

Reiterstrasse 11
3011 Bern
Telefon 031 633 31 11
Telefax 031 633 37 03



STAND DES VOLLZUGES DES BERICHTES

S-BAHN / SIEDLUNG

WEITERES VORGEHEN

27. April 1994 Rm/Mn

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zusammenfassung	1-3
Resumé	4-6
1. Ausgangslage	7
2. Realisierung der Zielsetzungen	7
3. Anpassungen und Ergänzungen zum S-Bahn-Konzept (Öffentlicher Verkehr)	7-8
4. Überprüfung der Ortsplanungen	8
4.1 Arbeitshilfe öV-Erschliessung	8
4.2 Übersicht Ortsplanungen	8-9
5. Gezieltes, verdichtetes Bauen an S-Bahn-Haltestellen	9
5.1 Erstellung Dokumentation über verdichtetes Bauen, bestehende Massnahmen (Information, Beratung, Motivation)	9
5.2 Erschliessungspflicht der Gemeinden	9
5.3 Baulandumlegung	9
5.4 Verfahrensvereinfachung Bauen	9
5.5 Neuregelung Arbeitsplatzzonen	10
5.6 Besteuerung Verkehrswert	10
5.7 Minimale Ausnutzungsziffern	10
6. Dezentrale Konzentration der Arbeitsplätze	10
6.1 Koordination Projekt Entwicklungsschwerpunkte (ESP)	10-11
6.2 Arbeitsplätze Bundesverwaltung	11-12
6.3 Richtlinie Umwandlung Büroraum	12
7. Wohnbauförderung	13
7.1 Projekt "Wohnstandorte"	13
7.2 Wohnschutz	13
7.3 Wohnbauförderung	13-14
8. Infrastrukturverträge	14
8.1 Ausschöpfung durch Gemeinde	14
9. Verkehrspolitische Massnahmen (Privatverkehr)	14
9.1 Umfahrungs- und Zubringerstrassen überprüfen	14-15
9.2 Ziele für alle Verkehrsträger	15
10. Weiterentwicklung Nahverkehrsnetz	15
11. Aufwertung von S-Bahn-Stationen	15-16
12. Förderung Langsamverkehr	16
12.1 Leitbild Zweiradverkehr	16
12.2. Richtplan Langsamverkehr	16
13. Park an Ride- und Bike and Ride-Anlagen	16-17
14. Koordination der Umweltmassnahmen mit dem Konzept Berner S-Bahn	17

Stand des Vollzuges des Berichtes S-Bahn/Siedlung Weiteres Vorgehen

Zusammenfassung

Die Zielsetzungen des Projektes "S-Bahn/Siedlung" finden breite Anerkennung. Sie werden laufen konsolidiert und konkretisiert.

Der Vollzug des Projektes S-Bahn/Siedlung schreitet programmgemäss voran. Die meisten Aufträge für das Jahr 1993 konnten termingerecht erledigt werden. Bei einigen Massnahmen zeigte sich, dass eine Straffung notwendig wurde, andere Aufgaben können als abgeschlossen betrachtet werden. Das Projekt S-Bahn/Siedlung ist mit unverminderter Konsequenz zu realisieren. Bis zur Eröffnung der Berner S-Bahn im Mai 1995 sollen an den dezentralen S-Bahn-Haltestellen genügend Velo- und Autoabstellplätze (P+R-Anlagen) bereitgestellt werden und die lokalen Zubringerlinien des öffentlichen Verkehrs in Betrieb sein.

Der Grosse Rat hat im Herbst 1993 die definitive Einführung der Linie 1 beschlossen. In der März-Session 1994 hat das Parlament den Kredit für die Linie 2 bewilligt; die Inbetriebnahme ist auf das Frühjahr 1995 vorgesehen.

Die Koordination der Berner S-Bahn mit der Siedlungsentwicklung ist mit der Arbeitshilfe "Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr als Kriterium für die Zweckmässigkeitsprüfung von Ortsplanungen" auf verbesserte Grundlagen gestellt worden. In den kommenden Jahren sind die direkt betroffenen Gemeindebehörden und die Bevölkerung in den Prozess einer optimalen Abstimmung der Siedlungsentwicklung und des öffentlichen Verkehrs noch stärker einzubeziehen. Vor allem bei Teilrevisionen von Ortsplanungen sind die neu erarbeiteten Kriterien zu berücksichtigen.

Das gezielte, verdichtete Bauen an den S-Bahn-Haltestellen soll insbesondere mit den Projekten "Bahnhof Plus" sowie den "Entwicklungsschwerpunkten-

ESP" angegangen werden. Zudem sind die laufende Information/Beratung und Motivation für das verdichtete Bauen durch die Kreise des Amtes für Gemeinden und Raumordnung sichergestellt. Als weitere Unterstützung wird eine Arbeitshilfe über das verdichtete Bauen erarbeitet.

Die vorgesehenen Verfahrensvereinfachungen zum Bauen können mit der entsprechenden Grossratsvorlage als erledigt betrachtet werden. Das gleiche gilt für die Neuregelung der Arbeitsplätzonen.

Das Projekt "Entwicklungsschwerpunkte" ist in die Realisierungsphase eingetreten. Eine optimale Abstimmung mit den Vorstellungen des Projektes S-Bahn/Siedlung (dezentrale Konzentration der Arbeitsplätze, öffentlicher Verkehr als Rückgrad der Siedlungsentwicklung) ist sichergestellt.

Zur Zeit ist noch offen, wieviele Arbeitsplätze des Bundes im Kanton Bern an welchen Lagen lokalisiert werden können.

Die Thematik "Umwandlung von Büroraum in Wohnraum" wird im Rahmen von verschiedenen Projekten (Stadt Bern, Thun, Biel) weiterverfolgt. Es hat sich allerdings herausgestellt, dass das Umwandlungspotential nicht sehr gross ist.

Die Standortevaluation im Rahmen des Projektes "Wohnstandorte" ist abgeschlossen. Aus der Sicht des Projektes S-Bahn/Siedlung ist der Erstellung von kostengünstigem Wohnraum durch tiefe Bodenpreise an den S-Bahn-Haltestellen weiterhin grosse Aufmerksamkeit zu schenken. Damit kann ein zentraler Standortvorteil im Kantons Bern realisiert werden. Die Thematik Wohnschutz wird vom Kanton zur Zeit nicht mehr weiterverfolgt. Die Gemeinden sind dafür verantwortlich.

Im Bereich der Wohnbauförderung sind zugunsten der dezentral konzentrierten Besiedelung gewisse Korrekturen vorgenommen worden. Allerdings können im S-Bahn-Perimeter nur Wohnungen unterstützt werden, wenn von den Grundeigentümern günstiges Land eingeworfen wird. Andernfalls besteht die Tendenz der Unterstützung eher dezentral gelegener Projekte.

Die Infrastrukturverträge erweisen sich bei pragmatischer Anwendung als ein geeignetes Instrument für den Ausgleich vorhandener Mehrwerte. Die Beratung läuft vor allem über die Kreise des Amtes für Gemeinden und Raumordnung.

Die Abstimmung neuer Umfahrungs- und Zubringerstrassen wird im Rahmen der laufenden Projekte anvisiert. Die Konkretisierung der verkehrspolitischen Zielsetzungen wird vor allem im Strassenbauprogramm 1995 - 1998 bzw. mit der OeV-Angebotsplanung angegangen. Der Langsamverkehr wird konzeptionell im Rahmen eines Leitbildes "Zweiradverkehr" bearbeitet, das Kriterien für die regionalen Zweiradrichtpläne sowie Vorschläge für eine Neuordnung der kantonalen, regionalen und gemeindespezifischen Aufgaben enthält.

Das Projekt "Bahnhof Plus" ist auf reges Interesse gestossen. Nach Abschluss der Planungsarbeiten durch die Regionen ist eine effiziente Umsetzung sicherzustellen.

Der Kanton verfügt über eine konsolidierte Politik im Bereich der Park and Ride und der Bike and Ride-Anlagen. An dezentralen Lagen sollen weitere Abstellplätze für Autos realisiert werden. An zentralen und dezentralen Lagen ist das Angebot von Bike and Ride-Anlagen zu verbessern. Bis zur Eröffnung der Berner S-Bahn wird ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen sichergestellt.

Die Koordination mit den Umweltmassnahmen im Bereich Luft und Lärm wird im Rahmen von verschiedenen Projekten sichergestellt.

Résumé

Les objectifs du projet "RER bernois et urbanisation" constamment remis à jour et concrétisés rencontrent un accueil très favorable.

La réalisation de ce projet avance comme prévu. Si la plupart des buts fixés pour 1993 ont pu être réalisés dans les délais, l'expérience a prouvé qu'il fallait renforcer certaines mesures. On peut considérer les autres tâches comme achevées. Il convient de poursuivre résolument la réalisation de ce projet. Lors de l'inauguration du RER bernois en mai 1995, il faudra qu'il y ait suffisamment d'emplacements à vélos, de parcs de dissuasion (installations P+R) et de lignes de rabattement des transports publics vers le RER.

Le Grand Conseil a décidé l'ouverture définitive de la ligne à l'automne 1993. Le Parlement a accordé le crédit pour la ligne 2 à la session de mars 1994 et la mise en service est prévue pour le printemps 1995.

La coordination du RER bernois avec le développement de l'habitat bénéficiera de meilleures bases grâce au guide "La desserte par les transports publics en tant que critère d'appréciation de l'opportunité des plans d'aménagement local". Il faudra, ces prochaines années, impliquer davantage encore les autorités communales concernées et la population dans le processus d'harmonisation du développement de l'habitat et des transports publics. Il convient surtout de tenir compte de ces nouveaux critères en cas de révisions partielles de plans d'aménagement local.

Il convient de promouvoir la densification ciblée des constructions aux abords des stations du RER, de concert avec les projets "Espaces gares" et "Pôles de développement économique" (PDE). Les arrondissements de l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire fournissent, à cet effet, renseignements et conseils et donnent les impulsions nécessaires. Un guide sur la densification viendra en complément de ces actions.

Compte tenu du projet du Grand Conseil, les simplifications de procédure prévues en matière de constructions peuvent être considérées comme acquises. Il en va de même pour les nouvelles dispositions sur les zones d'emploi.

Le projet "Pôles de développement économique" est entrée dans la phase de réalisation. L'harmonisation se fera en fonction des objectifs du projet "RER bernois et urbanisation " (décentralisation concentrée des emplois, transports publics servant d'axe au développement de l'habitat).

On ne connaît encore, à l'heure actuelle, ni le nombre ni la localisation des emplois de la Confédération dans le canton de Berne.

L'examen du point "Transformation de bureaux en logements" se poursuit dans le cadre de différents projets (ville de Berne, Thoune, Bienne). D'ores et déjà, on peut dire que le potentiel de transformation est relativement faible.

L'évaluation effectuée dans le cadre du projet "Lieux d'habitation" est terminée. Pour rester dans la logique du projet "RER bernois et urbanisation", il faut veiller à ce que le prix des terrains à bâtir près des stations reste bas pour pouvoir créer des logements à bon marché. Le canton de Berne peut donc retirer un avantage de localisation de sa position centrale. Le canton de Berne suspend actuellement sa politique de protection de l'habitat puisqu'elle est du ressort des communes.

Les mesures d'encouragement à la construction de logements dans le cadre de la décentralisation concentrée de l'habitat ont été infléchies. On ne peut encourager la création de nouveaux logements dans le périmètre du RER que si les propriétaires acceptent de mettre en vente des terrains à des prix avantageux, faute de quoi on favorisera la décentralisation.

Si on les utilise de manière pragmatique, les contrats d'infrastructure sont un bon outil d'égalisation des plus-values existantes. Les arrondissements de l'Office des affaires communales et de l'organisation du territoire se chargent souvent du conseil.

Les projets en cours tiennent compte de la complémentarité des routes de contournement et des bretelles d'accès. Les objectifs de trafic se réaliseront surtout dans le programme de construction des routes 1995-1998 et dans la planification de l'offre de transports publics. Le trafic lent sera traité dans le cadre du plan directeur "Trafic des deux roues" qui définit les critères

pour les plans directeurs régionaux concernant les deux-roues et les propositions de réorganisation des tâches cantonales, régionales et communales.

Le projet "Espaces gares" a suscité un vif intérêt. Maintenant que les régions ont achevé les travaux de planification, il convient d'appliquer les mesures de manière efficace.

Le canton pratique une politique déterminée en matière de parcs de dissuasion et d'emplacements à vélos. Il convient de réaliser d'autres parkings décentralisés pour voitures et de proposer davantage d'emplacements à vélos, que ce soit en position centralisée ou décentralisée, de sorte que, le jour de l'inauguration, le réseau soit abondamment doté en emplacements.

Plusieurs projets permettront de coordonner les mesures de protection de l'environnement en matière de protection de l'air et de lutte contre le bruit.

1. Ausgangslage

Am 11. November 1992 hat der bernische Grosse Rat vom Bericht S-Bahn/Siedlung Kenntnis genommen und einen Grossratsbeschluss mit 20 Aufträgen verabschiedet. Am 24. Februar 1993 erliess der Regierungsrat Weisungen zum Vollzug des Grossratsbeschlusses S-Bahn/Siedlung. Darin sind die Vollzugskompetenzen, die Zusammenarbeit der Ämter, die Koordination mit weiteren Projekten und die konkrete Zuweisung des Vollzuges einzelner Massnahmen festgehalten.

Im folgenden wird kurz über den Stand der Vollzugsarbeiten Bericht erstattet. Dabei beziehen sich die einzelnen Kapitel auf die Anträge gemäss Grossratsbeschluss betreffend "Berliner S-Bahn/Siedlung" vom 11. November 1992.

2. Realisierung der Zielsetzungen (GRB Anträge 2 - 4)

Die Zielsetzungen des Berichtes S-Bahn/Siedlung haben nach wie vor volle Gültigkeit. Mit der Realisierung des Projektes S-Bahn/Siedlung, aber auch von anderen Projekten (z.B. Entwicklungsschwerpunkten), werden sie laufend konkretisiert und umgesetzt. Ergänzungen der Zielsetzungen drängen sich zur Zeit nicht auf.

3. Anpassungen und Ergänzungen zum S-Bahn-Konzept (Oeffentlicher Verkehr) (GRB Anträge 5 - 6)

Im Bereich Verkehr ist im Zusammenhang mit dem Projekt S-Bahn/Siedlung auf folgende Aktivitäten zu verweisen:

- Die Linie 1 wird auf Frühjahr 1995 definitiv eingeführt werden.
- Die Linie 2 ist vom Grossen Rat in der März-Session 1994 beschlossen worden. Die Einführung ist auf Frühjahr 1995 vorgesehen.

- Das Amt für öffentlichen Verkehr ist bei allen regionalen ÖV-Planungen integriert. Die Zubringerlinien werden in allen Regionen intensiv abgeklärt. In der Region Oberes Emmental wird ein grundsätzlich neues Angebotskonzept der Buslinien erarbeitet. In der Region Schwarzwasser geht es um Fahrplananpassungen.
- Eine Verlängerung einer S-Bahn- oder ev. der EBT-Linie von Thun nach Gwatt, Spiez oder Reichenbach ist in Prüfung.
- Einzelne Züge der Linie 2 (Schwarzenburg-Langnau) werden bis Trubschachen verlängert.
- Für das Netz der städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) ist eine Netzoptimierungsstudie in Arbeit.

4. Überprüfung der Ortsplanungen (GRB Antrag 7)

4.1 Arbeitshilfe ÖV-Erschliessung

Der Auftrag, die Ortsplanungen vermehrt auf den öffentlichen Verkehr abzustimmen, ist in einem ersten Schritt mit einer Arbeitshilfe erfüllt worden. Sie ist mit folgendem Titel vom Amt für Gemeinden und Raumordnung publiziert worden: "Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr als Kriterium für die Zweckmässigkeitsprüfung von Ortsplanungen (ÖV-Erschliessung)". Die Information über diese Arbeitshilfe soll in den kommenden Monaten intensiv weitergeführt werden. Entscheidend wird die Überzeugung der direktbetroffenen Gemeindebehörden sein.

Vor allem bei Teilrevisionen von Ortsplanungen kommt der Arbeitshilfe eine grosse Bedeutung zu.

4.2 Übersicht Ortsplanungen

Die Uebersicht über den Stand der Ortsplanungen ist vorhanden.

Für kantonale Zwecke ist die Flächendatei befriedigend. Hingegen sind die Daten für einzelne Gemeinden nicht brauchbar. Ebenfalls fehlen detaillierte Angaben über die Bebauung in den einzelnen Gemeinden.

5. Gezieltes, verdichtetes Bauen an S-Bahn-Haltestellen (GRB Antrag 8)

5.1 Erstellung Dokumentation über verdichtetes Bauen, bestehende Massnahmen (Information, Beratung, Motivation)

Der Vollzug dieser Massnahmen wird im Rahmen von Bahnhof Plus (vgl. dazu Kapitel 11: Aufwertung von S-Bahn-Stationen) und dem Projekt Entwicklungsschwerpunkte speziell angegangen (vgl. dazu Kapitel 6.2: Koordination ESP). Hinzu kommen die laufende Beratung und Motivation durch die Kreise des Amtes für Gemeinden und Raumordnung.

5.2 Erschliessungspflicht der Gemeinden

Neuregelungen sind Gegenstand der im März 1994 abgeschlossenen Revision des Baugesetzes.

5.3 Baulandumlegung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung hat in Absprache mit dem Rechtsamt und dem Vermessungsamt einen konkreten Aenderungsvorschlag erarbeitet. Damit sollen die Verfahren vereinfacht und besser koordiniert werden. Es besteht die Absicht, im Rahmen der nächsten Revision des Baugesetzes dem Grossen Rat Neuregelungen zu unterbreiten.

5.4 Verfahrensvereinfachung Bauen

Eine entsprechende Vorlage ist vom Grossen Ratin der März-Session 1994 verabschiedet worden.

5.5 Neuregelung Arbeitsplatzzonen

Der erteilte Auftrag kann als erfüllt abgeschrieben werden: Im Juli 1992 wurde eine Arbeitshilfe für Ortsplanungen (Bauvorschriften für Arbeitszonen) publiziert. Darin zeigt sich, dass eine Neuumschreibung der Arbeitsplatzzonen sowie neue baupolizeiliche Regelungen möglich sind, die Nutzungsdurchmischungen zulassen. Die Umsetzung erfolgt laufend im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen.

5.6 Besteuerung Verkehrswert

Es sind Abklärungen in Zusammenarbeit mit dem Amt für Gemeinden und Raumordnung und dem Vermessungsamt vorzunehmen: Ausmass der Landwirtschaftsflächen in der Bauzone, mögliche Auswirkungen eines Ueberganges vom Ertragswert zum Verkehrswert, Vollzugsaufwand einer allfälligen Neuregelung usw. Allenfalls ist eine Reduktion der Bodenhor-tung zu erwarten. Inwiefern allfällige Neuregelungen mit rechtlichen Hindernissen verbunden sind, kann im Moment noch nicht gesagt werden.

5.7 Minimale Ausnutzungsziffern

Im Rahmen der nächsten Revision Baugesetz ist die Festlegung minimaler Ausnutzungsziffern zu prüfen.

6. Dezentrale Konzentration der Arbeitsplätze (GRB Anträge 9-10)

6.1 Koordination Projekt Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Insgesamt sind vom Kanton 32 Entwicklungsschwerpunkte bezeichnet worden, die sich über das gesamte Kantonsgebiet verteilen. Hinzu kommen 12 Entlastungsstandorte für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben, die Schwerverkehr nach sich ziehen.

Alle ESP-Standorte umfassen ca. 1/4 der Industrie- und Gewerbe-zonen des Kantons Bern. Damit besteht ein Potential für 60'000 - 70'000

weitere Arbeitsplätze. Es wird bewusst ein gewisses Ueberangebot an Arbeitsgebieten erzeugt. Damit wird der Wettbewerb unter den Standorten gefördert und preisdämpfende Effekte werden ausgelöst. Diese kommen schliesslich der gesamten Wirtschaft zugute.

Die Erarbeitung der Entwicklungsschwerpunkte und Entlastungsstandorte ist in engster Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Regionen und den Transportunternehmungen vorgenommen worden. Für 13 Standorte sind bereits Projektorganisationen mit Projektkommissionen eingesetzt worden. 4 weitere Standorte haben eigene Projektorganisationen, in denen der Kanton periodisch oder bei Bedarf beigezogen wird.

Erste Planungserfolge sind beispielsweise bei den Masterplänen Bern und Biel sowie bei den Projekten Ausserholligen, Ittigen-Worblaufen, Thun-Bahnhof und Lyss sichtbar.

1994 muss sich die Hauptarbeit der Arbeitsgruppe ESP demnach nicht mehr auf das Anstossen von Projekten konzentrieren, sondern auf die Ueberwachung des Projektfortschritts und auf die Standortpromotion. In der ersten Hälfte 1994 werden für die einzelnen Standorte "Profile" erarbeitet, die aufzeigen, welches die Stärken der Standorte sind und welche Anforderungen bezüglich Erschliessung sowie Bau- und Planungsrecht an die öffentliche Hand gestellt werden. Parallel dazu wird das Thema "Koordination der kantonalen Investitionsplanung" der ESP lanciert. Damit soll vermieden werden, dass Entwicklungsschwerpunkte geplant werden, deren Erschliessung nicht finanziert werden kann.

Auf Ende 1994 soll ein 3. Zwischenbericht "ESP" an den Regierungsrat erstellt werden.

6.2 Arbeitsplätze Bundesverwaltung

Der Bund hat die Konzeptarbeiten abgeschlossen; es wird eine Berichtserstattung an den Bundesrat erwartet. Das Konzept deckt sich mit den raumordnungspolitischen Zielen des Kantons Bern. Der Stellenwert der Arbeit und die Bedarfslage des Bundes sind vorläufig aber noch unklar.

Der Kanton Bern bietet Standorte für die Bundesverwaltung in der Agglomeration Bern sowie in Biel und Thun an.

Neben den raumplanerischen Arbeiten wird ein spezielles Arbeitsprogramm "Bundesarbeitsplätze" vorbereitet, in dem die notwendigen Aktivitäten im Zusammenhang mit den Restrukturierungen bei den EMD-, den PTT- und den SBB-Arbeitsplätzen aufgezeigt werden.

6.3 Richtlinie Umwandlung Büroraum

Die Thematik wird in der Arbeitsgruppe RAUS verfolgt. Nach Möglichkeit soll zweckentfremdeter Büroraum wieder seiner ursprünglichen Nutzung zugeführt werden:

- Für die Stadt Bern ist dies allenfalls mit einer Zusammenfassung der Steuerverwaltung (etwa 500 Arbeitsplätze) möglich.
- Dank dem neuen Bezirksverwaltungsgebäude in Thun kann ein Teil der zweckentfremdeten Büros wieder für Wohnraum genutzt werden. Zur Zeit sind allerdings darüber keine konkreten Angaben vorhanden.
- In Biel verfügt der Kanton über grössere Büroflächen. Eine Rückführung in Wohnraum ist zur Zeit nicht in Sicht.
- Generell wird angestrebt, Studienplätze für Mittelschulen, Hochschulen und Fachhochschulen an den S-Bahn-Haltestellen mit guter Erschliessung zu errichten.

Der Thematik "Umwandlung Büroraum in Wohnraum" wird weiterhin volle Aufmerksamkeit geschenkt. Die Erarbeitung einer eigentlichen Richtlinie drängt sich im Moment aber nicht auf.

7. Wohnbauförderung (GRB Anträge 11-12)

7.1 Projekt "Wohnstandorte"

Die Standortevaluation ist abgeschlossen: Die weiteren Arbeiten sollen teilweise in die Projekte "Bahnhof Plus" und "Entwicklungsschwerpunkte" integriert werden. Teilweise wird das Projekt "Wohnstandorte" eigenständig weiterverfolgt: In Zusammenarbeit mit betroffenen Gemeinden sollen Pilotprojekte unterstützt werden.

7.2 Wohnschutz

Diese Thematik liegt primär im Aufgabenbereich der Gemeinden. Sie wird vom Kanton im Moment nicht weiterverfolgt.

7.3 Wohnbauförderung

Die kantonale Wohnbaulandförderung wurde aufgegeben. Damit entfällt die Möglichkeit, im S-Bahn-Bereich den Erwerb von Wohnbauland zu unterstützen.

Bei der Revision der Wohnbauförderung wurde das Anliegen berücksichtigt, bei gut gelegenen Standorten höhere Grundstückskosten anzuerkennen als in ländlichen Gebieten. Zu diesem Zweck wurde in der Verordnung vom 9. Dezember 1992 über die Wohnbau- und Eigentumsförderung die Möglichkeit geschaffen, in speziellen Fällen Grundstückskosten von mehr als 20 % der Anlagekosten zuzulassen (Art. 2 Abs. 1).

Bei den gegenwärtigen Erstellungs- und Kapitalkosten kommen tragbare WEG-Mieten in der Regel allerdings nur zustande, wenn die Grundstückskosten nicht über 17 - 18 % liegen. In ländlichen Gebieten muss der Landkostenanteil noch tiefer sein. Auch bei dieser Kostensituation kommen somit in Verdichtungsgebieten höhere Sätze zur Anwendung als in ländlichen Gebieten.

Realisiert werden heute häufig nur noch Bauvorhaben mit tiefem Landkostenanteil. Im S-Bahn-Bereich dürften daher zur Zeit nur

WEG-Projekte zustandekommen, wenn die Grundeigentümer günstiges Land einwerfen können, einen Teil der angefallenen Landkosten abschreiben oder die Gemeinde nennenswerte à-fonds-perdu-Beiträge leistet.

8. Infrastrukturverträge (GRB Antrag 13)

8.1 Ausschöpfung durch Gemeinden

Das Thema Infrastrukturverträge ist im Anschluss an die Publikation der Arbeitshilfe "Infrastrukturverträge" verschiedentlich vorgestellt und diskutiert worden. Die zuständigen Planer der Gemeinden werden im Rahmen der Vorprüfung auf die Möglichkeiten von Infrastrukturverträgen aufmerksam gemacht und an geeignete Berater weitergeleitet. Zudem ist ein Beitrag im "Information Raumplanung" Nr. 1/93 publiziert worden. Eine Anpassung der Arbeitshilfe drängt sich nicht auf. Wichtig ist auch die Beratung durch die kantonale Planungsgruppe.

9. Verkehrspolitische Massnahmen (Privatverkehr) (GRB Antrag 14)

9.1 Umfahrungs- und Zubringerstrassen überprüfen

Grundsätzlich erfolgt die Überprüfung im Rahmen der Strassenplanung (Art. 18 a, SBG) und des Strassenplanverfahrens. Die Berichterstattung erfolgt in den Kreditvorlagen zuhanden des Grossen Rates. Zur Zeit sind folgende Projekte in Bearbeitung:

- Ausbau Simmentalstrasse: Planungsarbeiten (inkl. UVP) sind im Gang, Projektierungskredit liegt vor, die Ueberprüfung wird im Rahmen des Strassenplanverfahrens durchgeführt.
- Umfahrung Emdthal: Strassenplanung durchgeführt. Weiteres Verfahren abhängig vom Entscheid NEAT.
- Entlastungsstrasse Zollikofen: Sistiert.

- Umfahrung Worb: Mitwirkung abgeschlossen. Grossratsvorlage für Projektkredit für Strassenplan und UVP erfolgt im Laufe des Jahres 1994.
- Umfahrung Ins/Gampelen/Müntschemier: Planungsstudie, Variantenbeurteilung in Bearbeitung, Berichterstattung erfolgt im Rahmen der Planungsarbeiten, Planungskredit vorhanden.
- Umfahrung Kirchberg: Im Rahmen Strassenplanverfahren Auflage durchgeführt, Einspracheverhandlungen im Gang. Zusammenhang mit Neubaustrecke Bahn 2000 Mattstetten-Rothrist wird beachtet.
- Diverse Projekte Nationalstrassen: Sie unterliegen dem Nationalstrassenrecht.

9.2 Ziele für alle Verkehrsträger

Die Bearbeitung erfolgt im Rahmen des Leitbildes BVED. Ein Abschluss ist auf den Sommer 1994 zu erwarten. Weitere Konkretisierungen sind im Strassenbauprogramm 1995 - 1998 bzw. mit der ÖV-Angebotsplanung gemäss OeV-Gesetz vorgesehen.

10. Weiterentwicklung Nahverkehrsnetz (GRB Antrag 15)

(vgl. dazu Kapitel 3 "Anpassungen und Ergänzungen zum S-Bahn-Konzept")

11. Aufwertung von S-Bahn-Stationen (GRB Antrag 16)

Dieses Thema wird im Rahmen des gesamtkantonalen Projekts "Bahnhof Plus" - mit einem Schwergewicht auf dem S-Bahn-Perimeter - behandelt. Im Auftrag und unter Finanzierung durch den Kanton erstellen die Planungsregionen Potentialstudien für die Bahnhöfe in ihrem Gebiet, die aufzeigen, mit welchen Mitteln die einzelnen Stationen und die umgebenden Bahnhofgebiete aufgewertet werden können. Die Themen reichen von der Abstimmung der Zonenordnung auf die Zentralität des

Bahnhofstandorts über die Zugänglichkeit für FussgängerInnen und VelofahrerInnen bis zur städtebaulichen Situation der Bahnhöfe. Solche Studien liegen bereits für drei Planungsregionen vor (Schwarzwasser, Kiesental, Oberes Emmental), vier Regionen haben mit der Arbeit begonnen (Thun-Innertport, Gürbetal, Oberaargau, GBB) und in sechs Regionen laufen noch Abklärungen über den Umfang eines regionalen Projektes.

12. Förderung Langsamverkehr (GRB Antrag 17)

12.1 Leitbild Zweiradverkehr

Das Leitbild Zweiradverkehr wird im Laufe des Jahres 1994 abgeschlossen. Es werden damit Kriterien für die regionalen Zweiradrichtpläne und Vorschläge für eine Neuorientierung der kantonalen, regionalen und gemeindespezifischen Aufgaben gemacht. Die Probleme der S-Bahn-Haltestellen werden angemessen berücksichtigt.

12.2 Richtplan Langsamverkehr

Es ist eine Broschüre Velo-Abstellanlagen erschienen.

Inwiefern ein kantonaler Richtplan Langsamverkehr erarbeitet wird, ist zur Zeit noch offen.

13. Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen (GRB Antrag 18)

Der Kanton verfügt in diesem Bereich über eine konsolidierte Politik. Die Regionen Bern (VZRB) sowie Kiesental haben eigene Konzepte für Park and Ride- und Bike and Ride-Anlagen in Bearbeitung.

Von der BVED und vom AGR sind in Zusammenarbeit mit den Regionen und den Gemeinden die Realisierung von weiteren Parkieranlagen bei den Bahnhöfen an die Hand genommen worden: Der Ist-Zustand wird erhoben und Zielwerte (d.h. die Anzahl Auto- bzw. Veloabstellplätze) werden festgelegt. Im Gespräch mit den Gemeinden und den

Transportunternehmen ist die Realisierung anzugehen. Bis zur Eröffnung der Berner S-Bahn wird ein ausreichendes Angebot an Abstellplätzen sichergestellt.

14. Koordination der Umweltmassnahmen mit dem Konzept Berner S-Bahn
(GRB Antrag 19)

Von der Volkswirtschaftsdirektion liegt ein Bericht über die bisherigen Luftreinemassnahmen vor. Das TBA hat einen Lärmbelastungskataster gemäss LSV für Staats- und Nationalstrassen erarbeitet (Bericht Vollzug Lärmschutzverordnung, Lärmbelastungskataster, Bereich Strassenlärm).