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

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2006)

**Heft:** 3

**Artikel:** Korridorstudie Bern Nord

**Autor:** Rupp, Marco

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-956876

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 09.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# Korridorstudie Bern Nord

**Beispiel einer Abstimmung von Siedlung und Verkehr in einem Schlüsselgebiet der Agglomeration.**

## Ausgangslage

Der Korridor Bern-Nord ist eines der dynamischsten Entwicklungsgebiete der Agglomeration Bern. Weitere, zusätzliche Entwicklungen wie der Ausbau des ESP Zollikofen sind geplant oder zeichnen sich ab, wie z. B. Ausdehnung der Einkaufsnutzungen in Urtenen-Schönbühl. Einer der Gründe für diese dynamische Siedlungsentwicklung ist die vorhandene, sehr gute Erschliessung des Korridors sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV).
Trotz der in den letzten Jahren getätigten, grossen Investitionen in die Strasseninfrastrukturen (Ausbau A1 Grauholz) und in den Schienenverkehr (Trennung Schiene – Strasse in Urtenen-Schönbühl) zeichnen sich weitere Schwachstellen im Verkehrssystem ab.
In der Mobilitätsstrategie und im Agglomerationsprogramm der Region Bern wird in groben Zügen aufgezeigt, wo und wie die Siedlungsentwicklung erfolgen und mit welcher Verkehrsinfrastruktur die Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft (Zeithorizont 2020) bewältigt werden sollen.
Die Korridorstudie Bern Nord will die generelle Strategie des Agglomerationsprogramms auf teilregionaler Ebene konkretisieren und Umsetzungsmassnahmen entwerfen. Im Gegensatz zum Agglomerationsprogramm, welches vom Kanton und der Region ausgearbeitet wurden, können auf dieser Stufe die Gemeinden direkt einbezogen werden.

## Vorgehen und Mehodik

Die Beurteilung der Entwicklung steht in einem Spannungsfeld zwischen Angebot und Nachfrage.

### Beurteilung des Umfeldes

Die Beurteilungskriterien beruhen auf der Mobilitätsstrategie der Region Bern.

- Verkehr vermeinden: Verhinderung der Zersiedlung, Förderung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten. Nachfragelenkende Massnahmen zur Dämpfung der Mobilitätsentwicklung.

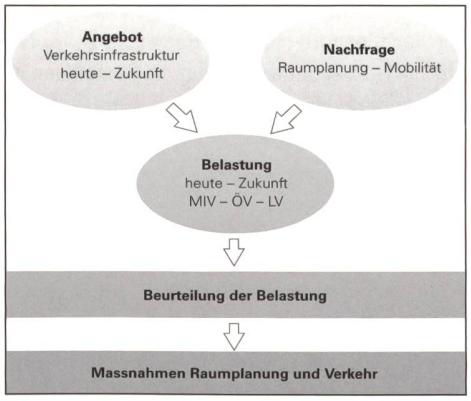



*Abb. 1: Methodik der Korridorstudie Nord*

- Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlegen, Förderung des ÖV, des Langsamverkehrs und der kombinierten Mobilität, Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Achsen ausrichten.
- Verkehr verträglich gestalten: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soweit wie möglich auf die Autobahn lenken, Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr freihalten, Betriebs- und Gestaltungskonzept für das regionale Basisnetz, den Verkehr am Rand der Agglomeration dosieren.
- Neue Infrastruktur als letzte Möglichkeit, punktuell.

## Resultate

Anhand von zwei Teilrestultate sollen Kerpunkte der Studie aufgezeigt werden.

### Handlungsansatz «Entwicklungsgebiet Wohnen»: gezielter Ausbau gut erschlossener Gebiete

Die Ortsentwicklung soll dabei in erster Linien in jenen Gebieten gefördert werden, die bereits durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind bzw. vom vorgesehenen Ausbau des Angebotes optimal profitieren werden – also insbesondere längs der «City-Schiene» (Bern-)Worblaufen-Zollikofen, aber auch an ausgewählten Standorten in Ittigen. Dieser Handlungsansatz folgt der Überzeugung, dass Gemeinden, die den Geldern aus der öffentlichen Hand einen optimalen Anschluss ans Netz des öffentlichen Verkehrs verdanken, auch in der Pflicht stehen, ein angemessenes Wohnungsangebot bereit zu stellen. Die Gemeindeautonomie kann aus diesem Blickwinkel nicht mehr das einzig massgebliche Kri-

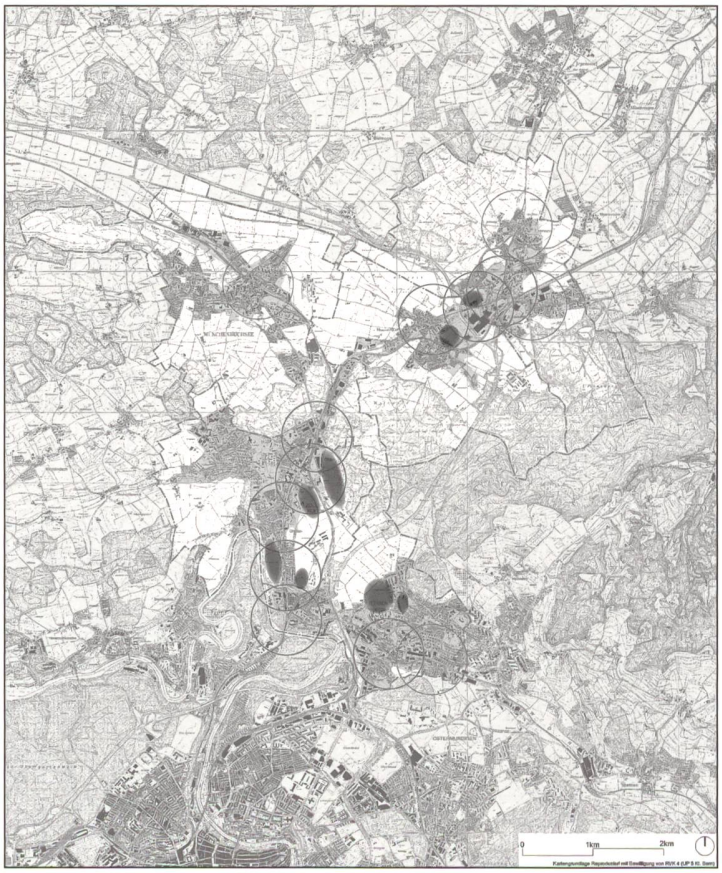
**Marco Rupp**
**Geschäftsführer RVK4**
**c/o ecoptima ag, Bern**
**info@rvk4.ch**
**oderrupp@ecoptima.ch**
**www.rvk4.ch**

*Zollikofen Bernstrasse*

terium sein, dem die Siedlungsentwicklung zu folgen hat.
Gleichzeitig ist die weitere Zersiedlung in den peripheren Gemeinden zu stoppen, die schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. So gesehen, bildet die Verkehrsinfrastruktur und namentlich das Netz des öffentlichen Verkehrs das Gerippe für die künftige Siedlungsentwicklung.
Aus heutiger Sicht entsprechen acht Standorte dem Kriterium einer hohen Erschliessungsgüte durch den öffentlichen Verkehr. Sie verteilen sich mit vier Standorten auf die Gemeinde Zollikofen und mit je zwei Standorten auf die Gemeinden Ittigen und Moosseedorf.
Das Teilgebiet Zollikofen-Ittigenfeld wurde exemplarisch vertieft betrachtet.

**Städtische Achse, integriert in die Siedlung**
Die Schwachstellen beim Handlungsansatzes «Entwicklungsgebiete Wohnen» liegt in erster Linie bei der Erschliessung durch den motorisierten Verkehr. Denn die vorgesehenen Entwicklungsgebiete sind über Strassen zu erreichen, die bereits heute überlastet sind. Das Strassennetz muss insofern ausgebaut werden, als der Autoverkehr soweit möglich auf Hochleistungsstrassen umgeleitet werden kann. Das bedeutet insbesondere, dass Siedlungsgebiete möglichst direkt ab den Autobahnen zu erschliessen sind, die Wohnquartiere selber aber vom Verkehr möglichst frei gehalten werden sollen. In einer ersten Phase wäre insbesondere eine direktere Zufahrt an die A1 erstellen.
Die Korridorstudie schlägt an Stelle einer Umfahrung eine ins Siedlungsgebiet integrierte städtische Achse vor, welche direkt an den bereits bestehenden Anschluss zur Raststätte Grauholz angeschlossen wird. Die schon heute existierende Strasseninfrastruktur müsste angepasst und ausgebaut werden, wobei eine Entflechtung von Durchgangsverkehr und interner Erschliessung der Raststätte vorgesehen ist. Das bedeutet, dass in einer ersten Phase auf eine teure Anpassung der Autobahn mit einem Vollanschluss verzichtet werden kann.

*Region Bern Nord mit Wohnentwicklungsgebieten (dunkelgraue Flächen).*




Quelle: metron

## Korridorstudien

Korridorstudien haben in der Region Bern eine lange Tradition. 1996 wurde mit der Korridorstudie Gürbetal Wabern ein erstes Mal eine verkehrsträgerübergreifende Planung gestartet, in enger Abstimmung mit dem baulichen Umfeld. Die Umsetzung im Kernbereich, der Seftigenstrasse ist seit 1998 fertiggestellt und ist ein erfolgreiches Beispiel eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes.
Die Korridorstudien wurden bei der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland weiterentwickelt: anfänglich als ÖV-Studie ausgelegt, behandelt sie heute den Verkehr verkehrsträgerübergreifend und beziehen die Raumplanung mit ein. Eine weitere Charakteristik ist die partnerschaftliche Planung zwischen Gemeinden, Transportunternehmung und Kanton unter Federführung der Region. Eine breit angelegte Mitwirkung bezieht die Verbände und die Quartierorganisation (wo vorhanden) mit ein.

## Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4)

Die Regionalen Verkehrskonferenzen sind in Gesetz für den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern verankert. Der Kanton ist in sechs Konferenzen aufgeteilt. Schwerpunkt der Aufgaben sind die Erarbeitung der regionalen Verkehrskonzepte. Der Kanton fasst die Angebotskonzepte zusammen, bereinigt Sie und erarbeitet den kantonalen Angebotsbeschluss, der vom Grossen Rat verabschiedet wird. Auf dieser Grundlage bestellt die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion das Verkehrsangebot bei den Transportunternehmen.
Die Regionale Verkehrskonferenz Bern Mittelland umfasst ca. 90 Gemeinden. Neben der Angebotsplanung sind Grundlagenstudien (Mikrozensus, Pendlerstatistik u.a.) und die Betreuung des Regionalen Gesamtverkehrsmodells wichtige Aufgaben. Die RVK4 ist Partnerin bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Bern und federführend bei der Konzeption des regionalen Tramnetzes (regionales Konzept, Zweckmässigkeitsbeurteilungen). ■