



Wegmarken 2020

Der öffentliche Verkehr im Kanton Bern

Zahlen, Ziele, Zukunft





Inhaltsverzeichnis

Vieles ist erreicht – einiges steht noch an	3
Strategie – wohin die Reise geht	4
Zahlen und Fakten – der ÖV im Kanton Bern	5
ÖV-Angebot – gezielter Ausbau notwendig	6
Libero – neu auch im Berner Oberland	7
Umfragen – gute Noten für den ÖV	8
Gesamtverkehrsmodell – Prognosen bis 2040	10
Modalsplit – der ÖV legt zu	12
Kosten – und wer sie finanziert	13
Investitionen – der Bedarf steigt	15
Agglomerationsprogramme – Siedlung und Verkehr abstimmen	16
Grossprojekte – viel ist in Bewegung	17
Herausforderungen – auf verschiedenen Ebenen	18
Blick in die Zukunft – weitere Wegmarken in Sicht	19

Das **Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination** plant und bestellt das Angebot des öffentlichen Verkehrs, betreut strategisch wichtige Mobilitätsprojekte und erstellt Planungsgrundlagen im Bereich Mobilität und Verkehr.

Impressum

Herausgeber: Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern

Redaktion: Egger Kommunikation, Bern

Gestaltung: Scarton Stingelin AG, Liebefeld Bern

Bilder: Aare Seeland mobil AG; BERNMOBIL; BLS AG; BLS Cargo AG; Chemins de fer du Jura; davidschweizer.ch; Béatrice Devènes; Funiculaire Saint-Imier-Mont-Soleil AG; Jungfraubahnen; PostAuto AG; RBS (Sam Bosshard); SBB AG; STI Bus AG

Dezember 2020



Vieles ist erreicht – einiges steht noch an

Liebe Leserinnen und Leser

Mehr als drei Viertel der im Kanton Bern wohnhaften Bevölkerung benutzt den öffentlichen Verkehr, rund 50 % davon regelmässig. Dabei legten die Fahrgäste 2019 1,7 Mrd. Personenkilometer mit dem ÖV zurück. In den letzten fünf Jahren ist die Nachfrage jährlich um 1,7 % gestiegen. Für die Zukunft prognostiziert das Berner Gesamtverkehrsmodell für den ÖV im Kanton eine Zunahme von 56 % zwischen 2016 und 2040. Trotz allen momentanen Unsicherheiten aufgrund der Covid-19-Pandemie gehen wir davon aus, dass das Wachstum im ÖV nach der Überwindung der Krise weitergehen wird. Denn die Bevölkerung und die Wirtschaft werden weiterwachsen und die gesetzten Klimaziele können nur erreicht werden, wenn wir unsere Mobilität zukünftig klimafreundlicher bewältigen.

Der Bau neuer Infrastrukturen und neue Angebote allein werden nicht ausreichen, um die steigende Mobilitätsnachfrage zu bewältigen und in klimaverträgliche Bahnen zu lenken. Dazu bedarf es auch neuer Strategien wie z. B. einer noch besseren Abstimmung von Verkehr und Siedlungsräumen sowie inneren Verdichtungen. Weiter gilt es, die Nachfrage gleichmässiger zu verteilen, z. B. mit flexibleren Arbeitszeiten und unterschiedlichen Startzeiten in Bildungsinstitutionen. Auch der Trend zu Homeoffice kann den öffentlichen Verkehr in den Stosszeiten entlasten.

In den vergangenen Jahren konnte der Kanton Bern das ÖV-Angebot ausbauen und mit Unterstützung des Bundes zahlreiche Projekte realisieren. Darunter fallen etwa Doppelspurausbauten zwischen Bern und Gümmenen, im Gürbetal, zwischen Spiez und Wimmis, Brienz und Meiringen oder Verbesserungen bei den Infrastrukturen für den städtischen ÖV in Biel und Bern. Die Arbeiten an den nächsten Projekten wie dem Ausbau des Bahnhofs Bern oder der Entflechtung Wylerfeld laufen auf Hochtouren.

Mit dem Bahninfrastruktur-Ausbauschritt 2035 können im Kanton Bern in den nächsten Jahren weitere Meilensteine erreicht werden. Der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels, welcher zu einer halbstündlichen Verbindung des Fernverkehrs zwischen Bern und Interlaken sowie Bern und Brig führt, ist für den Kanton Bern von grosser Bedeutung. Zudem werden die Züge ab Bern in Richtung Zürich, Thun – Spiez, Freiburg und Burgdorf in Zukunft im Viertelstundentakt verkehren. Zwischen Basel, Biel und Genf ist eine Direktverbindung im Stundentakt vorgesehen. Des Weiteren werden mit vier neuen Haltestellen in Kleinwabern, Thun Nord, Matten bei Interlaken und St-Imier wichtige Entwicklungsgebiete bis 2035 neu durch die Bahn erschlossen.

Der Kanton Bern soll laut Verfassung für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung sorgen und das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr fördern. Gerade mit Blick auf die Klimakrise ist ein System, das den ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr vernetzt, von entscheidender Bedeutung. Nebst den klassischen Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen spielen dabei auch Veloverleihsysteme, Carsharing und lokale Angebote eine Rolle.

Insgesamt steht der ÖV im Kanton Bern gut da – was sich auch am hohen ÖV-Anteil 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!

Handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Aebi P. Mäder'.

Christian Aebi & Philipp Mäder, Amtsvorsteher



Strategie – wohin die Reise geht

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern trägt entscheidend dazu bei, dass in Zukunft die Umweltbelastung und der Energieverbrauch des gesamten Verkehrs gesenkt werden können. Damit leistet der Kanton einen Beitrag zur Umsetzung der kantonalen Energiestrategie, welche eine 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt.

Das AÖV will den Anteil des ÖV am Modalsplit erhöhen und den Zugang zum ÖV erleichtern. Optimierte und sichere Anschlüsse, ein einfaches Tarifsysteem sowie aufgewertete und behindertengerechte ÖV-Drehscheiben sollen dazu beitragen. Durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll zusätzlicher Verkehr möglichst vermieden und mit der Ressource Boden schonend umgegangen werden. Diese Ziele basieren auf der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie, welche die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze festhält. Darin hat sich der Kanton der 3V-Strategie verpflichtet:

- Verkehr vermeiden: die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung besser aufeinander abstimmen
- Verlagern: den Anteil von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr am Gesamtverkehr vergrössern
- Verträglich gestalten: den verbleibenden Verkehr für Mensch und Umwelt so schonend wie möglich abwickeln

Elektrobusse (und generell alternative Antriebssysteme) können einen sinnvollen Beitrag leisten, um von fossilen Energieträgern wegzukommen – vorausgesetzt, dass der eingesetzte Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Zudem tragen Elektrobusse zur Luftreinhaltung und zur Lärmreduktion bei, speziell in dicht besiedelten Gebieten. Deshalb unterstützt der Kanton entsprechende Pilot- und Beschaffungsprojekte in verschiedenen Regionen. Bis spätestens 2045 sollen die Busse auf Berner Strassen nur noch mit alternativem Antrieb unterwegs sein.

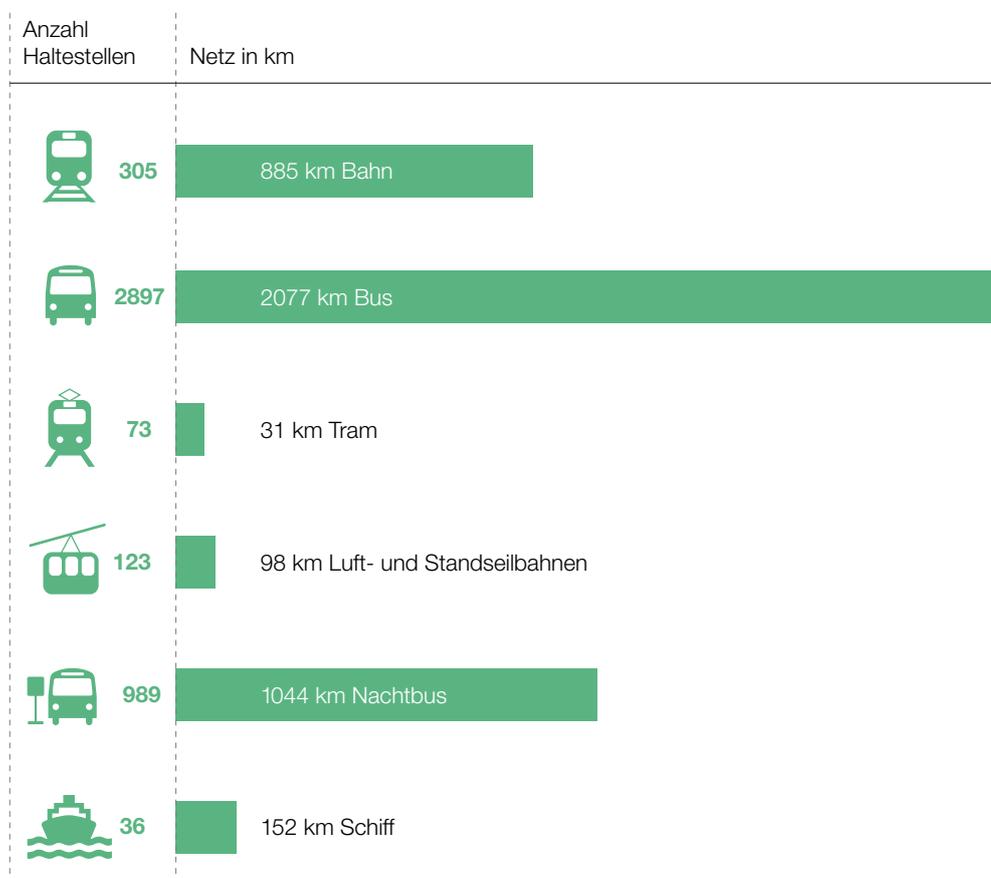
Auch die Digitalisierung führt zu vielen neuen Ideen, wie die Mobilität zukunftsgerichtet weiterentwickelt werden kann. Das AÖV unterstützt erfolgversprechende Projekte.



Zahlen und Fakten – der ÖV im Kanton Bern

- 2019 waren im Kanton Bern rund 259 Millionen Fahrgäste mit dem ÖV unterwegs. Dies entspricht einem Wachstum von 1,7 % gegenüber dem Vorjahr.
- Der Kanton Bern bestellt bei 28 Transportunternehmen über 300 Regional- und Ortsverkehrslinien, davon 65 Bahn-, 233 Bus-/Tramlinien und 8 Stand-/Luftseilbahnen.
- Total bedienen die Linien des öffentlichen Verkehrs über 300 Bahnstationen und gegen 3000 Bus- und Tramhaltestellen.
- 85 % der Einwohnerschaft des Kantons sind durch den öffentlichen Verkehr erschlossen, d.h. sie wohnen weniger als 400 Meter von einer Bus- resp. weniger als 750 Meter von einer Bahnhaltestelle entfernt. (Basis ÖV-Angebot 2019)

Das ÖV-Netz umfasst neben dem Orts- und Regionalverkehr auch touristische Bahnen, Schifffahrtslinien und das Nachtbusangebot.



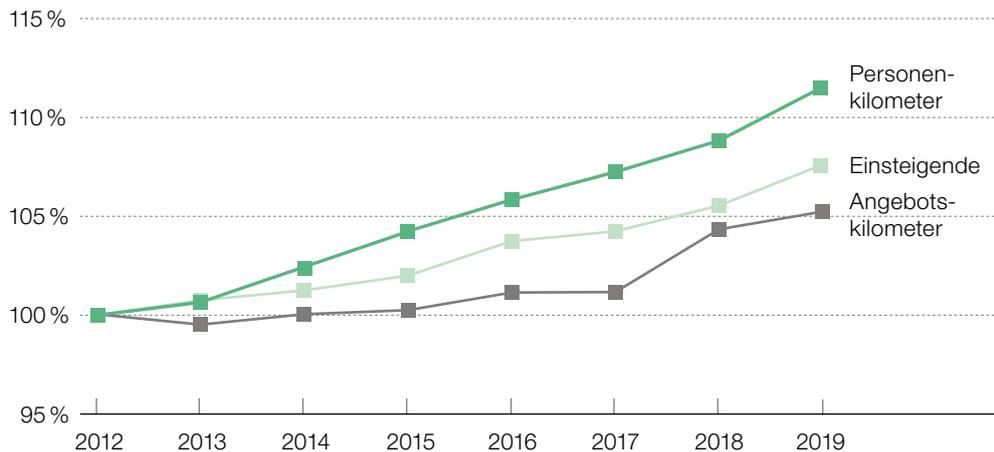
ÖV-Angebot – gezielter Ausbau notwendig

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 sowie zwischen 2017 und 2019 zu verdanken. Nun stellt der Angebotsbeschluss 2022–2025 die Weichen für die kommenden Jahre. Will der ÖV nicht vom eigenen Erfolg überrollt werden, muss er auf das künftige Nachfragewachstum mit gezielten Angebotsverbesserungen reagieren.

In den letzten vier Jahren stieg die Nachfrage in den meisten Regionen kontinuierlich. Dass das Angebot mit der steigenden Nachfrage nicht überall Schritt halten kann, merken vor allem die Bewohnerinnen und Bewohner in den Agglomerationen: Dort sind Züge, Busse und Trams seit Jahren gut ausgelastet. Wo es nicht möglich ist, zusätzliche oder grössere Fahrzeuge einzusetzen, führt das steigende Passagieraufkommen zunehmend auch ausserhalb der Stosszeiten zu engen Platzverhältnissen.

Grosse Ausbauprojekte sind beschlossen und die Finanzierung ist gesichert. Da der Bau neuer Infrastrukturen technisch sehr komplex und häufig lokal umstritten ist, wird sich die Situation in den nächsten 10 Jahren leider kaum wesentlich verbessern.

Entwicklung der Beförderungszahlen im Vergleich zum Angebot (2012 = 100%)

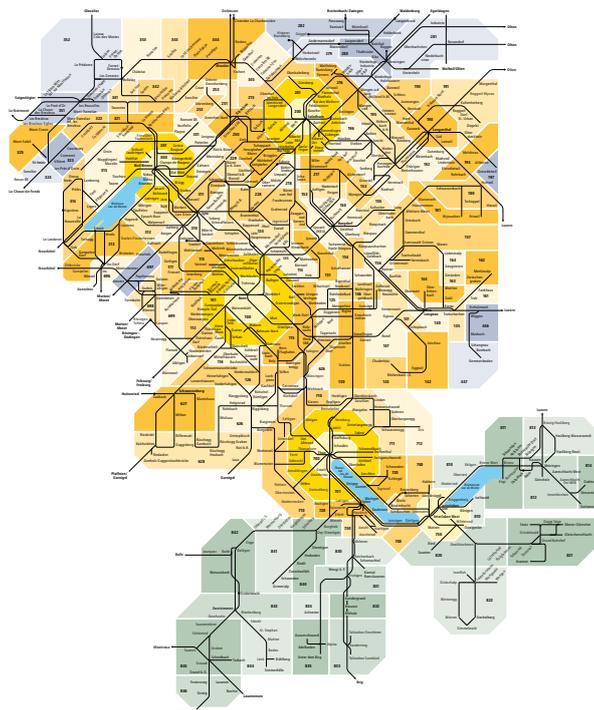




Libero – neu auch im Berner Oberland

Fünf Jahre nach der Ausdehnung des Libero-Tarifverbunds auf Biel, das Seeland und den Berner Jura ist mit dem Fahrplanwechsel Ende 2019 das Gebiet des Libero-Tarifverbunds erneut gewachsen: Neu dazugekommen ist das Berner Oberland. Damit sind auch die Tarifgrenzen zwischen dem Berner Oberland und dem übrigen Kanton verschwunden. Mit dem Zonentarif ist die Nutzung des ÖV zwischen Bern und Interlaken einfacher geworden, weil damit die verschiedenen Verkehrsmittel und Transportunternehmen flexibel genutzt werden können.

Das Libero-Gebiet deckt nun ein Einzugsgebiet von 1,3 Millionen Einwohner/innen ab und umfasst rund 430 Gemeinden in den Kantonen Bern und Solothurn. Das in 120 Tarifzonen eingeteilte Libero-Netz weist eine Länge von 3500 Kilometern und insgesamt 4000 Haltestellen auf. Gemessen am Umsatz ist der Libero schweizweit der zweitgrösste Tarifverbund.



Der Kanton Bern hat die Ausdehnung des Libero-Tarifverbunds unterstützt. Dank dem einheitlichen Tarifsystem wird der Zugang zum ÖV im ganzen Kanton weiter vereinfacht (1 Reise – 1 Ticket) und das Umsteigen auf den ÖV attraktiver.

Mit der Erweiterung ins Berner Oberland ist die Entwicklung der Tarifverbunde im Kanton Bern für die kommenden Jahre abgeschlossen. Bei der Einführung gab es auch kritische Stimmen, insbesondere zu wegfallenden Hundetickets, fehlenden Sparbilletten oder teureren Billetten auf einzelnen Verbindungen. Um Härtefällen entgegenzuwirken, wird die Zonierung Ende 2020 leicht angepasst. Der Kanton Bern steht Sparbilletten offen gegenüber, sofern sie nicht zu einer Erhöhung der Abgeltungsleistungen und somit zu höheren Kantonsbeiträgen zu Lasten der Steuerzahlenden führen.



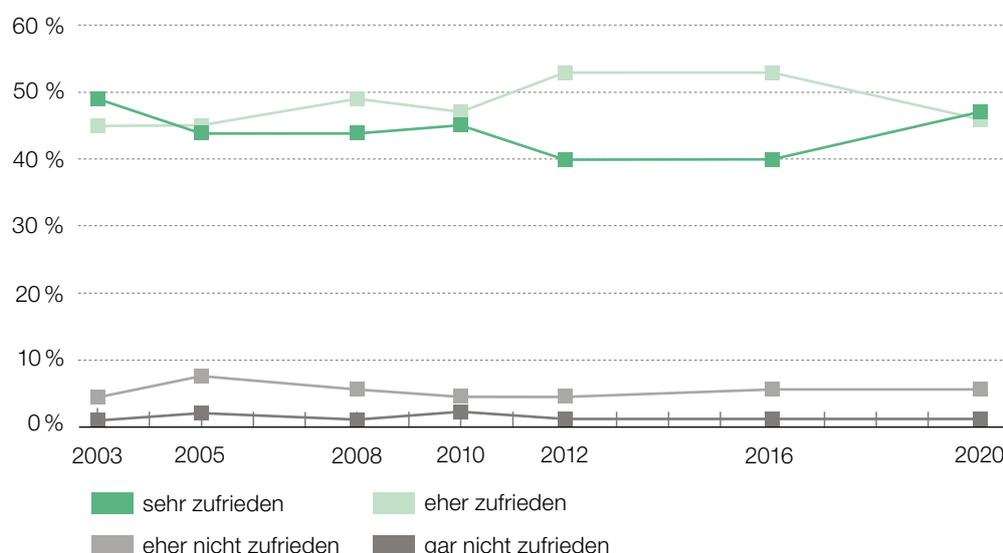
Umfragen – gute Noten für den ÖV

Die Qualität des ÖV im Kanton Bern wird mithilfe von drei Instrumenten regelmässig überprüft. Alle vier Jahre wird eine Bevölkerungsbefragung durchgeführt, um die Einstellung zum Angebot des öffentlichen Verkehrs herauszufinden – insbesondere auch von jenen, die den ÖV nicht nutzen. Alternierend dazu wird die Kundenzufriedenheitsbefragung durchgeführt, welche einen Vergleich zwischen verschiedenen Transportunternehmen und anderen Schweizer Regionen ermöglicht. Zudem werden seit 2018 im Rahmen des schweizweiten Qualitätsmanagementsystems regelmässige Messungen zur Pünktlichkeit und Qualität durchgeführt.

Die Ergebnisse dieser drei Befragungen und Analysen helfen mit, das Angebot den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend weiterzuentwickeln.

Bei der jüngsten Bevölkerungsbefragung im Frühjahr 2020 gaben mehr als 2500 Personen Auskunft über ihr Mobilitätsverhalten und ihre Zufriedenheit. Fazit: 93% der Befragten sind mit dem ÖV zufrieden. Der Anteil der sehr Zufriedenen konnte gegenüber den früheren Befragungen weiter gesteigert werden. Jüngere Befragte zwischen 15 und 35 sind etwas kritischer als die übrigen Altersgruppen.

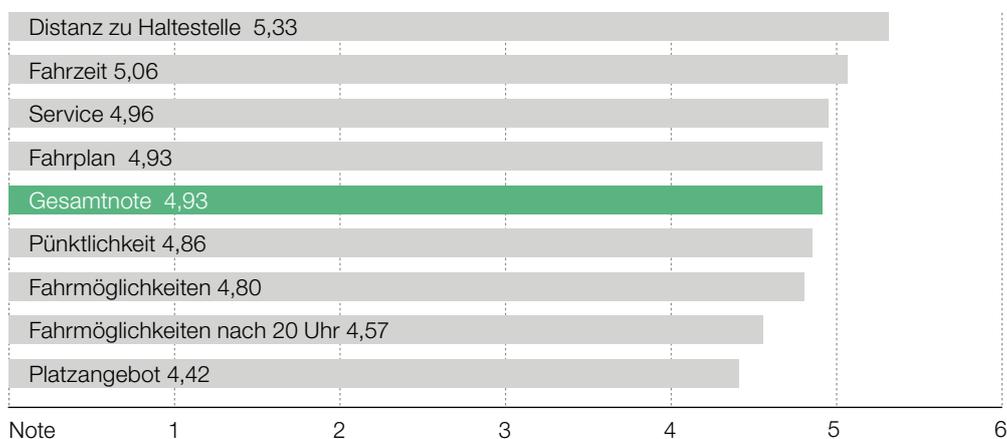
Entwicklung der Kundenzufriedenheit mit dem ÖV (Bevölkerungsbefragungen 2003–2020)



Der Berner ÖV erhält von den Befragten gute Noten: Er erreicht auf einer Schulnotenskala insgesamt eine 4,93. Die Bewertung fällt somit noch etwas besser aus als bei der letzten Erhebung im Jahr 2016 (4,90). Verbesserungen werden insbesondere beim Fahrplan wahrgenommen (passende Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten), während die kritischeren Rückmeldungen vor allem die Pünktlichkeit und das Platzangebot betreffen. Die grösste Verbesserung erzielte die Note für die Möglichkeit, Fahrausweise auf mobilen Geräten zu lösen (Note 5,26, +0,28).

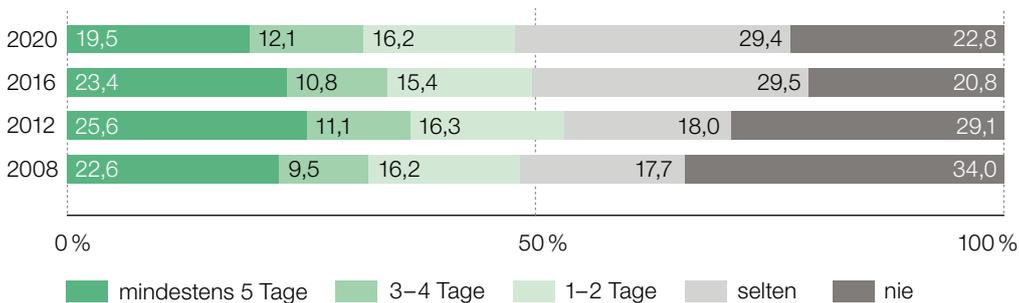


Benotung des ÖV-Angebots (Bevölkerungsbefragung 2020)



Rund die Hälfte der Befragten der Bevölkerungsbefragung steigt regelmässig – d. h. an mindestens einem Tag pro Woche – in ein öffentliches Verkehrsmittel. Über die letzten 12 Jahre konnte der Anteil der ÖV-Nutzenden um über 10% erhöht werden.

Häufigkeit der ÖV-Benutzung pro Woche (Bevölkerungsbefragungen 2008–2020)



Die Resultate der Bevölkerungsbefragung stimmen mit der Kundenzufriedenheitsbefragung von 2018 relativ gut überein. Dort erhielt der ÖV im Kanton Bern 78 von 100 möglichen Punkten – was einer sehr guten Bewertung entspricht. Seit der ersten Erhebung 2014 ist dieser Wert in allen Altersgruppen gestiegen.

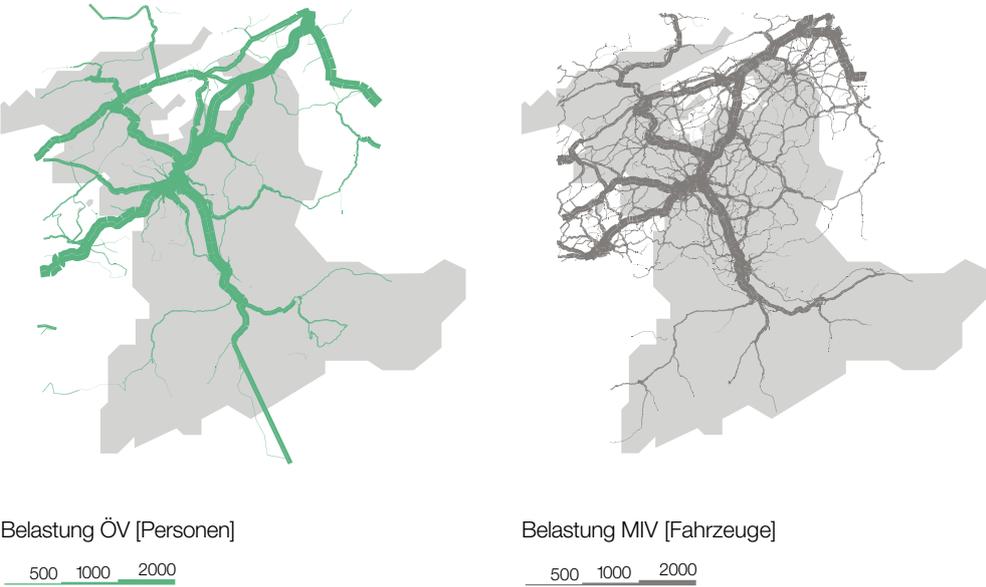


Gesamtverkehrsmodell – Prognosen bis 2040

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern (GVM BE) ist eine zentrale Grundlage für die Planung von Verkehrsinfrastrukturen, das Angebot im öffentlichen Verkehr sowie regionale Gesamtplanungen. Es dient auch dazu, die Wirkung verkehrsspezifischer Massnahmen abzuschätzen. Im Oktober 2018 wurde das GVM BE anhand von neuen Grundlagedaten aktualisiert. Neuer Basiszustand des Modells ist das Jahr 2016, der neue Prognosezustand bildet das Jahr 2040 ab.

Das kantonale Gesamtverkehrsmodell bildet das Verkehrsgeschehen an einem durchschnittlichen Werktag (Montag bis Freitag) ab. Zusätzlich stehen auch Modelle für die Morgen- und Abendspitzen zur Verfügung. Das Prognosemodell schreibt die bisherige Verkehrsentwicklung bis ins Jahr 2040 fort und ist somit ein Trendszenario. Das GVM BE hat sich als wertvolles Planungsinstrument etabliert. Es steht den öffentlichen Amtsstellen (bzw. Privaten mit öffentlichem Auftrag) für Anwendungen kostenlos zur Verfügung.

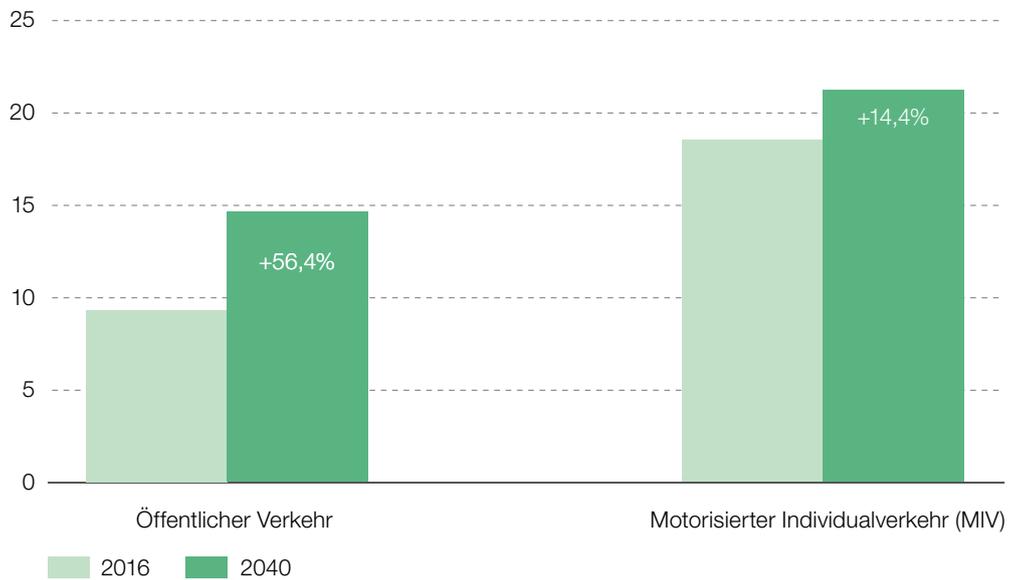
Prognose für die Abendspitzenstunde 2040: links öffentlicher Verkehr und rechts motorisierter Individualverkehr





Prognostiziertes Wachstum von ÖV und MIV 2016–2040

Mio. Kilometer



Die Zahlen aus dem Gesamtverkehrsmodell zeigen, dass der öffentliche Verkehr voraussichtlich stärker wachsen wird als der motorisierte Individualverkehr und sein Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen im Jahr 2040 höher sein wird als heute.

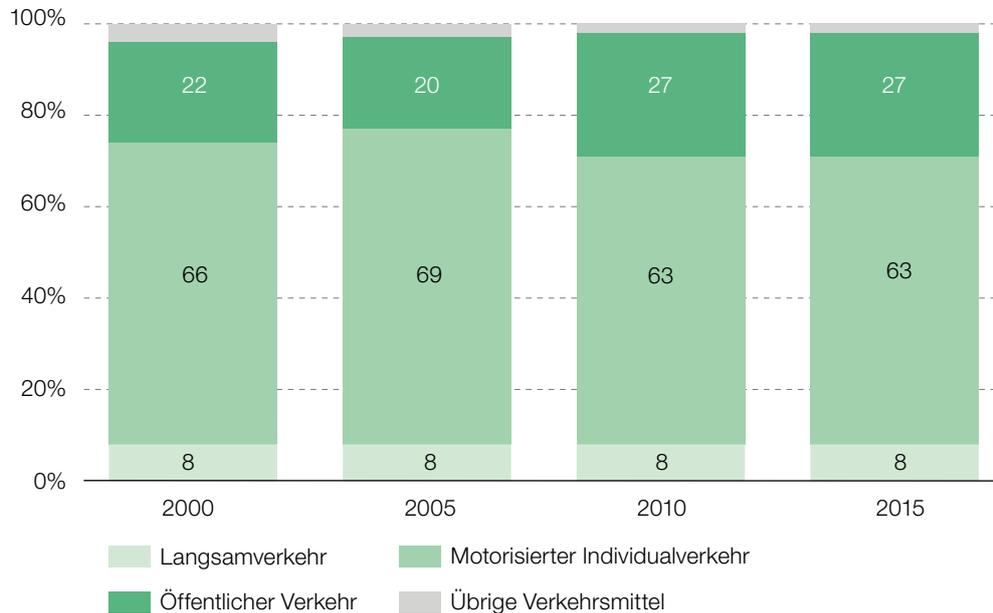


Modalsplit – der ÖV legt zu

Der Verkehr im Kanton Bern hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Der Grund dafür ist vor allem das Bevölkerungswachstum. Gemäss der Erhebung «Mikrozensus 2015» legt jede Bewohnerin und jeder Bewohner des Kantons Bern im Schnitt täglich knapp 40 Kilometer zurück und ist dafür rund 85 Minuten unterwegs. Bernerinnen und Berner sind somit mobiler als der schweizerische Durchschnitt (37 km).

Der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr ist im Kanton Bern überdurchschnittlich hoch: Während sich dieser zwischen 2000 und 2015 gesamtschweizerisch von 20 auf 24 % erhöhte, ist die Verlagerung im Kanton Bern ausgeprägter: Der ÖV-Anteil stieg im selben Zeitraum von 22 auf 27 % an. Gleichzeitig ist jener des motorisierten Individualverkehrs von 66 auf 63 % gesunken. Zwischen 2010 und 2015 blieb der ÖV-Anteil bei gesamthaft steigenden Verkehrsdistanzen stabil.

Anteile der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (2000–2015)

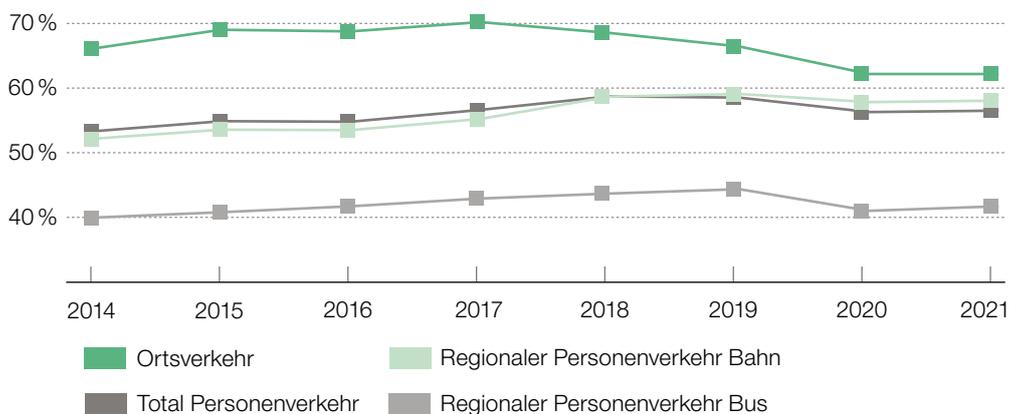




Kosten – und wer sie finanziert

Jährlich setzen die bernischen Transportunternehmen im abteilungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr rund 1,1 Milliarden Franken um. Ihre Ausgaben können sie zu rund 57 % über direkte Verkehrserträge (Billette, Abos etc.) und weitere Einnahmen decken. Die Deckungslücke gleichen Bund, Kanton und Gemeinden mit Abgeltungen aus. Dank gesteigerter Effizienz im Verkehrssystem und höherer Fahrgastzahlen hat sich der Kostendeckungsgrad in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert. Am höchsten ist er beim Ortsverkehr mit über 60%. Allerdings hat sich die Kostendeckung im Ortsverkehr 2020 verschlechtert, da der Verteilschlüssel für die Einnahmen aus dem Libero-Tarifverbund geändert wurde. Dies hat zu einer Ertragsverschiebung von Ortsverkehrslinien zu jenen des regionalen Personenverkehrs geführt.

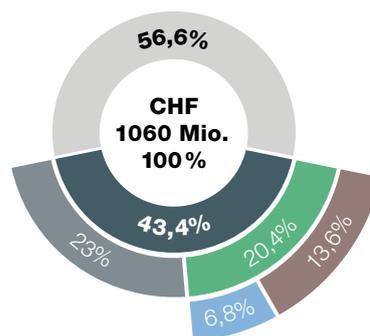
Kostendeckungsgrade im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr



Von Bund, Kanton und Gemeinden wurden im Jahr 2019 total 461 Mio. Franken Abgeltungen an das ÖV-Angebot des Regional- und Ortsverkehrs im Kanton Bern gezahlt. Der Bund beteiligt sich dabei nur an den Abgeltungen des Regionalverkehrs.

Kosten, Erlöse und Abgeltungen der vom Kanton Bern mitbestellten Regional- und Ortsverkehrslinien (Offerten 2019)

- Erlöse
- Abgeltung
- Bund und Nachbarkantone
- Kanton Bern
- Gemeinden
- Kanton





Der Kanton führt mit den Transportunternehmen Offertverfahren durch. In einer Vereinbarung wird die Abgeltungssumme für die vereinbarte Leistung zum Voraus festgelegt.

Der Kanton leistet zudem weitere ÖV-Beiträge verschiedenster Art:

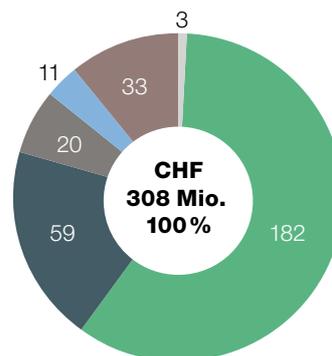
- Kantonsbeitrag an den Bahninfrastrukturfonds (BIF)
- Abgeltungen für Tarifmassnahmen
- Investitionsbeiträge an nationale und regionale ÖV-Projekte, die für das Funktionieren des ÖV wichtig sind (insbesondere Umsteigeanlagen)
- Beiträge an Agglomerationsprojekte (bspw. Ausbau Bahnhof Bern, Entflechtung Wylerfeld)
- Beiträge an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs (bspw. Tramnetz Bern)
- Beiträge an Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes

Investitionsbeiträge erfolgen in der Regel über den Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr. Beiträge für Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen des touristischen Verkehrs gewährt der Kanton nur ausnahmsweise, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind.

Die ÖV-Nettoausgaben zulasten des Kantons Bern gemäss Budget 2020 belaufen sich auf rund 308 Mio. CHF. Davon fallen rund 182 Mio. CHF für Abgeltungen des Angebots und rund 103 Mio. CHF für Infrastrukturbeiträge (BIF-Beitrag und Investitionsbeiträge) an:

Nettoausgaben AÖV Budget 2020

- Personal- und Sachkosten/diverse Erträge
- Betriebsabgeltungen
- BIF-Beitrag
- Abschreibungen
- Investitionsbeiträge à-fonds-perdu
- Investitionsbeiträge (bedingt rückzahlbar)/Darlehensrückzahlungen



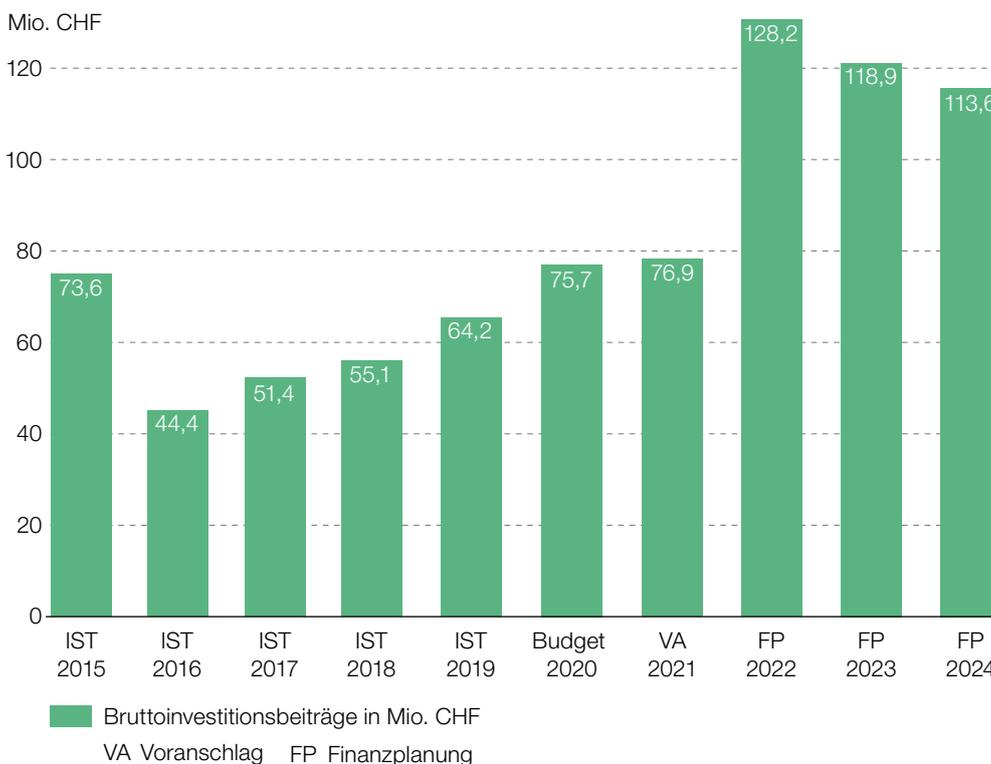


Investitionen – der Bedarf steigt

Nach dem Rückgang der Investitionsbeiträge per 2016 aufgrund der Ablehnung von Tram Region Bern und dem Wegfall der direkten Investitionsbeiträge an die regionale Bahninfrastruktur sind die Ausgaben seit 2017 wieder ansteigend. Geschuldet ist dies dem Baubeginn von Grossprojekten wie dem Ausbau des Bahnhofs Bern und der Entflechtung Wylerfeld.

Der Finanzbedarf wird per 2022 stark ansteigen, weil verschiedene Grossprojekte gleichzeitig realisiert werden (Ausbau Bahnhof Bern, Erweiterung Tramdepot Bolligenstrasse, Entflechtung Wylerfeld, Erneuerung Adhäsionsbahn Grütschalp – Mürren u. a.). Nach Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld wird der Finanzbedarf gemäss aktueller Planung wieder kontinuierlich abnehmen.

Bruttoinvestitionsbeiträge im öffentlichen Verkehr



Die Bahninfrastruktur des Regionalverkehrs wird seit 2016 durch den Bund über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. In diesen Fonds haben die Kantone pro Jahr einen Beitrag von gesamthaft rund 551 Millionen Franken zu leisten (Stand Prognose 2021). Der Anteil des Kantons Bern beträgt rund 87 Millionen Franken (inkl. Gemeindedrittel).



Agglomerationsprogramme – Siedlung und Verkehr abstimmen

In den Agglomerationen konzentriert sich ein grosser Teil der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Aktivitäten auf engem Raum. Ein reibungslos funktionierendes Gesamtverkehrssystem ist hier von grosser Bedeutung, aber auch eine grosse Herausforderung. Deshalb beteiligen sich der Bund und der Kanton Bern, gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz, an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Von den Beiträgen profitieren Agglomerationen, welche die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll, d. h. über Gemeinde-, Kantons- oder Landesgrenzen hinaus, aufeinander abstimmen.

Im Kanton Bern gibt es sechs Agglomerationen: Bern, Biel/Bienne-Lyss, Burgdorf, Langenthal, Thun und Interlaken. Diese können im Rahmen der Agglomerationsprogramme Massnahmen einreichen, welche zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung beitragen.

Zusammen mit dem Tiefbauamt und dem Amt für Gemeinden und Raumordnung koordiniert das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination die Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme im Kanton Bern. Viele wichtige Projekte können nur dank der Mitfinanzierung durch Bund und Kanton realisiert werden. Das betrifft z. B. Projekte zur Förderung des Veloverkehrs oder solche zur besseren Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel an ÖV-Umsteigeknoten.

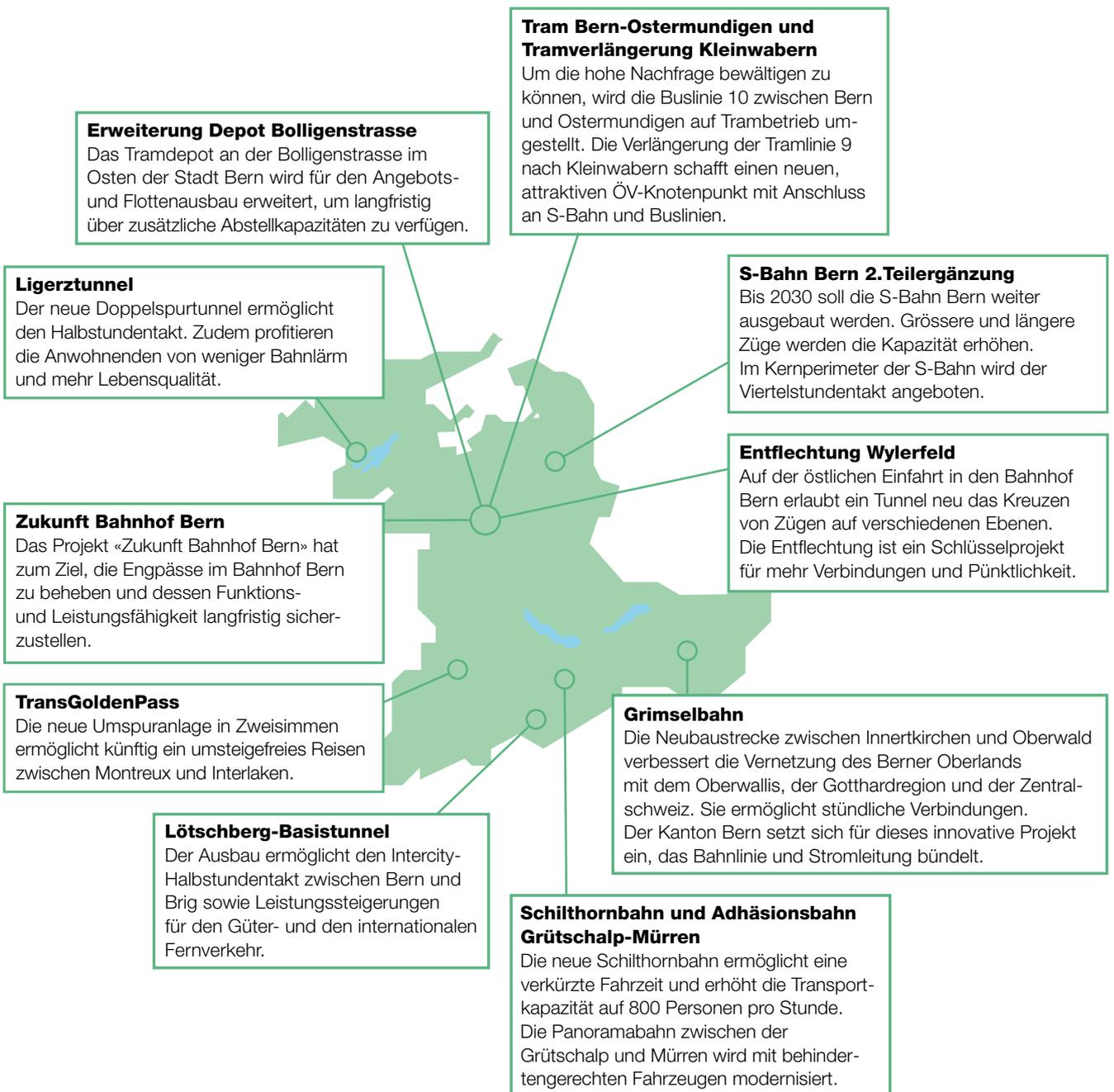
Agglomerationen im Kanton Bern





Grossprojekte – viel ist in Bewegung

Folgende Grossprojekte werden in den kommenden Jahren realisiert oder sind in Planung.





Herausforderungen – auf verschiedenen Ebenen

In den kommenden Jahren wird die Bahninfrastruktur um Bern stark ausgebaut. Nebst der Entflechtung Wylerfeld und dem Ausbau des Bahnhofs Bern wird bis etwa 2030 eine Entflechtung in Holligen gebaut. Weitere Entflechtungen sind zwischen Wankdorf und Ostermundigen sowie südlich von Gümligen vorgesehen. Diese Baustellen werden zu teils länger andauernden Einschränkungen beim Bahnverkehr führen. Für den Kanton gilt es ein Gleichgewicht zwischen Einschränkungen für die ÖV-Nutzenden und Einschränkungen für den Bauablauf zu finden. Ganz wichtig ist dabei, dass der ÖV trotz den Grossbaustellen seine Funktion als Basisverkehrsträger in der Kernagglomeration Bern wahrnehmen kann.

Laut dem Mikrozensus 2015 ist der Freizeitverkehr für fast 50% des Verkehrsaufkommens verantwortlich. Das Hauptverkehrsmittel für Freizeitaktivitäten ist nach wie vor das Auto. Um der Gesamtmobilitätsstrategie gerecht zu werden, müssen in Zukunft die Reisen für Freizeitaktivitäten vermehrt auf den ÖV verlagert werden. Dies würde nebst der Entlastung der Strassen und der Schonung der Umwelt auch zu einer gleichmässigeren Auslastung der ÖV-Infrastruktur beitragen.

Der Klimawandel ist eine der grössten Herausforderungen unserer Zeit. Die CO₂-Emissionen des Verkehrs (ohne den internationalen Flugverkehr) entsprechen rund 40% der CO₂-Emissionen der Schweiz. Der ÖV kann somit einen grossen Beitrag zur Verringerung der Klimaerwärmung leisten, indem Menschen vom Auto auf den ÖV umsteigen und der bereits stark elektrifizierte ÖV (Züge, Trams) auch im Busbereich verstärkt auf alternative Antriebe setzt. Hierbei stellen die Finanzierbarkeit und die technische Umsetzung der Umrüstung auf Elektrobusse eine Herausforderung dar.

Der öffentliche Regional- und Ortsverkehr kann nicht kostendeckend betrieben werden, eine finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand ist unabdingbar. Gemäss Bundesrecht wird die Finanzierung über Angebotsvereinbarungen sichergestellt. Grundlage bilden die Offerten der Transportunternehmen mit den geplanten Kosten und Erträgen sowie den daraus resultierenden ungedeckten Kosten zulasten der öffentlichen Hand. Diese Offerten werden zwischen den Bestellern und den Transportunternehmen verhandelt und die Abgeltung der ungedeckten Kosten wird jeweils für zwei Fahrplanjahre im Voraus festgelegt. Aufgrund der in den letzten beiden Jahren festgestellten Unregelmässigkeiten bei der Offertstellung oder den IST-Rechnungen haben die Besteller Massnahmen ergriffen, damit die öffentliche Hand nicht überhöhte Abgeltungen leistet.



Blick in die Zukunft – weitere Wegmarken in Sicht

Wir gehen davon aus, dass der Verkehr im Kanton Bern auch in Zukunft weiter zunehmen wird. Dafür sprechen die angestrebte wirtschaftliche Entwicklung und das prognostizierte Bevölkerungswachstum, wobei offenbleibt, wie sich die Covid-19-Pandemie auf das zukünftige Verkehrsverhalten auswirken wird. Als klimaverträgliche Verkehrsart wird der ÖV aber eine zentrale Rolle spielen, wenn es um die nachhaltige Bewältigung der zukünftigen Mobilität geht.

Engpässe im Agglomerationsverkehr beheben

Mit den beschlossenen Projekten können die Bahnkapazitäten im Grossraum Bern in den nächsten zehn Jahren deutlich gesteigert werden. Dennoch zeichnen sich Engpässe ab, zum Beispiel bei der Abwicklung des Bus- und Tramverkehrs im Zentrum der Stadt Bern: Die grossen Fussgängerströme, der dichte Velo- und MIV-Verkehr und die in dichtem Takt verkehrenden Trams und Busse führen zu Konflikten. Hier gilt es in den kommenden Jahren Lösungen zu suchen und die Weichen für die Weiterentwicklung des ÖV zu stellen. 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 Klimaschutz grosse Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.

Bestehende Kapazitäten effizienter nutzen

Nebst den genannten Ausbauprojekten wird es auch darum gehen, die bestehenden Infrastrukturen effizienter zu nutzen. Dazu gehört insbesondere eine bessere Verteilung der Nachfrage, damit Spitzenbelastungen vermieden resp. reduziert werden können. Ein zentraler Hebel ist hierfür das Abstimmen von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Wichtig ist aber auch, dass attraktive Umsteigeorte geschaffen werden, die eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel erlauben. Letztlich gilt es auch die langfristige und effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Wirtschaft sicherzustellen. Die benötigten Logistik-Flächen und Verladeanlagen sind raumplanerisch zu sichern und der Güterverkehr bei der Planung von Strassen und Schienen zu berücksichtigen.

Neue Chancen ergreifen

Der Kanton Bern verfolgt die Entwicklungen im Bereich der Mobilität aufmerksam und fördert entsprechende Innovationen seitens der Transportunternehmen. Voranzutreiben ist sodann die Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe – spätestens 2045 sollen auf den Berner Strassen keine mit Benzin oder Diesel betriebenen Busse mehr unterwegs sein. Es gilt, neue Technologien frühzeitig in den Planungsprozess einzubeziehen, um damit zeitnah auf künftige Tendenzen reagieren zu können. Gleichzeitig birgt der gesellschaftliche Wandel Chancen für neue bedarfsgerechte Mobilitätskonzepte (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- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Reiterstrasse 11
3013 Bern
+41 31 633 37 11
info.aev@be.ch
www.be.ch/aev