

Mittel- und längerfristige ÖV-Perspektiven im Seeland / Berner Jura

Bericht über den Workshop vom 21. Nov. 2018 in Biel

Anlass des Workshops

Alle vier Jahre haben die sechs R(V)K im Kanton Bern und somit auch die RVK Biel – Seeland – Berner Jura ein Regionales Angebotskonzept zu verfassen – dies als eine der Grundlagen fürs AÖV zur Erarbeitung des Kantonalen Angebotskonzeptes und zum Entwurf des Angebotsbeschlusses zuhanden Regierungsrat und Parlament.

Die Arbeiten am Regionalen Angebotskonzept 2022-2025 ("AK 2022-25") werden Anfang 2019 in Angriff zu nehmen sein. In der RVK 1 fällt dies terminlich mit dem Wechsel in der Geschäftsleitung per 1.1.2019 zusammen. Um die neuen Co-Leiter in der Startphase zu entlasten, beschloss der RVK-Vorstand, gewisse Vorarbeiten zum AK 2022-25 bereits im Jahr zuvor durchzuführen.

Diese Vorarbeiten umfassten einerseits eine Analyse der Nachfrage- und Kostendeckungsgrad-Entwicklung im Zeitraum 2014-2017 auf allen Linien des Regional- und Ortsverkehrs im Seeland / Berner Jura. Der Schlussbericht zu diesem Monitoring lag im Dezember 2017 vor.

Anderseits umfassten die Vorarbeiten zum AK 2022-25 besagten Workshop vom 21. 11. 2018, der den fachlichen und persönlichen Austausch mit den Transportunternehmungen und weiteren Partnern der RVK sowie die Einführung des neu gewählten Geschäftsleiter-Duos bezweckte. Die Auseinandersetzung mit den rezenten und aktuellen Entwicklungen im Mobilitätsbereich und speziell im ÖV sowie mit den mittel- bis längerfristigen Perspektiven sollte wertvolle Inputs für die Erarbeitung des AK 2022-25 liefern.

Programm des Workshops

- 8:45 **Begrüssung** (C. Gagnebin, Vizepräsident der RVK 1)
- 8:50 – 9:50 **Block 1: Rezente/aktuelle Entwicklungen im ÖV, neue Herausforderungen**
Referate:
 - Christian Aebi, Vorsteher AÖV, Bern (Optik Kanton)
 - Florence Schmoll, Stadtplanerin Biel (Optik Regionszentrum)
 - Marcus Rieder, Centre de Compétence Trafic Régional, Winterthur (Optik Wissenschaft)
- 9:50 – 10:10 **Pause**, Erfrischungen
- 10:15 – 11:15 **Block 2: Diskussion in Gruppen**
- 11:20 – 11:45 **Block 3: Aktuelle Reform RPV**
Referat Pierre-André Meyrat, Vizedirektor BAV
- 11:45 – 12:30 **Block 4: Zusammenfassungen**
 - Zusammenfassung der drei Gruppendiskussionen Block 2
 - Schlussworte der abtretenden sowie der neu gewählten RVK-Geschäftsführer
- 12:30 – 13:45 **Stehlunch**

Teilnehmende

Der Workshop vom 21.11.2019 in der Residenz Au Lac in Biel nahmen 30 Personen teil:

Externe Gastreferenten:

- Meyrat Pierre-André Vizedirektor BAV
- Rieder Marcus Centre de Compétence Trafic Régional Rieder CCRR

Transportunternehmungen:

- Cattin Roland CarPostal Région Ouest
- Droz Jean-Pascal CJ
- Flück Markus ASM
- Gruber Ronald PostAuto Region Bern
- Grisanti Marino TPF
- Kneuss Christophe VB
- Leckebusch Bernd VB
- Riedle Hubert BLS
- Staub Reto PostAuto Region Bern
- Wuillemin Pascal CFF Région Romandie

Verkehrsverbände:

- Bohnenblust Peter TCS, Sektion Biel-Seeland
- Hänni Aldo Pro Bahn, Sektion Bern-Mittelland
- Nobs Mario VCS, Reg.gruppe Biel/Bienne

Kantonale Verwaltung:

- Aebi Christian AÖV (→ Referent)
- Christiani Claudia TBA, OIK III
- Knecht Michael AÖV

Politik:

- Gauchat François Conseil du Jura, TTE (commission travaux public, transports et énergie)
- Moser Peter Grosser Rat, BaK (Bau-, Verkehrs-, Energie- und Raumplanungskommission)

Vorstand RVK:

- Droz Laurent Vertreter Centre Jura
- Gagnebin Christophe Vizepräsident RVK
- Misteli Jacques Vertreter Jura-Bienne
- Räber Jürg Vertreter seeland.biel/bienne
- Schmoll Florence Vertreterin Stadt Biel (→ Referentin)
- Thomas Ralph Präsident RVK (→ Moderator des Workshops)

Geschäftsstelle RVK:

- Berz Thomas Co-Geschäftsleiter ab 1.1.2019
- Brahier Arnaud Co-Geschäftsleiter ab 1.1.2019
- Daetwyler Francis Co-Geschäftsleiter bis 31.12.2018
- Pestalozzi Pierre Co-Geschäftsleiter bis 31.12.2018

Es trafen 17 Entschuldigungen ein.

Block 1: "Rezente/aktuelle Entwicklungen im ÖV, neue Herausforderungen"

Referat F. Schmoll

Florence Schmoll, Vorsteherin der Planungsabteilung Biel seit 2015, präsentierte erste Zwischenergebnisse der unter Bezug externer Fachleute in Erarbeitung befindlichen städtischen Gesamtmobilitätsstrategie 2018-2040.

Auf der Basis einer eingehenden Raumanalyse (Topografie, Nutzung – Zentralität, Städtebau – Urbanität) drängen sich fünf hauptsächliche Handlungsstränge der Mobilitätsstrategie auf:

- Attraktivierung des ÖV-Angebots durch eine bessere strukturierende Wirkung
- Verstärkung der Multimodalität resp. Intermodalität
- Aufwertung der städtischen öffentlichen Räume
- Ausnutzung der kurzen Distanzen durch vermehrten Langsamverkehr, Überwindung von Barriereneffekten (Rangierbahnhof, Bahnlinien, Autobahn)
- Aufwertung der Bahnhofs- und Schnittstellensektoren (z.B. Umfeld Bahnhof Mett)

Im ÖV-Bereich wird eine vermehrte Konzentration auf starke Achsen als Verbindung zwischen den Zentralitäts-Schwerpunkten innerhalb der Stadt / Kernagglomeration angestrebt. Nachdem das Projekt Regiotram für längere Zeit zurückgestellt wurde, steht eine Stärkung der Busachse Zentralplatz – Dufourstrasse – Gurzelen – Stadien – Zürichstrasse (Bözingenfeld) im Vordergrund.

Die Wohnquartiere sind direkt an die Zentralitäts-Schwerpunkte anzubinden, und die Buslinien sind optimal mit dem Bahnhof zu verknüpfen. Der Busverkehr soll flüssiger vorankommen.

Eine bessere Visibilität der Bushaltestellen und Integration in die Bemühungen um städtebauliche Aufwertungen ist anzustreben.

Referat Christian Aebi

C. Aebi, Vorsteher des Kantonalen Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, gliederte seine Präsentation wie folgt: 1) Ergebnisse Mikrozensus, 2) Prognosen zur Nachfrageentwicklung, 3) Entwicklung der Rahmenbedingungen.

Zum Teil 1:

- Im Kt. Bern blieb der Modalsplit (Personenkilometer / pkm resp. von der Kantonsbevölkerung zurückgelegte Wegstrecken) im Zeitraum 2010-2015 unverändert: 27% ÖV / 63% MIV / 8% Fuss- und Veloverkehr / 2% übrige – dies nach einer kräftigen Steigerung des ÖV-Anteils von 20 auf 27% in der vorangehenden 5-Jahres-Periode zulasten des MIV-Anteils, der zwischen 2005 und 2010 von 69% auf 63% sank. Seit 2010 hat also der ÖV-Anteil im Kt. Bern nicht mehr zugenommen – immerhin liegt er aber um 3 Prozentpunkte über dem schweizerischen Schnitt.
- Auch aufgrund anderer Kennwerte lässt sich ableiten, dass der Kt. Bern ÖV-affiner ist resp. sich im Verkehrsbereich leicht umweltbewusster verhält als der schweizerische Durchschnitt: So besassen im Jahr 2015 65% der bernischen Bevölkerung ein ÖV-Abonnement (GA o. Halbtax-Abo o. Verbund-Abo o. Strecken-Abo), verglichen mit 57% in der gesamten Schweiz. Auch ist die durchschnittliche Belegung pro Auto im Kt. Bern leicht grösser als im CH-Schnitt.
- Im Jahr 2015 waren die Einwohner des Kt. Berns pro Tag durchschnittlich 85 Minuten unterwegs: 18% der Wegzeit betrafen die Arbeit, 5 % die Ausbildung, 15% den Einkauf, ganze 53% die Freizeit und 9% übrige Bereiche.
- Aussagekräftig ist der stark unterschiedliche Modalsplit je nach Region: Die Bevölkerung in der Region Bern-Mittelland erreichte 2015 einen deutlich überdurchschnittlichen ÖV-Anteil von 34%, Thun-Innerport lag im kantonalen Schnitt von 27%, Biel-Seeland und Oberland West hatten 24% ÖV-Anteil, Emmental und

Oberaargau leicht weniger und der Berner Jura bloss 10% ÖV-Anteil, was auf einen deutlichen Röstigraben hinweist. Die Bevölkerung im Berner Jura legte somit 8mal mehr km per MIV als per ÖV zurück. In der Region Biel-Seeland lag dieses Verhältnis bei 1 zu 2.7 und in Bern-Mittelland bei nur 1 zu 1.6

- Auf die Agglomerationsbevölkerung bezogen, weist der Mikrozensus 2015 irritierenderweise den höchsten ÖV-Anteil in der Agglo Biel aus (35%), knapp vor der Agglo Bern (34%) und deutlich vor Thun (28%). Diese Reihenfolge korreliert nicht mit dem Anteil Abo-BesitzerInnen, wo die Agglo Biel mit 61% deutlich hinter der Agglo Bern (77%) und auch hinter der Agglo Thun (65%) liegt.

Zum Teil 2:

- Obwohl sich der Modalsplit im Kt. Bern in den letzten Jahren kaum mehr verändert hat, ist die ÖV-Nachfrage im Zeitraum 2010-2017 um 13% gestiegen, was deutlich über dem Angebotsausbau um 4% liegt, aber nur rund halb so viel ist wie die Nachfragezunahme im Zeitraum 2004-2010. Gemäss GVM 2012 müssten die Fahrgastzahlen im

Zeitraum 2017-2022 noch um 20% zulegen, was aus heutiger Sicht unrealistisch ist. Das aktualisierte kantonale GVM rechnet für den Zeitraum 2016-2040 beim ÖV mit 56% Nachfragesteigerung (pkm), bei den PW-Fahrten mit einem Plus von 14% (Fzg-km).

- Wenn nicht die pkm, sondern die Anzahl zurückgelegter Wege betrachtet wird, sehen die Anteile der Verkehrsmittel naturgemäß ziemlich anders aus: Gemäss kantonalem GVM legte im Jahr 2016 die bernische Bevölkerung 19% aller Wege zu Fuss zurück, 8% per Velo, 17% per ÖV und 56% per MIV.
- Jüngste Zahlen zeigen, dass die ÖV-Nachfrage im ländlichen Raum stärker steigt (allerdings mit grossen Unterschieden) als in den Agglomerationen, wobei noch nicht von einem klaren Trend zu sprechen ist.

Zum Teil 3:

- Bis 2025 und somit für den Zeitraum der Angebotskonzepte 2022-2025 werden sich die Rahmenbedingungen im Fernverkehr nicht verändern. Im Perimeter der RVK 1 dürfte die Inbetriebnahme des Ligerz-Tunnels per FP 2026 direkte Auswirkungen auf die Ausgestaltung des Regionalverkehrs haben.
- Mittelfristige Perspektiven: Die Bahn wird auch in Zukunft das primäre Massentransportmittel bleiben. Wie weit sich die automatisierte Fahrzeugsteuerung im ÖV durchsetzen wird, ist noch nicht absehbar, sollte aber auch kein Grund zu Panik sein – bei der Feinerschliessung könnte dies evtl. neue Möglichkeiten der Angebotsgestaltung eröffnen. Die verstärkte Veloförderung und der anhaltende Trend zu E-Bikes wird die ÖV-Feinerschliessung auf kurzen und mittleren Distanzen vermehrt konkurrieren, v.a. in den Städten, was die Erträge schmälern dürfte. Dennoch wird der ÖV das Angebot so dimensionieren müssen, dass Spitzenbelastungen bei Schlechtwetter und winters bewältigt werden können.
- Wegen des unterschiedlichen Finanzierungssystems bei Fernverkehr und Regionalverkehr – der Fernverkehr muss selbsttragend sein, während der Regionalverkehr durch die öffentliche Hand bestellt und abgegolten wird – ist die aktuelle ÖV-Tarifpolitik nicht frei von Konfusion: Eine IC-Fahrt Bern – Zürich mit Sparbillett kann preisgünstiger sein als eine halb so lange Regionalzugsfahrt, was eigentlich nicht haltbar ist. Wie sich die Tarife im schweizerischen ÖV weiterentwickeln werden, ist offen.

Referat M. Rieder

Marcus Rieder, Inhaber des auf den ÖV im ländlichen Raum und in Randregionen spezialisierten Büro CCRR, gliederte sein Referat wie folgt: 1) Einleitung, 2) Angewendete Methodik, 3) Gesellschaft, 4) Umwelt, 5) Technologie, 6) Schlussfolgerungen.

Im gesellschaftlichen Bereich sind folgende Tendenzen erkennbar:

- Individualisierung und somit höhere Bedeutung der Selbstbestimmung, grössere Vielfalt an Lebensstilen / Verhaltensweisen
- Demografische Alterung und Anspruch, jederzeit / in jedem Alter mobil zu sein
- Zunahme von Teilzeitarbeit, mehr Freizeit zur Verfügung
- Wenig Bereitschaft, Gewohnheiten in Frage zu stellen

Für den ÖV hat die Tendenz zur Individualisierung folgende Auswirkungen:

- Tarifsystem und Ticketing muss noch mehr vereinfacht werden (Einführung WIWO Walk-In Walk-out, Erfassung via SwissPass)
- ÖV hat nur als Massentransportmittel Chance, nicht als öffentliches Taxi
- Steigende Komfortansprüche wie z.B. WiFi bis hin zu Begleitservice für alte Personen
- Klare Verhaltensregeln im ÖV nötig

Zum Umweltbereich: Die Schweizer Bevölkerung ist nicht so grün, wie man sich das wünscht; denn Ökologie-Themen haben das individuelle Verkehrsverhalten und die Verkehrspolitik bisher wenig verändert. Der Motorisierungsgrad nimmt weiter zu (2017: 543 Autos auf 1000 Einwohner), ebenso die Potenz der Fahrzeuge. Grosse Teile der Bevölkerung sehen keine Grenzen der Mobilität. Eine Verteuerung des Treibstoffpreises in einem Ausmass, der das individuelle Verhalten ändern würde, ist kaum realisierbar.

Im Zeitraum 2001-2010 haben sich in der Schweiz die Preise im ÖV und im MIV sehr ähnlich und moderat entwickelt, nur wenig über dem Landesindex der Konsumentenpreise. Ganz anders im Zeitraum 2010-2016, wo der ÖV massiv teurer geworden ist (gut 30% teurer als 2001), währenddem der Konsumentenpreisindex annähernd stabil blieb (ca. 7% höher als 2001) und der MIV deutlich billiger geworden ist (knapp 5% unter dem Preisniveau 2001).

Für den ÖV lassen sich daraus folgende Schlüsse ziehen:

- Das Umweltargument zieht bei der Propagierung des ÖV nicht
- Der Preis des ÖV ist zentral, um mit dem MIV konkurrenzfähig zu bleiben
- Die Wachstumsprognosen für den ÖV sind vermutlich zu optimistisch. Eine Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr ist in naher Zukunft wenig wahrscheinlich. Vielmehr dürfte der Kulminationspunkt bereits erreicht sein

Im Bereich Technologie herrscht grosse Dynamik – Stichwort 4. industrielle Revolution (Digitalisierung, Automatisierung, Standardisierung, Elektrifizierung, Fernsteuerung, etc). Für den ÖV hat dies bedeutende Auswirkungen:

- Verstärkte Technikgläubigkeit resp. Glaube, dass alle Probleme lösbar seien
- Technolog. Entwicklung ist sehr schnelllebig -> Infrastrukturausbau hinkt stets hinten her, kann rasch überholt sein
- Trend zu neuen Verkehrsmitteln, die einen individuellen Mehrwert bringen
- Vielfalt an Verkehrsmitteln, die den ÖV auf verschiedenem Niveau konkurrieren werden, allerdings kommt Trend zur Nutzungsverdichtung dem ÖV zugute
- Vermehrte Ansprüche an Intermodalität, z.B. indem individuelle Transportgeräte wie Fahrräder, E-Trottinett etc. im Zug / Bus mittransportiert werden können
- Trend zum Elektro-Bus mit der Folge höherer Erstellungs- und Betriebskosten
- Zweifel an langfristiger Zuverlässigkeit und ökologischen Nachhaltigkeit neuer Technologien (z.B. Batterien -> "E-Bus ist Sondermülldeponie auf Rädern")
- Kleinere TUs sind angesichts der technologischen Herausforderungen im Nachteil, dies spricht für Fusionen

Schlussfolgerungen -> Handlungsfelder:

- Entwicklung einer Vision betr. Personen- und Güterverkehr in enger Koordination mit Raumplanung (STEP ist keine Vision). Vermeidung paralleler ÖV-Infrastrukturen in Randregionen, da zu wenig Potential
- Beschleunigung der Automatisierung im ÖV, um konkurrenzfähig zu bleiben
- Vernünftige Rahmenbedingungen, z.B. Umsetzung BehiG mit Augenmaß
- Vermehrte Kooperation unter den TU bis hin zu Fusionen zwecks Erreichung der kritischen Masse
- Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der neuen Technologien im Auge behalten

Block 3: "Aktuelle Reform RPV"

Referat Pierre-André Meyrat

P.A. Meyrat, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr, dankt für die Gelegenheit, die laufende Reform RPV (Regionaler Personenverkehr) in seiner "engeren Heimat" vorstellen zu dürfen.

Bis 1996 funktionierte der ÖV mittels konventioneller Defizitdeckung, wobei SBB und PostAuto anders behandelt wurden als die übrigen TU. Seit 1996 gilt das Spartenprinzip und im RPV das Besteller-Erststeller-Prinzip. Dies hatte eine starke "Aufrüstung" der Kantone und einen deutlichen Angebotsausbau im Regional- und Ortsverkehr zur Folge. Der Systemwechsel hat sich sehr bewährt und war motivierend.

20 Jahre später sind aufgrund einer ständeräätlichen Motion Überlegungen im Gang, wie der RPV noch besser geregelt werden könnte. Mitte 2016 erteilte der Bundesrat dem UVEK den Auftrag, eine Vernehmlassungsvorlage mit den Kantonen und den TU zu erarbeiten. Mit der Reform sollen die Finanzierung des RPV langfristig gesichert, die Gesamtsicht gestärkt, die Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen sinnvoll geregelt, Anreize für unternehmerisches Handeln und Effizienzsteigerungen erhöht und das Bestellverfahren vereinfacht/harmonisiert werden. Angestrebt werden 4-Jahres-Planperioden, wie dies der Kt. Bern bereits kennt.

Das UVEK wird auf Wunsch der Kantone zwei Varianten der RPV-Reform in die Vernehmlassung schicken: Die Variante "Optimierung" belässt es bei kleineren Anpassungen, währenddem die Variante "Teilentflechtung" signifikante Änderungen v.a. bei der Kompetenz-Aufteilung vorschlägt, indem der regionale Busverkehr künftig integral durch die Kantone geriert würde, wie dies heute bereits beim Ortsverkehr der Fall ist. Die Schnittstelle läge somit in Zukunft zwischen Bahn und Bus statt zwischen Regionalverkehr und Ortsverkehr.

Die Affäre rund um PostAuto Schweiz stellt zwar kein legislatives Problem dar, nimmt aber in der öffentlichen Wahrnehmung viel Raum ein und wird daher die RPV-Reform beeinflussen im Sinne gesteigerter Erwartungen. Lehren aus der Affäre werden in der Vernehmlassungsvorlage zu thematisieren sein.

Weiteres Vorgehen: April-Juni 2019 Vernehmlassungsverfahren, Dez. 2019 Stossrichtungsentscheid Bundesrat in Kenntnis der Vernehmlassungsergebnisse, Sommer 2020 Botschaft des Bundesrats ans Parlament.

C. Aebi hält fest, dass die Präferenz des BAV für die Variante "Teilentflechtung" in der Präsentation gut zum Ausdruck gekommen sei. In den Kantonen gebe v.a. die vorgeschlagene Verschiebung der Schnittstelle bez. Kompetenzen zu diskutieren. So z.B. wären interkantonale Busangebote noch schwieriger zu gerieren als heute. Wie das Beispiel des Regionalzugsverkehr Biel – Neuchâtel zeige, erschweren Kantongrenzen sehr oft die Angebotsplanung.

Block 4: Zusammenfassungen

F. Daetwyler: Zusammenfassung der Gruppendiskussion zum Referat von M. Rieder

- Ausgehend von den desillusionierenden Statistiken und Prognosen besteht weitgehend Konsens, dass Umweltthemen den Modalsplit kaum zu erhöhen vermögen.
- Entscheidenden Einfluss aufs Mobilitätsverhalten hat der Preis der Mobilität. Angesichts der deutlichen Verteuerung des ÖV und der sich stark öffnenden Preisschere im Vergleich zum MIV in den letzten Jahren ist es logisch, dass der Modalsplit nicht weiter erhöht werden konnte. Das Beispiel der Sparbillette im Fernverkehr zeigt eine gewisse Orientierungslosigkeit in der ÖV-Tarifpolitik auf.
- Der wachsende Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtverkehr spricht ebenfalls nicht für den ÖV, da räumlich und zeitlich diffuser und somit schwieriger durch starre ÖV-Angebote abdeckbar.
- Fürs AK 2022-25 wird eine noch konsequenter Abstimmung mit den Zielen der Siedlungsentwicklung gewünscht. Ein Rückzug des ÖV aus dem ländlichen Raum würde zu mehr Stau in den Agglomerationen führen.

P.A. Meyrat gibt zu bedenken, dass Ansprüche auf Verbesserungen im Regionalverkehr grundsätzlich im Konflikt mit verbreiteten finanzpolitischen Forderungen stehen. Tatsache sei auch, dass in der Schweiz Ideen wie mobility pricing zurzeit chancenlos sind – Mobilitätsbewirtschaftung ist nach wie vor ein Tabu. Vielmehr wird vom Bund erwartet, dass er ungeschmälerte Mobilität gewährleistet, weshalb das BAV dem Infrastrukturbedarf stets hinterher rennt. "Lieber untergehen als sich anpassen" scheint die Devise zu sein.

P. Pestalozzi: Zusammenfassung der Gruppendiskussion zum Referat von C. Aebi

- Die Entwicklungen der letzten Jahre im Verkehrssektor resp. die Tatsache, dass der MIV seit 2010 wieder ungefähr gleich stark wächst wie der ÖV, gibt zu denken. Die Erklärung hierfür wird primär bei der Kostenentwicklung geortet (Verteuerung des ÖV versus Verbilligung des MIV).
- Es stellt sich die Frage, wie die aktualisierten Prognosen des GVM hergeleitet wurden; denn wenn für den Zeitraum 2016-2040 im Kt. Bern eine Zunahme der ÖV-Nachfrage um 56% vorausgesagt wird (also ca. +2% im Jahresschnitt), hingegen eine MIV-Zunahme um bloss 14% (nur wenig mehr als in den sieben Jahren 2010-17), würde der Modalsplit entgegen den pessimistischen Annahmen im Referat Rieder deutlich steigen. Welche dieser zwei Prognosen ist glaubwürdiger? Umstrittener erscheint hierbei weniger die Frage nach dem Ausmass der ÖV-Nachfragesteigerung als die Frage, wie stark der MIV parallel zulegen wird.
- Fürs AK 2022-25 werden die im Referat erwähnten Neuerungen im Technologiebereich noch kaum Auswirkungen haben, auch wenn der E-Bike-Boom die Fahrgastzahlen auf gewissen Buslinien negativ beeinflussen dürfte.

B. Leckebusch: Zusammenfassung der Gruppendiskussion zum Referat von F. Schmoll

- Die neuerliche Überprüfung des Bieler Busliniennetzes ist zweifellos legitim, auch wenn die Umsetzung der Etappe 2 des Buskonzeptes Biel 2020 erst bevorsteht. Das Anliegen einer klaren ÖV-Hauptachse West – Ost in Biel muss nach Sistierung des Projektes Regiotram in der Tat neu diskutiert werden. Allerdings sind Busachsen immer auch MIV-Achsen, was einen gewissen Kampf um Flächen und Verkehrsfluss bedeutet. Sollte zudem die Stärkung einer Hauptachse nur mit der gleichzeitigen Schwächung oder gar Aufhebung von Nebenachsen realisierbar sein, dürfte mit Widerständen zu rechnen sein.
- Die Parallelität der Planungen an der Bieler Langfrist-Strategie und am AK 2022-25 wird eine grosse Herausforderung im Jahr 2019 darstellen. Der Blick der Stadt Biel wird hierbei unbedingt über die Stadtgrenzen hinausgehen müssen.
- Grossprojekte wie der Campus und die vermutliche Verlegung des Spitalzentrums sind umfassend in die Gesamtmobilitätsstrategie einzubinden. Gerade das Beispiel Campus zeigt, wie nebst der ÖV-Erschliessung auch andere Aspekte wie z.B. Durchlässigkeit des Gleisfelds (zweite Bahnhofunterführung) und Veloabstellplätze dringend anzugehen sind.

P. Pestalozzi _ Jan. 2019