



Bau-, Verkehrs- und Energie-  
direktion des Kantons Bern



**Renate Amstutz**

Generalsekretärin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

# **Die Herausforderungen für den Kanton Bern: ...im Überblick**

Es gilt das gesprochene Wort

*5. Berner Verkehrstag*

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

**REFERAT**  
**Herausforderungen für den Kanton Bern**  
**... im Überblick**

---

Referent/in	Frau Generalsekretärin Renate Amstutz
Thema/Anlass	5. Berner Verkehrstag
Datum	19. August 2005
Ort	Konferenzzentrum Allegro
	<b><i>Es gilt das gesprochene Wort</i></b>

---

**Einführung**

Der heutige Vormittag hat uns gezeigt, dass Investition in Verkehrsinfrastrukturen – wenn sie am richtigen Ort erfolgen – von grosser Bedeutung sind. Ob solche Investitionen auch in Zukunft möglich sein werden, ist eine Frage der vorhandenen Mittel. Bereits in den vergangenen Jahren musste viel gespart werden. Auf einiges wurde verzichtet, an anderen Orten konnte Sparpotenzial genutzt werden. Der Spardruck bleibt weiter bestehen, begrenzte Potenziale für neue Sparmassnahmen bestehen.

Frau Regierungsrätin Egger hat es am Schluss ihres Referates bereits gesagt: Die Zitrone ist ausgepresst. Bei der Umsetzung neuer Sparmassnahmen droht es VerliererInnen zu geben. Das sind die Bedrohungen:

- In den Randregionen können Strassen nicht, oder nur ungenügend unterhalten werden, Aus- und Neubauten sind nicht möglich. Das bereits ausgedünnte ÖV-Angebot wird weiter reduziert, ganze Gebiete könnten vom ÖV abgehängt werden.
- In den Agglomerationen können die Verkehrsprobleme, zu denen Verkehrsüberlastung und negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zählen, nicht oder nur ungenügend gelöst werden. Leiden darunter werden die kantonale Wirtschaft, deren Konkurrenzfähigkeit im Vergleich mit anderen Standorten abnehmen wird, die VerkehrsteilnehmerInnen in überfüllten Zügen, im Stau und auf zu wenig sicheren und attraktiven Wegen und Strassen und schliesslich die von Lärm- und Schadstoffemissionen geplagten AnwohnerInnen.

Diese potenziellen VerliererInnen wehren sich bereits jetzt und werden dies in Zukunft noch mehr tun. Grosse Herausforderung für den Kanton Bern ist es, für die angesprochenen Gruppen, für die Bevölkerung und Wirtschaft sowohl in den eher peripheren Regionen als auch in den Agglomerationen Wege aufzuzeigen, die ein positive, zukunftsgerichtete und nicht in erster Linie den Leistungsabbau betonende Entwicklung ermöglichen.

## **Herausforderungen und Handlungsansätze**

Für den Kanton Bern sehe ich drei grosse Herausforderungen, mit denen gleichzeitig die wichtigsten Handlungsansätze verbunden sind:

- Nutzen von Verkehrsinfrastrukturen aufzeigen und in Wert setzen
- Prioritäten setzen
- Alternativen aufzeigen

Vorausschicken möchte ich allerdings, dass der Kanton Bern nicht alleine agieren kann sondern nur zusammen mit starken PartnerInnen:

- Der Bund, der klare Rahmenbedingungen vorgibt – z. B. beim Nationalstrassenbau oder bei der Bahnreform – und sich an seine Verpflichtungen und Versprechen hält – z. B. bei der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs
- Die Verkehrsunternehmen, die ihre Leistungen effizient, effektiv und innovativ erbringen und nahe an den KundInnen agieren
- Die Bauwirtschaft, die gute Qualität zu fairen Preisen offeriert und baut
- Die Gemeinden und Regionen, die selber aktiv sind und vom Kanton nicht nur fordern, sondern in der Lage sind, ihre Bedürfnisse in übergeordnete Zusammenhänge einordnen zu können

### *Nutzen von Verkehrsinfrastrukturen aufzeigen und in Wert setzen*

Unter dem Stichwort „Aufgabendialog“ hat der Kanton Bern sein neuestes Sparprogramm lanciert. Dabei sollen staatliche Leistungen als Ganzes hinterfragt werden. In diesem Zusammenhang gilt es einmal mehr und ganz deutlich darauf hinzuweisen, dass ein funktionierendes Verkehrsnetzwerk Grundlage und Voraussetzung für ein funktionierendes wirtschaftliches und gesellschaftliches Leben im Kanton Bern sind. In diesem ganz zentralen staatlichen Aufgabenbereich ist ein weiterer Abbau problematisch. Darauf muss immer wieder aufmerksam gemacht werden.

Die zentrale Funktion des Staates in diesem Bereich bedeutet aber auch, dass die Akteure besonders gefordert sind, mit den ihnen anvertrauten Mitteln haushälterisch umzugehen. Das bedeutet auch, dass sie nach innovativen Wegen zur Problemlösung suchen.

### *Prioritäten setzen*

Nicht alles ist möglich. Der Kanton muss klar sagen, welche Ziele er hat und wie diese erreicht werden können. Schuldenabbau, eine prosperierende Wirtschaft und eine nachhaltige Entwicklung gehören zu den wichtigsten Stossrichtungen der Regierungspolitik. Dazu müssen auch die Investitionen im Verkehrsbereich beitragen.

Aktuelles Beispiel ist der Agglomerationsverkehr. Im Auftrag des Kantons Bern sind in den sechs Berner Agglomerationen Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken bis Ende 2004 Agglomerationsprogramme entstanden. Der Kanton hat auf Basis dieser breit abgestützten Planungsgrundlagen einen Synthesebericht ausgearbeitet, der von der Regierung im September 2005 verabschiedet und anschliessend zusammen mit den Agglomerationsprogrammen beim Bund eingereicht werden soll. Bei der Erarbeitung des Berichts stellte sich die Frage, wie mit der Tatsache umgegangen werden soll, dass die Kosten der Projekte, wie sie von den Agglomerationen vorgeschlagen werden und offenbar zur Lösung der dortigen Verkehrsprobleme notwendig sind, weit über den Möglichkeiten der jährlich für Verkehrsinfrastrukturen vorgesehenen Budgetposten liegen. Die Lösung liegt in einer Prioritätensetzung, die einerseits auf den Vorgaben des Bundes beruht und andererseits die Zielvorgaben der wichtigsten kantonalen Strategien mit einbezieht. Sämtliche teuren Verkehrsinfrastrukturvorhaben wurden mit einem auf den Vorgaben der Nachhaltigen Entwicklung beruhenden Indikatorensystem bewertet und in eine Rangfolge gebracht.

Bei den Verkehrsmassnahmen mit hohen Investitionskosten ergab sich aufgrund der Bewertung eine in Punktzahlen ausgedrückte Reihenfolge, ergänzt um die Information über das Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie die Projektreife. Dabei stehen folgende Projekte in einer Gesamtbewertung aus kantonalen Sicht im Vordergrund:

- kantonal zentrale Strassenbaumassnahmen (z.B. Wankdorfplatz, die Neue Aarequerung Bypass Nord in Thun inkl. Netzanpassungen und Schutzmassnahmen)
- die Sanierung von Ortsdurchfahrten und die flankierenden Massnahmen zur A5 in Biel
- ÖV-Erschliessungen im Zentrum grosser Agglomerationen
- Kapazitätssteigerungen im Kern der Berner S-Bahn

Als vergleichsweise weniger prioritär erweisen sich weitere grosse neue Strassenbauten, insbesondere die Umfahrung Wilderswil, die Zufahrt Emmental, die Wirtschaftsstrasse Oberraargau oder der Autobahn-Vollanschluss Studen.

Diese Beurteilung gilt auch aus der Optik Wirtschaftswachstum: Die Projekte schaffen neue Strassenkapazitäten auf Abschnitten, welche heute und in Zukunft als vergleichsweise wenig überlastet gelten. Entsprechend gering ist der mit diesen Projekten verbundene Erreichbarkeitsgewinn. Die Reisezeitgewinne liegen im Bereich von wenigen Minuten. Die Erschliessung dieser Regionen ist deshalb schon heute als gut bis sehr gut zu bezeichnen.

Gelingt es nicht - z. B. aufgrund von politischen Begehrlichkeiten oder Widerständen – die Mittel dort einzusetzen, wo sie am meisten Wirkung zeigen, drohen einerseits Fehlinvestitionen und teure Infrastrukturfolgekosten und andererseits besteht die Gefahr, dass der Bund den Kanton Bern bei der Mittelvergabe übergeht, weil die falschen Prioritäten gesetzt werden.

### *Alternativen aufzeigen*

Schliesslich werden wir nicht darum herum kommen, Alternativen zu neuen Infrastrukturen aufzuzeigen. Der Kanton Bern braucht zwar eine gezielte Ergänzung seiner Verkehrsinfrastrukturen. Dass diese auch ohne grossen Mitteleinsatz sehr viel Wirkung erzielen können, hat das Beispiel aus dem Langsamverkehr vorher gezeigt. Grosser Nachholbedarf besteht aber auch bei der besseren Nutzung von Infrastrukturen: Telematik, Verkehrssystemmanagement sind dazu Stichworte. Gleichzeitig kann durch verbesserte Information und Beratung von Verkehrsteilnehmenden und Unternehmen ein wesentlicher Beitrag zur Verlagerung und Vermeidung geleistet werden. Mobilitätsmanagement und Verbesserung im Bereich der kombinierten Mobilität sind hier mögliche Stichworte. Hier muss zudem die Frage erlaubt sein, ob Investitionen in solche „weiche Massnahmen“ oft nicht effektiver wären als der Bau neuer, teurer Infrastrukturen. Allerdings fehlen hier oft die Handlungsmöglichkeiten, weil dem Staat die gesetzlichen Grundlagen für Investitionen in „soft policies“ fehlen. Letztlich geht es immer darum, die intelligenteste Problemlösung zu finden

Wenn es uns gelingt, den Herausforderungen Handlung folgen zu lassen, können wir auf kantonaler Ebene einen Beitrag dazu leisten, dass alle gewinnen.



Bau-, Verkehrs- und Energie-  
direktion des Kantons Bern



BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

**Jürg von Känel**

Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

**...beim ÖV**

*5. Berner Verkehrstag*

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

## **Umgang mit dem Spardruck im öV**

Auch der öffentliche Verkehr unterliegt dem allgemeinen Spardruck der öffentlichen Hand. Die Auswirkungen der Sparanstrengungen liegen jedoch nicht so sehr bei der Streichung von finanziellen Mitteln, sondern im kontinuierlichen Ausbau der Leistungsangebote bei gleich bleibenden Kosten. Die beiden Instrumente „Angebotsbeschluss“ und „Investitionsrahmenkredit“ haben bisher Gewähr geboten, dass trotz den vielen Sparprogrammen der letzten Jahre immer noch eine Entwicklung im öffentlichen Verkehr möglich war. Dies deshalb, weil der Grosse Rat in einem demokratischen Prozess das öffentliche Verkehrsnetz, den Verkehrsmiteinsatz und das Kursangebot festlegt und den Regierungsrat beauftragt, die dazu notwendigen Mittel bereitzustellen. Wie Sie der aufgelegten Folie entnehmen können, konnte das Kursangebot zwischen 2000 und 2004 beträchtlich gesteigert werden, ohne mehr finanzielle Mittel zu beanspruchen. Dies war nur durch einschneidende Massnahmen der Transportunternehmen möglich. Diese hatten aber auch einen Dienstleistungsabbau zur Folge, wie z.B. kondukteurlosen Betrieb, die Ausdünnung der Stationsbedienung, Reduktion der Gepäckbeförderung. Zudem wurden einige Regionallinien auf Bus umgestellt und bei sehr schwach frequentierten Linien Angebotsreduktionen vorgenommen. Weitere Ersparnisse ergaben sich durch die vom Kanton durchgeführten Ausschreibungen.

Der Angebotssprung, als Folge der Einführung von Bahn 2000 1. Etappe, konnte allerdings nicht mehr durch weitere Effizienzsteigerungen aufgefangen werden. Die Gründe dazu sind die zusätzlichen Investitionsfolgekosten der zahlreichen neuen Infrastrukturbauten (Stichwort Doppelspurinseln, Station Wankdorf) sowie die Erneuerung und Aufstockung des Rollmaterials (S-Bahn Bern, Berner Oberland Bahnen, Zentralbahn). Ein weiterer Kostentreiber ist der zunehmende Vandalismus und die Gefährdung der persönlichen Sicherheit. Der Grosse Rat hat mit dem Angebotsbeschluss 2005-2008 diesen Tatsachen Rechnung getragen und die Abgeltungsmittel entsprechend erhöht. Zudem hat auch der Bund durch Kantonsquotenerhöhungen die Abgeltungssteigerung mitgetragen.

Eine Stabilisierung und Reduktion der Abgeltungssumme erwartet der Kanton durch Synergieeffekte bei den eingeleiteten Fusionen und weiteren Zusammenarbeitsformen der Transportunternehmen.

## **Zukünftige Entwicklung**

Der öffentliche Verkehr sieht in naher Zukunft einschneidende Änderungen entgegen. Das Regelwerk ist zurzeit eine Grossbaustelle. Zu nennen sind

- Neuer Finanzausgleich
- Bahnreform 2
- Leistungsvereinbarung Bund/SBB
- Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationen sowie Dringlichkeitsfonds
- zukünftige Bahnlandschaft Schweiz (Fusionen)
- neue Sicherheitsbestimmungen
- freier Netzzugang im Güterverkehr aber auch zunehmend im Personenverkehr
- fortschreitende europäische Integration

Die Auswirkungen all dieser und weiterer Veränderungen sind noch kaum absehbar. So sind beispielsweise gewisse Elemente der Bahnreform 2 stark umstritten, wie die Aufteilung in ein Grundnetz und ein Ergänzungsnetz. Was sich der Kanton Bern in der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs noch leisten kann, ist unter diesen Prämissen sehr unsicher. Aber immerhin: In unserer Verfassung steht in Art. 34.2 „Kanton und Gemeinden fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.“ Dies verpflichtet uns, ungeachtet der äusseren Umstände und Rahmenbedingungen am Ball zu bleiben und die jeweiligen Handlungsspielräume zu nutzen.

## **Handlungsansätze**

Frau Regierungsrätin Egger-Jenzer und Frau Amstutz haben Ihnen die verkehrspolitischen Zielsetzungen, den angestrebten Umgang mit der Mobilität sowie die langfristig angelegten Lösungsansätze in der Bewältigung des Verkehrs erläutert. Ich beschränke mich darauf, Ihnen die kurz- und mittelfristigen Handlungsansätze darzulegen.

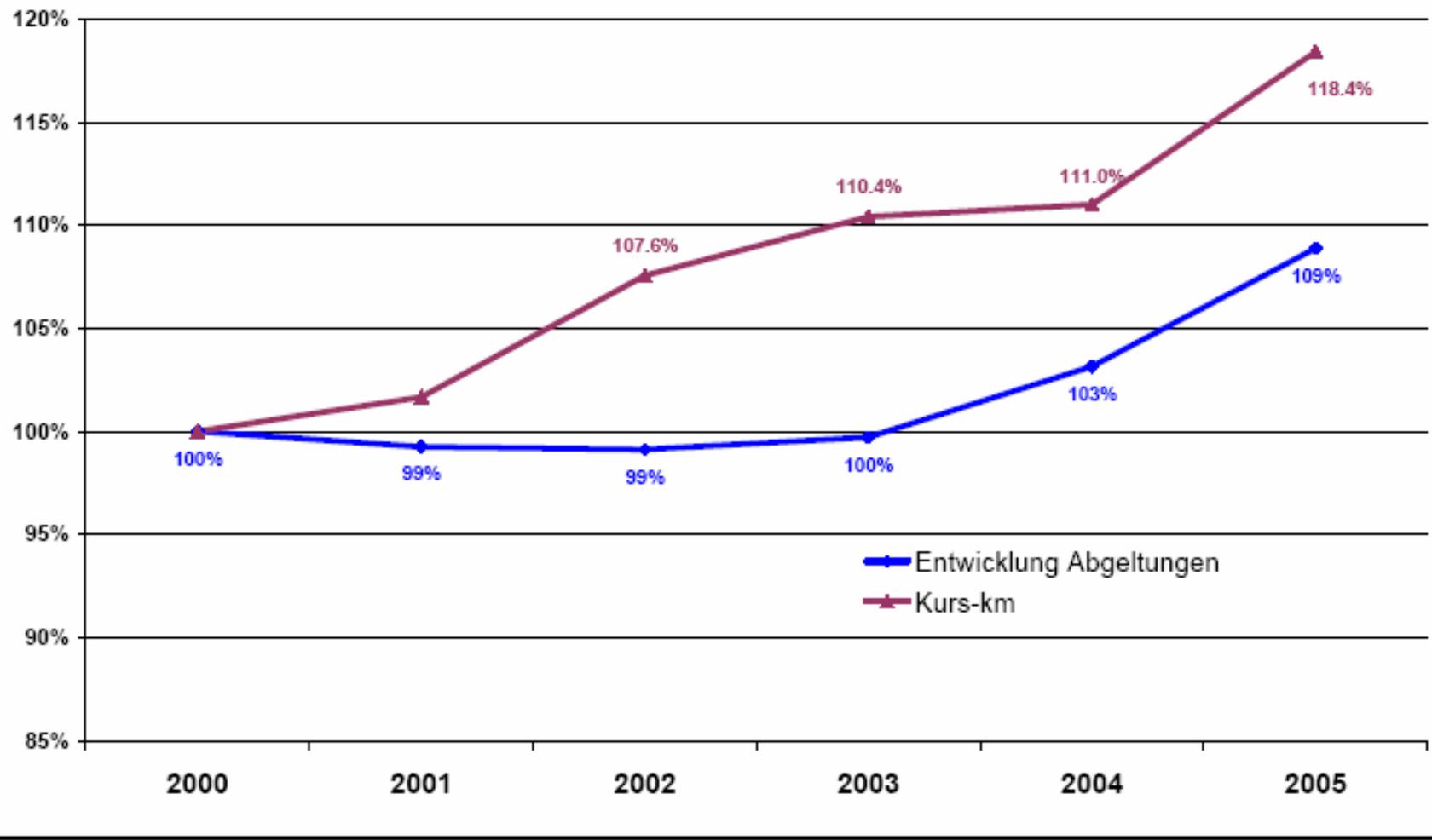
Primär geht es darum, das erreichte Niveau des öffentlichen Verkehrs zu erhalten und dort, wo es die steigende Nachfrage gebietet, gezielt weiterzuentwickeln. Zurzeit arbeiten wir an folgenden Planungen und Projekten:

- Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels. Hier geht es darum, diese neue Infrastruktur möglichst gut zu nutzen. Im Vordergrund steht eine möglichst gute Anbindung des Kantons Bern an das europäische Hochleistungsnetz Europas.
- Nach den Entscheiden des eidg. Parlaments zu den HGV-Anschlüssen wollen wir den Ausbau der Strecke Bern-Neuenburg zügig vorantreiben.
- Für die S-Bahn läuft das Projekt Weiterentwicklung bzw. erste Teilergänzung, mit dem Ziel, im Agglomerationskern auf allen Linien den ¼- Std-Takt einzuführen.
- Dies erfordert eine erhebliche Leistungssteigerung des Eisenbahnknotens Bern. Die SBB sind daran, einen entsprechenden Rahmenplan zu erstellen, welcher demnächst verabschiedet werden soll.
- Wie Sie diese Woche der Presse entnehmen konnten, hat sich die Behörden-delegation öV Bern West nach gründlichen Abklärungen für eine Neuauflage einer Trammerschliessung nach Bümpliz und Bethlehem/Brünnen entschieden.
- Unser Augenmerk ist aber auch bereits wieder auf die Anpassung des laufenden Angebotsbeschlusses und des Rahmenkredits gerichtet. Wie bisher widmen wir uns gleichermassen den Agglomerationsräumen wie der öV-Erschliessung in grösseren Ortschaften und dem ländlichen Raum.
- Ersatz Standseilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp durch eine Luftseilbahn.
- Rollmaterialbeschaffungen bei zahlreichen Transportunternehmen, unter anderem bei BLS, Bernmobil, VB Biel, ASM.

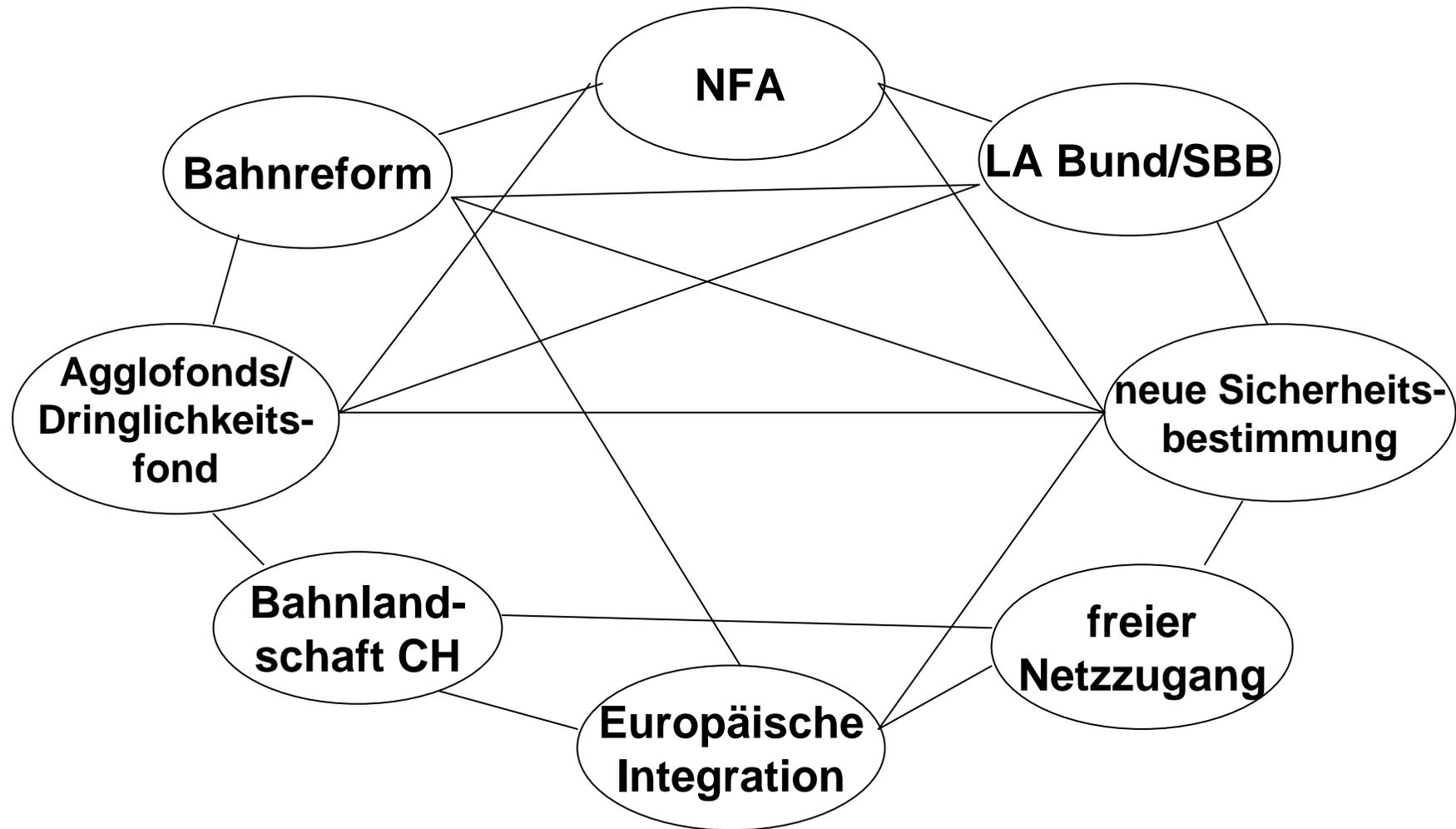
### **Erfahrungen im Kanton Bern**

Meine nun 12-jährigen Erfahrungen mit der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern sind durchaus positiv. Trotz den finanziellen Grenzen ist es gelungen, deutliche Fortschritte zu erzielen. Ich bin überzeugt, dass der öV in der Öffentlichkeit und in der Politik einen hohen Stellenwert genießt. Mit den bisherigen Angebotsbeschlüssen und Rahmenkrediten hat der Grosse Rat die entscheidenden Weichen gestellt und die notwendigen Mittel bereitgestellt. Ich hoffe, dass dieser Goodwill weiterhin anhält und damit für Mensch, Umwelt und Wirtschaft eine nachhaltige Verkehrspolitik bewirken kann.

### Entwicklung Kurskilometer und Abgeltungen



# Baustelle öV-Regelwerk / Abhängigkeiten



## **Laufende Planungen und Projekte für den Realisierungszeitraum 2008 – 2012**

---

- **Betriebskonzept Lötschbergbasistunnel**
- **Ausbau Bern-Neuenburg-Bahn im Rahmen HGV-Anschlüsse**
- **Weiterentwicklung S-Bahn Bern**
- **Leistungssteigerung Bahnhof Bern**
- **Erschliessung Bern West: Ausarbeitung Plangenehmigungsprojekt auf der Basis Tramvariante V4**
- **Ersatz Standseilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp durch eine Luftseilbahn**
- **Rollmaterialbeschaffungen (u.a. BLS, Bernmobil, VB Biel, ASM)**
- **Anpassung Angebotsbeschluss und Rahmenkredit**



Bau-, Verkehrs- und Energie-  
direktion des Kantons Bern



BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

**Walter Dinkel**

Vorsteher des Tiefbauamtes des Kantons Bern

**...und bei der Strasse**

*5. Berner Verkehrstag*

Weniger Geld und mehr Verkehr?

Standortbestimmung und Perspektiven

Freitag, 19. August 2005, Kursaal Bern

# Herausforderungen bei der Strasse

