



Bahn + Bus Beratung AG 3B

Postfach 564

3000 Bern 14

Telefon: 031 / 321 87 87

Telefax: 031 / 321 87 80

E-Mail: info@3b-ag.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern

Umsetzung RGSK Teilaspekt: Kombinierte Mobilität

Bericht für die Mitwirkung vom 4. Oktober bis 26. November 2010

Eingabefrist: 26. November 2010

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage – Zielsetzungen – Inhalt	1
2	Perimeter	2
2.1	Definierte "beitragsberechtigte" Stationen und Anlagen gemäss Vorgaben Kanton Bern	2
2.2	Bemerkungen zum Perimeter und Anträge RK Bern-Mittelland	3
3	Inventar / Bestandesaufnahme	4
4	Konkretisierung Strategie	7
4.1	P+R	7
4.2	B+R	10
5	Organisation und Prozesse	11
5.1	Organisationsstruktur	11
5.2	Prozesse	12
6	Massnahmen P+R	14
6.1	Das Kantonale Berechnungsmodell	14
6.2	Berechnungsergebnisse Stand Dezember 2009	15
6.3	Umlagerung der beitragsberechtigten P+R-Plätze innerhalb der definierten ÖV-Korridore innerhalb der RK Bern-Mittelland	17
6.4	Umlagerung von beitragsberechtigten P+R-Plätze in den definierten ÖV-Korridoren zwischen benachbarten Regionalkonferenzen	19
6.5	Berücksichtigung ausserkantonale Benutzer	19
6.6	Planerisch sinnvolle Standorte für P+R-Anlagen	22
7	Massnahmen B+R	24
7.1	Die Kantonalen Vorgaben und Vorgehen	24
7.2	Auszubauende Anlagen	24
7.3	Differenzierung Velo und Mofa/Roller	25
7.4	Festlegungen Strassennetzplan	25
8	Massnahmen zur Wegleitung	28

Anhang

Inventarliste Tiefbauamt des Kantons Bern mit zusätzlichen Angaben (Stand Ende 2009)

Mitglieder Begleitgruppe

Rupp Marco	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Vorsitz)
Garn Mikael	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Protokoll)
Weber Ueli	Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II
Balsiger Oskar	Tiefbauamt des Kantons Bern, Technischer Stab
Schwarz Daniel	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
Fischer Matthias	Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abt. Kantonsplanung
Staub Hugo	Verkehrsplanung Stadt Bern
Stähelin Adrian	Einwohnergemeinde Köniz
Stadtman Eric	Park+Ride Region Bern AG
Gerster Jürg	BLS AG
Kunz Stefan	BLS AG
Hofer Christoph	BERNMOBIL
Kaufmann Andreas	Postauto AG
Schneller Lukas	SBB AG
Zürcher Roman	RBS

Verfasser

Roland Haldemann, dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI

1 Ausgangslage – Zielsetzungen – Inhalt

Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung werden in den nächsten Jahren in die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK integriert. Für jede der sechs SARZ-Regionen¹ ist in Zukunft im Vierjahresrhythmus ein RGSK zu erarbeiten. Die kombinierte Mobilität ist dabei ebenfalls ein Aspekt. Wie zu allen übrigen Aspekten in den Bereichen Siedlung und Verkehr stellt der Kanton in den kantonalen Vorgaben vom Juni 2009 auch ganz klare Anforderungen bezüglich Abhandlung der kombinierten Mobilität im Rahmen der RGSK. Beispiel: Vollzugsauftrag VA-KombMob 1 Standorte für P+R-Anlagen: "Die Regionen sind in den bezeichneten ÖV-Korridoren für die Erarbeitung der P+R-Konzepte samt Umsetzungsplan besorgt".

Von zentraler Bedeutung in diesem Zusammenhang ist das neue Strassengesetz SG. Nach Inkrafttreten des Strassennetzplanes SNP (erstmalig 2012) leistet der Kanton nur noch Beiträge an Investitionen in P+R- und B+R-Anlagen, wenn diese im SNP enthalten sind. Der Beitrag des Kantons beträgt 40% der Kosten.

B+R-Anlagen werden zudem vom Bund zu 35 % via Infrastrukturfond mitfinanziert. Dies gilt aber nicht für P+R-Anlagen. Zwar berücksichtigt der Bund die P+R-Massnahmen in der Beurteilung der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme. Er beurteilt neue P+R-Anlagen aber als "nicht schwer finanzierbar", weshalb solche Anlagen grundsätzlich kostendeckend erstellt und betrieben werden sollen. Mit anderen Worten: Aus dem Infrastrukturfond des Bundes fliessen keine Subventionsgelder für die Erstellung/Sanierung von P+R-Anlagen.

Im Rahmen der Erarbeitung der RGSK gilt es festzulegen, an welchen Bahnhöfen beitragsberechtigter Neu- oder Erweiterungsanlagen zur kombinierten Mobilität in den SNP aufgenommen werden sollen, wobei bezüglich Mindestgrösse und Qualitätskriterien seitens Kanton klare Vorgaben definiert sind. Welche Anlagen in den SNP aufgenommen werden, entscheidet letztlich der Kanton (kantonales Interesse, Bestimmungen gemäss kantonalen Grundsätzen erfüllt etc.).

Gemäss Pflichtenheft sind im Wesentlichen folgende Themen abzuhandeln:

- Konkretisierung der Strategie gemäss Bericht "Kombinierte Mobilität" vom August 2008² unter Einbezug der Kantonalen Vorgaben
- Konkretisierung einer geeigneten Organisationsstruktur für Planung, Beurteilung, Bewilligung und Umsetzung konkreter Massnahmen
- Beurteilung des Handlungsbedarfs und Festlegung der konkreten, subventionsberechtigten Ausbaustandorte als Vorgabe für den Strassennetzplan
- Evaluation von Massnahmen zur Wegleitung anhand eines ausgewählten Fallbeispiels

1 Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit SARZ

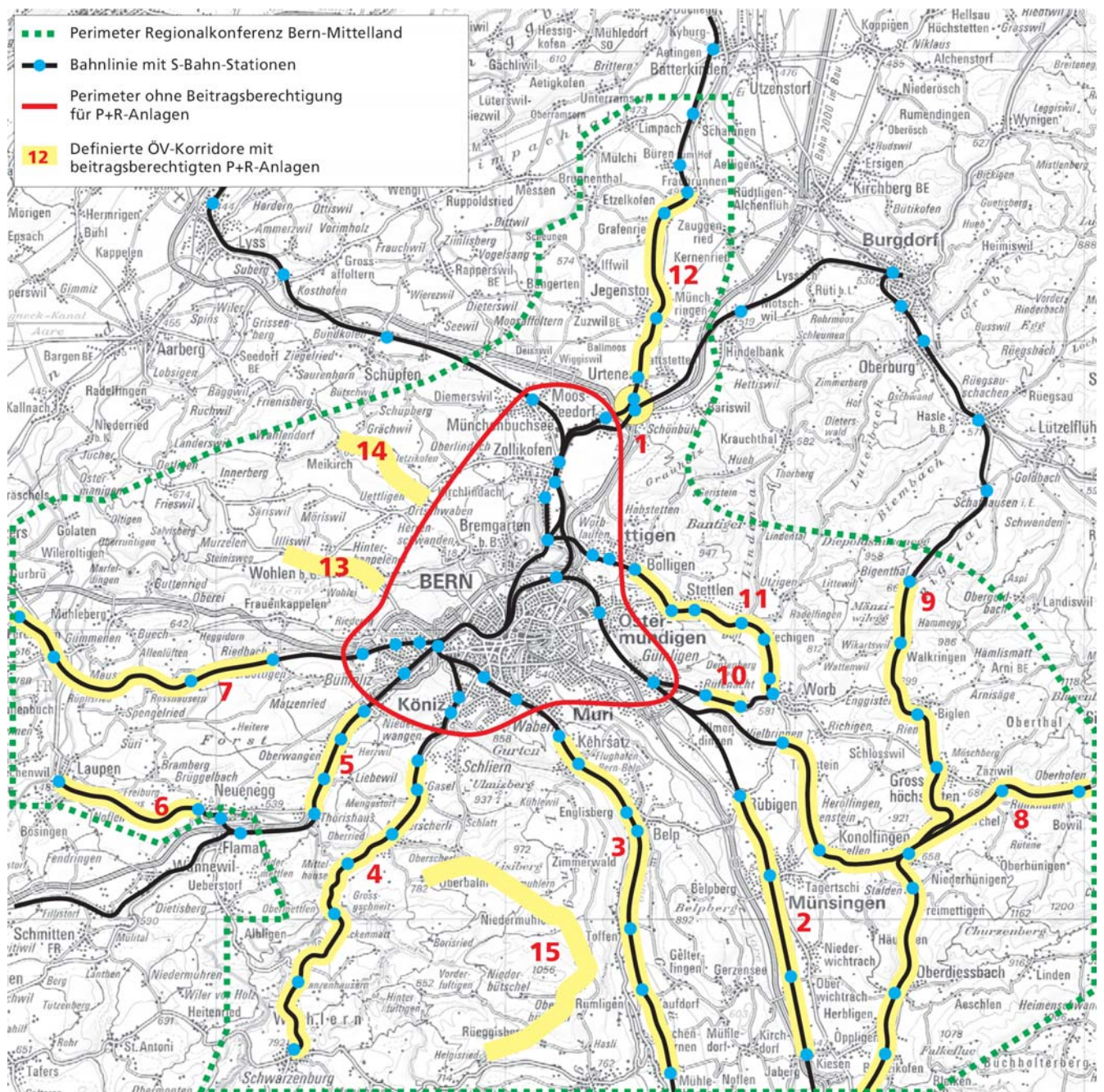
2 Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland: Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern, Kombinierte Mobilität, Bericht z. H. Ausschuss RVK vom 4. August 2008

2 Perimeter

2.1 Definierte "beitragsberechtigte" Stationen und Anlagen gemäss Vorgaben Kanton Bern

B+R-Anlagen sind im gesamten Perimeter der RK Bern-Mittelland beitragsberechtigt.

P+R-Anlagen in Zentrumsnähe und an der Peripherie des Agglomerationskerns werden aber grundsätzlich nicht unterstützt. Die beitragsberechtigten P+R-Standorte hat der Kanton in seinen Vorgaben korridorspezifisch festgelegt. Nachstehende Abbildung zeigt eine Übersicht.



Beachte: Im Gegensatz zu P+R-Anlagen sind B+R-Anlagen auch in Zentrumsnähe und an der Peripherie des Agglomerationskerns beitragsberechtigt.

Für die Regionalkonferenz Bern-Mittelland sind für P+R-Anlagen folgende beitragsberechtigte ÖV-Korridore definiert:

1	Mittelland	Schönbühl SBB
2	Aaretal	Rubigen, Münsingen, Wichtrach, Kiesen
3	Gürbetal	Kersatz Nord + Kehrsatz, Belp Steinbach + Belp, Toffen, Kaufdorf, Turnen
4	Schwarzenburgerland	Moss, Gasel, Niederscherli, Mittelhäusern, Schwarzwasserbrücke, Lanzernhäusern, Schwarzenburg
5	Wangental 1	Niederwangen, Oberwangen, Thörishaus Station, Thörishaus Dorf
6	Wangental 2	Neuenegg, Laupen
7	Bern-West / Laupenamt	Riedbach, Rosshäusern, Gümnenen, Ferenbalm-Gurbrü
8	Bern-Ost / Emmental	Worb SBB, Tägertschi, Zäziwil, Bowil
9	Emmental Mitte / Kiesental	Bigenthal, Walkringen, Biglen, Grosshöchstetten, Konolfingen, Stalden i. E., Oberdiessbach, Brenzikofen
10	Worbental 1	Langenloh, Rüfenacht
11	Worbental 2	Worb Dorf, Worboden, Vechingen, Boll-Utzigen, Stettlen, Deisswil, Bolligen
12	Fraubrunnen / Limpachtal	Schönbühl RBS, Urtenen, Jegenstorf, Grafenried, Fraubrunnen
13	Friensberg 1	Hinterkappelen, Wohlen
14	Friensberg 2	Meikirch, Ortschaften
15	Langenberg	Oberbalm, Niedermuhlern, Rüeggisberg

2.2 Bemerkungen zum Perimeter und Anträge RK Bern-Mittelland

- Aufgrund des Verkehrsangebotes drängt sich auch Brünnen als P+R-Standort auf. Da im Westside aber unmittelbar bei der S-Bahn-Station de facto Gratisparkplätze zur Verfügung gestellt werden (Tagesgebühr Fr. 2.-), scheint ein finanzielles Engagement seitens des Kantons verständlicherweise wenig sinnvoll.
- Es gibt keinen ersichtlichen Grund, Münchenbuchsee anders zu behandeln, als beispielsweise Schönbühl. Münchenbuchsee ist als beitragsberechtigter Perimeter aufzunehmen.
- Schalunen und Büren zum Hof sind als beitragsberechtigter Standorte in den Korridor 12 aufzunehmen.

3 Inventar / Bestandesaufnahme

In der eingangs erwähnten Studie vom August 2008 wurde das vorhandene Angebot zur kombinierten Mobilität (P+R und B+R) mit Stand 2008 sowie die beabsichtigten, kurzfristigen Ausbaumassnahmen bis ca. 2010 bei den Transportunternehmungen erhoben. Im Herbst 2009 wurde der Realisierungsstand der damaligen, kurzfristig geplanten Ausbaumassnahmen mittels Umfrage bei den Transportunternehmungen erhoben. Fazit: Die im Jahr 2008 angemeldeten Ausbauten wurden grösstenteils realisiert.

Die nachfolgende Tabelle zeigt das aktuelle Angebot an P+R und B+R-Plätzen bei den beitragsberechtigten Bahnstationen gemäss Angaben der Transportunternehmungen mit Stand 2009.

1 Mittelland				9 Emmental Mitte / Kiesental			
	TU	P+R	B+R		TU	P+R	B+R
Schönbühl SBB		20	30	Bigenthal		5	k.A.
Total	SBB	20	30	Walkringen		12	k.A.
2 Aaretal				10 Worblental 1			
	TU	P+R	B+R		TU	P+R	B+R
Rubigen		39	180	Langenloh		0	k.A.
Münsingen		74	1000	Rüfenacht		0	k.A.
Wichtrach		42	280	Total	RBS	0	0
Kiesen		73	220	11 Worblental 2			
Total	SBB	228	1680	Worb Dorf	TU	80	200
3 Gürbetal				12 Fraubrunnen / Limpachtal			
	TU	P+R	B+R		TU	P+R	B+R
Kehrsatz		20	80	Schönbühl RBS		0	130
Kehrsatz Nord		0	30	Urtenen		9	80
Belp		2	230	Jegenstorf		50	350
Belp Steinbach		12	130	Grafenried		25	95
Toffen		12	120	Fraubrunnen		40	180
Kaufdorf		19	50	Total	RBS	124	835
Thurnen		34	120	13 Frienisberg 1			
Total	BLS	99	760	Hinterkappelen	TU	0	k.A.
4 Schwarzenburgerland				14 Frienisberg 2			
	TU	P+R	B+R		TU	P+R	B+R
Moos		8	50	Meikirch		0	k.A.
Gasel		14	30	Ortschwaben		0	k.A.
Niederscherti		4	80	Total	PAG	0	k.A.
Mittelhäusern		0	30	15 Längenberg			
Schwarzwasserbr.		0	10	Oberbalm	TU	0	k.A.
Lanzenhäusern		10	50	Niedermuhlern		0	k.A.
Schwarzenburg		17	240	Rüeggisberg		0	k.A.
Total	BLS	53	490	Total	PAG	0	k.A.
5 Wangental SBB				15 Längenberg			
	TU	P+R	B+R		TU	P+R	B+R
Niederwangen		0	30	Oberbalm		0	k.A.
Oberwangen		7	10	Niedermuhlern		0	k.A.
Thörishaus Dorf		8	20	Rüeggisberg		0	k.A.
Thörishaus Stat.		15	10	Total	PAG	0	k.A.
Total	SBB	30	70	8 Bern Ost / Emmental			
6 Wangental Sensetalbahn				15 Längenberg			
	TU	P+R	B+R		TU	P+R	B+R
Laupen		45	k.A.	Worb SBB		40	80
Neuenegg		0	30	Tägertschi		28	30
Total	SBB	45	30	Zäziwil		26	90
7 Bern West / Laupenam				8 Bern Ost / Emmental			
	TU	P+R	B+R		TU	P+R	B+R
Riedbach		15	30	Bowil		24	50
Rosshäusern		27	60	Total	SBB	118	250
Gümmenen		128	180	8 Bern Ost / Emmental			
Ferenbalm-Gurbrü		0	40	Worb SBB		40	80
Total	SBB	170	310	Tägertschi		28	30
8 Bern Ost / Emmental				8 Bern Ost / Emmental			
	TU	P+R	B+R		TU	P+R	B+R
Worb SBB		40	80	Zäziwil		26	90
Tägertschi		28	30	Bowil		24	50
Zäziwil		26	90	Total	SBB	118	250
Bowil		24	50	8 Bern Ost / Emmental			
Total	SBB	118	250	Worb SBB		40	80
8 Bern Ost / Emmental				8 Bern Ost / Emmental			
	TU	P+R	B+R		TU	P+R	B+R
Worb SBB		40	80	Tägertschi		28	30
Tägertschi		28	30	Zäziwil		26	90
Zäziwil		26	90	Bowil		24	50
Bowil		24	50	Total	SBB	118	250
Total	SBB	118	250	8 Bern Ost / Emmental			

- Insgesamt sind ca. 1'200 P+R-Plätze vorhanden. Die grössten Angebote weisen der Reihenfolge nach folgende Korridore auf:
 - 2 Aaretal (~ 230)
 - 7 Bern West / Laupenamt (~ 170)
 - 11 Worblental 2 (~ 160)
 - 9 Emmental Mitte / Kiesental (~ 155)
 - 12 Fraubrunnen / Limpachtal (~ 125)
 - 8 Bern Ost / Emmental (~ 120)
 - 3 Gürbetal (~ 100)

- Bezüglich B+R-Angebot sticht der Korridor Aaretal mit fast 1'700 Abstellplätzen heraus (davon alleine in Münsingen 1'000 Plätze). Weitere grosse B+R-Anlagen mit mehr als 200 Abstellplätzen weisen auf:
 - Jegenstorf (~ 350)
 - Wichtrach (~ 280)
 - Konolfingen (~ 260)
 - Schwarzenburg (~ 240)
 - Belp (~ 230)
 - Kiesen (~ 220)
 - Worb Dorf (~ 200)

- Die Auslastung der bestehenden Anlagen insgesamt (P+R und B+R) liegt in der Grössenordnung von 75 – 85%.

- Speziell zu erwähnen ist aber, dass die gossen P+R-Anlagen (z. B. Gümmenen, Münsingen, Kiesen und Worb Dorf) allesamt sehr gut ausgelastet, bzw. überlastet sind.

- Zu berücksichtigen gilt, dass an verschiedenen Stationen auch noch P+R-Plätze auf Gemeindegebiet vorhanden sind, welche in der Liste nicht erfasst sind (z. B. Laupen und Boll-Utzigen).

Im Anhang kann die Inventarliste des Kantons (Original mit Stand Ende 2009) nachgelesen werden. In diesen Tabellen ist auch ersichtlich, bei welchen Stationen der Kanton in den letzten 10 Jahren bereits Beiträge für Neubau oder Erweiterungen von Anlagen zur kombinierten Mobilität ausgerichtet hat. Es handelt sich um folgende Stationen (Angabe P+R und/oder B+R inkl. Jahrzahl der Finanzierung):

Station	P+R	B+R
Belp	2009	
Bümpliz Süd		2004
Fraubrunnen	2009	
Konolfingen	2003	
Münchenbuchsee	2005	
Münsingen	2007	

Station	P+R	B+R
Rosshäusern	2000	
Schwarzenburg		2002
Vechingen		2001
Worb Dorf	2001	2001
Zollikofen SBB	2005	2005

Der Kanton Bern leistet keine weiteren Beiträge in bereits bestehende Anlagen an den erwähnten Standorten für beispielweise bauliche Anpassungen, weil die Abschreibungsdauer der mitfinanzierten Anlagen mindestens 10 Jahre beträgt.

Sinnvolle und auf Basis der Nachfrage gerechtfertigte Ausbauten bzw. Erweiterungen hingegen haben bei der Beurteilung keinen Einfluss auf das bisherige finanzielle Engagement des Kantons. Entsprechende Projekte werden bei der Beurteilung der Beitragsberechtigung gleich behandelt wie Neuanlagen.

4 Konkretisierung Strategie

4.1 P+R

- **Gegenüberstellung Strategieansätze Kanton Bern und RK Bern-Mittelland**

Im Bericht "Kombinierte Mobilität³" wurde den strategischen Überlegungen ein umfangreiches Kapitel gewidmet. Mittlerweile hat der Kanton die "Kantonalen Vorgaben zum RGSK Bern-Mittelland" definiert⁴. Auch diese Vorgaben beinhalten strategische Aspekte und Subventionskriterien auf der Grundlage des neuen Strassengesetzes (SG). Die Aussagen resp. Festlegungen in den beiden Berichten werden nachfolgend pragmatisch miteinander verglichen.

Aspekt	Sicht Kanton	Sicht RK Bern-Mittelland	Fazit
Subventionsfrage generell	<u>S. 29f</u> Nach Inkraftsetzung des Strassennetzplanes (SNP) leistet der Kanton Beiträge an Investitionen in P+R- und B+R ...	<u>S. 8</u> Subventionen sind nötig (Kapitelüberschrift)	Übereinstimmung
Genereller Planungsansatz	<u>S. 29f</u> Nach der Inkraftsetzung des Strassennetzplanes (SNP) leistet der Kanton Beiträge an Investitionen in P+R- und B+R-Anlagen soweit diese im SNP enthalten sind (Art. 61 SG) ...	<u>S. 10</u> Wenn ... erfolgreiche P+R-Erweiterungen realisiert werden sollen, funktioniert dies nur mit flexiblem Handeln. Es ist wenig sinnvoll, auf ... Jahre hinaus Erweiterungen zu planen und diese fix standortgebunden ... festzulegen...	Differenz Teilweise entschärft, da die vom Kanton berechnete Guthaben umgelagert werden können
Sinnvolles P+R	<u>S. 32</u> Die dem Wohnort nächstgelegene Bahn-Station oder wichtige Haltestelle einer Buslinie steht im Vordergrund.	<u>S. 3</u> Für Kanton und Bund stehen Parkplätze an der dem Wohnort nächstgelegenen S-Bahn-Station im Vordergrund.	Übereinstimmung
Bedarf B+R	<u>S. 32</u> Ein Bedarf für eine Neuanlage wird als gegeben angenommen, wenn an einer Haltestelle mehr als 10 wild abgestellte Velos und Mofas gezählt werden. Ein Bedarf für die Erweiterung bestehender B+R-Anlagen wird als gegeben angenommen, wenn der Auslastungsgrad mehr als 80 % beträgt ...	<u>S. 8</u> Die Nachfrage ... an einem bestimmten Ort kann am zielführendsten mit der bisherigen (Über-) Belegung der Veloabstellplätze ... festgestellt werden. Die Belegung ist das beste und einfachste Mittel, um einen effektiven Bedarf festzustellen. Darin werden auch andere wichtige Elemente ...	Übereinstimmung
Bedarf P+R	<u>S. 32 / Grundsätze für P+R</u> Für die Ermittlung der pro Korridor maximalen Zahl beitragsberechtigter P+R-Plätze gibt der Kanton das Berechnungsmodell vor (vgl. Anhang 4.2).	<u>S. 8</u> Es ist aber wenig sinnvoll, mittels einer theoretischen Berechnungsmethode den "Bedarf" festzustellen. So können weder die Kundenbedürfnisse befriedigt, noch die wirtschaftlich günstigsten Möglichkeiten ausgenutzt werden ... Die Nachfrage nach Parkplätzen ... wird am zielführendsten mit der bisherigen (Über-) Belegung ... festgestellt ..	Differenz

3 Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern / Kombinierte Mobilität / RVK 4 / 4.August 2008

4 RGSK – Grundlagen / Kantonalen Vorgaben RGSK Bern-Mittelland / Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern und Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern / 23. Juni 2009

Aspekt	Sicht Kanton	Sicht RK Bern-Mittelland	Fazit
Korridorbe- trachtung	<u>S. 32 / Grundsätze für P+R</u> Der Kanton bezeichnet pro ÖV-Strang den Korridor mit den beitragsberechtigten P+R-Standorten (siehe Anhang 4.3).	<u>S. 8</u> Dank der Möglichkeit, dass P+R-Kunden auf der Route Wohnort – Kernstadt zu beliebigen P+R-Plätzen fahren können, ist nicht das "direkte Einzugsgebiet" einer bestimmten Bahnstation massgeblich, sondern es sind Korridor-betrachtungen anzustellen.	Übereinstimmung
Finanzie- rung	<u>S. 32 / Grundsätze für P+R</u> P+R-Anlagen in Zentrumsnähe und an der Peripherie des Agglomerationskerns werden nicht unterstützt. Im Gegenteil soll P+R dazu dienen, das Netz der Strassen in den Agglomerati- onen zu entlasten.	<u>S. 3f</u> Kernstädte möchten P+R-Plätze auch am Stadtrand, möglichst nahe an den Autobahnanschlüssen ... auch in Gemeinden "im ersten Ag- glomerationsgürtel" existieren Sied- lungsgebiete, welche nicht im Einzugs- bereich einer ÖV-Haltestelle liegen.	Differenz Kanton unterstützt keine P+R-Anlagen in der Kernstadt oder im ersten Ag- glomerationsgürtel, sondern geht davon aus, dass die entsprechenden Bedürfnisse mit B+R abgedeckt werden können
Quantitati- ve Vorga- ben als Subventi- onskriteri- um	<u>S. 61</u> Die Voraussetzungen für die Gewährleistung eines Beitrages sind erfüllt für Objekte, die im - Fall a) von Einzelanlagen mindestens 20 P+R- beziehungsweise mindestens 60 B+R-Plätzen umfassen oder - Fall b) von Anlagebündeln für mehrere Standorte entlang eines Korridors insgesamt mehr als 40 P+R beziehungsweise mehr als 100 B+R-Plätze umfassen, wobei pro Standort mindestens 5 PW-Abstellplätze bzw. 20 B+R-Plätze neu geschaffen...	<u>S. 10</u> P+R-Anlagen müssen dort erstellt werden, wo sie ... wirtschaftlich tragbar sind. Das heisst u. a. dort, wo - Flächen leicht erhältlich und P+R-Plätze ohne grosse Baumassnahmen erstellt werden können und/oder - ohnehin gerade ein Umbau des Bahnhofs, der Bahnhofplatzes oder anliegender Liegenschaften stattfindet.	z. T. Differenz Kanton berücksichtigt die effektiven wirtschaftlichen Aspekte nur ungenügend, resp. minimiert über quantitative Aspekte den "verwaltungs-internen" Aufwand
Marketing	<u>S. 33</u> Im Bereich kombinierte Mobilität fehlt ein diese Mobilitätsform unterstützen- des Marketingkonzept. Die Regionen sind aufgerufen, entsprechende Massnahmen zu prüfen und sich koordinierend mit diesem Aspekt auseinanderzusetzen.	<u>S. 31ff</u> Umfassendes diesbezügliches Kapitel mit Handlungsideen und -anweisungen	Übereinstimmung

• **Folgerungen**

Mit dem neuen Strassengesetz und den Vorgaben zu den RGSK hat der Kanton Bern seine Strategie bezüglich kombinierter Mobilität klar definiert:

- Er hat den Rahmen für die Subventionierung festgelegt.

- P+R-Anlagen in Zentrumsnähe und an der Peripherie des Agglomerationskerns werden grundsätzlich nicht unterstützt. Es ist Aufgabe der Regionalkonferenzen, in einem Konzept aufzuzeigen, wo P+R und B+R gefördert werden soll.
- Er berücksichtigt im Falle von P+R Korridorbetrachtungen und bezeichnet diese Korridore mit den beitragsberechtigten Stationen.
- Er berechnet die Anzahl beitragsberechtigter P+R-Plätze (Einzelanlage oder Korridor) auf Basis eines Berechnungsmodells.
- Er unterstützt nur Anlagen, welche im Strassennetzplan festgehalten sind. Gleichzeitig definiert er die Mindestgrösse beitragsberechtigter Einzelanlagen (auch innerhalb eines Korridors) aufgrund des verwaltungsinternen Aufwandes für die Beurteilung der Gesuche.
- Er gibt Standards vor, welche für eine Subventionierung zwingend eingehalten werden müssen.

Gemäss Bericht der RVK 4 vom August 2008 ergeben sich verschiedene Differenzen zur kantonalen Strategie:

- Auch in Vorortsgemeinden existieren vom ÖV nicht erschlossene Siedlungsgebiete. Auch für diese Gebiete kann P+R innerhalb des Agglomerationskerns sinnvoll sein. Nicht alle Personen können B+R praktizieren (z. B. körperliche Gebrechen).
- Theoretische Bedarfsberechnungen auf Basis eines Modells erfassen den effektiven Bedarf resp. die effektive Nachfrage nur ungenügend. Eine pragmatische Bedarfsbeurteilung auf Basis der heutigen (Über-) Belegung ist sinnvoller.
- U. U. sinnvolle Kleinanlagen an geeigneten Stationen/Standorten werden vom Kanton nicht unterstützt, da die Mindestgrösse für Einzelanlagen festgelegt ist.

• **Konklusion und Festlegungen für die weitere Planung**

Die verschiedenen Differenzen wurden in der Begleitgruppe eingehend diskutiert. Ergebnisse:

- Der Grundsatz, wonach P+R-Anlagen in Zentrumsnähe und an der Peripherie des Agglomerationskerns grundsätzlich nicht unterstützt werden, wird von der Begleitgruppe zur Kenntnis genommen.
- Der vom Kanton definierte, beitragsberechtigte Perimeter wird in Einzelheiten in Frage gestellt. Entsprechende Anträge auf Änderungen sind in Kap. 2.2 formuliert. Wichtigster Antrag: Münchenbuchsee als Einzelstandort ist in den beitragsberechtigten Perimeter aufzunehmen.
- Die aus der Modellrechnung resultierenden, korridorspezifischen "Guthaben" müssen innerhalb der verschiedenen Korridore ausgetauscht bzw. umgelagert werden können, sodass der Realität besser Rechnung getragen werden kann. Beurteilungskriterien sind u. a. die heutigen Auslastungen der bestehenden Anlagen sowie die örtlichen Voraussetzungen für pragmatische und somit kostengünstige Ausbauten (z. B. Nutzung brachliegender Güterumschlagsflächen).

- Dass an den Kantonsgrenzen auch ausserkantonale Benutzer die P+R-Anlagen im definierten Perimeter konsumieren (namentlich in Gümmenen, Laupen und Schwarzenburg), muss berücksichtigt werden. Dies ist in den quantitativen Festlegungen in den entsprechenden Korridoren zu berücksichtigen. Die Finanzierung bei entsprechenden Ausbauten regeln die Kantone bilateral.
- Mit der Bundeshauptstadt Bern als Arbeitsplatzschwerpunkt besitzt die RK Bern-Mittelland eine ausgesprochene Zentrumsfunktion. Die Bedarfsrechnungen des Kantons für die anderen Agglomerationen berücksichtigen diesen Umstand nur bedingt. Es muss deshalb möglich sein, Kontingente aus den benachbarten Regionen in die RK Bern-Mittelland zu verlagern. Mögliche Verschiebungen klären die Regionalkonferenzen bilateral. Dem Kanton sollen Vorschläge durch die entsprechenden Regionalkonferenzen unterbreitet werden.
- Die Festlegung konkreter Standorte inkl. Nennung der genauen Anzahl der P+R-Plätze innerhalb der definierten ÖV-Korridore verhindert ein pragmatisches Handeln. Zielführend ist eine Festlegung der Grössenordnung der P+R-Plätze je ÖV-Korridor (als Festsetzung). Im jeweiligen Korridor sollen im Strassennetzplan lediglich die aus planerischer Sicht sinnvollen Standorte je nach Stand der Planung als Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung bezeichnet werden.

4.2 B+R

Die wichtigsten Vorgaben und Strategieansätze des Kantons werden von der Begleitgruppe unterstützt:

- Ein Bedarf für eine Neuanlage wird als gegeben angenommen, wenn an einer Haltestelle mehr als 10 wild abgestellte Velos und Mofas gezählt werden.
- Ein Bedarf für die Erweiterung bestehender B+R-Anlagen wird als gegeben angenommen, wenn der Auslastungsgrad mehr als 80 % beträgt.
- Die pro Haltestelle maximale Zahl beitragsberechtigter B+R-Plätze wird aufgrund von Zählungen der abgestellten Zweiradfahrzeuge im nahen Umkreis der jeweiligen Haltestelle sowie aufgrund von Quervergleichen mit der Auslastung von B+R-Anlagen bei Stationen in Ortschaften mit ähnlicher Siedlungsstruktur ermittelt (vgl. auch SN 640'065 Leichter Zweiradverkehr / Abstellanlagen, Bedarfsermittlung).
- B+R-Anlagen im Stadt-/Zentrumsbereich: Die B+R-Anlage ist im Horizontalbereich mindestens 1.5 km von der nächstliegenden B+R-Anlage entfernt, sofern sie einer Haltestelle einer Ortsbus- und Tramlinie zugeordnet ist. Der Abstand kann ausnahmsweise bis auf min. 0.5 km reduziert werden, wenn gegenüber der nächstliegenden B+R-Anlage eine Höhendifferenz von mehr als 20 m besteht. Auch dieser Bedarf muss auf Basis eines Konzeptes nachgewiesen werden, ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung.

5 Organisation und Prozesse

Nachfolgend werden die vorgeschlagene Organisationsstruktur sowie zwei aus den Vorgaben abgeleitete Prozesse dargestellt.

5.1 Organisationsstruktur

- Drei Organe**

Organ	Kanton Bern	Betreiber	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Vertreter	- Tiefbauamt TBA	- Transportunternehmungen - Gemeinden - Gemischtwirtschaftliche Unternehmungen (z. B. Park+Ride Region Bern AG)	- Geschäftsstelle - Ausschuss

- Aufgaben und Zuständigkeiten**

Organe	Kanton Bern	Betreiber	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Standorte generell	X Festlegung der beitragsberechtigten Korridore		(X) Mitsprache/Änderungsanträge
Festlegung Anzahl beitragsberechtigter P+R-Plätze	X Modellberechnung je Korridor inkl. Vorgaben je Einzelstandort		X Verteilung auf Korridore/ Umlagerungen
Strassennetzplan	X Definition formale Anforderungen Genehmigung durch Regierungsrat Investitionsrahmenkredit Grosser Rat	(X) Angaben zur heutigen Auslastung und sinnvollen Ausbaumöglichkeiten	X Festlegung der planerisch sinnvollen Standorte
Qualitätskriterien als Subventionsgrundlage	X Festlegung der Kriterien		
Tarife	(X) Vorschläge/Vorgaben Harmonisierung (Einflussnahme)	X Bilaterale Abkommen (Entscheide)	(X) Vorschläge/Vorgaben Harmonisierung (Einflussnahme)
Finanzierung	X Subventionen	X Eigenleistungen (unter Berücksichtigung der Einnahmen)	
Bau		X Projekte und Umsetzung	(X) Mitbericht
Betrieb/Unterhalt		X Inkasso, Kontrollen etc.	
Marketing		X Einheitlicher Auftritt/ Kommunikationsplattform	

X: Verantwortung/Entscheide (X): Mitsprache/Anträge

5.2 Prozesse

Ausgehend von der Organisationsstruktur können zwei zentrale Prozesse definiert werden:

- **Prozess Erarbeitung Konzept P+R für Festlegungen im RGSK**

	Nr.	Tätigkeit	Ergebnis	Verant- wortlich
Handbuch RGSK				Kt BE
Beitragsberechtigte Standorte				Kt BE
Prüfung / Anträge				RK BM
Bedarfsermittlung				Kt BE (Modell)
Prüfung / Anträge				RK BM
Kontingente RK Bern-Mittelland				Kt BE
Austausch Kontingente zwischen RK				RK BM
Definitive Festlegung Kontingente				RK BM
Kontingente je ÖV-Korridor				RK BM
Festlegung planerisch sinnvolle Einzelstandorte				RK BM / TU
Strassennetzplan				RK BM
Überprüfung				Kt BE
Genehmigung				RR Kt BE

• **Prozess Bauprojekt und Genehmigung P+R und B+R**

	Nr.	Tätigkeit	Ergebnis	Verant- wortlich
<pre> graph TD A[Festlegung der Qualitätskriterien als Subventionsgrundlage] --> B[Erarbeitung Bauprojekte mit Kostenschätzung] B --> C{Prüfung} C -- ja --> D[Mitbericht mit Empfehlungen] C -- nein --> B D --> E[Subventionsgesuch] E --> F{Prüfung} F -- ja --> G[Kostenzusprache] F -- nein --> E G --> H[Ausführung] </pre>				Kt BE TU Gde RK BM RK BM TU Gde Kt BE Kt BE TU Gde

Dieser Prozess ist im Hinblick auf die Strategieüberlegungen sehr wichtig. Dies aus folgenden Überlegungen:

- Der Kanton wünscht eine standortgenaue Fixierung im SNP inkl. Nennung der konkreten Anzahl Abstellplätze. Dies in erster Linie aufgrund der Minimierung des verwaltungsinternen Aufwandes bei der Beurteilung der Einzelgesuche.
- Die RK Bern-Mittelland beantragt, innerhalb der definierten Korridore lediglich die Gesamthabens festzulegen und die sinnvollen Standorte für Neu- resp. Ausbauprojekte zu definieren (ohne Nennung der konkreten Anzahl Plätze), da nur so ein flexibles Handeln möglich wird.
- Da im Prozess vorgesehen ist, dass die RK Bern-Mittelland zuerst überprüft, ob die konkreten Gesuche den Strategieüberlegungen Rechnung tragen (z. B. ist der konkrete Standort planerisch sinnvoll) und dies in einem Mitbericht festhält, reduziert sich der verwaltungsinterne Aufwand beim Kanton.

6 Massnahmen P+R

6.1 Das Kantonale Berechnungsmodell

Zur Ermittlung der beitragsberechtigten P+R-Plätze pro ÖV-Korridor wurde durch das Tiefbauamt des Kantons Bern ein Berechnungsmodell erarbeitet. Aus der Einwohnerzahl, der ÖV-Erschliessungsgütekategorie und den Wegpendlern pro Gemeinde sowie weiteren Einflussfaktoren wie beispielsweise den nicht vom ÖV erschlossenen Einwohnern werden die pro ÖV-Korridor maximal möglichen, beitragsberechtigten P+R-Plätze errechnet. Von dieser Zahl werden die bereits bestehenden P+R-Plätze pro ÖV-Korridor subtrahiert, so dass schlussendlich die maximale Anzahl beitragsberechtigter P+R-Plätze resultiert. Diese Berechnung wird für jeden ÖV-Strang einzeln durchgeführt.

Für die Beurteilung der ermittelten Zahlen müssen folgende, wichtige Aspekte berücksichtigt werden:

- Die Einzugsgebiete enden an den Kantonsgrenzen
Das Modell berücksichtigt nicht, dass die heutigen P+R-Anlagen bei Stationen an den Kantonsgrenzen in starkem Masse von ausserkantonalen Pendlern benutzt werden. Ein gutes Beispiel dafür ist Gümmenen. Das heutige Angebot von ca. 130 P+R-Plätzen wird vorwiegend von Pendlern aus dem Kanton Freiburg mit Arbeitsplatz Bern genutzt.
- Das Pendlerverhalten ist modelltheoretisch abgebildet
Beispielsweise wird davon ausgegangen, dass Pendler aus dem Thuner Westamt die (beitragsberechtigten) P+R-Anlagen bei den Bushaltestellen in Blumenstein, Uebeschi und Thierachern benutzen, ab dort mit dem Bus nach Thun fahren und ab Thun weiter mit der Bahn nach Bern reisen. Realität ist aber, dass diese potenziellen P+R-Kunden vorwiegend einen P+R-Platz an einer Bahnstation der BLS-Linie im Gürbetal suchen werden. Mit anderen Worten: Die P+R-Anlagen im Perimeter der RK Bern-Mittelland werden auch von Pendlern aus angrenzenden Regionen konsumiert.
- Transportunternehmungen oder private Investoren realisieren P+R-Anlagen in Zentrumsnähe oder an der Peripherie des Agglomerationskerns ohne Inanspruchnahme von Subventionen
Auf die Berechnungsergebnisse im beitragsberechtigten Perimeter haben diese Anlagen keinen Einfluss, da sie im Modell nicht erfasst werden. Es besteht also die Gefahr, dass im beitragsberechtigten Perimeter Anlagen mit öffentlichen Geldern unterstützt werden, die aber nicht ausgenutzt werden, da attraktivere Anlagen ausserhalb des beitragsberechtigten Perimeters (de facto aus verkehrspolitischer Sicht am falschen Ort) zur Verfügung gestellt werden.

6.2 Berechnungsergebnisse Stand Dezember 2009

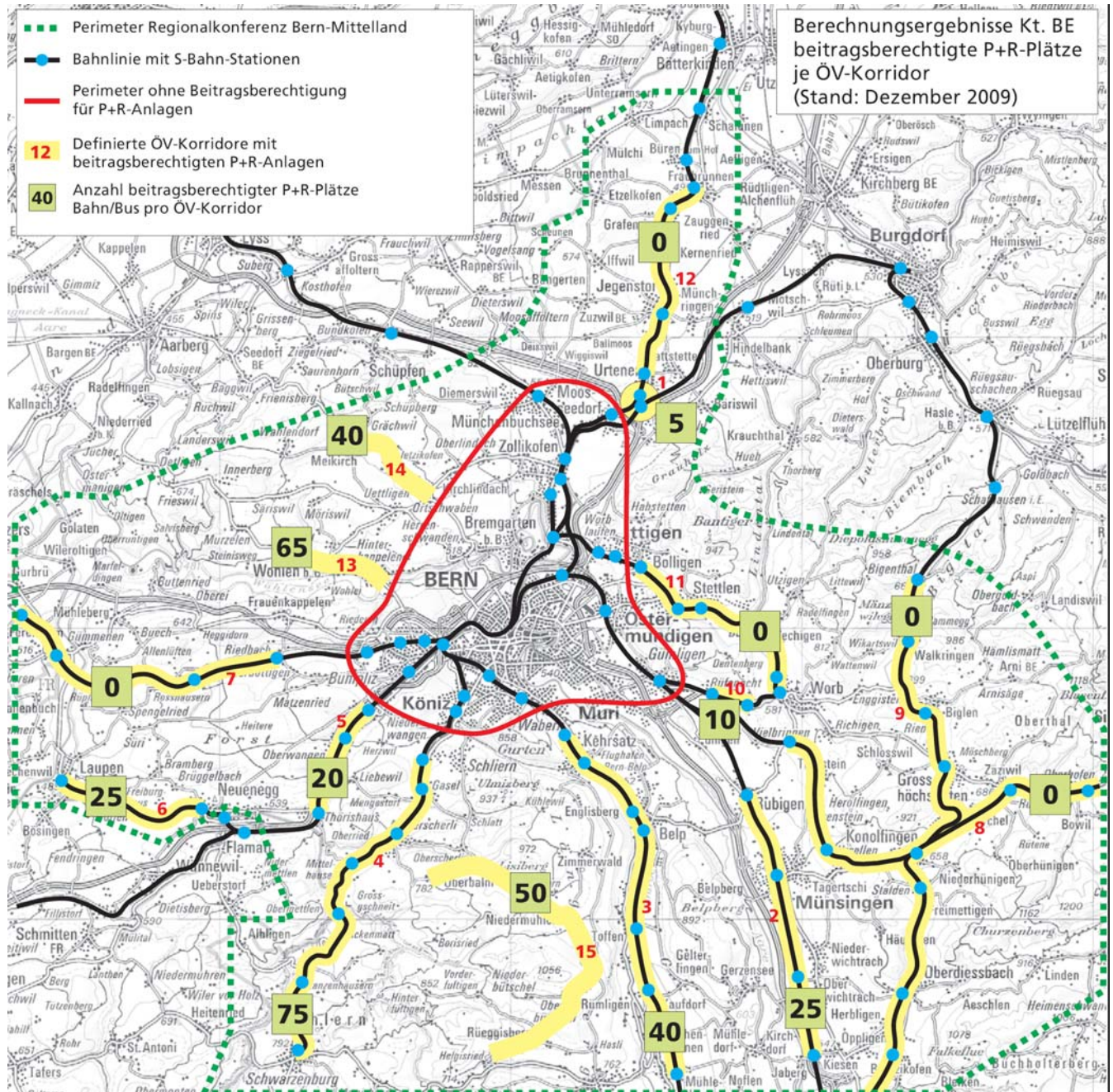
Im Dezember 2009 wurden die Ergebnisse zur Bedarfsrechnung vorgestellt. Für die Weiterbearbeitung sind in der nachfolgenden Tabelle zwei Werte dargestellt:

- Detailergebnisse Berechnungsmodell Kanton mit effektivem Angebot gem. Kap. 3
- Gerundete Werte als Grundlage für die Festlegungen im Strassennetzplan SNP

	Modellberechnung Kanton	Rundung
1. Mittelland	5	5
2. Aaretal	25	25
3. Gürbetal	39	40
4. Schwarzenburgerland	75	75
5. Wangental 1	22	20
6. Wangental 2	23	25
7. Bern-West / Laupenamt	0	0
8. Bern-Ost – Emmental	0	0
9. Emmental Mitte / Kiesental	0	0
10. Worblental 1	12	10
11. Worblental 2	0	0
12. Fraubrunnen, Limpachtal	0	0
13. Frienisberg 1	63	65
14. Frienisberg 2	40	40
15. Längenberg	49	50
TOTAL	353	355

Angesichts der Modellungenauigkeiten und der Ungenauigkeiten bei den Erhebungsdaten zum bestehenden Angebot werden für die Weiterbearbeitung die gerundeten Werte gemäss der zweiten Spalte verwendet.

Auf der Karte zeigt sich folgendes Bild:



Die grössten Guthaben ergeben sich in den Buskorridoren 13/14/15, weil dort heute keine P+R-Plätze vorhanden sind und somit keine bestehenden Plätze in Abzug gebracht werden.

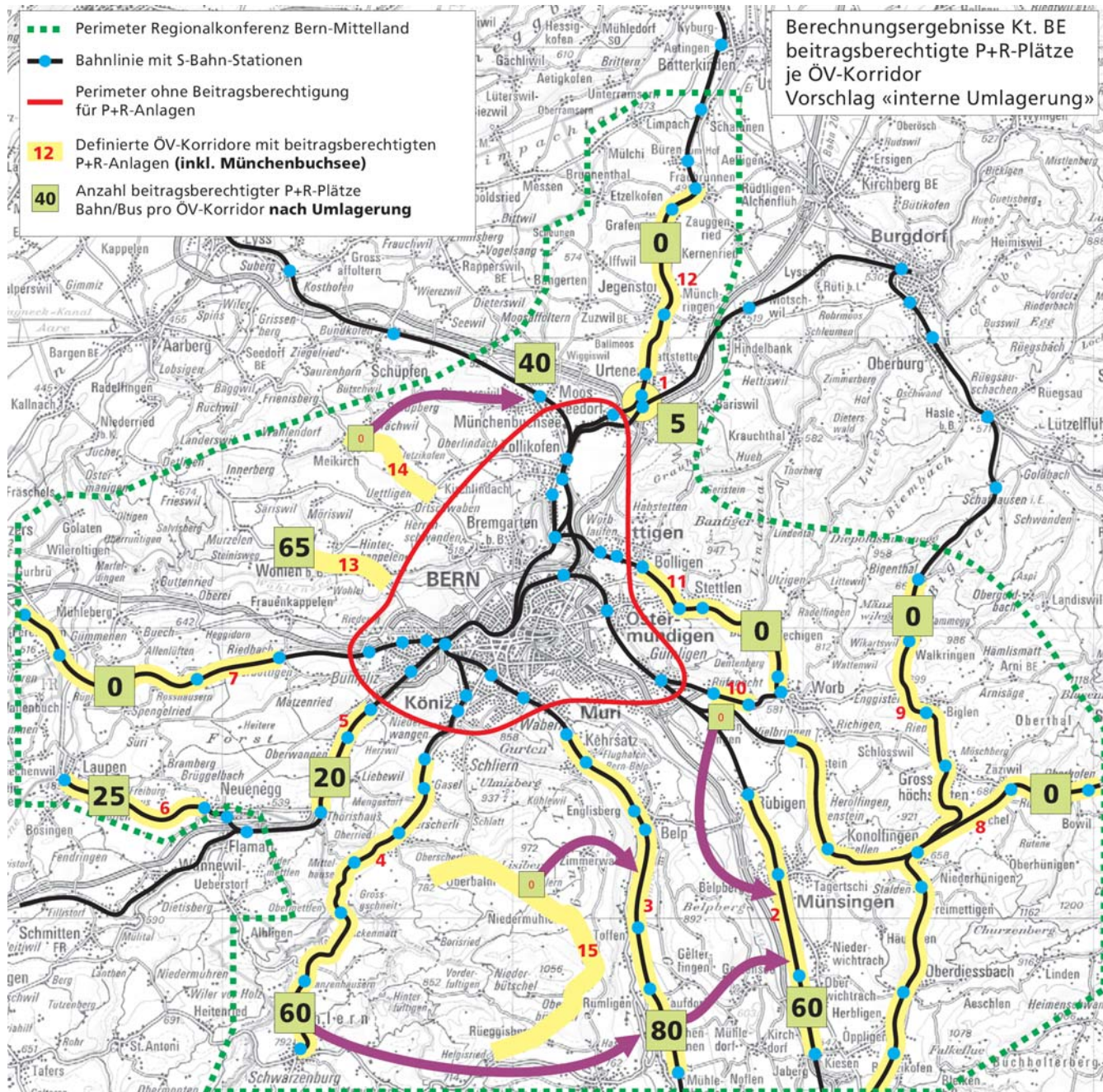
Zu beachten gilt zudem, dass die Korridore 5 und 6 als ein zusammenhängender Korridor betrachtet werden können. Diese beiden Korridore wurden nur unterteilt, weil die Stationen Flammatt und Flammatt Dorf im Kanton Freiburg liegen.

6.3 Umlagerung der beitragsberechtigten P+R-Plätze innerhalb der definierten ÖV-Korridore innerhalb der RK Bern-Mittelland

Gemäss den Kantonalen Vorgaben zu den RGSK können die je Korridor ermittelten "Guthaben" auf andere Korridore übertragen werden. Die RK Bern-Mittelland macht davon Gebrauch unter Berücksichtigung folgender Überlegungen resp. Vorgaben:

- Die effektiven Verkehrsbedürfnisse, welche das Kantonale Berechnungsmodell nur bedingt abbilden kann, werden berücksichtigt. Korridore, welche gemäss Modellrechnung heute bereits ein Überangebot aufweisen, obwohl die bestehenden Anlagen effektiv voll ausgelastet oder sogar überlastet sind, erhalten Kontingente von anderen Korridoren, in welchen das heutige Angebot nur schlecht oder zumindest ungenügend ausgelastet ist, obwohl das bestehende Angebot gemäss Modellrechnung ausgebaut werden kann.
- Die Guthaben der Buskorridore 14 und 15 werden auf Bahnkorridore umgelagert. Dies aus folgender Überlegung: Die ehemaligen Direktbuslinien zum Hauptbahnhof Bern aus diesen Korridoren wurden in den letzten Jahren sukzessive unter dem Aspekt "Parallelverkehr" an der Peripherie gebrochen und an die S-Bahn-Stationen angebunden. Für potenzielle P+R-Kunden bei diesen Bushaltestellen resultiert damit ein zweimaliges Umsteigen auf der Transportkette PW – Bus – Bahn. Die Akzeptanz für ein zweimaliges Umsteigen ist angesichts der gesamten Wegelänge klein. Potenzielle P+R-Kunden suchen deshalb einen attraktiven Parkplatz an der nächstgelegenen S-Bahn-Station. Wenn man für die erste Wegetappe ohnehin den PW benutzen muss, spielt es keine Rolle, ob die Fahrt beispielsweise 2 oder 5 km beträgt.
- Das Kontingent im Buskorridor 13 wird nicht umgelagert. Hier werden einerseits auch künftig attraktive Busdirektverbindungen nach Bern bestehen bleiben. Andererseits kann eine Umlagerung auf Bahnkorridore angesichts der Einzugsgebiete und der geografischen Zäsuren nicht begründet werden. Die RK Bern-Mittelland geht allerdings davon aus, dass dieses Kontingent für lange Zeit "brachliegen" wird (Verfügbarkeit Land bei den Bushaltestellen).
- Gemäss den Kantonalen Vorgaben zum RGSK vom Juni 2009 müssen folgende, quantitative Voraussetzungen für die Gewährleistung eines Beitrages erfüllt sein:
 - a) Im Fall von Einzelanlagen mindestens 20 P+R- bzw. mindestens 60 B+R-Plätze
 - b) Im Fall von Anlagebündeln für mehrere Standorte entlang eines Korridors insgesamt mehr als 40 P+R beziehungsweise mehr als 100 B+R-Plätze, wobei pro Standort mindestens 5 PW-Abstellplätze bzw. mindestens 20 B+R-Plätze neu geschaffen werden sollen
- Bei den Transportunternehmungen wurde eine Umfrage durchgeführt, an welchen Stationen geeignete Voraussetzungen für Erweiterungen bestehen. Ergebnis der Umfrage:
 - SBB: Gümligen, Münchenbuchsee, Laupen, Tägertschi
 - RBS: Bolligen, Jegenstorf (längerfristig mit Doppelspurausbau Jegenstorf Nord)
 - BLS: Gümnenen, Thurnen
- Die Kontingente in den Bahnkorridoren 2, 3 und 4 werden aufgrund der heutigen Auslastung/Nachfrage sowie der spezifischen Voraussetzungen für Ausbaumöglichkeiten planerisch sinnvoll ausgeglichen.

Die nachfolgende Karte zeigt die vorgeschlagenen internen Umlagerungen sowie die neu resultierenden Gesamtguthaben je ÖV-Korridor innerhalb der RK Bern-Mittelland.



Die Veränderungen:

Korridor	vorher	nachher	Korridor	vorher	nachher
2	25	60	14	40	0
3	40	80	15	50	0
4	75	60	M'buchsee	0	40
10	10	0			

6.4 Umlagerung von beitragsberechtigten P+R-Plätze in den definierten ÖV-Korridoren zwischen benachbarten Regionalkonferenzen

Bereits bei den Strategieüberlegungen in Kap. 4.1 wurde auf die Zentrumsfunktion der Bundeshauptstadt Bern hingewiesen und darauf aufmerksam gemacht, dass die Bedarfsrechnungen des Kantons für die anderen Agglomerationen diesen Umstand nur bedingt berücksichtigen. Der Kanton hat diesen Sachverhalt anerkannt und erlaubt deshalb, dass zwischen den verschiedenen Regionalkonferenzen an den Schnittstellen Kontingente zwischen den jeweiligen Regionalkonferenzen ausgetauscht werden können.

Die RK Bern-Mittelland schlägt folgende "Austausche" vor, wobei die entsprechenden Gespräche mit den jeweiligen, benachbarten Regionalkonferenzen noch nicht stattgefunden haben:

- Zusätzliches Kontingent von mindestens 20 P+R-Plätzen aus der RK Oberland West aus dem ÖV-Korridor Stockental zugunsten des ÖV-Korridors Gürbetal

Begründung Das Thuner Westamt ist hinsichtlich der Verkehrsbedürfnisse in starkem Masse Richtung Bundeshauptstadt Bern orientiert. Die Errichtung von P+R-Plätzen bei den Bushaltestellen im Korridor Stockental wird als unrealistisch bzw. wenig Erfolg versprechend erachtet. Die Bahnstationen im südlichen Gürbetal bieten aus planerischer/verkehrspolitischer Sicht eine sinnvolle Alternative.

- Abtretung der 5 P+R-Plätze aus dem Korridor 1 (Mittelland) an die RK Emmental

Begründung Gemäss den Vorgaben des Kantons müssen Einzelanlagen mindestens 20 P+R-Plätze umfassen. Die ausgewiesenen 5 P+R-Plätze im Korridor 1 liegen folglich zwangsläufig "brach". Unter Berücksichtigung der Zielsetzung "Förderung der kombinierten Mobilität" macht es deshalb Sinn, diese Plätze in den beitragsberechtigten Korridor Mittelland der RK Emmental abzutreten.

6.5 Berücksichtigung ausserkantonale Benutzer

Ebenfalls in Kap. 4.1 wurde darauf hingewiesen, dass das Berechnungsmodell an den Kantons-grenzen endet und unterschlagen wird, dass die wichtigen P+R-Anlagen namentlich in Gümme-nen, Laupen und Schwarzenburg in starkem Masse von ausserkantonalen Benutzern konsumiert werden. Unabhängig der Finanzierung (bilaterale Regelung zwischen den Kantonen), beantragt die RK Bern-Mittelland aufgrund der Auslastung und Nachfrage bei den erwähnten Stationen folgende Kontingenterhöhungen (standortgenau):

- Gümme-nen: + 60 P+R-Plätze
- Laupen: + 20 P+R-Plätze

Auf eine Erhöhung des Kontingentes im Korridor 4 Schwarzenburgerland wird für die erste Generation des SNP verzichtet, da bereits 60 zusätzliche Plätze errichtet werden können und die bestehenden Anlagen zwischen Moos und Lanzernhäusern heute nur ungenügend ausgelastet sind. Die Situation soll aber für die nachfolgenden Generationen des SNP neu beurteilt werden.

Im SNP sind folglich folgende Guthaben/Kontingente aufzunehmen:

Korridor		Anzahl Plätze P+R
1	Mittelland	0
2	Aaretal	60
3	Gürbetal	100
4	Schwarzenburgerland	60
5	Wangental 1	20
6	Wangental 2	45
7	Bern-West / Laupenamt	60
8	Bern-Ost / Emmental	0
9	Emmental Mitte / Kiesental	0
10	Worbental 1	0
11	Worbental 2	0
12	Fraubrunnen / Limpachtal	0
13	Friensiberg 1	65
14	Friensiberg 2	0
15	Längenberg	0
16 (neu)	Münchenbuchsee	40
Total		450

6.6 Planerisch sinnvolle Standorte für P+R-Anlagen

Gemäss Strategie sollen in den verschiedenen ÖV-Korridoren im SNP die Gesamtguthaben als Festsetzung und die aus planerischer Sicht sinnvollen Standorte je nach Stand der Planung als Vororientierung, Zwischenergebnis oder Festsetzung bezeichnet werden.

Dabei ergeben sich diverse Probleme resp. Zielkonflikte wie beispielsweise:

- Die örtliche Situation lässt sinnvolle Erweiterungen an geeigneter Lage nicht resp. nur mit unverhältnismässig hohem Aufwand zu. Trotz Subventionen wird sich kaum ein Investor finden lassen.
- P+R ist dort attraktiv, wo ein dichtes und attraktives Zugangebot vorgehalten wird (z. B. dichter S-Bahn-Takt überlagert mit RE- und/oder Schnellzugshalten). Solche Stationen werden aber gerade deshalb in aller Regel mit attraktiven Buszubringerlinien bedient. Die Frage der Konkurrenzierung der Zubringerlinien stellt sich zwangsläufig.
- Buszubringerlinien, welche aufgrund geringer Potenziale/Einzugsgebiete und der Vorgaben zu den Erfolgskriterien gemäss der kantonalen Angebotsverordnung (Auslastung und Kostendeckungsgrad) nur "noch" über ein Minimalangebot verfügen (z. B. Stundentakt mit Lücken und Betriebschluss vor 20 Uhr) sind für Pendler unattraktiv; können aber mit dem Ausbau von P+R-Anlagen bei geeigneten Bahnstationen in ihrer Existenz grundsätzlich gefährdet werden.
- Gemäss den kantonalen Vorgaben an die RGSK sind im Hinblick auf den verwaltungstechnischen Aufwand für die Beurteilung von Gesuchen quantitative Mindestgrössen festgelegt. Sinnvolle "Kleinanlagen" an geeigneter Stelle werden dadurch trotz der möglichen Betrachtung als Anlagebündel in Frage gestellt resp. von einer allfälligen Subventionierung ausgeschlossen.

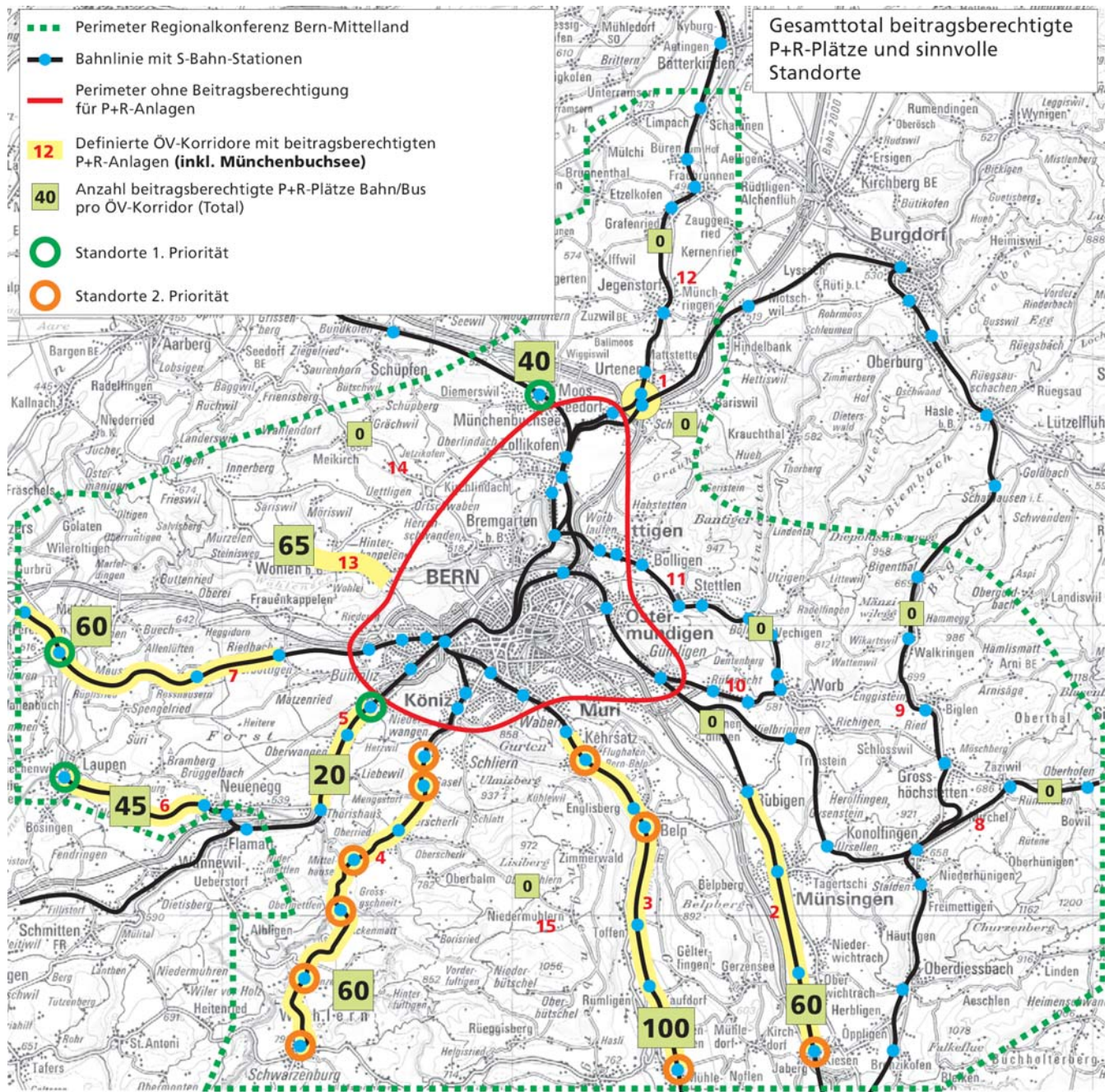
Für die Festlegung sinnvoller Standorte können resp. müssen folglich verschiedene Kriterien beigezogen werden. Zielkonflikte sind unvermeidbar.

Die Begleitgruppe hat zwei Kategorien von Standorten festgelegt:

- 1. Priorität Standorte mit attraktivem Bahnangebot ohne Konkurrenzierung von Buszubringerlinien
- 2. Priorität Standorte mit gutem Bahnangebot unter potenzieller Konkurrenzierung der Zubringerlinien oder Standorte mit mittelmässigem Bahnangebot ohne Konkurrenzierung von Zubringerlinien

Die nachfolgende Abbildung zeigt für diejenigen ÖV-Korridore die planerisch sinnvollen Standorte, wo gestützt auf die Bedarfsrechnung und die vorgeschlagenen Umlagerung der Kontingente überhaupt Subventionen geltend gemacht werden können.

Zu beachten gilt, dass sich die Beurteilung auf das ÖV-Angebot Fahrplan 2010 abstützt. In Abhängigkeit der Entwicklung des ÖV-Angebotes muss die Karte anders interpretiert werden.



7 Massnahmen B+R

7.1 Die Kantonalen Vorgaben und Vorgehen

Rekapitulation:

- Ein Bedarf für eine Neuanlage wird als gegeben angenommen, wenn an einer Haltestelle mehr als 10 wild abgestellte Velos und Mofas gezählt werden⁵.
- Ein Bedarf für die Erweiterung bestehender B+R-Anlagen wird als gegeben angenommen, wenn der Auslastungsgrad mehr als 80 % beträgt.

Für die Bestimmung der auszubauenden B+R-Anlagen wird auf die aktualisierten Inventare inkl. Ausnutzungsgrad abgestellt. Details dazu finden sich auch im Schlussbericht vom August 2008.

7.2 Auszubauende Anlagen

Die nachfolgende Tabelle zeigt diejenigen B+R-Anlagen bei den Bahnstationen, wo gemäss Angaben der Transportunternehmungen bereits heute ein Auslastungsgrad von 80% erreicht oder überschritten wird (grau hinterlegt).

Belp	BLS	230	Fraubrunnen	RBS	180
Belp Steinbach	BLS	130	Grafenried	RBS	95
Bigenthal	BLS	k.A.	Jegenstorf	RBS	350
Biglen	BLS	k.A.	Langenloh	RBS	20
Brenzikofen	BLS	k.A.	Rüfenacht	RBS	30
Ferenbalm-Gurbrü	BLS	40	Schalunen	RBS	10
Gasel	BLS	30	Schönbühl RBS	RBS	130
Grosshöchstetten	BLS	50	Stettlen	RBS	50
Gümmenen	BLS	180	Urtenen	RBS	80
Kaufdorf	BLS	50	Vechigen	RBS	10
Kehrsatz	BLS	80	Worb Dorf	RBS	200
Kehrsatz Nord	BLS	30	Worboden	RBS	40
Lanzenhäusern	BLS	50	Bowil	SBB	50
Mittelhäusern	BLS	30	Kiesen	SBB	220
Moos	BLS	50	Konolfingen	SBB	310
Niederscherli	BLS	80	Laupen	SBB	150
Oberdiessbach	BLS	k.A.	Münsingen	SBB	1000
Riedbach	BLS	30	Neuenegg	SBB	30
Rosshäusern	BLS	60	Niederwangen	SBB	30
Schwarzenburg	BLS	240	Oberwangen	SBB	10
Schwarzwasserbr.	BLS	10	Rubigen	SBB	180
Stalden i. E.	BLS	k.A.	Schönbühl SBB	SBB	30
Thurnen	BLS	120	Tägertschi	SBB	30
Toffen	BLS	120	Thörishaus Dorf	SBB	20
Walkringen	BLS	k.A.	Thörishaus Stat.	SBB	10
Bolligen	RBS	50	Wichtrach	SBB	280
Boll-Utzigen	RBS	110	Worb SBB	SBB	80
Büren zum Hof	RBS	20	Zäziwil	SBB	90
Deisswil	RBS	20			

5 Dieses Kriterium kann nur bedingt berücksichtigt werden, da Erhebungen vor Ort nicht Gegenstand des Planungsauftrages sind. Diesbezüglich ist die RK Bern-Mittelland auf Angaben der Transportunternehmungen angewiesen.

Ausserhalb der nicht beitragsberechtigten P+R-Korridore sind folgende B+R-Stationen zu erwähnen, wo das heutige Angebot an die Kapazitätsgrenzen stösst:

- Papiermühle (100 P)
- Ostermündigen (280 P)
- Köniz Bahnhof (60 P)
- Bümpliz Süd (60 P)
- Bern Wankdorf (250 P)
- Gümligen (220 P)
- Bümpliz Nord (50 P)

7.3 Differenzierung Velo und Mofa/Roller

Mofas und Roller besitzen andere Anforderungen bezüglich des Platzbedarfs und/oder der Ausgestaltung der Anlage als Velos. Die entsprechenden Bedürfnisse sind bei der konkreten Planung im Einzelfall gestützt auf die Nachfrage zu berücksichtigen.

7.4 Festlegungen Strassennetzplan

In Analogie zum P+R wird darauf verzichtet, konkrete standortfixierte Zahlen festzulegen, sondern nur die potenziellen Standorte zu bezeichnen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass sinnvolle Erweiterungen im Bereich B+R bei den einzelnen Stationen auf den Erfahrungen der Transportunternehmungen beruhen und im Rahmen von anderen Umbaumassnahmen relativ kostengünstig erstellt werden können. Für die Festlegung der Rahmenkredite des Kantons sind solche, pragmatische Ausbaumassnahmen kaum von Relevanz resp. liegen in der Ungenauigkeit der Budgetierung.

Ganz anders verhält es sich aber im Falle von Velostationen. Hier entstehen rasch hohe Kosten sowohl bei der Erstellung als auch im Betrieb, welche sehr wohl budgetrelevant werden.

Als Velostationen werden gemäss Definition des Kantons Bern Anlagen bezeichnet, welche folgende Kriterien erfüllen:

- Die Anlage verfügt über einen geschlossenen Bereich, welcher maximal 50% des Bedarfs an B+R-Plätzen am Standort abdeckt. Damit soll sichergestellt werden, dass mindestens die Hälfte des Bedarfs kostenfrei zur Verfügung steht.
- Die Anlage ist zumindest während einer gewissen Zeit (z. B. Pendlerzeiten von 6 – 20 Uhr) bewacht und betreut. Das bedeutet auch, dass in Abhängigkeit der betrieblichen Anforderungen ein Aufenthaltsraum für das Personal zur Verfügung gestellt werden muss.
- Ob an der Velostation Serviceleistungen wie z. B. Kleinreparaturen oder Reinigung angeboten werden, ist letztlich abhängig von der Grösse der Anlage und der Betriebs- und Organisationsform. Eine Mitfinanzierung des Kantons für diese Serviceangebote ist grundsätzlich möglich, aber nicht garantiert.
- Für die Benutzung wird ein Minimaltarif erhoben (z.B. Fr. 1.- / Tag).

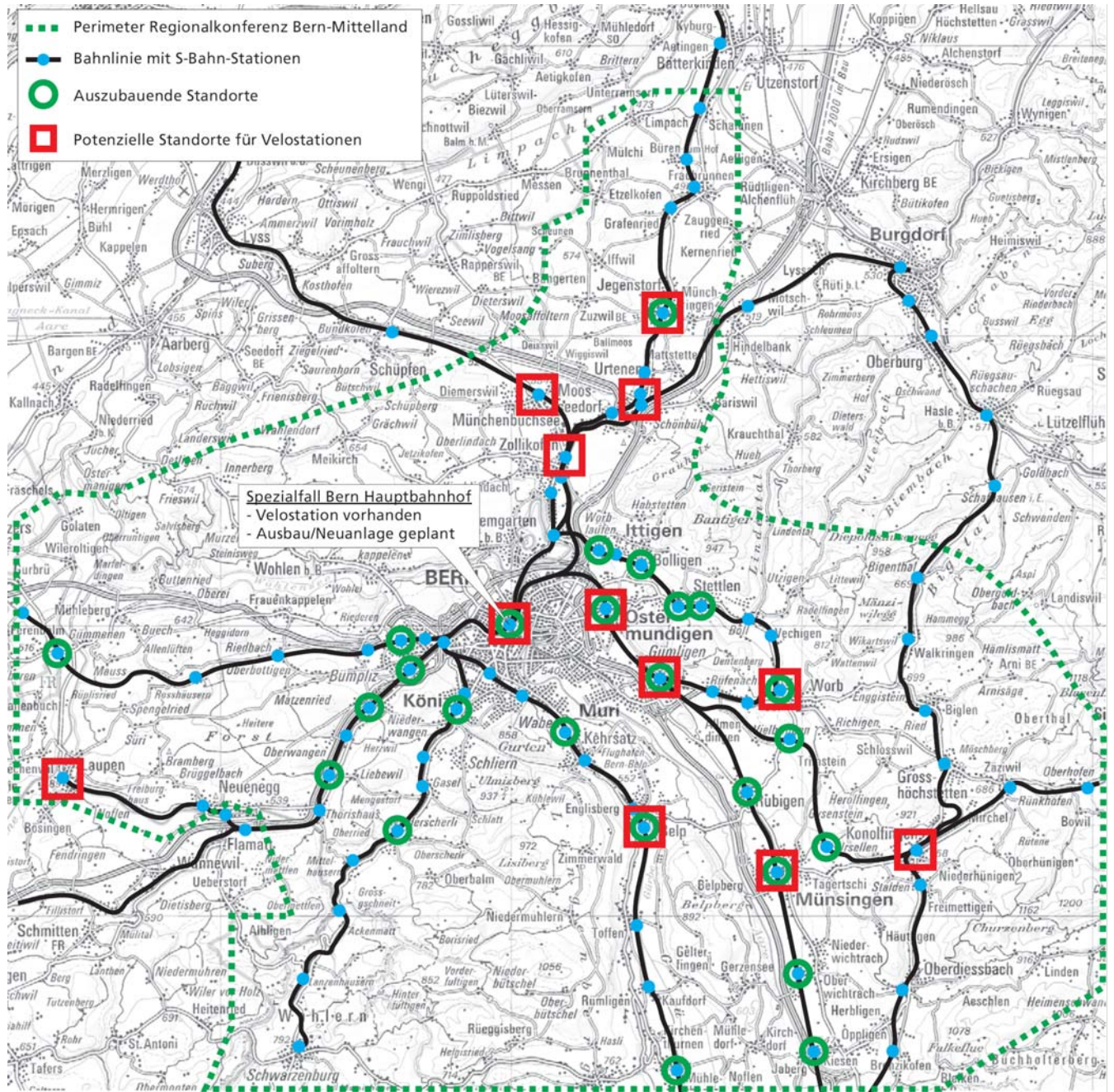
Aus Sicht der RK Bern-Mittelland und der Begleitgruppe gibt es aber auch noch eine weitere Kategorie von B+R-Anlagen, welche die kantonalen Kriterien an eine Velostation zwar nicht in allen Punkten erfüllen, sich bezüglich Qualität und vor allem Sicherheit aber trotzdem von der klassischen B+R-Anlage unterscheiden und deshalb ebenfalls als Velostation bezeichnet und durch den Kanton finanziell unterstützt werden sollen. Kriterien:

- Die Anlage ist abgesperrt (offen, gedeckt oder in einem leerstehenden Raum/Gebäude).
- Die zugangsberechtigten Benutzer sind bekannt und jeder berechnigte Benutzer verfügt beispielsweise über einen Schlüssel. D. h. die Anlage ist nicht frei zugänglich.
- Für die Benutzung wird ein Tarif erhoben (in der Regel Monats- oder Jahrespauschale aufgrund des administrativen Aufwandes).

Gemäss Beurteilung der Begleitgruppe sollen an folgenden Stationen im Perimeter der RK Bern-Mittelland Velostationen (nicht unterschieden bezüglich kantonalen Kriterien oder Kriterien RK Bern-Mittelland bzw. Begleitgruppe) geprüft resp. eingerichtet werden:

- Bern Wankdorf
- Gümligen
- Münsingen
- Belp
- Schönbühl (RBS und/oder SBB)
- Münchenbuchsee
- Worb
- Ostermundigen
- Zollikofen
- Jegenstorf
- Laupen
- Konolfingen

Auf der Karte zeigt sich folgendes Bild:



8 Massnahmen zur Wegleitung

Nachfolgend werden anhand eines ausgewählten Fallbeispiels vor allem positive Aspekte aber auch ein negativer Aspekt exemplarisch dargestellt.

- Signalisation/Wegweisung Hauptstrasse – Sammelstrasse



Klare Signalisation/Wegweisung ab Hauptstrasse in Sammelstrasse (aus beiden Richtungen)

- Signalisation/Wegweisung Sammelstrasse – Erschliessungsstrasse/Parkplatzzufahrt



Signalisation/Wegweisung ab Sammelstrasse in P-Zufahrt (--> rechts vor Bahnübergang) fehlt, Ortsunkundige fahren mit grosser Wahrscheinlichkeit über den Bahnübergang in das angrenzende Wohnquartier, da ab der Hauptstrasse keine Richtungsänderung mehr angezeigt wird

- Signalisation/Situation Parkplatz vor Ort



Klar sichtbare Parkschilder, saubere und gut sichtbare Markierung und Nummerierung der Parkplätze, zentrale Anordnung der Parkuhren

- Zugang Perron



Kürzeste Wege, übersichtlicher Zugang zu den Perronanlagen

ANHANG

Kombinierte Mobilität / Park-and-Ride (P+R)

Stand Ende 2009

Gemeinde	Bahnhof/ Haltestelle	Oberingenieurkreis (OIK)	Anz. PP P+R (gemäss Transportunternehmen TU)	Anz. PP P+R durch Kanton mitfinanziert	Finanzierungsjahr	maximal beitragsberechtig (gemäss Berechnungs-)	Auslastung in % (gemäss TU)	Tarif pro Tag (gemäss TU)	Tarif pro Monat (gemäss TU)	Tarif pro Jahr (gemäss TU)	Bemerkungen P+R	Transportunternehmen (TU)	Name des ÖV- Korridors	ÖV- Korridor von ... bis	Regionalkonferenz	beitragsberechtigter Standort (gemäss Berechnungsmodell)
Belp	Belp	II	6	20	2009	35					Bewirtschaftung durch Gemeinde	BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5	x
	Steinibach	II	0	15								Bewirtschaftung durch Gemeinde	BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5
Bern	Bern	II	0	P-haus							privates Angebot- 500 PP keine Jahreskarten	SBB				0
	Ausserholligen SBB	II		130								SBB				0
	Bümpliz Süd	II	16	16			75	5.00	50.00	500.00		SBB				0
	Riedbach	II	17			5						BLS	Seeland West	La Thielle-Ins-Riedbach	1, 4	x
	Wankdorf	II	0	8								SBB	Bern West/ Laupenam	Riedbach-La Thielle		
Biglen	Biglen	II	20			26						BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Blumenstein	Blumenstein	I	0			18						STI	Stockental, Busverkehr	Thierachern-Blumenstein	5	x
Bolligen	Bolligen	II	27			22	85	x	x	x		RBS	Worbental 2	Worb-Bolligen	4	x
Bowil	Bowil	II	24			11	52	4.00	30.00	300.00		SBB	Bern-Süd-Emmental	Worb Station-Trubschachen		x
Brenzikofen	Brenzikofen	II	10			4						BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Büren z.Hof	Büren z.Hof	III	0									RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	0
Deisswil	Deisswil	III	16	15	1991	0	80	x	x	x		RBS	Worbental 2	Worb-Bolligen	4	x
Ferenbalm	Gurbrü	II	0			0					z.Z. keine P+R Anlage markiert; Potential für Ausbau	BLS	Seeland West	La Thielle-Ins-Riedbach	1, 4	x
	Gümmenen	II	128	90	1995	40					Bedarf für zusätzlichen Parkraum	BLS	Seeland West	Riedbach-La Thielle		
Fiamatt Dorf	Flamatt Dorf		0									STB-Bus				
Fraubrunnen	Fraubrunnen	III	25	39	2009	21	90	x	x	x		RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	x
	Fraubrunnen Platz Süd	III										RBS				
Grafenried	Grafenried	III	25	23	1998	13	75	x	x	x		RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	x
Grosshöchstetten	Grosshöchstetten	II	13			35						BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Ittigen	Ittigen	II	30	31	1990		60	x	x	x		RBS				0
	Papiermühle											RBS				
	Worblaufen	II										RBS			4	
Jegenstorf	Jegenstorf	III	50			35	95	x	x	x		RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	x
Kaufdorf	Kaufdorf	II	19			19						BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5	x
Kehrsatz	Kehrsatz	II	24			23						BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5	x
Kiesen	Kiesen	II	73			45	72	4.00	30.00	300.00		SBB	Aaretal	Rubigen-Uttigen	4, 5	x
Kirchlindach	Kirchlindach	II													4	
	Ortschwaben	II	0			16						Post	Frienisberg 2, Busverkehr	Ortschwaben-Seedorf	4	x

Kombinierte Mobilität / Park-and-Ride (P+R)

Stand Ende 2009

Gemeinde	Bahnhof/ Haltestelle	Oberingenieurkreis (OIK)	Anz. PP P+R (gemäss Transportunternehmen TU)	Anz. PP P+R durch Kanton mitfinanziert	Finanzierungsjahr	maximal beitragsberechtig (gemäss Berechnungs-)	Auslastung in % (gemäss TU)	Tarif pro Tag (gemäss TU)	Tarif pro Monat (gemäss TU)	Tarif pro Jahr (gemäss TU)	Bemerkungen P+R	Transportunternehmen (TU)	Name des ÖV- Korridors	ÖV- Korridor von ... bis	Regionalkonferenz	beitragsberechtigter Standort (gemäss Berechnungsmodell)
Köniz	Gasel	II	14			9						BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
	Köniz	II	?	67	1986								Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	0
	Mittelhäusern	II	2			3						BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
	Moos	II	9			0						BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
	Niederscherli	II	4			20						BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
	Niederwangen	II	0			17						SBB	Wangental SBB	Niederwangen-Thörishaus	4	x
	Oberwangen	II	7			12		3.00	30.00	300.00		SBB	Wangental SBB	Niederwangen-Thörishaus	4	x
	Thörishaus Dorf	II	8			15						SBB	Wangental SBB	Niederwangen-Thörishaus	4	x
Thörishaus Station	II	15			8						SBB	Wangental SBB	Niederwangen-Thörishaus	4	x	
Konolfingen	Konolfingen	II	78 ⁷⁾	12	2003	10	87	5.00	40.00	400.00		SBB	Bern Süd-Emmental Bern Ost-Emmental	Worb Station-Trubschachen	3, 4	x
	Stalden i.E.	II	0			3					z.Z. keine P+R Anlage markiert	BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Laupen	Laupen	II	100*			45					*davon 20 Dauermieter und 10 auch für Kurzzeitparking	STB Bus	Wangental Senssetalbahn	Neuenegg-Laupen	4	x
Meikirch	Meikirch	III	?			24						Post	Frienisberg 2, Busverkehr	Ortschwaben-Seedorf	4	x
Muri	Gümligen	II	30				70	3.00	30.00	300.00		SBB				0
Mühleberg	Rosshäusern	II	20	29	2000	24						BLS	Seeland West Bern West/ Laupenamnt	La Thielle-Ins-Riedbach Riedbach-La Thielle	1,4	x
Mühlethurnen	Thurnen	II	33			48						BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4	0
Münchenbuchsee	Münchenbuchsee	III	38	24	2005		79	4.00	30.00	300.00		SBB			4	
Münsingen	Münsingen	II	74	56	1989 2007	114	53	5.00	50.00	500.00		SBB	Aaretal	Rubigen-Uttigen	4, 5	x
Neuenegg	Neuenegg	II	3			33						STB Bus	Wangental Senssetalbahn	Neuenegg-Laupen	4	x
Niedermuhlern	Niedermuhlern	II	0			22						Post	Längenberg, Busverkehr	Oberscherli-Rüeggisberg	4	x
Oberbalm	Oberbalm	II	0			11						Post	Längenberg, Busverkehr	Oberscherli-Rüeggisberg	4	x
Oberdiessbach	Oberdiessbach	II	15			22						BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Ostermundigen	Ostermundigen	II	42				7	3.00	30.00	300.00		SBB			4	0
Rubigen	Rubigen	II	39			17	57	4.00	30.00	300.00		SBB	Aaretal	Rubigen-Uttigen	4, 5	0
Rüeggisberg	Rüeggisberg	II	0			16						Post		Oberscherli-Rüeggisberg	4	x
Schalunen	Schalunen	III	5				60					RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	0
Schwarzwasserbrücke	Schwarzwasserbrücke	II	0			3					Kein Platz auf Bahnparzelle für P+R Anlage	BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
Stettlen	Stettlen	II	0			5						RBS	Worbental 2	Worb-Bolligen	4	x
Tägertschi	Tägertschi	II	12			6						SBB	Bern Süd-Emmental Bern Ost-Emmental	Worb Station-Trubschachen	3, 4	x
Toffen	Toffen	II	14			13						BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5	x

Kombinierte Mobilität / Park-and-Ride (P+R)

Stand Ende 2009

Gemeinde	Bahnhof/ Haltestelle	Oberingenieurkreis (OIK)	Anz. PP P+R (gemäss Transportunternehmen TU)	Anz. PP P+R durch Kanton mitfinanziert	Finanzierungsjahr	maximal beitragsberechtig (gemäss Berechnungs-)	Auslastung in % (gemäss TU)	Tarif pro Tag (gemäss TU)	Tarif pro Monat (gemäss TU)	Tarif pro Jahr (gemäss TU)	Bemerkungen P+R	Transportunternehmen (TU)	Name des ÖV- Korridors	ÖV- Korridor von ... bis	Regionalkonferenz	beitragsberechtigter Standort (gemäss Berechnungsmodell)
Urtenen	Urtenen	III	9			1	80	x	x	x		RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	x
	Schönbühl	IV	20			25	0				bis Juli 09 --> keine PP, da Umbau	SBB	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	X
			10			10							RBS	Mittelland		
Vechigen	Vechigen	II	2			4	50					RBS	Worbental 2	Worb-Bolligen	4	x
	Boll-Utzigen	II	14			33	80	x	x	x		RBS	Worbental 2	Worb-Bolligen	4	x
Wahlern	Lanzenhäusern	II	13			15						BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
	Schwarzenburg	II	24			78					Bedarf für zusätzlichen Parkraum	BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
Walkringen	Bigenthal	II	8 ⁷⁾			76						BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
	Walkringen	II	0			6					z.Z. keine P+R Anlage markiert	BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Wichtrach	Witrach	II	42			77	66	4.00	30.00	300.00		SBB	Aaretal	Rubigen-Uttigen	4, 5	x
Wohlen	Hinterkappelen	II	?			0						Post	Frienisberg 1, Busverkehr	Wohlen-Hinterkappelen-Aarberg	4	x
	Wohlen	II	0			63						Post	Frienisberg 1, Busverkehr	Wohlen-Hinterkappelen-Aarberg	4	x
Worb	Langenloh	II	0			8						RBS				
	Rüfenacht	II	0			4						RBS	Worbental 1	Worb-Rüfenacht	4	x
	Worb Dorf	II	80	81	2001	11	90	x	x	x		RBS			3, 4	x
	Worb SBB	II	40			19	71	5.00	40.00	400.00		SBB	Bern Süd-Emmental Bern Ost-Emmental Worbental 1 Worbental 2	Worb Station-Trubschachen Worb-Rüfenacht Worb-Bolligen	3, 4	x
Worboden	Worboden	II	0			4					RBS	Worbental 2	Worb-Bolligen	4	x	
Zäziwil	Zäziwil	II	26			14					SBB	Bern Süd-Emmental	Worb Station-Trubschachen	3, 4	x	
Zollikofen	Zollikofen	II	32	78	2003; 2005		76	4.00	40.00	400.00		SBB			4	0

 Knoten Schienenverkehr

 Verknüpfung Bahn / Bus

Busswil Haltestellen ausserhalb der für P+R beitragsberechtigten öV-Korridore

- 1 Angabe der Transportunternehmungen öffentlicher Verkehrsmittel (Umfrage des TBA September / Dezember 2009)
- 2 Angaben der Büros der Oberingenieurkreise (2009)
- 3 ÖV-Korridore durch Kanton vorgegeben, vgl. Vorgabe zu den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) und Berechnungsmodell zur Ermittlung der beitragsberechtigten P+R -Plätze
- 4 1 = Biel/ *Bienne*-Seeland-jura bernois, 2 = Oberaargau, 3 = Emmental, 4 = Bern-Mittelland, 5 = Oberland West, 6 = Oberland Ost
- 5 Kontingent der beitragsberechtigten P+R-Plätze sowie Haltestellen gemäss Berechnungsmodell
- 6 Aufgeführt sind auch Haltestellen der Busbetriebe längs ÖV-Korridoren gemäss Berechnungsmodell, sofern gemäss Angabe TU B+R -Anlagen vorhanden sind
- 7 Abweichung gegenüber Modellberechnung: Konolfingen 78 PP (statt 12), Bigenthal 8 PP (statt 80)

Kombinierte Mobilität / Bike-and-Ride (B+R)

Stand Ende 2009

Gemeinde	Bahnhof/ Haltestelle	Oberingenieurkreis (OIK)	Anzahl PP B+R (gemäss Transportunternehmen TU)	Anz. PP B+R durch Kanton mitfinanziert	Finanzierungsjahr	Auslastung B+R	Abschliessbarkeit/ Bewirtschaftet	Handlungsbedarf B+R	Geplante Projekte B+R	Transportunternehmen (TU)	Name des ÖV- Korridors	ÖV- Korridor von ... bis	Regionalkonferenz	beitragsberechtigter Standort (gemäss Berechnungsmodell)
Belp	Belp	II	230							BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5	x
	Steinibach	II								BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5	x
Bern	Bern	II	2243			hoch	Ja	Velostation	1250 ("Standby" bis 2010)	SBB				x
	Ausserholligen SBB	II		200	1995; 1996	tief	Nein			SBB				x
	Bümpliz Süd	II		51	2004	tief	Nein			SBB				x
	Riedbach	II	20							BLS	Seeland West Bern West/ Laupenam	La Thielle-Ins-Riedbach Riedbach-La Thielle	1, 4	x
	Wankdorf	II				tief	Nein			SBB				x
Biglen	Biglen	II	30						BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x	
Bolligen	Bolligen	II	50			90			freie Kapazität 4 P+R und 5 B+R	RBS	Worbental 2	Worb-Bolligen	4	x
Bowil	Bowil	II				tief	Nein			SBB	Bern-Süd-Emmental	Worb Station-Trubschachen	3, 4	x
Brenzikofen	Brenzikofen	II	10							BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Büren z.Hof	Büren z.Hof	III	20			50			10 Pl freie Kapazität	RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	0 7)
Deisswil	Deisswil	III	20			80			freie Kapazität 3 P+R und 4 B+R	RBS	Worbental 2	Worb-Bolligen	4	x
Ferenbalm	Gurbrü	II	40							BLS	Seeland West Bern West/ Laupenam	La Thielle-Ins-Riedbach Riedbach-La Thielle	1, 4	x
	Gümmenen	II	200	70	1995					BLS	Seeland West Bern West/ Laupenam	La Thielle-Ins-Riedbach Riedbach-La Thielle	1,4	x
Flamatt Dorf	Flamatt Dorf		20							STB-Bus				
Fraubrunnen	Fraubrunnen	III	100	107		80			ca. 2010 Neugestaltung mit ca. 40 P+R und 180 B+R	RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	x
	Fraubrunnen Platz Süd	III		73						RBS				
Grafenried	Grafenried	III	95	95	1998	60			freie Kapazität 6 P+R und 38 B+R	RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	x
Grosshöchstetten	Grosshöchstetten	II	50							BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Ittigen	Ittigen	II	50	50	1997	75			freie Kapazität 12 P+R und 13 B+R	RBS				x
	Papiermühle									RBS				x
	Worblaufen	II								RBS			4	
Jegenstorf	Jegenstorf	III	350	250	1997; 1999	95			freie Kapazität 3 P+R und 18 B+R	RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	x
Kaufdorf	Kaufdorf	II	50	50						BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5	x
Kehrsatz	Kehrsatz	II	90	80						BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5	x
Kiesen	Kiesen	II		220		tief	Nein			SBB	Aaretal	Rubigen-Uttigen	4, 5	x
Kirchlindach	Kirchlindach	II		18	1997								4	
	Ortschwaben	II								Post	Frienisberg 2, Busverkehr	Ortschwaben-Seedorf	4	x

Kombinierte Mobilität / Bike-and-Ride (B+R)

Stand Ende 2009

Gemeinde	Bahnhof/ Haltestelle	Oberingenieurkreis (OIK)	Anzahl PP B+R (gemäss Transportunternehmen TU)	Anz. PP B+R durch Kanton mitfinanziert	Finanzierungsjahr	Auslastung B+R	Abschliessbarkeit/ Bewirtschaftet	Handlungsbedarf B+R	Geplante Projekte B+R	Transportunternehmen (TU)	Name des ÖV- Korridors	ÖV- Korridor von ... bis	Regionalkonferenz	beitragsberechtigter Standort (gemäss Berechnungsmodell)
Köniz	Gasel	II	30							BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
	Köniz	II		340	1997						Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
	Mittelhäusern	II	30							BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
	Niederwangen	II				tief	Nein			SBB	Wangental SBB	Niederwangen-Thörishaus	4	x
	Oberwangen	II				tief	Nein			SBB	Wangental SBB	Niederwangen-Thörishaus	4	x
	Thörishaus Dorf	II				tief	Nein			SBB	Wangental SBB	Niederwangen-Thörishaus	4	x
Thörishaus Station	II				tief	Nein			SBB	Wangental SBB	Niederwangen-Thörishaus	4	x	
Konolfingen	Konolfingen	II	260	40	1995	mittel	Nein		50 PL ("Standby" bis 2009)	SBB	Bern Süd-Emmental Bern Ost-Emmental	Worb Station-Trubschachen	3, 4	x
	Stalden i.E.	II	20							BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Laupen	Laupen	II	150							STB Bus	Wangental Senssetalbahn	Neuenegg-Laupen	4	x
Meikirch	Meikirch	III								Post	Frienisberg 2, Busverkehr	Ortschwaben-Seedorf	4	x
Muri	Gümligen	II				tief	Nein			SBB				x
Mühleberg	Rosshäusern	II	63							BLS	Seeland West Bern West/ Laupenamnt	La Thielle-Ins-Riedbach Riedbach-La Thielle	1,4	x
Mühlethurnen	Thurnern	II	100							BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4	x
Münchenbuchsee	Münchenbuchsee	III				hoch	Nein			SBB			4	x
Münsingen	Münsingen	II				tief	Ja	Gepäckschalter		SBB	Aaretal	Rubigen-Uttigen	4, 5	x
Neuenegg	Neuenegg	II	50							STB Bus	Wangental Senssetalbahn	Neuenegg-Laupen	4	x
Niedermuhlern	Niedermuhlern	II								Post	Längenberg, Busverkehr	Oberscherli-Rüeggisberg	4	x
Oberbalm	Oberbalm	II								Post	Längenberg, Busverkehr	Oberscherli-Rüeggisberg	4	x
Oberdiessbach	Oberdiessbach	II	20							BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Ostermundigen	Ostermundigen	II		43	1996	mittel	Nein			SBB			4	x
Rubigen	Rubigen	II				tief	Nein			SBB	Aaretal	Rubigen-Uttigen	4, 5	x
Rüeggisberg	Rüeggisberg	II								Post		Oberscherli-Rüeggisberg	4	x
Schalunen	Schalunen	III	10			30			freie Kapazität 2 P+R und 7 B+R	RBS	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	x
Schwarzwasserbrücke	Schwarzwasserbrücke	II	10							BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
Stettlen	Stettlen	II	50			85			freie Kapazität 8 B+R	RBS	Worbental 2	Worb-Bolligen	4	x
Tägertschi	Tägertschi	II				tief	Nein			SBB	Bern Süd-Emmental Bern Ost-Emmental	Worb Station-Trubschachen	3, 4	x
Toffen	Toffen	II	90							BLS	Gürbetal	Kehrsatz-Uetendorf	4, 5	x

Kombinierte Mobilität / Bike-and-Ride (B+R)

Stand Ende 2009

Gemeinde	Bahnhof/ Haltestelle	Oberingenieurkreis (OIK)	Anzahl PP B+R (gemäss Transportunternehmen TU)	Anz. PP B+R durch Kanton mitfinanziert	Finanzierungsjahr	Auslastung B+R	Abschliessbarkeit/ Bewirtschaftet	Handlungsbedarf B+R	Geplante Projekte B+R	Transportunternehmen (TU)	Name des ÖV- Korridors	ÖV- Korridor von ... bis	Regionalkonferenz	beitragsberechtigter Standort (gemäss Berechnungsmodell)
Urtenen	Schönbühl	IV	130	20	1997	tief	Nein		freie Kapazität 78 B+R	SBB	Fraubrunnen-Limpachtal	Schönbühl-Lohn	3, 4	X
	Urtenen	III	80			40			freie Kapazität 2 P+R und 40 B+R	RBS	Mittelland	Schönbühl-Lyssach	3, 4	x
Vechigen	Boll-Utzigen	II	110			65			freie Kapazität 3 P+R und 39 B+R	RBS	Worblental 2	Worb-Bolligen	4	x
	Vechigen	II	10	31	2001	70			freie Kapazität 1 P+R und 3 B+R	RBS	Worblental 2	Worb-Bolligen	4	x
Wahlern	Lanzenhäusern	II	50							BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
	Schwarzenburg	II	240	160	2002					BLS	Schwarzenburgerland	Köniz-Moos-Schwarzenburg	4	x
Walkringen	Bigenthal	II	15							BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
	Walkringen	II	20							BLS	Emmental Mitte/ Kiesental	Bigenthal-Brenzikofen	4	x
Witrach	Witrach	II		136	1997	tief	Nein			SBB	Aaretal	Rubigen-Uttigen	4, 5	x
Wohlen	Hinterkappelen	II								Post	Frienisberg 1, Busverkehr	Wohlen-Hinterkappelen-Aarberg	4	x
	Wohlen	II		30	1999					Auto	Frienisberg 1, Busverkehr	Wohlen-Hinterkappelen-Aarberg	4	x
Worb	Langenloh	II	20			85			freie Kapazität 3 B+R	RBS				
	Rüfenacht	II	30	64	1995	85			freie Kapazität 5 B+R	RBS	Worblental 1	Worb-Rüfenacht	4	x
	Worb Dorf	II	200	190	2001	90			freie Kapazität 8 P+R und 20 B+R	RBS			3, 4	x
	Worb SBB	II				tief	Nein			SBB	Bern Süd-Emmental Bern Ost-Emmental Worblental 1 Worblental 2	Worb Station-Trubschachen	3, 4	x
Worboden	Worboden	II	40			102			RBS	Worblental 2	Worb-Bolligen	4	x	
Zäziwil	Zäziwil	II				tief	Nein			SBB	Bern Süd-Emmental	Worb Station-Trubschachen	3, 4	x
Zollikofen	Zollikofen	II		323	2003; 2005	tief	Nein			SBB			4	0

 Knoten Schienenverkehr

 Verknüpfung Bahn / Bus

Busswil Bahnhöfe / Haltestellen mit möglichen beitragsberechtigten B+R -Standorten ausserhalb der ÖV-Korridore gemäss Berechnungsmodell für P+R

- 1 Angabe der Transportunternehmungen öffentlicher Verkehrsmittel (Umfrage des TBA September / Dezember 2009)
- 2 Angaben der Büros der Oberingenieurkreise (2009)
- 3 ÖV-Korridore durch Kanton vorgegeben, vgl. Vorgabe zu den regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) und Berechnungsmodell zur Ermittlung der beitragsberechtigten P+R -Plätze
- 4 1 = Biel/ Biene-Seeland-jura bernois, 2 = Oberaargau, 3 = Emmental, 4 = Bern-Mittelland, 5 = Oberland West, 6 = Oberland Ost
- 5 Kontingent der beitragsberechtigten P+R-Plätze sowie Haltestellen gemäss Berechnungsmodell
- 6 Aufgeführt sind auch Haltestellen der Busbetriebe längs ÖV-Korridoren gemäss Berechnungsmodell, sofern gemäss Angabe TU B+R -Anlagen vorhanden sind
- 7 für B+R bedingt geeignet