

öV-Offensive für den Kanton Bern: 13 konkrete Vorschläge zur Umsetzung bis 2040



März 2023



**Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr
Bern**

IGöV Bern
3000 Bern

ig@igoev-bern.ch
www.igoev-bern.ch



**VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion
Bern**

VCS Sektion
Bern
3011 Bern

info@vcs-be.ch
www.vcs-be.ch



IG öffentlicher Verkehr Oberaargau

IGöV
Oberaargau
4950 Huttwil

info@igoevoberaargau.ch
www.igoevoberaargau.ch

Inhalt

Einleitung.....	3
Zielsetzung: 50 Prozent Verkehrsanteil für den Umweltverbund bis 2040	3
Vorgeschlagene Massnahmen	4
1. Schnelle Bahntangenten in Bern und Biel.....	4
2. Bedienung von Bern Wankdorf und Bern Europaplatz durch Interregio- bzw. Regioexpress-Züge	4
3. Verbesserung der internationalen Bahnverbindungen ab Bern und dem Berner Oberland	5
4. Kapazitätsausbau und Streckenbeschleunigung auf dem Korridor Bern – Freiburg – Lausanne	5
5. Netzergänzungen in Langenthal und Burgdorf	6
6. Region Bern: öV-Erschliessung Köniz klären, Tram Länggasse anpacken	7
7. Region Biel: Nachfolgeprojekt für Regiotram aufgleisen	7
8. Region Thun: 7,5-Minuten-Takt auf der Linie 1 einführen	8
9. Verkehrsmanagement und Busbevorzugung in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun	9
10. Kombination des öffentlichen Verkehrs mit Sharing-Verkehrsmitteln.....	9
11. Den öV in touristische Destinationen fördern	10
12. Der Kanton braucht neue Ideen	11
13. Den Anteil des Schienengüterverkehrs auf schweizerischen Durchschnitt bringen	11
Kosten und Finanzierung.....	12
Fazit.....	13

Einleitung

Der alarmierende Temperaturanstieg, die rasch schmelzenden Gletscher und die Zunahme von klimatischen Extremereignissen in jüngster Vergangenheit machen deutlich, dass in allen Bereichen von Wirtschaft und Gesellschaft ein grundlegendes Umdenken nötig ist. Es sind unverzüglich wirksame und weitreichende Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses zu ergreifen. Bund und Kanton Bern lassen bisher eine klare Strategie und ein zielstrebiges Handeln vermissen.

Es ist deshalb sehr zu begrüessen, dass der Grosse Rat im Frühjahr 2022 mit grosser Mehrheit die Motion Stampfli, Bossard-Jenni, Flück, von Arx, Remund¹ erheblich erklärt hat. Sie fordert den Regierungsrat auf, in einem Bericht aufzuzeigen, «mit welchen Massnahmen er beim Modalsplit eine deutliche Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern erreichen kann».

Diese Diskussion ist nun fortzusetzen. Der Regierungsrat hat unverzüglich darzulegen, wie er das Ziel der Motion zu erreichen gedenkt. Die beiden IGÖV-Sektionen und der VCS Kanton Bern legen deshalb im Sinne eines Denkanstosses 13 konkrete Vorschläge vor, mit denen der Anteil des öV am Gesamtverkehr (Modalsplit) bis 2040 auf 50 Prozent erhöht werden kann.

Zielsetzung: 50 Prozent Verkehrsanteil für den Umweltverbund bis 2040

Bisher rechnet der Kanton Bern mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von knapp 15 Prozent im Zeitraum 2016 bis 2040. Dieses weitere Wachstum ist aus klima- und umweltpolitischen Gründen unbedingt zu begrenzen, wozu der öV, der Velo- und der Fussverkehr (sog. «Umweltverbund») entscheidend beitragen können. Der Umweltverbund muss in einem ersten Schritt den gesamten Mehrverkehr übernehmen. Längerfristig ist sein Anteil am Gesamtverkehr im Kanton Bern deutlich zu erhöhen, von heute rund einem Drittel auf mindestens die Hälfte bis 2040.

Dazu braucht es entsprechende Massnahmen und eine Neuausrichtung der Investitionsstrategie für Verkehrsinfrastrukturen. Zukünftig sollen die Mittel vorwiegend für Verkehrsträger eingesetzt werden, die klimaneutral sind und wenig Fläche beanspruchen.

Das vorliegende Papier hat nicht den Anspruch, ein umfassendes Ausbauprogramm vorzulegen, sondern ausgewählte Massnahmen vorzustellen, mit denen kurz- bis mittelfristig grosse Wirkung erzielt werden kann.

¹<https://www.gr.be.ch/de/start/geschaefte/geschaefftssuche/geschaeftdetail.html?guid=e8b84dc2f0884fafa952a2e87ffb14ce>

Vorgeschlagene Massnahmen

1. Schnelle Bahntangenten in Bern und Biel

Das von der IGÖV Bern 2019 vorgestellte Projekt strebt an, die Bahnverbindungen auf der Achse zwischen Biel, der Region Bern und Thun deutlich zu verbessern und zu beschleunigen, ohne den Bahnhof Bern zu belasten. Ein erster Schritt ist rasch und ohne Investitionen in die Infrastruktur realisierbar. Die bisher nur vom Güterverkehr benutzte Verbindungslinie zwischen Zollikofen und Ostermundigen im Norden der Stadt Bern soll neu auch für Personenzüge im Linienbetrieb geöffnet werden. Auf der doppelgleisigen Strecke sollen direkte Züge von Biel bzw. Olten Richtung Thun ohne Umkehrhalt im Bahnhof Bern verkehren. Dadurch können auf der Nord-Süd-Achse zwischen den wichtigen Städten Biel und Thun attraktive Verbindungen mit Reisezeitgewinnen von 30 bis 70 Prozent angeboten werden. Auf der Verbindungslinie Biel Madretsch können die Züge auch den Bahnhof Biel umfahren und von Delémont bzw. Solothurn direkt Richtung Bern verkehren. Die Direktverbindungen sollen auch den Bahnhof Biel Mett bedienen, wofür gegebenenfalls eine Anpassung der Infrastruktur notwendig ist. Die im Langfristkonzept «S-Bahn 2040» des Kantons enthaltene zusätzliche Haltestelle im Bereich Blumenrain ist unbedingt vertieft auf ihre Machbarkeit zu prüfen². Der Vorschlag der IGÖV Bern hilft insbesondere, Pendlerverkehr im betroffenen Korridor von der Strasse auf die Schiene zu verlagern und die S-Bahn konkurrenzfähig zu machen.³

Der Kanton unterstützt den Vorschlag, erachtet ihn allerdings erst im Zeithorizont 2040 als umsetzbar.⁴ Das ist unseres Erachtens ein zu zögerliches Vorgehen. Die schnellen Bahntangenten, die auch ein nicht zu unterschätzendes wirtschaftlichen Potenzial haben, müssen bis 2030 geplant und in Betrieb genommen werden. Eine Motion mit dieser Forderung wurde 2019 im Grosse Rat des Kantons Bern mit 134 zu 2 Stimmen angenommen. Auch die von der Stadt Biel angestrebte «S-Bahn Biel/Bienne» sieht direkte Tangentialzüge in Biel und Bern vor.

2. Bedienung von Bern Wankdorf und Bern Europaplatz durch Interregio- bzw. Regioexpress-Züge

Die «Vorstadtbahnhöfe» Bern Wankdorf und Bern Europaplatz sind wichtige und stark frequentierte öV-Umsteigeknoten. Sie werden bisher nur durch die S-Bahn bedient. In Zukunft sollen hier auch Interregio- bzw. Regioexpress-Züge Station machen. Durch die neuen Halte werden die Reisezeiten für viele Pendler zwischen den regionalen Zentren verkürzt, der öV wird damit attraktiver. Die Massnahme hilft ausserdem, den stark belasteten Bahnhof Bern (inkl. Tram- und Bushaltestellen) zu entlasten.

Sowohl der Bund als auch der Kanton Bern unterstützen diese Massnahme in ihren Bahnstrategien. Was es jetzt braucht, ist eine rasche und entschiedene Umsetzung.

²S-Bahn Bern 2040, S. 47

³<https://www.igoev-bern.ch/berner-bahntangente.html>

⁴S-Bahn Bern 2040, S. 47

https://www.bvd.be.ch/content/dam/bvd/dokumente/de/aoev/mobilit%C3%A4t/planung/aoev_Schlussbericht%20S-Bahn%20Bern%202040.pdf

3. Verbesserung der internationalen Bahnverbindungen ab Bern und dem Berner Oberland

Anfang 2021 hat die IGöV Bern ein Konzept vorgelegt, das aufzeigt, wie die internationalen Bahnverbindungen ab Bern verbessert werden können⁵. Richtung Süden wird vorgeschlagen, dass alle zwei Stunden ein Zug Bern – Mailand verkehren soll (Stand 2022: vier Verbindungen), wozu auf der Simplon-Südzufahrt Sanierungs- und Ausbaumassnahmen nötig sind. Ein 2022 zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenes Abkommen sieht vor, bis 2028 den durchgehenden 4-Meter-Korridor für den Güterverkehr auf der Simplonlinie zu realisieren und in diesem Zusammenhang den Stundentakt zwischen Brig und Mailand einzuführen⁶.

Weiter soll täglich je ein Zug von und nach Paris, Brüssel und Luxemburg verkehren. Richtung Marseille und Barcelona sollen direkte Züge ab Genf mit schlanken Umsteigebeziehungen Richtung Deutschschweiz eingerichtet werden. Für den «kleinen Grenzverkehr» werden direkte Züge Bern – Besançon und Bern – Novara vorgeschlagen.

Ebenso soll ein Nachtzugangebot in wichtige europäische Grossstädte (wieder) eingeführt werden. Richtung Süden soll Bern durch einen Nachtzug ab Basel oder Zürich mit Rom, allenfalls Neapel verbunden werden. Richtung Norden werden Nachtzüge ab Brig oder Interlaken zu den Destinationen Brüssel, Amsterdam, Hamburg/Kopenhagen vorgeschlagen. Ab Genf kann ein Nachtzug nach Berlin/Warschau eingeführt werden. Schliesslich ist die Wiedereinführung der Nachtzugverbindung nach Barcelona ab Zürich zu prüfen. Momentan wird von den SBB geprüft, ob die Haltekanten im Bahnhof Ostermündigen verlängert werden können, um den Halt von Fernverkehrszügen zu ermöglichen. Damit könnten dort auch die Nachtzüge halten und so den Bahnhof Bern entlasten.

4. Kapazitätsausbau und Streckenbeschleunigung auf dem Korridor Bern – Freiburg – Lausanne

Der Korridor Bern – Freiburg – Lausanne hat teilweise die Kapazitätsgrenze erreicht. Im Fernverkehr wird zudem nach dem Verzicht auf die Neigetechnologie in den neuen IC-Zügen das Ziel verpasst, die Fahrzeit Bern – Lausanne auf unter eine Stunde zu reduzieren. Dies ist aber für den Ausbau des Bahnhofs Lausanne zu einem Vollknoten mit Ankünften und Abfahrten zur vollen und zur halben Stunde nötig.

Der Abschnitt Bern – Flamatt wird heute mit je einer IC-, IR- und RE-Linie stündlich sowie zwei S-Bahn-Linien halbstündlich an der Kapazitätsgrenze betrieben. Dabei handelt es sich zusammen mit dem Korridor Bern – Thun mutmasslich um den nachfragestärksten Korridor in der Region Bern (Gesamtnachfrage inkl. Fernverkehr). Die kantonale S-Bahn-Planung prognostiziert ihm langfristig das höchste Wachstum aller S-Bahn-Korridore.⁷ Der Kapazitätsengpass hat zur Folge, dass die Züge der S1 und S2 dicht aufeinander folgen und somit die von beiden Linien bedienten

⁵<https://www.igoev-bern.ch/internationale-zuumlge.html>

⁶ vgl. Antwort des Bundesrats vom 17.2.2021 auf die Motion Aebischer (SP): «Dringliche Massnahmen zur Verbesserung der internationalen Eisenbahnverbindungen zwischen der Schweiz und Italien auf der Simplonachse» <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20204441>)

⁷S-Bahn Bern 2040, S. 19

https://www.bvd.be.ch/content/dam/bvd/dokumente/de/aoev/mobilit%C3%A4t/planung/aoev_Schlussbericht%20S-Bahn%20Bern%202040.pdf

Haltestellen (Flamatt, Thörishaus Dorf, Niederwangen, Bern Bümpliz Süd, Bern Europaplatz) nicht in einem sauberen 15-Minuten-Takt bedient werden. Dadurch kann das Nachfragepotenzial nicht optimal ausgeschöpft werden.

Die Einführung des 15-Minuten-Takts ist an sich bereits mit der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern im Zeithorizont 2030 vorgesehen. Gemäss kantonaler S-Bahn-Planung sind dazu punktuelle Ausbauten nötig, namentlich die Entflechtung Holligen und weitere Ausbauten im Bahnhof Bern und im westlichen Zulauf. Es ist jedoch zweifelhaft, ob das gesteckte Ziel damit zu erreichen ist. Es wird deshalb vorgeschlagen, rasch die Planung weitergehender Kapazitätsausbaumassnahmen zwischen Bern und Flamatt aufzunehmen. Sie sollen langfristig in den Bau eines durchgehenden 3. Gleises münden. Auf diese Weise kann auch die nötige Kapazität für den Schienengüterverkehr auf der West-Ost-Achse langfristig gesichert werden.

Die Verkürzung der Reisezeit Bern – Lausanne von 75 auf unter 60 Minuten und die Ausgestaltung des Bahnhofs Lausanne zu einem Vollknoten mit Ankünften und Abfahrten zur vollen und halben Stunde war bereits im Konzept Bahn 2000 vorgesehen. Im Folgekonzept ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur), das dem Parlament 2007 im Rahmen der FinöV-Vorlage vorgelegt wurde, war diese Massnahme ebenfalls vorgesehen.⁸ Allerdings sollte sie nun durch die neuen Fernverkehrszüge mit Wankkompensation erreicht werden. Nachdem dieser Ansatz gescheitert ist, müssen in höchster Dringlichkeit bereits früher geprüfte Ausbauten am Schienennetz vorangetrieben werden. Insbesondere ist dazu eine Neubaustrecke erforderlich, beispielsweise ein Tunnel zwischen Freiburg und Chénens. Entsprechende Abklärungen durch die Kantone Freiburg und Waadt sind im Gange.⁹

5. Netzergänzungen in Langenthal und Burgdorf

Der Oberaargau ist heute in Richtung Bern relativ schlecht durch den öV erschlossen. Eine deutliche Verbesserung verspricht die im kantonalen S-Bahnkonzept 2040 vorgeschlagene Verlängerung der S-Bahn bis nach Langenthal¹⁰. Diese Option ist deshalb unbedingt weiter zu verfolgen.

Ergänzend wird für den Oberaargau vorgeschlagen, bei Langenthal den Bau einer Verbindung zwischen der Stammlinie und der Neubaustrecke Bahn 2000 zu prüfen. Nonstop-Züge Bern – Langenthal könnten die Reisezeiten zwischen Bern und dem Oberaargau (insbesondere Langenthal und Huttwil) reduzieren und die Konkurrenzfähigkeit des öV in diesem Gebiet verbessern.

Für das obere Emmental soll die Möglichkeit geprüft werden, die Bahnlinie so zu verlegen, dass sie aus östlicher Richtung in den Bahnhof Burgdorf mündet. Damit würde der zeitraubende Richtungswechsel im Bahnhof Burgdorf entfallen. Die neue Linie hätte auch Vorteile für die Zufahrt zur dann ausgebauten BLS-Werkstätte in Oberburg.

⁸Botschaft zur Gesamtschau FinöV, BBl 2007 7683, S. 7716 (Abb. 4)

<https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/2007/1222/de>

⁹<https://www.freiburger-nachrichten.ch/der-freiburger-staatsrat-favorisiert-den-bau-einer-neuen-bahnstrecke-nach-lausanne/>

¹⁰S-Bahn Bern 2040, S. 74

6. Region Bern: öV-Erschliessung Köniz klären, Tram Länggasse anpacken

In der Region Bern sind viele Projekte zum Ausbau des öV im Gange. Ende 2022 wurde die Entflechtung Wylerfeld eröffnet, der Ausbau des Bahnhofs Bern schreitet plangemäss voran. In Projektierung sind die Entflechtungen Holligen und Wankdorf Süd sowie die neue Haltestelle Europaplatz Nord. In den nächsten Jahren stehen auch der Bau des Trams nach Ostermundigen und der Ausbau des Bahnhofs Ostermundigen zur «Mobilitätsdrehscheibe» auf dem Programm.

Dringend erforderlich ist ein Kapazitätsausbau im Korridor Bern-Süd – Köniz – Schwarzenburg. Die Frage, wie dieser am besten erfolgen soll, wird momentan in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung unter Federführung des Kantons geklärt. Den Ergebnissen dieser Studie soll hier nicht vorgegriffen werden. Untersucht wird unter anderem die Möglichkeit einer Verlängerung des RBS bis Schwarzenburg. Wichtig ist es, diese Frage rasch planerisch und politisch zu klären und danach die Umsetzung in Angriff zu nehmen. Dabei gilt es zu beachten, dass der beschlossene und finanzierte Ausbau der Bahnlinie Bern – Niederscherli – als Voraussetzung für den Viertelstundentakt auf der S6 – sistiert ist, bis die Grundsatzfragen geklärt sind. Das heutige Angebot auf diesem S-Bahn-Korridor genügt den Anforderungen des Kantons nicht (Viertelstundentakt im Agglomerationskern).

Ungeklärt ist die langfristige Weiterentwicklung der öV-Erschliessung der Länggasse, obwohl seit 2018 für dieses Gebiet eine Zweckmässigkeitsbeurteilung vorliegt, welche langfristig die Erschliessung mit einem Tram empfiehlt. Auf der Buslinie 20 reichen zwar momentan die seit 2019 eingesetzten Doppelgelenktrolleybusse aus, um die Nachfrage abzudecken. Die Siedlungsentwicklung in diesem Stadtteil, einem Hochschulstandort, verläuft jedoch sehr dynamisch. Nach dem Abschluss der Umnutzung des Von-Roll-Areals ist der Kanton nun daran, die Nutzungsplanung des Tierspital-Areals in Angriff zu nehmen. Es ist davon auszugehen, dass der Befund der Studie von 2018 nach wie vor zutreffend ist, wonach die Kapazitätsreserven des heutigen Busangebots 2040 ausgeschöpft sein werden. Angesichts der langen Projektierungsdauer sollten die Planungsergebnisse nun rasch überprüft und gegebenenfalls der Grundsatzentscheid für ein zukünftiges Tram Länggasse gefällt werden.

7. Region Biel: Nachfolgeprojekt für Regiotram aufgleisen

In der Region Biel ist das Vorhaben «Regiotram» seit 2015 sistiert, nachdem es in der Stadt Biel zu Widerstand gegen die Linienführung durchs Stadtzentrum gekommen war. In der Folge hat die Stadt ein neues, kurzfristig ausgerichtetes Angebotskonzept erarbeitet und teilweise umgesetzt. Es zeigt positive Wirkung, indem sich der Modalsplit des öV in Biel in den letzten zehn Jahren deutlich erhöht hat.

Für die Langfristperspektive ist Ende 2022 das «Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Biel und Umgebung» von der Regionalen Verkehrskonferenz Biel Seeland (RVK1) vorgestellt worden¹¹. Für den Agglomerationskern wird eine Stärkung sowohl der Nord-Süd- als auch der West-Ost-Verbindungen durch Bündelung von jeweils zwei Buslinien auf den nachfragestärksten Linienabschnitten vorgeschlagen. Darüber hinaus soll als «urbane Schnellachse» eine neue Linie zwischen Nidau und Bözingenfeld via Zentralplatz und oberer Quai geschaffen werden, um das

¹¹ vgl. <https://www.seeland-biel-bienne.ch/themen/oeffentlicher-verkehr/oev-studien/oev-konzept-biel-und-umgebung-2035/>

starke Passagieraufkommen, das zukünftig für den Arbeitsplatzschwerpunkt Bözingenfeld erwartet wird, effizient abdecken zu können. Mit diesen Massnahmen sollen die heutigen Schwächen des urbanen öV-Netzes in Biel behoben werden, dass zu wenige Linien durchgebunden sind, bzw. vorhandene Durchbindungen nicht den Wunschlinien der öV-Benutzer entsprechen.

Nicht wieder aufgegriffen wird das 2015 sistierte Projekt des «Regiotrams Biel», welches als Teil der kurz- und mittelfristigen Lösungen im Rahmen des Dialogprozesses Westast vorgeschlagen wurde¹². Ein solches Regiotram hätte jedoch gegenüber der vorgeschlagenen Schnellachse bedeutende Vorteile. So könnte vom südlichen Bielersee-Ufer her eine schnelle und bequeme, da umsteigefreie Verbindung ins Bözingenfeld geschaffen werden, welche bei Bedarf eine deutlich höhere Transportkapazität zur Verfügung stellen könnte als ein Busbetrieb. Den Investitionskosten für ein Tramprojekt würden deutlich tiefere Betriebskosten, ein besseres Angebot über den ganzen Tag und eine höhere Kapazität gegenüberstehen. Es wird deshalb dafür plädiert, in der weiteren Planung dem Projekt der urbanen, mit Bus betriebenen Schnellachse die Option Regiotram gegenüberzustellen und gestützt auf eine systematische Bewertung einen Grundsatzentscheid zu fällen.

8. Region Thun: 7,5-Minuten-Takt auf der Linie 1 einführen

Die Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr nimmt erfreulicherweise auch in der Region Thun zu. Auf der besonders stark frequentierten Buslinie 1 (Steffisburg – Thun Bahnhof – Gwatt – Einigen – Spiez) wird bis 2040 mit einer Nachfragesteigerung von bis zu 60 Prozent gerechnet. Die Transportkapazität dieser im 10-Minuten-Takt bedienten Linie wird damit nicht mehr genügen. In einer Studie hat die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West mögliche Ausbauvarianten untersucht und den Einsatz von Doppelgelenkbussen einer Verdichtung des Fahrplantakts auf 7,5 Minuten auf dem Abschnitt Steffisburg – Gwatt gegenübergestellt.¹³ Die Studie kommt zum Schluss, dass die Taktverdichtung kombiniert mit weiteren Angebotsausbauten (namentlich der Einführung einer Tangentiallinie im Raum Steffisburg – Thun und der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord) dem Einsatz von grösseren Fahrzeugen (bei gleichem Fahrplantakt wie heute) vorzuziehen ist.

Der VCS und die beiden IGöV-Sektionen unterstützen diese Schlussfolgerungen. Die Einführung des 7,5-Minuten-Takts stellt eine erhebliche Steigerung der Angebotsqualität dar, die sich mit Sicherheit positiv auf die Nachfrage auswirken wird. Damit der Angebotsausbau wie gewünscht zum Tragen kommt, sind allerdings auf der ganzen Strecke Verkehrsmanagement- und Busbevorzugungsmassnahmen durchzuführen, um den fahrplanmässigen Betrieb und damit auch die Anschlüsse zu gewährleisten. Diese sind ein wichtiger Faktor für die öV-Benutzung (vgl. Massnahme 9).

¹²Dialogprozess Westast Biel, kurz- und mittelfristige Lösungen, Schlussbericht vom 7.12.2020, 4. Empfehlung
https://www.espace-bbn.ch/images/content/dokumente/dateien/Westast_Biel_Schlussbericht_D_F_komb_FINAL.pdf

¹³Thun – Einsatz Doppelgelenkbus. Studie RVK5, Februar 2022
http://www.rvk5.ch/fileadmin/user_upload/220222_Thun_Einsatz_Doppelgelenkbusse.pdf

9. Verkehrsmanagement und Busbevorzugung in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun

Der Busverkehr ist heute im dicht besiedelten und stark MIV-belasteten Agglomerationsgebiet grossen Behinderungen ausgesetzt, die den fahrplanmässigen Betrieb gefährden. Häufige Anschlussbrüche sind für öV-Kunden ein Ärgernis und halten Autopendler vom Umstieg auf den öV ab. Dies gilt insbesondere auf Relationen, auf denen nur ein 15- oder 30-Minuten-Takt besteht, was beim Verpassen eines Anschlusses die Reisezeit deutlich verlängert.

Zwar werden in den drei grössten Agglomerationen seit Jahren grosse Verkehrsmanagement-Projekte von den Strasseneigentümern (Bund, Kanton, Gemeinden) verfolgt. Allerdings sind sie bis heute nur in Ansätzen umgesetzt.

So kommt es beispielsweise am rechten Thunerseeufer zu notorischen Staus, die den öV schwer in Mitleidenschaft ziehen. Eine intelligente ampelgesteuerte Freihaltung der Fahrbahn kann die Situation entschärfen – allenfalls ergänzt durch ein zusätzliches öV-Angebot per Kursschiff zwischen Oberhofen oder Gunten und Thun.

Wo Busbevorzugungsmassnahmen (z.B. Separatspuren, Busanmeldesysteme bei Lichtsignalanlagen) systematisch umgesetzt werden, zeitigen sie durchaus Erfolge. Voraussetzung ist allerdings, dass das MIV-Aufkommen begrenzt wird. Ein gelungenes Beispiel ist die Bernmobil-Linie 20 (Bern Bahnhof - Wankdorf Bahnhof). Diese Massnahme wurde teilweise zusammen mit der Einführung der Velohauptroute Wankdorf 2016 realisiert.

Bisher werden die Verkehrsmanagement- und Busbevorzugungsprojekte in den Agglomerationen isoliert und unter unterschiedlicher Federführung bearbeitet, was möglicherweise zur schleppenden Umsetzung beiträgt. Wir schlagen deshalb vor, dass diese Projekte

- unter Führung des Kantons in einem Programm mit klarer Zielsetzung zusammengefasst,
- gemäss ihrer voraussichtlichen Wirkung priorisiert und
- nach einem verbindlichen, die drei Agglomerationen gleichermassen berücksichtigenden Realisierungsprogramm

umgesetzt werden. Der Regierungsrat soll den Grossen Rat im Rahmen der Berichterstattung zum kantonalen Angebotsbeschluss über den Stand der Umsetzung dieses Programms informieren.

Begleitend sind auch Ansätze zur Reduktion der Parkplätze auf öffentlichem Grund (ohne unterirdische Parkings) zu prüfen. Die damit gewonnene Fläche könnte für verschiedene andere Bedürfnisse verwendet werden (z.B. Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Entsiegelung des öffentlichen Raums, Separatspuren für Velo und öV).

10. Kombination des öffentlichen Verkehrs mit Sharing-Verkehrsmitteln

Viele Kunden benutzen den öV seit langem in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln, so dass multimodale «Mobilitätsketten» gemäss den individuellen Bedürfnissen der Nutzer entstehen. In den vergangenen Jahren sind neue Geschäftsmodelle, basierend auf dem «Sharing»-Konzept und auf Netzwerktechnologien, entstanden. Bekanntestes Beispiel ist Publibike. Velosharing wird unterdessen von vielen Städten und grösseren Gemeinden angeboten. In der Kombination mit dem öV kann es so gelingen, die Hürde der ersten bzw. letzten Meile abzubauen, die bis anhin potenzielle Kunden von der öV-Benutzung abhält.

Handlungsbedarf besteht somit in zweifacher Hinsicht:

- Transportunternehmen und Mobilitätssharing-Anbieter sind gefordert, ihre Angebote auf einer gemeinsamen virtuellen Plattform zu bündeln. Die Plattform soll transparent über alle für eine Strecke verfügbaren Transportarten informieren. Die Angebote sollen frei kombinierbar sein, direkt auf der Plattform gebucht und bezahlt werden können.
- Beim Mobilitätssharing bestehen grosse Lücken im ländlichen Raum. Die geringere Nachfrage verhindert, dass Sharinganbieter aktiv werden. Deshalb ist hier der Kanton gefordert, die Regionen und insbesondere die kleinen Gemeinden beim Aufbau solcher Angebote zu unterstützen und diese mit dem bestehenden öV-Angebot zu verknüpfen.

Damit kann der Modalsplit des öV und der anderen nachhaltigen Verkehrsträger signifikant erhöht werden.

11. Den öV in touristische Destinationen fördern

Der touristische Verkehr verursacht gerade an den Wochenenden ein sehr hohes und immer noch unterschätztes Verkehrsaufkommen. Der Anteil von Bahn und Bus ist dabei vergleichsweise niedrig. Das hat auch mit dem ungenügenden Angebot zu tun, das gegenüber dem Privatverkehr nicht konkurrenzfähig ist. Das gilt etwa für die Region Ganttrisch/Gurnigel. Andere Destinationen weisen ähnliche Probleme auf, darunter als Beispiel für eine kleinere Region der Chasseral im Berner Jura. Für diese Fälle müssen die Gemeinden und Regionen massgeschneiderte bessere Lösungen entwickeln, um den Anteil des öV zu erhöhen. Generell ist darauf zu achten, dass die touristischen Ziele möglichst direkt erreichbar sind. In Frage kommen auch Konzepte, die auf saisonale und witterungsbedingte Schwankungen flexibel reagieren.

An etlichen Orten braucht es bessere Anschlüsse auf die Bergbahnen für die öV-Kundschaft. Sie muss gegenüber den MIV-Benutzern oft längere und auch unattraktive Wege bis zur Talstation zurücklegen. Ein bekanntes Beispiel für ungenügende Verhältnisse ist die Stockhornbahn, die weit vom Bahnhof Erlenbach entfernt ist. Wir schlagen vor, dass der Kanton diese Übergangsorte in einer Studie systematisch überprüft und Verbesserungen einleitet. An der Lenk könnte zum Beispiel die Verlängerung der MOB-Strecke entlang der Simme bis zur Talstation der Metschbahn in Frage kommen, in Lauterbrunnen die Verlängerung der BOB-Strecke bis zur Schilthornbahn in Stechelberg. Kanton und Bund schaffen die nötigen finanziellen und gesetzlichen Instrumente, um die Massnahmen umzusetzen. Ziel muss es sein, der öV-Kundschaft bei wichtigen Anlagen mindestens ebenso gute Umsteigebedingungen zu bieten wie den Autofahrenden. Gute Beispiele sind der Bahnhof Mülenen für die Niesenbahn und der neue Terminal für die V-Bahn in Grindelwald.

Zur Beschränkung des Motorfahrzeugverkehrs, der die Erholungsqualität in den touristischen Destinationen und entlang der Zufahrten oft sehr stark beeinträchtigt, gilt es ausserdem, die Parkplätze systematisch zu bewirtschaften. Dadurch machen sich auch die Investitionen in den öffentlichen Verkehr besser bezahlt und wird die gewünschte Verlagerung auf Bus und Bahn unterstützt. Unerwünscht sind hingegen überdimensionierte Parkplätze und Parkhäuser, wie sie im Terminal Grindelwald geschaffen wurden.

12. Der Kanton braucht neue Ideen

Zur Förderung des öffentlichen und des «Langsamverkehrs» müssen Kanton, Gemeinden und weitere Akteure neue und ungewöhnliche Ideen entwickeln und umsetzen. So wäre es zum Beispiel möglich, im Turnus gewisse Pässe am Wochenende für den Veloverkehr zu reservieren. Die Zunahme des motorisierten Verkehrs und insbesondere der Motorfahräder führt leider mehr und mehr zu einer Verdrängung der Fahrräder im Pässeverkehr. Eine solche Lösung könnte einen gewissen Ausgleich schaffen und gleichzeitig dem Tourismus Impulse verleihen. Dem öffentlichen Verkehr würde bei der Anreise eine wichtige Rolle zukommen.

Oft vernachlässigt werden bisher gute Fussverbindungen innerhalb der Gemeinden und Agglomeration. Die Fusswege führen oft stark befahrenen Strassen entlang und sind wenig einladend. Mit einem Impulsprogramm, das attraktive und direkte Verbindungen für den Fussverkehr systematisch schafft und aufwertet, kann diese zahlenmässig wichtige «Verkehrsart» gefördert werden. Gleichzeitig könnte eine solche Initiative auch die Ortschaften selber attraktiver machen, indem sie zum Beispiel Naherholungsgebiete und Wanderwege einbezieht und aufwertet.

13. Den Anteil des Schienengüterverkehrs auf schweizerischen Durchschnitt bringen

Der Schienengüterverkehr darf nicht vernachlässigt werden. Er entlastet die Strassen, was auch dem öV auf der Strasse zu Gute kommt.

Der Bund hat in seinem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene¹⁴ eine strategische Grundlage geschaffen, die rasch umgesetzt werden soll. Es ist zu begrüßen, dass die SBB jüngst ihre Strategie «Suisse Cargo Logistics» vorgelegt hat, welche eine Beschleunigung des Binnengüterverkehrs und eine Kapazitätsausdehnung um bis zu 60 Prozent bis 2050 vorsieht.¹⁵

Auch der Kanton Bern besitzt ein Güterverkehrs- und Logistikkonzept.¹⁶ Daraus geht hervor, dass auf der Strasse wesentlich mehr Güter als auf der Schiene transportiert werden. Der Modalsplit (Anteil Schienengüterverkehr) beträgt nur gerade 7,3 Prozent. Er liegt damit unter dem schweizerischen Mittel von 10,1 Prozent sowie deutlich tiefer als in den Kantonen Thurgau (12,7%), Zürich (12,3%) oder St. Gallen (9,7%).

Laut dem Konzept ist bei Neu- oder Ausbauten von Bahnanlagen – speziell im Perimeter «Berner Mittel- / Oberland» – auch auf die Anforderungen der verladenden Firmen zu achten. Infrastrukturen wie Anschlussgleise oder Umschlaganlagen Schiene-Strasse sind dabei vermehrt zur Verfügung zu stellen.

Das eidg. Gütertransportgesetz verlangt von Kantonen, Städten und Gemeinden, dass insbesondere neue Industrie- und Gewerbebezonen mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Kantone und Gemeinden sollen daher bei der Einzonung von Industrie- und Gewerbebezonen für einen räumlich nahen Anschluss an die Bahn sorgen. Die Anschlussgleise von neuen Industrie-

¹⁴<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/gueterverkehr/konzept-fuer-den-guetertransport-auf-der-schiene.html>

¹⁵<https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/verantwortung/gueterverkehr/meilensteine.html>

¹⁶<https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/gueterverkehr---logistik.html>

oder Gewerbebezonen sind an einen Annahme- oder Formationsbahnhof anzubinden. Zudem sind bei der Planung neuer Bahnhöfe oder Streckenausbauten jeweils genügend lange Überholgleise für Güterzüge vorzusehen.

Sowohl der Bund als auch der Kanton Bern messen dem diskriminierungsfreien Zugang für Dritte zu bestehenden Anlagen grosse Bedeutung zu. Für den Kanton Bern zeigen sich insbesondere im Mittel- und Oberland Erschliessungslücken. Zwar bestehen einige Freiverlademöglichkeiten, hingegen gibt es keine einzige Anlage zum Umlad des kombinierten Verkehrs (Container).

Das kantonale Konzept geht in die richtige Richtung. Der Kanton ist aber nun gefordert, folgende zentralen Massnahmen rasch umzusetzen, damit er den Güterverkehrsanteil auf der Schiene raschmöglichst wenigstens auf das schweizerische Mittel erhöhen kann:

- Die heutige Angebotsqualität ist als Minimum sicherzustellen, die Freiverlademöglichkeiten sind zu erhalten und Umschlagsmöglichkeiten im Containerverkehr zu fördern.
- Die Bedürfnisse des Güterverkehrs sind bei der Planung neuer Infrastrukturen einzubeziehen. Bei der Planung neuer Bahnhöfe sind Überholgleise in genügender Länge vorzusehen.
- Der Kanton entwickelt Ziele für den Schienengüterverkehr und legt Erschliessungsgrundsätze sowie ein Schwerpunktnetz Schienengüterverkehr fest.
- Die Benutzung der Bahn durch güterverkehrsintensive Unternehmen ist zu fördern. Dazu wird bei Bau- und Betriebsbewilligungen von güterverkehrsintensiven Einrichtungen eine Anschlussgleis- oder Werkgleispflicht bzw. die Nutzung des kombinierten Verkehrs verlangt.
- Es werden durch die Schiene erschlossene City (Cargo) Hubs festgelegt, die als Schnittstelle zwischen Grobversorgung und Feinverteilung dienen können.

Kosten und Finanzierung

Soweit die hier vorgelegten Massnahmen neue Bahninfrastrukturen erfordern, ist der Bund für die Finanzierung zuständig. Am Kanton ist es, diese Projekte zielstrebig zu verfolgen und in die entsprechenden Programme einzugeben.

Was die Massnahmen in kantonaler Verantwortung angeht, so kann sich eine grobe Kostenschätzung am Aktionsplan Green Deal des Kantons Graubünden¹⁷ orientieren. Dieser enthält zwei Massnahmenpakete zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Schienengüterverkehrs, deren Kosten bis 2050 auf 367 Mio. Franken beziffert werden. Der Kanton Bern zählt etwa fünfmal mehr Einwohner als der Kanton Graubünden. Für ein ähnliches Programm müsste er also mit 1,5 bis 2 Mia. Franken bis 2050 rechnen. Die jährlichen Kosten würden sich damit über einen Zeitraum von 25 Jahren auf 60 bis 80 Mio. Franken belaufen. Falls es tatsächlich gelingt, den Mehrverkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger zu verlagern, hat dies auch zur Folge, dass beim Bau und Unterhalt von Strassen Einsparungen möglich sind. Unter dem Strich kommt eine solche vorausschauende Politik somit nicht nur der Umwelt und der Lebensqualität im Kanton Bern zugute, sondern auch der Staatskasse.

¹⁷ Aktionsplan Green Deal des Kantons Graubünden, 10.08.2021 (https://klimawandel.gr.ch/de/KW_Dokumente/ANU-418-50d_AGD_Massnahmen_Klimaschutz_Klimaanpassung.pdf)

Fazit

Das Ziel, den Verkehrsanteil des öV bis 2040 auf 50 Prozent zu erhöhen, ist zwar hochgesteckt, aber erreichbar. Die 13 hier vorgeschlagenen Massnahmen basieren grösstenteils auf Konzepten des Kantons bzw. des Bundes. Es handelt sich also nicht um «Luftschlösser», sondern um konkrete und umsetzbare Vorschläge. Was es braucht, ist ein Effort des Kantons, der Gemeinden und der Verkehrsbetriebe, sie in den nächsten 20 Jahren zielstrebig und effizient umzusetzen. Der Regierungsrat sollte sich ein Beispiel am Kanton Graubünden nehmen, dessen Regierung bereits 2021 den erwähnten Aktionsplan Green Deal mit rund 30 Massnahmen vorgelegt hat, mit dem sie bis 2050 die Klimagasemissionen von Graubünden auf null senken will. Dem Kanton Bern steht es gut an, einen ähnlich ehrgeizigen Plan zu entwickeln. Die 13 hier vorgeschlagenen Massnahmen zeigen auf, wie dieses Ziel im Verkehrssektor zu erreichen ist.