

VERKEHRSDREHSCHLEIBEN AUS VERSCHIEDENEN PERSPEKTIVEN

Les interfaces multimodales sous différentes perspectives

10:45 – 11:10 h

Andrea Schemmel, Fachbereichsleiterin Raumplanung
Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Timo Krebs, Fachbereichsleiter Verkehr
Regionalkonferenz Bern-Mittelland



Die nachfolgende Präsentation wurde an der 1. Fachtagung Netzwerk Verkehrsdrehscheiben gehalten. Eine Weitergabe an Dritte ist nur mit Genehmigung des Netzwerks Verkehrsdrehscheiben gestattet.

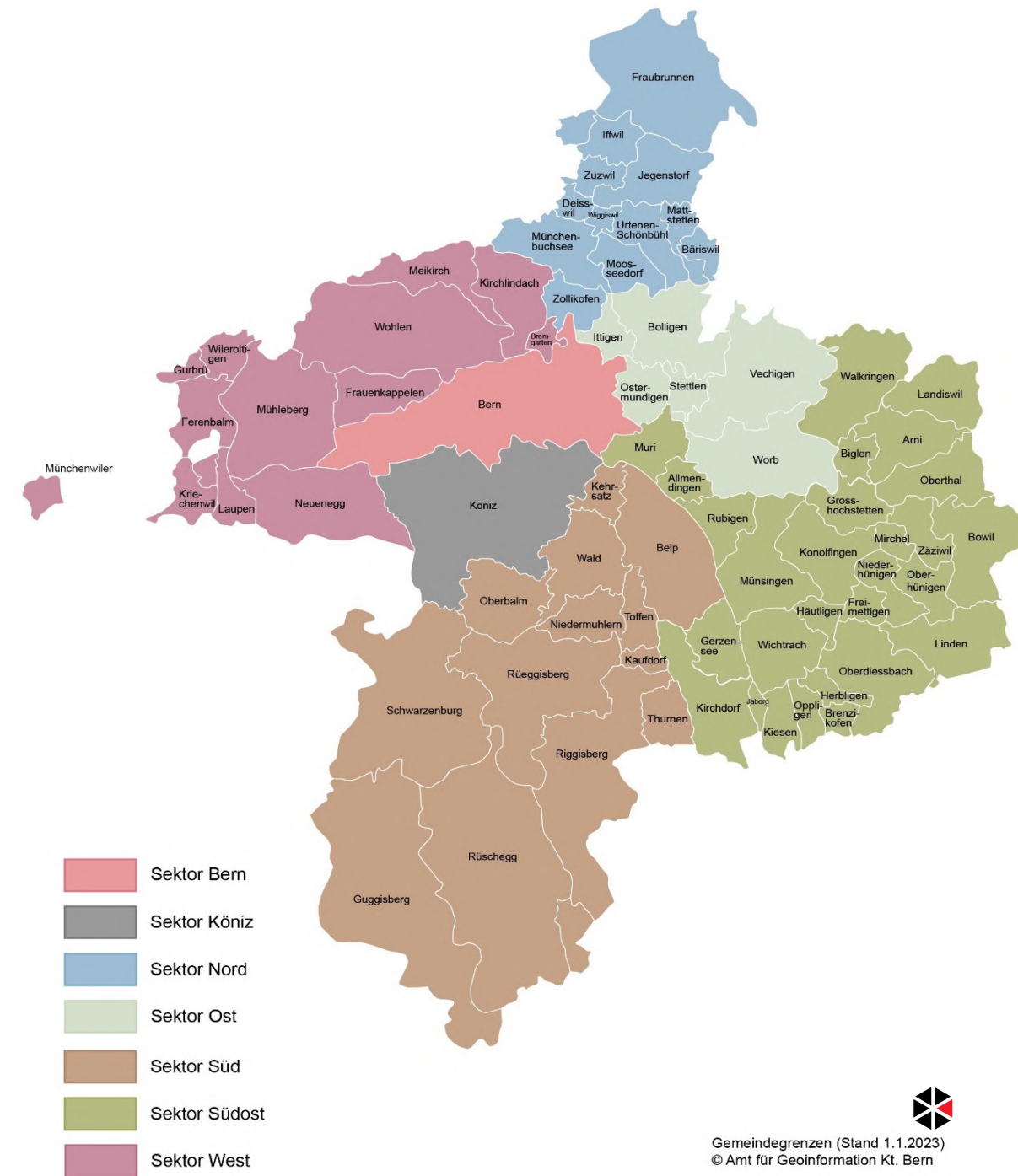
Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland

Andrea Schemmel, Fachbereichsleiterin Raumplanung RKBM

Timo Krebs, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM

- ▶ Öffentlich-rechtliche Organisation
- ▶ 74 Gemeinden
- ▶ Über 415 000 Einwohnerinnen und Einwohner

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) & Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP)



Inhalte

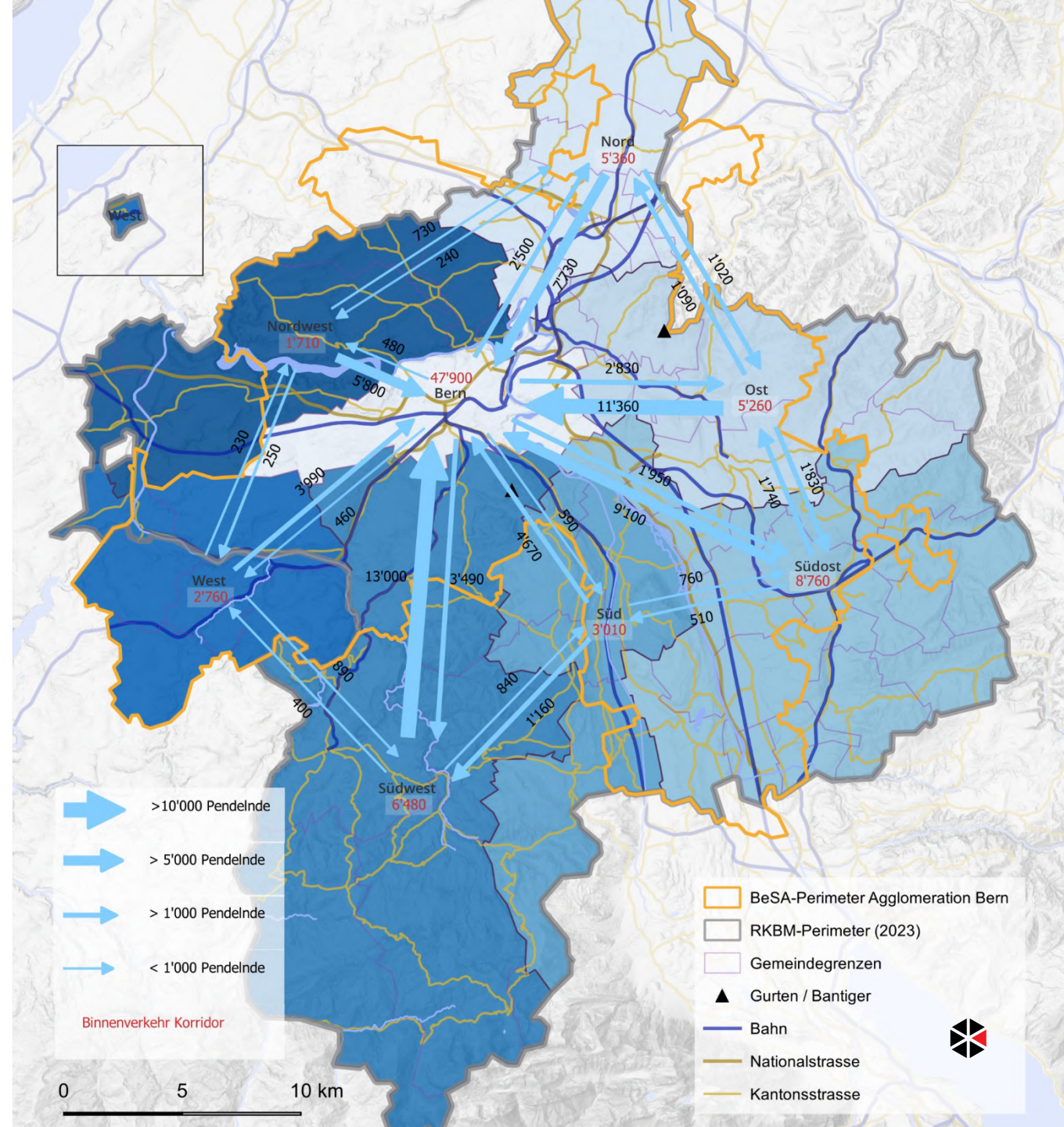
- 1. Ausgangslage und Ziel des Projekts**
- 2. Produkte**
- 3. Kritische Reflexion**
- 4. Folgerungen für das Agglomerationsprogramm**



1. Ausgangslage und Ziel

Klares Muster der Pendlerströme

- ▶ Zunehmend einseitige Lastrichtung in Richtung Kernagglomeration
- ▶ 61% der Pendlerinnen in Richtung Bern mit dem ÖV
- ▶ Bei Hauptkerngemeinden nimmt MIV-Anteil zu, MIV dominierendes Verkehrsmittel (Ausnahme: Hauptkern nach Bern)



1. Ausgangslage und Ziel

Handlungsdruck aus Sicht Risiken

- Überlastung an Schnittstelle Nationales und Lokales Verkehrsnetz (Bahnhof Bern, AB-Anschluss Wankdorf und Ostring)
- ÖV steht zum Teil im Stau
- Sicherheitsrisiken für Velo und Fussverkehr
- Weitere Überlastung der Verkehrssysteme zu erwarten, da Anziehungskraft von Kernstadt und Kernagglomeration ungebrochen

Q Riggisberg [Gemeinde] X

Regionale Projekte
Basisdaten

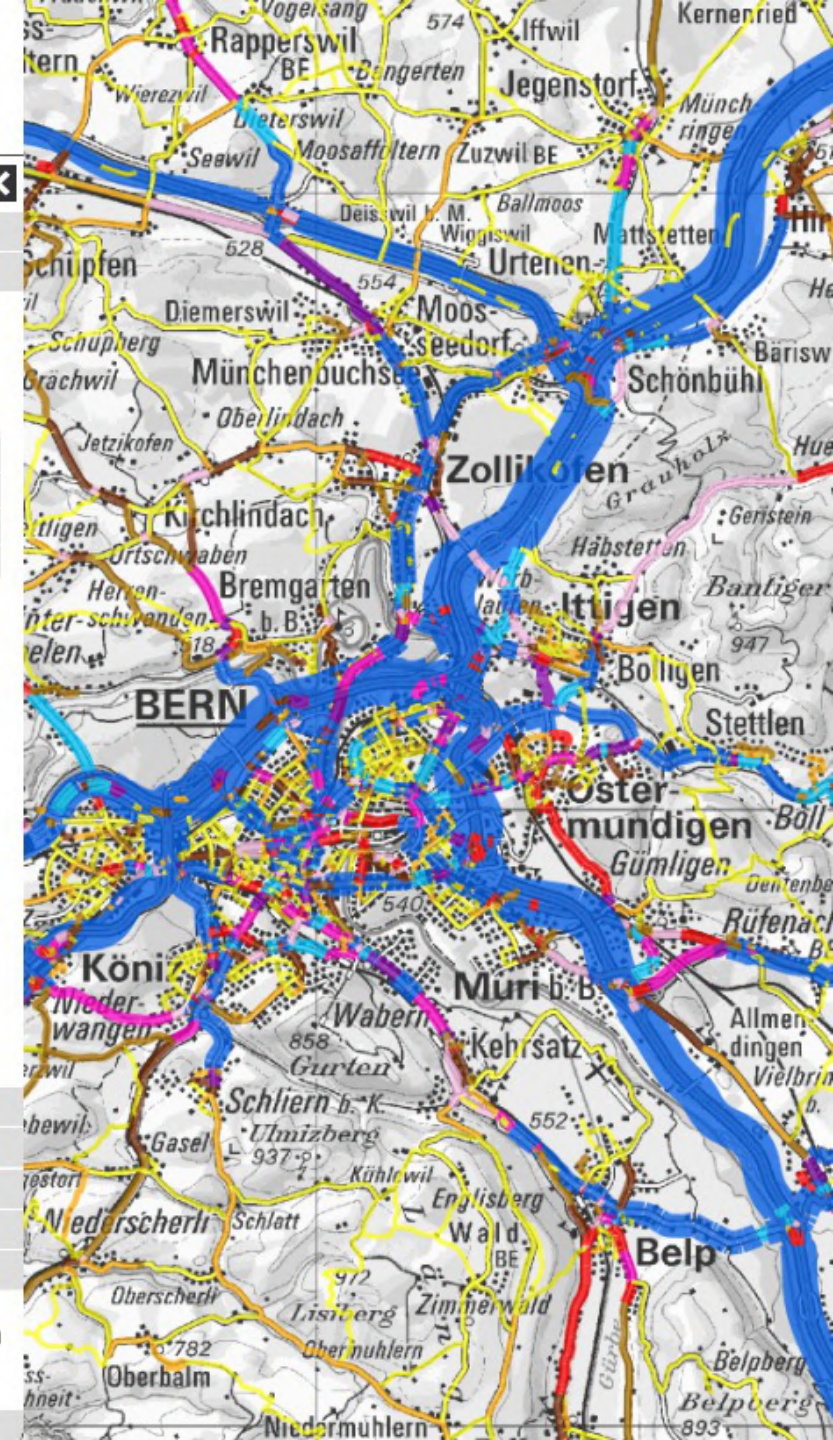
Grundlagen

- ☐ Basisdaten
- ☐ Siedlung
- ☐ Landschaft und Energie
- ☒ Langsamverkehr, öV, iV

- ☐ Übergeordnetes Strassennetz
- ☐ Verkehrsbelastung Hauptstrassen BE
- ☒ Verkehrsbelastung national
- ☐ ÖV: Liniennetz
- ☐ ÖV: Liniennetz Taktdichte
- ☐ ÖV: Bahnhöfe / Haltestellen
- ☐ Sachplankarte Veloverkehr
- ☐ Sachplankarte Wanderroutennetz
- ☐ ÖV: Erschliessungsgüteklasse
- ☐ Historische Verkehrswege der Schweiz
- ☐ Shared Mobility
- ☐ E-Tankstellen [BFE]

Importieren
Karten sortieren / Transparenz
Werkzeuge
Drucken
Navigieren

Koordinaten LV95	2586385.1, 1212670.0
Länge, Breite	7.25940, 47.06491
Höhe	443.6



1. Ausgangslage und Ziel

Handlungsdruck aus Sicht Chancen

RPAV fordert Agglomerationen auf,

- ▶ Drehscheiben gemäss ihrer Funktion und Lage zu kategorisieren (räumliches Gesamtkonzept)
- ▶ Die Wirksamkeit mit Begleitmassnahmen sicherzustellen
- ▶ Die Zusammenarbeit der Akteure zu fördern
- ▶ Die städtebauliche Gestaltung und das Nutzungsangebot zu priorisieren



1. Ausgangslage und Ziel

Ziel der Studie

- ▶ Typendefinition
- ▶ Welche Standorte eignen sich für welche Typen im Gebiet der RKBM
- ▶ Welches Potenzial für Verlagerungseffekte und räumliche Entwicklung haben sie?
- ▶ Zielsystem:
 - ▶ Verkehrliche Eignung: Beitrag zu Verlagerung
 - ▶ Räumliche Eignung: Beitrag zu Zentrenstärkung
 - ▶ Standorteignung: Beitrag zur Nutzungs- und Gestaltungsqualität

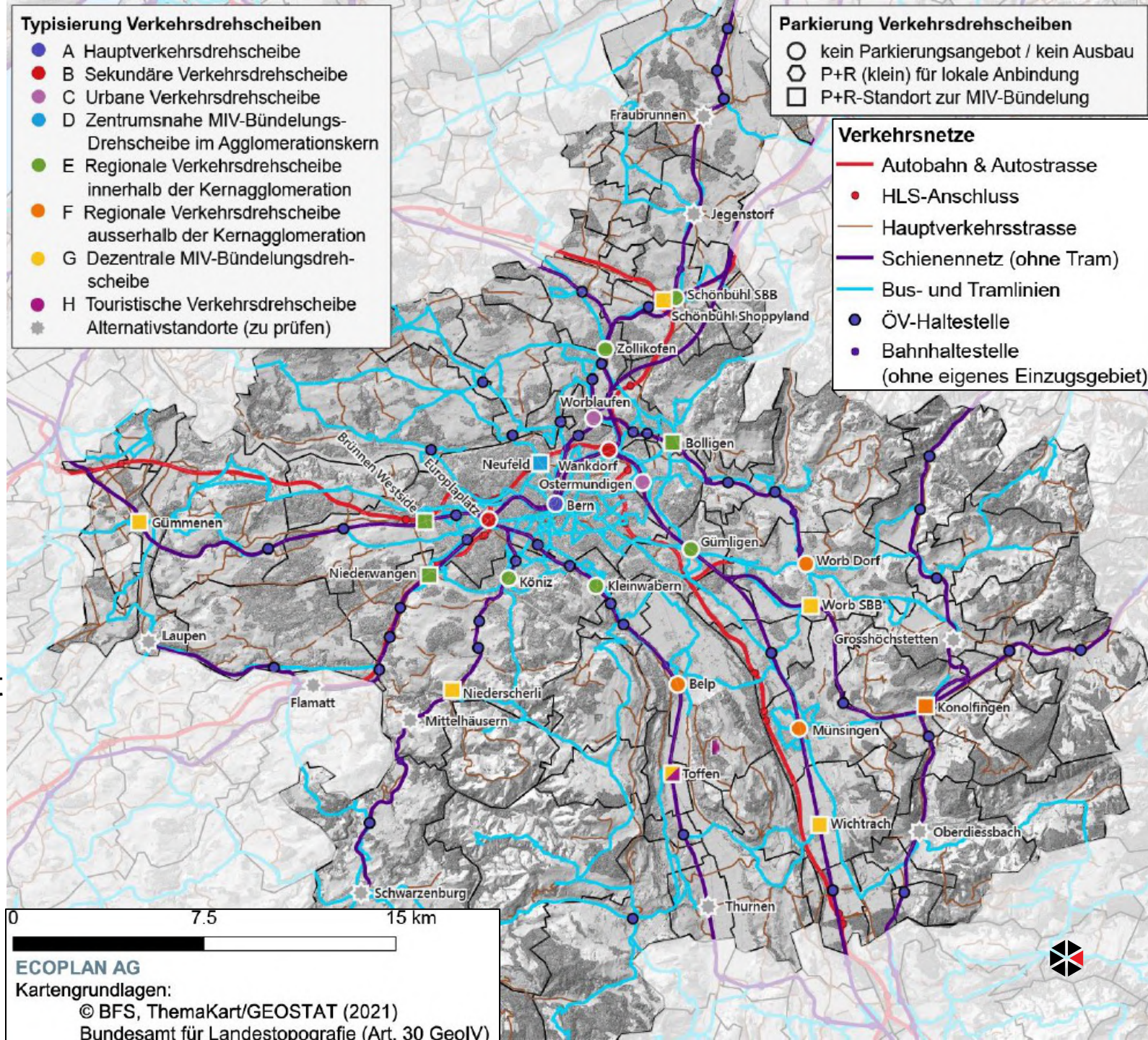


2. Produkte: Differenzierte Typologie der VDS

Typ	Bezeichnung	Lage
A	Hauptverkehrsdrehscheibe	Im Zentrum der Stadt Bern
B	Sekundäre Verkehrsdrehscheibe	Im Hauptkern der Agglomeration Bern, Arbeitsplatzschwerpunkt
C	Urbane Verkehrsdrehscheibe	In Subzentren der Stadt Bern und der angrenzenden Hauptkerngemeinden
D	Zentrumsnahe MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe in der Kernagglomeration	Zentrumsnahe Bündelung des MIV für die Reduzierung von MIV in der Kernagglomeration
E	Regionale Verkehrsdrehscheibe in der Kernagglomeration	In der Kernagglomeration oder Agglomerationsgürtel
F	Regionale Verkehrsdrehscheibe ausserhalb der Kernagglomeration	Regionalzentrum ausserhalb der Kernagglomeration oder des Agglomerationsgürtels
G	Dezentrale MIV-Bündelungs-Verkehrsdrehscheibe	Quellnahe Bündelung des MIV für Erschliessung von Gebieten mit schlechtem ÖV-Angebot
H	Tourismus- und Freizeit-Verkehrsdrehscheibe	Ausgangspunkt für wichtige Ziele im Freizeitverkehr
I	Regionale Busverkehrsdrehscheibe	Ländlicher Raum

2. Produkte: Zielbild

- ▶ 23 VDS, verteilt auf einzelne Korridore
- ▶ Ergänzend 9 Alternativstandorte als Rückfallebenen oder unter Einbezug überregionaler Verkehrsströme
- ▶ Zentrumsnah mehrheitlich ÖV-ÖV
- ▶ Ring regionaler VDS innerhalb Kernagglomeration
- ▶ Regionale VDS ausserhalb Kernagglomeration ungleich verteilt
- ▶ Ring von dezentralen MIV-Bündelungs-VDS in peripherer Lage



2. Produkte: Steckbriefe

Umsetzungsstrategie

- Welche Massnahmen sind an welchen Standorten prioritär?
- Grundlage: Steckbrief je Standort
- Korridorweise Betrachtung der Dringlichkeit

Priorisierung

- Verkehrliche Funktionalität
- Laufende Planungen
- Standortsicherung

9. Umsetzungsstrategie	
Konolfingen	F Regionale Verkehrsdruckscheibe aussenhalb
Typ	– Regionales Zentrum
Lage im Raum	– Keine räumlichen Entwicklungsziele
Stadträumlicher Zustand (Lokal)	Der Bahnhof ist eingebettet in eine städtische Grossbauten durchbrochen teilweise Grünraum. Lage im Gefüge der Siedlung ist gut. Gute L
Chancen / Risiken räumliche Transformation	Die Flächenbereitstellung erschaffen sich eine VDS nicht in einer Entwicklung eingebettet werden können. Zudem ko
Lage im Verkehrsnetz	Kreuzungsbahnhof, an Burgdorf, Langnau, Th
Standortrisiken verkehrlich	keine relevanten
Bestehendes Verkehrsangebot	– 1 S-Bahnlinie – 1 regionale Buslinie – 2 Car-Sharing-Fahrer – 84 P+R-Parkfelder – Velost
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	keiner
Verknüpfung Verkehrsangebote	keiner
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	keiner
Vorhandene Mantelnutzung	keiner
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	keiner
Erforderliche Begleitmassnahmen	keiner
Standortbeurteilung	Attraktiver Zugang zum Westen der Stadt Bern mit attraktiver Rahmennutzung für Freizeit- und Einkaufsnutzungen. Dadurch ergeben sich Synergien mit den vorhandenen Parkierungsanlagen. Dafür ist eine attraktive Tarifstruktur für die Parkierung erforderlich. Zusätzlich ist eine Abstimmung der Fahrtenkontingente notwendig (vertiefte Prüfung des Standorts im Zusammenhang mit dem bestehenden ViV-Fahrtenkontingent notwendig).

9. Umsetzungsstrategie	
Brünen Westside	E Regionale Verkehrsdruckscheibe in der Kernagglomeration
Typ	– Kernagglomeration
Lage im Raum	– Zentrum von nationaler Bedeutung
	– ESP und ViV
Stadträumlicher Zustand (Lokal)	Umfassend geplanter und gestalteter Stadtraum mit prägnanten, identitätsstiftenden Freiräumen und Bauwerken. Einseitige Ausrichtung und Erreichbarkeit des Bahnhofs als Spezifika. Auf der "Stadtseite" sehr gut eingebunden. Gemischtes Nutzungsangebot vorhanden.
Chancen / Risiken räumliche Transformation	Räumliche Transformation kaum machbar. Die Frage ist, ob allfällige zusätzliche verkehrliche Angebote im starren räumlichen Dispositiv Platz finden. Die funktionale Stärkung des Ortes ist eine Chance für das Quartier. Der Fokus liegt stark auf Freizeit- und Einkaufsangeboten.
Lage im Verkehrsnetz	Direkt neben Autobahnanschluss Brünen gelegen, am Rand des städtischen Siedlungsgebiets, direkt angrenzend an Einkaufszentrum Westside
Standortrisiken verkehrlich	Durch das angrenzende Einkaufszentrum existiert ein Fahrtenkontingent für die Parkierung
Bestehendes Verkehrsangebot	– 3 S-Bahnlinien – 1 Tramlinie, 1 regionale Buslinie, 1 städtische Buslinie mit Tangentialfunktion – 1 Car-Sharing-Fahrer – 45 P+R-Parkfelder – Bike-Sharing-Station
Bedarf für weitere Verkehrsangebote	– Erweiterung P+R-Angebot durch Mitbenützung Parkhaus Einkaufszentrum (Synergienutzung, aber potenzieller Konflikt mit ViV-Fahrtenkontingent) – Stärkung der ÖV-Tangentiallinien, insbesondere nach Süden
Verknüpfung Verkehrsangebote	Bus- und Tram-Halteplätzen direkt angrenzend an S-Bahnstation mit direktem Zugang Einkaufszentrum und Freizeitbad
Anpassungsbedarf Verknüpfung Verkehrsangebote	Verbesserter Zugang zu Parkhaus (P+R-Anbindung)
Vorhandene Mantelnutzung	Einkaufszentrum, Gastronomie, Kino, Freizeitbad, Hotel
Anpassungsbedarf Mantelnutzung	keiner
Erforderliche Begleitmassnahmen	– Anpassen der Tarifstruktur des Parkhauses – Beschränkung der MIV-Fahrten auf dem Hauptstrassennetz in Richtung Kernstadt durch Verkehrsmanagementmassnahmen – Abstimmung Parkraumbewirtschaftung mit VDS Neufeld – Stärkung der ÖV-Tangentiallinien, insbesondere nach Süden
Standortbeurteilung	Attraktiver Zugang zum Westen der Stadt Bern mit attraktiver Rahmennutzung für Freizeit- und Einkaufsnutzungen. Dadurch ergeben sich Synergien mit den vorhandenen Parkierungsanlagen. Dafür ist eine attraktive Tarifstruktur für die Parkierung erforderlich. Zusätzlich ist eine Abstimmung der Fahrtenkontingente notwendig (vertiefte Prüfung des Standorts im Zusammenhang mit dem bestehenden ViV-Fahrtenkontingent notwendig).
Priorität: verkehrlich 2, räumlich 3	



2. Produkte: Steckbriefe – Beispiele



3. Kritische Reflexion

Lessons learned: Was hat sich bewährt

- ▶ Analyse der Ist-Situation mit Steckbriefen für alle wichtigen ÖV-Haltestellen: Hohe Zustimmung der Beteiligten, auch wenn sie keine VDS «bekommen»
- ▶ Umsetzungsprioritäten auf Basis von Steckbriefen mit verkehrlich und räumlich sinnvollen Begleitmassnahmen, gute Grundlage für AP5
- ▶ Hohe Mitsprache durch Beteiligte in Workshops: Jeweils Verkehr und Raumplanung aus Gemeinden, Kanton und Region, sowie Vertreter von Transportunternehmen
- ▶ Korridoransatz bildet Potenzialtypen ab



3. Kritische Reflexion

Lessons learned, was besser anders machen

- ▶ Betrachtungsperimeter weiter stecken als Beurteilungsperimeter; wie bei Studienaufträgen und Testplanungen.
- ▶ Bewertungssystem mit Punkten für Verkehrs-, Raumplanungs- und Standortkriterien hat Vorteile aber auch Grenzen. Wie bepunkten und gewichten bei gegensätzlichen Zielen? Bevölkerungsentwicklung an dezentralen MIV-ÖV-VDS nicht erwünscht, im Gegensatz zu ÖV-ÖV-VDS im Zentrum.
- ▶ Im Ergebnis eher viele Verkehrsdrehscheiben (auch durch Korridoransatz), weitere Eingrenzung durch Priorisierung erfolgt



4. Folgerungen für das Agglomerationsprogramm

Abbildung 9-1: Massnahmenübersicht zu den VDS Typen A (Haupt-VDS) und B (Sekundäre VDS)

Typ	Standorte	Priorität	Bedarf Ausbau Verkehrsangebote	Bedarf Ausbau weitere Angebote	Bedarf Begleitmassnahmen
A	Bern	V/R: 1	Veloparkierung Sharing-Angebote	Kein Bedarf	Verkehrs- und Parkraummanagement, Verbesserung Zugänglichkeit für Velos
B	Wankdorf	V/R: 1	Fernverkehrshalte, Direktverbindung Thun-Burgdorf mit neuem Ostperron, Anbindung Busse, Sharing-Angebote	Ausbau Angebot Detailhandel / Einkaufsmöglichkeiten	Abstimmung mit laufenden Planungen, Zugänglichkeit für Velos, gezielter Ausbau bei Grossveranstaltungen, Verkehrs- und PP-M
B	Europa-platz	V/R: 1	Fernverkehrshalte, Einbindung regionaler Buslinien Richtung Norden, ÖV-Tangentialverbindungen zu Arbeitsplatz, Sharing-Angebote	Zusätzliche Angebote auf laufende Planung (Richtplan ESP Ausserholligen) ausrichten	Prüfung Richtplan und Abstimmung mit Planung Ausserholligen, Verkehrs- und PP-Management, Verbesserung Zugänglichkeit für Velos

4. Folgerungen für das Agglomerationsprogramm

- ▶ Fokus auf Standorte gemäss Priorisierung:
Drehscheibenfunktionen einzelner Standorte gezielt stärken
- ▶ Bündelung von Massnahmen zu VDS-Paketen (inkl. Begleitmassnahmen)
- ▶ Regionale Netzplanungen (Schnittstellen VDS) werden derzeit aktualisiert
- ▶ Pull-Massnahmen werden von Massnahmenträgern häufig gepusht, stehen aber teilweise isoliert da
- ▶ Push-Massnahmen noch weniger weit entwickelt
 - ▶ RKBM hat Grundlage für Gemeinden zu Tempo 30/40 auf Basisstrassennetz erarbeitet
 - ▶ Kanton Bern und Regionen koordinieren Massnahmen zum Mobilitätsmanagement
 - ▶ RKBM führt Studie zu regionaler Parkplatzbewirtschaftung durch



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Weiterführende Informationen: bernmittelland.ch/verkehrsdrehscheiben

