

«Für Fernbusse ist das Neufeld ideal»

Bern Verkehrssoziologe Jörg Beckmann erklärt im Interview, warum Fernbusse zum ÖV gehören und warum der Standort Neufeld für einen Carterminal ideal ist.



Jörg Beckmann: «Aus Sicht der Konsumenten ergibt es überhaupt keinen Sinn, sich gegen die Fernbusse zu wehren.» Bild: Andreas Blatter

Herr Beckmann, für den Stadtpräsidenten Alec von Graffenried (GFL) ist der Fernbusverkehr eine Form von ÖV. Hat er recht?

Jörg Beckmann: Absolut. Im öffentlichen Verkehr entstehen zurzeit viele neue Angebote. Die Fernbusverbindungen gehören dazu.

Unter ÖV verstehen aber viele einfach das Angebot von SBB, Bernmobil oder Postauto.

Auch klassische öffentliche Verkehrsanbieter engagieren sich in diesem Bereich: Die Deutsche Bahn befördert ebenfalls Personen mit Fernbussen. Bei privaten Anbietern wie Flixbus stellt sich natürlich immer die Frage nach den Beschäftigungsstandards wie Arbeitszeiten und Bezahlung. Doch dafür gibt es Regularien, die eingehalten werden müssen.

Der Fernbusanbieter Flixbus rühmt sich mit seiner Ökobilanz. Können Fernbusse punkto Ökobilanz mit Zügen mithalten?

Das hängt natürlich sehr stark davon ab, welche Systemgrenzen man bei Umweltbilanzanalysen zieht. Und es hängt von der Besetzung des Verkehrsmittels ab. Wenn wir zum Beispiel einen fast leeren Hochgeschwindigkeits-Zug mit einem vollen Billigflieger vergleichen, dann kann sogar ein Billigflieger pro Personenkilometer eine bessere Bilanz aufweisen als der Zug.

Heisst das im Klartext: Die Umweltbilanz von Fernbussen kann durch kreative Analysemethoden bei Bedarf geschönt werden?

Nein. Ein moderner Fernbus muss seine Umweltbilanz nicht verstecken. Sie ist durchaus vergleichbar mit anderen Vorzeigeverkehrsmitteln wie der Bahn. Auch auf der Strasse ist es heutzutage möglich, CO₂-arme Transportdienstleistungen zu erbringen.

Ein Fernbus als Beitrag zum Umweltschutz?

Das ist möglich. Denn das Fernbusangebot könnte dazu führen, dass sich der eine oder andere überlegt, das eigene Auto stehen zu lassen und den Fernbus zu benutzen. Auch deswegen, weil der Fernbus so günstig ist.

Manche Menschen stehen den Fernbussen kritisch gegenüber. Kann man überhaupt etwas gegen dieses Verkehrsmittel unternehmen?

Aus Sicht der Konsumenten ergibt es überhaupt keinen Sinn, sich gegen die Fernbusse zu wehren. Offensichtlich können diese eine Transportleistung zu einem

Interview: Ralph Heiniger 08:42

Zur Person

Jörg Beckmann (50) ist Direktor der Mobilitätsakademie des TCS. Die Mobilitätsakademie hat in der Stadt Bern unter anderem das erste E-Cargobike-Sharing-Projekt (Carvelozgo) auf die Beine gestellt und die Stadt beim Projekt «Mir sattlä um» unterstützt.

Artikel zum Thema

So könnte der neue Carterminal aussehen



Bern Das Vorprojekt liegt bereit: Der neue Carterminal Neufeld wäre geteert, würde über vierzehn Haltebuchten und sechs Carparkplätze verfügen. Dazu gibts ein Gebäude für Toiletten oder einen Kiosk. Das ganze Areal würde an die Höhe der Studerstrasse angepasst. Kostenpunkt: vier bis sechs Millionen Franken. [Mehr...](#)

Ralph Heiniger. 09.02.2017

Für von Graffenried gehören Fernbusse zum ÖV

Bern Das Fernbusunternehmen Flixbus wächst rapide. Nach eigenen Angaben auch in der Stadt Bern. Hier benutzen die Busse den Carterminal Neufeld. Doch dieser genügt den modernen Anforderungen nicht mehr. [Mehr...](#)

Ralph Heiniger. 07.02.2017

Neue Forderung nach «angemessenem» Car-Terminal

Bern Sechs Verbände verlangen von der Stadt Bern eine rasche Lösung für das «unwürdige» Car-Terminal im Neufeld.

[Mehr...](#)

15.12.2016

geringeren Preis anbieten als die Konkurrenz. Dieses Angebot macht vielen Menschen Freude, es macht sie mobil. Und anders als in Deutschland leisten die Busse in der Schweiz ebenfalls einen Beitrag zur Strasseninfrastrukturfinanzierung.

Kommen wir zum Carterminal Neufeld. Ist dieser Standort als Drehscheibe für den Fernbusverkehr geeignet?

Der Standort ist verkehrsplanerisch ideal. Der Carterminal hat an dieser Stelle keinerlei Einfluss auf den Stadtverkehr und ist direkt ans ÖV-Netz der Stadt angeschlossen.

Der Stadtpräsident hat angeregt, zu prüfen, ob die Fernbusse allenfalls zum Bahnhof fahren könnten. Was halten Sie davon?

Der Vorteil wäre, dass man die Fernbusse auf diese Weise noch besser mit dem lokalen ÖV-Angebot vernetzen würde. Doch der Nachteil besteht darin, dass die Busse dann in die Stadt fahren, wo es ohnehin bereits ein hohes Verkehrsaufkommen gibt. Verkehrsplanerisch macht das nur bedingt Sinn.

Also würden Sie den Standort Neufeld bevorzugen?

Ja. Ich denke auch nicht, dass Konsumenten einen Teil ihrer Reise mit einem Flixbus absolvieren, um danach auf den schienengebundenen SBB-Angeboten weiterzufahren. Sprich: Ich denke, dass ein Passagier, der mit dem Fernbus nach Bern kommt, auch in Bern bleiben will. Und dann muss er es halt in Kauf nehmen, dass er noch ein paar Minuten mit einem anderen Bus fahren muss, bevor er am Bahnhof ist. (Berner Zeitung)

Erstellt: 10.02.2017, 08:42 Uhr