

## **Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs: Die Ansprüche im ländlichen Gebiet steigen**

Die Volkszählung 2000 zeigt, dass ländliche Gemeinden ausserhalb der Agglomerationen in den Neunzigerjahren ein starkes Wachstum verzeichneten. Diese Entwicklung hat auf die Planung des öffentlichen Verkehrs bedeutende Auswirkungen. Das Ziel müsse es sein, für diese Gebiete die Reisezeit in die Zentren zu verkürzen und den Takt zu verdichten, sagt Marco Rupp, Geschäftsführer der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Bern-Mittelland, in einem Interview mit der Tageszeitung „Der Bund“. Aufgrund der beschränkten finanziellen Mittel könne dies nur durch die vermehrte Verknüpfung von Bus und S-Bahn geschehen. Weiter erfordere die räumliche Entwicklung künftig zunehmend auch Tangentiallinien, die die Zentren auslassen.

### Weitere Informationen:

Bundesamt für Statistik BfS  
Volkszählung 2000

[www.statistik.admin.ch](http://www.statistik.admin.ch)  
[www.volkszaehlung.ch](http://www.volkszaehlung.ch)

4. Februar 2002

---

Redaktion Mobilservice  
Andreas Blumenstein  
Aarberggasse 8, 3011 Bern  
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67  
mailto: [redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
homepage: <http://www.mobilservice.ch>

Geschäftsstelle Mobilservice  
Monika Tschannen-Süess  
Postfach 47, 3115 Gerzensee  
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16  
mailto: [info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)

# «Der ÖV hinkt hintennach»

Interview mit Marco Rupp, Geschäftsführer der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK)  
Bern-Mittelland  
Der Bund, 30. Januar 2002

---

***Die Volkszählung 2000 hat gezeigt, dass im Kanton Bern vor allem die Städte und Agglomerationen Einwohnerinnen und Einwohner verloren haben. Der ländliche Gürtel, der an die Agglomeration anschliesst, ist hingegen im Wachsen begriffen. Wie gut ist dieser Gürtel mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen?***

Das Angebot in diesen ländlichen Gegenden ist gut. Allerdings muss ich schon eingestehen, dass der öffentliche Verkehr der Entwicklung immer etwas hintennach hinkt. Die Bedürfnisse ändern sich schnell, und es ist nicht immer einfach, das Angebot mit den vorhandenen finanziellen Mitteln diesen Bedürfnissen anzupassen. Es wäre zum Beispiel heute nicht mehr möglich, eine ÖV-Linie an einen Ort hinzuziehen, wo noch keine Leute wohnen - so, wie es damals im Saali mit dem Tram Nummer 3 gemacht wurde. Andererseits ist auch festzuhalten, dass das ÖV-Angebot allein eine Region oder eine Stadt noch nicht attraktiv macht. Andere Faktoren wie Sicherheit, Schulen und Wohnqualität sind genauso wichtig wie die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

***Dennoch: Wie muss der öffentliche Verkehr auf die Entwicklung, welche die Volkszählung aufzeigt, reagieren?***

Wir stellen fest, dass die Ansprüche an den öffentlichen Verkehr im ländlichen Gebiet steigen. Die Leute wollen rasch in die Stadt gelangen. Unser Ziel muss es sein, die Reisezeit zu verkürzen sowie den Takt zu verdichten. Dazu werden wir vermehrt die Busse an die S-Bahn andocken. Das heisst, die Passagiere werden beispielsweise künftig von Riggisberg nicht mehr mit dem Bus direkt ins Zentrum von Bern fahren, sondern in Toffen auf die S-Bahn umsteigen. Das ist zwar unbequemer und bei den Fahrgästen deshalb auch nicht beliebt. Es ist aber die effizienteste Möglichkeit, mit dem Geld, das wir zur Verfügung haben, eine Verbesserung zu erreichen.

***Für viele Passagiere aus dem ländlichen Raum ist zunehmend gar nicht mehr die Stadt das Ziel ihrer Pendlerfahrten, sondern eine der Agglomerationsgemeinden, wo ja mittlerweile zahlreiche Arbeitsplätze angesiedelt wurden.***

Das stimmt. Das heutige Angebot wird jedoch von radialen Verbindungen dominiert. Pendlerinnen und Pendlern bleibt also meistens nichts anderes übrig, als einen Umweg übers Stadtzentrum zu machen, damit sie an ihren Arbeitsort in der Agglomeration gelangen. Deshalb werden wir die Tangentiallinien künftig weiter ausbauen müssen und Angebote schaffen wie etwa die neue Verbindung Konolfingen-Münsingen- Belp, die es ab April geben wird.

### ***Was ist die Schwierigkeit dabei?***

Zum Teil dauern die Fahrten auf den Bussen der Tangentiallinien zu lange, und der Fahrplan ist zu wenig dicht. Die Pendler sind schneller, wenn sie entweder übers Zentrum fahren oder aber das Auto benutzen. Die Volkszählung zeigt ja auch auf, dass der Zeitaufwand fürs Pendeln steigt. Der Individualverkehr belastet aber gerade die Gemeinden der inneren Agglomeration stark. Der Verkehr als Ganzes muss deshalb dort neu geplant werden. Realisierte und gelungene Beispiele sind die Seftigenstrasse in Wabern und die Bernstrasse in Zollikofen.