

Medienkonferenz öV-Offensive für den Kanton Bern vom 3. April 2023

Redebeitrag von Adrian Wüthrich, Präsident IGöV Oberaargau / alt Gross- und Nationalrat

## **öV-Offensive für alle Regionen des Kantons Bern nötig**

Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau (IGöV Oberaargau) ist seit fast 20 Jahren in der Region Oberaargau/Emmental aktiv und engagiert sich aus Sicht der öV-Kundschaft für einen leistungsfähigen, marktgerechten und kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr. Mit der Klimaerwärmung ist dieser Einsatz für unsere Gesellschaft umso wichtiger geworden. Damit der öffentliche Verkehr im Kanton Bern einen grösseren Schritt machen kann, braucht es eine wirkliche öV-Offensive wie sie vom Grossen Rat gefordert wird, damit der Anteil des öV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr erhöht werden kann – wie im Papier gefordert 50 Prozent des Umweltverbundes bis 2040. Die IGöV Oberaargau unterstützt deshalb alle Massnahmen in dieser Richtung an die Adresse des Berner Regierungsrates. Dabei macht der Kanton Zürich seit Jahren vor, wie die Entwicklung des öV in der Siedlungs- und Raumentwicklung vorteilhaft genutzt werden kann.

### **Längerfristige Angebotsplanung auf Stufe Kanton nötig**

Im heutigen System ist eine von uns geforderte kantonale öV-Offensive nicht möglich. Die sechs regionalen Verkehrskonferenzen erarbeiten regionale Angebotskonzepte mit dem gewünschten öV-Angebot für die nächsten vier Jahre, die von den Gemeinden verabschiedet werden. Dieser Bottom-up-Ansatz bewirkt eine starke Verankerung in der Region, die sich mit der öV-Entwicklung auseinandersetzen muss. Die starke Selbstbeschränkung durch die Gemeinden und die Zusammenfassung in ein kantonales Angebotskonzept, erlauben keine grösseren Meilensteine im öV-Angebot. Häufig wird der dafür nötige Infrastrukturausbau auf regionaler Ebene wenig mitgedacht und nur auf das mögliche Angebot der nächsten vier Jahre fokussiert. Der Kanton Bern muss hier zwischen der nationalen Planung und der regionalen Planung eine kantonale öV-Planung starten und die Regionen Top-down einbeziehen und Infrastrukturmassnahmen mit künftigen Angebotsausbauten besser aufeinander abstimmen. Als Präsident der letzten grossrätlichen Ad-hoc-Kommission zur Vorberatung von öV-Angebotsbeschluss und öV-Infrastrukturkredit wurde mir diese Lücke bewusst. Das Projekt für den Ausbau des Bahnhofs Bern drohte am Widerstand aus den Regionen zu scheitern. Erst mit dem Aufzeigen der künftigen Ausbaumöglichkeiten, von denen alle Regionen des Kantons profitieren, wurde das Grossprojekt angenommen. Dass der Kanton Bern diese Art der Planung durchaus kann, zeigt die Weiterentwicklung der S-Bahn-Bern. Es braucht eine kantonale Planung, die für alle Regionen Wirkung zeigt. Als Vorbild sehen wir den Kanton Graubünden, der ähnlich wie der Kanton Bern unterschiedliche Regionen kennt.

### **Geforderte Massnahmen für die Region Oberaargau / Emmental**

Für die Region Oberaargau / Emmental sind neben den Vorschlägen, die eine Stärkung des Bahnhofs Bern bzw. der Region Bern vorsehen, folgende Punkte wichtig:

- Halt der IR-RE-Züge in Wankdorf (Massnahme 2): Mit dem Halt im «Vorstadtbahnhof» Wankdorf können die Arbeitsplätze und die YB-Spiele aus der Region Oberaargau schneller erreicht werden, der Umweg via Bahnhof Bern würde entfallen und diesen so entlasten.

- Netzergänzung S-Bahn-Bern in Langenthal und Burgdorf (Massnahme 5): Die Region Oberaargau ist nicht an die S-Bahn Bern angeschlossen. Mit der Weiterführung der S-Bahn Bern ab Burgdorf kann der Oberaargau besser erschlossen werden. Die Einführung des Viertelstundentaktes soll nicht erst nach 2040 kommen. Zusätzliche Halte können den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr attraktiver machen. Eine Weiterführung der S-Bahn von Langenthal nach Huttwil wird von der IGöV Oberaargau gefordert, damit die heutige lange Wartezeit in Langenthal verkürzt werden kann. Die geplante Verbindung der heutigen Stammlinie mit der Bahn2000-Strecke durch eine neue Weiche wird neue Möglichkeiten bieten. Mit direkten Zügen von Langenthal nach Bern wird der öV noch attraktiver, wie das Beispiel Zofingen zeigt. Interessant wird die Verlegung der Bahnlinie in Burgdorf, um den Richtungswechsel zu eliminieren, weil die Bahn so schneller wird (was für die BLS auch attraktiv ist, weil sie ihre Werkstätte in Oberburg so schneller erreicht).
- Mobilitätssharing und unkonventionelle Betriebsarten im ländlichen Raum (Massnahme 10): Multimodale Mobilitätsketten müssen auch auf dem Land ein Thema sein. Velosharing-Modelle im kleinen Rahmen können auch auf dem Land eingeführt werden. Im dünn besiedelten ländlichen Raum können rund 30 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Bern nicht oder nur mässig vom öV-Angebot profitieren. Der Kanton soll zusammen mit den Regionalen Verkehrskonferenz unkonventionelle Betriebsarten wie Bedarfs- oder Bürgerbusse, Sammeltaxis oder ähnliche Angebote prüfen und einführen, damit der Modalsplit auch in ländlichen Regionen erhöht werden kann. Davon profitiert auch der öV im Freizeitverkehr und touristische Destinationen (vgl. Massnahme 11).
- Schienengüterverkehr (Massnahme 13): Die Region Oberaargau hat kantonsweit den grössten Anteil an Industrie. Das Potential für die Verlagerung von Gütern auf die Schiene ist gross. Der Kanton Bern soll Anschlussgeleise und Umschlaganlagen Schiene-Strasse fördern und bei Industriebetrieben einfordern. Die IGöV Oberaargau setzt sich ein, damit das auf dem Roggwiler Guggelmann geplante Lidl-Verteilzentrum einen Bahnanschluss realisieren muss.

Der Kanton Bern hat mit der Mehrheitsbeteiligung an der BLS die Kontrolle über eine starke Regionalbahn. Mit dem BLS-Beteiligungsgesetz, das der Regierungsrat im März in die Vernehmlassung gab, kann der Grosse Rat diese Rolle in ihrem Auftrag klar definieren und damit eine weitere Grundlage für die hier geforderte öV-Offensive legen.

**Für weitere Auskünfte steht zur Verfügung:**

Adrian Wüthrich, Präsident IGöV Oberaargau/ alt Gross- und Nationalrat, 079 / 287 04 93