



Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern

Merkblatt zu Rollen und Aufgaben

Version
Autor/-innen

Genehmigt durch Amtsvorstehende
Pascal Gamper, Fiona Gilgen, Muriel Odiet, Deborah Bösch

Herausgabe BVD / DIJ

02.10.2023



Quelle Bild: BVD

1 Ausgangslage und Zielsetzung

Der Kanton Bern definiert Verkehrsdrehscheiben (VDS) als Anlagen zur effizienteren und verträglichen Gestaltung des Verkehrs bzw. der Mobilität und zur Verkehrsreduzierung. An einer VDS kreuzen sich verschiedene Verkehrsnetze, wodurch auch verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote aufeinandertreffen. Eine VDS ist ein funktionaler Ort, der das Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln ermöglicht und effizient gestaltet. Nebst den technischen Infrastrukturen können weitere Elemente wie z. B. digitale Vernetzungsangebote je nach Lage und Grösse die Attraktivität und Effizienz einer VDS erhöhen.

Im vorliegenden Merkblatt liegt der Fokus auf VDS des Personenverkehrs und den Rollen von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden. Verkehrsdrehscheiben des Güterverkehrs werden im Rahmen der Arbeiten rund um das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept thematisiert.

Das Merkblatt wurde durch die kantonalen Ämter AGR, AÖV und TBA gemeinsam erarbeitet. Es dient zur Klärung des gemeinsamen Verständnisses von Verkehrsdrehscheiben, damit diese in sämtlichen Planungsinstrumenten einheitlich verankert und beurteilt werden können. Des Weiteren dient es zur Unterstützung bei der Planung und Realisierung von VDS. Das Merkblatt richtet sich an die Berner Regionen und Gemeinden, an konzessionierte Transportunternehmen und weitere Anlagenbetreiber/-innen, sowie an die betroffenen kantonalen Fachstellen.

2 Instrumente des Bundes zu den Verkehrsdrehscheiben

Auf Bundesebene sind die konzeptionellen Rahmenbedingungen zu Verkehrsdrehscheiben in den folgenden Instrumenten verankert:

- Sachplan Verkehr, Teil Programm ([Mobilität und Raum 2050: Sachplan Verkehr, Teil Programm \(admin.ch\)](#))
- Programm Verkehrsdrehscheiben ([Verkehrsdrehscheiben \(admin.ch\)](#))
- Programm Agglomerationsverkehr ([Programm Agglomerationsverkehr \(admin.ch\)](#))

3 Strategische Grundsätze des Kantons Bern

Im Richtplan des Kantons Bern und in der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 werden die strategischen Grundsätze betreffend Verkehrsdrehscheiben skizziert.

- Richtplan Kanton Bern, Strategie ([Inhalt des Richtplans \(be.ch\)](#))
- Gesamtmobilitätsstrategie 2022 ([Gesamtmobilitätsstrategie \(be.ch\)](#))

Zusammengefasst lauten die strategischen Grundsätze des Kantons Bern betreffend VDS wie folgt:

- Der Kanton begrüsst grundsätzlich die Bestrebungen des Bundes zu Verkehrsdrehscheiben. Im Kanton Bern hat die Optimierung und Förderung von VDS Tradition (z. B. Kantonsbeiträge an ÖV-Umsteiganlagen und Park-and-Ride sowie Bike-and-Ride-Anlagen).
- Die bisherige und auch künftige Verkehrspolitik des Kantons Bern betreffend VDS vertritt einen dezentralen Ansatz: Attraktive Umsteigeorte von individuellen auf kollektive Verkehrsmittel sollen möglichst nahe am Startpunkt einer Reise liegen, so dass das Strassennetz entlastet und ein möglichst grosser Teil der Strecke mit dem ÖV bzw. flächensparenden Verkehrsmitteln zurückgelegt werden kann. Damit rücken insbesondere auch Verkehrsdrehscheiben im ländlichen und periurbanen Raum in den Fokus. Deshalb ist eine kritische Auseinandersetzung mit der Bundestypologie der VDS aus Sicht Kanton und Region zentral. Diese soll nicht den kantonalen Bestimmungen (z. B. Verkehrsintensive Vorhaben ViV) und Stossrichtungen widersprechen.
- Verkehrsdrehscheiben sollen primär dem optimalen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln dienen. Je nach Lage sowie Grösse der Verkehrsströme kann die Funktionalität der Dreh-

- scheibe mit spezifischen Angeboten und Dienstleistungen (z. B. Pickup-Station, Briefkasten, Bankomat, Kiosk etc.) ergänzt werden, solange dadurch kein überörtlicher Mehrverkehr produziert wird.
- Der gewünschte Einfluss einer VDS auf das umliegende Siedlungsgebiet ist typenabhängig (vgl. Typologie in Kapitel 5). Die Potenziale der Siedlungsentwicklung werden differenziert betrachtet, insbesondere in Abhängigkeit der Qualität des bestehenden oder zukünftigen ÖV-Angebots an der Drehscheibe. Durch die Interaktion der VDS mit dem Siedlungsgebiet wird sie Teil des Siedlungsgefüges.

4 Rollen- und Aufgabenteilung

Damit Verkehrsdrehscheiben sinnvoll und effizient geplant, weiterentwickelt und realisiert werden können, sind die Rollen und Aufgaben der zahlreichen involvierten Akteure klar zu definieren. Dabei ist insbesondere sicherzustellen, dass nebst der Gestaltung, Anordnung, Finanzierung und Umsetzung jeweils auch die Gesamtsystemsicht gewahrt wird.

4.1 Rolle und Aufgaben des Bundes

Das grundlegende Ziel des Bundes ist die Förderung von Verkehrsdrehscheiben mittels verschiedener Aktivitäten in der Planung und Umsetzung. Der Bund betont dabei, dass die Zusammenarbeit der Staatsebenen betreffend Verkehrsdrehscheiben auf Projekt- und Konzeptebene und in Abstimmung von Raum und Verkehr weiter vorangebracht werden müssen. Seine Hauptrolle sieht er vorwiegend in der Bereitstellung von Grundlagen und Informationen sowie der Mitfinanzierung von konkreten Massnahmen (Bahninfrastrukturfonds BIF, Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrsfonds NAF insbesondere über Agglomerationsprogramme).

- Der Bund setzt den **planerischen Rahmen** für Verkehrsdrehscheiben im Sachplan Verkehr, Teil Programm fest. Darin macht er zudem einen Vorschlag für eine mögliche **Typisierung** von Verkehrsdrehscheiben auf Grundlage ihrer Lage im Raum und Funktion im Gesamtverkehrssystem.
- Der Bund begleitet die verschiedenen Staatsebenen fachlich und erarbeitet **Grundlagenstudien** und unterstützt in der konzeptionellen **Methodenarbeit**. Verschiedene Grundlagenstudien zur Verortung, den Potenzialen, Erfolgsfaktoren und begleitenden Massnahmen von Drehscheiben wurden bereits im Rahmen des Programms Verkehrsdrehscheiben publiziert.
- Gemeinsam mit anderen Partnern erarbeitet der Bund in Beispielflächen verschiedene **Pilotstudien und –projekte**.
- Der Bund **finanziert** verschiedene Elemente von Verkehrsdrehscheiben über die Infrastrukturprogramme (BIF bei bahnseitigen Elementen wie z.B. Unterführungen) und Agglomerationsprogramme mit. Über die Agglomerationsprogramme werden verschiedene, nicht über den BIF mitfinanzierbare Elemente finanziert. VDS ausserhalb der Agglomerationsperimeter können bereits heute über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden, wenn aufgezeigt werden kann, dass sie einen bedeutenden Beitrag zur nachhaltigen Bewältigung des Verkehrsaufkommens im Agglomerationskern leisten (vgl. Kapitel 5). Weitere VDS im ländlichen Raum können aktuell noch nicht direkt mitfinanziert werden; dies ist aber auf Bundesebene Gegenstand von laufenden Abklärungen aufgrund eines parlamentarischen Vorstosses.

4.2 Rolle und Aufgaben des Kantons

Der Kanton ist für die Aufbereitung und Zurverfügungstellung von Grundlagen zuständig. Er macht konzeptionelle Vorgaben für die vertiefte Planung in regionalen und kommunalen Instrumenten, bzw. arealspezifischen Planungen.

- Der Kanton bereitet **planerische Grundlagen** (Verkehrszahlen, planerische Raumstruktur, Entwicklungsprognosen etc.) auf und stellt diese zur Verfügung. Zudem setzt er verkehrliche Rahmenbedingungen fest wie z.B. strategische Zielvorgaben für die Verkehrsentwicklung, die übergeordnete Gesamtmobilitätsstrategie, ÖV-Planungen sowie strategische Grundsätze für die Planung von Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern.
- Der Kanton erstellt auf Basis der Bundestypologie gemäss Sachplan Verkehr **konzeptionelle Leitsätze** zu den verschiedenen VDS-Typen und weist diese den Raumtypen gemäss kantonalem Raumkonzept zu.
- Der Kanton prüft und richtet die **rechtlich verankerten Kantonsbeiträge** (vgl. Tabelle am Ende des Merkblattes) an Planungen und Infrastrukturen wie ÖV-Umsteigeanlagen (AÖV) und wichtige P+R/B+R-Anlagen (TBA) auf Basis der kantonalen Leitsätze aus.
- Der Kanton nimmt eine übergeordnete **Koordinationsfunktion** wahr. Die Kantonsvertreter/innen nehmen dazu bei Bedarf an konzeptionellen Planungsstudien externer Partner/innen teil und fordern die Berücksichtigung der strategischen Grundsätze der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern 2022 (GMS) und des kantonalen Richtplans sowie der konzeptionellen Leitsätze des Kantons Bern gemäss Kapitel 5 im vorliegenden Merkblatt ein.
- Der Kanton stellt sicher, dass die Regionen und Anlagenbetreiber/innen **regionsübergreifende Überlegungen** in ihren Planungen miteinbeziehen.
- **Umgang mit Anfragen zu konkreten Umsetzungsprojekten** (Ausgestaltung und Bau einzelner Standorte/Anlagen): Bei Anfragen wird auf die strategischen Grundsätze in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern 2022 (GMS) und im kantonalen Richtplan sowie die kantonalen Leitsätze verwiesen. Der Kanton ist grundsätzlich nicht Bauherr von Verkehrsdrehscheiben, kann aber im Rahmen seiner Zuständigkeit einzelne Anlagenelemente erstellen (z.B. Bushaltekanten auf Kantonsstrassen) und leistet Investitionsbeiträge (siehe Kapitel 6). Die Kantonsvertreter/innen nehmen grundsätzlich nicht aktiv an Umsetzungsprojekten teil.

4.3 Rolle und Aufgaben der Regionen, Gemeinden, Transportunternehmen und Anlagenbetreiber/innen

Die Planung und Umsetzung von konkreten Anlagen ist Aufgabe der Regionen, Gemeinden, Transportunternehmen und weiteren Anlagenbetreiber/innen.

- **Die Regionen sind zuständig für**
 - Aufzeigen des Zusammenspiels der verschiedenen Verkehrsträger, bzw. die effiziente Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsnetze im Sinne einer Gesamtkonzeption sowie der engen Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung.
 - die konzeptionelle Standortfestlegung und -priorisierung von VDS auf Basis der strategischen Grundsätze in Richtplan und Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern.
 - standortspezifische Empfehlungen der relevanten Anlagenelemente.
 - die regionale Koordination und die Sicherstellung gemeindeübergreifender Überlegungen.
 - die planerische Umsetzung der Bundes- und Kantonsvorgaben in den Agglomerationsprogrammen und RGSK (inkl. Sicherstellung/Festlegung flankierender (Push- und Pull-) Massnahmen).
- **Die Gemeinden sind zuständig für**
 - die Verankerung / Berücksichtigung der Gesamtkonzeption der Region in den kommunalen Planungsinstrumenten und die Festlegung der planungsrechtlichen Grundlagen.
 - die Planung und Optimierung der Zufahrtswege sowie Fuss- und Velowegnetze rund um die VDS.
 - die städtebauliche/raumplanerische Integration von Verkehrsdrehscheiben.
 - die Koordination zwischen den Projektverantwortlichen einzelner Anlagenelemente.
 - die Koordination bei der baulichen Detailplanung und Umsetzung.
 - die Koordination bei Beitragsgesuchen von Dritten oder der Gemeinde selbst an den Kanton oder Bund.
 - das Monitoring und Controlling des Gesamtsystems sowie die Anlagenoptimierung bei Bedarf.

- **Die Anlagenbetreiber/innen und Transportunternehmen sind zuständig für**
 - die Festlegung der relevanten Anlagenelemente in Anlehnung an die regionale VDS-Typisierung.
 - die bauliche Detailplanung und Umsetzung.
 - den Unterhalt und Betrieb der verschiedenen Mobilitätsangebote und Infrastrukturen rund um die VDS.
 - die Gesuchstellung für Kantonsbeiträge.

5 Typologie Verkehrsdrehscheiben: konzeptionelle Leitsätze des Kantons

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm des Bundes enthält eine Typologie multimodaler Verkehrsdrehscheiben. Basierend auf der Lokalisierung und Funktionalität wird zwischen den Typen I bis V unterschieden. Der Kanton Bern wendet auf Basis seiner strategischen Grundsätze und räumlich-verkehrlichen Besonderheiten folgende Typologie an:

| Typ | Bezeichnung | Lage | Funktion | Einordnung aus kantonaler Sicht |
|-----|--|---|---|--|
| I | Hauptdrehscheibe einer grossen Agglomeration | Im Hauptkern einer grossen Agglomeration | Umstieg vom schienengebundenen Fern- und Regionalverkehr auf den städtischen ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie auf alternative Mobilitätsangebote | <p>Primär auf die Umsteigebeziehung zwischen dem klassischen ÖV und anderen flächensparenden Verkehrsarten ausgerichtet (Fuss- und Veloverkehr (FVV) inklusive E-Bikes (B+R) sowie «Personal Mobility Devices» wie E-Trottinette).</p> <p>Soll zudem öffentlichem Individualverkehr (z.B. Taxi), Sharing- und On-Demand-Angeboten Platz bieten.</p> <p>Soll Siedlungsentwicklung nach innen im Umfeld des Standortes fördern.</p> <p>Kann und soll mit spezifischen Angeboten und Dienstleistungen ergänzt werden. Soll betreffend Zugänglichkeit und Durchquerung für FVV aufgewertet und städtebaulich attraktiv gestaltet werden.</p> |
| II | Sekundäre Drehscheibe einer grossen Agglomeration | Im oder nah am Hauptkern (urbaner Gürtel) einer grossen Agglomeration | Umstieg vom Regionalverkehr auf den städtischen ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Potenzial für Fernverkehrsverbindungen | <p>Primär auf die Umsteigebeziehung zwischen dem klassischen ÖV und anderen flächensparenden Verkehrsarten ausgerichtet (Fuss- und Veloverkehr inklusive E-Bikes (B+R) sowie «Personal Mobility Devices» wie E-Trottinette).</p> <p>Soll zudem öffentlichem Individualverkehr (z.B. Taxi), Sharing- und On-Demand-Angeboten Platz bieten.</p> <p>Soll Siedlungsentwicklung nach innen im Umfeld des Standortes fördern; Anstoss für weitere Arealentwicklungen im Umfeld und grossräumige Nutzungsüberlegungen</p> |

| Typ | Bezeichnung | Lage | Funktion | Einordnung aus kantonaler Sicht |
|-----|---|--|--|--|
| | | | | <p>inkl. Sicherung der Flächen für Verkehrsangebote (Siedlungserweiterung kann restriktiv geprüft werden).</p> <p>Kann mit spezifischen Angeboten und Dienstleistungen ergänzt werden. Soll betreffend Zugänglichkeit und Durchquerung für FVV aufgewertet und städtebaulich attraktiv gestaltet werden.</p> |
| III | Zentrale Drehscheibe weitere Agglomeration | Im Kern einer mittleren bzw. kleinen Agglomeration | Ähnliche Funktionen wie Typ I, aber Umstieg vom MIV auf den Regional- und Fernverkehr kommt bedeutendere Rolle zu | <p>Primär auf die Umsteigebeziehung zwischen dem klassischen ÖV und anderen flächensparenden Verkehrsarten ausgerichtet (Fuss- und Veloverkehr inklusive E-Bikes (B+R) sowie «Personal Mobility Devices» wie E-Trottinette).</p> <p>Soll zudem öffentlichem Individualverkehr (z.B. Taxi), Sharing- und On-Demand-Angeboten Platz bieten.</p> <p>Ergänzende Push-Massnahmen (insbesondere eine darauf abgestimmte Parkplatzstrategie) einsetzen.</p> <p>Soll Siedlungsentwicklung nach innen im Umfeld des Standortes fördern. Anstoss für weitere Arealentwicklungen im Umfeld und grossräumige Nutzungsüberlegungen inkl. Sicherung der Flächen für Verkehrsangebote.</p> <p>Kann mit spezifischen Angeboten und Dienstleistungen ergänzt, betreffend Zugänglichkeit für FVV aufgewertet und städtebaulich attraktiv gestaltet werden.</p> |
| IV | Drehscheibe eines regionalen Knotens | Zentralität innerhalb (Neben kern) oder ausserhalb einer Agglomeration | Umstieg vom MIV, strassengebundenen ÖV, Fuss- und Veloverkehr auf den schienengebundenen Regional- und Fernverkehr | <p>in Abstimmung zu VDS VII (komplementär)</p> <p>Ergänzende Push-Massnahmen (insbesondere eine darauf abgestimmte Parkplatzstrategie) einsetzen.</p> <p>Soll Siedlungsentwicklung nach innen im Umfeld des Standortes fördern; Anstoss Siedlungserweiterungen kann bei regionalen Siedlungsschwerpunkten geprüft werden.</p> <p>Kann mit spezifischen Angeboten und Dienstleistungen ergänzt werden, betreffend Zugänglichkeit für FVV aufgewertet</p> |

| Typ | Bezeichnung | Lage | Funktion | Einordnung aus kantonaler Sicht |
|-------------|-------------------------------------|---|--|--|
| | | | | und städtebaulich attraktiv gestaltet werden. |
| V(a) | MIV-Bündelung Drehscheibe I | Unterschiedliche Lokalisierungen an Schnittstellen zwischen Nationalstrassen und ÖV-Haltestellen mit gutem Angebot. Von «nah am Kern» bis «ausserhalb der Siedlung» | Umstieg vom MIV auf den ÖV (städtischer oder Regionalverkehr, P+R) | <p>Unterscheidung VDS-MIV-Bündelung im Kanton Bern. kein prioritärer VDS-Typ, nur in Ausnahmefällen; sorgfältig prüfen.</p> <p>Nur eine Option, wenn das Strassennetz an den Schnittstellen zwischen Autobahnen und lokalem Strassennetz stark überlastet ist und solche Anlagen das überlastete Strassennetz wirkungsvoll entlasten.</p> <p>Muss unbedingt mit dem ÖV optimal erschlossen sein.</p> <p>Ergänzende Push-Massnahmen (insbesondere eine darauf abgestimmte Parkplatzstrategie) einsetzen.</p> <p>Soll primär dem optimalen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln dienen und im Umfeld des Standortes keine neuen Siedlungsentwicklungen anstossen.</p> <p>Spezifische Angebote und Dienstleistungen können geprüft werden; sehr restriktive Haltung (Vermeidung von Pull-Effekten).</p> |
| V(b) | MIV-Bündelung Drehscheibe II | Start: möglichst nahe an der Quelle. Ziel: Arbeitsstandort oder Typ V(a) i.S. eines P&R | MIV-Bündelung (Carpooling, von P+P zu P+R) | <p>Unterscheidung VDS-MIV-Bündelung im Kanton Bern. kein prioritärer VDS-Typ, nur in Ausnahmefällen; sorgfältig prüfen.</p> <p>Startort nur in Regionen, in denen kein oder kein konkurrenzfähiges Angebot an ÖV zur Verfügung gestellt werden kann und eine genügend grosse Nachfrage nach Park-and-Pool-Anlagen vorhanden ist. Zielort wo ein entsprechendes Potenzial für multimodale Mobilitätsketten vorliegt (ÖV-Haltestellen mit guten Verbindungen in die Stadt und in die Agglomerationskerngemeinden) (oder an Arbeitsstandorte).</p> <p>Ergänzende Push-Massnahmen (nur Parkplätze für Park-and-Pool, Sensibilisierung für die Vorteile Park-and-Pool, Promotion Mitfahr-Apps, Signalisierung & Kommunikation, eine darauf abgestimmte Parkplatzstrategie).</p> |

| Typ | Bezeichnung | Lage | Funktion | Einordnung aus kantonaler Sicht |
|-----|--|---|--|---|
| | | | | <p>Soll primär dem optimalen Umstieg zur Fahrtgemeinschaft (Startort) bzw. dem optimalen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln dienen (Zielort) und im Umfeld des Standortes keine neuen Siedlungsentwicklungen anstossen.</p> <p>Keine zusätzlichen Angebote und Dienstleistungen am Startort; spezifische Angebote und Dienstleistungen können am Zielort geprüft werden; sehr restriktive Haltung (Vermeidung von Pull-Effekten).</p> |
| VI | Tourismus- und Freizeit-Drehscheibe | Ausgangspunkt für wichtige Ziele im Freizeitverkehr | On-Demand-Shuttles, Ski- und Bikebus etc. | <p>Wird als VDS-Typ im Kanton Bern festgelegt.</p> <p>Nicht auf den Pendler- sondern den Freizeitverkehr orientiert. Berücksichtigung der zeitlichen Besonderheiten der Verkehrsflüsse.</p> <p>Dort auszubauen und anzubieten, wo ein entsprechendes Potenzial für multimodale Mobilitätsketten vorliegt.</p> <p>Infrastruktur für «On-Demand-Angebote» und Sharing-Angebote sind zu prüfen.</p> <p>Ergänzende Push-Massnahmen (Sensibilisierung, Promotion Mitfahr-Apps, Signalisierung & Kommunikation, darauf abgestimmte Parkplatzstrategie).</p> <p>Soll primär dem optimalen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln dienen und im Umfeld des Standortes keine neuen Siedlungsentwicklungen anstossen.</p> <p>Spezifische Angebote und Dienstleistungen können geprüft werden; restriktive Haltung (Vermeidung von Pull-Effekten).</p> |
| VII | Dezentrale P+R / B+R-Anlagen | flächig über den Kanton verteilt | So nahe wie möglich an Verkehrsquelle und mit grossem Potenzial für den frühzeitigen Umstieg auf flächensparende, emissionsarme Verkehrsträger und –mittel | <p>Wird als VDS-Typ im Kanton Bern festgelegt. Wichtiger VDS-Typ beim dezentralen Ansatz und für den Umstieg auf flächensparende Verkehrsmittel so früh wie möglich.</p> <p>Dort auszubauen und anzubieten, wo ein entsprechendes Potenzial für multimodale Mobilitätsketten vorliegt (ÖV-Haltestellen</p> |

| Typ | Bezeichnung | Lage | Funktion | Einordnung aus kantonaler Sicht |
|-----|-------------|------|----------|---|
| | | | | <p>mit guten Verbindungen in die Stadt und in die Agglomerationskerngemeinden und dispersem, schlecht ÖV-erschlossenem Umland).</p> <p>Ergänzende Push-Massnahmen (insbesondere eine darauf abgestimmte Parkplatzstrategie) einsetzen.</p> <p>Soll primär dem optimalen Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln dienen und im Umfeld des Standortes keine neue Siedlungsentwicklung anstossen.</p> <p>Keine oder untergeordnete Angebote und Dienstleistungen.</p> |

6 Bundes- und Kantonsbeiträge im Zusammenhang mit Verkehrsdrehscheiben

| Gegenstand | Gesetzliche Grundlage | Zuständiges Amt |
|---|--|---|
| Investitionsbeiträge Bund | | |
| Investitionsbeiträge an: <ul style="list-style-type: none"> - notwendige Unterführungen (100%) - Bike-and-Ride-Anlagen (Mitfinanzierung 50%) - zusätzliche Unterführungen (evtl. Mitfinanzierung) - keine Finanzierung von Park-and-Ride-Anlagen und Haltestellen des Ortsverkehrs | Bahninfrastrukturfonds BIF | Bundesamt für Verkehr BAV |
| Investitionsbeiträge an nicht über den BIF finanzierte Elemente von Verkehrsdrehscheiben in Agglomerationen, bzw. mit nachgewiesener verkehrlicher Wirkung auf eine Agglomeration | NAF, Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) | Amt für Raumentwicklung ARE |
| Investitionsbeiträge Kanton | | |
| Investitionsbeiträge an Park-and-Ride sowie an Bike-and-Ride-Anlagen | Art. 61 Strassengesetz | Tiefbauamt TBA |
| Investitionsbeiträge an kommunale Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen, sofern der Bund sich an einer Massnahme beteiligt | Art. 62 Strassengesetz | Tiefbauamt TBA |
| Beiträge an ÖV-Umsteigeanlagen | Art. 5 ÖVG, Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr, Ziffer 7.3 und 7.4 | Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV |
| Planungsbeiträge Kanton | | |
| Beiträge an regionale Strassenplanungen | Art. 64 Strassengesetz | Tiefbauamt TBA |
| Planungsbeiträge Dritter – insbesondere der regionalen Verkehrskonferenzen/Regionalkonferenzen – im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der Verkehrskoordination | Art. 11 ÖVG | Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV |

| | | |
|--|------------------------------|---------------------------------------|
| Planungsbeiträge an Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen oder sofern sie von besonderem kantonalem Interesse sind | Art. 139 BauG und Art. 8 PFV | Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR |
|--|------------------------------|---------------------------------------|

7 Kontakt

Amt für Gemeinden und
Raumordnung
Kantonsplanung
Nydegasse 11/13
3011 Bern
+41 31 633 77 50
kpl.agr@be.ch

Amt für öffentlichen Verkehr und
Verkehrskoordination
Verkehrskoordination
Reiterstrasse 11
3013 Bern
+41 31 633 37 11
info.aev@be.ch

Tiefbauamt
Dienstleistungszentrum
Planung und Verkehr
Reiterstrasse 11
3013 Bern
+41 31 633 35 11
info.tba@be.ch

8 Weiterführende Unterlagen

- TBA-Richtlinie «Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur Kombinierten Mobilität» vom 01.07.2022
- TBA-Richtlinie «Kantonsbeiträge an Planungen der Regionen» vom 01.01.2022
- Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr, AÖV 21.09.2016
- Planungshilfe «Verkehrsdrehscheiben – Planungshilfe für lokale Akteure. Band 1: Grundlagen, Handlungsansätze und Methoden», VöV 28.08.2023
- Planungshilfe «Verkehrsdrehscheiben – Planungshilfe für lokale Akteure. Band 2: Beispiele», VöV 28.08.2023