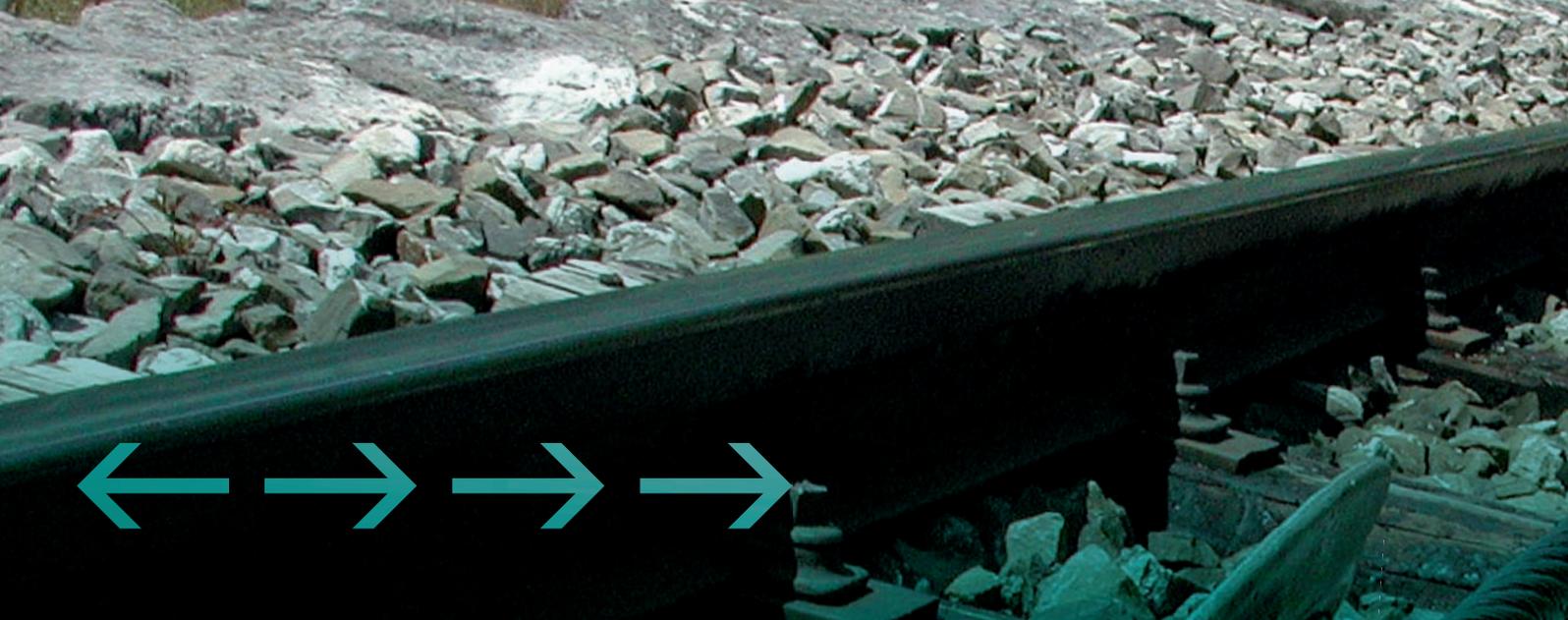


**Der öffentliche Verkehr
im Kanton Bern setzt Zeichen**



Wegmarken 2012



Inhaltsverzeichnis

- 3 Steigende Ansprüche – begrenzter Spielraum
- 4–5 Der Ausbau des Angebots zahlt sich aus
- 6–7 Fahrgäste bewerten die jüngsten Entwicklungen positiv
- 8–9 Breit gefächertes Angebot
- 10–11 Die Nachfrage steigt – schneller als das Angebot
- 12–13 Verbünde im Aufwind
- 14–15 Erfolgskontrolle
- 16–17 Die Kosten im Blickpunkt
- 18–19 Der Bund als Taktgeber beim Infrastrukturausbau
- 20–21 Finanzierung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr
- 22–23 Ausblick: Grossprojekte für einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr

Impressum

Herausgeber: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
Konzept und Redaktion: Egger Kommunikation, Bern; Lucienne Rey
Gestaltung: Scarton Stingelin, Bern
Bilder: Aare Seeland mobil AG, Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG,
BERNMOBIL, BLS AG, PostAuto Schweiz AG, Regionalverkehr Bern-Solo-
thurn RBS, Verkehrsbetriebe STI, Scarton Stingelin AG
Oktober 2012



Steigende Ansprüche – begrenzter Spielraum

Liebe Leserinnen und Leser

Fast alle Bernerinnen und Berner benützen den öffentlichen Verkehr, über die Hälfte sogar regelmässig. Und täglich werden es mehr. Im Jahr 2007 hatten die Prognosen eine Steigerung der Nachfrage im Kanton Bern bis zum Jahr 2030 um 60 Prozent vorausgesagt. Eine schwer vorstellbare Zahl, zumal die meisten Busse und Züge in den Hauptverkehrszeiten heute schon voll sind.

Im Jahr 2007 legten die Fahrgäste im Kanton Bern nahezu 1,5 Milliarden Personenkilometer im öffentlichen Verkehr zurück. 2011 waren es bereits 1,86 Milliarden, also fast ein Viertel mehr – eine Zuwachsrate, von der manche Wirtschaftszweige zurzeit nur träumen können. Insofern war die seinerzeitige Prognose einer 60-prozentigen Steigerung sogar zurückhaltend: Ginge es nämlich so weiter wie in den letzten fünf Jahren, würde sich die Nutzung von Bussen und Bahnen im Kantonsgebiet bis 2030 schlichtweg verdoppeln.

Der Kanton Bern hat in den letzten Jahren seinen Handlungsspielraum genutzt und je nach Nachfrageentwicklung und Bevölkerungsdichte das ÖV-Angebot stetig ausgebaut. Mit Hilfe des Bundes konnte er die dringlichsten Projekte wie Tram Bern West oder die erste Teilergänzung der S-Bahn umsetzen. Die Verlängerung des Nüni-Trams zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf folgt dieses Jahr.

Die Arbeiten an den nächsten Projekten laufen auf Hochtouren. Das ist wichtig, weil in den Zentren Gleisanlagen und Bahnhöfe für die steigenden Fahrgastzahlen nicht mehr ausreichen. Diese Engpässe bedrohen die Mobilitätsentwicklung im ganzen Kanton. Denn in Interlaken kann kein Zug abfahren, wenn im Berner Bahnhof der Platz fehlt. Und wer aus dem Seeland mit dem Postauto anreisen möchte, tut dies nur, wenn auch in der Stadt die Verbindung zum Arbeitsplatz im Quartier zuverlässig funktioniert. Das Tram Region Bern soll deshalb die völlig überlastete Buslinie 10 ersetzen. Auch zukunftsgerichtete Projekte wie das Regiotram Biel müssen vorangetrieben werden, denn wirtschaftliche Entwicklung und Lebensqualität einer Region hängen von der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs ab.

Die finanzielle Situation zwingt die öffentliche Hand, die richtige Strategie zur Bewältigung des prognostizierten Nachfragewachstums zu finden. Kurzfristig kann dem noch mit der Konsolidierung und Optimierung der Fahrpläne begegnet werden. Mittel- und langfristig aber braucht es den Systemwechsel, der die entsprechenden Kapazitäten bereitstellt: leistungsfähige Trams da, wo der Bus an seine Grenzen stösst; neue Bahninfrastrukturen im Kern des Netzes, im Bahnhof Bern, um mehr und längere Züge einsetzen zu können.

Das Engagement und die Unterstützung von Bevölkerung, Wirtschaft und Politik tragen den Erfolg des öffentlichen Verkehrs entscheidend mit. Dafür bedanken wir uns vom Amt für öffentlichen Verkehr ganz herzlich.



Wolf-Dieter Deuschle, Amtsvorsteher



Der Ausbau des Angebots zahlt sich aus

Der öffentliche Verkehr spielt seine Stärken aus. Platzsparend, umweltschonend und energieeffizient nimmt er das Verkehrswachstum auf und trägt dazu bei, die Attraktivität und die Lebensqualität des Kantons zu steigern.

Dies dank dem (fast) flächendeckenden Liniennetz, dem dichten Taktfahrplan auf den Hauptstrecken und den fein verästelten Bus- und Tramnetzen in den Agglomerationen, die nach wie vor die Motoren des Wachstums sind. Mit dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs während der vergangenen Jahre hat der Kanton Bern hierzu viel geleistet. Und die Nutzungszahlen zeigen: Es hat sich gelohnt.

Noch dichtere Fahrpläne und neue Verknüpfungen in den Agglomerationen

Die Fahrgäste der S-Bahn Bern profitieren seit dem letztem Fahrplanwechsel vom Abschluss der sogenannten 1. Teilergänzung. Mit dem systematischen Halbstundentakt auf allen Linien, den ersten Viertelstundentakten im Kern nach Brünnen, Belp und Münchenbuchsee und den neuen Expresszügen von Bern über Münsingen und Thun ins Oberland wurde auch für das Umland ein tramähnlicher Fahrplan angeboten. Den gibt's beim RBS schon länger, aber auch hier fahren die Züge am Abend immer öfter.

Apropos Tram: Mit der Inbetriebnahme der beiden Linien nach Bümpliz und Bethlehem hat sich das Tramnetz in der Region Bern fast verdoppelt. Der Fahrplanwechsel im Dezember 2012 bringt zudem die Verlängerung ins Wankdorf, die den boomenden Entwicklungsschwerpunkt und das Stade de Suisse erschliesst.

Tram, Bus und S-Bahn werden sinnvoll verknüpft, denn die Mobilität ist verkehrsmittelübergreifend. Die Bahnhöfe Brünnen und Wankdorf zeigen beispielhaft, was in Zukunft rund um die Städte entstehen muss, damit die Innenstädte entlastet werden und auch die öffentlichen Verkehrsmittel direkte Wege anbieten können.

Rasche Verbindungen und hohe Taktraten im ganzen Kanton

Tramähnlich geht es auch auf der Strecke Biel–Täuffelen–Ins zu. Die Bahnen fahren nun im Viertelstundentakt von Täuffelen nach Biel. Neu bestellte Fahrten auf den SBB-Linien rund um Biel bieten immer mehr den Halbstundentakt an und der neue Regioexpress von Biel über Moutier verbindet das Mittelland unübertrefflich rasch mit dem Jura.



Zusätzliche Züge und Busse lassen auch im Oberaargau und im Emmental die Nachfrage überdurchschnittlich ansteigen.

Schliesslich hat das Oberland mit dem «Lötschberger» die lang gewünschten regelmässigen Direktverbindungen nach Bern bekommen – und zwar sowohl aus dem Kander- als auch aus dem Simmental. Mehr Busse und Bahnen vor allem in den Abendstunden unterstützen die touristischen Orte im ganzen Berner Alpenbogen vom Saanenland über Adelboden, die Jungfrauregion bis hin nach Meiringen.

Der Ortsverkehr verbindet Wohnort und Arbeitsplatz

Die Ortsverkehrssysteme sind die besten Helfer gegen die Zersiedelung. In Thun und Biel ist der 10-Minutentakt auf vielen Linien alltäglich geworden. Neue Stadtbusse fahren in Burgdorf, in Langenthal und in Lyss. Bestehende Ortsbuslinien wie in Münsingen, Belp oder auf dem Bödéli wurden ausgebaut und im Fahrplan verdichtet und systematisiert. Sie gewährleisten auf umwelt-schonende Weise die Erreichbarkeit der zentrumsnahen Wohn- und Arbeitsplätze. Ortsbusse wie in Grindelwald oder in Adelboden unterstützen die sanfte Mobilität in den touristischen Gebieten.

Gedränge vorprogrammiert

Das Fahrtenangebot wurde von 2008 bis 2011 nochmals um ca. 9 Prozent erhöht. Die Nachfrage steigerte sich im gleichen Zeitraum um fast 16 Prozent. Damit steigt die Nachfrage stärker als das Angebot. Deshalb sind die Fahrzeuge in den Hauptverkehrszeiten auf vielen Linien schon wieder randvoll.



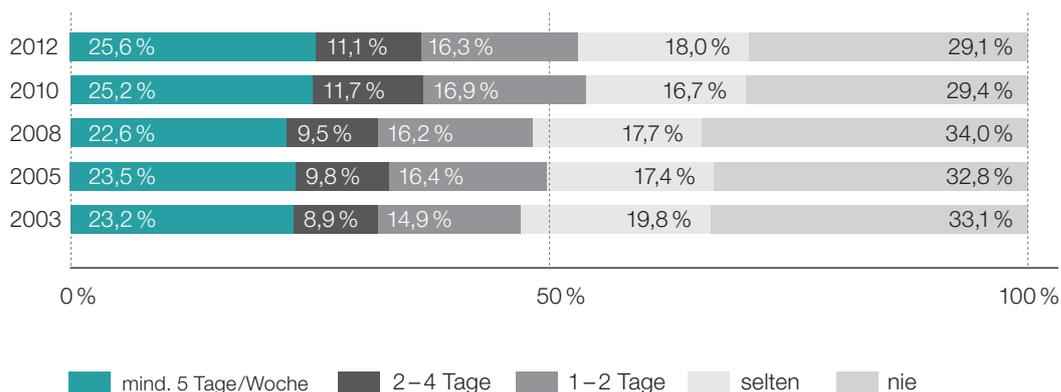
Fahrgäste bewerten die jüngsten Entwicklungen positiv

Alle zwei Jahre erhebt der Kanton Bern mit einer Bevölkerungsbefragung, ob die Fahrgäste mit dem öffentlichen Verkehr zufrieden sind. Dadurch soll gewährleistet werden, dass ein Angebot bereitgestellt wird, das den Bedürfnissen der Kundschaft entspricht.

Im Frühjahr 2012 gaben in einer telefonischen Befragung mehr als 2500 Personen Auskunft darüber, wie sie Bahn, Bus und Tram nutzen. Mehr als die Hälfte der Befragten (53 Prozent) steigen regelmässig, das heisst an mindestens einem Tag pro Woche, in ein öffentliches Verkehrsmittel. Besonders intensiv wird der öffentliche Verkehr im städtischen Raum beansprucht: Hier geben mehr als 65 Prozent der Befragten an, regelmässig mit Bahn, Bus oder Tram zu fahren. Die Zeitreihe zeigt, dass der Anteil an der Bevölkerung rückläufig ist, welcher nie öffentliche Transportmittel nutzt.

Die Fahrgäste bewerten den öffentlichen Verkehr ausgesprochen positiv. Über 93 Prozent sind sehr oder eher zufrieden mit dem Angebot.

Häufigkeit der ÖV-Benutzung





Die gute Erschliessung punktet, zu Stosszeiten mehr Platz gewünscht

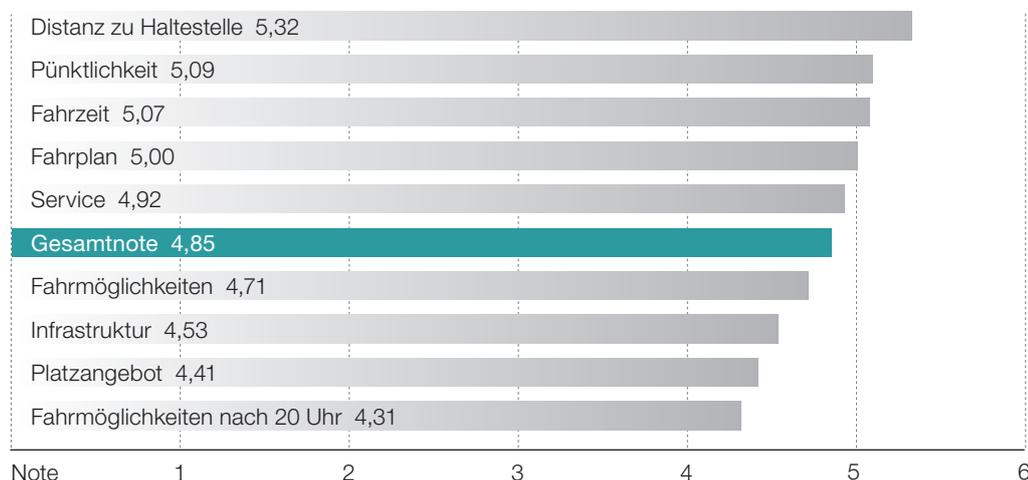
Der öffentliche Verkehr im Kanton Bern bekommt sehr gute Noten. Mit einer Note über 5 ausgezeichnet werden die gute Erschliessung, die hohe Pünktlichkeit sowie die Fahrzeit. In der Beurteilung am schlechtesten schneiden die Platzverhältnisse zu Stosszeiten und die Fahrmöglichkeiten nach 20 Uhr ab.

Knapp die Hälfte der Befragten (48.5 Prozent) sind der Ansicht, verglichen mit den letzten Jahren habe sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs allgemein verbessert. Demgegenüber beklagen 14 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. 23 Prozent der Befragten nutzen den öffentlichen Verkehr, weil ihnen kein eigenes Auto zur Verfügung steht – und für 15 Prozent schliesslich geben die schnellen und guten Verbindungen der öffentlichen Transportmittel den Ausschlag.

In einer offenen Internetumfrage, die zeitgleich mit der repräsentativen Telefonbefragung durchgeführt wurde, konnten die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge einbringen. Die meisten Anregungen betrafen das Angebot bzw. den Fahrplan sowie Bedürfnisse zu den Umsteigebeziehungen. Bemängelt wurden die teilweise sehr knappen Platzangebote. Eine grosse Herausforderung zeichnet sich mit der zunehmenden Kritik an den Ticketpreisen ab.

Benotung einzelner Elemente des ÖV-Angebots anhand einer Schulnotenskala

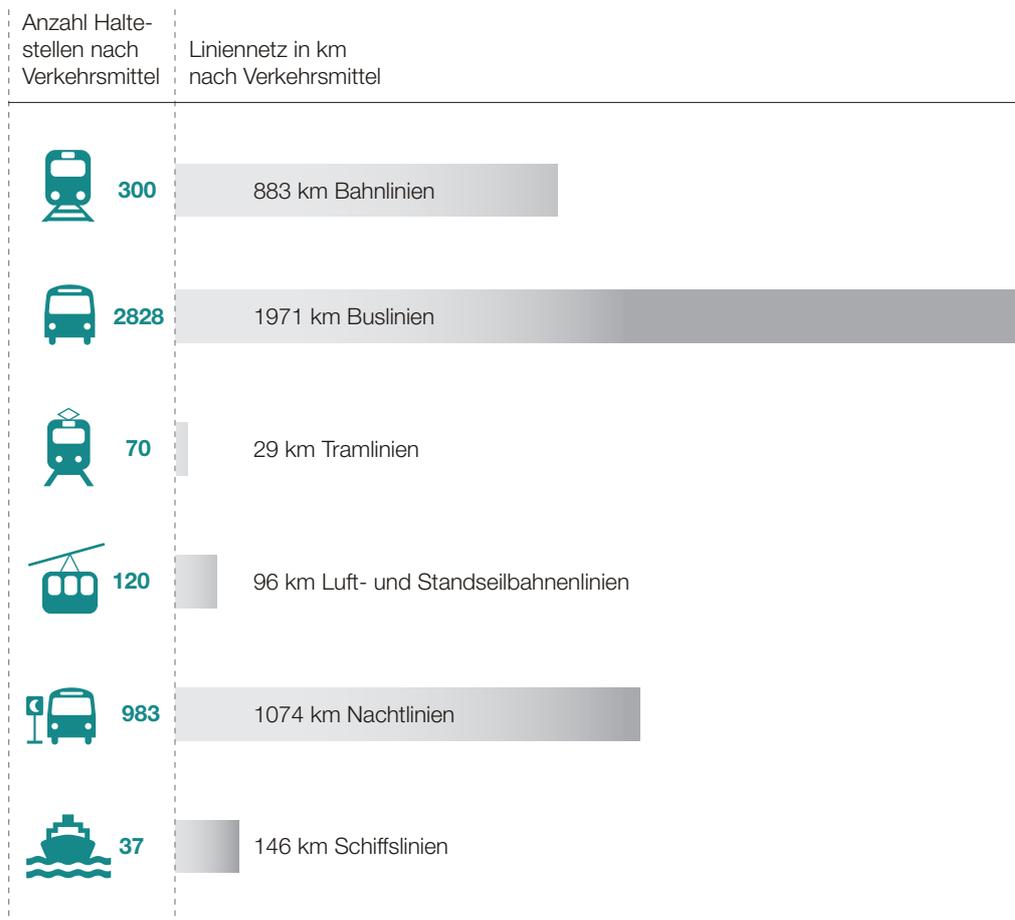




Breit gefächertes Angebot

Eckwerte öffentlicher Verkehr im Kanton Bern

Der öffentliche Verkehr im Kanton Bern bedient insgesamt 4338 Haltestellen auf einem Liniennetz von total 4199 km. 85,2 Prozent der Bevölkerung wohnen weniger als 400m von einer Bushaltestelle oder weniger als 750m von einer Bahnhaltestelle entfernt.

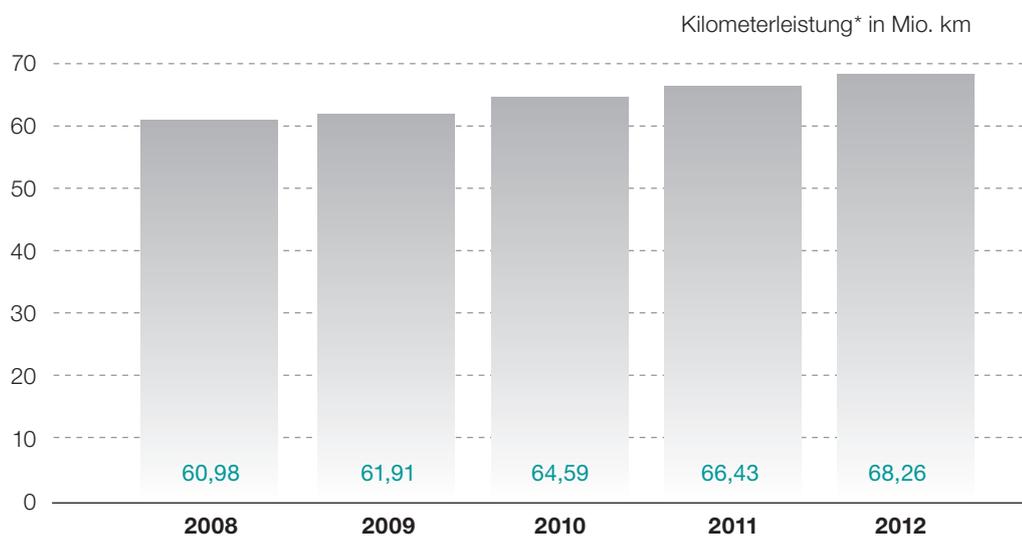




Konstant mehr Leistung erbracht

Im Zeitraum zwischen 2008 und 2012 hat die Kilometerleistung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern um über 12 Prozent zugenommen. Es handelt sich um die Leistungen von Bahn und Bus, die bei den Transportunternehmungen des Regional- und Ortsverkehrs bestellt worden sind.

Entwicklung der Kilometerleistungen Bahn und Bus 2008–2012



*Ohne Fernverkehr. Vorausberechnete Werte gemäss Offerten der Transportunternehmungen.



Die Nachfrage steigt – schneller als das Angebot

Jedes Jahr bricht einen Rekord. Zumindest, wenn man die stetige Zunahme der Fahrgäste betrachtet, die mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind. Die Nachfrage nach seinen Leistungen steigt ununterbrochen – und zwar in allen Regionen, und auf dem Land so gut wie in der Stadt.

Agglomerationen unter Druck

Dass das Angebot mit der steigenden Nachfrage oft kaum Schritt zu halten vermag, merken die Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Gebiete am meisten. Dort sind Busse, Trams und Züge seit Jahren gut ausgelastet. Wo es nicht möglich ist, noch mehr oder grössere Fahrzeuge einzusetzen, führt eine weitere Zunahme von Passagieren unweigerlich zu prekären Platzverhältnissen – jedenfalls zur Stosszeit.

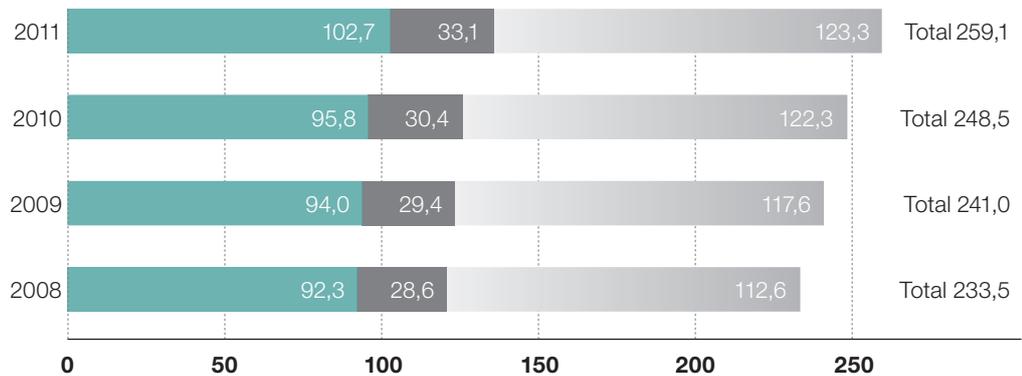
In den letzten vier Jahren verzeichnete insbesondere die S-Bahn überdurchschnittliche Zuwachsraten; aber auch auf zahlreichen Bahn- und Buslinien in allen Regionen des Kantons nahm die Nachfrage markant zu.

Gezielter Ausbau bringt am meisten

Dass der öffentliche Verkehr im Kanton Bern auf grossen Zuspruch stösst, ist nicht zuletzt seiner Strategie des gezielten Ausbaus zu verdanken: Der Kanton erweitert seine Leistungen vor allem dort, wo sie besonders viele Kunden erreichen. So wurde beispielsweise in Langenthal die Frequenz einer Stadtbuslinie vom Halb- auf den Viertelstundentakt erhöht; das Angebot wurde dadurch so attraktiv, dass es nun von mehr als doppelt so vielen Passagieren wie zuvor genutzt wird.



Beförderte Fahrgäste in Mio.* nach Verkehrsmittel



Personenkilometer in Mio.* nach Verkehrsmittel



■ Regionalverkehr Bahn
 ■ Regionalverkehr Bus
 ■ Stadt-/Ortsverkehr**

* Personenkilometer / Anzahl Fahrgäste ohne Fernverkehr.
Darstellung der Ist-Werte. Fehlende Ist-Werte sind mit Planwerten ergänzt.

** Orte mit Stadt-/Ortsverkehr: Adelboden, Belp, Bern, Biel, Bolligen, Burgdorf, Grindelwald, Gstaad, Gümligen, Interlaken, Köniz, Langenthal, Langnau, Lenk, Meiringen, Moutier, Münsingen, Ostermundigen, Thun



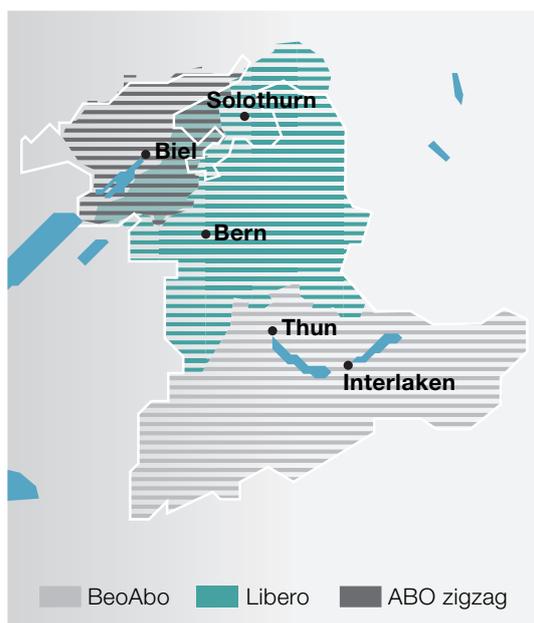
Verbünde im Aufwind

Rund zwei Drittel aller Bernerinnen und Berner tragen ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr in der Tasche und gehören zur Stammkundschaft der Busse und Bahnen.

Wie die Nachfrage ist auch der Umsatz der Tarifverbände gestiegen. Die Erträge nahmen allerdings trotz höherer Tarife nicht so stark zu wie erwartet. Denn die Fahrausweise wurden intensiver für längere und häufigere Fahrten genutzt, sodass die wachsende Nachfrage auch bei höheren Preisen nicht automatisch zu entsprechenden Mehreinnahmen führte.

«Libero»: Integraler Tarifverbund (ITV) Bern–Solothurn

Gemessen am erzielten Umsatz ist der 2004 gegründete Libero einer der grössten Tarifverbände in der Schweiz. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurde das Einzugsgebiet wesentlich erweitert. Im Raum Lyss/Frienisberg und Seeland (Ins/Erlach) wurden Überlappungszonen mit dem ABO zigzag geschaffen, während sich der Libero im Westen mit Frimobil in Kerzers und Wünnewil überschneidet. Seither können aus diesen Zonen direkte Verbundfahrausweise ins Libero-Stammgebiet gelöst werden. Im Dezember 2010 kamen im Raum Niederbipp/Oensingen Überlappungszonen mit einer kleinen Libero-Ausdehnung hinzu. In den Jahren 2009 und 2010 nahmen die Transportunternehmen Bernmobil, BLS und RBS/BSU neue Billettautomaten in Betrieb. Nebst einfacher Bedienbarkeit ermöglichen die neuen Automaten ein erweitertes Sortiment. So können nun Abos und Tageskarten in beliebiger Zonenkombination gelöst werden, und innerhalb des gelösten Raums und der auf dem Billett aufgedruckten Zeit ist nun freie Fahrt garantiert.



«ABO zigzag»: Tarifverbund Biel-Grenchen-Seeland-Berner Jura

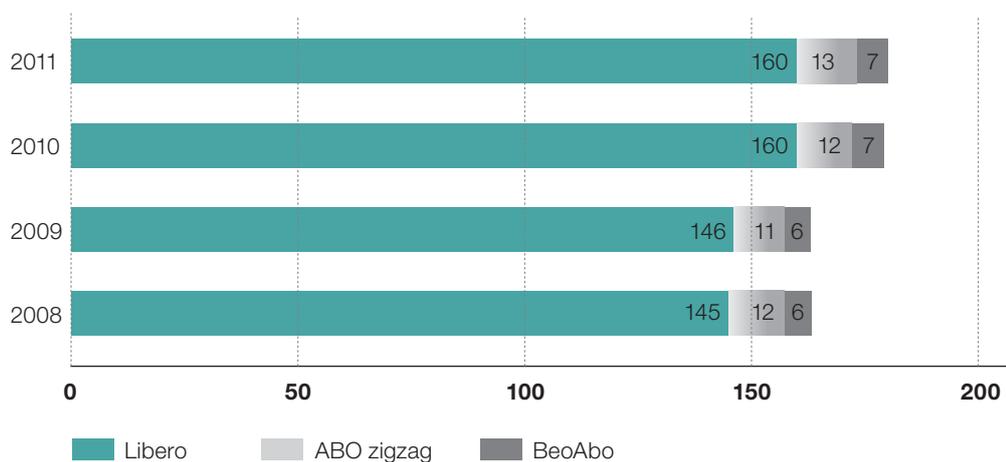
Ab Mitte 2009 hat die schwierige wirtschaftliche Entwicklung in diesem Gebiet die Verkaufszahlen des ABO zigzag unerwartet stark gedrückt. Nach dieser Stagnation sind die Verkäufe jedoch wieder markant gestiegen, wohl nicht zuletzt dank des ausgebauten Angebots in der Stadt Biel.

«BeoAbo»: Tarifverbund Berner Oberland

Der Tarifverbund BeoAbo wurde am 10. Dezember 2006 eingeführt und wächst seither stetig. Der grösste Teil des Umsatzes wird in der Stadt und Region Thun erzielt. Mit dem BeoAbo ist es gelungen, touristisch orientierte Regionen und Transportunternehmen in einen Tarifverbund einzubinden und zugleich der Bevölkerung ein attraktives Angebot für den Berufs- und Schulverkehr zur Verfügung zu stellen.



Umsatzentwicklung der Tarifverbünde in Mio CHF



Noch umfassendere Verbünde zeichnen sich ab

Die Kantone Bern und Solothurn betrachten die Weiterentwicklung der Tarifverbünde als Daueraufgabe. Mit dem aktuellen Angebotsbeschluss 2010–13 hat der Grosse Rat des Kantons Bern das Amt für öffentlichen Verkehr zudem beauftragt, den Abonnementsverbund zigzag in den Libero-Tarifverbund zu integrieren und damit zum integralen Tarifverbund weiterzuentwickeln. Auch der vom Solothurner Kantonsrat beschlossene Leistungsauftrag 2012–2013 formuliert ein entsprechendes Mandat.

Ziele der Integration:

- 1 Verbundgrenzen abbauen, durchgehende und einheitliche Tarifstruktur im Städtedreieck Biel-Solothurn-Bern anbieten.
- 2 Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtern, Hemmschwellen durch Aufheben von Tarifbrüchen abbauen.
- 3 Den Anteil des öffentlichen Verkehrs steigern.
- 4 Im Gebiet der S-Bahn Bern und der Bahnverbindung (Oensingen–) Solothurn–Grenchen–Biel einen einheitlichen Tarif anbieten.



Erfolgskontrolle

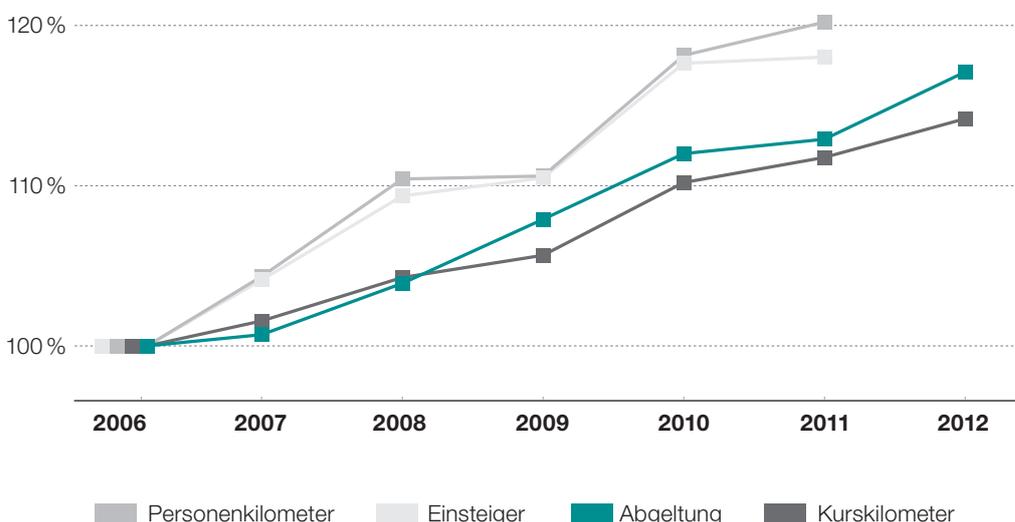
Berner und Bernerinnen sind immer öfter unterwegs: Täglich legt jede Bewohnerin und jeder Bewohner des Kantons im Durchschnitt über 40 km zurück. Addiert ergibt das eine Strecke von 40 Millionen Kilometern – das Hundertfache der Entfernung zum Mond.

Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs stieg dabei in den letzten fünf Jahren um über 40 Prozent stark an, während der Autoverkehr erstaunlicherweise mit minus 5 Prozent sogar etwas zurückging. Dies ist das Ergebnis der neuesten Mikrozensus-Statistik des Bundes. Mehr Mobilität bei weniger Autoverkehr – früher undenkbar – wurde in den letzten fünf Jahren selbst im Flächenkanton Bern zur Realität.

Die Nachfrage beim abgeltungsberechtigten Orts- und Regionalverkehr im Kanton Bern stieg seit 2006 um knapp 20 Prozent. Die Zunahme beim Schienenverkehr fiel ausgeprägter aus als beim Busverkehr. Vergleicht man die Regionen untereinander, so fällt die überdurchschnittliche Nachfragesteigerung im Emmental und im Oberaargau auf. In diesen Regionen wurde das Angebot in den letzten Jahren deutlich ausgebaut. In den Regionen Bern-Mittelland, Oberland West und Oberland Ost, wo der Anteil des öffentlichen Verkehrs bereits vergleichsweise hoch ist, fielen die Steigerungsraten erwartungsgemäss geringer aus.

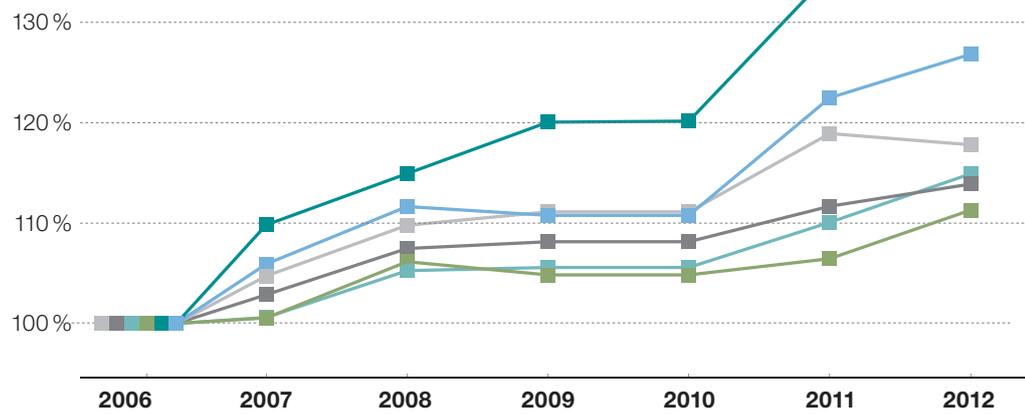
Die weitaus grösste Verkehrsleistung wird in der Region Bern-Mittelland erbracht. In der Agglomeration Bern führen die Nachfragesteigerungen zu Kapazitätsengpässen, da die Busse und Züge schon heute stark ausgelastet sind und kaum zusätzliche Passagiere aufnehmen können.

Entwicklung von Angebot und Nachfrage alle Regionen, alle Verkehrsmittel



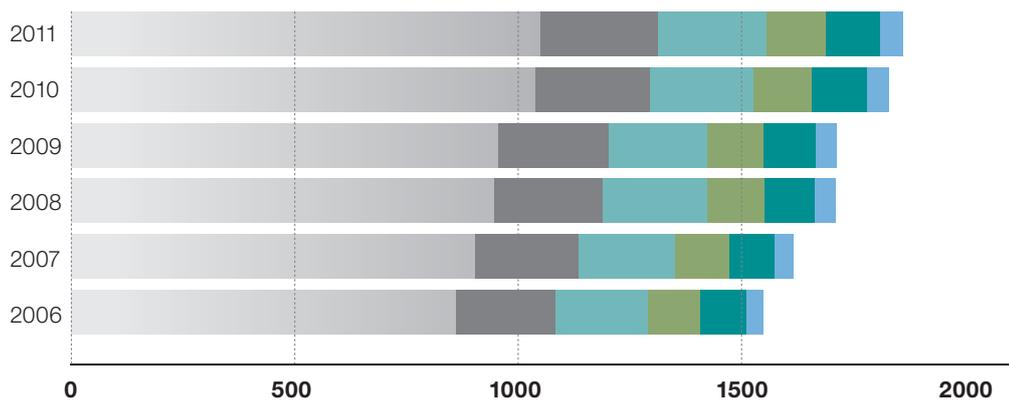


Entwicklung der Einsteiger in den einzelnen Regionen



- RK Bern-Mittelland
- RVK Biel – Seeland – Berner Jura
- RVK Oberland West
- RK Oberland Ost
- RVK Emmental
- RVK Oberaargau

Entwicklung der Personenkilometer in Mio. unterteilt nach Regionen





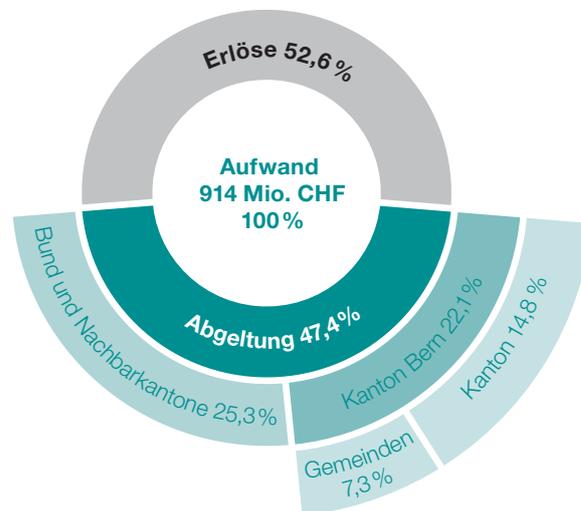
Die Kosten im Blickpunkt

Jährlich setzen die Transportunternehmen im abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern rund 1 Milliarde Franken um. Ihre Ausgaben können sie rund zur Hälfte über direkte Verkehrserträge – etwa Billette und Abonnemente – und weitere Einnahmen decken.

Mit Abgeltungen an die Transportunternehmen gleichen Bund, Kanton und Gemeinden die Deckungslücke aus. Gegenüber den Transportunternehmen treten Bund und Kanton als Besteller des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs auf und stellen so den Service Public im ganzen Kanton sicher.

Verkehrsabgeltungen 2012

Basis: Angebotsvereinbarungen 2012





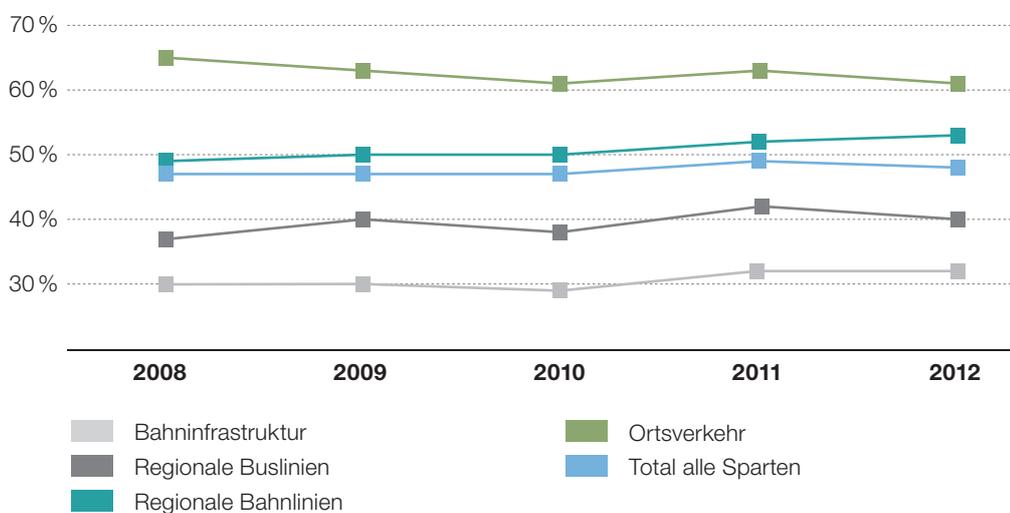
Effizient gearbeitet

Das Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr nahm zwischen 2008 und 2012 um rund 12 Prozent zu. Die Abgeltungen stiegen leicht stärker um 17 Prozent. Diese Entwicklung hängt insbesondere mit dem Einsatz von neuen Fahrzeugen und mit der Erhöhung der Transportkapazitäten zusammen. Sowohl bei Bahn- wie auch bei Buslinien wird das Platzangebot aufgrund der wachsenden Nachfrage, die deutlich über dem Angebotsausbau liegt, laufend erhöht. Berücksichtigt man das grössere Platzangebot durch den Einsatz von Gelenkbussen oder längeren Zügen, kann die öffentliche Hand mit einem Abgeltungsfranken mehr Leistungen einkaufen als vor ein paar Jahren.

Die gesteigerte Effizienz und die höheren Fahrgastzahlen haben den Kostendeckungsgrad stetig verbessert. Am höchsten ist er beim Ortsverkehr mit rund 61 Prozent. Bezogen auf den Verkehrsbereich (Regional- und Ortsverkehr), beläuft er sich auf 53 Prozent. Übers ganze Kantonsgebiet und inklusive Infrastruktur betrachtet, erreicht der öffentliche Verkehr im Kanton Bern einen Kostendeckungsgrad von knapp 49 Prozent.

Kostendeckungsgrad nach Sparten

Basis: Angebots- und Leistungsvereinbarungen 2008–2012





Der Bund als Taktgeber beim Infrastrukturausbau

Die Infrastruktur und die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge bestimmen, in welchem Mass das Angebot des öffentlichen Verkehrs weiterentwickelt werden kann. Weil grössere Bauvorhaben viel Zeit benötigen, sind insbesondere Ausbauprojekte des schienengebundenen Verkehrs langfristig zu planen.

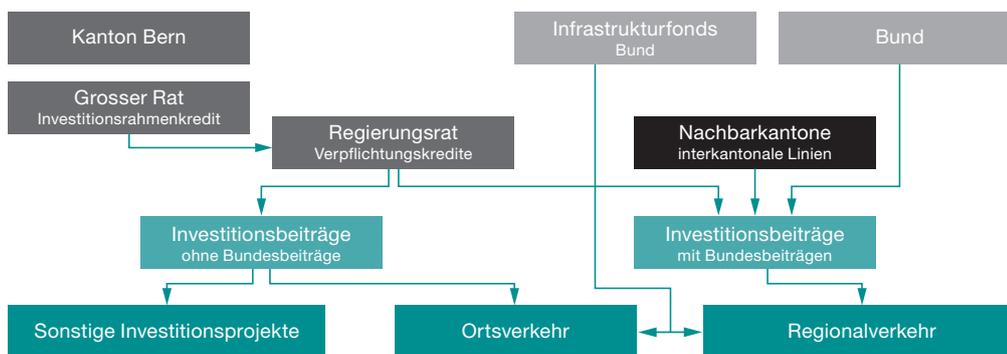
Verschiedene Programme zur Entwicklung der Eisenbahn

Ohne die grossen Infrastrukturprojekte der Eisenbahn, die über die Ausbauprogramme des Bundes mitfinanziert werden, kann das Angebot auf dem hoch ausgelasteten Schienennetz der Region Bern nicht weiter ausgebaut werden. Die nationalen Planungen geben somit den Takt für die Ausbauschritte im schienengebundenen Verkehr vor.

- Das Programm Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) soll Investitionen in die Leistungssteigerung des Knotens Bern finanzieren. Auch die dringend notwendige Entflechtung im Wylerfeld sowie die Verkürzung der Zugfolgezeit bis Thun und der Doppelspurausbau Uetendorf–Lerchenfeld werden über dieses Programm vom Bund finanziert.
- Über den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) werden Investitionen in den Ausbau der Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz finanziert. Aus diesem Programm wird auf der Strecke Bern–Neuenburg ein neuer Tunnel zwischen Rosshäusern und Mauss realisiert.
- Auf der Basis eines künftigen Bahnangebots legt der Bundesrat im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) die Bahninfrastruktur fest. Dieses Programm umfasst Massnahmen und Bauprojekte unterschiedlicher Dringlichkeit. Im ersten Ausbauschritt bis zum Jahr 2025 sind Projekte im Umfang von 3.5 Milliarden Franken vorgesehen. Diese sollen parallel zu den Massnahmen im bereits früher beschlossenen 5.4-Milliarden-Programm ZEB realisiert werden. Im Raum Bern sind bis 2025 weitere Investitionen in den Ausbau des Knotens Bern und in die Entflechtung Holligen vorgesehen. Der von den Kantonen favorisierte umfassendere Ausbauschritt 2025 mit einem Investitionsbedarf von insgesamt rund 6 Mrd. Franken würde den Ausbau im Aaretal mit einem dritten Gleis zwischen Gümliigen und Münsingen und einer Entflechtung Gümliigen Süd ermöglichen.



Infrastrukturfinanzierung Regional- und Ortsverkehr



Der Infrastrukturfonds

Seit dem Jahr 2008 beteiligt sich der Bund über den Infrastrukturfonds an wichtigen Agglomerationsprojekten. Er gestattet es, Verkehrsprobleme der Agglomerationen aus einer Gesamtsicht schweizweit anzugehen. Nach der Realisierung der dringlichen Projekte Tram Bern West, dem Bernmobil-Depot Bolligenstrasse und dem Wankdorfplatz stehen in den Agglomerationsprogrammen 2011–2014 das Projekt Tram Region Bern und die neue SBB-Haltestelle Bözingenfeld sowie der Busvorlauf zum Regiotram Agglomeration Biel/Bienne an. Weitere Mittel aus dem Infrastrukturfonds fliessen ausserdem in das Projekt Entflechtung Wylerfeld.

Über das Agglomerationsprogramm 2015–2018 sollen der neue Tiefbahnhof Bern RBS sowie die neue Fussgängerführung im Bahnhof Bern (mit Anbindung an Stadt- und Ortsverkehr) verwirklicht werden. Im gleichen Zeitraum wird in Biel mit dem Bau des Regiotrams Agglomeration Biel/Bienne begonnen.

Für den Kanton Bern sind insbesondere die Projekte Tram Region Bern, Regiotram Agglomeration Biel/Bienne und Zukunft Bahnhof Bern ZBB von hoher strategischer Bedeutung.



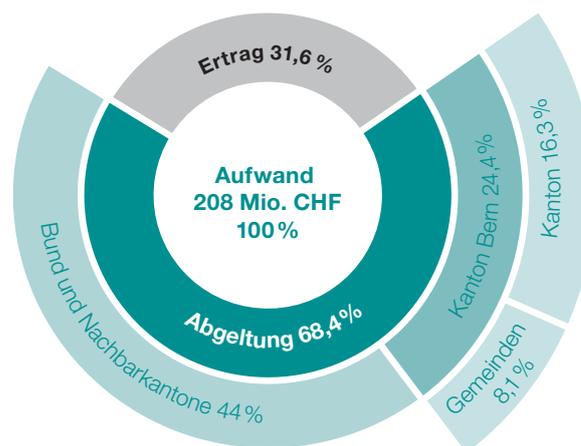
Finanzierung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr

Neben dem Verkehrsangebot bestellt der Kanton Bern auch die Infrastruktur der Privatbahnen auf seinem Gebiet. Die Infrastruktur wird einerseits über Betriebsabteilungen und andererseits über Investitionsbeiträge unterstützt.

Die ungedeckten Kosten für die Infrastruktur der Privatbahnen werden von Bund und Kantonen abgegolten. Für die Jahre 2013–2016 werden erstmals vierjährige Leistungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

Die Gebühren, die von den Benutzern der Infrastruktur entrichtet werden müssen, reichen nicht aus, um die anfallenden Kosten zu decken. Der Kostendeckungsgrad liegt nur bei etwas über 30 Prozent. Vor diesem Hintergrund werden auf 2013 und auf 2017 die Trassengebühren deutlich erhöht, damit sich der Kostendeckungsgrad bei der Infrastruktur verbessert. Im Gegenzug wird aber der Deckungsgrad bei den Bahnlinien zurückgehen.

Betriebsabteilungen Infrastruktur



Investitionsbeiträge

Die Bahnunternehmungen können nur einen Teil der anstehenden Investitionen über Abschreibungsmit-tel selber finanzieren. Die öffentliche Hand deckt den Finanzierungsfehlbetrag mit Investitionsdarlehen.



Kapazitätsgrenzen überwinden

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

In den vergangenen Jahren war es möglich, das Angebot auch ohne grössere Anpassungen an der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs mehrfach auszubauen. Insbesondere in den Agglomerationen und auf den Zulaufstrecken sind die Kapazitäten nun aber ausgeschöpft. Für die künftige Erweiterung 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 vier Jahren hat sich der Kanton Bern mit rund 300 Millionen Franken an Projekten im öffentlichen Verkehr beteiligt. Während sich die Investitionen in den Regionalverkehr auf konstantem Niveau bewegen, steigen mit der Realisierung der Agglomerationsprojekte die Investitionsbeiträge an Vorhaben des Ortsverkehrs.

Investitionen in Mio. CHF	2008	2009	2010	2011	Total	in %
S-Bahn Bern (inkl. RBS)	23,5	15,9	26,1	24,4	89,9	30%
Übriger Regionalverkehr	15,7	20,2	15,9	19,6	71,4	24%
Total Regionalverkehr	39,2	36,1	42,0	44,0	161,3	54%
Ortsverkehr + sonstige Projekte	28,2	26,8	41,3	41,5	137,8	46%
Total	67,4	62,9	83,3	85,5	299,1	

Weil in den Jahren 2012–2016 weitere Grossprojekte realisiert werden, ist mit einem Anstieg der Ausgaben zu rechnen. Gemäss aktueller Planung werden folgende Investitionsbeiträge veranschlagt:

Investitionen in Mio. CHF	2012	2013	2014	2015	2016
Total	74,6	87,0	118,8	138,5	138,5

Ab dem Jahr 2014 werden die anstehenden Grossprojekte aus den Agglomerationsprogrammen zu einem Mehrbedarf bei den Investitionsbeiträgen für den öffentlichen Verkehr führen.



Ausblick: Grossprojekte für einen zukunftsfähigen öffentlichen Verkehr

Immer mehr Fahrgäste nutzen den öffentlichen Verkehr. Seine Kapazitäten sind aber nahezu erschöpft. Anpassungen im Betrieb sind daher unabdingbar: Damit mehr Passagiere befördert werden können, treten Tramlinien an die Stelle von Buslinien. Im Bahnhof Bern wiederum werden Fern- und S-Bahn-Verkehr konsequent getrennt, um zu verhindern, dass die S-Bahnen durch wartende Fernzüge blockiert werden. Verschiedene Grossprojekte, die in den nächsten Jahren gebaut werden, sollen das für die Zukunft erforderliche Leistungsvermögen von Fahrzeugen und Infrastruktur sicherstellen.

Tram Region Bern

Dem Agglomerationsprogramm Bern zufolge soll die stark belastete Buslinie 10 zwischen Köniz und Ostermundigen durch eine Tramlinie ersetzt werden. Es ist vorgesehen, dass sich der Bund über den Infrastrukturfonds an der Finanzierung beteiligt. Zudem ist im Rahmen von Tram Region Bern geplant, die Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern zu verlängern, wo eine neue S-Bahn-Station entstehen soll.

Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

ZBB befasst sich mit dem dringend nötigen Ausbau des Bahnhofs Bern, der mehr und mehr an seine Kapazitätsgrenzen stösst. Damit der Bahnhof funktionsfähig bleibt, sieht das Gesamtkonzept «Zukunft Bahnhof Bern» einerseits die Erweiterung der Publikumsanlagen vor, andererseits einen etappierten Ausbau der weiterhin getrennten Schienennetze im Normal- und Meterspurbereich. Vorerst soll bis 2020 die bestehende Infrastruktur optimiert und mit Anpassungen beim Zugang zum RBS-Bahnhof die Sicherheit der Passagiere verbessert werden. In einem ersten Ausbauschnitt werden dann bis 2025 die Kapazitäten des RBS-Bahnhofs erhöht – entweder durch einen neuen, viergleisigen Tiefbahnhof oder durch zwei zusätzliche Gleise neben dem bestehenden RBS-Bahnhof. Der Variantenentscheid wird Ende 2012 erwartet, ein Baustart erfolgt frühestens 2016.



Gleichzeitig mit dem Ausbau des RBS-Bahnhofs soll auch die Kapazität im bestehenden SBB-Bahnhof durch Perronverlängerungen in der Halle und durch einen Ausbau der Zufahrten gesteigert werden. Ebenfalls Teil des ersten Ausbaus schritt sind die Verbreiterung der Hauptpassage sowie der Bau einer neuen Westpassage, die einen neuen vollwertigen Hauptzugang zum Bahnhof vom Hirschengraben her schafft. Mit diesen Massnahmen soll die Platznot bei den Publikumsanlagen behoben werden, denn gemäss Schätzungen wird die Zahl der täglich im SBB- und RBS-Bahnhof ein- und aussteigenden Fahrgäste von heute 250 000 auf 375 000 Personen im Jahr 2030 anwachsen. Eine Erweiterung des SBB-Bahnhofs ist erst in einem 2. Ausbaus schritt bis 2035 nötig: Vorgesehen ist, die bestehende SBB-Perronhalle um vier Gleise unter der Grosse Schanze zu erweitern. Als langfristige Option (ab ca. 2050) ist ein weiterer Ausbau der Ostzufahrt denkbar.

Dass der Berner Bahnhof schrittweise erweitert wird, hat nicht nur für die Finanzierung Vorteile, sondern erlaubt es auch, die jeweiligen Ausbaus schritte auf die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs abzustimmen. Sicherheit und Komfort können so der steigenden Nachfrage angepasst und das Bahnangebot zugunsten der Fahrgäste sukzessive ausgebaut werden.

Regiotram Agglomeration Biel/Bienne

Das Regiotram Agglomeration Biel/Bienne sieht vor, die bestehende Meterspurlinie Biel – Täuffelen – Ins vom Bahnhof Biel via Zentralplatz – Omega – Stadien Biel zur geplanten SBB-Haltestelle Bözingenfeld zu verlängern und mit Tramfahrzeugen zu betreiben. Die Kapazität der Linie Biel – Täuffelen – Ins muss in den nächsten Jahrzehnten unabhängig von der Realisierung des Regiotrams ausgebaut werden.



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

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