



Mobilität im Kanton Bern gestern, heute und morgen

Freitag, 6. April 2018
BERNEXPO, Bern

Bau-, Verkehrs und Energiedirektion
des Kantons Bern

Berner Verkehrstag

2018

Bild: Adrian Moser

Hinweis:

Die Inhalte der Abstracts und Präsentationen geben die Sicht der ReferentInnen wider und nicht zwingend die der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern.

Die Präsentationen zu den Referaten sowie die vorliegende Dokumentation finden Sie unter www.bernerverkehrstag.ch.

Rückmeldungen zur Tagung? Link zur Umfrage unter www.bernerverkehrstag.ch.



Inhalt



Referat

Die Berner Verkehrspolitik seit der Jahrtausendwende

Barbara Egger-Jenzer

Regierungsrätin Kanton Bern

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

Abstracts

Bewegung auf nationaler Ebene - Rückblick und Ausblick

Hans Werder

Präsident *Avenir Mobilité*

Ehemaliger Generalsekretär UVEK

Veränderungen und Herausforderungen ...

--- aus Sicht der Regionen

Ruedi Simmler

Stellvertretender Leiter PostAuto Region Bern

Ehemaliger Präsident der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland Ost

--- aus Sicht der Städte

Ursula Wyss

Gemeinderätin

Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern

--- aus Sicht des Tourismus

Urs Kessler

CEO Jungfraubahnen

--- aus Sicht der Wirtschaft

Christoph Erb

Direktor Gewerbeverband Berner KMU

Die Mobilität der Zukunft und die Rolle der Politik

Dr. David Bosshart

CEO Gottlieb Duttweiler Institut

Referat

Schlusswort und Ausblick

Barbara Egger-Jenzer

Regierungsrätin Kanton Bern

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

Teilnehmerliste 2018

Referat

Die Berner Verkehrspolitik seit der Jahrtausendwende

Barbara Egger-Jenzer
Regierungsrätin
Direktorin der Bau-, Verkehrs und
Energiedirektion des Kantons Bern

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich begrüsse Sie ganz herzlich zum 17. Berner Verkehrstag. Es freut mich sehr, dass Sie alle gekommen sind. Das zeigt, dass unser Verkehrstag zu einem Fixpunkt im Jahr geworden ist. Auch für mich ist dieser Termin im Kalender immer sakrosankt gewesen. Darum bin ich heute auch ein bisschen wehmütig. Es ist mein letzter Verkehrstag als zuständige Regierungsrätin – und mein allererster Verkehrstag, an dem nicht der Termin des nächsten Verkehrstages in meiner Agenda schon blockiert ist.

Aber, meine Damen und Herren, ich bin auch sehr vergnügt heute. Ich habe in den letzten Wochen zusammen mit meinen Fachleuten zurück geschaut auf die Mobilität bei meinem Amtsantritt. Und ich muss Ihnen sagen: Zwischen 2002 und heute liegen Welten!

Erinnern Sie sich an das Kursbuch? Es war so dick, dass es in zwei Bänden daher kam. Komplizierte Symbole, umständliches hin- und her-Blättern, oft unregelmässige Fahrpläne, lange Umsteigezeiten – man musste froh sein, wenn es einen Stundentakt gab ... Heute haben wir das Smartphone mit Touch-Fahrplan – immer griffbereit, immer in Echtzeit, mit ein paar Klicks laden wir das Billet aufs Handy. Der Takt ist jedem Kind im Blut, am Zielort haben wir einen minuten-schnellen Anschluss in eine gut klimatisierte S-Bahn – oder wir nehmen ein Mobility. Der öV war noch nie so gut wie heute. Wir sind hypermobil. Das Kursbuch gibt es noch. Es ist das Nachschlagewerk meiner ÖV-Spezialisten und so umfangreich, dass es gar nicht mehr vollständig gedruckt wird.

Zwei Punkte sind aber genau gleich geblieben in all den vielen Jahren:

1. Erstens wollen die Bevölkerung und die Wirtschaft eine Mobilität, die reibungslos funktioniert.
2. Wenn sich – zweitens – zeigt, wie viel das kostet, gibt es eine lange Diskussion – und das immer gleiche Fazit: Sparen käme teurer!

Meine Damen und Herren

Ich will Ihnen jetzt ein paar Veränderungen seit der Jahrtausendwende in der kantonalen Verkehrspolitik zeigen. Danach werden kompetente Referentinnen und Referenten mit uns aus verschiedenen Blickwinkeln reflektieren, was Mobilität aus ihrer Sicht bedeutet und was die Zukunft im Mobilitätsbereich alles mit sich bringen könnte.

Anfang der Nuller-Jahre ist ein damals revolutionäres Konzept auch im Kanton Bern aufgenommen worden: die **nachhaltige Mobilität**. In der Legislaturperiode 2002 bis 2006 gab es erstmals ein Legislaturziel namens „nachhaltige Mobilität“. Daraus herausgewachsen ist das Berner Modell „Miteinander statt Gegeneinander“. Es ist noch heute gültig, wir denken und planen immer **partizipativ und verkehrsträgerübergreifend**.

Im **ÖV** sind seither Quantensprünge passiert. Wir haben das Angebot auf vielen Bahn- und Buslinien im Kanton ausgebaut und neue Linien eingeführt. Ein Quantensprung war auch der integrale **Tarifverbund Libero**, dass man also mit demselben Billet die Schnellzüge, die S-Bahn und die lokalen Netze in den Zentren benutzen kann. Später hat sich als weiterer Handlungsgrundsatz die Abstimmung von Siedlung und Verkehr etabliert. Die **Agglomerationsprogramme** sind das wichtigste Instrument dafür. Seit 2008 haben wir zusätzlich die drei Leitsätze „Verkehr vermeiden, verlagern, vertraglich gestalten“ in unserer Berner **Gesamtmobilitäts-Strategie** verankert.

Wir haben uns dann die Finanzierung angeschaut, mit dem Ziel, den Verkehr **langfristig** zu planen und zu **finanzieren**. Auf kantonaler Ebene haben wir auch einen **Investitionsrahmenkredit** Strasse eingeführt, der analog zu seinem Pendant im ÖV, Planungssicherheit und gleichzeitig Flexibilität ermöglicht.

Wir haben grossen Erfolg gehabt: Unser öV im Kanton Bern ist beliebt und wird genutzt. Besonders in Pendler-Spitzenzeiten sind die Bahnen, Busse und Trams so voll, dass wir etwas tun müssen. Ewig weiter ausbauen geht nicht. Darum suchen wir seit ein paar Jahren nach Lösungen zur **Glättung der Verkehrsspitzen**. Der Kanton Bern ist hier besonders beim Flexibilisieren der Schulzeiten vorangegangen. Wir sind noch nicht dort angekommen, wo wir gerne wären. Das Dossier wird auch meinen Nachfolger beschäftigen.

Jetzt möchte ich mit Ihnen zusammen eine kleine *Tour de Berne* durch wichtige Verkehrsprojekte seit der Jahrtausendwende machen. Wie Sie auf der Folie sehen, gibt es eine ganze Menge davon, und dies in allen Regionen des Kantons. Vielleicht hat man, wenn man diese farbigen Tüpfli sieht, den Eindruck, wir hätten einfach überall ein bisschen etwas gemacht. Das ist natürlich überhaupt nicht so. Ich habe vorhin von der Gesamtmobilitäts-Strategie gesprochen. Wir haben sie konsequent angewendet, entlang der 3 „**V**“.

Das **erste „V“** der Gesamtmobilitäts-Strategie heisst **Verkehr vermeiden**, sprich: Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen. Wir haben im Lauf der Jahre zunehmend mit regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten zu arbeiten begonnen. Sie sind die Grundlage für die Agglomerationsprogramme, die eine abgestimmte Vision zwischen Gemeinden, Kantonen und Bund - und vor allem auch eine gemeinsame Finanzierung garantieren. Da können wir uns seit Kurzem verlässlich auf den Bund stützen. Er hat mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds NAF die nötigen Grundlagen für eine langfristige Finanzierung geschaffen. Ein weiteres Instrument zur Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist die Entwicklungsschwerpunkte-Strategie ESP. Auf dem Bild sehen Sie den ESP Wankdorf, in dem wir uns befinden. Wir konzentrieren Infrastrukturen dort, wo sie einen nachhaltigen Nutzen bringen: für die Wirtschaft und für die Bevölkerung.

Mit dem **zweiten „V“** der Gesamtmobilitäts-Strategie – **Verkehr verlagern** – haben wir während meiner ganzen Amtszeit konsequent darauf hin gearbeitet, dass so viele Menschen wie möglich platzsparende und umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen, sprich: mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Diese Grafik freut mich ausserordentlich. Das Angebot ist gestiegen. Die Personenkilometer sind gestiegen. Und an der Anzahl Einsteiger sieht man, dass doppelt so viele Fahrten mit dem ÖV zurückgelegt werden. Das spiegelt sich auch in den Verkehrsanteilen der Bevölkerung: Zwischen 2000 und 2015 ist der ÖV-Anteil im Kanton Bern von 22 Prozent auf 27 Prozent gestiegen. Ich bin stolz auf diese Entwicklung! Wir haben hart dafür gearbeitet und zum Beispiel bei jedem der vier ÖV-Angebotsbeschlüsse Sonderschichten eingelegt. Wir haben markante Verbesserungen erreicht und das ÖV-Angebot in allen Kantonsteilen ausbauen können. Das Angebot zwischen 2000 und 2018 ist von gut 50 Millionen Kilometer auf fast 71 Millionen Kilometer gestiegen. Das ist eine Verbesserung von über 25-Mal die Distanz zum Mond und zurück. Der letzte Angebotsbeschluss ist im Berner Grossen Rat einstimmig durchgegangen. Dabei ging es um sehr, sehr viel Geld ... Total bei den 4 Angebotsbeschlüssen waren es rund 4 Milliarden Franken.

Die Eröffnung des **Lötschberg-Basistunnels** im 2006 brachte viel kürzere Reisezeiten und damit Verbesserungen im ÖV, die weit über den Kanton Bern hinaus wirken. Die beliebte Verbindung stösst schon heute an ihre Kapazitäten. Sie muss ausgebaut werden, auch damit die notwendige Güterverkehrsverlagerung möglich ist. Nur schade, hat man damals sparen wollen, jetzt wird der Ausbau bedeutend mehr kosten.

Und jetzt sind wir schon in der Gegenwart angekommen. Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. Er ist an der Grenze seiner Kapazität. Es freut mich sehr, dass es mit dem Projekt **Zukunft Bahnhof Bern** konkret vorwärts geht. Seit letztem Jahr wird gebaut. Der neue Bahnhof wird dem Wirtschaftsstandort Bern nützen und der ganze Kanton wird profitieren.

Einen Quantensprung hat es bei der **S-Bahn** gegeben. Dazu ein paar Stichworte:

- Neue Haltestellen wie zum Beispiel in Brünnen, oben links auf dem Bild. Aber auch viele neue, barrierefreie Bahnhöfe im Emmental und Oberaargau.
- Auch die Züge im Kanton Bern sind heute gut klimatisiert, für Velos, Rollstühle und Kinderwagen eingerichtet, viele sind doppelstöckig und haben multifunktionale Abteile.
- Die Kundeninformation ist viel besser geworden.
- In allen Regionen ist heute der Halbstundentakt Standard. Es gibt immer häufiger den Viertelstunden-Takt. Auf der S7 sogar den 7,5-Minuten-Takt.
- Wir haben dringende Ausbauten an die Hand genommen, wie hier unten rechts auf dem Bild die Entflechtung Wylerfeld.
- Ab dem Jahr 2022 werden sich Züge aus dem Mittelland und dem Oberland nicht mehr behindern. Konkret bedeutet das, dass wieder direkte und häufigere Züge zwischen Interlaken und dem Flughafen Zürich verkehren können.

Noch kurz zu den städtischen Agglomerationen. Hier haben in den vergangenen 16 Jahren sehr viele Leute ganz auf den öV umgestellt. Darum sind mehr und bessere Verbindungen nötig geworden. Stichwort **Tramprojekte**. Um das Tram Bern West sind heute auch die damaligen Gegner froh. Und ich freue mich ausserordentlich, dass das Tram nach Ostermundigen jetzt angepackt werden kann.

Das **dritte „V“** unserer Gesamtmobilitäts-Strategie steht für **„den Verkehr verträglich gestalten“**. Heute werden im Kanton Bern nach wie vor über 60 Prozent der Distanzen mit dem Auto zurückgelegt. Diesen Verkehr müssen wir so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt lenken. Auf dieser Folie sehen Sie beispielsweise den Wankdorfplatz vor und nach seinem Umbau. Es handelt sich um einen der am stärksten belasteten Strassenknoten des Kantons. Und dies in einem dicht genutzten Quartier der Stadt Bern und im ESP Wankdorf. Der neue zweigeschossige Wankdorfplatz hält den Autoverkehr im Fluss und verhindert, dass sich Verkehr in die Quartiere zurück staut.

Den Verkehr verträglich gestalten: das hat mich seit meinem Amtsantritt vor allem bei den **Ortsdurchfahrten** begleitet. Ganz am Anfang Köniz, oben rechts im Bild. Wir haben versucht, die Interessen aller - motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Anwohnerinnen und Anwohner, Fussgängerinnen und Velofahrer – so gut wie möglich unter einen Hut zu bringen. Köniz war in dieser Hinsicht ein Pionierprojekt. Später kam St-Imier: Dort haben mehrere Eigentümer freiwillig ihre Fassaden zeitgleich mit dem Umbau der Ortsdurchfahrt renoviert. So entsteht aus der Sanierung der Ortsdurchfahrt, die oben links im Bild zu sehen ist, nicht nur ein verkehrsberuhigter Strassenraum, sondern auch ein harmonisches Ortsbild. Acht Jahre nach der Auszeichnung für den exemplarischen Umbau der Seftigenstrasse in Köniz wurde auch dieses Projekt durch den *Flaneur d'Or* gewürdigt.

Strassenverkehr ist nichts Schönes. Aber im Lauf meiner Amtszeit habe ich mich sehr über die neuen verkehrsberuhigten Ortsdurchfahrten gefreut. In meiner allerletzten Session hat sich der Grosse Rat dann sogar noch zu Tempo-30-Zonen und Velowegen bekannt, wenn die jeweilige Gemeinde das möchte. Das, meine Damen und Herren, ist eine sehr erfreuliche Entwicklung.

Ich bin im Lauf der 16 Jahre auch von der Reinen Lehre weggekommen. Heute anerkenne ich, dass es manchmal auch eine neue Strasse braucht. Sie sehen oben rechts den Schulweg eines Kindes in Aarwangen. Dort stecken während den Stosszeiten alle im Stau, auch der ÖV und der Schwerverkehr. Darum habe ich mich für die Umfahrung von Aarwangen stark gemacht. Unten links auf diesem Bild sehen Sie den Bypass Thun, den wir letztes Jahr eröffnet haben. Auch hier: Die neue Strassenverbindung entlastet die Thuner Innenstadt und mehrere Hauptverkehrsachsen. Natürlich gestalten wir flankierend zu solchen Projekten bestehende Strassenabschnitte um. Wir machen Platz für den Fuss- und Veloverkehr und für den öffentlichen Verkehr. Auch in Worb, unten rechts, und in weiteren Ortschaften ist die Bevölkerung froh um die neu gewonnene Lebensqualität. Und ich hoffe, dass das bald auch im Emmental mit der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle der Fall sein wird.

Wenn ich zurück blicke auf die Berner Verkehrspolitik in diesem Jahrtausend, dann sehe ich noch ein **viertes „V“**.

Vieles mehr.

Es hat sich unglaublich viel verändert, meine Damen und Herren – und ich meine: zum Guten! Ich könnte noch stundenlang weiter reden – nur zum Verkehrsbereich:

- Erneuerung der Busflotten
- Lärmschutzmassnahmen
- Sanierung von Fussgängerstreifen
- Behindertengleichstellung im öffentlichen Verkehr
- Umsetzung des Sachplans Veloverkehr
- Elektro-Schnellladestationen auf Autobahnraststätten
- Versuchseinsätze mit emissionsarmen Fahrzeugen
- Flüsterbelag ...

Etwas ist über all die Jahre fast konstant gleich geblieben, nämlich die Zahlen zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Bern. 93,7 Prozent waren im Jahr 2003 zufrieden. Und 93,4 Prozent im Jahr 2016. Es gibt Leute, die spotten, die OSZE müsse bei der nächsten Befragung Wahlbeobachter schicken ... Aber mich macht die Zahl stolz. Wir haben hart gearbeitet dafür und ich danke meinen Fachleuten in der BVE und in den Ämtern für ihre ausgezeichnete Arbeit. Es ist nämlich nicht so, dass sich eine nachhaltige Mobilität einfach von selbst entwickeln würde. Vielleicht haben wir dann einmal autonome Fahrzeuge. Aber die Verkehrspolitik wird nie selbstfahrend sein! Wir müssen Tag für Tag dran bleiben, wir müssen wollen, dass die Luft sauber bleibt, dass möglichst wenig Bodenfläche zerstört wird, dass der Lärm nicht überhandnimmt. Man muss dran bleiben. Nur so können wir unseren Kindern und Grosskindern eine intakte Natur und gute, sichere Mobilitätsinfrastrukturen für die Zukunft mitgeben.

Ich danke Ihnen von Herzen dafür, dass Sie das tun!

Abstract

Bewegung auf nationaler Ebene - Rückblick und Ausblick

Hans Werder
Präsident *Avenir Mobilité*
Ehemaliger Generalsekretär UVEK

Vier wichtige Weichenstellungen kennzeichnen die Verkehrspolitik der letzten 20 Jahre:

- Mit der Bahnreform hat die SBB die grösste Veränderung seit ihrer Gründung erfahren: die politische und die unternehmerische Verantwortung wurden klar getrennt. Der Bundesrat setzt der SBB strategische Ziele für 4 Jahre – die SBB muss diese Ziele umsetzen und erhält dafür einen grossen Handlungsspielraum. Gemeinwirtschaftliche Leistungen werden bestellt und finanziell abgegolten – eine nachträgliche Defizitdeckung ist nicht mehr möglich.
- Der Bau der NEAT ist eine technische Meisterleistung – die politische Vorgeschichte war aber voller Irrungen und Wirrungen. Nachdem ein erster Baubeschluss sich als nicht finanzierbar erwies, musste eine neue Lösung gefunden werden, welche solide finanziert und eurokompatibel war und zugleich den Verlagerungsauftrag der Bundesverfassung erfüllte. Dass dies gelang und in drei Volksabstimmungen unterstützt wurde, darf als Sternstunde der schweizerischen Demokratie bezeichnet werden.
- Die verlässliche Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist für alle europäischen Länder eine grosse Herausforderung. Sie war auch in der Schweiz in den letzten 20 Jahren ein dominierendes und kontroverses Thema. Mit der Schaffung der beiden Verkehrsfonds für die Bahninfrastruktur und für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr wurde eine Lösung gefunden, welche sowohl verkehrspolitisch wie finanzpolitisch sinnvoll ist.
- Die Koordinierte Verkehrspolitik hat in den letzten 20 Jahren Fortschritte gemacht: Zu erwähnen sind insbesondere die Agglomerationsprogramme, welche die Koordination in den Agglomerationen verbessert haben. Es bleibt aber noch viel zu tun.

In Zukunft steht die Verkehrspolitik vor drei wichtigen Herausforderungen (die eng miteinander zusammenhängen):

- Die digitale Transformation im Mobilitätssektor
- Die Frage, ob das Verkehrswachstum unbegrenzt weitergehen und einen ständigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach sich ziehen soll
- Die Frage, wie Wettbewerbselemente intelligent in das System des öffentlichen Verkehrs eingebaut werden können

Abstract

Veränderungen und Herausforderungen ... --- aus Sicht der Regionen

Ruedi Simmler

Stellvertretender Leiter PostAuto Region Bern

Ehemaliger Präsident der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland Ost

Im Jahr 2000 gab es einen Zug pro Stunde von Bern nach Interlaken, dem Zentrum der Region Oberland Ost. Seither ist das ÖV-Angebot massiv ausgebaut worden. Halbstündliche Verbindungen nach Bern gibt es seit 2007, auch innerhalb der Region verkehren inzwischen die meisten Bahn- und Buslinien im durchgehenden Halbstundentakt. Im gleichen Zeitraum wurde viel in den Ausbau der Bahninfrastruktur (BOB, Zentralbahn, Mürrenbahn) und in die Anschaffung von neuem Rollmaterial investiert. Entsprechend ist auch die Nachfrage gestiegen, mit einer Zunahme der Einsteiger um rund 25 % zwischen 2010 und 2015 liegt das Oberland Ost deutlich vor allen anderen Regionen im Kanton. Das überdurchschnittlich starke Wachstum ist auch der touristischen Nachfrage zu verdanken.

In allen Regionen sind die Gemeinden mit sinkenden Schülerzahlen konfrontiert, was zur Zusammenlegung von Klassen und der Schliessung von Schulstandorten geführt hat. Die Transportbedürfnisse nehmen dadurch zu; wenn möglich werden die Schüler/-innen mit dem öffentlichen Verkehr transportiert. Da Schule und ÖV nicht denselben Takt kennen, ist Flexibilität von beiden Seiten notwendig. Die Kombination gelingt aber nicht immer und in vielen Gemeinden müssen zusätzliche, speziell ausgerüstete Schulbusse eingesetzt werden.

Die Region Interlaken gilt gemäss den Massstäben des Bundesamts für Statistik als Agglomeration und konnte deshalb von den verschiedenen Agglomerationsprogrammen als Katalysator für Verkehrsprojekte profitieren. Die Gemeinden hätten sich die Investitionen ohne Förderung durch Bund und Kanton nicht in diesem Umfang und/oder innert dieser Frist leisten können. Die Zusammenarbeit und Einigkeit innerhalb der Region und die Federführung durch die Regionalkonferenz waren dabei wichtige Erfolgsfaktoren.

Die Mobilität wird sich in den nächsten Jahren schnell und umfassend verändern. Die Regionen brauchen sich vor diesen Veränderungen nicht zu fürchten, sie können schnell und flexibel auf neue Herausforderungen reagieren, wenn sie diese als Chancen wahrnehmen. Sie können dabei auf eine gute Infrastruktur aufbauen und die Lebensqualität in den Regionen mit innovativen Projekten weiter steigern.

Abstract

Veränderungen und Herausforderungen ... --- aus Sicht der Städte

Ursula Wyss
Gemeinderätin
Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern

In den letzten 20 Jahren haben sich viele Städte weltweit stark gewandelt: Weg von der autozentrierten Stadt, hin zu mehr Lebens- und Wohnqualität. Der Bundesplatz in Bern oder der Zentralplatz in Biel sind Beispiele dafür bei uns im Kanton Bern. International sind das Seine-Ufer in Paris oder der Times Square in New York bekannte Orte für Umgestaltungen weg vom Auto hin zu mehr Aufenthaltsqualität. Die realisierten Lösungen sind nicht alle gleich spektakulär, sie gehen aber alle in dieselbe Richtung und antworten damit auf die heutigen städtischen Bedürfnisse: Den knappen öffentlichen Raum in den Dienst der platzsparenden Mobilität zu Fuss, mit dem Velo und dem öffentlichen Verkehr und der Lebensqualität zu stellen.

Eines ist heute klar: Die Mobilität muss effizienter werden. Auch selbstfahrende (Elektro-)Fahrzeuge werden das Problem nicht lösen, so lange pro Fahrzeug kaum mehr als eine Person unterwegs ist. Es müssen Menschen und nicht Fahrzeuge bewegt werden.

Folgende Massnahmen sind zentral:

- Förderung von Fuss- und Veloverkehr durch sichere Infrastruktur
- Effizientere Nutzung von Fahrzeugen, z.B. durch Sharing, vor allem aber durch eine bessere Auslastung
- Leistungsfähiger ÖV, der Stadt, Agglomeration und Land verbindet: Bahninfrastruktur (BIF), Agglomerationsprogramme (NAF), aber auch mit attraktiven Angeboten für die kombinierte Mobilität mit Park&Ride an den richtigen Standorten.

Fazit: Wer für die Zukunft Lösungen will, muss sich mit den neuen Trends und Herausforderungen befassen: eine bessere Verknüpfung verschiedener Angebote (Mobility as a service), neue Angebote für den letzten Kilometer (Veloverleih, flexibler öV in Randzeiten und -gebieten, City-Logistik).

Für all das hat sich Barbara Egger eingesetzt. Dafür danke ich ihr aus städtischer Sicht herzlich.

Abstract

Veränderungen und Herausforderungen ... --- aus Sicht des Tourismus

Urs Kessler
CEO Jungfraubahnen

Die Frequenzentwicklung beim Jungfrauoch-Top of Europe mit 38'813 Jungfrauochbesuchern im Jahr 1912 im Vergleich zum Jahr 2017 mit 1'041'000 zeigt den langfristigen Trend des kontinuierlichen Gästeanstiegs auf. 91 Prozent aller Jungfrauochgäste sind heute Erstbesucher und somit Neukunden. Gerade bei der Mobilität gilt: es kommt nicht darauf an, die Zukunft vorauszusagen, sondern auf sie vorbereitet zu sein (Perikles). Deshalb reise ich persönlich mehrmals im Jahr in die wichtigsten asiatischen Märkte, um die Marke Top of Europe zu positionieren und dadurch wieder neue Kunden zu gewinnen.

Übrigens: Trotz dem starken Gästezuwachs seit der Gründung der Jungfraubahn im 1912 ist die Bahnreise zum Jungfrauoch mit Einbezug der Teuerung bis heute preiswerter geworden. 1912 kostete eine Fahrt von Interlaken Ost zum Jungfrauoch bereits 53.40 Franken. Im Vergleich dazu beträgt der Preis für das Retourticket heute mit dem Halbtax-Abo «nur» 105.40 und mit dem Generalabonnement lediglich 91.50 Franken (Normalpreis CHF 210.80).

Der Besucherzuwachs beim Jungfrauoch hat sich seit der Jahrtausendwende nochmals markant verdeutlicht. Anders gesagt, konnten wir seit dem Jahr 2000 eine Verdoppelung bei den Jungfrauochbesuchern erzielen. Im Zuge dieses Trends hatten wir im Jahr 2008 die Vision von zehn Monaten Hochsaison und einer Million Besucher des Jungfrauochs bis ins Jahr 2022 lanciert. Die Zielsetzung mit einer Million Jungfrauochbesucher erreichten wir bereits im Jahr 2015 und was die zehn Monate Hochsaison betrifft, sind wir ebenfalls auf Zielkurs. Dies untermalen folgende Zahlen:

Im Jahr 2002 hatten wir in den Monaten Januar, Februar, November und Dezember zwischen 10'000 bis 15'000 Jungfrauochbesucher. Heute sind es während diesen bisher absolut schwächsten Monaten bereits zwischen 39'000 und 45'000 Gäste. Im April verzeichnen wir heute 80'477 Gäste, im Jahr 2002 waren es 28'724. Eine ebenso starke Steigerung weist der Oktober mit heute 98'841 gegenüber 39'474 Kunden nach der Jahrtausendwende auf. Wir sehen hier noch weiteres Potential.

Was sind die Herausforderung der Zukunft? Die grösste ist, zwischen Preis und Qualität die richtige Balance zu finden. Ein Wachstum um jeden Preis ist kein Ziel. Wir wollen nicht nur kurzfristiges Wachstum, sondern Vorteile langfristig. Dank der konstant erfolgreichen Entwicklung der Besucherzahlen beim Jungfrauoch können wir ab Interlaken Ost bis aufs Top of Europ 365 Tage im Jahr einen durchgehenden Halbstundentakt anbieten. Dies wäre um die Jahrtausendwende absolut undenkbar gewesen. Von dieser Angebotserweiterung profitiert gerade die lokale Bevölkerung. Der öffentliche Verkehr wird in seiner Gesamtheit gestärkt (BOB als Zubringerbahn). Dank den Investitionen ins Rollmaterial ab Interlaken Ost bis auf das Dach Europas konnte auch die Qualität markant gesteigert werden. Verstärkt wird die hohe Qualität mit einer neu eingeführten Sitzplatzreservation ab Kleine Scheidegg nach Jungfrauoch und zurück für Einzelreisende. Der Preis ist bekanntlich der wirkungsstärkste Gewinntrieber, dieses Potential wird im öffentlichen Verkehr und Tourismus viel zu wenig systematisch genutzt. Welche Transportunternehmung kennt seine Durchschnittspreise im Detail? Im Jahr 2018 kostet eine Retourfahrt 2. Klasse Interlaken Ost – Jungfrauoch während der Hauptsaison im Sommer neu CHF 234.80 und in der übrigen Zeit CHF 210.80. Die saisonale Preisdifferenzierung auf den privatwirtschaftlich betriebenen Strecken ab Grindelwald Dorf und Wengen bis aufs Jungfrauoch ist eine Premiere im Direkten Verkehr der Schweiz. Die flexiblen Preise helfen, die Nachfrage über das ganze Jahr verteilt besser zu steuern.

Die Top-Marke Jungfrau-Top of Europe ist kein Zufall, sondern Resultat jahrelanger, konsequenter Investition in Produkt und Marke. Eine starke Marke ist die beste Antwort auf den nicht zu stoppenden Zug der Digitalisierung. Aufspringen und sich frühzeitig den besten Sitzplatz sichern, muss das Ziel sein. Dazu gehören innovative Vertriebssysteme. Es ist davon auszugehen, dass in zehn Jahren rund 80 % des globalen Reisemarkts digital ablaufen wird.

Selbstzufriedenheit ist der grösste Feind von Innovation und Qualität. Unser V-Bahn Projekt ist das Mobilitätsbedürfnis für die nächste Generation. In der heutigen Zeit wird vielfach von Entschleunigung als neuer Megatrend gesprochen. Das Gegenteil ist der Fall. Die grosse Mehrheit der Kunden will heute in kurzer Zeit immer mehr erleben mit höchster Qualität, Convenience und einem einzigartigen Erlebnis. In Zukunft bieten wir das beste und emotionalste Erlebnis mit dem V-Bahn Konzept und seinen acht integrierten Bestandteilen. Mehr Schiene und weniger Strasse mit einem durchschnittlichen Reisezeitgewinn von 47 Minuten: dies für nur 8 Millionen Franken der öffentlichen Hand für die neue Haltestelle Rothenegg. Die direkte öV-Anbindung ist eine wichtige Erfolgsvoraussetzung, da der öffentliche Verkehr eine grosse Zukunft hat.

Die Erfolgsfaktoren für die Mobilität sind langfristig denken, frühzeitig entscheiden, laufend anpassen, innovieren und investieren. Die Werte und Qualität sind die Basis für den langfristigen Erfolg. Die 3 W mit Wurzeln, Werte und Weitblick bringen es auf den Punkt.

Abstract

Veränderungen und Herausforderungen ... --- aus Sicht der Wirtschaft

Christoph Erb
Direktor des Gewerbeverbands Berner KMU

Das Bevölkerungswachstum und der steigende Wohlstand führen zu mehr Mobilität. Viele haben das Bedürfnis, schneller, weiter und öfter mobil zu sein.

Die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort nimmt immer noch zu. 9 von 10 Erwerbstätige in der Schweiz verlassen zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes ihr Wohngebäude. Die Schweiz zählte 2016 rund 3.9 Millionen Pendlerinnen und Pendler. 71 % arbeiten ausserhalb ihrer Wohngemeinde. Dieser Anteil hat steigende Tendenz.

Etwas mehr als die Hälfte der Pendelnden (52 %) benutzte als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg das Auto. 30 % begaben sich mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit, 15 % zu Fuss oder mit dem Velo.

Die steigende Mobilität wirkt sich besonders stark auf die Verkehrsentwicklung auf den Nationalstrassen aus. Während die Fahrleistung auf dem gesamten Strassennetz seit 1990 um 29 % angestiegen ist, hat sie sich auf den Nationalstrassen im selben Zeitraum mehr als verdoppelt (+119 %).

Die Folge sind Staus. Sie haben ökologische und finanzielle Konsequenzen. Die Störungen im Verkehrsfluss führen zu einer Erhöhung des Treibstoffverbrauchs, der Zeitverlust fällt volkswirtschaftlich ins Gewicht. Für die Nationalstrassen wurden die Stauzeitkosten für 2010 auf 670 Millionen Franken geschätzt und stiegen bis 2014 auf 761 Millionen Franken an (Quelle: BFS).

Berner KMU setzt hier auf eine der Nachfrage angepasste Verkehrsinfrastruktur, sowohl beim öffentlichen wie auch beim Wirtschafts- und Privatverkehr. Die Instrumente zur Finanzierung auf Bundesebene bestehen.

Für den Kanton Bern verfolgt der Regierungsrat gemäss seiner Gesamtmobilitätsstrategie von 2008 drei Lösungsansätze: Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Für die Wirtschaft greifen diese Lösungsansätze zu kurz! Der Verkehr muss gewährleistet werden. Die Verkehrsinfrastruktur spielt eine wichtige Rolle für die Wirtschaft.

Der Kanton Bern investiert zu wenig in seine Verkehrsinfrastruktur. In den Jahren 2007 bis 2016 betrug der Eigenfinanzierungsgrad der Investitionen 122 % Prozent. In den Jahren 2007 bis 2016 wurden insgesamt CHF 753 Mio. budgetierte Mittel für Investitionen nicht ausgeschöpft, das sind im Durchschnitt 75 Mio. pro Jahr.

Zu meinen, dank den Effizienzsteigerungen komme man künftig mit weniger Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur aus, wäre falsch. Die Verkehrsadern werden auch in 30 oder 50 Jahren die Lebensadern einer prosperierenden Wirtschaft und des Wohlstands unserer Nachkommen sein.

Abstract

Die Mobilität der Zukunft und die Rolle der Politik

Dr. David Bosshart
CEO Gottlieb Duttweiler Institut

Mehr Mobilität und weniger Verkehr, das muss das durchgängige Ziel sein. Wir sollten ambitioniert sein und uns relativ hohe Ziele stecken. Auch wenn der Wandel in der kleinstrukturierten Schweiz mit ihren vielen Legacy-Herausforderungen nicht so schnell kommt, können wir uns über das Mobilitäts-Mögliche doch international informieren: Die Zukunft ist schon längst da, einfach an verschiedenen Orten unterschiedlich schnell umgesetzt.

Zuerst gilt es zu verstehen, welche Mobilitätsbedürfnisse in den kommenden Jahren abgedeckt werden müssen: Die junge Generation hat ein grundsätzlich anderes Verständnis von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Mobilität. Für die rasch wachsende ältere Generation wiederum wird der Zugang zu Mobilität an Bedeutung zunehmen, da er Zugang zu einem aktiven Lebensstil und Gesundheit im Alter mitermöglicht.

Ein holistisches Mobilitätsverständnis berücksichtigt die wachsende Konvergenz von Mobilität mit Energie und ICT. Das Internet der Informationen und der Kommunikation, das relevante Daten zur Verfügung stellt; das Energie-Internet, das die Verfügbarkeit des Stroms managt; und das Internet der Mobilität, das öffentlichen, privaten und gewerblichen Verkehr besser koordiniert – sie alle gehören zusammen. Die Vielfalt der Mobilitätsträger nimmt zu.

Selbstverständlich sind Nachhaltigkeit, CO₂-Reduktion, E-Mobilität und Smart Grid Teil dieser intelligenten Mobilität: Das Automobil der Zukunft ist im Wesentlichen eine Sammlung von immer leistungsfähigeren und besseren Sensoren, die die Mobilität sicherer machen.

Rasch wachsende Datenmengen erlauben auch schrittweise eine viel bessere, radikalere Kundenorientierung: Echtzeitinfos und On-demand, Einfachheit und Convenience sowie – wo sinnvoll – Sharing-Möglichkeiten werden vorausgesetzt. Die aktuelle, weitgehende Angebotsorientierung weicht einer Nachfrageorientierung und realistischerem Pricing.

Soweit es Politik überhaupt braucht, sollte sie in ihren Betrachtungen die Rahmenbedingungen für bessere Dienstleistungen und zukunftssichernde Infrastrukturen priorisieren und Innovationen fördern, die in die skizzierte Richtung gehen. Grosse technologische Umbrüche, wie wir sie zurzeit erleben, sind immer mit Risiken verbunden – aber Lernfähigkeit erreicht man über Ausprobieren und über schnelles Korrigieren und Anpassen: Fail fast, fail often, fail forward.

Referat

Schlusswort und Ausblick

Barbara Egger-Jenzer
Regierungsrätin
Direktorin der Bau-, Verkehrs und
Energiedirektion des Kantons Bern

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Tagung geht ihrem Ende zu und ich bedanke mich sehr bei den Referentinnen und Referenten: Sie haben uns je aus ihrer spezifischen Optik und sehr kompetent gezeigt, wo die Chancen und Risiken der Mobilität von morgen liegen. Die Fragen, die wir beantworten müssen, sind elementar. Was wir sicher wissen, ist, dass die Mobilität zunehmen wird. Weniger klar ist:

- Wieviel Strassen und wieviel Schienen werden wir in zwanzig bis dreissig Jahren brauchen?
- Müssen wir wirklich noch in unsere heutige Verkehrsinfrastrukturen investieren?
- Kann Intelligenz Beton ersetzen? Und wenn Ja: komplett oder nur teilweise?

Wir haben noch keine sicheren Antworten. Aber gerade ganz im Dunklen tappen wir schon nicht. Trotz aller Veränderungen, die unsere Gesellschaft und unsere Mobilität in Zukunft durchmachen werden: **Die drei Grundsätze der Gesamtmobilitätsstrategie werden aktuell bleiben.**

Sogar topaktuell. Das oberste Ziel unserer Gesamtmobilitätsstrategie und unserer kantonalen Politik wird die Nachhaltigkeit bleiben. Das heisst: Wir werden die Mobilität auch in Zukunft an ihren sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Folgen messen und sie **aktiv** gestalten müssen. Die drei "V" der Gesamtmobilitätsstrategie werden uns helfen, dabei auf Kurs zu bleiben.

Besonders das erste „V“ – **Verkehr vermeiden** – wird in Zukunft noch wichtiger. Nur wenn es uns gelingt, Siedlung und Verkehr besser aufeinander abzustimmen und kurze Wege zu schaffen, können wir das Verkehrswachstum entschleunigen. Auch flexible Arbeitszeiten, Home Office und digitale Kommunikation können einen Beitrag leisten. Es zeichnet sich ab, dass das (individuelle) automatisierte Fahren nicht nur zu besserer Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen und zu mehr Sicherheit führt, sondern auch zu mehr Verkehr. Zumindest dann, wenn wir politisch nicht aktiv lenken. Möglicherweise kann in Zukunft jedes Kind in einer individuellen automatisierten Fahr-Kapsel unterwegs sein und die Kapsel fährt dann auch alleine und leer wieder zurück. Das kann nicht die Lösung sein. Es braucht klare Rahmenbedingungen, die die Verkehrsentwicklung in die gewünschte, nachhaltige Richtung lenken.

Auch der zweite Grundsatz unserer Gesamtmobilitätsstrategie – **Verkehr verlagern** – bleibt topaktuell. Der öffentliche Verkehr wird auch in Zukunft wegweisend sein. Vor allem in den grossen Ballungsräumen unseres Kantons, also in den Städten und Agglomerationen, liegt die Zukunft bei S-Bahnen, Trams und Bussen. Hier muss der ÖV weiter verbessert und ausgebaut werden, so dass er auch das künftige Verkehrswachstum dämpfen kann. Seit der Jahrtausendwende haben wir das ÖV-Angebot in allen Regionen stark ausbauen können. Doch bei der Infrastruktur, besonders in den Agglomerationen, stossen wir heute an Grenzen. Bei der S-Bahn Bern können wir in den Hauptverkehrszeiten keinen einzigen zusätzlichen Zug mehr führen.

Ich bin froh, dass wir den nötigen Ausbau der Bahninfrastruktur aufgegleist haben. Sie wird in den nächsten 15 Jahren den Mobilitätsströmen angepasst. Das sieht man zum Beispiel bei den Baustellen beim Bahnhof Bern und im Wankdorf. Beim städtischen Verkehr in Bern, Biel und Thun ist klar, wohin die Entwicklung gehen soll. Besonders in Bern braucht es beim Ortsverkehr neue Infrastrukturen: Beim Bahnhof Bern wird bereits gebaut, das Tram Bern Ostermundigen ist beschlossen, für das Wylerquartier und die Länggasse haben wir vor wenigen Tagen zukunftsfähige Lösungen aufgezeigt.

Zentral ist, dass der Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme auch weiterhin namhafte Beiträge an die Finanzierung leistet. Gerade im städtischen Grossraum Bern gibt es verschiedene offene Fragen, wie beispielsweise die längerfristige Erschliessung des Insel-Areals oder von Köniz. Aber auch im ländlichen Grossraum Bern müssen wir voraus denken. Der Kanton Bern hat im Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2035 des Bundes verschiedene wichtige Infrastruktur-Projekte angemeldet – für die S-Bahn-Bern, für eine ausgebaut zweite Tunnelröhre im Lötschberg-Basistunnel, für die Grimselbahn – und ich hoffe, dass Sie uns dabei unterstützen.

Das Ziel muss auch in Zukunft sein, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Experten prognostizieren uns zwar fließende Grenzen zwischen individuellem und öffentlichem Verkehr. Doch ich bin sicher: Es wird nach wie vor individuellere und kollektivere Mobilitätsangebote geben. Egal, ob selbstfahrend oder nicht, ein elektrisch betriebener Shuttle-Bus braucht Haltestellen und er braucht Auflade-Stationen. Und auch ein selbstfahrender Zug braucht Schienen. Hier muss die Politik die richtigen Rahmenbedingungen setzen, damit sich die Mobilität nachhaltig entwickelt.

Auch der dritte Grundsatz der Gesamtmobilitätsstrategie – **Verkehr verträglich gestalten** – wird wichtig bleiben. Wir müssen die vorhandenen Strassen- und ÖV-Kapazitäten unbedingt besser nutzen. Konkret heisst das, ein intelligentes Verkehrsmanagement entwickeln. Das schont die Wohngebiete und macht Ortskerne lebenswert. Dazu kommt, dass Verkehrsmanagement allen nützt – den Autofahrern wie dem ÖV, dem Fuss- und Veloverkehr, dem Gewerbe und den Anwohnenden. In Bern Nord ist ein grosses Projekt über mehrere Gemeinden aufgegleist, damit der Verkehr in den Ortszentren besser fliesst. Verkehr verträglich gestalten heisst auch Verkehrsspitzen glätten. Hier haben wir beim Ausbildungsverkehr erste Akzente setzen können. Im Raum Bern planen mittlerweile zehn Mittelschulen die Stundenpläne so, dass rund zehn Prozent der Schülerinnen und Schüler nicht mehr gezwungen sind, mitten in der Hauptverkehrszeit unterwegs zu sein. Das ist ein Anfang.

Es ist klar, meine Damen und Herren: Wenn wir die Kapazitäten auf unseren Strassen besser nutzen wollen, dann werden wir auch in Zukunft um weitere Verkehrsmanagement-Systeme nicht herumkommen. Aber Sie haben die Bürgerin aus Burgdorf und das Votum von Herrn Erb aus Sicht der Wirtschaft gehört: Es gibt Situationen, wo wir anerkennen müssen, dass es eine Strassenlösung braucht. Darum hat der Kanton Bern auch Strassen-Projekte aufgegleist: im Oberaargau, im Emmental und im Berner Oberland. Aber auch in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun sind verschiedene Massnahmen geplant oder in Umsetzung, um den Verkehr auf der Strasse flüssiger und verträglicher abzuwickeln. Natürlich werden wir auch dann, wenn der Hauptfokus auf der Strasse liegt, Lösungen erarbeiten, die verkehrsträgerübergreifend sind.

Meine Damen und Herren, wo es Menschen und Aktivitäten gibt, gibt es auch Verkehr. Verkehr wird immer auf Infrastrukturen angewiesen sein – auch dann, wenn die Mobilität von morgen elektrifiziert, autonom und kollaborativ ist.

- Smarte Autos brauchen eine smarte Infrastruktur,
- energieeffiziente Busse brauchen Ladestationen,
- und vernetzte Mobilitätsträger brauchen intelligente Informationssysteme.

Vieles wird neu. Aber Vieles bleibt gleich: Wir müssen auch in Zukunft in Infrastrukturen investieren, sie an den richtigen Orten planen und intelligent gestalten und die Bevölkerung einbeziehen. Und, meine Damen und Herren, wir müssen dabei weiterhin die **Nachhaltigkeit als Richtmass für unser Handeln** nehmen. Das heisst: Gute Lösungen müssen die Interessen der Gesellschaft, der Wirtschaft und der Umwelt berücksichtigen. Das wird ein allgemeingültiger Grundsatz bleiben. Einer, der immer wichtiger wird. Denn der Platz wird immer knapper, die Konflikte darum werden heftiger.

Ich bin froh, dass Sie als erfahrene Expertinnen und Experten die jungen Mobilitätsformen aktiv und im Sinn der Nachhaltigkeit begleiten und steuern werden. Danke.

Teilnehmerliste 2018

Name	Vorname	Funktion	Institution	Ort
Referentinnen und Referenten				
Dr. Bosshart	David	CEO	Gottlieb Duttweiler Institut	Rüschlikon
Egger-Jenzer	Barbara	Direktorin und Regierungsrätin	Bau-, Verkehrs und Energiedirektion des Kantons Bern	Bern
Erb	Christoph	Direktor	Gewerbeverband Berner KMU	Burgdorf
Kessler	Urs	CEO	Jungfraubahnen	Interlaken
Schmezer	Ueli	Moderator	Journalist SRF	Bern
Simmler	Ruedi	Stellvertretender Leiter	PostAuto Region Bern	Interlaken
Werder	Hans	Ehemaliger Generalsekretär Präsident Avenir Mobilité	UVEK	Bern
Wyss	Ursula	Gemeinderätin und Direktorin	Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern	Bern
Teilnehmende				
Aebi	Christian	Co-Amtsvorsteher und Abteilungsleiter Angebot und Infrastruktur	AÖV Kanton Bern	Bern
Aeschbacher	Rolf	Fachexperte Beleuchtung	BKW Energie AG	Ostermundigen
Aeschlimann	Christof	Stv. Fachbereichsleiter Tiefbau	smt ag	Bern
Affolter	Pascale	Wissenschaftliche MA	Amt für Umweltkoordinationen und Energie AUE	Bern
Albrecht	Suzanne	Geschäftsführerin	VCS RG Thun Oberland	Thun
Albrecht	Christian	Generalsekretär	Bau-, Verkehrs und Energiedirektion des Kantons Bern	Bern
Amstutz	Marc	Stv. Leiter Corporate Responsibility	Schweizerische Post, Kommunikation	Bern
Anthamatten	Claude	Luftreinhaltung	bevo Bern Wirtschaft	Bern
Arnold	Tobias	Bereichsleiter Verkehr und Raum	Interface Politikstudien	Luzern
Barth	John	Fachspezialist kantonale Planung	Amt für Raumentwicklung und Geoinformation	St. Gallen
Bärtschi	Markus	Gemeinderat	Einwohnergemeinde Muri bei Bern	Muri bei Bern
Bärtschi	Christof	Gemeinderat	Gemeinde Rüderswil	Rüderswil
Baumann	Daniel	Deputy CEO	SWISSTRAFFIC AG	Ittigen
Baumgartner	Fiona	Wissenschaftliche MA	AÖV Kanton Bern	Bern
Bayard	Olivier	Leiter Public Affairs	BLS AG	Bern
Bechler	Yannick	Communications professional	CSL Behring AG	Bern
Beindorff	Gerhard			Hilterfingen
Beiner	Christian	Leiter Verkehrsmanagement	Tiefbauamt der Stadt Bern	Bern
Berchtold	Michel	Regionalkoordinator	Schweizerische Bundesbahnen SBB	Basel
Bergamin	Roman	Projektleiter Verkehrstechnik	BUD	Liestal
Berger	Ernst	Verkehrsplaner		Brugg AG
Bessire	Katja	Projektleiterin	AÖV Kanton Bern	Bern
Bieri	Walter	Leiter Total Store	Coop Verkaufsregion Bern	Bern
Binswanfer	Marco	Sachbearbeiter	Rudolf Keller & Partner AG	Bern
Bischof	Simon	Député au Grand Conseil	Etat de Fribourg	Ursy
Blättler	Peter	Geschäftsführer / VR	Marti AG Bern	Moosseedorf
Bläuenstein	Kurt	Gemeinderatspräsident	Einwohnergemeinde	Aarwangen
Bohnenblust	Peter			Biel/Bienne
Bohnenblust	Simon	Geschäftsbereichsleiter Mobilität	Prona AG	Biel/Bienne
Bojanic	Brane	Projektleiter	Tiefbauamt Stadt St. Gallen	St. Gallen

Bolliger	Frédéric	Directeur	Chemins de fer du Jura (CJ)	Tavannes
Bollinger	Stefan	Leiter Netzentwicklung Konzepte	BLS Netz AG	Bern
Bornand	Jens	Bereichsleiter ÖV	Planungsbüro Jud	Zürich
Boss	Mathias	Bereichsleiter Verkehr und Siedlung	Regionalkonferenz Oberland-Ost	Interlaken
Brand	Sascha	Leiter Fachbereich Strasse & Infrastruktur	Blaser & Hofmann West AG	Zollikofen
Brönnimann	Matthias	Projektleiter	Tiefbauamt des Kantons Bern	Thun
Brönnimann	Fritz	Gemeindepräsident	Gemeinde Wald BE	Zimmerwald
Brönnimann	Marc	Geschäftsführer	Viasuisse AG	Biel/Bienne
Budliger	Andreas	Delegierter Public Affairs	PostAuto Schweiz AG	Bern
Burgener	Stefan	Sektionschef Verkehr	Kanton Wallis	Sitten
Büttler	Mirjam	Leiterin Abt. ÖV	Verband öffentlicher Verkehr VöV	Bern
Büttler	Marco	dipl. Bauingenieur	Markwalder & Partner AG	Burgdorf
Bützberger	Alain	CEO	SWISSTRAFFIC AG	Ittigen
Costa	Stefan	Geschäftsführer, Grossrat	Regionale Verkehrskonferenz Oberaar- gau	Langenthal
Daetwyler	Francis	Secrétaire Jura bernois	CRT Bienne-Seeland Jura bernois	La Chaux-de- Fonds
Deckert	Madeleine	Maire	Commune d'Evilard	Evilard
Demenga	Marisa	Projektleitung	Kontur Projektmanagement AG	Bern
Doerfel	Marion	Professorin	BFH AHB	Burgdorf
Donze	Pablo	Leiter Bereich Verkehr	Stadt Biel-Bienne	Biel-Bienne
Dössegger	Markus	Leiter Integrierte Mobilität	BLS AG	Bern
Dschung	Felix	Elektroingenieur Bahntechnik	Furrer+Frey AG	Bern
Duchoud	Jean- Bernard	Vizedirektor ASTRA, Abteilungschef	Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Ittigen
Eichholzer	Anna	Fachbereichsleiterin Verkehr	Gemeinde Münsigen	Münsingen
Emmenegger	Roger	Bereichsleiter OeV	AWK Group AG	Zürich
Ernst	Joëlle	Abteilungsleitung Tiefbau	SMT AG	Bern
Faber	Jochen	Vizepräsident	VCS RG Bern	Bern
Fässler	Rudolf	VR-Präsident	WIF Partner AG	Zürich
Feller	Mirko	CEO	Emch+Berger AG Bern	Bern
Fischer	Matthias	Projektleiter	AGR	Bern
Frey	Ruedi	Abteilungsleiter Bau	Gemeindeverwaltung Lyss	Lyss
Fuster	Marco	Leiter Unternehmens- entwicklung	BERNMOBIL	Bern
Gassner	Michael	Projektleiter Energie Umwelt Mobilität	Planungsamt Stadt Thun	Thun
Gaudens	Yves	Abteilungsleiter Tiefbau & Betriebe	Gemeinde Ostermundigen	Ostermundigen
Geissbühler	Peter	Bereichsleiter	AWK Group AG	Zürich
Gerber	Stefan	Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung	Bächtold & Moor AG	Bern
Gerber	Franz	Direktor	ams Société de Projets Sàrl	Lausanne
Gerber	Bernhard	Projektleiter Verkehr/Mobilität	BHP Raumplan	Bern
Gerber	Sonja	Juristische Beraterin	Raumplanungs-, Umwelt- und Bau- direktion	Freiburg
Geringer	Oliver	Gemeinderat	Gemeindeverwaltung Matten	Matten bei Inter- laken
Gertsch	Niels	Bauingenieur FH, Geschäfts- stellenleiter Stv. Spiez	Kissling + Zbinden AG	Spiez
Gloor	Urs	Projektleiter	Transitec	Bern
Graf	Martin	Leiter Planung	Verkehrsbetriebe STI AG	Thun
Graf	Paul	Geschäftsführer	AFA AG	Bern
Grün	Susanne	Abteilungsleiterin Geschäftsentwicklung	Ch-direct	Bern
Grüter	Martin		Bundesamt für Umwelt (BAFU)	Bern

Gugger	Adrian	Stv. Kreisoberingenieur	TBA OIK II	Bern
Guillelmon	Bernard	CEO	BLS AG	Bern
Guldemann	Pascal	Leiter Total Store VRE Bern	Coop	Bern
Haener	Juerg	Campaigner	Pro Velo Schweiz	Bern
Hanke	Thomas	Gemeinderatspräsident	Gemeindeverwaltung Muri bei Bern	Muri b. Bern
Held	Benno	Verkehrsplaner	Rudolf Keller & Partner AG	Bern
Hilty	Nikolaus	Sektion UVP	Bundesamt für Umwelt	Bern
Hirzel	Daniel	Projektmitarbeiter	Planungsbüro Jus AG	Zürich
Hofer	Barbara	Wissenschaftliche MA	AÖV Kanton Bern	Bern
Hofstetter	Markus	Leiter Verkehrsplanung und Mobilität	Kontextplan AG	Bern
Hofstetter	Till	Wissenschaftlicher MA	AÖV Kanton Bern	Bern
Holzer	Myriam	Leiterin Mobilitätsprogramme	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Bern
Huber	Erich	Wissenschaftlicher MA	AÖV Kanton Bern	Bern
Hubmann	Jean-Pierre			Kirchberg
Hugelshofer	Mark	Leiter Steuerung und Entwicklung	PostAuto Schweiz AG	Bern
Iten	Thomas	Gemeindepräsident	Gemeinde Ostermundigen	Ostermundigen
Jarrobino	Giuseppina	Geschäftsführerin	RK Bern-Mittelland, Geschäftsstelle	Bern
Juon	Manuel	Leiter Planung Netzentwicklung	BLS Netz AG	Bern
Kappeler	Steven	Leiter Verkehrstechnik	Kontextplan AG	Bern
Keller	Mario	Geschäftsleiter	MK Consulting	Bern
Kernen	Jürg	Leiter Marketing	Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS	Worblaufen
Kindler	Martin	Leiter Abteilung Wirtschaft & Finanzen	AÖV Kanton Bern	Bern
Knecht	Andreas	Dr. rer. pol.		Bern
Knecht	Michael	Wissenschaftlicher MA	AÖV Kanton Bern	Bern
Kneuss	Christophe	Direktor	VB	Biel/Bienne
Kobi	Fritz		bürokobi GmbH	Münsingen
Köglmaier	Andreas	Senior Sales manager	PTV Planung Verkehr Transport AG	Kalsruhe
Kohler	Fritz	Gemeindepräsident	Gemeindeverwaltung Sumiswald	Sumiswald
König	André	Mitglied der Geschäftsleitung	IC Infraconsult AG	Bern
König Minger	Annemarie	Projektleiterin	beco Immissionsschutz	Bern
Kooijman	Gustaaf	Verkehrsplaner	Sigmaplan AG	Bern
Kormann	Markus	Unternehmensentwicklung	SBB AG	Bern
Krautter	Michelle	Projektmanagement	TBF + Partner AG	Zürich
Krebs	Marcel	Geschäftsleiter	Einwohnergemeinde Lengnau	Lengnau
Kronawitter	Andreas	Geschäftsführer	ist-ch	Liebefeld
Kunz	Ingrid	Praktikantin	OIK II	Bern
Ladanie	Jessica	Leiterin Redaktion Deutsch	Viasuisse AG	Biel/Bienne
Lauterburg	Daniel	Geschäftsführer	Busland AG	Burgdorf
Ledergerber	Stefanie	Teamleiterin	Kontextplan AG	Bern
Ledergerber	Thomas	Leiter Netzmanagement	BERNMOBIL	Ber
Lehmann	Jürg	Leiter Angebot	Verkehrsbetriebe STI AG	Thun
Leitner	Jakob	Projektleiter	Verkehrsteiner AG	Bern
Lenz	Toni		Berner KMU	Burgdorf
Leumann	Luc	Koordinator Bundespolitik	VCS - ATE	Bern
Leuthardt	Peter	Geschäftsleiter	Gemeinde Reinach/BL	Reinach BL
Leyck	Max	Projektleiter Verkehr	Tiefbauamt Stadt Bern	Bern
Luisoni	Artur	Verkehrs- und Mobilitätsplanung	Rapp Trans AG	Basel

Lüthi	Manu	Leiterin Angebot und Marketing	Busland AG	Burgdorf
Marti	Thomas	Leiter Umwelt+Verkehr	Bauverwaltung Muri b. Bern	Muri b. Bern
Marti	Reto	Leiter Abteilung	TBF + Partner AG	Bern
Matti	Daniel	Abteilungsleiter	Gemeinde Köniz	Köniz
Meile	Frank	Projektleiter Verkehrsplanung	Sigmaplan	Bern
Meiner	Hans	Co-Präsident	Gesellschaft der Ingenieure des ÖV	Bern
Mettler-Stüssi	Rudolf	Delegierter und Past-Präsident	Pro Swissmetro	Chur
Meyer	Yves	Projektleiter	Metron AG	Brugg
Meyer-Usteri	Konrad			Bolligen
Meyer-Wiesmann	Magdalena	Leiterin Raumplanung und Verkehr	Schweizerischer Gemeindeverband	Bern
Mezger	Christian	Leiter Marktentwicklung	SBB-Regionalverkehr	Bern
Miller	Fredy	Direktor	Aare Seeland mobil AG	Langenthal
Morina	Artan	Projektingenieur	Blaser & Hofmann West AG	Zollikofen
Morlier	Delphine	Leiterin Region Bern	PostAuto	Bern
Moser	Martin	Fachbereichsleiter Verkehr	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Bern
Moser	Martin		Bau-, Verkehrs und Energiedirektion des Kantons Bern	Bern
Muheim	Peter	Leiter Fachstelle Planungen	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Müller	Ueli	Leiter Fachstelle öv	Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stadt Bern	Bern
Müller	Franziska	Wissenschaftliche MA	Statistik Stadt bern	Bern
Neuenschwander	René	Partner	ECOPLAN AG	Bern
Neumann	Antje		Metron Bern AG	Bern
Nietlisbach	André	Generalsekretär	Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern	Bern
Nobs	Pierre-Olivier	Gemeinderat	Stadt Freiburg	Fribourg
Nussberger	Benno	Gesamtprogrammleiter	SBB	Olten
Ochsner	Daniel	Leiter Bau- und Werke	Einwohnergemeinde Langnau	Langnau
Oppliger	Beat	Gemeinderatspräsident	Gemeindeverwaltung Sigriswil	Sigriswil
Özkul	Orhan	Projektleiter	Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich	Zürich
Penher	Stéphanie	Geschäftsleiterin	VCS Kanton Bern	Bern
Perina	Aalessandro	Leiter Verkauf & Beratung	mobilitée sàrl	Genève
Perrez	Martin	Stv. Fachbereichsleiter Vertrieb	ch-direct / VöV	Bern
Pizzato	Hanspeter	Stv. Direktor	Aare Seeland mobil AG	Langenthal
Räber	Jürg	Gemeinderatspräsident	Gemeindeverwaltung Orpund	Orpund
Racine	Francis	Vorsitzender der Geschäftsleitung	Kontur Projektmanagement AG	Bern
Ramser	Tobias	Projektleitung	Kontur Projektmanagement AG	Bern
Räsch	Daniel	Gemeinderat	Gemeinde Rüderswil	Rüderswil
Regez	Andreas	Gemeinderat	Gemeinde Diemtigen	Oey
Reichenbach	Markus	Geschäftsführer	Kontextplan AG	Solothurn
Reiter	Helmut-Mario		Verkehrsbetriebe Biel / Transports publics bienneois	Biel-Bienne
Reusser	Laurent	Projektleiter	Kontextplan AG	Bern
Rhyn	Hans-Jörg			Zollikofen
Richiger	Timon	Fachstelle Fuss- und Veloverkehr	Verkehrsplanung Stadt Bern	Bern
Rindsfuser	Guido	Mitglied der Geschäftsleitung	Emch + Berger Verkehrsplanung AG	Bern
Rizzoli	Sergio	Leiter Infrastruktur	Bernmobil	Bern
Roana	Stefan	Projektleiterin Verkehrstechnik	Tiefbauamt BL	Liestal
Roder	Verena			Unterseen

Rööfli	Markus	Gemeinderat	Gemeindeverwaltung Matten	Matten bei Interlaken
Rosset	Lucie	Ingénieure en développement de l'offre en transports	Transports publics fribourgeois (TPF)	Fribourg
Röthlisberger	Jürg	Direktor	Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Bern
Röthlisberger	Roger	Key Account Manager	SIGNAL AG	Brünen an der Aare
Rupp	Marco	Gemeindepräsident	Gemeinde Ittigen	Ittigen
Sansoni	Marino	Geschäftsleiter	LP Ingenieure AG	Bern 31
Saxer	Monika	Projektleiterin	Metron Bern AG	Bern
Schäffeler	Ulrich	Leiter Netzentwicklung	BLS Netz AG	Bern
Scheidegger	Fritz	Präsident	Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau	Wangen an der Aare
Scheidegger	Kathrin	Gemeindepräsidentin	Gemeinde Trachselwald	Trachselwald
Schenk	Edgar	Leiter Bahn	BLS AG	Bern
Schibler	Roger	Kreisoberingenieur	TBA Bern, OIK IV	Burgdorf
Schild	Peter		Stadt Bern - Amt für Umweltschutz	Bern 22
Schley	Frank	Sektionsleiter	Eidgenössische Finanzverwaltung	Bern
Schmid	André	Projektleiter Mobilität	Förderverein Region Gantrisch	Schwarzenburg
Schmid	Aschi E.	Geschäftsführer	VIAPLAN AG	Langenthal
Schmid	Thomas	Kreisoberingenieur	Oberingenieurkreis II	Bern
Schmoll	Florence	Responsable du Département de l'urbanisme	Ville de Bienne, Urbanisme	Biel-Bienne
Schneider	Lorenz	Projektleiter Strassenbau	Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Bern
Schöni	Stefan	Stv. Kreisoberingenieur	Oberingenieurkreis I	Thun
Schorneck	Dominic	Projektleiter	IC Infraconsult AG	Bern
Schwager	Bruno	CEO	Verkehrsbetriebe Schaffhausen	Schaffhausen
Seewer	Ueli	Vizedirektor	Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)	Bern
Siegenthaler	Alexandra		Kontur Projektmanagement AG	Bern 6
Soltermann	Jürg			Wattenwil
Spillmann	Hans-Jürg	Inhaber	Spillmann Consulting GmbH	Belp
Stadtmann	Eric			Bern
Stäger	Martin	Gemeindepräsident	Gemeindeverwaltung Lauterbrunnen	Lauterbrunnen
Stahel	Samuel	Kommunikationsberater	naturaqua PBK	Bern
Stauffer	Anita	Wissenschaftliche MA	AÖV Kanton Bern	Bern
Steiner	Wolfgang	Wissenschaftlicher MA	Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Steiner	David	Wissenschaftlicher MA	VLP-ASPAN	Bern
Stettler	David		Ecoptima AG	Bern
Studer	Stefan	Kantonsoberingenieur	Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Stutz	Monika	Gemeinderätin	Einwohnergemeinde Schüpfen	Schüpfen
Sulzer	Daniel	Direktor	Interlaken Tourismus	Interlaken
Supersaxo	Thomas	Projektleiter	Bundesamt für Verkehr (BAV)	Ittigen
Suter	Stefan	Partner	ECOPLAN AG	Bern
Suter	Peter			Arlenheim
Tschannen	Monika	Geschäftsleitung	Rundum mobil GmbH	Thun
von Graffenried	Alec	Stadtpräsident Bern, Nationalrat	Präsidialdirektion der Stadt Bern	Bern 8
Von Gunten	Christian	Projektleiter	Kanton BVE OIK 2	Bern
von Känel	Jürg			Gümligen
Vythelingum	Prisca	Secrétaire générale	ATE, section Fribourg	Fribourg
Wälti	Martin	Geschäftsleitung	Büro für Mobilität AG	Burgdorf
Weber	Ueli	Geschäftsleiter	wb-planung GmbH	Bern
Wenger	Marcel	Netzentwicklung	BLS Netz AG	Bern

Notizen

A series of horizontal dashed lines for taking notes, starting below the solid header line and extending to the bottom of the page.

Berner Verkehrstag 2018

Mobilität im Kanton Bern – gestern, heute und morgen



Kanton Bern



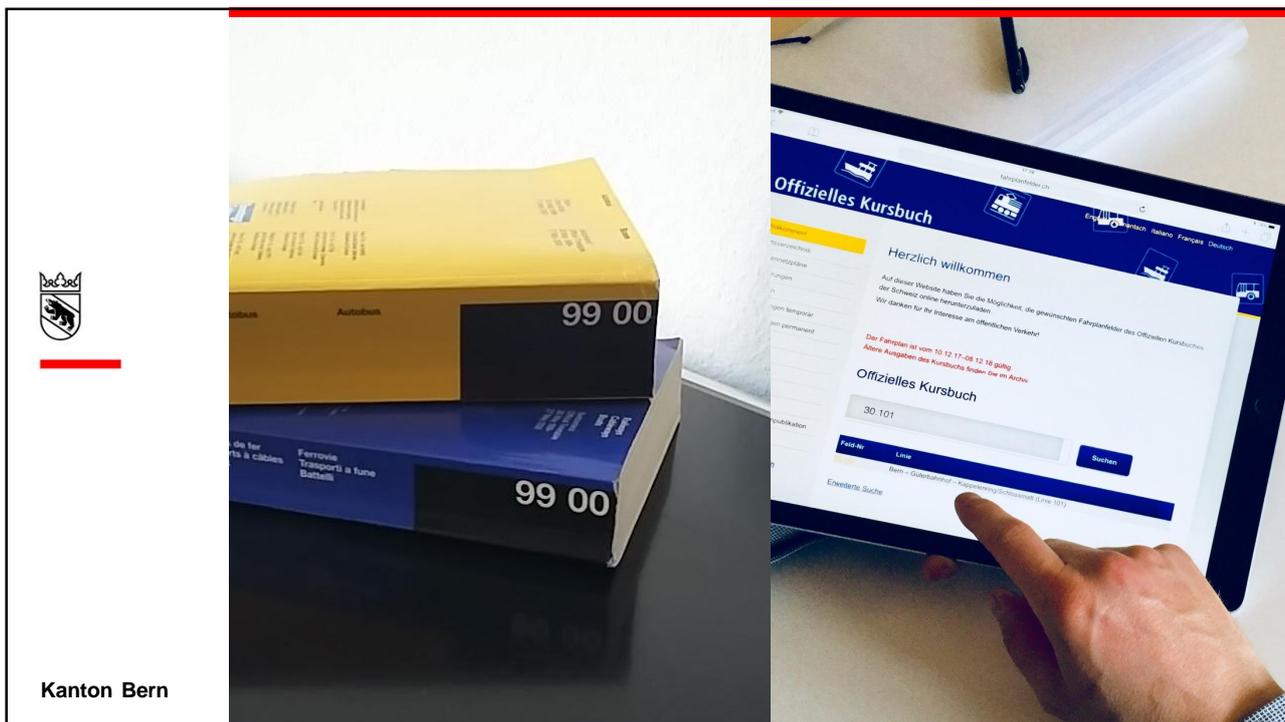
BERNER VERKEHRSTAG 2018

Die Berner Verkehrspolitik seit der Jahrtausendwende

Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin

Kanton Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern



Kanton Bern

Neue Konzepte in der Mobilität

Ausdehnung
Tarifverbund

Gesamtmobilitäts-
Strategie

Verkehrsspitzen
glätten

2000

2018



Nachhaltige Entwicklung
als Regierungsvorgabe

Umsetzung
Berner Modell

Agglomerations-
programme

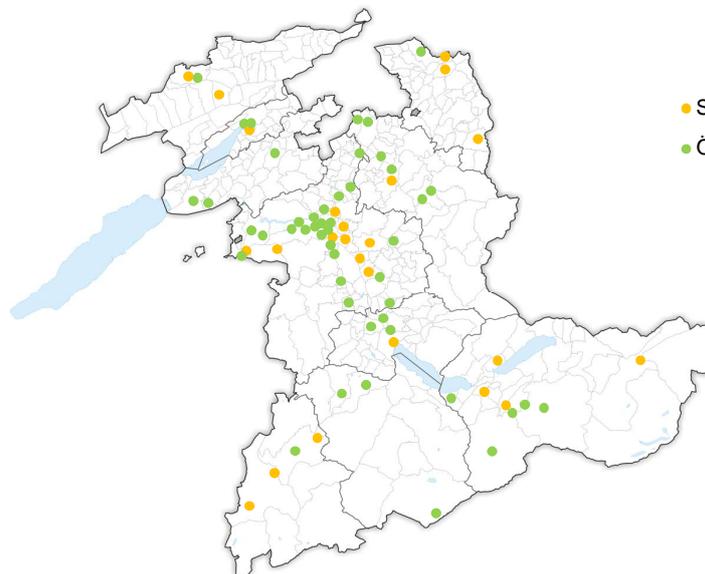
Neue Finanzierungs-
und Planungsinstrumente

Kanton Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

4

Tour de Berne der Verkehrsprojekte



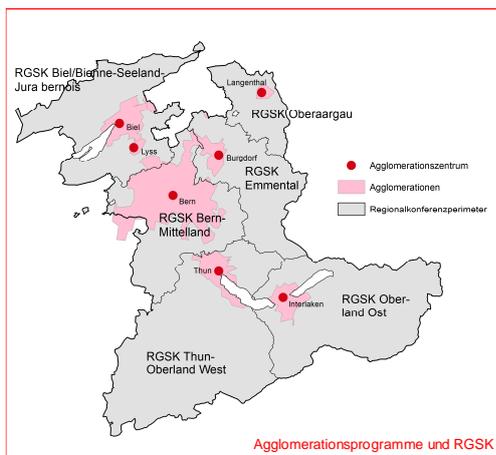
- Strassenprojekte
- ÖV-Projekte

5

Kanton Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Verkehr vermeiden



Agglomerationsprogramme und RGSK



ESP/Verkehr (BM) Adrian Meier

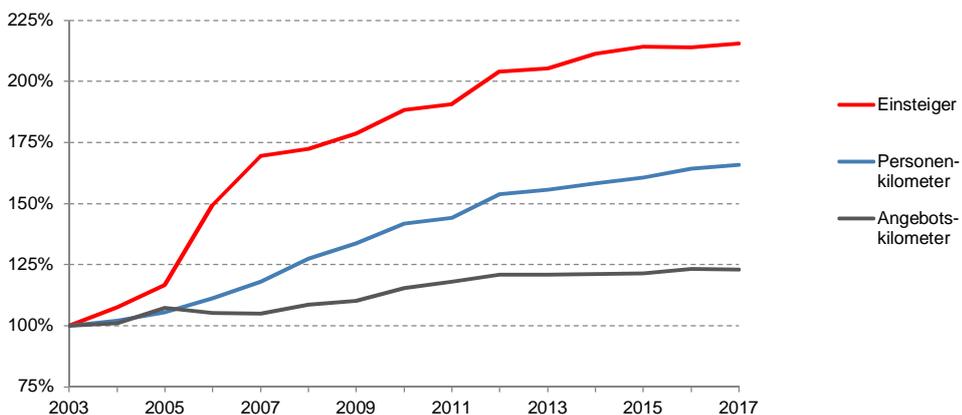
6

Kanton Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Verkehr verlagern

Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern (Orts- und Regionalverkehr)



7

Kanton Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Lötschbergtunnel



Kanton Bern

Zukunft Bahnhof Bern



Kanton Bern



Ausbau S-Bahn



Kanton Bern



Tramprojekte



Verlängerung Linie 9 nach Wankdorf (Bild: BERAMOBIL)



Verlängerung Linie 9 nach Kleinwabern (Bild: Iris Arjermatt)



Tram Bern West



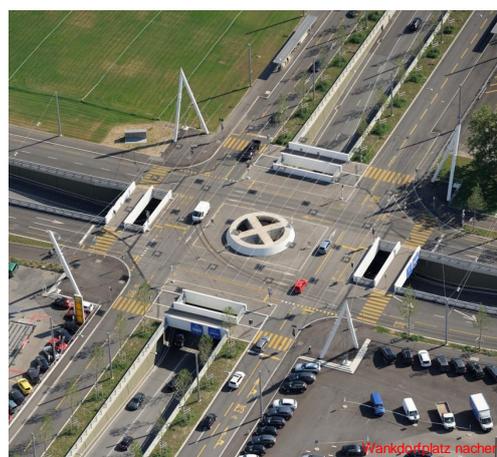
Visualisierung Tram Bern Ostermünchen

Kanton Bern

Verkehr verträglich gestalten



Wankdorfplatz vorher



Wankdorfplatz nachher

Kanton Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

12

Ortsdurchfahrten



Place du marché, St. Imier



Schwarzbalgstrasse, Küssnacht (Bild: Verkehrssteier)



Wildersriet



Vögele, Bern

Kanton Bern

Verkehrssanierungen



Visualisierung Spiralführung, Burgdorf



Heutiger Schulweg in Aarwangen



Thun Nord



Neubau Umfahrung Worb

Kanton Bern



Vieles mehr...



Kanton Bern

Wir bauen für die Zukunft



Kanton Bern

BEWEGUNG AUF NATIONALER EBENE RÜCKBLICK UND AUSBLICK

HANS WERDER
Ehemaliger Generalsekretär des UVEK
Präsident «Avenir Mobilité»

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

ÜBERSICHT I

Vier wichtige verkehrspolitische Weichenstellungen:

- Bahnreform
- Die NEAT als europäisches Projekt
- Verlässliche Finanzierung des Verkehrsinfrastruktur
- Koordinierte Verkehrspolitik und Agglomerationsverkehr

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

ÜBERSICHT II

Herausforderungen der Zukunft:

- Digitalisierung
- Weiterer Ausbau der Verkehrsinfrastruktur?
- Mehr Wettbewerb?

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

BAHNREFORM

- Trennung der politischen und der unternehmerischen Verantwortung
- Selbstständiges Unternehmen SBB
- Strategische Ziele des Bundesrates
- Leistungsvereinbarungen / keine Defizitdeckung

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

BAHNLANDSCHAFT SCHWEIZ

- "SBB + X"
- "SBB + Nix"

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

AUSGANGSLAGE NEAT

- Gültiger Volksentscheid für NEAT Gotthard und Lötschberg
- Aber: Finanzierung auf tönernen Füßen
- EU: Anhebung auf 40 Tonnen (Bilaterale I)
- Schweiz: Verlagerung des Güterverkehrs. Annahme Alpeninitiative
- Zentrales Instrument LSVA: Durchgefallen!

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

GESAMTPAKET ALS LÖSUNG

- Übergang zu 40 Tonnen
- Hohe LSVA
- Einsatz LSVA-Gelder für die NEAT

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

DIE "NEAT- ABSTIMMUNGSKASKADE"

1. LSVA (Sept. 1998)
2. Neue NEAT-Vorlage (Nov. 1998)
3. Landverkehrsabkommen
als Teil der Bilateralen I (Mai 2000)

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

VERLÄSSLICHE VERKEHRSFINANZIERUNG

- Infrastrukturbericht: Notwendig 160 Milliarden (2010 – 2030)
- Mittel müssen langfristig verlässlich fließen – kein "Stop an Go" !
- In allen Ländern grosses Problem
- Schweiz: Nach heftigen Auseinandersetzungen gute Lösung

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

BAHNINFRASTRUKTURFONDS UND FONDS FÜR NATIONALSTRASSEN UND AGGLOMERATIONSVERKEHR

- Klar definierte und gesicherte Einnahmen
- Längerfristige Ausbauprogramme für Schiene, Strasse und Agglomerationen
- Finanziert werden Ausbau und Unterhalt

Verkehrs- und finanzpolitisch sinnvoll:

- Gesamtschau Einnahmen und Ausgaben
- Gesamtschau Ausbau und Unterhalt

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

KOORDINIERTE VERKEHRSPOLITIK

- Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger
- Koordination von Verkehr und Siedlungsentwicklung

Ziele unbestritten, aber Umsetzung schwierig

- Einzelne Fortschritte ...
- Agglomerationsprogramme als grösster Erfolg
- Bleibt grosse Herausforderung für die Zukunft

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

DIGITALISIERUNG

- Automatisierung, Mobility as a Service
→ neue Dienstleistungen
- Bestehende Geschäftsmodelle werden obsolet
- Neue Player – bisherige Unternehmen gehen unter

Zwei wichtige Herausforderungen:

- Wer überlebt? Wer gewinnt?
- Wer lenkt die digitale Mobilität (Governance)?

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

STÄNDIGER AUSBAU DER INFRASTRUKTUR?

- Bisher: Verkehrswachstum = Ausbau der Infrastruktur
- Digitalisierung: Ersatz von Beton durch Intelligenz?
- Mobility Pricing

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

DIE FRAGE DES WETTBEWERBS

- Erfahrung in der EU ...
- Bahnsystem Schweiz: Effizient und sehr stark belastet
- Diskussion über Wettbewerb frühzeitig führen
- Intelligente Einfügung von Wettbewerbselementen in ein staatlich verantwortetes System

Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK, Präsident «Avenir Mobilité»

**VIELEN DANK FÜR IHRE
AUFMERKSAMKEIT!**

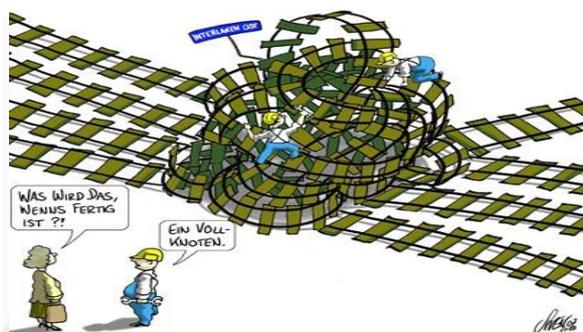
Hans Werder, ehemaliger Generalsekretär des UVEK,
Präsident «Avenir Mobilité»

«Was hat sich im Verkehr seit der Jahrtausendwende verändert und welches sind die Herausforderungen der Zukunft aus Sicht der Regionen?»

Fragestellung von Frau RR Barbara Egger-Jenzer

Grosse Angebotsausbauten und Investitionen

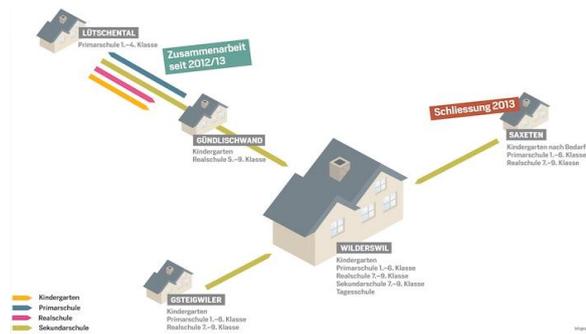
- Halbstundentakt
- Vollknoten Interlaken Ost
- Infrastrukturausbauten
- neues Rollmaterial



Schliessung von Schulstandorten Tendenz zur Zentralisierung

- sinkende Schülerzahlen
- höhere Anforderungen des Kantons

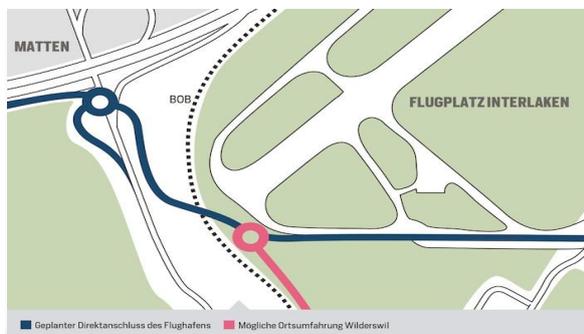
- zusätzliche Transportbedürfnisse
- wenn möglich Integration in ÖV



Agglomerationsprogramme

- Agglomerationen auch in den Regionen
- politisches Lobbying

- wichtiger Katalysator für die Entwicklung



Herausforderungen

- neue Mobilitätsformen und Antriebstechnologien
- Regionen als agile «Versuchslabore» geeignet





Berner Verkehrstag 2018

Veränderungen und Herausforderungen...
... aus Sicht der Städte

Ursula Wyss, Gemeinderätin
Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün
Stadt Bern



«Stadt der Zukunft» 1960

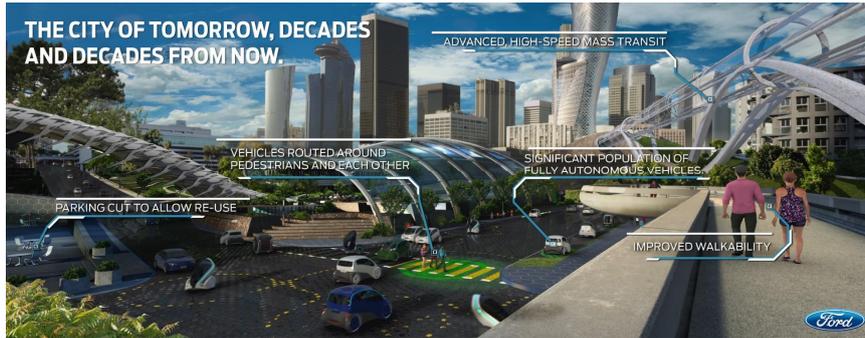


Klaus Bürge, Stadt der Zukunft, 1959 und 1968, Vision für 2010



Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

«Stadt der Zukunft» 2018



3



Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

«Stadt der Zukunft» 2018



Neujahrskarte der SBB 2017/2018

4



Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

Veränderungen in den Städten



vor 2002



nach 2004

5



Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

Bundesplatz ist überall...

...Biel, Zentralplatz



vor 2002



nach 2002

6



Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

...Paris, Seine-Ufer



Bis 2017



Ab 2017

7



Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

...Milano, Duomo



1960er Jahre



Heute

8



 **Stadt Bern**
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

...New York, Times Square



vor 2009 nach 2009

9



 **Stadt Bern**
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

«Neue» Bedürfnisse: Strassen und Plätze als «erweitertes Wohnzimmer»



38 10



 **Stadt Bern**
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

Keine Lösung = selbstfahrende (Elektro-) Fahrzeuge



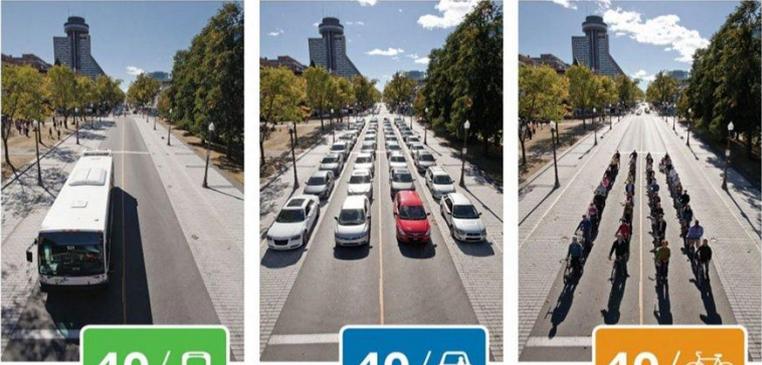
Los Angeles, 2017

11



 **Stadt Bern**
Direktion für Tiefbau, Verkehr
und Stadtgrün

Platzbedarf



 Québec 2012 / www.transportsviables.org/question-despace
Photo: Renaud Philippe

12



Lösung 1: Menschen platzsparend bewegen

Massnahmen: Infrastruktur Fuss- und Veloverkehr



13



Lösung 2: Effiziente Nutzung

Massnahmen: Sharing



14



Lösung 3: Leistungsfähiger ÖV

Massnahmen: Bahninfrastruktur (BIF),
Agglomerationsprogramme (NAF)



15



Fazit: Kombinierte Mobilität

Massnahmen: Mobilität als Service (MaaS)

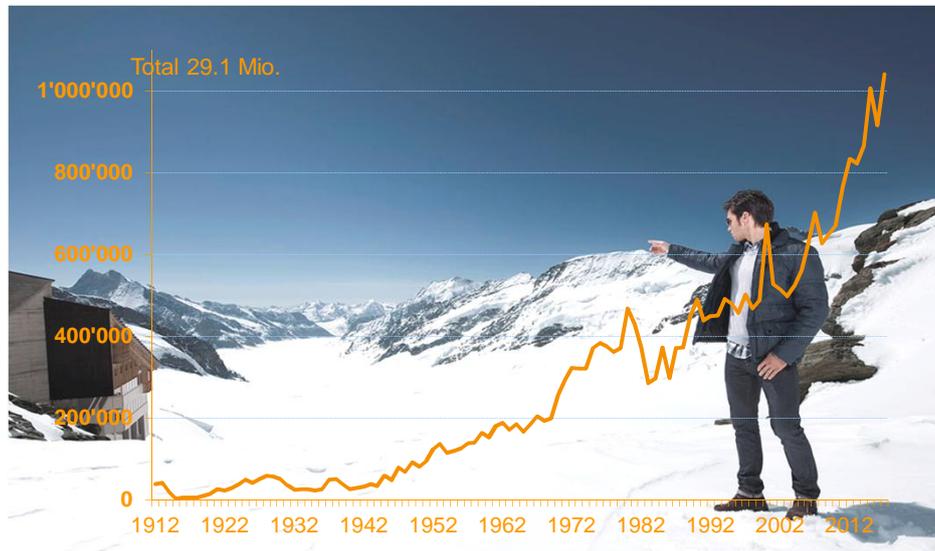


Rotterdam Centraal

16

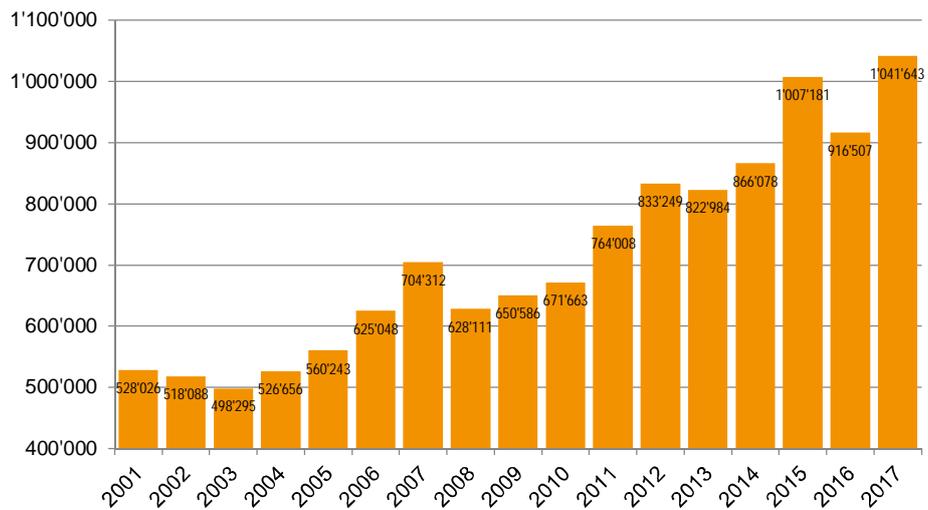
Jungfrauoch-Top of Europe 1915 Minusrekord mit 2'745 – halber Hochsaisontag

Besucherentwicklung seit 1912



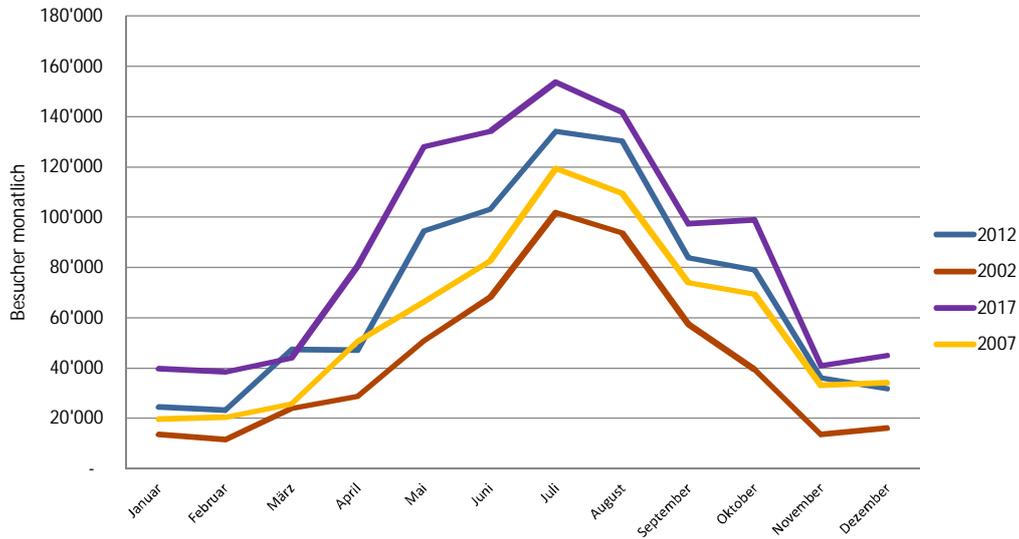
Jungfrauoch-Top of Europe

Besucherentwicklung seit 2001



Jungfraujoch – Top of Europe

Besucher pro Monat – 2017 im Vergleich mit 2012, 2007 und 2002



Preis vs. Qualität

Ein herausforderndes Spannungsfeld



Markenführung/Digitalisierung



Qualität und Zukunft Investitionen von 470 Mio. Franken



Die Erfolgsfaktoren für die Mobilität



- langfristig denken
- frühzeitig entscheiden
- laufend anpassen
- innovieren und
- Investieren

Die Werte und Qualität als Basis für den langfristigen Erfolg!

3 W

Berner  Bernoises

Mobilität im Kanton Bern gestern, heute und morgen **aus der Sicht der Wirtschaft**

Christoph Erb, Direktor Berner KMU



06.04.2018 Berner Verkehrstag 2018 1

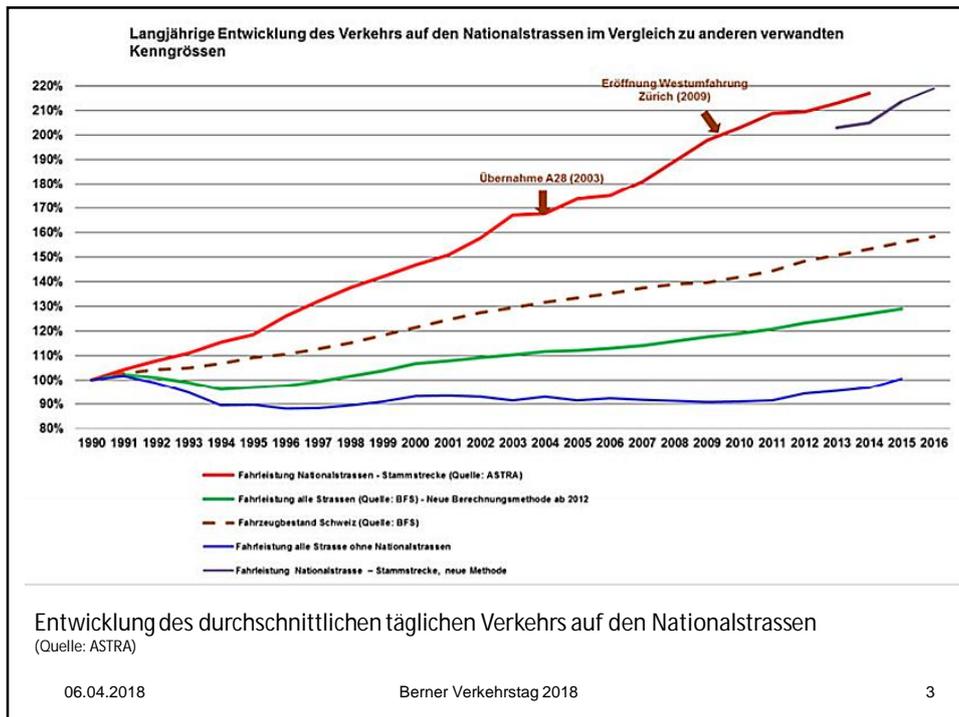
Berner  Bernoises

Situation und Trends

- Mobilitätstrend: schneller, weiter, öfter
- Distanz Wohn- → Arbeitsort nimmt zu
- Digitalisierung dämpft, aber relativ gering
- Freizeitverkehr wächst
- Kapazitäten der Nationalstrassen stossen an ihre Grenzen



06.04.2018 Berner Verkehrstag 2018 2



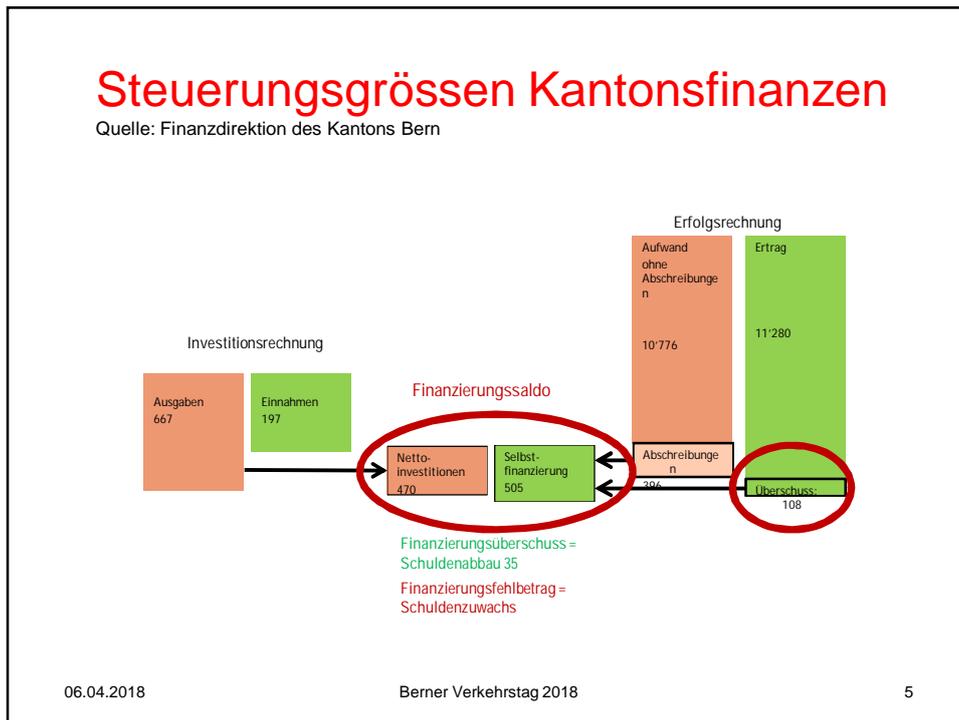
Kapazitäten anpassen



- Nachhaltige Finanzierung und Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur, Kapazität bewahren und, wo nötig, ausweiten;
 - Die Infrastruktur muss an die Nachfrage angepasst werden
 - Die Infrastrukturplanung muss sich auf die Grundsätze der Effizienz, der Kausalität und der Verhältnismässigkeit abstützen
- Beseitigung von Verkehrsbeschränkungen in den Agglomerationen
- Entwicklung alternativer Angebote (ÖV und Langsamverkehr) ohne Road Pricing oder andere Zufahrtsgebühren



06.04.2018 Berner Verkehrstag 2018 4



Evolution der Mobilität

Megatrends

- Vernetzt
- Digital
- Postfossil (Elektro / Wasserstoff)
- Geteilt («nutzen statt besitzen»)
- Grenzen zwischen kollektivem und individuellem Verkehr verwischen

Quelle: Zukunftsinstitut GmbH, Frankfurt, im Auftrag des ADAC

06.04.2018 Berner Verkehrstag 2018 6



Mobilität im Kanton Bern gestern, heute und morgen **aus der Sicht der Wirtschaft**

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



06.04.2018

Berner Verkehrstag 2018

7

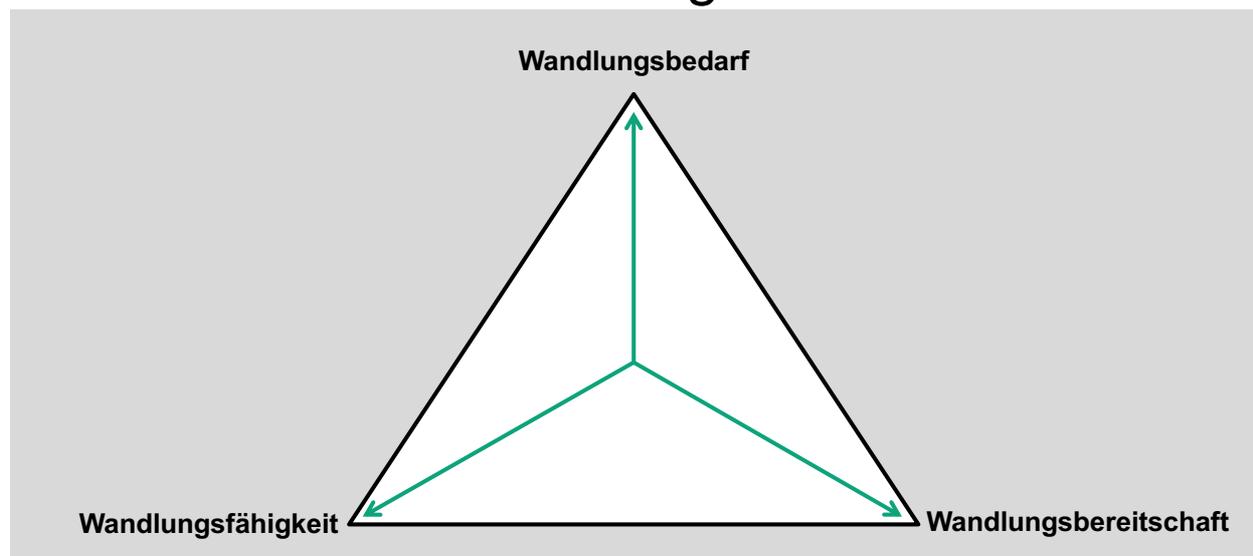
Berner Verkehrstag 2018, Bern Expo

Die Mobilität der Zukunft und die Rolle der Politik

Dr. David Bosshart | 1347@GDI
Freitag, 6. April 2018

Diese Präsentation ist urheberrechtlich geschützt. Jede Art des Vervielfältigens ist verboten. Wiedergaben sind nur mit schriftlicher Bewilligung des Autors erlaubt.
This presentation is protected by copyright. Any form of copying is prohibited. Reproduction is permitted only subject to the written consent of the author.

Steigender Druck für Wandel – aber wie angehen?



Der Konsument ist der Gewinner... : Dienstleistungen werden *schneller, flexibler, präziser*

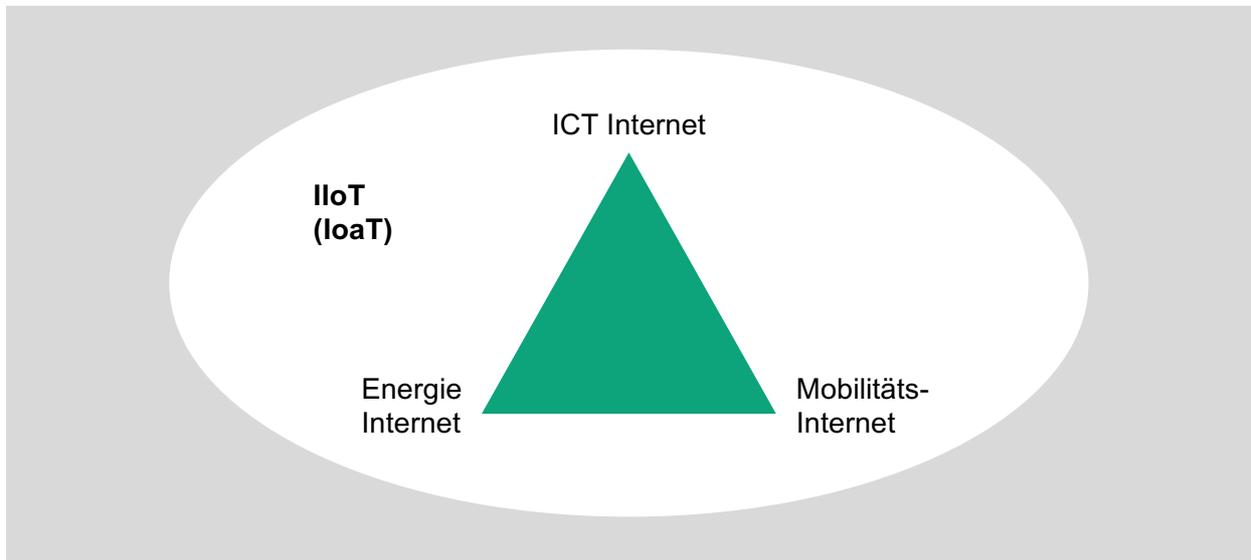
- ✓ Mehr Auswahl
- ✓ Einfache Informationen
- ✓ Leichter Zugang
- ✓ Sofort Vergleichbarkeit
- ✓ Schnelle Verfügbarkeit
- ✓ Vernetzung mit anderen
- ✓ Direkter Einfluss
- ✓ Feedback Loops



Quelle: Research@GDI 2017

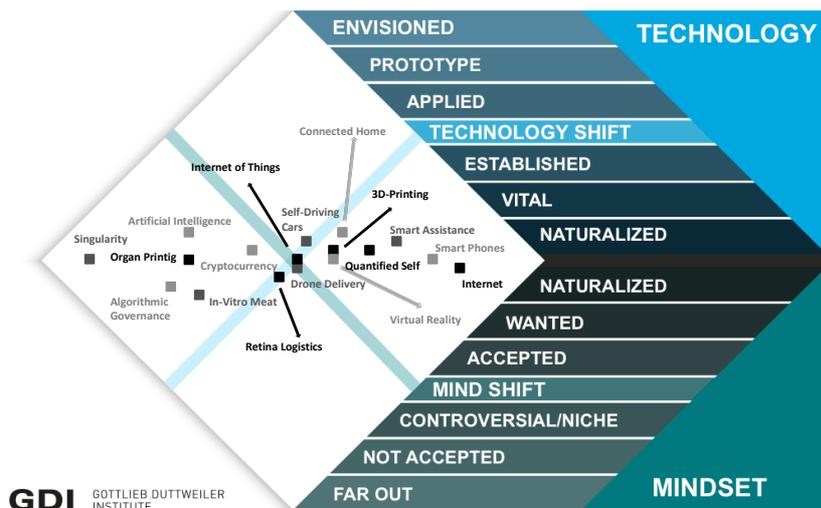


Ökosysteme, nicht Branchen. Vernetzte Infrastrukturen als Basis des Wandels



Quelle: Research@GDI 2017

Disruption Map: Wie Brüche zustande kommen

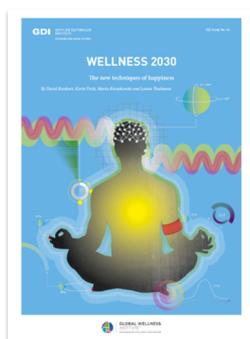


Quelle: gdi.ch/en/Think-Tank/GDI-Trend-News/News-Detail/A-new-way-to-map-technology-disruptions

Bsp.: Wie setzt sich eMobility durch?

1. Erfolg im Massenmarkt bis 2025, *zentrale praktische Fragen beantwortet*
2. Psychologie: EVs *andere emotionale Persönlichkeit* («it doesn't roar»)
3. Verfügbarkeit und Kontrolle *Wertschöpfungskette* (vgl. Kobalt, Lithium etc.)
4. Grösster Push zurzeit durch *Politik*
5. Lifestyle, Effizienz und Nachhaltigkeit *zusammen* vermarkten
6. Pioniere mit *Reputation* (vgl. Elon Musk-Faktor)
7. *Pionierfirmen* und *Flottenmanagement*
8. *China Faktor*: Zwang/Druck
9. *Black Swans* als Disruptor

Quelle: Research@GDI 2018





BERNER VERKEHRSTAG 2018

Schlusswort und Ausblick

Barbara Egger-Jenzer, Regierungsrätin

Kanton Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Kanton Bern