



Medienkonferenz IGÖV-VCS vom 3. April 2023

Peter Krebs, Präsident IGÖV Bern

Einleitungsreferat

Ich führe gerne kurz in das Papier und unsere Bestrebungen für die öV-Offensive ein.

Wie Sie wissen, hat der Grosse Rat des Kantons Bern letztes Jahr eine Motion gutgeheissen, die die Regierung auffordert, den Modal Split des öV deutlich zu erhöhen.

Gleichzeitig gilt es, den CO₂-Ausstoss rasch und stark zu reduzieren. Gerade im Verkehr ist das bisher nicht gelungen. Hier ist die Vorstellung verbreitet, man könne mit ein paar Anpassungen wie bisher weiterfahren und darauf warten, bis die Elektroautos das Problem lösen. Business as usual ist aber nicht mehr möglich.

Wir möchten mit diesem Papier eine Grundlage und Vorschläge für einen umweltfreundlicheren und gleichzeitig effizienteren Verkehr leisten. Bei der Bahn ist die Elektromobilität ja längstens umgesetzt. Es steht ausser Frage, dass der öV im Verbund mit dem Velo- und Fussgängerverkehr einen weitaus grösseren Anteil am Gesamtverkehr übernehmen kann als heute. Man muss es aber wollen. Und man muss etwas dafür tun.

Ich freue mich, dass wir die öV-Offensive zusammen mit dem VCS lancieren können. Unser Papier richtet sich in erster Linie an den Kanton Bern, von dem wir einen aktiveren Ausbau des öffentlichen Verkehrs erwarten. Natürlich hat es unter den Vorschlägen, solche, die eher die Gemeinden oder den Bund angehen, wenn es sich um nationale Projekte handelt. Bei allen sind ausserdem die Verkehrsunternehmungen gefordert. Aber auch hier kann der Kanton eine gewisse Rolle spielen, indem er die Massnahmen an den richtigen Stellen einbringt und einfordert.

Die Vorschläge enthalten nichts Revolutionäres oder Unumsetzbares. Wir wollen keine Luftschlösser bauen, dafür aber rasch Fortschritte erzielen können. Einige Vorschläge sind schon bekannt, aber eben noch nicht umgesetzt. Wir greifen sie deshalb wieder auf, weil wir sie als wirkungsvoll und dringlich erachten. Dazu gehören als Punkt 1 die «Schnellen Bahntangenten» in Bern und Biel, also die Umfahrung der Hauptbahnhöfe auf dem Verbindungsstrecken, die eine starke Verkürzung der Reisezeiten und neue Direktverbindungen erlauben würden.

Ein Vorteil dieser Lösung wäre ausserdem eine gewisse Entlastung des Berner Hauptbahnhofs. Die gleiche Wirkung haben die Halte von Regioexpress- und Interregio-Zügen in den Sekundärknoten Europaplatz und Wankdorf. Ein wichtiges Element sind aus unserer Sicht die internationalen Züge. Das Potenzial ist hier bei weitem nicht ausgeschöpft. Der Bahnhof Bern, immerhin der zweitwichtigste der Schweiz, verfügt nur noch Richtung

Deutschland über befriedigende Verbindungen. Besonders schmerzhaft und auch symbolisch für den Abstieg des Bahnhofs Bern im internationalen Verkehr ist der Wegfall der direkten Züge nach Paris.

Ebenso unbefriedigend ist der Zustand der für den Kanton Bern traditionell wichtigen Lötschberg-Simplon-Linie, dem Tor zum Süden. Zwar sind auf der Südseite des Simplons Verbesserungen in Arbeit. Der Doppelspur-Vollausbau des Lötschbergs ist ebenfalls aufgelegt. Damit ist es aber nicht getan. Es braucht ein ständiges und nachdrückliches Engagement für ein konkurrenzfähiges Angebot an Reisezügen Richtung Süden. Kaum noch gesondert erwähnen muss ich, dass überhaupt keine Nachtzüge mehr über Bern verkehren. Dies obschon diese Züge sonst in ganz Europa eine Renaissance erleben und oft ausgebucht sind. Diese Chance sollten sich die Bundesstadt und das Oberland nicht entgehen lassen.

Gerade im touristischen Verkehr ist der Anteil von Bus und Bahn nicht besonders gut. Die Folge davon sind lange Autokolonnen an den Wochenenden und von Autos verstopfte Destinationen. Das hat viele Gründe. Einer davon ist, dass die Bergbahnen und andere Ziele oft viel leichter mit dem Privatauto zu erreichen sind. In dieser Frage fordern wir den Kanton dazu auf, die Lage zu analysieren, um mögliche Verbesserungen umzusetzen. Die Verlängerung der MOB an der Lenk bis zur Talstation der Metschbahn ist nur ein Beispiel für eine mögliche Massnahme.

Wir wissen natürlich, dass im öV etliche Ausbauten beschlossen oder geplant sind. Das ist gut so, reicht aber nicht mehr aus, vor allem, weil teils mit grossen Verzögerungen gerechnet werden muss. Es braucht rasch zusätzliche Anstrengungen. Unsere Vorschläge werden allein nicht ausreichen, um auf den angestrebten Verkehrsanteil des «Umweltverbunds» von 50 Prozent bis 2040 zu kommen. Dazu sind weitere entschlossene Schritte etwa in der Raumplanung, der Parkplatzbewirtschaftung und dem Ausbau des Fussweg- und Velonetzes nötig. Wir konzentrieren uns auf die Offensive im öV. Dieser muss in der Lage sein, die angestrebte Verlagerung zu unterstützen und zu bewältigen.