

Bern, 20. August 2020

## **Fachkonsultation zum kantonalen Angebotskonzept ÖV 2022-2025 Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrter Herr Aebi, sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. Juni 2020 haben Sie den Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV) um Stellungnahme zur oben genannten Vorlage gebeten. Gerne äussern wir uns dazu wie folgt:

### **1. Allgemeines**

Qualitativ gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen. Regionen mit gutem Zugang zu den verschiedenen Märkten sind produktiver, wettbewerbsfähiger und somit grundsätzlich erfolgreicher als schlecht erreichbare Regionen. Der Verkehr hat jedoch auch grossen Einfluss auf die Wohn- und Lebensqualität in einem Kanton. Es braucht heute mehr denn je Verkehrslösungen, welche die Anliegen der Menschen, Siedlung, Wirtschaft und Umwelt einbeziehen und aufeinander abstimmt. Koexistenz im Strassenverkehr spielt dort am besten, wo öffentlicher Verkehr und Individualverkehr optimal aufeinander abgestimmt und verknüpft sind.

Vor allem in den Agglomerationen, wo die Räume eng sind und Strassen nicht beliebig ausgebaut werden können, sind besondere Anstrengungen und Massnahmen nötig, um dieses Ziel zu erreichen: Zum Beispiel mit der Verbesserung der Umsteigebeziehungen, mit gezielten Kapazitätssteigerungen der ÖV-Infrastruktur, mit der Schaffung funktionierender Mobilitätsketten sowie baulichen Massnahmen für Verkehrssicherheit, Siedlungsgestaltung und Lebensqualität. Es wäre jedoch fahrlässig, den Individualverkehr auf der Strasse in den nächsten Jahren zu vernachlässigen. **Wir brauchen für die künftige Bewältigung der steigenden Verkehrsprognosen aufgrund des Bevölkerungswachstums und weiter wachsenden Verkehrsbedürfnisse beim IV/MIV und ÖV sämtliche Verkehrsmittel und beide Systemen benötigen entsprechend umfangreiche Ausbauten, die aber auf einander abgestimmt sein müssen und sich nicht konkurrenzieren sollten.** Gerade während der Corona Krise hat der Individualverkehr eine äusserst wichtige Rolle übernommen.

Bis 2040 wird mit einer Zunahme der Fahrzeugkilometer beim motorisierten Individualverkehr von 14.4 % und Personenkilometer beim öffentlichen Verkehr von 56.4 % gerechnet. Damit der wirtschaftsrelevante Verkehr nicht im Stau stecken bleibt, bedarf es sowohl weiterer Infrastrukturverbesserungen und Fahrplanverdichtungen beim öffentlichen Verkehr als auch die Weiterführung des Ausbaus der Strasseninfrastruktur.

Das stetig wachsende Verkehrsaufkommen sowie die sich rasch verändernden gesellschaftlichen, ökonomischen, ökologischen und technologischen Rahmenbedingungen stellen die Verkehrsplanung und -infrastruktur vor immer neue Herausforderungen. Die aktuelle Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Corona-Pandemie und deren Auswirkung auf die ÖV-Nutzung stellen einen noch nie dagewesenen Unsicherheitsfaktor dar. Die verkehrsmässigen Engpässe lassen sich in Zukunft

nur durch ein sinnvolles und ausgewogenes Miteinander und nicht durch gegenseitiges Ausspielen der Verkehrsarten lösen. Hier kann auch die Digitalisierung einen wichtigen Beitrag leisten.

## 2. Stellungnahme

Im Sinne des Service-public haben alle Bevölkerungsgruppen und Landesteile Anrecht auf ein funktionierendes und sicheres Verkehrssystem. Wir befürworten die vom Kanton Bern skizzierte Mobilitätspolitik mit dem Ziel ein gutes Erreichbarkeitsniveau zu sicheren, zugleich finanziell tragbar zu sein und die Umwelt möglichst zu schonen.

Die mit dem Konzept verfolgte Absicht, dass in der Regel grössere Ortschaften bzw. wichtige Wohn- und Arbeitsstandorte in einer angemessenen Qualität erschlossen werden und zwischen den Agglomerationen attraktive Züge des Fernverkehrs die Grundlage für eine starke Stellung des ÖV bilden begrünnen wir. Aus Sicht der Wirtschaft ist es wesentlich, dass es eine gute Vernetzung des Fernverkehrs mit dem öffentlichen Agglomerationsverkehr und dem Langsamverkehr gibt. Zu berücksichtigen ist auch der kombinierte Verkehr wie Park-and-Ride und Bike-and-Ride.

Es ist im Sinne der Wirtschaft, dass auch das ÖV-Angebot gezielt **nachfrageorientiert** in den kommenden Jahren weiterentwickelt wird. Positiv ist das Ergebnis zu werten, dass zwischen 2014 und 2021 das vom Kanton Bern mitbestellte abgeltungsberechtigte Verkehrsangebot um knapp 10 % erhöht werden konnte.

Die vorgenommene Definition des Angebotes im Angebotsbeschluss nach bestimmten Angebotsstufen erachten wir als sinnvoll. Namentlich begrünnen wir die auf verschiedenen Linien geplanten Angebotsverdichtungen, insbesondere in Städten und Agglomerationen. Wir sind für eine Kapazitätssteigerungen der S-Bahn Bern (Einsatz von neuen und teils grösseren Fahrzeugen wie Doppelstock-Kompositionen, etc) und die Einführung des Viertelstundentakts im Kernbereich der S-Bahn (entspricht in etwa der Agglomeration Bern). Im Weiteren nehmen wir zustimmend zur Kenntnis, dass in ländlicheren Regionen des Kantons kein Abbau von ÖV-Linien vorgesehen ist. Aus unserer Sicht ist dies eine zwingende Voraussetzung, damit die Feinverteilung der ÖV-Personenströme weiterhin funktioniert.

Wir unterstützen die längerfristig geplanten Angebotsverbesserungen beim Fernverkehr wie der Ausbau zum Viertelstundentakt auf der Linie Bern – Olten – Basel sowie den Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich – Zürich Flughafen.

Ein sehr wichtiges Projekt für die Wirtschaft des Kantons Bern ist der Ausbau des Bahnhofs Bern. Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. Er spielt im nationalen Verkehr der Schweiz eine zentrale Rolle. Auf regionaler Ebene ist er das Zentrum der S-Bahn Bern. Die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern muss für den HIV langfristig gesichert und die Kapazität erhöht werden.

Ebenfalls von grosser Bedeutung für die Wirtschaft ist der beschlossene Ausbausritt 2035 des Lötschberg-Basistunnels. Dies ermöglicht es die Fernverkehrszüge Bern – Brig halbstündlich und zusätzliche Güterzüge durch den Basistunnel zu führen, was klare Vorteile für die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs hat.

Die relative Zunahme zwischen 2016 und 2040 ist beim ÖV höher als beim MIV. Dadurch kommt es bis 2040 gemäss dem Gesamtverkehrsmodell zu einer Modalsplit Verschiebung Richtung ÖV. Die Corona Krise hat jedoch zu einem massiven Nachfragerückgang im ÖV von zwischenzeitlich bis zu 80 % geführt. Nach den ersten Lockerungen hat sich die Nachfrage scheinbar wieder leicht erholt, liegt aber immer noch deutlich unter der Nachfrage vor Corona. Wir erachten es als sinnvoll, dass für die Beurteilung des vorliegenden Angebotskonzeptes 2022-2025 die aktuelle Situation nicht als einziger Gradmesser berücksichtigt worden ist. Der öffentliche Verkehr muss nach der Überwindung der Pandemie wieder in der Lage sein, seine wichtige Rolle im Verkehrssystem erneut übernehmen zu können. Es gilt in dieser unsicheren Zeit umsichtig und nachhaltig zu agieren damit der öffentliche Verkehr dazu in der Lage ist.

Ob die prognostizierte Verkehrszunahme unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Corona Krise eintritt und mit den geplanten Ausbauschritten aufgefangen werden kann, ist für uns unklar. Angesichts der eher düsteren Finanzaussichten des Kantons Bern erachten wir das Ausmass der angestrebten Angebotsverbesserungen als «Fortschreibung der Geschichte» jedoch als vernünftig. Für uns stellt sich jedoch die Frage, ob unter Berücksichtigung der aktuellen Corona Situation eine verzögerte oder nachfrageorientiert angepasste Einführung verschiedener geplanter Ausbauten um ein bis zwei Jahr vorgenommen werden sollte. Dies insbesondere auch aus Rücksicht auf die daraus resultierenden finanziellen Konsequenzen für den Kanton Bern.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme unserer Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

**Handels- und Industrieverein des Kantons Bern**



Adrian Haas, Dr. iur., Fürsprecher  
Direktor



Sibylle Plüss-Zürcher, Fürsprecherin  
Stellvertretende Direktorin