



Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Qualität der ÖV-Erschliessung	3
3	Entwicklung beim öffentlichen Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern	6
3.1	Entwicklung beim Schienenverkehr	7
3.1.1	S-Bahn Bern	7
3.1.2	RVK Biel – Seeland – Berner Jura	10
3.1.3	RVK Oberraargau	12
3.1.4	RK Emmental	13
3.1.5	RK Bern-Mittelland	14
3.1.6	RVK Oberland West	14
3.1.7	RK Oberland Ost	15
3.2	Entwicklung beim Busverkehr	17
3.2.1	RVK Biel – Seeland – Berner Jura	17
3.2.2	RVK Oberraargau	19
3.2.3	RK Emmental	20
3.2.4	RK Bern-Mittelland	22
3.2.5	RVK Oberland West	26
3.2.6	RK Oberland Ost	30
3.3	Entwicklung in den Agglomerationen und Städten	31
3.3.1	Biel/Bienne	31
3.3.2	Langenthal	32
3.3.3	Burgdorf	32
3.3.4	Bern	33
3.3.5	Thun	35
4	Entwicklung der Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr	36
4.1	Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr	37
4.2	Abgeltungen und Investitionsbeiträge für den öffentlichen Verkehr 2018-2021	38
5	Qualität des öffentlichen Verkehrs	40
5.1	QMS RPV / QMS OV	40
5.2	Kundenzufriedenheitsumfrage	41
5.3	Bevölkerungsbefragung	41
6	Entwicklung der Tarife / Tarifverbünde	43
6.1	Organisation der Transportunternehmen bezüglich Tarife	43
6.2	Libero-Tarifverbund	44
6.3	«BeoAbo»: Tarifverbund Berner Oberland	44
6.4	Tarifmassnahmen	45
6.5	Verkaufssysteme	45
6.6	Sparbillette: Haltung Kanton Bern	45
	Quellenverzeichnis	46
	Abkürzungsverzeichnis	46

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

1 Einleitung

Am 23. März 2017 hat der Grosse Rat den Angebotsbeschluss 2018-2021 verabschiedet und den Regierungsrat mit dem Vollzug beauftragt.

Dieser Beschluss wurde am 6. März 2019 und am 5. März 2020 angepasst.

Nachfolgend wird über die Umsetzung des Beschlusses informiert und die Entwicklung des ÖV-Angebotes von 2018 bis 2021 und der Nachfrage in den letzten Jahren dargestellt.

Zu den einzelnen Linien wird mit „Ampeln“ und „Pfeilen“ dokumentiert, ob die Zielvorgaben und Minimalanforderungen der Angebotsverordnung (AGV, Art. 10 und 11) eingehalten werden. Die Ampeln und Pfeile haben folgende Bedeutung:

Zielvorgabe erreicht	■
Minimalvorgabe erreicht	▲
Minimalvorgabe nicht erreicht	●

Legende zur Entwicklung der Ampel gegenüber der Erfolgskontrolle im Angebotsbeschluss 2018-2021:

➔	in beiden Kriterien unverändert
↗	in beiden Kriterien besser
↘	in beiden Kriterien schlechter
↗	in einem Kriterium besser
↘	in einem Kriterium schlechter
()	Angabe des Kriteriums („Nachfrage“ bzw. „KDG“), in welchem die Erfolgskontrolle schlechter/besser ist.

2 Qualität der ÖV-Erschliessung

Im Kanton Bern haben 85 Prozent der Bevölkerung eine Bahn-, Bus- oder Seilbahnstation in der Nähe (max. 750 m von einer Bahnstation, resp. max. 400 m von einer Bushaltestelle entfernt). Dieser Wert variiert von Region zu Region (vgl. Abbildung 1). Dieser Wert ist in der Region Oberland-Ost am höchsten (91 Prozent), im Emmental (RVK3) mit (75 Prozent) am tiefsten. Diese Unterschiede sind nicht so sehr auf die Ausgestaltung des ÖV-Netzes zurückzuführen als vielmehr auf die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen. Im Berner Oberland kann die mehrheitlich im Tal lebende Bevölkerung einfacher mit Bahn- oder Bus erschlossen werden als in den Regionen Emmental und Oberraar mit ihren dispersen Siedlungsstrukturen.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

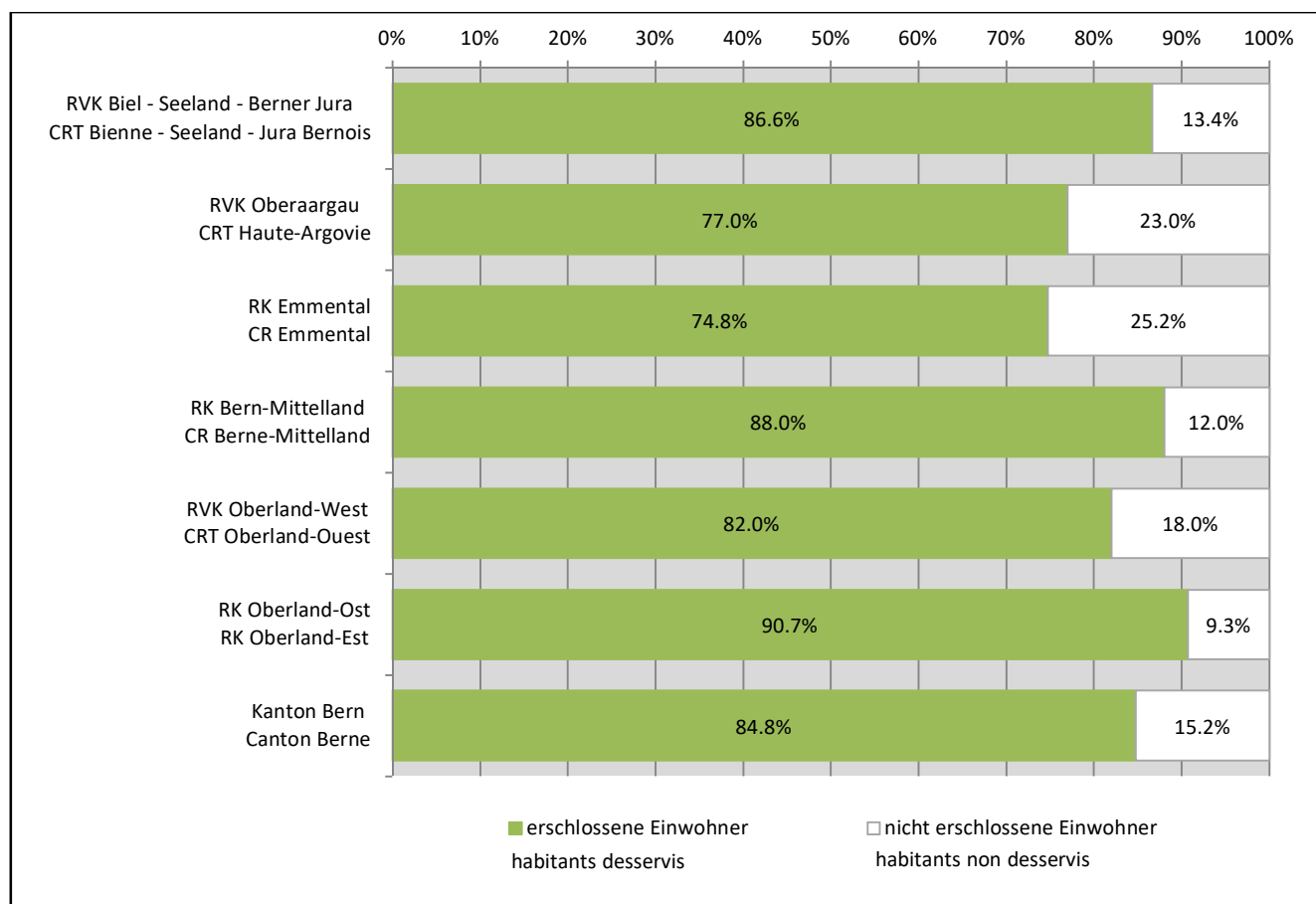


Abbildung 1: Erschliessungsgrad der verschiedenen Regionen im Kanton Bern,
(Basis: Angebot/Fahrplan 2019 / Einwohnerzahlen 2018)

Für eine Beurteilung, wie gut die Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, eignet sich der Erschliessungsgrad nur bedingt. Die Nähe zu einer Haltestelle berücksichtigt nicht, wie gut das Angebot an dieser Haltestelle ist. Für eine solche Aussage eignet sich die Beurteilung nach der ÖV-Erschliessungsgüte besser (vgl. Abbildung 2). Je nach Verkehrsmittel, Taktintervall und Distanz zur Haltestelle resultiert dabei eine unterschiedliche Güteklasse, abgestuft von A (beste Güteklasse) bis F (Minimaleschliessung mit täglich 10 Kurspaaren Bus). Die Definition der ÖV-Güteklassen ist im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_10) festgelegt.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

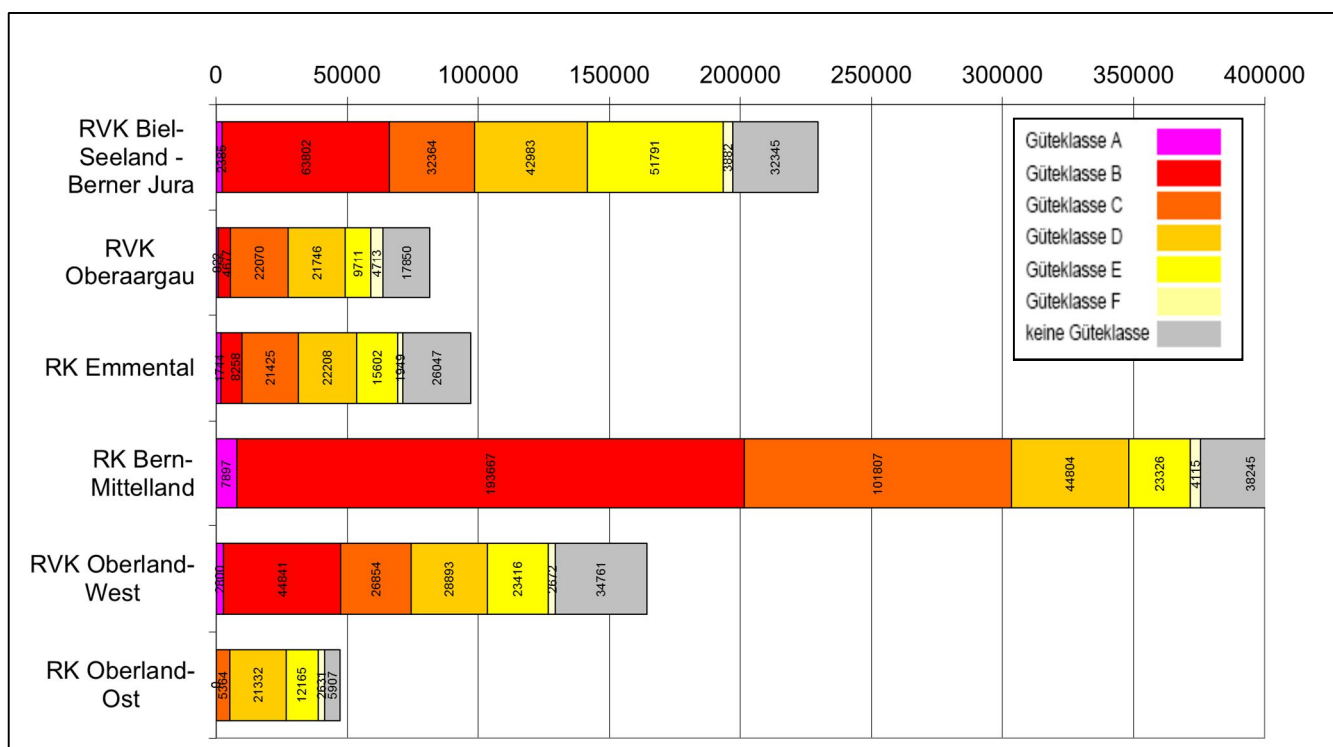


Abbildung 2: Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen
(Basis: Angebot/Fahrplan 2019 / Einwohnerzahlen 2018)

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

3 Entwicklung beim öffentlichen Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern

Die schweizweite Entwicklung der Nachfrage im vergangenen Jahrzehnt zeigt sich grundsätzlich auch im Kanton Bern. Zwischen 2012 und 2019 nahm die Nachfrage im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr um rund 6 Prozent (Einsteiger) bzw. knapp 9 Prozent (Personenkilometer) zu (vgl. Abbildung 3). Weil die Personenkilometer stärker steigen als die Zahl der Einsteiger, lässt sich auch im Kanton Bern der allgemeine Trend zu längeren Reisedistanzen bestätigen. Gleichzeitig haben sich die Angebotserweiterungen (Kurskilometer) weniger stark entwickelt. Die Auslastung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs hat sich demnach wiederum erhöht, was auf eine insgesamt nochmals gestiegene Effizienz des ÖV im Kanton Bern hinweist.

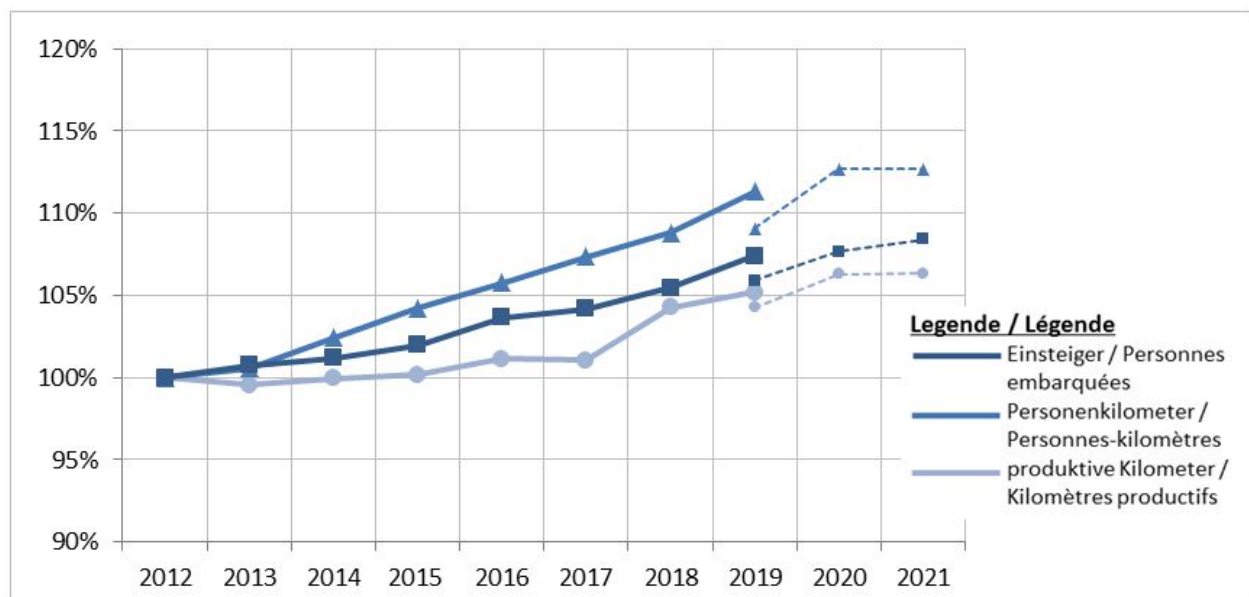


Abbildung 3: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Ein Vergleich der Regionen zeigt, dass die Nachfrage (Einsteiger) in allen Regionen zugenommen hat (vgl. Abbildung 4). Am stärksten war diese mit bis gegen 20 Prozent (2019 verglichen mit 2015) in der Region Oberland Ost, gefolgt mit rund 12 Prozent in der Region Oberraargau. In den Regionen Biel - Seeland - Berner Jura, Emmental, Bern-Mittelland und Oberland West war die Zunahme mit rund fünf bis sieben Prozent etwas geringer.

Der Vergleich zwischen den erhobenen IST-Zahlen (im Diagramm mit vollem Strich dargestellt) und der von den Transportunternehmen geschätzten Planzahlen (gestrichelt) illustriert insbesondere im östlichen Oberland die unerwartet starke Nachfrageentwicklung.

In der Region Oberland Ost weisen die starken Nachfragezunahmen auf den stetig wachsenden Freizeitverkehr und den stark boomenden Tourismusverkehr der letzten Jahre hin. Im Oberraargau wird die Nachfrage wesentlich durch die nachfragestarken und langen Linien Biel – Solothurn – Olten und Langenthal – Olten – Brugg - Baden beeinflusst. Die positive Nachfrageentwicklung ist in den Linien innerhalb des Oberraugs klar vorhanden.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

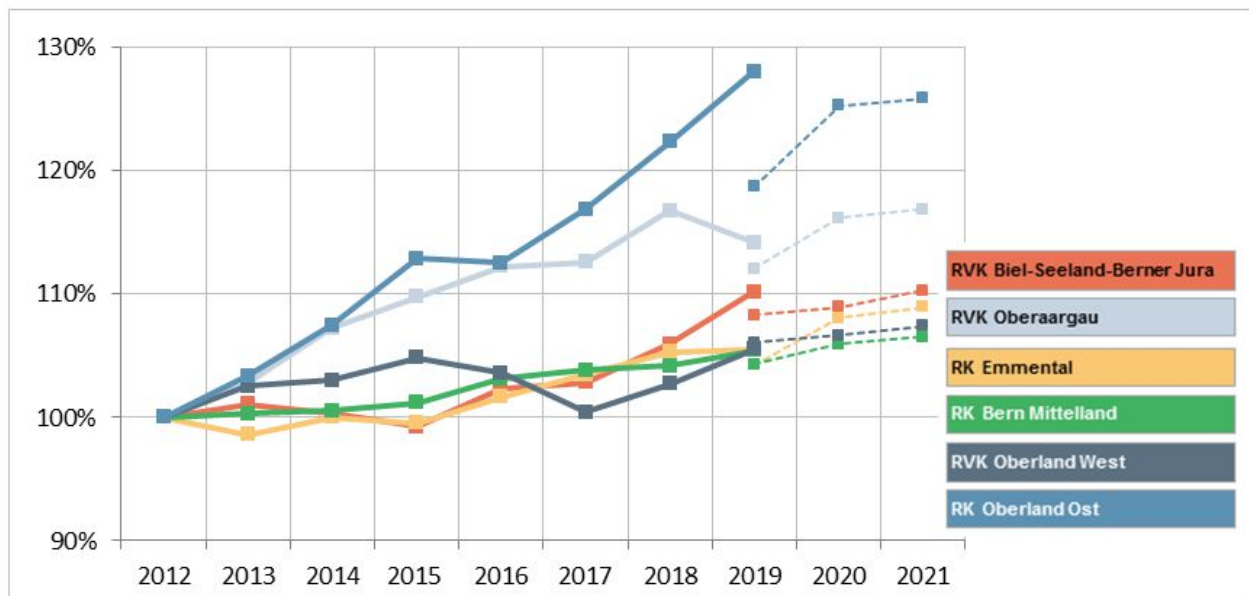


Abbildung 4: Entwicklung der Einsteiger beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den verschiedenen Regionen des Kantons Bern (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.1 Entwicklung beim Schienenverkehr

3.1.1 S-Bahn Bern

Angebot

Das Angebot der S-Bahn Bern wurde in den letzten Jahren leicht erweitert: Die S2 und die S1 zwischen Bern und Fribourg verkehren auch abends halbstündlich, die S6 verkehrt täglich durchgehend im Halbstundentakt und die S31 in den Hauptverkehrszeiten bis Biel/Bienne. Mit der Inbetriebnahme des neuen Doppelspurtunnels Rosshäusern – Mauss Ende 2018 hält die S5 neu in Rosshäusern und die S52 in Stöckacker. Gleichzeitig wurde der Halt Ferenbalm–Gurbrü aufgehoben.

Im Zusammenhang mit Infrastrukturausbauten war das Angebot der S-Bahn Bern auf verschiedenen Linien in den letzten Jahren eingeschränkt. Stark betroffen war insbesondere die S3, welche aufgrund von Bauarbeiten im Raum Wankdorf, in Zollikofen und zwischen Weissenbühl und Kehrsatz immer wieder nicht verkehren konnte. Die S31 verkehrt in der Nebenverkehrszeit 2019 und 2020 zwischen Weissenbühl und Belp nicht. Die S2 ist wegen der Totalsanierung der Sensetalbahn während dem ganzen Jahr 2020 zwischen Flamatt und Laupen eingestellt. Aufgrund von Bauverzögerungen wird die Strecke erst Anfang April 2021 wieder befahren werden können. Andere S-Bahnen waren von Sperrungen bis zu 7 Wochen betroffen (2020 Langnau – Trubschachen). Zudem kann die S2 aufgrund der Bauarbeiten im Raum Bern Wylerfeld seit 2016 Tägertschi nur noch stündlich bedienen.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

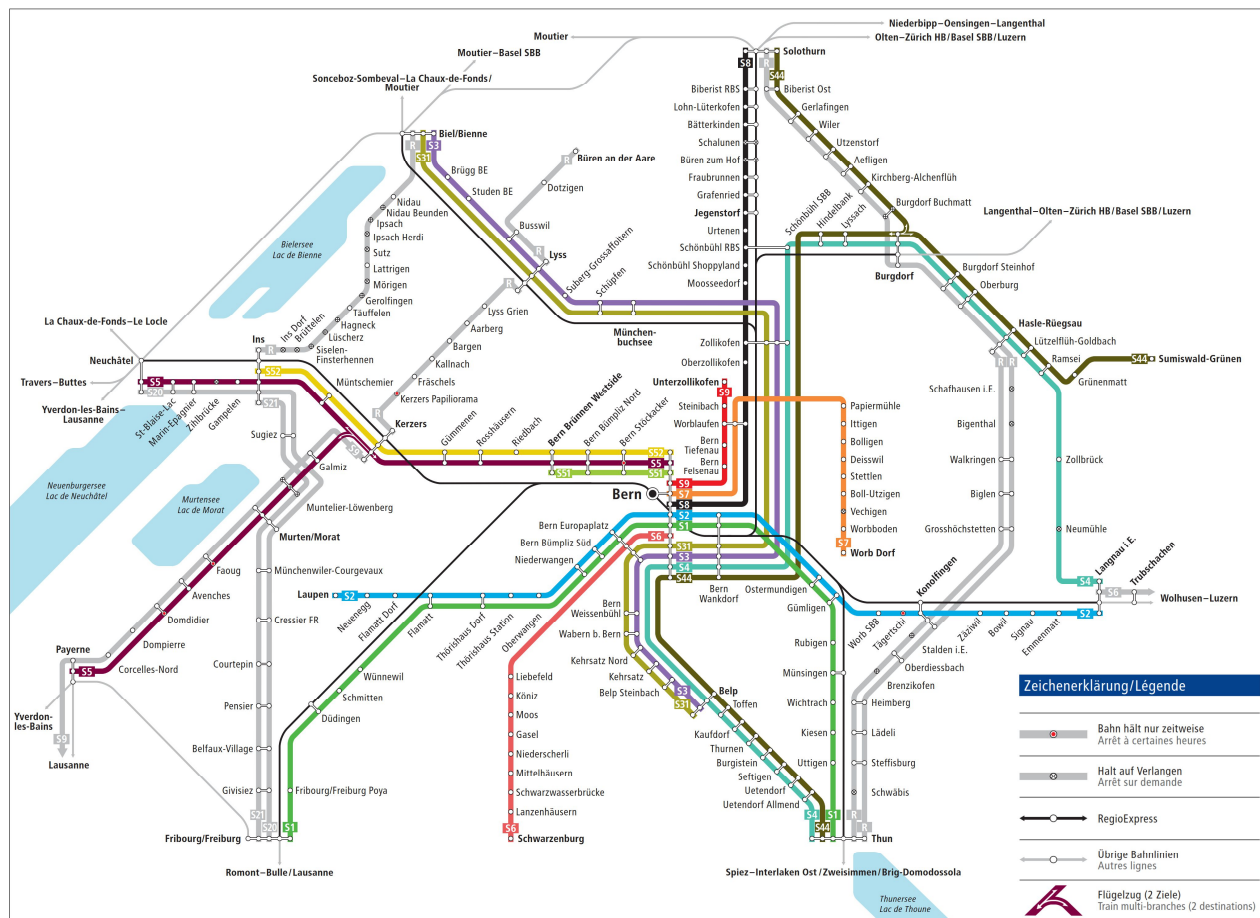


Abbildung 5: Liniennetz S-Bahn Bern 2020

Rollmaterial

Als Ersatz für die "Mandarinli-Züge" hat der RBS ab Ende 2018 die neuen "Worbla-Züge" in Betrieb genommen. Die Züge werden auf den Linien S7 und S9 eingesetzt. Um einen schnellen Fahrgastwechsel zu ermöglichen weisen die Züge viele gleichmässig verteilte Türen und einen grosszügig bemessenen Stehplatzbereich auf.

Als Ersatz für die veralteten Züge (EW III und die RBDe-Züge) beschaffen die BLS neue 100 Meter lange Triebzüge für den Einsatz auf RE- und S-Bahnlinien. Nach einer öffentlichen Ausschreibung wurde der Auftrag an die Firma Stadler vergeben. Die Züge sind in Produktion und die ersten RE-Kompositionen werden im Sommer 2021 den Fahrgastbetrieb aufnehmen, die S-Bahnzüge voraussichtlich im Sommer 2023. Die RE und S-Bahnzüge unterscheiden sich insbesondere bezüglich der Anzahl Türen: Während die RE-Kompositionen eine Türe pro Wagenkasten aufweisen werden, haben die S-Bahnfahrzeuge zwei Türen pro Wagenkasten, was bei stark frequentierten Haltestellen einen rascheren Fahrgastwechsel ermöglicht und so hilft Verspätungen zu reduzieren.

Unterhalt

Für den Unterhalt der aufgrund der zunehmenden Nachfrage grösser werdenden Fahrzeugflotte benötigen sowohl die BLS als auch der RBS neue Werkstätten und Depotanlagen. Für diese für die S-Bahn Bern sehr wichtigen Anlagen sind grössere Flächen in Bahnnähe nötig. Zudem müssen ausreichend Zufahrtskapazitäten auf der Schiene vorhanden sein. Leider sind keine geeigneten Industriegebiete vorhanden. Die Standortsuche war daher für beide Unternehmen eine grosse Herausforderung, da Projekte für neue Werkstätten an allen potenziellen Standorten auf eine grosse lokale Opposition stiessen.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

In aufwändigen Prozessen konnten Standorte definiert werden. Mit der Festsetzung des Standortes für "Chliforst Nord" im Sachplan Verkehr durch den Bundesrat und des Standortes "Leimgrube" in Bätterkinden im kantonalen Richtplan durch den Regierungsrat sind die Standorte festgelegt.

Erfolgskontrolle S-Bahn Bern

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
305 RE Bern – Neuchâtel	1	■	■	Ist ab 2021 neu Fernverkehr
308 RE Bern – Solothurn	4	■	■	→
S1 Fribourg – Bern	3	■	■	→
S1 Bern – Münsingen – Thun	3	■	■	→
S2 Laupen – Bern	3	■	▲	→
S2 Bern – Langnau	3	■	■	→
S3/31 Bern – Münchenbuchsee (– Biel/Bienne)	4	■	■	→
S3/31 Bern – Belp (– Thun)	4	■	▲	↗ (Nachfrage)
S4/S44 Bern – Burgdorf – Langnau / Sumiswald	4	■	■	↗ (KDG)
S4/S44 Bern – Belp – Thun	3	■	■	→
S5/S52 Bern – Neuchâtel / Murten	3	■	■	→
S51 Bern – Bern Brünnen	3	■	▲	↗ (KDG)
S6 Bern – Schwarzenburg	3	■	▲	→
S7 Bern – Worb Dorf	4	■	■	→
S8 Bern – Jegenstorf	4	■	■	→
S9 Bern – Unterzollikofen	4	■	■	→

Entwicklung der Nachfrage

Die Abbildung 6 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Bahnlinien im Perimeter der RKBM (S-Bahnen und Regionalverkehr). Die Einsteiger und die Personenkilometer nahmen seit 2012 linear um total ca. 10 % zu. Demgegenüber nahm das Angebot weniger stark zu. Folglich wuchs die Nachfrage überproportional gegenüber dem Angebot, was sich in einer stärkeren Auslastung äussert. Die prognostizierte deutliche Abnahme der produktiven Kilometer ist einerseits auf einen Teilausfall wegen Baustellen im Jahr 2020 (S2 Laupen, S31 Belp) und andererseits auf den ab 2021 neu zum Fernverkehr zählenden und daher nicht mehr vom Kanton Bern bestellten RE Bern-Neuenburg zurückzuführen.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

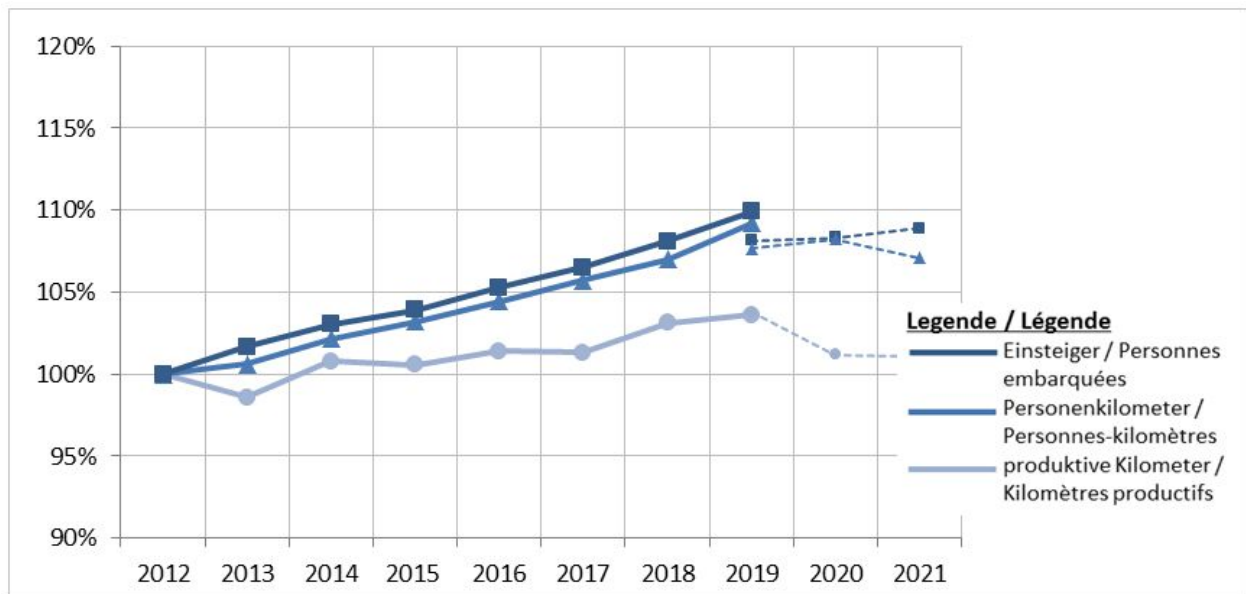


Abbildung 6: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RKBM
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.1.2 RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Bahnlinien

Auf der CJ-Linie La Chaux-de-Fonds – Saignelégier wurde 2020 zur Hauptverkehrszeit der Halbstundentakt eingeführt. Davon profitiert im Kanton Bern die Gemeinde La Ferrière. Die bisher durch die Gemeinde finanzierten Zusatzangebote zwischen Tramelan und Tavannes wurden ins Grundangebot übernommen.

Ins wird seit 2018 auch von der S21 angefahren, was von Ins aus in Richtung Fribourg – Murten den Halbstundentakt ergibt.

Zudem wurden die Halbstundentakte zwischen Täuffelen und Ins sowie Lyss und Büren zeitlich leicht ausgedehnt.

Auf der Linie Solothurn – Biel wurde der Halbstundentakt auch am Sonntag eingeführt sowie abends bis 23 Uhr verlängert.

Das übrige Bahnangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Erfolgskontrolle RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Linie / Ligne	Ang. Stufe / Niveau d'offre	Nachfrage / Demande	KDG / TCC	Bemerkungen / Remarques
210 Biel – Neuchâtel	3	▲	▲	↘ (Nachfrage). Rückgang durch Ausbau Fernverkehr erklärbar.
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	1	■	■	➔ trains RE toutes les deux heures
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	2	■	▲	➔ trains régionaux
226 Sonceboz-Sombeval – Moutier	2/3	▲	▲	↗ (demande) Tronçon Sonceboz-Malleray Niveau d'offre 3.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

230 Biel – Moutier – Delémont	1	■	■	➔ trains RE supplémentaire pour l'offre grandes lignes
236 La Chaux-de-Fonds – Glovelier	2	■	▲	⚡ (TCC) tronçon bernois inférieur à 10 %
237 Tavannes – Le Noirmont	2	▲	▲	➔ responsabilité majeure Canton de Berne
255 Fribourg – Ins – Neuchâtel	2/3	■	■	➔ Federführung Kt. Freiburg
290 Biel – Täuffelen – Ins	3/4	▲	▲	➔
291 Kerzers – Lyss	2	■	▲	↗ (Nachfrage)
291 Büren – Lyss	2	▲	▲	➔
305 RE Bern – Neuchâtel	2	■	■	➔
410 Biel – Solothurn – Olten	3	▲	■	⚡ (Nachfrage). ↗ (KDG) Federführung Kt. Solothurn
411 Solothurn – Moutier	2	▲	▲	↗ (Nachfrage) Federführung Kanton Solothurn
2016 Ligerz – Prêles	2	▲	▲	⚡
2020 St-Imier – Mont-Soleil	2	●	●	➔ voir remarque ci-dessous
2022 Biel – Magglingen	4	●	■	➔ Standseilbahnen mit sehr hohem Fixkostenanteil. Eine Angebotsreduktion führt nur zu Kostensenkungen, wenn das Personal nicht mehr anwesend sein muss. Dies ist nur bei einer massiven Angebotsreduktion möglich, welche nicht angebracht ist.
2023 Biel – Leubringen	4	●	▲	

Entwicklung der Nachfrage RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Die Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK1 hat im Beobachtungszeitraum laufend zugenommen (vgl. Abbildung 7). Die leichte Abnahme der Kurskilometer von 2013-2014 ist auf die vermehrten Bauarbeiten im Berner Jura zurückzuführen. Während der Bauarbeiten wird jeweils ein Bahnersatzbus angeboten, welcher jedoch nicht in den IST-Daten der Kurskilometer im Schienenverkehr ersichtlich ist.

Die starken Ausschläge lassen sich folgendermassen erklären: 2018: Reduziertes Angebot bei der S3 infolge Baustelle im Wankdorf und in Zollikofen, 2020: RE Biel/Bienne – La Chaux-de-Fonds neu vollständig Regionalverkehr, 2021: RE Bern – Neuchâtel neu Fernverkehr.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

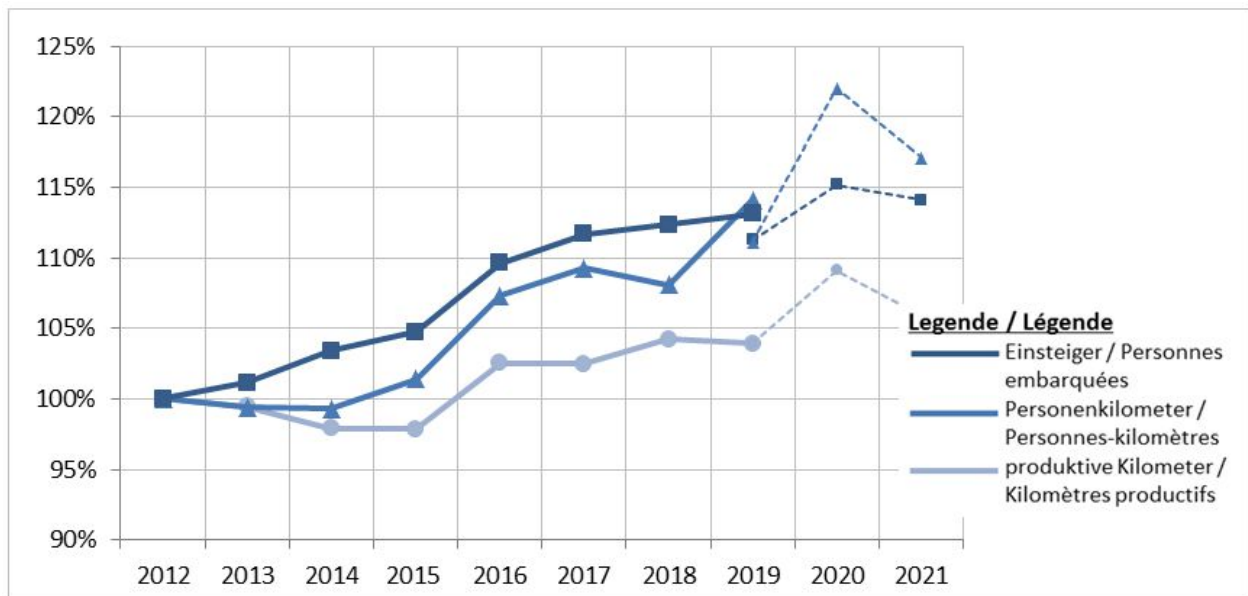


Abbildung 7: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 1
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.1.3 RVK Oberaargau

Auf der Linie Solothurn – Niederbipp – Langenthal konnte von Montag bis Samstag der durchgehende Halbstundentakt eingeführt werden.

Ebenso wurde das Angebot auf der S-Bahn von Langenthal nach Olten Montag bis Freitag auf den durchgehenden Halbstundentakt verdichtet.

Im Dezember 2020 wird der Halbstundentakt zudem auch am Wochenende eingeführt.

Das übrige Bahnangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Erfolgskontrolle RVK Oberaargau

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
410 Biel/Bienne – Solothurn – Olten	3	▲	■	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Solothurn
413 Solothurn – Oensingen – Niederbipp – Langenthal	3	■	▲	➔
414 Langenthal – St. Urban Ziegelei	3	▲	▲	↗ (Nachfrage) Die Verdichtungen zum Halbstundentakt (durch Nutzung der Standzeiten) ermöglichen einen stündlichen Fernverkehrsanschluss von Olten nach St. Urban.
440 Langenthal – Huttwil – Wohlen	3	▲	▲	➔ Angebot der S6 und S7 zusammengefasst
450 Langenthal – Olten (– Baden / Turgi)	2	■	■	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Aargau

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

Entwicklung der Nachfrage RVK Oberaargau

In der RVK Oberaargau konnte beim Bahnverkehr (vgl. Abbildung 8) eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Wesentliche Treiber für diese positive Entwicklung sind die Bahnlinien 410 Biel – Solothurn – Olten und die neu bis Oensingen verlängerte Bahnlinie 413, Solothurn – Oensingen – Langenthal.

Die Abnahme der Einsteigenden ist auf Veränderungen bei der Linie Langenthal – Baden zurückzuführen und nicht auf eine Abnahme im Oberaargau.

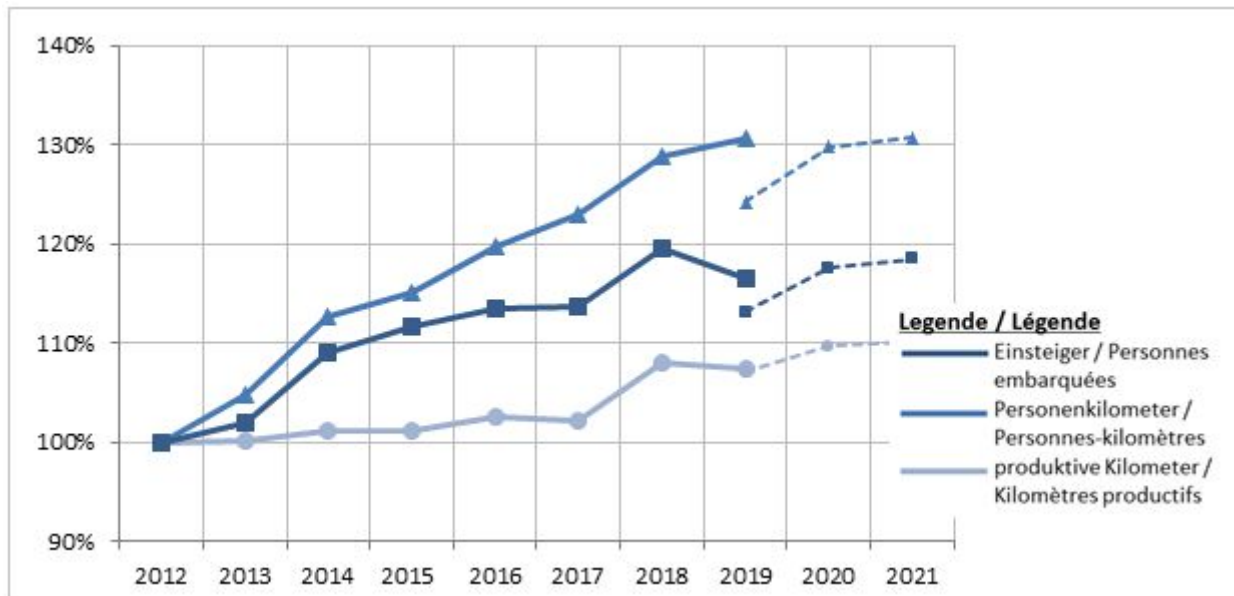


Abbildung 8: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 2
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.1.4 RK Emmental

Die Veränderungen bei den Angeboten der S-Bahn (S2 Langnau – Bern, S4 / S44 Bern – Burgdorf – Langnau / Sumiswald – Grünen und Bern – Burgdorf – Wiler – Solothurn) sind in Kapitel 3.1.1 beschrieben.

Das übrige Bahnangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Erfolgskontrolle RK Emmental

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
304.1 Burgdorf – Solothurn (S44 / R)	3	▲	▲	➔
460 RE Bern – Luzern	2	■	■	➔
460 Luzern – Wolhusen – Langnau (S6)	2	■	■	↗ (KDG) Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Luzern

Entwicklung der Nachfrage RK Emmental

In der RK Emmental konnte beim Bahnverkehr (vgl. Abbildung 9) eine über die Jahre kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

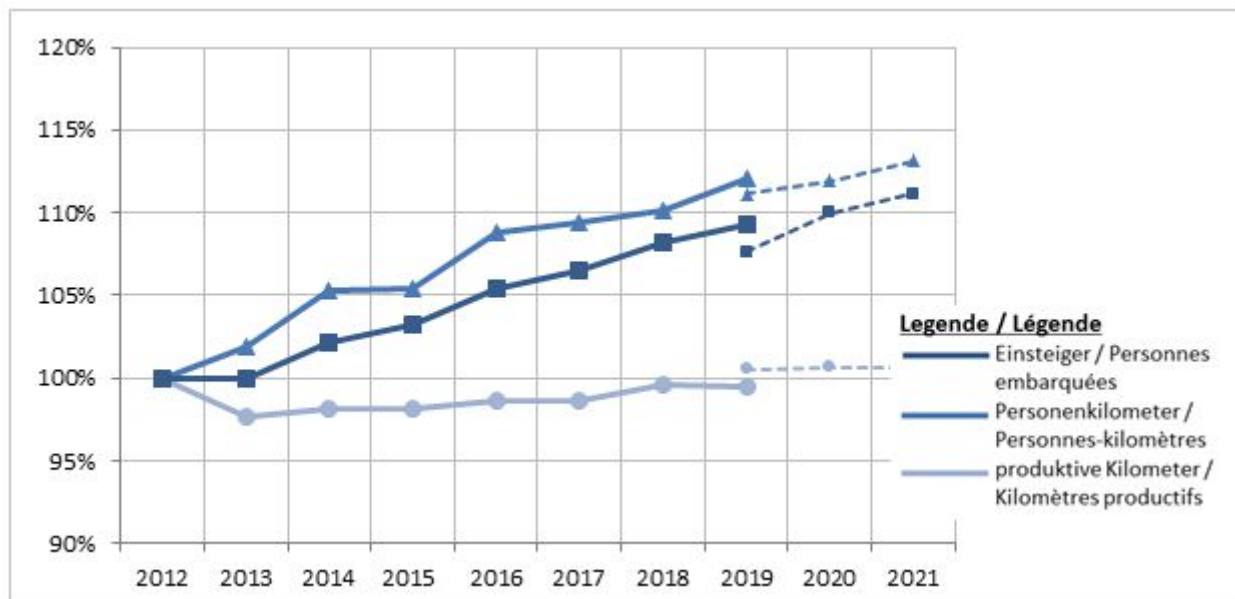


Abbildung 9: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RKM
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.1.5 RK Bern-Mittelland

Zur Entwicklung auf den Linien der S-Bahn Bern siehe Kapitel 3.1.1.

Seit Fahrplan 2020 verkehrt der RE Bern – Solothurn täglich im Halbstundentakt bis Betriebsschluss (RE durchgehend bis Mitternacht anstelle der bisherigen abendlichen Verlängerung der S8 nach Solothurn).

3.1.6 RVK Oberland West

Die in Thun endenden Bahnlinien S1 (Fribourg – Thun) und S4 / S44 (Bern – Thun) werden in Kapitel 3.3.1 behandelt.

Auf der Linie 120 Montreux – Zweisimmen (und weiter nach Spiez und Interlaken) hat sich die ursprünglich für 2019 vorgesehene Inbetriebnahme des "GoldenPassExpress" aufgrund der technischen Komplexität der neuen Fahrzeuge verzögert. Unabhängig davon verkehren die Regionalzüge der MOB zwischen Montreux und Zweisimmen ab dem Fahrplanwechsel Ende 2020 ganztags im Stundentakt.

Auf der Linie 310 Spiez – Interlaken Ost verkehren ab Dezember 2020 keine Regionalzüge mehr.

Auf der Linie 330 Spiez – Frutigen verkehren seit Dezember 2019 zwei zusätzliche Kurspaare.

Das übrige Bahnangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Erfolgskontrolle RVK Oberland West

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
120 Montreux – Zweisimmen	2	■	■	➔ Zusammengefasstes Angebot (GoldenPass-Züge und Regionalzüge)
120 Zweisimmen – Lenk	2	▲	■	➔

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

320 RE Spiez – Zweisimmen	1	■	■	➔ Zusammengefasstes Angebot (GoldenPass-Züge und RE v/nSpiez)
320 R Spiez – Zweisimmen	2	■	■	➔ Flügelzug zum RE-Angebot Bern – Spiez– Brig
330 RE Bern – Spiez – Kandersteg – Brig	2	■	■	➔
340 Burgdorf – Thun	3	▲	▲	➔

Entwicklung der Nachfrage RVK Oberland West

In der RVK Oberland-West kann beim Bahnverkehr (vgl. Abbildung 10) eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Die grossen Zunahmen der Personenkilometer beim Bahnverkehr von 2011 auf 2012 sind im Wesentlichen durch die Angebotsausbauten beim RE Bern - Spiez - Brig begründet.

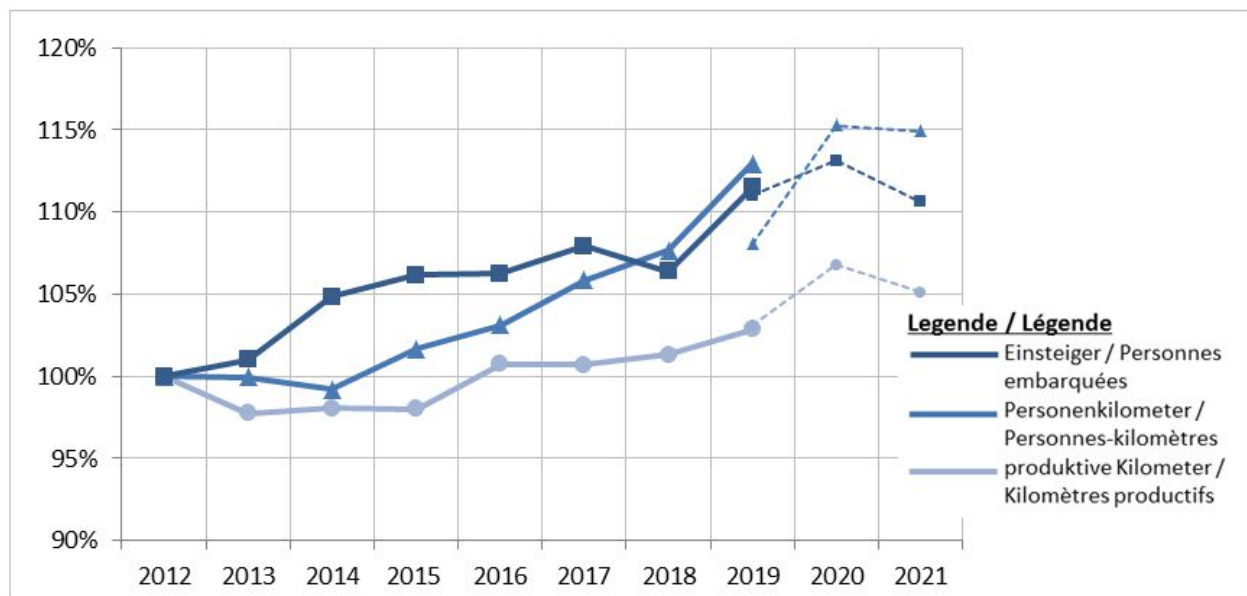


Abbildung 10: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 5
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.1.7 RK Oberland Ost

Auf der Linie 310 Spiez – Interlaken Ost verkehren ab Dezember 2020 keine Regionalzüge mehr. Damit zwischen Bern und dem östlichen Berner Oberland weiterhin halbstündliche Verbindungen vorhanden sind, verkehren zwischen Spiez und Interlaken alle zwei Stunden Züge mit Halt in Spiez, Interlaken West und Interlaken Ost.

Bei der Zentralbahn (zb) und der BOB hat sich die Nachfrage auch dank der grossen Beliebtheit bei asiatischen Gästen in den letzten Jahren rasant entwickelt. Bei der zb verkehren in der Sommersaison mehrfach täglich Zusatzzüge. Die Züge von Interlaken in die Lütschinentäler nach Grindelwald und Lauterbrunnen fahren seit Dezember 2018 tagsüber ganzjährig im Halbstundentakt.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

Erfolgskontrolle RK Oberland Ost

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
310 Spiez – Interlaken Ost (RE/Regio)	2	■	■	↗ (KDG)
311 Interlaken Ost – Lauterbrunnen	3	■	■	➔
311 Lauterbrunnen – Wengen	3	■	■	➔
312 Interlaken Ost – Grindelwald	3	■	■	➔
313 Lauterbrunnen – Grütschalp – Mürren	4	■	■	➔
470 Luzern – Interlaken Ost (IR)	2	■	■	➔
470 Meiringen – Interlaken Ost (Regio)	2	■	■	↗ (KDG)
474 Meiringen – Innertkirchen	2	●	▲	➔ Fahrzeug hat die Kapazität eines Gelenkbusses. Minimalvorgabe Nachfrage für Gelenkbus wäre erfüllt. Die Schieneninfrastruktur wird teilweise von der KWO finanziert, welche diese für Schwertransporte benötigt.
2355 Beatenbucht – Beatenberg	3	▲	■	➔
2460 Stechelberg – Mürren	3	■	■	➔
2480 Meiringen – Hasliberg Reuti	3	■	■	↘ (Nachfrage)

Entwicklung der Nachfrage RK Oberland Ost

Die RK Oberland-Ost profitierte in den vergangenen Jahren von einer grossen Nachfrage durch Gäste aus dem asiatischen Raum. Die Bahnlinien in die Jungfrauregion weisen ein durchwegs starkes Nachfragewachstum auf (vgl. Abbildung 11). Gleiches gilt für den IR Luzern – Interlaken, wo die Nachfrage seit Einführung der neuen Fahrzeuge und dem neuen Fahrplankonzept um über 40% zugenommen hat.

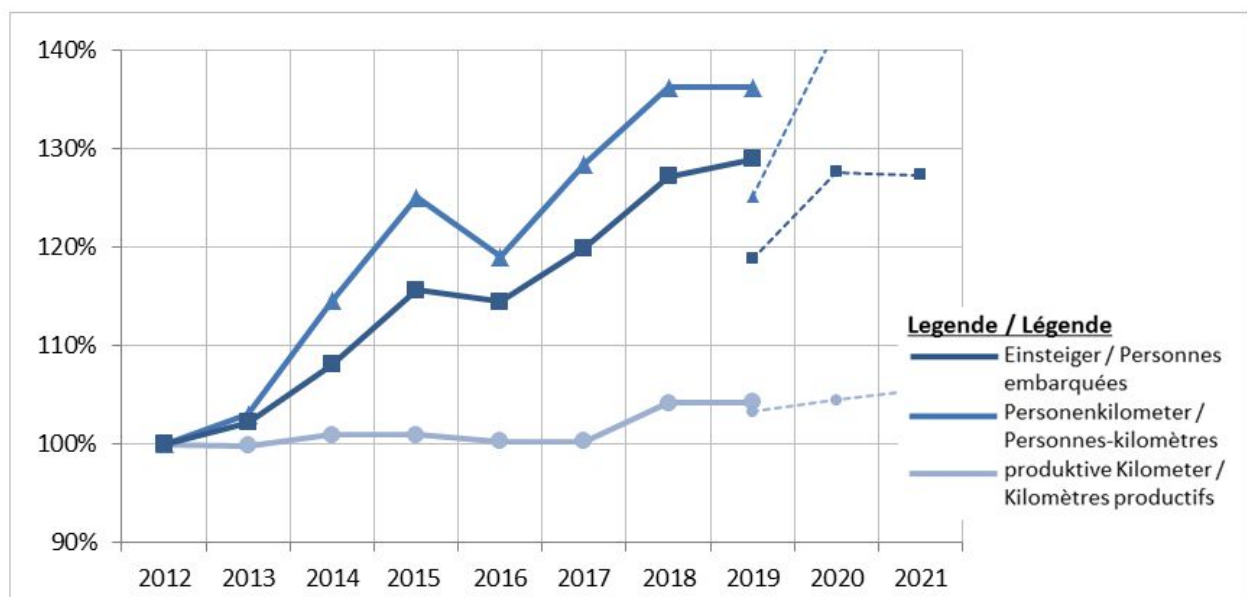


Abbildung 11: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RKO
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

3.2 Entwicklung beim Busverkehr

3.2.1 RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Der Versuchsbetrieb des Ortobusses in St-Imier wurde 2019 eingeführt. Wegen der Coronapandemie ist derzeit nicht abschätzbar, ob eine definitive Einführung gerechtfertigt ist. Die Linie soll daher vorläufig als Versuchsbetrieb weitergeführt werden. Mit Inbetriebnahme der Bahnhaltestelle St-Imier la Cléf wird der ESP St-Imier La Cléf durch die Bahn erschlossen und der Ortsbus muss neu beurteilt werden.

Die Linie 20.535 Ins – Avenches wird neu durch den Kanton Bern mitbestellt, was die Bedienung von Witzwil ermöglichte.

Zudem wurden neue Buskonzepte im Bucheggberg, am Plateau de Diesse, zwischen Biel und Lyss sowie zwischen Tramelan und St-Imier eingeführt.

Die versuchsweise eingeführte Linie Lengnau-Bözingenfeld ist ein Erfolg und konnte ins Grundangebot überführt werden. Die Verbindung von Lengnau nach Orpund wird mangels genügender Nachfrage im Dezember 2020 eingestellt. Die ebenfalls versuchsweise eingeführte Linie Lyss – Bellmund ist erfreulich gut angelaufen. Der Versuchsbetrieb läuft noch bis Ende 2021.

Weiter erfolgten punktuelle Ausbauten zwischen Biel und Aarberg, Seedorf und Lyss sowie im Raum La Courtine, wo das vormalige Rufbusangebot am Wochenende durch ein festes Fahrplanangebot ersetzt wurde. An diversen weiteren Orten (Gals, Aarberg, Lengnau) konnten bisher durch die Gemeinde finanzierte Zusatzangebote durch den Kanton übernommen werden.

Erfolgskontrolle RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Buslinien Berner Jura / Lignes de bus du Jura bernois

Linie / Ligne	Ang. Stufe / Niveau d'offre	Nachfrage / Demande	KDG / TCC	Bemerkungen / Remarques
21.132 La Neuveville – Plateau de Diesse	1	▲	▲	☞ (demande)
22.131 Tramelan – St-Imier	1	▲	▲	➡
22.132 Tramelan – Saignelégier – Goumois	1	■	●	☞ (TCC) responsabilité majeure Canton du Jura.
22.133 Tramelan – Glovelier – Bassecourt	1	■	●	☞ (TCC) responsabilité majeure Canton du Jura.
22.141 Tavannes – Reconvilier – Bellelay [– Sornetan] – Lajoux JU – Les Genevez JU	1	▲	●	➡
22.211 Delémont – Moutier	2	■	▲	➡ responsabilité majeure Canton du Jura.
22.231 Moutier – Souboz – Bellelay	1	▲	●	☞ (demande)
22.232 Moutier – Belprahon	1	●	●	➡ suppression de l'offre prévu le samedi
22.101 Moutier, Gare – Hôpital – Patinoire	1	▲	▲	➡
22.101 Moutier, Gare – Chantemerle	2	●	▲	☞ (demande)
22.101 Moutier, Gare – Perrefitte	1	▲	▲	➡

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

22.070 Biel – Orvin [– Les Prés- d'Orvin]	1/2	■	■	➔
22.071 Biel [– Orvin] – Romont	1	■	▲	↗ (TCC)
22.073 Reuchenette-Péry – Biel/Bienne, Mett – Pieterlen	1	■	▲	➔

Buslinien Seeland

Linie	Ang. Stufe	Nach- frage	KDG	Bemerkungen	
22.072 Meisberg – Biel Bahnhof	3	■	■	➔	
22.074 Biel Bhf – Studen – Worben – Lyss	3	▲	■	↗ (KDG)	
22.075 Biel – Schwadernau – Scheuren – Orpund	1	■	▲	➔	
22.086 Biel – Bellmund – Aarberg	2	■	■	↗ (KDG)	
22.087 Biel/Bienne – Bellmund – Merzigen – Jens – Biel/Bienne	1	■	■	↗ (KDG)	
30.100 Bern – Wohlen – Aarberg	3	■	■	↗ (KDG)	
30.105 Bern – Meikirch – Seedorf - Lyss	1/2	■	▲	➔	
30.361 Aarberg – Aarberg Spital – Lyss	1	■	■	➔	
30.362 Lyss – Schnottwil	1	■	▲	➔	
30.363 Lyss – Messen – Bätterkin- den	1	■	▲	➔	
30.365 Aarberg – Seedorf	2	●	▲	↗ (Nachfrage)	
30.367 Schlaufe Dreihübel	3	●	●	↗ (KDG)	Die beiden Linien wer- den mit einem Fahrzeug bedient. Einsparungen sind nur möglich, falls die Bedienungszeit des Ortsbusses verkürzt wird.
30.368 Schlaufe Kornweg	3	●	●	➔	
30.521 Ins – Tschugg – Erlach	2	●	▲	↗ (Nachfrage)	Die Linien werden mit durchlaufenden Fahr- zeugen effizient betrie- ben. Die Wochenend- nachfrage ist vergleich- bar mit derjenigen unter der Woche.
30.522 Ins – Vinelz – Erlach	1	●	▲	↗ (Nachfrage)	
30.525 Erlach – Vinelz – Lüscherz	1	▲	●	↗ (KDG)	
30.526 Erlach – Gals – Le Landeron	1	▲	●	➔	
30.527 Erlach – Gals – Gampelen – Ins (Jolimont)	1	■	▲	➔	
30.898 Zollikofen – Wengi – Büren a.A.	2	■	▲	➔	
40.008 Solothurn – Büren a.A.	2	■	■	➔	
40.033 Grenchen – Arch – Büren a.A.	2	■	▲	↗ (KDG)	

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

40.034 Grenchen, Postplatz – Lengnau, Sportplatz	3	●	▲	⚡ (Nachfrage)
--	---	---	---	---------------

Entwicklung der Nachfrage RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Die Abbildung 12 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Buslinien im Perimeter der RVK 1, also auch der Linien des Ortsverkehrs. Die Entwicklung von Nachfrage und Angebot beim Busverkehr ist stark durch die Stadt Biel geprägt. Mit der Umsetzung der 1. Etappe des Buskonzeptes Biel/Bienne wurde das Angebot 2018 deutlich erweitert. Die Nachfrage hat sich in der Folge sehr positiv entwickelt. Mit der Umsetzung der 2. Etappe ist ein ähnliches Bild zu erwarten.



Abbildung 12: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 1
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.2.2 RVK Oberaargau

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe wurde das Angebot auf der Buslinie 40.051 im Abschnitt Langenthal – Herzogenbuchsee zu den Hauptverkehrszeiten auf einen Viertelstundentakt verdichtet. Die Nachfrageentwicklung ist positiv.

Die bislang nur zwischen Solothurn und Aeschi SO verkehrenden Zusatzkurse der BSU-Linie 7 wurden in den Hauptverkehrszeiten nach Herzogenbuchsee verlängert. Dadurch bestehen neu gute Anschlüsse auch in Richtung Langenthal und Olten.

Erfolgskontrolle RVK Oberaargau

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.491 Huttwil – Eriswil	2	●	●	➔ Angebotsanpassungen per 2020 umgesetzt (leichte Reduktion, Integration Schülerverkehr über Mittag)
30.493 Huttwil – Wyssachen	1	▲	●	⚡ (Nachfrage) Angebotsanpassungen per 2020 umgesetzt (Integration Schülerverkehr über Mittag).
40.005 Solothurn – Herzogenbuchsee (Linien 5/7)	3/2	▲	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Solothurn

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

40.051 Wangen a. A. – Herzogenbuchsee – Langenthal	3	▲	▲	↘ inkl. Kleinbus zwischen Wangen und Herzogenbuchsee als Zubringer zur Hauptlinie.
40.051 Langenthal – Melchnau (– Grossdietwil LU)	3	▲	▲	➔
40.052 Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal – Thunstetten	2	▲	▲	↗ (Nachfrage)
40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen	2	●	▲	↗ (Nachfrage)
40.058 Farnern – Wolfisberg – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	1	▲	●	↗ (KDG)

Entwicklung der Nachfrage RVK Oberaargau

In der RVK Oberaargau konnte beim Busverkehr (vgl. Abbildung 13) eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Wesentlicher Treiber für die positive Entwicklung ist die Stadtbuslinie 40.063 in Langenthal. Bei den Buslinien haben die angebotenen Kurskilometer abgenommen durch die weggefallenen Buslinien 40.059 und 40.060. Auch der Rückgang der Einsteiger im 2019 ist im Wesentlichen auf die Buslinie 40.063 zurückzuführen.

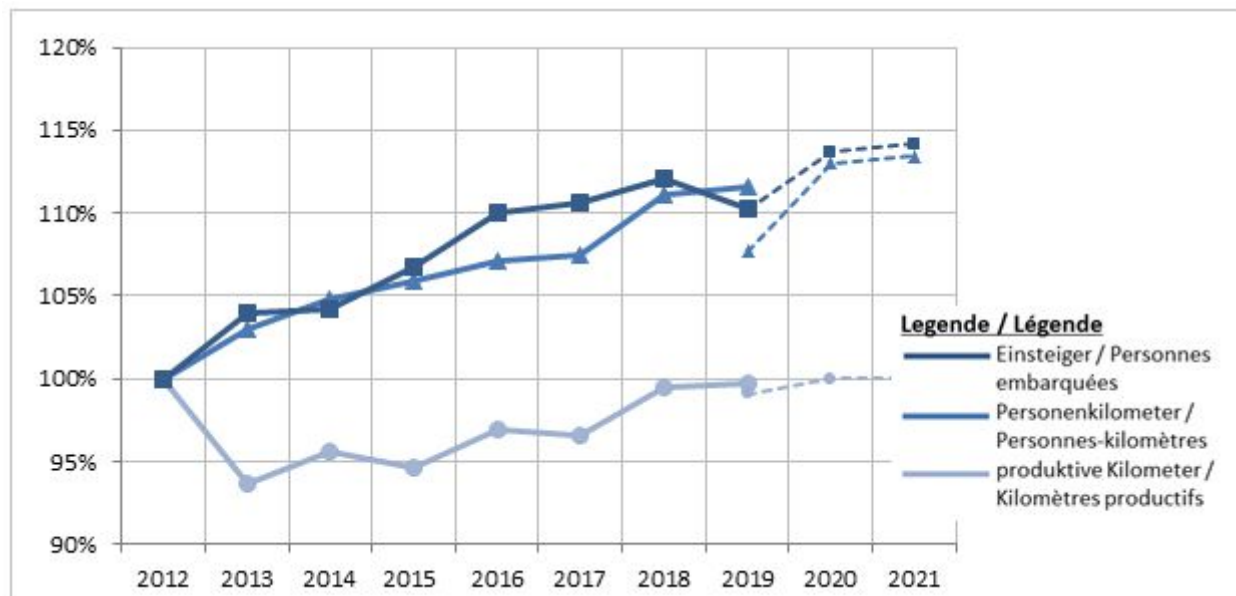


Abbildung 13: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 2
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.2.3 RK Emmental

Bei den Buslinien des oberen und mittleren Emmentals blieb das Angebot mit Ausnahme des neu eingeführten Bürgerbusses 30.473 der Gemeinde Rüderswil in den letzten Jahren grösstenteils unverändert. Gleichzeitig muss eine weitgehend stagnierende Nachfrage verzeichnet werden.

Im Raum Burgdorf hat die Nachfrage auf diversen Buslinien zugenommen. Dies trifft insbesondere auf die verdichtete und verlängerte Buslinie 30.467 Burgdorf – Kirchberg – Aeßlingen zu. Der Versuchsbetrieb (Linienverlängerung) erreicht die geforderten Nachfragewerte bereits im ersten Betriebsjahr beinahe.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

Die neu konzipierte Linie 884 Bätterkinden – Utzenstorf – Koppigen, verkehrt seit der Aufhebung der Linie 881 morgens, mittags und abends im Halbstundentakt. Die Nachfrage hat sich deutlich erhöht.

Erfolgskontrolle RK Emmental

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.271 Signau – Röthenbach	2	▲	▲	☞ (Nachfrage)
30.281 Hasenknubel – Langnau – Hüslematt	3	●	●	➔ Das Angebot auf diesen zwei Linienästen wird mit einem Fahrzeug erbracht. Mit der geplanten Studie "Busangebot Raum Langnau" sind die bestehenden Buslinien im Raum Langnau so zu optimieren, dass mindestens die Minimalvorgaben gemäss AGV erreicht werden können.
30.284 Ramsei – Langnau	1	■	■	➔
30.284 Langnau – Trub – Fankhaus	3	■	▲	➔
30.285 Langnau – Bärau – Gohl	1	■	▲	☞ (KDG): Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf. Zudem führt der hohe Anteil an Schülerverkehr dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.
30.286 Langnau – Aeugstmatt	1	▲	●	➔ Mit der geplanten Studie "Busangebot Raum Langnau" ist auch diese Buslinie zu überprüfen (vgl. dazu auch Linie 30.281).
30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	2	▲	▲	☞ (Nachfrage) Als Folge der Aufstufung in der letzten Periode, wird die Zielvorgabe bezüglich Nachfrage nicht mehr erreicht.
30.465 Hasle-Rüegsau – Spital – Burgdorf	3 4	▲	▲	➔
30.465 Burgdorf – Lyssach – Fraubrunnen	1	■	■	☞ (KDG) Angebote von/nach Fraubrunnen
Burddorf – Lyssach, Kernriedstrasse	3	■	■	☞ (Nachfrage) Angebote von/nach Kernriedstrasse (inkl. drittfinanzierte Angebote bis zur Shopping-Meile)
30.466 Burgdorf – Ersigen – Koppigen – Wynigen	3	■	▲	➔
30.467 Burgdorf – Kirchberg, Neuhof	3	▲	▲	➔ Als Folge der Aufstufung in der letzten Periode, werden die Zielvorgaben nicht mehr erreicht.
30.468 Burgdorf – Heimiswil – Lueg	1	■	●	➔ Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf. Zudem sind Massnahmen vorgesehen, welche zu Verbesserungen führen dürften.
30.471 Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	1	■	▲	➔
30.481 Sumiswald-Grünen – Wasen	2	■	▲	➔
30.482 Sumiswald-Grünen – Heimisbach	1	■	●	☞ (KDG)
30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil	2	▲	▲	➔

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

30.882 Bätterkinden – Oberram- sern – Messen – Schnottwil	1	■	●	⚡ (KDG) Maximaler Querschnitt ausser- kantonal, Federführung Kt. Solothurn
30.884 Bätterkinden – Koppigen	1	■	●	Neue Linie ab 2018, noch keine Vergleich möglich zur früheren 4-Jahres-Periode.
40.002 Solothurn – Gerlafingen – Zielebach	4	■	■	⚡ (KDG) Maximaler Querschnitt ausser- kantonal, Federführung Kt. Solothurn
60.251 Escholzmatt – Schangnau – Kemmeriboden	2	▲	▲	⚡ (KDG) Maximaler Querschnitt ausser- kantonal, Federführung Kanton Luzern.

Entwicklung der Nachfrage RK Emmental

Die Abbildung 14 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Buslinien im Perimeter der RK Emmental. Insbesondere bei den Buslinien in der Stadt Burgdorf sowie bei der verdichteten und neu bis Aefligen verlängerten Linie 467 konnte in den letzten Jahren eine namhafte Steigerung verzeichnet werden.

Die Veränderungen der Werte zwischen 2014 und 2015 sind u.a. auf Wertberichtigungen im Zusammenhang mit der Einführung des automatischen Zählsystems einer Transportunternehmung zurückzuführen.

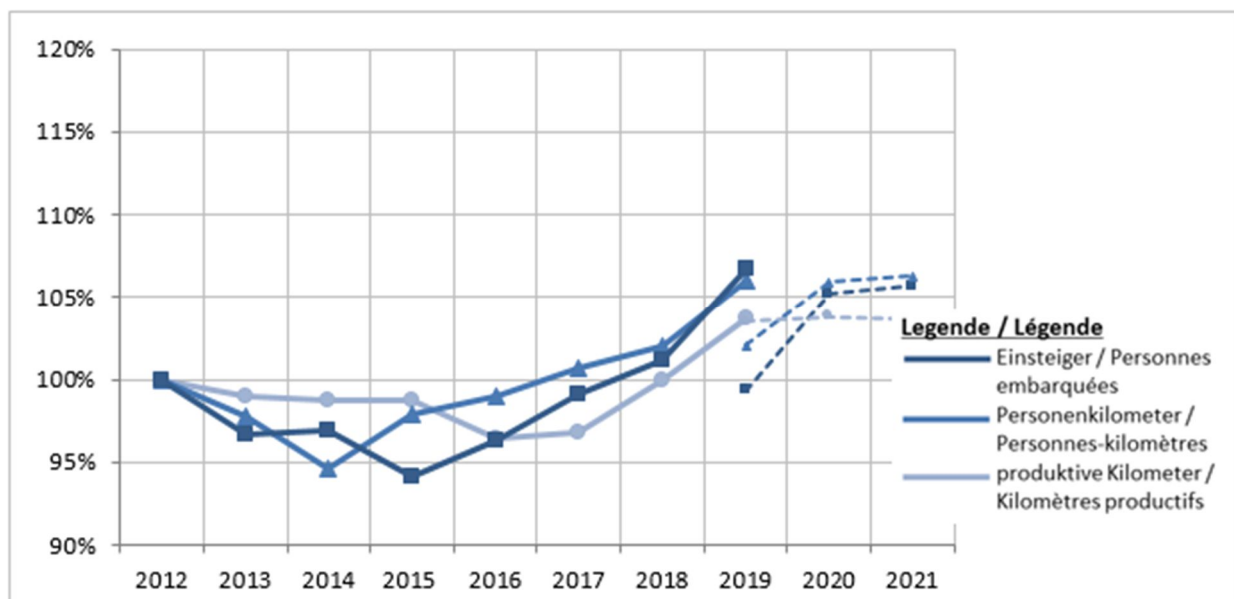


Abbildung 14: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RKEM
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.2.4 RK Bern-Mittelland

Ende 2015 führte der Kanton Freiburg eine neue Linie Murten – Courlevon – Courtepin ein (Linie 20.546), die auch die bernische Gemeinde Münchenwiler tangiert. Seit 2018 bestellt der Kanton Bern diese Linie mit.

Die Münsinger Ortsbuslinien 161, 162 und 163 werden seit Fahrplan 2020 neu von Bernmobil betrieben. In diesem Zusammenhang wurde auch das Angebot dieser Linien leicht verändert.

Die Belper Ortsbuslinien 331 und 332 mussten aufgrund ungenügender Auslastung in die Angebotsstufe 2 zurückgestuft und das Angebot leicht reduziert werden.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

Die bisher eigenständige Linie zwischen Belp Bhf. und Bern Flughafen wurde per Fahrplan 2018 in die Linie 160 integriert. Am anderen Ende der Linie 160 wurde das Angebot auf dem Abschnitt Münsingen - Konolfingen zum durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut.

Die Buslinien 165 (Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf), 166 (Wichtrach – Kirchdorf – Gerzensee – Kaufdorf) und 167 (Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach) werden seit Fahrplan 2020 neu von Bernmobil betrieben. In diesem Zusammenhang wurde auch das Angebot der beiden erstgenannten Linien leicht verändert.

Der per Fahrplan 2019 versuchsweise eingeführte Bürgerbus Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf (Linie 168) verkehrt Montag - Freitag am Morgen, Mittag und Abend. Er ist erfreulich gut angelaufen. Der Versuchsbetrieb läuft noch bis Ende 2021.

Das Angebot Thurnen – Riggisberg wird seit Fahrplan 2018 als eigenständige Linie 320 betrieben (vorher Bestandteil der Linie 321).

Die Linie 551 Gümmenen – Gurbrü – Ferenbalm – Biberen – Gümmenen wurde per Fahrplan 2019 neu geschaffen, als Ersatz für die aufgehobene Bahnhaltstelle Ferenbalm Gurbrü. Die Linie 551 verkehrt Montag - Freitag stündlich und am Sonntag alle 2 Stunden, mit in Abhängigkeit der Lastrichtung wechselnder Fahrtrichtung. Sowohl Auslastung als auch Kostendeckungsgrad verfehlen die Minimalvorgabe noch deutlich.

Die Linie 613 Schwarzenburg – Albligen wurde per Fahrplan 2018 wegen ungenügender Nachfrage und Kostendeckungsgrad aufgehoben. Albligen ist weiterhin durch die Linie 131 (Flamatt – Albligen) an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Auf den Linien 791 und 793 (Worb – Walkringen resp. Worb – Grosshöchstetten) wurde per Fahrplan 2018 das Abendangebot ausgebaut.

Ausser den erwähnten Angebotsänderungen wurden im Rahmen des Bestellprozesses auf diversen Linien punktuelle Anpassungen vorgenommen wie beispielsweise das Schliessen von einzelnen Taktlücken, leichtes Ausdehnen der Betriebszeiten oder Anpassungen der Abfahrtszeiten.

Erfolgskontrolle RK Bern-Mittelland

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
20.121 Düringen – Bödingen – Laupen	2	▲	▲	↘ Federführung Kt. Freiburg
20.181 Fribourg – Heitenried – Schwarzenburg	1	■	▲	→ Federführung Kt. Freiburg
20.546 Murten – Courlevon – Courtepin	1	■	●	Erst ab 2018 mitfinanziert durch Kanton BE, Federführung Kt. Freiburg
20.548 Murten – Gümmenen	1	■	▲	→ Federführung Kt. Freiburg
30.006 Worb Dorf – Gümligen – Bern Bahnhof	4	■	■	→
30.021 Bern – Bremgarten	4	■	■	→
30.033 Bremgarten Seftau – Worblaufen	3	▲	▲	→
30.034 Unterzollikofen – Hirzenfeld	4	■	■	→
30.036 Zollikofen – Bern Breiten-	4	●	▲	→ Die Linie wird wegen der Nachfrage

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

rain				zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee mit Gelenkbussen betrieben. Mit der Entwicklung im ESP Wankdorf nimmt die Nachfrage auf der Linie derzeit weiter zu.
30.036 Zollikofen – Münchenbuchsee Hüslimoos	4	▲	■	➔
30.038 Schönbühl – Bärswil / Mattstetten	4	▲	▲	➔
30.043 Talgutzentrum – Kapelisacker – Talgutzentrum	4	▲	▲	↻ (KDG)
30.044 Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	3	▲	▲	➔
30.046/47 Bolligen – Habstetten – Lutertal	4	■	■	➔
30.100 Bern – Wohlen – Aarberg	3	■	■	↻ (KDG)
30.102 Bern – Uetligen – Särswil	3	■	■	↻ (KDG)
30.104 Bern – Meikirch – Wahlen-dorf	3	▲	▲	➔
30.105 Bern – Meikirch – Seedorf - Lyss	2	■	▲	➔
30.106 Bern – Kirchlindach – Zollikofen	3	■	■	↻ (KDG)
30.107 Bern – Wohlen – Uetligen (–Zollikofen)	2	■	■	↻ (KDG)
30.130 Neuenegg – Thörishaus Dorf	2	■	■	↗
30.131 Flamatt – Ueberstorf – Albligen	2	▲	▲	➔ Federführung Kt. Freiburg
30.160 Flughafen Bern-Belp – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	1-4	●	▲	↻ (Nachfrage) Dichtes Angebot auf dem Abschnitt Flughafen Bern-Belp - Belp wegen Flughafen
30.161/162/163 Ortsbus Münsingen / Schlaufe Spital/Sonnhalde / Schlaufe Brückreute	3			Keine Daten vorhanden
30.165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf	2			Keine Daten vorhanden
30.166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen	1			Keine Daten vorhanden
30.167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach	1			Keine Daten vorhanden
30.320 Riggisberg – Thurnen	1	■	■	Neu als separate Linie geführt, daher noch kein Vergleich möglich
30.321 Riggisberg – Toffen	2	■	▲	↻ (Nachfrage)
30.322 Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg	1	■	▲	➔
30.323 Thurnen – Riggisberg – Gurnigel – Schwarzenburg	-	■	■	➔

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

30.331 Belp Bahnhof – Riedli	2	●	▲	➔	
30.332 Belp Bahnhof – Aemmenmatt	2	●	●	↻ (KDG)	
30.340 Wabern – Zimmerwald – Niedermuhlern	2	■	▲	➔	
30.472 Biglen – Arni – Lützelflüh / - Moosegg	1	▲	●	↻ (Nachfrage) Ungünstige Siedlungsstruktur (lange Linie, dünn besiedeltes Gebiet)	
30.541 Kerzers – Golaten – Wileroltigen – Kerzers	1	■	▲	↗ Der hohe Anteil an Schülerverkehr führt dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.	
30.550 Gümmenen – Laupen	1	■	●	➔	
30.551 Gümmenen – Gurbrü	2	●	●	Neue Linie seit Fahrplan 2019, daher noch kein Vergleich möglich	
30.560 Mühleberg – Allenlütten – Rosshäusern	1	●	●	➔ Auf dieser Linie ist lediglich ein minimales Angebot vorhanden.	
30.570 Bern Brünnen – Frauenkappelen – Mühleberg	3	▲	▲	↻ (KDG)	
30.611 Schwarzenburg – Rüschegg – Riggisberg	2	▲	▲	↻ (KDG) Ungünstige Siedlungsstruktur (lange Linie, dünn besiedeltes Gebiet)	
30.612 Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg	1	■	■	↻ (KDG)	
30.614 Riffenmatt – Guggisberg – Riedacker	-	■	▲	↻ (KDG) Minimales Angebot, v.a. für Schülerverkehr (weniger als 4 KP)	
30.621 Oberbalm – Oberscherli – Niederscherli	1	▲	●	➔ Nachfrage auf einem relativ kurzen Abschnitt, dadurch wenig Erträge	
30.631 Köniz – Oberbalm – Niedermuhlern – Riggisberg	2	■	▲	➔	
30.781 Boll-Utzigen – Utzigen Pflegeheim	2	▲	▲	➔	Das Angebot wird mit 1 Fahrzeug produziert.
30.782 Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld – Boll-Utzigen	2	▲	▲	↻ (Nachfrage)	
30.791 Worb Dorf – Wikartswil – Walkringen	2	■	■	↻ (KDG)	
30.792 Worb Dorf – Biglen	1	■	■	↻ (KDG)	
30.793 Worb Dorf – Grosshöchstetten	2	■	▲	➔	
30.794 Worb Dorf – Rüfenacht	1	▲	▲	↻ (KDG) Betrieblich zusammen mit Linie 795	
30.795 Worb Dorf – Rubigen	1	■	■	↻ (KDG)	
30.871 Jegenstorf – Messen – Waltwil / Balm b.Messen	2	▲	▲	Vergleich infolge Neukonzeption der Linie nicht möglich	
30.363 Bätterkinden – Messen – Grossaffoltern – Lyss	1	■	▲	Vergleich infolge Neukonzeption des Angebots nicht möglich	
31.044 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand	1	▲	▲	↻ (Nachfrage)	

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

Entwicklung der Nachfrage RK Bern-Mittelland

Die Abbildung 15 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Bus- und Tramlinien im Perimeter der RKBM, also auch der Linien des Ortsverkehrs. Insgesamt ist in den letzten vier Jahren bei der Nachfrage eine leichte Steigerung festzustellen. Einsteiger und Personenkilometer entwickelten sich weitgehend parallel. Auf die letzten drei Fahrplanwechsel hin wurde das Angebot ausgebaut (Taktverdichtungen, zusätzliche Sonntagsangebote, Versuchsbetriebe). Die Auswirkungen auf die Nachfrage zeigt sich meist erst mit etwas Verzögerung, was in den Planzahlen 2021 und 2022 ersichtlich ist.

Die starke Angebotssteigerung 2020 betrifft den Bahnersatz Thörishaus – Laupen.

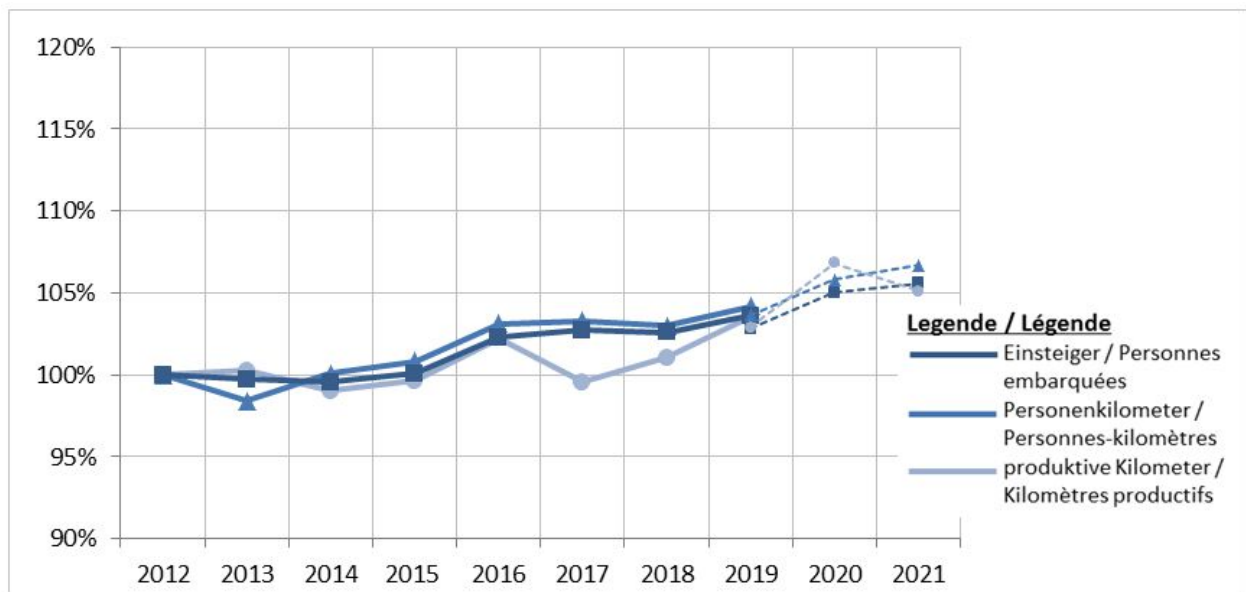


Abbildung 15: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Tram- und Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RKBM (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.2.5 RVK Oberland West

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
12.180 Schönried – Saanen – Gstaad	1	■	▲	↻ (KDG)
12.180 Gstaad – Gsteig – Les Diablerets	1	■	■	↻ (KDG)
12.181 Gstaad – Lauenen	1	■	▲	➔
12.182 Gstaad – Turbach	1	■	▲	↻ (KDG)
20.260 Bulle – Jaun – Boltigen	1	■	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Freiburg
31.001 Thun – Spiez	4	■	■	➔
31.003 Thun – Allmendingen – Blumenstein	2	■	▲	➔
31.021 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken	4	▲	■	↻ (Nachfrage)
31.022 Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen	1	■	●	↻ (KDG) Diese Kleinbuslinie dient als Zubringer zur Linie 21, weist ungünstige Produktionsbedingungen auf und war durch

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

				mehrere Baustellen sehr beeinträchtigt.
31.024 Oberhofen – Schwanden – Sigriswil	1	■	▲	↗ (Nachfrage)
31.025 Thun – Oberhofen – Gunten – Sigriswil	3	■	■	➔
31.031 Thun – Goldwil – Heiligenschwendli	2	■	■	➔
31.032 Thun – Dörfli – Heiligenschwendli	1	■	▲	↘ (KDG) als Folge des Angebotsausbau auf der Linie 31.031
31.033 Thun – Teuffenthal	1	■	▲	↘ (KDG)
31.041 Thun – Schwarzenegg – Innereriz	1	■	■	➔
31.042 Thun – Schwarzenegg – Heimenschwand	1	■	▲	↘ (KDG)
31.043 Thun – Emberg – Heimenschwand	1	■	■	➔
31.050/51 Thun – Uebeschi/ Wattenwil – Blumenstein	3	■	■	➔
31.053 Seftigen – Wattenwil – Blumenstein	2	▲	▲	➔
31.055 Thun – Reutigen – Wimmis	2	■	■	➔
31.056 Riggisberg – Burgistein – Wattenwil	1	▲	●	➔ Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf. Zudem führt der hohe Anteil an Schülerverkehr dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.
31.057 Uetendorf, Bahnhof – Gurzelen	1	▲	■	↘ (Nachfrage)
31.058 Uetendorf, Ortsbus	1	▲	▲	↘
31.061 / 62 / 63 Spiez – Krattigen / Hondrich – Aeschi / Aeschi-ried	2	■	■	↗ (KDG)
31.065 Spiez – Faulensee	2	▲	▲	↘
31.066 Spiez – Emdthal – Aeschi	1	▲	▲	➔
31.210 (Spiez –) Reichenbach – Frutigen	1	▲	●	➔ Die Linie weist wegen langen Standzeiten ungünstige Produktionsbedingungen auf.
31.220 Reichenbach – Kiental	1	■	■	➔
31.230 Adelboden – Frutigen	2	■	■	➔
31.230 Frutigen – Kandersteg	2	■	■	➔
31.232 Adelboden, Ausser- schwand – U. d. Birg	1	■	■	➔
31.241 Kandersteg – Talstation Sunnbüel	1	■	■	↗ (KDG)
31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen	1	■	▲	↗ (KDG)

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

– Grimmialp				
31.281 Lenk – Bühlberg	1	▲	▲	↘
31.283 Lenk – Simmenfälle	1	■	▲	↘ (KDG)

Ortsverkehr Thun

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
1 Steffisburg, Flühli – Thun, Bahnhof – Gwatt	4	▲	■	↘ (Nachfrage)
2 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Neufeld	4	▲	▲	↘
3 Heimberg, Dornhalde – alte Bernstrasse – Thun, Bahnhof	4	▲	▲	→
3 Thun, Bahnhof – Allmendingen	4	■	▲	→
4 Thun, Bahnhof – Lerchenfeld	4	■	■	↗ (KDG) Entspricht der Beurteilung (2019) vor dem Ausbau vom 15'- zum 10'-Takt ab Fahrplanjahr 2020.
5 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Dürrenast	4	■	▲	↘ (Nachfrage)
6 Thun, Bahnhof – Westquartier	4	▲	▲	→

Entwicklung der Nachfrage RVK Oberland West

Die

Abbildung 16 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Buslinien im Perimeter der RVK 5. In der RVK Oberland-West kann beim Busverkehr eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Die Veränderungen der produktiven Kilometer im 2012/13 bzw. der Einsteiger und der Personenkilometer im 2015/16/17 sind auf Wertberichtigungen im Zusammenhang mit der Einführung des Betriebsleitsystems bzw. der automatischen Fahrgastzählung einer Transportunternehmung zurückzuführen.

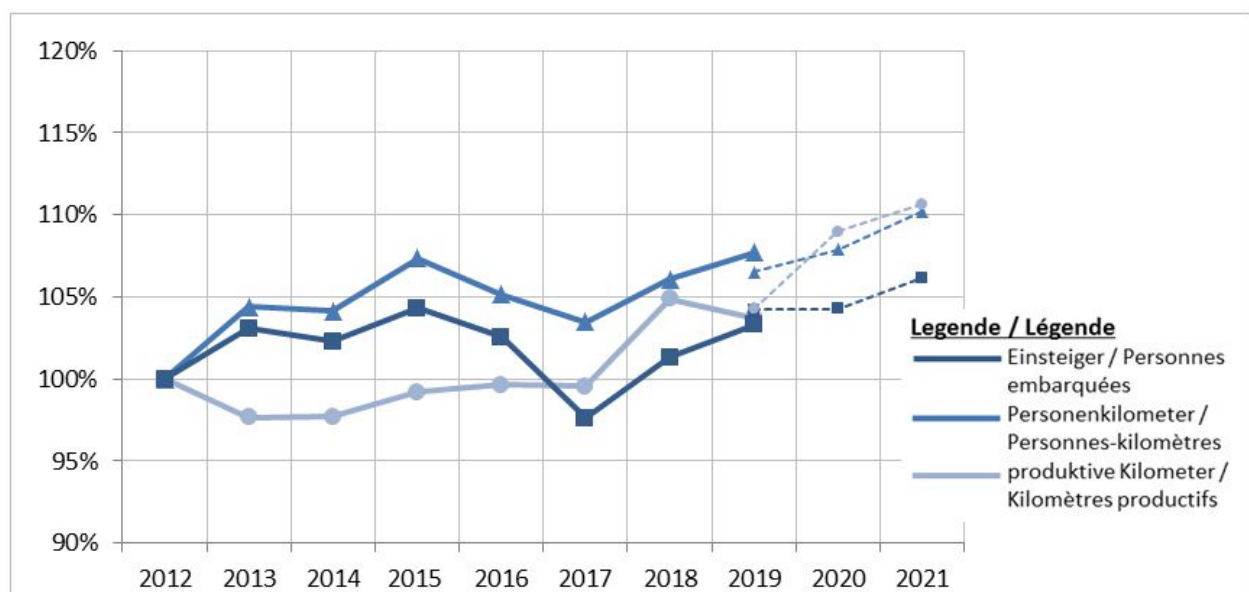


Abbildung 16: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 5 (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperio-
de 2018 - 2021

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

3.2.6 RK Oberland Ost

Ab Dezember 2020 werden Leissigen und Därlichen mit der neuen Buslinie 31.060 bedient. Die Linie führt von Spiez via Interlaken West nach Interlaken Ost. In den Hauptverkehrszeiten fahren die Busse zwischen Spiez und Interlaken West halbstündlich. Einzelne Kurse werden direkt zu den Schulstandorten in Interlaken verlängert, so dass die Schülerbedürfnisse optimal abgedeckt werden können.

Gleichzeitig mit der Einführung des Halbstundentakts der BOB, wurde auch die Buslinie von Lauterbrunnen nach Stechelberg ganzjährig zum Halbstundentakt verdichtet. Die Buslinie hat eine wichtige Funktion als Zubringer zur Schilthornbahn, die Frequenzen haben sind deutlich erhöht.

Der Erfolg von Interlaken als touristisches Zentrum mit stetig steigenden Gästezahlen wirkt sich auch die Buslinien auf dem Bördeli aus. Das Angebot wurde punktuell erweitert. Auf der Linie 31.101 Interlaken - Beatenberg haben sich die saisonalen Verdichtungskurse wie auch der durchgehende Stundentakt bis Betriebsschluss bewährt.

Im Raum Brienz – Oberhasli blieb das Angebot weitgehend unverändert.

Erfolgskontrolle RK Oberland Ost

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.060 Spiez – Interlaken West – Interlaken Ost	2			Einführung Fahrplan 2021
31.101 Beatenberg – Interlaken West	2	■	■	➔
31.102 Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg	3	■	■	↗
31.103 Interlaken West – Bönigen – Iseltwald	3	■	■	↗ (KDG)
31.104 Ortsbus Interlaken	3	▲	▲	➔
31.105 Interlaken West – Regionalspital	3	▲	▲	➔
31.105 Interlaken West – Wilderswil – Gsteigwiler	3	■	■	➔
31.106 Habkern – Interlaken West	1	■	▲	➔
31.111 Wilderswil – Saxeten	1	■	●	➔ Aufgrund des kleinen Angebots relativ unproduktiver Betrieb. TU versucht mit Zusatzangeboten Mehreinnahmen zu erwirtschaften.
31.121 Oberer Gletscher – Grindelwald Bhf – Termina	2	▲	■	↗ (Nachfrage)
31.122 Gletscherschlucht – Grindelwald Bhf – Klusi	2	■	■	↗ (KDG)
31.123 Kirche – Grindelwald Bahnhof – Itramen	1	▲	▲	↗ (Nachfrage) ↗ (KDG)
31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg	2	■	■	➔
31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh	1	■	■	➔
31.151 Brienz – Ballenberg – Brienzwiler – Brünig	2	▲	▲	➔ Der Ast Brünig - Hasliberg Reuti wird neu separat geführt (31.158)
31.155 Brienz – Axalp	1	■	■	➔

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

31.158 Brünig – Hasliberg Reuti		▲	▲	➔ Neu eigenständige Linie
31.171 Innertkirchen – Guttannen	1	▲	■	↗ (KDG)
31.172 Innertkirchen – Gadmern – Obermaad	1	▲	●	➔ Grösster Querschnitt über kurze Strecke, daher tiefe Erträge.
31.174 Geissholz – Meiringen	1	▲	●	↗ (Nachfrage) Der hohe Anteil Schülerverkehr führt dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können. Die Anzahl Kinder pro Jahrgang wirkt sich spürbar auf die Nachfrage aus.
31.174 Meiringen – Unterbach – Brienzwiler	1	▲	●	➔ Der hohe Anteil Schülerverkehr führt dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.

Entwicklung der Nachfrage RK Oberland Ost

Die Nachfrage auf den Buslinien im Raum Interlaken wächst seit Jahren stetig, wogegen bei den Linien am Brienersee und im Oberhasli teilweise gar eine rückläufige Nachfrage zu verzeichnen ist (vgl. Abbildung 17).

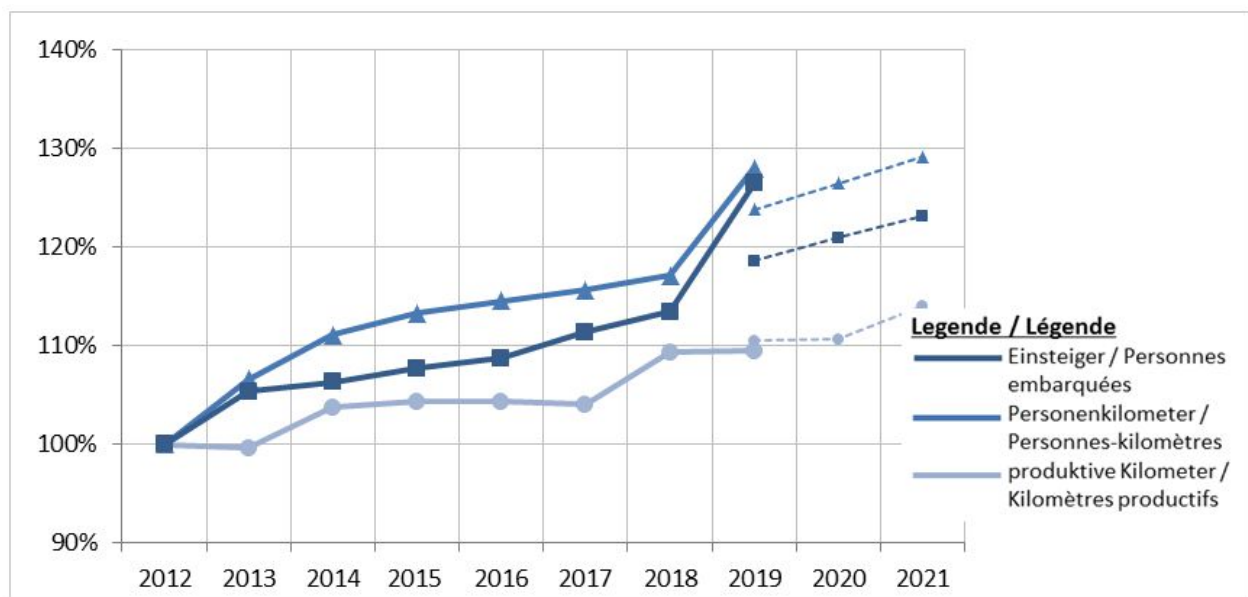


Abbildung 17: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RKOÖ (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

3.3 Entwicklung in den Agglomerationen und Städten

3.3.1 Biel/Bienne

In der Agglomeration wurde das "Buskonzept 2020" in zwei Etappen umgesetzt: Eine 1. Etappe Ende 2017, die 2. Etappe Ende 2020. Mit dem neuen Buskonzept wurden mehrere Linienführungen verändert und neue Durchbindungen eingeführt und das Angebot verbessert. Die mit der Eröffnung des Ostastes der A5 im Herbst 2017 neu eingeführte Linie Brugg – Bözingenfeld wurde ins Grundangebot übernommen. Die Nachfrageentwicklung insgesamt ist positiv. Bei den Ampelzahlen ist teilweise eine Verschlechterung festzustellen, dies daher weil die Nachfrage pro Kurs bedingt durch den Angebotsausbau leicht rückläufig war.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

Erfolgskontrolle

Linie / Ligne	Ang. Stufe / Niveau d'offre	Nachfrage / Demande	KDG / TCC	Bemerkungen / Remarques
1 Vorhölzli – Bahnhof Biel – Eisbahn	4C	■	■	➔
2 Möslacker – Bahnhof Biel – Bözingen – Centre Boujean – Mett	4B	▲	■	➔
4 Nidau – Bahnhof Biel – Löhre	4C	■	▲	↻ (KDG)
5 Bahnhof Biel – Spitalzentrum	4B	▲	▲	↻ (KDG)
6 Nidau – Port – Bahnhof Biel – Regionalspital	4B	▲	▲	➔
7 Brügg – Bahnhof Biel – Goldgrube	4B	▲	■	↻ (KDG)
8 Klinik Linde – Bahnhof Biel – Fuchsenried	4B	▲	▲	➔
9 Schiffländte – Biel Bahnhof – Schulen Linde	4B	●	▲	Neue Linie seit 2018
11 Biel – Vingelz – Alfermée	4A/B	●	●	➔ Die Quartierserschliessung erfolgt mit einem Fahrzeug. Kosteneinsparungen sind nur möglich indem die Bedienungszeit reduziert wird.

3.3.2 Langenthal

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
40.063 Langenthal, Industrie Nord – Bahnhof – Spital	4	▲	■	➔
40.064 Langenthal, Schoren – Bahnhof – Lotzwil, Unterdorf	3	▲	▲	➔

Das Angebot in Langenthal wurde im Wesentlichen beibehalten. Die Nachfrage auf der Linie 63 war 2019 aufgrund von Bauarbeiten rückläufig.

3.3.3 Burgdorf

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.461 Burgdorf, Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	4	▲	■	↗
30.462 Burgdorf, Bernstr. – Bahnhof – Oberburg, Geissrütli	2	▲	▲	↗
30.463 Burgdorf Gyrischachen – Bahnhof – Meienfeld	4	●	▲	↻ (KDG)

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

3.3.4 Bern

Die Tramlinie 9 wird seit August 2019 in der HVZ am Morgen und Abend zur Bewältigung des Mehrverkehrs aufgrund des neuen Bundesverwaltungsentrums beim Guisanplatz mit Bussen verdichtet. Die Zusatzbusse verkehren am Morgen zwischen Bahnhof Bern und Guisanplatz, am Abend zwischen Guisanplatz und Zytglogge.

Per Fahrplan 2018 wurde auf einzelnen regionalen Buslinien in der Kernagglomeration Bern (Linien 21 und 101) das Spätangebot am Wochenende um ca. 1h verlängert, um die letzten Zugsankünfte um ca. 1h abzunehmen. Die Moonliner-Abfahrten auf den betroffenen Linien wurden angepasst.

Die Linie 10 erreichte trotz bereits dichtem Fahrplan die Kapazitätsgrenze, weshalb die Linie per Fahrplan 2020 weiter verdichtet wurde: In den Spitzenzeiten verkehren die Grundkurse Köniz Schliern – Ostermundigen Rüti im 5'-Takt und die Verdichtungskurse zwischen Köniz Schloss - Ostermundigen Wegmühlegässli ebenfalls im 5'-Takt. Somit verkehren im überlagerten Abschnitt 24 Kurse pro Stunde und Richtung.

Per Fahrplan 2020 wurden die Trolleybusse in Bern neu verknüpft: Die mit Doppelgelenkbussen betriebene Linie 20 verkehrt neu ab dem Bahnhof Wankdorf via Bahnhof Bern in die Länggasse und ermöglicht so die Erhöhung der Transportkapazitäten. Der Ast Zentrum Paul Klee der Linie 12 wird neu via Insel nach Holligen durchgebunden und die Linie 11 verkehrt neu nur noch zwischen Neufeld P&R und dem Bahnhof. Die Neuverknüpfung führte teilweise zu Anpassungen der Kursintervalle auf diesen Linien. Die Verdichtungskurse auf dem Wylerast der Linie 20 verkehren neu als separate Linie 18 (Bern Bhf. – Wyleregg).

Die Linie 17 Bern Bhf. – Köniz Weiermatt wird seit Fahrplan 2019 im Rahmen eines Pilotbetriebs mit Elektrobussen betrieben, das Laden erfolgt an der Endstation in Köniz.

Die Linie 29 wurde in den letzten Jahren neu konzipiert: die bisherigen Verdichtungskurse werden seit Fahrplan 2019 als neue Linie 22 mit gestreckter und somit beschleunigter Linienführung angeboten (im Halbstundentakt). Seit Fahrplan 2021 verkehren die Kurse der Linie 29 über das neue Quartier Ried bei Niederwangen.

Die Linie 31 (Europaplatz – Niederwangen Erle) wurde mangels erforderlicher Auslastung in die Angebotsstufe 3 zurückgestuft und die Anzahl Kurse leicht reduziert.

Im Dezember 2018 wurden zwei neue Linien versuchsweise eingeführt:

- Die Verlängerung der Linie 22 zwischen Niederwangen Riedmoosbrücke und Brünnen Westside verkehrt Montag - Samstag alle 30 Minuten. Der Versuchsbetrieb verzeichnete bereits im ersten Betriebsjahr eine erfreuliche Nachfrage. Der Versuchsbetrieb läuft noch bis Dezember 2021.
- Die Verlängerung der Linie 31 ab Europaplatz (bestehende Linie) via Eigerplatz bis Brunnadernstrasse verkehrt Montag - Freitag alle 15 Minuten. Die Nachfrage hat im ersten Betriebsjahr den erforderlichen Minimalwert noch nicht erreicht. Der Versuchsbetrieb läuft noch bis Dezember 2021.

Per Fahrplan 2018 wurde auf gewissen Buslinien (im Ortsverkehr: Linien 10, 11, 12, 17, 19, 20 und 30) das Spätangebot am Wochenende um ca. 1h verlängert, um die letzten Zugsankünfte um ca. 1h abzunehmen. Die Fahrpläne des Moonliners in den entsprechenden Korridoren wurden angepasst.

Ausser den erwähnten Angebotsänderungen wurden im Rahmen des Bestellprozesses auf diversen Linien punktuelle Anpassungen vorgenommen.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nach- frage	KDG	Bemerkungen
3 Bahnhof – Weissenbühl	4	▲	■	↗ (KDG)
6 Bahnhof – Fischermätteli	4	▲	■	➔
7 Bahnhof – Ostring	4	▲	■	↘ (Nachfrage)
7 Bahnhof – Bümpliz	4	■	■	➔
8 Bahnhof – Brünnen	4	■	■	➔
8 Bahnhof – Saali	4	■	■	➔
9 Bahnhof – Wabern	4	■	■	➔
9 Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	4	■	■	➔
10 Köniz Schliern – Bahnhof – Ostermündigen Rüti	4	■	■	➔
11 Holligen – Bahnhof – Neufeld P+R	4	■	■	➔ Seit Dez. 2019 nur noch Bahnhof - Neu- feld P+R
12 Länggasse – Bahnhof – Zent- rum Paul Klee	4	■	■	➔ Seit Dez. 2019 nach Holligen statt Läng- gasse
16 Köniz Zentrum – Gurten- Gartenstadt	4	●	▲	➔ Linie wird effizient mit 1 Fahrzeug be- trieben. Einsparungen nur mit Reduktion der Betriebszeiten möglich.
17 Bahnhof – Köniz Weiermatt	4	■	■	➔
19 Blinzern – Bahnhof – Elfenau	4	■	■	➔
20 Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	4	■	■	➔ Seit Dez.2019 Verlängerung in Läng- gasse
22 Niederwangen – Kleinwabern	3	▲	▲	Neue Linie seit Fahrplan 2019, daher kein Vergleich möglich
26 Breitenrain – Wylergut	4	●	▲	➔ Linie wird effizient mit 1 Fahrzeug be- trieben. Einsparungen nur mit Reduktion der Betriebszeiten möglich.
27 Weyermannshaus – Nieder- wangen	4	▲	▲	↘ (KDG)
28 Weissenbühl Bhf. – Eigerplatz – Brunnadernstrasse – Ostermun- digen Zollgasse – Wankdorf Bahnhof	4	▲	■	➔
29 Niederwangen – Köniz Bahnhof – Wabern Lindenweg	4	▲	■	➔
30 Bahnhof – Marzili – Bahnhof	1	■	■	↗ (KDG)
31 Europaplatz – Bümpliz – Nie- derwangen Bahnhof	3	▲	■	↗
32 Riedbach – Bachmätteli	3	●	▲	➔ Linie wird effizient mit 1 Fahrzeug be- trieben. Einsparungen nur mit Reduktion der Betriebszeiten möglich.
40 Kappelisacker – Bern – Son- nenfeld/Allmendingen	4	■	■	↗
41 Zollikofen – Kappelisacker –	2	■	▲	Neu als eigenständige Linie, daher kein

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

Bern Breitenrain				Vergleich möglich
101 Bern – Kappelenring / Schlossmatt	4	■	■	↗ (KDG)
102, 103, 104, 105, 106 gemein- samer Abschnitt Bern – Neufeld P+R	4	■	▲	↗

3.3.5 Thun

In der Stadt Thun ist das Abendangebot verbessert worden. So verkehren seit Dezember 2017 alle Stadtbuslinien bis mindestens um 21:30 Uhr (Mo - Sa) im Viertelstundentakt, die Linien 1, 2 und 5 gar bis Mitternacht. Zudem wurde per Dezember 2018 auf der Linie 31.004 Lerchenfeld tagsüber der 10'-Takt (bisher Viertelstundentakt) eingeführt.

Seit Dezember 2017 verkehren die Busse der Linie 31.003 ab Steffisburg, alte Bernstrasse bis Heimberg, Dornhalde im Halbstundentakt (Mo - Sa) im Rahmen des kantonalen Grundangebotes.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nach- frage	KDG	Bemerkungen
1 Steffisburg, Flühli – Thun, Bahn- hof – Gwatt	4	▲	■	↘ (Nachfrage)
2 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Neufeld	4	▲	▲	↘
3 Heimberg, Dornhalde – alte Bernstrasse – Thun, Bahnhof	4	▲	▲	→
3 Thun, Bahnhof – Allmendingen	4	■	▲	→
4 Thun, Bahnhof – Lerchenfeld	4	■	■	↗ (KDG) Entspricht der Beurteilung (2019) vor dem Ausbau vom 15'- zum 10'-Takt ab Fahrplanjahr 2020.
5 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Dürrenast	4	■	▲	↘ (Nachfrage)
6 Thun, Bahnhof – Westquartier	4	▲	▲	→

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

4 Entwicklung der Abteilungen für den öffentlichen Verkehr

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2018-2021 konnten verschiedene Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Zwischen 2014 bis 2021 erfolgt ein Angebotsausbau von rund 10%. Gemäss Offerten 2021 (erstellt vor der Corona-Pandemie) wurde im gleichen Zeitraum eine Ertragssteigerung von 14 % erwartet. Trotz grösseren Rollmaterialbeschaffungen entwickelten sich die Kosten weniger stark als das Angebot. In den Jahren 2018 und 2019 entwickelten sich die Erträge deutlich besser offeriert. In den Jahren 2020 und 2021 handelt es sich um Offertwerte (ohne Corona-Effekte).

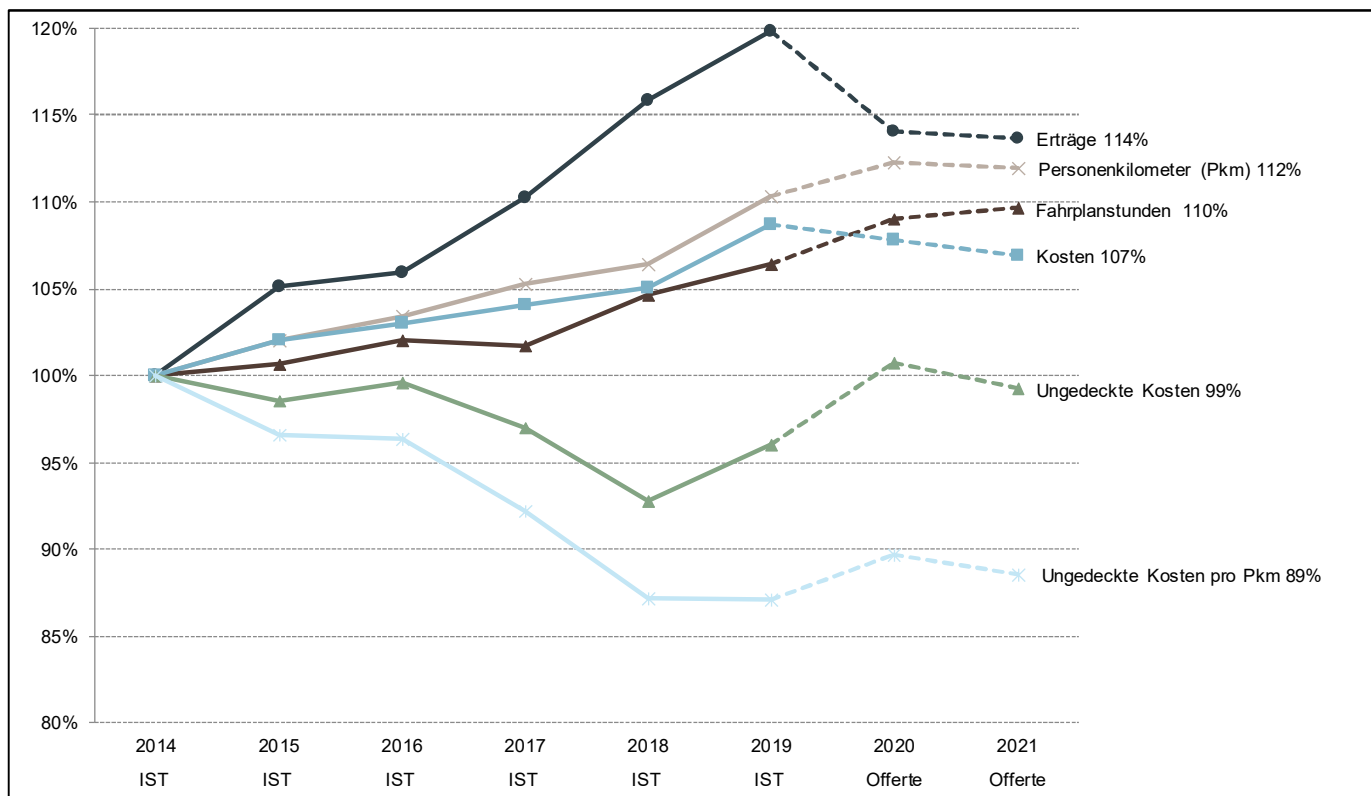


Abbildung 18: Entwicklung Eckwerte bestellter abteilungsberechtigter Personenverkehr
(Basis 2014-2019 IST-Zahlen, 2020-2021 Offertwerte; Einsteiger, Pkm und finanzielle Werte bei interkantonalen Linien vollständig berücksichtigt).

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

4.1 Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr

In den vergangenen Jahren führte die positive Nachfrageentwicklung zu deutlich Ertragssteigerungen. Zudem konnten die Unternehmen ihre Produktivität verbessern. Dies führte zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrads.

Die Berechnung basiert auf den abgeschlossenen Angebotsvereinbarungen der entsprechenden Fahrplanjahre.

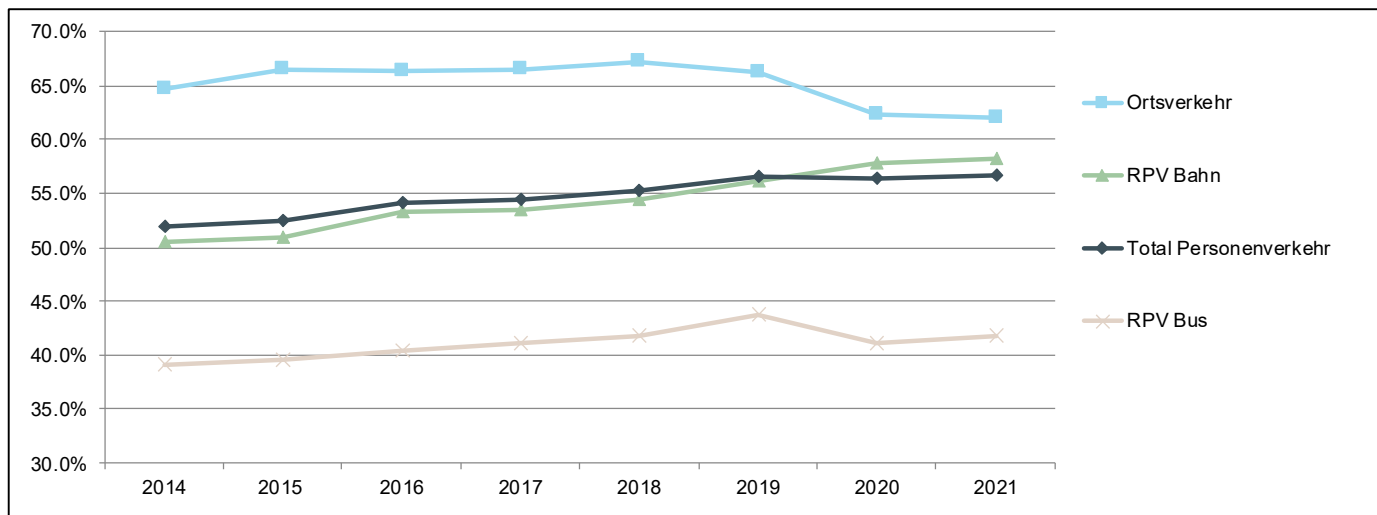


Abbildung 19: Entwicklung Kostendeckungsgrade im Personenverkehr
(Basis: Offertzahlen 2014 - 2021; alle vom Kanton Bern mitbestellte Linien)

Gemäss Offertzahlen 2021 wird im Personenverkehr eine durchschnittliche Kostendeckung von knapp 57 % erwartet. Zur Entwicklung der Kostendeckungsgrade in den letzten Jahren:

- **Regionalverkehr Bus (RPV Bus):**
Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr Bus liegt bei leicht über 40%. Die Spannweite bei den RPV Buslinien ist relativ gross. Während verschiedene Linien die Mindestvorgabe von 20% nicht erreichen oder nur knapp übertreffen, gibt es auch RPV-Linien die deutlich höhere Kostendeckungsgrade aufweisen.
- **Regionalverkehr Bahn (RPV Bahn):**
Trotz der in den vergangenen Jahren erfolgten Erneuerung des Rollmaterials mit entsprechenden Folgekosten konnten die Bahnlinien im Regionalverkehr ihre Kostendeckung erhöhen. Die Nachfrage auf den Bahnlinien ist in den vergangenen Jahren stärker gewachsen als im Ortsverkehr. Die periodische Anpassung des Einnahmenverteilungsschlüssels Libero führte deshalb im 2020 zu einer Verschiebung der Ertragsanteile zugunsten der RPV Bahnlinien und damit zu einer spürbaren Verbesserung des Kostendeckungsgrades.
- **Ortsverkehr:**
Den höchsten Kostendeckungsgrad weist der Ortsverkehr mit über 60% aus. Dieser hat sich auf 2020 verschlechtert. Dies aufgrund der oben erwähnten Aktualisierung des Einnahmenverteilungsschlüssels im Libero. Diese führte auf 2020 zu einer Ertragsverschiebung von Ortsverkehrslinien (primär Linien von Bernmobil) zu RPV-Bahnlinien (primär Bahnlinien der BLS).

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

4.2 Abgeltungen und Investitionsbeiträge für den öffentlichen Verkehr 2018-2021

		AGB 2018 - 2021			
		Fp-Jahr 2018 AV/LV	Fp-Jahr 2019 AV/LV	Fp-Jahr 2020 prov.	Fp-Jahr 2021 prov.
1) Abgeltungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr	Mio. CHF	372.8	369.2	374.6	373.8
2) Abgeltungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen	Mio. CHF	25.5	25.1	11.0	11.0
3) Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.1	1.1	1.0	1.0
4) Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.8	0.6	0.8	0.6
5) Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	400.1	396.0	387.4	386.5
6) ./ Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-153.5	-149.4	-148.6	-147.0
7) Total Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	246.6	246.6	238.8	239.4
8) Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	7.7	8.2	10.7	10.1
9) Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	254.3	254.8	249.5	249.6
Veränderung zu Vorjahr		0.4%	0.2%	-2.1%	0.0%
10) Pauschalbeitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	Mio. CHF	80.4	84.4	82.8	80.8
11) Investitionsausgaben (à-fonds-perdu)	Mio. CHF	19.8	6.4	15.9	22.6
12) Investitionsausgaben (bedingt rückzahlbar & rückzahlbar)	Mio. CHF	34.3	56.5	59.8	54.3
13) Gesamttotal Investitionsbeiträge	Mio. CHF	134.5	147.3	158.5	157.8
Veränderung zu Vorjahr		1.4%	9.5%	7.5%	-0.4%
14) ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton Bern	Mio. CHF	388.8	402.1	407.9	407.3
Veränderung zu Vorjahr		0.8%	3.4%	1.4%	-0.1%
15) A.o. Abgeltungen Covid-19 (Schätzung 09.2020)	Mio. CHF			69.0	37.5
16) ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton inkl. Covid-19	Mio. CHF	388.8	402.1	476.9	444.8
Veränderung zu Vorjahr		0.8%	3.4%	18.6%	-6.7%
davon zulasten Erfolgsrechnung	Mio. CHF	354.5	345.6	417.1	390.5
davon zulasten Investitionsrechnung	Mio. CHF	34.3	56.5	59.8	54.3

AV/LV = Werte gemäss den mit den TU abgeschlossenen Angebots-/Leistungsvereinbarungen

prov. = provisorische Werte gemäss TU-Offerten 2020/2021; Stand 01.09.2020

PLAN = gemäss kantonalem Finanzplan 2022-2024 und Abschätzung 2025

Tabelle 1: Entwicklung der ÖV-Gesamtbelastungen des Kantons Bern 2018-2021 (inkl. Corona-Sonderausgaben 2020/2021; Bruttoausgaben, davon 2/3 zulasten Kanton und 1/3 zulasten der bernischen Gemeinden)

Die Veränderungen im Detail:

Zu Ziffer 1 "Abgeltungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr"

Im Regional- und Ortsverkehr wirken sich folgende Sachverhalte abgeltungsmindernd (-), respektive abgeltungssteigernd (+) auf die Abgeltungsentwicklung 2018-2021 aus:

- (+) Investitionsfolgekosten (insb. Abschreibungen) für neues Rollmaterial und neue Betriebsanlagen
- (-) Sehr erfreuliche Entwicklung der Verkehrserträge
- (+) Wegfall der Direktabgeltung an den Tarifverbund Libero führt zu tieferen Verkehrserträgen.
- (+) RE Biel - La Chaux-de-Fonds ab Fahrplan 2020 vollständig Regionalverkehr (bisher hälftig Fernverkehr)
- (-) Trassenpreise: Senkung des Trassenpreises ab 2021
- (-) Übergang der RE-Linie Bern - Neuenburg vom Regional- zum Fernverkehr ab dem Fahrplan 2021

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

Zu Ziffer 2 "Abteilungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen"

Mit dem Wegfall der direkten Abteilungen an die Tarifverbünde Libero und BeoAbo ab 2020 sinken die Ausgaben auf dieser Position. Die Abteilung von Ertragsausfällen an den Fernverkehr erhöht sich gemäss geltender Vereinbarung mit den SBB wegen des ab 2020 erweiterten Libero-Geltungsbereichs (Integration TV BeoAbo in den Libero).

Zu Ziffer 6 "Anteil Bund Regionalverkehr"

Der Bund beteiligt sich seit 2020 neu mit 54 % (bisher 53 %) an den Regionalverkehrsabteilungen des Kantons Bern. Die prozentuale Mitfinanzierung des Bundes wird jeweils über eine Fixierung des Bundesbeitrags plafoniert. Diese sogenannte Kantonsquote legt den Gesamtumfang der gemeinsam bestellten RPV-Angebote fest, die der Bund pro Kanton mitfinanziert. Die Bestellung aller vom Bund und Kanton Bern gemeinsam bestellten Angebote kann vollumfänglich im Rahmen der zugesicherten Kantonsquote erfolgen.

Zu Ziffer 8 "Abteilungen Infrastruktur Ortsverkehr"

Aufgrund getätigter Investitionen in das Tramnetz steigen die Abschreibungen an. Gegenüber den Vorjahren sind für 2020/2021 mehr Unterhaltsarbeiten geplant. Dies führt zu höheren ungedeckten Kosten.

Zu Ziffer 10 "Beitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)"

Für die Berechnung des BIF-Beitrags wird jeweils auf das Verkehrsangebot Regionaler Personenverkehr Bahn der Vorjahre abgestellt. Für den BIF-Beitrag 2020 ist das Angebot 2018 massgebend. Während in den vergangenen Jahren verschiedene Kantone grössere Angebotsausbauten realisiert haben, hat das bernische ÖV-Angebot in den letzten Jahren nur leicht zugenommen. Dies führte dazu, dass sich der prozentuale Anteil des Kantons Bern am gesamtschweizerischen RPV-Angebot Bahn verringert hat und damit auch der prozentuale Beitragsanteil des Kantons Bern am gesamten BIF-Beitrag der Kantone. Seit 2019 werden die BIF-Beiträge der Kantone analog dem Bundesanteil neu indexiert. Diese Anpassung führte zu einer Erhöhung des BIF-Beitrags. Es ist aber absehbar, dass sich die BIF-Beiträge der Kantone aufgrund der Covid-19-Krise infolge eines tieferen Bruttoinlandsproduktes 2020/2021 reduzieren werden.

Zu Ziffern 11 und 12 "Investitionsausgaben (à-fonds-perdu, bedingt rückzahlbar und rückzahlbar)"

Der Kanton leistet Investitionsbeiträge an Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen, an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs und an Massnahmen zur Umsetzung des BehiG beim Ortsverkehr und beim Rollmaterial. Diese Beiträge erfolgen in der Regel über den kantonalen Investitionsrahmenkredit ÖV. Aktuell sind verschiedene Grossprojekte in Realisierung (u.a. Entflechtung Wylerfeld, Zukunft Bahnhof Bern [neuer RBS-Tiefbahnhof und Zugang Bubenbergrasse], Sanierung und Erneuerung Adhäsionsbahn Grüttschalp – Murren), die zu einer Erhöhung der Investitionsausgaben geführt haben.

Der Kanton leistet zudem Beiträge an nationale und regionale ÖV-Projekte, die der Bund nicht über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Dazu gehören insbesondere Beiträge an Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln, an den Zugang zur Bahn (z. B. für Erschliessungswege und -strassen) sowie an Strasseninfrastrukturen (z. B. Lichtsignalanlagen), die ausschliesslich für den ÖV erstellt werden.

Auch kann der Kanton ausnahmsweise Beiträge für Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen des touristischen Verkehrs gewähren, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind.

Zu Ziffer 15 "A.o. Abteilungen Covid-19 (Schätzung 09.2020)"

Der öffentliche Verkehr wurde von den Auswirkungen der Corona-Pandemie massiv getroffen. Mit dem Lock-down brach die Nachfrage zusammen. Trotzdem mussten die Transportunternehmen ein Grundangebot weiterhin aufrechterhalten. Die fehlenden Verkehrserlöse werden bei vielen Transportunternehmen zu einem negativen Jahresabschluss 2020 führen. Verluste, die nicht über Reserven aufgefangen werden können, werden voraussichtlich mittels einer nachträglichen Abgeltungszahlung durch die Besteller

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

ausgeglichen. Damit soll sichergestellt werden, dass die ÖV-Transportunternehmen nicht in eine finanzielle Schieflage geraten und ihren Betrieb aufrechterhalten können.

Der Kanton Bern rechnet gemäss der aktuellen Finanzplanung (Spur 2) mit zusätzlichen Abgeltungen von brutto CHF 69 Mio. (netto 46 Mio.) im 2020. Auch 2021 werden die Verkehrserträge voraussichtlich immer noch unter dem Vor-Corona-Niveau sein. Entsprechend muss auch für 2021 mit zusätzlichen Abgeltungszahlungen gerechnet werden. In der Finanzplanung sind brutto CHF 38 Mio. (netto 25 Mio.) berücksichtigt. Im 2022 sollte die Pandemie hoffentlich überwunden sein und nur noch geringe Auswirkungen spürbar sein.

5 Qualität des öffentlichen Verkehrs

Die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs haben als Service-public den Kundenbedürfnissen zu entsprechen. Die geforderte Qualität wird mit den folgenden drei Instrumenten überwacht:

- Qualitätsmesssystem ÖV (QMS RPV / QMS OV)
 - kontinuierliche Erhebung von definierten Qualitätsaspekten durch Testkunden
 - Pünktlichkeitsmessung durch den Vergleich der publizierten Fahrplanzeiten mit den effektiven Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten

Das QMS RPV wird seit 2018 durch das BAV schweizweit betrieben. Im Kanton Bern wird das System seit Januar 2020 auch für den Ortsverkehr (QMS OV) angewendet.

- Kundenzufriedenheitsumfrage (KuZu)

Befragung der Fahrgäste nach Erfüllung der Kundenbedürfnisse auf den einzelnen Linien. Diese kantonale Erhebung wird alle 4 Jahre nach einem standardisierten Erhebungskonzept durchgeführt. Die Ergebnisse ermöglichen den Vergleich unter verschiedenen Transportunternehmungen aber auch mit andern Kantonen bzw. Verkehrsregionen. Die Erhebung wurde im Kanton Bern in den Jahren 2014 und 2018 durchgeführt.

- Bevölkerungsbefragung

Telefonische Befragung der Gesamtbevölkerung (Stichprobenkonzept) zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr sowie nach der Motivation den ÖV zu nutzen bzw. nicht zu nutzen. Diese Erhebung wird seit 2003 durchgeführt. Alternierend zur KuZu werden die Daten alle 4 Jahre erhoben.

5.1 QMS RPV / QMS OV

Mit dem QMS RPV werden seit 2018 durch Testkunden Daten erhoben. Die zu erreichenden Jahresmittelwerte sollen mindestens in einem Toleranzbereich zwischen Mindeststandard und dem Akzeptanzwert liegen. Wird der Mindeststandard nicht erreicht, muss die Transportunternehmung mit Massnahmen die entsprechenden Verbesserungen anstreben.

Die Ergebnisse der ersten beiden Jahre zeigen, dass die bernischen Transportunternehmungen weitgehend die Qualitätsansprüche innerhalb der geforderten Werte erbringen.

Die Erhebung der Pünktlichkeitsdaten kann noch nicht flächendeckend bei allen Transportunternehmungen erfolgen. Die Auswertung erfolgt daher vorerst punktuell im Rahmen der Angebotsplanung und zur Optimierung der Fahrpläne. Die Beurteilung der Transportunternehmungen zur Pünktlichkeit wird daher noch nicht vorgenommen.

Zum QMS Ortsverkehr liegen zurzeit noch keine Ergebnisse vor, da die Erhebungen erst seit Anfang 2020 laufen.

5.2 Kundenzufriedenheitsumfrage

In der 2018 zum zweiten Mal durchgeführten Kundenzufriedenheitserhebung wird der öffentliche Verkehr von den Fahrgästen grundsätzlich positiv wahrgenommen. Auf einer Skala von 100 möglichen Punkten wurde er mit 77 Punkten (2014: 76 Punkte) bewertet. Dieser Wert stellt zu vergleichbaren Erhebungen in anderen Regionen eine sehr gute Bewertung dar.

Sehr zufrieden sind die Fahrgäste mit der Fahrweise des Personals von Bahn und Bus. Positiv beurteilt werden auch die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Personals an den Schaltern und in den Fahrzeugen. Sehr gut bewertet werden auch die Informationsmöglichkeiten zum Fahrplan auf den mobilen Geräten. Mit guten Noten werden das Angebot und die Netzqualität sowie die Zuverlässigkeit bewertet. Hier machen sich die kontinuierlichen Verbesserungen des Fahrplans bemerkbar. Am wenigsten zufrieden sind die Kundinnen und Kunden mit der Abwicklung von Beschwerden bzw. den Antworten auf Reklamationen. Verbesserungswünsche bestehen aus Kundensicht auch bei den Sitzgelegenheiten bei den Haltestellen. Kritisch beurteilt wurde zudem das Preis- / Leistungsverhältnis bei den Fahrausweisen.

5.3 Bevölkerungsbefragung

Bereits zum siebten Mal seit 2003 hat der Kanton Bern im März 2020 die Bevölkerung zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr befragt. Diese ist weiterhin hoch (vgl. Abbildung 20): 47.3 Prozent der Befragten sind sehr zufrieden und 45.9 Prozent eher zufrieden. Für 93,2 Prozent der Befragten (2016: 93,4 Prozent) erfüllen demnach Bahn, Tram und Bus ihre Bedürfnisse. Nur 5,6 Prozent der Befragten sind eher nicht zufrieden und 0,9 Prozent gar nicht zufrieden.

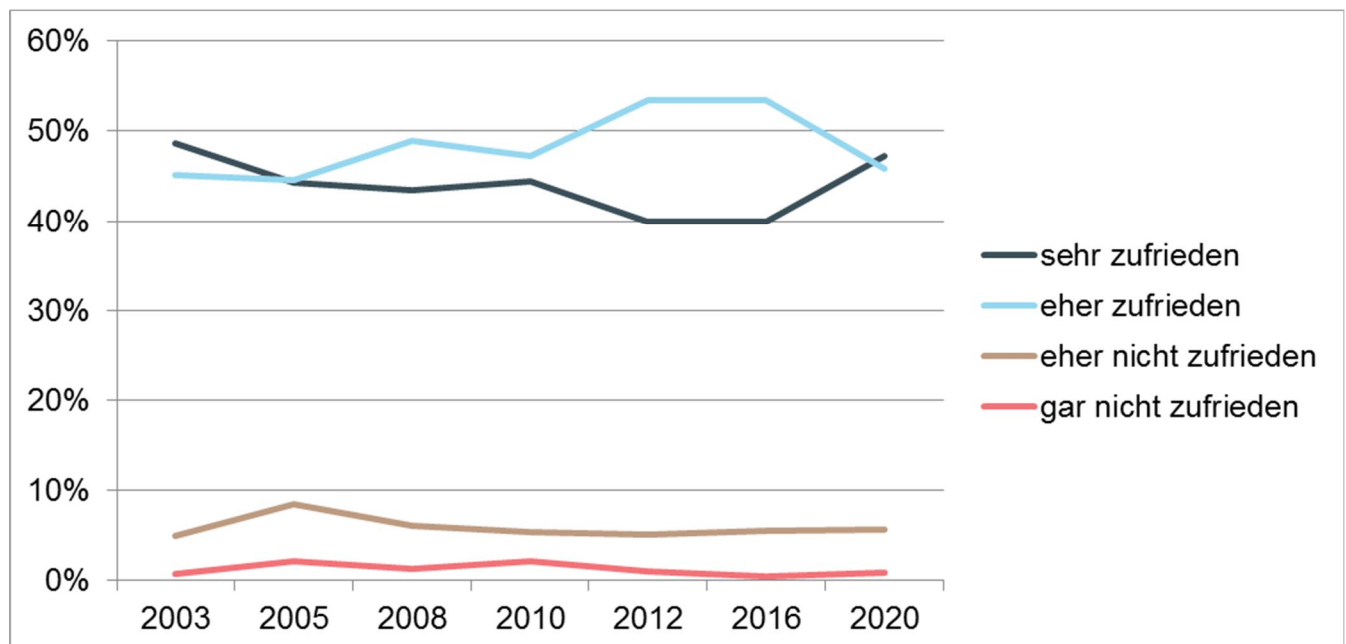


Abbildung 20: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr
(Quelle: Bevölkerungsbefragung 2020)

Bestätigt hat sich die in der Umfrage 2016 festgestellte Abnahme des Bevölkerungsanteils, welcher den ÖV gar nicht nutzen (vgl. Abbildung 21). Es ist ein knappes Viertel und somit 10 Prozentpunkte weniger als bei den Bevölkerungsbefragungen 2003 - 2008. Dieser Personenkreis begründet den Verzicht auf Bahn, Bus und Tram unter anderem mit der Flexibilität und der Unabhängigkeit der individuellen Verkehrsmittel.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

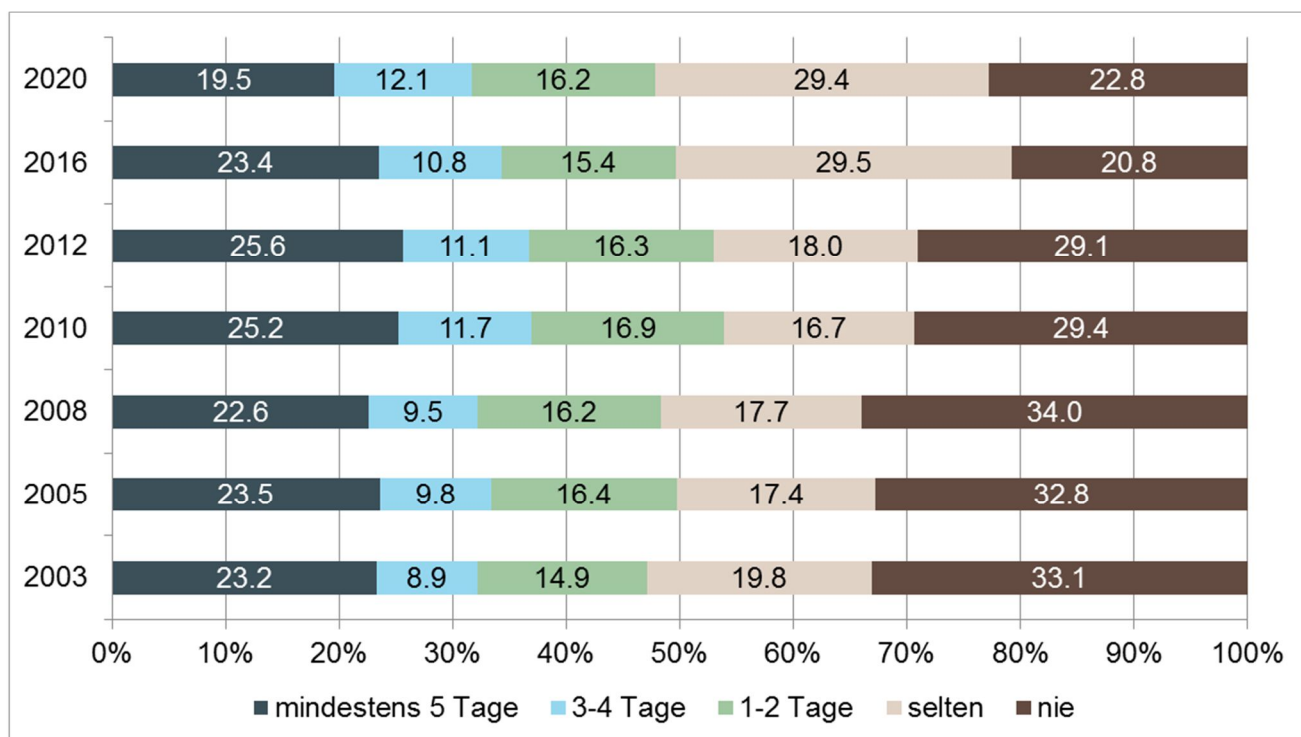


Abbildung 21: Häufigkeit der ÖV-Benützung
(Quelle: Bevölkerungsbefragung 2020)

In einer Bewertung nach Schulnoten wird der öffentliche Verkehr im Kanton Bern insgesamt mit 4,93 bewertet (vgl. Abbildung 22). Die Bewertung ist leicht besser als bei der letzten Erhebung im Jahr 2016 (4,90). Zur Verbesserung haben die elektronischen Dienste (Fahrpläne im Internet, Fahrpläne auf mobilen Geräten und Kauf von Fahrausweisen mit mobilen Geräten) beigetragen. Reduziert hat sich die Benotung der Pünktlichkeit. Die aktuelle Erhebung bestätigt die Note aus 2016 zum Platzangebot. Offenbar haben die Rollmaterialbeschaffungen der letzten Jahre zu einer Verbesserung des Fahrkomforts beigetragen.

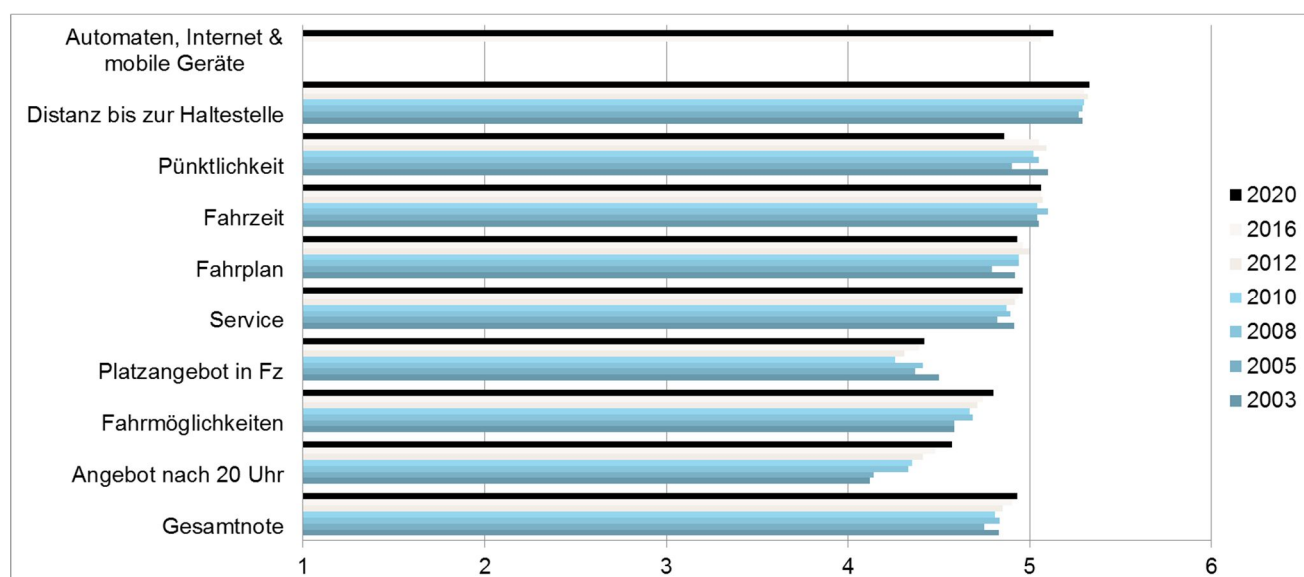


Abbildung 22: Bewertung des ÖV-Angebots
(Quelle: Bevölkerungsbefragung 2020)

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs wird von der Bevölkerung mehrheitlich positiv wahrgenommen (vgl. Abbildung 23). Bei der Erfragung von Veränderungen wurden mehr Verbesserungen als Ver-

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

schlechterungen genannt. Auffallend sind die Verbesserungen beim Fahrplan bzw. beim Angebot. Als Verschlechterung wird die Pünktlichkeit und die Preisentwicklung genannt.

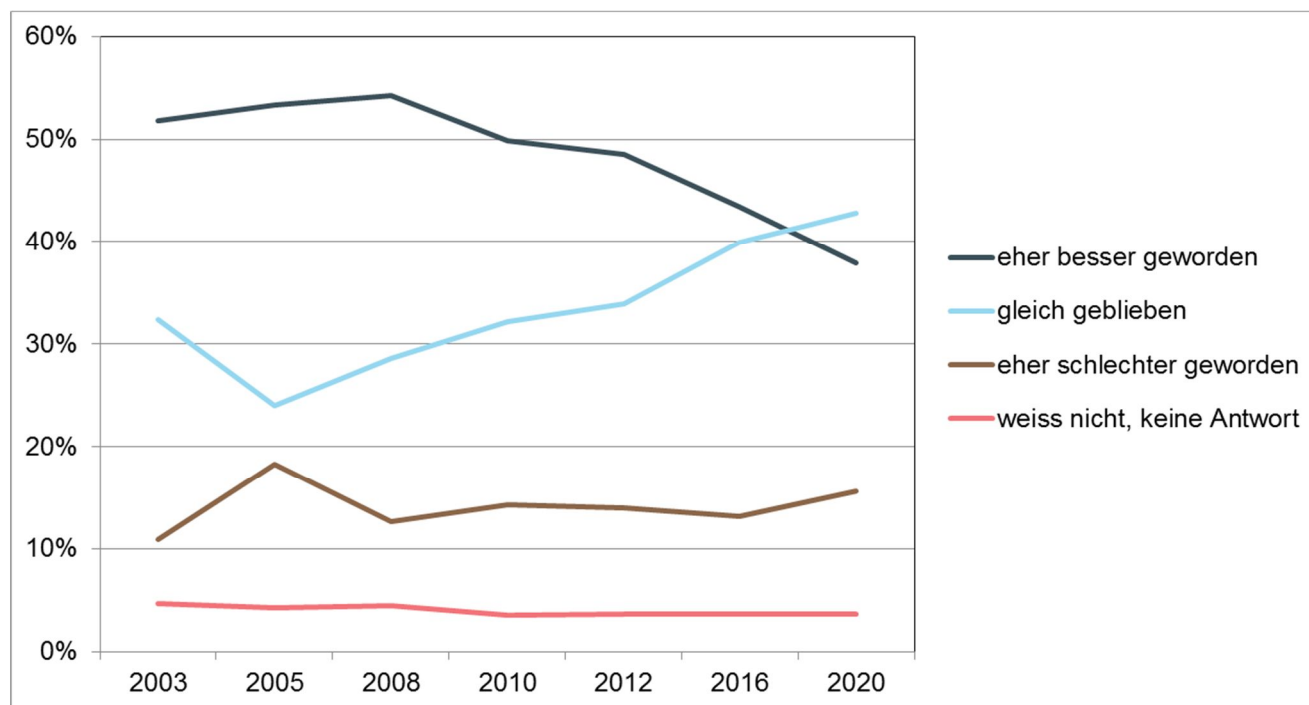


Abbildung 23: Beurteilung der Veränderungen des öffentlichen Verkehrs
(Quelle: Bevölkerungsbefragung 2020)

6 Entwicklung der Tarife / Tarifverbünde

6.1 Organisation der Transportunternehmen bezüglich Tarife

Seit Anfang 2020 ist die Alliance SwissPass zuständig für die übergeordneten Rahmenbedingungen des Nationalen Direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbünde. Damit sollen die zwei "Tarifwelten" Nationaler Direkter Verkehr und Tarifverbünde zusammengeführt und die Tarife vereinfacht werden. Die Alliance SwissPass engagiert sich als Branchenorganisation des ÖV schweizweit für harmonisierte, verständliche und wirtschaftliche Tarifbestimmungen, moderne und attraktive Vertriebslösungen sowie kundenorientierte Sortimente und Informationssysteme.

Nach langer Vorbereitungszeit ist das zentrale Verkaufs- und Abrechnungssystem der ÖV-Unternehmen in Betrieb. Künftig werden alle wesentlichen Distributionssysteme der Transportunternehmen an die zentrale Plattform angeschlossen sein. Daraus ergeben sich Effizienz- und Qualitätsgewinne. Die Kundendaten werden zentral gepflegt und können sowohl für nationale Angebote wie Halbtaxabo und GA oder für die regionalen Tarifverbünde genutzt werden.

Diese nationalen Harmonisierungsbestrebungen bewirken einen - beabsichtigten - Autonomieverlust der regionalen Tarifverbünde und damit indirekt der in den Tarifverbünden mitarbeitenden Kantone. Die Kantone tragen jedoch die finanziellen Konsequenzen im Bestellverfahren. Aufgrund der grossen Abhängigkeit von den Verkehrseinnahmen des Libero-Tarifverbunds werden die Entwicklungen aufmerksam verfolgt und die Interessen der Kantone werden verstärkt über die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen einerseits und zwischen Bund und den Kantonen anderseits wahrgenommen.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

6.2 Libero-Tarifverbund

Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2019 wurde das Gebiet des bisherigen BeoAbos in den Libero-Tarifverbund integriert. Mit der Libero-Erweiterung sind die Tarifgrenzen im ÖV zwischen dem Berner Oberland und dem übrigen Kanton verschwunden. Insbesondere in der Region Thun, zwischen Thun und Bern sowie zwischen Thun und Interlaken wurde die Nutzung des ÖV mit dem Zonentarif einfacher, weil damit die verschiedenen Verkehrsmittel und Transportunternehmungen flexibel genutzt werden können.

Für Fahrten innerhalb des Verbundgebiets gelten bis Interlaken ausschliesslich Verbundbillette und -Abos. In die Täler ab Spiez und Interlaken gelten Libero-Abos, jedoch keine Zonenbillette. Als Übergangslösung bleiben die Abonnementspreise im heutigen BeoAbo vorübergehend tiefer. Längerfristiges Ziel ist ein einheitlicher Preis im ganzen Verbundgebiet.

Mit einem Umsatz von gut 220 Millionen Franken ist der Libero gemessen am Umsatz der schweizweit zweitgrösste Tarifverbund. In den letzten Jahren hat sich das Umsatzwachstum verlangsamt. Die im Vorfeld festgelegten Umsatzziele wurden in den letzten Jahren jeweils knapp verfehlt.

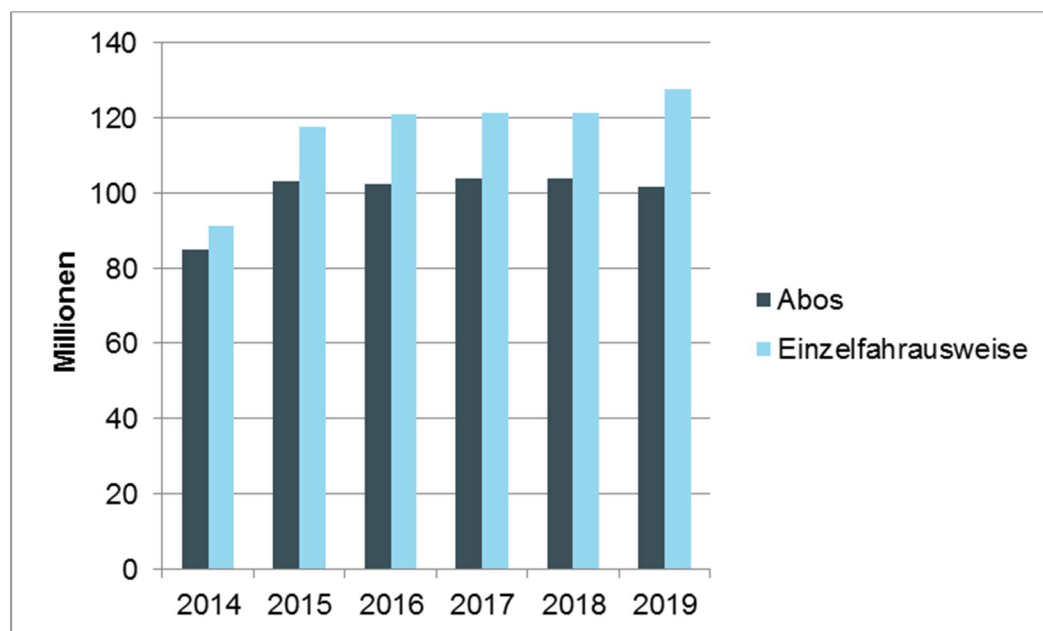


Abbildung 24 : Entwicklung der Libero Verbundeinnahmen. Ab 2015 inklusive Verbundgebiet des ehemaligen ABO zigzag.

Die Umsatzanteile im Libero verschieben sich von den Abonnements zu den Einzelfahrausweisen. Innerhalb der Einzelfahrausweise gewinnt die Tageskarte Anteile.

6.3 «BeoAbo»: Tarifverbund Berner Oberland

In den Jahren vor der Überführung des BeoAbos in den Libero hat sich der Umsatz negativ entwickelt. Insbesondere bei Jugendlichen wurden rückläufige Verkaufszahlen festgestellt. Auf den langen Reisewegen im Berner Oberland stellt das GA eine attraktive Alternative dar. Im Gegensatz zum Libero wurde die Verlagerung von Abos zu Einzelfahrausweisen zudem nicht innerhalb des Verbunds aufgefangen, weil im BeoAbo nur Abos angeboten wurden. Der Umsatz verlagerte sich zum Nationalen Direkten Verkehr respektive zum TU-internen Einzelfahrausweisumsatz.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode
2018 - 2021

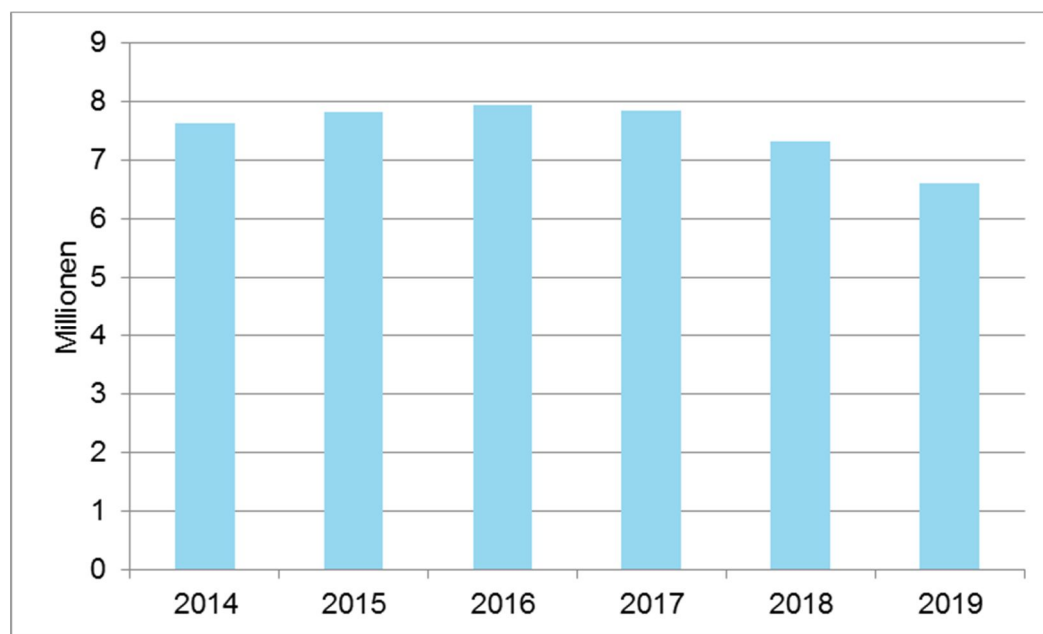


Abbildung 25: Entwicklung Umsatz BeoAbo

6.4 Tarifmassnahmen

Die Tarife werden auf der Grundlage der in Tarifgrundsätze weiterentwickelt. Die Tarifverbünde sind verpflichtet, grundsätzlich die Entwicklung der nationalen Tarife nachzuvollziehen.

Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Tourismusorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen seit 1987 verbilligt. Die Abgeltung der Einnahmenausfälle durch Bund und Kanton war in den letzten Jahren Teil des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens. Wegen der ausschliesslichen Anwendung der vergünstigten Tarife auf die Einwohner der Gemeinde Lauterbrunnen, trägt der Bund die Ausfälle seit 2018 nicht mehr mit. Die Finanzierung erfolgt vollständig zulasten des Kantons.

6.5 Verkaufssysteme

Die Verbreitung von Smartphones hat zu einer starken Verlagerung der Einzelfahrausweisverkäufe auf diesen neuen Verkaufskanal geführt. Das Smartphone ist jederzeit verfügbar, die Bedienung ist einfach und die Zahlungsmöglichkeiten benutzerfreundlich. Das Smartphone ermöglicht zudem Bestpreis-Modelle. Die von den Bestellern erwartete Zusammenarbeit zwischen den Anbietern wurde erreicht. Spürbare Kosteneinsparungen bei den Distributionskanälen sind möglich, wenn auf bisherige Systeme verzichtet wird. Erste Einsparungsmöglichkeiten ergeben sich durch die Reduktion der Anzahl Billettautomaten an Orten, wo bisher mehrere Automaten vorhanden waren.

6.6 Sparbillette: Haltung Kanton Bern

Im Nationalen Direkten Verkehr werden seit 2009 Sparbillette angeboten. Ziel der vergünstigten Billette ist die Kundinnen und Kunden auf schwächer genutzte Züge zu lenken und neue Kundengruppen anzusprechen. Aufgrund hoher Gewinne im Geschäftsbereich Fernverkehr SBB in den letzten Jahren wurden die SBB vom Preisüberwacher aufgefordert, diese Gewinne über reduzierte Billettpreise wieder an die Kundinnen und Kunden zurückzugeben. Dies hat zu einer starken Ausweitung der Sparbillettangebote geführt. Teilweise ist dabei auch die ursprüngliche Absicht der Kundenlenkung verloren gegangen. Innerhalb von Tarifverbünden finden Sparbillette bisher keine Anwendung. Dies insbesondere, weil die Transportunternehmen des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs Ertragseinbussen erwarten.

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

ten. Das Preisimage des ÖV kann mit Sparbilletten zwar verbessert werden, allerdings werden Billette zum Normalpreis zunehmend als überteuert empfunden. Die Wahrnehmung des teuren öffentlichen Verkehrs wird auch in der aktuellen Bevölkerungsumfrage 2020 festgestellt (vgl. Kapitel 5.3). Der Kanton Bern steht Sparbilletten offen gegenüber, sofern die gewünschten Effekte (Nachfragelenkung und Generierung zusätzlicher Fahrten und damit Erträge) eintreten und die Sparbillette somit nicht zu Ertragseinbussen im abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr führen.

Quellenverzeichnis

AÖV: Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2020 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-Pidoux / Link Institut, Mai 2020

AÖV: Ergebnis der Kundenzufriedenheitsumfrage 2018, Link Institut, Dezember 2018

AÖV: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, 11. Dezember 2013

AÖV: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 2, 4. März 2020

Abkürzungsverzeichnis

AGB	Angebotsbeschluss
AGV	Kantonale Angebotsverordnung (BSG 762.412)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
ASM	Aare Seeland mobil AG
AV	Angebotsvereinbarung
BauG	Kantonales Baugesetz (BSG 721.0)
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3)
BeoAbo	Tarifverbund BeoAbo Berner Oberland
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (bis 2019)
BVD	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (ab 2020)
CJ	Chemins de fer du Jura
EBG	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FABI	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FV	Fernverkehr
GA	Generalabonnement
HVZ	Hauptverkehrszeit

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates
über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

IC	InterCity
IR	InterRegio
IRK	Investitionsrahmenkredit
KAV	Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2)
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
KUZU	Kundenzufriedenheitsumfrage
LV	Leistungsvereinbarung
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
NVZ	Nebenverkehrszeit
NOVA	Netzweite ÖV-Anbindung, technische Plattform ÖV-Vertrieb
OV	Ortsverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4)
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, SR 745.1)
Pkm	Personenkilometer
QMS OV	Qualitätsmesssystem Ortsverkehr
QMS RPV	Qualitätsmesssystem Regionaler Personenverkehr
RBS	Regionalverkehr Bern–Solothurn
RE	RegioExpress
RK	Regionalkonferenz
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
TU	Transportunternehmung
TV	Tarifverbund
zb	Zentralbahn AG
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung