

Am 7. Juni 2000 hat der Regierungsrat den Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000, Grundsätze – Handlungsbedarf – Massnahmen“, kurz **BE VP 2000**, zur Kenntnis genommen.

Die **BE VP 2000** schafft die zukünftigen Leitplanken für die Berner Verkehrspolitik. Anlass genug, um sie im Rahmen des Berner Verkehrstags vorzustellen und zu diskutieren.

# Berner Verkehrstag

**Freitag, 2. Februar 2001, Kongresszentrum BEA-Expo**

Der Berner Verkehrstag steht ganz im Zeichen der zukünftigen Berner Verkehrspolitik. Diese richtet sich an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit aus. Sie soll sozialverträglich, wirtschaftlich effizient und langfristig umweltverträglich sein. Die **BE VP 2000** leitet daraus drei Oberziele ab:

- Heutige und zukünftige negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt reduzieren und erhalten natürlicher Ressourcen
- Mobilität und Verkehrserschliessung für Wirtschaft und Gesellschaft sicherstellen
- Mittel des Staatshaushalts effizient und auf langfristige Finanzlage abgestimmt einsetzen

Aufbauend auf dieser Zielsetzung wird eine Vielzahl von konkreten Massnahmen zur Ergänzung der bisherigen Verkehrspolitik empfohlen.

Diese kompakte und aktuelle Tagung wird ein Treffpunkt für alle wichtigen Akteure in der Bernischen Verkehrspolitik.

Es ist das Ziel des Berner Verkehrstags, über zukünftige Schwerpunkte der Bernischen Verkehrspolitik zu informieren und diese zur Diskussion zu stellen.

Folgende Themen stehen im Zentrum der Tagung:

- Was bedeutet nachhaltige Verkehrspolitik für den Kanton Bern?
- Wie hoch ist das Investitionsvolumen für die Verkehrsinfrastruktur in Zukunft?
- Nach welchen Prioritäten sollen die knappen Mittel für Investitionen und Unterhalt in die Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden?
- Wie lassen sich Verkehr und Raumplanung besser koordinieren?
- Soll der Kanton Bern Massnahmen für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr ergreifen?
- Welche Strategie soll der Kanton Bern im Bereich neuer Fahrzeugtypen und Mobilitätsformen verfolgen?

ab 09.00

## Ein treffen und Anmeldung

09.30

## Begrüssung und Einführung

Regierungsrätin Doris Schaar-Born,  
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
des Kantons Bern

## 1. Teil: Bernische Verkehrspolitik 2000 – Präsentation, Diskussion

09.45

## «Bernische Verkehrspolitik 2000»: Ziele, Schwerpunkte, Massnahmen

René Neuenschwander und Felix Walter,  
Ecoplan

10.15

## Stellungsnahmen zur BE VP 2000

Wirtschaft: Peter Rychiger, Grossrat,  
Hans Rychiger AG  
Umwelt: Ursula Wyss, Nationalrätin  
Bund: Prof. Pierre-Alain Rumlley,  
Direktor Bundesamt für Raumentwicklung

10.45

## Podiumsdiskussion:

### Ansätze und Massnahmen bernischer Verkehrspolitik

Leitung: Dr. Ruedi Meier (Sekretär der bernischen Verkehrskonferenz), mit den vorangehenden Referentinnen und Referenten

11.15

## Pause, Kaffee

## 2. Teil: Informations-Plattformen

11.45

### Einführungsreferate je Informations-Plattform

12.30

### Lunch

13.30

### Fortsetzung

### Informations-Plattformen

14.30

### Pause, Kaffee

15.00

### Kurzpräsentation der Ergebnisse der Informations-Plattformen im Plenum

15.40

### Schlusspodium

Leitung: Dr. Ruedi Meier, mit Referentinnen und Referenten der Informations-Plattformen

16.30

## Ende der Tagung

## Die Informations-Plattformen im Überblick

### 1 Sinnvolle und effiziente Verkehrsinfrastruktur im Kanton Bern (Strasse/OeV)

Welche Prioritäten sollen beim Strassenbau und -unterhalt gesetzt werden?  
Ist die Forderung des OeV zielgerichtet?  
Was ist aus Finanzierungssicht möglich?  
Wie sollen die Randregionen erschlossen werden?

Leitung: Dr. R. Dienerle, Kantonsoberingenieur  
Inputreferate: Ch. Jullierat (TCS),  
P. Scheidegger (Direktor RBS)

### 2 Prioritäten bei Grossprojekten im Verkehr des Kantons Bern

Nach welchen Prioritäten sollen zur Diskussion stehende Grossprojekte beurteilt werden? Z.B. Erschliessung Emmental, Anschluss rechtes Thunerseeufer, Ausbau Saanenland, Tram Bern-West.

Leitung: F. Kobi, Kreisoberingenieur, TBA  
Inputreferate: H. Marti (Geschäftsführer Marti AG), H.R. Kamber (Direktor SVB)

### 3 Verkehr und Raumplanung

Abstimmung Raumplanung / Verkehr, Dezentrale Konzentration an ÖV-Haltestellen, Verkehr und kantonale Richtplanung, Verkehrserschliessung peripherer Gebiete  
Leitung: P. Rytz, Amt für Gemeinden und Raumordnung

Inputreferate: R. Muggli (Direktor VL P),  
U. Haag (Baudirektor Stadt Biel)

### 4 Nachhaltiger Freizeitverkehr

- Wachstum des Freizeitverkehrs
- Steuerung des Freizeitverkehrs auf kantonaler und kommunaler Ebene
- Anforderungen an den Bund
- Verhältnis von Wirtschaft und Umwelt

Leitung: J. von Känel, Vorsteher Amt für OeV  
Inputreferate: H. Imboden (Direktor BOT),  
M. Strupler (Amt für Sport), M. Wittwer (Chef Marketing Aare Seeland mobil AG)

### 5 Nachhaltige Technik: Strategie zu neuen Fahrzeugtypen und Mobilitätsformen

Kanton Bern: Leader bei neuen Fahrzeugen (Twike, Flyer, Entwicklungen SMH); Förderung neuer Mobilitätsformen, Rolle der Fachhochschulen, Strategien von Kanton und Gemeinden

Leitung: J. Frei, Vorsteher WEA  
Inputreferate: Prof. A. Wokann (PSI Villigen),  
Dr. U. Schaar (Human powered mobility, Expo 02)

## REFERAT

Referent/in	Frau Regierungsrätin Dori Schaer-Born
Thema/Anlass	Berner Verkehrstag
Datum	<b>Freitag, 2. Februar 2001</b>
Ort	Bern, Kongresszentrum BEA-expo <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren

Wir wollen heute zusammen die Grundsätze und die zukünftige Ausrichtung der bernischen Verkehrspolitik diskutieren. Es ist das erste Mal, dass im Kanton Bern eine Tagung wie die heutige durchgeführt wird. Es freut mich darum sehr, dass Sie so zahlreich am heutigen Berner Verkehrstag teilnehmen.

Braucht es eine eigene bernische Verkehrspolitik? Inwiefern kann und soll der Kanton Bern auf das Verkehrsverhalten seiner Bürgerinnen und Bürger Einfluss nehmen? Um es vorweg zu nehmen: Jawohl, der Kanton Bern ist durch die Kantonsverfassung, aber auch die Gesetzgebung auf Bundes- und Kantonebene verpflichtet zu einer eigenständigen Verkehrspolitik. Im Übrigen sollte dies in einem Bereich, in welchem jährlich Gelder in einer dreistelligen Millionenzahl fließen, so oder so selbstverständlich sein.

Als Grundlage für die heutige Tagung dient uns einerseits der von der Verkehrskonferenz - einem verwaltungsinternen Koordinationsgremium für Verkehrsfragen - in Zusammenarbeit mit der Firma „ECOPLAN“ erarbeitete Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000 - Grundsätze, Handlungsbedarf, Massnahmen“. Andererseits können wir uns auf einen Regierungsratsbeschluss vom Sommer 2000 abstützen, der zur zukünftigen bernischen Verkehrspolitik als Gesamtstrategie verabschiedet worden ist.

Bei der Ausarbeitung des vorliegenden Berichts gingen wir von folgender Ausgangslage aus:

- Die bisher gültigen Grundsätze der Berner Verkehrspolitik datieren vom Ende der 80er-Jahre.
- Anfangs der 90er-Jahre hat sich die verkehrspolitische Diskussion in verschiedener Hinsicht polarisiert:
  - Wer es aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen nicht als sinnvoll erachtete, möglichst viele Parkplätze zur Verfügung zu stellen, wurde sofort als wirtschaftsfeindlich abgestempelt.
  - Wer den gezielten Ausbau von Strasseninfrastrukturanlagen forderte, wurde umgekehrt mit dem Stigma versehen, die Umwelt sei ihm egal und es gehe ihm „nur“ um den wirtschaftlichen Profit.  
Diese „Ideologisierung“ der Verkehrspolitik hat sich als wenig fruchtbar erwiesen.
- In den 90er-Jahren haben sich die Rahmenbedingungen und die Handlungsspielräume der bernischen Verkehrspolitik teilweise grundlegend verändert. Dies lässt sich eindrücklich anhand von Stichworten wie Eisenbahnreform, knappe Finanzen oder Nachhaltigkeit dokumentieren.

- Daneben gibt es in den letzten Jahren schöne Erfolge zu verzeichnen, zum Beispiel im Bereich der Strasse das international bekannte „Bernier Modell, ein Planungsverfahren, mit welchem es in verschiedenen Gemeinden gelang, die Anliegen von Anwohnenden, Individual- und öffentlichem Verkehr mittels sanfter baulicher Massnahmen besser in Einklang zu bringen. Oder den gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Agglomerationen und die Sicherung der grossen Infrastrukturausbauten.

Aber immer noch ist es häufig schwierig, eine sachorientierte verkehrspolitische Diskussion zu führen. Grundlage einer solchen Diskussion müssen allgemein akzeptierte, auf unserer Verfassung beruhende verkehrspolitische Grundsätze sein.

Der Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000“ bzw. der entsprechende Regierungsratsbeschluss vom 7. Juni 2000 haben zum Ziel, diese Grundsätze neu zu definieren. Nach der Diskussion im bernischen Grossen Rat in der vergangenen Woche sollen sie nun im Rahmen des Berner Verkehrstags einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt werden.

### **Ziele der Verfassung als Ausgangspunkt**

Als oberste Leitplanke können wir uns dabei wie gesagt auf die kantonal-bernische Verfassung abstützen. In Artikel 34 heisst es:

- 1. Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung.**
- 2. Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.**
- 3. Sie berücksichtigen beim Strassenbau die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs.**
- 4. Sie berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.**

Wie in vielen andern Bereichen ist die neue bernische Verfassung auch hier sehr fortschrittlich und wegweisend. Bereits vor den Konferenzen von Rio und Kyoto werden wirtschaftliche, soziale und Umweltziele gemeinsam angesprochen. Mit anderen Worten: die bernische Verfassung fordert eine **nachhaltige** Verkehrspolitik.

Dieser - auch wenn er leider etwas zum Schlagwort verkommen - ist der Kern und die umfassende Klammer der bernischen Verkehrspolitik.

So ist denn Aufgabe des erwähnten Regierungsratsbeschlusses vom Sommer 2000 und des Berichtes „Bernische Verkehrspolitik 2000“, einer nachhaltigen Verkehrspolitik nicht nur Leben einzuhauchen, d.h. die Zielsetzungen zu konkretisieren, sondern auch dafür zu sorgen, dass eine zügige Umsetzung in die Wege geleitet wird.

### **Konkretisierung der Ziele einer nachhaltigen Mobilität**

Im Regierungsratsbeschluss heisst es denn auch konkret:

- Die natürlichen Ressourcen sollen erhalten bleiben; sei dies bezüglich Klima, Luft, Boden, Wasser oder Lebensräumen.
- Der Verkehrssicherheit kommt aus sozialer Sicht eine erhöhte Bedeutung zu.

- Aus gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Gründen soll den Mobilitätsbedürfnissen aller Regionen und aller sozialen Gruppen Rechnung getragen werden.
- Angesichts der knappen Finanzen ist eine höhere Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs und eine Durchsetzung des Prinzips der Kostenwahrheit anzustreben. Gleichzeitig soll die Effizienz der Leistungserfüllung bei der öffentlichen Hand und den Transportunternehmungen verbessert werden.

### **Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik**

Entscheidend für die wohlformulierten Verfassungsziele, Zielsetzungen und Grundsätze der bernischen Verkehrspolitik ist aber deren Umsetzung.

Der Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000“ enthält dazu eine Palette von Massnahmenvorschlägen. Diese werden Ihnen im nachfolgenden Referat näher vorgestellt werden.

### **Zur heutigen Tagung**

Von der heutigen Tagung verspreche ich mir, dass Sie über die bernische Verkehrspolitik besser informiert werden, vor allem aber auch, dass Sie die Gelegenheit für Diskussionen nutzen. Ich bin überzeugt, dass dieser breite Dialog Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung ist.

Letztlich sind es aber die einzelnen Gemeinden, Transportunternehmungen, die Akteure im Verkehr, welche gefordert sind, die hier definierten Ziele zu realisieren.

Auf die Ergebnisse Ihrer Diskussionen bin ich sehr gespannt.

---

## Berner Verkehrstag - 2. Februar 2001

# „Bernische Verkehrspolitik 2000“: Ziele, Schwerpunkte, Massnahmen

René Neuenschwander und Felix Walter, ECOPLAN

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Der heutige „Berner Verkehrstag“ hat die bernische Verkehrspolitik zum Thema. Wir haben es gerade von Ihnen, Frau Regierungsrätin, vernommen: Die verkehrspolitische Diskussion soll sich vermehrt an der Sache orientieren. Hierzu bieten der Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000“ bzw. der entsprechende Regierungsratsbeschluss vom 7. Juni 2000 eine neue Grundlage an. Die Grundsätze der bernischen Verkehrspolitik werden darin neu definiert und im Rahmen des heutigen Berner Verkehrstags sollen sie nun zum erstenmal breiter diskutiert werden.

Die folgenden 30 Minuten sind wie folgt strukturiert:

*Folie 1*

### **1. Trends und Rahmenbedingungen: Folgen für die bernische Verkehrspolitik**

Der Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000“ schält in einem ersten Schritt 18 wichtige Trends im Verkehrsgeschehen und in der nationalen und internationalen Verkehrspolitik heraus, aus denen für den Kanton Bern ein Handlungsbedarf in der Verkehrspolitik entstehen könnte: Besonders wichtig sind beispielsweise die zunehmende Bedeutung der Nachhaltigkeit, der Kosten-Nutzen-Abwägungen im Lichte knapper Finanzen und der Werterhaltung, sodann das starke Wachstum im Freizeitverkehr und im internationalen Verkehr sowie die zunehmende Bedeutung von Erschliessungs- und Standortfragen (insbesondere in Randregionen, bei Entwicklungsschwerpunkten, bei Fachmärkten).

Die acht wichtigsten Trends im Überblick:

*Folie 2, 3*

### **2. Ziele und Grundsätze**

Gemäss Artikel 34 der Kantonsverfassung haben der Kanton und die Gemeinden für eine „sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung“ zu sorgen. Die Kantonsverfassung selbst schafft somit die Grundlagen für eine kantonale, bernische Verkehrspolitik. Daneben sind auf Bundesebene verschiedene, wichtige Aufgaben im Strassen- und Schienenverkehr explizit an die Kantone delegiert worden. Es muss also alleine aufgrund der rechtlichen Grundlagen eine kantonale „bernische“ Verkehrspolitik geben. Es stellt sich aber die Frage, an welchen Leitplanken sich die bernische Verkehrspolitik orientieren soll. Im Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000“ wird

vorgeschlagen, die bernische Verkehrspolitik an den Grundsätzen der Nachhaltigkeit auszurichten und somit sozialverträglich, wirtschaftlich effizient und langfristig umweltverträglich zu gestalten.

Nachhaltigkeit:

*Folie 4*

Unter dem „Dach“ der Nachhaltigkeit werden Oberziele, Ziele und Grundsätze formuliert, die auch in den Regierungsratsbeschluss zur bernischen Verkehrspolitik vom 7. Juni 2000 eingeflossen sind.

Die drei Oberziele von „Bernische Verkehrspolitik 2000“:

*Folie 5*

Diese drei Oberziele sind in Form von sechs Hauptzielen und darauf aufbauend zwölf Grundsätzen der bernischen Verkehrspolitik weiter konkretisiert worden

Die wichtigsten Grundsätze lauten wie folgt:

*Folien 6, 7, 8*

### 3. Handlungsbedarf

Aus der Gegenüberstellung von Trendanalyse und obigem Zielsystem lässt sich der Handlungsbedarf herleiten. Dabei haben wir uns auf diejenigen Bereiche beschränkt, in welchen der Kanton Bern einen verkehrspolitischen Handlungsspielraum hat. Neben diesem Handlungsbedarf werden schon ergriffene verkehrspolitische Massnahmen weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

Handlungsbedarf erster Priorität auf der Ebene des Kantons Bern:

*Folien 9, 10*

Der Handlungsbedarf wird im Bericht „Berner Verkehrspolitik 2000“ in Form von Massnahmenvorschlägen weiter konkretisiert.

### 4. Massnahmen

Wir kommen damit zu den Massnahmenvorschlägen, dem wichtigsten Teil des Berichts "Berner Verkehrspolitik 2000". Bevor wir Ihnen die wichtigsten Vorschläge vorstellen, sind folgende Vorbemerkungen wichtig:

- Die Massnahmen sind systematisch hergeleitet worden. Für die drei Zielbereiche "Umwelt", "Erschliessung" und "Finanzen" und ihre dazugehörigen Grundsätze wurden unter Einbezug des Handlungsbedarfs Massnahmenvorschläge formuliert. Dies ist hier beispielhaft anhand von Massnahme 1 gezeigt. *Folie 11*
- Die Massnahmen wurden innerhalb der Verkehrskonferenz in mehreren Runden diskutiert, geändert und ergänzt. Sie sind insofern verwaltungsintern konsolidiert. Es ist aber wichtig darauf hinzuweisen, dass es sich um Massnahmenvorschläge handelt. Die Massnahmen haben keinen verbindlichen Charakter. Sie sind vielmehr als Input der Verkehrskonferenz in die verkehrspolitische Diskussion zu verstehen.
- Die Weiterführung bestehender Aktivitäten ist in den vorgeschlagenen Massnahmen nicht enthalten, aber wird selbstverständlich vorausgesetzt. Die vorgeschlagenen Massnahmen bauen somit auf der bestehenden Verkehrspolitik auf.

Folgende Massnahmen werden von der Verkehrskonferenz in **erster Priorität** vorgeschlagen:

**1 Nachhaltige und effiziente Verkehrspolitik sichern***Folie 12*

Projekte sollen vermehrt frühzeitig auf alle relevanten Auswirkungen hin überprüft und breit diskutiert werden. Dabei ist dem systematischen Vergleich von Kosten und Nutzen besondere Beachtung zu schenken, ebenso wie den Folgekosten von Investitionen und der Sicherung einer optimalen Werterhaltung.

**2 Umweltverträglichen Freizeitverkehr fördern***Folie 13*

Dies geschieht insbesondere durch die Standortpolitik für Freizeitanlagen, attraktive, gut koordinierte Angebote im öffentlichen Verkehr bei Veranstaltungen sowie verkehrssarme Einkaufs- und Flanierzonen.

**3 Kritische Ueberprüfung der benötigten Erschliessungsqualität**

Es ist zu prüfen, ob die teilweise hohen Kosten der Erschliessung (samt Folgekosten) in peripheren Regionen in allen Fällen als wirksame regionalpolitische Investitionen zu betrachten sind.

**4 Entwicklungsschwerpunkte mit öffentlichem und privatem Verkehr erschliessen**

Die Erschliessung von prioritär eingestuftten Entwicklungsschwerpunkten (ESP) ist im Rahmen der ESP-Planung zu überprüfen und nötigenfalls zu verbessern.

**5 Anbindung im internationalen Personenverkehr optimieren***Folie 14*

Die Aktivitäten zur Einbindung des Kantons Bern in den internationalen Schienenverkehr und eine zweckmässige Luftverkehrserschliessung sind im Interesse des Wirtschaftsstandortes zu verstärken.

**6 Velo- und Fussverkehr stärken**

Die kantonalen Möglichkeiten zur Attraktivierung für den Velo- und Fussverkehr sollen noch stärker ausgeschöpft werden (Gemeindeberatung, Umsetzung Veloleitbild usw.).

In **zweiter Priorität** schlägt die Verkehrskonferenz folgende Massnahmen vor:

**7 Bernische Verkehrstelematikpolitik aufbauen***Folie 15*

Die rasch wachsenden Möglichkeiten der Verkehrstelematik (Verkehrsinformations- und -leitsysteme) sind im Kanton Bern im Interesse eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes, der Sicherheit und der Umwelt koordiniert zu nutzen.

**8 Marktgerechte Unternehmensformen fördern**

Die finanziellen Beteiligungen an den Transportunternehmungen werden überprüft, die Managementreformen im Strassenwesen weiter geführt.

**9 Verursachergerechte und leistungsabhängige Abgaben und Tarife***Folie 16*

Der Kanton setzt sich für flexible, kundengerechte Tarifsysteme im öffentlichen Verkehr ein und klärt die Möglichkeiten von Road-Pricing sowie die Verwendung von Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe ab.



### **10 Oeko-Effizienz von Fahrzeugen steigern und Umweltvorgaben einhalten**

Umweltfreundliche Fahrzeuge und Konzepte für einen emissionsarmen Baustellenverkehr werden gefördert. Als Anreiz wird eine verbrauchs- und/oder emissionsabhängige Motorfahrzeugsteuer geprüft.

### **11 Standortpolitik von Grossverkaufsflächen**

*Folie 17*

Für zukünftige Einkaufszentren und Fachmärkte ist eine vorausschauende Standort- und Erschliessungspolitik vorab zugunsten zentraler Lagen notwendig. Das „Fahrtenmodell“ erhöht die Flexibilität bei der Bestimmung der Anzahl Parkplätze. Auch im Einkaufsverkehr soll vermehrt eine verursachungsgerechte Parkplatzbewirtschaftung Einzug halten.

### **12 Bernische Güterverkehrspolitik realisieren**

Der Kanton Bern unterstützt Projekte, die einem effizienten Schienen- und Kombi-Güterverkehr zum Durchbruch verhelfen, z.B. die Anbindung des Espace Mittelland ans geplante Inland-Netz des kombinierten Verkehrs Strasse/Schiene (Projekt „KLV-CH/Pegasus“).

### **13 Neue integrierte Mobilitätsdienstleistungen („NIM“) fördern**

Das Potenzial von „NIM“-Angeboten wie Rufbus, Car-Sharing usw. ist gezielt zu nutzen. Wichtige Instrumente hierzu sind Pilotprojekte sowie die gezielte Information und Beratung lokaler Verkehrsbetriebe und Gemeindebehörden.

Soweit ein kurzer Überblick über die wichtigsten Massnahmenvorschläge. Im Bericht "Bernische Verkehrspolitik 2000" ist jede dieser Massnahmen ausführlich beschrieben. Zusätzlich ist für jede Massnahme der ihr zugrunde liegende Trend, der Bezug zum Zielsystem sowie zum Handlungsbedarf aufgezeigt worden. Weiter sind für jede Massnahme ein Umsetzungsvorschlag formuliert und die Stellen bezeichnet worden, welche hierfür zuständig sind.

## **5. Schwerpunktsetzung am Berner Verkehrstag**

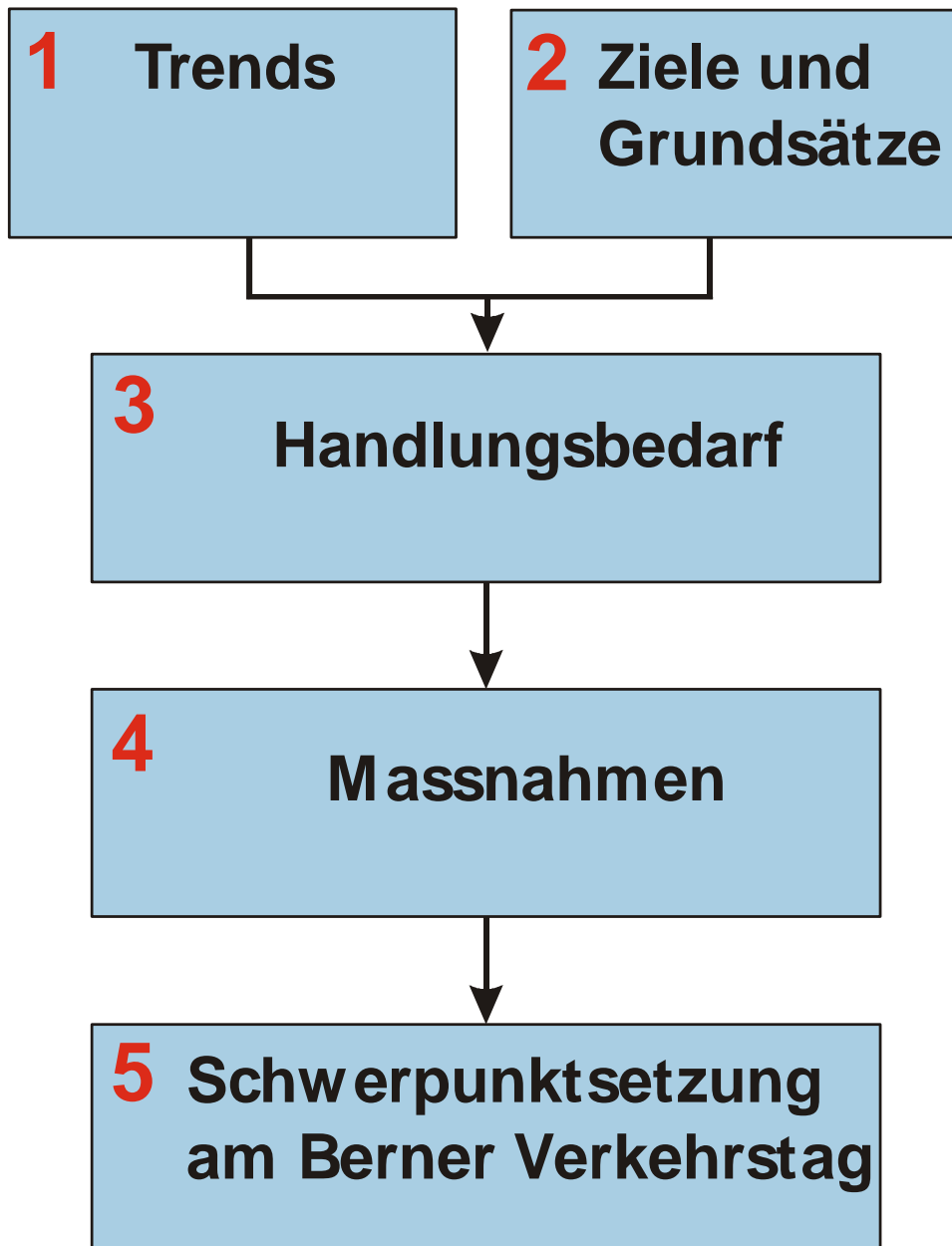
*Folien 18, 19*

Der heutige „Berner Verkehrstag“ dient dazu, die Diskussion der im Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000“ hergeleiteten Massnahmenvorschläge zu lancieren. Es ist das Ziel, wichtige Massnahmenbereiche kritisch zu diskutieren. Dazu dienen insbesondere die Informationsplattformen Diese sollen dazu beitragen,

- einzelne Massnahmen zu konkretisieren und Ansätze für deren Umsetzung herzuleiten,
- die Akzeptanz möglicher neuer Massnahmen zu überprüfen,
- um letztlich zukünftige Schwerpunkte der bernischen Verkehrspolitik herauszukristallisieren

In diesem Sinne möchten wir Sie, meine Damen und Herren, auffordern am heutigen Berner Verkehrstag aktiv mitzudiskutieren und Ihre Meinung möglichst aktiv einzubringen.

## Vorgehen im Überblick



## Trends

**Trend 1: Nachhaltige Verkehrspolitik als neues Konzept**

**Trend 2: Vermehrt Kosten-Nutzen Abwägungen**

**Trend 3: Werterhaltung der Infrastruktur wird wichtiger**

**Trend 4: Freizeitverkehr wächst am stärksten**

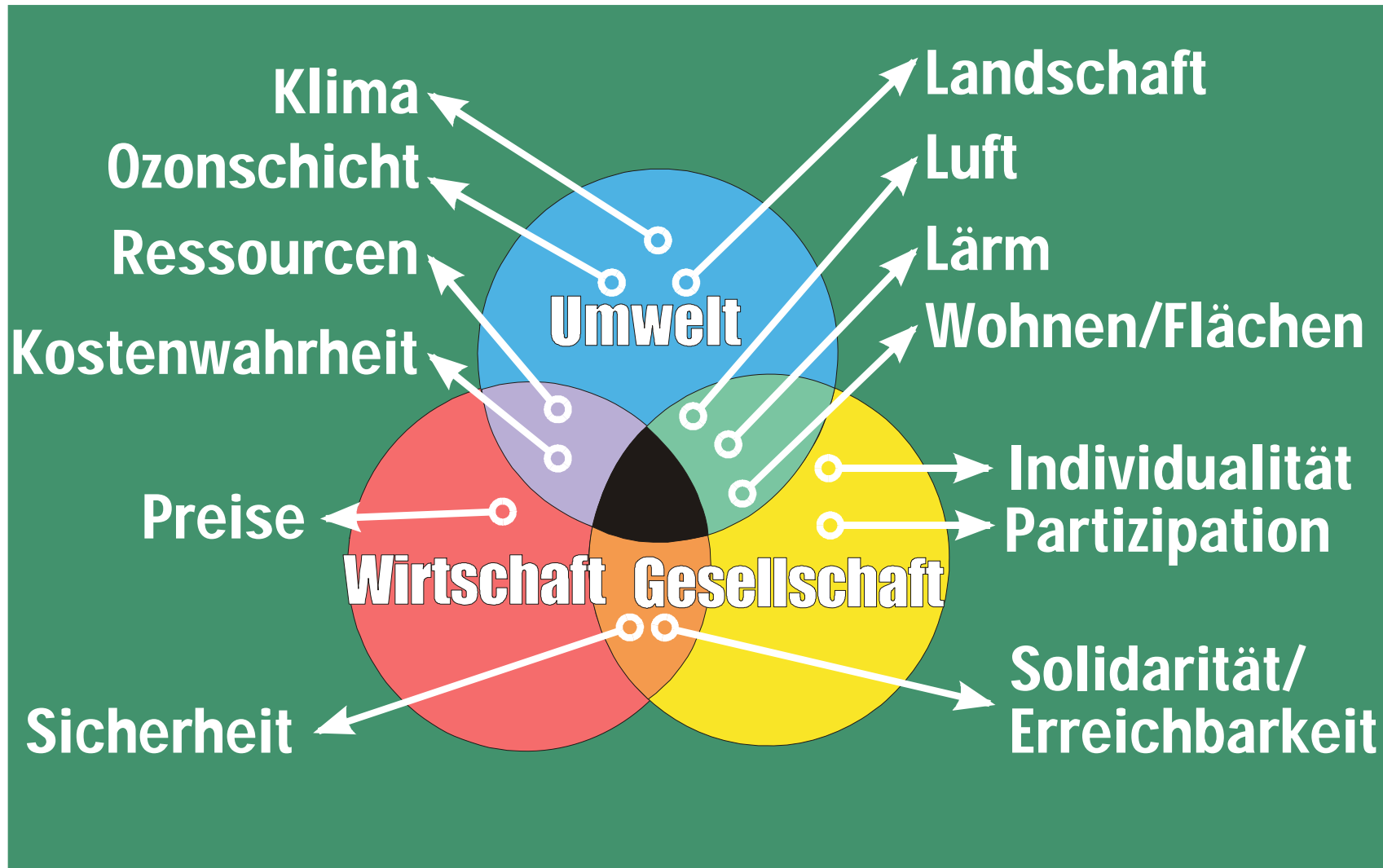
**Trend 5: Erschliessungsqualität wird hinterfragt**

**Trend 6: Produktivitätspotenziale im Schienengüterverkehr**

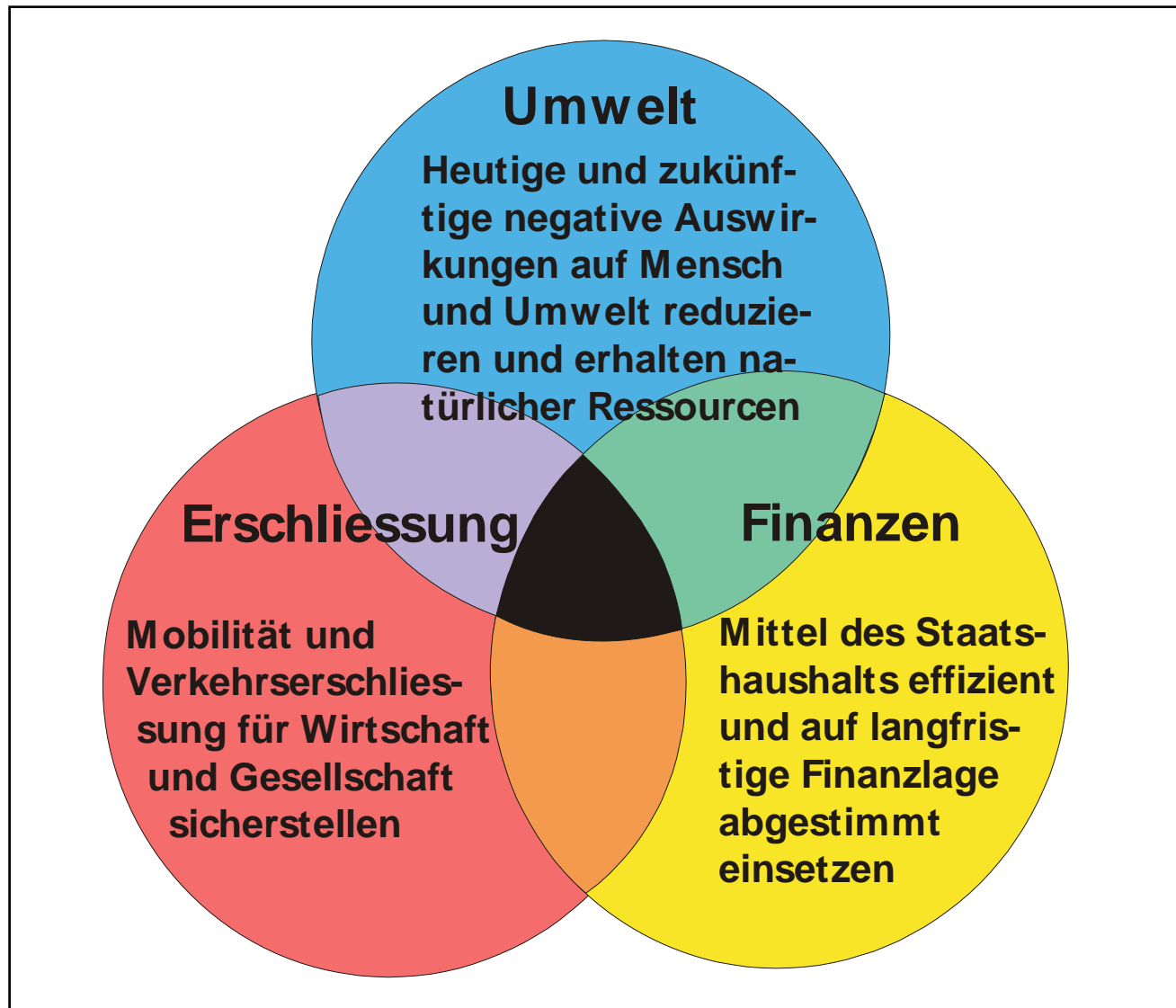
**Trend 7: Hohes Wachstum im internationalen Verkehr**

**Trend 8: Attraktivierung des Langsamverkehrs**

# Nachhaltigkeit



## Oberziele



## **Grundsätze Umwelt**

**Die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern**

**Umweltbelastungen an der Quelle vermindern**

**Verkehrswachstum reduzieren und verkehrsmindernde Siedlungsstrukturen fördern**

**Massnahmen zur Unfallverhütung fördern und unterstützen**

## **Grundsätze Erschliessung**

**Vorhandene Verkehrsinfrastruktur intelligent nutzen**

**Mobilitäts-Grundangebot für alle Personen und Regionen gewährleisten**

**Erschliessung wirtschaftlicher Zentren und Standorte koordinieren und zeitgerecht sicherstellen**

**Einbindung in die internationalen Verkehrsnetze verbessern**



## **Grundsätze Finanzen**

**Kosten und Wirksamkeit von Massnahmen verbessern und marktgerechte Unternehmensformen fördern**

**Steuerungsinstrumente zur Erhöhung der Verkehrseinnahmen und Senkung der Verkehrsausgaben fördern**

**Massnahmen und Steuerungsinstrumente auf die Rahmenbedingungen des Staatshaushalts abstimmen**

**Die Wirksamkeit der Massnahmen und den kantonalen Handlungsspielraum systematisch überprüfen**

## **Handlungsbedarf im Kanton Bern, 1. Priorität**

**Nachhaltigkeitsindikatoren einbeziehen**

**Auswahl von Massnahmen nach Kosten-/ Nutzen-Kriterien  
und Einsatz marktorientierter Steuerungsformen**

**Bedarf nach Werterhaltung führt zur Überprüfung der Prioritäten**

**Freizeitverkehr: Umweltbelastungen vermindern *und* Erschliessung gewährleisten**

## **Handlungsbedarf im Kanton Bern, 1. Priorität**

**Erschliessungskosten und Erschliessungsnutzen überprüfen**

**Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte verbessern**

**Anbindung an internationalen Luft- und Schienenverkehr verbessern**

**Fussgänger- und Langsamverkehr fördern**

## **Massnahmen, 1. Priorität**

### **1 Nachhaltige und effiziente Verkehrspolitik sichern**

- Umsetzung der Nachhaltigkeit**
- Projekte nach Kosten-/ Nutzen-Kriterien auswählen**
- Optimale Werterhaltung sicherstellen**

## **2 Umweltverträglichen Freizeitverkehr fördern**

- Standortwahl für Freizeitanlagen**
- Veranstaltungen**
- Verkehrsarme Einkaufs- und Flanierzonen**
- Marketing im öffentlichen Verkehr**
- Mobilitätsangebote am Ferienort, Langsamverkehr**

## **3 Überprüfung der benötigten Erschliessungsqualität**

## **4 Entwicklungsschwerpunkte mit öffentlichem Verkehr und Individualverkehr erschliessen**

## **5 Anbindung im internationalen Personenverkehr**

- **Bessere Verbindungen im internationalen Schienenverkehr**
- **Umsetzung Luftverkehrsleitbild und SIL**
- **Ausbau und verbesserte Erschliessung Bern-Belp**

## **6 Attraktivierung des Langsamverkehrs**

- **Umsetzen Veloleitbild und Richtplan**
- **Infrastrukturen für Velo- und Fussverkehr**
- **Motivationskampagne Velo- und Fussverkehr**

## **Massnahmen, 2. Priorität**

### **7 Bernische Verkehrstelematikpolitik aufbauen**

### **8 Marktgerechte Unternehmensformen fördern**

- Überprüfung der Beteiligungen an den TU**
- Managementreformen im Strassenwesen weiterführen**

## **9 Verursachergerechte, leistungsabh. Abgaben und Tarife**

- Überprüfen der Tarifstruktur im ÖV
- Parkplatzabgaben / Strassenbenützungsabgaben
- Kontrollen und Bussen
- Verwendung der Einnahmen aus der LSVA

## **10 Öko-Effizienz steigern und Umweltvorgaben einhalten**

- Neue Technologien; Pilote, „clean cars“ in Verwaltung
- Emissionsarmer Baustellenverkehr



## **11 Standortpolitik für Grossverkaufsflächen**

- Standortpolitik zugunsten zentraler Standorte
- Parkplatzbewirtschaftung / Fahrtenmodell

## **12 Bernische Güterverkehrspolitik realisieren**

## **13 Neue integrierte Mobilitätsdienstleistungen fördern**

## Berner Verkehrstag

### Zielsetzung:

- Einzelne Massnahmenbereiche konkretisieren
- Ansätze für deren Umsetzung diskutieren
- Akzeptanz möglicher neuer Massnahmen überprüfen
- Schwerpunkte der bernischen Verkehrspolitik herleiten

## **Berner Verkehrstag**

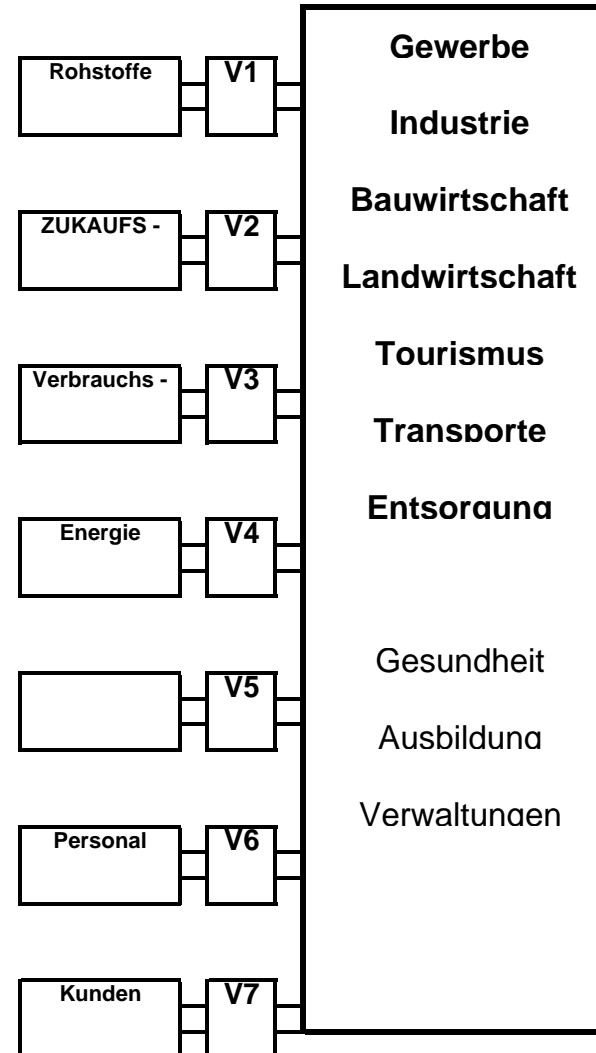
**Forum zur offenen und kritischen Diskussion der Verkehrspolitik des Kantons Bern**

**Der Erfolg des Berner Verkehrstags hängt von Ihrer aktiven Teilnahme ab - Machen Sie mit!**

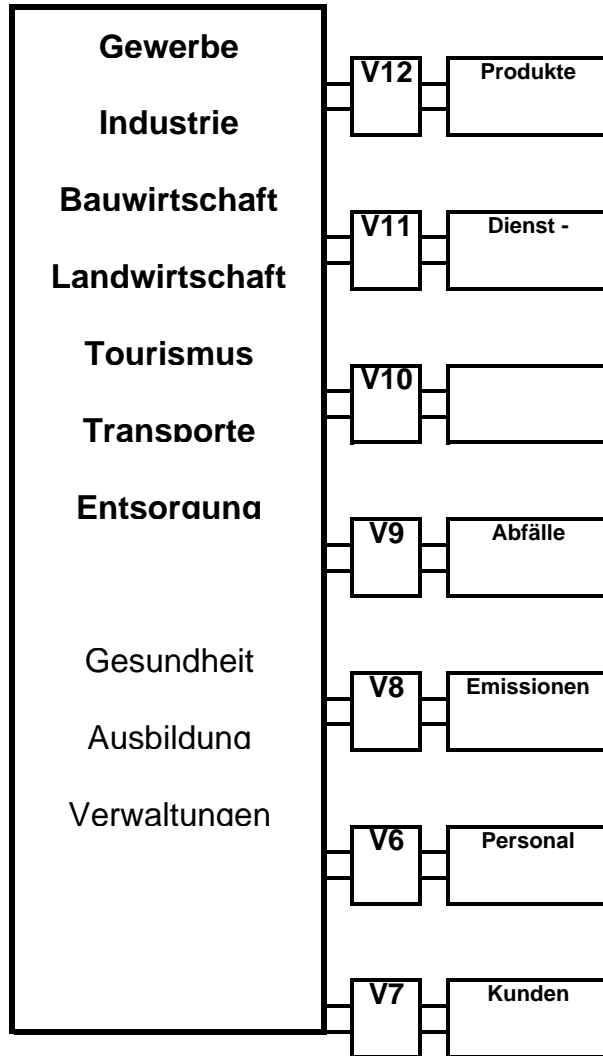
## Folie 1: Definition der Wirtschaft



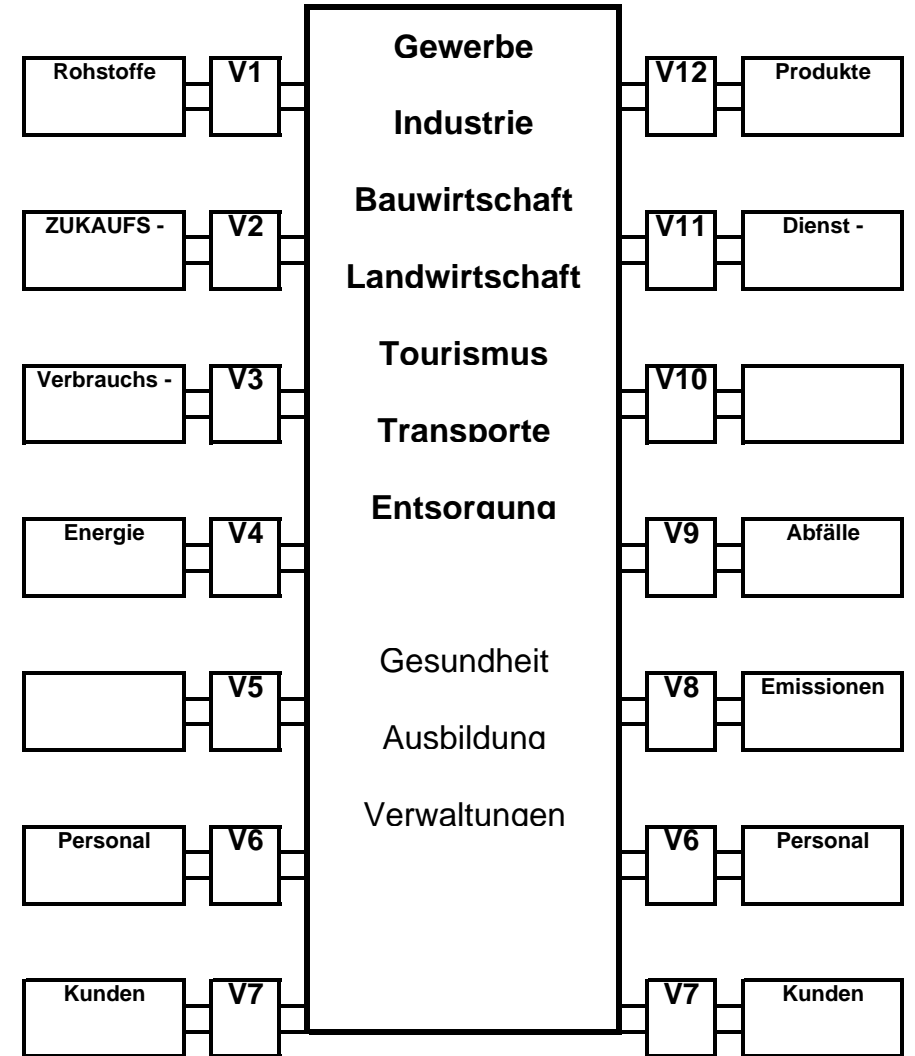
## Folie 2: Input



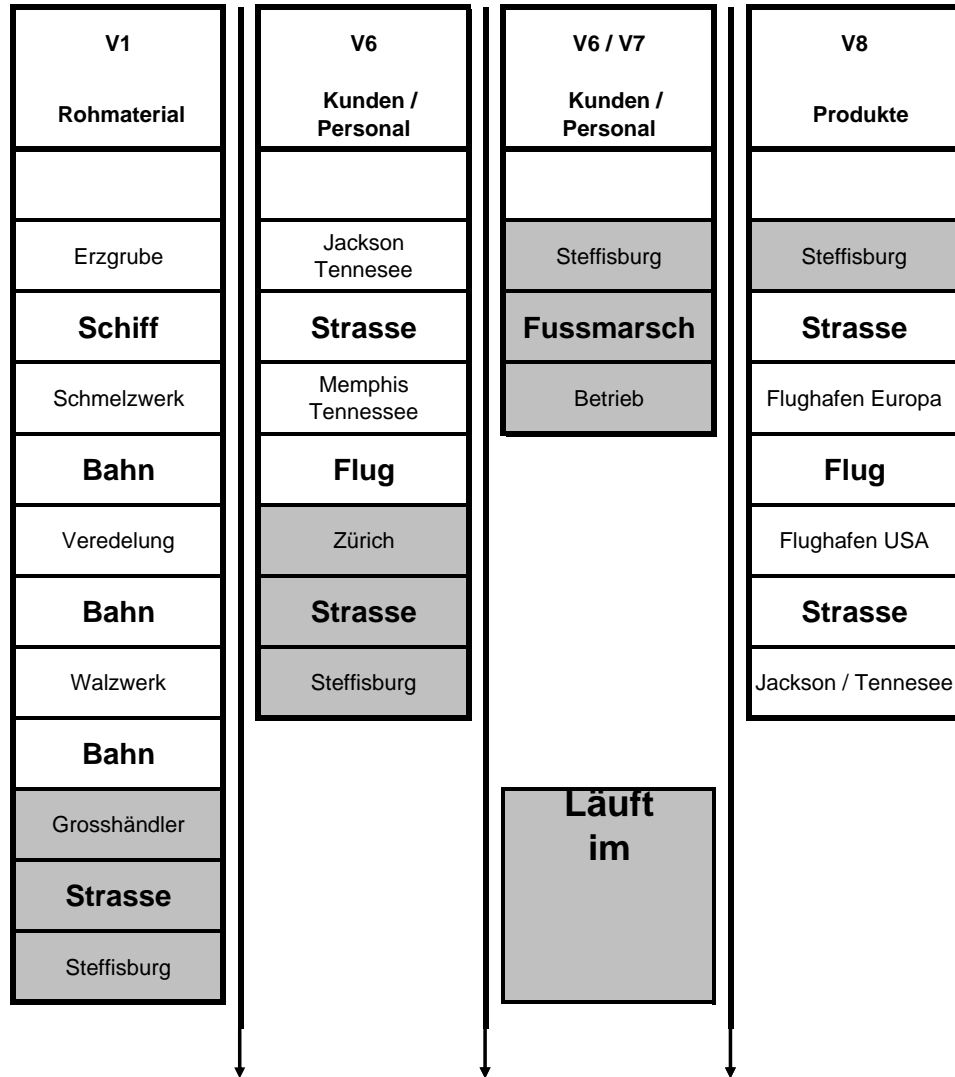
### Folie 3: Output



### Folie 4: Verkehrsbedürfnisse der Wirtschaft



## Folie 5: Transportketten



## Stellungnahme aus Sicht der Wirtschaft Peter Rychiger, Unternehmer/Grossrat

Sehr geehrte Damen und Herren

In 10 Minuten eine umfassende Stellungnahme aus Sicht der Berner Wirtschaft abzugeben ist eine Unmöglichkeit. Ich kann nur unvollständig sein, kann nur Schlaglichter aufzeigen. Die Stellungnahme aus Sicht der Wirtschaft hätte vor allem bei der Erarbeitung der „Bernischen Verkehrspolitik 2000“ einfließen müssen. Dort hätte sie etwas bewirkt, heute kann sie nur noch Zeichen setzen. In der Verkehrskonferenz, die diese Bernische Verkehrspolitik 2000 erarbeitet hat, waren zwar zwei Vertreter des Kantonalen Wirtschaftsamtes beteiligt, 2 von 18, das zeigt ungefähr den Stellenwert, den die Wirtschaft in unserem Kanton in den Augen vieler hat, die gar nicht realisieren, dass wir alle zu dieser Wirtschaft gehören, dass es uns nur gut gehen kann, wenn diese Wirtschaft floriert und sie notwendige Mittel erarbeitet, nicht zuletzt auch diejenigen Mittel, die wir zur Erfüllung unserer staatlichen Tätigkeiten brauchen.

Wir müssen davon ausgehen, dass es nur zu den „grossen Linien“ der Verkehrspolitik eine Aussage der gesamten Wirtschaft geben kann. Die Bedürfnisse dieser Wirtschaft sind sehr different, je nachdem von welchem Wirtschaftszweig wir sprechen. Wir müssen uns bewusst sein, dass für die Wirtschaft im Verkehr auch immer die Transporte eingeschlossen sind. Je nach Branche und Situation haben die Transporte eine wesentlich grössere Bedeutung als der Personenverkehr.

### Wer ist überhaupt diese Wirtschaft? (Folie 1)

Im Normalfall werden zur Wirtschaft Gewerbe, Industrie und Tourismus gezählt, die Landwirtschaft wird oft vergessen. Ich habe hier zusätzlich Bauwirtschaft, Transporte und Entsorgung dazu genommen, sie sind zwar Teile der übrigen Wirtschaft, werden aber durch die Verkehrspolitik besonders betroffen.

Ich nehme auch Gesundheit, Ausbildung und Verwaltungen dazu, sie sind zwar nicht Teile der produzierenden Wirtschaft, aber Teile einer Wirtschaft, für die die Verkehrspolitik ebenfalls von grosser Bedeutung ist. Bei den drei Letztgenannten überwiegen natürlich die Bedürfnisse des Personenverkehrs.

### Inputs in der Wirtschaft (Folie 2)

Um die gewünschten und auch geforderten Leistungen zu erbringen, braucht die Wirtschaft Inputs. Inputs, die Verkehr und Transporte verursachen. Es ist klar, dass die Bedeutung der einzelnen Inputs von Branche zu Branche sehr stark verschieden ist. Sie verursachen auch unterschiedlichen Verkehr. Die Auflistung ist nicht vollständig, sie soll nur zeigen, dass alle diese Inputs Verkehr verursachen, Verkehr dargestellt mit V1 bis V7.

Wenn die Versorgung der Wirtschaft mit den notwendigen Inputs stockt, kann sie Produkte und Dienstleistungen nicht mehr kostendeckend produzieren, kann die notwendigen Mittel zur Deckung ihrer Kosten nicht mehr erarbeiten.

Ein Faktor, der zum Stocken der Versorgung führen kann, ist der Verkehr, sind die Transporte. Primär durch momentane Schwierigkeiten durch Verkehrsstörungen, durch Naturereignisse, die Transportwege unterbrechen. Ein Stocken kann aber auch eine verfehlte Verkehrspolitik hervorrufen. Dabei fürchte ich weniger Massnahmen, die die Gesamtwirtschaft treffen, ich fürchte eher Einzelmassnahmen, die einzelne Verkehrs und/oder Transport-intensive Branchen, z.B. den Tourismus benachteiligen. Benachteiligen vor allem im Umfeld der nationalen und internationalen Konkurrenz.

### Outputs (Folie 3)

Aus den Aktivitäten der Wirtschaft entsteht (hoffentlich) ein Output in Form von Produkten und Dienstleistungen. Outputs sind aber auch Abfälle und Emissionen, Output ist auch das Personal das nach Hause zurückkehrt, die Kunden, die Einkaufszentren, Touristikzentren etc. verlassen. Sie alle verursachen Verkehrsströme und Transporte.

Auch diese Transporte müssen einwandfrei funktionieren, dürfen nicht unbeschränkte Kosten verursachen. Ein verstopfter Ausgang behindert die Produktion genau so, wie ein stockender Input.

### Bedürfnisse der Wirtschaft (Folie 4)

Zusammenfassend bestehen die Bedürfnisse der Wirtschaft darin, dass die verschiedenen Verkehrsbedürfnisse auf der In- und auf der Outputseite optimal erfüllt werden. Ich sage optimal, weil ich mir durchaus bewusst bin, dass dabei Rahmenbedingungen zu beachten sind, Auflagen erfüllt werden müssen. Die Wirtschaft ist sich ihrer Verantwortung gegenüber der Umwelt bewusst. Diese Verantwortung darf aber nicht zu bernischen Sonderlösungen führen, die die Wirtschaft in unserem Kanton gegenüber der ausserkantonalen und/oder internationalen Konkurrenz in Nachteil bringen.

Es ist aus Sicht der Wirtschaft fraglich, ob überhaupt eine „Bernische Verkehrspolitik 2000“ notwendig ist. Eine solche Verkehrspolitik beschränkt sich auf ein sehr kleines Gebiet, es deckt in vielen Fällen den kleinsten Teil der Verkehrs- und Transportbedürfnisse der Wirtschaftsträger ab.

Ich versuche, Ihnen das an Hand von 4 Transportketten aufzuzeigen. (Folie 5) Es sind dies Beispiele aus dem eigenen Betrieb, die zeigen, wie klein der Anteil an Verkehrsaufkommen in unserem Kanton für unsere Produkte ist. Es sind nur die grau abgedeckten Teile. Das Bild ist unterschiedlich von Branche zu Branche, von Produkt zu Produkt. Es darf aber bei der Bearbeitung einer „Bernischen Verkehrspolitik 2000“ nicht vergessen gehen. Es relativiert die Bedeutung dieser Bernischen Verkehrspolitik sehr, deshalb die Frage, braucht es eine Bernische Verkehrspolitik?

Bei der Betrachtung der Folie 4 stellt sich die Frage, ob nicht einzelne Transportelemente durch andere ersetzt werden können. Braucht es den Flug des Produktes von Europa nach USA? Braucht es den Strassentransport von Zürich nach Steffisburg? Warum nimmt der Kunde nicht die Bahn? Sollten wir ihn auf die Bahn zwingen? Warum nimmt der Grosshändler die Strasse, um die Ware nach Steffisburg zu bringen?

Die Wahl des Transportmittels soll durch Massnahmen in der Bernischen Verkehrsplanung 2000 beeinflusst werden. Massnahmen die die Wahl des Verkehrs respektive Transportmittels beeinflussen sollen. Diese Massnahmen gehen zum Teil von falschen Ansätzen aus. Sie betrachten mit erster Priorität die Umweltrelevanz, sie wollen mit Vorschriften zum Umsteigen zwingen. Dabei müsste man sich primär die Frage stellen, weshalb kommen die Verkehrsteilnehmer (nicht nur die Wirtschaft) nicht von selbst darauf, das optimale Verkehrsmittel zu wählen?

Die Antwort ist einfach, das optimale Verkehrsmittel kann nicht einfach durch Gesetz und Vorschrift bestimmt werden, die Verkehrsteilnehmer legen selber fest, welches für sie das optimale Verkehrsmittel ist.

„Güter auf die Bahn“

Das ist ein oft, vielleicht das meist verwendete Schlagwort im Verkehr. Warum macht das die Wirtschaft nicht? Warum wächst der Strassenverkehr laufend weiter? Sind es wirklich nur die Transportkosten? Ist wirklich nur der Preis auf der Strasse günstiger?



Ich behaupte nein. In einzelnen Wirtschaftszweigen mag dies durchaus der Grund sein. Für viele Wirtschaftszweige sind aber die Transportkosten nicht von erster Priorität. Für sie ist die Sicherheit des Transportes, die Termineinhaltung im Zeitalter des „Just in time“ von erster Priorität. Diese Sicherheit kann leider die Bahn heute nicht bieten. Diese Sicherheit wäre eine Forderung der Wirtschaft. Dabei gilt es auch zu beachten, dass natürlich der Wegfall von Umladezeiten ebenfalls ein gewichtiges Argument ist. Wenn wir bei uns eine Maschine ausliefern, erwartet sie der europäische Kunde, unabhängig ob er nun in Südspanien oder in Norwegen sitzt, innerhalb von 3 Tagen bei sich im Werk. Dies kann die Bahn heute nicht garantieren.

„Transportieren über das Wasser und nicht durch die Luft“

Ein weiteres Schlagwort, bei dem der Zeitfaktor natürlich wegen der grossen Distanzen noch einen viel grösseren Einfluss auf die Wahl des Transportmittels ausübt. Auch hier spielt die Transportsicherheit eine Rolle. Bei Transport durch die Luft, garantiert mir der Spediteur vom Verlad in unserem Betrieb bis zur Ankunft beim Kunden eine genaue Zeiteinhaltung. Flüge, Umladestationen etc. sind bekannt, bevor die Ware unseren Betrieb verlässt. Beim Schiff ist man niemals sicher, wie lange der Transport geht, wie lange ein Frachter vor Anker liegen muss, bevor er in einem Hafen (Beispiel Singapur) seine Ladung löschen kann. Diese Unsicherheiten sind in Betracht zu ziehen, wenn wir wirtschaftlich transportieren wollen.

„Der Kluge reist im Zuge“

Diesen Grundsatz befolge ich sehr gerne, wenn ich Zeit dazu habe und zu der Zeit, wo ich den Zug brauche, wirklich einer fährt. Wenn ich aber einen 7-Uhr-Flug in Kloten erreichen will, kann ich das von Thun aus nur, wenn ich bereits am Vorabend abreise. Wenn ich dann noch knapp vor 22.00 Uhr in Kloten lande, komme ich auch, wenn ich Glück habe, zurück bis nach Bern. Fast eklatanter ist das Beispiel auf kurze Distanz, wenn ich für die Grossratssitzung mit dem Auto nach Bern fahre, kann ich bis zum 8.30 Uhr im Büro sitzen, ich bin um 17.00 Uhr wieder zurück im Büro. Wenn ich das mit den öffentlichen Verkehrsmitteln mache, verlasse ich mein Büro um 7.40 Uhr und bin erst knapp vor 18.00 Uhr wieder zurück. Ich verliere mit dem öffentlichen Verkehrsmittel fast 2 Std., 2 Std. die ich dringend brauche, um neben der Politik auch noch das Geschäftliche zu erledigen.

„Parkplatzbeschränkung“

Massnahmen zur Parkplatzbeschränkung treffen uns nicht nur bei Einkaufszentren und in der Tourismusbranche, sie bieten auch ein Problem in Betrieben mit Schichtarbeit. Zu Beginn der Frühschicht, bei Ende der Spätschicht fährt meist kein öffentliches Verkehrsmittel mehr. Die Mitarbeiter sind, wenn sie nicht innerhalb des „Langsamkeitsperimeters“ leben, zur Verwendung des privaten Verkehrsmittels gezwungen. Es ist nicht sinnvoll, die Parkplatzzahl eines Betriebes nur daran zu messen, wie nahe das nächste öffentliche Verkehrsmittel ist. Dieses öffentliche Verkehrsmittel nützt nichts, wenn es zur Zeit, wo es gebraucht wird, nicht mehr fährt.

„40-Töner“

Wir haben in der nächsten Zeit die Abstimmung über den EU-Beitritt. Ob ja oder nein, die 40-Töner werden in der nächsten Zeit kommen und was passiert auf den Strassen des Kantons Bern? Wir haben Erschliessungsbedürfnisse ins Emmental, ins Kandertal oder die Strasse Lyss-Biel, die heute nicht 40 Tonnen-tauglich sind. Hier hat die Wirtschaft Bedürfnisse, hier sind im Strassenbau Prioritäten zu setzen, Prioritäten, die auch in der Verkehrspolitik ihren Niederschlag finden müssen.

## Zusammenfassung

Ich kann nur wiederholen, was ich eingangs gesagt habe:

Es ist unmöglich, in 10 Minuten die Bedürfnisse der Berner Wirtschaft in Bezug auf die Bernische Verkehrspolitik auch nur einigermaßen darzustellen. Ich habe versucht, Ihnen zwei Fakten zu zeigen:

1. Wie differenziert die Forderungen der Wirtschaft an die Verkehrspolitik sind, nämlich genau so differenziert, wie es die Wirtschaft selber ist.
2. Die Bernische Verkehrspolitik ist für grosse Teile der Wirtschaft des Kantons Bern relativ unbedeutend. Es gibt aber Branchen, die von dieser Verkehrspolitik extrem betroffen werden, insbesondere Tourismus und Detailhandel.

Wenn ich versuche, die Bedürfnisse in drei weit gefassten Hauptforderungen zusammenzufassen, lauten diese:

1. Die Bernerische Verkehrspolitik darf die Wirtschaft nicht am optimalen Arbeiten hindern, darf ihre internationale Konkurrenzfähigkeit nicht schmälern.
2. Der Kanton Bern kann sich in der Verkehrspolitik keinen Alleingang leisten. Seine Verkehrspolitik muss Teil einer schweizerischen Verkehrspolitik sein.
3. Die Bernische Wirtschaft würde einen Verzicht auf eine spezifisch bernische Verkehrspolitik begrüssen. Personelle und finanzielle Mittel sollten statt dessen für die Einwicklung einer schweizerischen Verkehrspolitik, die auf den europäischen Rahmen abgestimmt ist eingesetzt werden, unabhängig vom Abstimmungsergebnis am 4. März 2001.

Beilagen      Folie Definition Wirtschaft  
                  Folie Input  
                  Folie Output  
                  Folie Bedürfnisse  
                  Folie Transportketten

# Die Bernische Verkehrspolitik aus Umweltsicht

Ursula Wyss, Nationalrätin SP, Bern

## 1. Welche Erwartungen sind aus Sicht der Umwelt an die Verkehrspolitik des Kantons Bern zu stellen?

Ich will nicht Spielverderberin auf dieser Veranstaltung sein: Aber es ist mir trotz intensivem Studium nicht klar geworden, was genau *das Neue* sein soll an dem Bericht. Ist es nun die Finanzknappheit oder ist es die vielbeschworene Nachhaltigkeit? Beides wäre so neu nun wirklich nicht. Entsprechende Oberziele, Unterziele, Leitsätze usw. habe ich in zahlreichen anderen Berichten, Beschlüssen und Grundsätzen auch schon gelesen. Und dennoch konnte die reale Verkehrssituation nicht massgeblich verbessert werden. In der Schweiz haben sich die Autofahrten allein seit den 70er Jahren verdoppelt. Wenn wir so weitermachen, wird der motorisierte Strassenverkehr auch in Zukunft ungebremst zunehmen. Die Folgen kennen Sie: Lärm und Gestank, Asthma und Allergien, die besonders Kindern und älteren Menschen zu schaffen machen, Hetze und Stresse, Unfälle, Gebäudeschäden und Landschaftsverschandelung. Dabei verursacht der motorisierte Strassenverkehr jährlich über 7 Milliarden ungedeckte Kosten. Sie können heute niemandem mehr weis machen, wir hätten noch die "freie Wahl" zwischen den Verkehrsmitteln. Solange das nicht der Fall ist, wird das Autofahren auf Kosten der Allgemeinheit gefördert.

Um aus dieser Sackgasse des steigenden Verkehrsaufkommens heraus zu kommen, müssen wir endlich eine umfassende Verkehrswende wagen. Dass eine solche machbar ist, belegt unter vielen anderen auch eine vom Verkehrsdepartement in Auftrag gegebene Studie: Mit marktkonformen und EU-kompatiblen Lösungen wie dem *Öko-bonus*, der Förderung eines attraktiven und billigen *öffentlichen Verkehrs*, *Car-Sharing*, neuen *Fahrzeugtechnologien* oder *autofreien Zonen* lassen sich die Autofahrten innerhalb von zehn Jahren *ohne wesentliche Mobilitätseinbussen* bis zu 40 % reduzieren. Das Potential beim Velo- und Fussverkehr ist dabei noch nicht berücksichtigt! Und vergessen Sie bitte nicht, dass spätestens seit dem Fall der Berliner Mauer mit der Aussage "etwas sei nicht machbar" vorsichtig umgegangen werden sollte.

Wenn ich also die umweltpolitische Erwartung an die *kantonale* Verkehrspolitik in einem Wort zusammenfasse, dann heisst sie: **Umsetzung**. Umsetzung der vielen bereits beschlossenen Grundsätze, Ziele und Massnahmen. Der Umwelt ist mit einem Nachmehr an Absichtserklärungen nicht geholfen. Es gibt schon fast ein Übermass davon. Auf kantonaler Ebene können wir insbesondere auf *Artikel 34 der Kantonsverfassung* zurückgreifen, der uns die wichtigsten Vorgaben für eine vernünftige und somit auch nachhaltige Verkehrspolitik macht:

*„Kanton und Gemeinden sorgen für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung. Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Um-*

*steigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Sie berücksichtigen beim Strassenbau die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs. Sie berücksichtigen bei der Erfüllung ihrer Aufgaben die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.“*

Wenn Worte einen Sinn machen, dann ist dies ein klarer Auftrag, das Angebot im öffentlichen Verkehr auszubauen, die nötige Infrastruktur bereit zu stellen und mit flankierenden Massnahmen das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen und den nicht-motorisierten Verkehr zu fördern. Die Erkenntnisse sind da - was wir nun dringend brauchen, ist die Umsetzung.

Wie bei der Umsetzung des Berichts zur Bernischen Verkehrspolitik 2000, sieht es leider auch bezüglich der Umsetzung der Kantonsverfassung nicht allzu vielversprechend aus. Am Investitionsverhalten des Kantons hat dieser Passus in der Verfassung nämlich nichts geändert. Seine Investitionsfreude in den Bau von National- (insbesondere Umfahrung Biel und Fertigstellung A16 im Berner Jura) und Kantonsstrassen hält unvermindert an: Im Kanton Bern stehen für den motorisierten Strassenverkehr für die nächsten 4 Jahre rund 855 Mio. Franken für Bau, Unterhalt und Betrieb zur Verfügung. Die ungedeckten externen Kosten sind dabei noch nicht eingerechnet. Für den öffentlichen Verkehr sind es rund 238 Mio. (Grossratsunterlagen Novembersession 2000). Es stimmt, dass das Investitionsvolumen für den öffentlichen Verkehr leicht erhöht wird. Nachdem in den letzten Jahren aber an allen Ecken und Enden gespart wurde, besteht heute ein riesiger *Investitionsstau*, so dass befürchtet werden muss, dass spätestens ab dem Jahr 2005 die Kapazitäten im Regionalverkehr den steigenden Passagierzahlen nicht mehr gerecht werden. Was wir jetzt dringend brauchen, sind Netzerweiterungen, vor allem im Agglomerationsverkehr. Beispielsweise ein Ausbau des S-Bahn-Verkehrs, des Bahnhofs Bern und das Tram Bern West.

## **2. Entsprechen die Zielsetzungen des Berichts den Bedürfnissen einer nachhaltigen Umweltpolitik?**

Der Versuch, mit dem Bericht der Verkehrskonferenz „Bernische Verkehrspolitik 2000“ die Berner Verkehrspolitik auf „neue Schienen zu legen“, ist sicher zu begrüssen. Nur noch eine koordinierte und der Nachhaltigkeit verpflichtete Verkehrspolitik macht vor den Herausforderungen unserer Zeit überhaupt noch Sinn. Genauso ist der im vergangenen Jahr in Vernehmlassung gegebene Ansatz, die Massnahmen zur Luftreinhaltepolitik im Kanton Bern flächendeckend einzusetzen.

Die Ziele des Berichts sind in der Stossrichtung richtig. Auch die Umweltziele sind vernünftig. Sie beinhalten ja insbesondere: den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, das Vermeiden von Umweltbelastungen an der Quelle, die Reduktion des Verkehrswachstums und die Förderung verkehrsmindernder Siedlungsstrukturen.

Ich gehe davon aus, dass die drei Oberziele als *gleichwertig* anzusehen sind. Die bisherige kantonale Verkehrspolitik hat die hier genannten Ziele, die ja eben so neu nicht sind, nämlich eindeutig verschieden gewichtet. Sie hat das Finanzziel und die Forderungen der Strassenlobby zu einem geheiligten Grundsatz erklärt, dem sich alle anderen Ziele unterzuordnen haben. Und so kam immer wieder das Umweltziel „unter die Räder“ von Wirtschafts- und Finanzinteressen. Die stiefmütterliche Behandlung des

Lärmschutzes veranschaulicht dies exemplarisch. Bis zum heutigen Tag sind nur gerade 6% der dringend notwendigen Lärmsanierungen durchgeführt.

Oder was ist mit der Luftreinhaltung? Der Kanton Bern ist nach wie vor nicht in der Lage, insbesondere seine Verkehrspolitik so zu gestalten, dass diese gesundheitsschädigenden Schadstoffe endlich auf das vorgegebene Mass reduziert werden können, das immerhin seit 1995 eingehalten werden müsste. Zudem wissen wir, dass auch diese Grenzwerte nicht genügen, um die Emissionen in dem Mass zu senken, das für einen nachhaltigen Schutz von Mensch und Umwelt erforderlich wäre (Bericht über die lufthygienischen Massnahmen des Bundes und der Kantone, 1999).

In der Schweiz kamen auch im Jahr 2000 noch über 3800 Menschen wegen zu schlechter Luftqualität vorzeitig ums Leben, 10 Mal mehr, 38'000 Menschen, leiden unter chronischer Bronchitis (ebenda). Hinter diesen Zahlen verstecken sich nicht nur menschliche Tragödien, sondern auch über 4 Milliarden ungedeckter Kosten, die nicht von den Verursachern, sondern von der Allgemeinheit bezahlt werden. Wer die Nachhaltigkeitsforderung ernst nimmt, darf nicht nur die Kantonsfinanzen im Blick haben. Wer Nachhaltigkeit (auch in finanzieller und ökonomischer Hinsicht) ernst nimmt, darf nicht übersehen, dass jede neue Strasse, jeder zusätzlich gefahrene Autokilometer Kosten verursacht: Gesundheitskosten, Gebäudekosten, Ernteeinbussen und Waldschäden. Wer diese Kosten ausser Acht lässt, wirtschaftet weder nachhaltig noch auch nur sparsam.

Der Bericht darf sich also nicht mit unverbindlichen Absichtserklärungen begnügen, sondern muss klare Vorgaben machen, die in einem vorgegebenen Zeitraum erreicht werden sollen. Für die Luft- und Lärmbelastung bestehen diese Ziele, sie müssten entsprechend verschärft werden. Es könnte aber auch ein Modal-Split formuliert werden oder ein konkretes Reduktionsziel von CO<sub>2</sub> (analog der internationalen und Schweizer Klimapolitik). Ohne *messbare* Vorgaben bleiben sämtliche Ziele zu unbestimmt, und zu einem späteren Zeitpunkt wird es auch nicht möglich sein, die Zielerreichung zu kontrollieren und entsprechende Lehren daraus zu ziehen.

### **3. Welche Schwerpunkte sollte die zukünftige Verkehrspolitik aus Sicht der Umweltpolitik setzen? Welche Massnahmen stehen hierfür im Vordergrund?**

Die im Bericht aufgeführten Massnahmen stellen zunächst eine nicht abzustreitende Fleissarbeit dar: Es werden schon bestehende, bereits abgelehnte oder noch erst geplante Massnahmen zusammen getragen und aneinandergereiht. Leider fällt dadurch der Gesamtrahmen sehr unverbindlich aus. Der Bericht erscheint als regelrechtes *verkehrspolitisches Potpourry*. Es wird zwar eine Priorisierung vorgenommen, aber ohne zeitliche Perspektive, ohne wirkliche Rangfolge der Bedeutung. Ich kann auch *keine Gesamtstrategie* erkennen. Was will der Kanton Bern mit seiner Verkehrspolitik erreichen? Verkehr kann ja kein Selbstzweck sein. Will der Kanton Bern einen Zuwachs an Bevölkerung? Will er als Wirtschaftsraum an Attraktivität gewinnen? Will er durch überdurchschnittliche Lebensqualität Familien aus der ganzen Schweiz anlocken? Oder will er einfach die sich bereits abzeichnenden Trends nach Schweizerischem Mittelmass verwalten? Nur wer die eigenen Ziele und Absichten kennt, kann auch die notwendigen Massnahmen benennen, sie in die entsprechende Dringlichkeitsstufen einordnen und zügig an die Umsetzung gehen. Wer hingegen über seine

Absichten keine Klarheit hat, wenn die mobilitätspolitische *Vision* fehlt, der schafft auch keine kohärente Umsetzung.

Ausserdem: Es gibt einfach auch Entwicklungen und Massnahmen, die sich gegenseitig ausschliessen. Darüber geht der Bericht schlicht hinweg, wenn er z.B. auf Seite 33 dafür wirbt, dass „der *Flughafen Belp* besser erschlossen wird und gleichzeitig die Lärm- und Luftbelastungen minimiert werden“. Meine Damen und Herren, das geht einfach nicht! Die aktuelle Diskussion um den Flughafen Kloten „Unique Airport“ sollte uns ein Beispiel sein: Der Flughafen wurde erschlossen und ausgebaut und noch weiter ausgebaut und zum Schluss wurden sogar noch die Lärmgrenzwerte für Landesflughäfen heruntergemindert, damit noch mehr und noch länger in die Nacht hinein und noch früher morgens geflogen werden kann. (Zum Glück hat das Bundesgericht den Bundesratsbeschluss unterdessen als gesetzeswidrig entschieden.) Zürich ist nicht Bern, Kloten ist nicht Belp; und dennoch sind die Probleme dieselben: mehr Flugverkehr erzeugt mehr Lärm und mehr Dreck, und die Zuwachsraten im Flugverkehr sind so enorm, dass sie die positiven Entwicklungen im Flugzeugbau bei weitem wieder zunichte machen. 1999 stieg die Zahl der Passagiere und der Flugbewegungen um 7%.

Um abschliessend auf den Bericht zurückzukommen: Aus Umweltsicht müssen insbesondere folgende Akzente gesetzt werden:

- Der Kanton braucht *mehr öffentlichen Verkehr* und es gilt, den *motorisierten Individualverkehr* zu reduzieren. Das heisst, dass er nicht neue Strassen braucht, sondern *Mobilitätslösungen*, die sowohl das Verkehrsproblem lösen, als auch Lärm und Abgase verringern. Es ist eine Illusion – und zwar schon eine sehr alte! -, dass neue Strassen irgendein Verkehrsproblem längerfristig und grundsätzlich lösen könnten. Sicher brauchen wir also keinen Autobahnzubringer Obergeraargau und auch keinen ins Emmental; wir brauchen keinen Neufeldtunnel und erst recht keine zusätzliche Flughafenerschliessung Belpmoos.
- Wir müssen aber vor allem die raumplanerischen Instrumente konsequent einsetzen, welche es erlauben, Wohnen, Arbeiten und Freizeit wieder näher aneinander zu rücken.
- Der Kanton muss die finanziellen Mittel ausschöpfen, die er für die Förderung des öffentlichen Verkehrs einsetzen kann; er sollte seinen Anteil aus den LSVA-Geldern zugunsten des öffentlichen Verkehrs einsetzen.
- Eine Parkplatzpolitik, die Gebühren (insbes. bei Einkaufszentren) ab der 1. Minute erhebt. Stattdessen hat der Kanton Bern gerade erst bei der Revision der Bauverordnung die Bestimmungen über die Parkplatzerstellung massiv gelockert und verunmöglicht damit restriktivere Vorschriften von Seiten der Gemeinden. Gerade im Hinblick auf lufthygienische Massnahmen ist die Parkplatzerstellung und –bewirtschaftung von zentraler Bedeutung.
- An zahlreichen der Berner Kantonalstrassen ist ein besserer Lärmschutz erforderlich.
- Generelle Temporeduktion im Strassenverkehr. Der Kanton und die Gemeinden haben grosse ungenützte Handlungsspielräume (sowohl vor wie auch nach dem 3. März), um insbesondere Strassen in Wohngebieten zu entschleunigen.

# Berner Verkehrstag, 2. Februar 2001

## Informations-Plattform 1

### „Sinnvolle und effiziente Verkehrsinfrastruktur im Kanton Bern (Strasse/OeV)“

Referenten: Ch. Juillerat      TCS, Präs. Sektion BE  
P. Scheidegger      Direktor RBS

Leitung:      Dr. R. Dieterle      Tiefbauamt Bern  
Kantonsoberingenieur



# Berner Verkehrstag, 2. Februar 2001

## Inhalt Inputreferat Dr. R. Dieterle

1. Begrüssung, Einleitung, Vorstellung Referenten
2. Problemanalyse, Kernfragen
3. Finanzierungsmechanismen
4. Lösungsansätze für Kantonsstrassen Bern
5. Erreichtes und Prioritäten aus Sicht KOI



## 2. Problemanalyse, Kernfragen

- Im Vergleich zu anderen Kantonen/Grossstädten (ZH, Ausland) geringe Probleme (Umwelt, Erschliessung, Finanzen)
- Wo ist das Ende der Zunahme der Mobilitätsbedürfnisse?
- Kernprobleme konzentriert auf dichtbesiedelte Regionen (Städte und deren Einzugsgebiete) sowie auf Teile der überregionalen Verbindungen



## 2. Problemanalyse, Kernfragen

- OeV und MIV bedingen/ergänzen sich gegenseitig
  - Transportkette
  - viel OeV auf Strasse
  - Kapazitätsengpässe auf Schiene und Strasse (KS und GS) schaden beide dem OeV



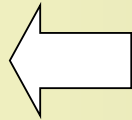
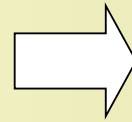


## 2. Problemanalyse, Kernfragen

### Kernfragen

Wo bringt der investierte Franken den höchsten Zielerfüllungs-/Nutzen-Beitrag?

- In welchen Verkehrsträger investieren?
- In welche Projekte investieren?



### Ziele BE-VP 2000

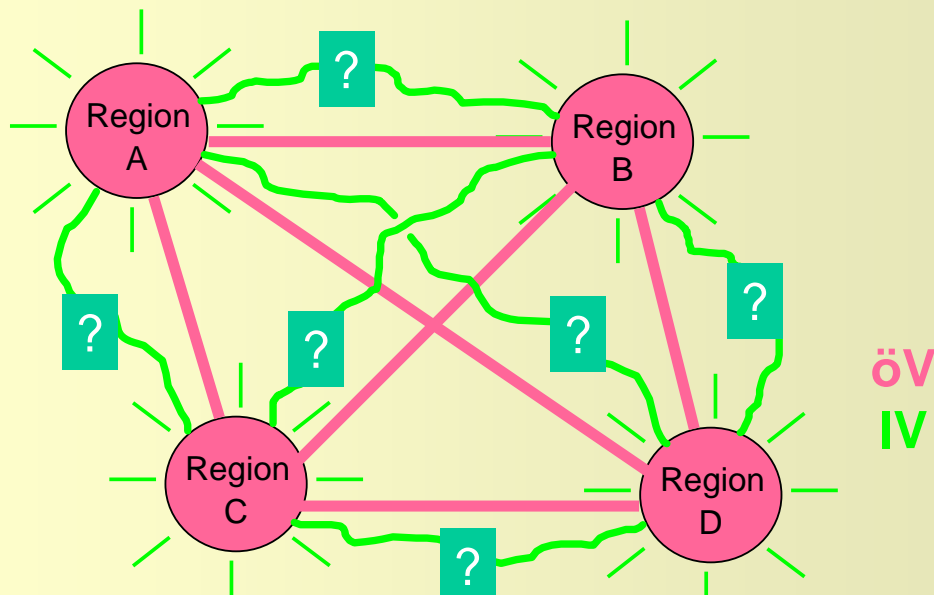
- Umwelt
- Erschliessung
- Finanzen

**Optimierung !**



## 2. Problemanalyse, Kernfragen

Verkehrsaufteilung öV - IV (idealisiert)



## 2. Problemanalyse, Kernfragen

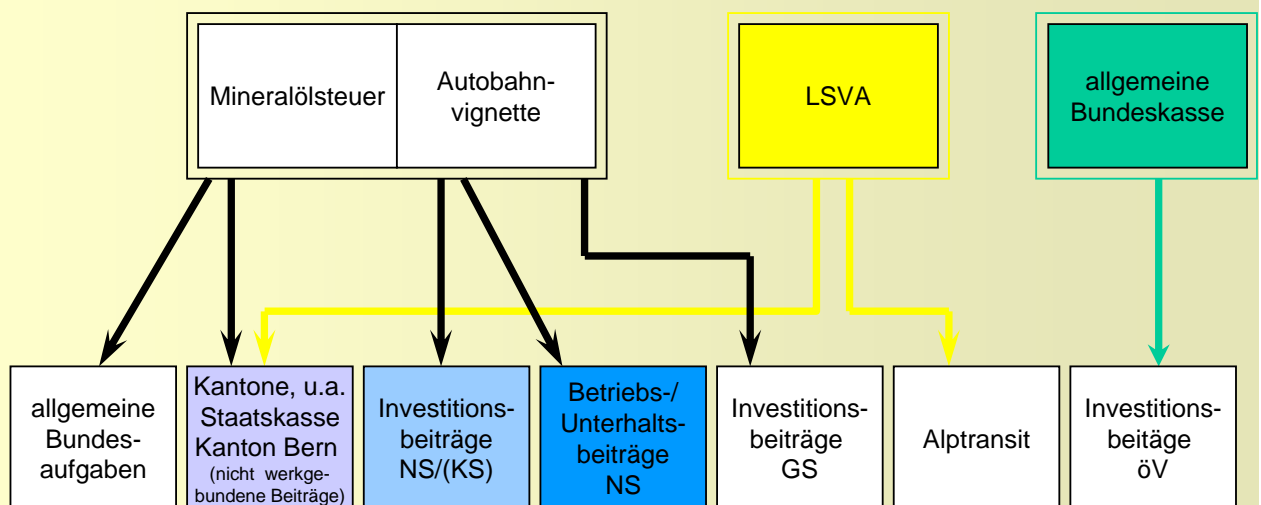
**Lösung des Optimierungsproblems schwierig, da kein freier Markt!  
Effektives Optimum wird nicht über Preismechanismen erreicht, da Marktverzerrungen vorhanden sind.**



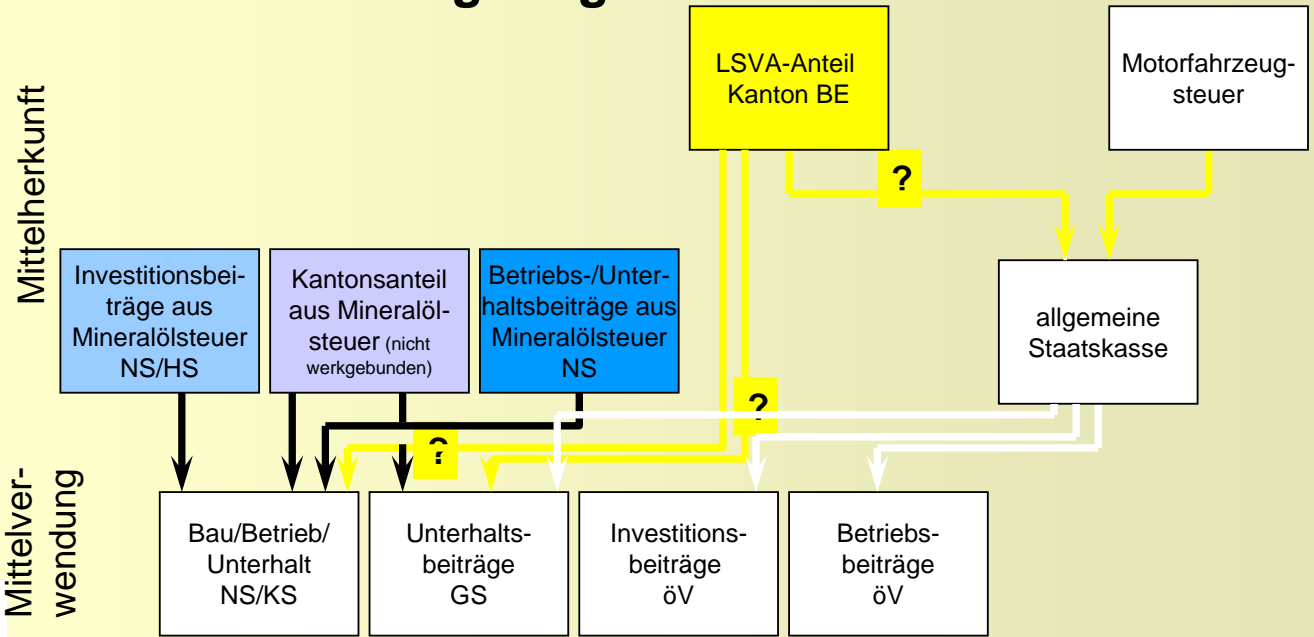
## 3. Finanzierungsfragen Bund

Mittelherkunft

Mittelverwendung



## 3. Finanzierungsfragen Kanton Bern



## 4. Lösungsansätze für Kantonsstrassen BE



# Berner Verkehrstag, 2. Februar 2001

## Priorisierungskriterien für Vorhaben 4. Schicht

### 1. Technische Rahmenbedingungen

#### Umwelt/Ökologie:

Lärm, Alarmwertüberschreitung  
Lärm, Immissionswertüberschreitung  
Luftbelastung  
Ökologische Auswirkung  
Landzerschneidung

#### Benützer:

Öffentlicher Verkehr  
Fahrräder  
Fussgänger  
MIV

#### Verkehrsaspekte:

Verkehrssicherheit  
Verkehrsmenge  
Wirkungsbereich

#### Sachzwänge:

Bestandteil anderer Projekte  
Höhe Bundesbeiträge  
Verlust Bundesbeiträge  
Vorleistungen



# Berner Verkehrstag, 2. Februar 2001

## Priorisierungskriterien für Vorhaben 4. Schicht

### 2. Förderungsaspekte

Erreichbarkeit Wirtschaftsstandort  
Förderungsabsicht  
Verkehrspolitische Zielsetzung

### 3. Akzeptanz

Bevölkerung  
Behörde  
Region



# Berner Verkehrstag, 2. Februar 2001

## 5. Erreichtes und Prioritäten aus Sicht KOI

- **Erreichtes**
  - **Erschliessungsqualität i.O**
  - **Luftschadstoffe: Situation verbessert**
  - **relativ hoher OeV-Anteil**



# Berner Verkehrstag, 2. Februar 2001

- **Prioritäten aus Sicht KOI**
  - **Umwelt**
    - **Lärmschutz (v.a. KS, Bahn)**
    - **Trennwirkungen**
    - **Luft (CO<sub>2</sub>)**
  - **Erschliessung**
    - **Erhaltung/Verbesserung Standortqualitäten Kanton Bern  
Erschliessungsqualität**
    - **Entwickeln einer längerfristigen Vision und Sicherstellung  
der hierfür nötigen Räume (was benötigen wir in 20 - 30  
Jahren?)**



- **Prioritäten aus Sicht KOI**

- **Finanzen**

- **Substanzerhaltung!**
    - **Finanzierung Prüfung Umstellung (voll ode. teilweise) auf Road Pricing**

**ROAD PRICING IST generell das wirkungsvollere Steuerungs-Instrument als die Besteuerung des Mineralölverbrauches oder des Motorfahrzeuges oder die Bewirtschaftung des Parkraumes**

**ROAD PRICING kann die Verkehrsnachfrage (Menge und Ort der Verkehrsleistung) wirkungsvoll beeinflussen!**



## Nachhaltige Technik

### Strategien zu neuen Fahrzeugtypen und Mobilitätsformen

---

*Einführung: Jörg Frei, Dipl. Ing. ETHZ, Vorsteher WEA Kt. Bern*

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Kanton Bern hat bis heute aus Energie-Förderkrediten die Entwicklung und den Bau neuer Fahrzeugtypen unterstützt und begleitet.

Begonnen hat das mit den ersten zaghaften Versuchen zum Bau von Elektromobilen gleich anschliessend an die erste Tour de Sol, einem Rennen von solarbetriebenen Ein- und Zweiplätzerfahrzeugen durch die Schweiz.

Damals war klar die Meinung, man müsste den Durchbruch über Photovoltaik zum Elektroantrieb schaffen. Allerdings hat sich bald gezeigt, dass die vorhandene Technik und Zuverlässigkeit der marktgängigen benzin- oder dieselbetriebenen Kleinautos so gut ist, dass man kaum etwas gleichwertiges zu vernünftigen Preisen anbieten kann.

Die damals verfolgte Grundidee war ein Zweiplätzer, 2 Mineralwasserharrassen, Aktionsradius 100 km ohne Nachladung und das alles unter Fr. 10'000.-- .

Viele Projekte wurden gestartet, Prototypen fertig gestellt und viele aktive Jungunternehmer mussten herbe Enttäuschungen erfahren. Als dann die Meldung aus dem Haus Hayek kam, die SMH werde ein solches Auto innert 2 Jahren auf den Markt bringen, krachte die ganze Entwicklung zusammen. Wer will schon an etwas arbeiten, das ganz offenbar klar erreichbar ist. Die Fortsetzungsgeschichte muss ich Ihnen nicht erläutern, wir haben dieses Fahrzeug heute immer noch nicht.

Aber der Kanton Bern hat in diesem Bereich viele andere, technologisch interessante Ergebnisse hervorgebracht. Ich denke an all die Neuheiten die im „Spirit of Biel I und II“, den berühmten Fahrzeugen, die an den australischen Solarrennen dabei waren, stecken.

Hocheffiziente Solarzellen, ausgeklügelte Steuer- und Regelelektronik, sehr gute Elektromotoren, Ansätze zu einem alltagstauglichen Radnabenmotor und neuartige Aufhängungen.

Teilergebnisse, die Fuss fassen konnten sind die im Kanton gebauten TWIKE, ein Zweiplätzer-Elektromobil mit Tretunterstützung und das FLYER-Elektro-Fahrrad, das schon in zweiter, verbesserter Auflage in verschiedenen Modellen erhältlich ist. Diese beiden Entwicklungen hat der Regierungsrat unter vielen anderen ebenfalls finanziell unterstützt..

Es stellt sich nun die Frage, wie der Kanton Bern solche oder ähnliche Entwicklungen fördern kann und vor allem in welchen Gebieten eine Unterstützung sinnvoll ist. Für ein kleines Land ohne eigene Autoindustrie, ist der Selbstbau von Auto-ähnlichen Fahrzeugen eher schwierig. Also dürfte sich die Frage eher auf Wissensaufbau und Kenntnisse von Details konzentrieren. Ich denke da besonders an leichte Baumaterialien. Wieso muss ein Auto, das zu 80% nur eine 80 kg schwere Person transportiert gleich eine Tonne schwer sein?, Wieso muss die Kraft von einem Motor über verschiedenste Umlenkungen auf die Räder gebracht werden und muss ein Witterungsschutz wirklich wie ein altes Pfadizelt aussehen?

In Massnahme 10 des Berichtes zur Berner Verkehrspolitik wird von Reduktion des Energieverbrauchs gesprochen und diejenige Energie, die dann im Verkehr trotzdem noch gebraucht wird, soll möglichst schadstoffarm genutzt werden.

Wenn man die heutigen Autos mit denjenigen aus der letzten Jahrhundertwende vergleicht, begreift man kaum, dass wir heute Sonden zum Mars schicken, Weltraumforschungsstationen bauen aber Motoren immer noch sehr ähnlich aussehen, wie sie die Herren Otto, Benz, Ford und Co schon zusammengebaut haben.

Natürlich kennen wir jetzt die Einspritzung, die Kompressortechnik, den Katalysator etc., aber massive Gesamterneuerungen haben wir noch keine erlebt, die Bestand gehabt hätten. Wenn wir unsere Computer mit ähnlichem know how betreiben würden wie unsere modernen Autos, so würden wir die Bildschirme unserer Laptops mit Petrollampen beleuchten und den Strom

über einen Holzvergaser produzieren. Die Funktionen von Office 2000 wären allerdings die gleichen.

Ich möchte mit meinen etwas „losen“ Bemerkungen nicht die beiden nachfolgenden Referenten disqualifizieren. Es geht mir aber ganz klar darum, drastisch darzustellen, wo der Schuh drückt.

Wir dürfen der Bevölkerung nicht vorspielen, dass es sehr einfach sei, in Sachen Mobilität rasch eine Wende herbei zu führen. Es müssen aber Wege gesucht und vor allem gefunden werden, auf denen wir mit einer klaren Zielvorstellung weiter gehen können.



# Prioritäten bei Grossprojekten im Verkehr des Kantons Bern

Berner Verkehrstag, 2. Februar 2001

Inputreferat von Heinrich Marti  
Ernst Marti AG  
Reiseveranstalter  
3283 Kallnach

## Strasseninfrastruktur im Kt. Bern

- Gute Infrastruktur im nationalen Vergleich
- Gute Erschliessung der Tourismusregionen
- Gute Anbindung der Wirtschaftszentren an Nationalstrassennetz (Ausnahme: Biel-Bienne)
- Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern verbesserungsfähig

## Prioritäten für die Infrastrukturplanung

- Standortattraktivität für die Wirtschaft
- Mobilitätsbedürfnisse der Benutzer
- Wettbewerbsbedingungen für den Tourismus

## Kriterien für die Infrastrukturplanung

- Beseitigung von Erschliessungslücken
- Beseitigung von Kapazitätsengpässen
- Erreichen von hohen Sicherheitsstandards
- Optimierung vorhandener Strukturen

## Handlungsbedarf (ausserhalb des Bauprogramms 2001-2004)

- Ausbau T6 Lyss-Biel  
inkl. Vollanschluss Studen
- Anbindung Rm Biel an Jura + Frankreich  
(A16)

---

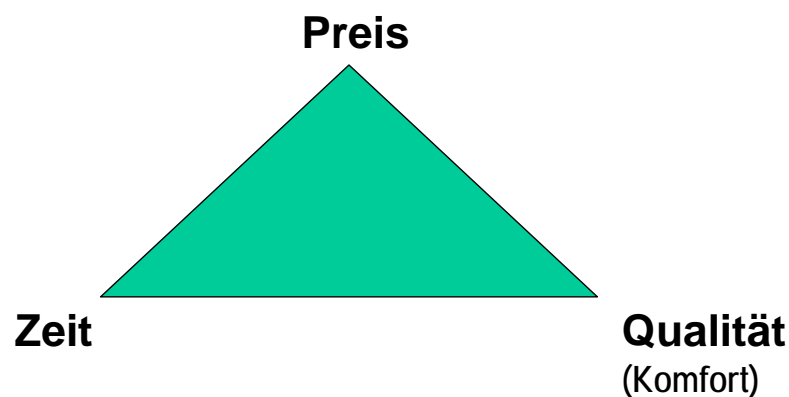
## Finanzierung Infrastrukturprojekte Strasse

- CHF 100 Mio. / Jahr bis 2004
- Vorfinanzierung durch den Bund
- Verschiebung von Rückbauprojekten

## Verknüpfung Strasse und Schiene

- „drop off“ und „pick up“ per MIV gewährleistet
- Durchgehende Transportketten für den Personenverkehr unterentwickelt (Strasse – ÖV)
- Ungenügende Anbindung für den privaten kollektiven Personentransport (Car)

## Der Benutzer entscheidet



## Privater kollektiver Personenverkehr (Car)

- Signifikanter Anteil am Freizeitverkehr
  - Umweltverträglichkeit wie ÖV
  - Dem ÖV in Wirtschaftlichkeit überlegen
- ➔ Verlagerungspotenzial im Freizeitverkehr

## Grundlagen: RRB 7.6.2000 / „BE-VP2000“

- „Förderung des umweltverträglichen Freizeitverkehrs“
- „Umweltbelastung des Freizeitverkehrs vermindern ....“
- „..... verkehrliche Erschliessung im Freizeitbereich gewährleisten“

## Teilsystem „CAR“ in die kantonale Verkehrsinfrastruktur integrieren

- Anerkennung als kollektiver Verkehrsträger
- Direkte Anbindung an ÖV (Terminals)
- Gleichstellung mit ÖV betr. Masse+Gewichte
- „High-Occupancy-Vehicle Spuren“
- Stellenwert in der Planung

**Prioritäten bei  
Grossprojekten im Verkehr  
des Kantons Bern**

**Inputreferat**

**von**

**Hans-Rudolf Kamber**

**Direktor**

**Städtische Verkehrsbetriebe Bern**

**Berner Verkehrstag**

**2. Februar 2001**

# ÖV - Infrastruktur im Kanton heute

- **Disperse Siedlungsstruktur**
- **Hohe Erschliessungskosten (nicht nur im Verkehr)**
- **Dennoch sehr gutes ÖV - Angebot**
  - **In den Zentren ist der ÖV Hauptverkehrsträger mit hoher Kostendeckung und Auslastung**
  - **Auf dem Land stellt der ÖV für alle Bevölkerungsschichten eine Grundmobilität sicher**



## **Noch ein Wort zu Infrastrukturen ÖV und Strasse**

- **Keine redundanten Infrastrukturen**
- **Bernische Verkehrskonferenz hat wichtige Aufgabe bei der Prioritätensetzung**
- **Knappe Mittel einsetzen für Lösungen mit**
  - **positiven Effekten für Wirtschaft**
  - **positiven Effekten für Umwelt**
  - **besserer Erschliessung**
  - **Synergien**
- **In der Vergangenheit in diese Richtung gearbeitet (Bsp Seftigenstrasse)**

**Aber letztlich:**

**Bei knappen Mitteln ist der Konflikt  
nicht lösbar.**

# Investitionen an Kosten und Wirkung messen

- **Rahmenkredit:**

- **Betriebssicherheit**
- **Betriebsbereitschaft**
- **Nachfragegerechte Kapazitäten**
- **Dienstleistungsqualität**

- **Prioritätensetzung:**

- **Nutzen und Erschliessung für wieviele Menschen**
- **Verlagerungseffekt  $\perp$  Verringerung der Staukosten**
- **Kosten pro Fahrgast / pro neuen Fahrgast**
- **Umweltfolgen**

# Vernetztes System - beschränkter Spielraum

## Ausbaubedürfnisse

- **Jedes neue Angebotskonzept setzt Investitionen voraus**
- **ÖV der Schweiz ist ein vernetztes System und ist so stark wie sein schwächstes Glied (Fernverkehr, Regionalverkehr / S-Bahn, Feinverteiler / Ortsverkehr)**
- **ÖV kennt keine Kantons- und Gemeindegrenzen** ⊥  
**Handlungsspielraum begrenzt, Abhängigkeiten**

# **ÖV - Finanzierung: Stärken - und Lücken**

## **Schweizerische Verkehrspolitik**

- **FinöV: 30.5 Mrd.**
- **Förderung Fernverkehr mit NEAT, Bahn 2000 1. + 2. Etappe, Anschluss an internationales HGV-Netz**
- **Verlagerung Güterverkehr auf die Schiene**
- **Sicherung Regionalverkehr als Verbund-aufgabe von Bund und Kanton (auch im ländlichen Raum), Rahmenkredit Bund für den Regionalverkehr**
- **Lärmschutz**

⇒ **Es gibt kein OECD-Land, das diese Verkehre so stark fördert wie die Schweiz**

# ÖV - Finanzierung: Stärken - und Lücken

- **Wo bleiben die Mittel für den Feinverteiler? Von Kantonen und Gemeinden allein bezahlt, deshalb keine Mittel für dringende Kapazitätserweiterungen**
  - **Neue Stadtbahnprojekte**
  - **Linienverlängerungen**
  - **Umstellung von Bus auf Tram, obwohl wirtschaftlich  $\perp$  Tram Bern West (Bern: engere Region)**

⇒ Es gibt kein OECD-Land, welches den städtischen Feinverteiler so wenig fördert wie die Schweiz

⇒ ⇒ Vom Quantensprung der schweizerischen Verkehrspolitik ist im Feinverteiler der städtischen Gebiete nichts feststellbar.

# Mittel und Projekte im Kanton Bern

## Mittel für die nächsten 4 Jahre (exklusive Bund)

**~ 350 Mio.**

```
graph TD; A["~ 350 Mio."] --- B["50 % Eigenmittel der Transportunternehmen (~ 173 Mio.)"]; A --- C["50 % kantonale Mittel (~ 177 Mio.)"]; C --- D["- 118 Mio. Kanton"]; C --- E["- 59 Mio. Gemeinden"];
```

**50 % Eigenmittel der  
Transportunternehmen  
(~ 173 Mio.)**

**50 % kantonale Mittel  
(~ 177 Mio.)**  
**- 118 Mio. Kanton**  
**- 59 Mio. Gemeinden**

**Pro Jahr ca 90 Mio.**

# Mittel und Projekte im Kanton Bern

## Projekte

- **Beim ÖV gibt es fast nur Grossprojekte: viele kleinere und grössere Investitionen für ein Angebotskonzept**
- **S-Bahn Bern ist ein Grossprojekt: Ist das Angebotskonzept im Rahmen Bahn 2000 I. Etappe (Umsteigeknoten Bern)**
  - **Ausbau Bahnhof Bern**
  - **Ausbau Zufahrtsstrecken**
  - **Kosten ca 300 Mio.**
- **Investitionen, um Verkehr Bahn 2000 2. Etappe aufnehmen zu können**
- **Städtische Feinverteilung**
  - **Ersatz 2 Trolleybuslinien (Bümpliz, Bethlehem) durch 2 Tramlinien mit höherer Kapazität: Kosten 100 Mio.**
  - **Verlängerung Tramlinie zu S-Bahn Station Wankdorf**
  - **Ersatz Busbetrieb Ostermundigen durch Tram**

# Feinverteiler für funktionsfähige Wirtschaftszentren

- **Nimmt das stark steigende Verkehrsvolumen aus Fern- und Regionalverkehr auf**
- **Höchste Passagierzahlen innerhalb der Wirtschaftsräume:  
Passagiere Linie Ostermundigen - Köniz = 4 S-Bahn-Linien Bern**
- **Entlastung der Strassen zugunsten derjenigen, die auf diese dringend angewiesen sind**
- **Entschärfung der räumlichen Engpässe: Strasse in den Agglomerationen nicht beliebig ausbaubar  $\Rightarrow$  zunehmende Staugefahr**
- **Erhöhung von Standortgunst und Lebensqualität**



## **Innovative Finanzierungslösungen gefragt**

- **Verkehrstrennungsverordnung**
- **Agglomerationsbatzen**
- **Gelder aus der Treibstoffzoll (3 Mrd.)**
- **Kantonsanteil aus der LSVA**
- **höhere Tarife?**
- **Road Pricing?**
- **Für die Finanzierung des Feinverteilers in städtischen Gebieten hat der Bund eine Arbeitsgruppe eingesetzt (Sofortmassnahmen / neue Finanzierungslösung)**

# **Tram Bern West: Der Schritt in die Zukunft!**

- **Bümpliz und Bethlehem entsprechen einer Stadt in der Grösse von Schaffhausen, 1/4 der Bevölkerung der Stadt Bern**
- **Heute benützen täglich 37'000 Fahrgäste bzw. 4'500 Fahrgäste in der Spitzenstunde den Bus**
- **Heute verkehrt in der Spitzenzeit alle 1 1/2 Minuten ein Gelenkbus**
  - **Unwirtschaftlicher Betrieb**
  - **Behinderungen für Velofahrer**
  - **Entlastung der Strassen**
  - **Zu viele Busse am Bahnhof**
- **Weitere Verkehrszunahme: Neubaugebiete, Stadtentwicklungskonzept STEK, Bahn 2000**

# **Tram Bern West: Der Schritt in die Zukunft!**

- **Investitionen**
  - **100 Mio. Franken für die Infrastruktur**
  - **50 Mio. Franken für Rollmaterial**
- **Mit Tram können mehr als doppelt so viele Personen als mit dem Bus befördert werden → Tram ist bei dieser grossen Nachfrage wirtschaftlicher als der Bus**
- **attraktive, nachhaltige, wirtschaftliche Erschliessung der Entwicklungsgebiete von Bern**
- **Alle Voraussetzungen und Kriterien für ein Tram heute und für die Zukunft erfüllt**
- **Konkurrenz mit Stadtbahnprojekten z.B. in Zürich (Glatttal), Lausanne, Genf, Zug**

## **Schlussfolgerungen zur Finanzierung des ÖV**

- **ÖV-Mittel: auf finanzielle Möglichkeiten des Kantons ausrichten.**
- **Mittel genügen für Werterhaltung und Modernisierung.**
- **Ob Mittel zur Finanzierung der Investitionen für die übergeordneten Angebotskonzepte reichen, ist ungewiss.**
- **Wir investieren dort, wo geringe Handlungsfreiheit ist. Für Visionen ist wenig Platz.**
- **Für die restlichen konkurrierenden Projekte ist eine Prioritätenbildung nach klaren Kriterien wichtig.**
- **Es liegt nicht am Wollen... sondern am finanziellen Können.**
- **Die Erschliessung neuer Mittel für den ÖV bleibt im permanenten Mittelverteilkampf eine Aufgabe.**
- **Insbesondere sollten sich die Kantone zusammentun, um im Feinverteiler des Agglomerationsverkehrs eine Bundesfinanzierung zu erreichen.**

## **Berner Verkehrstag**

### **Informationsplattform Verkehr und Raumplanung**

Inputreferat von Peter Rytz, Vorsteher Abteilung Kantonsplanung, Amt für Gemeinden und Raumordnung. (Es gilt das gesprochene Wort)

#### **1. Von Kernaufgaben und Schnittstellen**

Nachhaltigkeit in der räumlichen Entwicklung: so lautet der Kernauftrag der Raumplanung. Raumplanung sucht nach einem Gleichgewicht der verkehrlichen Interessen von Wirtschaft, Umwelt und Bevölkerung. Dabei fokussiert sie klar auf den Bereich der Siedlungsentwicklung. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sind untrennbar miteinander verbunden. Sie können nicht losgelöst voneinander diskutiert werden. Ihre Abstimmung gehört deshalb seit längerer Zeit schon zu den wichtigsten Aufgabenschwerpunkten der bernischen Raumplanungspolitik.

#### **2. Der kantonale Richtplan als Führungs- und Koordinationsinstrument**

Die Bernische Verkehrspolitik und der Kantonale Richtplan werden praktisch zeitgleich revidiert und können so optimal aufeinander abgestimmt werden. Die wesentlichen Verknüpfungen erfolgen im kantonalen Richtplan, der als strategisches Führungsinstrument der Regierung ausgestaltet und mit der politischen Gesamtplanung und dem Finanzplan, den beiden anderen strategischen Führungsinstrumenten der Regierung, abgestimmt wird. Zur angestrebten Abstimmung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung werden mit dem kantonalen Richtplan folgende Ziele, Strategien und Massnahmen verfolgt:

##### **2.1 Ziele**

- eine Raumentwicklung zu fördern, die weniger Verkehr generiert
- die Entwicklung auf wettbewerbsfähige Gebiete und wirtschaftliche Entwicklungsachsen auszurichten
- das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort einzusetzen

##### **2.2 Strategien**

- Im **Thema Verkehr** werden fünf Unterthemen unterschieden und Zielsetzungen formuliert, für den Gesamtverkehr (mit den Themen Gesamtverkehrssystem, Agglomerationsverkehr, Freizeitverkehr und Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit), den privaten Verkehr (Themen Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Velo- und Fussgängerverkehr), den öffentlichen Verkehr, den Güterverkehr und den Luftverkehr.
- Im **Themenbereich Siedlung** werden Aussagen gemacht, wo die Siedlungsentwicklung gefördert (Orte mit hoher Zentralität und guter Erschliessungsqualität) und wo sie zurückhaltend gestaltet werden soll (periphere, schlecht erschlossene Gebiete).
- Im **Themenbereich Zentralitätsstruktur** wird eine Zentrenstruktur definiert und deren Bedeutung für eine nachhaltige Entwicklung des Kantons, für seine Wettbewerbsfähigkeit und für einen optimalen Mitteleinsatz offengelegt.

## 2.3 Massnahmen

### **Prioritäten setzen und Investitionsentscheide auf verkehrs- und siedlungspolitische Überlegungen ausrichten.**

Konkrete Beispiele:

- Prioritätensetzung im Projekt wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP
- Prioritätensetzung bei Strassenbauvorhaben und im Schienenverkehr
- Wettbewerb Regionalzentren (neues Instrument für gezielten Mitteleinsatz)

### **Bestehende Verkehrsinfrastrukturen besser nutzen bevor für teures Geld neue gebaut werden.**

Konkrete Beispiele:

- Festlegung einer Zentralitätsstruktur und flankierender Massnahmen (z.B. Bauzonengrösse)
- Projekte ESP, Strategische Arbeitszonen, Bahnhof plus, Wettbewerb Regionalzentren

### **Entwicklung auf wettbewerbsfähige Gebiete und wirtschaftliche Entwicklungsachsen ausrichten und dafür die nötigen Voraussetzungen schaffen.**

Konkrete Beispiele:

- Zentralitätsstruktur festlegen
- Zentren - und Agglomerationspolitik erarbeiten und umsetzen
- regionale räumliche Schwerpunkte bezeichnen
- im öffentlichen Agglomerations- und Regionalverkehr Prioritäten setzen
- Fahrleistungsmodelle zur Erhöhung der Entwicklungsspielräume in zentralen Lagen und Entwicklungsschwerpunkten

### **Gesamtverkehrsüberlegungen in den Vordergrund rücken und Grundlagen schaffen, damit die Folgen des raumwirksamen Handelns sichtbar gemacht und rationale Entscheide getroffen werden können.**

Konkrete Beispiele:

- Erschiessungsqualität im Gesamtverkehr prüfen und Finanzierungsmechanismen anpassen
- Transportketten optimieren
- Raumbewertung aufbauen und bewirtschaften

## 3 Fazit

In der gebauten Realität sind Raumplanung und Verkehrsplanung untrennbar miteinander verknüpft. In der Abstimmung unter den beteiligten Akteure besteht Nachholbedarf. Mit dem Kantonalen Richtplan wird jetzt ein Instrument bereit gestellt, mit dem dieses Defizit aufgearbeitet werden kann.

# Berner Verkehrstag, 2. Februar 2001

## Einführung in die Informations-Plattform 4; Nachhaltiger Freizeitverkehr

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Thema unserer Informationsplattform ist dem Freizeitverkehr gewidmet. In der Einladung ist ausdrücklich von einem nachhaltigen Freizeitverkehr die Rede.

Was wird darunter verstanden?

Meine Interpretation ist: Die Vielfalt von Freizeitaktivitäten, die freie Wahl welcher Tätigkeit in der Freizeit nachgegangen wird, darf nicht beschnitten werden. Hingegen sollen die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt möglichst gering gehalten werden. Dies gilt im besonderem Masse für den Verkehr. Mit wenigen Ausnahmen lösen die Freizeitaktivitäten Verkehrsbedürfnisse aus. Die Zielsetzungen eines nachhaltigen Freizeitverkehrs können somit wie folgt definiert werden:

Es soll aufgezeigt werden, wie das Wachstum im Freizeitverkehr umweltverträglich gestaltet werden kann, ohne dabei die touristische Attraktivität Berns zu schmälern. Es sollen mögliche Massnahmen zur Förderung eines umweltverträglichen Freizeitverkehrs diskutiert werden. Ebenso ist zu diskutieren, welche Massnahmen auf Bundes-, welche auf kantonaler und welche auf Gemeindeebene ergriffen werden sollten.

In den nächsten 40 Minuten werden wir uns Input-Referate aus verschiedenen Gesichtspunkten zu Gemüte führen und zwar von den Herren

- Hannes Imboden, Direktor Berner Oberland Tourismus
- Martin Strupler, Vorsteher Amt für Sport
- Martin Wittwer, Chef Marketing des Transportunternehmens Aare Seealand mobil AG

Nach den Referaten folgt um 12 Uhr 30 der Mittagslunch und damit die Gelegenheit, während dieser kulinarischen Tätigkeit die geistige Kost zu verdauen.

Um 13.30 treffen wir uns wieder in diesem Saal, um mit den Referenten Zielsetzungen, Lösungsansätze, Massnahmen für einen nachhaltigen Freizeitverkehr zu diskutieren. Ich bitte Sie, sich während des Lunchs Fragen, Ideen und weitere Diskussionsbeiträge zu überlegen.

Gestatten Sie mir, dass ich Sie als Einstieg in die Thematik mit ein paar harten Facts konfrontiere.

Eine kantonale Arbeitsgruppe hat zum Freizeitverkehr einen Bericht über Ursachen, Zielsetzungen und Handlungsspielräumen ausgearbeitet. Daraus werde ich Ihnen einige wenige Aussagen vorstellen:

Zuerst einige Zahlen:

- In der Schweiz werden jährlich mit Fahrzweck Freizeit ca. 100 Milliarden Pkm zurückgelegt, davon 80% mit dem MiV, 17% mit öV und 3% mit übrigen Verkehrsmitteln (z.B. Velos). Dies entspricht im Binnenverkehr einem Anteil von gegen 60% am Gesamtverkehr.
- Die Schweiz generiert zusätzlich nochmals 100 Milliarden Pkm im Ausland, davon einen beträchtlichen Teil als Flugverkehr.
- Es ist eine massive Zunahme des Freizeitverkehrs feststellbar. Zwischen 1984 und 1994 haben die zurückgelegten Distanzen pro Tag und Person von 11.9 auf 16.8 km zugenommen, ein jährliches Wachstum von 4%, welches ungebrochen anhält.
- Die Verkehrsmittelwahl ist schwergewichtig auf das Auto ausgerichtet.
- Die Spitzenbelastungen konzentrieren sich auf das Wochenende.

Aus diesen wenigen Zahlen lässt sich ableiten, dass der Freizeitverkehr mit erheblichen Umweltbelastungen für Klimaveränderungen, aber auch für Unfälle und Verkehrsstaus verantwortlich ist.

Auf der anderen Seite darf seine hohe gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung - vor allem auch für Rand- und Bergregionen - nicht übersehen werden.

- „Für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung stellt der Freizeitverkehr eine notwendige Voraussetzung dar. Der Freizeitverkehr ist deshalb nicht zu unterbinden, sondern in umweltverträgliche Bahnen zu lenken. Somit ist eine nachhaltige Entwicklung des Freizeitverkehrs gefordert. „

Was tun?

Im Fazit zu den Zielsetzungen und Handlungsspielräumen kommt der zitierte Bericht zu folgenden Aussagen:

- „Der Freizeitverkehr stellt eine zentrale Herausforderung dar. Einerseits ist er als eine notwendige Voraussetzung der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung grundsätzlich erwünscht und wird mit verschiedenen Massnahmen gefördert. Andererseits zieht der Freizeitverkehr bedeutsame Umweltbelastungen nach



sich und steht damit im Spannungsfeld zu den Zielen einer umweltverträglichen Entwicklung.

Eine nachhaltige Freizeitentwicklung erfordert deshalb ein koordiniertes Vorgehen, das mögliche Synergien optimal nutzt. Es sind Grundsätze anzuwenden und zu entwickeln, die ein abgestimmtes Handeln innerhalb der Verwaltung erleichtern. Laufende Aktionen und Projekte im Bereich Freizeitverkehr sollen besser vernetzt werden und neue Projekte sind koordiniert an die Hand zu nehmen.“

- „Der Informationsaustausch und das gemeinsame Handeln mit lokalen, regionalen und privaten Akteuren wird gefördert und auch Chancen gegenüber dem Bund sollten genutzt werden.“

Welche Handlungsmöglichkeiten hat der Kanton Bern?

Aus Zeitgründen kann ich Ihnen nur kurz einige Stichworte weitergeben, welche die kantonale Arbeitsgruppe vertieft analysiert hat.

- Freizeitnutzungen in bestehende Siedlungsstrukturen optimal integrieren
- Qualität des Wohnumfeldes und der Naherholungsräume fördern
- Verkehrsarme Einkaufs- und Kernzonen
- Planung räumlich integrierter Sportanlagen und Einbezug nachhaltiger Mobilität im Betrieb
- Koordination zwischen touristischen Transportanlagen und öffentlichen Verkehrsmitteln
- Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei Veranstaltungen
- Marktabklärung des öffentlichen Verkehrs im Bereich Freizeit
- Attraktivierung des Service des öffentlichen Verkehrs
- Schaffen rascher und direkter Verbindungen im öffentlichen Verkehr
- Sicherstellen der Mobilität in Berg- und Randregionen für Einheimische und Tourismus
- Einsatz der Verkehrstelematik

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit und gebe das Wort weiter an Herrn Imboden.

# Berner Verkehrstag, 2. Februar 2001

## Informationsplattform 4 „Nachhaltiger Freizeitverkehr“

Inputreferat aus der Sicht von Berner Oberland Tourismus (BOT), Hannes Imboden

### 1. Facts & Figures Berner Oberland

- Jährliche Gästefrequenzen 10,3 Mio Übernachtungsgäste  
10,1 Mio Tagesgäste
- Direkter und indirekter touristischer Umsatz 3,4 Mrd. Franken
- Beitrag zum kantonalen BIP ca. 27%
- Touristische Bruttowertschöpfung 1,8 Mrd. Franken
- Tourismusinduzierte Beschäftigung 22'600 (ca. 30%)
- Anreise PW \*)

	Winter		Sommer
	73%	Hotelgast	55%
	92%	Gast Ferienwohnung	83%
	84%	Tagesgast	65%
- Anreise Bahn \*)

	22%	Hotelgast	36%
	11%	Gast Ferienwohnung	18%
	11%	Tagesgast	33%
- Direkter Anteil des Tourismus am Umsatz von

Eisenbahnen	49%
Spezialbahnen (Bergbahnen)	96%
Schiffahrt	100%
Luftfahrt	35%

\*) Mehrfachnennungen möglich

Quelle: Tourismus im Kanton Bern, Wertschöpfungsstudie, 1995

## 2. Freizeitverkehr und touristische Qualität

- Alle wollen unbegrenzte Mobilität, jedoch kaum jemand will Qualitätseinbussen (Lärm, Umweltbelastungen usw.) in Kauf nehmen
- Die Gäste verhalten sich widersprüchlich: sie nutzen eifrig das Auto, ohne von Autos belästigt werden zu wollen
- Oftmals ist die Verkehrsinfrastruktur auf Spitzenbelastungen ausgerichtet (z.B. Parkplätze)
- Zwischen Ferien- und Tagestourismus bestehen vielerorts Interessenkonflikte
- Der Gast verhält sich in den Ferien anders als im Alltag, er ist „empfindlicher“
- Zahlreiche Ferienorte im Ausland haben viel unternommen, den innerörtlichen Verkehr zu reduzieren und/oder zu beruhigen
- „Sanfte“ Verkehrsformen auf der Hin- und Rückreise der Feriengäste sind kaum ein Thema, obwohl diese Formen Garant für ein „sanftes“ Verkehrsverhalten während des Aufenthaltes wären
- Stärken des Berner Tourismus (in Bezug auf Verkehr):
  - Gute Landverkehrsinfrastruktur (Strasse/Schiene/Wanderwege)
  - Attraktive touristische Transportanlagen in den Bergen und Schiffsbetriebe auf den Seen; dichtes öffentliches Verkehrsnetz
- Schwächen des Berner Tourismus (in Bezug auf Verkehr):
  - Beschränkte Anbindung an das Flugsystem: Flughafen Bern-Belp trotz Ausbau kein europäischer Hub; Zugang trotz grosser Anstrengungen noch verbesserungsfähig.

Quellen: Verkehrsmassnahmen in Ferienorten, FIF/Universität Bern, 1999  
Tourismuspolitisches Leitbild des Kantons Bern, 2000

### 3. Strategien und Massnahmen für die Zukunft

- Verkehrsmanagement in Ferienzentren optimieren
- Tourismusinduzierte Umweltbelastungen berücksichtigen
- Unterstützen von Aktionen für Gäste, welche mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, durch finanzielle Beteiligung (Gepäcktransport, Vergünstigungen etc.)
- Unterstützen von Massnahmen zur Optimierung der Transportketten im öffentlichen Verkehr (lückenlos!)
- Massnahmen die neue Mobilitätsformen wie Rufbus, Mobility usw. abdecken
- Verbesserte Anbindung an den internationalen Schienenverkehr
- Unterstützung aller Massnahmen im Bereich „human power mobility“ und „SchweizMobil“
- An- und Rückreise (mit dem ÖV) in Pauschalangebote einbeziehen
- Schaffung von verkehrsfreien Flanier- und Erlebniszonen in den Ferienorten (Beispiel Gstaad).

Quellen: Verkehrsmassnahmen in Ferienorten, FIF/Universität Bern, 1999  
Tourismuspolitisches Leitbild des Kantons Bern, 2000

# Berner Verkehrstag vom 2. Februar 2001

Dok: 141156

## Input-Referat aus der Sicht des Sports

von Martin Strupler, Vorsteher des Kant. Amtes für Sport

### 1. Einleitung

Der Staat - Bund, Kantone und Gemeinden - fördert den Sport aus verschiedenen Gründen: Je nach Blickwinkel oder Zielgruppe sind es erzieherische, gesundheitliche oder freizeit- und sozialpolitische Ziele, die mit der Sportförderung verknüpft werden.

Obwohl der Sport in unserer heutigen Gesellschaft einen wichtigen Stellenwert einnimmt und auch in seiner wirtschaftlichen Bedeutung durchaus anerkannt wird (der Anteil des Sports am Bruttosozialprodukt entspricht etwa demjenigen der Landwirtschaft!), werden lediglich der obligatorische Schulsportunterricht und ein Grossteil der sportlichen Infrastrukturen als staatliche Aufgaben anerkannt. In allen anderen Bereichen, vom individuellen Freizeitsport über den organisierten Vereinssport bis zum professionellen Spitzensport, sind staatliche Stellen lediglich subsidiär, d.h. begleitend und unterstützend oder allenfalls als Bewilligungsstelle involviert.

Ein Drittel der Schweizer Bevölkerung treibt regelmässig wöchentlich Sport. Der Anteil der Sporttreibenden ist in den letzten Jahrzehnten gewaltig gewachsen, u.a. weil zusätzliche Bevölkerungssegmente sportaktiver geworden sind. Das grösste Wachstum verzeichnet der nicht-organisierte Individualsport. Die populärsten Individualsportarten sind Wandern, Skifahren, Schwimmen, Velofahren/Biken, Laufen und Fitness-/Krafttraining. Die Bedeutung der Sportvereine ist nach wie vor ungebrochen, sind doch rund 20 % der Bevölkerung Mitglied in einem Sportverein. Die mitgliederstärksten Sportarten sind Fussball, Vereinsturnen und Volleyball.

Neuste Untersuchungen zeigen auf, dass die Bedeutung des Sports bei den bereits Sportaktiven weiterhin wächst (sie treiben in verschiedenen Sportarten tendenziell mehr Sport) der Gesamtanteil völlig Sportabstinerter jedoch ebenfalls zunimmt. Die zunehmende gesellschaftliche Bedeutung des Sports kann also nicht gleichgesetzt werden mit einer "Versportlichung" unserer Gesellschaft im Sinne der Gesundheitsförderung, deren Zielsetzung lautet: "Unsere Bevölkerung bewegt sich mindestens dreimal pro Woche während mindestens einer halben Stunde in mittlerem Belastungsumfang".

Das Angebot an Sportarten ist äusserst vielfältig und der sportartbezogene Mobilitätsbedarf entsprechend unterschiedlich: einzelne Sportarten lassen sich gleich von der Haustüre aus ausüben (z.B. Jogging, Inline-Skating, Radfahren), für andere ist ein PW nahezu unerlässlich (z.B. Windsurfen).

### 2. Sportverkehr

Individuelle Mobilität ist notwendig, wenn sich Menschen zu Sport und Spiel treffen wollen; oft sind dazu Transportleistungen erforderlich. Den Sport zu verbieten und den damit verbundenen Verkehr zu reduzieren kann - mindestens in meiner Aufgabe als Verantwortlicher für die Sportförderung im Kanton Bern - nicht das Ziel sein. In den letzten Jahren wurden Untersuchungen durchgeführt, welche erstmals etwas Licht in die Struktur des Sportverkehrs brachten.

Wer Sportmobilität hört, denkt meist an die grossen Zuschauerzahlen bei Eishockey- und Fussballspielen oder anderen Grossanlässen. Der Zuschauerverkehr fällt aber nur bei wenigen Sportarten ins Gewicht und hat lediglich einen 14 %-Anteil am gesamten Sportverkehr (nach Stettler 1997). Bei den meisten Sportarten dominieren die publikumsarmen Anlässe und Veranstaltungen; der grösste Teil des Sportverkehrs entsteht im Alltag, sowohl im organisierten Sport in den Vereinen als auch im informellen Sport (= Individual- und Familiensport wie Joggen, Wandern etc.). Hier werden z.T. grosse Distanzen zurückgelegt, welche allerdings nach Sportarten stark variieren. Der Anteil der Aktiven am gesamten Sportverkehr macht insgesamt 82 % aus (Stettler 1997).

Für den Anteil "Zuschauerverkehr" und für Grossveranstaltungen gibt es bereits eine Vielzahl von

Ansätzen und eigentliche Verkehrs- und Umweltkonzepte, welche mindestens im Bereich der Verkehrsmittelwahl gute Erfolge vorweisen können.

Bei der im Alltag anfallenden Sportmobilität, insbesondere beim Trainingsverkehr, welcher 68 % des Sportverkehrs aktiver Sporttreibender ausmacht, sind die Ansatzpunkte und Massnahmen schwieriger zu definieren. Die Verkehrsquellen und -ziele sind meistens dispers im Raum verteilt. Zudem findet dieser Teil der Sportmobilität vor allem am Abend und am Wochenende statt, also zu Zeiten, wo die Bedienungsqualität des öffentlichen Verkehrs nicht mehr mit dem motorisierten Individualverkehr konkurrieren kann. Dies gilt es zu beachten, wenn der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit 78 % bei der Aufschlüsselung nach Verkehrsmitteln dominant an der Spitze steht (Stettler 1997).

### 3. Zielsetzungen und Handlungsmöglichkeiten

*Wir wollen sportliche Freizeitaktivitäten fördern und gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr reduzieren.*

Diese Zielsetzung tönt einer nach Quadratur des Zirkels - bei näherem Betrachten bestehen jedoch Handlungsmöglichkeiten, die in drei Bereiche gegliedert werden können:

#### a) Raumplanung und Infrastruktur:

- Vor allem in urbanen Gebieten muss der wohnraumnahe Bewegungsraum erhalten und verbessert werden. Pausenplätze, Wohnstrassen, Pärke usw. sind bewegungs- und sportgerecht auszugestalten.
- Bestehende Sportanlagen sind ans öffentliche Verkehrsnetz anzubinden; für neue Anlagen, insbesondere auch Freizeitparks, sind zwingend Standorte zu wählen, die dies Anforderung ebenfalls erfüllen.
- Mit einer Parkplatzbewirtschaftung und nötigenfalls einer Reduktion der Parkplätze bei Sportanlagen ist die Attraktivität für den MIV zu reduzieren.
- Die Erschliessung von Sportanlagen mit sicheren Wegen für Velos, Rollerblades und Fussgängerinnen und Fussgänger ist zu verbessern. Sie dient als Grundlage für eine Informations- und Motivationskampagne "Bewegt ins Training".
- Nur wenige Gemeinden verfügen über einen Richtplan Sport. In der laufenden Überarbeitung der Rechtsgrundlagen für die Sportförderung im Kanton Bern ist vorgesehen, die Gemeinden bei der Sportanlagen-Richtplanung finanziell zu unterstützen und entsprechend zu beraten. Die Anliegen einer nachhaltigen Mobilität könnten auf diesem Weg eingebracht werden.
- Für Sportarten mit grösserem Materialbedarf sind die Depot- und Ablagemöglichkeiten zu verbessern (z.B. Windsurfen, Eishockey) und die Mietangebote auszubauen (z.B. Skisport).

#### b) Informieren und Motivieren der Sporttreibenden:

Dank ihrer grossen Anzahl (ca. 3500 im Kanton Bern), ihrem Organisationsgrad und der Zugangsmöglichkeit über "Opinionleaders" (Leiterinnen und Leiter) eignen sich Sportvereine ausgezeichnet für die Vermittlung gesellschaftlicher Anliegen. Die Bereitschaft der Vereine, mit ihren ehrenamtlich tätigen Personen als "Verhikel" für Themen aller Art zu dienen, ist beschränkt. Unser heutiges Thema allerdings scheint mir bedeutungsvoll genug, um es über unsere Kanäle zu den Vereinen und den Leitenden an die organisierten Sporttreibenden weiterzugeben.

- Ein Fortbildungsmodul "Freizeitmobilität" für Leitende im J+S ist in Vorbereitung und soll als Wahlangebot zur Erfüllung der Fortbildungspflicht anerkannt werden.
- Für die Idee eines jährlichen Preisausschreibens für alle Vereine und Organisationen, die sich für umweltverträgliche Projekte und Verhaltensweisen einsetzen, verfügen wir leider im Moment nicht über die notwendigen personellen Ressourcen. Ich bin überzeugt, dass diese Idee sowohl als Motivation wie auch zur Information einen wertvollen Beitrag zur Erreichung des obgenannten Zieles leisten könnte.
- Mit einer Informationskampagne sollten Sporttreibende dazu motiviert werden, den Weg zum Training als integrierten Bestandteil der körperlichen Aktivität zu verstehen und ihn zu Fuss, mit dem Fahrrad oder den Rollerblades zurückzulegen.

c) Sportveranstaltungen:

Grössere Veranstaltungen sind meist bewilligungspflichtig; die zuständigen Verwaltungsstellen verfügen auf diesem Weg über Einflussmöglichkeiten, welche im Sinne der eingangs erwähnten Zielsetzung vertieft werden könnten.

Bei Grossveranstaltungen (Fussball - Cupfinal, Turnfest, Schwingfest etc.) konnte durch spezielle Angebote (z.B. Kombibillette) bereits ein hoher Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs erreicht werden.


Auf mittelgrosse Anlässe mit einigen tausend Zuschauenden könnte noch vermehrt Einfluss genommen werden. Das Amt für Sport unterstützt jährlich rund 200 solche Anlässe mit Beiträgen im Rahmen von Fr. 1'000 bis Fr. 3'000.--. Aus zwei Gründen haben wir bisher darauf verzichtet, bei diesen Anlässen Verkehrskonzepte zu verlangen:

- Für eine kompetente Beratung der Veranstaltenden fehlen uns die Ressourcen und
- die Organisatoren von mittelgrossen und kleinen Anlässen erledigen ihre Aufgabe in aller Regel in der Freizeit. Sie mit zusätzlichen Auflagen zu belasten, muss gut abgewogen werden.

Das Erarbeiten eines Leitfadens, welcher auf Ideen und Möglichkeiten hinweist und erfolgreiche Erfahrungen weitergibt, könnte auf freiwilliger Basis einen positiven Beitrag leisten.

Vom Kerngeschäft zu neuen  
Geschäftsfeldern

Nachhaltiger Freizeitverkehr  
als Chance für  
Transportunternehmungen





# Freizeitverkehr aus der Sicht von ÖV-Unternehmen → Thesen

- Der klassische ÖV-Markt ist **gesättigt**. Ertragswachstum ist vor allem über **Nebengeschäfte** (u.a. Freizeitangebote) möglich
- Jedes ÖV-Unternehmen kann im Freizeitbereich tätig sein ✂  
Der Freizeitbereich hat **strategische Bedeutung** für den öffentlichen Verkehr
- Aktivitäten im Freizeitbereich erhöhen **Bekanntheit** und **Image**, bringen neue **Kunden** (Cross-Selling), erwirtschaften **Deckungsbeiträge** für das Kerngeschäft
- Freizeitangebote bringen an „**pendlerarmen**“ Tagen wertvolle Erträge
- Mitarbeiter entwickeln ein ausgeprägtes **Kunden- und Marktdenken**

1

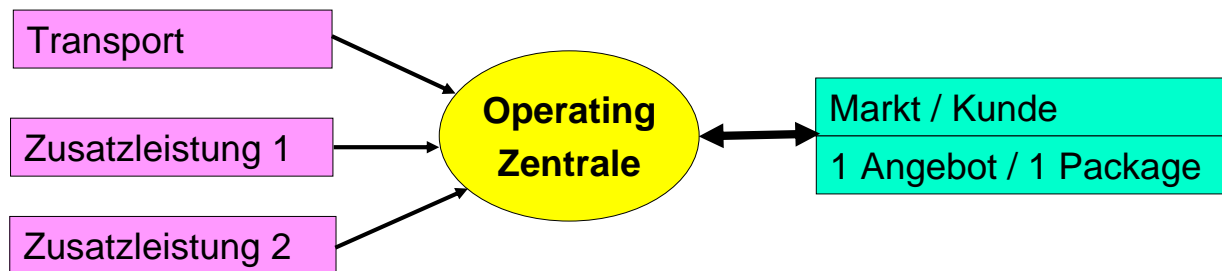
# Strategische Ansätze für Freizeitstrategien



2

# Angebotsinnovation

- Produkte mit Wettbewerbschancen entwickeln (Packages, hohe Erlebnisdichte, Buchbarkeit, multioptional, Preis-Leistung-Qualität)
- Vernetzen der Transportleistung mit zusätzlichen Attraktionspunkten (Nutzenfokus)



- **Profit:** Bahnertrag **und** gesamte „Package-Marge“ ▲ Investitionen in Ressourcen und Marketing

3

# Erfolgreiche Implementierung von Freizeitaktivitäten

## 1. Stabiles ÖV-Basis-Angebot

- Takt, Verfügbarkeit, Schnelligkeit, Anschlüsse etc.
- Auf Freizeitaktivitäten abgestimmtes Angebot
- Geeignetes Rollmaterial (Infrastruktur / Bike-Transport)

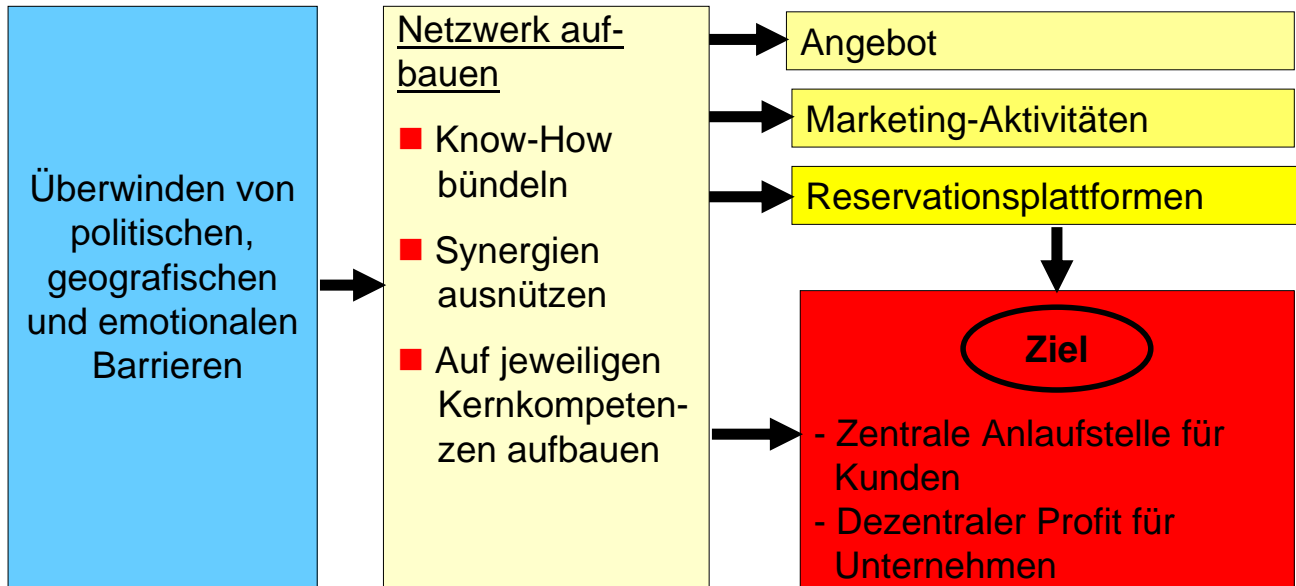
## 2. Kundenfokus und persönliches Engagement (Kundenerwartungen)

- Know-How Mitarbeiter / Kulturen müssen stimmen (Dienstleistungs- und Service-Mentalität)
- Schaffen von Buchungsplattformen
- Kundengerechte Aufbereitung von Informationen / Angeboten

4

# Erfolgreiche Implementierung von Freizeitaktivitäten (Fortsetzung)

## 3. Kooperationen aufbauen



5

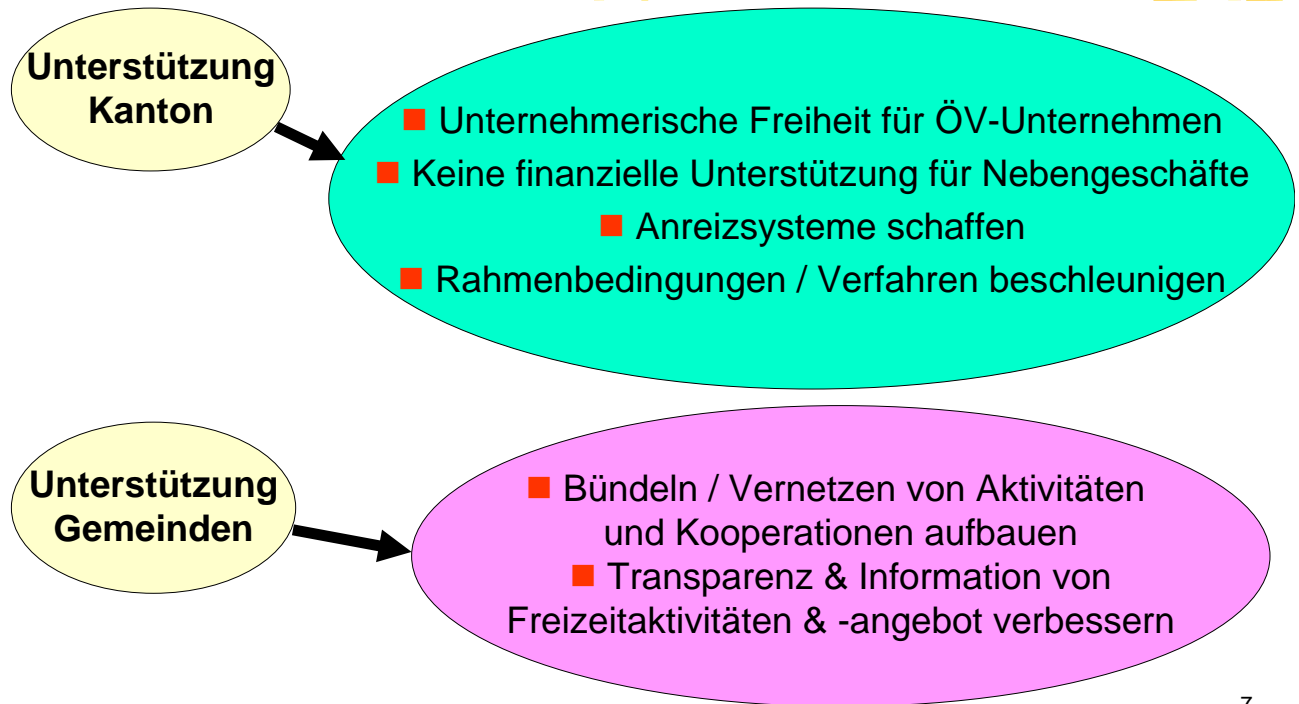
# Erfolgreiche Implementierung von Freizeitaktivitäten (Fortsetzung)

## 4. Marketing, Werbung & Verkauf verstärken

- Unverwechselbare Marken und klare Positionierung
- Elektronische Medien = Zentrale Herausforderung
- Kundenbindung & Stammkundenmarketing
- Kundengewinnung mit messbaren, marktnahen Massnahmen

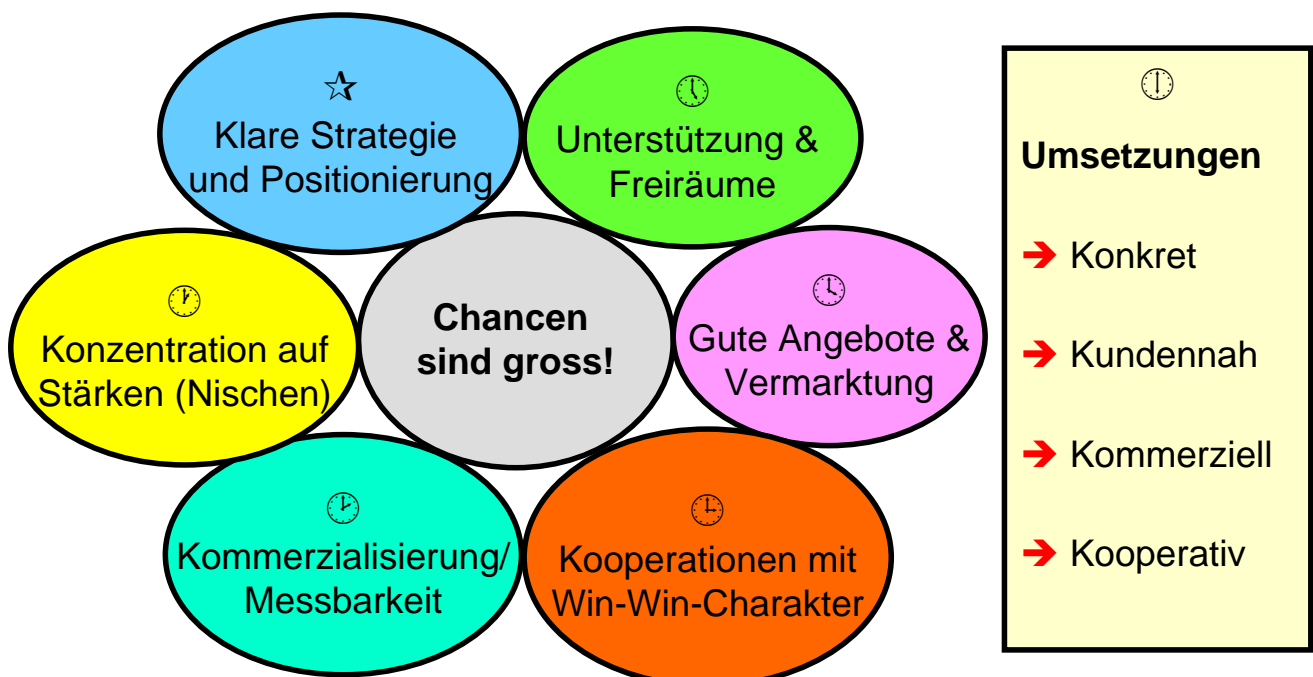
6

# Unterstützung durch Kanton und Gemeinden



7

# Fazit Nachhaltiger Freizeitverkehr



8

## **Prioritäten bei Grossprojekten im Kanton Bern**

Allgemeine Beurteilung der Strasseninfrastruktur und spezifische Anliegen des privaten kollektiven Personentransportes.

### **1. Beurteilung allgemein**

#### **1.1. Die Strasseninfrastruktur des Kantons Bern**

- Vermag im nationalen Vergleich zu bestehen
- Gute Erschliessung topographisch anspruchsvoller Tourismusregionen
- Gute Anbindung der BE-Wirtschaftszentren an das Nationalstrassennetz (Ausnahme: Raum Biel)

#### **1.2. Ausbaubedürfnisse / Prioritäre Projekte**

- **Prioritätskriterien:** Beseitigung bestehender Probleme  
Standortattraktivität (Wirtschaft + Tourismus)  
Sicherheit  
Optimierung vorhandener Infrastrukturen
- Erschliessung Flughafen Bern-Belp  
(Standortattraktivität für Wirtschaft + Tourismus)
- Ausbau T6 Lyss-Biel / Vollanschluss Studen  
(Standortattraktivität Biel / Vermeidung von Ausweichverkehr)

#### **1.3. Verknüpfung Strassen- und Schieneninfrastruktur**

- In der Regel gute Erreichbarkeit der Schnittstellen zum Schienenverkehr für „drop off“ und „pick up“ per MIV
- In der Regel nur geringes oder unzweckmässiges Parkplatzangebot
- Sicherstellen von durchgehenden Transportketten für den Personenverkehr
- Anbindung des privaten kollektiven Personentransports (Car) mit dem ÖV

#### **1.4. Finanzierung des Ausbaus der Strasseninfrastruktur**

- Staatshaushalt
- LSVA - Einnahmen

## **2. Privater kollektiver Personentransport (Car)**

### **2.1. Unterstützung der Ziele der nationalen und kantonalen Verkehrspolitik:**

#### ***Verlagerung MIV → ÖV***

- Gleiche Voraussetzungen bezüglich Umweltverträglichkeit / Wirtschaftlichkeit
- Potenzial für Bewältigung des prognostizierten Wachstums im Freizeitverkehr

### **2.2. Rahmenbedingungen für den priv. kollektiven Personenverkehr**