



Öffentlicher Verkehr
im Kanton Bern – der Weg
in die Zukunft



Wegmarken 2016



Inhaltsverzeichnis

3	Mit den Bedürfnissen Schritt halten
4	Wohin soll die Reise gehen?
6	Viel benutzt und gut bewertet
8	Mit dem ÖV im ganzen Kanton unterwegs
9	Ein weitgehend konstantes Angebot
10	Der ÖV ist ein Erfolgsprodukt
12	Die Berner Verbund-Landschaft verändert sich
13	Die steigende Nachfrage hinterlässt Spuren
15	Ein Blick auf die Kosten
16	Modal Split: ÖV hat deutlich zugelegt
17	Die Verlagerung auf den ÖV geht weiter
18	Mobilität im Wandel
19	Veränderte Finanzierung der ÖV-Infrastruktur
20	Investitionen steigen künftig wieder
21	Schritt für Schritt wird ausgebaut
22	Die Infrastrukturprojekte der kommenden Jahre
23	Ein Blick in die Zukunft

Impressum

Herausgeber: Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
 Konzept und Redaktion: Egger Kommunikation, Bern; Nathalie Maring
 Gestaltung: Scarton Stingelin AG, Liebefeld Bern
 Bilder: Aare Seeland mobil AG; BERNMOBIL; BLS AG; Busland AG; Migros Aare;
 Jungfraubahnen Interlaken; PostAuto Schweiz AG; Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS; SBB AG;
 Thomas Gisi, AÖV; Verkehrsbetriebe Biel; Verkehrsbetriebe STI AG; zb Zentralbahn AG
 Dezember 2016



Mit den Bedürfnissen Schritt halten

Liebe Leserinnen und Leser

Fast alle Bernerinnen und Berner benützen den öffentlichen Verkehr, rund die Hälfte regelmässig. Im Jahr 2015 legten die Fahrgäste im Kanton Bern 1,59 Mrd. Personenkilometer mit dem ÖV zurück. Das entspricht einem leicht abgeschwächten, aber nach wie vor stetigen Wachstum in den letzten Jahren – und dieses geht weiter: Das Berner Gesamtverkehrsmodell prognostiziert für den Kanton bis 2030 eine 50-prozentige Zunahme. Der öffentliche Verkehr wächst somit voraussichtlich stärker als der motorisierte Individualverkehr. Dies ist aber nicht gesichert. Gerade wenn sich der ÖV weiter verteuert, während das Autofahren günstiger wird, ist ein gegenteiliger Trend möglich.

In den vergangenen Jahrzehnten hat der Kanton Bern seinen Handlungsspielraum genutzt und je nach Nachfrageentwicklung und Bevölkerungsdichte das ÖV-Angebot ausgebaut. Mit Hilfe des Bundes konnte er zahlreiche Projekte umsetzen. Darunter fallen etwa die Verlängerung der Tramlinie 9 bis Wankdorf, die erste Teilergänzung der S-Bahn sowie Doppelspurausbauten im Gürbetal und zwischen Brienz und Meiringen. Die Arbeiten an den nächsten Projekten laufen bereits auf Hochtouren, v. a. beim Ausbau des Bahnhofs Bern. Dieser ist wichtig, da in den Zentren die Publikums- und Gleisanlagen für die steigenden Fahrgastzahlen nicht mehr ausreichen. Solche Engpässe beeinträchtigen die Mobilitätsentwicklung im ganzen Kanton. Denn in Interlaken kann kein Zug abfahren, wenn im Bahnhof Bern der Platz fehlt. Und wer aus dem Friesenberg mit dem Postauto anreisen möchte, tut dies nur, wenn auch in der Stadt die Verbindung zum Arbeitsplatz im Quartier funktioniert. Wirtschaftliche Entwicklung und Lebensqualität einer Region hängen wesentlich von der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs ab.

Die öffentliche Hand ist gefordert, die passende Strategie zur Bewältigung des prognostizierten Nachfragewachstums zu finden. Der Bau neuer Infrastrukturen und neue Angebote allein reichen nicht aus. Es bedarf auch einer Harmonisierung von Verkehr und Siedlungsräumen sowie der inneren Verdichtung. Darüber hinaus gilt es, die Nachfrage besser auf die Tageszeiten zu verteilen. Ein Mittel hierzu ist u. a. die Flexibilisierung von Schul- und Arbeitszeiten. Nicht zuletzt sind auch neue Technologien zu nutzen, um die Gesamtmobilität möglichst kundenfreundlich und effizient zu gestalten.

Insgesamt steht der ÖV im Kanton Bern gut da – was sich am hohen ÖV-Anteil und an der höchsten GA-Dichte der Schweiz zeigt. Damit dies so bleibt, sind das Engagement und die Unterstützung von Bevölkerung, Wirtschaft und Politik entscheidend. Wir vom Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination bedanken uns dafür ganz herzlich!

Christian Aebi & Philipp Mäder, Amtsvorsteher



Wohin soll die Reise gehen?

Kanton und Gemeinden fördern den ÖV sowie das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. So lautet der Auftrag gemäss Artikel 34 der Kantonsverfassung. Wie sich dabei die Berner Mobilitätspolitik langfristig ausrichtet, gibt die regierungsrätliche Gesamtmobilitätsstrategie vor. Deren Ziele orientieren sich an den Prinzipien und Zielsystemen nachhaltiger Entwicklung: ein gutes Erreichbarkeitsniveau sichern, das zugleich finanziell tragbar ist und die Umwelt schont.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Spannungsfeld sind:

- Vermeiden der Verkehrszunahme: Dies geschieht, indem die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt werden.
- Verlagern: Der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr soll sich erhöhen.
- Verträglich gestalten: Der verbleibende Verkehr ist für Mensch und Umwelt so schonend wie möglich abzuwickeln.

Das ÖV-Angebot soll entscheidend dazu beitragen, die Umweltbelastung und den Energieverbrauch des gesamten Verkehrs zu senken. Es fördert darüber hinaus den Wirtschaftsstandort Kanton Bern und leistet einen Beitrag zur Basiserschliessung aller Bevölkerungsgruppen und Regionen im Kanton.

Der Faktor Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung stellt einen zentralen Faktor dar. Sie ist so zu lenken, dass möglichst wenig zusätzlicher Verkehr entsteht, dieser effizient abgewickelt werden kann und der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs hoch ist. Verkehrsintensive Vorhaben sollten deshalb dort angesiedelt werden, wo bereits eine gute Erschliessung vorhanden ist. Eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsplanung in zahlreichen attraktiven Entwicklungsschwerpunkten sowie in den flächendeckenden Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungsstrategien (RGSK) tragen diesem Anspruch Rechnung.

Der ÖV ist besonders in dichtbesiedelten Gebieten weiter zu fördern. Denn dort lassen sich die grössten Effekte bezüglich Erreichbarkeit, Kosten- und Umweltwirkung erreichen.



Verschiedene sich ergänzende Stossrichtungen

Im Kanton Bern sollen v. a. die Kapazitäten auf bereits heute stark ausgelasteten Linien erhöht werden. Taktverdichtungen, grössere Fahrzeuge und – bei ausgewiesenem Bedürfnis – eine Umstellung von Bus- auf Trambetrieb helfen dabei, dieses Ziel zu erreichen. Es ist zu gewährleisten, dass alle Bevölkerungsgruppen und Regionen gut erschlossen sind. Gleichzeitig soll das Angebot dort gestärkt werden, wo hohes Entwicklungspotenzial besteht.

Die neuen Bahninfrastrukturen werden unter der Federführung des Bundes geplant und auch von ihm finanziert. Entsprechende Investitionen sollen insbesondere dort getätigt werden, wo Kapazitätsengpässe nicht mit anderen Massnahmen beseitigt werden können.

Der Kanton Bern verfolgt darüber hinaus eine ganze Palette weiterer Ziele, um den ÖV interessanter zu machen. Unter anderem will er die Transportketten sicherstellen und den ÖV-Zugang vereinfachen. Mittel hierzu sind beispielsweise optimierte und sichere Anschlüsse, aufgewertete Haltestellen sowie attraktive Tarifsysteme.

Das bestehende ÖV-Angebot soll ausserdem durch eine bessere Aufenthaltsqualität in den Fahrzeugen und den Infrastrukturanlagen aufgewertet werden. Die Umgestaltung des Bahnhof Bern mit der neuen Unterführung und dem neuen RBS-Bahnhof sind Beispiele für dieses Vorhaben. Aber nicht nur den Alltagsverkehr will der Kanton fördern, auch das freizeitorientierte Angebot soll attraktiver werden – etwa durch die Direktverbindung des GoldenPass Express von Interlaken über Zweisimmen nach Montreux.

Nebst Infrastrukturausbauten stehen im Kanton Bern auch neue Lösungsansätze zur Behebung von überlasteten ÖV-Verkehrsmitteln – insbesondere während den Stosszeiten – im Fokus. So prüft der Kanton z. B. zusammen mit den Schulen, ob die Schulanfangszeiten flexibel gestaltet werden könnten.



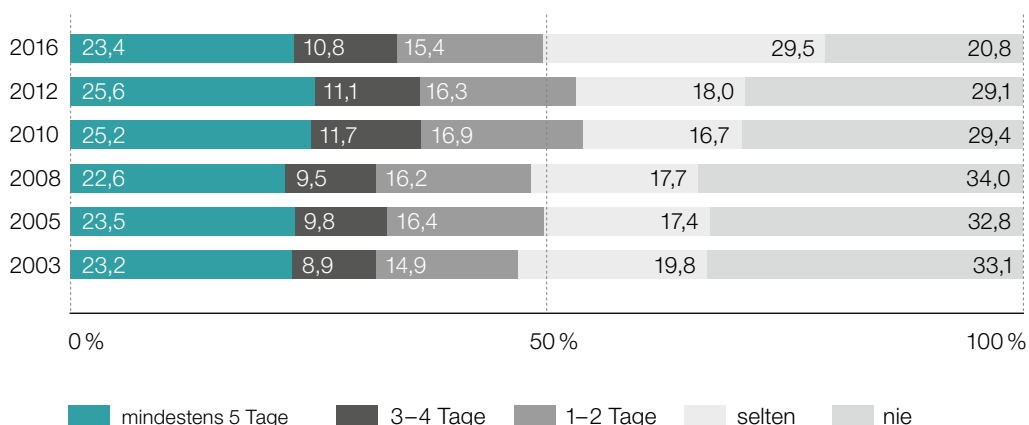
Viel benutzt und gut bewertet

Mittels Bevölkerungs- und Kundenzufriedenheitsbefragung erhebt der Kanton Bern periodisch, ob die Fahrgäste mit dem ÖV zufrieden sind. Diese Umfragen helfen mit, das Angebot den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend weiterzuentwickeln.

2014 wurde erstmals eine Kundenzufriedenheitsbefragung durchgeführt, welche den Vergleich mit anderen Schweizer Regionen ermöglicht. Dabei erhielt der ÖV im Kanton Bern 76 von 100 möglichen Punkten – was einer sehr guten Bewertung entspricht.

Im Frühjahr 2016 gaben in der neusten Bevölkerungsbefragung mehr als 2500 Personen Auskunft darüber, wie oft sie Bahn, Bus und Tram nutzen. Rund die Hälfte der Befragten steigt regelmässig – d. h. an mindestens einem Tag pro Woche – in ein öffentliches Verkehrsmittel. Besonders intensiv wird der ÖV im städtischen Raum Bern-Mittelland beansprucht. Hier geben mehr als 60 Prozent der Befragten an, regelmässig mit Bahn, Bus oder Tram zu fahren. Der Bevölkerungsanteil, der nie öffentliche Transportmittel nutzt, ist dabei im kantonalen Schnitt klar rückläufig.

Häufigkeit der ÖV-Benutzung (pro Woche)



Auch die Zufriedenheit mit dem ÖV bewegt sich auf einem hohen Niveau. Gemäss Bevölkerungsumfrage sind 40 Prozent sehr und 53,4 Prozent eher zufrieden. Demnach erfüllt der öffentliche Verkehr die Bedürfnisse von rund 93 Prozent der Befragten. Nur sieben Prozent sind eher nicht oder gar nicht zufrieden.



Gute Noten für das ÖV-Angebot

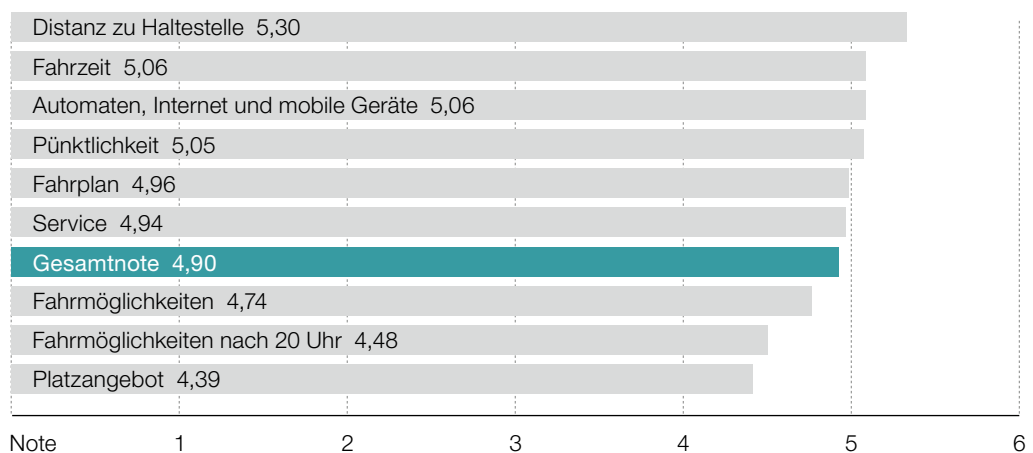
Der Berner ÖV kann sich über gute Noten freuen: Er erreicht – auf einer Schulnotenskala – insgesamt eine 4,90. Die Bewertung fällt somit etwas besser aus als bei der letzten Erhebung im Jahr 2012 (4,85). Zu dieser Steigerung haben u. a. die elektronischen Dienste (Fahrpläne im Internet und auf mobilen Geräten, Billett-Kauf über Apps) beigetragen, die erstmals benotet wurden. Abgesehen davon zeichnen die Befragten die Distanzen zu Haltestellen, Fahrzeit und Pünktlichkeit mit einer Note über 5 aus.

Viele Verbesserungen, doch der Platz bleibt kritisch

Die Bevölkerung nimmt auch die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs mehrheitlich positiv wahr. Auf die Frage, was sich beim ÖV verändert habe, werden mehr Verbesserungen als Verschlechterungen genannt. 43,3 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass sich das ÖV-Angebot im Vergleich zu den letzten Jahren allgemein verbessert hat.

Allerdings zeigen die einzelnen Teilnoten, dass insbesondere das Platzangebot kritisch bewertet wird. Dabei hat die Unzufriedenheit aber gegenüber der Erhebung von 2012 (Note 4,41) nicht zugenommen, obwohl die Nachfrage angestiegen ist.

Benotung einzelner Elemente des ÖV-Angebots anhand einer Schulnotenskala





Mit dem ÖV im ganzen Kanton unterwegs

Die öffentlichen Verkehrsträger (inkl. touristisches Angebot) bedienen 4360 Haltestellen auf einem Liniennetz von 4223 Kilometer. 84 Prozent der Bevölkerung wohnen weniger als 400 Meter von einer Bus- resp. weniger als 750 Meter von einer Bahnhaltestelle entfernt.

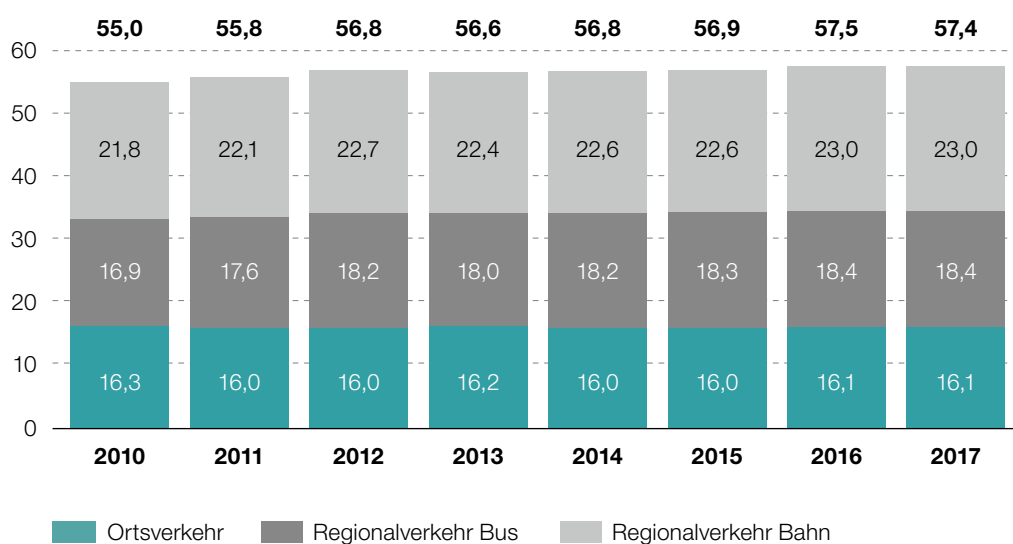
Anzahl Haltestellen	Netz in km
 303	885 km Bahn
 2817	1983 km Bus
 73	31 km Tram
 125	100 km Luft- und Standseilbahnen
 1007	1073 km Nachtbus
 35	151 km Schiff



Ein weitgehend konstantes Angebot

Nachdem das ÖV-Angebot bis 2012 stetig ausgebaut werden konnte, stagnierte es aus finanzpolitischen Gründen seither weitgehend. Anpassungen am Angebot wurden nur punktuell vorgenommen.

Entwicklung der Kilometerleistungen Bahn, Bus und Ortsverkehr 2010–2017 (in Mio. km)



*vom Kanton Bern bestellte produktive Kilometer im Regional- und Ortsverkehr



Der ÖV ist ein Erfolgsprodukt

Jedes Jahr bringt einen neuen Rekord hervor. Zumindest wenn man die stetige Zunahme der Fahrgäste betrachtet, die mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind. Die Nachfrage nach ÖV-Leistungen steigt ununterbrochen – und zwar in allen Regionen, auf dem Land wie auch in der Stadt.

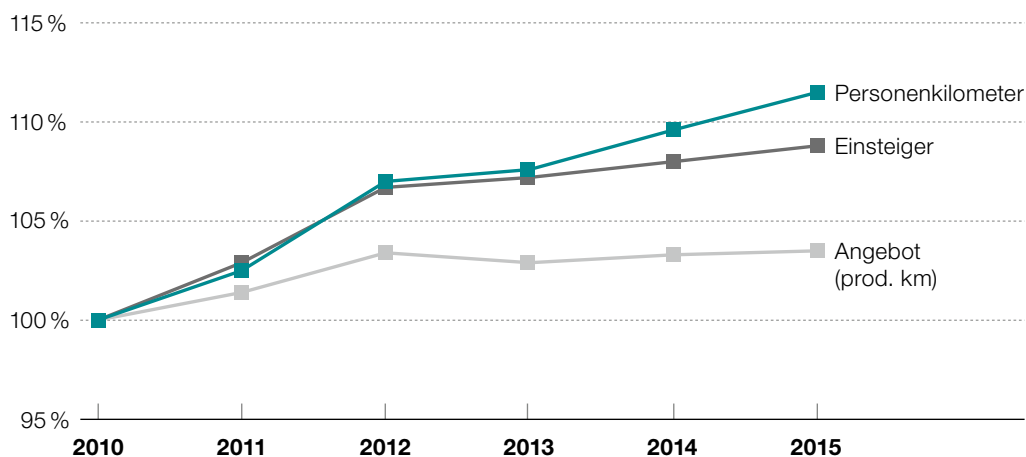
Agglomerationen unter Druck

In den letzten vier Jahren stieg die Nachfrage kontinuierlich weiter an, wobei das Angebot praktisch unverändert blieb. Dass dieses mit der steigenden Nachfrage nicht Schritt gehalten hat, merken die Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Gebiete am stärksten: Dort sind Busse, Trams und Züge seit Jahren gut ausgelastet. Wo es nicht möglich ist, zusätzliche oder grössere Fahrzeuge einzusetzen, führt das steigende Passagieraufkommen nun auch ausserhalb der Stosszeiten zu engen Platzverhältnissen.

Ein gezielter Ausbau ist dringend nötig

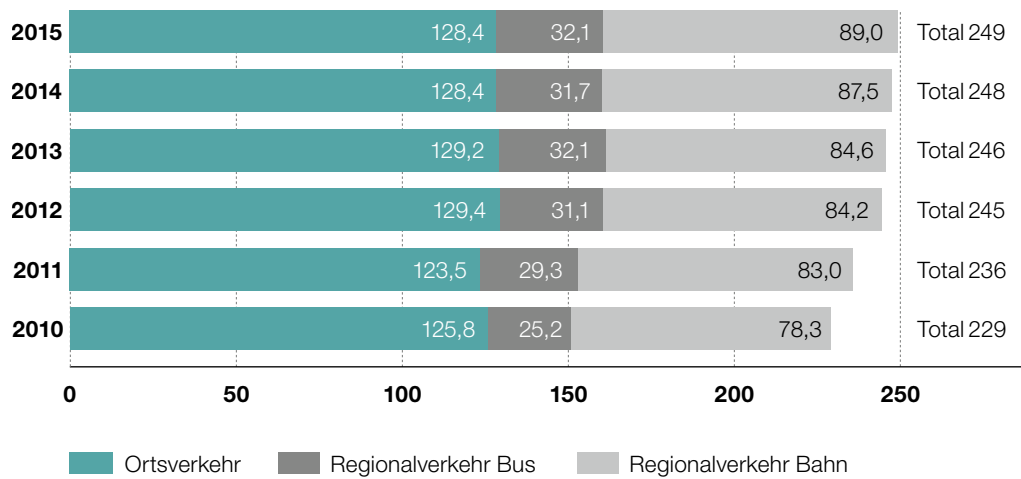
Der öffentliche Verkehr im Kanton Bern stösst auf grossen Zuspruch. Nicht zuletzt ist dies der Strategie des gezielten und kontinuierlichen Ausbaus zwischen 2005 und 2012 zu verdanken. Nun stellt der Angebotsbeschluss 2018–2021 die Weichen für die ÖV-Angebotsentwicklung in den kommenden Jahren. Will der ÖV nicht vom eigenen Erfolg überrollt werden, muss er auf das künftige Nachfragewachstum mit gezielten Angebotsverbesserungen reagieren.

Entwicklung der Beförderungszahlen im Vergleich zum Angebot, alle Regionen und Verkehrsmittel

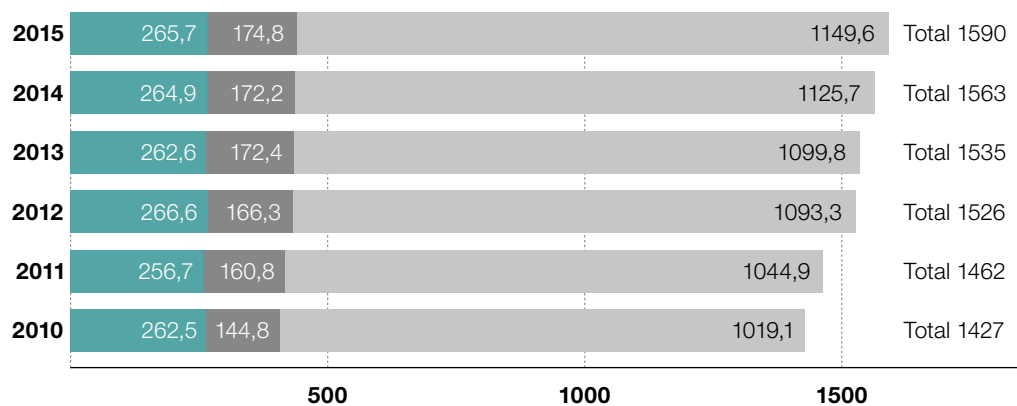




Beförderte Fahrgäste in Mio. Einsteiger nach Verkehrsmittel



Personenkilometer in Mio. nach Verkehrsmittel





Die Berner Verbund-Landschaft verändert sich

Seit Dezember 2014 deckt der Libero-Tarifverbund neu auch das Einzugsgebiet des vormaligen ABO zigzag (Region Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura) ab. Somit ist der Kanton Bern Verbund-mässig heute nur noch zweigeteilt: der Libero im Norden und das BeoAbo im Süden.

Die Situation vereinfachen

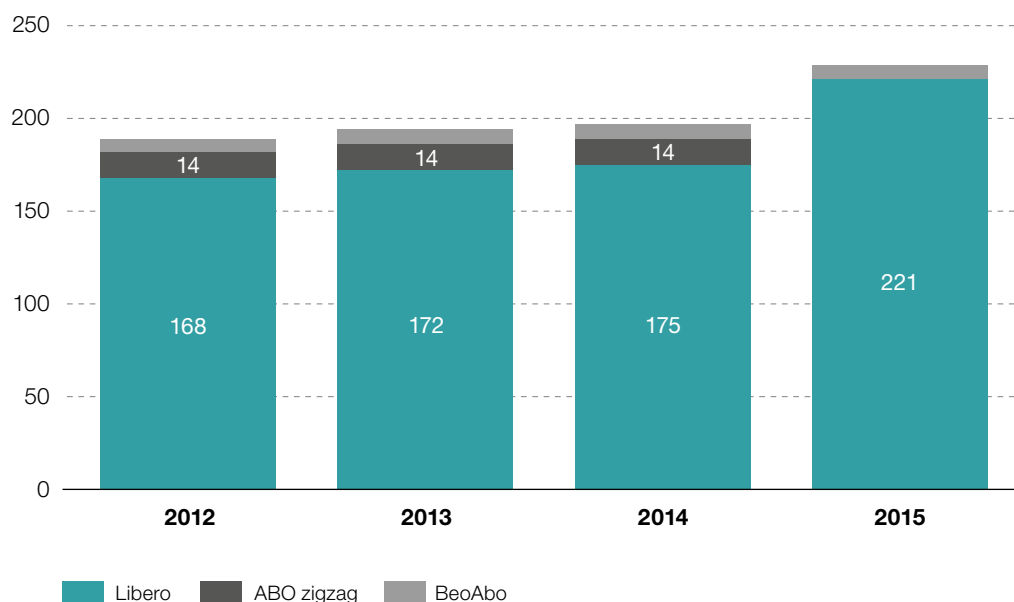
Dennoch ist diese Situation für Fahrgäste, die regelmässig zwischen den beiden Gebieten pendeln, eher unbefriedigend und kompliziert. Aus diesem Grund sollen die Verbünde zusammengeführt werden. Und zwar so, dass der Libero bis Interlaken gültig ist und dort auch Libero-Zonenbillette und -Abonnemente gelten. Im restlichen Gebiet des heutigen Beo-Abos sollen Libero-Abos gelten, jedoch keine Zonenbillette.

Mit dieser per Ende 2018 vorgesehenen Libero-Erweiterung verschwinden die Tarifgrenzen zwischen Berner Oberland und übrigen Kanton. Dadurch wird die ÖV-Nutzung aus dem Libero-Gebiet in die Region Thun und bis Interlaken einfacher. Das gelöste Billett kann dort für die Weiterfahrt mit dem Ortsbus benützt werden.

Wichtige Beiträge der Tarifverbünde

Die Tarifverbünde sind für die Finanzierung des ÖV zentral: Sie generieren rund die Hälfte der Einnahmen von Linien des abgeltungsberechtigten Verkehrs, die der Kanton Bern mitbestellt. Das attraktive Angebot wird breit genutzt und von einer treuen Stammkundschaft honoriert.

Umsatzentwicklung der Tarifverbünde in Mio. Franken



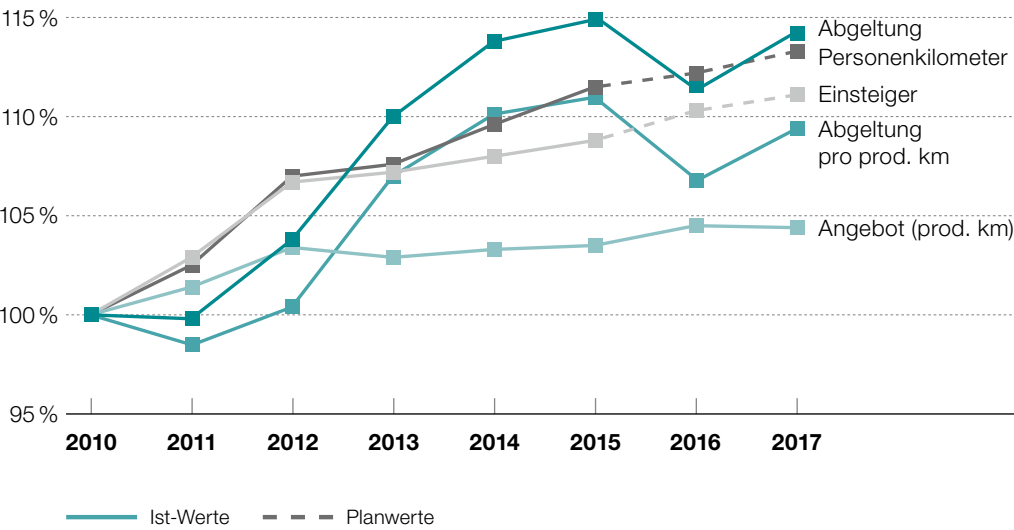


Die steigende Nachfrage hinterlässt Spuren

Obwohl das ÖV-Angebot in den letzten Jahren nur geringfügig ausgebaut wurde, stieg der Abgeltungsbedarf deutlich an. Dies insbesondere aufgrund zahlreicher Rollmaterial- und Fahrzeugbeschaffungen im Bahn- und Busbereich. Zusätzlich mussten Transportunternehmen auf die steigende Nachfrage teilweise auch mit dem Einsatz von grösseren Fahrzeugen reagieren. Als Konsequenz daraus haben sich ihre Betriebskosten spürbar erhöht.

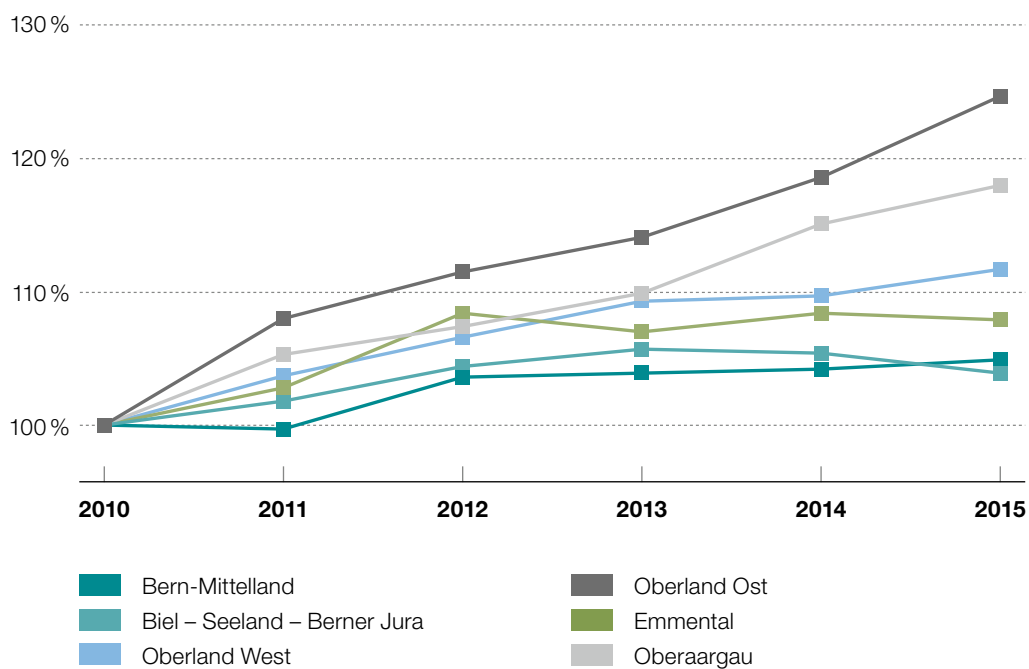
Auf die Fahrplanjahre 2016/2017 konnte der Abgeltungsbedarf stabilisiert werden. Das ist v. a. einer durch die Nachfragesteigerung verbesserten Ertragslage zu verdanken.

Entwicklung des Angebots, der Nachfrage und der Abgeltungen

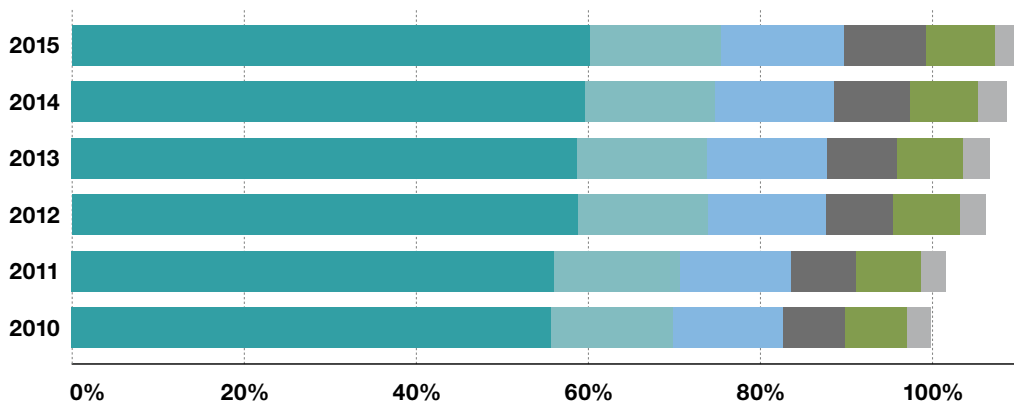




Entwicklung der Einsteiger in den einzelnen Regionen



Entwicklung der Personenkilometer, Anteile nach Regionen in Prozent

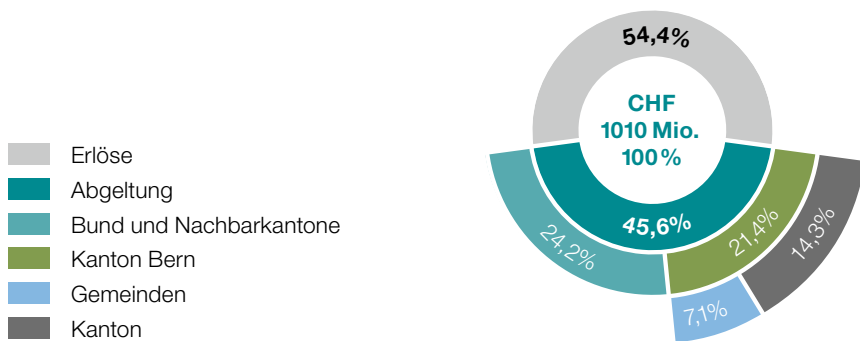




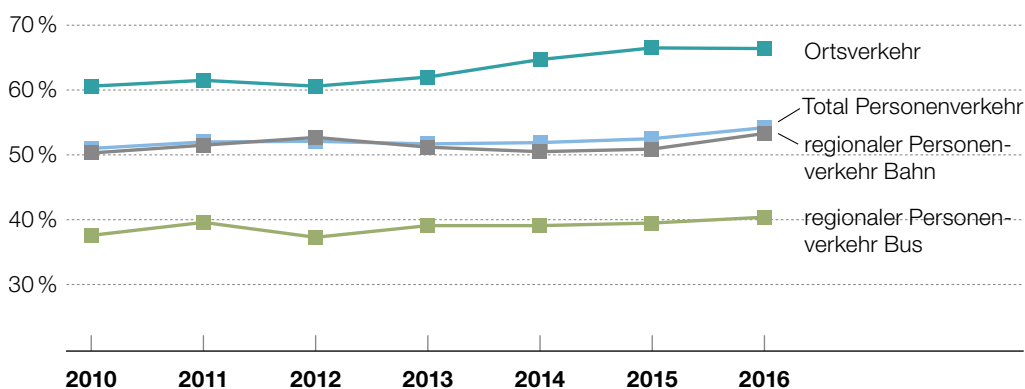
Ein Blick auf die Kosten

Jährlich setzen die Transportunternehmen im abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern rund 1 Mrd. Franken um. Ihre Ausgaben können sie zu rund 54 Prozent über direkte Verkehrserträge (Billette, Abos etc.) und weitere Einnahmen decken. Die Deckungslücke gleichen Bund, Kanton und Gemeinden mit Abgeltungen aus. Die gesteigerte Effizienz im Verkehrssystem und die höheren Fahrgastzahlen haben den Kostendeckungsgrad stetig verbessert. Am höchsten ist er beim Ortsverkehr mit rund 66 Prozent.

Verkehrsabgeltungen 2016



Entwicklung des Kostendeckungsgrades im Personenverkehr nach Sparten



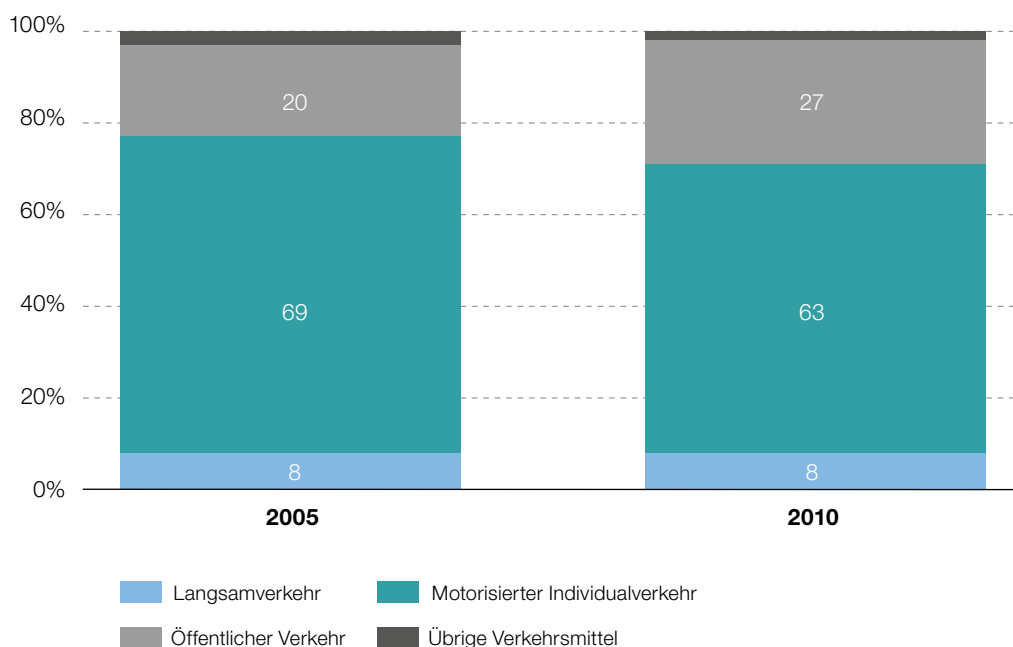


Modal Split: ÖV hat deutlich zugelegt

Der Verkehr im Kanton Bern hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Der Grund dafür sind die demographische Entwicklung sowie die zunehmende Mobilität jeder einzelnen Person. Gemäss der Erhebung «Mikrozensus 2010» legt jede Bewohnerin und jeder Bewohner des Kantons Bern täglich im Schnitt über 40 Kilometer zurück. Bernerinnen und Berner sind somit mobiler als der schweizerische Durchschnitt (37 km).

Dabei ist der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr im Kanton Bern überdurchschnittlich hoch: Während sich dieser zwischen 2005 und 2010 gesamtschweizerisch von 20 auf 23 Prozent erhöhte, ist die Verlagerung im Bernbiet deutlich ausgeprägter. Der ÖV-Anteil stieg hier im selben Zeitraum von 20 auf 27 Prozent an. Gleichzeitig ist jener des motorisierten Individualverkehrs von 69 auf 63 Prozent gesunken. Der Modal Split hat sich demzufolge in den vergangenen Jahren zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verändert.

Modal Split im Kanton Bern in Prozent der zurückgelegten Distanz



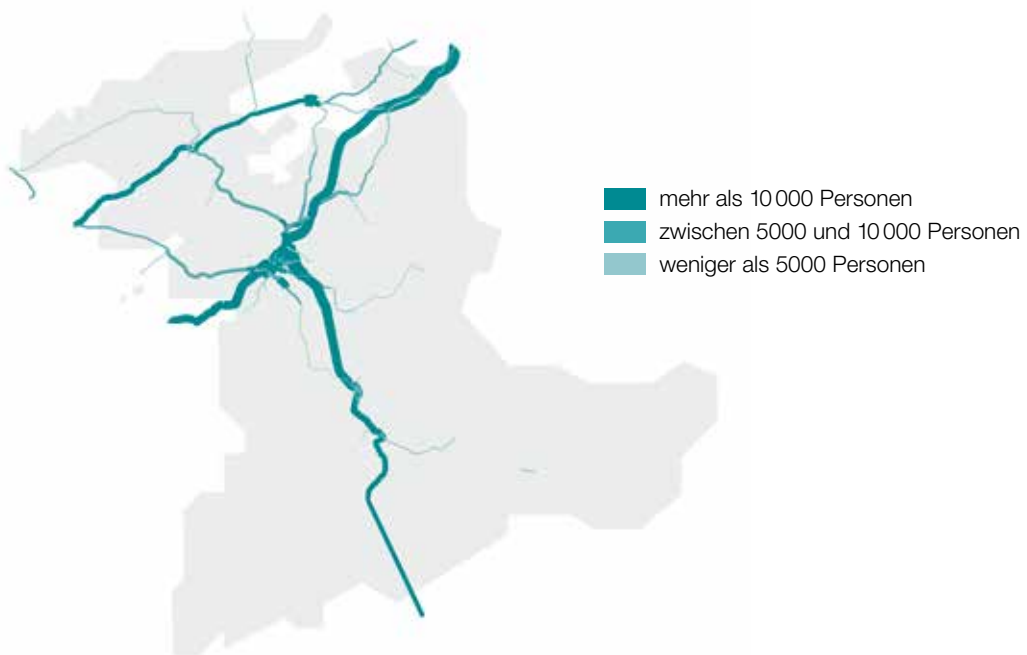


Die Verlagerung auf den ÖV geht weiter

Bevölkerungswachstum und zunehmende Mobilitätsansprüche werden die Nachfrage beim ÖV auch in den kommenden Jahren weiter ansteigen lassen. Das Berner Gesamtverkehrsmodell prognostiziert für den ÖV im Kanton folgende Zuwachsraten: Das Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege) wird bis 2030 voraussichtlich um rund 45 Prozent ansteigen, die Verkehrsleistung (Personenkilometer) um ca. 52 Prozent. Die relative Zunahme fällt beim ÖV grösser aus als beim motorisierten Individualverkehr (MIV). Allerdings ist das Wachstum beim MIV in absoluten Zahlen grösser als beim öffentlichen Verkehr. Beim MIV bleibt die Reisedistanz wegen des stark ausgelasteten Strassennetzes und der daraus resultierenden Stausituationen praktisch unverändert.

Dieselben Entwicklungstendenzen stellt auch der Bund in seiner schweizweiten Verkehrsperspektive 2040 fest: Laut Referenzszenario steigt die jährliche Verkehrsleistung des Personenverkehrs zwischen 2010 und 2040 um 25 Prozent an. Die Personenkilometer im öffentlichen Verkehr nehmen dabei mit 51 Prozent überdurchschnittlich stark zu. Dementsprechend wird der ÖV-Anteil am Modal Split weiter ansteigen.

Prognostizierte Verkehrszunahme im ÖV pro Werktag 2012–2030





Die Mobilität ist im Wandel begriffen. Digitalisierung, Automatisierung, Innovationen im Bereich selbstfahrender und energieeffizienter Fahrzeuge, Vernetzung, Multimodalität und Mobilitätshubs, Sharing Economy, öffentlicher Individualverkehr bzw. individueller Kollektivverkehr. Dies sind nur einige der zahlreichen Entwicklungen, welche die Art uns fortzubewegen künftig stark beeinflussen werden.

Aufmerksam beobachtet der Kanton Bern diese Entwicklungen. Mittels guter Rahmenbedingungen und mit Projektbeiträgen fördert er ausgewählte Projekte, die zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem beitragen und die Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie unterstützen. Im Bereich neuer Ticketing- und Vertriebsysteme setzt sich der Kanton dafür ein, dass die Mobilitätsbranche kundenfreundliche Lösungen findet und klare Strukturen schafft.

Ziel: 2000-Watt-Gesellschaft

Der Kanton Bern orientiert sich gemäss kantonaler Energiestrategie langfristig an der Vision der 2000-Watt-Gesellschaft. Er strebt an, den Energieverbrauch zu senken und gleichzeitig den Anteil erneuerbarer Energien zu erhöhen.

Im Rahmen dieser Ziele unterstützt der Kanton Transportunternehmen bei der Umsetzung von Massnahmen, welche die Energieeffizienz verbessern und alternative Antriebssysteme fördern – zum Beispiel bei der Beschaffung umweltfreundlicher Hybridbusse Aare Seeland mobil und BERNMOBIL.

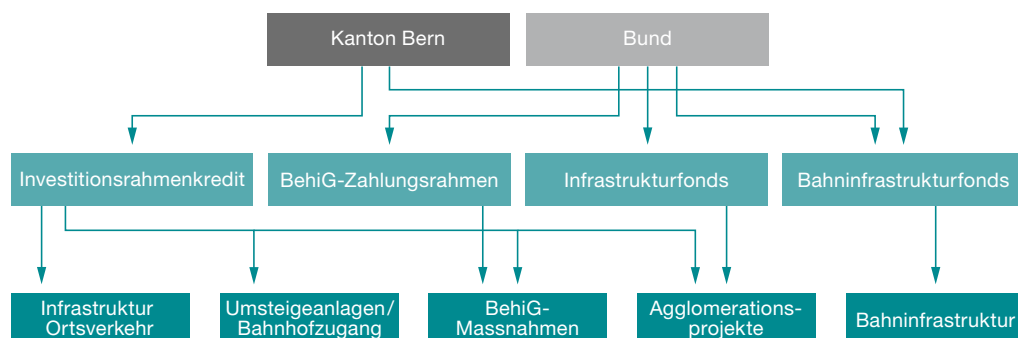
In Anbetracht des weiteren Verkehrswachstums steht für den Kanton fest: Der klassische ÖV muss als leistungsfähiges, sicheres, platzsparendes und umweltschonendes Massentransportmittel auch in Zukunft eine tragende Rolle im vernetzten Gesamtverkehrssystem spielen.



Veränderte Finanzierung der ÖV-Infrastruktur

Die FABI-Vorlage hat die finanziellen Verantwortlichkeiten im ÖV neu geregelt. So trägt heute grundsätzlich der Bund die Kosten für die Bahninfrastruktur. Davon ausgenommen sind Infrastrukturen für die Feinerschliessung (Linien des Ortsverkehrs) sowie für Linien ohne Erschliessungsfunktion (touristische Linien). Die dafür benötigten Mittel entnimmt er dem sogenannten Bahninfrastrukturfonds (BIF), der aus verschiedenen Quellen gespeist wird. Des Weiteren leistet der Bund im Rahmen von Agglomerationsprogrammen Beiträge aus dem Infrastrukturfonds an Vorhaben im ÖV.

Finanzierungsmodell der ÖV-Infrastruktur



Seit 2016 entfallen für den Kanton Bern die kantonalen Beiträge an die Infrastrukturen der «Privatbahnen». Der Kanton muss für deren Betrieb und Unterhalt keine Abgeltungsleistungen mehr bezahlen und auch die Investitionsdarlehen fallen weg. Dafür zahlt er einen finanziellen Beitrag an den BIF.

Mit den neuen Finanzierungsregeln leistet der Kanton – nebst dem gebundenen BIF-Beitrag – wie bisher Beiträge an Agglomerationsprojekte, an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs, an Projekte zur Verbesserung des Bahnzugangs, oder Umsteigeanlagen Bahn – Bus sowie an Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Sie erfolgen in der Regel über den Investitionsrahmenkredit.

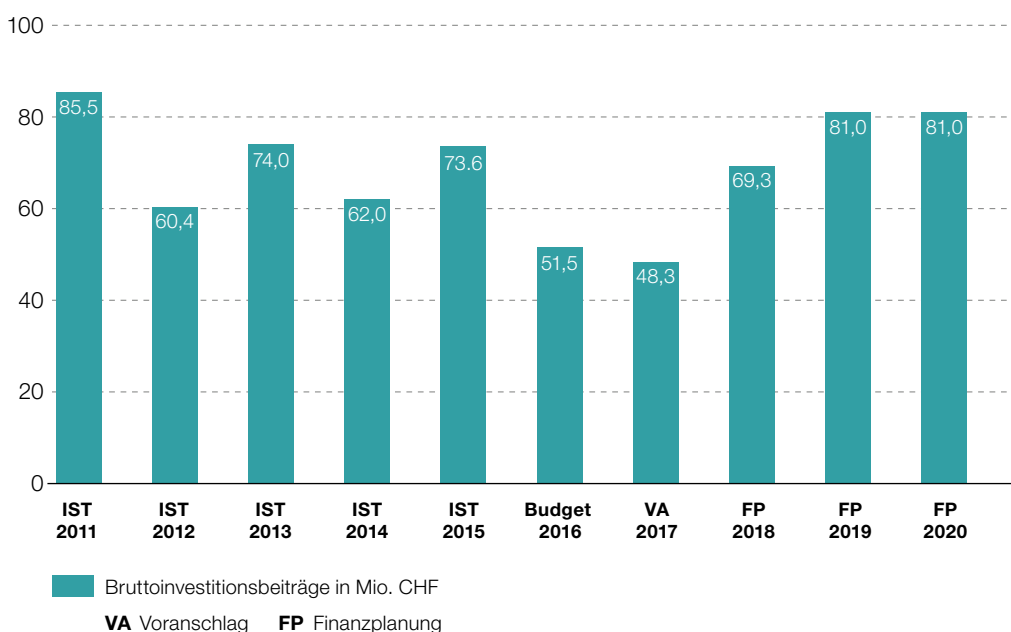
Investitionen steigen künftig wieder

In den letzten fünf Jahren hat der Kanton Bern rund 355 Mio. Franken in den öffentlichen Verkehr investiert – was etwa dem Niveau der Periode 2007–2011 entspricht. Rund 70 Prozent der kantonalen Beiträge entfielen dabei auf Investitionen im Regionalverkehr. Die restlichen 30 Prozent kamen dem Ortsverkehr sowie weiteren Projekten ohne Bundesbeteiligung zugute.

Investitionen in Mio. CHF	2011	2012	2013	2014	2015	Total	in %
Regionalverkehr	44,0	36,8	56,2	45,3	67,4	249,7	70%
Ortsverkehr und sonstige Projekte	41,5	23,6	17,8	16,7	6,2	105,8	30%
Total	85,5	60,4	74,0	62,0	73,6	355,5	

Der Wegfall der direkten Investitionsbeiträge an die regionale Bahninfrastruktur sowie die Ablehnung von Tram Region Bern führten zu einem Rückgang der Investitionsbeiträge per 2016. Mit der Realisierung der beiden Grossprojekte Entflechtung Wylerfeld und Ausbau Bahnhof Bern werden in den Jahren 2017–2020 die Ausgaben voraussichtlich aber wieder ansteigen.

Entwicklung der kantonalen Investitionsbeiträge an den ÖV 2011–2020





Schritt für Schritt wird ausgebaut

Der Infrastrukturausbau orientiert sich stets am geplanten ÖV-Angebot. Grossprojekte haben jedoch lange Planungs- und Realisierungsfristen. Aus diesem Grund muss sich die Angebotsplanung auf langfristige Verkehrsprognosen abstützen und die Entwicklungen der nächsten 15 bis 20 Jahre berücksichtigen. Ziel ist es, stets genügend Kapazitäten, attraktive Takte und Fahrzeiten bereitzustellen. Zudem sollen dank neuen Haltestellen v. a. Entwicklungsgebiete besser erschlossen werden.

Federführend beim Planungsprozess der Eisenbahninfrastruktur ist der Bund. Die Kantone konzentrieren sich auf die Planung des Regionalverkehrs, wobei sie in Planungsregionen zusammenarbeiten. Die Angebotsvorstellungen der Kantone werden dann vom Bund im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) geprüft und bewertet. Alle vier bis fünf Jahre entscheidet das Bundesparlament über den nächsten Ausbauschritt.

Perspektiven bis 2025

Der Ausbauschritt 2025 (AS25) wurde vom Parlament im Juni 2013 beschlossen. Er umfasst Erweiterungen im Umfang von 6,4 Mrd. Franken, darunter mehrere für den Kanton Bern äusserst wichtige Massnahmen:

- Kapazitätsausbau Ligerz–Twann durch einen neuen Doppelspurtunnel
- Kapazitätsausbau des Knotens Bern mittels Ausbau Westkopf und Entflechtung Holligen
- Kapazitätsausbau im Aaretal zwischen Bern und Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd und Anpassungen im Bahnhof Münsingen
- Neues Wendegleis in Bern–Brünnen
- Neues Wendegleis in Bätterkinden und Doppelspurausbau zwischen Bätterkinden und Jegenstorf

Mit diesen und weiteren, über die Leistungsvereinbarungen des Bundes mit den Bahnen finanzierten Massnahmen können die Ziele der zweiten Teilergänzung der S-Bahn Bern weitgehend realisiert werden. Allerdings ist bei mehreren grossen Infrastrukturprojekten auf dem SBB-Netz – u. a. im Raum Bern – mit Verzögerungen zu rechnen. Dies hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) in seinem Standbericht 2015 zum AS25 mitgeteilt.

Derzeit ist bereits der nächste Ausbauschritt AS30 in Bearbeitung. Der Kanton Bern hat seine Angebotsvorstellungen im November 2014 beim BAV eingereicht. Das BAV plant diesen in zwei Varianten: Die erste sieht einen Ausbau mit Projekten für rund 7 Mrd. Franken vor, die bis 2030 umgesetzt werden sollen. Die zweite umfasst Ausbaumassnahmen für rund 12 Mrd. Franken mit einem Zeithorizont bis 2035.



Die Infrastrukturprojekte der kommenden Jahre

Um die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, sollen im Kanton Bern nebst den Projekten des Ausbaus schrittes 2025 in den kommenden Jahren mehrere Grossprojekte realisiert werden.

Zukunft Bahnhof Bern

Dieses Grossprojekt soll den Bahnhof Bern für die künftigen Anforderungen rüsten. Zwei Ausbaus schritte sind geplant: Bis 2025 werden der neue RBS-Tiefbahnhof sowie eine zusätzliche Personenunterführung mit neuem Hauptzugang beim Bubenbergzentrum gebaut. Gleichzeitig verbessern flankierende Massnahmen im Bahnhofsumfeld dessen Zugänglichkeit. Der zweite Schritt sieht bis 2035 eine seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs mit vier zusätzlichen Gleisen vor.

Ausbau Knoten Bern

Um die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu erhöhen, müssen neben dem Bahnhof Bern auch die Zufahrten im Westen und Osten ausgebaut werden. Die Entflechtungen Wylerfeld (Inbetriebnahme ca. 2022) und Holligen (Teil des AS25) entschärfen die Konflikte dort, wo die Zulaufstrecken zusammen-treffen. So kann der Fahrplan verdichtet und die Stabilität des Betriebsablaufs verbessert werden.

Tram Bern–Ostermundigen

Am 3. April 2016 hat die Bevölkerung von Ostermundigen der Realisierung eines redimensionierten Tramastes (ohne Erschliessung Rütli) auf ihrem Gemeindegebiet zugestimmt. Vor diesem Hintergrund hat der Kanton die Arbeiten zur Umstellung von Bus- auf Trambetrieb (Konzept Tram Region Bern) wieder aufgenommen. Die erforderlichen Finanzmittel muss der Grosse Rat sprechen.

GoldenPass Express Interlaken–Montreux

Um das Angebot im Tourismus- und Freizeitverkehr weiter auszubauen, haben MOB und BLS das Umspurprojekt «GoldenPass Express» lanciert. Dieses ermöglicht täglich vier Direktverbindungen mit Panoramazügen auf der Strecke Interlaken Ost–Zweisimmen–Montreux. Die ersten umspurfähigen Züge sollen ab Ende 2018 verkehren.

Lötschbergtunnel

Der Lötschberg-Basistunnel ist auf einer Länge von 21 Kilometer nur einspurig befahrbar, was die Kapa-zitäten stark einschränkt. So ist er heute schon zu 98 Prozent ausgelastet. Halbstündliche Verbindungen des Fernverkehrs oder eine Steigerung des Güterverkehrs sind daher nicht möglich. Der Kanton Bern setzt sich für den vollständigen Doppelspurausbau des Tunnels ein.

Grimselbahn

Eine Neubaustrecke zwischen Innertkirchen und Oberwald (VS) soll das Netz der Zentralbahn und der Matterhorn–Gotthard-Bahn miteinander verbinden. Gleichzeitig ermöglicht die neue Grimselbahn eine wintersichere Erschliessung von Guttannen und Handegg. So führt dieses Projekt zu einer besseren Vernetzung des östlichen Berner Oberlands sowie des Oberwallis mit der Gotthardregion und der Zentralschweiz. Die Realisierung des Projekts bedingt die gemeinsame Nutzung des Tunnels durch die Bahn und eine Höchstspannungsleitung der Swissgrid AG.



Ein Blick in die Zukunft

Mit der angestrebten wirtschaftlichen Entwicklung und dem prognostizierten Bevölkerungswachstum wird der Verkehr im Kanton Bern in Zukunft weiter zunehmen. Der ÖV spielt eine zentrale Rolle, wenn es um die Bewältigung dieses Verkehrswachstums geht. Mit den vorgesehenen Projekten können die Bahnkapazitäten im Grossraum Bern in den nächsten zehn Jahren deutlich gesteigert werden. Aber auch in den übrigen Regionen werden gezielt Ausbauten nötig sein. Denn insbesondere an den Orten, wo sich Verkehrsströme bündeln lassen, hat der ÖV bezüglich Kosten, Effizienz und Landverbrauch grosse Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

Der Boden und die finanziellen Mittel sind aber beschränkt. Deshalb wird es immer wichtiger, ergänzende Massnahmen zum klassischen Infrastrukturausbau zu realisieren. Aus diesem Grund müssen zusätzlich Effizienzsteigerungen bei der Nutzung bestehender Infrastrukturen aktiv vorangetrieben werden. Ein zentraler Hebel ist hierbei auch das Abstimmen von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie der verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander.

Neue Chancen ergreifen

Der Kanton Bern verfolgt die Entwicklungen im Bereich der Mobilität aufmerksam und fördert entsprechende Innovationen seitens der Transportunternehmen. Der frühzeitige Einbezug neuer Technologien in den Planungsprozess ermöglicht es, zeitnah auf künftige Tendenzen reagieren zu können. Gleichzeitig birgt auch der gesellschaftliche Wandel Chancen für neue Mobilitätskonzepte, die den Kundenbedürfnissen entsprechen (z. B. Sharing Economy). Energieeffiziente, autonom fahrende sowie gemeinsam genutzte Fahrzeuge werden an Bedeutung gewinnen. Kundenfreundliche Dienstleistungen von der Haustür bis zum Arbeitsplatz resp. Zielort sind die Zukunft und können die Kosten der Mobilität reduzieren.

Der Kanton Bern setzt alles daran, auch in Zukunft eine umweltfreundliche und finanzierbare Mobilität für Gesellschaft und Wirtschaft zu ermöglichen.



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

Reiterstrasse 11, 3011 Bern, Tel. 031 633 37 11
www.bve.be.ch, info.aoev@bve.be.ch