REFERAT

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	**Fahrplanwechsel 2010 im Kanton Bern**
Datum	**Mittwoch, 9. Dezember 2009; 14.00 Uhr**
Ort	Bern, Staatskanzlei, C 401
	Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren
Sehr geehrte Medienschaffende

Am nächsten Sonntag ist Fahrplanwechsel. Aus diesem Grund habe ich Sie heute zu dieser Medienorientierung eingeladen. Es geht mir dabei nicht darum, sie über die einzelnen Veränderungen auf den Linien zu informieren; das haben die Transportunternehmungen bereits getan. Vielmehr möchte ich ihnen heute einen Gesamtblick über die Entwicklung des Angebots im öffentlichen Verkehr im Kanton geben und Sie über die planerischen und finanziellen Hintergründe informieren.

Der Kanton Bern engagiert sich für den öffentlichen Verkehr. Es freut mich sehr, dass wir zu diesem Fahrplanwechsel wiederum zahlreiche Angebotsverbesserungen bestellen konnten. Mit dem Angebotsbeschluss 2010 – 13, welcher der Grosse Rat am 1. April dieses Jahres - übrigens fast einstimmig - verabschiedet hat, wurde die Entwicklung des Angebots für die nächsten vier Jahre festgelegt. Knapp 9 Monate nach dem grossrätlichen Beschluss kann bereits ein wesentlicher Teil dieser Entwicklung umgesetzt werden.

Zur Verkehrspolitik des Kantons Bern

Die Fahrplanverbesserungen stützen sich auf die bernische Verkehrspolitik. Erlauben Sie mir deshalb zu Beginn einige grundsätzliche Ausführungen dazu: Der Verkehr ist eine zentrale Lebensader unserer Gesellschaft. Eine gute Erreichbarkeit und die dazugehörende Mobilität sind wichtige Bedürfnisse für unsere Bürgerinnen und Bürger und wichtige Rahmenbedingungen für unsere Wirtschaft. Die Mobilität und damit auch der Verkehr sind in den letzten Jahrzehnten massiv gewachsen. Und alle Prognosen gehen davon aus, dass dieses Wachstum in den nächsten Jahren und Jahrzehnten weiter gehen wird. Sogar in der jetzigen Wirtschaftskrise stellen wir - zumindest beim öffentlichen Verkehr - in den meisten Regionen eine weitere Zunahme fest. Bei der S-Bahn Bern hat beispielsweise die Nachfrage im aktuellen Jahr ungebremst zugenommen und zwar um rund 5 Prozent.

Die Verkehrspolitik des Regierungsrates ist der Nachhaltigkeit verpflichtet. Das heisst, wir wollen die erforderliche Mobilität möglichst effizient, kostengünstig und umweltschonend anbieten. Der öffentliche Verkehr - und damit komme ich zurück zum heutigen Thema - nimmt in unserer Strategie eine zentrale Rolle ein. Insbesondere in den grossen Ballungsräumen unseres Kantons, also in den Städten und Agglomerationen, liegt die Zukunft klar beim öffentlichen Verkehr. Das künftige Verkehrswachstum muss dort nämlich zu einem grossen Teil vom öffentlichen Verkehr aufgefangen werden. Nur so lassen sich nämlich auf den Strasse Dauerstaus vermeiden. Beispielsweise für Handwerker, welche auf einen Lieferwagen angewiesen sind oder für Taxis und selbstverständlich auch für Notfallfahrten.

Es ist unser Ziel, das Angebot des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren so zu verbessern und auszubauen, dass dieser das weitere Verkehrswachstum aufnehmen kann. Und

die Qualität des öffentlichen Verkehrs soll sich so entwickeln, dass das Umsteigen auf Bus und Bahn auch Spass macht.

Umsetzung des Angebotsbeschlusses

Am Sonntag ist es also so weit: Das Angebot im öffentlichen Verkehr wird weiter ausgebaut und ein grosser Teil des Angebotsbeschlusses 2010 – 13 umgesetzt. Was geschieht aber nun am 13. Dezember 2009 konkret:

Mit dem Fahrplan 2010 wird das Kursangebot gegenüber dem heutigen Fahrplan um gut 4 Prozent auf 64.5 Millionen Kurskilometer erhöht. Mit einer Zunahme von über 6 Prozent ist die Zunahme beim Orts- und Stadtverkehr fast doppelt so gross wie beim Regionalverkehr (+ 3.5 Prozent). Die Abgeltung von Bund, Kanton und Gemeinden erhöht sich etwas weniger. Das heisst, auch nächstes Jahr erhöhen die Unternehmen ihre Effizienz. Die öffentliche Hand zahlt 3.2 Prozent oder 14 Millionen Franken mehr. Insgesamt beträgt die Abgeltung für die Verkehrsleistungen im nächsten Jahr in unserem Kanton 450.5 Millionen Franken. Kanton und Gemeinden beteiligen sich mit 263.5 Millionen Franken. Wir investieren dieses Geld in Angebotsverbesserungen und zwar vor allem in drei wichtige Stossrichtungen:

1. Ausbau bei den Stadtbussystemen

Stadtbussysteme sind die richtige Antwort auf die Verkehrsprobleme von Mittel- und Kleinstädten. Gerade in kleineren Städten hat die Siedlungsentwicklung dazu geführt, dass viele Wohngebiete nicht mehr einfach zu Fuss erreichbar sind. Ein grosser Teil des Verkehrs in diesen Städten ist hausgemacht, besteht also aus kurzen Strecken innerhalb der Städte. Das Verlagerungspotenzial auf Busse ist entsprechend sehr gross. Sie alle kennen das berühmte Bild. Ein Bus ersetzt gut 50 Autos mit je einem Insassen, und das energieeffizienter, umweltfreundlicher und platzsparender. Der Ausbau der Stadtbussysteme soll zu einer verbesserten und flächendeckenden Erschliessung der Städte führen. Alle Ziele innerhalb der Städte sollen direkt oder höchstens mit einmaligem Umsteigen und kurzen Wartezeiten erreichbar werden. Mit der besseren Bedienung der Quartiere beziehungsweise der häufigeren Taktfrequenz kann diese Rolle verstärkt werden. Ausserdem führen Stadtbusse auch zu einer besseren Erschliessung der Bahnhöfe.

Konkret werden auf den Fahrplanwechsel bei den Stadtbussystemen folgende Angebote neu kommen oder deutlich verbessert.

- In Langenthal und Burgdorf wird das Buslinienangebot mit dem 15 Minuten-Takt, einer verbesserten Abstimmung zwischen Stadt- und Regionallinien und je einer neuen Buslinie ausgebaut.
- Mit der Linie Péry – Bözingenfeld – Mett wird in der Agglomeration Biel die erste Tangentiallinie eröffnet. Weiter werden in Biel die Linien 7 und 8 künftig im 15-Minutentakt verkehren.
- In Thun werden die Buslinien neu geordnet und das Angebot mit durchgehend direkten Kursen Thun – Sigriswil verbessert.
- In Münsingen und Langnau wird das Angebot systematischer gestaltet und somit kundenfreundlicher.

2. Ausbau zum Halbstundentakt bei Regionallinien mit guter Nachfrage

Der Halbstundentakt entwickelt sich bei Regionallinien mehr und mehr zum Standard und soll bei steigender Nachfrage auf allen Linien mit genügendem Potenzial eingeführt werden. Der Ausbau zum Halbstundentakt erfolgt schrittweise:
Vorerst in den Hauptverkehrszeiten, dann am Nachmittag, schliesslich am Wochenende und am Abend. Konkret heisst das auf den Fahrplanwechsel hin:

- Im Berner Oberland erfolgt der Ausbau des Halbstundentaktes zwischen Spiez, Frutigen und Adelboden. Somit besteht dort künftig täglich während 6 Stunden ein Angebot im Halbstundentakt.
- In der Region Interlaken wird mit der Linie Interlaken - Ringgenberg eine dritte Buslinie sukzessive zum Halbstundentakt verdichtet.
- Mit dem durchgehenden Stundentakt beim RE Biel – Moutier – Delémont besteht zusammen mit den ICN-Zügen des Fernverkehrs ein Halbstundentakt zwischen Biel, Moutier und Delémont. Ab Ende 2012 sollen diese Züge nach Belfort verkehren und dort Anschlüsse auf die TGV-Züge nach Paris und Marseille vermitteln.
- Trotz dem Einspurabschnitt bei Ligerz kann der Halbstundentakt zwischen Biel und Neuenburg weiter ausgebaut werden: Einerseits während den Hauptverkehrszeiten unter der Woche, andererseits auch am späten Nachmittag an Wochenenden. Dieser Angebotsabbau ist nur möglich dank Anpassungen beim Güterverkehr, da die Strecke wegen dem Einspurabschnitt bei Ligerz äusserst stark ausgelastet ist.
- Zwischen Langenthal und Huttwil gilt der Halbstundentakt jetzt während dem ganzen Tag.
- Auf verschiedenen weiteren Buslinien wird der Takt verdichtet. Als Beispiel möchte ich die älteste Postautolinie der Schweiz erwähnen: Zwischen Bern und Dettligen besteht am Nachmittag durchgehend 30-Minutentakt, und das natürlich bis an das Ende der Linie in Aarberg.
- Eine grössere Anpassung erfährt auch die S-Bahn Bern in Richtung Emmental. Die schnellere S44 verkehrt neue ab Bern nach Sumiswald, die S4 dafür nach Langnau. Zwischen Sumiswald und Ramsei wird die S44 zum Halbstundentakt verdichtet, in Ramsei besteht ein Anschluss auf die S4. Zwischen Sumiswald und Affoltern-Weier verkehren neu Busse statt Züge und zwar direkt nach Huttwil. Zwischen Ramsei und Langnau wird die stündliche verkehrende S4 mit Bussen zum Halbstundentakt verdichtet.

3. Neue Spätverbindungen

Nebst der besseren örtlichen Erschliessung wird auch die zeitliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs verbessert. Einerseits durch eine Verlängerung der Betriebszeiten, andererseits durch Spätverbindungen. Im Nachtverkehr besteht insbesondere an den Wochenenden ein beträchtliches Potenzial für den öffentlichen Verkehr.

- Im Berner Oberland sind am Abend Wengen, Mürren und Meiringen später erreichbar.
- Am Wochenende verkehren neu Busse bis um Mitternacht ab Neuenstadt in die Gemeinden auf dem Tessenberg und in der gleichen Region verkehrt der letzte Bus ab Ins nach Erlach eine Stunde später.
- Auf verschiedenen Linien wird die Betriebszeit verlängert. Beispielsweise bei der Buslinie nach Eggiwil und Röthenbach oder ab Münsingen nach Gerzensee.

Der Kanton muss seine knappen Mittel gezielt einsetzen. Dort wo das Angebot nur schwach genutzt wird kann es deshalb auch zu Angebotsreduktionen kommen:

- Zwischen Aarberg und Seedorf verkehrt das Postauto auch in den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt, die schlecht genutzten Verdichtungskurse fallen weg.
- Zwischen Biel und Vingelz fallen Früh- und Spätverbindungen weg. Das trotz geringem Einwohnerpotenzial gute Angebot (20-Minutentakt) bleibt aber erhalten.
- Zwischen Wynigen und Herzogenbuchsee fallen am Wochenende Frühkurse weg.
- Im Emmental wird zwischen Grünenmatt und Heimisbach das Samstagsangebot wegfallen.

Ebenfalls erwähnen möchte ich neue Linien zur besseren Erschliessung kleinerer Potenziale in ländlichen Gebieten.

- Zwischen Spiez, Emdtal und Aeschi verkehrt neu 5 Mal pro Tag ein Bus.

- Einzelne Kurse am Morgen und Abend verbinden Erlach via Gals und Gampelen mit Ins und erlauben wesentlich schnellere Verbindungen für Pendlerinnen und Pendler.
- Mit dem neuen Bürgerbus Hellsau – Höchstetten – Willadingen – Koppigen erhalten diese kleine ländliche Gemeinden einen eigenen Bus. Dieser wurde bereits Ende Sommerferien im August eingeführt.

Zudem wird das Angebot auf zahlreichen weiteren Linien verbessert. Beispielsweise durch eine Verlängerung eines dichteren Taktes um eine Stunde, einen zusätzlichen Bus am Nachmittag oder eines neuen Frühkurses.

Verbessert wird auf den Fahrplanwechsel schliesslich auch der Geltungsbereich des Libero-Tarifverbundes. Dieser wird ins Seeland erweitet. Neu können Abonnemente und Billette in das bisherige Verbundgebiet auch aus Erlach, Ins, Aarberg, Lyss, Worben oder Dotzigen gelöst werden. Pendelnde aus diesen Regionen können neu mit einem Fahrausweis zur Arbeit in die Agglomeration Bern fahren. Auch der Ausgang oder das Einkaufen in Bern wird aus diesen Regionen einfacher, indem der Stadtverkehr von Bern neu im Billett nach Bern enthalten ist, da es sich um ein Liberobillett handelt.

Einschätzung

Mit den Angebotserweiterungen auf den Fahrplanwechsel hin werden wir den öffentlichen Verkehr nochmals signifikant verbessern, und das - wie unsere Karte zeigt - praktisch flächendeckend über den ganzen Kanton. Das ist gut so und auch dringend notwendig, damit wir Bernerinnen und Berner auch künftig mobil bleiben können und unsere Verkehrssysteme flüssig.

Gleichzeitig muss ich ihnen aber auch sehr deutlich sagen, dass wohl mit diesen Angebotsausweitungen - zumindest beim Schienenverkehr - die Zitrone mit dem heutigen Infrastrukturnetz ausgequetscht ist. Beim Schienenverkehr haben wir nämlich schon heute vielerorts knappe Kapazitäten. Sehr prekär ist die Situation insbesondere in der Agglomeration Bern. Dort ist es derzeit praktisch unmöglich das Angebot zu verbessern.

Für weitere Ausbauten des öffentlichen Verkehrs bei der Schiene müssen wir also auch weiter in die Infrastrukturnetze investieren. Das ist notwendig, braucht allerdings Zeit. Entsprechend sind wir seit Längerem an der Arbeit. Im Bau ist bereits das 3. Gleis bei Rütti-Zollikofen. Bald wird das Entflechtungswerk beim Wylerfeld und das 3. Gleis von Gümligen nach Münsingen folgen müssen. In Planung sind neue Tramlinien in Bern und ein neues Tram für Biel. Nur mit diesen wichtigen Ausbauten wird es künftig möglich sein, dass der öffentliche Verkehr in den Städten und Agglomerationen das grosse Verkehrswachstum übernimmt. Nur so wird es möglich sein, dass unsere Verkehrssysteme als wichtige Lebensadern nicht im Kollaps zusammenbrechen.

Exkurs zum Internationalen Verkehr

Erlauben Sie mir zum Schluss auch noch ein paar Worte zum internationalen Fernverkehr. Dort ändert sich zwar auf den Fahrplanwechsel nicht viel. Und doch hat uns dieser Verkehr - es wurde ja immer wieder auch in den Medien darüber berichtet - im letzten Jahr stark beschäftigt.

Es gibt gewisse Tendenzen, dass unser Kanton und speziell unsere Hauptstadt im internationalen Schienenverkehr an Bedeutung verliert. So wurde beispielsweise eine direkte TGV-Verbindung zwischen Bern und Paris gestrichen und auch nach Mailand verkehren täglich nur noch drei direkte Züge in jede Richtung.

Das ist eine Entwicklung welche mir grosse Sorgen macht. Wir dürfen nicht vergessen, dass sich Bern hier in einem Standortwettbewerb mit anderen schweizerischen und europäischen

Metropolen befindet. Die Bedeutung von guten Verbindungen für eine Metropole ist bekannt und wissenschaftlich bewiesen.

Ich setze mich mit Vehemenz gegenüber den Transportunternehmungen für gute internationale Verbindungen ein. So habe ich mich beispielsweise gemeinsam mit dem Kanton Neuenburg und der Stadt Bern gegen den Abbau eines TGV Zuges Bern-Paris gewehrt. Es ist uns gelungen, zusammen mit SBB und BAV eine Ersatzlösung zu finden. Ab dem 13. Dezember wird als Ersatz für die gestrichene TGV-Verbindung ein Anschlusszug von Bern nach Frasne verkehren. Von dort aus ist der TGV-Anschluss von und nach Paris garantiert. Die Medien werden am kommenden Freitag, den 11. Dezember 2009 in Neuenburg über die Details informiert.

Den SBB haben wir abgerungen, dass der verbleibende TGV Bern – Paris auch in den nächsten Jahren verkehren wird und diese Verbindung somit nicht vor dem Aus steht.

Und dennoch bleibt beim internationalen Schienenverkehr viel zu tun. Der Kampf um gute internationale Zugsverbindungen von Bern in die europäischen Metropolen wird in den nächsten Jahren für uns alle sehr wichtig. Es geht darum, den Standort Bern im internationalen Schienenverkehr zu halten und wo möglich auszubauen. Das kann aber nicht allein über die Verkehrspolitik erfolgen. Hierzu muss die Attraktivität der Hauptstadt als Ganzes erhalten, gestärkt und verbessert werden.

Fazit

Ich komme zum Schluss meiner Ausführungen:

Nach knapp 9 Monaten können wir bereits einen wesentlichen Teil des grossrätlichen Angebotsbeschlusses umsetzen. Mit den vielen Verbesserungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs profitieren Bürgerinnen und Bürger in allen Teilen des Kantons Bern.

Mit dem Angebotsbeschluss, dem jetzigen Umsetzungsschritt und den weiter geplanten Infrastrukturausbauten hat der Kanton Bern planerisch und von den Finanzen her seine Hausaufgaben gemacht. Wir sind auf Kurs und können die Angebotsausbauten wie geplant umsetzen.

Der Erfolg gibt uns recht. Der öffentliche Verkehr hat nach wie vor erstaunliche Zuwachsraten, und das trotz Finanz- und Wirtschaftskrise. Aber auf diesem Erfolg können und dürfen wir uns nicht ausruhen. Mehr Fahrgäste benötigen mehr Beförderungskapazitäten. Und das wiederum heisst neue Gleise, mehr Fahrten und grössere Fahrzeuge. Dies bindet wiederum neue Mittel.

Mit den Steigerungen der Mittel im Angebotsbeschluss und im Investitionsrahmenkredit hat sich der Kanton Bern ganz klar zu einem guten öV-Angebot bekannt. Sorge bereitet mir jedoch, dass der Bund in der Finanzierung des Infrastrukturausbaus die von ihm zugesicherten Mittel nicht zeitgerecht bereitstellen kann. Wenn man jedoch die Steigerungsraten der Fahrgastzahlen auch nur moderat fortschreibt, und wenn man das Gedränge in unseren Bussen und Bahnen jetzt schon bedenkt, so dulden die Projekte im Rahmen von ZEB und den Agglomerationsprogrammen keinen Aufschub.

Wenn dann nicht nur von Verschiebungen, sondern darüber hinaus auch noch von Kürzungen der Mittel für den öffentlichen Verkehr im Zuge von Sparüberlegungen seitens des Bundes gesprochen wird, dann passt für mich überhaupt nichts mehr zusammen.

Der Kanton Bern bekundet seinen Willen, dass das Verkehrswachstum zum grossen Teil vom öffentlichen Verkehr aufgefangen werden soll. Er stellt dafür im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten sehr viel Geld zur Verfügung. Also wird der Kanton Bern sich auch dafür einsetzen, dass der Bund seinen Verpflichtungen in der Verbundaufgabe Verkehr – und dazu gehört auch der öffentliche Regionalverkehr – nachkommt.