



10. Berner Verkehrstag

**Bewegung in der Mobilität? –
Bilanz und Ausblick!**

**Donnerstag, 26. August 2010
Kulturhalle12, Bern**

Inhaltsverzeichnis

Verkehrstag

Bewegung in der Mobilität? – Bilanz und Ausblick!

Visionen und Realität

Verkehrspolitik im Zeichen der nachhaltigen Entwicklung? Eine Bilanz

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

Unser Verkehr der Zukunft?!

Gedanken der Ergänzungsfachklasse Geografie aus dem Gymnasium Kirchenfeld, Bern (Lehrer: Theophil Bucher)

Wurden frühere Visionen zur Realität?

Peter Bieri, Ständerat, Präsident LITRA

Der Lötschberg-Basistunnel – eine Vision ist Realität!

Bernard Guillelmon, Direktor BLS AG

10. Berner

Wege in die Zukunft

Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen

Pierre-André Meyrat, Vizedirektor Bundesamt für Verkehr

Verkehr und Raum – wohin muss der Weg führen?

Maria Lezzi, Direktorin Bundesamt für Raumentwicklung

Agglomerationsprogramme: Abstimmung von Siedlung und Verkehr am Beispiel Biel

Hans Stöckli, Stadtpräsident Biel/Bienne

Wie weiter in der Berner Verkehrspolitik?

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern



10. Berner Verkehrstag

Verkehrspolitik im Zeichen der nachhaltigen Entwicklung? Eine Bilanz

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer,
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

Bewegung in der Mobilität? – Bilanz und Ausblick!

26. August 2010, Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern

EINFÜHRUNGSREFERAT

Referent/in	Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Berner Verkehrstag 2010: Bewegung in der Mobilität? - Bilanz und Ausblick!
Datum	Verkehrspolitik im Zeichen der nachhaltigen Entwicklung? Eine Bilanz
Ort	Donnerstag, 26. August 2010; 08.50 Uhr Bern, Fabrikstrasse 12, Kulturhalle 12 <i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Referentinnen und Referenten

Ich heisse Sie herzlich willkommen zum 10. Berner Verkehrstag. Ich freue mich sehr, dass Sie so zahlreich erschienen sind, um mit uns das 10-jährige Jubiläum zu feiern. Zu feiern, aber auch Neues zu hören. Es ist sicher nicht verkehrt zu sagen, dass wir mit Stolz auf neun abwechslungsreiche Verkehrstage zurückblicken. Im Laufe der Jahre haben wir viele spannende Referate gehört. Referate, die uns zum Diskutieren anregten, manchmal auch etwas zum Nachdenken mahnten, und auch solche, die Visionen zeichneten. Einzelne dieser Visionen sind mittlerweile Realität geworden.



Doch was sagen wir bei einem solchen Jubiläum? Was wir erreicht haben? Dass wir versuchen, unsere Mobilitätspolitik an den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung auszurichten? Vor zehn Jahren in der sogenannten Berner Verkehrspolitik, dann in der Gesamtmobilitätsstrategie und nun in den neuen Regierungsrichtlinien? Oder dass es uns mit den Agglomerationsprogrammen gelungen ist, fundierte Gesamtplanungen zu erstellen? Die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen?

Sollen wir uns mit Projekten rühmen, die wir realisiert haben? Dass das Tram noch in diesem Jahr in Berns Westen fahren wird? Wer hätte dies vor ein paar Jahren gedacht?

Oder dass der Wankdorfplatz im Bau ist? Dass wir nun dank dem Lötschbergtunnel bereits in einer Stunde im Wallis oder Dank Bahn 2000 in der gleichen Zeit in Zürich sind?

Vom erfolgreichen Berner Modell beim Strassenbau?

Sollen wir uns grämen, dass wegen der knappen Finanzen, den manchmal uneinsichtigen Bundesbehörden oder lästigen Einsprechern das dritte Gleis zwischen Gümligen und Münsingen immer noch nicht realisiert ist? Dass wir uns die gewünschten Autobahnzubringer nur mit Bundeshilfe leisten können? Oder sollen wir aus den laufenden Planungsprojekten berichten? Der komplexen Variantenwahl für den Ausbau des Bahnhofs Bern? Dem aufwändigen, partizipativen Prozess für die neuen Tramlinien in Bern und Biel?

Bei Jubiläen wird oft auch in die Zahlenkiste gegriffen. Vielleicht interessiert es Sie, dass an den zehn Verkehrstagen insgesamt etwas 3'000 Personen 70 Referentinnen und Referenten zugehört haben?

Wie viele Apérohäppchen an den Verkehrstagen verzehrt wurden haben wir nicht gezählt und auch nicht die Zahl der Gläser Rotwein, Weisswein und Orangensaft. Auch nicht wie viele Bäume gefällt werden mussten, um das Papier der Tagungsdokumentation herzustellen.

Vielleicht erstaunt und interessiert es Sie aber, dass Sie, die hier Anwesenden etwa dreihundert Personen, in den letzten zehn Jahren in der Schweiz etwa 45 Millionen Kilometer zurückgelegt haben?

1'000 Mal um die Erde! Davon etwas 5 Millionen Kilometer zu Fuss oder mit dem Velo. 10 Millionen Kilometer mit dem öffentlichen Verkehr und 30 Millionen Kilometer mit dem Auto. Dazu kommen die Flugmeilen für die Auslandsreisen.

Jubiläen sind oft auch Anlass zum Blick in die Geschichte. Wir könnten ganz Erstaunliches von Steinzeitmenschen erzählen, die innerhalb weniger Jahrzehnte den ganzen amerikanischen Kontinent besiedelt haben, ohne Strassen, zu Fuss und mit einfachen Schiffen. Von den Römern, die ein systematisches Strassen- und Wasserwegenetz durch Europa und Nordafrika gezogen haben, auch durch den Kanton Bern. Von den Eisenbahnpionieren des 19. Jahrhunderts oder von den Autobahnbauern und dem Autoboom der bis heute anhält.

Wir könnten in die Zukunft blicken, von der omnipräsenten, unbegrenzt schnellen, energiearmen und unschädlichen Mobilität träumen, wie sie - leider - nur in Science Fiction Romanen vorkommt - „Scotty, beam mich schnell auf Planet ...“.

Oder aber die Rückkehr zur Langsamkeit preisen, zum Tante Emma Laden um die Ecke, zu Slow Food statt McDonalds.

Beliebt sind in Jubiläumsfällen auch Zitate von mehr oder weniger bekannten Persönlichkeiten. So sagte, der französische Regisseur Jacques Tati „Der grösste Aberglaube ist der Glaube an die Vorfahrt“.

Oder ein VW-Topmanager fragte sich, ob es mehr oder weniger Lebensqualität mit mehr oder weniger Autos gebe.

Der deutsche Schriftsteller Hermann Löns stellte treffend fest, dass es zukünftig nicht mehr darauf ankommen wird, dass wir überall hinfahren können, sondern, ob es sich lohnt, dort anzukommen.

Oder zur Eisenbahn, um auch hier - politisch korrekt - alle Verkehrsmittel zu erwähnen, könnte man frei nach dem Journalisten Korrhun sagen: „Die Eisenbahn ist für mich ein Symbol des Lebens: Man sitzt ruhig und bewegt sich doch schnell vorwärts.“ Ob das allerdings für jeden Zug und jedes Leben gilt, wage ich zu bezweifeln.

Sie sehen, es gibt verschiedene Wege an ein solches Jubiläum heranzugehen. Welchen Weg haben wir gewählt?

Den klassischen, den bewährten. Aber nicht den langweiligen, sondern den interessanten, den spannenden.

Denn es ist uns einmal mehr gelungen, ausgezeichnete Referentinnen und Referenten für den Verkehrstag zu gewinnen. Ich möchte ganz speziell sie herzlich begrüßen und ihnen bereits jetzt für ihr Kommen und ihren Beitrag danken. In den Referaten werden wir hören, ob und wie aus Visionen Realität wurden und welche Wege in die Zukunft führen. Dabei werde wir aber auch immer wieder die Grundfrage stellen: Welche Mobilität wollen wir? Welche Mobilität können wir uns leisten?

Ein Jubiläum wäre aber kein Jubiläum, wenn wir uns nicht etwas Spezielles hätten einfallen lassen. Eine theatralische Überraschung, zu der ich gar keine Worte verlieren möchte, und ein Input von Jugendlichen.

Wir vergessen allzu oft, dass wenn wir uns in Verkehrsplaner- und Verkehrspolitikerkreisen bewegen, in einer speziellen Welt bewegen. Wir sprechen von MIV und ÖV, von FINÖV und Infrastrukturfonds, von Mobility Pricing und Trassenpreisen, von Akzeptanz und Partizipation, von Tunnels, Brücken, Bypässen, von Langsamverkehr und HGV, KVF, ZBB und Fernverkehr.

Dass es aber eigentlich um eines geht, um ein Grundbedürfnis aller Menschen, der Gesellschaft mobil zu sein, vergessen wir allzu oft. Es ist die Aufgabe aller hier Anwesenden, den Verkehrsplanerinnen, den Raumplanern, den Entscheidungsträgerinnen, der Bevölkerung zu ermöglichen mobil zu sein. Das heisst zur Arbeit zu fahren, einzukaufen, wandern zu gehen, in die Ferien zu fahren, Güter zu transportieren, ... Ohne allerdings, und das ist für mich von zentraler Bedeutung, Energie zu verschleudern oder die Umwelt zu beeinträchtigen.

Deshalb freue ich mich ganz besonders auf die Aussagen und Visionen von euch Gymnasias-tinnen und Gymnasiasten. Denn es ist genau unser Auftrag, zu verwirklichen was ihr braucht, wovon ihr träumt und möglichst zu verhindern, wovon ihr euch fürchtet!

Meine Damen und Herren, ich wünsche allen einen spannenden, anregenden, nachdenklichen Verkehrstag: Viele neue Gedanken, gute Gespräche und visionäre Ideen.



10. Berner Verkehrstag

Unser Verkehr der Zukunft?!

Gedanken der Ergänzungsfachklasse Geografie
aus dem Gymnasium Kirchenfeld, Bern
(Lehrer: Theophil Bucher)

Bewegung in der Mobilität? – Bilanz und Ausblick!

26. August 2010, Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern

Probleme

... aus Sicht der jungen Generation von heute

Öffentlicher Verkehr

Zu hohe Preise im ÖV

Zu tiefe Benzinpreise

Keine vernünftigen Nachtverbindungen

Moonliner zu unflexibel und zu teuer

Gefährliche Verkehrsberuhigung

Das Prinzip „Sehen und gesehen werden“ wird nicht mehr erfüllt.

Die schwächsten Verkehrsteilnehmer werden benachteiligt und gefährdet.

Genauere Information und Anleitung für den Umgang mit der neuen Verkehrssituation ist von Nöten.

Velos

Benachteiligung von Radfahrern: unübersichtliche oder fehlende Strassenmarkierungen, zu wenig Fahrradparkplätze

Energie

Heute: Energieverschwendung

Zukunft: Energie wird teurer, Energie wird knapp (Erdölreserven gehen aus)

Herkömmliche Motoren produzieren viel CO₂

Das Problem einer dauerhaften, nachhaltigen Energieversorgung des Verkehrs ist ein drängendes, aber nicht unlösbares Problem.



Visionen

... für den Verkehr von morgen

Totales Autoverbot

Als Transportmittel dienen ausschliesslich ÖV und Fahrräder.

Velocity

Eine Einrichtung nach dem Vorbild von Mobility, aber für Fahrräder. Wer eine Mitgliedskarte besitzt, kann mit dieser jederzeit ein Fahrrad beim nächsten Veloständer holen und an einem beliebigen anderen Ort zurückgeben.

Reduktion der Lastwagentransporte

Lastwagentransporte durch die Schweiz sind verboten, Transporte erfolgen zwingend per Bahn. Transportwege sind kurz, weil lokale Produkte verwendet und diese vor Ort verarbeitet werden.

Wasserwege neu entdecken

Das Wasser wird wieder vermehrt als Transportmöglichkeit genutzt, u.a. mit einem Acretaxi.

Autozug mit unterirdischem Bahnhof

Pendler, die täglich von den Randgebieten der Stadt A zu jenen der Stadt B fahren, legen nur noch den Weg bis und vom jeweiligen Stadtrand mit dem Auto zurück. Am Stadtrand gelangen sie durch ein Unterführungssystem zum unterirdischen Autozugbahnhof, von wo sie mit Magnetzügen zur Stadt B gelangen.

Fussgänger- & Velozone in der Innenstadt

Innenstädte sind generell autofrei; auch in der Stadt ist Erholung möglich.

Anticrash-Autokontrolle

Alle Autos werden von Programmen gesteuert, welche einen Zusammenprall unmöglich machen.

Avanciertes Roadpricing

Das Strassennetz ist in verschiedene Zonen eingeteilt, für deren Benutzung jeweils unterschiedlich hohe Abgaben verrechnet werden. Diese sind individuell definiert, so ist zB. das Fahren im Wohnquartier nur für Nicht-Anwohner verteuert.

Unterirdische Umfahrungsstrassen

Feierabendstaus gehören der Vergangenheit an, weil in Ortschaften wie Belp „Unterfahrungsstrassen“ das Stadt- oder Dorfzentrum entlasten.

Aussenquartiere durch Hochbahn verbinden

Rund um Bern besteht eine überirdische Bahn welche alle Aussenquartiere miteinander verbindet: zugleich eine schnelle Direktverbindung zwischen Quartier A und Quartier B und auch eine Touristenattraktion.

Berittene Polizei

Renaissance des Pferdes als Fortbewegungsmittel.



10. Berner Verkehrstag

Wurden frühere Visionen zur Realität?

Peter Bieri, Ständerat, Präsident LITRA

Bewegung in der Mobilität? – Bilanz und Ausblick!

26. August 2010, Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern

Es gilt das gesprochene Wort

Schweizer Verkehrspolitik – wurden frühere Visionen zur Realität?

*10. Berner Verkehrstagung, 26. August 2010,
Dr. Peter Bieri, Ständerat, Präsident LITRA*

Die erste Vision aus der Welt des Verkehrs:

Ikaros und Daidalos wurden von König Minos auf Kreta gefangen gehalten. Da Minos die Seefahrt kontrollierte, erfand Daidalos Flügel für sich und seinen Sohn. Dazu befestigte er Federn mit Wachs an einem Gestänge. Vor dem Start schärfte er Ikaros ein, nicht zu hoch und nicht zu tief zu fliegen, da sonst die Feuchte des Meeres beziehungsweise die Hitze der Sonne zum Absturz führen würde. Zuerst ging alles gut. Dann aber wurde Ikaros übermütig und stieg so hoch hinauf, dass die Sonne das Wachs seiner Flügel schmolz, die Federn lösten sich und er stürzte ins Meer.

Die erste Verkehrsvision stürzte demnach kläglich ins Meer ab. Und damit hätte auch der für seine Eloquenz berühmte alt Bundesrat Jean-Pascal Delamuraz Recht bekommen, der sich stets über Parlamentarier auf durchaus sympathische Art lustig machte, wenn sie vom Bundesrat Visionen verlangten.

Beim griechischen Philosophen Plato erhalten alle Tiere von den Göttern Fähigkeiten wie Stärke oder Schnelligkeit. Als der Mensch an die Reihe kam, hatten sie keine Fähigkeiten mehr zu vergeben. Von Ratlosigkeit ergriffen, schenkten sie den Menschen die technische Intelligenz mit dem Feuer und damit die Grundlage für potenzielle ungeahnte Weiterentwicklungen. Indem die Mobilität, das sich «Bewegen können», durch Technik ergänzt wurde, nahm der dynamische Prozess des «immer schneller, immer weiter, immer höher» seinen Anfang. Ergänzt durch Kräfte wie Überlebenswille, Wirtschaft, neuem Wissen und nicht zuletzt Macht wurden im Verkehrsbereich Visionen zur Realität: Die Römer – getrieben von der Vision einer Weltmacht – bauten 80'000 km Strassen, Kolumbus, Vasco di Gama und Marco Polo – getrieben von der Vision, unbekannte Welten zu entdecken – fuhren nach Amerika und Indien. Letzteren, vermutet man, zog es nach China. Jules Verne schrieb 1873 seinen visionären Roman «In 80 Tagen um die Welt». Juri Gagarin benötigte für die Erdumkreisung auf seinem ersten Weltraumflug 1961 gerade mal 90 Minuten. Und 2017 wollen wir den 57 km langen Gotthardbasistunnel eröffnen; nachdem der Sage nach der Teufel für den ersten Brückenbau in der Schöllenen beigezogen werden musste. Dafür war der Preis damals,

ein alter Ziegenbock, verglichen mit den 13 Milliarden Franken des Gotthardbasistunnels (Preisstand 1998), auch etwas günstiger.

Und wenn Sie es bezüglich Visionen literarischer wollen, meine Damen und Herren, so sei Fräulein Doktor Zahnd in Dürrenmatts Komödie «Die Physiker» zitiert, die feststellte: «Alles Denkbare wird einmal gedacht», worauf Möbius meinte: «Was einmal gedacht worden ist, kann nicht mehr zurückgenommen werden.» Bei den drei freiwillig im Irrenhaus sich befindenden Physikern Einstein, Möbius und Newton ging es um die Gefahr des Wissens um die Vernichtung der Menschheit. Bei uns geht es um verkehrspolitische Visionen und dorthin will ich mit meinen Überlegungen zurückkehren. Das ist zwar weniger dramatisch, aber zumindest spannend.

Wenn ich die mir gestellte Frage beantworten soll, ob wir unsere früheren Visionen – nehmen wir mal die seit der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts – verwirklicht haben, so kann man positiv feststellen: teilweise ja. Vielleicht waren die Visionen gelegentlich zu hoch gegriffen, zu ambitiös, zu realitätsfern. Vielleicht war ab und an die Zeit noch nicht reif, es fehlte an finanziellen Mitteln, die Technik und die Wissenschaft waren noch nicht so weit oder unser föderalistisches, direktdemokratisches System ver- oder behinderte ein Vorschreiten. Aus der Geschichte wissen wir, dass es allen voran Kaiser und Diktatoren waren, die dank Konzentration von Macht und Mitteln grosse Würfe geschaffen hatten, ob stets zu Wohle der Menschheit, bleibe dahingestellt. Vielleicht wäre auch unser Nationalstrassennetz schon längst fertig gestellt und die NEAT bereits in Betrieb, wenn nicht immer wieder der Souverän hätte befragt werden müssen und wenn nicht Einsprachen und Verfahren die speditive Realisierung verhindert oder zumindest verzögert hätten. Dafür sind jedoch meist ausgereifere und mehrheitsfähige Lösungen entstanden. Wer den Blick zurück in die jüngere Geschichte des schweizerischen Verkehrs wirft, wird zuweilen aus dem Staunen nicht heraus kommen. Als man in den fünfziger Jahren das Nationalstrassennetz plante, wollte man in meinem Heimatkanton Zug die Autobahn entlang den Gestaden des Zuger Sees führen, damit man von dort aus eine schöne Aussicht auf See und Berge hätte. Und es ist aus heutiger Sicht auch erstaunlich, dass einzelne Vertreter der grünen Partei und die Mehrheit der Urner Bevölkerung 1992 die NEAT Vorlage ablehnten. Und aus meiner eigenen politischen Erfahrung kann ich erzählen, dass ich 2001 eine von BR Leuenberger eingesetzte Expertengruppe «Finanzierung des Agglomerationsverkehrs» leitete, die vorschlug, den Treibstoffzoll um 5 Rappen zu erhöhen, um die dringenden Verkehrsinvestitionen in den Städten und ihren Vorortsgemeinden zu finanzieren. Ich erinnere mich, wie ich damals von gewissen Kreisen und Medien mit Hohn und Spott eingedeckt wurde. Wenn wir heute jährlich rund 300 Mio. Franken Mineralölsteuererträge via den Infrastrukturfonds dem Agglomerationsverkehr zur Verfügung stellen, so ist dies nichts Anderes als in etwa die seinerzeit vorgeschlagenen 5 Rappen. Und wenn die Umsetzung dieser Idee – um nicht von Vision zu sprechen – gelungen ist, dann ist dies vielen Persönlichkeiten zu verdanken, die mitgeholfen haben, Rahmenbedingungen für eine einvernehmliche Lösung zu schaffen. Beim Infrastrukturfonds beinhaltete

dies das Versprechen der Fertigstellung und Engpassbeseitigung der Nationalstrassen sowie der Beitrag an den Unterhalt der Hauptstrassen in den Berg- und Randgebieten. Und letztlich mussten wir den Finanzpolitikern versprechen, dass sich der Fonds weder verschulden darf, noch dass dessen Kapital verzinst wird.

Eine Art Vision der schweizerischen Verkehrspolitik ist in der Gesamtverkehrskonzeption (GVK) aus dem Jahre 1972 zu finden. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass diese 1988 zwar an der Urne scheiterte, dass jedoch wesentliche Erkenntnisse und Ideen – oder wollen wir Visionen sagen - in der Zwischenzeit realisiert wurden und noch immer aktuell sind. Wie aus dem Buch «Verkehrspolitische Entwicklungspfade in der Schweiz» zu entnehmen ist, zielte die GVK darauf ab, die Strassenbaupolitik den veränderten wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Gegebenheiten anzupassen und gleichzeitig den öffentlichen Verkehr auszubauen. Sie schlug dazu eine neue Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, sowie eine Neuregelung des Wettbewerbs und der Verkehrsfinanzierung vor. So hat die Gesamtverkehrskonzeption etwa die Idee von Fonds für die Verkehrsfinanzierung entwickelt. Es dauerte jedoch bis 1999 als der Fonds für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs geschaffen wurde, aus dem heute die Eisenbahngrossprojekte, Bahn 2000, NEAT, HGV-Anschlüsse, Lärmschutzmassnahmen und das ZEB-Projekt finanziert werden. Es zeichnet sich ab, dass auch das Folgeprojekt Bahn 2030, falls neue Finanzquellen gefunden werden, mittels FinöV-Fonds finanziert werden wird. Dazu ist aber eine Verfassungsabstimmung notwendig. Es mag offen bleiben, ob ein Ja des Souveräns zum 12- oder zum 21-Milliardenprojekt eine Vision oder eine Illusion ist. Immerhin darf von Seiten des öffentlichen Verkehrs festgestellt werden, dass Volk und Stände in der Vergangenheit zu ausgewogenen verkehrspolitischen Vorlagen stets Ja gesagt haben; und dies selbst dann, wenn von den Bürgerinnen und Bürgern Opfer abverlangt wurden, wie etwa 1999 mit dem Treibstoffzollzuschlag von 10 Rappen für den Bau der NEAT oder mit der Umwidmung von zwei Dritteln der LSVA für dasselbe Projekt. Aber auch bei Volksbegehren gilt die Erkenntnis, dass man den Karren mit Forderungen weder auf die eine Seite noch auf die andere Seite überladen darf. So hat der Souverän autofreie Sonntage oder die Kleeblattinitiative ebenso abgelehnt wie den Bau einer zweiten Strassenröhre im Rahmen des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative.

Die Ideen der damaligen Expertenkommission der GVK dürfen durchaus als visionär betrachtet werden. Sie erliess 1977 40 Empfehlungen. Dazu zählten die Beseitigung von intermodalen (zwischen den einzelnen Verkehrsträgern) und intramodalen (innerhalb eines Verkehrsträgers) Wettbewerbsverzerrungen im Rahmen einer freiheitlichen Verkehrspolitik, die Abgeltung der Benützung der Anlagen der Verkehrsbenützer und die Notwendigkeit der Koordination der Investitionen in die einzelnen Verkehrssysteme. Empfehlungen über die verkehrsübergreifende Fondsfinanzierung fanden 25 Jahre später eine Mehrheit und auch die Neuaufteilung der Verkehrsaufgaben zwischen Bund und Kanton wurde fast dreissig Jahre später mit dem Neuen Finanzausgleich (NFA) realisiert.

Ich lasse offen, ob die Alpeninitiative aus dem Jahre 1994 ebenfalls als visionär gelten darf. Dies weil deren Zielsetzung mit den von Bundesrat und Parlament verfolgten Bemühungen zur Verlagerung des Transitgüterverkehrs von der Strasse auf die Schiene einherging, auch wenn deren Massnahmen ursprünglich nicht die gleichen waren. Basierte die Alpeninitiative auf dem Transitabkommen mit der EU aus dem Jahre 1992, so haben wir heute mit dem Landverkehrsabkommen der bilateralen Verträge I (in Kraft getreten am 1.1.2002) bei gleichzeitiger Einführung der 40-Tonnenlimite und der LSVA andere Rahmenbedingungen. Bundesrat und Parlament wollen nach wie vor die Verfassungsvorlagen der Alpeninitiative erfüllen, selbst wenn das Ziel von 650'000 LkW Transitfahrten erst auf den Zeitpunkt zwei Jahre nach Eröffnung der NEAT am Gotthard realistisch erreicht werden kann. Ob die Einführung einer Alpentransitbörse – oder vielmehr deren Akzeptanz durch die EU und die eigene Bevölkerung – visionär, realistisch oder illusionär ist, bleibe ebenfalls offen. Verbindlicher Verfassungsauftrag ist und bleibt jedoch der Alpenschutzartikel.

Gab oder gibt es Visionen im Verkehrsbereich, die bis heute nicht umgesetzt wurden? Ja! Denken Sie an die Porta Alpina, an die Swiss Metro oder auch an den Vorschlag einer Expertengruppe aus dem Jahre 1977, die Bahnen primär auf eine neue Hochgeschwindigkeitslinie St. Gallen - Lausanne und Basel - Olten zu fokussieren; eine Idee, die letztlich zugunsten des Netzansatzes aufgegeben wurde und ihre Realisierung in der Bahn 2000 fand.

Ich habe mir im Vorfeld der heutigen Tagung auch die Destillate – sie wurden so genannt – der beiden Nationalforschungsprogramme NFP 25 (1995) und 41 (2001) angeschaut. Die im NFP 41 unter dem Arbeitstitel „Verkehr und Umwelt“ ausgearbeiteten 41 Folgerungen sind weniger Visionen als vielmehr erkannte Aktionsfelder für eine nachhaltige Mobilität. Dabei werden sowohl Forderungen nach einer wirtschaftlich effizienten, umweltgerechten als auch nach einer gesellschaftlich gerechten Befriedigung der steigenden Mobilitätsbedürfnisse gestellt. Interessant ist dabei festzustellen, dass nach einer Gesamtverkehrsplanung gerufen wird, welche alle Verkehrsträger und alle denkbaren Massnahmen einbezieht. Damit wären wir wieder bei der GVK aus den Siebzigerjahren.

Ich komme zu meinen Schlussfolgerungen und zur Beantwortung der mir gestellten Frage: „Wurden frühere Visionen umgesetzt?“ Nicht ohne Stolz können wir mit Ja antworten. Es wurden grosse Visionen umgesetzt, nicht alle, zum Teil brauchte deren Realisierung länger als ursprünglich geplant. Manchmal bedurfte es in unserer direkten Demokratie eine Zusatzschleife mit einigen Korrekturen und meistens war die Vision in der Realität um einiges teurer als zuerst angenommen.

Meinem Nachredner, dem BLS Direktor, kommt die dankbare Aufgabe zu, von einer Vision zu sprechen, die bereits erfolgreich Realität geworden ist. Das gibt mir die Gelegenheit zur Überleitung zum nächsten Referat.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.



10. Berner Verkehrstag

Der Lötschberg-Basistunnel – eine Vision ist Realität!

Bernard Guillelmon, Direktor BLS AG

Bewegung in der Mobilität? – Bilanz und Ausblick!

26. August 2010, Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern

Inhalt

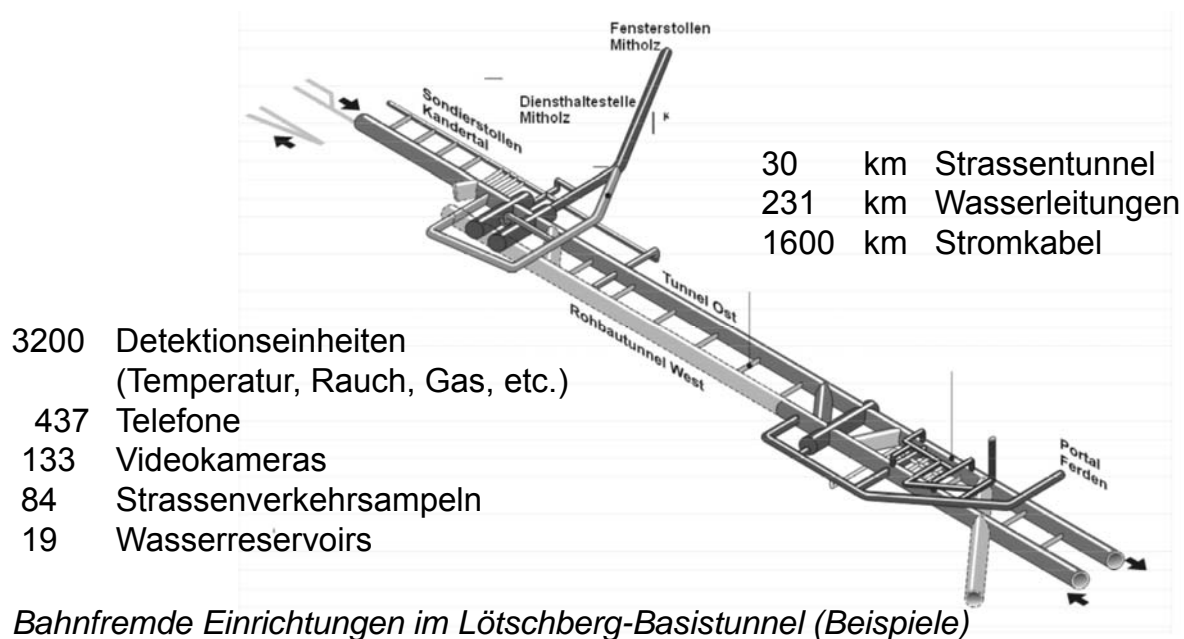
1. Die Lötschberg-Basisstrecke
 - a) Das Bauwerk: mehr als ein Bahntunnel
 - b) Betriebsführung mit Besonderheiten
2. Verkehrsentwicklung auf der Lötschbergachse
 - a) Personenverkehr
 - b) Güterverkehr
3. Erkenntnisse aus betrieblicher Sicht
4. Die Perspektiven: Engpässe sind absehbar
5. Schlussfolgerungen nach 3 Jahren Vollbetrieb

Das Bauwerk (1) : Kennzahlen

Länge Basisstrecke	40,6 km
Länge Bahntunnel	34,6 km
davon einspurig	21,7 km
V max	250 km/h
Bauzeit	1999-2007
Kosten	CHF 4'302 Mio.



Das Bauwerk (2): Mehr als ein Bahntunnel



Das Bauwerk (3): Robustheit der technischen Systeme

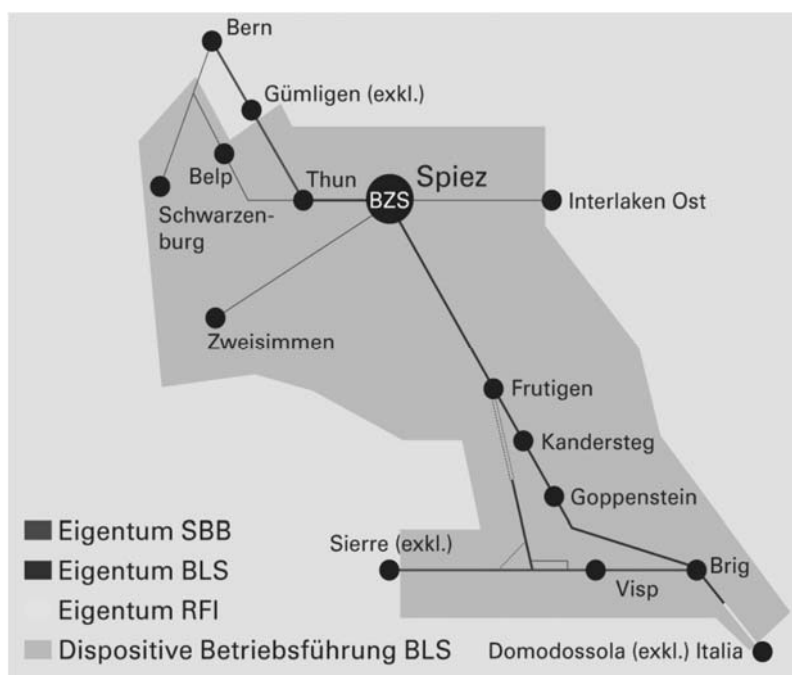


Konsequent redundant gebaute Tunnelanlagen, eine lückenlose Fehleroffenbarung und deren rasche Behebung garantieren ein Höchstmass an Verfügbarkeit.

Betrieb der Lötschberg-Basisstrecke (1): Fernsteuerung von Spiez aus

Die Betriebszentrale der BLS in Spiez steuert...

- den Bahnbetrieb auf der Lötschberg-Simplonachse
- die technischen Anlagen im Lötschberg-Basistunnel



Betrieb der Lötschberg-Basisstrecke (2): Umfangreiche Interventionsorganisation

Der LBT verlangt aufgrund seiner Länge und Topologie besondere Vorkehrungen für den Ereignisfall.

250 Personen aus verschiedenen Fachorganisationen sind in die Interventionsstruktur eingebunden:

- Betriebswehren BLS/SBB
- Örtliche Stützpunktfeuerwehren
- Kantonspolizeien
- Chemiewehren
- Zivilschutzorganisationen
- Sanitätsdienste



Betrieb der Lötschberg-Basisstrecke (3): Ein neues „Slotsystem“ für den Zugverkehr



Der lange Einspurabschnitt und die dichte Fahrplanbelegung erfordern für den Bahnverkehr auf der Lötschberg-Basisstrecke ein neuartiges Prioritätensystem:

Pünktliche Züge können den Tunnel planmässig befahren und werden nicht beeinträchtigt.



Unpünktliche Züge müssen auf den nächsten freien „Slot“ warten oder über Bergstrecke umgeleitet werden.

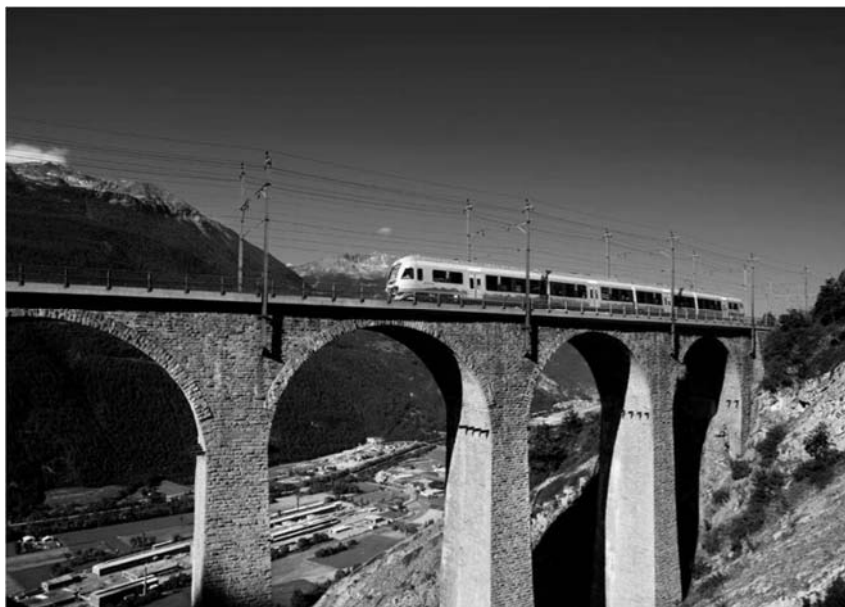
Verkehrsentwicklung auf der Lötschbergachse (1): Angebotsausbau Personenverkehr

Verbindungen	2007	2010	
Via Bergstrecke	48	35	
EC 8		-	
IC 40		-	
RE -		35	
Via Basisstrecke	-	50	
EC -		8	
IC -		42	
Verbindungen total	48	85	+73%

RE Regionalexpress
EC Eurocity Zug
IC Intercity Zug

Anzahl täglicher Verbindungen zwischen Spiez und Brig

Verkehrsentwicklung auf der Lötschbergachse (2): Neue Perspektiven für die „alte“ Bergstrecke

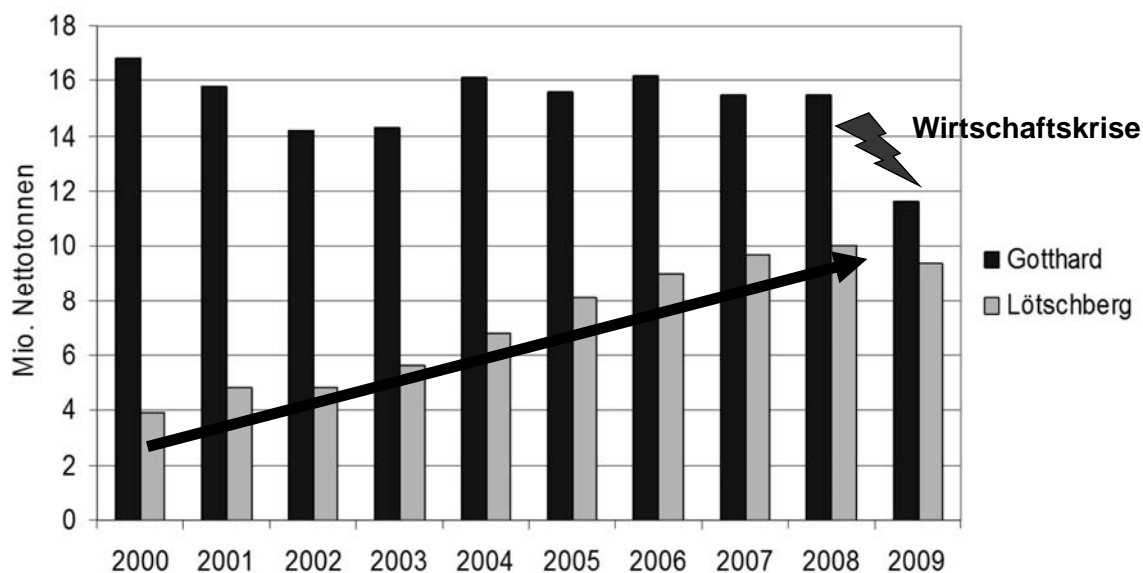


Erfolgreiche Lancierung
RegioExpress-Verkehre
und Ausflugsplattform
„Lötschberger“

- regionale Erschliessung
- Touristische Vermarktung mit lokalen Partnern



Verkehrsentwicklung auf der Lötschbergachse (3): Anhaltendes Wachstum im Güterverkehr






Quelle: BAV

Verkehrsentwicklung auf der Lötschbergachse (4): Heutige Verkehre im Überblick

Bergstrecke

Anzahl Züge/Tag	Geschwindigkeit	
35	140 km/h	
72-180	110 km/h	
max. ca. 50	100 km/h	

Basisstrecke

Anzahl Züge/Tag	Geschwindigkeit	
max. ca. 60	100 km/h	
42	200 km/h	
8	250 km/h	

Zwischenbilanz Lötschberg-Basisstrecke (1): Hohe Auslastung bereits in den ersten Betriebsjahren



Anzahl verkehrter Züge:	79829 Züge
Tagesrekord: 1	13 Züge
Auslastungsgrad (Durchschnitt):	78 %
Auslastungsgrad (Spizentage):	100 %

*alle Zahlen betreffen die Periode vom 9.12.2007 – 30.6.2010

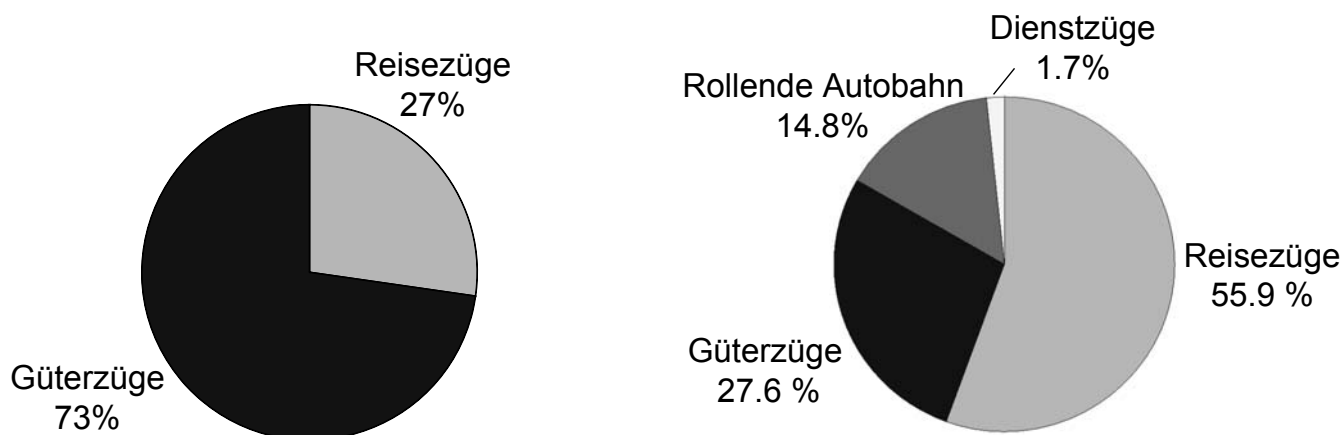
Zwischenbilanz Lötschberg-Basisstrecke (2): Hohe Betriebsqualität und Verfügbarkeit der Anlagen



- Fahrplanmässige Züge 98.1 %
- Umleitungen Bergstrecke total: 1.9 % (insb. Güterverkehr)
- Umleitungen wg. Infrastruktur: 0.13 %
- Anzahl Streckenunterbrüche: 16

*alle Zahlen betreffen die Periode vom 9.12.2007 – 30.6.2010

Zwischenbilanz Lötschberg-Basisstrecke (3): Personenverkehrsaufkommen übertrifft Planung



Angebotskonzept FinöV 1997
(bei 100% Auslastung)

Effektive Zugzahlen seit 9.12.2007
(bei 77% Auslastung)

Perspektiven der NEAT Lötschberg (1): Weiteres Nachfragewachstum absehbar

Der Transitgüterverkehr auf Schweizer Schienen wird gemäss Prognosen bis 2030 um 50% wachsen.

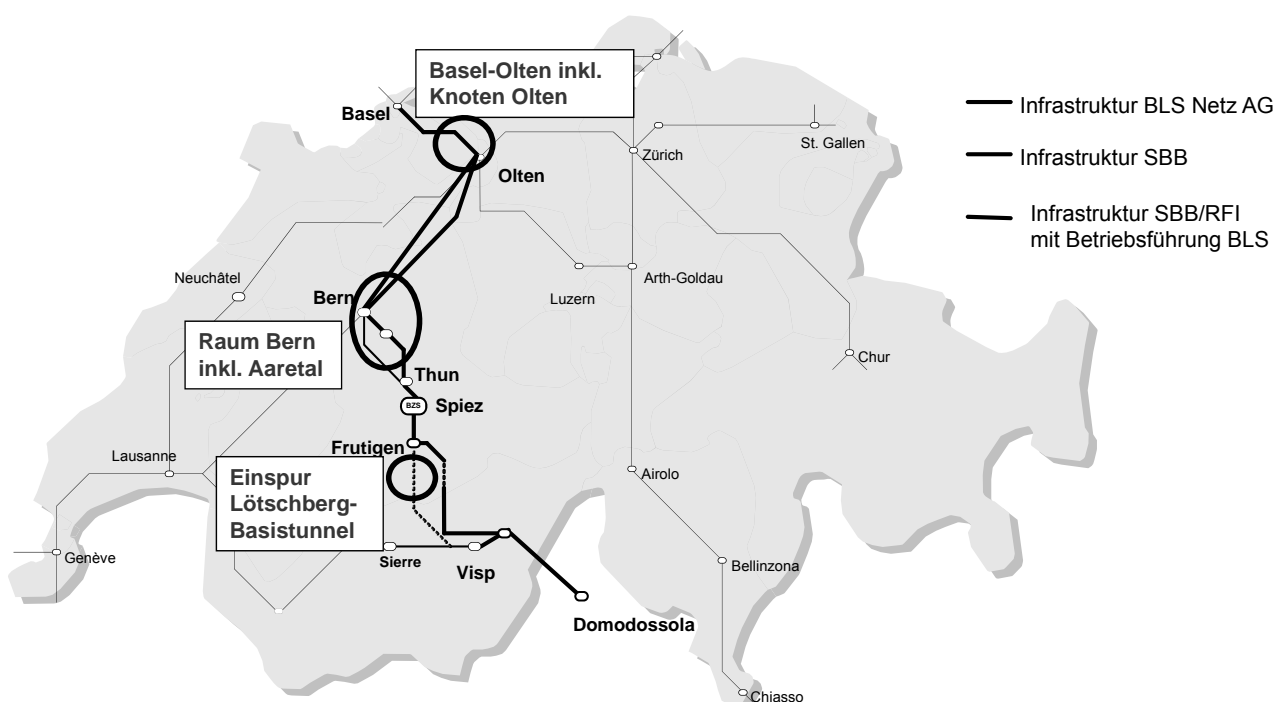
Quelle: ARE, Perspektiven des schweizerischen Güterverkehrs, Alternativszenario 1, eigene Berechnungen

Auch im Personenverkehr ist weiteres Wachstum absehbar:

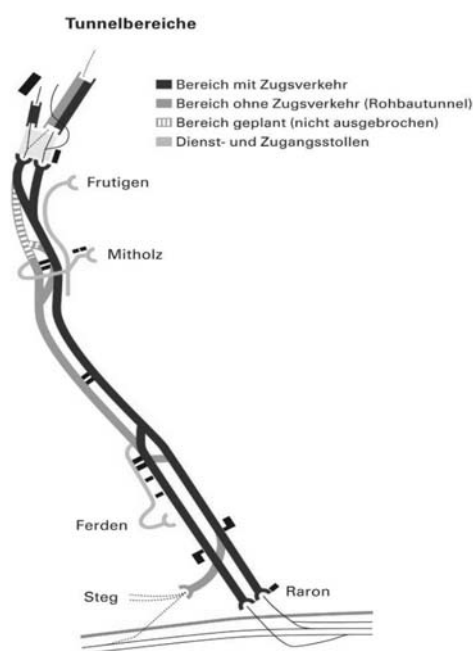
- Forderung nach ½ h Takt Bern-Visp
- Ausbau S-Bahn Bern auf den Zuläufen zum Lötschberg (Aaretal)



Perspektiven der NEAT Lötschberg (2): Entwicklungsengpässe Korridor Nord-Süd



Perspektiven der NEAT Lötschberg (3): Konzeptstudie Vollausbau Lötschberg-Basisstrecke



Variante Vollausbau

- CHF 1330 Mio.
- 12,5 Jahre Planungs- und Bauzeit
- Angebotsnutzen
 - 1/2 h-Takt Bern-Visp
 - 3 Güterzüge pro Stunde und Richtung
 - Optimierungen im Betrieb und Unterhalt
 - Kapazitätsreserve

Variante reduzierter Ausbau

- CHF 790 Mio.
- 12 Jahre Planungs- und Bauzeit
- Angebotsnutzen
 - 1/2 h-Takt Bern-Visp
 - 3 Güterzüge pro Stunde und Richtung

Fazit (1)

- Der Lötschberg-Basisstunnel ist mehr als ein Bahntunnel.
- Die starke Zugsbelegung, die komplexe Technik und der lange Einspurabschnitt machen die Betriebsführung besonders anspruchsvoll.
- Dennoch ist die Verfügbarkeit der Infrastruktur sehr hoch.
- Die Verkehrsauslastung auf der Lötschberg-Basisstrecke bewegt sich bereits nahe der Kapazitätsgrenze.
- Der stark wachsende Personenverkehr droht den Güterverkehr von der Basisstrecke zu verdrängen.

Fazit (2)

- Ein weiteres Wachstum aller Verkehrsarten auf der Lötschberg-Simplonachse ist auch in Zukunft absehbar.
- Zwischen Bern und Thun sowie im Lötschberg-Basistunnel zeichnen sich bereits Kapazitätsengpässe ab.
- Der Achsenausbau ist möglich und nötig.

Herzlichen Dank.





10. Berner Verkehrstag

Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen

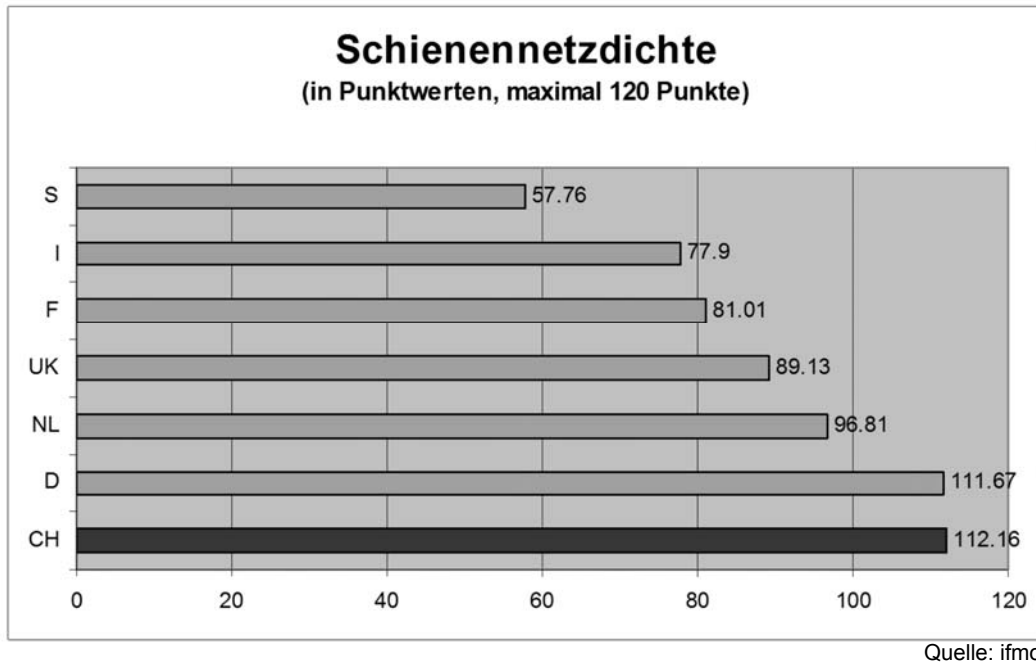
Pierre-André Meyrat, Vizedirektor Bundesamt für Verkehr

Bewegung in der Mobilität? – Bilanz und Ausblick!

26. August 2010, Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern



Schieneninfrastruktur und öV sind gut ausgebaut



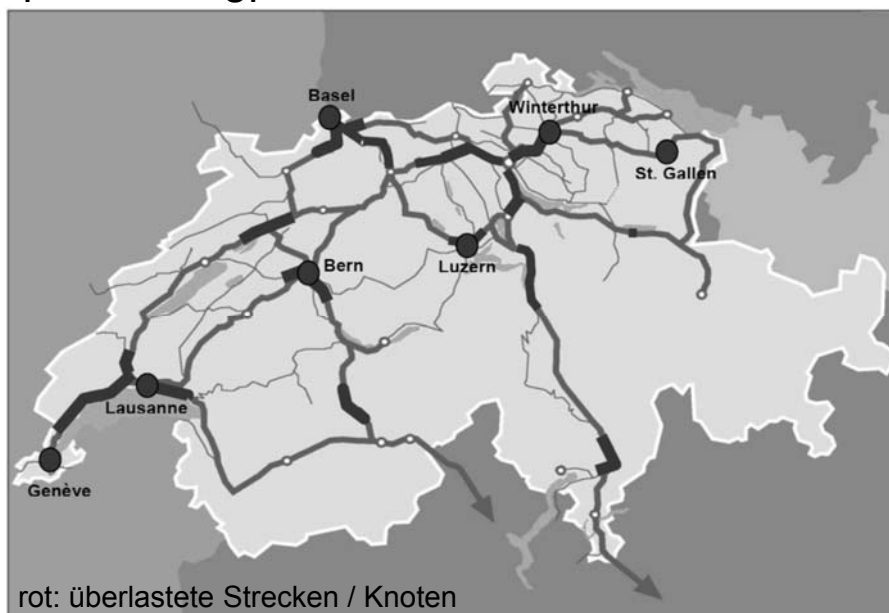
Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen
Pierre-André Meyrat, BAV, 26.8.2010

1



Zwei „ABER“: immer grösseres, älteres und hoch ausgelastetes Netz...

Kapazitätsengpässe Schiene 2020



Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen
Pierre-André Meyrat, BAV, 26.8.2010

2



...und schwierige langfristige Planung



19. Jahrhundert:
Bahn-Pioniere

20. Jahrhundert:
Fokus auf Bahn-
Fahren

Heute:
Fokus auf Mehrwert
für Kunden

Mobilität 2030/2050:
Lösungen heute in Angriff
nehmen

Lange Vorlaufzeiten / Lebenszyklen

Rollmaterial: 4-6 Jahre / 30-40 Jahre

Infrastruktur: 3-15 Jahre / >40 Jahre

Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen
engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen
Pierre-André Meyrat, BAV, 26.8.2010

3



Das finanzielle Korsett ist relativ eng

- Netzaudit SBB / Second Opinion BAV: Mehrbedarf für Substanzerhalt des bestehenden Netzes
- Parallel: Konsolidierungsprogramm des Bundes
 - Mittel für Infrastruktur für Substanzerhalt ausreichend, aber: keine Erweiterungs-
investitionen und Kompensation FinöV-Fonds
 - Kürzungen Regionaler Personenverkehr (Angebot)
 - Kürzungen Investitionen Güterverkehr (Terminals und Anschlussgleise)

→ Schere öffnet sich

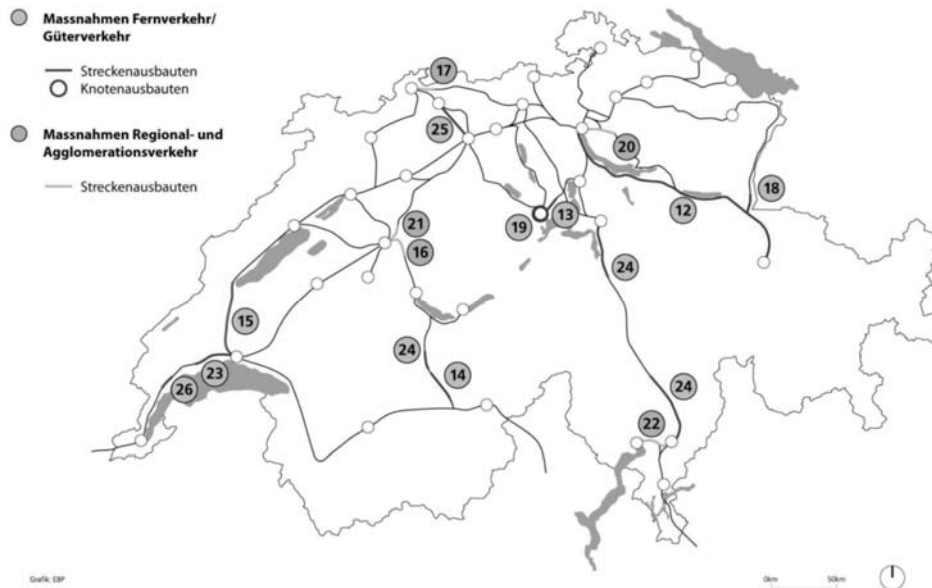
Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen
engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen
Pierre-André Meyrat, BAV, 26.8.2010

4



Sicher ist: alle Bedürfnisse sind nicht zu befriedigen

Projekte 2. Priorität Bahn 2030 (nicht Teil der Variante 21 Mrd.)



Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen
Pierre-André Meyrat, BAV, 26.8.2010

5



Vom Bedürfnis zum Bedarf

Es stellen sich die Fragen:

- Was ist die Bevölkerung bereit zu bezahlen?
- Was sind die Kantone bereit beizutragen?

→ Daraus Bedarf eruieren!

Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen
Pierre-André Meyrat, BAV, 26.8.2010

6



öV und Strasse: wichtig für Wachstum und Wohlstand



Global Competitiveness Index 2009 und 2008 (Vergleich)				
	GCI	GCI	GCI	
Land/Volkswirtschaft	Rang 2009	Punkte 2009	Rang 2008	Veränderung 2008-2009
Schweiz	1	5.60	2	↑ 1
USA	2	5.59	1	↓ -1
Singapur	3	5.55	5	↑ 2
Schweden	4	5.51	4	→ 0
Dänemark	5	5.46	3	↓ -2
Finnland	6	5.43	6	→ 0
Deutschland	7	5.37	7	→ 0
Japan	8	5.37	9	↑ 1
Kanada	9	5.33	10	↑ 1
Niederlande	10	5.32	8	↓ -2

Quelle: WEF

- Blick am Abend, 19.8.2010: „Wir sind die besten Zweiten der Welt“ – neues Ranking von Newsweek
- Economiesuisse, 29.6.2010: Infrastruktur ist Standortvorteil, CH im internat. Vergleich sehr gut

Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen
Pierre-André Meyrat, BAV, 26.8.2010

7



Fazit



Der öffentliche Verkehr im Spannungsfeld zwischen engem finanziellen Korsett und grossen Ausbauvisionen
Pierre-André Meyrat, BAV, 26.8.2010

8



10. Berner Verkehrstag

Verkehr und Raum – wohin muss der Weg führen?

Maria Lezzi, Direktorin Bundesamt für Raumentwicklung

Bewegung in der Mobilität? – Bilanz und Ausblick!

26. August 2010, Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern

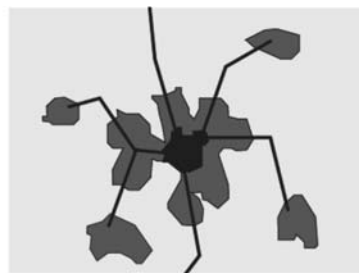


Inhalt

- Wann ist die räumliche Entwicklung der Schweiz nachhaltig und wie stellt sich die Situation heute dar?
- Wie sind die Abhängigkeiten zwischen der räumlichen Entwicklung und dem Verkehr?
- Wohin geht es in der Zukunft?

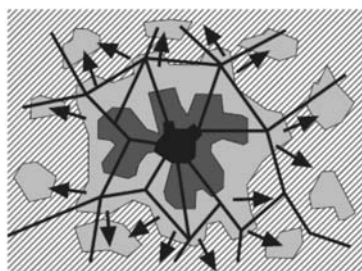


Schematische Darstellung möglicher Siedlungsentwicklungen



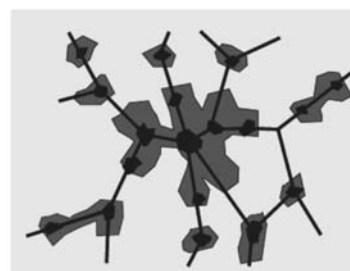
Ungünstige Entwicklung:

flächige Ausbreitung der Besiedlung, abhängig von der Erschließung durch den Individualverkehr



Günstige Entwicklung:

Siedlungsentwicklung nach innen, Konzentration auf Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs

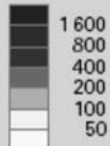


Quelle: Bericht über die Grundzüge der Raumordnung Schweiz vom 22. Mai 1996

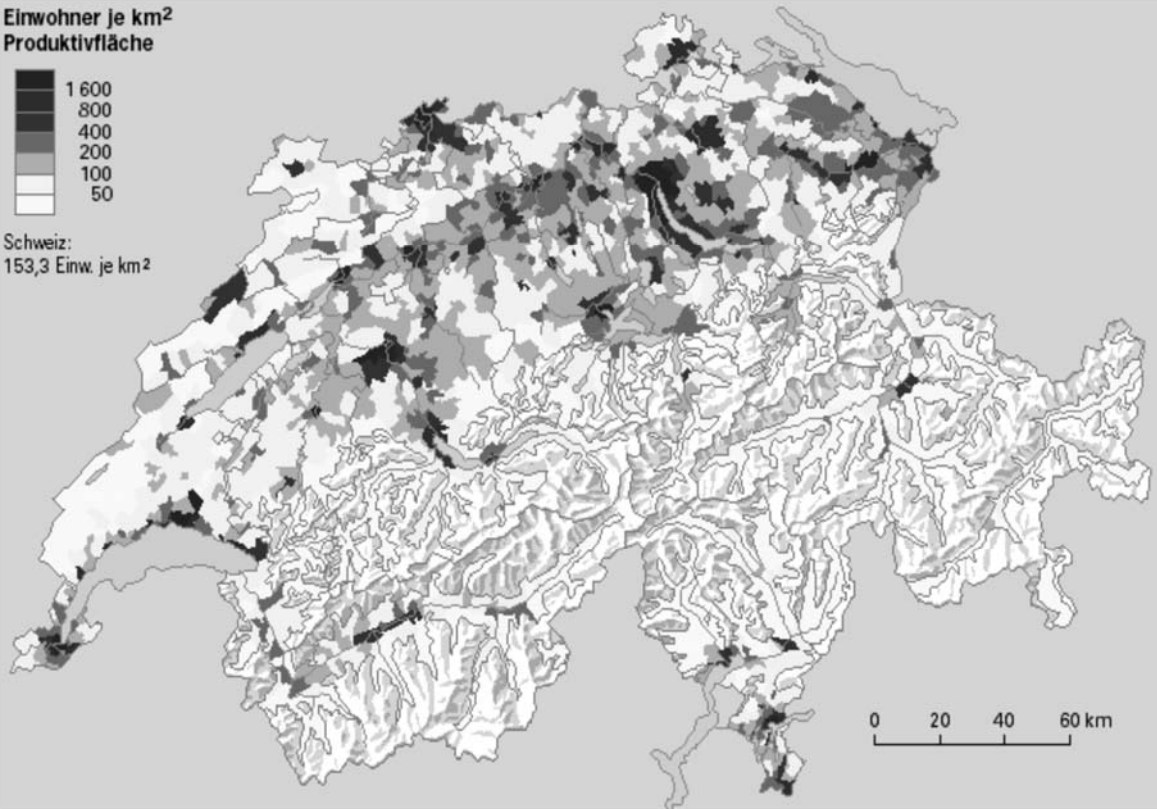


Bevölkerungsdichte in den Gemeinden, 1950

Einwohner je km²
Produktivfläche



Schweiz:
153,3 Einw. je km²



© Bundesamt für Statistik, ThemaKart, Neuchâtel 2002 – Relief: L+T, Wabern

Quellen: Eidgenössische Volkszählung, Arealstatistik, BFS

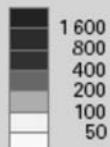
Berner Verkehrstag 2010 | Verkehr und Raum – wohin muss der Weg führen?
Dr. Maria Lezzi, Direktorin ARE

3

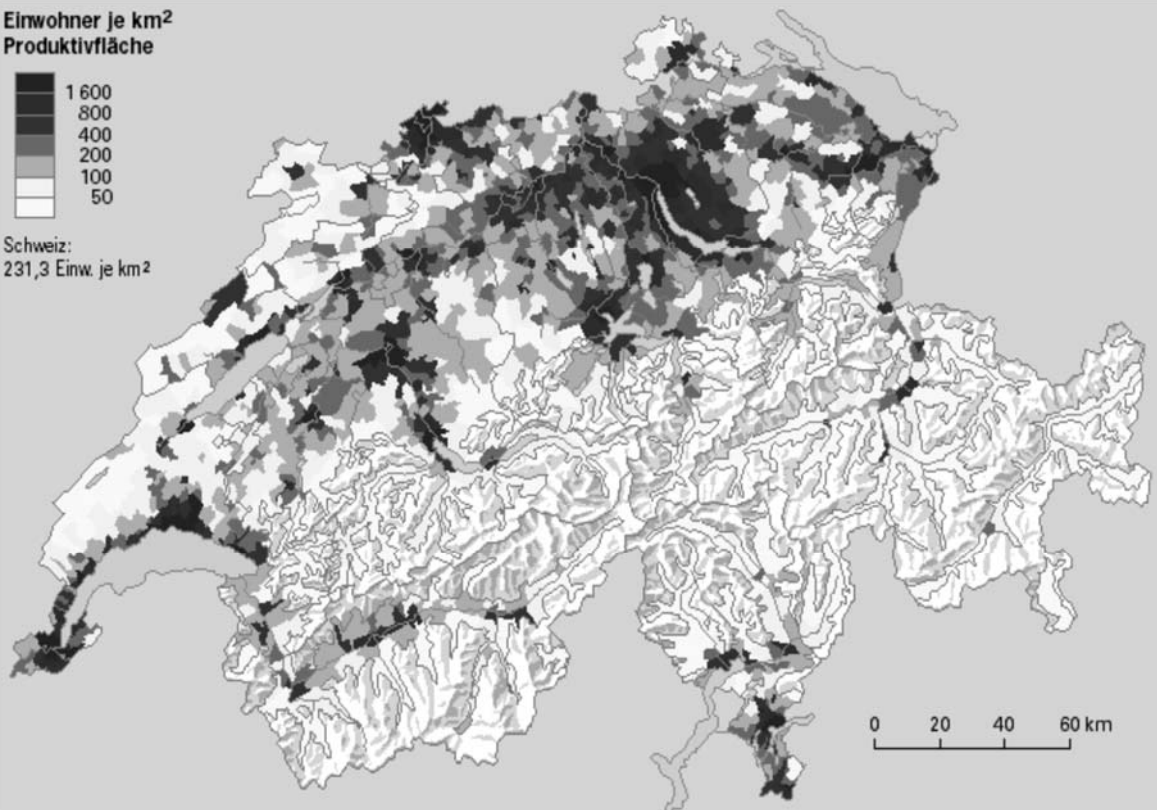


Bevölkerungsdichte in den Gemeinden, 2000

Einwohner je km²
Produktivfläche



Schweiz:
231,3 Einw. je km²



© Bundesamt für Statistik, ThemaKart, Neuchâtel 2002 – Relief: L+T, Wabern

Quellen: Eidgenössische Volkszählung, Arealstatistik, BFS

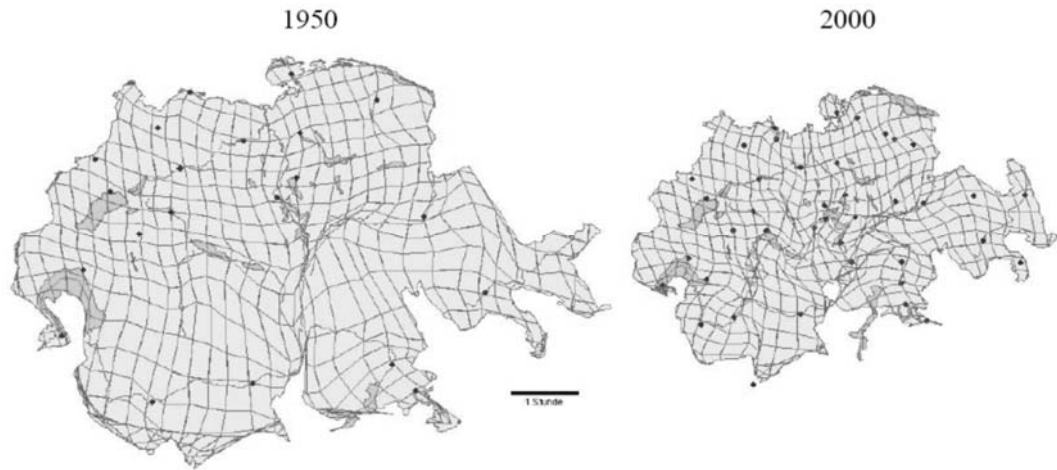
Berner Verkehrstag 2010 | Verkehr und Raum – wohin muss der Weg führen?
Dr. Maria Lezzi, Direktorin ARE

4



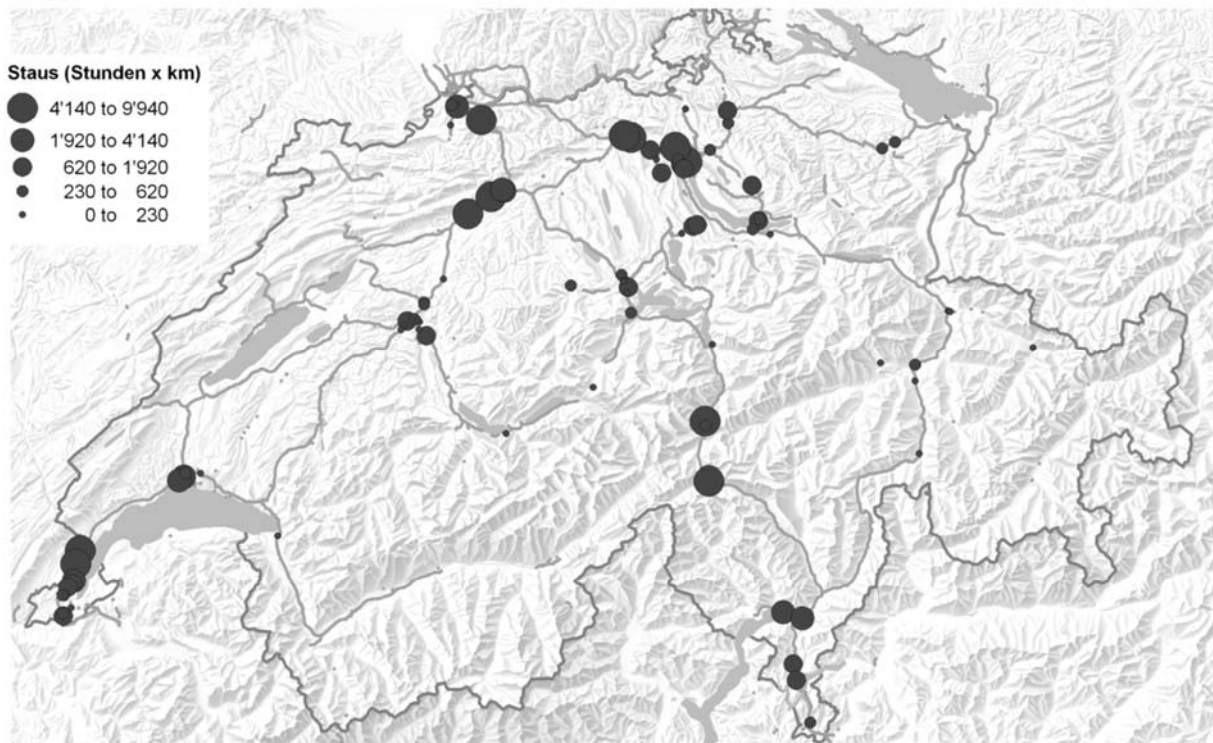
Zeitskalierte Karten: MIV 1950, 2000

Axhausen, 2007



Stautunden-Kilometer

Stand: 2002

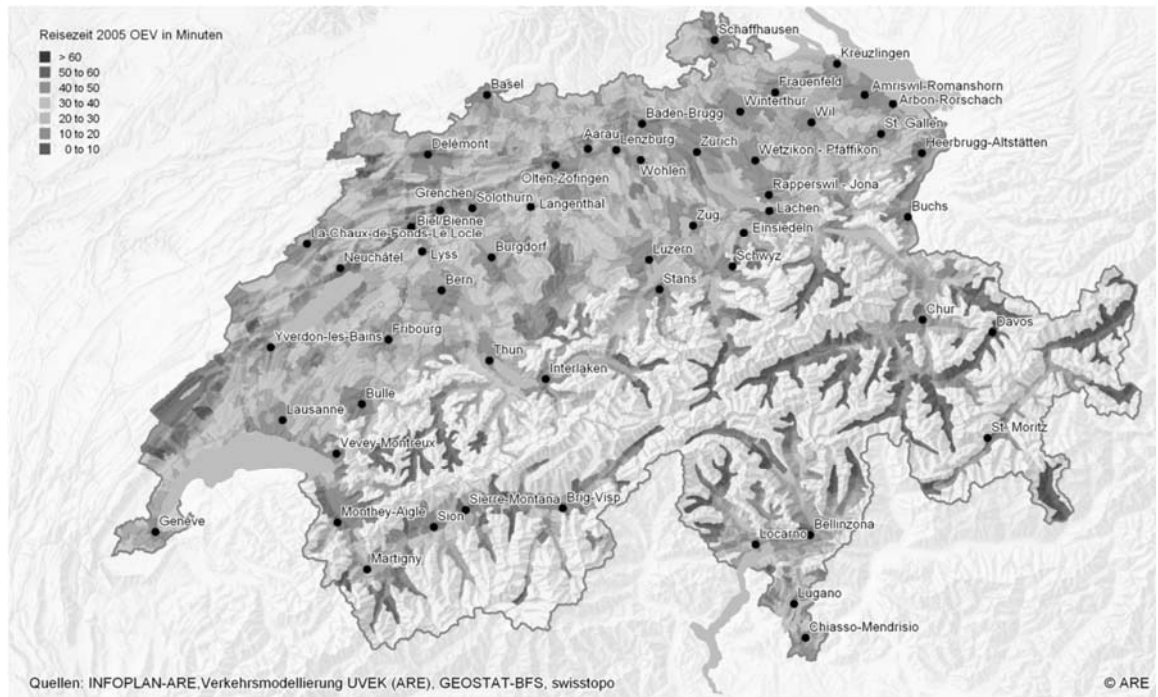


Quellen: INFOPLAN-ARE, ASTRA

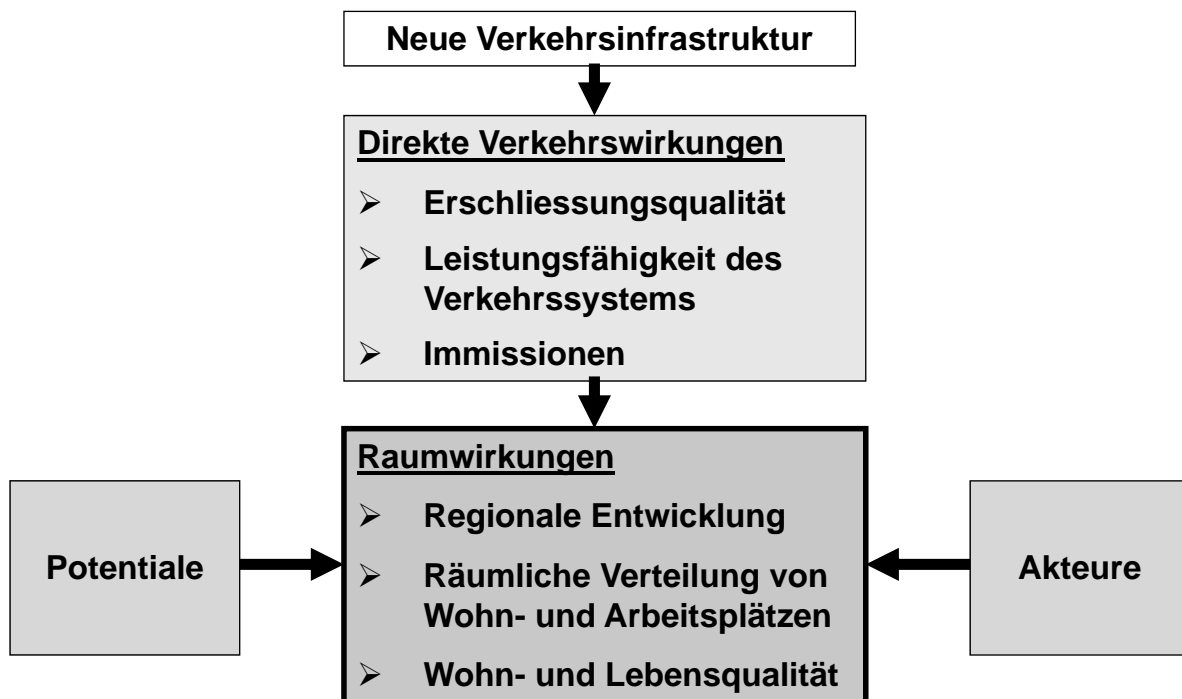
© ARE



Erreichbarkeiten



Verständnis von Raumwirkungen





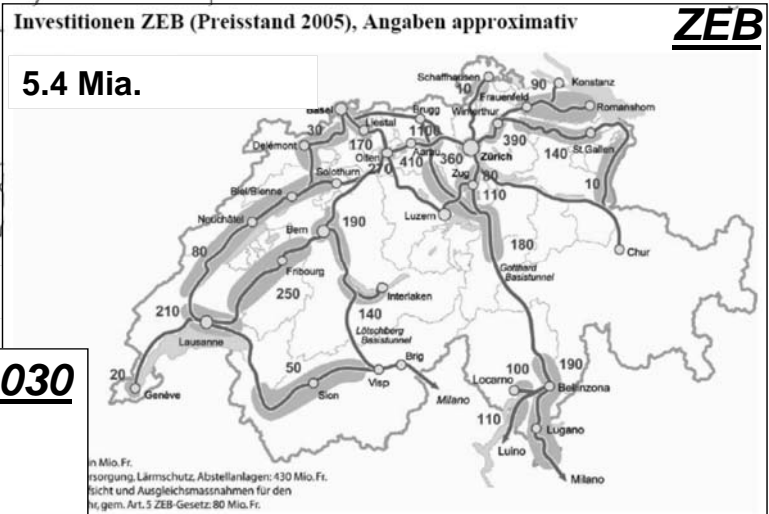
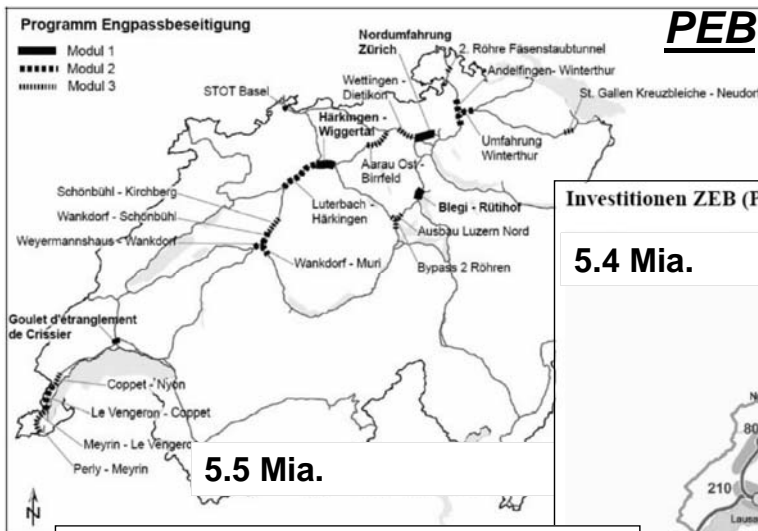
Beitrag Verkehrsinfrastrukturen Fallstudien ARE

S-Bahn Zürich

- Wirkungsüberlagerung mit Strassensystem
 - Zersiedelung & Verdichtung
 - Aktive Behörden für Entwicklungsimpulse
 - Keine Trendumkehr – Förderung der Verdichtung
- ⇒ S-Bahn kann Zersiedelung begrenzt reduzieren

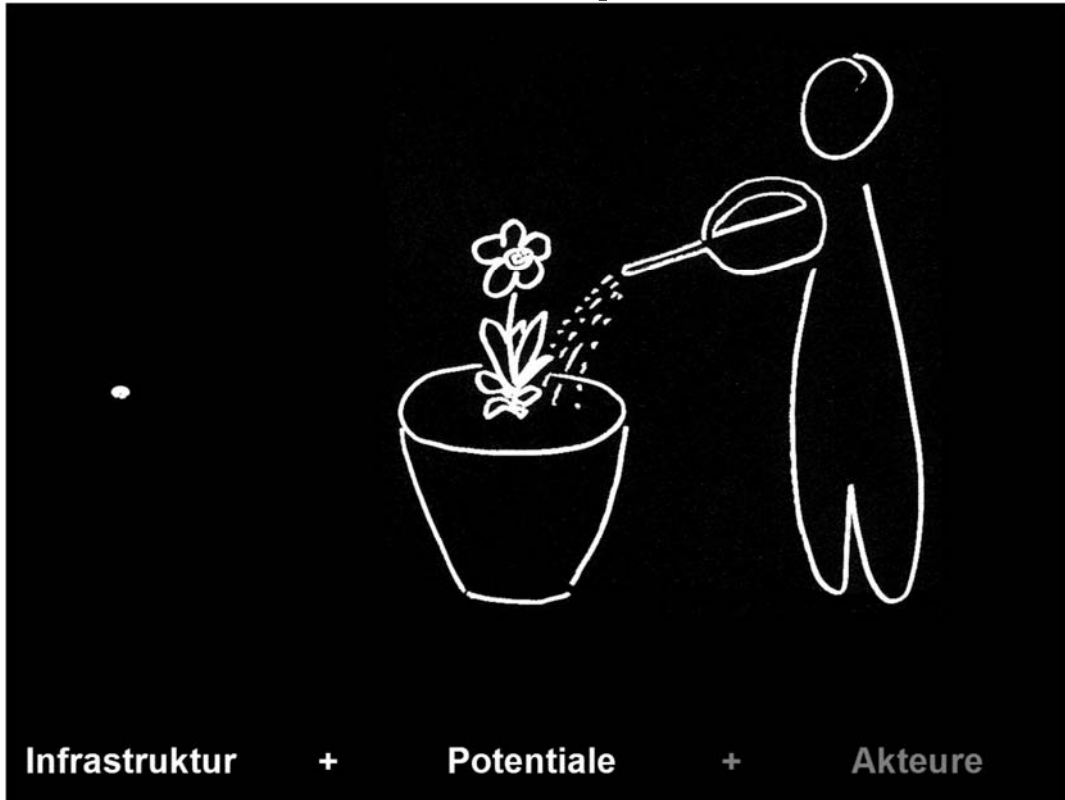


Der Verkehr ... PEB, ZEB, Bahn 2030





Methodisches Konzept aus EIT



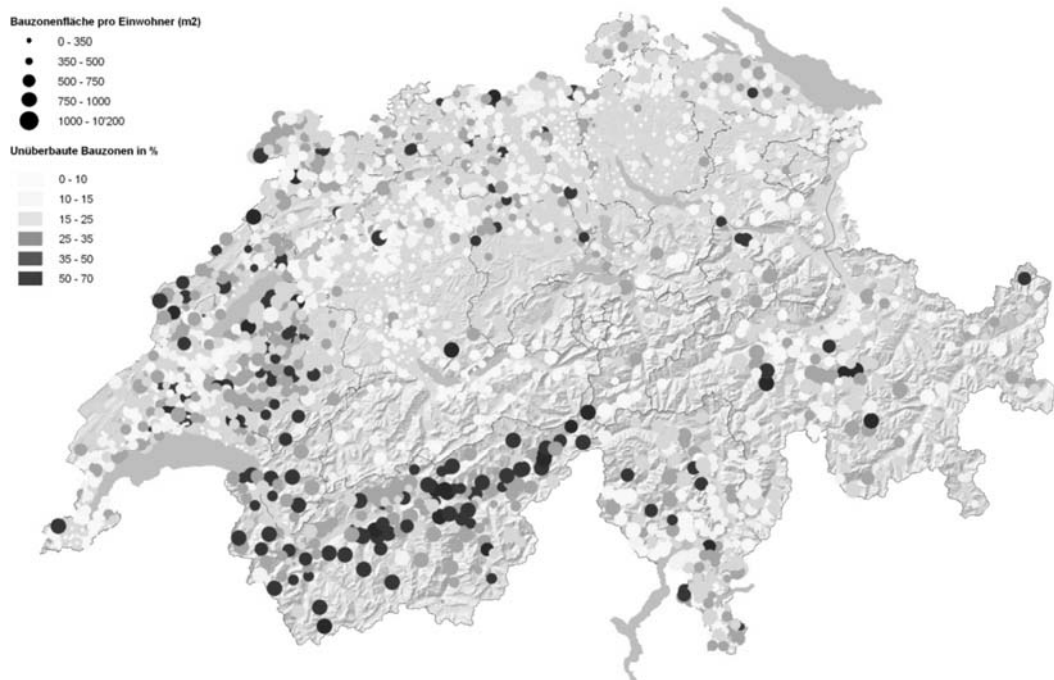
Berner Verkehrstag 2010 | Verkehr und Raum – wohin muss der Weg führen?
Dr. Maria Lezzi, Direktorin ARE

11



Herausforderung: Bauzonen

Grösse und Lage der bestehenden Bauzonen



Quellen: INFOPLAN-ARE, Kantonale Fachstellen für Raumplanung

© ARE

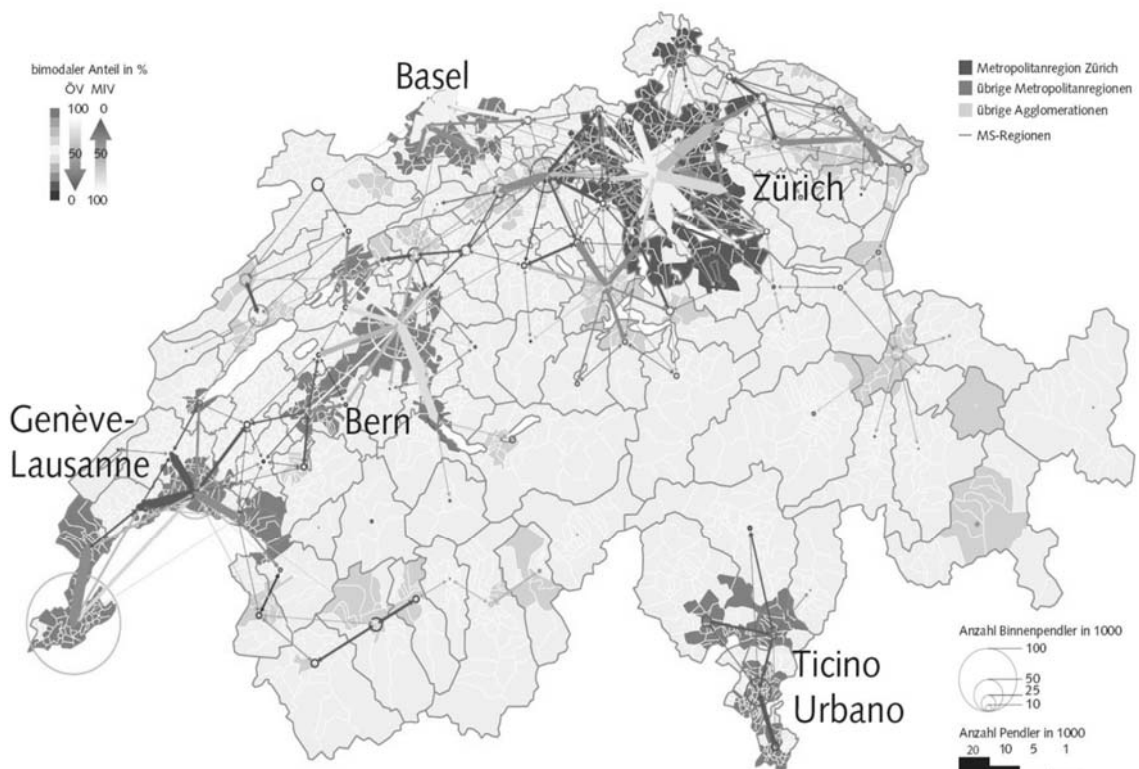


Zukunftsbild CH: Raumkonzept



Berner Verkehrstag 2010 | Verkehr und Raum – wohin muss der Weg führen?
Dr. Maria Lezzi, Direktorin ARE

Grafik 3: Pendlerströme und Modalsplit in der Schweiz 2000
Ströme von mehr als 1000 Pendlern (beide Richtungen) zwischen MS-Regionen



Quelle: BFS, Volkszählung 2000, Grafik: Statistisches Amt des Kantons Zürich

Berner Verkehrstag 2010 | Verkehr und Raum – wohin muss der Weg führen?
Dr. Maria Lezzi, Direktorin ARE



Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.





10. Berner Verkehrstag

Agglomerationsprogramme: Abstimmung von Siedlung und Verkehr am Beispiel Biel

Hans Stöckli, Stadtpräsident Biel/Bienne

Bewegung in der Mobilität? – Bilanz und Ausblick!

26. August 2010, Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern

Agglomerationsprogramm Biel

Infrastrukturfonds / Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm bildet die Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Infrastrukturprojekten durch den Bund (Infrastrukturfonds).

Aus Mitteln des Infrastrukturfonds können Beiträge zugunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in Städten und Agglomerationen gesprochen werden. Erstmals ist dies für die Finanzierungsperiode 2011-14 möglich.

Der Bundesbeitrag an die Finanzierung von beitragsberechtigten Massnahmen variiert zwischen 30% und 50% und wird vom Kosten-Nutzen-Verhältnis des Agglomerationsprogramms abhängig gemacht.

Bei der Priorisierung der Massnahmen spielt deren Reifegrad eine entscheidende Rolle.



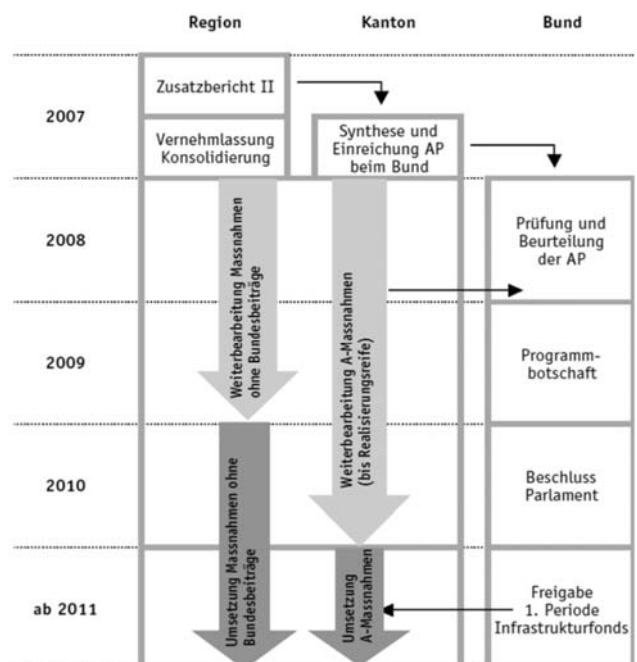
Agglomerationsprogramm Biel

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr

Im Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr wird aufgezeigt, wie in der Agglomeration Biel die Verkehrsprobleme nachhaltig gelöst und wie die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden.

Das Agglomerationsprogramm Biel wurde in mehreren Teilschritten erarbeitet und mit dem Zusatzbericht 2007 vorläufig abgeschlossen. Die wesentlichen Ergebnisse flossen in den Synthesebericht 2007 des Kantons Bern ein.

Seit 2007 werden Umsetzungsprojekte wie der Richtplan Siedlung und Verkehr oder die Zweckmässigkeitsbeurteilung zur neuen öV-Achse bearbeitet.



Agglomerationsprogramm Biel

Massnahmen des Agglomerationsprogramms Biel

Strategie

- ⇒ Rasche Realisierung der A5-Umfahrung Biel
- ⇒ Verstärkung der Wirkung der A5-Umfahrung mit flankierenden Massnahmen
- ⇒ Sicherstellen der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5-Umfahrung
- ⇒ Trendkorrektur bei der gesamtregionalen Siedlungsentwicklung
- ⇒ Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrs-Infrastruktur
- ⇒ Ausbau des öV als Basis der zukünftigen Entwicklung, namentlich am rechten Bielerseeufer
- ⇒ Sanierung der Schwachstellen am linken Bielerseeufer und bei der T6



Das Regiotram: Abstimmung von Siedlung und Verkehr konkret

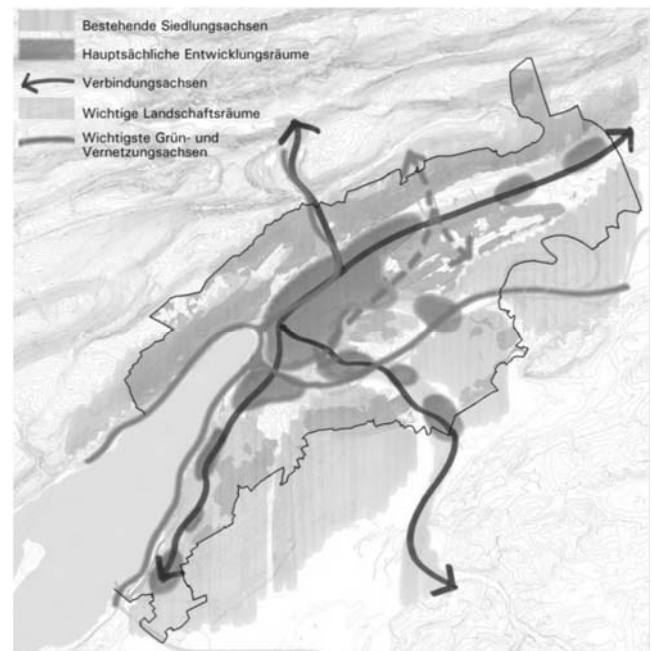
Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung

Der Richtplan Siedlung und Verkehr rechnet bis ins Jahr 2030 mit einer Zunahme der Einwohner von 7% auf rund 100'000.

Parallel zum Bevölkerungswachstum soll sich die Agglomeration wirtschaftlich entwickeln.

Diese Tatsache führt zu verschiedenen raumplanerischen Schwerpunkten:

- ⇒ Rechtes Bielerseeufer: Wohnen, Naherholung
- ⇒ Stadtzentrum: Wohnen, Arbeit, Konsum, Freizeit
- ⇒ Bözingenfeld: Arbeit, Konsum, Sport

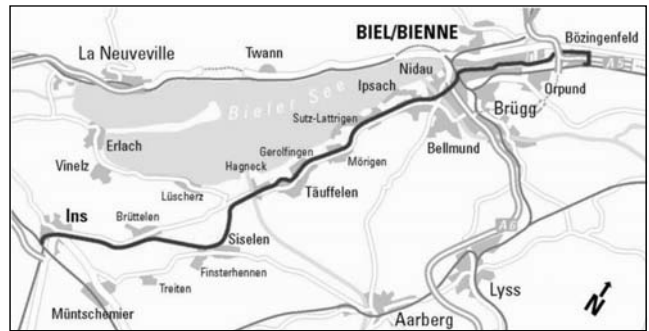


Das Regiotram: Abstimmung von Siedlung und Verkehr konkret

Regiotram als neues Rückgrat der Agglomeration

Die Realisierung einer leistungsfähigen und attraktiven öV-Achse zwischen dem rechten Bielerseeufer, dem Zentrum Biel und den Entwicklungsschwerpunkten ist als prioritäre Massnahme im Agglomerationsprogramm enthalten.

- ⇒ Verlängerung der BTI (Biel – Täuffelen – Ins)
- ⇒ Neue Linie Bahnhof Biel – Bözingenfeld
- ⇒ Neue Bahnhaltestelle Bözingenfeld
- ⇒ Gesamtlänge: 27 km



Das Regiotram: Abstimmung von Siedlung und Verkehr konkret

Zweckmässigkeit

Indikator	Variante "Regiotram"	Variante "Stadtbahn"	Variante "Expressbus"
Zuverlässigkeit ÖV	0	0	-
Attraktivität Langsamverkehr	+	+	+
Raumplanerischer Zielbeitrag	++	+	+
Städtebauliche Aufwertung	++	0	+
Gewässerschutz	0	0	0
Natur-und Landschaftsschutz	-	0	-
Etapazierbarkeit, Abhängigkeiten	-	-	+
Kapazitätsreserven	+	-	-

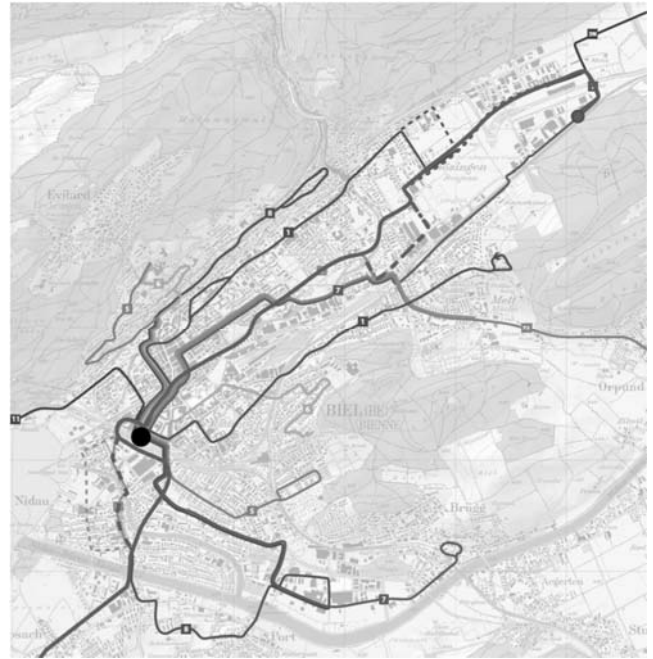


Das Regiotram: Abstimmung von Siedlung und Verkehr konkret

Anpassung Busnetz

Mit der Realisierung des Regiotrams soll auch das Busnetz angepasst werden.

- ⇒ Tram und Bus funktionieren als Gesamtsystem
- ⇒ Verbesserung der Erschliessung aller Quartiere



Das Regiotram: Abstimmung von Siedlung und Verkehr konkret

Kosten

Die Kosten für das Regiotram werden auf Rund **200 Mio Franken** geschätzt.

Der grösste Teil betrifft die Traminfrastrukturen, welche wie folgt finanziert werden:

- ⇒ Bund: 40%
- ⇒ Kanton Bern: 60%

Die Kosten für Erneuerung und Aufwertung des Strassenraums werden von den Gemeinden finanziert.

Das Vorprojekt kostet 6 Millionen Franken.

- ⇒ Kanton: 80%
- ⇒ Gemeinden: 20%



Das Regiotram: Abstimmung von Siedlung und Verkehr konkret

Weiterer Fahrplan für das Regiotram

- ⇒ 2010: Erarbeitung des Vorprojekts
- ⇒ 2011: Mitwirkung zum Vorprojekt
- ⇒ Ende 2011: Stadtrat / Volksabstimmung Projektierungskredit
- ⇒ 2011/12 Erarbeitung Bauprojekt
- ⇒ 2014: Baubeginn
- ⇒ 2018: Inbetriebnahme



Bilanz des Instruments Aggloprogramm

Nutzen für die Abstimmung von Verkehr und Siedlung

Die Entwicklungen von Verkehr, Wirtschaft und Lebensqualität beeinflussen sich gegenseitig. Deshalb sind Steuerungsinstrumente, welche diese Entwicklungen gezielt miteinander koordinieren können, unabdingbar.

Das Agglomerationsprogramm stellt ein solches Instrument dar. Es zeigt auf

- ⇒ wie in der Agglomeration Biel die Verkehrsprobleme nachhaltig gelöst werden.
- ⇒ wie die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden.
- ⇒ wie eine optimale Erschliessung der Entwicklungsgebiete ermöglicht werden kann.





10. Berner Verkehrstag

Wie weiter in der Berner Verkehrspolitik?

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

Bewegung in der Mobilität? – Bilanz und Ausblick!

26. August 2010, Kulturhalle12, Fabrikstrasse 12, Bern

SCHLUSSREFERAT

Referent/in	Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Berner Verkehrstag 2010: Bewegung in der Mobilität? - Bilanz und Ausblick!
Datum	Wie weiter in der Berner Verkehrspolitik? Donnerstag, 26. August 2010; 12.00 Uhr
Ort	Bern, Fabrikstrasse 12, Kulturhalle 12 <i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Herzlichen Dank, liebe Referierende, für die vielschichtigen Beiträge, für die mutigen Visionen und die Würdigung von bereits Erreichtem.

Liebe Gymnasiastinnen und Gymnasiasten, ihr habt viele gute Ideen vorgebracht. Wie ihr im ersten Teil unseres Verkehrstages gehört habt, gibt es sie tatsächlich: Die verwirklichten Visionen. Darum wünsche ich eurer Generation viel Beharrlichkeit, Idealismus und Mut, an euren Visionen zu arbeiten und die eine oder andere davon Realität werden zu lassen.



Es ist immer schwierig, das Schlussreferat an solchen Veranstaltungen zu halten. Eigentlich wollen Sie nur eines, nämlich aufstehen, etwas trinken, sich austauschen, alte Freunde wiedersehen, den Apéro geniessen.

Bevor wir aber Visionen in Richtung Realität rücken und wir Sie zum Apéro entlassen, bedarf es einer guten Analyse im Vorfeld. Vor allem im Agglomerationsverkehr sind Verkehrsprobleme hausgemacht. Das prognostizierte Verkehrswachstum im Kanton Bern zwingt uns zum Handeln.

Wir gehen davon aus, dass der Verkehr im Kanton Bern bis 2030 um 30 Prozent zunehmen wird. Der öffentliche Verkehr wird dabei stärker wachsen als der motorisierte Individualverkehr. Nicht zu letzt dank unseren Investitionen in den vergangenen Jahren.

Wenn wir in die Vergangenheit schauen, hat es sich allerdings leider gezeigt, dass das tatsächliche Wachstum immer grösser war als das vorhergesagte. Das Verkehrssystem in seiner heutigen Form kann diese Zunahme nicht bewältigen. Struktur und Kapazität des öffentlichen Verkehrsnetzes müssen verbessert werden, beispielsweise mit dem Bau neuer Tramlinien oder dem Ausbau der S-Bahn. Hier machen wir vorwärts.

Ebenso muss über Massnahmen im Strassenverkehr nachgedacht werden. Verschiedene Teillösungen werden heute bereits angestrebt. Ich denke da neben neuen Infrastrukturen wie dem Bypass in Thun oder der Verkehrssanierung in Worb beispielsweise an Verkehrsmanagement, Busbevorzugungen und vielfältige Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs. Bei Neubauten ist es klar, dass diese verträglich realisiert werden.

Gerade mit der Förderung des energiesparsamen Langsamverkehrs können wir in den Agglomerationen ein hohes Potenzial erschliessen. Zu Fuss, mit dem Velo, allenfalls kombiniert mit dem ÖV, ist man in unseren Städten oft am schnellsten unterwegs. Voraussetzung ist, dass wir attraktive, sichere und direkte Infrastrukturen bereitstellen können. Auf den Langsamverkehr wird auch auf Bundesebene grossen Wert gelegt. So werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme die Massnahmen zu dessen Förderung leichter finanziert. Nicht zuletzt aus dem Grund, weil diese in den allermeisten Fällen ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Wir müssen aber auch andere, bisher nicht berücksichtigte Lösungsansätze ins Auge fassen.

So haben wir uns beispielsweise gemeinsam mit Behördenmitgliedern aus der Stadt Bern und weiteren Regionsgemeinden Gedanken zu Road Pricing gemacht. Roadpricing oder Mobilitypricing generell scheint mir deshalb besonders interessant zu sein, weil das für mich eines der wenigen Instrumente ist, mit dem es uns gelingen könnte am Paradigma des Mobilitätswachstums zu rütteln. Dabei werden wir nicht darum herum kommen, auch unser eigenes Mobilitätswachstum zu hinterfragen.

Ein Schlüsselprojekt für den öffentlichen Verkehr ist der Ausbau des Bahnhofs Bern. Wenn es uns nicht gelingt diesen Knotenpunkt im Grossraum Bern auszubauen, machen viele andere Massnahmen wenig Sinn. Der Bahnhof Bern ist das Herz des nationalen, regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs. Ich bin sicher, dass wir nächstes Jahr eine gute Lösung präsentieren können, die wir zusammen mit unseren Planern vorantreiben werden.

Mobil sein, ist ein wichtiger Wert und muss uns auch etwas Wert sein. Die Ausgaben für Verkehr sind deshalb auch ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Haushalts. Die Finanzierung des Verkehrs und der Verkehrsinfrastrukturen wird deshalb nicht nur in Vergangenheit und jetzt, sondern auch in Zukunft ein ganz wichtiges Thema sein. Es wird darum gehen, die notwendigen Mittel bereitzustellen beziehungsweise zu beschaffen und sicherzustellen, dass diese Mittel effizient und gezielt eingesetzt werden. Dabei müssen wir uns auch grundsätzliche Gedanken zur Verkehrsfinanzierung machen.

Diese Ausführungen mögen trocken, pragmatisch klingen. Ein sachliches, problemorientiertes, undogmatisches Vorgehen ist mir aber wichtig. Vergessen wir nicht, wofür wir da sind. Wie ich es in meinem Einstiegsreferat gesagt habe, es ist eine noble Aufgabe den Menschen, der Bevölkerung zu ermöglichen, mobil zu sein!

Bei Ihnen, liebe Teilnehmende, bedanke ich mich für Ihre Teilnahme und Ihre Treue zum Berner Verkehrstag. Ich freue mich bereits heute auf unser nächstes Wiedersehen am Freitag, 26. August 2011.

Doch nun viel Spass beim Theater TAP - Theater am Puls - und dann zum Wohl beim Apéro.

Nutzen Sie die Gelegenheit, Kontakte zu pflegen und Gedanken auszutauschen - bevor Sie dann wieder - mobil wie immer in alle Richtungen entschwinden. Bleiben Sie am Puls und bis im nächsten Jahr.

Liste der Teilnehmenden: Berner Verkehrstag 2010

Name	Vorname	Titel/Funktion, Institution	Ort
Referierende			
Bieri	Peter	Ständerat, Präsident LITRA	Hünenberg
Egger-Jenzer	Barbara	Regierungsrätin, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kt. Bern	Bern
Guillelmon	Bernard	Direktor, BLS AG	Bern
Lezzi	Maria	Dr./Direktorin, Bundesamt für Raumentwicklung	Bern
Meyrat	Pierre-André	Vizedirektor, Bundesamt für Verkehr	Bern
Seewer	Ulrich	Dr./Leiter Fachstelle Gesamtmobilität, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kt. Bern	Bern
Stöckli	Hans	Stadtpräsident, Stadt Biel	Biel/Bienne
Teilnehmende			
Ackermann	Patrick	Bereichsleiter Raumplanung, Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Bern
Aebi	Christian	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Aeby	Mario	Gemeinderat	Neuenegg
Aerni	Klaus	Prof.em., Via Storia - Universität Bern	Bremgarten b. Bern
Aeschbacher	Niklaus	Mitglied der Bereichsleitung, Basler & Hofmann West AG	Zollikofen
Albrecht	Christian	Generalsekretär, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Amacker	Hans	Direktor, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS	Worb/laufen
Ammann	Olivier	Ing. études et projets, Chemins de fer du Jura CJ	Tavannes
Amstad	Daniel	dipl. Geomatikingenieur ETH/ Projektleiter Verkehr, Buchhofer Barbe AG	Zürich
Anreiter	Wilfried	Leiter Gesamtverkehr, Amt für Verkehr Kanton Zürich	Zürich
Bähler	Peter	Projektleiter, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Baker	Julian	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	Bern
Balmer	Peter	Geschäftsführer, Autoverkehr Grindelwald AG	Grindelwald
Barth	Johann	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation	St. Gallen
Baumann	Daniel	dipl. Ing. ETH/SVI, SWISSTRAFFIC AG	Ittigen
Berger	Christine	Egger Kommunikation	Bern
Berger	Ernst	Verkehringenieur	Brugg AG
Berlinger	Ivo	Projektleiter Tief- / Strassenbau, Stadt Zug	Zug
Bernard	Elisabeth	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern	Bern
Bernasconi	Peter	Grossrat	Worb
Bexen	Christian	dipl. Ing. Raumplanung, Berz Hafner + Partner AG	Bern 14
Beyeler	Michael	Mitinhaber / Geschäftsführer, Roduner BSB + Partner AG	Schliem b. Köniz
Bhend	Daniel	Stab, beco Berner Wirtschaft	Bern
Bieri	Mirjam	TBF + Partner AG	Zürich
Blank	Jannine	Gemeinde Köniz	Köniz
Böhlen	René	PostAuto Schweiz AG	Bern
Boller	Florian	Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Bollinger	Stefan	BLS Netz AG	Bern
Breuer	Stephan	Leiter Dienstleistungszentrum, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Brönnimann	Fritz	B+S AG	Bern 31
Brönnimann	Matthias	Projektleiter Strassenbau, Tiefbauamt des Kantons Bern	Thun
Bucheli	Thomas	Wiss. Mitarbeiter, Bundesamt für Umwelt (BAFU)	Bern
Bürgi	Christoph	SBB AG	Bern 65
Butz	Marlène	dipl. geogr. / SVI, Fussverkehr Schweiz	Zürich
Bützberger	Alain	dipl. Ing. ETH/SIA/SVI, SWISSTRAFFIC AG	Ittigen
Chatton	Béatrice	Raumplanerin, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern	Bern
Costa	Stefan	Geschäftsführer, Region Oberaargau	Langenthal
Dal Negro	Maurizio	smt ag	Bern
Deuschle	Wolf-Dieter	Amtsvorsteher, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Dietsche	Daniela	Tec 21	Zürich
Dörnenburg	Klaus	Planer, Sigmaplan AG	Bern
Dössegger	Markus	Leiter Markt Schweiz, SBB AG	Bern 65
Dreyer	Oliver	Co-Leiter Fachstelle Langsamverkehr, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Dübi	Peter	Inhaber, dübi hilft	Burgdorf
Dudler	Felix	Raum- und Verkehrsplanung	Biel/Bienne
Ebinger	Luc	Projektleiter Verkehr, Gemeinde Köniz	Köniz
Egger	Mark	Dr., Egger Kommunikation	Bern
Ellenberger	Heinz	Tiefbauamt des Kantons Bern	Thun
Etter	Jukka	Projektleiter, Verkehrsplanung der Stadt Bern	Bern
Etter	Martin	Schweiz. Verband der Strasse und Verkehrsfachleute (VSS)	Zürich
Fagagnini	Hans Peter	Prof. Dr.	Stettlen
Felder	Franz-Josef	Fachbereichsleiter Planung/Umwelt/Energie, Stadt Langenthal	Langenthal
Fessler	Hugo	Präsident, VCS Luzern	Luzern
Fischer	Matthias	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern	Bern
Fleischer	Wolfgang	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt Mobilität	Basel
Flückiger	Stefan	Gemeindeschreiber / Bauverwalter, Gemeindeverwaltung	Lyssach
Frei	Hans Rudolf	Gemeinderat, Gemeindeverwaltung	Kernenried
Friedli	Peter	Geschäftsführer, Busland AG	Burgdorf
Frommenwiler	Remy	Raumplaner, Baudepartement Stadt Zug	Zug
Frutiger	Hans Peter	Planer, Gemeindeverwaltung Steffisburg	Steffisburg
Fruitschi	Thomas	Projektleiter, Stadt Bern - Präsidialdirektion	Bern 8
Galli	Stefan	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Garn	Mikael	Ecoptima AG	Bern
Gehrig	Nadine	lic.rer.pol./Projektleiterin Mobilität & Gesundheit, SANU Bildung für nachhaltige Entwicklung	Biel/Bienne
Gerber	Franz	Direktor, ams Société de Projets Sàrl	Lausanne

Name	Vorname	Titel/Funktion, Institution	Ort
Gerber	Vinzenz	Planer Region Aaretal, Gerber Raumplanung	Bern
Gisi	Thomas	Ingenieur FH/EMBA, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Gloor	Urs	Verkehrsplanung der Stadt Bern	Bern
Glücki	Michael	Bereichsleiter Verkehr, Bauverwaltung Port	Port
Gottwald	Rainer	BLS AG	Bern
Graser	Bernhard	lic.phil.nat. Raumplaner ETH/NDS	Bern
Grossen	Arthur	Bergregion und Planungsverein Region Kandertal	Frutigen
Grüter	Martin	Bundesamt für Umwelt (BAFU)	Bern
Gugger	Adrian	Projektleiter, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Guggi	Martin	Leiter Mobilität + Recht, Stadt Zürich	Zürich
Gutzwiller	Lukas	Stadtrat GFL	Bern
Gwerder	Corina	Geschäftsführerin, Verkehrsclub der Schweiz VCS	Bern
Gygli	Adrian	Projektleiter, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Haas	Adrian	Direktor, Handels- und Industrieverein des Kt. Bern	Bern
Häfliger	Ruedi	Metron AG	Brugg AG
Hänsenberger	Peter	Leiter Baudirektion, Baudirektion Burgdorf	Burgdorf
Hauswirth	Nadia	Projektmanagerin, BLS AG	Bern
Herren	Christoph	lic.oec., Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Hilty	Niklaus	Bundesamt für Umwelt (BAFU)	Bern
Hinden	Samuel	Amt für Umweltkoordination und Energie des Kt. Bern	Bern
Hirschi	Markus	Gemeinderat, Gemeinde Rüschegg	Rüschegg
Hofer	Christoph	Angebotsplaner, Bernmobil	Bern 14
Hofmann	Andreas	Grossrat	
Hofstetter	Markus	Verkehrsplaner, Kontextplan AG	Bern
Hoppe	Kurt	Dipl. Ing. ETH/SIA, Büro für Verkehrsplanung	Bolligen
Hubert	Hans-Peter	Tiefbauamt des Kantons Bern	Burgdorf
Hubmann	Jean-Pierre		Kirchberg BE
Hutmacher	Daniela	Gemeinderätin	Lauperswil
Iannino Gerber	Maria E.	Grossrätin	Hinterkappelen
Imfeld	Nicole	Projektleiterin Gesamtverkehrsplanung, Amt für Verkehr Kanton Zürich	Zürich
John	Marcel	Kantonsingenieur-Stellvertreter, Tiefbauamt des Kantons St. Gallen	St. Gallen
Joller	Thomas	Leiter, Amt für Umwelt & Energie (uwe) des Kantons Luzern	Luzern
Juillerat	Charles	TCS Sektion Bern	Bern
Kammer	Klaus	Wissenschaftl. Mitarbeiter, Bundesamt für Umwelt (BAFU)	Bern
Kammer	Ulrich	Gemeinderat, Gemeindeverwaltung Diemtigen	Oey
Kämpfer	Markus	Gemeinderat	Frauenkappelen
Kappeler	Steven	Kontextplan AG	Bern
Käser	Rudolf	Gemeinde Köniz	Köniz
Kaufmann	Christine	Amt für Wasser und Abfall	Bern
Keller	Mario	INFRAS	Bern
Kernen	Martin	Key Account Manager, Creabeton Materiaux AG	Lyss
Kessler	Urs	CEO, Jungfraubahnen	Interlaken
Keusen	Fritz	Leiter Tiefbau / Stadtgrün, Baudirektion Burgdorf	Burgdorf
Kiefer	Bruno	Unternehmensleiter Tribeton, Creabeton Materiaux AG	Müntschemier
Kindler	Martin	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Kipfer	Jean-Pierre	Leiter Abteilung Anlagen BLS, BLS Netz AG	Bern
Kissling	Franz	dipl. Ing. ETH/SVI	Bern
Klooz	Daniel	Amtsleiter, Amt für Umweltkoordination und Energie des Kt. Bern	Bern
Klug	Alex	Projektleiter Tiefbau, Creabeton Materiaux AG	Lyss
Knecht	Andreas	Dr.rer.pol.	Bern
Kneubühler	Peter	stv. Generalsekretär, strasseschweiz - Verband des Strassenverkehrs FRS	Bern
Knutti	Thomas		Weissenburg
Kolb	Martin	Leiter Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft	Liestal
Kressmann	Oliver	Pro Velo Schweiz	Bern
Kubik	Walter	Support + Instruktion zu Energiefragen	Bern
Küffer	Simon	Geschäftsleiter, VCS Kanton Bern	Bern
Küng-Marmet	Bethli	Grossrätin	Saanen
Kutter	Alain	Projektleiter Mobilität & Verkehr, Emch + Berger AG	Bern
Laubinger	Bettina	Assistentin Leiter Anlagen, BLS Netz AG	Bern
Leckebusch	Bernd	Leiter Markt und Planung, Verkehrsbetriebe Biel	Biel/Bienne 4
Ledergerber	Thomas	Leiter Netzmanagement, Bernmobil	Bern 14
Liechti	Christophe	Technischer Verkaufsberater, Creabeton Materiaux AG	Lyss
Linder	Marcel	Centerleiter Bern, SBB AG	Bern
Linggi	Karl	Stadtgenieur, Stadt Zug	Zug
Link	Friedemann	dipl. Vermessungsingenieur	Münsingen
Luethi	Claudia	Luethi + Partner GmbH	Luzern
Lüthi	Urs	Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Lutz	Christian	Bauverwalter, Bauverwaltung Port	Port
Mani	Hans Ulrich	Gemeinderat, Gemeinde Burgstein	Burgstein
Maradan	Alain	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Maring-Walther	Elsbeth	Gemeindepräsidentin, Gemeinde Münchenbuchsee	Münchenbuchsee
Märki	Oliver	SBB AG	Bern 65
Matthews	Wilfried	PTV Swiss AG	Bern 31
Meier-Eisenmann	Eugen	Dr., Rapp Trans AG	Basel
Meiner	Hans	Dr., WSSU	Kriens
Mellert	Denise	Bewirtschafterin, Privera AG	Bern
Menzi	Stefan	Stv. Geschäftsstellenleiter, Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung	Bern
Messerli	Beat	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern

Name	Vorname	Titel/Funktion, Institution	Ort
Mettler	Rudolf	dipl. Bauing. ETHZ/SIA/FGU/Delegierter und Vizepräsident, Pro Swissmetro	Chur
Meyer	Rolf	Leiter Unternehmensstab, Bernmobil	Bern 14
Meyer-Usteri	Konrad	dip. Ing. ETHZ	Bolligen
Michel	Urs	Inhaber, Planum Zürich	Zürich
Miller	Fredy	Direktor, Aare Seeland mobil AG	Langenthal
Moser	Paul	Projektkoordinator	Jegenstorf
Moser	Peter	Grossrat	Biel
Moser	Sepp		Winkel
Moser	Stephan	Verkehrsplanung der Stadt Bern	Bern
Moser	Walter	SBB AG	Bern 65
Muheim	Peter	Ing. FH, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Müller	Christoph	MSc in Geography, SWISSTRAFFIC AG	Ittigen
Müller	Ueli	Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Bern
Nejedly	Gerrit	beco Berner Wirtschaft	Bern
Neuenschwander	René	Ecoplan	Bern
Neumann	Antje	Hochbau- und Planungsamt Kanton Basel-Stadt	Basel
Ochsenbein	Stephan	Stadtverwalter, Stadt Nidau	Nidau
Perrez	Martin	Verband öffentlicher Verkehr (VöV)	Bern 6
Pestalozzi	Pierre	Planforte	Bern
Pete	Tanja	Projektsassistentin, SANU Bildung für nachhaltige Entwicklung	Biel/Bienne
Progin	Bernard	Tiefbauamt des Kantons Bern	Biel/Bienne
Racine	Francis	Leiter Niederlassung Bern, Emch+ Berger AG	Bern
Raduner	Nick	Gewerkschaftssekretär, SEV, Gewerkschaft des Verkehrspersonals	Bern 6
Rapp	Matthias	Dr., Rapp Trans AG	Basel
Reischmann	Urs	Projektleiter, Gemeinde Köniz	Köniz
Renard	Aline	Transitec Beratende Ingenieure AG	Bern 14
Rindsfuser	Guido	Dipl. Bauingenieur TH/SVI, Emch + Berger AG	Bern
Rizzoli	Sergio	Infrastrukturplaner, Bernmobil	Bern 14
Rösch	Hans	Manager DHL Railenrope Schweiz, DHL Logistics (Schweiz) AG	Buchs SG
Roth	Georg	IC Infraconsult AG	Bern
Rudin	Max	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Rüegger	Theo	Präsident RVK 3, Finanzverwaltung	Trubschachen
Sägesser	Hans Rudolf	Gemeindepräsident, Gemeindeverwaltung	Lyssach
Salvisberg	Ueli	Bundesamt für Landwirtschaft	Bern
Sansoni	Marino	LP Ingenieure AG	Bern 31
Saxer	Hans-Rudolf	Gemeindepräsident, Gemeinde Muri b. Bern	Muri b. Bern
Saxer	Monika	Geschäftsleiterin, Metron Bern AG	Bern
Schacher	Jürg	Prof., Albert Einstein Center for Fundamental Physics Laboratory for High Energy Physics	Bern
Schäffeler	Ulrich	BLS Netz AG	Bern
Scheidegger	Robert	Mandatsleiter, Eidg. Finanzkontrolle	Bern
Scherrer	Hermann	Bundesamt für Energie (BFE)	Bern
Schiltknecht	Marco		Interlaken
Schläppi	Susann	Stv. Generalsekretärin, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern	Bern
Schmid	Jonas	Projektleiter, Stadtplanung	Biel/Bienne
Schmid	Thomas	Kreisoberingenieur Stv., Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Schmied	René	Direktor, Bernmobil	Bern 14
Schneeberger	Stefan	Departementsvorsteher Sicherheit, Gemeindeverwaltung Steffisburg	Steffisburg
Schneider	Andreas	R+R Burger und Partner AG	Baden
Schneiter	Marco	Geschäftsführer, Metron AG	Brugg AG
Schnetz	Jean-Paul	Bauingenieur, Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Bern
Schönenberg	Hansruedi	Gemeinderat	Münsingen
Schori	Katja	MSc in Geography, Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Schwaller	Judith	Co-Präsidentin, Verkehrsclub der Schweiz VCS	Bern
Schwarz	Daniel	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Schweizer	Stefan	Geschäftsführer, Regionalkonferenz Oberland-Ost	Interlaken
Sedlmayer	Katrin	Vorsteherin, Gemeinde Köniz	Köniz
Simmler	Ruedi	Leiter Geschäftsstelle, Postauto Schweiz AG Region Bern	Interlaken
Sollberger	Fritz	Gemeindepräsident, Einwohnergemeinde	Bleienbach
Speck	Karl	Stadt Zug	Zug
Spillmann	Hans-Jürg	Senior Advisor	Schliern b. Köniz
Stadtman	Eric	Dipl. Ing. ETHZ	Bolligen
Stahel	Samuel	naturaqua PBK	Bern
Stahel	Stefanie	Kontextplan AG	Bern
Stäheli	Adrian	Verkehrsplaner, Gemeinde Köniz	Köniz
Stalder	Christoph	Grossrat	Bern
Staub	Christian	Gemeinderat, Gemeindeverwaltung	Muri b. Bern
Staub	Hugo	Leiter Verkehrsplanung, Verkehrsplanung der Stadt Bern	Bern
Stauffer	Anita	Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Steffen	Roman	Bernmobil	Bern 14
Steiner	Wolfgang	Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Steiner	Rolf	Verkehrsteiner AG	Bern
Steinmann	Ulrich	Aare Seeland mobil AG	Roggwil
Streich	Sybilla	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern	Bern
Suter	Stefan	Ecoplan	Bern
Sutter	Robert	Region Oberaargau	Niederbipp
Szentkuti	Susanne	Projektleiterin Mobilität, Energie, Umwelt, Baudirektion Burgdorf	Burgdorf
Tempelmann	Hans		Bolligen
Thieke	Jean-Christophe	SBB AG	Bern

Name	Vorname	Titel/Funktion, Institution	Ort
Thoma	Jörg	Vizedirektor, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU)	Bern
Thöni	Claudia	Prona AG	Biel 3
Tromp	Mathias	Dr.rer.pol./Grossrat	Bern
Tschannen	Monika	Mitglied der GL, Rundum mobil GmbH	Thun
Urwyler	Yvonne	Leiterin Stadtentwicklung, Baudirektion Burgdorf	Burgdorf
Vollmer	Peter	Direktor, Verband öffentlicher Verkehr (VöV)	Bern 6
von Halle	Angela	Sachbearbeiterin Nachhaltigkeit, Gammarus	Zürich
von Känel	Jürg		Gümligen
von Maltitz	Andréa	actif-traffic	Genève 19
von Rütte	Daniel	Gemeinderat, Gemeindeverwaltung Wichtrach	Wichtrach
Wacker	Lorenz	Gemeindevizpräsident, Gemeinde Kirchberg	Kirchberg
Wagner	Kurt E.	CEO, Emch+ Berger AG	Bern
Wälti	Martin	Mobilitätsberater, Büro für Mobilität AG	Bern
Wanner	Markus	Leiter Projektmanagement, BLS Netz AG	Bern
Weber	Ueli	Kreisoberingenieur, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Wegelin	Cornelius	Syntas	Bern 13
Wegmann	Thomas	Direktor, Verkehrsbetriebe STI AG	Thun
Weibel	Martin	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt Mobilität	Basel
Widmer	Thomas	Vorsitzender der Geschäftsleitung, Markwalder & Partner AG	Burgdorf
Würgler	Reto	Leiter Sicherheit, Umwelt, Bernmobil	Bern 14
Wyss	Hans-Peter	Stadtingenieur, Tiefbauamt der Stadt Bern	Bern
Wyss	Markus	Kreisoberingenieur, Tiefbauamt des Kantons Bern	Thun
Zahler	Christian	Gemeindepräsident, Gemeinde Ostermundigen	Ostermundigen
Zahnd	Thomas	Planum Biel AG	Biel/Bienne
Zbinden	Kurt	Bauverwalter, Einwohnergemeinde Bolligen	Bolligen
Zehnder-Christen	Jürg		Uitikon Waldegg
Zimmermann	Benjamin	CAD-Zeichner, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Bern
Zuber	Cordula	Kontextplan AG	Bern
Zurflüh	Martin	Gemeindeschreiber, Gemeindeverwaltung	Oberburg
Zurschmiede	Jonas	Basler & Hofmann West AG	Zollikofen

Schulklasse Gymnasium Kirchenfeld

Bucher-König	Theophil	Lehrer Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Bucher	Lena	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Eichenberger	Joana	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Erb	Nick	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Häusermann	Tobias	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Hodler	Adrian	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Hofer	Hannah	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Hutmacher	Lisa	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Jezler	Agnes	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Joss	Sandra	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Liechti	Jonathan	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Peter	Manuel	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Ryser	Lorenz	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Scherler	Carina	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Schmid	Leonie	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
Schmid	Tobias	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	
von Gunten	Luis	Ergänzungsfachklasse Geografie Gymnasium Kirchenfeld Bern	

Organisation

Dänzer	Sandra	Ecoplan	Bern
Sury	Barbara	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kt. Bern	Bern
Walter	Felix	Ecoplan	Bern