eigenschaften, die zu einem angenehmen Siedungsklima beitragen.
- Bei der Gestaltung von Strassenräumen sind die Anliegen der Landschafts-, Biodiversitäts- und Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen.
- Bei der Instandhaltung, der Sanierung, dem Abbruch und dem Neubau von Verkehrsinfrastrukturen werden jährlich grosse Mengen an mineralischen Baustoffen abgetragen oder verbaut. Zur Schonung der natürlichen Ressourcen setzt sich der Kanton Bern für den vermehrten Einsatz von Recycling-Baustoffen und Bauteilen ein, die bereits rezykliert wurden oder einfach rezyklierbar sind sowie mehrfach verwendet werden können.

Fazit für Handlungsfelder

- Den Strassenraum siedlungsverträglich und mit hoher Aufenthaltsqualität gestalten, um die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abzustimmen.
- Der Kanton Bern unterstützt den Bund bei seinen Anstrengungen zur Umsetzung der Vision Zero.
- Bei der Gestaltung von Strassenräumen vermehrt Materialien und Bepflanzungen mit positiver siedlungsökologischer und siedlungsklimatischer Wirkung verwenden.
- Im Siedlungsgebiet den Verkehrsablauf möglichst emissionsarm gestalten. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Verstetigung und Lenkung des Verkehrs.
- Lärmindernde Beläge im Strassenbau zur Umsetzung der Lärmschutzpflichten einsetzen und vermehrt Recyclingbaustoffe verwenden.

Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern (V3.2)

Zwar werden die meisten Motorfahrzeuge noch mit fossiler Energie betrieben. Es zeichnet sich aber ein klarer Trend hin zu batterieelektrischen Fahrzeugen und/oder Wasserstofffahrzeugen ab. Diese Fahrzeuge sind umwelt- und klimafreundlicher als konventionelle Fahrzeuge, sofern der verwendete Strom oder Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen erzeugt wurde. Sie sind zudem bei tiefen Geschwindigkeiten sehr leise. Durch diese neuen Antriebsarten wird der motorisierte Verkehr umwelt- und siedlungsverträglicher. Der Kanton Bern fördert die Verwendung von batterieelektrischen Fahrzeugen und/oder Wasserstofffahrzeugen mit folgenden Schwerpunkten:

- Die benötigten Ladeinfrastrukturen (Ladestationen, Wasserstofftankstellen) für eine erneuerbare Energiezufuhr aufbauen, fördern und koordinieren.
- Die Fahrzeuge der kantonalen Verwaltung dekarbonisieren.
- Informationen betreffend alternativer Antriebe verbessern.
- Die Verwendung von batterieelektrischen Bussen oder Wasserstoffbussen im ÖV vorantreiben.

Fazit für Handlungsfelder

- Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge für Neu- und grössere Umbauten im Baugesetz und in der Bauverordnung vorgeben.
- Die Bereitstellung einer Lade- und Betankungsinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen im Kanton fördern – sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr.
- Bei der Auswahl der einzusetzenden Fahrzeuge durch die öffentliche Hand Alternativen zum Auto prüfen (ÖV, Velo, E-Bike, öffentliches Veloverleihsystem, öffentliches Car-Sharing).
- Bei der Beschaffung von Fahrzeugen (Standard-, Spezial- und Einsatzfahrzeuge) der öffentlichen Hand auf fossilfreie Antriebe setzen. Schrittweise Umstellung auf energieeffiziente Antriebe begleiten und entsprechende Ladeinfrastruktur bereitstellen.
- Der Kanton Bern legt für öffentliche Beschaffungen, welche logistische Transportdienstleistungen beinhalten, die Kriterien fest, die sicherstellen, dass Güter- oder Personentransportleistungen energiearm erbracht werden, und wendet diese an.
- Ökologische Lenkungswirkung der Motorfahrzeugsteuer verstärken: Klima- und energieeffiziente Fahrzeuge steuerlich begünstigen (positive und negative Anreizmodelle).

Luftverkehr umweltschonend abwickeln (V3.3)

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.

Der Kanton Bern stellt sicher, dass der Luftverkehr von grösseren Wohngebieten und Zonen, die zum Schutz der Natur errichtet wurden, wenn immer möglich ferngehalten wird. Er begrüsst Initiativen für einen Luftverkehr mit fossilfreiem Treibstoff ab dem Regionalflughafen Bern sowie generell für den Luft-Freizeitverkehr.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Er stellt die Rahmenbedingungen für einen umweltschonenden Flugverkehr bereit.
- Der Kanton Bern setzt sich für eine möglichst umweltschonende und gesellschaftsverträgliche Abwicklung des Flugverkehrs ein. Er fördert die Luftfahrt mit erneuerbaren Flugtreibstoffen insbesondere ab dem Flughafen Bern und im Freizeitverkehr. Er befürwortet Flüge und die erforderliche Infrastruktur, bei denen die Luftfahrt dem öffentlichen Interesse dient und verfolgt eine zurückhaltende Politik bei Flügen von privatem Interesse.

Finanzierung und finanzielle Tragbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen (V3.4)

In Verkehrsinfrastrukturen resp. in das Verkehrsangebot soll dort investiert werden, wo sich die wichtigsten Engpässe abzeichnen, der grösste Beitrag zum Wirtschaftswachstum geleistet wird und die raumplanerischen Ziele unterstützt werden.

Strassen werden so geplant, gebaut, betrieben und unterhalten, dass die damit verbundenen Kosten für den Kanton tragbar sind. Die Erhaltung der Substanz der bestehenden Infrastrukturen geniesst hohe Priorität. Verkehrssicherheitsdefizite werden gezielt behoben. Vor einem Ausbau wird die Kapazität des bestehenden Netzes mittels Verkehrsmanagement optimal ausgenutzt. Neue Strassen werden nur dort gebaut, wo die Ziele nicht mit anderen Verkehrsmassnahmen erreicht werden können, wo das Kosten-Nutzen-Verhältnis 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.

Neue Bahninfrastrukturen sollen vom Kanton beim Bund beantragt werden, falls diese einen Beitrag für eine nachhaltige Mobilität leisten. Dies ist insbesondere dort der Fall, wo Engpässe vorhanden sind und wo eine Verkehrsverlagerung angestrebt wird.

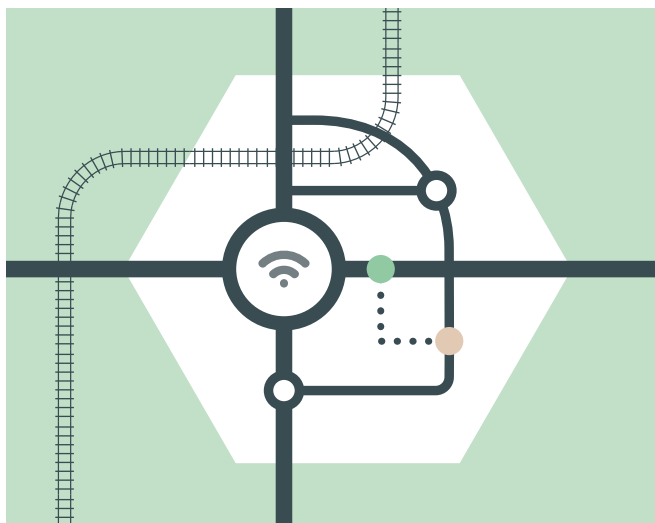
Die Finanzierung des ÖV-Systems erfolgt durch Markterträge und die öffentliche Hand. Sie soll – bei einem möglichst effizienten Mitteleinsatz – langfristig sichergestellt werden. Dabei achtet der Kanton Bern auf einen möglichst hohen Kostendeckungsgrad des Regional- und Ortsverkehrs.

Der Kanton stellt für den Ausbau der Veloinfrastruktur gemäss Sachplan Veloverkehr die notwendigen finanziellen und personellen Mittel bereit. Er bewertet und priorisiert die einzelnen Veloprojekte und realisiert sie im Rahmen der verfügbaren Mittel etappenweise. Mit hoher Priorität sind dabei die Alltagsvelorouten mit Vorrangfunktion (sog. Velovorrangrouten) zu realisieren, da diese die grössten Nachfragepotenziale aufweisen und zu einer spürbaren Entlastung des MIV-Aufkommens beitragen können. Dabei führt der Kanton die enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Regionen fort.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern setzt die Priorität bei der Substanzerhaltung des bestehenden Strassennetzes. Vor einem allfälligen punktuellen Ausbau der Strassenkapazitäten wird mit einem umfassenden Verkehrsmanagement die Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten optimiert.
- Finanzierung des ÖV-Systems, inkl. höheren Beiträgen an die Mehrkosten von fossilfrei betriebenen Bussen, sicherstellen.
- Ausbau der Veloinfrastruktur – insbesondere der Alltagsvelorouten / Velovorrangrouten gemäss Sachplan Veloverkehr – sicherstellen.

Vernetzen (V4)



Das «Vernetzen» soll dazu beitragen, dass die physische Vernetzung der Verkehrsmittel optimiert und die digitale Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsinfrastrukturen sichergestellt wird. Dabei ist darauf zu achten, dass zwischen Aufgaben der öffentlichen Hand und nichtstaatlichen Aufgaben unterschieden wird. Aufgabe der öffentlichen Hand ist es insbesondere, gute Rahmenbedingungen für die digitale Vernetzung bereitzustellen, während deren Umsetzung häufig Privaten überlassen werden kann. Daraus werden die folgenden Stossrichtungen abgeleitet:

- Verkehrsdrehscheiben fördern (V4.1),
- Tarifsysteme auf multimodale Nutzung ausrichten (V4.2),
- Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Eisenbahn- und Luftverkehr sicherstellen (V4.3),
- Regional abgestimmtes, verkehrsmittelübergreifendes Verkehrsmanagement realisieren (V4.4),
- Mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale nutzen (V4.5),
- Strategie der «Open Government Data» verfolgen (V4.6).

Verkehrsdrehscheiben fördern (V4.1)

Die kombinierte Nutzung von ÖV, Velo, Auto und zu Fuss gehen soll gefördert und vereinfacht werden. Dazu sollen wichtige ÖV-Haltestellen zu Verkehrsdrehscheiben ausgebaut werden, indem genügend Abstellplätze für den Umstieg vom Individualverkehr (Auto und Velo) auf den ÖV zur Verfügung gestellt sowie Sharing- und On-Demand-Angebote ausgebaut werden. Je nach Lage und Grösse einer Drehscheibe ist deren Funktionalität mit weiteren Angeboten und Dienstleistungen zu ergänzen.

Die einzelnen Verkehrsdrehscheiben sollen in Übereinstimmung mit der Netzhierarchie und der Grösse der Verkehrsströme unterschiedlich ausgestaltet werden. Eine entsprechende Typologie wird im Programmteil des Sachplans Verkehr des UVEK vorgeschlagen⁴. Unterschieden wird zwischen:

- Typ I: Hauptdrehscheibe grosser Agglomeration,
- Typ II: Sekundäre Drehscheibe grosser Agglomeration,
- Typ III: Zentrale Drehscheibe weitere Agglomerationen,
- Typ IV: Drehscheibe eines regionalen Knotens,
- Typ V: MIV-Bündelung Drehscheibe.

Zusätzlich kommen kleine dezentrale P+R-/B+R-Anlagen dazu, die eher im ländlichen Raum und möglichst nahe an der Verkehrsquelle liegen. Wie weit diese Typologie auf den Kanton Bern übertragen werden kann, ist vertieft abzuklären. Insbesondere sind auch spezifisch auf den Tourismus- und Freizeitverkehr ausgerichtete Verkehrsdrehscheiben zu betrachten.

Eine wichtige Rolle spielen Verkehrsdrehscheiben für den regionsübergreifenden Pendler- und Freizeitverkehr, indem sie multimodale Wegketten ermöglichen. So soll für Fahrten aus dem ländlichen Raum in die Kernagglomerationen der frühzeitige Umstieg auf den ÖV gefördert werden. Umgekehrt gilt dies auch für Fahrten aus den urbanen in die ländlichen Räume und für aufkommensstarke Ziele im Freizeitverkehr.

Die Förderung von Verkehrsdrehscheiben soll sich an folgenden strategischen Grundsätzen zur Förderung der Multimodalität orientieren:

- Die Verlagerung auf den ÖV soll grundsätzlich möglichst nahe an der Quelle einer Fahrt erfolgen.
- Drehscheiben sind dort auszubauen und anzubieten, wo ein entsprechendes Potenzial für multimodale Mobilitätsketten vorliegt.

⁴ Vgl. UVEK (2021), Mobilität und Raum 2050, Sachplan Verkehr, Teil Programm, S. 30.

- Die Umsteigewirkung von Verkehrsdrehscheiben soll mit ergänzenden Push-Massnahmen – insbesondere eine darauf abgestimmte Parkplatzstrategie – erhöht werden.
- Die digitale Vernetzung soll den Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das Teilen von Fahrzeugen vereinfachen.
- Verkehrsdrehscheiben sollen sich durch direkte und barrierefreie Zugänge, attraktive Wartebereiche und Dienstleistungen für Reisende auszeichnen.
- In der Stadt und in der Agglomeration sollen Verkehrsdrehscheiben primär auf die Umsteigebeziehung zwischen dem klassischen ÖV und anderen flächensparenden Verkehrsarten ausgerichtet werden. Dazu zählen der Fuss- und Veloverkehr inklusive E-Bikes (B+R), aber auch «Personal Mobility Devices» wie E-Trottinette. Verkehrsdrehscheiben sollen zudem öffentlichem Individualverkehr (z. B. Taxi, Rufbus), Sharing- und On-Demand-Angeboten Platz bieten. Grössere P+R-Anlagen direkt an Autobahnknoten können im Einzelfall geprüft werden, wenn solche Anlagen das Strassennetz wirkungsvoll entlasten und eine Verlagerung auf flächeneffizientere Verkehrsmittel unterstützen.
- In ländlichen Gebieten sind Verkehrsdrehscheiben vor allem bei ÖV-Haltestellen mit guten Verbindungen in die Stadt und in die Agglomerationskerngemeinden ein Thema. Mit P+R- sowie B+R-Anlagen sollen die Umsteigeverbindungen von MIV und Veloverkehr auf den ÖV attraktiv ausgestaltet werden. Bei entsprechender Nachfrage – häufig insbesondere im Freizeitverkehr – soll auch die Infrastruktur für «Personal Mobility Devices» und Sharing-Angebote zur Verfügung gestellt werden.
- Dies gilt unter Berücksichtigung, dass der Kanton nicht selbst als Bauherr von Verkehrsdrehscheiben agiert.

Fazit für Handlungsfelder

- Strategische Grundsätze zur Förderung der Multimodalität räumlich differenziert konkretisieren und regionale Planungen entsprechend unterstützen.
- Im Grundsatz einen möglichst frühen und komfortablen Umstieg vom MIV auf ÖV (P+R) und einen attraktiven Wechsel zwischen Velo und ÖV (B+R) resp. zwischen «Personal Mobility Devices» und ÖV anvisieren.

Tarifsysteme auf multimodale Nutzung ausrichten (V4.2)

Der Kanton unterstützt Bestrebungen hin zu einfacheren Tarifsystemen. Ziel ist es, dass multimodale Reisen mit einem Ticket gekauft werden können und dass auch verkehrsmittelübergreifende Abos – im Sinne von MaaS-Angeboten ermöglicht werden können. Dadurch wird die kombinierte und je nach Situation unterschiedliche Nutzung verschiedener Verkehrsmittel vereinfacht und es lassen sich auch neue Mobilitätsformen, wie automatisierte Ruf-Taxis oder On-Demand-Shuttles, in das Tarifsystem integrieren.

Die Umsetzung solcher Tarifsysteme erfolgt mit Hilfe digitaler Plattformen, die die individuelle Verkehrsmittel- und Routenwahl unterstützen und vereinfachen. Es ist nicht eine kantonale Aufgabe, solche digitalen Plattformen selbst zu entwickeln und anzubieten. Vielmehr prüft der Kanton, wie er die Rahmenbedingungen verbessern und ein innovationsfreundliches Umfeld für die Einführung solcher Angebote schaffen kann. Der Kanton zeigt sich auch offen gegenüber entsprechenden Pilotprojekten und privaten Initiativen.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern setzt «Mobility as a Service»-Angebote innerhalb der Verwaltung ein.

Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Eisenbahn- und Luftverkehr sicherstellen (V4.3)

Der Kanton Bern setzt sich für direkte und schnelle Eisenbahnverbindungen vom Ausland in den Kanton Bern und attraktive Bahn- und Strassenverbindungen aus dem Kanton Bern zu den Landesflughäfen Zürich, Basel und Genf ein. Insbesondere im touristischen Verkehr Richtung Berner Oberland und in die Hauptstadt ist eine attraktive Einbindung des Kantons in das europäische Nachtzugnetz anzustreben.

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 genügend erschlossen sind.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern setzt sich für eine gute kantonale Anbindung an den internationalen Eisenbahnverkehr (inkl. Nachtzugnetz) und den Luftverkehr ein.

Regional abgestimmtes, verkehrsmittel- übergreifendes Verkehrsmanagement realisieren (V4.4)

Unter Verkehrsmanagement wird die aktive Beeinflussung der Verkehrsabläufe mittels Verkehrslenkung, -leitung, -steuerung und -information verstanden. Ziel ist es, den Verkehr sicher und flüssig und damit für Mensch und Umwelt verträglicher zu gestalten. Mit entsprechenden Massnahmen erhöht das Verkehrsmanagement gleichzeitig die Zuverlässigkeit der Reisezeiten für den öffentlichen und den motorisierten Verkehr, reduziert die Trennwirkung von Strassen für den Fuss- und Veloverkehr, senkt die Lärmimmissionen und lastet die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen besser aus.

Der Kanton Bern verfolgt mit einem regional abgestimmten Verkehrsmanagement folgende Ziele:

- Ortskerne werden vor Überlastung geschützt: Um den Verkehr flüssig durch die Ortskerne zu führen, werden Dosieranlagen ausserhalb der Wohngebiete, sogenannte Pfortneranlagen, eingerichtet.
- Der Autobahnverkehr soll fliessen: Nur so kann Schleichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz und durch Quartiere verhindert werden. Die Abstimmung mit dem Bundesamt für Strassen ist deshalb zentral.
- Der ÖV hat Priorität: Damit der Fahrplan eingehalten wird, sollen Busse wo möglich bevorzugt werden (z. B. Busspur, eigenes Trasse, Priorisierung mittels Lichtsignal an Knoten).
- Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs sollen bei der Ausgestaltung der VM-Massnahmen gebührend mitberücksichtigt werden.
- Die effizientere Auslastung der vorhandenen Infrastruktur hat Priorität gegenüber Neu-, Aus- und Umbauten.

Mittels Echtzeitinformationen soll ein dynamisches Verkehrsmanagement ermöglicht werden, das nur im Bedarfsfall und im notwendigen Mass in die Verkehrssteuerung und -lenkung eingreift. Gleichzeitig können die betroffenen Verkehrsteilnehmenden über die Ursache und die Dauer der Einschränkung sowie zu möglichen Alternativrouten informiert werden.

Fazit für Handlungsfelder

- Regional und über die verschiedenen Verkehrsmittel abgestimmte Verkehrsmanagementlösungen fördern und umsetzen.
- Die vorhandene Infrastruktur möglichst optimal nutzen. Hierzu die Verkehrsabläufe mittels Verkehrslenkung, -leitung, -steuerung und -information aktiv beeinflussen.

Mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale nutzen (V4.5)

Die Mobilität dürfte zunehmend vernetzter werden, sowohl was die Kombination verschiedener Verkehrsmittel als auch die digitale Vernetzung über Sharing-Plattformen, automatisierte Fahrzeuge und das Verkehrsmanagement mit Echtzeitdaten betrifft. Bei Verkehrsdrehscheiben werden Umsteigeverbindungen zwischen Fussverkehr und ÖV, Veloverkehr und ÖV (B+R) sowie MIV und ÖV (P+R) mit einer Palette neuartiger Mobilitätsoptionen ergänzt: Flächensparende «Personal Mobility Devices» wie (E-)Trottinette oder Stehroller werden zunehmend Verbreitung finden, Sharing-Lösungen gewinnen an Popularität und längerfristig werden On-Demand-Fahrten mit automatisierten Fahrzeugen das Angebot ergänzen.

Die Digitalisierung führt somit auch in der Mobilität zu einer steigenden Bedeutung der Sharing-Economy. Sharing bietet sowohl ökonomisch wie auch ökologische Vorteile und kann helfen, das bestehende Infrastrukturnetz im Kanton Bern effizienter zu nutzen, wenn dadurch der Besetzungsgrad der Fahrzeuge erhöht und die Anzahl Fahrten reduziert werden kann. Im ländlichen Raum mit seinem vergleichsweise weniger dichten ÖV-Angebot würden die Bewohnerinnen und Bewohner von solchen niederschwellig zugänglichen Mobilitätsangeboten besonders profitieren.

Vor diesem Hintergrund treibt der Kanton Bern die digitale Vernetzung voran, um das Gesamtverkehrssystem effizienter zu gestalten und den Zugang und die kombinierte Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen zu erleichtern. Dies gilt auch für den multimodalen und möglichst effizienten Transport von Gütern, insbesondere auf der letzten Meile (City-Logistik).

Dabei ist es nicht Aufgabe des Kantons, entsprechende Angebote (z. B. in Form von Apps) selbst bereitzustellen. Vielmehr stellt er Daten zur Verfügung, pflegt den Austausch mit Mobilitätsdienstleistern und stimmt sein Verkehrsmanagement mit den Standorten von Verkehrsdrehscheiben ab.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton Bern unterstützt und fördert die digitale Vernetzung zwischen den verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen, indem er dafür innovationsfreundliche Rahmenbedingungen schafft.
- Der Kanton Bern unterstützt Projekte, die das Teilen von Fahrzeugen und Fahrgemeinschaften vereinfachen und fördern, indem er z. B. bei Projekten eigene Daten für innovative Lösungen zur Verfügung stellt.
- Der Kanton prüft, ob und inwiefern die regulatorischen Grundlagen für die Einführung und Nutzung von Ride-Sharing-Apps auf kantonaler Ebene anzupassen sind.

**Strategie der «Open Government Data»
verfolgen (V4.6)**

Der Kanton stellt eigene anonymisierte (Echtzeit-) Mobilitätsdaten Privaten zur Optimierung von Planung und Betrieb künftiger Angebote und Infrastrukturen kostenlos zur Verfügung.

Fazit für Handlungsfelder

- Der Kanton stellt eigene Mobilitätsdaten in anonymisierter Form kostenlos zur Verfügung; z. B. dem Bund im Rahmen von NADIM (Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität).

Umsetzung

Die GMS 2022 bildet den übergeordneten Rahmen für die kantonale Mobilitätspolitik und ihre Umsetzung mit dem zur Verfügung stehenden Planungsinstrumentarium. Sie gibt die Leitlinien der kantonalen Mobilitätspolitik vor. Die Vision einer nachhaltigen Mobilitätspolitik, die darauf aufbauenden Ziele und die daraus abgeleitete 4V-Strategie haben langfristigen Charakter. Dies gilt auch für die aus der 4V-Strategie abgeleiteten Stossrichtungen, wobei zwischen den einzelnen Stossrichtungen bewusst keine Priorisierung erfolgt.

Für die kantonalen Fachstellen bilden die in der GMS 2022 festgehaltenen Zielsetzungen und die Inhalte der einzelnen Stossrichtungen eine verbindliche Vorgabe für eine zielgerichtete Umsetzung der kantonalen Mobilitätspolitik. Zudem werden die Zielsetzungen, die 4V-Strategie und die raumrelevanten Stossrichtungen der kantonalen Mobilitätspolitik in geeigneter Form in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Dadurch bilden diese auch den behördenverbindlichen Rahmen für die nachgelagerten Ebenen (Regionen und Gemeinden) sowie für die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem Bund.

Handlungsfelder

Die für die Teilstrategien «Vermeiden», «Verlagern», «Verträglich gestalten» und «Vernetzen» hergeleiteten inhaltlichen Stossrichtungen werden im Anhang der GMS 2022 in neun Handlungsfeldern konkretisiert.

1. Raumplanung
2. Verkehrsmittelübergreifende Planungsgrundsätze
3. Verkehrsverhalten
4. Öffentlicher Verkehr
5. Kombinierte und Sharing- / Pooling-Mobilität
6. Fuss- und Veloverkehr
7. Motorisierter Individualverkehr
8. Güterverkehr
9. Flugverkehr

Für jedes dieser Handlungsfelder werden, die sich aus den einzelnen Teilstrategien und Stossrichtungen ergebenden inhaltlichen Vorgaben der kantonalen Mobilitätspolitik beschrieben. Zudem werden pro Handlungsfeld die für die Umsetzung zuständigen kantonalen Fachstellen mit ihrem Planungsinstrumentarium benannt.

Die Handlungsfelder sind nicht mit Massnahmen gleichzusetzen. Vielmehr bilden sie mit ihren Inhalten die Grundlage für konkrete Massnahmen, die dann ihrerseits in die entsprechenden kantonalen und regionalen Planungsinstrumentarien aufzunehmen sind. Erst im Rahmen dieser Massnahmenbildung erfolgt eine inhaltliche Priorisierung unter Berücksichtigung der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen und der Vorgaben der kantonalen Gesetzgebung.

Monitoring und Controlling

Es ist vorgesehen, den Umsetzungsstand der GMS 2022 in einem Monitoring alle vier Jahre zu überprüfen. Das Umsetzungsmonitoring erfolgt in Form einer Umfrage bei den für die einzelnen Planungsinstrumente zuständigen Direktionen und Ämtern.

Neben dem Monitoring soll mit einem Controlling auch die Wirkung der GMS 2022 überprüft werden. Hierzu sollen einerseits in einem nächsten Schritt für jedes Handlungsfeld entsprechende Indikatoren bestimmt und Zielrichtungen oder Zielwerte vorgegeben werden. Andererseits geht es um die Umsetzung der Stossrichtung V2.9. Diese sieht vor, dass der Kanton die Vorgabe von raumtypspezifischen Zielwerten zu einzelnen Indikatoren prüft (u.a. Modalsplit, ÖV-Erschliessungsgüteklasse). Nach Vorliegen solcher Indikatoren wird somit auch ein stärker nach Raumtypen differenziertes Controlling der angestrebten Wirkungen der GMS 2022 möglich sein.

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Monitorings und Controllings betrifft die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität innerhalb der Verwaltung (Mobilitätskonzept für die kantonale Verwaltung, Strategie betriebliche Mobilität, Flottenmanagement, etc.).

Das Umsetzungsmonitoring und das Controlling wird durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination der Bau- und Verkehrsdirektion initiiert, koordiniert und ausgewertet.

Überprüfung der GMS 2022

Der 4-Jahres-Rhythmus für das Monitoring und Controlling der GMS 2022 ist abgestimmt auf die vierjährigen Planungsintervalle der wichtigsten Planungsinstrumente, wie beispielsweise dem kantonalen Richtplan und den RGSK und den AP.

Die Ergebnisse aus dem Monitoring und Controlling sowie zukünftige Anpassungen beim Planungsinstrumentarium bilden eine wichtige Grundlage für die periodische Überprüfung und bei Bedarf inhaltliche Überarbeitung der GMS 2022. Aber auch die zukünftigen Entwicklungen im Mobilitätsbereich – seien dies neue Mobilitätsangebote oder Veränderungen im Mobilitätsverhalten – sollen in eine solche periodische Überprüfung der GMS 2022 einfließen.

Glossar

Black Spot Management	Instrument zur schrittweisen, systematischen Identifikation und Beseitigung von Unfallschwerpunkten.
City-Logistik	Bündelung des städtischen Güterverkehrs für einen effizienteren Ablauf des Güterverkehrs und einer Entlastung der städtischen Infrastruktur.
Coworking Space	Zeitlich befristetes Mieten eines Arbeitsplatzes in einer Bürogemeinschaft. Die Mietenden können in unterschiedlichen oder gemeinsamen Berufen resp. Projekten arbeiten.
Dekarbonisierung	Umstellung des Verkehrs auf fossilfreie Treibstoffe und damit Reduktion der Kohlenstoffemissionen durch den Verkehr. Das langfristige Ziel ist die Schaffung eines kohlenstofffreien Verkehrssystems.
Free-Floating-System	Stationsungebundenes Sharing-System, das Fahrzeug kann innerhalb eines vorgegebenen Perimeters auf dafür geeigneten Flächen abgestellt werden. Gegenteil: stationsgebundenes Sharing-System, das Fahrzeug wird an einer Station ausgeliehen und muss – je nach Anbieter – an dieser oder einer anderen Station abgestellt werden.
Homeoffice	Arbeiten zu Hause
Mobility as a Service (MaaS)	Verkehrsmittelübergreifende Dienstleistungen, welche die Nutzung statt den Besitz von Fahrzeugen in den Fokus stellen. Dank der Digitalisierung können individuelle Transportmöglichkeiten effizient genutzt und miteinander kombiniert werden. Hinzu kommen Optionen wie Routenvorschläge und verkehrsmittelübergreifende Buchung und Bezahlung.
Mobility Pricing	Mobility Pricing setzt das Prinzip des «Pay as you use» um: Verkehrsteilnehmende bezahlen leistungsabhängige Tarife entsprechend der zurückgelegten Distanz und die Tarife können zeitlich variieren. Während Zeiten grosser Verkehrsüberlastungen werden sie höher angesetzt und tragen damit zu einer gleichmässigeren Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen bei. Mit Mobility Pricing soll die Mobilität nicht teurer werden, aber anders bezahlt werden. Dabei gelten für MIV und ÖV dieselben Grundsätze der Bepreisung.

Modalsplit	Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen. Der Modalsplit kann entweder mit Bezug auf die Anzahl Fahrten oder mit Bezug zur gefahrenen Distanz ausgewiesen werden.
Motorisierter Individualverkehr	Motorisierte Verkehrsmittel zum individuellen Personen-/Gütertransport, wie Auto, Motorrad und Lastwagen.
Multimodalität, multimodal	Verwendung verschiedener Verkehrsmittel bei einer Fahrt vom Quell- zum Zielort. Bei solchen Wegeketten werden z. B. der ÖV und das Velo oder der ÖV und der MIV kombiniert.
Nationale Datenverkehrsinfrastruktur Mobilität (NADIM)	Mit NADIM lanciert der Bund den standardisierten Austausch von Mobilitätsdaten in der Schweiz, indem die Datenbanken sämtlicher Mobilitätsanbieter miteinander verbunden werden. Damit können Mobilitätsleistungen multimodal über eine Plattform angeboten werden.
Push- und Pull-Massnahmen	Massnahmenmix zur Förderung der Verkehrsverlagerung: Push-Massnahmen vermindern die Attraktivität des MIV, beispielsweise mittels Parkraumbewirtschaftung, Tempolimiten oder Zugangsbeschränkungen. Pull-Massnahmen erhöhen die Attraktivität von ÖV, Fuss- und Veloverkehr, beispielsweise durch einen Ausbau des Angebots oder attraktive Preise.
Off-Peak-Ticket / Off-Peak-GA	ÖV-Ticket oder ÖV-Abonnement mit Gültigkeit ausserhalb der Stosszeiten; günstiger als ein reguläres Ticket / Abonnement.
On-Demand	Nutzung auf Bedarf. Bei der Mobilität werden Fahrzeuge oder Fahrten nach individuellem Bedarf gebucht, z. B. anstelle des ÖV mit Taktfahrplan.
Open Government Data	Strategie des Bundes für eine offene und freie Nutzung von Verwaltungsdaten. Sie betrifft Daten des Bundes und schrittweise auch Daten der Kantone, Gemeinden und bundesnahen Betriebe, die – nach bestimmten Regeln – öffentlich zugänglich sein sollen.
Personal Mobility Devices (PMD)	Kleinstfahrzeuge, wie (E-)Trottinett, (E-)Scooter, (E-)Skateboard
Pooling	Privat organisiertes Teilen von Fahrten durch Mitnahme (Fahrgemeinschaft), z. B. Car-Pooling.
Sharing	Organisiertes Teilen von Privatfahrzeugen oder einer zugänglichen Fahrzeugflotte, z. B. Car-Sharing, Bike-Sharing.

Abkürzungen

3V-Strategie	Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr vertraglich gestalten
4V-Strategie	Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern, Verkehr vertraglich gestalten, Verkehr vernetzen
AP	Agglomerationsprogramm
B+R	Bike-and-ride; Veloparkierung an ÖV-Haltestellen
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BKD-MBA	Bildungs- und Kulturdirektion des Kantons Bern, Mittelschul- und Berufsbildungsamt
BVD-AGG	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Amt für Grundstücke und Gebäude
BVD-AÖV	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
BVD-Rechtsamt	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Tiefbauamt
BVD-TBA	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Rechtsamt
DIJ-AGR	Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung
ESP	Entwicklungsschwerpunkt; hier: Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte; Teil des Programms der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte des Kantons Bern (ESP-Programm)
FIN-PA	Finanzdirektion des Kantons Bern, Personalamt
GMS	Gesamtmobilitätsstrategie, hier: des Kantons Bern

GVIV	Güterverkehrsintensive Vorhaben
GVM	Gesamtverkehrsmodell, hier: des Kantons Bern
IRK ÖV	Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr
IRK Strasse	Investitionsrahmenkredit Strasse
LRV	Luftreinhalte-Verordnung
MaaS	Mobility as a Service
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NADIM	Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr, hier: des Kantons Bern
P+R	Park-and-ride; Parkplätze an ÖV-Haltestellen
PMD	Personal Mobility Devices
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
SAZ	Strategische Arbeitszonen; Teil des Programms der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte des Kantons Bern (ESP-Programm)
SG	Strassengesetz; hier: des Kantons Bern
SID-BSM	Sicherheitsdirektion des Kantons Bern, Amt für Bevölkerungsschutz, Sport und Militär
SID-ZBS Mobilität	Sicherheitsdirektion des Kantons Bern, Zentrale Beschaffungsstelle Mobilität
STEP Nationalstrassen	Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen
STEP Schiene	Strategisches Entwicklungsprogramm Schiene
SV	Strassenverordnung; hier: des Kantons Bern
SWOT	Strengths (Stärken) – Weaknesses (Schwächen) – Opportunities (Chancen) – Threats (Risiken)
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
ViV	Verkehrsintensive Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
VZÄ	Vollzeitäquivalent
WEU-AUE	Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion des Kantons Bern, Amt für Umwelt und Energie
WEU-AWI	Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion des Kantons Bern, Amt für Wirtschaft
WEU-LANAT	Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion des Kantons Bern, Amt für Landwirtschaft und Natur
WFG	Wirtschaftsförderungsgesetz; hier: des Kantons Bern

Anhang

Der Anhang umfasst:

- Tabellen zu Handlungsfeldern
- Wichtigste Trends und ihre Auswirkungen auf das Mobilitätssystem
- SWOT

Handlungsfeld Nr. 1

Raumplanung

Betroffene Teilstrategien und Stossrichtungen

Vermeiden (V1)

- Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen (V1.1)
- Vernetzte Planung zwischen den Gemeinden und Regionen fördern (V1.6)

Verlagern (V2)

- Vorgaben für kantonale Zielwerte (u. a. Modalsplit und ÖV-Erschliessungsgüteklassen prüfen (V2.9)

Fazits aus Stossrichtungen

- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum auf gut erschlossene Siedlungsschwerpunkte konzentrieren und deren Erschliessung auch zukünftig sicherstellen.
- Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenziale nutzen und durchmischte Siedlungsstrukturen fördern.
- Bei stark wachsenden Siedlungsschwerpunkten eine sehr gute ÖV-, Velo- und Fussverkehrerschliessung sicherstellen und die Durchlässigkeit der Gebiete für Velo- und Fussverkehr gewährleisten.
- Der Kanton Bern erarbeitet zusammen mit den Regionalkonferenzen und Planungsregionen eine überregional abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsplanung, namentlich im Rahmen der RGSK und der AP.
- Vorgaben kantonaler, nach Raumtypen differenzierter Zielsetzungen für ausgewählte Indikatoren (u. a. Modalsplit, ÖV-Erschliessungsgüteklassen) prüfen.
- Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) und Güterverkehrsintensive Vorhaben (GVIV) auf gut geeignete Lagen lenken.
- Vorranggebiete für Logistikknutzungen bezeichnen und Regelungen für GVIV prüfen.

Beteiligte und wichtige Instrumente (nicht abschliessend)

BVD-AÖV, BVD-TBA, DIJ-AGR

RGSK, Agglomerationsprogramme, Kantonaler Richtplan

Handlungsfeld Nr. 2

Verkehrsmittelübergreifende Planungsgrundsätze

Betroffene Teilstrategien und Stossrichtungen

Vermeiden (V1)

- Kostenwahrheit schaffen (V1.4)

Verträglich gestalten (V3)

- Strassenraum siedlungsverträglich, sicher und klimafreundlich gestalten (V3.1)
- Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern (V3.2)
- Finanzierung und finanzielle Tragbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen (V3.4)

Vernetzen (V4)

- Tarifsysteme auf multimodale Nutzung ausrichten (V4.2)
- Regional abgestimmtes, verkehrsmittelübergreifendes Verkehrsmanagement realisieren (V4.4)
- Mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale nutzen (V4.5)
- Strategie der «Open Government Data» verfolgen (V4.6)

Fazits aus Stossrichtungen

- Der Kanton Bern setzt die Priorität bei der Substanzerhaltung des bestehenden Strassennetzes. Vor einem allfälligen punktuellen Ausbau der Strassenkapazitäten wird mit einem umfassenden Verkehrsmanagement die Ausnutzung der bestehenden Kapazitäten optimiert.
- Regional und über die verschiedenen Verkehrsmittel abgestimmte Verkehrsmanagementlösungen fördern und umsetzen.
- Die vorhandene Infrastruktur möglichst optimal nutzen. Hierzu die Verkehrsabläufe mittels Verkehrslenkung, -leitung, -steuerung und -information aktiv beeinflussen.
- Der Kanton Bern realisiert Massnahmen zur Verkehrslenkung.
- Den Strassenraum siedlungsverträglich und mit hoher Aufenthaltsqualität gestalten, um die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abzustimmen.
- Der Kanton Bern unterstützt den Bund bei seinen Anstrengungen zur Umsetzung der Vision Zero.
- Lärmindernde Beläge im Strassenbau zur Umsetzung der Lärmschutzpflichten einsetzen und vermehrt Recyclingbaustoffe verwenden.
- Bei der Gestaltung von Strassenräumen vermehrt Materialien und Bepflanzungen mit positiver siedlungsökologischer und siedlungsklimatischer Wirkung verwenden.
- Im Siedlungsgebiet den Verkehrsablauf möglichst emissionsarm gestalten. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Verstetigung und Lenkung des Verkehrs.
- Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge für Neu- und grössere Umbauten im Baugesetz und in der Bauverordnung vorgeben.
- Die Bereitstellung einer Lade- und Betankungsinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen im Kanton fördern – sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr.
- Bei der Beschaffung von Fahrzeugen (Standard-, Spezial- und Einsatzfahrzeuge) der öffentlichen Hand auf fossilfreie Antriebe setzen. Schrittweise Umstellung auf energieeffiziente Antriebe begleiten und entsprechende Ladeinfrastrukturen bereitstellen.
- Bei der Auswahl der einzusetzenden Fahrzeuge durch die öffentliche Hand Alternativen zum Auto prüfen (ÖV, Velo, E-Bike, öffentliches Veloverleihsystem, öffentliches Car-Sharing).
- Der Kanton Bern legt für öffentliche Beschaffungen, welche logistische Transportdienstleistungen beinhalten, die Kriterien fest, die sicherstellen, dass Güter- oder Personentransportleistungen energiearm erbracht werden, und wendet diese an.
- Der Kanton Bern unterstützt Bestrebungen auf Bundesebene zur Umsetzung von Massnahmen, mit denen das Verursacherprinzip umgesetzt und mehr Kostenwahrheit im Verkehr geschaffen werden kann.
- Der Kanton Bern ist bereit, bei entsprechendem Interesse der Städte/Regionen, Pilotversuche für Mobility-Pricing im eigenen Kanton zu prüfen.
- Der Kanton Bern setzt «Mobility as a Service»-Angebote innerhalb der Verwaltung ein.

- Der Kanton Bern stellt eigene Mobilitätsdaten in anonymisierter Form kostenlos zur Verfügung; z. B. dem Bund im Rahmen von NADIM (Nationale Datenvernetzungsinfrastruktur Mobilität).
- Der Kanton Bern unterstützt Projekte, die das Teilen von Fahrzeugen und Fahrgemeinschaften vereinfachen und fördern, indem er z. B. bei Projekten eigene Daten für innovative Lösungen zur Verfügung stellt.
- Der Kanton Bern unterstützt und fördert die digitale Vernetzung zwischen den verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen, indem er dafür innovationsfreundliche Rahmenbedingungen schafft.
- Der Kanton Bern prüft, ob und inwiefern die regulatorischen Grundlagen für die Einführung und Nutzung von Ride-Sharing-Apps auf kantonaler Ebene anzupassen sind.

Beteiligte und wichtige Instrumente (nicht abschliessend)

BVD-AÖV, BVD-TBA, DIJ-AGR	Kantonaler Richtplan
BVD-AGG	Strategien AGG
BVD-AÖV	Angebotsbeschluss ÖV, IRK ÖV
BVD-Rechtsamt	Baugesetz und Bauverordnung
BVD-TBA	Strassennetzplan, IRK Strasse, Standards Kantonsstrassen, Verkehrsmanagement, Beschaffung
SID-ZBS Mobilität	Strategien ZBS Mobilität, Weisung nachhaltige Beschaffung
WEU-AUE	Massnahmenplan zur Luftreinhaltung, Energiestrategie des Kantons Bern, Förderprogramm für erneuerbare Energien und Energieeffizienz des Kantons Bern, Kantonales Energiegesetz (KEng) / Kantonale Energieverordnung (KEnV)

Handlungsfeld Nr. 3

Verkehrsverhalten

Betroffene Teilstrategien und Stossrichtungen

Vermeiden (V1)	Verlagern (V2)
– Ortsunabhängiges Arbeiten fördern (V1.3)	– Mobilitätsmanagement unterstützen und mit Anreizen fördern (V2.4) – Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern (2.6) – Arbeits- und Ausbildungsverkehr entflechten (V2.8) – Vorgaben für kantonale Zielwerte (u. a. Modalsplit und ÖV-Erschliessungsgüteklassen) prüfen (V2.9)

Fazits aus Stossrichtungen

- Das Mobilitätsmanagement im Kanton Bern als dritten Massnahmenbereich (neben dem Infrastrukturbau und dem Betrieb) stärken.
- Der Kanton Bern prüft die rechtliche Verankerung des Mobilitätsmanagements, so dass grössere Unternehmen, Ausbildungsinstitutionen, Wohnsiedlungen und Grossveranstalter dazu verpflichtet werden können, eigene Mobilitätsmanagementkonzepte zu erstellen und umzusetzen.
- Der Kanton Bern erstellt eine Strategie für die betriebliche Mobilität der eigenen Verwaltung, um die Kommunikation von bestehenden Angeboten und Vorgaben zu verbessern (Car-Sharing, Car-Pooling, Rahmenverträge für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, Homeoffice, verkehrsmittelübergreifende Abos für Mitarbeitende der Kantonsverwaltung, weitere) und flexible Arbeitszeitmodelle in der Verwaltung zu fördern.
- Der Kanton Bern fördert Formen des ortsunabhängigen Arbeitens seiner Mitarbeitenden, um Verkehr zu vermeiden.
- Insbesondere fördert der Kanton Bern Homeoffice und Angebote zum flexiblen Nutzen von Arbeitsplätzen in der Kantonsverwaltung.
- Der Kanton Bern fördert flexible Arbeitszeitmodelle in der Verwaltung.
- Der Kanton Bern unterstützt Regionen, Gemeinden, Ausbildungsinstitutionen und Unternehmen bei der Umsetzung flexibler Arbeitszeitmodelle und bei der Anpassung von Unterrichtszeiten.
- Der Kanton trägt mit Massnahmen zur zeitlichen Glättung des Ausbildungsverkehrs zur Entlastung der Verkehrsspitzen bei.
- Vorgaben kantonaler, nach Raumtypen differenzierter Zielsetzungen für ausgewählte Indikatoren (u. a. Modalsplit, ÖV-Erschliessungsgüteklassen) prüfen.
- Im Freizeit- und Tourismusverkehr gezielt Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr stärken.

Beteiligte und wichtige Instrumente (nicht abschliessend)

BVD-AÖV, BVD-TBA, DIJ-AGR	Kantonaler Richtplan, RGSK, Agglomerationsprogramme
FIN-PA	Personalstrategie, Steuersystem (z. B. Pendlerabzug)
WEU-AUE, WEU-AWI	Massnahmenplan zur Luftreinhaltung
BKD-MBA	Leistungsvereinbarungen mit Schulen

Handlungsfeld Nr. 4

Öffentlicher Verkehr

Betroffene Teilstrategien und Stossrichtungen

Verlagern (V2) – ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen (V2.3) – Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern (V2.6)	Verträglich gestalten (V3) – Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern (V3.2) – Finanzierung und finanzielle Tragbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen (V3.4)
Vernetzen (V4) – Verkehrsdrehscheiben fördern (V4.1) – Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Eisenbahn- und Luftverkehr sicherstellen (V4.3)	

Fazits aus Stossrichtungen

- Im Freizeit- und Tourismusverkehr gezielt Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr stärken.
- Der Kanton Bern visiert einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit bei allen Fahrzwecken (Arbeit, Freizeit, Einkauf) an.
- Der Kanton Bern setzt sich für eine gute kantonale Anbindung an den internationalen Eisenbahnverkehr (inkl. Nachtzugnetz) und den Luftverkehr ein.
- Strategische Grundsätze zur Förderung der Multimodalität räumlich differenziert konkretisieren und regionale Planungen entsprechend unterstützen.
- Im Grundsatz einen möglichst frühen und komfortablen Umstieg vom MIV auf ÖV (P+R) und einen attraktiven Wechsel zwischen Velo und ÖV (B+R) resp. zwischen «Personal Mobility Devices» und ÖV anvisieren.
- Das ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen und gezielt mit On-Demand-Angeboten ergänzen.
- Bei der Auswahl der einzusetzenden Fahrzeuge durch die öffentliche Hand Alternativen zum Auto prüfen (ÖV, Velo, E-Bike, öffentliches Veloverleihsystem, öffentliches Car-Sharing).
- Das ÖV-Angebot effizient, umweltverträglich und zweckmässig betreiben.
- Bei der Beschaffung von Fahrzeugen (Standard-, Spezial- und Einsatzfahrzeuge) der öffentlichen Hand auf fossilfreie Antriebe setzen. Schrittweise Umstellung auf energieeffiziente Antriebe begleiten und entsprechende Ladeinfrastrukturen bereitstellen.
- Finanzierung des ÖV-Systems, inkl. höhere Beiträge an die Mehrkosten von fossilfrei betriebenen Bussen, sicherstellen.
- Barrierefreiem Reisen (Zugang zu Bauten und Anlagen, Kommunikation, Fahrzeuge) Rechnung tragen und die Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz umsetzen.

Beteiligte und wichtige Instrumente (nicht abschliessend)

BVD-AÖV, BVD-TBA, DIJ-AGR	Kantonaler Richtplan
BVD-AÖV	Angebotsbeschluss ÖV, IRK ÖV
BVD-AÖV, BVD-TBA	RGSK, Agglomerationsprogramme

Handlungsfeld Nr. 5

Kombinierte und Sharing-/Pooling-Mobilität

Betroffene Teilstrategien und Stossrichtungen

Verlagern (V2)

- Sharing- und Pooling-Angebote fördern (V2.5)
- Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern (V2.6)

Vernetzen (V4)

- Verkehrsdrehscheiben fördern (V4.1)
- Tarifsysteme auf multimodale Nutzung ausrichten (V4.2)
- Mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale nutzen (V4.5)

Fazits aus Stossrichtungen

- Im Freizeit- und Tourismusverkehr gezielt Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr stärken.
- Strategische Grundsätze zur Förderung der Multimodalität räumlich differenziert konkretisieren und regionale Planungen entsprechend unterstützen.
- Der Kanton Bern unterstützt und fördert die multimodale Mobilität, indem er beispielsweise an Haltestellen des ÖV oder an strategisch wichtigen Standorten entlang des Strassennetzes Investitionsbeiträge an Anlagen der kombinierten Mobilität ausrichtet und kantonale Flächen für Sharing- und Pooling-Angebote bereitstellt.
- Die Sharing- und Pooling-Mobilität durch bedarfsgerechte Angebote bei grösseren oder raumplanerisch strategisch wichtig gelegenen Arealentwicklungen (Wohnen, Arbeit, Freizeit, Verkehrsdrehscheiben) stärken.
- Innerhalb der Kantonsverwaltung Sharing- und Pooling-Angebote einsetzen und bekannt machen.
- Zeitlich und räumlich flexible «Personal Mobility Devices» sowie Sharing- und On-Demand-Angebote wo sinnvoll als Teil der Mobilitätsketten berücksichtigen.
- Im Grundsatz einen möglichst frühen und komfortablen Umstieg vom MIV auf ÖV (P+R) und einen attraktiven Wechsel zwischen Velo und ÖV (B+R) resp. zwischen «Personal Mobility Devices» und ÖV anvisieren.
- Der Kanton Bern setzt «Mobility as a Service»-Angebote innerhalb der Verwaltung ein.
- Der Kanton Bern unterstützt Projekte, die das Teilen von Fahrzeugen und Fahrgemeinschaften vereinfachen und fördern, indem er z. B. bei Projekten eigene Daten für innovative Lösungen zur Verfügung stellt.
- Der Kanton Bern prüft, ob und inwiefern die regulatorischen Grundlagen für die Einführung und Nutzung von Ride-Sharing-Apps auf kantonaler Ebene anzupassen sind.

Beteiligte und wichtige Instrumente (nicht abschliessend)

BVD-AÖV, BVD-TBA, DIJ-AGR	Kantonaler Richtplan
BVD-AÖV, BVD-TBA	RGSK, Agglomerationsprogramme
BVD-TBA	Strassennetzplan

Handlungsfeld Nr. 6

Fuss- und Veloverkehr

Betroffene Teilstrategien und Stossrichtungen

Verlagern (V2)

- Attraktivität des Fusswegnetzes sicherstellen (V2.1)
- Veloinfrastruktur ausbauen (V2.2)
- ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen (V2.3)
- Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern (V2.6)

Verträglich gestalten (V3)

- Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern (V3.2)
- Finanzierung und finanzielle Tragbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen (V3.4)

Fazits aus Stossrichtungen

- Im Freizeit- und Tourismusverkehr gezielt Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr stärken.
- Bei der Auswahl der einzusetzenden Fahrzeuge durch die öffentliche Hand Alternativen zum Auto prüfen (ÖV, Velo, E-Bike, öffentliches Veloverleihsystem, öffentliches Car-Sharing).
- Das Fussverkehrsnetz ist sicher, durchgängig, direkt und hindernisfrei und weist attraktive Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr auf.
- Dem Veloverkehr ein durchgängiges, sicheres und direktes Netz zu Verfügung stellen, mit nachfragegerechtem Ausbaustandard, attraktiven Alltagsvelo-, Velofreizeit- und Mountainbikerouten sowie ausreichend Veloabstellflächen an wichtigen Umsteige- und Zielorten.
- Auf Korridoren mit grosser Nachfrage Velovorrangrouten prüfen und erstellen.
- Ausbau der Veloinfrastruktur – insbesondere der Alltagsvelorouten/Velovorrangrouten gemäss Sachplan Veloverkehr – sicherstellen.
- Zählstellennetz von Fuss- und Veloverkehr ausbauen.
- Barrierefreiem Reisen (Zugang zu Bauten und Anlagen, Kommunikation, Fahrzeuge) Rechnung tragen und die Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz umsetzen.
- Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge für Neu- und grössere Umbauten im Baugesetz und in der Bauverordnung vorgeben.
- Die Bereitstellung einer Lade- und Betankungsinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen im Kanton fördern – sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr.

Beteiligte und wichtige Instrumente (nicht abschliessend)

BVD-AÖV, BVD-TBA, DIJ-AGR	Kantonaler Richtplan
BVD-AÖV, BVD-TBA	RGSK, Agglomerationsprogramme
BVD-Rechtsamt	Bauverordnung
BVD-TBA	Sachplan Veloverkehr, Sachplan Wanderrouthenetz, Strassennetzplan, IRK Strasse, Standards Kantonsstrassen
SID-BSM	Strategie Sport Kanton Bern

Handlungsfeld Nr. 7

Motorisierter Individualverkehr

Betroffene Teilstrategien und Stossrichtungen

Vermeiden (V1) – Personen- und Warenströme bündeln und Fahrzeugauslastung optimieren (V1.2) – Parkraum bewirtschaften und Parkplatzerstellungspflicht lockern (V1.5)	Verträglich gestalten (V3) – Strassenraum siedlungsverträglich, sicher und klimafreundlich gestalten (V3.1) – Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern (V3.2)
Vernetzen (V4) – Regional abgestimmtes, verkehrsmittelübergreifendes Verkehrsmanagement realisieren (V4.4)	

Fazits aus Stossrichtungen

- Massnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung im Individualverkehr unterstützen.
- Den Strassenraum siedlungsverträglich und mit hoher Aufenthaltsqualität gestalten, um die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden aufeinander abzustimmen.
- Der Kanton Bern unterstützt den Bund bei seinen Anstrengungen der Umsetzung der Vision Zero.
- Im Siedlungsgebiet den Verkehrsablauf möglichst emissionsarm gestalten. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Verstetigung und Lenkung des Verkehrs.
- Ökologische Lenkungswirkung der Motorfahrzeugsteuer verstärken: Klima- und energieeffiziente Fahrzeuge steuerlich begünstigen (positive und negative Anreizmodelle).
- Lärmindernde Beläge im Strassenbau zur Umsetzung der Lärmschutzpflichten einsetzen und vermehrt Recyclingbaustoffe verwenden.
- Regional und über die verschiedenen Verkehrsmittel abgestimmte Verkehrsmanagementlösungen fördern und umsetzen.
- Die vorhandene Infrastruktur möglichst optimal nutzen. Hierzu die Verkehrsabläufe mittels Verkehrslenkung, -leitung, -steuerung und -information aktiv beeinflussen.
- Das MIV-Aufkommen in den Zentren der Kernstädte durch zeitliche und räumliche Lenkung des Verkehrs sowie gezielter Verknappung des Parkraums reduzieren.
- Überkommunal abgestimmte Parkraumbewirtschaftung in den RGSK und AP sicherstellen.
- Parkraumbewirtschaftung bei grossen Arbeits- und Wohnschwerpunkten und aufkommensstarken Freizeit- und Tourismuszielen umsetzen.
- Parkplätze der kantonalen Verwaltung konsequent bewirtschaften; zusätzliche Kriterien in der Verordnung über die Bewirtschaftung der Parkplätze wie die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr oder die Grösse des Standorts prüfen.
- Die Parkplatzerstellungspflicht nach Art. 49–56 der Bauverordnung überprüfen. Insbesondere an Lagen, die eine gute ÖV-Erschliessung aufweisen, soll die Erstellung weniger Parkplätze vereinfacht werden. Umgekehrt sollen Nachweise nötig sein für die Erstellung einer hohen Anzahl Parkplätze.
- Bei der Auswahl der einzusetzenden Fahrzeuge durch die öffentliche Hand Alternativen zum Auto prüfen (ÖV, Velo, E-Bike, öffentliches Veloverleihsystem, öffentliches Car-Sharing).

Beteiligte und wichtige Instrumente (nicht abschliessend)

DIJ-AGR, BVD-AÖV, BVD-TBA	Kantonaler Richtplan
BVD-AGG	Parkraumbewirtschaftung kantonale Bauten (Verordnung über die Bewirtschaftung der Parkplätze)
BVD-Rechtsamt	Baugesetz und Bauverordnung
BVD-TBA	RGSK, Agglomerationsprogramme, Strassennetzplan, IRK Strasse
SID-ZBS Mobilität	Strategie betriebliche Mobilität
WEU-AUE	Massnahmenplan zur Luftreinhaltung

Handlungsfeld Nr. 8

Güterverkehr

Betroffene Teilstrategien und Stossrichtungen

Vermeiden (V1) – Verkehrs- und Siedlungsplanung aufeinander abstimmen (V1.1) – Personen- und Warenströme bündeln und Fahrzeugauslastung optimieren (V1.2)	Verlagern (V2) – Güterverkehr auf der Schiene stärken und innovative Güterverkehrslösungen fördern (V2.7)
Verträglich gestalten (V3) – Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern (V3.2)	

Fazits aus Stossrichtungen

- Der Kanton Bern sorgt für die Rahmenbedingungen für eine attraktive, effiziente, raumsparende, umweltschonende, sichere und finanzierbare Ver- und Entsorgung von Unternehmen und Haushalten mit Gütern.
- Innovative Ansätze zur gebündelten und verträglichen Abwicklung des Güterverkehrs fördern.
- Der Kanton Bern entwickelt ein Zielbild für den Schienengüterverkehr und sichert raumplanerisch die festgelegten Verladeanlagen und Güterbahnhöfe.
- Der Kanton Bern stellt die Bahnerschliessung von Industrie- und Gewerbegebieten soweit möglich sicher und fördert die Bahnnutzung durch güterverkehrsintensive Unternehmen.
- Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) und güterverkehrsintensive Vorhaben (GViV) auf gut geeignete Lagen lenken.
- Vorranggebiete für Logistiknutzungen bezeichnen und Regelungen für GViV prüfen.
- Die Verlagerungspolitik des Bundes unterstützen.
- Die Bereitstellung einer Lade- und Betankungsinfrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen im Kanton fördern – sowohl für den Personen- wie auch den Güterverkehr.
- Der Kanton Bern legt für öffentliche Beschaffungen, welche logistische Transportdienstleistungen beinhalten, die Kriterien fest, die sicherstellen, dass Güter- oder Personentransportleistungen energiearm erbracht werden, und wendet diese an.

Beteiligte und wichtige Instrumente (nicht abschliessend)

BVD-AÖV, BVD-TBA, DIJ-AGR	Kantonaler Richtplan
BVD-AÖV, BVD-TBA, DIJ-AGR, WEU-AUE, WEU-AWI	Güterverkehrs- und Logistikkonzept
WEU-AUE	Massnahmenplan zur Luftreinhaltung

Handlungsfeld Nr. 9

Flugverkehr

Betroffene Teilstrategien und Stossrichtungen

Verträglich gestalten (V3)

- Luftverkehr umweltschonend abwickeln (V3.3)

Vernetzen (V4)

- Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Eisenbahn- und Luftverkehr sicherstellen (V4.3)

Fazits aus Stossrichtungen

- Der Kanton Bern unterstützt den Flughafen Bern in seiner Funktion als Regionalflughafen. Er stellt die Rahmenbedingungen für einen umweltschonenden Flugverkehr bereit.
- Der Kanton Bern setzt sich für eine möglichst umweltschonende und gesellschaftsverträgliche Abwicklung des Flugverkehrs ein. Er fördert die Luftfahrt mit erneuerbaren Flugtreibstoffen insbesondere ab dem Flughafen Bern und im Freizeitverkehr. Er befürwortet Flüge und die erforderliche Infrastruktur, bei denen die Luftfahrt dem öffentlichen Interesse dient und verfolgt eine zurückhaltende Politik bei Flügen von privatem Interesse.
- Der Kanton Bern setzt sich für eine gute kantonale Anbindung an den internationalen Eisenbahnverkehr (inkl. Nachtzugnetz) und den Luftverkehr ein.

Beteiligte und wichtige Instrumente (nicht abschliessend)

BVD-AÖV, BVD-TBA, DIJ-AGR

Kantonaler Richtplan

WEU-AWI

Wirtschaftsförderungsgesetz (WFG, BSG 901.1)

Wichtige Trends und ihre Auswirkungen auf das Mobilitätssystem⁵

Trend	Auswirkungen auf Mobilitätssystem
Klimawandel	– Sowohl die Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Adaptation) als auch die Minderung dieser Folgen durch die Klimapolitik (Mitigation) beeinflussen das Mobilitätssystem der Zukunft. Massnahmen im Bereich der Mitigation zielen dabei in erster Linie auf eine Dekarbonisierung des Mobilitätssystems.
Adaption	– In Berggebieten nehmen Naturgefahren wie Bergrutsche und Steinschlag zu, die Schneemengen sind hingegen rückläufig. Im Hügel- und Flachland steigt das Risiko von Überschwemmungen. Verkehrsinfrastrukturen müssen solchen Naturgefahren Stand halten können. – Im Flachland werden sich heisse und trockene Sommer und Wetterextreme mehrten. In urbanen Gebieten heizen Verkehrsinfrastrukturen oft die Umgebung zusätzlich auf (z. B. Strassen, Eisenbahntrassees). – Strassen und Schienen sind hitzeanfällig.
Mitigation/ Dekarbonisierung	– Die Dekarbonisierung der Antriebssysteme wird vorangetrieben durch Massnahmen der Klimapolitik einerseits und durch die technologischen Entwicklungen bei alternativen Antrieben (z. B. Elektromobilität, Wasserstoff) andererseits. – Langfristig ist mit einer vollständigen Dekarbonisierung des strassengebundenen Verkehrs zu rechnen. Beim Flugverkehr ist die Entwicklung diesbezüglich ungewiss. – Die Dekarbonisierung führt je nach Antriebssystem auch zur Reduktion lokaler Emissionen (Luft- und/oder Lärmbelastung). – Die Auswirkungen der Dekarbonisierung auf die Verkehrsmittelwahl ist unklar. – Die Dekarbonisierung führt zu sinkenden Einnahmen bei der Mineralölsteuer. Es bedarf somit auf Bundesebene neuer Ansätze zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.
Bevölkerungswachstum	– Die Einwohnerzahl der Schweiz dürfte bis 2040 auf rund 10 Millionen steigen (gemäss mittlerem Bevölkerungsszenario des BFS). Das Bevölkerungswachstum ist auf die steigende Lebenserwartung und die Zuwanderung zurückzuführen. Die beiden Faktoren haben unterschiedliche Auswirkungen auf das Mobilitätssystem.
Steigende Lebenserwartung	– Der steigende Anteil älterer Menschen führt zu einer weiter steigenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, gerade jüngere Rentnerinnen und Rentner nutzen Mobilitäts- und Freizeitangebote stark. Beim ÖV nimmt die Bedeutung der Hindernisfreiheit zu.
Zuwanderung	– Die Zuwanderung führt zu einer Erhöhung der Mobilitätsnachfrage.
Globalisierung, flexiblere Arbeitsbedingungen und Einkommenswachstum	– Die internationale Mobilität und Vernetzung nehmen zu, eine gute internationale Erreichbarkeit (Autobahn, Eisenbahnfernverkehr, Flugverkehr) gewinnt als Standortfaktor an Bedeutung. – Zeitlich flexibles Arbeiten birgt ein Potenzial zur zeitlichen Verlagerung des Verkehrs und somit zur Glättung der Verkehrsspitzen. – Örtlich flexibles Arbeiten birgt ein Potenzial zur Vermeidung von Verkehr (kein Arbeitsweg bei Homeoffice oder kürzerer Arbeitsweg bei Besuch eines lokalen Coworking Spaces). Örtlich flexibles Arbeiten birgt insbesondere ein Potenzial für den ländlichen Raum, weil die Immobilienpreise dort günstiger sind als in der Stadt, was auch beispielsweise Coworking Spaces auf dem Land attraktiv macht. Örtlich flexibles Arbeiten kann aber auch zu längeren Arbeitswegen führen, weil nicht mehr tägliche Präsenz am Arbeitsplatz verlangt wird – dies mindert den Effekt der Verkehrsvermeidung. – Das verfügbare Einkommen in den Haushalten wird in der Trendentwicklung weiterhin real leicht steigen, was in der Tendenz zu einer steigenden Mobilitätsnachfrage führt. – Der internationale Tourismus bleibt ein Wachstumsmarkt. Dies führt zu stärkeren Belastungen der Verkehrsinfrastrukturen in touristischen Hotspots wie der Jungfraueregion.

⁵ Die Tabelle ist inspiriert durch Rat für Raumordnung (2019): Megatrends und Raumentwicklung Schweiz, Bern

Urbanisierung	– Immer mehr Menschen leben in Städten und Agglomerationen, der Strassenraum kann dort aber kaum erweitert werden. Konflikte über die Nutzung des knappen Strassenraumes nehmen zu. Flächeneffiziente Verkehrsmittel wie der ÖV oder der Fuss- und Veloverkehr weisen in urbanen Räumen klare Vorteile auf. Die hohe Siedlungsdichte erlaubt kurze Arbeits- und Freizeitwege.
Digitalisierung	Die Digitalisierung ermöglicht die Vernetzung von Menschen untereinander, die Vernetzung von Menschen mit Fahrzeugen und die Vernetzung von Fahrzeugen mit anderen Fahrzeugen und der Infrastruktur. Daraus ergeben sich zahlreiche Auswirkungen auf das künftige Mobilitätssystem: – Digitale Vernetzung Mensch ↔ Mensch: – Zeitlich und örtlich flexiblere Arbeitsformen im Dienstleistungsbereich (Homeoffice, Coworking, etc.) – Onlinehandel – Digitale Vernetzung Mensch ↔ Fahrzeug: – Sharing/Mobility as a Service/Multimodalität – Digitale Vernetzung Fahrzeug ↔ Fahrzeug ↔ Infrastruktur: – Automatisiertes Fahren – Verkehrslenkung mit Echtzeitdaten
Onlinehandel	– Onlinehandel nimmt weiter zu verbunden mit steigenden Erwartungen an möglichst kurze und zeitlich vorbestimmte Lieferzeiten. – Transportdrohnen als mögliches Zukunftsmodell, aber technologische Möglichkeiten (Transportvolumen und -gewicht), Wirtschaftlichkeit und politische Akzeptanz sehr ungewiss.
Sharing/Mobility as a Service/ Multimodalität	– Die Digitalisierung erleichtert das Teilen von Fahrzeugen über entsprechende Applikationen. Bereits etabliert ist das Sharing von Autos, Velos und Trottinetten. Kurzfristig dürften Sharing-Angebote für weitere Mikromobilitätsgeräte zu erwarten sein. Mittel- bis langfristig hat das Teilen von automatisierten Fahrzeugen das Potenzial, den privaten Motorfahrzeugbesitz stark zu reduzieren. – Auch Fahrten werden auf bescheidenem Niveau zunehmend geteilt (Ride-Sharing). Beispiele dafür sind App-basierte Angebote oder Mitfahrbänke im ländlichen Raum. – Die hohe Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten und deren Kombinierbarkeit mit klassischen Angeboten wie dem ÖV führen dazu, dass Mobilität zunehmend als Dienstleistung verstanden wird (Mobility as a Service). Die Dienstleistung besteht darin, dass einem eine digitale Applikation den schnellsten – oder komfortabelsten oder preisgünstigsten – Weg von A nach B anbietet unter Berücksichtigung aller Mobilitätsoptionen. Die Einfachheit von «Mobility as a Service» führt zu einer höheren Multimodalität.
Automatisiertes Fahren	– Automatisiertes Fahren erlaubt – bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen – eine bessere Nutzung der Kapazitäten und somit eine Reduktion von Staus aufgrund der optimierten Fahrweise. Automatisiertes Fahren erhöht auch die Sicherheit im Strassenverkehr. – Unklar ist, ob automatisiertes Fahren zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt. Einerseits dürfte das Verkehrsaufkommen steigen, da neue Personengruppen wie Seniorinnen und Senioren oder Kinder Zugang zum MIV erhalten und weil der MIV gegenüber dem ÖV an Attraktivität gewinnt, weil nun auch die Reisezeit im MIV produktiv genutzt werden kann. Zudem kann automatisiertes Fahren auch zu vermehrten Leerfahrten führen. Andererseits könnte das Verkehrsaufkommen auch abnehmen, wenn durch die Automatisierung Fahrten zunehmend geteilt werden. – Automatisierte Autos oder Kleinbusse können den ÖV ergänzen oder teilweise gar ersetzen. Das bietet insbesondere Chancen für den ländlichen Raum, wo der Kostendeckungsgrad des ÖV schlecht ist. – Automatisierte auf Abruf zur Verfügung stehende Sharing-Fahrzeuge könnten zu einer Reduktion des privaten Fahrzeugbesitzes führen. – Parkflächen dürften durch automatisiertes Fahren zunehmend von teuren zentralen zu kostengünstigen peripheren Lagen verschoben werden (Fahrzeug fährt «alleine» zum Parkplatz).

Verkehrslenkung
mit Echtzeitdaten

-
- Die digitale Vernetzung bietet das Potenzial, das Verkehrsmanagement durch die Nutzung von Echtzeitdaten weiter zu optimieren.
 - Auch digitale Sharing-Plattformen nutzen Echtzeitdaten und können so flexibel auf Überlastungen und Störungen reagieren.
-

Individualisierung

- Die Erwartung an individuelle, massgeschneiderte Mobilitätslösungen nimmt zu.
 - Unklar ist, ob die Individualisierung in Zukunft zu einem erhöhten oder reduzierten Privatbesitz von Fahrzeugen führt. Einerseits stellt das Teilen von Fahrzeugen gegenüber ihrem Besitz eine individuelle Einschränkung dar, andererseits dürfte mit automatisierten Fahrzeugen die Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen so hoch sein, dass diese Einschränkung relativ klein ist.
 - Das Velo und insbesondere E-Bikes gewinnen – verstärkt noch durch die Covid-19-Pandemie – weiter stark an Bedeutung. Besonders im urbanen Alltagsverkehr mit Fahrdistanzen unter 15 km wird der Marktanteil des Velos stark steigen, sofern die dazu notwendigen Infrastrukturen bereitgestellt werden. Für einen relevanten Verlagerungseffekt wird es dabei wichtig sein, dass die Witterungsabhängigkeit der Velonutzung abnimmt und dass nicht nur vom ÖV, sondern auch vom MIV vermehrt auf das Velo umgestiegen wird.
 - Die Sensibilität für die eigene Gesundheit steigt. Einerseits steigt dadurch das Bewusstsein um die gesundheitsfördernde Wirkung des Fuss- und Veloverkehrs, andererseits auch das Bewusstsein um negative Auswirkungen von Lärm- und Schadstoffemissionen.
 - Zeitlich und örtlich flexiblere Arbeitsformen sind auch ein Ausdruck einer zunehmenden Individualisierung (vgl. unter Digitalisierung).
-

SWOT

Die folgenden Tabellen enthalten eine Analyse der Stärken und Schwächen sowie der Chancen und Risiken für die einzelnen Oberziele der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022. Zudem werden die identifizierten Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken den einzelnen Teilstrategien der 4V-Strategie zugeordnet.

Die Ergebnisse der SWOT mit Hinblick auf die einzelnen Teilstrategien «Vermeiden (V1)», «Verlagern (V2)», «Verträglich gestalten (V3)» und «Vernetzen (V4)» lassen sich wie folgt zusammenfassen:

«sicher und attraktiv»

Das Oberziel wird vor allem durch «Verträglich gestalten» abgedeckt. Das Potenzial zur Reduktion von Unfallrisiken und zur Schaffung neuer, niederschwelliger Verkehrsangebote, das sich durch die Digitalisierung ergibt, kann hingegen keinem der 4V eindeutig zugeordnet werden.

«erreichbar und vernetzt»

Das Oberziel lässt sich weitgehend der Teilstrategie «Vernetzen» zuordnen.

«wirtschaftlich und kosteneffizient»

Das Oberziel wird durch alle 4V abgedeckt. Neue wirtschaftliche Mobilitätsformen, die durch die Digitalisierung entstehen sowie das Potenzial der Digitalisierung zur effizienten Steuerung des Verkehrs werden vor allem durch die «Vernetzung» abgedeckt.

«energie- und flächeneffizient» und «umweltschonend und klimaneutral»

Die Oberziele werden ebenfalls durch alle 4V abgedeckt: Für eine energie- und flächeneffiziente sowie umweltschonende Mobilität reicht der technologische Fortschritt (z. B. fossilfreie Fahrzeuge, unter «Verträglich gestalten») alleine nicht aus. Es braucht zudem die strategischen Stossrichtungen «Vermeiden» und «Verlagern» die dazu beitragen, den Ressourcenverbrauch vom Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum zu entkoppeln.

«auf Siedlung abgestimmt»

Auch das Oberziel wird durch alle 4V abgedeckt. Das Potenzial für die Siedlungsentwicklung durch Verkehrsdrehscheiben kommt vor allem durch die «Vernetzung» zur Geltung.

SWOT zur Zielsetzung

«sicher und attraktiv»

Ziel	⊕ Stärken ⊖ Schwächen	★ Chancen ▲ Risiken	V1	V2	V3	V4
Die Sicherheit im Verkehr ist hoch, die Unfallrisiken sind minimiert.	⊕ Die Sicherheit im Verkehr ist schon heute hoch ⊖ Neue Unfallschwerpunkte durch höheres E-Bike-Aufkommen, Hauptgefahr bleibt aber der MIV ⊖ Mehr und schwerere Unfälle zwischen Zufussgehenden und E-Bike-Fahrenden	★ Die Digitalisierung birgt das Potenzial, die Unfallrisiken weiter zu reduzieren (1) durch Fahrassistenzsysteme oder automatisiertes Fahren (2) durch schnelle Lokalisierung von Unfallschwerpunkten durch laufende Screenings ▲ Gefahr von mehr Unfällen bei wachsendem Verkehrsaufkommen	×		×	×
Die Mobilitätsangebote sind niederschwellig, zuverlässig und komfortabel.	⊕ Schon heute hohe Zuverlässigkeit und hoher Komfort im ÖV ⊖ Tarifsystem im ÖV ist kompliziert ⊖ Komfort bei Umsteigepunkten noch verbesserungsfähig (kurze Wege, Überdachungen, Signalisation)	★ Die Digitalisierung birgt das Potenzial, niederschwelligere Angebote zu schaffen (z. B. App mit der man den schnellsten Weg von A nach B findet, unter Berücksichtigung aller Mobilitätsoptionen) ★ Die Digitalisierung ermöglicht Komfortsteigerungen im ÖV (z. B. einfacheres Ticketing, Anzeigen zu Auslastung, digitale Platzreservation) ▲ Die steigende Lebenserwartung führt zu steigenden Anforderungen bezüglich Niederschwelligkeit und Komfort und damit zu höherem Investitionsbedarf in diesen Bereichen ▲ Höhere Attraktivität der Angebote führt zu mehr Nachfrage und dadurch mehr Überlastung der Verkehrssysteme			×	×
Der ÖV ist hindernisfrei.	⊕ Langfristige Umsetzung ist durch BehiG gewährleistet ⊖ Der Umbau von ÖV-Haltestellen gemäss BehiG ist aber noch lange nicht abgeschlossen	★ Neue Chancen für hindernisfreie Gestaltung durch digitale Leitsysteme (z. B. für Blinde) ▲ Durch die steigende Lebenserwartung erhöht sich die Bedeutung eines hindernisfreien ÖV			×	×

SWOT zur Zielsetzung

«erreichbar und vernetzt»

Ziel	⊕ Stärken ⊖ Schwächen	★ Chancen ▲ Risiken	V1	V2	V3	V4
Der Kanton Bern ist durch eine attraktive Anbindung an die nationalen und internationalen Verkehrsnetze für Bevölkerung und Unternehmen gut erreichbar.	⊕ Sehr gute Anbindung an den nationalen Schienenverkehr und den internationalen Schienenverkehr Richtung Italien und Deutschland ⊕ Attraktive Verbindungen an die Landesflughäfen Zürich, Basel und Genf ⊖ Unbefriedigende Schienen-Anbindung Richtung Paris	★ Durch die Globalisierung steigt die Bedeutung der internationalen Anbindung, diese ist beim Kanton Bern gut und soll weiter verbessert werden ▲ Konkurrenz um beschränkte Mittel für Angebotsverbesserungen nimmt zu				×
Alle Regionen verfügen über eine Basiserschliessung.	⊕ Die Erschliessung aller Regionen durch das Strassennetz und über eine ÖV-Basiserschliessung ist gewährleistet ⊖ In Randregionen ist die ÖV-Erschliessungsqualität aufgrund des zu geringen Potenzials teilweise ungenügend	★ Durch die Digitalisierung entstehen neue Angebotsformen wie On-Demand-Busse oder -Taxis. Diese können die Erreichbarkeit der Hügel- und Berggebiete verbessern ▲ Zunehmende Wetterextreme in Zusammenhang mit dem Klimawandel können die Basiserschliessung insbesondere im alpinen Raum zeitweise beeinträchtigen				×
Unterschiedliche Verkehrsmittel können optimal miteinander kombiniert werden.	⊕ Gute Ausgangslage bezüglich B+R- und P+R-Anlagen und guten Umsteigepunkten zwischen S-Bahn und Tram/Bussen... ⊖ ...aber noch sehr begrenzte Sharing-Angebote ⊖ Kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel ist kompliziert (bedingt zahlreiche Tickets/Abos) und das Angebot ist beschränkt	★ Die Digitalisierung vereinfacht die Kombination unterschiedlicher Verkehrsmittel über entsprechende Apps ★ Auf- und Ausbau von Verkehrsdrehscheiben				×
Das Potenzial der Digitalisierung zur laufenden Optimierung des Mobilitätssystems wird genutzt.	⊕ VM ist auf wichtigen Korridoren bereits umgesetzt	★ Die Digitalisierung erlaubt es künftig, bestehende isolierte VM-Systeme in ein Gesamtsystem zu integrieren und das Verkehrssystem mit Echtzeitinformationen und durch die Vernetzung zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur zu optimieren ★ Die Digitalisierung kann zur Optimierung von Verkehrsmittelwahl und Wegketten und zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung beitragen				×

SWOT zur Zielsetzung

«wirtschaftlich und kosteneffizient»

Ziel	⊕ Stärken ⊖ Schwächen	★ Chancen ▲ Risiken	V1	V2	V3	V4
Die verfügbaren finanziellen Mittel auf Ebene Gemeinde, Kanton und Bund werden so eingesetzt, dass sie die grösstmögliche Wirkung erzielen.	⊕ Priorisierung von Infrastrukturprojekten wird bereits vorgenommen... ⊖ ... aber Nutzen-Kosten-Betrachtung zwischen Infrastrukturprojekten fehlt teilweise ⊖ Hohe Kosten für Substanzerhalt	▲ Im Zuge der Dekarbonisierung sinken die Einnahmen der Mineralölsteuer und somit die verfügbaren Mittel für den Strassenverkehr ▲ Risiko, dass knappe finanzielle Mittel nach politischen statt fachlichen Kriterien verteilt werden ▲ Umsetzung grosser Infrastrukturvorhaben wird wegen mangelnden finanziellen und personellen Ressourcen schwieriger			×	
Der Güterverkehr wird effizient abgewickelt und gebündelt.	⊖ Anteil Schienengüterverkehr unter schweizerischem Durchschnitt	▲ Durch die Digitalisierung steigt der Onlinehandel und damit die Zahl der Lieferfahrten ▲ Durch die Urbanisierung werden Logistikflächen zunehmend knapper		×	×	×
Die Nachfragespitzen sind geglättet.	⊕ Erste Pilotprojekte zur Entflechtung von Ausbildungs- und Arbeitsverkehr in Umsetzung... ⊖ ... aber insgesamt nur wenig Massnahmen zur Glättung von Nachfragespitzen	★ Potenzial für zeitlich flexiblere Arbeitszeiten, Homeoffice sowie die Entflechtung von Arbeits- und Ausbildungsverkehr vorhanden ★ Potenzial zur Brechung der Spitzen durch zeitlich differenzierte Tarifierung (Stichworte Mobility Pricing, Off-Peak-Tickets, Off-Peak-GA)		×		
Eine leistungsabhängige Abgabe – die je nach Fahrzeug, Ort und Tageszeit variieren kann – ersetzt die bisherigen Verkehrsabgaben und sorgt für weitgehende Kostenwahrheit im Verkehr (Bundesaufgabe).	⊕ Bestehende Mineralölsteuer ist insofern verursachergerecht, dass sie abhängig von der Fahrzeugleistung und der gefahrenen Strecke ist... ⊖ ... die Steuer kann bei den zunehmend verbreiteten Elektrofahrzeugen aber nicht erhoben werden	★ Mit der Dekarbonisierung und dem damit einhergehenden Wegfall von Mineralölsteuereinnahmen steigt der Spielraum für den Ersatz der bisherigen Abgaben durch eine verursachergerechtere Abgabe ★ Die Digitalisierung ermöglicht die genaue Erfassung von Fahrwegen als Grundlage für eine verursachergerechte Verkehrsabgabe	×			×

Ziel	⊕ Stärken ⊖ Schwächen	★ Chancen ▲ Risiken	V1	V2	V3	V4
Die bestehenden Infrastrukturen werden optimal ausgenutzt und Überkapazitäten vermieden.	⊖ Der Infrastrukturbedarf ist heute auf die Spitzenzeit ausgelegt, die Ausnutzung der Infrastrukturen im Tagesverlauf ist nicht optimal	★ Die Digitalisierung erlaubt es künftig, bestehende isolierte VM-Systeme in ein Gesamtsystem zu integrieren und das Verkehrssystem mit Echtzeitinformationen und durch die Vernetzung zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur zu optimieren ★ Potenzial für zeitlich flexiblere Arbeitszeiten, Homeoffice sowie die Entflechtung von Arbeits- und Ausbildungsverkehr vorhanden ★ Potenzial zur Brechung der Spitzen durch zeitlich differenzierte Tarifierung (Stichworte Mobility Pricing, Off-Peak-Tickets, Off-Peak-GA)		×		×
Die Fahrzeuge auf der Strasse und der Schiene weisen hohe Auslastungsgrade auf.	⊕ Hohe Auslastung des ÖV zu Spitzenzeiten ⊖ Geringe Auslastungsgrade im MIV ⊖ Geringe Auslastungsgrade im ÖV ausserhalb der Spitzenzeiten	★ Mit der Digitalisierung entstehen neue Möglichkeiten des Ride-Sharings und von On-Demand-Angeboten ▲ Trend zur Individualisierung reduziert Potenzial von Car- und Ride-Sharing ★▲ Automatisiertes Fahren kann Auslastungsgrade erhöhen oder reduzieren (je nach Ausprägung und Regulierung)	×			×

SWOT zur Zielsetzung

«energie- und flächeneffizient»

Ziel	⊕ Stärken ⊖ Schwächen	★ Chancen ▲ Risiken	V1	V2	V3	V4
Der Mobilitätssektor weist eine hohe Energieeffizienz auf.	⊕ Starke Zunahme der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen ⊕ Wachsender Anteil des Veloverkehrs ⊖ Zunehmend grössere und leistungsstärkere Fahrzeuge im MIV	★ Potenzial für Quantensprung im Veloverkehr ★ Höhere Energieeffizienz im MIV durch fossilfreie Antriebe (Elektromobilität, Wasserstoff) ★ Potenzial für bedarfsgerechte und energieeffiziente Verwendung von Fahrzeugen durch Sharing und Pooling ▲ Rebound-Effekt: Mehr MIV-Nachfrage dank attraktiver Elektromobilität		×	×	
Der Landverbrauch für Verkehrsinfrastrukturen nimmt nicht weiter zu.	⊕ Umweltgesetzgebung stellen sparsamen Umgang mit Land (FFF) sicher ⊕ Bereits gut ausgebaute Infrastruktur	★ Förderung von ÖV und Veloverkehr als flächeneffiziente Verkehrsmittel ▲ Druck zum Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen durch weiteres Verkehrswachstum ▲ Druck zum Bau neuer Verkehrsinfrastrukturen	×	×	×	

SWOT zur Zielsetzung

«umweltschonend und klimaneutral»

Ziel	⊕ Stärken ⊖ Schwächen	★ Chancen ▲ Risiken	V1	V2	V3	V4
Durch den Verkehr verursachte Luft-, Lärm- und Lichtbelastungen sind auf ein Minimum reduziert.	⊕ Kantonales Lärmsanierungsprogramm 1. Etappe weitgehend umgesetzt ⊕ Bei Strassensanierungen im dichten Siedlungsraum werden lärmindernde Beläge eingebaut	★ Steigender Anteil Elektrofahrzeuge reduziert Luft-, Lärm- und Lichtemissionen ★ Potenzial für Lärmreduktionen im Schienengüterverkehr durch lärmarme Güterwagen	×	×	×	
Der Mobilitätssektor ist weitgehend CO ₂ -neutral.	⊕ Starkes Wachstum bei den Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen ... ⊖ ... aber CO ₂ -neutral betriebene Fahrzeuge sind heute die Ausnahme	★ Mit der Dekarbonisierung ergeben sich zahlreiche alternative, CO ₂ -neutrale Antriebsformen ... ▲ ... offen bleibt aber, ob der Flugverkehr mittelfristig CO ₂ -frei ausgestaltet werden kann			×	
Die Verkehrsinfrastrukturen sind sorgfältig in die Landschaft integriert, Trennwirkungen sind auf ein Minimum reduziert.	⊕ Umweltgesetzgebung stellt landschaftliche Integration sicher ⊖ Teils noch starke Trennwirkungen durch Verkehrsinfrastrukturen im Siedlungsgebiet	★ Verträgliche Gestaltung vielbefahrener Verkehrsinfrastrukturen innerorts ★ Reduktion von Trennwirkungen durch neue Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr			×	

SWOT zur Zielsetzung

«auf Siedlung abgestimmt»

Ziel	⊕ Stärken ⊖ Schwächen	★ Chancen ▲ Risiken	V1	V2	V3	V4
Die Verkehrsinfrastruktur trägt zur Siedlungsentwicklung nach innen bei.	⊕ Institutionalisierte Abstimmung von Verkehr und Siedlung (Kantonaler Richtplan, RGSK, AP)	★ Inwertsetzung von Quartieren durch attraktive Velo-, ÖV- und Sharing-Infrastruktur ★ Potenzial für Innenentwicklungen beim Auf- und Ausbau von Verkehrsdrehscheiben ★ Verkehrslenkung durch Parkplatzbewirtschaftung und Temporegime ▲ Zersiedlungsdruck durch anhaltendes Bevölkerungswachstum	×		×	
Es bestehen lokal und regional gut durchmischte Siedlungsstrukturen.	⊕ Institutionalisierte Planungsinstrumente (Richtplan, RGSK, AP)	★ Potenzial für die Schaffung gut durchmischter, polyzentrischer Siedlungsstrukturen – abgestimmt auf Standorte von Verkehrsdrehscheiben	×			

Ziel	⊕ Stärken ⊖ Schwächen	★ Chancen ▲ Risiken	V1	V2	V3	V4
Die öffentlichen Räume weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.	⊕ Verträgliche Umgestaltung zahlreicher Ortsdurchfahrten nach Berner Modell ... ⊖ ... aber weiterhin Handlungsbedarf bei verschiedenen Ortsdurchfahrten ⊖ Zunehmende Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr ⊖ Teilweise fehlende Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum	▲ Durch die höhere Siedlungsdichte nehmen im urbanen Raum Flächenkonflikte zu, etwa Konflikte zur Nutzung von Flächen für Verkehrsinfrastrukturen oder Aufenthaltsräume ▲ Durch den Klimawandel und die damit verbundenen höheren Temperaturen sinkt die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume ▲ Durch die Digitalisierung besteht die Gefahr, dass öffentliche Räume durch Verkehrsmittel von Free-Floating-Systemen zugeparkt werden			×	
Der ÖV, der Fussverkehr und der Veloverkehr haben einen hohen Anteil am Modalsplit.	⊕ Hoher ÖV-Anteil im Kanton ⊕ Zunahme des Veloverkehrs ⊖ Ungenügende Veloinfrastruktur: Qualitäts- und Netzlücken insbesondere in den Agglomerationskorridoren; ungenügende Standards für E-Bikes	★ Potenzial für Quantensprung im Veloverkehr durch E-Bikes und durch die Schaffung einer attraktiven, komfortablen und bedürfnisgerechten Infrastruktur (Vorrang- und Freizeitrouten) ★ Schaffung attraktiver multimodaler Verkehrsdrehscheiben mit optimaler Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr ▲ Mit der zunehmenden Individualisierung und gleichzeitigen Digitalisierung ist es unklar, ob der (automatisierte) MIV an Modalsplit-Anteilen gewinnt und wie sich die Bereitschaft zur Nutzung des fahrplan- und liniengebundenen ÖV oder von On-Demand-ÖV-Angeboten verändert		×		×
In Siedlungsräumen werden flächensparende Verkehrsmittel priorisiert.	⊕ Sehr gutes ÖV-Netz in urbanen Gebieten ⊖ Ungenügende Veloinfrastruktur: Qualitäts- und Netzlücken insbesondere in den Agglomerationskorridoren; ungenügende Standards für E-Bikes	▲ Durch die weitere Urbanisierung nehmen Flächenkonflikte im urbanen Raum zu. Das betrifft nicht nur Konflikte zwischen dem MIV und den flächeneffizienten Verkehrsmitteln. Auch Konflikte zwischen ÖV, Fuss- und Veloverkehr nehmen zu		×		