

# Verkehrsplanung der Stadt und Region Bern

**EXKURSIONSBERICHT SCHWEIZ  
TU Wien**

(26.4. - 1.5. 2009)

**Verfasser:**

**Anderluh Lisa | 0425159**

**Muth Angela | 0426914**

**Vardai Anna | 0425721**



**Betreuer:**

**Ao.Univ.Prof. Mag. Dr. Günter Emberger**

Wien, im Juli 2009

## Inhaltsverzeichnis

1. Verkehrsplanung in Bern.....	2
1.1. Aufgabenbereiche.....	2
1.2. Planungsstrategie.....	3
2. Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland.....	3
2.1. Arbeitsweise.....	3
2.2. Erfolge.....	4
2.3. Ziele/ Entwicklungsvorstellungen des Angebotskonzeptes 2010-2013.....	4
2.4. Ausblick Angebotskonzept 2010-2013.....	5
3. Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern (2007).....	6
3.1. Eckdaten des Agglomerationsprogramms.....	6
3.2. Ziele und Maßnahmen.....	6
3.2.1. Siedlungsentwicklung.....	6
3.2.2. Fuß- und Radverkehr.....	7
3.2.3. Öffentlicher Verkehr.....	7
3.2.4. Straßeninfrastruktur.....	7
3.3. Blick in die Zukunft.....	8
3.3.1. Nutzen und Kosten.....	8
3.3.2. Controlling und Weiterarbeit.....	8
4. Einführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland.....	8
4.1. Entstehung/ Organisation.....	9
4.2. Finanzierung.....	9
5. Conclusion.....	10
6. Quellen.....	11
7. Abbildungsverzeichnis.....	11

## 1. Verkehrsplanung in Bern

“Oft bilden Wegkreuzungen (...) die Keimzelle einer Stadt. Straße und Stadt werden zur untrennbaren Einheit.“ Das sind die einleitenden Worte des Stadtplaners von Bern, Dr. Jürg Sulzer zum Thema Städtebau und Verkehr in der Stadt. Diese Worte beschreiben sehr gut was das Ziel des Berner Stadtplanungsamtes ist: sich der Herausforderung zu stellen und die heute oft widersprüchlichen Bereiche „Verkehr“ und „Stadt“ wieder zu einer harmonischen Einheit zu entwickeln.

### 1.1. Aufgabenbereiche

Im Bereich der Verkehrsplanung treffen viele unterschiedliche und oft konträre Interessen aufeinander. So müssen die Interessen der Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer, Anrainer, politische Strategien etc. gegeneinander abgewogen werden. In der folgenden Darstellung ist das Spannungsfeld aufgezeigt indem sich der Planer befindet.



Abbildung 1-1: Spannungsfeld der Verkehrsplanung (Stadtplanungsamt Bern, 2004)

Zu den Aufgaben der Verkehrsabteilung Bern zählt die Erarbeitung von Grundlagen, die Erstellung von Konzepten, Richt- und Sachplänen für den öffentlichen als auch privaten Verkehr, sowie die Planung von Vorprojekten für Verkehrsanlagen. Weiters werden von ihnen Maßnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsmanagement gesetzt. Wesentlich dabei ist immer die Koordination der Planungen mit den Nachbargemeinden, der Region und dem Kanton.

Dieser Abstimmungsprozess hat im Laufe der Zeit zunehmend an Bedeutung gewonnen, denn seit dem Anfang der 70er Jahre sinkt die Einwohnerzahl der Kernstadt stetig (heute in etwa 130.000 Einwohner), während die Agglomeration zunehmend wächst (ca. 300.000 Einwohner). Die Abwanderung ins Umland ist mit der Zunahme des motorisierten



Individualverkehrs verbunden, wobei die Belastung besonders im Umland selbst zugenommen hat. Überraschend hingegen ist, dass gleichzeitig mit dieser Entwicklung, im städtischen Bereich sogar eine Verkehrsreduktion erreicht werden konnte.

## 1.2. Planungsstrategie

Die Verkehrsplanung in Bern hat einen systemischen Zugang zur Lösung der auftretenden Probleme. Durch diesen ganzheitlichen Lösungsansatz lässt sich auch die in den vergangenen Jahren erreichte Verkehrsreduktion erklären. Die Planung beruht auf drei strategischen Grundpfeilern:

- **Verkehr vermeiden** z.B. durch die Abstimmung mit übergeordneten Zielen oder die Förderung mobilitätssparender Siedlungsstrukturen
- **Verkehr verlagern** z.B. durch die Verbesserung des Modalsplitts oder die Verlagerung des Verkehrs auf belastbarere Achsen
- **Verkehr verträglich gestalten** z.B. durch die Reduktion der Umweltbelastung oder die Reduktion von Konflikten zwischen dem MIV und dem ÖV

Bei der Verkehrsplanung der Stadt wird großer Wert auf einen Konsens zwischen der Stadt, der Region und dem Kanton gelegt, denn nur so können wirksame Lösungen für Verkehrsprobleme gefunden werden und eine harmonische Entwicklung von Stadt und Verkehr gewährleistet werden.

## 2. Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland

Verkehrsprognosen besagen, dass die Verkehrsinfrastruktur im Raum Bern bis 2020 in vielen Bereichen an ihre äußersten Grenzen stoßen wird, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Um dieser Entwicklung erfolgreich entgegensteuern zu können, ist eine gemeinsame, abgestimmte Planung eine wichtige Grundlage. Um den Abstimmungsprozess zwischen den Gemeinden besser koordinieren zu können und ihn effizienter zu gestalten, wurde die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland Mitte der 90er Jahre ins Leben gerufen.

### 2.1. Arbeitsweise

Die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland beschließt periodisch Angebotskonzepte für den öffentlichen Verkehr. Die Planungshorizonte erstrecken sich meist über drei Jahre und die umgesetzten Projekte werden nach einem Versuchsbetrieb von etwa 2 Jahren einer Erfolgskontrolle unterzogen. Angebote die von der Bevölkerung gut angenommen werden, werden dann ins Grundangebot übernommen. Große Wichtigkeit bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs hat die Abstimmung der Angebote untereinander und somit die Optimierung der Umsteigebeziehungen. Dabei wird auch darauf geachtet, dass auch zu gering frequentierten Tagezeiten (in den frühen Morgenstunden und spät abends) und niedrig frequentierten Standorten eine gute Versorgung der Bevölkerung gewährleistet ist, da nur so eine umfassende Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs möglich ist.

## 2.2. Erfolge

Durch die abgestimmte Planung konnte der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs im Raum Bern zwischen 2000 und 2005 von 15,3% auf 16,7% leicht gesteigert werden und auch die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte Gesamtdistanz hat in diesem Zeitraum zugenommen (von 23,5% auf 29,6%). (Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2008,3)

## 2.3. Ziele/ Entwicklungsvorstellungen des Angebotskonzeptes 2010-2013

Das aktuelle Angebotskonzept 2010-2013 zielt auf eine bessere Positionierung und Vernetzung Berns sowohl auf der kommunalen, regionalen sowie nationalen Ebene ab. Um dieses Ziel zu verwirklichen, soll im Planungszeitraum besonders die Verbesserung und der Ausbau der Bahnstrecken forciert werden. Die internationalen Verbindungen sollen beibehalten oder verbessert werden; das Steckennetz innerhalb der Schweiz soll gestärkt werden; die Beziehung zwischen Bern und den Mittelzentren (ca. ½ Stunde Fahrzeit) soll verstärkt werden, weiters soll eine Verbesserung des Agglomerations- und Regionalverkehrs erreicht werden, wobei die S-Bahn das Rückgrat dieser Entwicklung darstellt.

Die Stadt Bern hat mit ihrer guten Einbindung ins Städtennetz beste Voraussetzungen dafür, wobei die Einbindung in westlicher Richtung nicht so optimal wie in Ost- Richtung ist (Marco Rupp, Exkursionsvortrag 29.4.09). Die nachfolgende Abbildung zeigt die Vernetzung von Mittel- und Feinverteiler, also die Verknüpfung zwischen Regionallinien und den örtlichen Buslinien. Dabei ist auf die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit Entwicklungsschwerpunkten (Arbeiten, Dienstleistungen, Wohnen) zu achten.



Abbildung 2-1: Schematische Darstellung der ÖV- Strategie (Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, 2008)

Die Kombination der Maßnahmen soll eine positive Auswirkung auf Bern als Tourismus-, Wirtschafts-, Arbeits- und Wohnstandort haben. Bei der Realisierung der Entwicklungsziele bestehen aber einige Problem- bzw. Konfliktfelder, die für eine erfolgreiche Umsetzung des Konzeptes überwunden werden müssen. So ist eine Erhöhung des Angebotes auf manchen Streckenabschnitten, besonders auf der Zufahrtsstrecke zum Hauptbahnhof, aufgrund der Annäherung an die Kapazitätsgrenzen kaum mehr möglich. Weiters ist die Bahnhofshalle aufgrund der hohen Fahrgastzahl zu Stoßzeiten bereits überlastet. Diese Probleme sollen durch eine Dekonzentration der Verkehrsströme, durch die Aufwertung des S-Bahnsystems

und die Stärkung der Nebenzentren bewältigt werden. (Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, 2008, 5ff)

Es ist darauf zu achten, dass Entwicklungsvorstellungen lediglich *konzeptionelle Ausarbeitungen* sind, die Durchführung obliegt anderen (in der Regel Kanton mit Stadt Bern und dem Tiefbauamt). Bei Umsetzung von Projektstrategien, besonders auf der überregionalen Ebene, ist die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland auf die Zustimmung von Transportunternehmen wie die SBB oder auf Aktiengesellschaften angewiesen, da sie selbst nicht die ausführende Instanz darstellt (z.B. das Projekt „WESTside“ steht unter Federführung von Aktiengesellschaften als Bauträger). (Marco Rupp, Exkursionsvortrag 29.4.09)

#### 2.4. Ausblick Angebotskonzept 2010-2013

Ausgehend vom Ist- Angebot 2008/2009 soll mit dem Soll- Angebot 2013 aufgezeigt werden, wo angebotsrelevante Veränderungen geplant sind. Das neu erarbeitete „Endkonzept“ zeigt zum Ist- Stand 23 Unterschiede auf. Aufgaben mit einem hohen Handlungsbedarf und Komplexität werden in Form von Koordinationsblättern bearbeitet. Diese sind Arbeitsinstrumente für die nächsten Jahre und sind als rollende Planung zu verstehen. Zweck der Koordinationsblätter besteht darin, die Tätigkeiten von diversen Partnern besser aufeinander abzustimmen. Diese Koordinationsblätter werden ca. alle vier Jahre aufs Neue dahingehend kontrolliert, ob eine Aufgabe erfüllt bzw. nicht mehr relevant ist. Tritt der Fall ein, dass eine Aufgabe nicht mehr zwingend notwendig ist, wird das Koordinationsblatt abgeschrieben. (Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, 2008, 43ff)

Überblick der Koordinationsblätter:

- **Öffentlicher Verkehr im Straßennetz** (eigene Bus- und Tramspur, Vorschaltmöglichkeit bei Lichtsignalen, Bus- o. Tramhaltestelle auf der Fahrbahn)
- **ÖV Knotenpunkte** (statt einem radialen Gefüge mit Zentrum Bahnhof Bern -> ein Hierarchienetz von Knotenpunkten mit attraktiven Umsteigeverhältnissen und gut gestaltetem Umfeld)
- **Regionales Tramkonzept**
- **Tangentiale Linien** (Verbindung von neuen Nutzungsschwerpunkten und Versorgungsschwerpunkten, zwischen Regionalzentren, Verbindung von S-Bahn-Linien untereinander)
- **Agglomerationsprogramm Region Bern**
- **Mobilitätsmanagement**
- **Kombinierte Mobilität** (Ausbau von B+R- und P+R- Anlagen)
- **SARZ/ Bernplus** (einfachere, übersichtlichere Zusammenarbeit in der Region -> Einführung in die Regionalkonferenz Bern- Mittelland)

Im folgenden Kapitel wird das Agglomerationsprogramm Region Bern näher erläutert. Grundgedanke ist die Verknüpfung der Verkehrsplanung mit der Siedlungsplanung.

### 3. Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern (2007)

#### 3.1. Eckdaten des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm ist in Zusammenarbeit des Kantons Bern, der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4), des Vereins Region Bern (VRB) und der Stadt Bern entstanden. (Bern 2007, 3)

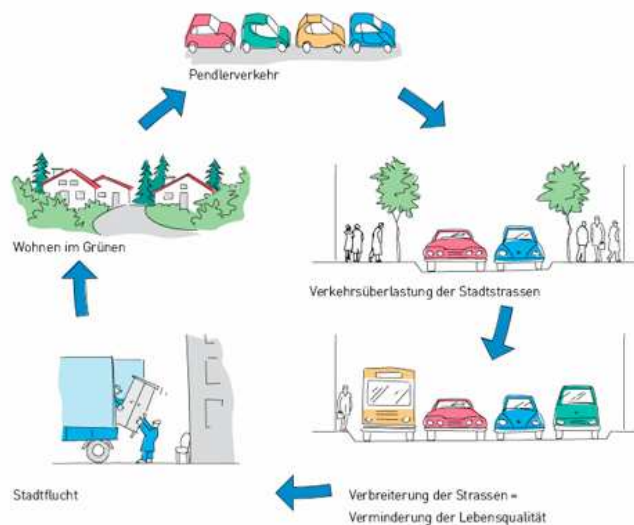


Abbildung 3-1: Der Teufelskreis im Agglomerationsverkehr (Bern 2007, 3)

Aufbauend auf der Erkenntnis, dass Siedlungsentwicklung und Verkehrsaufkommen eng miteinander verknüpft stellt das Agglomerationsprogramm eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrs- und Siedlungsplanung dar. Übergeordnetes Ziel ist es, den „Teufelskreis im Agglomerationsverkehr“ (siehe Abb. 3-2) zu durchbrechen und die Entwicklung wieder in die Städte zu verlagern. Es wird gezeigt, wie sich Verkehr und Siedlungen in den nächsten 10 bis 20 Jahren weiterentwickeln sollen.

Zunächst wird eine dramatische Verkehrszunahme prognostiziert, wenn nichts unternommen wird. Die weiters beschriebenen Maßnahmen bauen auf den Grundsätzen von Verkehrsvermeidung, -verlagerung und verträglicher Gestaltung auf. Es wird eine Politik der kurzen Wege, sowie eine Verbesserung des Modal Splits verfolgt. Dies soll durch einen ausgeklügelten Maßnahmenmix erreicht werden. Im folgenden Kapitel werden kurz die verfolgten Ziele beschrieben und einige Maßnahmen benannt.

#### 3.2. Ziele und Maßnahmen

##### 3.2.1. Siedlungsentwicklung

Durch Wachstum nach innen sollen Verkehr vermindert und Kosten eingespart werden. Bei Fortsetzung des bisherigen Trends „würde der Autoverkehr in der Region Bern bis 2020 um über 20% wachsen.“ (Bern 2007, 6) Bei einer Konzentration des Siedlungswachstums auf Standorte mit guter Anbindung an den ÖV errechnete man ein Wachstum von nur 5%.

Als Maßnahmen können hier besonders die *Neuzonierungsregeln* genannt werden. Diese legen fest, „dass 80% der Neueinzonungen eine minimale ÖV-Erschliessungsgüte aufweisen müssen.“ (Bern 2007, 7) Bei steigender Größe der Einzelflächen steigen auch die

Anforderungen an den öffentlichen Verkehr. Des Weiteren werden Gemeinden mit höherer Zentralität ein über dem Regelbedarf liegender Baulandbedarf zugestanden. Ferner gibt es Entwicklungsschwerpunkte (ESP) für Wirtschaft und Wohnen. Das regionale Fahrleistungsmodell wird für verkehrsintensive Nutzungen erfolgreich eingesetzt, ein Beispiel dafür ist das Projekt WESTside.

### 3.2.2. Fuß- und Radverkehr

Besonders die im Kosten-Nutzen-Vergleich günstigen Verbesserungen um Bereich der Fuß- und Radwege macht diese Investitionen besonders attraktiv. Durch Investitionen in den Fahrradverkehr könnte dieser Bereich in den nächsten 20 Jahren bis zu 100% wachsen. Konkrete Maßnahmen werden im von der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland erarbeiteten Umsetzungsprogramm erarbeitet. Dazu gehören sowohl Korrekturen am bestehenden Netz und gezielte Ausbauten, als auch die Aufwertung von Umsteigeorten (Bike + Ride).

### 3.2.3. Öffentlicher Verkehr

Mit dem Ausbau und der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Bus, Tram) sollen die Straßen entlastet werden. Als langfristiges Ziel gilt, dass alle Zentren des Espace Mittellandes von Bern aus in weniger als 30 Minuten erreichbar sein sollen. Dazu wird zunächst in den Spitzenzeiten im Agglomerationskern der 15-Minuten-Takt realisiert. Das Bus- und Tramnetz „soll attraktiv und mit genügend Kapazität ausgestattet sein.“ (Bern 2007, 10)

Auch die Verbesserung der Umsteigerelationen (S-Bahn Stationen mit Tram und Bus) wird bereits aktiv verfolgt. Ein Beispiel dafür ist die Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern. Weitere Maßnahmen stellen Gleisentflechtungen und die Lösung der Kapazitätsprobleme des RBS-Tiefbahnhofs dar.

### 3.2.4. Straßeninfrastruktur

Damit der funktionierende Straßenverkehr allen dienen kann werden vom Agglomerationsprogramm „Leitsätze für die zukünftige Gestaltung der Strasseninfrastruktur“ (Bern 2007, 12.) aufgestellt. Dazu gehört unter anderem die Gewährleistung des Verkehrsflusses auf Autobahnen. Weiters sollen die Reisezeiten von ländlichen Gebieten zum Kerngebiet nicht weiter verkürzt werden um keine neuen Anreize für Zersiedelung zu setzen. Straßeninfrastruktur soll verträglich gestaltet werden („Berner Modell“). Ein Ausbau der Infrastruktur soll nur bei ausgewiesenem Bedarf und nach dem Ausschöpfen der Potenziale der Verkehrslenkung und -verlagerung geschehen.

Prioritäre Maßnahmen sind unter anderem die Umsetzung eines Verkehrsbeeinflussungssystems auf Autobahnen und die Verbesserung der Verträglichkeit des Basisnetzes.



### 3.3. Blick in die Zukunft

#### 3.3.1. *Nutzen und Kosten*

Tragbare Kosten stellen die Investitionskosten von 781 Mio. CHF in der Periode 2011-2014 dar. Diese gliedern sich in 439 Mio. CHF für den öffentlichen Verkehr, 250 Mio. CHF für Straßeninfrastruktur und 97 Mio. für den Fuß- und Radverkehr sowie die kombinierte Mobilität.

Diese Investitionen bewirken eine Reduktion der Fahrten im motorisierten Straßenverkehr um 8% sowie eine Steigerung im öffentlichen Verkehr um 9%. Es werden so im Jahr 2020 nicht mehr Autokilometer gefahren als heute. Weiters werden Staukosten von 200 Mio. CHF alleine im Jahr 2020 eingespart. Durch die Lösung der Auslastungsprobleme im öffentlichen Verkehr sowie durch die Ausschöpfung der Potentiale im Fuß- und Radverkehr sowie des kombinierten Verkehrs kann ein Rückgang der Lärm- und Luftschadstoff-Emissionen verzeichnet werden.

#### 3.3.2. *Controlling und Weiterarbeit*

Es wird jährlich ein Bericht zum Stand der Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen erstellt. Weiters werden prioritäre Maßnahmen weiter bis zur Umsetzungsreife konkretisiert. Bis 2011 soll eine Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK erarbeitet werden. „Dieses bezieht sich auf den Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und wird das bestehende Agglomerationsprogramm für die Region Bern ablösen.“ (Bern 2007, 20) Die Einführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland wird im folgenden Kapitel behandelt.

## 4. Einführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland

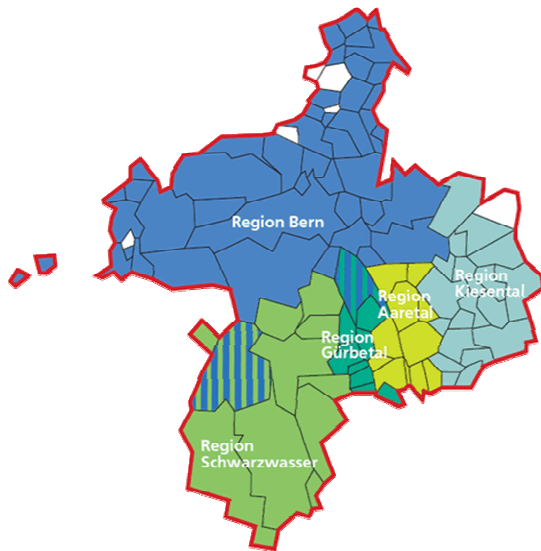
Mit der Wahl vom 17.5.2009 hat die Bevölkerung die Einführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland beschlossen (Staatskanzlei des Kantons Bern 2009). Dieser werden folgende Aufgabenbereiche vom Kanton übertragen:

1. Verkehr (Regionale Gesamtverkehrsplanung)
2. Raumplanung (Regionale Richtplanung)
3. Kultur (Mitfinanzierung regional bedeutsamer Kulturinstitutionen)
4. Neue Regionalpolitik (NRP) (Bernplus 2008a)

Man erhofft sich hier eine bessere Zusammenarbeit als dies zuvor über verschiedene Organisationen möglich war. Unter anderem sollen Entscheidungen rasch und verbindlich getroffen werden. Es haben Gemeinden dank gemeinsamem Auftretens größeres Gewicht gegenüber dem Bund und dem Kanton und „Stadt und Land [sitzen] im gleichen Boot“(Bernplus 2008b)

#### 4.1. Entstehung/ Organisation

Im Gebiet der Verwaltungsregion Bern- Mittelland wurde mittels der Gemeinderäte von 85 der 100 Gemeinden ein Antrag für eine regionale Volksabstimmung gestellt. Die Vorstände von acht regionalen Organisationen (Region Aaretal, VRB Verein Region Bern, Planungsverein Region Gürbetal, Region Kiestal, Verein Region Laupen, Regionsverband Schwarzwasser, Regionale Kulturkonferenz RKK Bern, Regionale Verkehrskonferenz RVK 4) stimmten ebenso der Einführung der Regionalkonferenz Bern- Mittelland zu. (Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2009,3)



Die Abbildung 4-1 zeigt die farblich eingefärbten 100 Gemeinden der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Die Stimmberechtigten von 100 Gemeinden haben in der Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 der Einführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit 81% deutlich zugestimmt. Die neue Organisation nimmt mit 1. Jänner 2010 ihre Arbeit auf. Sie ist die zweite Regional- Konferenz im Kanton Bern. (Regionalkonferenz Bern- Mittelland, 2009)

Abbildung 4-1: Gebiet der Regionalkonferenz Bern- Mittelland (Bernplus Stadt und Land gemeinsam, 2008)

Die Gemeindepräsidenten der 100 Gemeinden bilden zusammen die Regionalversammlung. Als beschlussfassendes Organ der Regionalkonferenz fällt sie verbindliche strategische Entscheide. Die Stimmkraft der Gemeinden in der Regionalversammlung ist gewichtet und richtet sich nach der Einwohnerzahl. Jede Gemeinde verfügt über mindestens 1 Stimme. Am 25. Juni 2009 fand im Schlossgut Münsingen die 1. Regionalversammlung statt. (Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2009)

#### 4.2. Finanzierung

Kostenschätzungen des Kantons zeigen, dass die Regionalkonferenz Bern-Mittelland den Gemeinden ungefähr gleich viel kosten wird wie die früher bestehenden Regionalorganisationen. Letztere wurden mit der Einführung der Regionalkonferenz teils aufgelöst. Der Kanton Bern richtet einen Grundbeitrag sowie zusätzlich einen Pro-Kopf-Beitrag an die Verwaltungskosten der Regionalkonferenz Bern-Mittelland aus. Die verbleibenden Kosten werden auf die Gemeinden nach Maßgabe ihrer Einwohnerzahl verteilt.

An der 1. Regionalversammlung vom 25. Juni 2009 wurden die Anwesenden über das Grobbudget 2010 informiert. Das detaillierte Budget 2010 wird der 2. Regionalversammlung vom 29. Oktober 2009 zur Genehmigung unterbreitet. (Regionalkonferenz Bern- Mittelland, 2009)

## 5. Conclusion

Hat man oftmals „Verkehr“ und „Stadt“ als sich widersprechend betrachtet, so liefern die Strategien und Konzepte der Verkehrsplanung Bern einen Beweis dafür, dass sich ergänzende Konzepte positiv auf das regionalpolitische Gewicht der Gemeinden in der Region Bern- Mittelland gegenüber Bund und Kanton auswirken. Da die Kernstadt immer mehr mit Einwohnereinbußen zu kämpfen hat und viele in die Agglomeration umgezogen sind, nicht zuletzt wegen des steigenden motorisierten Individualverkehrs, ist es wichtig eine einfache und effiziente Zusammenarbeit in der Region zu gewährleisten. Mitte der 90er Jahre wurde zu diesem Zwecke die Regionale Verkehrskonferenz gegründet. Dieser Verbund an Gemeinden hat in regelmäßigen Abständen Angebotskonzepte für den öffentlichen Verkehr aufgestellt, die ständigen Kontrollen unterzogen wurden. Eine Weiterführung der Leitidee eine verkehrsträgerübergreifende Verkehrs- und Siedlungsplanung zu erstellen, ist das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern. Aufgrund veränderter Siedlungsstrukturen soll die Verkehrsentwicklung bewusst wieder in Richtung Stadt verlagert werden. Durch Wachstum nach innen soll der Verkehr reduziert und dadurch Kosten eingespart werden.

Seit Mai 2009 gibt es eine neue Institution, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Der Kanton übertrug der Regionalkonferenz die Bereiche Verkehr, Raumplanung, Kultur und Neue Regionalpolitik. Anstatt der Koordination vieler verschiedener Organisationen, die für diese Aufgabenfelder zuständig waren, können nun Beschlüsse schneller und verbindlich getroffen werden. Mit Einführung der Regionalkonferenz wurde ein weiterer Schritt in Richtung Zukunft gegangen, um die Beziehungen Stadt – Land – und Verkehr nachhaltig effizient zu gestalten.

## 6. Quellen

- Bern. Justiz-, Gemeinde und Kirchendirektion des Kantons Bern gemeinsam mit der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern. 2007. *Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern Kurzfassung 2007*. Bern.
- Bernplus. 2008a. *Vorteile der Regionalkonferenz Bern-Mittelland*.  
<http://www.bernmittelland.ch/bernmittelland/inhalte/regionalkonferenz/aufgaben/index.php> (Zugriff am 17. Mai 2009).
- Bernplus. 2008b. *Aufgaben der Regionalkonferenz Bern-Mittelland*.  
<http://www.bernmittelland.ch/bernmittelland/inhalte/regionalkonferenz/aufgaben/index.php> (Zugriff am 17. Mai 2009).
- Bernplus. 2008c. *Stadt und Land gemeinsam*.  
<http://www.regionbernplus.ch/d/img/allgemeines/regionsplan.gif> (Zugriff am 15. Juni 2009).
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland. 2008. *Angebotskonzepte 2010-2013, Angebotsschwerpunkte – Medienorientierung 2. Juli 2008*. Bern.
- Regionalkonferenz Bern- Mittelland. 2009. *Organisation, Finanzierung*  
<http://www.bernmittelland.ch/bernmittelland/inhalte/regionalkonferenz/>  
 (Zugriff am 22. Juni 2009)
- Staatskanzlei des Kantons Bern. 2009. *Abstimmung vom 17. Mai 2009*.  
<http://www.sta.be.ch/site/wahlenabstimmungen> (Zugriff am 17. Mai 2009).

## 7. Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1-1: Spannungsfeld der Verkehrsplanung (Stadtplanungsamt Bern, 2004)..... 2
- Abbildung 2-1: Schematische Darstellung der ÖV- Strategie (Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, 2008) ..... 4
- Abbildung 4-1: Gebiet der Regionalkonferenz Bern- Mittelland (Bernplus Stadt und Land gemeinsam, 2008)..... 9