



*Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Bern*

*Postfach  
3000 Bern*

[ig@igoev-bern.ch](mailto:ig@igoev-bern.ch)  
[www.igoev-bern.ch](http://www.igoev-bern.ch)

## **Jahresbericht 2018**

Sehr geehrte Damen und Herren, Kolleginnen und Kollegen

Ein Jahresbericht ist auch eine Rechenschaftsablage, mit der der Vorstand den Mitgliedern Einblick in die Tätigkeit gibt. So erhalten sie Aufschluss darüber, ob sich die Mitgliedschaft und auch das Entrichten des Beitrags lohnen. Wobei es im Fall der IGÖV Bern anzumerken gilt, dass dieser mit zwanzig Franken nicht besonders hoch angesetzt ist.

In der Vereinstätigkeit gibt es grössere und kleinere Projekte, Neuartiges und Routinearbeiten, die aber auch ihre Wichtigkeit haben. In unserem Fall ordnen sie sich in den Zusammenhang der Verkehrspolitik in Stadt und Kanton Bern ein und zum Teil auch in die Verkehrspolitik des Bundes sowie der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Ich erlaube mir, im Jahresbericht zuerst die Schwerpunkte unserer Tätigkeit, dann auch die „Nebentätigkeiten“ zu erwähnen und schliesslich ganz kurz auf das Umfeld zu sprechen zu kommen.

### **Arbeit Vorstadtbahnhöfe**

Noch ins letzte Berichtsjahr, in den Oktober 2017, fiel der Anlass an der Uni Bern zum Thema der Vorstadtbahnhöfe, der auf sehr grosses Interesse stiess. Ich erwähne ihn, weil sich daraus inzwischen eine Folgearbeit ergeben hat, die uns in den letzten Monaten hauptsächlich beschäftigte, und es auch in kommenden Wochen noch tun wird. Wie hoffen, sie im Frühling 2019 abschliessen zu können. Dann wird sie auch der Öffentlichkeit vorgestellt. Ich kann sie deshalb jetzt noch nicht im Detail präsentieren, will sie aber nicht unerwähnt lassen.

Der Anstoss gab die Retraite des Vorstands, die wir am 2. Februar 2018 in einem Saal der Unia in Bern durchführten. Wir öffneten den Fächer, um zu schauen, in welchen Bereichen und zu welchen Themen die IGÖV Bern Vorschläge machen und Impulse liefern kann. Wir haben etliche Möglichkeiten gefunden und diskutiert. Darunter die Verbesserung der öV-Angebote im ganzen Kanton Bern und besonders in den touristischen Regionen oder die Frage des elektronischen Ticketings. Themen und zu tun gibt es viel, lautete das Fazit. Aber wir müssen uns beschränken, wir sind ja eine Freiwilligenorganisation. Am Ende haben wir uns für einen Vorschlag entschieden, den wir mit „Aufwertung und Potenzial-Ausschöpfung Bahnknoten Bern“ bezeichneten.

Inzwischen ist daraus eine Arbeit mit dem Titel „Neue schnelle Direktverbindungen für die Hauptstadtregion“ geworden. Sie macht detaillierte Vorschläge, wie die Zentrumsbahnhöfe von Bern und Biel durch neue Direktverbindungen, die sie umfahren, entlastet werden könnten. Unsere Fahrplan- und Trassenspezialisten Martin Bitter, Urs Schopfer und Christian Winter haben mögliche Linien analysiert und einen konkreten Vorschlag erarbeitet. Die darin enthaltenen neuen Linien und Verbindungen würden grosse Fahrzeitgewinne zwischen wichtigen peripheren Bahnhöfen schaffen. Anders als in der ursprünglichen Annahme stehen nicht die Bahnhöfe Europaplatz und Wankdorf im Vordergrund, sondern Zollikofen, Ostermündigen und Gümligen. Herzstück der Idee, soviel können wir verraten, ist es, die bisher nur für den Güterverkehr

benutzten Verbindungsschlaufen im Osten von Bern und Biel auch für den Personenverkehr zu nutzen. Wir sichern die Plausibilität des Vorschlags in den nächsten Wochen mit externen Fachleuten ab und präsentieren ihn dann, wie gesagt, im Frühling der Öffentlichkeit. Unser Ziel ist es, den Anstoss zu geben für eine Debatte über die Weiterentwicklung des Bahnangebots in der Hauptstadtregion, wobei diese Region relativ weit gefasst ist.

### **Abstimmung Tram Bern–Ostermundigen**

Ganz Anfang Jahr beschäftigte uns die kantonale Abstimmung über das Tram von Bern nach Ostermundigen und damit ein politisches Thema im engeren Sinn. Das Projekt hat, wie Sie wissen, eine lange Vorgeschichte, und es war nicht die erste Abstimmung. Es war aber die entscheidende. Ein Nein hätte das definitive Aus bedeutet und den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration Bern stark zurückgeworfen. Wir stuften die Vorlage als sinnvoll und wichtig ein. Aufgrund der vorangehenden Resultate und des heftigen Widerstands erwarteten wir ein knappes Resultat. Die Vorlage hatte über das eigentliche Projekt hinaus noch eine andere Bedeutung. Es ging um die Frage, ob es überhaupt noch möglich ist, ein grösseres kantonales öV-Projekt zu realisieren, das in erster Linie der Agglomeration Bern zugutekommt. Die Gegner versuchten in ihrer Kampagne bekanntlich, den Anti-Stadt-Reflex auf dem Land zu schüren.

Die IGöV-Bern hat sich aus all diesen Gründen in der Kampagne intensiv engagiert. Hans-Jörg Rhyh war in der Arbeitsgruppe dabei, die die Kampagne vorbereitete, verschiedene Vorstandsmitglieder haben beim Verteilen des Propagandamaterials mitgemacht und sind publizistisch aktiv geworden: mit dem Organisieren und Schreiben von Leserbriefen, auf den sozialen Medien, mit Medienmitteilungen und Zeitungsartikeln. Das Resultat war am Ende tatsächlich knapp, aber eben positiv. Das Nein in den ländlichen Teilen des Kantons war weniger ausgeprägt als befürchtet. Unser Einsatz hatte sich gelohnt. Bleibt zu hoffen, dass das Bundesgericht endlich über die Abstimmungsbeschwerde entscheidet, damit das Projekt zeitgerecht realisiert werden kann. Ein Dank geht in diesem Zusammenhang an die IGöV Schweiz, die uns mit einem Beitrag von tausend Franken unter die Arme griff.

### **Mitarbeit in Gremien**

Mitglieder des Vorstands haben in verschiedenen Arbeitsgruppen und Gremien Einsitz genommen. Anspruchsvoll war die Mitarbeit insbesondere in der Begleitgruppe Werkstätten BLS. Diese hatte ihre Arbeit schon abgeschlossen, als sie letztes Jahr reaktiviert wurde. Dabei ging es darum, die Möglichkeit für eine Werkstätte in Biel vertieft abzuklären, nachdem die SBB diese Variante aus taktischen Gründen ins Spiel gebracht hatte. Hans-Jörg Rhyh, der die Materie aus dem FF kennt, hat sich erneut zur Verfügung gestellt. Schnell war klar, dass es sich um einen untauglichen Vorschlag handelt. Die Begleitgruppe ist nun definitiv aufgelöst. Das fürs Funktionieren der S-Bahn Bern wichtige Thema beschäftigt die BLS, die Politik und am Ende wohl auch die Gerichte auch weiterhin. Hans-Jörg Rhyh wird im Traktandum 8 über die Stand der Dinge informieren. Mit zu diesem Punkt gehört unsere Stellungnahme vom 27. Dezember 2017 zum Sachplan Verkehr und zum Richtplan des Kantons Bern, in der wir mangels Alternativen und angesichts der unbestrittenen Notwendigkeit den Bau der neuen Werkstätte im Chlyforst Nord unterstützen.

Ein finanziell noch deutlich grösseres Vorhaben ist der Ausbau des Bahnhofs Bern, der unter dem Titel Zukunft Bahnhof Bern ZBB erfolgt. Er wurde ebenfalls durch juristische Schritte verzögert, hat inzwischen aber begonnen. Der Bau der Angriffspunkte ist schon fortgeschritten, so dass demnächst die Hauptarbeiten am neuen RBS Bahnhof mit dem Zufahrtstunnel beginnen können. Es ist ingenieurmässig und bahntechnisch ein äusserst interessantes Projekt, das die Stellung des öffentlichen Verkehrs hoffentlich stärken und die Kapazität sowie die Benutzerfreundlichkeit des Bahnhofs Bern erhöhen wird. Mit Martin Bitter ist die IGöV in der Begleitgruppe ZBB vertreten, in der die Bauherren regelmässig über den Fortgang der Arbeiten informieren.

Unser Vorstandsmitglied Simon Bischof vertritt uns in den Gremien der IGÖV Schweiz. Als engagiertes Mitglied des Freiburger Grossen Rats hält er uns auch über die Bestrebungen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Nachbarkanton auf dem Laufenden. Auch dort soll der Bahnverkehr ausgebaut werden. Die SBB und der Kanton haben vor kurzem eine „Gesamtperspektive“ mit sechs Schwerpunkten unterzeichnet, worüber wir uns natürlich freuen.

### **Stellungnahmen**

Ausser jener zum Richtplan hat die IGÖV Bern im Berichtsjahr drei weitere Stellungnahmen eingereicht. So haben wir an der öffentlichen Mitwirkung zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse teilgenommen. Wir unterstützen im Prinzip das vom Kanton vorgeschlagene zweistufige Vorgehen, das zunächst den Trolleybus 20 doppelgelenkig bedienen und mit dem Länggassast des 12er-Busses verknüpfen will, was bereits in einem Jahr geschieht. Später soll die Länggasse mit einem Tram bedient werden. Wir empfehlen, dieses Vorhaben 2025 neu zu beurteilen und eine allfällige Tramlinie nicht zum überlasteten Knoten Hirschengraben zu führen, sondern direkt Richtung Westen auf eine neue Achse

In unserer Stellungnahme zum Ausbauschnitt Bahninfrastruktur 2030/35 haben wir uns als Berner Sektion insbesondere dafür ausgesprochen, den Teilausbau des Lötschbergtunnels schon in diesen Ausbauschnitt aufzunehmen. Wie Sie wissen, hat der Bundesrat in seiner vor kurzem veröffentlichten Vorlage ans Parlament diese Haltung übernommen. Wir sind als Verein inzwischen auch dem Lötschberg-Komitee beigetreten.

In einer weiteren Stellungnahme haben wir uns zur Umstellung auf Busbetrieb zwischen Spiez und Interlaken geäußert, den wir insbesondere wegen der kurzen Abstände der Haltestellen gutheissen.

Unsere Stellungnahmen finden Sie auch auf unserer Homepage.

### **Papier Mitgliederwerbung**

Eine Daueraufgabe bleibt die Mitgliederwerbung. Ueli Müller hat dazu ein Papier erarbeitet, das wir diskutierten. Wunder gibt es hier keine. Es geht aber auch darum, die Gelegenheiten und die Kontakte zu nutzen, die sich ergeben. Eine der vorgeschlagenen Massnahmen heisst „Mitglieder werben Mitglieder“. Ich ergreife also die Gelegenheit, um euch an diese Möglichkeit zu erinnern und euch auch mit den Flyern einzudecken, die aufliegen und euch vielleicht zu überlegen, wer interessiert sein könnte. Schliesslich setzen wir uns für eine gute Sache ein.

### **Ausblick**

Das liefert mir das Stichwort zu einem kleinen verkehrspolitischen Ausblick. Die Zukunft der Mobilität scheint aus heutiger Sicht durch zwei grundlegende Entwicklungen geprägt zu sein. Da sind einerseits der erwartete technische Fortschritt, die Automatisierung mit selbstfahrenden Vehikeln und die Elektromobilität; andererseits spielen die Klimaerwärmung und ihre Folgen eine zunehmende Rolle. Man kann sie nicht mehr einfach ignorieren. Beim Verkehr hängt beides irgendwie zusammen. Nur ist es nicht so einfach, dass man sagen kann, mit mehr Elektroautos retten wir die Umwelt.

Sowieso: Wer fährt denn heute elektrisch? Es ist der öV. Der Schienenverkehr steht in der Schweiz schon lange unter Strom. Wie wir heute gesehen haben, werden auch die Busse mit grossen Schritten auf diese Energieform umgestellt, die im Fall von Bernmobil umweltfreundlich hergestellt wird. Der Privatverkehr ist hingegen längst nicht soweit. Man spricht seit 30 Jahren davon, wie gut und nötig dieser Schritt wäre und dass der Durchbruch bevorstehe, wirklich

passiert ist bis heute wenig. Die Zulassung von rein elektrisch angetriebenen Fahrzeuge liegt in der Schweiz unter drei Prozent. Die Autoindustrie, so hat man leider den Eindruck, zeigte sich bisher erfindungsreicher beim Herstellen von raffinierten Chips zum Umgehen der Dieselvorschriften, als bei der Konstruktion von emissionsarmen und leichten Fahrzeugen. Auch beim Verbrauch wurden Motoren und Elektronik so optimiert, dass sie in den vorgegebenen Fahrzyklen in den Prüfanlagen gut abschneiden, im Alltagsverkehr aber weniger. So weisen die Hochglanzprospekte tiefe Verbrauchswerte aus, die im Alltag nie eingehalten werden. Kein Wunder, steigt der Treibstoffverbrauch weiter an.

Jetzt sollen die Elektroautos kommen. Sie werden es wahrscheinlich auch. Der Druck steigt, das Modellangebot nimmt zu, die Zahl der Ladestationen auch. Wie schnell es geht, ist unsicher. Laut dem Wunsch der abtretenden Verkehrsministerien sollen es bis im vier Jahren 15 Prozent der Neuzulassungen sein. Der Bund will die Elektromobilität auch mit preislichen Anreizen fördern und sie weiterhin von Steuern befreien. So sinnvoll das auf den ersten Blick sein mag: Es ist auch eine Gefahr für den öffentlichen Verkehr. Der Staat fördert damit nicht nur die Elektroautos, er verbessert insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit des Privatverkehrs gegenüber Bahn und Bus. Der Chef des Astra erwartet wegen der privaten Elektromobilität bereits Mehrverkehr auf der Strasse, wie er kürzlich in einem Interview festhielt. Genau das ist in Norwegen geschehen, wo die Elektroautos sehr stark gefördert werden. Immerhin will die Schweiz auf direkte Kaufprämien verzichten, wie sie in einigen Nachbarländern gewährt werden.

Laut den Fachleuten könnten die selbstfahrenden Fahrzeuge ebenfalls zu einer Zunahme des Privatverkehrs führen. Was nichts anderes bedeutet, als dass sich der Modal Split zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln würde. Man soll den Teufel nicht an die Wand malen, aber es gilt, diese Trends im Auge zu behalten. Es wäre paradox, wenn unter dem Titel des Umweltschutzes und des Fortschritts jener Verkehrsträger benachteiligt würde, der seit Jahren weitaus am umweltfreundlichsten und fortschrittlichsten unterwegs ist, der am wenigsten Platz benötigt und den Verkehr in den meisten Fällen am effizientesten organisiert – und der eben die Elektromobilität praktiziert und nicht nur davon spricht.

Zu hoffen und nötig ist vielmehr, dass der öffentliche Verkehr seinen Anteil in den nächsten Jahren sehr deutlich steigern kann. In seinen neusten Zahlen rechnet der Kanton Bern mit einem solchen Szenario. Der öV soll gemäss den neuen Zahlen bis 2040 um 54 Prozent wachsen, der private um 15 Prozent. Etwas ist aber zu beachten: Diese Entwicklung tritt auch bei noch so viel Automatisierung nicht automatisch ein. Sie hängt massgeblich vom Rahmen ab, den die Politik setzt. Vom Bau der Infrastrukturen insbesondere, aber auch von preislichen Anreizen, den Gesetzen und natürlich von der Qualität und vom richtigen Ausbau des Angebots. Dieses darf sich in Bern ja sehen lassen. Ich zitiere gerne den Schlusssatz aus einem längeren Beitrag, der kürzlich im deutschen Magazin „Stadtverkehr“ über Bernmobil erschienen ist: „Unter dem Strich heisst das: Die Menschen in Bern sind nicht nur bereit für die Mobilitätswende, sie sind bereits „mittendrin“; Bernmobil macht ihnen in diesem Sinne zielgenaue Angebote und sie greifen zu. Möge das Berner Beispiel Schule machen.“

Ich brauche nicht besonders darauf hinzuweisen, dass dieses gute Angebot keine Selbstverständlichkeit ist, sondern das Ergebnis von harter Arbeit und manchmal auch von harten Auseinandersetzungen. Es gilt, dazu Sorge zu tragen und es weiterzuentwickeln. So gesehen gibt es auch in Zukunft viel zu tun, in Bern und anderswo, für die Politik, die Verkehrsunternehmen und auch für Vereine wie die IGÖV Bern.

Peter Krebs, November 2018