

Verkehr in der Region Bern

Intelligente Lösungen zur Vermeidung des Verkehrskollapses



Pendlerströme zu Hauptverkehrszeiten

Einleitung

Wie in allen grösseren Städten ist die Verkehrssituation auch in Bern ein Problem. Die Strassen, Züge, Trams und Busse sind in den Hauptverkehrszeiten überfüllt.

In den Hauptverkehrszeiten ist die Verkehrsinfrastruktur am Anschlag. Wie sieht es um halb 10 morgens oder abends aus? In der Nacht? Am Nachmittag? Öffentliche Verkehrsmittel und Strassen sind ausserhalb der Spitzenzeiten halb leer.

Die Verkehrsinfrastruktur hat ungenutzte Kapazitäten. Genau hier sieht die Entente Bernoise die Möglichkeit, auf intelligente und kostensparende Weise den drohenden Verkehrskollaps in Bern zu verhindern.

Die Finanzlage von Bund, Kanton und der Stadt verunmöglicht es, dem Verkehrsproblem mit einem umfassenden Infrastrukturausbau gerecht zu werden. Deswegen drängt sich eine andere Lösung auf: die Mobilitätsnachfrage

kann gesteuert und somit die Infrastrukturnutzung optimiert werden, ohne dass grosse bauliche Investitionen notwendig sind.

Diese Studie beschreibt zuerst in der Ausgangslage die heutige und die prognostizierte Verkehrssituation der Stadt Bern. Anschliessend wird gezeigt, welche Möglichkeiten es zur Beeinflussung des Verkehrs gibt und weshalb Bern bestens geeignet wäre, in einem Pilotprojekt zu demonstrieren, wie Schweizer Städte den Verkehrskollaps vermeiden können. Den Schluss bilden die Forderungen der Entente Bernoise.

Ausgangslage

Pendlerströme: Mehr als 150'000 Personen sind in der Stadt Bern beschäftigt. Bereits im Jahr 2000 pendelten mehr als 85'000 Personen aus anderen Gemeinden zur Arbeit nach Bern, während nicht einmal 15'000 wegpandelten. Zusätzlich kommen täglich mehrere Tausend Schüler und Studierende in die Stadt Bern. Bern ist auch anziehend für Touristen: in den ersten drei Quartalen 2012 verzeichnete die Stadt bereits über 310'000 Ankünfte in Hotelbetrieben.

Verkehrszunahme: Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland erwartet bis 2030 eine Zunahme des öffentlichen Verkehrs um 60% und des motorisierten Individualverkehrs um immerhin 25%. Der Verkehrszuwachs ist einerseits auf die Zunahme der Pendlerströme zurückzuführen. Die Agglomerationen wachsen und die Arbeitsplätze wandern tendenziell eher Richtung Zentren, was mehr Pendlerverkehr verursacht. Andererseits wird der Freizeit- und Einkaufsverkehr zunehmen, und ältere Menschen werden tendenziell mobiler sein.

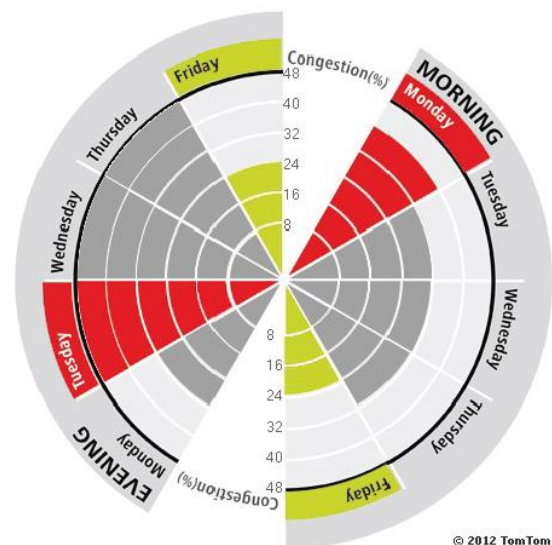
Die prognostizierten Zunahmen sind hoch, da von einem Bevölkerungswachstum von etwa 6% und einem Arbeitsplatzwachstum von 8-9% bis 2030 ausgegangen wird.

Hauptverkehrszeiten: Wer morgens nach Bern zur Arbeit pendelt, will in der Regel zwischen viertel nach sieben und halb neun im

Büro sein, während Schüler, Studierende und Touristen Bern tendenziell etwas später erreichen. Jedoch verlassen häufig Arbeitnehmer, Schüler, Studierende, Touristen und Besucher gemeinsam die Stadt Bern zwischen fünf und sieben Uhr abends. In zwei Stunden müssen dadurch die Verkehrswege aus der Stadt Bern heraus unter der Arbeitswoche tendenziell bis zu 100'000 Pendelnde verkraften.

Motorisierter Individualverkehr: Bern hat einen durchschnittlichen Stauindex von 15%. Das heisst, dass die Reisezeiten für bestimmte Wege in Bern mit dem Auto zu Hauptverkehrszeiten durchschnittlich 15% länger dauern als während den Nebenverkehrszeiten. Hat jemand einen Pendlerweg von 30 Minuten pro Tag bei guten Verhältnissen, muss er durchschnittlich mit 57 Stunden Verspätung pro Jahr rechnen. Montagmorgen und Dienstagabend sind die staureichsten Zeiten. Am wenigsten Stau zu den Hauptverkehrszeiten in Bern gibt es jeweils freitags (*siehe Abbildung 1*).

Trotzdem steht Bern im europäischen Vergleich gut da. Istanbul hat beispielsweise einen durchschnittlichen Stauindex von 57% und führt damit die Rangliste der staureichsten Städte Europas an. Besser als in Bern haben es die Autofahrer beispielsweise in Madrid (14%) oder in Malmö (11%).



© 2012 TomTom

Abbildung 1: Stau an den Arbeitstagen auf den Strassen zu und in der Stadt Bern im zweiten Quartal 2012.

Öffentlicher Verkehr: Bereits heute sind die Züge und Regionalzüge zu den Hauptverkehrszeiten teilweise brechend voll. Für 2024 sind Zunahmen des Bahnverkehrs auch im Regionalbereich von 21% (Unterzollikofen-Bern, S-Bahn) bis zu 95% zu Spitzenzeiten (Biel-Bern) prognostiziert.

Korridor	Spitzenstundenbelastung in Personen 2007	Prognose Spitzenstundenbelastung in Personen 2024	Veränderung in %
Laupen-/Fribourg-Thörishaus-Bern	1050	1690	61
Langnau-Bern (S-Bahn)	610	940	54
Biel-Bern (S-Bahn)	730	1420	95
Belp-Bern (S-Bahn)	1080	1670	55
Burgdorf-Bern (S-Bahn)	730	1270	74
Jegenstorf-Bern (S-Bahn)	1080	1890	75

Abbildung 2: Regionalzugstrecken mit Veränderungen der Spitzenstundenbelastung über 50% von 2007 bis 2024 (Prognose; eigene Darstellung nach Ecoplan 2009)

Seit dem Fahrplanwechsel am 9.12.2012 ist das **Tram- und Busnetz** von Bernmobil grösser geworden. Die Kapazität wurde erhöht und der Hauptbahnhof Bern entlastet, weil schon im Bahnhof Wankdorf auf das Tram umgestiegen werden kann. Trotzdem wird das Tram- und Busnetz zu Spitzenzeiten auch heute bis an die Grenzen ausgelastet.

Der **Hauptbahnhof** Bern stösst gegenwärtig an seine Kapazitätsgrenzen und ist offenkundig überlastet. Ähnlich oder dramatischer sieht es beim RBS-Bahnhof aus. Täglich gehen 60'000 Fahrgäste durch den **RBS Bahnhof**, welcher für täglich 16'000 Fahrgäste konzipiert wäre. Entsprechend wird es zu den Hauptverkehrszeiten im RBS-Bahnhof sehr eng. Ein Ausbau ist geplant, die Finanzierung steht aber noch nicht fest.

Möglichkeiten zur Beeinflussung der Verkehrssituation: Wege weg vom Verkehrskollaps

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die Verkehrssituation zu beeinflussen:

- bauliche Investitionen,
- das Fördern der Intermodalität (optimale Nutzung und Kombination verschiedener Verkehrsmittel),
- die Steuerung der Nachfrage nach Mobilität über die Benzin-, Auto-, ÖV-Preisanpassung und ermutigenden oder schikanierenden Tempolimiten,
- Verkehrsmanagement (optimale Geschwindigkeiten zur Vermeidung von Staus).
- Mobilitätsmanagement (restriktive Nutzung des Standstreifens als Fahrstreifen zur kurzfristigen Erhöhung der Verkehrsinfrastruktur).

Neben den genannten Möglichkeiten gibt es vor allem eine kostensparendere und weitsichtigere Option: nämlich die **bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur**. Nur zu den Hauptverkehrszeiten kommt es zu Überlastungen. Weshalb nicht diese Verkehrsspitzen brechen und die Infrastruktur gleichmässiger nutzen?

Kostensparend ist diese Lösung deshalb, weil kaum Kapazitäten der Verkehrsnetze erweitert werden müssen. Vielmehr ist der Schul- bzw. Arbeitsbeginn zu verschieben und die Präsenzzeiten am Arbeitsplatz zu senken bzw. flexibler auszugestalten.

Nutzen flexibilisierter Arbeitszeiten

1. Das Verkehrsaufkommen zu Spitzenzeiten wird reduziert.
2. Volks- und betriebswirtschaftliche Kosten durch Staus werden reduziert. Pendlerinnen und Pendler treten ihren Arbeitsplatz dann an, wenn die Hauptverkehrszeit vorüber ist.

3. Nutzen für die Arbeitgeber: Flexiblere Arbeitszeiten zeugen vom Vertrauen der Führung und erhöhen Produktivität und Motivation der Mitarbeitenden.

Pilotprojekt Bern

Bern ist besonders geeignet, um ein Pilotprojekt in der Steuerung der Infrastrukturnutzung durchzuführen. Bern hat viele öffentliche Arbeitgeber: Bund, Kanton und die Stadt können als Vorreiter ihre Arbeitszeiten flexibilisieren und somit zur Verbesserung der Verkehrssituation beitragen. Ausserdem hat Bern viele Ausbildungsstätten (Schulen sowie universitäre Hochschulen und Fachhochschulen), die ihren Unterrichtsbeginn bzw. -schluss anpassen können.

Bund, Kanton und Stadt Bern (öffentliche Unternehmungen ausgeklammert) bieten in Bern rund 38'000 Arbeitsplätze an. Wenn 50% ihrer Angestellten ausserhalb der Stosszeiten zu ihrem Arbeitsplatz gelangen, reduziert sich der Pendlerstrom allein durch diese Massnahme um rund 19'000 Personen. Werden weitere rund 5'000 Schülerinnen und Schüler sowie Studierende angenommen, deren Unterricht erst ab 0900 Uhr beginnt, wird die Infrastruktur in den Spitzenzeiten um schätzungsweise gut 24'000 pendelnde Personen entlastet.

SBB und Swisscom gehen bereits mit gutem Beispiel voran: im Rahmen eines im Februar 2013 lancierten und wissenschaftlich begleiteten Pilotprojekts erhoffen sich beide Unternehmen vertiefte Erkenntnisse bezüglich Umsteigeeffekte auf den ÖV und Arbeitszufriedenheit infolge flexiblierter Arbeitszeiten. Erste Resultate sollen bis Juni 2013 vorliegen.

Zusammenfassende Schlussfolgerungen

Der Ansatz, die Infrastruktur (Strasse und Schiene) der wachsenden Nachfrage anzupassen, stösst an seine Grenzen: Platz und Geld dazu fehlen. Wenn jedoch die Verkehrsspitzen gebrochen werden, genügt die heutige Infrastruktur. Die Entente Bernoise erachtet die Steuerung der Infrastrukturnutzung als zukunftsweisenden Ansatz.

Die Bilanz der Entente Bernoise:

- Ein substanzieller Ausbau der Infrastruktur stösst an seine finanziellen Grenzen.
- Um den drohenden Verkehrskollaps abzuwenden sind daher Massnahmen zu ergreifen, die auf eine Entlastung der bestehenden Infrastruktur hinaus laufen.

Die Entente Bernoise fordert deshalb:

- Bern lanciert ein mit Bund und Kanton koordiniertes Pilotprojekt mit dem Ziel, dank geeigneter Arbeitszeitmodelle die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen und damit zu entlasten.
- Die öffentlichen Arbeitgeber tragen koordiniert zum Pilotprojekt bei, indem sie ihre Bürozeiten flexibilisieren bzw. Präsenzzeiten verringern.
- Auch die Ausbildungsstätten tragen zum Pilotprojekt bei: keine Schule ab Sekundarstufe II, Uni oder Fachhochschule in Bern führt Kurse zwischen 0730 – 0900 Uhr durch

01/2013