

# Regionale Verkehrskonferenzen im Kanton Bern : Bindeglied zwischen Kanton und Gemeinden

Autor(en): **Rupp, Marco**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2007)**

Heft 4

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957957>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Regionale Verkehrskonferenzen im Kanton Bern – Bindeglied zwischen Kanton und Gemeinden

**Die Regionalen Verkehrskonferenzen wurden Anfangs der 90er Jahre im Kanton gesetzlich verankert. Ihre Hauptaufgaben sind die Angebotsplanung, die Vorbereitung der regionalen Zusatzangebote und die Durchführung der Mitwirkung bei kantonalen Planungen und Vorlagen. Im Weiteren übernehmen die Verkehrskonferenzen auch die Koordination zwischen dem Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Für den Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs stellen die Verkehrskonferenzen eine Entlastung, für die Gemeinden ein stärkerer Einbezug in die Planung des öffentlichen Verkehrs dar.**

Anfangs der 90er Jahre verankerte der Kanton im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (16. September 1993) die Regionalen Verkehrskonferenzen. Ziel des Kantons war es, die Gemeinden vermehrt und verbessert in die kantonale Planung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit einzubeziehen. Die Hauptaufgaben der Verkehrskonferenzen sind:

- Erarbeitung der regionalen Angebotskonzepte als Grundlage für eine mittelfristige Angebotsplanung des Kantons
- Vorbereitung von regionalen Zusatzangeboten
- Koordination von Individual- und öffentlichem Verkehr in der Region
- Mitwirkung, Stellungnahmen, Begleitung von kantonalen Planungen

Der Kanton Bern hat seine etwa 400 Gemeinden in 6 Konferenzen eingeteilt. Diese weisen zwischen 30 und 100 Gemeinden aus. Die Verkehrskonferenzen entsprechen heute weitgehend den funktionalen Räumen im Kanton Bern. Die Mitgliedschaft der Gemeinden in einer Verkehrskonferenz ist obligatorisch. Der finanzielle Beitragsatz wird mit Mehrheitsbeschluss (gewichtete Stimmen der Gemeinden) an der Delegiertenversammlung festgelegt.

## Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4)

Die RVK 4 besteht aus knapp 90 Gemeinden aus der Region Bern. Das Führungsorgan ist der Ausschuss (= Geschäftsleitung). Die Mitglieder des Ausschusses sind Vertreterinnen bzw. Vertreter von Sektoren (Nord, Süd, Ost u.a.). Die Stadt Bern und die grosse Gemeinde Köniz haben eigene,

garantierte Sitze. Damit die Zusammenarbeit mit so vielen Gemeinden funktioniert, ist es unabdingbar, dass diese in den Arbeitsgruppen (z.B. Korridorstudien oder teilregionale Studien) direkt in den Planungsprozess eingebunden sind. Die Konzepte erhalten so einen hohen «Reifegrad» und müssen nicht auf Stufe Ausschuss oder Gesamtkonferenz langwierig ausdiskutiert werden. Eine zweite Voraussetzung für den Erfolg der Arbeit der Regionalen Verkehrskonferenzen sind klare kantonale Vorgaben an die ÖV-Angebote (Kosten, Kostendeckungsgrad, Mindestauslastungen) und ein kluges System bei der Evaluation von neuen Angeboten: Konzept > Versuchsbetrieb > Aufnahme in das kantonale Grundangebot.

Diese klaren Spielregeln und der Einbezug des Kantons bereits bei der Konzepterarbeitung führt zu einer Konzentration der Kräfte auf die tatsächlichen Handlungsspielräume.

Ein weiterer Faktor der dazu führt, dass die Wünsche der Gemeinden oder Dritter sich an den Bedürfnissen orientieren, liegt bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinden werden mit einem Drittel an den kantonalen Kosten beteiligt. Neue Angebote wirken sich direkt auf die Gemeindefinanzen aus.

## Beispiele von Aufgaben der RVK 4

### Regionale ÖV-Strategie

Wie soll sich die Region Bern entwickeln? Wo und wie werden die Schwerpunkte gesetzt? Soll auf die S-Bahn oder auf das Tram gesetzt werden? Was ist wichtiger: radiale Linien oder tangentielle Linien?

Ausgehend von der Grösse, der Struktur und der Nachfrage in der Region Bern wurde eine ÖV-Strategie (Abbildung 1) entwickelt. Diese weist folgende Merkmale auf:

- Die S-Bahn bildet das Rückgrat der regionalen Entwicklung.
- Ein dichtes Tram- und Busnetz bildet die Grunderschliessung der Kernstadt und der Kernagglomeration.
- An den Schnittpunkten der S-Bahn mit der Kernagglomeration sind ÖV-Knoten auszubilden. Sie haben zwei Funktionen: Umsteigeorte vom Mittelverteiler zum Feinverteiler und Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte (Bsp. Bern-Wankdorf, Ittigen-Worblaufen, Bern-Brünnen).

► Dr. Marco Rupp,  
phil.nat. Raumplaner SIA  
Geschäftsführer  
Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4)  
c/o ecoptima ag, Bern  
rvk@ecoptima.ch  
www.rvk4.ch





metron – Architektur, Raumplanung, Verkehr, Landschaft, Umwelt, 15.04.05 ihw/ur/jaw R:\PROJEKTE\m91-641d14\_ploene\Schlussbericht\Entwicklungsskizze.ai

**Korridorstudie  
Bern Nord**  
Zubringer ESP  
Zollikofen als städtische  
Achse und Entwick-  
lungspotenzial im  
Gebiet Rütto – Meilen  
und Kappelisacker

- An den Schnittpunkten zwischen S-Bahn und der Agglomeration hat die Region optimale Voraussetzungen für einen zweiten Ring von Umsteigeknoten. Sie sind sowohl Endpunkte der Regionalen Buslinien als auch Entwicklungsschwerpunkte (ESP) (Bsp. Zollikofen, Köniz, Wabern).
- Ergänzend braucht es drei Gürtel von tangentialen Busverbindungen: in der Stadt (Bsp. Eigerplatz-Ostring-Wankdorf), in der Kernagglomeration (Bsp. Niederwangen-Köniz-Wabern) und in der Agglomeration (Bsp. Konolfingen-Münsingen-Belp). Die tangentialen Busverbindungen übernehmen in grösseren Orten zum Teil auch die Funktion von Ortsbussen. Trotz der ergänzenden Tangentialbusse bleibt Bern eine radial orientierte Region.

**Grundlagen**

Die Region hat in den letzten 10 Jahren ein Gesamtverkehrsmodell aufgebaut. Für alle grösseren Fragestellungen wie das Agglomerationsprogramm oder Zweckmässigkeitsbeurteilungen kann das Modell eingesetzt werden. Ebenfalls zu den Aufgaben der RVK 4 gehören (noch) die Auswertung der Pendlerstatistik und die Auswertung des Mikrozensus mit verdichteter Stichprobe.

**Korridorstudien ÖV**

Die klassischen Aufgaben der RVK sind ÖV-Korridorstudien. Ausgelöst durch Anpassungen im S-Bahn-Fahrplan oder neue Bedürfnisse wird das Angebot überprüft. Wichtige aktuelle Konzepte sind:



## Résumé

# Conférences régionales des transports dans le canton de Berne – un lien entre canton et communes

- Angebotskonzept Region Gantrisch 2009
- Angebotskonzept Laupenamt 2009
- Angebotskonzept Region Worb 2007

### Korridorstudien ÖV-MIV-Raumplanung

(siehe auch Collage 3/06)

Von immer grösserer Bedeutung werden die Korridorstudien, die verkehrsträgerübergreifende Beurteilungen vornehmen und die Raumplanung mit einbeziehen. Wichtige Korridorstudien der letzten Jahre sind:

- Korridorstudie Bern-Köniz-Schwarzenburg/Wangental
- Korridorstudie Bern-Nord (Abbildung 2)
- Korridorstudie Aaretal

### Regionales Tramkonzept und

#### Zweckmässigkeitsbeurteilung Bus/Tram

Verschiedene Buslinien in der Region Bern stossen an die Kapazitätsgrenzen. Zu beurteilen ist, welche Linien sich für den Trambetrieb eignen. Aber auch die Frage, wie die Trams durch die Innenstadt geführt werden oder wie der Bahnhofplatz organisiert wird, musste geklärt werden.

### Interessenvertretung der Gemeinden der Region Bern

Eine wichtige Aufgabe der RVK 4 ist der Meinungsbildungsprozess bei den Gemeinden. Sei es bei Konzepten der RVK oder bei kantonalen Projekten, der öffentliche Verkehr betrifft in der Regel mehrere Gemeinden wenn nicht ganze Regionen.

### Von der Regionalen Verkehrskonferenz zur Regionalkonferenz

Am 17. Juni 2007 hat die Bevölkerung des Kantons Bern mit 80% die «Umsetzung der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit, SARZ» überraschend deutlich angenommen. Diese legt die verfassungsmässige und gesetzliche Grundlage zur Bildung von Regionskonferenzen. Ziel der Regionskonferenzen ist die effizientere und verbindlichere Zusammenarbeit in den Regionalen Verkehrskonferenzen, Planungsregionen und Kulturkonferenzen sowie die Zusammenlegung der verschiedenen Organisationen. Weitere Aufgaben wie Wirtschaftsförderung, Soziales u.a. sind möglich. Der Perimeter der Regionskonferenz entspricht weitgehend dem Perimeter der RVK 4. Für diese stellt die Weiterentwicklung zur Regionalkonferenz ein wichtiger Schritt zur verbesserten Abstimmung von Siedlung und Verkehr dar. ■

Les Conférences régionales des transports (CRT) ont été ancrées dans la loi dans les années 1990. Leurs principales tâches consistent à planifier l'offre en transports publics et à concevoir les prestations supplémentaires de transport régional. Elles assurent en outre la coordination entre transports publics et transports individuels. Le canton de Berne est subdivisé en six CRT comprenant chacune entre 30 et 100 communes, chaque commune ayant l'obligation d'être membre d'une CRT. Les CRT correspondent dans une large mesure aux territoires fonctionnels du canton de Berne. Elles déchargent le canton, qui est le commanditaire des prestations de transports publics, tout en permettant aux communes de s'impliquer davantage dans la planification de ces derniers.

En juin 2007, la population du canton de Berne a dit oui à la « mise en œuvre de la stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale (SACR) ». Celle-ci fournit la base légale requise pour la constitution des Conférences régionales, dont le but est de permettre une collaboration efficace et des prises de décision juridiquement contraignantes au sein des Conférences régionales des transports et des régions d'aménagement du territoire. D'autres domaines d'activités tels que la promotion économique ou les affaires sociales pourront aussi être pris en charge dans le cadre des Conférences régionales, dont la constitution représentera une étape importante vers une meilleure coordination entre urbanisation et transports.

### Region Bern: Schema der ÖV-Strategie

#### Vernetzung Mittelverteiler–Feinverteiler und

#### Verknüpfung öffentlicher Verkehr – Entwicklungsschwerpunkte

