



INFORMATION

Raumplanung/Aménagement du territoire



Berner S-Bahn zugunsten von Wirtschaft und Umwelt

Seite 3

RER et occupation du sol

Page 14

Regionale öffentliche Verkehrsangebote im Kanton Bern

Seite 16

Inhalt/Sommaire

| | |
|--|----|
| Berner S-Bahn zugunsten von Wirtschaft und Umwelt | 3 |
| Konzept Berner S-Bahn | 5 |
| Berner S-Bahn/Siedlung – Eine Chance für die Wirtschaft und die Umwelt | 6 |
| Zum Beispiel: Zürcher S-Bahn | 10 |
| <hr/> | |
| Droit: Contrats d'infrastructure | 12 |
| Recht: Infrastrukturverträge | 13 |
| Le Jura bernois: RER et occupation du sol | 14 |
| Gast: Drei Gedanken zum Bericht Berner S-Bahn/Siedlung | 15 |
| Regionale öffentliche Verkehrsangebote im Kanton Bern | 16 |
| Bienne: Une mesure communale en faveur du RER | 18 |
| S-Bahn/Siedlung: Zwischen Hoffnung und Skepsis | 19 |
| Buskonzept Raum Erlach | 20 |
| <hr/> | |
| Aktuelle Planungsprobleme / L'aménagement au quotidien | 22 |
| Aktuelle Projekte des RPA: Lärmsanierung von 300-m-Schiessanlagen | 23 |
| Mini Meinig | 24 |
| Übrigens | 26 |
| Kolumne | 27 |
| Letzte Seite | 28 |

Impressum

Information Raumplanung/Aménagement du territoire

8. Jahrgang Heft 1/8^e année Bulletin 1
erscheint viermal jährlich/paraît quatre fois par an

Herausgeber/Editeur
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern/
Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne
Raumplanungsamt/Office de l'aménagement du territoire
Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Redaktion/Rédaction: Renato Wyss, Christophe Cueni, Donald Keller,
Peter Perren, Peter Rytz
Sekretariat/Secrétariat: Monica Müggenburg
Übersetzung/Traduction: Michel Burnand, Christian Vanderzyppe
Fragen und Antworten/Questions et Réponses: Herbert Wiesmann

Abonnemente/Abonnements
Jahresabonnement/abonnement annuel Fr. 18.—
Einzelnummer/numéro Fr. 4.50

Abdruck erwünscht mit Quellenangabe, Belegexemplar an RPA/
Reproduction autorisée avec mention de la source; copie à l'OAT

Berner S-Bahn/Siedlung – Eine Chance für die Wirtschaft und die Umwelt

Ruedi Meier, Dr. oec., wissenschaftlicher Mitarbeiter BVED (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion)

In Ergänzung zur Berner S-Bahn hat der Grosse Rat verlangt, dass die Auswirkungen des zusätzlichen Angebotes des öffentlichen Verkehrs untersucht und flankierende Massnahmen erarbeitet werden. Mit dem Bericht Berner S-Bahn/Siedlung des Regierungsrates konnte am 25. März 1992 der Auftrag des Grossen Rates erfüllt werden. Neben einer Analyse der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der Berner S-Bahn werden darin Wege aufgezeigt, damit die geplanten Investitionen in den öffentlichen Verkehr möglichst positive wirtschaftliche und ökologische Effekte nach sich ziehen. Am 11. November 1992 hat der Grosse Rat vom Bericht S-Bahn/Siedlung Kenntnis genommen und in zwanzig Anträgen konkreten Massnahmen zugestimmt.

Auswirkungen der S-Bahn in vier Szenarien

Die zu erwartenden Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrsangebotes bis zum Jahr 2005, insbesondere des S-Bahn-Angebotes, auf Wirtschaft, Siedlung und Umwelt sind für sich alleine betrachtet als relativ gering zu bezeichnen. Es wird deshalb gar nicht der Versuch unternommen, die isolierten Effekte des öffentlichen Verkehrs beziehungsweise der Berner S-Bahn zu beschreiben. Vielmehr wird davon ausgegangen, dass parallel zur Aufwertung des öffentlichen Verkehrsangebotes der kantonale Handlungsspielraum in der Siedlungs-, Verkehrs- und Umweltpolitik unterschiedlich genutzt werden kann und damit erst entscheidende Auswirkungen entstehen.

Diese Möglichkeiten sind in vier Zukunftsbildern oder Szenarien untersucht worden. In plausibler Form zeigen sie auf, welche Effekte zu erwarten sind, wenn bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen der kantonale/kommunale Handlungsspielraum unterschiedlich ausgeschöpft wird.

Im folgenden wird kurz auf die angenommenen Rahmenbedingungen der Szenarien eingegangen und der kantonale Handlungsspielraum aufgezeigt, um dann die wichtigsten Ergebnisse der Auswirkungen in vier Szenarien darzulegen.

Die Annahmen der vier Szenarien

Wachsende Wirtschaft und Bevölkerung im Kanton Bern

- Zunahme des Bruttosozialproduktes (BSP pro Kopf um 1,5–2 Prozent pro Jahr)

- Wachsender Dienstleistungssektor, steigender Innovations- und Spezialisierungsdruck in Gewerbe und Industrie bei stabiler beziehungsweise leicht abnehmender Beschäftigungslage, Rückgang des ersten Sektors
- Zunehmende internationale und nationale Standortkonkurrenz
- Zunahme der Bevölkerung um 65 000 Personen oder 7 Prozent im Gleichschritt zur schweizerischen Entwicklung

Zukünftiges Angebot und zukünftige Nachfrage von Bruttogeschossflächen für Arbeitsplätze im S-Bahn-Perimeter

- Nachfrageseitig wird mit einem zusätzlichen Bruttogeschossflächenbedarf für bereits vorhandene Arbeitsplätze von rund 3 bis 3,5 Millionen m² gerechnet (heute: 27 Millionen m², ganzer Kanton). Dabei resultiert diese Zunahme vor allem aufgrund der bestehenden Arbeitsplätze.
- Angebotsseitig ist im Einzugsbereich der S-Bahn-Haltestellen (300 respektive 500 m Fussgängerdistanz) ein Potential von rund 3,7 Millionen m² Bruttogeschossfläche vorhanden. Ausserhalb der S-Bahn-Stationengebiete, aber innerhalb des S-Bahn-Perimeters (das heisst in den Zwischenräumen) steht eine Reserve von 2,9 Millionen m² Bruttogeschossflächen für das Arbeiten zur Verfügung.

Ein Vergleich der Nachfrage mit dem Angebot der zukünftigen Arbeitsflächen zeigt, dass neue Arbeitsplätze sowohl an den Haltestellen der S-Bahn, aber auch fernab der S-Bahn angesiedelt werden können.

Wohnflächenpotential im S-Bahn-Perimeter

- Im S-Bahn-Perimeter wird nachfrageseitig mit einer Zunahme von 4,5 Millionen m² Bruttogeschossfläche gerechnet. Wiederum ist der grösste Teil der zusätzlichen Nachfrage auf die ansässige Bevölkerung mit wachsenden Flächenansprüchen und nicht auf das Bevölkerungswachstum zurückzuführen.
- Im Einzugsbereich der S-Bahn-Haltestellen steht ein Potential von 2,8 Millionen m² Bruttogeschossfläche für das Wohnen zur Verfügung. Damit kann mehr als die Hälfte der zukünftigen Wohnansprüche im S-Bahn-Perimeter abgedeckt werden. Noch grösser ist das Wohnpotential ausserhalb der S-Bahn-Haltestellen: Bei 6,6 Millionen m² Bruttogeschossfläche für das Wohnen könnte das gesamte zusätzliche Wachstum fernab der S-Bahn-Haltestellen vonstatten gehen.

Insgesamt dürfen die Annahmen zur zukünftigen Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung als realistische, längerfristig ausgerichtete Planungswerte bezeichnet werden. Sie entsprechen mittleren Prognosen für die Schweiz.

Die zukünftigen Flächenansprüche können für das Arbeiten, aber auch weitgehend für die Wohnbedürfnisse im Umfeld S-Bahn-Haltestellen abgedeckt werden. Es ist aber auch möglich, dass das zukünftige Flächenwachstum für Arbeiten und Wohnen fernab der S-Bahn-Haltestellen stattfindet und damit gravierende Auswirkungen auf die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse hat. Zwangsläufig werden Strukturen geschaffen, die einen wachsenden Anteil an motorisiertem Individualverkehr nach sich ziehen. Es wird deshalb entscheidend sein, inwiefern es gelingt, das zu erwartende Wachstum in geordnete Bahnen zu lenken und damit möglichst optimale Synergieeffekte zwischen S-Bahn-Konzept und Siedlungsentwicklung zum Wohle der Umwelt und der Wirtschaft zu erreichen.

Der kantonale Handlungsspielraum: die strategischen Optionen

Der Kanton verfügt – teilweise in Zusammenarbeit mit den Gemeinden – in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Umwelt über einen erheblichen Handlungsspielraum. Die spezifische Nutzung dieses Handlungsspielraumes entscheidet, welche Wirkungen sich

vom geplanten Verkehrsangebot bis zum Jahr 2005 entfalten werden. Im einzelnen kann auf folgende Elemente verwiesen werden:

Siedlung

- Festlegen der Bau- und Bauzonenpolitik in Abstimmung mit dem öffentlichen Verkehr
- Verdichtetes Bauen und Siedlungserneuerung
- Verteilung der Arbeitsplätze im Raum in Zusammenarbeit mit den Gemeinden: Grad der räumlichen Konzentration und der Nutzung im Bereich S-Bahn-Haltestellen sowie den übrigen Gebieten. Sektorielle Schwerpunkte durch Festlegung der Nutzungszonen
- Grad der Verdichtung, insbesondere im Einzugsbereich der S-Bahn-Haltestellen
- Räumliche Verteilung des Wohnungsangebotes: Beeinflussung der Wohn-Standorte, zum Beispiel in der Nähe der S-Bahn-Haltestellen
- Steuerauscheidung und Finanzausgleich

Verkehr

- Koordination öffentliches und privates Verkehrsangebot
- Weiterentwicklung des Nahverkehrsnetzes
- Neue Haltestellen/Verlegung von Haltestellen
- Lokalisierung und Unterstützung von P+R- und B+R-Anlagen

Umwelt

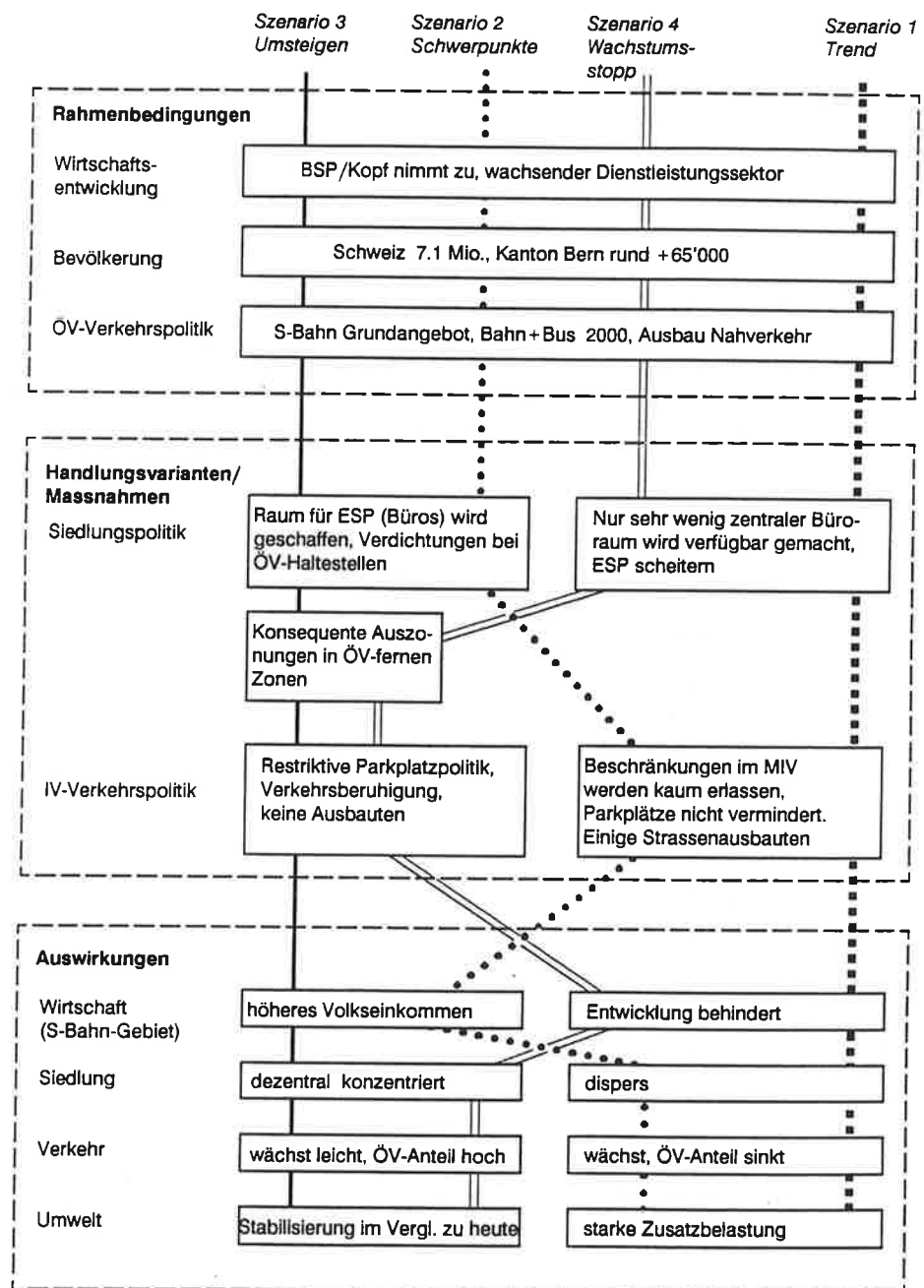
- Umweltorientierte Parkplatzpolitik
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Die Auswirkungen in vier Szenarien

Szenarien lassen sich grundsätzlich in beliebiger Zahl entwerfen. Für den Bericht Berner S-Bahn/Siedlung sind vier Varianten skizziert worden, die als politisch relevant betrachtet werden und deren Realisierung nicht zum vornherein ausgeschlossen werden kann. Die vier Szenarien variieren dabei in der unterschiedlichen Ausschöpfung des kantonalen und kommunalen Handlungsspielraumes.

Im folgenden werden die wichtigsten strategischen Ansatzpunkte und einige Auswirkungen für die vier Szenarien kurz dargestellt. Vertiefende Ausführungen sind dem Bericht S-Bahn/Siedlung zu entnehmen.

Vier Szenarien der Berner S-Bahn



Szenario Trend

Die disperse Siedlungsentwicklung läuft weiter. Im Szenario Trend handelt es sich nicht eigentlich um eine gezielte Strategie. Vielmehr läuft der bestehende Trend weiter. An zentralen Lagen mit guter öV-Erschliessung wird praktisch keine zusätzliche Fläche für Arbeitsplätze oder für das Wohnen bereitgestellt, beziehungsweise es ist keine verfügbar. Weitere Arbeitsplatzauslagerungen aus den Zentren finden statt, und diese sind weitgehend auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen. Die disperse Siedlungsentwicklung kann von der S-Bahn nur teilweise erschlossen werden. Es wer-

den keine koordinierten Massnahmen für eine Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsentwicklung ergriffen. Die ökologischen und wirtschaftlichen Chancen einer S-Bahn können nicht voll ausgeschöpft werden.

Szenario Schwerpunkte

Im Szenario Schwerpunkte findet mit Hilfe von siedlungsplanerischen und verkehrspolitischen Anstrengungen eine Konzentration des Arbeitsflächenwachstums und der zusätzlichen Wohnflächen an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs statt. Hingegen werden in den Zwischenräumen

des Berner Mittellandes keine restriktiven Massnahmen ergriffen, so dass eine disperse Entwicklung weiterhin möglich bleibt. Das öffentliche Verkehrssystem und die S-Bahn sind ein Mittel des wirtschaftlichen Wachstums; positive Umwelteffekte können aber nur beschränkt realisiert werden.

Szenario Umsteigen

Das Szenario Umsteigen verfolgt die Konzentration in den Haupt-, Mittel- und Regionalzentren wie im Szenario Trend, und gleichzeitig werden flankierende Massnahmen ergriffen. Im Vordergrund stehen eine restriktive Parkplatzbewirtschaftung in den Zentren, wie es aufgrund der Luftreinhalte-massnahmen verlangt wird, aber auch klarere Rahmenbedingungen für dezentralere Gemeinden mit einer eher schwachen öffentlichen Verkehrserschliessung. Im Szenario Umsteigen übernimmt die S-Bahn eine bedeutende wirtschafts-, siedlungs- und umweltpolitische Rolle. Längerfristig ist ein echter Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastungen zu verzeichnen.

Szenario Wachstumsstopp

Im Szenario Wachstumsstopp wird zentral, teilweise aber auch dezentral die weitere Zunahme von Wohn- und Arbeitsplätzen verhindert. Eine Abstimmung auf die S-Bahn findet nicht statt, sie spielt weder wirtschaftlich noch umweltpolitisch eine tragende Rolle. Diese Strategie hiesse für Bern, dass sich der wirtschaftliche Abstieg in die Nationalliga B durchsetzen würde.

Die Zielsetzungen Berner S-Bahn/Siedlung

Mit einer dezentral konzentrierten Siedlungsentwicklung soll die dezentrale Struktur des Kantons Bern erhalten werden, gleichzeitig wird aber eine Stärkung der regionalen Zentren angestrebt, damit die einzelnen Regionen auch lebensfähig bleiben. Der Bericht beschränkt sich aber nicht nur auf den S-Bahn-Perimeter, sondern befasst sich auch mit den übrigen Regionen des Kantons. Eine ausgeglichene regionale Entwicklung des gesamten Kantonsgebietes wird angestrebt, und entsprechende Massnahmen werden vorgeschlagen.

In einem zweiten Punkt werden die Konzepte Berner S-Bahn und Bahn 2000 als Rückgrat einer umweltfreundlichen Entwicklung des Kantons Bern postuliert. Wichtige Funktionen wie Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit, Gesundheit und Soziales sollen soweit

als möglich an den Knotenpunkten und im gut erschlossenen Einzugsbereich des öffentlichen Verkehrs konzentriert werden. Damit wird eine Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr angestrebt, wie dies ebenfalls in den lufthygienischen Massnahmenplänen vorgesehen ist. Gleichzeitig will der Regierungsrat auch eine weitere wirtschaftliche Entwicklung des Kantons ermöglichen und damit die Wirtschaftskraft des Kantons Bern stärken.

Siedlungspolitische Massnahmen als Gas- und Bremspedal

Überprüfung und Abstimmung der Ortsplanungen

In Zukunft sollen die Ortsplanungen vermehrt auf die Grundsätze einer dezentral konzentrierten Entwicklung und auf das öffentliche Verkehrssystem als Rückgrat der Siedlungsentwicklung ausgerichtet werden. Konkret wird vorgeschlagen, dass die Ortsplanungen im Rahmen der laufenden Revisionen auf die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr zu überprüfen sind. Im Umfeld von gut erschlossenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen Nutzungsverdichtungen und allenfalls Einzonungen vorgenommen werden, sofern die Verfügbarkeit des Bodens sichergestellt ist. Bei Einzonungen sind nach Möglichkeit im gleichen Umfang Auszonungen vorzunehmen.

In Gebieten, die vom öffentlichen Verkehr weniger gut erschlossen sind, sollten Auszonungen angestrebt werden. Wo solche Gebiete sowohl im öffentlichen wie im privaten Verkehr ungenügend erschlossen sind, ist in der Regel für die Gemeinden mit keinen Kostenfolgen zu rechnen.

Bewusst will der Berner Regierungsrat verhindern, dass eine spezielle Welle von Ortsplanungsrevisionen aufgrund der postulierten Erschliessungskriterien ausgelöst wird. Falls die Ortsplanungen vor kurzer Zeit revidiert wurden, ist die nächste Revision abzuwarten, um eine bessere Koordination der Siedlungsentwicklung mit dem Verkehrssystem zu erreichen. Vielmehr werden längerfristige, dafür aber umso nachhaltigere Wirkungen angestrebt. Mittels klaren Rahmenbedingungen sollen die Gemeinden gestärkt werden.

Gezieltes verdichtetes Bauen an S-Bahn-Haltestellen

Die grossen Potentiale für verdichtetes Bauen an S-Bahn-Haltestellen sollen ausgenutzt werden. Dabei sind verschiedene Hindernisse wie langwierige Entscheidungsprozesse aufgrund der vielfachen komplexen Verhältnisse (teilweise zu starre Bau- und Planungsvorschriften, Konflikte mit dem Orts- und Heimatschutz und den Naherholungsnutzungen) gezielt anzugehen. Zudem privilegieren tiefere Bodenpreise und einfachere Entscheidungsprozesse nach wie vor das Bauen auf der grünen Wiese. Der Bau- und Planungssektor muss in den kommenden Jahren die Herausforderung «verdichtetes Bauen» offensiv angehen.

Konkret wird vorgeschlagen, dass die Information, Beratung und Motivation über das verdichtete Bauen zu intensivieren sind. Gezielte Dokumentationen über Erfahrung und Vorgehensweisen sind zuhanden des Bau- und Planungssektors zu erarbeiten. Weiter sind die Gemeinden zu motivieren, dass sie die Möglichkeiten der Erschliessungspflicht, vor allem in Bauzonen, rund um die gut erschlossenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wahrnehmen. Ebenfalls sind die Möglichkeiten von Baulandumlegungen (kantonales Baulandumlegungsdekret) vermehrt wahrzunehmen.

...und neue Massnahmen

Mit einer Baupflicht möchte man in begründeten Fällen gegen die Bodenhor-tung ankämpfen. Falls der Baupflicht in einer bestimmten Frist nicht nachgekommen wird, kann ein Enteignungsverfahren eingeleitet werden. Zudem werden minimale Ausnutzungsziffern sowie steuerliche Anreize ins Auge gefasst: Im Umkreis der S-Bahn-Haltestellen ist der unüberbaute Boden in den Bauzonen zum Verkehrswert statt zum Ertragswert zu versteuern.

Dezentrale Konzentration der Arbeitsplätze

In Zusammenarbeit mit den Gemeinden bemüht sich der Kanton Bern seit einiger Zeit, sogenannte wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte an gut erschlossenen Standorten mit öffentlichem Verkehr nicht nur auszuscheiden, sondern konkret für die Nutzung von Arbeitsplätzen zu mobilisieren. Dabei wird unter anderem den Arbeitsplätzen der Bundesverwaltung eine Schlüsselrolle zugewiesen. An geeigneten und gut erschlossenen S-Bahn-Haltestellen sowie an Schnells-Bahn-Haltestellen sollen Umlagerungen und Neubauten vorgenommen werden.

Wohnbauförderung auf gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr abstimmen

Das Wohnungsangebot soll weiterhin primär Sache der Privaten bleiben. Immerhin sind aber mit geeigneten Rahmenbedingungen über die Bau- und Planungsgesetzgebung sowie die Wohnbauförderung neue Impulse zu setzen.

Im Vordergrund steht die zweckmässige Ausscheidung von Wohnnutzungen entlang der S-Bahn-Haltestellen. Es sind Verdichtungen der Wohnnutzung an geeigneten Standorten im Umkreis der gut erschlossenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, in bestehenden Wohnquartieren und in unüberbauten Arealen vorzunehmen. Die Konzentration der Wohnnutzung hat nach Möglichkeit in Fussgängerdistanz von rund 500 Metern zu den Haltestellen zu erfolgen. Unüberbaute Wohnzonen mit grösseren Distanzen sollten ausgezont werden.

Konkret soll aber auch die Verbesserung des Wohnangebotes an Standorten mit guter öffentlicher Verkehrserschliessung, vor allem aber auch die Sicherstellung der Erschliessung und des Baulandangebotes an diesen Standorten in Zusammenarbeit mit Gemeinden und potentiellen Bauträgern an die Hand genommen werden. Vom Regierungsrat ist dazu ein spezielles Projekt Wohnstandorte lanciert worden.

In Zukunft soll die Wohnbau- und Eigentumsförderung vermehrt auf die Ziele der Orts-, Regional- und Landesplanung ausgerichtet werden. Dies heisst, dass die dezentral konzentrierte Siedlungsstruktur von der Wohnbauförderung aktiv zu unterstützen ist. Dabei ist den höheren Landkosten im Umkreis der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs vermehrt Rechnung zu tragen.

Infrastrukturverträge als Mittel einer Konsenspolitik

Im Kanton Bern bestehen bereits gesetzliche Möglichkeiten, die Grundeigentümer an den Erschliessungskosten zu beteiligen. Ebenfalls kann ein Ausgleich von Planungsvorteilen vorgenommen werden. Es können Verträge mit den Grundeigentümern über die Abschöpfung von Planungsvorteilen abgeschlossen werden.

Die beiden Instrumente sind in vielfältiger Form in den letzten Jahren von zahlreichen Berner Gemeinden angewandt worden. Der Regierungsrat be-

kundet die Absicht, diese Möglichkeit weiter auszuschöpfen, wobei die S-Bahn-Standorte ihre Konkurrenzfähigkeit nicht einbüßen dürfen. Es sollen entsprechende Richtlinien für einen effizienten Vollzug ausgearbeitet werden. Ebenfalls besteht die Absicht, die Beratungstätigkeit auszubauen.

Verkehrspolitische Massnahmen

Abstimmung öffentlicher Verkehr – Strassenbau

In den vergangenen Jahren ist der Strassenbau und der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes gleichzeitig gefördert worden. Diese Angebotspolitik ist unter anderem eine Ursache für das ungehemmte Verkehrswachstum. Die Ziele der Raumplanung und des Umweltschutzes spielten eine untergeordnete Rolle. Seit 1985 verlangt das kantonale Strassenbaugesetz, dass der Staat und die Gemeinden ihre Strassenplanung auf den gesamten Verkehr ausrichten müssen. Zudem muss dem Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft sowie den Grundsätzen der Raumplanung Rechnung getragen werden. Konkret sollen deshalb Umfahrungsstrassen und Zubringerstrassen vermehrt auf die Konkurrenzsituation mit dem öffentlichen Verkehrssystem überprüft werden und auf eine Integration in das Gesamtverkehrssystem abgestimmt werden.

Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrsnetzes

Damit das S-Bahn-Netz voll zum Tragen kommt, ist eine Integration des Nahverkehrsnetzes (Ortsverkehr inkl. Zubringerverkehr) anzustreben. In der Stadt Bern, aber auch weiteren Gemeinden sind entsprechende Projekte bereits angelaufen.

Aufwertung von S-Bahn-Stationen

Zukünftig sollen die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und die Siedlungsgestaltung besser aufeinander abgestimmt werden. Die bestehenden Haltestellen sollen funktionell aufgewertet werden. Allerdings können nur dort Haltestellen verlegt beziehungsweise neu geschaffen werden, wo ein genügend grosses Passagieraufkommen erwartet werden kann. Die Attraktivität des S-Bahn-Systems darf nicht

herabgesetzt werden, das heisst, Reisezeitverlusten durch neue Haltestellen müssen entsprechende Vorteile gegenüberstehen. Konkret steht die städtebauliche und raumplanerische Integration der Haltestellen sowie die Ausstattung der Haltestelle mit Einrichtungen wie Kiosk, Läden und Dienstleistungen im Vordergrund. Ebenfalls soll der Langsamverkehr vermehrt auf die Haltestellen ausgerichtet werden. Vor allem sind die Möglichkeiten für Veloabstellplätze und eventuell Park-and-Ride- sowie Taxistandplätze zu verbessern.

Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen

Im Kanton Bern besteht die Möglichkeit, Park-and-Ride-Anlagen für Autos und Velos zu unterstützen. Dabei ist für den Vollzug festgelegt worden, dass der Kanton dezentrale Park-and-Ride-Anlagen mit möglichst kurzen Fahrtstrecken für den motorisierten Individualverkehr unterstützen will. Die notwendigen Anlagen sollen entlang der Durchmesserlinien nach Möglichkeit bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn realisiert werden. Gleichzeitig werden Veloplätze an dezentraler und zentraler Lage unterstützt.

Umweltmassnahmen

Die Umweltmassnahmen im Bereich Luftreinhalteverordnung und Lärmschutzverordnungen werden im Bericht Berner S-Bahn/Siedlung nur summarisch behandelt. Abgestützt auf die Anforderungen der Luftreinhalteverordnung wird verlangt, dass die Massnahmen zur Luftreinhaltung und die Lärmschutzmassnahmen gleichzeitig und in enger Abstimmung mit der Berner S-Bahn realisiert werden. Im Vordergrund stehen dabei eine Parkplatzbewirtschaftung (Regelungen zur Menge sowie Parkplatzabgaben) und Nutzungsprioritäten bei den Verkehrsflächen für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen.

Der Bericht Berner S-Bahn/Siedlung kann bezogen werden bei Frau Marianne Moser, Telefon 031 69 38 14, BVED, Reiterstrasse 11, 3011 Bern.