



# Wegmarken 2008

**Der öffentliche Verkehr  
im Kanton Bern setzt Zeichen**



## Inhaltsverzeichnis

- 3 Auf der Erfolgsspur
- 4/5 Öffentlicher Verkehr: Lebensqualität für eine mobile Gesellschaft
- 6/7 Zufriedene Fahrgäste geben gute Noten
- 8/9 Konstant mehr Leistung erbracht
- 10/11 Die Nachfrage steigt – schneller als das Angebot
- 12/13 Neues mit dem Fahrplanwechsel
- 14/15 Kostenbewusst wirtschaften
- 16/17 Infrastrukturbeiträge: eine Investition in die Zukunft
- 18/19 Die Kapazitäten sind ausgeschöpft
- 20/21 Was die Zukunft bereithält: Akzente der Agglomerationsprogramme
- 22/23 Der Bahnhof Bern im Blickpunkt

## Impressum

Herausgeber: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern  
Konzept und Redaktion: Egger Kommunikation, Bern; Lucienne Rey  
Gestaltung: Scarton+Stingelin, Liebefeld  
Bilder: SBB, aare seeland mobil AG, Verkehrsbetriebe STI, BLS,  
Scarton+Stingelin (Sonja Wespi), arttools, Zürich  
Dezember 2008



## Auf der Erfolgsspur

### Liebe Leserinnen und Leser

Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung des Kantons Bern benutzen öffentliche Verkehrsmittel. Über die Hälfte seiner Bewohnerinnen und Bewohner besitzen ein Verbund- oder ein Generalabonnement. Gut 90 Prozent der Bernerinnen und Berner sind mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs zufrieden. Das sind die Ergebnisse unserer Bevölkerungsumfrage 2008.

Die Aussagen der bernischen Bevölkerung zeigen uns, dass wir mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs in die richtige Richtung gehen: Die Steigerungsraten des öffentlichen Verkehrs liegen durchweg über dem Durchschnitt.

Die Erkenntnisse aus der Bevölkerungsumfrage stellen uns aber auch vor Herausforderungen. Insbesondere Kapazitätsprobleme gaben immer wieder Anlass zu Kritik. Die Prognosen sagen allerdings langfristig weitere immense Steigerungsraten voraus – wo doch das öffentliche Verkehrssystem zu den Hauptverkehrszeiten schon jetzt am Rande seiner Leistungsfähigkeit ist.

Dazu kommt, dass sich der Kanton Bern mit seiner Gesamtmobilitätsstrategie vorgenommen hat, künftig den Verkehr nach den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung zu gestalten. Das bedeutet, dass Verkehr vermieden, verlagert und auf jeden Fall verträglich gestaltet werden soll. Mit anderen Worten: Es soll noch mehr privater Verkehr auf die öffentlichen Transportmittel verlagert werden. Das ist dringend notwendig – Klimaerwärmung, politische Abhängigkeiten von instabilen Ölförderstaaten und die langfristige Preisentwicklung der Rohstoffe diktieren das Gebot der Stunde.

Das öffentliche Verkehrssystem steht künftig also vor einer doppelten Herausforderung. Doch die bestehenden Gleisanlagen und viele Buslinien in den Agglomerationen sind bereits überlastet. Die Zitrone ist buchstäblich ausgepresst. Weitere Steigerungen der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrsnetzes sind nur noch möglich, wenn entscheidende Weichen umgestellt werden. So schlagen aktuelle Zweckmässigkeitsbeurteilungen Systemwechsel von Bus zu Tram oder Regiotram vor. Und der Ausbau des Nadelöhrens Bahnhof Bern steht ganz oben auf der Dringlichkeitsliste. Die Machbarkeitsstudie «Zukunft Bahnhof Bern» zeigt hierzu verkehrlich und städtebaulich sinnvolle und technisch machbare Lösungen auf. Der Infrastrukturrahmenkredit, über den der Grosse Rat des Kantons Bern im Frühjahr 2009 befinden wird, reserviert erste Gelder für diese grossen Agglomerationsprojekte in Bern und Biel.

Ohne die ständige Unterstützung von Bevölkerung, Wirtschaft und Politik wäre der öffentliche Verkehr nicht auf der skizzierten Erfolgsspur. Dafür möchten wir uns vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern ganz herzlich bedanken.

Wolf-Dieter Deuschle  
Amtsvorsteher



## Öffentlicher Verkehr: Lebensqualität für eine mobile Gesellschaft

**Gedeihende Wirtschaftsräume und die Lebensqualität ihrer Bevölkerung hängen von einem leistungsfähigen Verkehrssystem ab. Güter müssen rasch im Raum verschoben werden können, und die Menschen möchten ihr Ziel bequem und direkt erreichen.**

Seit den 1970er-Jahren hat der gesamte Verkehr in der Schweiz um 80 Prozent zugenommen. Eine Entwicklung, die den wachsenden Wohlstand widerspiegelt: Das Einfamilienhaus im Grünen wurde für viele erschwinglich. Die Arbeitsplätze allerdings befinden sich nach wie vor mehrheitlich in den Zentren, sodass täglich zwischen Wohnort und Arbeitsstelle gependelt wird. Auch die Freizeit verbringen die Menschen zunehmend mobil.

Die Folgen zeigt die Verkehrsstatistik auf: Tag für Tag legen die Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Bern im Schnitt eine Strecke von 40 Kilometern zurück. Noch vor 20 Jahren waren es 30 Kilometer. Die im Auto gefahrene Distanz nahm dabei stärker zu als die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte. Mit anderen Worten: Der öffentliche Verkehr gerät gegenüber dem privaten ins Hintertreffen.

Allerdings halten die öffentlichen Verkehrsmittel in der Schweiz immer noch mehr als 20 Prozent des Marktanteils am Gesamtverkehr. Das ist weit mehr als in unseren Nachbarländern. Namentlich in den dicht besiedelten Räumen des Mittellands können Bahn, Bus und Tram ihre Stärken ausspielen. Diese Chance muss der Kanton Bern nutzen.

### **Steigende Mobilität dank öffentlichem Verkehr besser bewältigen**

Den stetig anschwellenden Verkehrsströmen folgen erhebliche Nachteile: Staus, die Zeit und Nerven kosten, Abgase, die das Klima anheizen und die Atemwege schädigen, Risiken für die Sicherheit, Lärm und Platzprobleme. Doch der Verkehr wird noch mehr zunehmen. Und mit ihm wachsen die Herausforderungen.

Für die zukunftsfähige Entwicklung des Kantons Bern stellt der öffentliche Verkehr eine Schlüsselgrösse dar. Seine Effizienz gilt es weiter zu steigern. Denn bis zum Jahr 2030 rechnet der Kanton Bern mit einem gewaltigen Anstieg der Fahrgastzahlen: Um bis zu 70 Prozent in den Agglomerationen und um 30 Prozent im Durchschnitt des ganzen Kantons Bern dürfte das Passagieraufkommen wachsen.



### **Konkrete Ziele angepeilt**

Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern kommt dem öffentlichen Verkehr eine Schlüsselrolle zu. Sein Angebot soll so ausgebaut werden, dass er entscheidend dazu beitragen kann, die Umweltbelastung und den Energieverbrauch des Verkehrssektors zu senken und dabei gleichzeitig die wirtschaftliche Standortgunst zu fördern.

Unter anderem wird es darum gehen, insbesondere in den Agglomerationen ein flächendeckendes Angebot bereitzustellen. Es soll die Mobilitätsbedürfnisse möglichst vollständig mit dem öffentlichen Verkehr abdecken. Nur so kann vermieden werden, dass der motorisierte Individualverkehr die dicht genutzten Zentren zusätzlich belastet. Gleichzeitig soll im gesamten Kantonsgebiet ein attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes öffentliches Verkehrsnetz sichergestellt sein, damit die Erreichbarkeit der Wohn- und Arbeitsstandorte mit Bahn und Bus weiter verbessert wird.

Dabei sollen die Bahnen und Busse schnell und ideal vernetzt verkehren und den Fahrplan zuverlässig und pünktlich einhalten können. Entsprechend sind die Schieneninfrastrukturen auszubauen und im Strassenraum die Busse und Trams zu bevorzugen. Neue Technologien sollen den Komfort und die Qualität verbessern und die Umwelt schonen. Die Fahrpläne sind den geänderten Mobilitätsbedürfnissen anzupassen, dies vor allem auch mit einem ausgebauten Abend- und Nachtangebot.

Die Eventkultur schliesslich bietet Potenziale für den öffentlichen Verkehr; allerdings ist es sehr anspruchsvoll, bei Grossanlässen die Besuchermengen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu befördern.

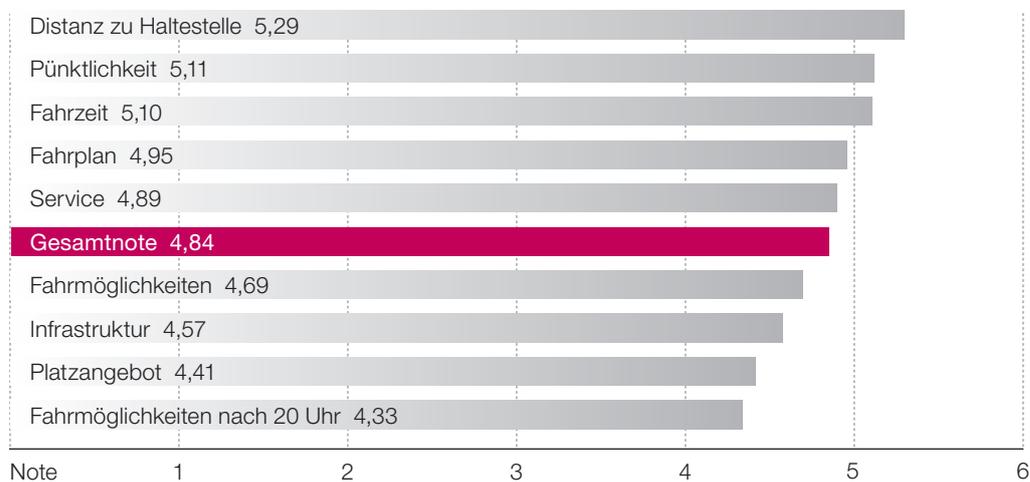
In den letzten Jahrzehnten vermochte der Kanton Bern den wachsenden Ansprüchen und Fahrgastzahlen mit punktuellen Verbesserungen zu begegnen. Heute ist dieser Spielraum ausgereizt: Bauliche Massnahmen werden unumgänglich, ebenso Investitionen in neues Rollmaterial und in den Betrieb. Insbesondere die Bahnhöfe als zentrale Verkehrsknoten werden massiv ausgebaut werden müssen. Denn nur dank umfassender Eingriffe in die Bausubstanz werden sie die Menschenmengen und Gütermassen bewältigen können, die in Zukunft absehbar sind.

# Zufriedene Fahrgäste geben gute Noten

Im Frühjahr 2008 gaben in einer telefonischen Umfrage mehr als 2500 Personen Auskunft darüber, wie sie Bahn, Bus und Tram nutzen und ob sie damit zufrieden sind. Es war dies die dritte Umfrage nach 2003 und 2005.

Knapp die Hälfte der Befragten nutzen öffentliche Verkehrsmittel regelmässig, das heisst an mindestens einem bis zwei Tagen pro Woche. Besonders intensiv wird der öffentliche Verkehr im städtischen Raum beansprucht: Hier geben mehr als 63 Prozent der Befragten an, regelmässig mit Bahn, Bus oder Tram zu fahren.

## Benotung einzelner Elemente des ÖV-Angebots





### **Lob für Pünktlichkeit, Tadel fürs Gedränge**

Der öffentliche Verkehr im Kanton Bern bekommt sehr gute Noten. Die überwiegende Mehrheit – nämlich mehr als 90 Prozent – der Personen, die ihn zumindest ab und zu benutzen, ist zufrieden mit seinem Angebot und seinen Leistungen. Pünktlichkeit, Distanz zur Haltestelle und Fahrzeit werden mit einer Note von über 5 bewertet. Knapp darunter liegt die Beurteilung des Fahrplans als solchem. Die schlechtesten Bewertungen erhalten die Platzverhältnisse zu Stosszeiten und die Fahrmöglichkeiten nach 20 Uhr.

Eine Mehrheit der Befragten von gut 54 Prozent ist der Ansicht, verglichen mit den letzten Jahren habe sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs allgemein verbessert. Demgegenüber beklagen nur 13 Prozent eine Verschlechterung.

Dass Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr angenehmer seien als mit dem eigenen Auto, ist für 26 Prozent der Befragten der Hauptgrund, Bahn oder Bus dem individuellen Fahrzeug vorzuziehen. 21 Prozent der Befragten nutzen den öffentlichen Verkehr, weil ihnen kein eigenes Auto zur Verfügung steht – und für 14 Prozent schliesslich sind die schnellen und guten Verbindungen der öffentlichen Transportmittel ausschlaggebend.

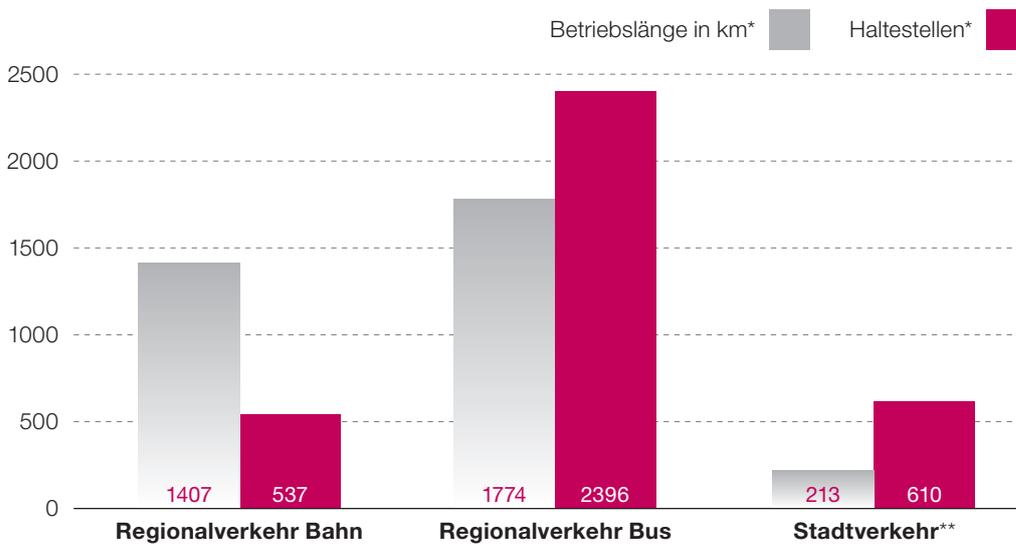
Kritik wurde an den beengten Platzverhältnissen zu Stosszeiten geäussert – und an den knapp bemessenen Umsteigezeiten. Diese verkürzen zwar die Fahrzeit, lassen aber bei Verspätungen wenig Spielraum für Anschlüsse.



## Konstant mehr Leistung erbracht

In den vergangenen Jahren wurde das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern stetig ausgebaut. Das schlägt sich in den weiter angestiegenen Kilometerleistungen wie auch in der Anzahl beförderter Fahrgäste nieder.

### Betriebslängen und Haltestellen Stand 2008

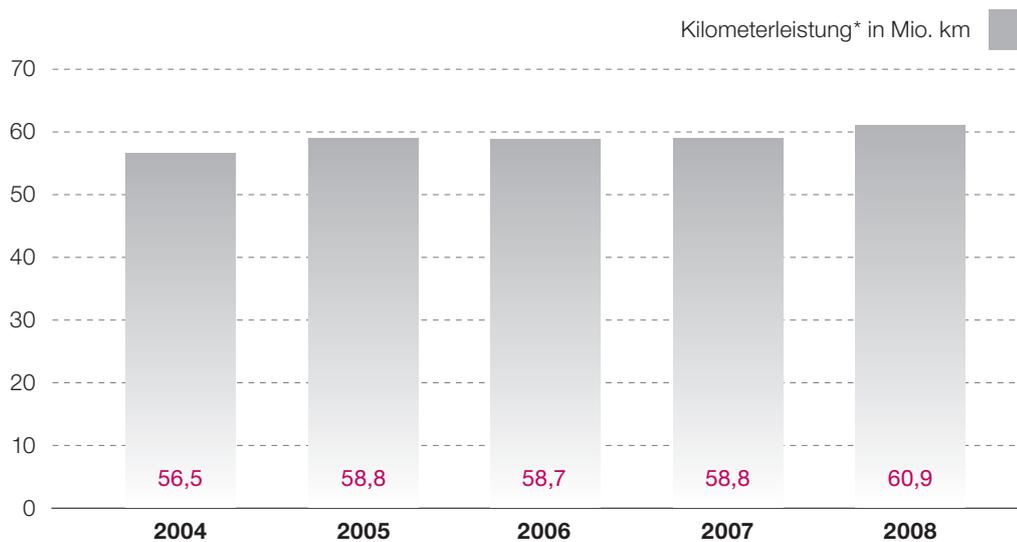


\* Die Betriebslänge und die Anzahl Haltestellen der einzelnen Linien beziehen sich nur auf den Kanton Bern. Durch parallel fahrende Linien sind Mehrfachzählungen möglich.

\*\* Städtische Linien in Bern, Biel und Thun.



### Entwicklung der Kilometerleistungen Bahn und Bus 2004–2008



\* Bestellte Leistungen des Regional- und Ortsverkehrs. Die aufgeführten Zahlen sind Planwerte gemäss Offerten der Transportunternehmungen.

Im Zeitraum zwischen 2004 und 2008 hat damit die Kilometerleistung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern um über 7 Prozent zugenommen.

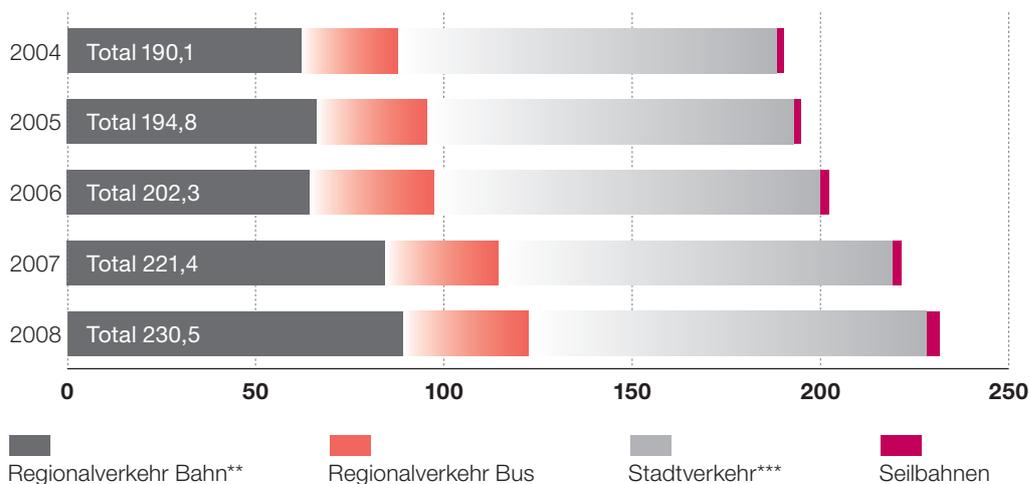
# Die Nachfrage steigt – schneller als das Angebot

**Der öffentliche Verkehr im Kanton Bern hält ein reiches Angebot bereit, das seit Jahren intensiv genutzt wird. Man könnte annehmen, dass die Nachfrage auf diesem hohen Niveau in relativen Zahlen gemessen nur noch vergleichsweise schwach weiter zulegen kann. Doch die Fahrgastzahlen wachsen schneller als der Angebotsausbau.**

Obschon der öffentliche Verkehr im Kanton Bern bereits von vielen Menschen regelmässig in Anspruch genommen wird, ist er in der Lage, gesamthaft nach wie vor zuzulegen. Besonders stark und stetig wuchsen die Passagierzahlen in der S-Bahn. Während sich der Stadtverkehr aufgrund des bisher schon hohen Niveaus geringfügiger steigerte, nahmen die Fahrgastzahlen des regionalen Busverkehrs um erstaunliche 30 Prozent zu. Insgesamt stiegen die Fahrgastzahlen von 2004 bis 2007 um über 12 Prozent, während die Kilometerleistung um 7 Prozent zunahm.

Die Zählung von Fahrgästen zeigt, welche Verkehrsmittel besonders intensiv genutzt werden. Die Erhebung der Personenkilometer ermöglicht Rückschlüsse auf die gefahrene Distanz: Pro Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Bern legt eine Person durchschnittlich eine Strecke von 7 Kilometern zurück.

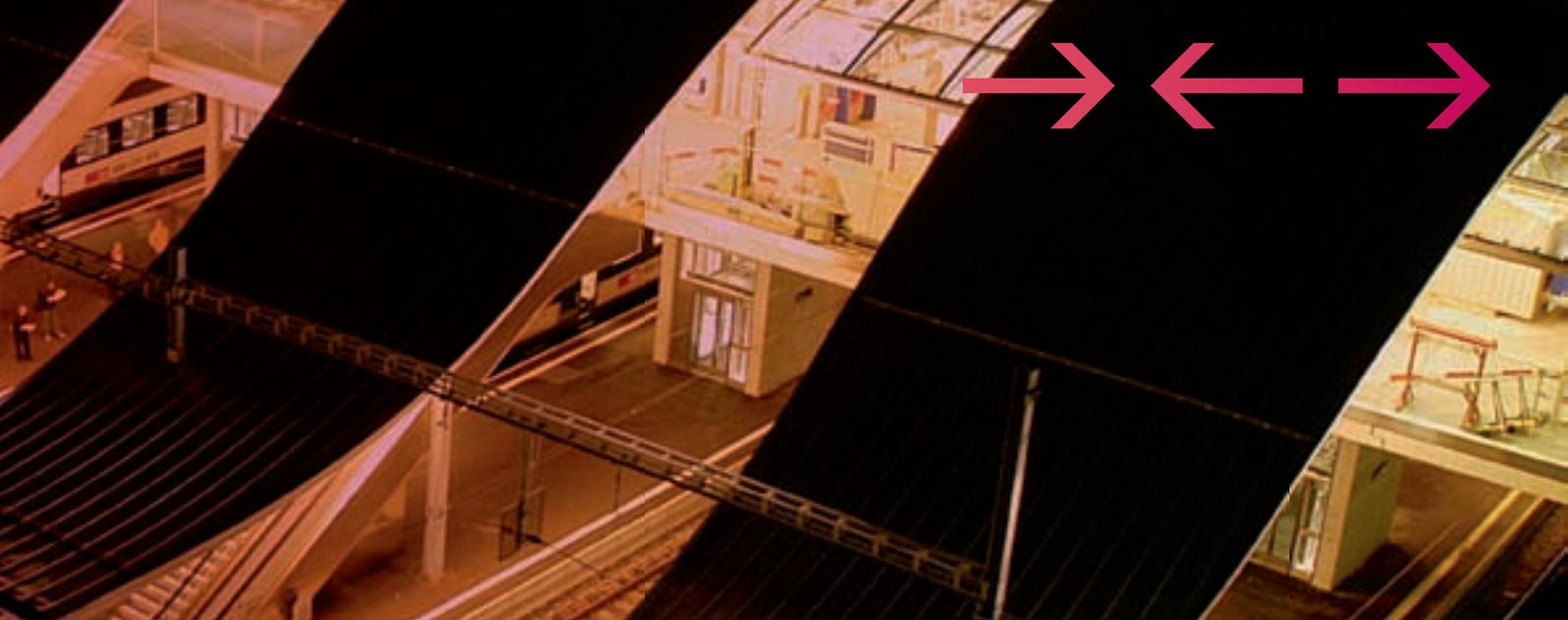
## Beförderte Fahrgäste in Mio.\* nach Verkehrsmittel



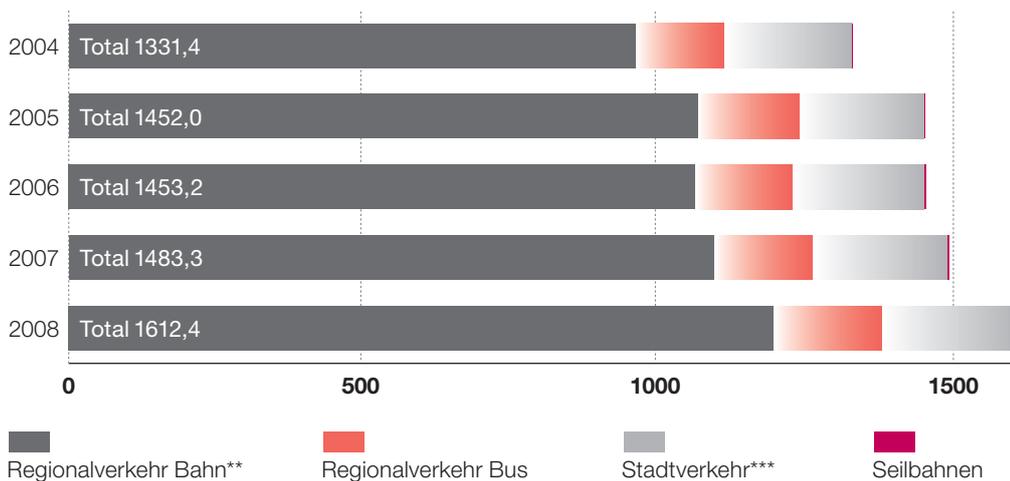
\* Beförderte Fahrgäste ohne Fernverkehr. Vorausberechnete Werte gemäss Offerten der Transportunternehmungen.

\*\* Inkl. S-Bahn Bern.

\*\*\* Städtische Linien in Bern, Biel und Thun.



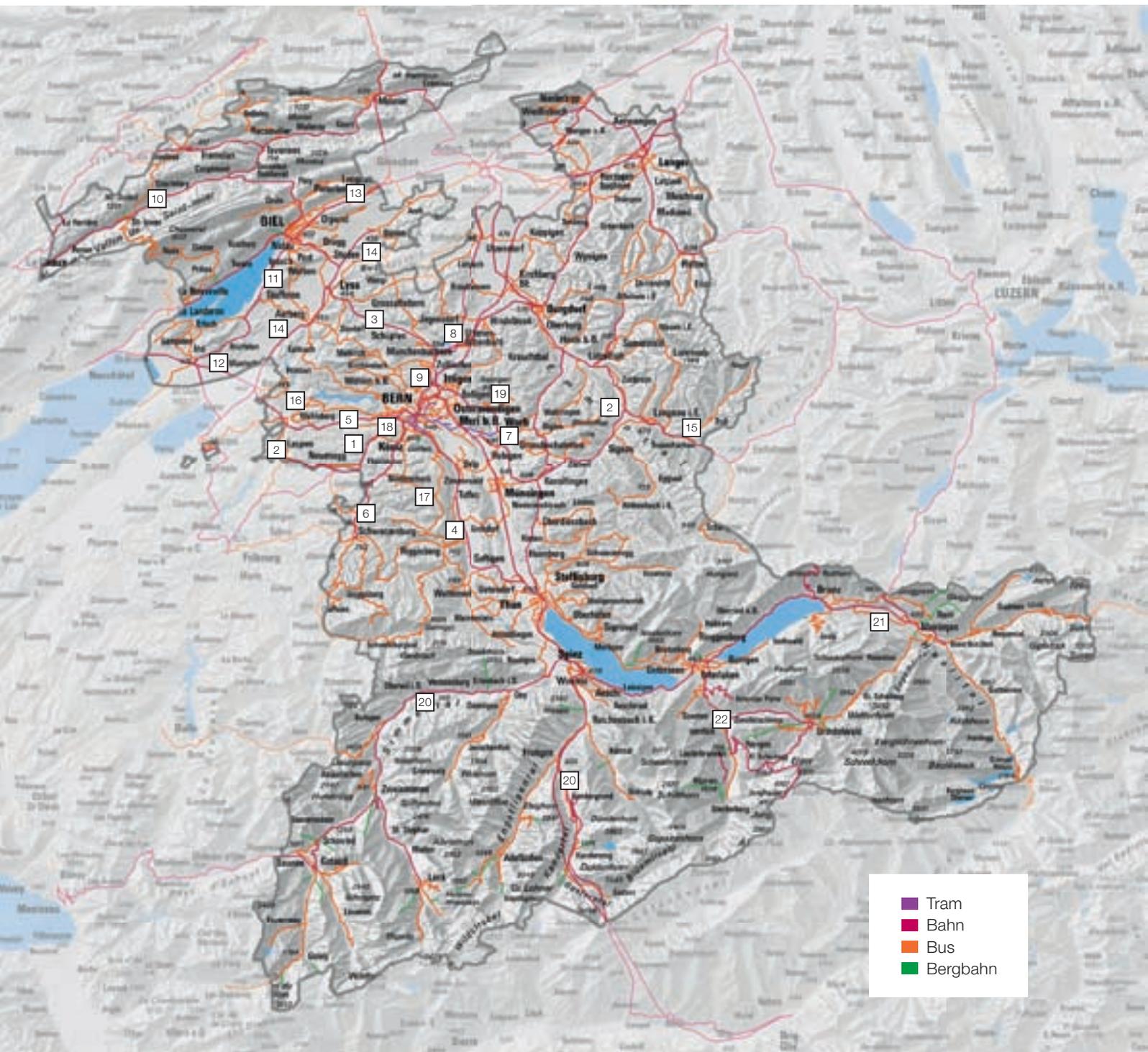
### Personenkilometer in Mio.\* nach Verkehrsmittel



\* Personenkilometer ohne Fernverkehr. Vorausberechnete Werte gemäss Offerten der Transportunternehmungen.

\*\* Inkl. S-Bahn Bern.

\*\*\* Städtische Linien in Bern, Biel und Thun.



## Neues mit dem Fahrplanwechsel

Der Fahrplanwechsel 2008/2009 steht ganz im Zeichen der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern, der Regional-  
expresszuge, die den ganzen Kanton durchmessen, und eines Ausbaus im Agglomerationsverkehr in Biel.

### Fernverkehr

Eine zusätzliche Intercity-Abendverbindung ins Wallis via den Lotzbergbasistunnel verbessert die Anbindung von und nach Süden. Die stark frequentierte Linie von Bern nach Zürich erhält in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Intercity-Züge, ausserdem gibt es eine weitere Interregio-Spätverbindung zwischen Biel und Zürich. Zwischen Bern und Olten wird das Abendangebot der Interregio-Züge nach 22 Uhr leicht reduziert, die Regionallinien ab Langenthal und Burgdorf werden auf die verbleibenden Anschlüsse ausgerichtet. Eine neue Fruhverbindung Olten–Bern erlaubt es den Pendlerinnen und Pendlern aus dem Emmental und dem Oberaargau, kurz vor 6 Uhr in Bern einzutreffen.

Nr.	Linie	Strecke	Änderung
<b>S-Bahn Bern</b>			
In der Region Bern bildet die S-Bahn das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Sie bindet regionale Zentren nicht nur enger an die Stadt Bern an, sondern verbessert auch die Erreichbarkeit der verschiedenen Regionen und Städte untereinander.			
1	S1	Thun–Bern–Flamatt–Fribourg	Die S1 fährt halbstündlich und rascher von Bern weiter nach Freiburg; die heute zwischen Bern und Freiburg fahrende S11 wird aufgehoben.
2	S2	Langnau–Bern–Flamatt–Laupen	Die S2 von Langnau fährt von Bern nach Flamatt–Laupen weiter (anstatt wie heute nach Schwarzenburg). In den Hauptverkehrszeiten fahren zwischen Signau und Bern bzw. Bern und Langnau zusätzliche Züge.
3	S3	Biel/Bienne–Bern–Belp	Die S3 von Biel fährt neu auch am Wochenende nur bis Belp. Erst nach 21 Uhr fahren die Züge ab Belp weiter bis Thun.
4	S4/ S44	Wiler–/Langnau–Burgdorf–Bern–Belp–Thun	Die Züge fahren von Bern anstatt nach Bümpliz Nord und Rosshäusern täglich weiter bis Belp (ohne Zwischenhalt) und Thun. Die bisherige Linie S33 von Bern nach Belp wird dadurch ersetzt. In Lyssach hält neu auch die S44.
5	S5/ S52	Bern–Kerzers–Neuchâtel/–Murten (–Payerne)	Die Züge der S5 halten auch in Brünnen. Die S52 verdichtet während der ganzen Betriebszeit die S5 zwischen Bern und Kerzers zum Halbstundentakt und bedient Riedbach und Rosshäusern. In den Hauptverkehrszeiten wird die S52 bis Ins weitergeführt.
	S51	Bern–Brünnen	Die Züge der S51 verdichten das Angebot zwischen Bern und Brünnen zusammen mit der S5 und der S52 von 6 Uhr morgens bis 20 Uhr zum Viertelstundentakt.
6	S6	Bern–Schwarzenburg	Die neue S6 ersetzt die Züge der S2. In Bern werden die Anschlüsse der S6 an den Fernverkehr ideal.
7	S7	Bern–Bolligen–Worb	Der 7,5-Minuten-Takt zwischen Bern und Bolligen wird am Abend um eine halbe Stunde bis um 19 Uhr ausgedehnt.
8	S8	Bern–Jegenstorf	An Sonntagen wird zwischen Bern und Jegenstorf von 13 Uhr bis 20 Uhr der Viertelstundentakt eingeführt, wodurch für den Rückreiseverkehr gute Fernverkehrsanschlüsse entstehen. Der Halt in Küttigkofen–Krälligen der nach 20 Uhr bis Solothurn verlängerten S8 wird aufgehoben.
9	S9	Bern–Unterszollikofen	Der Viertelstundentakt tagsüber bleibt unverändert.
<b>Biel–Seeland–Berner Jura</b>			
10	Regio	Biel/Bienne–St-Imier–La Chaux-de-Fonds	Die Züge verkehren am Abend stündlich in beiden Richtungen. Eine neue Frühverbindung nach La Chaux-de-Fonds wird eingeführt.
11	Regio	Biel/Bienne–Täuffelen–Ins	In den Hauptverkehrszeiten wird zwischen Täuffelen und Biel der Viertelstundentakt eingeführt. Die Fahrpläne der Verbindung Biel–Täuffelen–Ins werden in Ins an die veränderten Anschlüsse der Linie Bern–Neuenburg angepasst.
12	RE	Bern–Kerzers–Ins–Neuchâtel	Schneller stündlicher Regionalexpress, mit Halt nur in Kerzers und Ins. Die Halte in Gümmenen und Bümpliz Nord entfallen.
13	Regio	Biel/Bienne–Grenchen Süd–Solothurn	Von Montag bis Freitag wird neu über den ganzen Tag ein durchgehender Halbstundentakt angeboten.
14	Regio	Kerzers–Lyss–Büren an der Aare	Am Abend fährt neu ein zusätzlicher Zug zwischen Lyss und Kerzers sowie zwischen Lyss und Büren an der Aare.
<b>Bern–Mittelland–Emmental</b>			
15	RE	Luzern–Langnau–Bern	Ein Frühzug Schüpfheim–Langnau–Bern erlaubt die Ankunft in Bern vor 6.30 Uhr.
16	Bus	Laupenamt	Die Buslinien im Amt Laupen werden auf die geänderten Fahrpläne der S-Bahn abgestimmt. Dies bedeutet, dass die Linie Mühleberg–Frauenkappelen in Bern Brünnen an die S-Bahn anschliesst und in der Hauptverkehrszeit verdichtet wird. Der neue Halbstundentakt der S-Bahn ersetzt die Busse zwischen Laupen und Neuenegg. Ausserdem entfällt der direkte Buskurs zwischen Laupen und Gümmenen.
17	Bus	Längenberg/Region Gantrisch	Die Buslinien am Längenberg werden auf die geänderten Fahrpläne der S-Bahn abgestimmt. In Kehrsatz werden die Anschlüsse Bus/Bahn erheblich verbessert.
18	Bus	Niederwangen Bahnhof–Ausserholligen	Zwischen Niederwangen und Ausserholligen wird eine neue Buslinie eingeführt, die Arbeitsplätze und Einkaufsnutzungen mit dem ÖV erschliesst.
19	Bus	Boll-Utzigen–Utzigen	Ein neues Konzept für Vechigen bringt mehr Verbindungen ab Boll-Utzigen nach Obermoos und Utzigen; die Linienäste Littewil und Radelfingen werden aufgegeben.
<b>Berner Oberland</b>			
20	RE	Bern–Thun–Spiez–Zweisimmen/–Kandersteg–Brig	Die Direktzüge Bern–Simmental werden mit neuem Rollmaterial, den «Lötschberger» genannten Niederflur-Triebzügen, gefahren. Die Züge verkehren Bern–Spiez in zwei Teilen. Ab Spiez fährt ein Teil weiter nach Brig, der andere bis Zweisimmen.
21	Regio	Interlaken Ost–Meiringen	Der Regio zwischen Interlaken und Meiringen fährt neu durchgehend im Stundentakt.
22	Regio	Interlaken–Lauterbrunnen/–Grindelwald	An den Wochenenden werden zusätzliche Verbindungen kurz nach Mitternacht nach Lauterbrunnen–Wengen sowie nach Grindelwald angeboten.



# Kostenbewusst wirtschaften

**Jährlich setzen die Transportunternehmen des Regional- und Ortsverkehrs im Kanton Bern über 800 Millionen Franken um. Ihre Ausgaben können sie nur teilweise über direkte Verkehrserträge – etwa Billette und Abonnemente – decken.**

Die Deckungslücke wird in Form von Abgeltungen an die Transportunternehmen vom Bund, Kanton und den Gemeinden getragen. Bund und Kanton treten gegenüber den Transportunternehmen als Besteller des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs auf und stellen so den Service Public im ganzen Kanton sicher.

Ausgehend von den gesetzlichen Rahmenbedingungen von Bund und Kanton sowie den Zielen der kantonalen Verkehrspolitik werden verschiedene Grundsätze festgelegt.

- Im ganzen Kanton ist ein attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes Grundangebot an öffentlichen Verkehr sicherzustellen.
- Auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basisverkehrsträger.
- In dünner besiedelten Gebieten dient der öffentliche Verkehr der Mobilitätssvorsorge.
- Angebot und Nachfrage sind aufeinander abzustimmen.
- Bei der Fahrplangestaltung sind das Taktsystem, möglichst gute Anschlüsse und ein effizienter Einsatz der Betriebsmittel anzustreben.

## Die Ausgaben für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs

Die gesamten Abgeltungen für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs haben sich in den Jahren 2004–2008 wie folgt entwickelt.

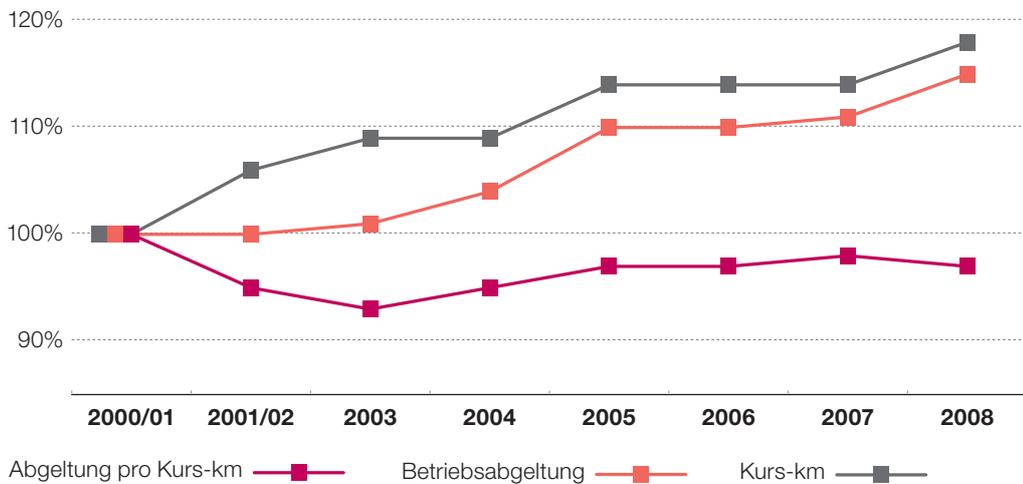
ÖV-Abgeltungen in Mio. CHF	2004	2005	2006	2007	2008
Total Abgeltungsbeiträge	381,9	402,7	404,5	407,2	420,1
./. Bundesbeiträge	-224,9	-233,9	-234,8	-238,0	-182,6
Abgeltungen Kanton/Gemeinden	157,0	168,8	169,7	169,2	237,5 *

\* Der hohe Abgeltungssprung zulasten Kanton und Gemeinden im Jahr 2008 ist die Folge des neuen Finanzausgleichs NFA.



### Effizient gearbeitet

Das Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr nahm zwischen 2000 und 2008 um rund 18 Prozent zu. Gemessen an den bestellten Kurskilometern, nahmen die Betriebsabgeltungen weniger stark zu. Sie erhöhten sich im gleichen Zeitraum um 15 Prozent. Somit liegt 2008 die Abgeltung pro Kurs-kilometer um 3 Prozent tiefer als im Jahr 2000.



Durch die Effizienzsteigerung und durch die höheren Fahrgastzahlen konnte auch der Kostendeckungsgrad stetig verbessert werden. Übers ganze Kantonsgebiet und den ganzen Regional- und Ortverkehr betrachtet, erreicht der öffentliche Verkehr im Kanton Bern einen Kostendeckungsgrad von 47 Prozent.



## Infrastrukturbeiträge: eine Investition in die Zukunft

### **Der öffentliche Verkehr bedient den ganzen Kanton und setzt dabei seine verschiedenen Verkehrsmittel gezielt und wirkungsvoll ein.**

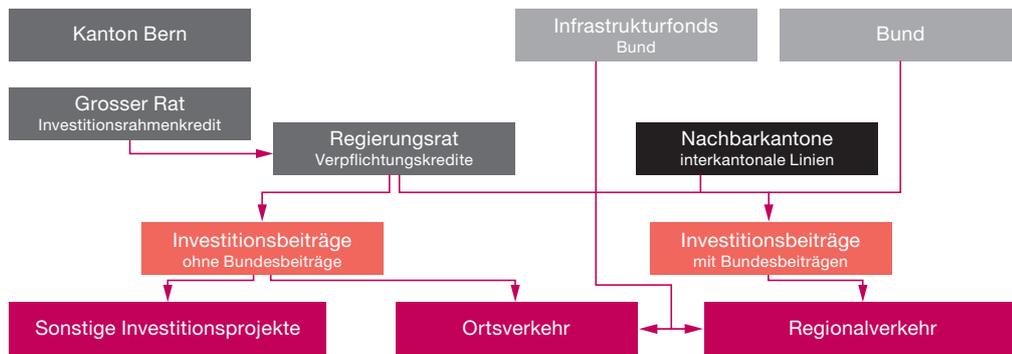
Zug und S-Bahn befördern grosse Menschenmengen zwischen den Zentren. Der Ortsverkehr wird durch Linienbusse und Trams sichergestellt. Und mit Bussen werden die Fahrgäste auch an entlegene Orte gebracht. Die in den öffentlichen Verkehr fliessenden Geldmittel verteilen sich über diese verschiedenen Verkehrsmittel. Neben dem Personenverkehr finanzieren Bund und Kantone auch die für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs notwendige Infrastruktur mit. Der laufende Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur wird über jährliche Leistungsvereinbarungen bezahlt.

### **Der Infrastrukturfonds: ein neues Instrument**

Seit dem Jahr 2008 besteht neu die Möglichkeit, dass sich der Bund an Projekten des Ortsverkehrs über den Infrastrukturfonds beteiligt. Dieser Fonds soll dazu dienen, die Verkehrsprobleme der Agglomerationen aus einer Gesamtsicht schweizweit anzugehen. Allerdings steht der Kanton Bern in einem harten Wettbewerb. Schweizweit sind Projekte von über 20 Milliarden Franken angemeldet, der Fonds ist im Moment jedoch «nur» mit 3,44 Milliarden Franken dotiert. Dank schlüssiger Agglomerationsprogramme und weit gediehener Planungsreife liegen die Projekte des Kantons Bern gut im Rennen. Die Eidgenössischen Räte entscheiden im Jahr 2010 darüber, ob und wie viel Geld des Infrastrukturfonds in den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern fliesst.



### Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern





## Die Kapazitäten sind ausgeschöpft

**Im Kanton Bern legt der Grosse Rat mit dem Investitionsrahmenkredit jeweils für vier Jahre fest, in welchem finanziellen Rahmen und mit welcher Stossrichtung die kantonalen Investitionen getätigt werden sollen.**

In den vergangenen Jahren konnte das Angebot mehrfach ausgebaut werden, ohne dass grössere Anpassungen an der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs erforderlich wurden. Insbesondere in den Agglomerationen und auf den Zulaufstrecken sind die Kapazitäten nun aber ausgeschöpft.

Für einen weiteren Ausbau des Angebotes ist es unumgänglich, die Kapazität der Infrastruktur zu erhöhen. Die Agglomerationsprogramme «Verkehr + Siedlung» setzen den Rahmen, um in den kommenden Jahren mit gezielten Ausbauten die notwendigen Kapazitäten zu schaffen.

### Hohe Investitionen für attraktive Angebote

In den letzten Jahren hat der Kanton Bern jährlich rund 65 Millionen Franken für Investitionen im öffentlichen Verkehr aufgewendet.

Investitionen in Mio. CHF	2004	2005	2006	2007	Total	in %
S-Bahn Bern (inkl. RBS)	39,0	21,6	21,9	22,5	105,1	45%
Übriger Regionalverkehr	13,9	12,3	26,8	13,4	66,3	28%
Total Regionalverkehr	52,8	33,9	48,7	35,9	171,3	73%
Ortsverkehr + sonstige Projekte	14,6	15,4	7,1	25,6	62,6	27%
<b>Total</b>	<b>67,4</b>	<b>49,3</b>	<b>55,8</b>	<b>61,4</b>	<b>233,9</b>	

Für die Jahre 2008 – 2010 werden sich die Ausgaben wieder im Rahmen des Jahres 2004 bewegen. Ab dem Jahr 2011 stehen die ersten Grossprojekte aus den Agglomerationsprogrammen an, die zu einem Mehrbedarf bei den Investitionsbeiträgen für den öffentlichen Verkehr führen werden.

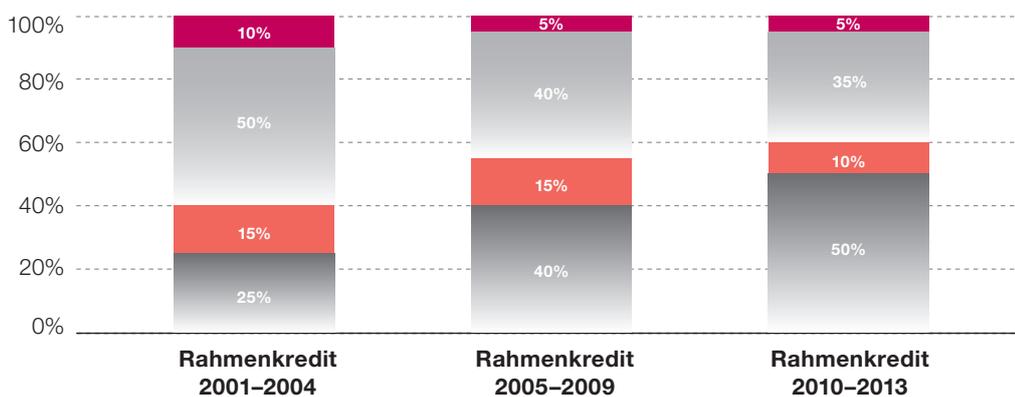


### Grosse Projekte binden viele Mittel

Mit dem Rahmenkredit 2005–2008 hat der Grosse Rat 237 Mio. Franken für Investitionsverpflichtungen bewilligt. Parallel zum Angebotsbeschluss wurde auch der Investitionsrahmenkredit um ein Jahr bis Ende 2009 verlängert. Dabei bewilligte der Grosse Rat die Aufstockung dieses Rahmenkredits 2005–2009 um 102 Mio. auf insgesamt 339 Mio. Franken. Davon wurden bis zum Herbst 2008 insgesamt 261,1 Mio. Franken für Kreditverpflichtungen an 54 Projekte vorgesehen.

Von den 54 Projekten sind 43 kleinere oder mittelgrosse Projekte. Die meisten Mittel fliessen erwartungsgemäss in Grossprojekte mit einer Gesamtbau­summe von über 8 Mio. Franken. Oder anders ausgedrückt: 11 Kreditverpflichtungen an Grossprojekte beanspruchen knapp 70 Prozent der Mittel.

### Ausbau- und Erweiterungsinvestitionen



- Betriebssicherheit (Zugsicherung, Bahnübergänge)
- Betriebsbereitschaft (Substanzerhalt und Erneuerung)
- Dienstleistungsqualität (Perron- und Umsteiganlagen, Kundeninformationssysteme, etc.)
- Nachfragegerechte Kapazitäten (Doppelspurausbauten, neue Tramlinien und Haltestellen)

Im Vergleich zu den Rahmenkrediten 2001–2004 und 2005–2009 stehen in den kommenden Jahren überdurchschnittlich viele grössere Ausbau- und Erweiterungsinvestitionen an. Über den Rahmenkredit 2010–2013 werden rund die Hälfte der Investitionsbeiträge dafür verwendet. Den Entscheid über den Investitionsrahmenkredit 2010–2013 wird der Grosse Rat im Frühjahr 2009 fällen.

# Was die Zukunft bereithält: Akzente der Agglomerationsprogramme

## S-Bahn Bern

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2008 kommt die 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern in Fahrt. Abgeschlossen wird sie mit dem letzten Massnahmenpaket im Jahre 2012. Dann ist das dritte Gleis zwischen Rütli und Zollikofen gebaut. Damit wird der Viertelstundentakt auf der S3 von Belp über Bern nach Münchenbuchsee in Betrieb genommen. Weiter ist es möglich, die RegioExpress-Züge durch den Lötschberg-Scheiteltunnel auch an Werktagen stündlich von und nach Bern zu führen. Für Münsingen ergibt sich dadurch ein durchgehender RegioExpress-Stundentakt zusätzlich zur S1. Damit sind die bestehenden Infrastrukturen, die mit zahlreichen Ausbauprojekten fit gemacht werden, ausgeschöpft.

Um die für die Zukunft prognostizierten Fahrgastzahlen bewältigen zu können, muss der Ausbau der S-Bahn dringend weitergehen. Bereits seit Anfang 2008 plant der Kanton deshalb gemeinsam mit den Transportunternehmungen an der 2. Teilergänzung. Der S-Bahn-Verkehr soll systematisiert und beschleunigt werden, weitere Durchmesserlinien sollen entstehen, kurz: Die S-Bahn soll zum Rückgrat des Agglomerationsverkehrs und sinnvoll mit Bus und Tram verknüpft werden. Die Planungen beziehen sich auf den Zeitraum von 2013 bis 2019 und zielen auf folgende Schwerpunkte ab:

- Im inneren Agglomerationsbereich sollen alle S-Bahn-Linien im Viertelstundentakt verkehren.
- Neue Haltestellen sollen die Entwicklungsschwerpunkte erschliessen.
- Die RegioExpress-Züge Bern–Neuenburg sollen beschleunigt und zugleich im Takt verdichtet werden.
- Die Citydurchbindung zwischen Brünnen und dem Wankdorf soll mit dichter Taktfolge hergestellt werden.
- Am Stadtrand von Bern und an den Entwicklungsschwerpunkten sind optimale Umsteigeknoten zu den Tramlinien zu schaffen, um Umwegfahrten zu vermeiden.

Um diese Ziele zu verwirklichen, braucht es einen Entwicklungsschub im Ausbau der Infrastruktur. Vor allem das Herzstück, das Ein- und Ausfahrtsregime im Bahnhof Bern, ist mit Entflechtungen in Holligen und im Wylerfeld für die Zukunft zu wappnen. Auch sind die Gleiskapazitäten im Aaretal bis Münsingen mit einem dritten Gleis aufzustocken.



### **Systemwechsel beim Feinverteiler**

Viele Buslinien in Bern sind bereits jetzt chronisch überlastet und für weitere Fahrgäste nicht mehr ausbaufähig. Mit dem Bau des Trams Bern West und der Verlängerung der Tramlinie 9 vom Guisanplatz bis zur S-Bahn-Haltestelle Bern Wankdorf werden die ersten Massnahmen der Agglomerationsprogramme bereits umgesetzt.

Ausserdem kamen die Zweckmässigkeitsbeurteilungen 2008 für Köniz und Ostermündigen zur Empfehlung, die Buslinie 10 möglichst rasch auf Trambetrieb umzustellen. Damit kann die dringend benötigte Leistungssteigerung erreicht werden. Die Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern kann die dort entstandenen Siedlungen besser erschliessen und mit der S-Bahn ins Gürbetal vernetzt werden.

Auch Biel setzt auf den öffentlichen Verkehr, um die boomende Entwicklung möglichst verträglich zu gestalten. Die neu entstehenden Wirtschaftszonen im Bözingenfeld und das Stade de Bienne sollen mit dem Regiotram an die Stadt angebunden werden; darüber hinaus soll dieses auf den Gleisen der asm die Wohngemeinden am rechten Bielerseeufer ohne Umsteigen bedienen. Die neue Verkehrsachse ermöglicht eine gezielte Siedlungsentwicklung entlang der gesamten Strecke ohne die flächenraubende und verkehrstreibende Zersiedelung.

### **Stadt- und Ortsbussysteme**

Stufenweise wird der Stadtbusverkehr in Thun ausgebaut. Ziel dabei ist, sämtliche zentralen Achsen mit einem leicht merkbaren 10-Minuten-Taktsystem zu bedienen, die an der zentralen Umsteiganlage miteinander und mit der Bahn verknüpft sind. Die ersten Umstellungen zum jetzigen Fahrplan zeigen ihren Erfolg mit überdurchschnittlichen Steigerungen der Fahrgastzahlen. Die Umstellung der Achsen nach Oberhofen, Allmendingen und zur alten Bernstrasse ist deshalb in Planung.

Auch die kleineren und mittleren Zentren sind mittlerweile so angewachsen, dass das Zentrum und der Bahnhof nicht mehr fussläufig erreicht werden können. Die Verkehrslawine schwillt auch hier an. Die regionalen Buslinien können hier oft nicht die richtigen Lösungen bieten. Die bestehenden Stadtbussysteme in Langenthal und Burgdorf weisen ein beträchtliches Wachstumspotenzial auf. Mit verbesserten und verdichteten Angeboten kann dieses mit den Stadtbussen umweltschonend aufgefangen werden. In Worb und Lyss sollen neue Ortsbusse den Verkehr innerhalb der Orte und als Zubringer zu den Bahnlinien bedienen. Das Netz des öffentlichen Verkehrs wird damit noch feiner gewoben.



## Der Bahnhof Bern im Blickpunkt

**Der Bahnhof Bern stösst an seine Kapazitätsgrenzen, insbesondere der RBS-Bahnhof platzt aus allen Nähten. Mit Zunahme des Angebots (S-Bahn, Bahn 2000) und weiterem Nachfragewachstum zeichnen sich grosse Engpässe ab.**

Mit über 150 000 Passagieren pro Tag ist der Bahnhof Bern die grösste und wichtigste Verkehrsdrehscheibe im Kanton Bern und nach Zürich der zweitgrösste Knoten im schweizerischen Eisenbahnnetz. Für Bevölkerung und Wirtschaft ist ein funktionierender Bahnhof von vitaler Bedeutung. Nur wenn der Verkehr reibungslos fliesst, sind die Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitstätten gut erreichbar.

Heute stösst der Bahnhof an seine Kapazitätsgrenzen. Am Morgen und am Abend wird das Durchkommen auf den Perrons und in der Personenunterführung immer schwieriger. Besonders prekär sind die Platzverhältnisse im RBS-Bahnhof. Hier besteht, nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen, dringender Handlungsbedarf.

Das Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) will die Engpässe im und um den Bahnhof Bern beseitigen. Der Bahnhof soll leistungsfähiger, der Komfort für Reisende und Passanten erheblich gesteigert werden. Mehr Züge, dichtere Fahrpläne, kürzere Umsteigewege, Tageslicht und mehr Platz in Perronhalle und Personenunterführung. Durch neue resp. ausgebauten Zugänge gewinnen auch das Bahnhofumfeld und die ganze Stadt Bern an Attraktivität.

ZBB ist ein Jahrhundertprojekt und besteht aus mehreren etappierbaren Elementen. Ein erster Ausbauschnitt sieht den Bau eines neuen Tiefbahnhofs für den RBS unterhalb der bestehenden SBB-Gleise vor. Diese Lösung lässt die Option eines zukünftigen Tiefbahnhofs für die SBB offen und verunmöglicht auch eine spätere Weiterführung der RBS-Linien Richtung Süden oder Westen nicht. Gleichzeitig sollen ein neuer Westzugang beim Bubenbergzentrum entstehen und die bestehenden Publikumsanlagen erweitert werden. Ziel ist es, mit diesem ersten Ausbauschnitt im Jahr 2014 zu beginnen.

Der zweite Ausbauschnitt betrifft den Tiefbahnhof SBB. Die SBB geht davon aus, dass sie mit einem Ausbau der Infrastruktur im Wylerfeld und in Holligen sowie mit einer zusätzlichen Perronkante im Bahnhof Bern die Verkehrsnachfrage bis 2030 werden erfüllen können. Ob und wann ein zusätzlicher Tiefbahnhof SBB nötig sein wird, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen. Um aber künftige Ausbaupläne nicht zu verhindern, wird im Rahmen von ZBB ein möglicher Tiefbahnhof SBB planerisch bereits heute berücksichtigt.



So könnte ein künftiger RBS-Tiefbahnhof in Bern aussehen. (Fotomontage).



**Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern**  
**Amt für öffentlichen Verkehr**

Reiterstrasse 11, 3011 Bern, Tel. 031 633 37 11  
[www.bve.be.ch](http://www.bve.be.ch), [info.aoev@bve.be.ch](mailto:info.aoev@bve.be.ch)