

## Referat

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	<b>Medienorientierung: Kantonaler Synthesebericht Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK): Agglomerationsprogramme Verkehr+Siedlung Kanton Bern 2012</b>
Datum/Zeit	<b>Donnerstag, 28. Juni 2012, 10 bis 12 Uhr</b>
Ort	Staatskanzlei SiZi C 401 <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Liebe Medienschaffende, sehr geehrte Damen und Herren

Ich begrüsse Sie zusammen mit meinem Regierungskollegen Neuhaus herzlich zu dieser Medienorientierung. Das Thema, das wir Ihnen heute näher bringen wollen ist nicht ganz so einfach: Es geht nicht darum, ein neues Bauwerk zu eröffnen oder eine grosse Krise zu bewältigen. Vielmehr möchten wir Ihnen die Ergebnisse einer umfassenden, langjährigen und auf den ersten Blick auch etwas unspektakulären Planungsarbeit präsentieren, die unsere Fachleute – die Raum- und Verkehrsplaner bei Kanton und Regionen – in den vergangenen Jahren intensiv beschäftigt hat. Dabei geht es nicht um Kurzfristiges, sondern um die langfristige Entwicklung des Kantons Bern.



Wie Sie wissen, verlangt der Bund die Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen als Voraussetzung dafür, dass er Verkehrsinfrastrukturprojekte mit Mitteln des Infrastrukturfonds unterstützt. Bereits vor vier Jahren hat der Kanton Bern sechs Agglomerationsprogramme beim Bund eingereicht. Dabei war der Kanton erfolgreich. Der Bund beteiligt sich an verschiedenen wichtigen Verkehrsprojekten, z. B. am Bypass in Thun, am Tram in Bern oder an der Verkehrssanierung in Worb.

Der Bund setzt voraus, dass die Agglomerationsprogramme alle vier Jahre aktualisiert werden. Der Kanton hat dies zum Anlass genommen einen grossen Teil seines Planungsinstrumentariums auf neue Grundlagen zu stellen. In diesem Zusammenhang sind auch die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte – kurz RGSK entstanden. Herr Regierungsrat Neuhaus, wird ihnen dazu mehr sagen. Von zentraler Bedeutung ist es für mich, dass dank dieser Arbeiten die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung das erste Mal ganz konkret und flächendeckend über die Agglomerationen hinaus im ganzen Kanton erfolgen konnte.

Abgestimmt auf die Vorgaben der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie ist es uns gelungen, im Rahmen des nun vorliegenden und vom Regierungsrat verabschiedeten Syntheseberichts, bei den Verkehrsinfrastrukturen klare Prioritäten zu setzen.

Ich sage Ihnen das hier nicht zum ersten Mal. Der Verkehr wird weiter wachsen. Wir erwarten bis 2030 eine Zunahme beim öffentlichen Verkehr von 60 % und beim motorisierten Individualverkehr von 20 %. Unser klares Ziel ist es, einen möglichst grossen Teil des Wachstums mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr zu bewältigen. Gleichzeitig möchten wir die Siedlungsentwicklung vermehrt auf bereits gut erschlossene Gebiete konzentrieren. Dazu braucht es leistungsfähige Infrastrukturen.

Verschiedene wissenschaftliche Studien, z. B. des Seco belegen klar, dass sich Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur am richtigen Ort auszahlen und um ein Mehrfaches in den Wirtschaftskreislauf zurückfliessen. Wird auf die Investitionen verzichtet, wird sich das mittelfristig negativ auf den Standort Kanton Bern auswirken.

Die Erfolgsgeschichte des boomenden ESP Wankdorf, wo in Kürze die Hauptsitze von SBB, Post und Swisscom angesiedelt sein werden, wäre nicht möglich gewesen ohne die notwendigen Verkehrsinfrastrukturen, wie z. B. dem neuen Wankdorfplatz und der Tramverlängerung zur S-Bahnstation.

Auf der anderen Seite verursacht der zunehmende Verkehr zahlreiche Verträglichkeits- und Sicherheitsprobleme. Eine Siedlungsentwicklung nach Innen ist nur möglich, wenn auch attraktive Siedlungsräume geschaffen werden können. Niemand will an stark befahrenen Hauptstrassen wohnen. Entsprechend erhalten Massnahmen, welche den öffentlichen Raum aufwerten, hohes Gewicht. Bei der Realisierung neuer Verkehrsinfrastrukturen ist es deshalb von grosser Bedeutung, dass diese verträglich ausgestaltet werden.

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wurden die Projekte priorisiert. Die Kriterien für die Priorisierung orientieren sich an den Vorgaben des Bundes und damit am Konzept der Nachhaltigen Entwicklung. Beurteilt wurde der Einfluss auf die Wirtschaft, auf die Bevölkerung und die Umwelt. Eine wichtige Rolle spielt dabei auch die Finanzierbarkeit einzelner Massnahmen. Hohe Priorität erhalten Vorhaben, welche ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis haben und planerisch weit fortgeschritten sind. In der Regel muss ein Vorprojekt vorliegen, damit eine Massnahme in die Spitzenklasse kommt.

Was sind nun die Ergebnisse unserer Prioritätensetzung.

Im Verkehrsbereich werden die aus kantonaler Sicht prioritären Massnahmen insbesondere im Hinblick auf die Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds des Bundes bestimmt und nach dem erwarteten Ausführungsbeginn der einzelnen Massnahmen gegliedert. Prioritäre Massnahmen, deren Realisierung im Zeitraum 2015 – 2018 beginnt, werden in der sogenannten A-Liste zusammengefasst. Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2019 und 2022 kommen in die B-Liste und die übrigen Massnahmen in die C-Liste. Sie finden in Ihren Unterlagen für jede Region entsprechende Listen.

Beim öffentlichen Verkehr fallen 23 Massnahmen in die A-Liste. Davon sind 13 Massnahmen relevant für den Infrastrukturfonds. Diese weisen praktisch durchwegs ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Anzumerken ist dabei, dass Schieneninfrastrukturprojekte in der Regel nicht über den Infrastrukturfonds, sondern über andere vom Bund vorgesehene Instrumente ( z. B. den Bahninfrastrukturfonds finanziert werden. Schlüsselmassnahmen beim öffentlichen Verkehr sind:

- Der erste Ausbauschnitt zum Ausbau des Bahnhofs Bern, der die neuen Publikumsanlagen und den RBS-Bahnhof umfasst
- Projekte, welche Tram Region Bern ergänzen wie der ÖV-Knoten Ostermundigen, die Umgestaltung von Eiger- und Viktoriaplatz und die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern.
- In Biel steht das Regiotram im Vordergrund, wenn die Volksabstimmungen 2013 zustimmend verlaufen
- In den übrigen Regionen stehen grössere und kleinere Massnahmen für Bahn und Bus auf der Traktandenliste

Beim motorisierten Individualverkehr umfasst die A-Liste 35 Projekte, wovon 24 Massnahmen innerhalb des Agglomerationsperimeters liegen und somit infrastrukturfondsrelevant sind. Die meisten Massnahmen haben eine Verbesserung der Verträglichkeit und der Sicherheit zum Ziel. Einzelne Projekte tragen zu einer besseren Erschliessung bei. Wichtige A-Massnahmen sind z. B.:

- Die Sanierung oder Umgestaltung der Ortsdurchfahrten von Lyss, auf dem Korridor zwischen Aegerten und Studen, in Steffisburg, in verschiedenen Ortschaften im Simmental, in Belp, Laupen sowie in Wilderswil
- Die Korrektur der Bolligenstrasse in der Region Bern
- Das Projekt Crossbow in Interlaken
- Strassenausbauten in Thun, Steffisburg und Heimberg

Bei den Strassenmassnahmen möchte ich hervorheben, dass sämtliche Massnahmen, welche die Autobahnen betreffen, im Bericht nicht priorisiert werden, da diese in alleiniger Verantwortung des Bundes geplant werden.

Beim Langsamverkehr, der kombinierten Mobilität und bei den nachfrageorientierten Massnahmen wurde eine Vielzahl von vorwiegend kleineren Projekten in die A-Liste aufgenommen. Einige dieser Massnahmen sind in Massnahmenpaketen zusammengefasst. Hervorheben möchte ich hier:

- Der Ausbau der Bahnhofsunterführung und neue Bike und Rideplätze in Langenthal
- Verschiedene Velostationen und weitere Bike an Rideanlagen in allen Regionen
- Verkehrsmanagementlösungen in Bern und Thun

Sie fragen sich nun sicher, was das alles kostet, beziehungsweise wie das finanziert werden soll. Blendet man das grosse ÖV-Projekt zum Ausbau des Bahnhofs Bern aus, das angesichts seiner Grösse gesondert betrachtet werden muss, kommen wir in allen Regionen zusammen auf eine Gesamtsumme von gut einer Milliarde Franken für die A-Projekte. Davon gehen 2/3 in ÖV-Vorhaben und ein Drittel in übrige Projekte. Diese Beträge können finanziert werden, insbesondere deshalb, weil die Investitionen jeweils auf mehrere Jahre verteilt werden. Von zentraler Bedeutung dabei ist, dass wir davon ausgehen, dass die hochprioritären Projekte aus dem Infrastrukturfonds des Bundes mitfinanziert werden. Die Bundesunterstützung wird zwischen 30 und 50 % der Gesamtkosten liegen.

Ich möchte erwähnen, dass es sich bei den aufgeführten Projekten nur um die priorisierten Vorhaben handelt. In jeder Region gibt es weitere Projekte, die auf der Warteliste stehen. Der Infrastrukturfonds hat damit eine ausserordentlich hohe Bedeutung zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen. Ohne diese Bundesunterstützung könnte der Kanton Bern - wie in die übrigen Kantone auch - seine Infrastruktur nicht im notwendigen Ausmass ausbauen. Entsprechend wichtig, ist dass die Bedeutung des Infrastrukturfonds auf Bundesebene erhalten bleibt oder besser noch ausgebaut wird.

Ich möchte das Wort nun RR Neuhaus übergeben, der die Bedeutung der RGSK aus planerischer Sicht darlegen wird. Er wird auch aufzeigen, dass die Investitionen in die Verkehrsinfrastrukturen von grosser Bedeutung für die Umsetzung der raumplanerischen Ziele sind.

-> *Referat Neuhaus*

## Weiteres Vorgehen

Wie geht es nun weiter?

Der Regierungsrat wird den Synthesebericht zusammen mit den Agglomerationsprogrammen beim Bund einreichen. Das ist eine ganze Menge Papier. Der Bund erwartet von jedem Bericht 30 Exemplare – wir werden also entweder einen kleinen Lastwagen chartern oder eine Reihe von Velokurieren aufbieten müssen.

Der Bund wird die Unterlagen intensiv prüfen. Erste Rückmeldung erwarten wir im nächsten Jahr. Den definitiven Beschluss, der die Finanzierung der A-Projekte beinhaltet, werden die eidgenössischen Räte voraussichtlich im Herbst 2014 fällen. Wir werden hier natürlich dran bleiben und uns auf nationaler Ebene für unsere Projekte einsetzen.

Bis dahin werden der Kanton und die übrigen Beteiligten die verschiedenen Projekte planerisch vorantreiben, so dass wir bereit sind, wenn der Bund die Mittel spricht.

Auf planerischer Ebene werden die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte vom Kanton genehmigt und so für alle Beteiligten verbindlich. Für den Kanton bedeutet dies, dass er deren Inhalte im Kantonalen Richtplan und in den einzelnen Sachplanungen, z. B. im Strassennetzplan oder in der ÖV-Investitionsplanung berücksichtigen wird. Auf der anderen Seite werden die Gemeinden die Vorgaben aus der regionalen Planung in ihren Ortsplanungen berücksichtigen müssen.

Lassen sie mich nochmals kurz zusammenfassen:

Es liegt nun für den ganzen Kanton eine umfassende Planung vor, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmt. Die wichtigen Entwicklungsgebiete für Wohnen und Arbeiten sind definiert und die notwendigen Verkehrsinfrastrukturen sind priorisiert. Damit hat der Kanton Bern eine wesentliche Vorleistung erbracht, die es auch dem Bund ermöglichen wird, die richtigen Prioritäten zu setzen und die Mittel dort zu sprechen, wo sie am meisten Wirkung zeigen. Damit können wir auf dem Weg, den wir bereits vor vier Jahren eingeschlagen haben, zielgerichtet weitergehen.