

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2010 - 2013



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung.....	2
2	Mobilitätsentwicklung.....	2
3	Qualität der ÖV-Erschliessung.....	5
4	Entwicklungen beim Fernverkehr.....	8
5	Entwicklungen beim öffentlichen Verkehr im Kanton Bern	10
6	Entwicklung beim regionalen Schienenverkehr.....	11
6.1	S-Bahn Bern	11
6.2	RVK Biel – Seeland – Berner Jura	14
6.3	RVK Oberaargau.....	17
6.4	RVK Emmental.....	18
6.5	RK Bern-Mittelland	19
6.6	RVK Oberland-West.....	20
6.7	RK Oberland-Ost.....	22
7	Entwicklung beim regionalen Busverkehr	24
7.1	RVK Biel - Seeland - Berner Jura.....	24
7.2	RVK Oberaargau.....	27
7.3	RVK Emmental.....	29
7.4	RK Bern-Mittelland	31
7.5	RVK Oberland-West.....	37
7.6	RK Oberland-Ost.....	41
8	Entwicklung beim Ortsverkehr in den Agglomerationen und Städten	45
9	Entwicklung des Nachtangebots.....	51
10	Entwicklung der Abgeltungen	56
10.1	Finanzierungsverantwortlichkeiten im öffentlichen Verkehr	56
10.2	Abgeltungsentwicklung.....	57
10.3	Finanzielle Situation im Jahr 2013.....	59
11	Qualitative Aspekte.....	60
12	Entwicklung der Tarife / Tarifverbünde	63

1 Einleitung

Am 1. April 2009 hat der Grosse Rat den Angebotsbeschluss 2010 - 2013 verabschiedet und den Regierungsrat mit dem Vollzug beauftragt.

Dieser Beschluss wurde am 4. April 2011 und am 6. Juni 2012 angepasst.

Nachfolgend wird über die Umsetzung des Beschlusses informiert und die Entwicklung des öV-Angebotes von 2010 bis 2013 und der Nachfrage in den letzten Jahren dargestellt.

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

Zielvorgabe erreicht	●
Minimalvorgabe erreicht	▲
Minimalvorgabe nicht erreicht	■

2 Mobilitätsentwicklung

Mit der Auswertung der Erhebungen Mikrozensus 2010 liegen wissenschaftlich fundierte Daten zum Mobilitätsverhalten in der Schweiz (Mobilität in der Schweiz, BFS / ARE 2012) und in den Regionen des Kantons Bern (Auswertung für den Kanton Bern, BVE, 2012) vor.

Durchschnittlich 36.7 Kilometer legte 2010 jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz täglich im Inland zurück. Verglichen mit 2005 hat die Tagesdistanz somit um rund vier Prozent zugenommen, was in erster Linie auf eine Zunahme der gefahrenen Bahnkilometer zurückzuführen ist (vgl. Abbildung 1).

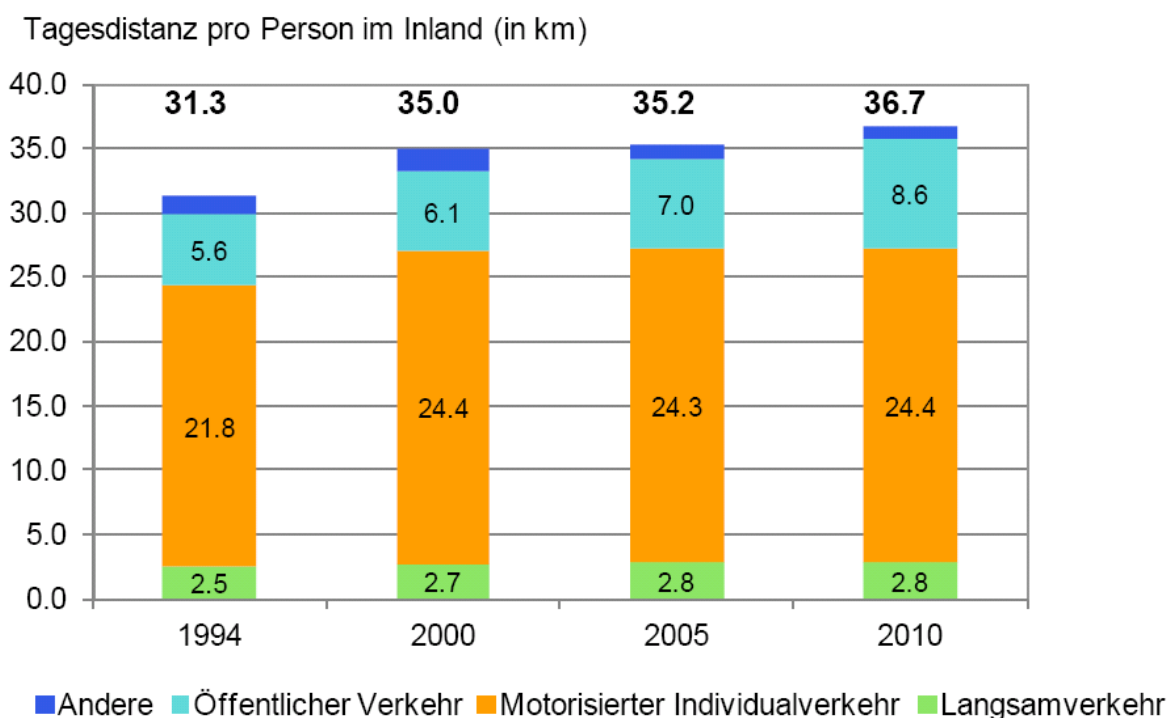


Abbildung 1 Entwicklung der zurückgelegten Tagesdistanzen pro Person (Quelle: Mobilität in der Schweiz, BFS / ARE 2012)

Die von den im Kanton Bern wohnhaften Personen im Inland zurückgelegte Tagesdistanz liegt mit 40.1 km über dem schweizerischen Mittel. Der Wert ist zwischen 2005 und 2010 um 1.6 km gestiegen. Gleichzeitig ist die Unterwegszeit um 9 Minuten auf 86.3 Minuten gesunken. Die Durchschnittsgeschwindigkeit hat somit zugenommen.

Die Zunahme der mittleren Tagesdistanz um 1.6 Kilometer ist praktisch ausschliesslich durch die Zunahme im ÖV (+3.1 km) entstanden, während gleichzeitig die MIV-Distanzen zurückgegangen sind (-1.3 km). Als Folge dieser Veränderungen hat sich der Modalsplit (in Bezug auf die zurückgelegte Distanz) seit dem letzten Mikrozensus 2005 deutlich zugunsten des ÖV (von 20% auf 27%) und zu Lasten des MIV (von 69% auf 63%) verschoben (vgl. Abbildung 2).

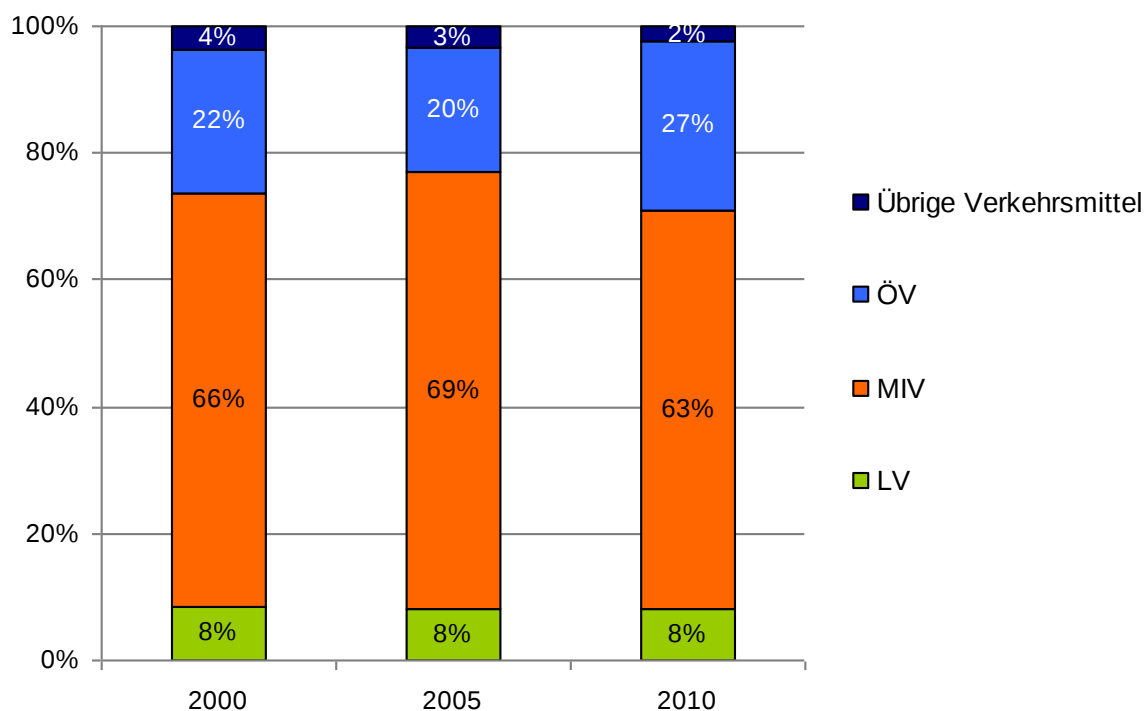


Abbildung 2 Zeitreihe Modalsplit (Tagesdistanz in Prozent) BE (Quelle: Mikrozensus 2010, Auswertung für den Kanton Bern, BVE, 2012)

Interessant ist auch die Feststellung der Erhebung, dass der Motorisierungsgrad von 79% der Haushalte (mind. 1 Auto pro Haushalt) in den letzten 5 Jahren leicht (2%) gesunken ist und der Führerscheinbesitz bei den jungen Erwachsenen (18- bis 24-Jährigen) noch bei 59% gegenüber 71% im Jahr 1994 liegt.

Eine Analyse der Entwicklung des Pendlerverkehrs zeigt auf der Grundlage der Volkszählungen 2000 und 2010 folgende Entwicklung (CEAT, 2012):

- In den 10 Jahren hat sich der Anteil der zwischen Gemeinden pendelnden, arbeitstätigen Bevölkerung von 57% auf 66% erhöht. 1990 betrug dieser Wert 46%.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs beim Pendlerverkehr hat sich von 23% auf 28% erhöht.
- Der Anteil der Langdistanzpendelnden (mehr als 50 km) hat sich in den 10 Jahren verdreifacht und beträgt jetzt 9%. Diese Personen benutzen zu einem überwiegenden Teil den öffentlichen Verkehr.

Wesentlich zu dieser Entwicklung beigetragen hat der Umstand, dass Junge, in die Erwerbstätigkeit eintretende Personen den Arbeitsweg weit häufiger mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegen, als dies die aus der Erwerbstätigkeit austretenden, älteren Personen taten, die grossmehrheitlich das Auto benutzten.

Diese Erkenntnisse der Erhebung deuten stark darauf hin, dass sich eine Trendwende im Mobilitätsverhalten eingestellt hat. Das individuelle Verkehrsmittel scheint nicht mehr die Maxime darzustellen.

Die Analyse der Ergebnisse, bezogen auf die Agglomerationen und Verwaltungsregionen, zeigen interessante Nuancen (Mikrozensus 2010, Auswertung für den Kanton Bern, BVE, 2012).

In den ländlichen Regionen sind die MIV-Anteile tendenziell grösser und die ÖV-Anteile tendenziell geringer als in den Agglomerationen. Eine Ausnahme ist die Region Bern-Mittelland, in welcher der Modalsplit im ländlichen Raum und in der Agglomeration praktisch identisch ist.

Im Vergleich mit den anderen Agglomerationen des Kantons kann Biel/Bienne als automobiler Agglomeration bezeichnet werden. Der MIV-Anteil ist in dieser Agglomeration deutlich grösser als in den anderen Agglomerationen. Dies schlägt auch auf die Region durch: Die Region Biel/Seeland/Jura Bernois hat ebenfalls den höchsten MIV-Anteil aller Regionen. Es kann davon ausgegangen werden, dass beim öffentlichen Verkehr gerade in der Agglomeration Biel ein erhebliches Zuwachspotenzial vorhanden ist und somit Handlungsbedarf besteht.

Die insgesamt pro Tag im Durchschnitt zurückgelegten Distanzen sind in den drei grossen Agglomerationen Bern, Biel/Bienne und Thun tendenziell geringer als in den ländlichen Gebieten der entsprechenden Verwaltungsregionen. In den kleinen Agglomerationen sind die Distanzen dagegen grösser als in den zugehörigen Regionen. In Burgdorf ist der Unterschied vernachlässigbar klein. In Interlaken dagegen ist die zurückgelegte Distanz mehr als 7 km grösser als im Durchschnitt der gesamten Region Oberland-Ost.

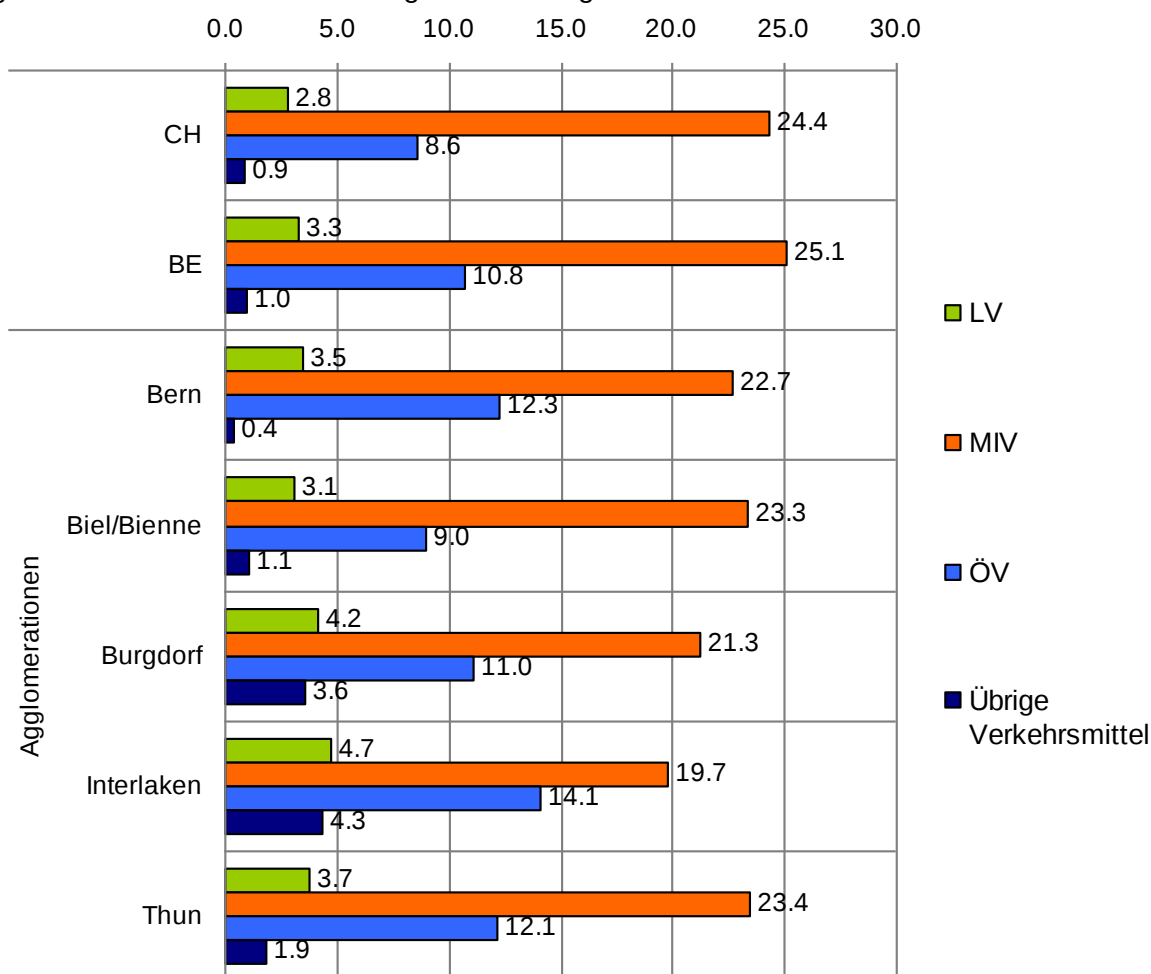


Abbildung 3 Tagesdistanz (km), CH, BE und Agglomeration; nach Verkehrsmitteln (Quelle: Mikrozensus 2010, Auswertung für den Kanton Bern, BVE, 2012)

3 Qualität der ÖV-Erschliessung

Im Kanton Bern haben 85% 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. Demnach weist die Region Oberland-Ost die beste ÖV-Erschliessung auf (90%), wogegen im Emmental (RVK3) die Anbindung an den ÖV weniger gut ist (74%). Diese Unterschiede sind nicht so sehr auf die Ausgestaltung des ÖV-Netzes zurückzuführen als vielmehr auf die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen. Im Berner Oberland ist es wesentlich einfacher, die mehrheitlich im Tal lebende Bevölkerung mit einer einzigen Bus- oder Bahnlinie zu erschliessen, wogegen die Regionen Emmental und Oberrargau mit ihrer dispersen Siedlungsstruktur für eine ÖV-Erschliessung viel aufwändiger sind.

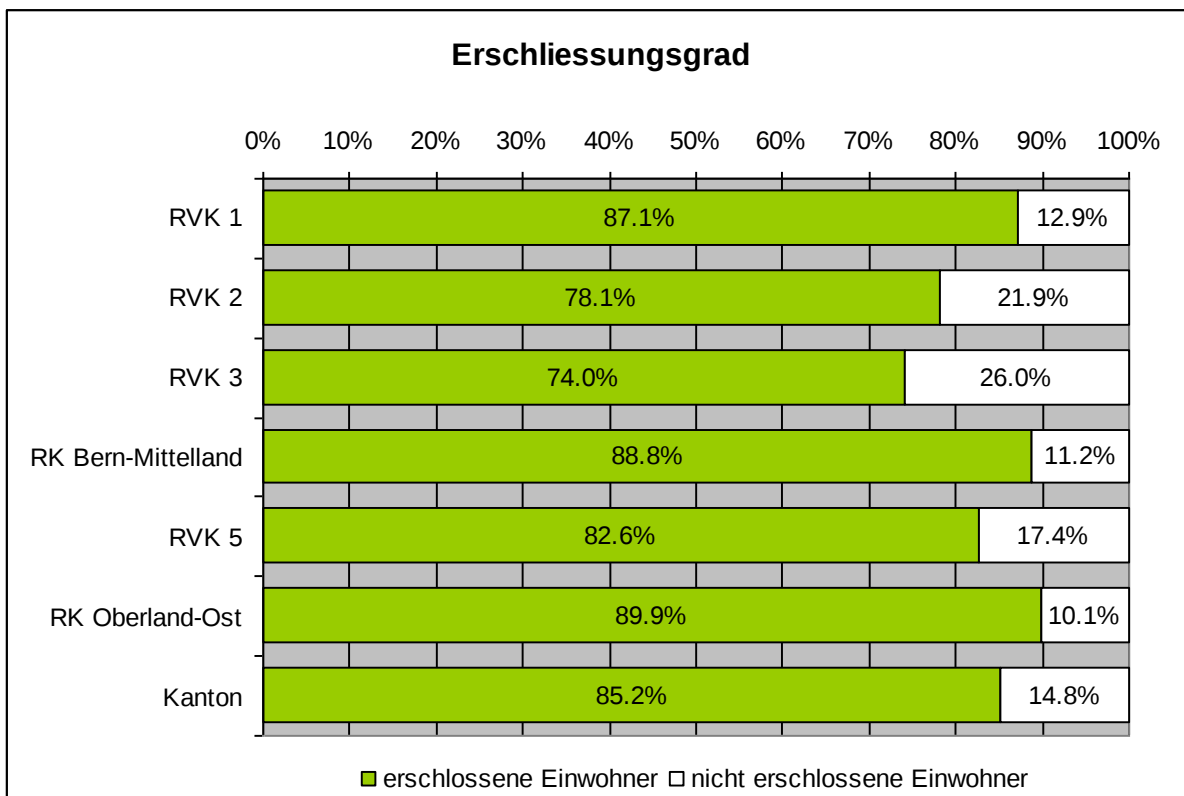


Abbildung 4 Erschliessungsgrad der verschiedenen Regionen im Kanton Bern in Prozent. Angebot/Fahrplan 2012 und Einwohnerzahlen 2010. (Quelle: Auswertung AöV)

Die Veränderung des Erschliessungsgrads im Verlauf der Zeit zeigt auf, dass die erreichte Verbesserung von 81% auf 85% zum grösseren Teil durch die Verbesserung des ÖV-Angebots erreicht wurde, zum Teil aber auch durch eine Veränderung der Siedlungsstruktur.

	Einwohnerzahlen 1990				Einwohnerzahlen 2000				Einwohnerzahlen 2010			
	Einwohner	erschlossene Einwohner	nicht erschlossene Einwohner	Erschliessungsgrad	Einwohner	erschlossene Einwohner	nicht erschlossene Einwohner	Erschliessungsgrad	Einwohner	erschlossene Einwohner	nicht erschlossene Einwohner	Erschliessungsgrad
Fahrplan 2001	940'291	763'096	177'195	81.2%								
Fahrplan 2003	940'291	772'046	168'245	82.1%	957'038	786'201	170'837	82.1%				
Fahrplan 2005					957'038	784'516	172'522	82.0%				
Fahrplan 2008					957'095	796'954	160'141	83.3%				
Fahrplan 2010					957'025	804'049	152'976	84.0%	979'802	832'950	146'852	85.0%
Fahrplan 2012									979'802	834'821	144'981	85.2%

Abbildung 5 Veränderung des Erschliessungsgrads im Kanton Bern in den letzten 10 Jahren (Quelle: Auswertung AöV)

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. Je nach Verkehrsmittel, Taktintervall und Distanz zur Haltestelle resultiert dabei eine unterschiedliche Güteklasse, abgestuft von A (beste Güteklasse) bis F (Minimalerschliessung mit täglich 10 Kurspaaren Bus). Die Definition der ÖV-Güteklassen ist im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_10) festgelegt.

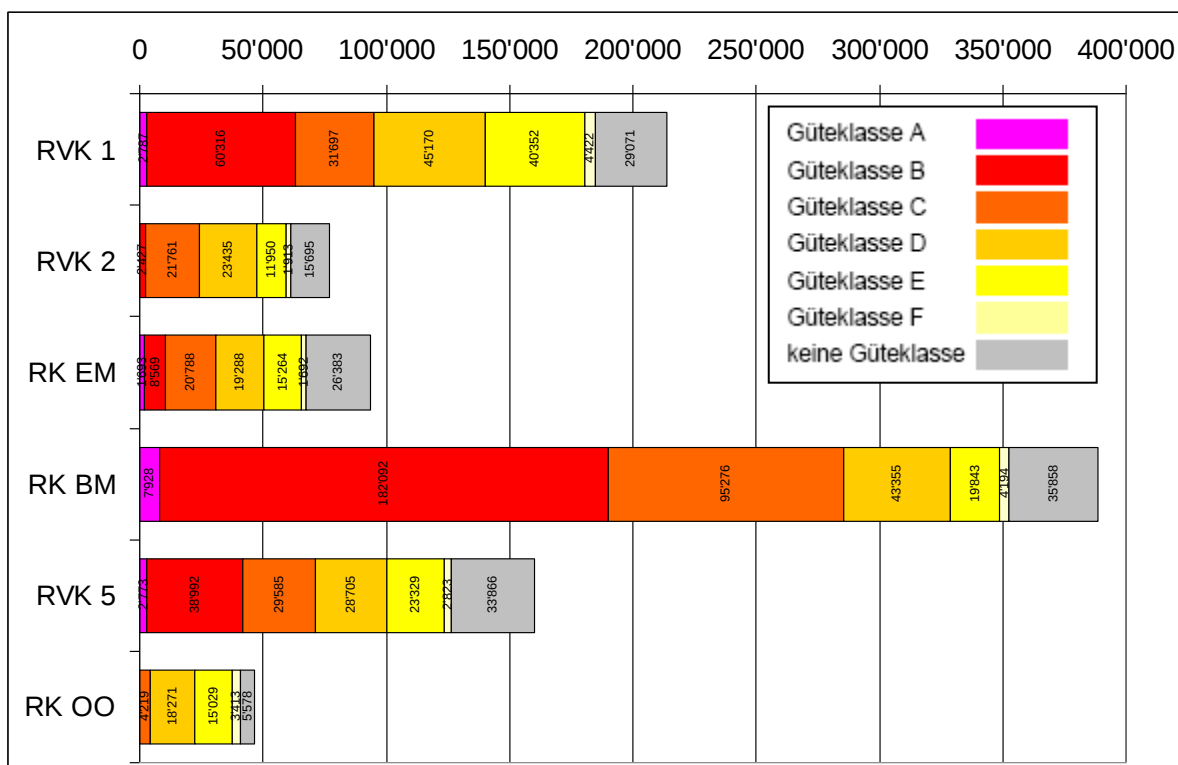


Abbildung 6 Anzahl Einwohner in den Regionen nach öV-Güteklassen

Die Auswertungen zeigen deutlich, dass im Perimeter der Regionalkonferenz Bern-Mittelland mit der dicht besiedelten Agglomeration Bern und dem guten Fahrplanangebot beinahe die Hälfte der Bevölkerung in Gebieten mit der ÖV-Gütekategorie A oder B leben und weniger als 10% in Gebieten ohne ÖV-Gütekategorie. Demgegenüber weist die Region Oberland-Ost zwar die beste ÖV-Abdeckung auf (Erschliessungsgrad), die Fahrpläne dieser ÖV-Angebote sind aber nicht so dicht. Über 70% der Bevölkerung lebt demnach in Gebieten der ÖV-Gütekategorie D oder E.

RVK/RK	A	B	C	D	E	F	Keine Gütekategorie
RVK 1	1.3%	28.2%	14.8%	21.1%	18.9%	2.1%	13.6%
RVK 2		3.1%	28.2%	30.4%	15.5%	2.5%	20.3%
RK EM	1.8%	9.1%	22.2%	20.6%	16.3%	1.8%	28.2%
RK BM	2.0%	46.9%	24.5%	11.2%	5.1%	1.1%	9.2%
RVK 5	1.7%	24.4%	18.5%	17.9%	14.6%	1.8%	21.2%
RK OO			9.1%	39.3%	32.3%	7.3%	12.0%
Kanton	1.5%	29.8%	20.8%	18.2%	12.8%	1.9%	14.9%

Tabelle 1 Einwohner in den Regionen nach öV-Gütekategorien, prozentuale Aufteilung

4 Entwicklungen beim Fernverkehr

Die Transportleistung in Personen-Kilometern hat bei den SBB in den letzten 10 Jahren um rund ein Drittel zugenommen. Eine starke Zunahme wurde mit der Einführung von Bahn 2000, 1. Etappe, Ende 2004 ausgelöst. Seither hat die Nachfrage jährlich um durchschnittlich 5% zugenommen. Seit 2006 beträgt die Zunahme 25%. Der Anteil des Fernverkehrs ist mit 75% der Transportleistung der SBB relativ stabil. Im Jahr 2011 war die Verkehrszunahme beim Regionalverkehr grösser als beim Fernverkehr. Falls sich dieser raumplanerisch durchaus erwünschte Trend bestätigt, ist mit einem weiter zunehmenden Handlungsbedarf beim Regionalverkehr in den Agglomerationen zu rechnen.

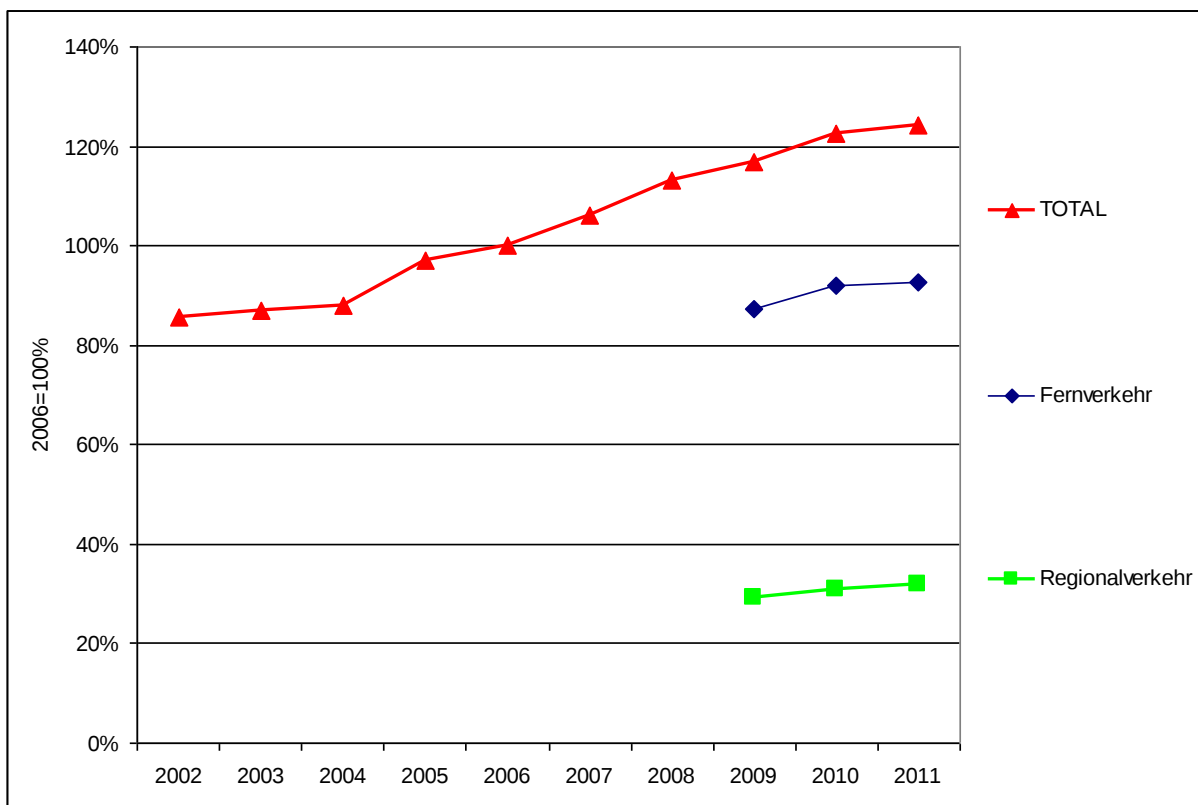


Abbildung 7 Entwicklung der Transportleistung bei den SBB (Quelle: www.sbb.ch, 2006=100%)

Die Entwicklung des Fernverkehrs innerhalb des Kantons Bern ist aus den von den SBB zur Verfügung gestellten Daten (Personenkilometer) in der Abbildung 8 dargestellt. Der etwas steilere Anstieg der Linie Bern – Spiez in den Jahren bis 2009 kann mit der zusätzlichen Nachfrage auf diesem Abschnitt seit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels erklärt werden. Alle betrachteten Linien im Kanton Bern weisen allerdings ein unterdurchschnittliches Wachstum auf.

Als Vergleich zum Fernverkehr ist auch die Entwicklung des regionalen Schienenverkehrs im Kanton Bern (Summe aller Bahnen, Tramlinien und Seilbahnen) eingezeichnet. Es zeigt sich, dass in den letzten Jahren die Nachfrage beim regionalen Schienenverkehr des Kantons Bern etwa gleich stark gewachsen ist wie bei der SBB im gesamtschweizerischen Durchschnitt. Das Wachstum bei den betrachteten Fernverkehrslinien im Kanton Bern ist etwas geringer.

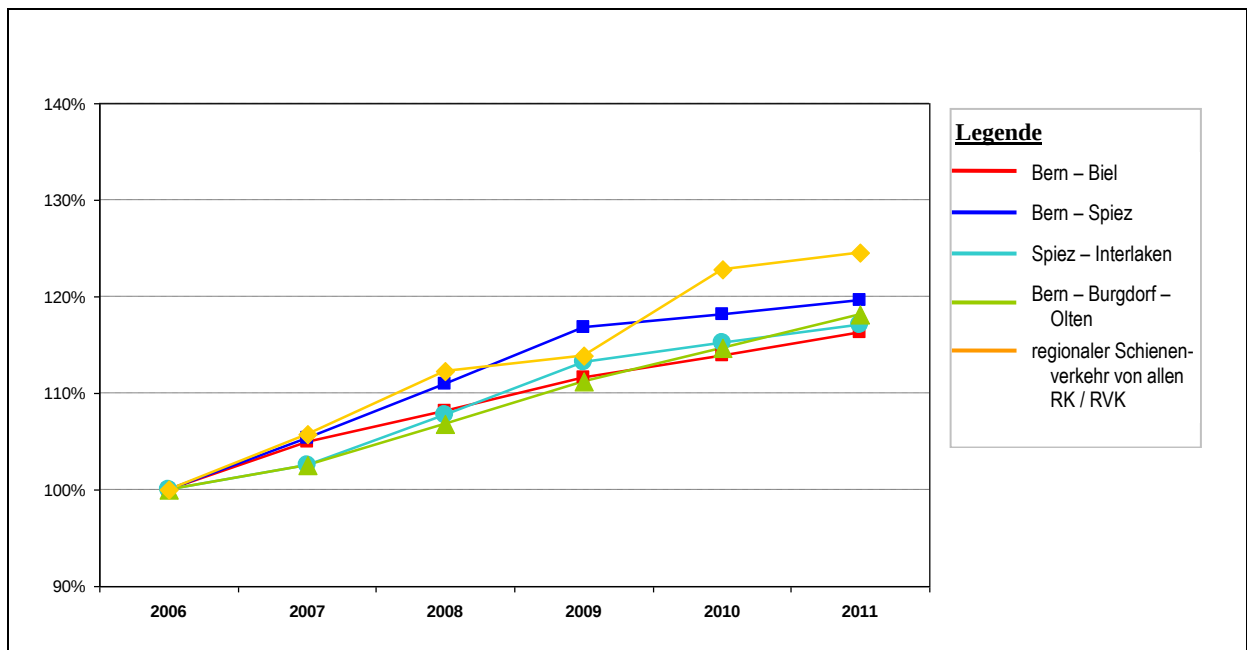


Abbildung 8 Entwicklung der Transportleistung beim Fernverkehr im Kanton Bern auf ausgewählten Strecken (Quelle: SBB)

5 Entwicklungen beim öffentlichen Verkehr im Kanton Bern

Die Nachfrage beim abgeltungsberechtigten Orts- und Regionalverkehr im Kanton Bern hat seit 2006 um knapp 20% zugenommen (vgl. Abbildung 9). Die Zunahme war folglich beim Schienenverkehr stärker als beim Busverkehr. Vergleicht man die Regionen untereinander, so fällt die überdurchschnittliche Zunahme in den Regionen Emmental und Oberaargau auf (vgl. Abbildung 10). In diesen Regionen ist das Angebot deutlich ausgebaut worden. In den Regionen Bern-Mittelland, Oberland West und Oberland Ost ist der ÖV-Anteil bereits vergleichsweise hoch und die Zunahme daher geringer.

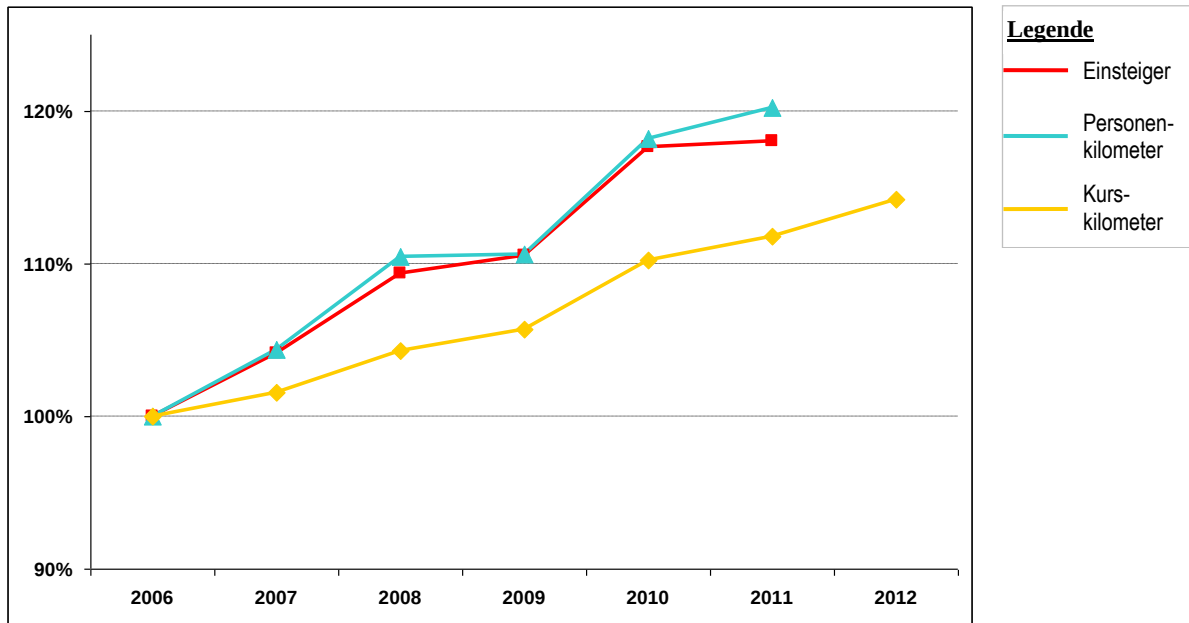


Abbildung 9 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr im Kanton Bern (Quelle Angebotsvereinbarungen)

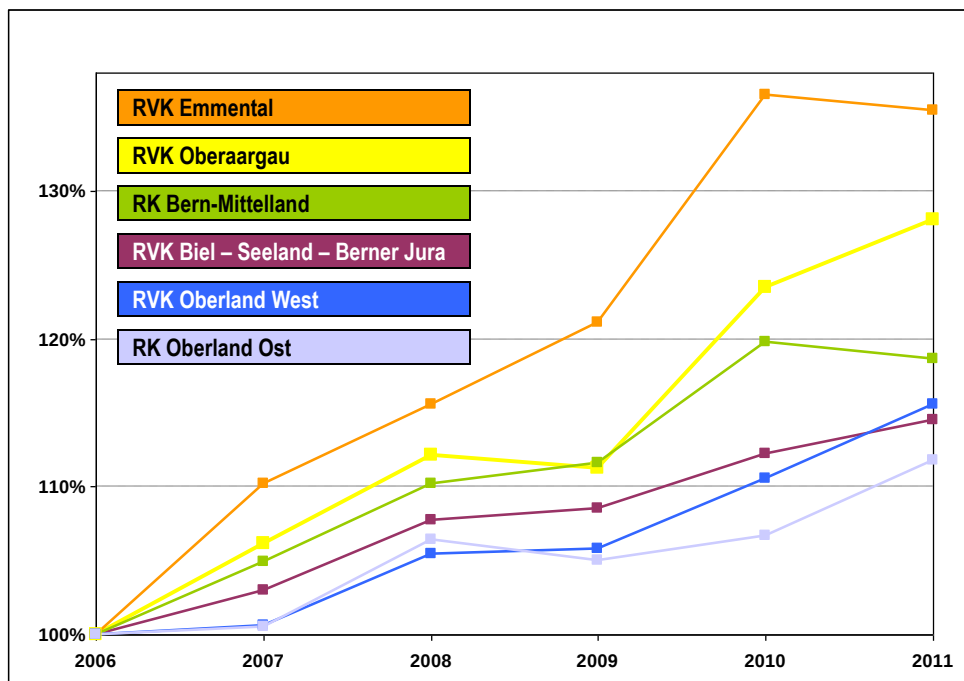


Abbildung 10 Entwicklung der Einsteiger beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den verschiedenen Regionen des Kantons Bern (Quelle Angebotsvereinbarungen)

6 Entwicklung beim regionalen Schienenverkehr

6.1 S-Bahn Bern

Entwicklung des Angebots

Die Entwicklung des Angebots der Berner S-Bahn war geprägt von der Umsetzung der 1. Teilergänzung, diversen kleineren Angebotsausbauten und dem Einsatz von neuem Rollmaterial beim RBS.

Mit der 1. Teilergänzung wurden insbesondere Schwachstellen des Angebots 2005 behoben. Dazu waren verschiedene Infrastrukturausbauten, insbesondere das 3. Gleis Rütli – Zollikofen nötig. Die 1. Teilergänzung ging von den bestehenden Infrastrukturen im Bahnhof Bern und bei den Zufahrten im Westen und Osten aus und wurde mit dem Fahrplanwechsel Ende 2011 vollständig umgesetzt. Mit dem heutigen Angebot der S-Bahn Bern sind die Kapazitäten des Bahnhofs ausgeschöpft, und es ist nicht mehr möglich, zusätzliche Züge zu führen und bei verschiedenen Linien ist eine Verlängerung der Züge ebenfalls nicht mehr möglich.

Die wichtigsten Angebotsänderungen im Einzelnen:

Fahrplanwechsel Dezember 2007:

- Einführung des RE (Bern -) Münsingen - Thun - Brig (RE Lötschberg), in den Hauptverkehrszeiten bis und ab Bern
- Inbetriebnahme der Doppelspur Worblaufen – Papiermühle und Ausdehnung des 7,5-Minuten-Takts auf der S7

Fahrplanwechsel Dezember 2008:

- S1 halbstündlich nach Freiburg (statt alternierend nach Freiburg und Laupen); Wegfall der S11
- S2 verkehrt auf der Strecke Laupen - Bern – Langnau statt Schwarzenburg – Bern – Langnau
- Bern - Schwarzenburg verkehrt isoliert, verbesserte Fernverkehrsanschlüsse in Bern; neue Linienbezeichnung S6
- Die S-Bahnen von Burgdorf (S4/44) werden als beschleunigtes Angebot nach Belp - Thun durchgebunden (statt wie heute nach Bümpliz Nord/Rosshäusern) und ersetzen dort die S33
- Ergänzung der S5 durch die S52 Bern - Kerzers (- Ins)
- S51 Bern - Brünnen halbstündlich; dadurch Viertelstundentakt für Brünnen (zusammen mit S5 und S52)
- Beschleunigung des RE Bern - Neuenburg; Verbesserung der Anschlüsse in Neuenburg

Fahrplanwechsel Dezember 2009 (Angebot 2010)

- S2: Verlängerung des Halbstundentakts bis 21 Uhr.
- S4/S44: Abtausch von S4 und S44 im mittleren Emmental und Umstellung des Abschnitts Sumiswald-Grünen – Affoltern-Weier auf Busbetrieb. Die S4 fährt nach Langnau (statt nach Affoltern-Weier), die S44 nach Sumiswald-Grünen (statt nach Langnau). Halbstundentakt der S-Bahn zwischen Ramsei und Sumiswald-Grünen.
- S7: Verlängerung des 7,5-Minuten-Takts in der HVZ bis 19.15 Uhr.
- S8: Verlängerung des Viertelstundentakts zwischen Bern und Urtenen bis 21 Uhr.
- S9: Verlängerung des Bahnbetriebs bis 21 Uhr (danach Busbedienung)

Fahrplanwechsel Dezember 2010 (Angebot 2011)

- S8/RE: Der "Fraubrunnenexpress" wird ganzjährig geführt.

Fahrplanwechsel Dezember 2011 (Angebot 2012)

- S1: Halt in Thörishaus Dorf.
- S31: Neue S-Bahnlinie zwischen Belp und Münchenbuchsee, verkehrt Montag bis Freitag von 6 bis 21 Uhr im Halbstundentakt. Zusammen mit der S3 ergibt sich ein Viertelstunden-

takt zwischen Belp und Münchenbuchsee. Die S31 hat in Wankdorf gute Anschlüsse auf die S1 Richtung Thun. Am Morgen und Abend werden je zwei S31 nach Biel verlängert. Diese bieten sehr gute Anschlüsse auf die Regionalzüge in Richtung Neuchâtel, Solothurn und La Chaux-de-Fonds.

Mit der Einführung der S31 halten die Fernverkehrszüge Bern – Biel nicht mehr in Münchenbuchsee. Diese Züge konnten dadurch um zwei Minuten beschleunigt werden. Die Einführung der S31 wurde möglich durch den Bau des 3. Gleises zwischen Rütli und Zollikofen. Das 3. Gleis ermöglicht auch die stündliche Führung des RE Lötschberg von/bis Bern.

Fahrplanwechsel Dezember 2012 (Angebot 2013, geplant)

- S31: Halt der 2 Züge von Biel auch in Schüpfen (Entlastung der S3).
- Sukzessive Einführung der neuen Doppelstockzüge der BLS auf der S1, der S3/31 und der S6.
- Aus finanziellen Gründen werden der Halbstundentakt auf der S2 sowie die Betriebszeiten von S31 und S51 um eine Stunde reduziert. Zudem fallen insbesondere am Wochenende mehrere S52-Züge zwischen Kerzers und Ins weg.
- Das Bahnersatzangebot Brünnen Westside – Riedbach – Rosshäusern fällt aus finanziellen Gründen ebenfalls weg. Diese Bahnersatzkurse wurden zur Kompensation des weggefallenen Halbstundentakts der S-Bahn in Rosshäusern und Riedbach eingeführt. Diese Leistungen sind gemessen an der Nachfrage sehr teuer.

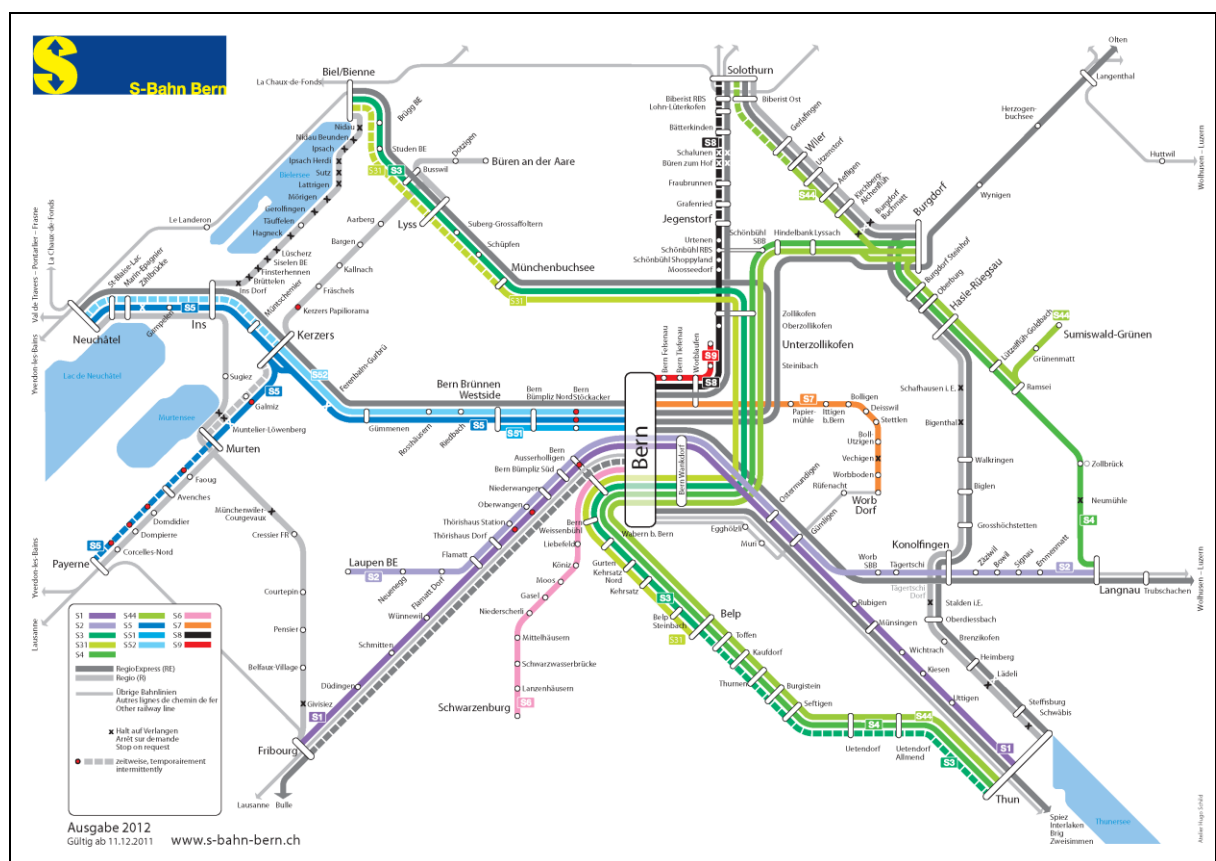


Abbildung 11 Linienetzplan S-Bahn Bern 2012 (mit R und RE im S-Bahn-Perimeter)

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
S1 Fribourg – Bern	3	●	●	
S1 Bern – Münsingen – Thun	3	●	●	
S2 Laupen – Bern	3	●	●	
S2 Bern – Langnau	3	●	●	
S3 Biel – Bern	3	●	▲	
S3 Bern – Belp [– Thun]	3	●	●	
S31 [Biel –] Münchenbuchsee – Bern	3		●	neue Linie, noch keine Zählungen vorhanden
S31 Bern – Belp	3		▲	
S44/RE/R Burgdorf – Solothurn	4	■	▲	S, RE und R zusammengefasst
S4/S44 Bern – Burgdorf	3	●	●	
S4/S44 Burgdorf – Langnau / Sumiswald-G.	4	▲	▲	Angebotsstufe 4 auf dem Abschnitt Burgdorf – Hasle-Rüegsau durch Überlagerung von S-Bahn und RE Thun – Burgdorf – Solothurn
S4/44 Bern – Belp – Thun	3	●	●	
S5/S52 Bern – Neuchâtel / Murten	3	●	●	
S51 Bern – Bern Brünnen	3	●	▲	
S6 Bern – Schwarzenburg	3	●	●	
S7 Bern – Worb Dorf	4	●	●	
S8 Bern – Jegenstorf	4	●	●	
S9 Bern – Unterzollikofen	4	●	●	

Entwicklung der Nachfrage

Die S-Bahn Bern befördert pro Tag rund 155'000 Fahrgäste (DWV). An den stärksten Querschnitten aller Korridore werden in den S-Bahn-Zügen pro Tag 113'000 Fahrgäste gezählt. Der stärkste Querschnitt ist je nach Linie zwischen Bern und der 1. Haltestelle nach Bern oder zwischen der 1. und der 2. Haltestelle.

Seit 2005 wuchs der Verkehr um durchschnittlich 5.2% (BLS) bzw. 2.2% (RBS) pro Jahr. Während in den ersten Jahren nach 2005 – dem Jahr der Inbetriebnahme der Bahn 2000, der Umsetzung des Konzepts S-Bahn Bern 2005 und der Einführung des integralen Tarifverbunds Libero – die Nachfrage um 5 bis 6% pro Jahr rasant wuchs, hat sich das Wachstum in den letzten Jahren abgeschwächt auf nun durchschnittlich 3.7% (BLS) bzw. 1% (RBS) pro Jahr. Das stärkere Wachstum der BLS-Linien ist auf die schwächere Marktdurchdringung der BLS zurückzuführen. Das weniger ausgeprägte Wachstum in den letzten Jahren erklärt sich mit dem wegfallenden „Bahn 2000-Effekt“ und der gedämpften Wirtschaftsentwicklung. Die Entwicklung entspricht den Prognosen.

Linien (2009) BLS	2005	2007	2009	2011	Ø p.a.
S1 Bern – Thun	9'300	10'200	11'000	11'300	3.3%
S1 Bern – Fribourg	9'600	11'100	7'100	8'200	6.6%
S2 Bern – Laupen			5'700	5'900	
S2 Bern – Langnau	5'600	5'700	6'500	7'000	3.8%
S3 Bern – Biel	6'400	7'200	7'900	8'500	4.8%
S3 Bern – Belp	3'900	5'000	4'700	5'300	5.2%
S4/44 Bern – Belp – Thun	3'500	3'500	4'400	4'900	5.8%
S4 Bern – Burgdorf	2'500	3'000	3'200	3'300	4.7%
S44 Bern – Burgdorf	2'600	2'900	3'500	3'800	6.5%
S5/52 Bern – Neuenburg/Payerne	4'600	5'500	8'700	9'500	13%
S51 Bern – Brünnen	3'500	3'600	3'600	3'500	0.1%
S6 Bern – Schwarzenburg	4'300	5'000	5'200	5'700	4.8%
Total S-Bahn BLS	62'200	70'000	78'100	84'100	5.2%
Linien (2009) RBS	2006	2007	2009	2011	Ø p.a.
S7 Bern – Worb	15'700	17'000	17'600	17'700	2.4%
S9 Bern – Unterzollikofen	6'800	6'800	6'900	7'200	1.1%
S8 Bern – Jegenstorf	10'000	10'600	10'800	11'100	2.1%
Total S-Bahn RBS	40'800	43'600	44'600	45'500	2.2%
Total S-Bahn		97'100	106'800	112'900	

Tabelle 2: Nachfrageentwicklung S-Bahn Bern (DWV am stärksten Querschnitt)

6.2 RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Berner Jura

Entwicklung des Angebots

Auf der Linie Biel – La Chaux-de-Fonds wurde das Abendangebot systematisiert und die bestehenden Lücken im Stundentakt sind gefüllt worden.

Bei den Linien Moutier – Sonceboz und La Chaux-de-Fonds – Biel wurde eine Frühverbindung mit Ankunft in Biel vor 5.45 Uhr eingeführt.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wird das Angebot zwischen Sonceboz-Sombeval und Malleray-Bévilard auf einen Stundentakt reduziert.

Bei der Linie Biel – Moutier – Delémont beteiligt sich der Kanton Bern seit dem Fahrplan 2009 zu 50% an der Finanzierung der RE-Züge. Auf diesen Zeitpunkt wurde tagsüber ein durchgehender Stundentakt beim RE eingeführt, welcher die stündlichen Fernverkehrszüge zu einem Halbstundentakt verdichten.

Bei den Linien La Chaux-de-Fonds – Saignelégier, Tavannes – Le Noirmont, Solothurn – Moutier, Ligerz – Prêles und St-Imier – Mont-Soleil wurde das Angebot unverändert beibehalten.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	1	●	●	RE-Züge im Zweistundentakt
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	2	●	▲	Regionalzüge
226 Sonceboz-Sombeval – Moutier	3	■	■	Das Angebot auf dieser Linie wird auf den Fahrplanwechsel 2012 reduziert. Aufgrund des Flügelzugkonzeptes wird ab 2014 eine Nachfragezunahme erwartet.
230 Biel – Moutier - Delémont	2	●	●	RE-Züge als Verdichtung Fernverkehr
236 La Chaux-de-Fonds - Glovelier	2	●	●	Anteil Kanton Bern knapp 10%
237 Tavannes – Le Noirmont	2	▲	▲	Federführung Kanton Bern
305 RE Bern - Neuchâtel	2	●	●	
411 Solothurn – Moutier	2	■	▲	Federführung Kanton Solothurn
2016 Ligerz – Prêle	2	●	▲	Der tiefe KDG ist eine Folge davon, dass die Abschreibungskosten für die Infrastruktur bei Standseilbahnen im Gegensatz zu den übrigen Bahnen über den Betrieb finanziert werden.
2020 St-Imier – Mont-Soleil	2	■	■	

Seeland

Entwicklung des Angebots

Auf der Linie Biel – Neuchâtel sind drei zusätzliche Zugspaare als Verdichtungszüge zum Halbstundentakt eingeführt worden. Somit besteht von 6 bis 9 Uhr, von 12 bis 13 Uhr und von 16 bis 20 Uhr ein Halbstundentakt, am Wochenende verkehren die Züge zwischen 16 und 18 Uhr alle 30 Minuten.

Bei der BTI ist auf den Fahrplan 2009 zwischen Biel und Täuffelen in den Hauptverkehrszeiten am Morgen, Mittag und Abend der 15-Minutentakt eingeführt worden. Gleichzeitig wurde ein genauer Takt mit Abnahme aller Fernverkehrszüge in Biel eingeführt. Wegen veränderter Anschlussverhältnisse in Ins können die Anschlüsse nach Bern nur noch in der Hauptverkehrszeit am Morgen und von Bern nur in der Hauptverkehrszeit am Abend angeboten werden.

Zwischen Büren und Lyss sowie Lyss und Kerzers wurden die noch bestehenden Taktlücken am Abend geschlossen, so dass ein durchgehender Stundentakt vorhanden ist.

Das Angebot bei den Standseilbahnen Biel/Bienne – Magglingen/Macolin und Biel/Bienne – Leubringen/Evilard wurde unverändert beibehalten.

Das RE-Angebot Bern – Neuchâtel wird seit Ende 2010 durch ein Kurspaar des TGV-Anschlusszuges Bern – Frasné ergänzt. Dieser RE ersetzt den auf diesen Zeitpunkt wegfallenden TGV Bern – Paris. Während die Auslastung des Mittagszuges Frasné – Bern mässig ist, wird der am Abend verkehrende Zug Bern – Frasné gut genutzt.

Zwischen Biel und Solothurn wurden an Werktagen zwei zusätzliche Zugspaare eingeführt, so dass bis 20 Uhr ein durchgehender Halbstundentakt vorhanden ist. Am Wochenende wurde am frühen Morgen eine Verbindung mit Anschluss in die Westschweiz eingeführt.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
210 Biel - Neuchâtel	3	▲	▲	
255 Fribourg – Ins - Neuchâtel	2/3	●	●	Federführung Kt. Freiburg
290 Biel – Täuffelen - Ins	3/4	▲	▲	
291 Kerzers – Lyss	2	●	▲	
291 Büren - Lyss	2	▲	▲	
410 Biel – Solothurn – Olten	3	●	▲	Federführung Kt. Solothurn
2022 Biel – Magglingen	4	●	▲	Der tiefe KDG ist eine Folge davon, dass die Abschreibungskosten für die Infrastruktur bei Standseilbahnen im Gegensatz zu den übrigen Bahnen über den Betrieb finanziert werden.
2023 Biel – Leubringen	4	■	▲	

Entwicklung der Nachfrage in der RVK 1

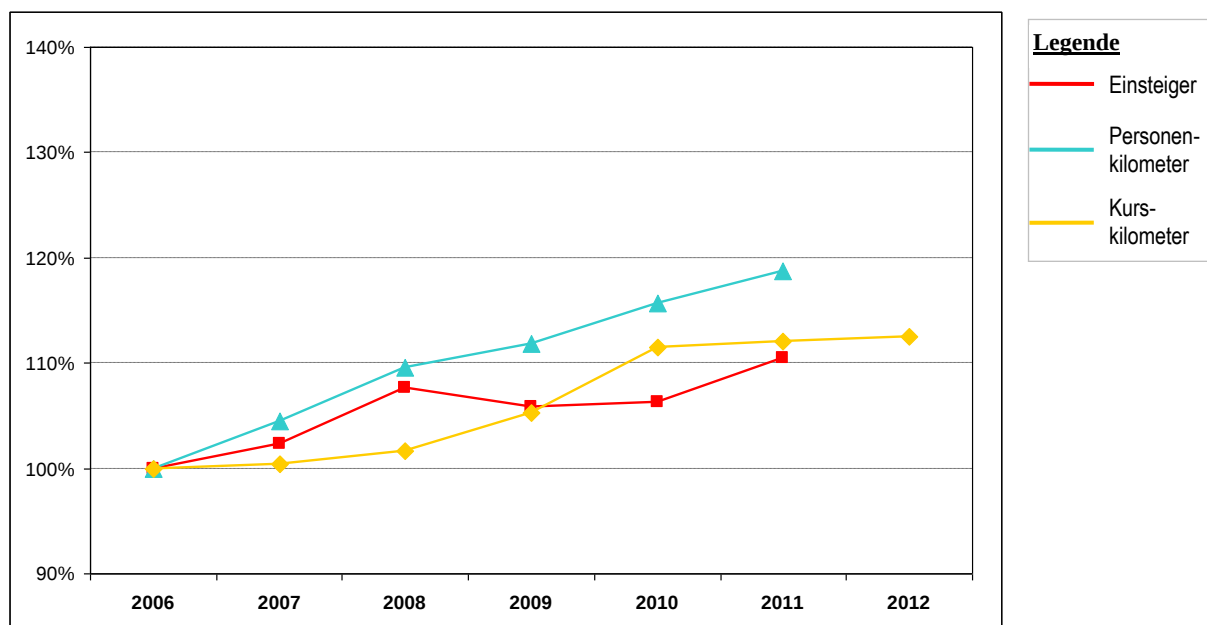


Abbildung 12 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 1 (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Die Nachfrage (Einsteiger und Pkm) bei den Bahnen hat zwischen 2006 und 2011 um 10 bis 20% zugenommen. Der Rückgang bei den Einsteigern und den Personenkilometern zwischen 2008 und 2009 ist auf die Veränderung der Erhebungsmethodik bei der ASM zurückzuführen. Die ASM hat aufgrund der neuen automatischen Zählungen die Werte stark nach unten korrigiert.

6.3 RVK Oberaargau

Entwicklung des Angebots

Auf der Linie Solothurn – Olten ist das Abendangebot ausgebaut worden. Die Züge verkehren bis 22 Uhr bzw. an den Wochenend-Nächten bis Betriebsschluss im Halbstundentakt.

Durch den Einsatz von Flirtzügen können die Fahrlagen systematisiert werden und der Anschluss in Solothurn auf die RE-Züge nach Bern kann halbstündlich anstatt nur stündlich gewährleistet werden.

Das Angebot der ASM-Linien Solothurn – Niederbipp – Langenthal und Langenthal – Roggwil – St. Urban wurde beibehalten. Die bis nach St. Urban verkehrenden Züge wurden wegen leicht veränderter Anschlüsse in Langenthal um 30 Minuten verschoben.

Zwischen Langenthal und Huttwil wurde im Dezember 2008 von Montag bis Freitag tagsüber der durchgehende Halbstundentakt eingeführt.

Die Regionalzüge von Langenthal nach Olten verkehren seit Dezember 2008 in Olten als Durchmesserlinien weiter nach Aarau. Ab 22 Uhr verkehren die Züge Olten – Langenthal mit guten Anschlüssen an den Fernverkehr und stellen so mit den Fernverkehrszügen halbstündliche Verbindungen her.

Entwicklung der Nachfrage

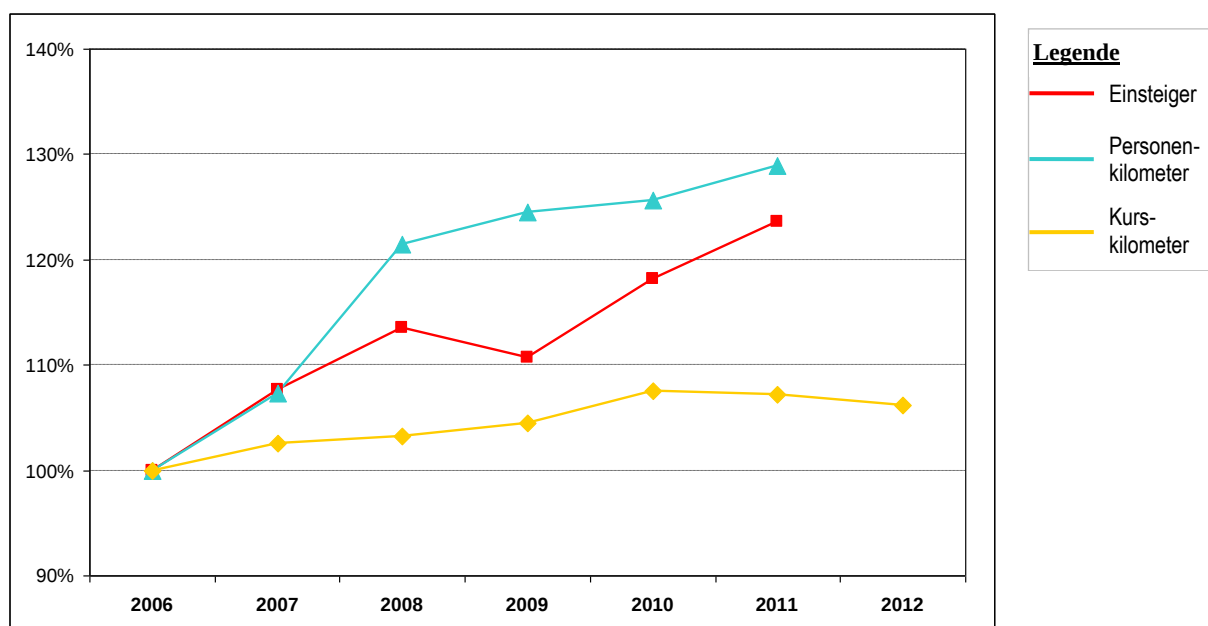


Abbildung 13 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 2 (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Die Nachfrage beim Schienenverkehr im Gebiet der RVK 2 ist vor allem geprägt durch den Rückgang 2009 infolge der wirtschaftlichen Entwicklung und den Zuwachsraten auf der Linie Langenthal – Olten. Dabei fällt ins Gewicht, dass die Gesamtnachfrage auf dieser Linie mit Verteilschlüsseln auf die daran beteiligten Kantone bzw. Regionen aufgeteilt wird. Wegen einer Anpassung der Linienlänge und der interkantonalen Verteilschlüssel wird der Region ab 2010 mehr Einsteiger zugeschrieben. Die tatsächliche Zunahme der Frequenzen lag somit etwas tiefer.

Die Nachfrage hat sich insgesamt sehr positiv entwickelt.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
410 Biel – Solothurn – Olten	3	●	▲	Federführung Kanton Solothurn
413 Solothurn – Niederbipp	3	■	▲	Federführung Kanton Solothurn; noch ohne Verlängerung bis Oensingen ab 2013 beurteilt.
413 Niederbipp – Langenthal	3	●	▲	
414 Langenthal – St. Urban	3	■	▲	Verdichtungsleistungen zum Halbstundentakt werden in Standzeiten gefahren. Sie ermöglichen einen stündlichen Fernverkehrsanschluss aus Richtung Olten nach Roggwil – St. Urban.
440 Langenthal – Huttwil – Wolhusen	3	▲	▲	
450 Langenthal - Olten	2	●	●	Federführung Kanton Aargau

6.4 RVK Emmental

Entwicklung des Angebots

Die Angebote der S2 zwischen Langnau und Bern sowie der S4 / S44 zwischen Bern – Burgdorf und Langnau, bzw. Sumiswald und Wiler (– Solothurn) sind im Kapitel 6.1 beschrieben.

Das Angebot auf der RE-Linie Luzern – Trubschachen – Langnau – Bern blieb unverändert. Auch auf der RE-Linie Solothurn – Burgdorf – Konolfingen – Thun waren keine Änderungen zu verzeichnen.

Die Linie S6 der S-Bahn Luzern führte bis 2010 an den Endpunkt Trubschachen. Seit 2011 werden alle Züge der S6 bis Langnau geführt. Der im Kanton Luzern gelegene und sehr schwach frequentierte Halt Wiggen wurde aufgehoben.

Aus finanziellen Gründen wird das Angebot zwischen Burgdorf und Solothurn im Dezember 2012 leicht reduziert: Die Zusatzzüge verkehren nur noch von Montag bis Freitag in der Hauptverkehrszeit am Morgen und Abend.

Entwicklung der Nachfrage

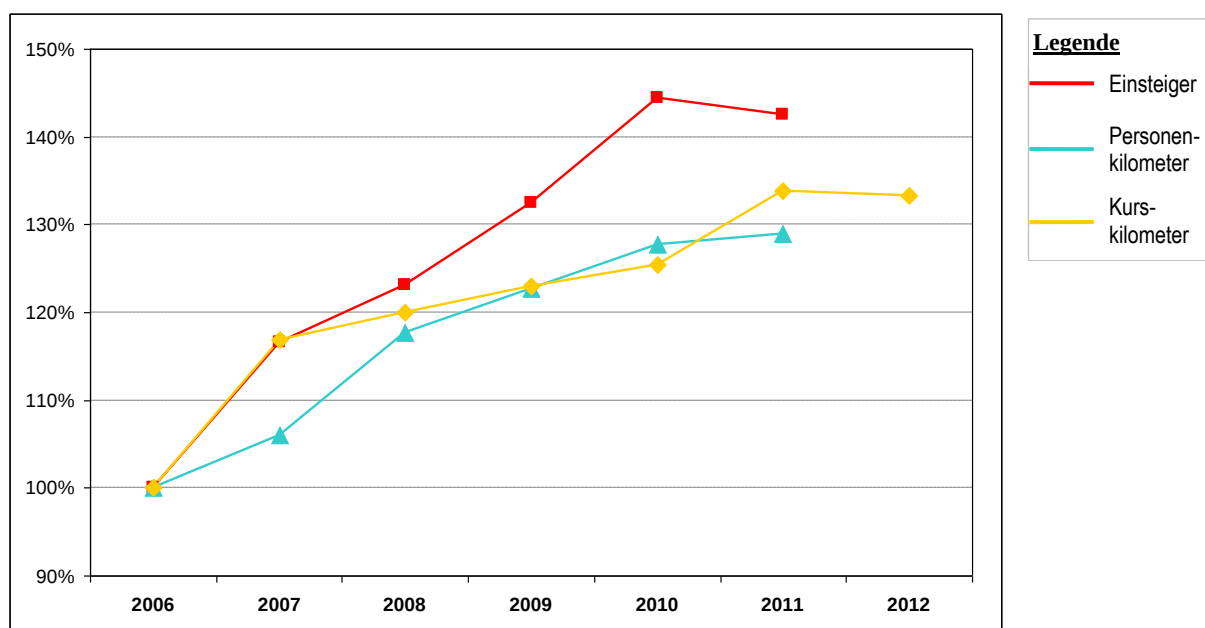


Abbildung 14 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK Emmental (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Das Angebot im Emmental konnte in den letzten Jahren erheblich ausgebaut werden, die Nachfrage hielt mit diesem Ausbau Schritt.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
S44 / RE / Burgdorf – Solothurn	4	■	▲	S, RE und R zusammengefasst
RE Bern – Luzern	2	●	▲	
S6 Luzern – Wolhusen – Langnau	2	●	▲	Federführung Kt. LU

6.5 RK Bern-Mittelland

Entwicklung des Angebots

Die meisten Bahnlinien des Regionalverkehrs in der Region Bern-Mittelland gehören zur S-Bahn Bern und sind im entsprechenden Kapitel 6.1 behandelt.

Der RE Lötschberger Bern – Münsingen – Thun – Spiez – Zweisimmen / – Brig wird im Kapitel 6.6 behandelt.

Das Angebot des RE Bern – Solothurn blieb seit dem Fahrplan 2010 unverändert.

Aus finanziellen Gründen wird das Angebot zwischen Walkringen und Konolfingen sowie Konolfingen und Thun auf den Fahrplanwechsel Ende 2012 reduziert.

Entwicklung der Nachfrage

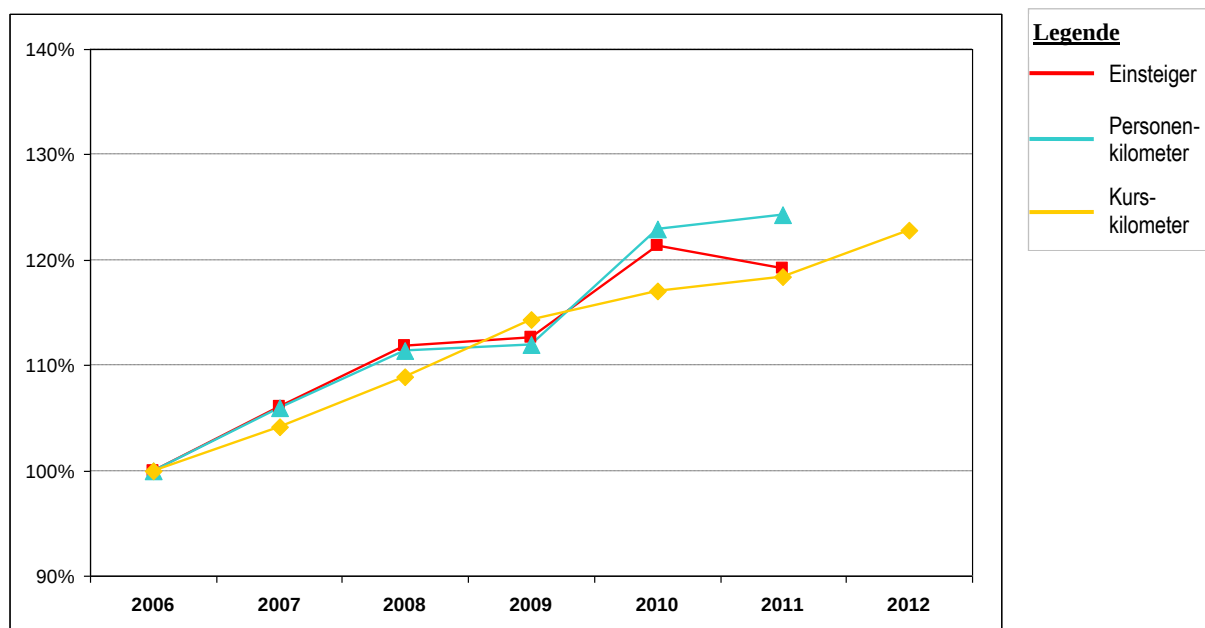


Abbildung 15 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RK Bern-Mittelland (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Angebot und Nachfrage bei den Bahnlinien in der Region Bern-Mittelland entwickelten sich in den vergangenen Jahren im Gleichschritt, so dass in den letzten 5 Jahren eine kontinuierliche Zunahme um ca. 20% verzeichnet werden konnte.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
308 RE Bern - Solothurn	4	●	●	
340 Konolfingen – Thun	3	▲	▲	RE und R zusammengefasst
340 Burgdorf – Konolfingen	3	▲	▲	RE und R zusammengefasst

Die Erfolgskontrolle bei allen übrigen Bahnlinien wird unter dem Kapitel S-Bahn ausgewiesen, resp. bei der RVK Biel – Seeland – Berner Jura (RE Bern – Neuchâtel), RVK Emmental (RE Bern – Konolfingen – Luzern) oder der RVK Oberland West (RE Bern – Spiez – Brig).

6.6 RVK Oberland-West

Entwicklung des Angebots

Nachfolgend werden die einzelnen Linien der Region behandelt. Die in Thun endenden Linien S1 (Fribourg – Thun) und S4/44 (Bern – Thun) werden in Kap. 6.1 behandelt, die Linie 340 (Burgdorf – Thun) in Kap. 6.5 sowie die Linie 310 (Spiez – Interlaken) in Kap. 6.7.

Im Simmental (Linie 320, Spiez – Zweisimmen) besteht das Angebot aus dem stündlich verkehrenden Regionalzug sowie dem zweistündlich verkehrenden Regio-Express.

Der Regionalzug verkehrt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 tagsüber ab Spiez direkt bis nach Bern (Flügelzugkonzept mit RE "Lötschberger").

Seit der Einführung im Dezember 2011 kann auf den teuren Shuttle-Zug Spiez – Wimmis verzichtet werden. Zudem konnte die Haltestelle Spiezmoos Süd aufgehoben werden. Aus Gründen der Fahrplanstabilität können einige Züge in Weissenbach und Grubenwald nicht anhalten. Ein Bahnersatzbus verkehrt montags bis freitags und stellt die wegfallenden Verbindungen sicher. Gleichzeitig wird damit die Erschliessung zusätzlicher Ortsteile der Gemeinden Boltigen und Zweisimmen möglich.

Die Strecke Zweisimmen – Lenk (Linie 120) wird weiterhin als Bahnlinie (Schmalspur) und mit unverändertem Angebot betrieben.

Auch auf der Linie Zweisimmen – Saanen – Montreux (Linie 120) wurde innerhalb des Kantons Bern die Anzahl Kurspaare unverändert beibehalten. Einzelne Züge verkehren in optimierten Fahrplanlagen.

Im Kandertal (Linie 330, Spiez – Frutigen – Kandersteg – Brig) besteht das Angebot aus einem stündlich verkehrenden RE-Zug sowie einigen Verdichtungszügen Spiez – Frutigen in den Hauptverkehrsstunden. Zusätzlich hält in Frutigen in den Randzeiten je ein IC-Zug pro Richtung.

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 verkehren die RE-Züge von Brig her tagsüber ab Spiez mit Halten in Thun und Münsingen direkt bis nach Bern (Flügelzugkonzept mit RE "Lötschberger").

Auf Dezember 2012 fallen einzelne Verdichtungszüge zwischen Spiez und Frutigen aus finanziellen Gründen weg.

Entwicklung der Nachfrage

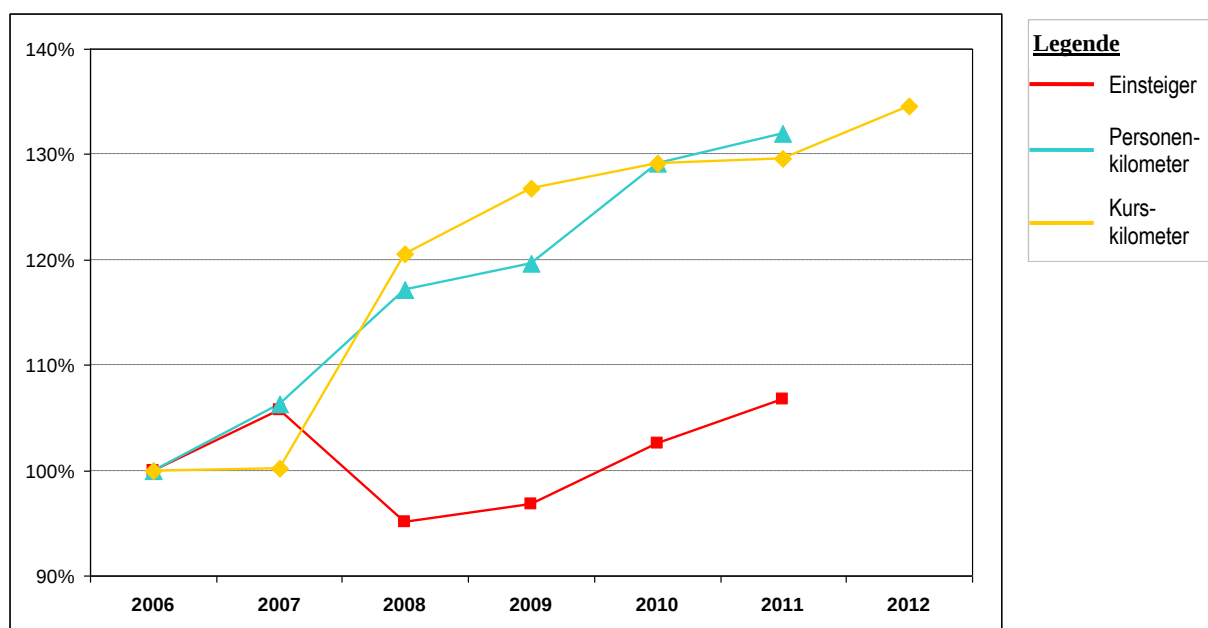


Abbildung 16 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 5 (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Die deutlich sichtbaren Veränderungen zwischen den Jahren 2007 und 2008 fallen mit der Einführung des „Lötschbergers“ zusammen und sind grösstenteils darauf zurückzuführen, dass mit der Inbetriebnahme des Lötschbergbasistunnels die Züge via Frutigen – Kandersteg – Goppenstein als Regionalverkehr finanziert und bestellt werden. Während die zusätzlich angebotenen Kurse die Kurskilometer sprunghaft ansteigen lassen, weisen die Personenkilometer einen Zuwachs von +10% innerhalb eines Jahres auf. Dies belegt, dass das zusätzliche Angebot auf breite Zustimmung stösst.

Die gleichzeitig sinkende Zahl von Einsteiger zeigt, dass viele Reisende von den direkten Verbindungen profitieren. In Spiez müssen sie nicht mehr umsteigen und werden deshalb nicht nochmals als Einsteiger erfasst.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
120 Montreux - Zweisimmen	2	●	●	
120 Zweisimmen - Lenk	2	●	●	
320 Spiez - Zweisimmen (RE)	1	●	●	
320 Spiez - Zweisimmen (RPV)	2	●	●	
330 Bern - Spiez - Kandersteg - Brig	2	●	●	

6.7 RK Oberland-Ost

Entwicklung des Angebots

Linie 311/312 Interlaken – Lauterbrunnen / Grindelwald

Das Abendangebot an Wochenenden wurde um 1 Stunde verlängert (Interlaken ab kurz nach 24 Uhr). Dieser Kurs wird, wie schon der um 23 Uhr, mit Bussen geführt.

Linie 311 Lauterbrunnen – Wengen

Im Fahrplan 2010 wurde die Betriebszeit am Abend Mo-Fr um eine halbe Stunde ausgedehnt, so dass der letzte Kurs täglich 0.40 Uhr ab Lauterbrunnen fuhr. Seit 2012 bietet die WAB auch noch spätere Kurse in der Nacht an. Diese Kurse werden jedoch nicht vollständig abgegolten. Der Kanton übernimmt lediglich die ohnehin anfallenden Kosten für den Notfallpikett-Dienst.

Durch die Fertigstellung des neuen Doppelspurabschnitts oberhalb von Wengen war es möglich, ab 2012 die Kurse nach Wengen konsequent im 30-Minuten-Takt zu führen, mit regelmässigen Anschlüssen von und nach Interlaken. Die Anzahl der fahrplanmässigen Kurse wurde dadurch reduziert.

Luftseilbahn Stechelberg – Mürren

An Wochenenden wurde die Betriebszeit bis 1 Uhr verlängert.

Linie 470 Interlaken Ost – Meiringen

Ein neuer Frühzug (Mo-Fr) ermöglicht es, die 6-Uhr-Anschlüsse in Interlaken zu erreichen.

An den Wochenenden verkehrt eine zusätzliche Spätverbindung, die in Interlaken die Anschlüsse um 24 Uhr abnimmt.

Linie 474 Meiringen – Innertkirchen

Die Betriebszeit der MIB wurde um 4 Stunden bis 23 Uhr verlängert. Im Gegenzug verkehren – ausser den Passfahrten im Sommer – keine Postautos mehr zwischen Meiringen und Innertkirchen.

Entwicklung der Nachfrage

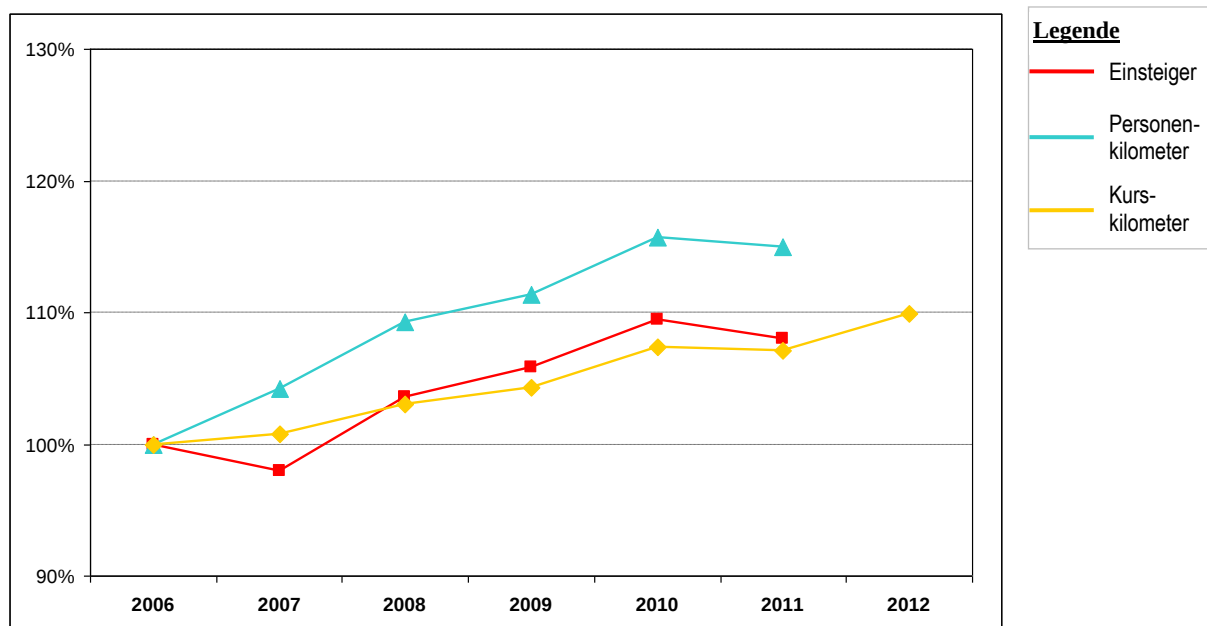


Abbildung 17 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RK OO (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Die ÖV-Nachfrage im östlichen Oberland ist in den letzten 5 Jahren um 8% (Einsteiger) bzw. 15% (Personenkilometer) gestiegen. Das ist weniger als in den anderen Regionen des Kantons, was sich mit dem traditionell hohen ÖV-Anteil in dieser Region erklären lässt.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
310 Spiez – Interlaken Ost (RE/Regio)	2	●	▲	RE von Zweisimmen (Golden Pass)
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	●	●	Federführung Kt. Obwalden
470 Meiringen – Interlaken Ost (Regio)	2	●	▲	
474 Meiringen – Innertkirchen	2	■	▲	Fahrzeug hat ca. 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	2	■	●	Häufiges Fahren senkt die durchschnittliche Belastung (Pers./Kurs), ist aber bei Seilbahnen nur marginal kostenwirksam.
2460 Stechelberg – Mürren	3	■	●	
2480 Meiringen – Hasliberg Reuti	3	▲	●	

7 Entwicklung beim regionalen Busverkehr

7.1 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

Region Berner Jura

Entwicklung des Angebots

Beim Busangebot zwischen La Neuveville / Le Landeron und dem Plateau de Diesse wurde am Nachmittag ein zusätzliches Kurspaar eingeführt, am Wochenende verkehren spätabends zwei neue Kurspaare.

Das Angebot der Buslinien Tramelan – St-Imier, Tramelan – Saignelégier – Goumois, Tavannes – Reconvilier – Bellelay –(Sornetan)/Lajoux JU – Les Genevez, Moutier – Souboz und Biel/Bienne – Orvin / Romont wurde unverändert beibehalten.

Das Angebot der Buslinie Tramelan – Glovelier wurde auf das Schuljahr 2011/12 von täglich vier auf neun Kurspaare ausgebaut und die Linie wurde nach Bassecourt verlängert.

Bei der Linie Delémont – Moutier wurde das Angebot durch einen Abbau von Verdichtungskursen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten um fünf Kurspaare auf 20 Kurspaare reduziert. Gleichzeitig wurde die Linie bis ins Stadtzentrum von Moutier verlängert.

Beim Ortsbus Moutier sind verschiedene kleinere Anpassungen vorgenommen worden: Das Haltestellennetz wurde bereinigt und der Fahrplan punktuell angepasst. Die Linienstruktur wurde in den letzten vier Jahren nicht mehr verändert.

Im Dezember 2009 wurde die Tangentiallinie Reuchenette-Péry – Biel/Bienne, Mett/Mâche eingeführt. Dank dieser Linie verringert sich die Reisezeit zwischen dem Berner Jura und den Arbeitsplatzgebieten in Bözingen und im Bözingenfeld um rund 20 Minuten. Die Buslinie wird rege genutzt und das Angebot wurde auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 ins Grundangebot übernommen.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
21.032 La Neuveville – Plateau de Diesse	1	●	●	
21.131 Tramelan – St-Imier	1	●	▲	
21.132 Tramelan – Saignelégier - Goumois	1	●	▲	Federführung Kanton Jura
21.132 Tramelan – Glovelier - Basse-court	1	●	▲	Federführung Kanton Jura
21.141 Tavannes - Reconvilier - Bellelay [- Sornetan] - Lajoux JU - Les Genevez JU	1	●	▲	
21.149 Publicar La Courtine	1	-	▲	
21.211 Delémont - Moutier	2	●	▲	Federführung Kanton Jura
21.231 Moutier - Souboz	1	●	■	
21.232 Moutier - Belprahon	1	●	■	
TUM1 Moutier, Gare - Hôpital - Patinoire	1	▲	▲	
TUM2 Moutier, Gare - Chantemerle	2	▲	▲	
TUM4 Moutier, Gare - Sur menué	1	■	▲	
TUM5 Moutier, Gare - Perrefitte	1	▲	▲	
22.070 Biel - Orvin [- Les Prés-d'Orvin]	1	●	●	
22.071 Biel [- Orvin] - Romont	1	●	●	
22.073 Reuchenette-Péry - Biel/Bienne, Mett	1	▲	▲	Die Zielvorgabe bei der Nachfrage dürfte in den kommenden Jahren erreicht werden (neue Linie)

Region Seeland

Entwicklung des Angebots

Auf folgenden Linien wurde das Angebot nicht verändert:

- Biel – Pieterlen
- Biel – Bellmund – Aarberg
- Lyss – Grossaffoltern – Messen
- Lyss – Schnottwil
- Zollikofen – Büren – Solothurn
- Grenchen – Büren
- Grenchen – Lengnau

Bei der Linie Biel – Meisberg ist der Halbstundentakt ausgebaut worden: Neu wird mit Ausnahme des Sonntagvormittags von Betriebsbeginn bis 22 Uhr ein durchgehender Halbstundentakt angeboten, am Wochenende verkehren die Busse bis Betriebsschluss alle 30 Minuten.

Bei der Linie Biel – Studen – Worben – Lyss wurde das Angebot leicht erweitert (Halbstundentakt zwischen Worbenbad und Lyss am Vor- und Nachmittag). Das Randzeitenangebot wurde angepasst, da sich die Garage neu in Aarberg statt in Biel befindet. Zwischen Biel und Studen wird ein genauer Halbstundentakt angeboten.

Bei der Linie Biel – Schwadernau – Scheuren wurde das Angebot leicht ausgebaut. Die Busse sind jetzt zwischen Aegerten und Biel optimal mit denjenigen der Linie 74 vertaktet. Seit Ende

2011 verkehren die Busse ab Scheuren weiter nach Orpund. Die ersten Erfahrungen zeigen eine erfreuliche Nachfrage.

Bei der Linie Biel – Jens wurde die Linienführung angepasst und die Busse verkehren jetzt in einer Schlaufenfahrt ab Bellmund via St. Niklaus – Merzligen – Jens nach Bellmund. Dadurch wird Merzligen besser erschlossen und in Jens ist kein Wendemanöver mehr nötig.

Auf der Linie Aarberg – Bern ist an Werktagen am Nachmittag ein durchgehender Halbstundentakt eingeführt worden, bei der Linie Bern – Seedorf – Lyss ein zusätzlicher Spätkurs zwischen Bern und Seedorf. Bei der Linie Aarberg – Seedorf ist das Angebot auf den Fahrplan 2009 abgebaut worden. Am Abend und am Wochenende verkehren Kurse teilweise direkt ab Aarberg via Seedorf nach Bern.

Das Busangebot in der Region Erlach wurde im Dezember 2008 an den veränderten Fahrplan der BLS angepasst. Dabei wurde das Angebot auf allen Linien punktuell ausgebaut.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
22.003 Biel Bahnhof - Centre Boujean - Pieterlen	1	●	●	
22.072 Meinisberg - Biel Bahnhof	3	●	●	
22.074 Biel Bhf – Studen - Worben - Lyss	3	▲	●	
22.075 Biel - Schwadernau - Scheuren	1	●	▲	
22.086 Biel - Bellmund - Aarberg	2	●	●	
22.087 Biel/Bienne - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel/Bienne	1	●	●	
30.100 Bern - Wohlen - Aarberg	3	●	▲	
30.105 Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	1/2	●	▲	
30.361 Aarberg - Aarberg Spital - Lyss	1	●	●	
30.362 Lyss - Schnottwil	1	▲	■	Ab Fahrplan 2014 Minimalvorgabe KDG eingehalten (Ausschreibung)
30.363 Lyss - Wengi b. Büren - Messen	1	▲	■	
30.365 Aarberg - Seedorf	2	▲	▲	
30.521 Ins - Tschugg - Erlach	2	▲	●	Die Linien werden mit durchlaufenden Fahrzeugen effizient betrieben. Die Wochenendnachfrage ist vergleichbar mit derjenigen unter der Woche.
30.522 Ins - Vinelz - Erlach	1	●	●	
30.521-524 Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach	3	▲	▲	
30.525 Erlach - Vinelz - Lüscherz	1	▲	▲	
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	●	●	
40.034 Grenchen, Postplatz - Lengnau, Sportplatz	2	●	▲	

Entwicklung der Nachfrage

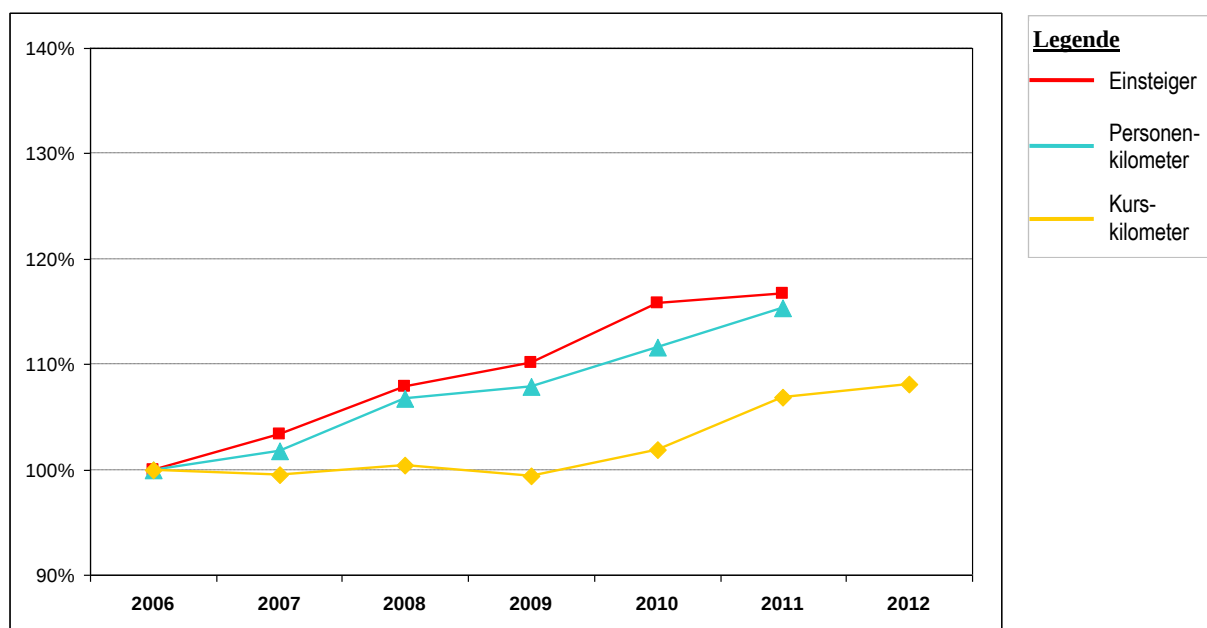


Abbildung 18 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 1 (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Die Nachfrage bei den Bussen hat im Gebiet der RVK 1 (inkl. Stadt Biel) um rund 15% zugenommen und übersteigt die Zunahme des Angebots deutlich. Die Nachfragezunahme liegt unterhalb des kantonalen Durchschnitts und war in der Stadt etwa gleich gross wie in den übrigen Gebieten.

7.2 RVK Oberaargau

Entwicklung des Angebots

Nachfolgend werden die einzelnen Linien der Region behandelt. Die in Huttwil endende Linie 30.483 (Sumiswald - Grünen – Huttwil) wird in Kapitel 7.3 behandelt.

Bei der Linie Wyssachen – Huttwil ist das Angebot am Vor- und Nachmittag ausgebaut und zwei Spätkurse sind eingeführt worden. Bei der Linie Huttwil – Eriswil ist das Spät- und das Wochenendangebot bei gleich vielen Kursen angepasst worden.

Bei der Linie Solothurn – Herzogenbuchsee ist das Angebot unverändert beibehalten worden.

Bei der Linie 51 ist das Angebot zwischen Melchnau und Langenthal sowie Langenthal und Herzogenbuchsee tagsüber zum durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut worden. Zwischen Herzogenbuchsee und Wangen a. A. wurde das Angebot systematischer gestaltet: In den Hauptverkehrszeiten verkehren die Busse auf der direkten Verbindung zwischen Röthenbach und Wangen, die die Fahrgäste aus den Ortschaften Walliswil, Heimenhausen, Wangenried und Inkwil werden mit einem Kleinbus nach Wangen und Röthenbach transportiert. Dadurch ergeben sich auf der Hauptverbindung Wangen – Herzogenbuchsee attraktive Fahrzeiten und die vier Ortschaften werden regelmässig bedient.

Bei der Linie 52 wurde der durchgehende Stundentakt eingeführt.

Bei der Linie Wynigen – Herzogenbuchsee ist das Angebot am Sonntagvormittag reduziert worden und der Frühkurs nach Burgdorf wurde durch einen neuen RE-Halt in Wynigen ersetzt.

Die Linie Niederbipp – Wolfisberg – Rumisberg wurde gestrichen, der Abschnitt Wolfisberg – Rumisberg in die Buslinie Wangen – Wiedlisbach – Farnern integriert und besser auf die Transportbedürfnisse der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet.

Entwicklung der Nachfrage

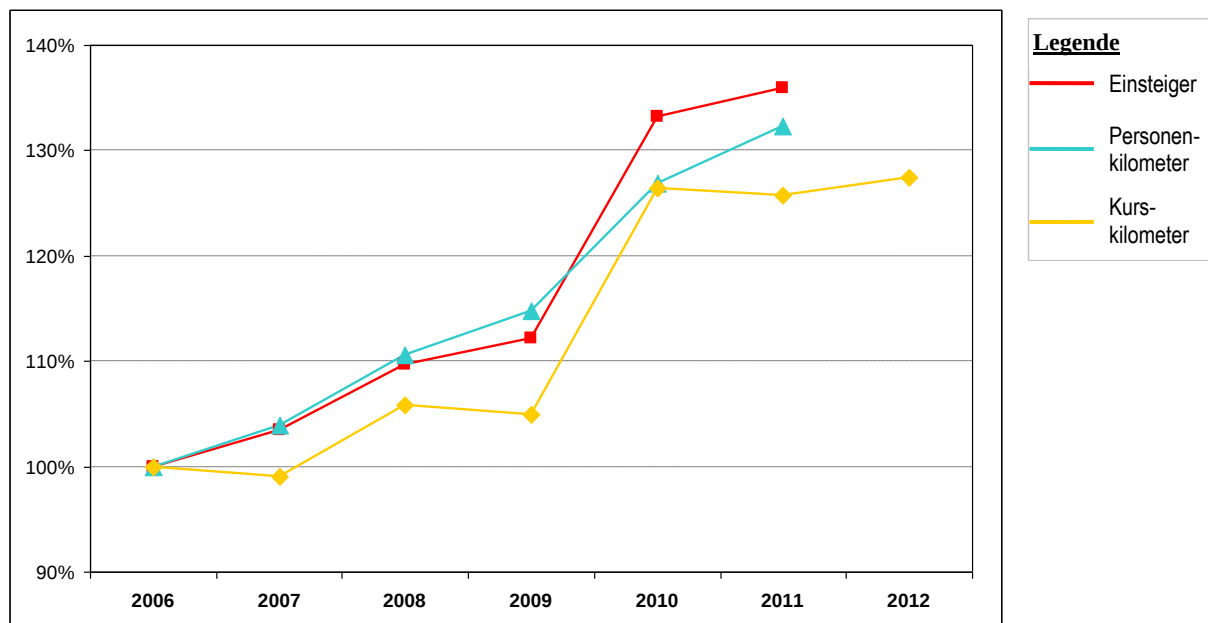


Abbildung 19 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 2 (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Mit dem Angebotsbeschluss 2010 – 13 wurde das Busangebot im Gebiet der RVK 2 deutlich ausgebaut (+ 22%). Erfreulicherweise zeigt die Entwicklung der Einsteiger, dass dies auch genutzt wurde. Innerhalb des regionalen Busangebotes konnte die Linie Wangen a. A. – Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal mit einem Nachfragezuwachs von rund 50% innerhalb der betrachteten fünf Jahre am meisten zu dieser Steigerung beitragen.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.491 Huttwil – Eriswil	2	■	■	Die Nachfragezahlen zeigen ein uneinheitliches Bild auf tiefem Niveau und werden in nächster Zeit überprüft werden müssen.
30.493 Wyssachen – Huttwil	1	■	■	Die Nachfragezahlen zeigen ein uneinheitliches Bild auf tiefem Niveau und werden in nächster Zeit überprüft werden müssen.
40.005 Solothurn – Herzogenbuchsee (Linien 5/7)	2/2	▲	▲	Federführung Kanton Solothurn
40.051 Wangen – Herzogenbuchsee	2	●	●	inkl. Kleinbuszubringerlinie
40.051 Herzogenbuchsee – Langenthal	3	▲	●	
40.051 Langenthal – Melchnau – Grossdietwil	3	▲	▲	
40.052 Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal	2	▲	▲	
40.052 Langenthal – Thunstetten	2	▲	▲	
40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen	2	■	▲	Die Linie wird sehr effizient betrieben, das Nachfragepotenzial ist beschränkt.
40.058 Farnern – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	1	▲	▲	inkl. Abschnitt Rumisberg – Wolfisberg

7.3 RVK Emmental

Oberes Emmental

Entwicklung des Angebots

Die Aufhebung des Bahnhalts Wiggen im Kanton Luzern war 2011 Auslöser für eine Verbesserung des Busangebots auf der Linie Escholz matt – Wiggen – Schangnau – Kemmeriboden. Damit konnte auch ein Abendangebot eingeführt werden.

Mit der Verlängerung der S6 der S-Bahn Luzern von Trubschachen nach Langnau entstand 2011 in Trubschachen eine verbesserte Anschlusssituation mit nahezu gleichzeitigen Ankünften und Abfahrten in beide Richtungen. Die Buslinie 284 wurde angepasst, so dass der Umstieg Bahn – Bus nun vermehrt in Trubschachen anstatt in Langnau stattfindet. Das Angebot der Linie 284 konnte in den Randzeiten ganz leicht ausgebaut werden.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.271 Signau – Röthenbach	2	●	▲	
30.281 Langnau – Hasenknubel – Hüselmatt	1/2	▲	■	
30.284 Ramsei – Langnau	1	●	●	
30.284 Langnau – Trub – Fankhaus	3	▲	▲	
30.285 Langnau – Gohl	1	●	▲	
30.286 Langnau – Aeugstmatt	1	●	■	
60.251 Escholz matt – Schangnau – Kemmeriboden	2	▲	▲	Federführung Kanton Luzern

Mittleres Emmental

Entwicklung des Angebots

Seit Dezember 2009 führt die Linie Huttwil – Affoltern-Weier nach Sumiswald statt nach Hasle-Rüegsau. Mit dieser Änderung konnte ein zusätzlicher Kurs für den Transport der Schülerinnen und Schüler aus Dürrenroth eingeführt werden.

Das Angebot blieb seit 2010 weitgehend unverändert.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.471 Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	1	●	▲	
30.481 Sumiswald-Grünen – Wasen	2	▲	▲	
30.482 Sumiswald-Grünen – Heimisbach Thal	1	▲	■	Die Nachfrage konnte in den vergangenen Jahren gesteigert werden.
30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil	2	▲	▲	

Unteres Emmental

Entwicklung des Angebots

Als Versuchsbetrieb wurden die Kurse der Linie 465 von Lyssach Kernenriedstrasse zum Bahnhof Lyssach von 2010 bis 2012 verlängert. Am Bahnhof Lyssach bestehen Anschlüsse auf die S44 in Richtung Bern. Diese Route ist somit die schnellste Verbindung aus der Agglomeration Bern zur Shoppingmeile Lyssach. Der Grosse Rat hat diese Verlängerung auf Ende 2012 ins Grundangebot übernommen.

Auf der Linie 465 werden zwischen Bahnhof Burgdorf und Spital einzelne Kurse in der Hauptverkehrszeit von der Stadt Burgdorf bestellt (Verdichtung zum Viertelstundentakt), da die Angebotsstufe gemäss Angebotsbeschluss keine Bestellung des Kantons erlaubt. Diese Kurse weisen eine gute Nachfrage auf.

Zwischen Burgdorf Bahnhof und Lyssach Kernenriedstrasse wird die Verdichtung zum Viertelstundentakt während der ganzen Öffnungszeiten von den Betrieben an der Shoppingmeile finanziert.

Die Verlängerung der BSU-Linie 2 von Obergerlafingen nach Ziebach wurde von 2009 bis 2011 als Versuchsbetrieb betrieben, seit 2012 befindet sich die verlängerte Linie im Grundangebot des Kantons Bern.

Das Schulkonzept im Bucheggberg führte auf der Linie 882 Bätterkinden – Oberramsern – Messen zu geänderten Fahrplänen.

Alle übrigen Linien blieben seit 2010 weitgehend unverändert.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	1	●	▲	
30.465 Burgdorf – Tschamerie – Hasle-Rüegsau	3	●	●	
30.465 Burgdorf – Lyssach – Frauenbrunnen	1/4	▲	▲	
30.466 Burgdorf – Ersigen – Koppigen – Wynigen	3	▲	▲	
30.467 Burgdorf – Kirchberg Neuhof	1	●	▲	
30.468 Burgdorf – Heimiswil – Lueg	1	●	■	
30.881 Bätterkinden – Krälligen	1	■	■	Die Linie wird gemeinsam mit der Linie 884 betrieben.
30.882 Bätterkinden – Oberramsern – Messen	1	●	▲	Federführung Kt. Solothurn
30.884 Bätterkinden – Koppigen	1	▲	▲	
40.002 Solothurn – Gerlafingen – Ziebach	2	●	●	Federführung Kt. Solothurn

Entwicklung der Nachfrage

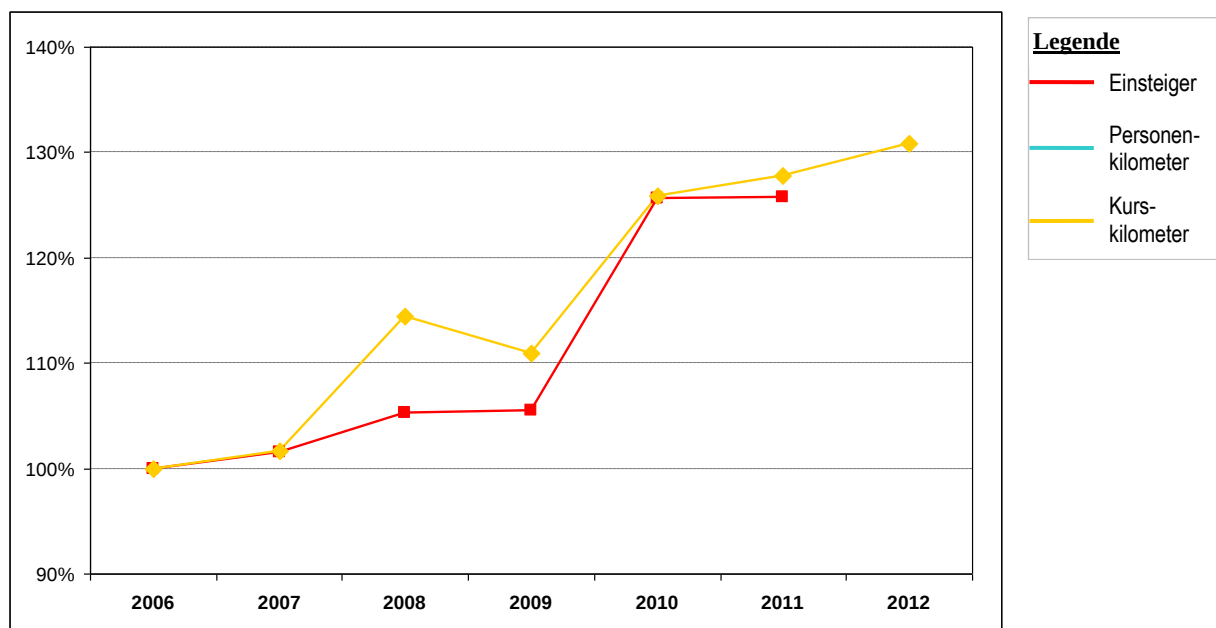


Abbildung 20 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 3 (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Insbesondere im Raum Burgdorf wurde das Angebot im Jahr 2010 deutlich verbessert. Die Nachfrage hat sich entsprechend entwickelt, wobei aufgrund der Zählmethodik die Nachfragedaten für das Jahr 2011 tief ausgefallen sind (Zählungen in Wochen mit unterdurchschnittlicher Nachfrage).

7.4 RK Bern-Mittelland

Region Laupen (Sektor West)

Entwicklung des Angebots

Die Linie 541 Kerzers – Golaten – Wileroltigen deckt Pendler- und Schulbedürfnisse ab. Geänderte Anforderungen in der Schulplanung führten zu verschiedenen Fahrplananpassungen auf dieser Linie – bei einer insgesamt unveränderten Fahrleistung.

Auf der Linie 550 Gümmenen – Laupen wurden die ersten Morgenkurse zeitlich geschoben, so dass die Schulbedürfnisse besser abgedeckt werden können.

Auf der Linie 570 konnten zwischen Bern Brünnen und Frauenkappelen zwei Nachmittagskurse neu in den Fahrplan aufgenommen werden.

Die übrigen Linien blieben weitgehend unverändert.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
20.121 Düringen – Bödingen - Laupen	2	●	▲	Federführung Kt. Freiburg
20.548 Murten – Gümnenen	1	●	■	Federführung Kt. Freiburg
30.130 Neuenegg – Thörishaus Dorf	2	▲	●	
30.541 Kerzers – Golaten – Wileroltigen – Kerzers	1	■	●	
30.550 Gümnenen – Laupen	1	●	●	
30.560 Mühleberg – Allenlütten – Rosshäusern	1	■	▲	Das Angebot wird auf Fahrplan 2013 um drei Kurspaare am Mittag reduziert
30.570 Bern Brünnen – Frauenkapellen – Mühleberg	3	▲	●	

Region Frienisberg (Sektor West)

Entwicklung des Angebots

Die Linien 100 Bern – Wohlen – Aarberg und 105 Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss werden unter dem Kapitel 7.1 Biel – Seeland – Berner Jura behandelt.

Die Betriebszeit auf der Linie 33 wurde am frühen Morgen um eine halbe Stunde ausgedehnt.

Die Postautolinien im Frienisberg waren geprägt von der Diskussion um eine Neukonzeption auf Dezember 2011. Die Schliessung der Haltenstrasse auch für den öffentlichen Verkehr führte auf diesen Zeitpunkt zu einem anderen Fahrweg der Linien 102, 104, 105 und 106 via Lindenhofspital und Neufeld P+R. Diese Änderung benötigt etwas mehr Fahrzeit.

Bei der Linie 104 können die Änderungen durch einen lastrichtungsabhängigen Fahrplan mit Taktwechsel am Mittag aufgefangen werden. Da die Linie 105 in Lyss eine weitere Anschlussbindung aufweist, muss sie beschleunigt geführt werden und verkehrt seit 2012 in Herrenschwanden mit nur einem Halt (Mööslimatt, Durchfahrt in Herrenschwanden Dorf und Halenbrücke).

Bei den Linien 106 und 107 wurde die Priorität auf die gute Vertaktung mit den parallel verkehrenden Linien und die bisherigen Anschlüsse in Zollikofen gelegt.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.021 Bern Bahnhof – Bremgarten	4	●	●	
30.033 Bremgarten Seftau – Worb-laufen	3	■	▲	Die Nachfragesteigerung hat dazu geführt, dass ein grösserer Bus eingesetzt werden muss und die Linie an den strengerem Kriterien gemessen wird.
30.102 Bern – Uetligen – Säriswil	3	▲	▲	
30.104 Bern – Meikirch – Wahlendorf	3	▲	▲	
30.106 Bern – Kirchlindach – Zollikofen	3	▲	▲	
30.107 Bern – Wohlen – Uetligen (– Zollikofen)	2	●	▲	

Region Längenberg – Gantrisch (Sektor Süd)

Entwicklung des Angebots

Die Buslinie 611 Schwarzenburg – Riggisberg 612 wurde Ende 2011 leicht angepasst. Am Morgen konnte ein für die Schulen wichtiger Kurs eingefügt werden, ein schlecht genutztes Angebot am Abend entfiel. Das Angebot auf der Linie 612 Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg konnte geringfügig erweitert werden. Der Mittagkurs von Schwarzenburg nach Albligen wurde vorverlegt und stimmt nun gut mit den Schulzeiten überein. Ein saisonaler Zusatzkurs Riggisberg – Toffen musste eingestellt werden, weil die entsprechende zusätzliche S-Bahn ab Toffen nicht mehr fährt. Auch der letzte Kurs von Riggisberg nach Hinterfultigen (Linie 322) verkehrt nicht mehr. Auf den übrigen Linien waren nur geringfügige Änderungen zu verzeichnen.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
20.181 Fribourg – Heitenried – Schwarzenburg	2	●	▲	Federführung Kt. Freiburg
30.131 Flamatt – Ueberstorf – Albligen	2	▲	●	Federführung Kt. Freiburg
30.321 Riggisberg – Toffen / – Thurnen	3	▲	▲	
30.322 Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg	1	●	■	
30.323 Thurnen – Riggisberg – Gurnigel – Schwarzenburg	1	●	▲	
30.340 Wabern – Zimmerwald – Niedermuhlern	2	●	▲	
30.611 Schwarzenburg – Rüscheegg – Riggisberg	2	▲	▲	
30.612 Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg	1	●	▲	
30.613 Schwarzenburg – Lanzenhäusern – Albligen	1	■	■	Mit einer Anpassung des Mittagsangebots wird eine bessere durchschnittliche Auslastung erwartet
30.614 Riffenmatt – Guggisberg – Riedacker	-			
30.621 Oberbalm – Oberscherli – Niederscherli	1	●	▲	
30.631 Köniz – Oberbalm – Niedermuhlern – Riggisberg	2	●	▲	

Region Belp – Gürbetal und Münsingen – Aaretal (Sektoren Süd und Südost)

Entwicklung des Angebots

Auf 2011 wurde die neue Linie 167 von Münsingen nach Oberdiessbach als Versuchsbetrieb eingeführt. Sie stellt eine Querverbindung zwischen Kiesental und Aaretal her und erschliesst die Gemeinden Herbligen und Oppligen mit dem öffentlichen Verkehr. Auch Kiesen hat dadurch eine zusätzliche Buserschliessung im Dorf erhalten. Mit der Einführung der Linie 167 wurde auch das Angebot der Linie 165 Münsingen – Gerzensee – Kirchdorf und der Linie 166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen angepasst, da die verschiedenen Linien teilweise parallel verkehren.

Die Nachfrage der Versuchslinie 167 erreicht auf dem neuen Abschnitt zwischen Wichtrach und Oberdiessbach im zweiten Betriebsjahr die Minimalanforderungen der Angebotsverordnung knapp. Würden die Kriterien für einen Kleinbus verwendet, wäre der Zielwert übertroffen. Ein Kleinbus kann jedoch nicht eingesetzt werden, weil die Nachfrage zwischen Münsingen

und Wichtrach zu gross ist. Über die ganze Linienlänge betrachtet erfüllt die Linie aber auch die höheren Anforderungen für einen Standardbus.

Seit 2012 wird Belp von Montag – Freitag von der S-Bahn im Viertelstundentakt bedient. Diese veränderte Ausgangslage führte auch zu Anpassungen beim Ortsbus Belp.

Die Linie 331 ins Riedli verkehrt konsequent im Anschluss an die S4/S44 von und nach Bern, der Rundkurs der Linie 332 Belp – Eissel – Neumatt – Belp wurde verkürzt. Einzelne Haltestellen werden jetzt ausschliesslich von der Linie 160 bedient. Die Bedienung der sehr schlecht genutzten Haltestelle Ischlag ist weggefallen. Demgegenüber wird der Abschnitt des Tangento zwischen Belp und Rubigen in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend halbstündlich anstatt nur stündlich bedient.

Ende März 2009 startete eine direkte Busverbindung zwischen Bahnhof Bern und Flughafen Bern-Belp zur besseren Erschliessung des Flughafens. Während im ersten Betriebsjahr die Buskurse auf die wenigen Flüge abgestimmt werden konnten, wurde dies mit der massiven Zunahme des Linienflugverkehrs je länger desto schwieriger. Ende März 2011 wurde der Fahrplan auf einen Stundentakt umgestellt. Der weiter zunehmende Flugverkehr sowie weitere Anforderungen an die Buslinie und das auf 2012 verdichtete S-Bahn-Angebot führten auf Ende März 2012 zu einem Konzeptwechsel: Seither verkehren die Busse zwischen dem Flughafen Bern-Belp und dem Bahnhof Belp. Dieses halbstündliche Angebot wird von den Bussen der Linie 160 ergänzt. Die Nachfrage ist seit dem Konzeptwechsel überproportional angestiegen. Der Grosse Rat hat diese Flughafenerschliessung auf Ende 2012 ins Grundangebot übernommen.

Die neue Linie 334 via Muristrasse – Neumatt führt dazu, dass auf Ende 2012 die Linienführung der Ortsbuslinie 332 angepasst wird, damit Parallelfahrten vermieden werden können.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.160 Flughafen Bern-Belp – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	2	▲	▲	
30.161/162 Ortsbus Münsingen / Schlaufe Spital/Sonnhalde	3	■	▲	Angebotsabbau würde die Wirtschaftlichkeit des Betriebs verschlechtern
30.163 Ortsbus Münsingen / Schlaufe Brückreute	3	■	▲	Angebotsabbau würde die Wirtschaftlichkeit des Betriebs verschlechtern
30.165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf	2	▲	▲	
30.166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen	1	●	■	
30.331 Belp Bahnhof – Riedli	3	■	▲	Anpassung des Fahrplans Ende 2012 (bessere Anschlüsse)
30.332 Belp Bahnhof – Eissel	3	▲	▲	Anpassung des Fahrplans/Linienstruktur Ende 2012
30.333 Belp Bahnhof – Hühnerhubel	1	■	■	
30.334 Belp Bahnhof – Flughafen Bern-Belp	4			Ende März 2012 neu konzipiertes Angebot

Region Kiesental (Sektor Südost)

Entwicklung des Angebots

Das Angebot aller Linien wurde im betrachteten Zeitraum weitgehend unverändert weitergeführt.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.261 Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten	1	■	■	
30.472 Biglen – Arni – Lützelflüh / -Moosegg	1	▲	■	
30.791 Worb Dorf – Wikartswil – Walkringen	1	●	●	
30.792 Worb Dorf – Biglen	1	●	▲	
30.793 Worb Dorf – Grosshöchstetten	1	●	▲	
31.044 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand	1	●	▲	
31.045 Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand	1	■	■	

Region Worblental (Sektor Ost)

Entwicklung des Angebots

Das Angebot der Tramlinie 6 zwischen Worb Dorf und Bern wurde Ende 2010 mit der Inbetriebnahme von Tram Bern West umgestaltet. Erfolgreich konnte diese Durchmesserlinie jedoch erst ein Jahr verspätet betrieben werden (vgl. Kapitel 8). Seither wird auch tagsüber zwischen Gümligen und Worb Dorf der 10-Minutentakt angeboten.

Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Buslinien im ESP Wankdorf resultiert auf Ende 2012 auf der Linie 44 zwischen Ostermundigen und Gümligen eine Verdichtung zum Halbstundentakt an Sonntagen.

Das Angebot auf der Linie 795 Worb Dorf – Rubigen konnte um 1 Kurspaar zu einem durchgehenden Stundentakt am Nachmittag erweitert werden.

Die übrigen Linien blieben grösstenteils unverändert.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.006 Worb Dorf – Gümligen – Bern Bahnhof	4	●	▲	
30.043 Ittigen Talgut – Kappelisacker	4	▲	●	
30.044 Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	3	▲	▲	
30.046/47 Bolligen – Habstetten – Lutertal	4	●	●	
30.781 Boll-Utzigen – Utzigen Pflegeheim	3	■	▲	z.T. Konkurrenzierung durch Schulverkehr
30.782 Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld – Boll-Utzigen	3	■	■	Diese Linie wird gemeinsam mit der Linie 781 betrieben.
30.794 Worb Dorf – Rüfenacht	1	■	■	Leistung wird betrieblich zusammen mit Linie 795 erbracht
30.795 Worb Dorf – Rubigen	1	●	▲	

Region Bern Nord (Sektor Nord)

Entwicklung des Angebots

Die meisten Buslinien in der Region nördlich von Bern erfuhren seit 2010 keine wesentlichen Änderungen. Die Buslinie 871 Messen – Jegenstorf wurde bis Ende 2010 versuchsweise via Münchringen nach Hindelbank geführt. Obwohl dafür günstige Standzeiten verwendet werden konnten und somit kein zusätzliches Fahrzeug nötig wurde, war dem Versuchsbetrieb kein Erfolg beschieden: Er wurde Ende 2010 eingestellt.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.034 Unterzollikofen – Hirzenfeld	4	●	●	
30.036 Zollikofen – Bern Breitenrain	4	▲	▲	Durch die Weiterführung nach Münchenbuchsee sind Gelenkbusse nötig. Mit den Überbauungen im Wankdorf wird diese Verbindung an Bedeutung gewinnen.
30.036 Zollikofen – Münchenbuchsee Hüslimoos	4	▲	●	
30.038 Schönbühl – Bärswil / Mattstetten	4	▲	▲	
30.871 Jegenstorf – Messen	1	●	■	Ab dem Fahrplan 2014 werden die Minimalvorgaben beim KDG erreicht.
30.883 Bätterkinden – Limpach – Messen	1	▲	■	Einzelne Kurse sind Leerfahrten in die Garage und werden publiziert. Dadurch werden die Zielvorgaben zur Nachfrage knapp nicht erreicht.

Entwicklung der Nachfrage

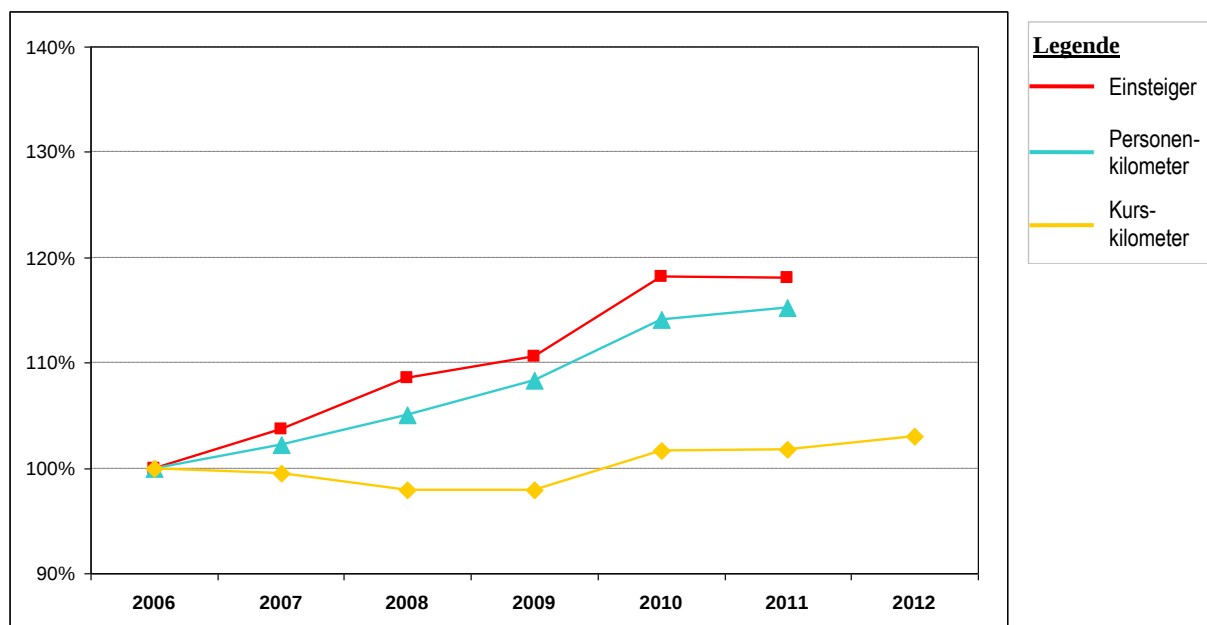


Abbildung 21 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RK Bern-Mittelland (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Die Leistung im Busangebot in der Region Bern ist hauptsächlich durch das dichte Angebot im städtischen Verkehr geprägt. Dies ist der Hauptgrund, weshalb die prozentuale Zunahme der Kurskilometer scheinbar sehr klein ausfällt.

Die Nachfrage in Einsteigern und Personenkilometern verzeichnete seit 2006 eine kontinuierliche Zunahme, die einzig von 2010 zu 2011 abflacht. Der Angebotsrückgang zwischen 2007 und 2008 ist auf angepasste Berechnungen der Transportunternehmungen zurückzuführen.

7.5 RVK Oberland-West

Nachfolgend werden die einzelnen Linien der Region behandelt. Die Linien 31.044 (Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand) und 31.045 (Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand) werden im Kapitel 7.4 behandelt.

Rechte Thunerseeseite

Entwicklung des Angebots

Auf der rechten Thunerseeseite werden die Buslinien 21 (Thun – Beatenbucht – Interlaken), 22 (Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen, mit einem Kleinbus), 24 (Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil) sowie 25 (Thun – Oberhofen – Gunten – Sigriswil) betrieben:

- Die Linie 31.021 wird auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen unverändert im Viertelstundentakt, zur Hauptverkehrszeit teilweise auch häufiger, gefahren. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wird auf zusätzliche Eilkurse bis Gunten verzichtet. Thun – Beatenbucht wird unverändert im Halbstundentakt betrieben. Auf dem Abschnitt Beatenbucht – Interlaken wird der Stundentakt während der Sommermonate zum Halbstundentakt verdichtet.
- Der sog. Hangbus auf der Linie 31.022 ist seit Dezember 2008 im Grundangebot. Mit einem Kleinbus werden die nicht durch die Seelinie (31.021) erschlossenen Wohnquartiere in Hünibach, Hilterfingen und Oberhofen erschlossen.
- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 bedient die bisherige Linie 25 als neue Linie 24 mit neun Kurspaaren die Gebiete Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil und stellt damit deren Erschliessung sicher.
- Mit der neuen Linie 25 verkehren beschleunigte Kurse im Halbstundentakt von 6 bis 20 Uhr zwischen Thun, Oberhofen, Gunten und Sigriswil und erlauben so, die notwendigen Kapazitäten sicherzustellen, die Bahnanschlüsse zu verbessern und einen effizienten Betrieb zu erzielen.
- Das Angebot auf den Buslinien 31 (Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi) resp. 32 (Thun – Dörfli – Heiligenschwendi) wird unverändert im Halbstundentakt bzw. abends im Stundentakt betrieben. Seit 2010 wird am späten Abend ein zusätzliches Kurspaar angeboten.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.021 Thun – Oberhofen	4	●	●	
31.022 Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen	1	●	▲	
31.024 Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil	1	■	■	Die Linie steht in engem betrieblichem Zusammenhang mit den Linien 21 und 25. Nur deshalb können diese beiden Linien sehr effizient betrieben werden.
31.025 Thun – Oberhofen – Gunten – Sigriswil	3	●	●	
31.031 Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi	2	●	●	
31.032 Thun – Dörfli – Heiligenschwendi	1	●	●	

Thuner Ostamt

Entwicklung des Angebots

Im Thuner Ostamt

- konnten auf der Linie 33 (Thun – Teuffenthal) durch einen Betreiberwechsel wie erhofft Synergieeffekte erzielt werden. Zudem wurde die Kostendeckung dank Anpassungen der Linienlänge verbessert.
- werden die Linien 41 (Thun – Fahrni – Innereriz), 42 (Thun – Fahrni – Heimenschwand) sowie 43 (Thun – Emberg – Heimenschwand) tagsüber unverändert betrieben. Seit 2010 besteht zudem ein verbessertes Abendangebot.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.033 Thun – Teuffenthal	1	●	●	
31.041 Thun – Fahrni – Innereriz	1	●	●	
31.042 Thun – Fahrni – Heimenschwand	1	●	●	
31.043 Thun – Emberg – Heimenschwand	1	●	●	

Thuner Westamt

Entwicklung des Angebots

Im Thuner Westamt wird

- die Linie 3 (Thun – Allmendingen – Blumenstein) und die Linie 53 (Seftigen – Wattenwil – Blumenstein) unverändert betrieben,
- die Linie 50 (Thun – Uebeschi – Blumenstein) resp. Linie 51 (Thun – Wattenwil – Blumenstein) nach einem geringfügigen Ausbau des Abendangebotes ab Dezember 2009 unverändert betrieben,
- die Linie 55 (Thun – Reutigen – Wimmis) tagsüber unverändert betrieben, seit 2010 wird am Abend ein verbessertes Angebot zur Verfügung gestellt,
- auf der Linie 56 (Riggisberg – Burgistein – Wattenwil) seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 unter der Woche ein verbessertes Angebot mit einigen zusätzlichen Schleifenfahrten Riggisberg – Burgistein, Weier gefahren. Als Kompensation wurde das Samstagsangebot vollständig gestrichen. Damit soll versucht werden, die sehr knappen Nachfragewerte zu verbessern und die Linie beibehalten zu können.
- die Linie 57 (Uetendorf – Gurzelen) unverändert betrieben. Voraussichtlich ab 2013 werden die angespannten Fahrplanzeiten durch Fahrweganpassungen bei gleichbleibendem Angebot optimiert.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.003 [Thun] – Allmendingen – Blumenstein	2	●	▲	
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	▲	■	
31.057 Uetendorf TUS – Uetendorf, Bahnhof – Gurzelen	1	▲	●	

Spiez und Umgebung

Entwicklung des Angebots

In Spiez und Umgebung

- wird die Linie 1 (Thun – Spiez) nach wie vor im Halbstundentakt betrieben. Soweit nötig, werden die Kapazitätsprobleme mit Zusatzkursen aufgefangen.
- werden die übrigen Linien seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 unverändert betrieben.
- Zwischen Spiez und Aeschi fallen einzelne Kurse auf Dezember 2012 weg, da Postauto Leistungen zwischen Spiez und Thun sowie Wimmis und Thun nicht mehr erbringt.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.001 Thun – Spiez	4	●	●	
31.061 / 62 / 63 Spiez – Krattigen / Hondrich – Aeschi / Aeschiried	2	●	▲	
31.065 Spiez - Faulensee - Gütital	2	▲	▲	

Kander- und Engstligental

Entwicklung des Angebots

Im Kander- und Engstligental wird

- die Linie 66 (Spiez – Emdthal – Aeschi) seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 mit 5.5 Kurspaaren neu betrieben und dient der Erschliessung des Emdthals, den lokalen Verkehrsbedürfnissen zwischen Emdthal und Aeschi und trägt zur Entlastung der Linie 63 zwischen Spiezwiler und Spiez bei.
- die Linie 31.210 ([Spiez –] Reichenbach – Frutigen) mit einem seit 2010 leicht reduzierten Abendangebot unverändert betrieben.
- die Linie 31.220 (Reichenbach – Kiental) mit einem seit 2010 leicht veränderten Fahrplan, aber mit unveränderter Anzahl Kurspaare betrieben.
- die Linie 31.230 (Adelboden – Frutigen – Kandersteg) auf dem Abschnitt Frutigen – Kandersteg unverändert betrieben. Auf dem Abschnitt Adelboden – Kandersteg wurde 2010 das Angebot der Eilcourse verbessert. Mit dem Wegfall von einzelnen Regionalzügen zwischen Spiez und Frutigen sind die entsprechenden Buskurse zwischen Frutigen und Adelboden ebenfalls nicht mehr nötig und fallen weg.
- die Linie 31.232 (Ortslinie Adelboden) unverändert betrieben.
- die Linie 31.241 (Kandersteg – Talstation Sunnbüel) unverändert betrieben.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.066 Spiez – Emdthal – Aeschi	1	●	▲	
31.210 [Spiez –] Reichenbach – Frutigen	1	▲	■	
31.220 Reichenbach – Kiental	1	●	●	
31.230 Adelboden – Frutigen	2	●	●	
31.230 Frutigen – Kandersteg	2	▲	●	
31.232 Ortslinie Adelboden	1	●	●	
31.241 Kandersteg – Talstation Sunnbüel	1	●	▲	

Simmental

Entwicklung des Angebots

Im Simmental wird

- die Linie 31.260 (Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmelalp) unverändert betrieben.
- bei der Linie 20.260 (Bulle – Jaun – Boltigen) auf dem Abschnitt des Kantons Fribourg ab dem Fahrplanwechsel 2013 ein neues Angebot eingeführt. Als Folge davon musste auf der Berner Seite das Angebot in Zusammenarbeit mit Gemeinde, Tourismus und Schule bei unveränderter Anzahl Kurspaare neu gestaltet werden.
- die Linie 31.281 (Lenk – Bühlberg) und die Linie 31.283 Lenk – Simmenfälle unverändert betrieben.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
20.260 Bulle – Jaun – Boltigen	1	●	▲	Federführung Kanton Freiburg
31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmelalp	1	▲	■	
31.281 Lenk – Bühlberg	1	●	●	
31.283 Lenk – Simmenfälle	1	●	●	

Saannenland

Entwicklung des Angebots

Im Saanenland wird

- die Linie 12.180 (Schönried – Saanen – Gstaad – Les Diablerets) mit geringfügigen Anpassungen, jedoch bei unveränderter Anzahl Kurspaare betrieben.
- die Linie 12.181 (Gstaad – Lauenen) und
- die Linie 12.182 (Gstaad – Turbach) unverändert betrieben.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
12.180 Schönried – Saanen – Gstaad – Les Diablerets	1	●	●	
12.181 Gstaad – Lauenen	1	●	▲	
12.182 Gstaad – Turbach	1	●	▲	

Entwicklung der Nachfrage

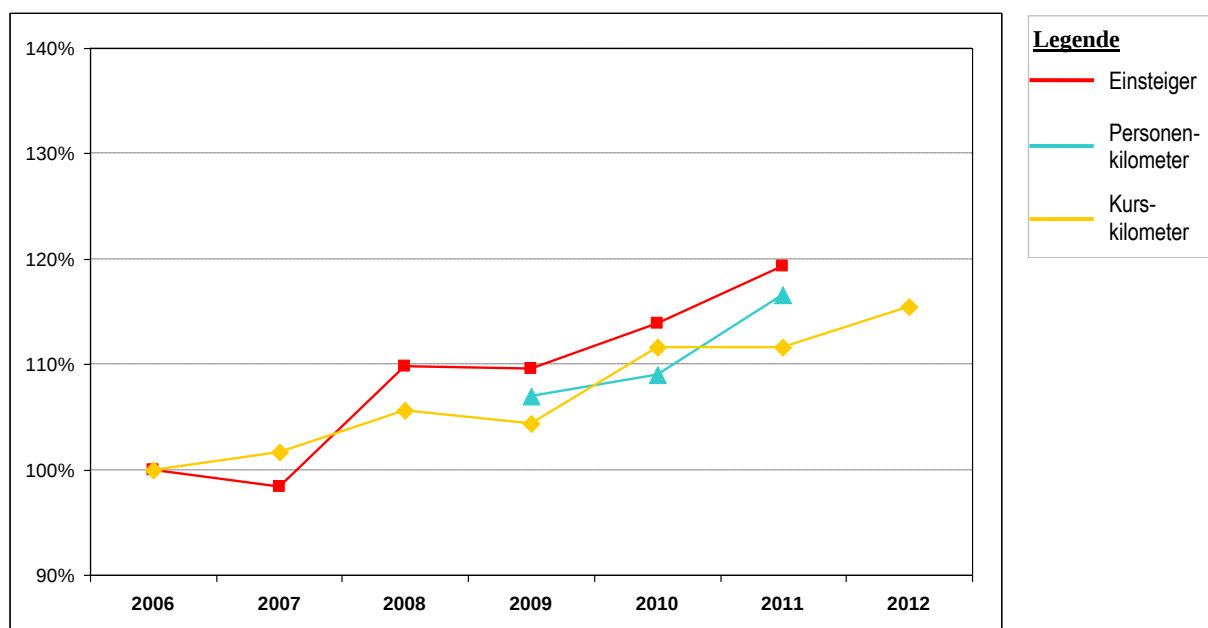


Abbildung 22 Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 5 (Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Der Verlauf der Eisteiger- und der Kurskilometerkurve zeigt eine kontinuierlich steigende Nachfrage und das entsprechende Angebot innerhalb des gesamten Gebietes der RVK 5. Zu erwähnen ist, dass die Nachfrage in der Stadt Thun und der Agglomeration deutlich stärker steigt als in der Region insgesamt.

Eine unsichere Datenlage erlaubt es nicht, eine für die Region genügend genaue Aussage zu machen über den Verlauf der Personenkilometer in den Jahren 2008 und früher.

7.6 RK Oberland-Ost

Interlaken und Umgebung

Entwicklung des Angebots

Linie 31.101 Beatenberg – Interlaken West

Es wurde ein zusätzlicher Kurs um 22 Uhr ab Interlaken eingeführt.

Linie 31.102 Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg

In den Hauptverkehrszeiten wurde der Halbstundentakt eingeführt. Mit einem zusätzlichen Frühkurs ist es möglich, die Anschlüsse um 6 Uhr in Interlaken zu erreichen.

Linie 31.104 Ortsbus Interlaken

Seit 2010 gibt es auch in der Wintersaison ein Sonntagsangebot. Seit 2011 gibt es das Sonntagsangebot ganzjährig. Um die Mehrkosten zu kompensieren, wurde das Sonntagsangebot in der Nebensaison (während ca. 5 Monaten) auf den Stundentakt beschränkt.

Linie 31.105 Interlaken West – Wilderswil [– Gsteigwiler]

Es wurden zusätzlich 3 Kurspaare nach Gsteigwiler verlängert (Mo-Fr).

Linie 31.106 Habkern – Interlaken West

Die Linie verkehrt durchgehend im Stundentakt. Die Taktlücke am Vormittag wurde geschlossen.

Linie 31.111 Wilderswil – Saxeten

Aufgrund der Schliessung der Schule in Saxeten ist geplant, das Angebot per Dezember 2012 von 4 auf 5 Kurspaare zu erhöhen. Ausserdem hat Postauto Massnahmen ergriffen, um den KDG zu verbessern (Kehrtrichttransport und Milchtransport in Kombination mit den Postautofahrten, Postzustellung als Zusatzaufgabe des Chauffeurs).

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.101 Beatenberg – Interlaken West	2	●	●	
31.102 Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg	2	●	●	
31.103 Interlaken West – Bönigen – Iseltwald	2	●	●	
31.104 Ortsbus Interlaken	2	●	▲	
31.105 Regionalspital – Interlaken West – Wilderswil [– Gsteigwiler]	3	●	●	
31.106 Habkern – Interlaken West	1	●	▲	
31.111 Wilderswil – Saxeten	1	●	■	Minimalangebot (2012: 4 KP)

Lütschinentäler

Entwicklung des Angebots

Linie 31.121 und 31.125 Ortsbus Grindelwald

Im Dezember 2010 wurden in Grindelwald zwei Versuchsbetriebe eingeführt: Ein neues Konzept mit verbessertem Angebot auf der bestehenden Ortsbuslinie (Linie 2) und die neue Linie 1. Die Linien werden ganzjährig im Stundentakt betrieben und während der Saisonmonate zum 30-Minuten-Takt verdichtet. Weitere Verdichtungen im Winter werden von den Sportbahnen als Skibus bestellt. Gleichzeitig wurde auch das Angebot auf der Itramenlinie auf 13 KP pro Tag ausgebaut. Die Skiabos und die Gästekarte sind als Fahrausweise gültig. Die Tourismusorganisation zahlt den entsprechenden Ertragsausfall. Bereits im ersten Betriebsjahr konnte der Versuchsbetrieb beachtliche Fahrgastzahlen aufweisen. Im Sommer fahren über 50% der Fahrgäste mit Gästekarten. Die Benutzung des Ortsbusses hat sich gegenüber dem Zustand vor Einführung des neuen Konzepts vervielfacht (Sommer 2010 vs Sommer 2011).

Linie	Einsteiger total (pro Jahr)	Einsteiger pro Tag	Einsteiger pro Tag Nebensaison	Ø Pers./Kurs am stärksten Querschnitt
31.121 Männlichenbahn – Oberer Gletscher (Linie 1)	460'082	433	190	10.2
31.125 Gletscherschlucht – Klusi (Linie 2)	338'537	392	197	8.9
31.124 Grindelwald – Itramen (Linie 3)	120'427	198	145	8.4

Tabelle 3: Grindelwald, Nachfrage im ersten Jahr des Versuchsbetriebs (2011)

Linie 31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg

Am Morgen und am Abend wurde je ein zusätzlicher Kurs eingeführt, ausserdem an Wochenenden ein Spätkurs kurz nach Mitternacht.

Linie 31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh

Postauto hat Massnahmen ergriffen, um den KDG zu verbessern (Postzustellung als Zusatzaufgabe des Chauffeurs).

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.121 Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher (Linie 1)	2	●	●	Versuchsbetrieb 2011-2013
31.125 Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi (Linie 2)	2	▲	●	Versuchsbetrieb 2011-2013
31.124 Grindelwald – Itramen (Linie 3)	1	●	▲	
31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg	2	●	●	
31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh	1	●	▲	

Brienzersee und Oberhasli

Entwicklung des Angebots

Linie 31.171 Innertkirchen – Guttannen, Linie 31.172 Innertkirchen – Gaden

In Zusammenarbeit zwischen Postauto und der KWO wurde das Angebot nach Gaden und Guttannen neu gestaltet. Die Anzahl Kurse wurde erhöht und die KWO bestellt für ihre Mitarbeiter zusätzliche Kurse und einige Verlängerungen bis zur Handeck. Die Buslinien beginnen in Innertkirchen, nicht mehr in Meiringen. Zwischen Meiringen und Innertkirchen verkehrt – abgesehen von den Passfahrten im Sommer – nur noch die MIB.

Linie 31.174 Unterbach – Meiringen – Geissholz

Aufgrund der schlechten Nachfragewerte und des ungenügenden KDG wurden mit der RK und Postauto ein neues Angebotskonzept erarbeitet. Das Angebot an Werktagen wurde gestrafft und an Sonntagen fährt kein Bus mehr. Das neue Konzept wurde auf den Fahrplan 2012 eingeführt.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.151 Brienz – Brienzwiler – Brünig Hasliberg – Hasliberg Reuti	2	▲	▲	
31.152 Brienz – Axalp	1	●	●	
31.171 Innertkirchen – Guttannen	1	●	▲	Neues Konzept in Zusammenarbeit zwischen Postauto und KWO
31.172 Innertkirchen – Gadmern	1	▲	■	
31.174 Meiringen – Geissholz	1	▲	■	Massnahmen zur Steigerung der Nachfrage und zur Verbesserung des KDG eingeleitet.
31.174 Meiringen – Unterbach	1	▲	■	

Entwicklung der Nachfrage

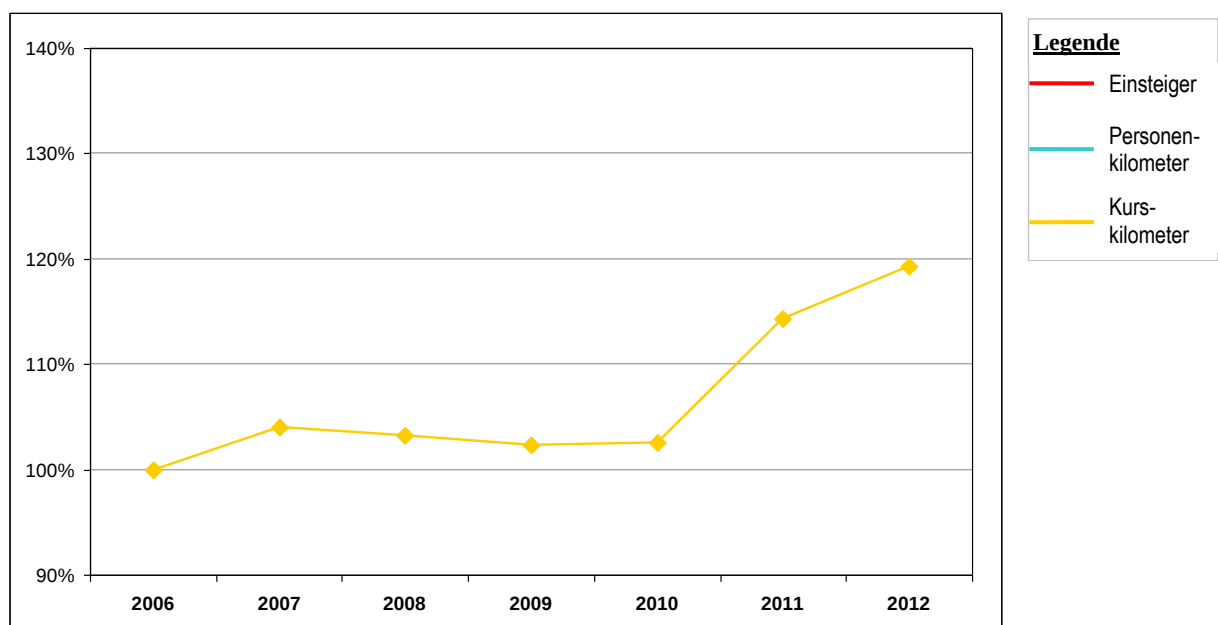


Abbildung 23 Entwicklung des Angebots beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RK OO
(Quelle: Angebotsvereinbarungen)

Leider sind die Angaben zur Nachfrageentwicklung wegen starker Änderungen bei der Erhebungsmethodik nicht plausibel. Daher wird auf die Angabe verzichtet.

8 Entwicklung beim Ortsverkehr in den Agglomerationen und Städten

Biel

Entwicklung des Angebots

In der Agglomeration wurde das Angebot auf den Fahrplan 2010 ausgebaut, indem die Linien 7 und 8 vom 20 auf den 15-Minutentakt verdichtet wurden. Bei den Hauptlinien 1 und 4 wurde das Abendangebot zum 15-Minutentakt ausgebaut. Bei der Linie 11 ist das Abendangebot auf den gleichen Zeitpunkt reduziert worden.

Entwicklung der Nachfrage

Bei der städtischen Linien der Verkehrsbetriebe Biel hat die Nachfrage seit 2006 durchschnittlich um knapp 3% zugenommen. Dabei wechselten sich Jahre mit Stagnation und Jahre mit Zuwachsraten von 5% ab.

In Biel reagiert die Nachfrage sehr direkt auf wirtschaftlich schwierigere Zeiten, so war insbesondere im Jahr 2009 eine Stagnation zu beobachten.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
VB1 Vorhölzli - Bahnhof Biel - Eisbahn	4	●	●	
VB2 Bahnhof Biel - Bözingen - Centre Boujean - Mett [- Bhf]	4	▲	●	*
VB4 Nidau - Bahnhof Biel - Löhre	4	●	●	
VB5 Möslacker - Bahnhof Biel - Regionalspital	4	▲	▲	*
VB6 Klinik Linde - Bahnhof Biel - Regionalspital	4	●	▲	
VB7 Brügg - Bahnhof Biel - Goldgrube	4	▲	▲	*
VB8 Nidau - Port - Bahnhof Biel - Fuchsenried	4	▲	▲	
VB11 Biel – Vingelz - Alfermée	4	■	■	

*) Die Linie wird wegen grossem Andrang in den Hauptverkehrszeiten mit Gelenkbussen geführt. Die gegenüber Standardbussen höheren Zielvorgaben zur Auslastung werden nicht erreicht.

Lyss

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Der Ortsbus Lyss wurde im Dezember 2010 als Versuchsbetrieb eingeführt. Mit einem Fahrzeug werden die Schleifen Dreihübel und Kornfeld tagsüber je halbstündlich bedient. Die Schleife Lyssbachpark wird viermal pro Stunde bedient. Mit dem heutigen Fahrplan bestehen ab der Schleife Dreihübel Anschlüsse auf die RE-Züge nach Bern und Biel, von den übrigen Schleifen bestehen die Anschlüsse lediglich in einer Richtung. Je zweimal am Vor- und Nachmittag wird anstelle der Schleife Kornfeld die Schleife Friedhof bedient.

Im ersten Versuchsjahr hat sich gezeigt, dass gerade in Zeiten mit grossem Verkehrsaufkommen auf der Strasse der Fahrplan sehr eng ist und dadurch die kurzen Schleifen nach Lyssbachpark teilweise ausfallen. Die Schleifen Friedhof werden sehr schlecht frequentiert.

Auf das letzte Jahr des Versuchs wird die Schleife Lyssbachpark auch nur noch halbstündlich bedient. Damit kann die Zuverlässigkeit des Fahrplans deutlich verbessert werden. Die Schleife Friedhof weist heute eine schlechte Nachfrage auf. Diese Schleife wird daher im letzten Versuchsjahr nicht mehr befahren. Dafür kann auf der Kornfeldschleife ein durchgehender Halbstundentakt angeboten werden.

Die Nachfrage hat beim Ortsbus Lyss in der ersten Jahreshälfte des zweiten Versuchsjahrs gegenüber dem Vorjahr um rund 8% zugenommen. Erfahrungsgemäss ist im dritten Versuchsjahr nochmals mit einer markanten Nachfragezunahme zu rechnen.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.364 Schleife Lyssbachpark	3	■	▲ *	
30.367 Schleife Dreihübel	3	▲	▲ *	
30.368 Schleife Kornweg	3	▲ *	▲ *	
30.369 Schleife Friedhof	1	■	▲ *	Diese Schleife wird ab Fahrplan 2013 nicht mehr befahren.

* Die Minimalvorgaben werden bis zum Abschluss des Versuchsbetriebs Ende 2013 voraussichtlich erreicht.

Langenthal

Entwicklung des Angebots

In Langenthal werden die verschiedenen Quartiere einerseits durch die Regionalbusse im Halbstundentakt, andererseits durch die zwei Linien des Stadtbusses erschlossen. Das neue Konzept wurde Ende 2009 eingeführt. Bei der Linie 64 wurde die ursprüngliche Linienführung ohne Bedienung des Bahnhofs nach einem Jahr angepasst.

Entwicklung der Nachfrage

Die Nachfrage hat sich bei der Linie 63 seit Einführung des Viertelstundentaktes mehr als verdoppelt. Seit der Anpassung der Linienführung hat die Nachfrage bei der Linie 64 deutlich zugenommen.

Erfolgskontrolle

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

Burgdorf

Entwicklung des Angebots

Das städtische Angebot in Burgdorf ist im Zusammenspiel von Regional- und Ortslinien charakterisiert. Die Regionallinien, die auch im städtischen Verkehr eine zentrale Aufgabe wahrnehmen, werden im Kapitel 7.3 behandelt.

Die Ringbuslinie 561 erhielt auf 2010 eine über den ganzen Tag gleich bleibende, konsequente Linienführung und es kann ein durchgehender Viertelstundentakt angeboten werden. Die Nachfrage hat sich sehr positiv entwickelt und die Linie weist eine gute Auslastung auf.

Die Linie 462 wurde 2010 als Versuchsbetrieb eingeführt. Sie erschliesst einerseits das neue Wohnbaugebiet im Bereich Bernstrasse, andererseits die Gebiete Richtung Schlossmatte und Oberburg. Da die Nachfrage besonders im ersten Betriebsjahr unter den Annahmen lag, soll der ursprünglich auf drei Jahre angelegte Versuchsbetrieb um ein viertes Jahr bis Ende 2013 verlängert werden.

Das Angebot auf der Linie 463 Gyrishachen – Bahnhof – Meienfeld wurde 2010 in der Hauptverkehrszeit am Morgen und am Abend zum Viertelstundentakt erweitert. Mit dem Viertelstundentakt wurde das ÖV-Angebot insbesondere für Pendler wesentlich attraktiver, da damit am Bahnhof Burgdorf alle Zugsanschlüsse in Richtung Bern (ebenfalls viertelstündlich) und in Richtung Langenthal – Olten erreicht werden.

Allen drei reinen Ortsbuslinien in Burgdorf ist gemein, dass sie die Anforderungen der Angebotsverordnung noch nicht erreichen. Zum Teil werden die Werte nur knapp verfehlt. Ein Hauptgrund dafür liegt darin, dass die Linien grösstenteils auch mit kleineren Bussen betrieben werden könnten, die Anforderungen würden dann eingehalten. Die früheren Erfahrungen in Burgdorf mit Kleinfahrzeugen haben aber gezeigt, dass die Nachteile überwiegen und keine Kosten eingespart werden können. Die vermeintlich tieferen Kosten werden durch die geringere Lebenserwartung mit kürzerer Abschreibedauer überkompensiert. Beim Transport von Einkaufswagen, Kinderwagen, Rollstühlen zeigen sich die Nachteile der kleinen Busse.

Entwicklung der Nachfrage

Die Nachfrage auf den Stadtlinien entwickelt sich grundsätzlich positiv, das Potenzial ist aber noch nicht ausgeschöpft. Der grosse Angebotsausbau mit einem grossen Sprung im Jahr 2010 wird auch langfristig positive Effekte bei der Nachfrage haben. Die Nachfrage hat demgegenüber 2011 scheinbar stagniert, was zu einem grossen Teil mit der Erhebungsmethodik begründbar ist.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.461 Burgdorf – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	4	■	■	Die Nachfrage hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Mit der oben aufgeführten problematischen Nachfrageerhebung ist eine zu tiefe Erlöszuscheidung verbunden, was den tiefen KDG begründet.
30.462 Bernstrasse – Burgdorf Bahnhof – Geissrüti (Versuch)	2	■	■	
30.463 Burgdorf Gyrishachen – Bahnhof - Meienfeld	4	■	■	

Bern

Entwicklung des Angebots

Das städtische Angebot in Bern ist im betrachteten Zeitraum geprägt durch die Inbetriebnahme von Tram Bern West und die neue Verknüpfung fast aller bisherigen Tramlinien. Die neue Verknüpfung der Durchmesserlinien hat sich bewährt, auch die neuen Tramäste in den Westen von Bern (Bümpliz und Brünnen Westside) sind erfolgreich unterwegs und kaum mehr wegzudenken. Währenddem die Inbetriebnahme der neuen Linien sehr erfolgreich verlief, bekundete die neue Linie 6 (Worb Dorf – Bahnhof – Fischermätteli) Anlaufschwierigkeiten. Der Fahrplan war nicht stabil und die Geräuscentwicklung der Fahrzeuge in den Quartieren so störend, dass die erfolgreiche Inbetriebnahme der Durchmesserlinie erst ein Jahr später nach Beheben der Mängel (realistische Fahrplanzeiten, Auswechseln der Radsätze, Einbau zusätzlicher ortsfester Spurkranzschmieranlagen) glückte.

Mit der Tramlinie nach Bethlehem – Brünnen Westside sind die Direktkurse Bahnhof – Bethlehem – Gäbelbach über die Bremgartenstrasse weggefallen. Auf den gleichen Termin konnte demgegenüber die Linie 101 Bahnhof – Bethlehem Kirche – Kappelenring / – Schlossmatt zu einem 10-Minutentakt verdichtet werden. Dieses Konzept hat sich sehr bewährt.

Der Angebotsbeschluss 2010-13 sieht eine verbesserte Erschliessung vom Inselspital und zum Von-Roll-Areal mit separaten Linien vor. Für die Realisierung dieses Konzepts wurden die nötigen Investitionskredite von Inselspital, Stadt und Kanton Bern gesprochen. Hingegen ist nach wie vor ein Beschwerdeverfahren gegen die Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr hängig, so dass die Umsetzung verzögert wird.

Im Westen (Linien 27, 39, 31 und 32) ergaben sich durch eine Ausschreibung der Busleistungen leichte Veränderungen im Angebot. Die Umsetzung erfolgte auf Dezember 2011.

Ende 2011 konnte Bernmobil ein neues Tramdepot an der Bolligenstrasse in Betrieb nehmen. Es ersetzt den Standort Burgernziel, wodurch nun einige im Fahrplan publizierte Ein- und Ausfahrten auf einer anderen Achse anfallen.

Seit der definitiven Sperrung der Halenstrasse auch für den ÖV Ende Dezember 2011 bedienen die regionalen Postautolinien 102, 104, 105 und 106 auch die Haltestellen P+R Neufeld und Lindenhofspital. Damit die zum Teil grossen zeitlichen Lücken zwischen zwei Regionalbussen verkleinert werden können, verkehrt ein Fahrzeug als Linie 103 ausschliesslich zwischen Bahnhof Bern und Neufeld P+R. Somit sind die Taktintervalle nicht grösser als 15 Minuten und die Postautos erfüllen auch eine innerstädtische Erschliessungsfunktion. Wegen der äusserst bescheidenen Nachfrage fallen die Kurse der Linie 103 am Sonntag ab Dezember 2012 weg.

Acht Jahre nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Station Wankdorf kommt die ÖV-Entwicklung im ESP Wankdorf im Dezember 2012 zu einem vorläufigen Abschluss: Mit der Verlängerung der Tramlinie 9 vom Guisanplatz über den Wankdorfplatz zur S-Bahnstation erhalten auch etliche Buslinien eine geänderte Linienführung: Während die Linie 40 auf der Papiermühlestrasse gestreckt und beschleunigt wird, kann die Linie 28 über die Wölflistrasse geführt werden und bedient so zusätzlich die neuen Arbeitsplatzgebiete im Gebiet Hinterer Schermen. Die Linie 40 wird damit auch am Abend bis zum Betriebsschluss durchgehend geführt. Der fehlende Viertelstundentakt am Vormittag konnte demgegenüber bereits 2011 eingeführt werden. Die im Angebotsbeschluss 2010 – 13 vorgesehene Verlängerung der Buslinie 36 Zollikofen – Worblaufen – Breitenrain via Schönburg zum Bärengarten wird wegen des sehr schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses nicht umgesetzt.

Die Überlastung auf einigen Buslinien (insbesondere die Linien 10 Köniz Schliern – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rütli, 12 Länggasse – Bern Bahnhof – Zentrum Paul Klee und 20 Bern Bahnhof – Wankdorf Bahnhof) machte weitere Taktverdichtungen nötig.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
3 Bahnhof – Weissenbühl	4	■	●	
6 Bahnhof – Fischermätteli	4	▲	●	
7 Bahnhof – Ostring	4	▲	●	
7 Bahnhof – Bümpliz	4	●	●	
8 Bahnhof – Brünnen	4	●	●	
8 Bahnhof – Saali	4	●	●	
9 Bahnhof – Wabern	4	●	●	
9 Bahnhof – Guisanplatz	4	●	●	
10 Köniz Schliern – Bahnhof – Ostermundigen Rütli	4	●	●	
11 Güterbahnhof – Bahnhof – Neufeld P+R	4	●	●	
12 Länggasse – Bahnhof – Zentrum Paul Klee	4	●	●	
16 Köniz Zentrum – Gurten-Gartenstadt	4	■	▲	Aus betrieblichen und finanziellen Gründen wird auf dieser Linie ein Midibus eingesetzt, obwohl ein Kleinbus genügend Kapazitäten aufweisen würde. Dies erklärt die ungenügende Zielerreichung bei der Nachfrage.
17 Bahnhof – Köniz Weiermatt	4	▲	●	
19 Blinzern – Bahnhof – Elfenau	4	●	●	
20 Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	4	●	●	
25 Köniz Eichmatt – Bütschliacker				
26 Breitenrain – Wylergut	4	■	▲	Mit einer Taktausdünnung können die Kosten nicht wesentlich reduziert werden (isolierte Linie mit einem Fahrzeug betrieben).
27 Weyermannshaus – Niederwangen	4	■	▲	Die Minimalvorgabe bei der Nachfrage und die Zielvorgabe beim KDG werden nur knapp verfehlt.
28 Eigerplatz – Ostermundigen Zollgasse – Wankdorf Bahnhof	4	▲	▲	
29 Niederwangen – Köniz Bahnhof – Wabern Lindenweg	4	▲	●	
30 Bahnhof – Marzili – Bahnhof	1	●	▲	
31 Ausserholligen – Bümpliz – Niederwangen – Moos	4			
32 Riedbach – Bern Bümpliz	3	■	▲	
40/41 Kappelisacker – Bern – Allmendingen	4	▲	▲	
30.101 Bern – Kappelenring / Schlossmatt	4	▲	▲	
30.103 Bern – Länggasse – Neufeld P+R				

Thun

Entwicklung des Angebots

Auf den Stadtlinien wird

- die Linie 1 (Steffisburg, Flühli – Thun, Bahnhof – Gwatt) und
- die Linie 2 (Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof) von Montag bis Samstag unverändert im 10-Minuten-Takt, am Sonntag im 15-Minuten-Takt,
- die Linie 3 (Steffisburg, alte Bernstrasse – Thun, Bahnhof – Allmendingen) seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 neu ebenfalls von Montag bis Samstag unverändert im 10-Minuten-Takt, am Sonntag im 15-Minuten-Takt,
- die Linie 4 (Thun, Bahnhof – Lerchenfeld) unverändert im 15-Minuten-Takt,
- die Linie 5 (Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof) von Montag bis Samstag unverändert im 10-Minuten-Takt, am Sonntag im 15-Minuten-Takt sowie
- die Linie 6 (Thun, Bahnhof – Westquartier) unverändert im 15-Minuten-Takt betrieben.

Anzumerken ist, dass auf der Linie 3 im Abschnitt Thun, Bahnhof – Allmendingen seit der Eröffnung der Thun Arena inkl. Einkaufszentren im Jahr 2011 zum 10-Minuten-Takt verdichtet wird und die Kosten dafür grösstenteils durch Dritte finanziert werden. Falls die Anforderungen gemäss AGV erreicht werden, kann die Verdichtung nach frühestens drei Jahren ins Grundangebot aufgenommen werden.

Entwicklung der Nachfrage

Innerhalb der Stadtlinien der STI ist die Nachfrage während der letzten Jahre kontinuierlich um rund 5% jährlich gestiegen. Damit beträgt die Zuwachsrate seit 2006 mehr als 25% und trägt damit wesentlich bei zu den steigenden Nachfragekurven der gesamten Region (vgl. Kapitel 7.5). Der stetige Zuwachs bringt mit sich, dass die Fahrzeugkapazitäten, die Anzahl und die Längen der Haltekanten namentlich beim Bahnhof Thun an ihre Grenzen stossen.

Erfolgskontrolle

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.001 Steffisburg, Flühli – Thun, Bahnhof – Gwatt	4	●	●	
31.002 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof	4	●	▲	
31.003 Thun, Bahnhof – Steffisburg, alte Bernstrasse	4	▲	●	
31.003 Thun, Bahnhof – Allmendingen	4	▲	▲	
31.004 Thun, Bahnhof – Lerchenfeld	4	●	●	
31.005 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof	4	●	▲	
31.006 Thun, Bahnhof – Westquartier	4	▲	▲	

9 Angebotsreduktionen im Fahrplan 2013

Weil Kostensteigerungen bei den Transportunternehmen, beispielsweise durch höhere Trassenpreise, nicht vollständig durch Effizienzsteigerungen und zusätzliche Billetterträge gedeckt werden können, war es unumgänglich das Angebot 2013 gegenüber dem Angebot 2012 auf verschiedenen Linien zu reduzieren. Angesichts der Finanzlage des Kantons bestand kein finanzieller Spielraum für zusätzliche Mittel bei der Bestellung der Angebote im öffentlichen Verkehr.

Gemeinsam mit den betroffenen Transportunternehmen und unter Einbezug des Bundes sowie der betroffenen Nachbarkantone wurde die erforderlichen Angebotsreduktionen festgelegt. Massgebend für die Beurteilung war insbesondere die Auslastung der einzelnen Bahn- und Busangebote. Von den erforderlichen Kürzungen sind Angebote auf insgesamt 11 Bahn- und 3 Buslinien betroffen. Mit diesen Massnahmen können Kosten in der Höhe von 3 Mio CHF eingespart werden.

Folgende Angebote wurden reduziert.

Transportunternehmung	Linie	Linie	Massnahme
SBB	226	Sonceboz-Sombeval – Malleray-Bévilard – Moutier	Stundentakt statt Halbstundentakt zwischen Sonceboz – Sombeval und Malleray-Bévilard MO – FR von 9 bis 12 Uhr, am Wochenende von Betriebsbeginn bis 12 Uhr.
BLS	302	S2 Langnau – Bern – Laupen	Halbstundentakt bis 20 Uhr statt 21 Uhr
BLS	303	S31 Münchenbuchsee – Bern – Belp	Halbstundentakt bis 20 Uhr statt 21 Uhr
BLS	304.1	Burgdorf – Solothurn	Wegfall der Zusatzzüge zwischen Solothurn und Burgdorf montags bis freitags von 12 bis 14 Uhr sowie samstags und sonntags ganztags (Samstag 6-8 Uhr, 12 – 14 Uhr und 16 – 19 Uhr; Sonntag 16 - 19 Uhr)
BLS	305	S5: Bahnersatz Brünnen – Rosshäusern	Wegfall der Bahnersatzbusse
BLS	305	S51 Bern – Brünnen Westside	Halbstundentakt bis 20 Uhr statt 21 Uhr
BLS	305	S52 zwischen Kerzers und Neuenburg	Wegfall der S52 zwischen Kerzers und Ins von 7 Uhr bis 9 Uhr und am Wochenende bis 20 Uhr. Ab 20 Uhr verkehrt die S52 weiterhin und stellt so die zweite stündliche Verbindung zwischen Bern und Neuenburg sicher.
BLS	306	S6 Bern - Schwarzenburg	Wegfall des Verdichtungszuges am Abend
BLS	330	Bern – Frutigen – Kandersteg – Brig	Die saisonalen Entlastungszüge verkehren nicht mehr fahrplanmässig sondern nur noch bei besonderen Anlässen.
BLS	330	Spiez – Frutigen	Wegfall Regionalzüge Mo-Fr zwischen 7.45 und 8.15 Uhr, am Wochenende zwischen 10 und 17 Uhr sowie ab 18.45 Uhr
BLS	340	Thun – Konolfingen – Burgdorf	Wegfall der Verdichtungszüge zwischen Konolfingen und Walkringen (Mo – Fr), Wegfall der Verdichtungszüge zwischen Konolfingen und Thun (Mo – Fr) zwischen 7.30 und 8.30 Uhr sowie ab 18.30 Uhr.

Postauto	30.103	Linie 103 Bern, Bahnhof – P+R Neufeld	Wegfall des Sonntagsangebots
Postauto	30.560	Mühleberg – Rosshäusern	Wegfall des Angebots am Mittag
Postauto	31.061	Linie 61/62 Spiez – Aeschi	Wegfall von 4 Kursen in Tagesrandzeiten

Als Folge der Zustimmung zum Volksvorschlag zur Motorfahrzeugsteuer vom 23. September 2012 wurden zur Kompensation der Mindereinnahmen von 110 Mio. Franken Abbaumassnahmen beim öffentlichen Verkehr vorgeschlagen und vom Grosse Rat gutgeheissen. Wegen der kurzen Fristen und des benötigten Vorlaufs können diese Angebotsabbauten erst auf Mitte 2013 umgesetzt werden.

Die folgenden Angebotsreduktionen sind vorgesehen:

Transportunternehmung	Linie	Linie(n)	Massnahme
ASM	40.063	Linie 63: Gaswerk - Bhf L'thal - Spital	Verzicht auf Sonntagsangebot
ASM	40.064	Linie 64: Lotzwil Unterdorf - Bhf L'thal - Schoren	Verzicht auf Sonntagsangebot
Bernmobil	30.007	L 7 West: Bern Bhf - Bümpliz L 7 Ost: Bern Bhf - Ostring	7.5 statt 6-Minutentakt zwischen 9 - 15 Uhr
Bernmobil	30.008	L 8 West: Bern Bhf - Brünnen Westside L 8 Ost: Bern Bhf - Saali	7.5 statt 6-Minutentakt zwischen 9 - 15 Uhr
BLS	440 (S6/S7)	Langenthal – Huttwil - Wolhusen	Studentakt am Vormittag von 8.30 bis 11.30 Uhr zwischen L'thal und Huttwil
Busland	30.271	Signau – Eggiwil – Röthenbach	Verzicht auf letztes Kurspaar am Abend
Busland	30.491	Huttwil – Eriswil	Ausdünnung in Nebenverkehrszeiten (Angebot wie im Fahrplan 2009)
Busland	30.493	Huttwil- Wyssachen	Ausdünnung in Nebenverkehrszeiten (Angebot wie im Fahrplan 2009)
Postauto	30.105	Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss	Verzicht auf letzten Direktkurs
Postauto	30.107	Bern – Wohlen – Uetligen – Zollikofen	Verzicht auf Mittagsangebot zwischen Uetligen und Zollikofen
Postauto	30.167	Münsingen – Wichtrach – Kirchdorf	Verzicht auf Abendangebot nach 20 Uhr
Postauto	30.322	Riggisberg – Rüeggisberg – Hinterfultigen	Verzicht auf Samstagsangebot
Postauto	30.323	Schwarzenburg – Rüschegg – Riggisberg	Verzicht auf letzten Kurs am Abend
Postauto	30.323	Schwarzenburg – Rüschegg – Riggisberg	Verzicht auf Verdichtungskurse am Samstag Vormittag
Postauto	30.361	Aarberg – Aarberg Spital – Lyss	2-Studentakt am Wochenende
Postauto	30.365	Aarberg – Seedorf	2-Studentakt am Wochenende

Postauto	30.521	Ins – Tschugg/Vinelz – Erlach	Abendangebot nur bis 22 Uhr
Postauto	30.525	Erlach - Vinelz - Lüscherz	Abendangebot nur bis 22 Uhr
Postauto	30.526	Le Landeron - Gals - Erlach	Abendangebot nur bis 22 Uhr
Postauto	30.612	Schwarzenburg - Guggisberg	Verzicht auf ein Kurspaar am Morgen
Postauto	31.106	Interlaken West – Habkern	Verzicht auf ein Kurspaar
STI	31.025	Thun – Sigriswil	Verzicht auf Direktkurse am Vormittag / Umsteigen in Gunten

10 Entwicklung des Nachtangebots

Der Kanton Bern beteiligt sich finanziell nicht an Nachtangeboten. Diese gesetzliche Einschränkung ist in der Angebotsverordnung formuliert. Trotz des fehlenden Engagements hat sich in der Region Bern gerade auch im schweizweiten Vergleich sehr früh ein sehr erfolgreiches Nachtlinien-Netz etabliert und stetig ausgedehnt.

Das Nachtnetz (Moonliner) zeichnet sich durch folgende Eigenschaften aus:

- die Verantwortung liegt bei den Transportunternehmungen, die sich in der Nachtliniengesellschaft zusammengeschlossen haben
- gemeinsames Marketing unter dem erfolgreichen Begriff "Moonliner"
- einheitliche Tarifierung ohne Vergünstigungen/Anerkennung von Abonnements
- dadurch sehr hoher Kostendeckungsgrad (80-85%)
- Defizitgarantien durch die bedienten Gemeinden
- gesamtes Nachtangebot mit Busleistungen, dadurch sehr gute örtliche Abdeckung (Feinerschliessung), grosse Sicherheit (Einstieg beim Fahrpersonal) und einfache Kommunikation (einheitlicher Abfahrtsort und Abfahrtszeit)
- flexible Reaktion auf ändernde Bedürfnisse
- Reaktion auf steigende Nachfrage durch Fahrplanverdichtungen und beschleunigte Verbindungen
- möglichst einfaches System in Bezug auf Kommunikation und Tarife als Schlüssel zum Erfolg.

Die regionalen Verkehrskonferenzen koordinieren z.T. den Aufbau und die Weiterentwicklung des Nachtangebots.

Das Angebot wurde in den letzten Jahren konstant ausgebaut, so dass in der Zwischenzeit der ganze Kanton Bern von Nachtlinien abgedeckt wird. Der letzte grössere Ausbau fand im Frühling 2012 in der Region Thun und Oberland West statt.

Nebst den Moonliner-Linien wird der Kanton Bern ebenfalls von Nachtlinien-Netzen im Jura (Linien ab Delsberg / Glovelier / Saignelégier sowie St. Immer-Tal – La Chaux-de-Fonds) und der Innerschweiz (Nachtstern-Linie Luzern – Schangnau) bedient.

Aufgrund verschiedener politischer Vorstösse hat der Kanton Bern im Jahr 2010 die Beteiligung an Nachtangeboten detailliert geprüft. Unter Einbezug einer breit abgestützten Begleitgruppe ist die Studie zur Empfehlung gelangt, wonach die Organisation unverändert beibehalten werden soll (AöV 2010/2). Hingegen wurde die Frage einer finanziellen Beteiligung zur Anerkennung von Abonnements offen gelassen. Im Rahmen der Fachkonsultation war eine überwältigende Mehrheit der Stellungnahmen für den Beibehalt der bestehenden Nutzerfinanzierung, dies auch aufgrund der Sorge, dass das Geld, das von der öffentlichen Hand für Nachtangebote zur Verfügung gestellt werden müsste, für den Erhalt oder den Ausbau von Angeboten am Tag fehlen könnte.

Der Grosse Rat hat mit der Anpassung des Angebotsbeschluss 2010-13 im Frühjahr 2011 davon Kenntnis genommen. Gleichzeitig hat er den Regierungsrat beauftragt, die Angebotsverordnung anzupassen, damit Tagesangebote eine Stunde länger bestellt werden können.

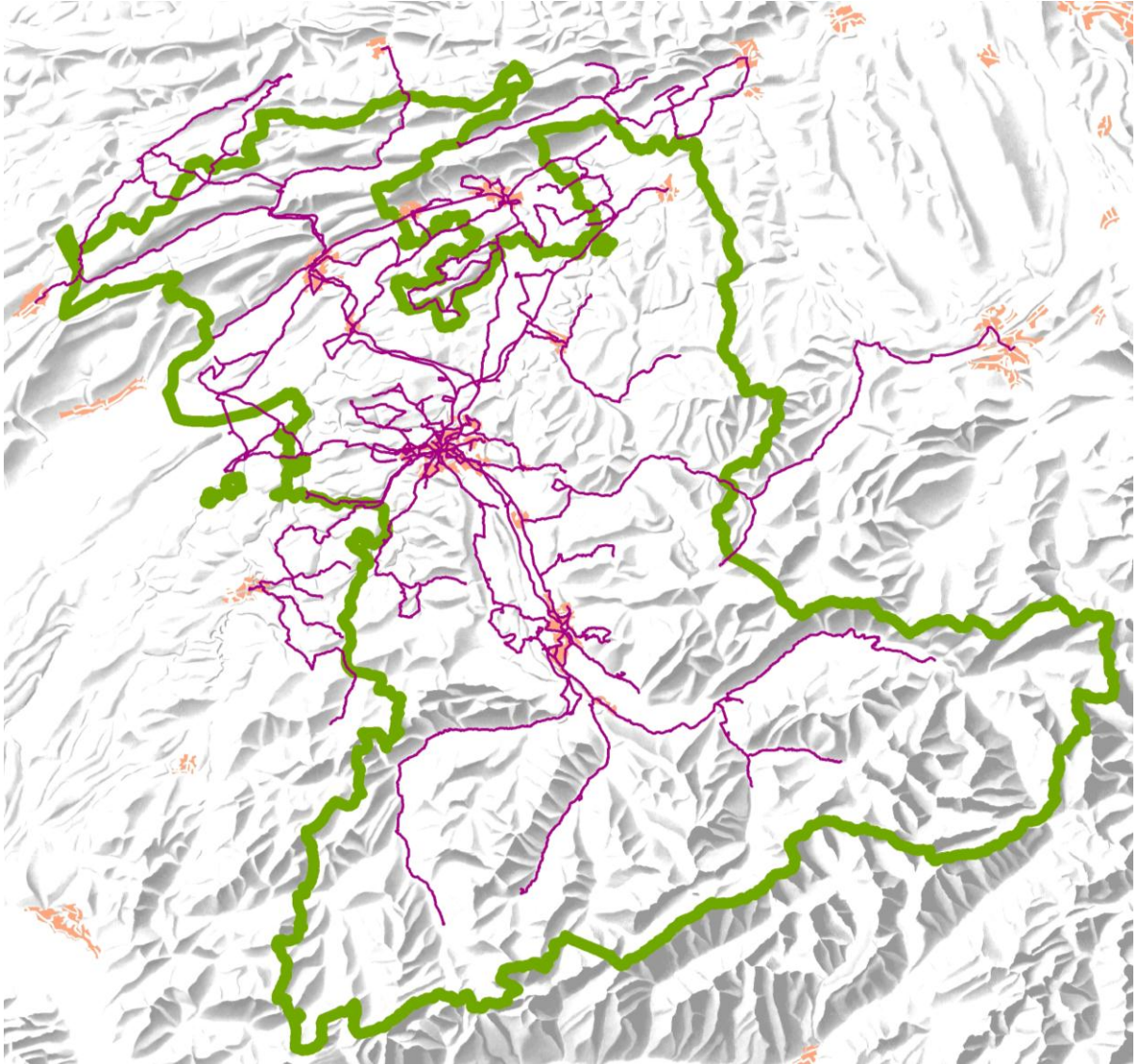


Abbildung 24 Abdeckung des Kantons Bern mit Nachtlinien

11 Entwicklung der Abgeltungen

11.1 Finanzierungsverantwortlichkeiten im öffentlichen Verkehr

Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wird durch Bund, Kantone und Gemeinden sichergestellt.

Bereich	Finanzierung durch		
Fernverkehr:	Eigenwirtschaftlicher Betrieb		
Nationale Bahninfrastruktur:	Bund		
Regionale Bahninfrastruktur:	Bund	Kanton	Gemeinden
Regionalverkehr:	Bund	Kanton	Gemeinden
Ortsverkehr (inkl. Infrastruktur):	(Bund)	Kanton	Gemeinden
Tarifverbünde	(Bund)	Kanton	Gemeinden

Der Kanton Bern leistet gemäss Artikel 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) den Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs und des Ortsverkehrs nach Massgabe des Bundesrechts und selbständig Abgeltungen zur Sicherstellung des Leistungsangebots. Für folgende Leistungen werden Abgeltungen entrichtet:

- **Sparte Verkehr (Regional- und Ortsverkehr)**
Es werden bestellte Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) und im Ortsverkehr (OV) abgegolten. Die Abgeltungen im Regionalverkehr erfolgen gemeinsam mit dem Bund nach einem durch den Bund festgelegten Schlüssel. Der Ortsverkehr wird vollumfänglich durch den Kanton abgegolten.
- **Sparte Infrastruktur (Regionale Bahninfrastruktur / Traminfrastruktur)**
Bund und Kantone gelten die Betriebskosten der Infrastruktur der Privatbahnen ab. Im Ortsverkehr wird die Traminfrastruktur vollständig vom Kanton abgegolten.
- **Leistungen an Tarifverbünde**
Die im Rahmen der Einführung von Tarifverbünden entstandenen Durchtarifizierungsverluste werden mit einer Direktzahlung an den jeweiligen Tarifverbund abgegolten.

Die Federführung für die Bestellung des Verkehrsangebots im Regional- und Ortsverkehr liegt bei den Kantonen. Bei der Infrastrukturbestellung im Regionalverkehr ist das Bundesamt für Verkehr federführend. Die Traminfrastruktur im Ortsverkehr ist Sache der Kantone und Gemeinden.

Nebst den Betriebsabgeltungen leistet der Kanton Bern Investitionsdarlehen für den Substanzerhalt und den Ausbau der Bahninfrastruktur und des Tramnetzes.

Die Kosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern werden vom Kanton und den Gemeinden gemeinsam getragen. Die bernischen Gemeinden beteiligen sich mit einem Drittel an den beim Kanton anfallenden Kosten für den öffentlichen Verkehr.

In Abbildung 25 ist das System der Abgeltungen von Bund und Kanton für die bestellten Leistungen Verkehr und Infrastruktur dargestellt.

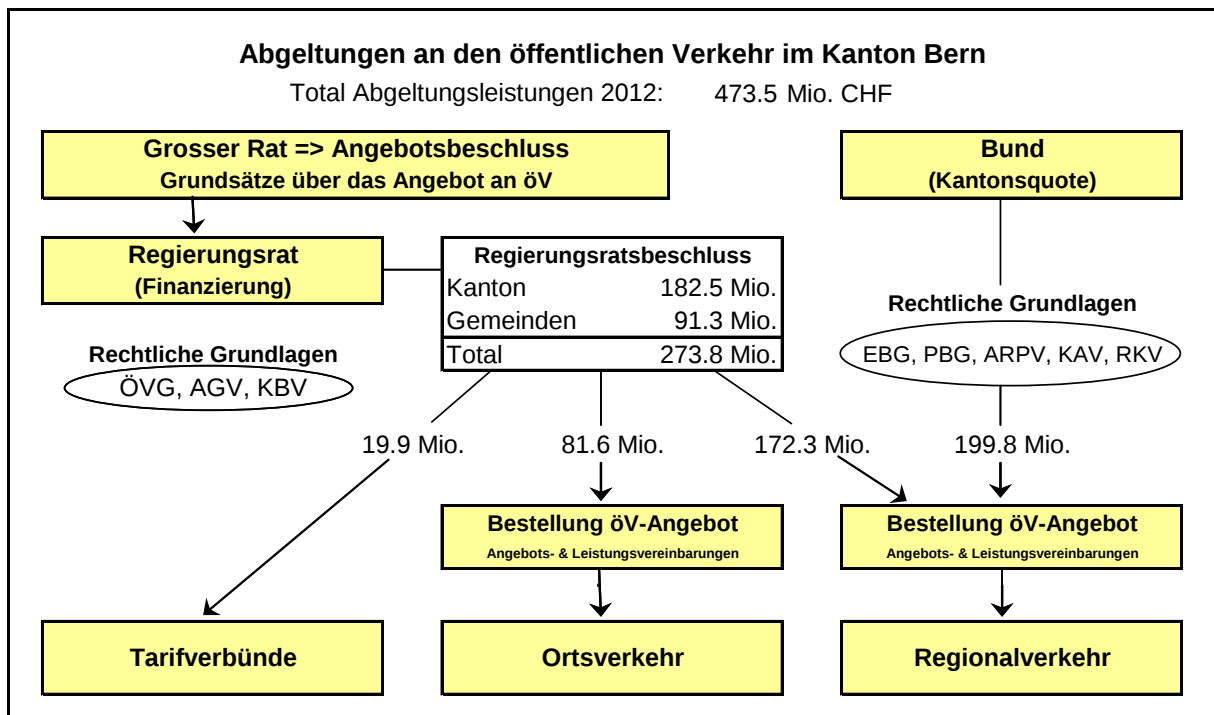


Abbildung 25 System der Abteilungen im Kanton Bern

11.2 Abgeltungsentwicklung

Die Verkehrs- und Infrastrukturabteilungen haben sich wie folgt entwickelt:

ÖV-Abteilungen (in Mio. Fr.)	2009	2010	2011	2012
Abteilungen Regionaler Personenverkehr (RPV)	247.4	254.5	257.0	269.3
Abteilungen Ortsverkehr (bis 2010 inkl. Traminfrastruktur)	69.0	77.8	73.5	74.4
Abteilungen Tarifverbünde	20.6	20.0	19.6	19.9
Total Abteilungen Sparte Verkehr	337.0	352.2	350.1	363.6
Abteilungen Infrastruktur (ab 2011 inkl. Traminfrastruktur)	99.6	100.8	106.6	110.0
Total Betriebsabteilungen Verkehr & Infrastruktur	436.6	453.0	456.7	473.5
Veränderung gegenüber Vorjahr		3.8%	0.8%	3.7%

Tabelle 4: Abgeltungsbeiträge der öffentlichen Hand an den Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern

Die Gesamtabteilungen entwickelten sich zwischen 2009 - 2012 im budgetierten Rahmen. Die Infrastrukturabteilungen sind leicht stärker gewachsen als die Verkehrsabteilungen.

Der Nettoanteil des Kantons Bern hängt insbesondere von der Höhe der Mitfinanzierung des Bundes ab. Da der Bund die maximale Mitfinanzierung mittels einer Kantonsquote fixiert, entwickelt sich die Kantonsabteilung jeweils nicht genau im gleichen Umfang wie die Gesamtabteilungen. Während die Kantonsquote in den Jahren 2010 und 2011 nicht ausreichte, um eine vollständige Mitfinanzierung des Bundes sicherzustellen, konnte dies dank einer deutlichen Budgeterhöhung beim Bund für das Fahrplanjahr 2012 erreicht werden.

ÖV-Abgeltungen (in Mio. Fr.)	2009	2010	2011	2012
Total Abgeltungsbeiträge	436.6	453.0	456.7	473.5
./. Bundesbeiträge RPV und Infrastruktur	186.9	-190.5	-188.2	-199.8
Abgeltungen Kanton / Gemeinden	249.7	262.5	268.5	273.8
./. Gemeindebeiträge (Gemeindedrittel)	-83.2	-87.5	-89.5	-91.3
Netto-Ausgaben zu Lasten Kanton	166.5	175.0	179.0	182.5
Veränderung gegenüber Vorjahr		5.1%	2.3%	2.0%

Tabelle 5: Abgeltungsbeiträge der öffentlichen Hand an den Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern

Entwicklung des bestellten Verkehrsangebots

Wie in den vorangegangenen Kapiteln aufgezeigt, ist die Nachfrage in den letzten Jahren stetig gestiegen. Diese erfreuliche Nachfrageentwicklung von knapp 20% seit 2006 hat sich auch auf der Ertragsseite spürbar niedergeschlagen. Damit die grössere Nachfrage bewältigt werden konnte, mussten zusätzliche Angebote eingeführt, respektive die Fahrzeugkapazitäten erhöht werden. Dies führte zu deutlichen Mehrkosten. Dank der überproportionalen Ertragssteigerung sind die Abgeltungen der öffentlichen Hand nur leicht stärker als das Angebot angestiegen. Die Abgeltung pro bestelltem Kurskilometer ist seit 2006 nur um knapp 4-Prozentpunkte gestiegen.

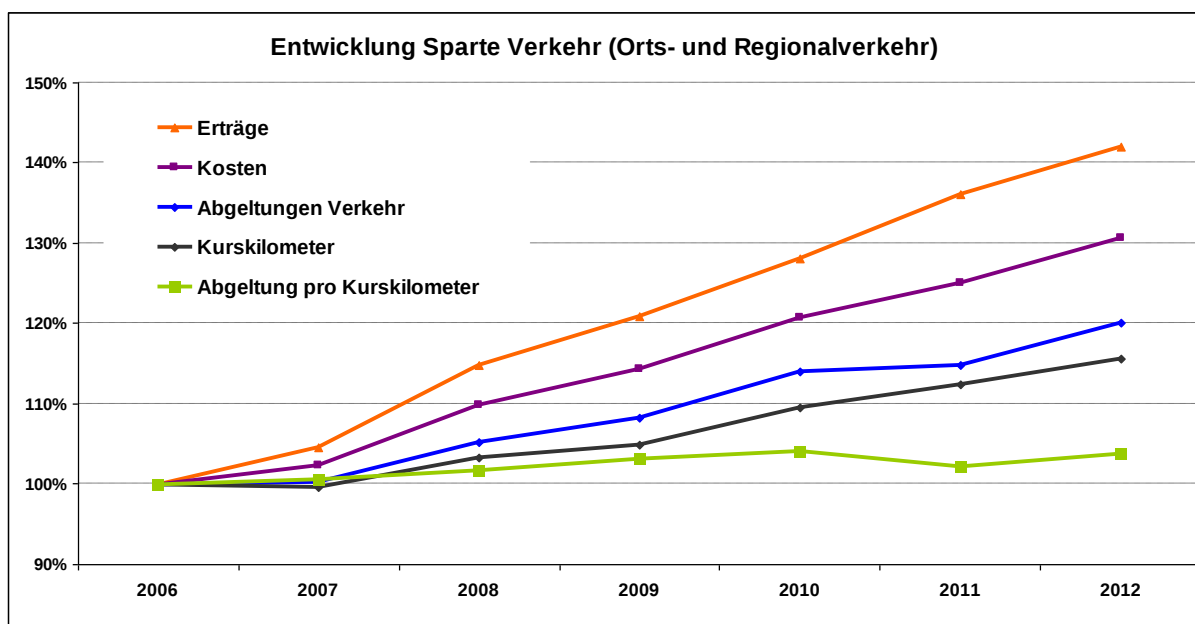


Abbildung 26: Verkehrsangebot, Kosten, Erlöse und Abgeltungen

Entwicklung der Kostendeckungsgrade im öffentlichen Verkehr

Die Entwicklung der Kostendeckungsgrade im öffentlichen Verkehr widerspiegelt ebenfalls die Produktivitäts- und Ertragssteigerungen. Die Berechnung basiert auf den abgeschlossenen Angebots- und Leistungsvereinbarungen der entsprechenden Fahrplanperioden.

- Regionale Bahn-Infrastruktur

Die Bahninfrastruktur weist einen Kostendeckungsgrad von rund 30% aus. Die Erhöhung auf 2011 hängt mit der Abgeltung der Traminfrastruktur, die neu als separate Sparte bestellt wird, zusammen.

- **Regionalverkehr Bahn**

Ertragssteigerungen sowie Effizienzsteigerungen führten zu einem insgesamt höheren Kostendeckungsgrad der regionalen Bahnlinien.

- **Regionalverkehr Bus**

Der Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr Bus liegt bei knapp unter 40%.

- **Ortsverkehr**

Den höchsten Kostendeckungsgrad weist der Ortsverkehr mit über 60% aus. Der leicht sinkende Kostendeckungsgrad auf 2012 wird insbesondere verursacht durch eine Anpassung beim Libero-Verteilschlüssel. Aufgrund des überdurchschnittlichen Nachfragewachstums der S-Bahn-Linien verlieren die Ortsverkehrslinien an Verkehrserträgen.

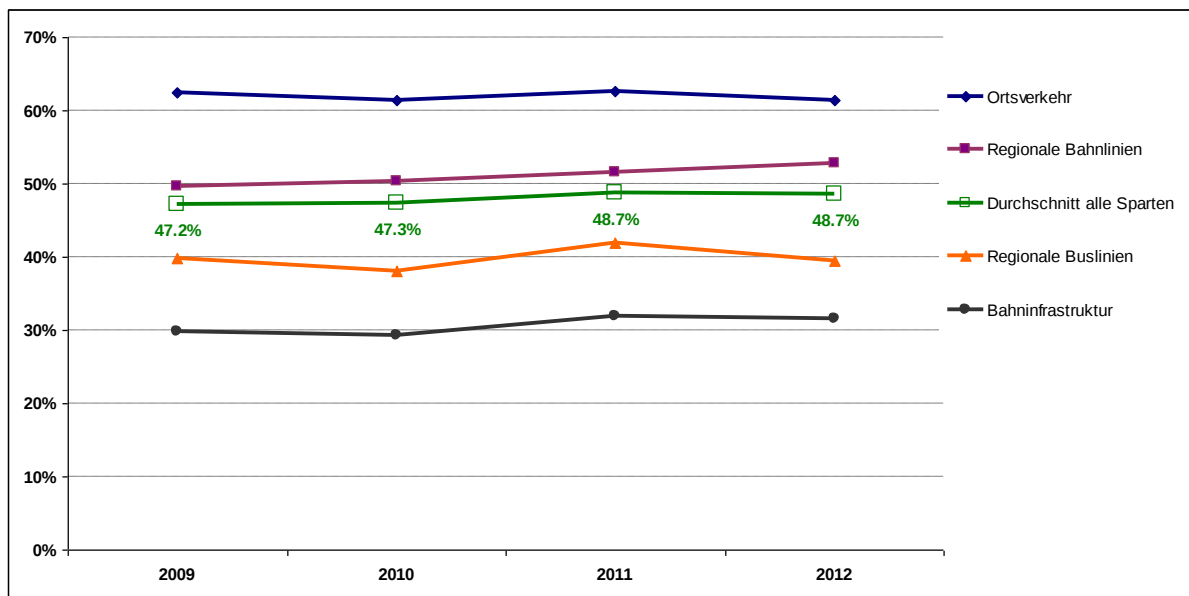


Abbildung 27 Entwicklung Kostendeckungsgrade (Basis: Angebots- und Leistungsvereinbarungen 2009-2012)

Der Kostendeckungsgrad über alle abteilungsberechtigten Sparten konnte zwischen 2009 und 2012 von 47.2% auf 48.7% gesteigert werden.

11.3 Finanzielle Situation im Jahr 2013

Mit der starken Zunahme des Schienenverkehrs durch die Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000 Ende 2004 wurde insbesondere die Schieneninfrastruktur der SBB wesentlich stärker belastet. Die Benutzungsgebühren der Bahnunternehmen (Trassengebühren) und die Beiträge des Bundes (Leistungsvereinbarung Bund - SBB) konnten die höheren Unterhaltskosten nicht vollständig decken. Dies führte zu einer ungenügenden Finanzierung der Bahninfrastruktur. Der Bund hat daher beschlossen, dass die Trassengebühren auf das Jahr 2013 deutlich erhöht werden. Finanziert werden sollen diese höheren Beiträge an die Infrastruktur über eine Tarifierhöhung beim öffentlichen Verkehr. Somit wird dem politischen Willen nach einer verstärkten Nutzerfinanzierung entsprochen. Die Transportunternehmen haben eine grössere Tarifierhöhungsrunde auf Dezember 2012 beschlossen. Da die Tarifierhöhung mit einer zeitlichen Verzögerung greift (Abonnemente mit Gültigkeit von November 2012 bis November 2013 werden zum alten Tarif verkauft) und wegen der Intervention des Preisüberwachers, können im Jahr 2013 voraussichtlich nur etwa 75% der angestrebten Mehrerträge erzielt werden, während eine vorübergehende Finanzierungslücke von 25% entsteht. Um diese unvollständige Finanzierung zu decken, wurden verschiedene Massnahmen ergriffen. Nebst Sparmassnahmen bei den Transportunternehmen wurden einzelne Angebote reduziert oder geplante Angebotsausbauten nicht umgesetzt.

12 Qualitative Aspekte

Die Qualität ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den öffentlichen Verkehr. Dabei ist die Zuverlässigkeit für die Kunden oberstes Gebot. Die Transportunternehmungen sind sich dessen bewusst und führen teilweise auf ihre Unternehmung zugeschnittene Qualitätserhebungen durch. Gestützt darauf werden bei Bedarf Massnahmen zur Optimierung der kritisierten Qualitätsaspekte angegangen.

Der Kanton Bern führt seit 2003 die repräsentative Telefonbefragung bei der Kantonsbevölkerung zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr durch. Die Ergebnisse der aktuellen Erhebung (AöV 2012) zeigen, dass die Bemühungen der Transportunternehmungen wahrgenommen werden und die Bevölkerung beim Angebot des öffentlichen Verkehrs eine wohlwollende Zufriedenheit zeigt.

Sehr zufrieden mit dem öffentlichen Verkehr sind 39,9% (2010: 44,5%, -4,6), eher zufrieden sind 53,4% (2010: 47,3%, +6,1). Zusammengezählt sind das 93,3% (2010: 91,8%, +1,5). Dies ist ein ausserordentlich hoher Zufriedenheitswert. Trotzdem ist zu beachten, dass sich die Anteile von den „sehr“ zu den „eher zufriedenen“ Befragten verschoben haben.

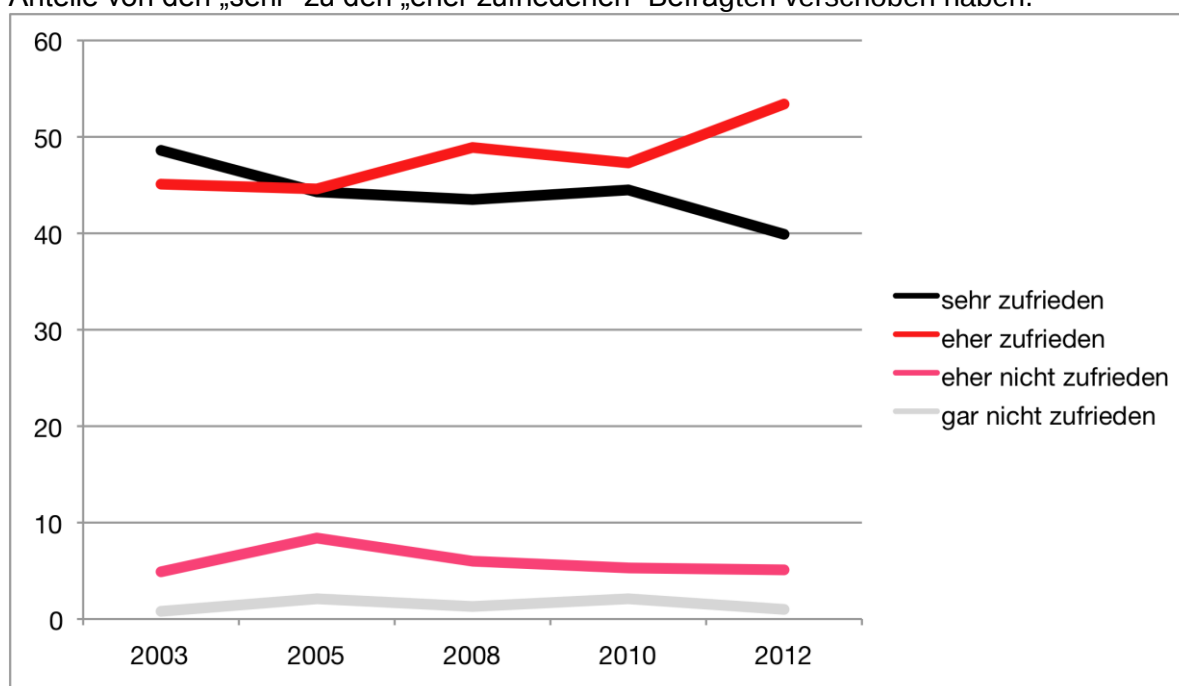


Abbildung 28 Entwicklung der Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr

Aufgrund der Wohnorte der Befragten wurde die Auswertung zur Zufriedenheit nach Regionen durchgeführt. Dabei zeigen sich Unterschiede:

Im Oberaargau (Region 2) liegt der Anteil der sehr zufriedenen unter 30 Prozent, während er in der Region Bern-Mittelland (Region 4) knapp 46% beträgt. Auch im Oberland-Ost (Region 6) ist der Anteil der sehr zufriedenen Personen mit 43% höher als der Durchschnitt. Die Anteile der sehr zufriedenen Personen sind aber in allen Regionen zurückgegangen, besonders stark im Oberaargau.

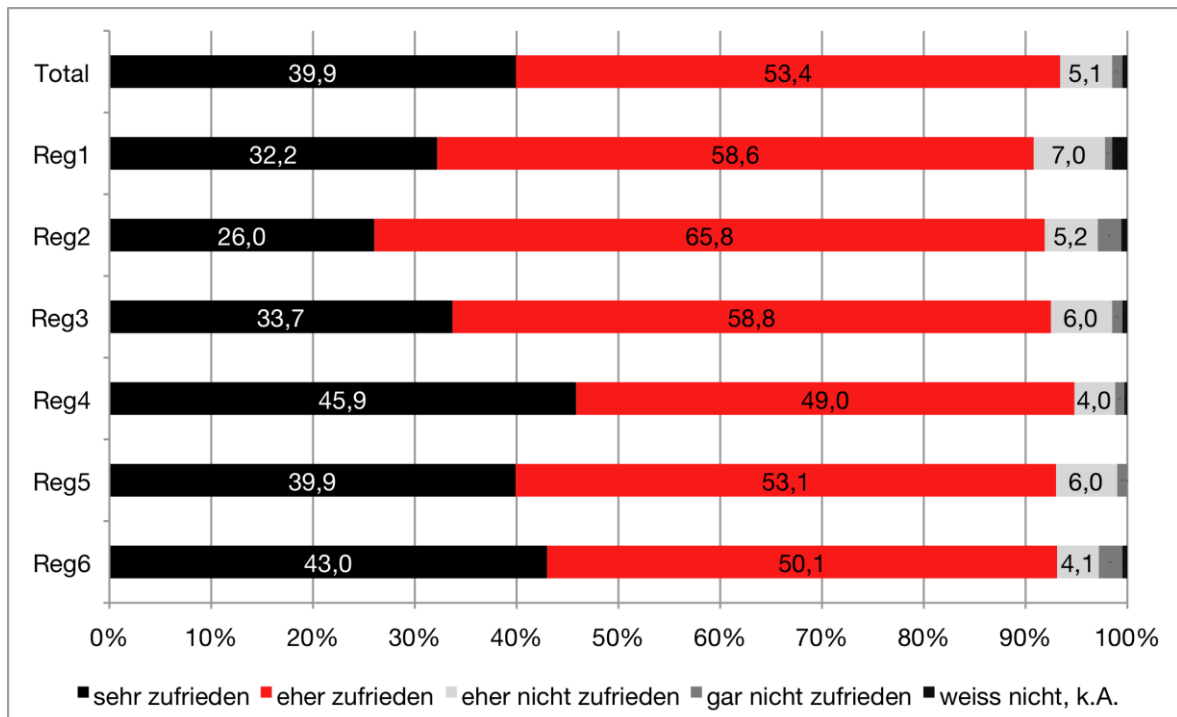


Abbildung 29 Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr in den Regionen

Vertiefte Erkenntnisse ergeben sich aus der Bewertung der qualitativen Aspekte anhand einer Schulnotenskala. Die Gesamtnote mit 4.85 zeigt, dass die Leistungen der Transportunternehmen bei den Kunden gut ankommen.

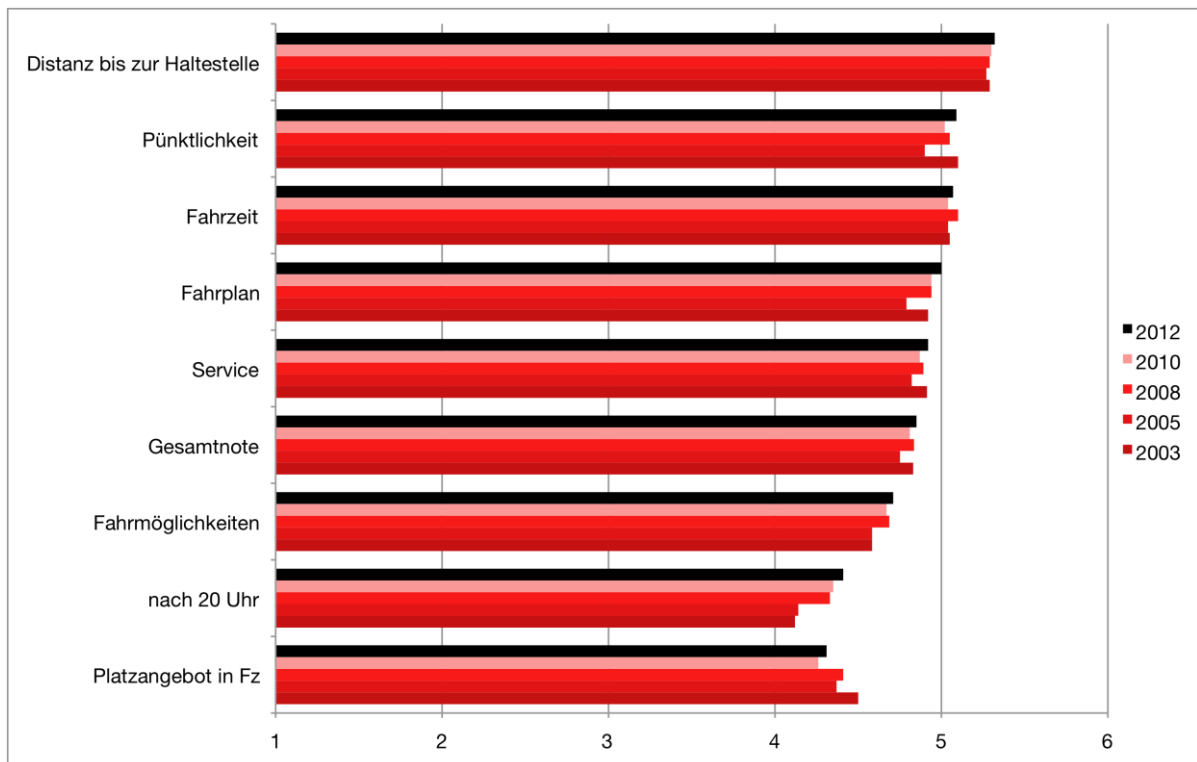


Abbildung 30 Beurteilung von Qualitätsaspekten

Es gilt zu beachten, dass eine Auswertung pro Transportunternehmung aufgrund der Untersuchungsmethode und der Stichprobengrösse nicht möglich ist.

In der Betrachtung als Zeitreihe seit Beginn der Erhebungen zeigt sich zu den meisten Qualitätsaspekten ein stabiles Bild. Auffallend sind die Verbesserungen im Angebot nach 20 Uhr sowie eine Tendenz zur Unzufriedenheit mit dem Platzangebot in den Fahrzeugen.

Sicherheitsaspekte im öffentlichen Verkehr sind sowohl bei den Kunden als auch bei den Transportunternehmen ein Dauerthema. Dank den durch die TU ergriffenen Massnahmen kann die objektive Sicherheit als stabil bezeichnet werden. Die stabile Sicherheitslage macht sich auch beim subjektiven Sicherheitsgefühl der Fahrgäste bemerkbar. Dies zeigt sich deutlich in den Ergebnissen der Bevölkerungsbefragung, die Sicherheit als Fahrgast wird mit der Schulnoten 5.1 überdurchschnittlich hoch bewertet (Teilnote im Aspekt Service).

Gleichzeitig mit der Telefonbefragung besteht jeweils die Möglichkeit, in einer Internetbefragung individuelle Rückmeldungen und Verbesserungsvorschläge zum öffentlichen Verkehr einzubringen. Da die Erhebung jeweils im Frühjahr nach dem grossen Fahrplanwechsel durchgeführt wird, sind die Rückmeldungen von Änderungen im Angebot bzw. vom nicht realisierten Angebot dominiert.

Systematische Erhebungen und Auswertungen zur Pünktlichkeit sowie TU-unabhängige Qualitätsmessungen zur Sauberkeit oder Gebrauchstauglichkeit der Fahrzeuge fanden keine statt.

Zusammenfassend können die Erkenntnisse aus den Erhebungen zu den qualitativen Aspekten wie folgt dargelegt werden:

Stärken Wohl gibt es regionale Unterschiede im ÖV-Angebot des Kantons Bern. Insgesamt können – abgeleitet aus den hohen Zufriedenheitswerten und den guten Noten zu den einzelnen Angebotselementen – die Leistungsdichte, die Konstanz und auch die Zuverlässigkeit des Angebots zu den Stärken gezählt werden.	Schwächen Wer selber mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, erlebt die Folgen der wachsenden Nachfrage insbesondere während der Hauptverkehrszeiten täglich. Dass dann eine wachsende Zahl von Reisenden mit Stehplätzen vorlieb nehmen muss, ist unbefriedigend. Aus den via Internet eingegangenen Kritiken und Verbesserungsvorschlägen wird aber deutlich, dass die Erwartungen der Kunden sehr hoch sind.
Chancen Der öffentliche Verkehr ist das Transportmittel für junge Menschen. Dank dem in den letzten Jahrzehnten stark ausgebauten Angebot können sie mehr als frühere Generationen Mobilitätsbedürfnisse mit dem ÖV befriedigen. Wenn sich die optimistischen Interpretationen der Ergebnisse des neuesten Mikrozensus bewahrheiten, dürften viele junge Menschen beim öffentlichen Verkehr bleiben, auch wenn ihnen die wirtschaftlichen Verhältnisse einmal die Anschaffung eines individuellen Motorfahrzeugs erlaubten.	Gefahren Die Preise für die Fahrausweise und das Preis-Leistungs-Verhältnis sind ein Thema. In etwa zehn Prozent der Eingaben via Internet wurden die Fahrpreise angesprochen. Wie nahe die Grenze der Preiselastizität liegt, kann mit dieser Untersuchung nicht festgestellt werden. Das Produkt «Mobilität mit dem ÖV» lässt sich ja auch nicht so einfach mit einem anderen ersetzen. Viele ÖV-Benutzer/innen können den engen Platzverhältnissen zu den Hauptverkehrszeiten auf Grund ihrer Lebens- und Arbeitssituation nicht ausweichen. Kann der gewohnte Standard nicht gehalten werden, wächst die Zahl der Unzufriedenen und die damit wird auch das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln weniger attraktiv.

Tabelle 6: SWOT- Analyse der Ergebnisse der Bevölkerungsumfrage

13 Entwicklung der Tarife / Tarifverbünde

Die Umsätze der Tarifverbünde sind in den letzten Jahren ähnlich gestiegen wie die Nachfrage (vgl. Abbildung 31 - Abbildung 34). Zur Umsatzsteigerung haben jedoch auch Tarifierhöhungen beigetragen. Grundsätzlich hätten somit die Erträge stärker als die Nachfrage steigen sollen. Der Grund liegt in der intensiveren Nutzung der Fahrausweise beispielsweise für Fahrten in der Freizeit, am Abend und am Wochenende. Speziell die Abonnemente werden intensiver genutzt, entweder für längere oder öftere Fahrten. Eine steigende Nachfrage bewirkt somit nicht entsprechend höhere Einnahmen.

«Libero»: Integraler Tarifverbund (ITV) Bern-Solothurn

Der Libero ist heute, gemessen am erzielten Umsatz, einer der schweizweit grössten Tarifverbünde. Erstmals seit der Gründung per Dezember 2004 wurde auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 das Einzugsgebiet wesentlich erweitert. Im Raum Lyss / Friesenberg und Seeland (Ins / Erlach) wurden Überlappungszonen mit ABO zigzag geschaffen, im Westen Überlappungen mit Frimobil in Kerzers und Wünnewil. Seither können aus diesen Zonen direkte Verbundfahrausweise ins Libero-Stammgebiet gelöst werden.

Im Dezember 2010 wurde der Aargauer Tarifverbund A-Welle zum integralen Tarifverbund. In diesem Zusammenhang wurden im Raum Niederbipp-Oensingen Überlappungszonen mit einer kleinen Libero-Ausdehnung geschaffen.

In den Jahren 2009 und 2010 haben die Transportunternehmen Bernmobil, BLS und RBS/BSU neue Billettautomaten in Betrieb genommen und damit die Voraussetzungen zu Sortimentsanpassungen geschaffen. Tageskarten können seit Dezember 2011 in beliebiger Zonenkombination gelöst werden. Das System Raum&Zeit ermöglicht die freie Fahrt innerhalb des gelösten Raums und innerhalb der auf dem Billett aufgedruckten Zeit. Auf den gleichen Zeitpunkt wurde das Verbundgebiet um die Zone Altbüron/Grossdietwil erweitert.

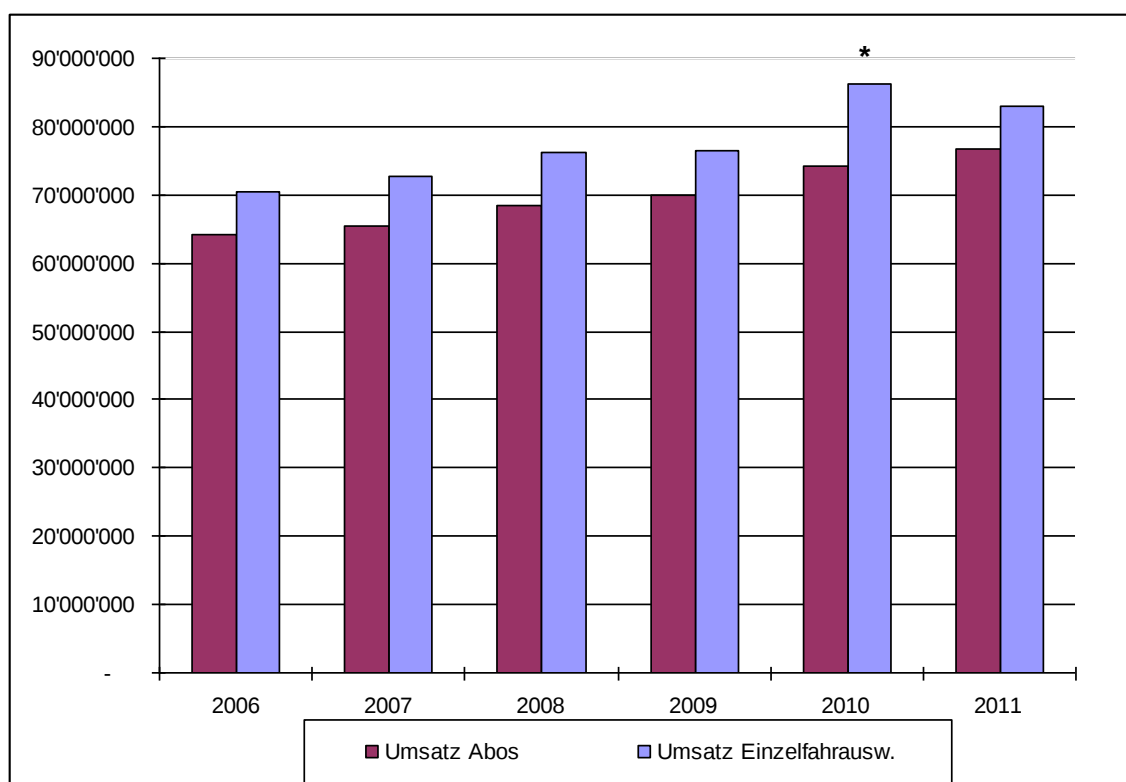
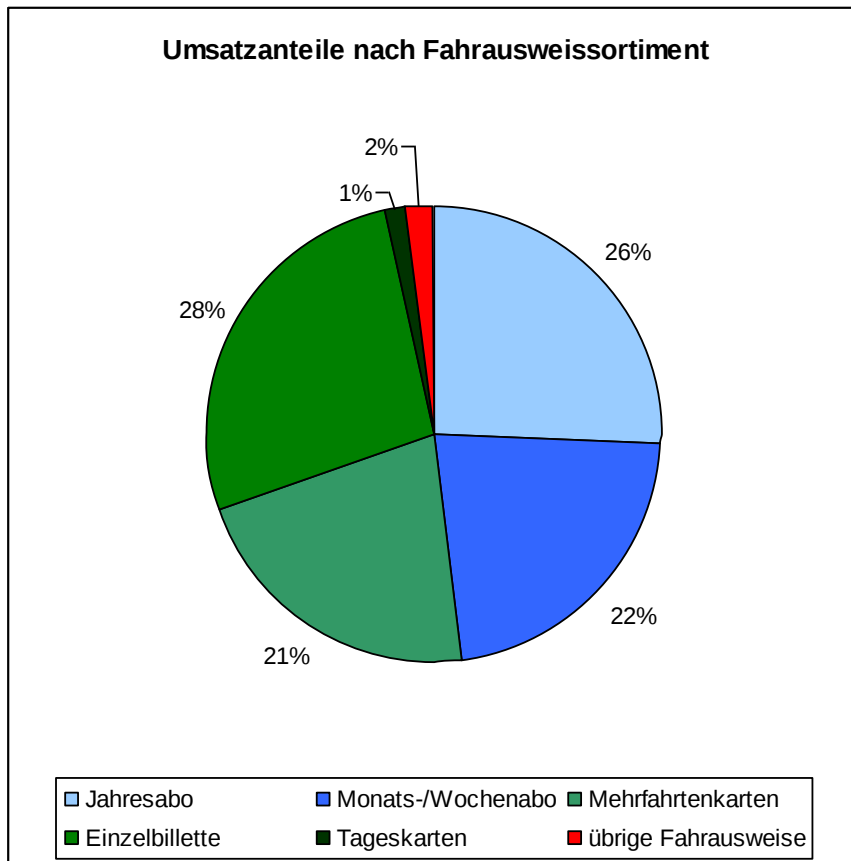


Abbildung 31 Entwicklung der Libero Verbundeinnahmen

* Einführung neuer Billettautomaten bei Bernmobil. Im Jahresumsatz der Einzelfahrausweise sind 13 Monate enthalten.



Die Umsatzanteile nach Fahrausweissortiment haben sich seit der Einführung des «Libero» nicht wesentlich verändert.

Abbildung 32 Umsatzanteile nach Fahrausweissortiment

«ABO zigzag»: Tarifverbund Biel - Grenchen - Seeland - Berner Jura

Die schwierige wirtschaftliche Entwicklung hat sich im Gebiet der RVK 1 ab Mitte 2009 unerwartet stark auf die Verkaufszahlen des ABO zigzag ausgewirkt. Nach dieser Stagnation sind die Verkäufe jedoch wieder stark gestiegen, wohl nicht zuletzt dank der Angebotsausbauten in der Stadt Biel.

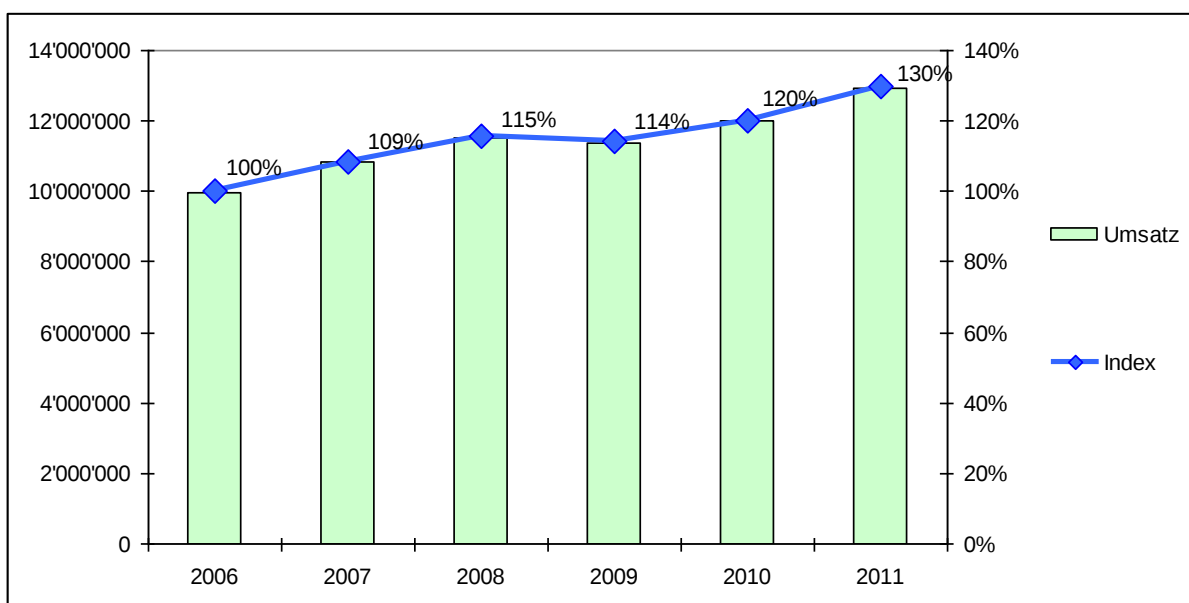


Abbildung 33 Entwicklung Umsatz ABO zigzag

«BeoAbo»: Tarifverbund Berner Oberland

Der Tarifverbund BeoAbo wurde am 10. Dezember 2006 eingeführt. Das Wachstum ist seither ungebrochen. Der grösste Teil des Umsatzes wird in Stadt und Region Thun erzielt. Mit dem BeoAbo ist es zudem auch gelungen, touristisch orientierte Regionen und Transportunternehmen in einen Tarifverbund einzubinden und damit der Bevölkerung ein attraktives Angebot für Berufs- und Schülerverkehr zur Verfügung zu stellen.

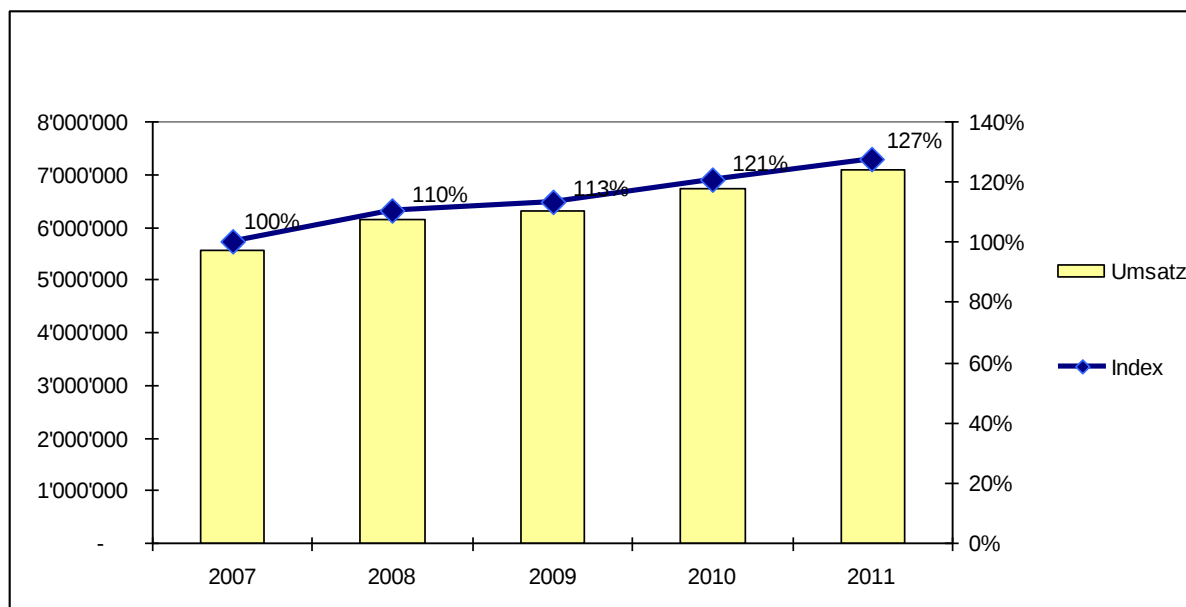


Abbildung 34 Entwicklung Umsatz BeoAbo

Interabonnemente

Für Pendler zwischen den Zentren Bern und Thun, Bern und Biel, Bern und Freiburg sowie Biel und Neuenburg werden Zonen-Strecken-Zonen-Abonnemente angeboten, welche nebst der Strecke zwischen zwei Zentren auch die jeweiligen Zentrumszonen der Städte beinhalten. Die Verkäufe der Inter-Abonnemente entwickeln sich rückläufig. Die für den Streckenteil gewährte Ermässigung wurde in den letzten Jahren verringert, das Angebot hat in der Folge weiter an Attraktivität eingebüsst.

Besitz von ÖV-Abonnementen

Der Besitz von ÖV-Abonnementen wird gesamtschweizerisch in der Mikrozensus-Erhebung erfasst. Die Umfrage 2010 mit Verdichtungen in den Perimetern der RVK/RK und in den Agglomerationen ergibt ein differenziertes Bild zum Abobesitz im Kanton Bern (vgl. Abbildung 35).

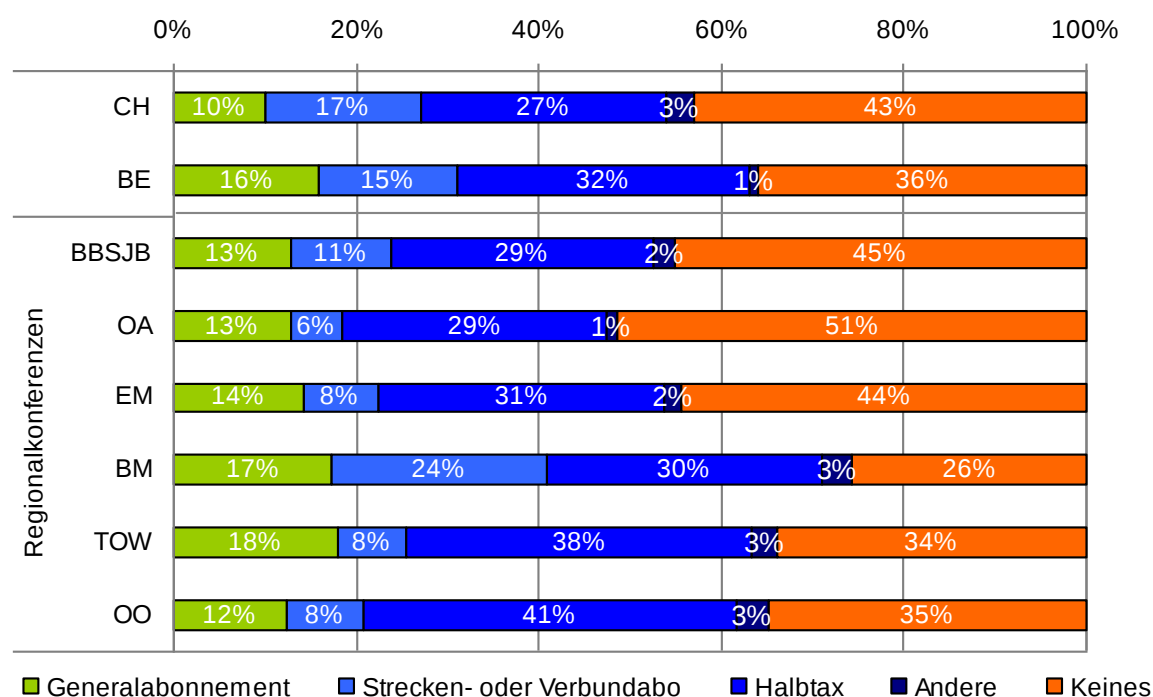


Abbildung 35 Besitz von ÖV-Abonnements (in Prozent der Personen) in den Regionen und Agglomerationen (Quelle: BVE, 2012)

Im Kanton Bern besitzen knapp zwei Drittel der Bevölkerung ein ÖV Abonnement (64%). Dieser Anteil liegt somit deutlich höher als im gesamtschweizerischen Durchschnitt (57%). Der Besitz eines Generalabonnementes oder eines Halbtaxabonnementes ist in allen Regionen des Kantons Bern höher als im schweizerischen Durchschnitt. Betrachtet man aber die beiden Teilregionen der Region Biel-Seeland-Berner Jura getrennt, so stellt man fest, dass im Berner Jura nur 8% der über 16-jährigen ein GA und 21% ein Halbtax besitzen. Über 60% im Berner Jura verfügen über gar kein ÖV-Abonnement.

Hohe Anteile von ÖV-Abonnements weisen insbesondere die Regionen Bern-Mittelland und die beiden Oberländer Regionen auf, während der Abo-Besitz im Oberaargau, in der Region Biel-Seeland-Berner Jura und Emmental deutlich geringer ist.

Grundsätzlich sind ÖV-Abonnements in den ländlichen Gebieten der Regionen weniger verbreitet als in den Agglomerationen.

Tarifmassnahmen

Die Tarifverbünde sind verpflichtet, grundsätzlich die Entwicklung der nationalen Tarife nachzuvollziehen. Allgemeine Tarifierhöhungen fanden im Dezember 2010 und im Dezember 2012 statt.

Der Angebotsausbau der letzten Jahre führte zu einem Anstieg des Unterhaltsaufwands der Schieneninfrastruktur. Gemäss Entscheid des Bundesrats sind die steigenden Kosten durch die Nutzer mitzufinanzieren, weshalb die Trassenpreise (Entgelt zur Benützung der Bahninfrastruktur) in zwei Schritten erhöht werden. Die erste Tranche wird auf das Jahr 2013 umgesetzt und soll Mehreinnahmen von 200 Mio. CHF zu Gunsten der Infrastrukturfinanzierung einbringen. Die zweite Erhöhung per 2017 hat weitere 100 Mio. CHF Mehreinnahmen zum Ziel.

Im Sinne der Nutzerfinanzierung müssen zur Deckung der bei den Bahnunternehmen anfallenden Kosten die Tarife im Dezember 2012 erhöht werden. In den Tarifverbünden können die notwendigen Mehreinnahmen nur durch Preiserhöhungen über den Gesamtverbund und

das ganze Fahrausweisangebot erzielt werden. Damit entstehen für alle ÖV-Benützer Mehrbelastungen.

Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Kurorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen seit 1987 verbilligt. Die Abgeltung durch Bund und Kanton sind Teil des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens. Das Tarifangebot im Personenverkehr hat sich in der Vergangenheit stark verändert. So traten die betroffenen Transportunternehmungen WAB (Wengernalpbahn), BLM (Bergbahn Lauterbrunnen – Mürren) und LSMS (Schilthornbahn) dem Tarifverbund BeoAbo und dem Tarif für General- und Halbtax-Abonnemente bei. Die Tarife der LSMS wurden zudem generell reduziert. Die speziell vergünstigten Tarife für Einheimische haben an Bedeutung verloren. Nach wie vor angeboten wird eine ermässigte Mehrfahrkarte.

Einzel- und Mehrfahrtenkarten: Gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise

Auf gewissen Strecken ergänzen sich Angebote verschiedener Transportunternehmen (z.B. zwischen Meiringen und Innertkirchen, Lyss und Aarberg oder Reichenbach und Frutigen). Für BesitzerInnen eines Tarifverbundabonnements spielt dieser Wechsel in tarifarischer Hinsicht keine Rolle, da sie Zonen und nicht eine bestimmte Strecke gelöst haben. Um zu verhindern, dass Fahrgäste mit Einzelfahrausweisen oder Mehrfahrtenkarten zusätzlich mit Tarifhindernissen konfrontiert werden, müssen die Transportunternehmungen spezielle Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise treffen. Diese umständlichen Massnahmen werden mit einem integralen Tarifverbund (Zonen statt Strecken auch bei Einzelfahrausweisen) überflüssig.

QUELLENVERZEICHNIS

AöV, 2010/2	Nachtangebot Kanton Bern – Überprüfung Grundsatzfragen, Schlussbericht 1. November 2010
AöV, 2012/2	Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2012 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-Pidoux, Bern, 7. Juni 2012
BFS / ARE 2012	Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel und Bern 2012
BVE, 2010	Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern, Arbeitsgemeinschaft Bern-Traffic, 31. Mai 2010
BVE, 2012	Auswertung Mikrozensus 2010 für den Kanton Bern, 15. August 2012
BAV, 2011	ÖV und Umwelt, Herausforderungen und Handlungsbedarf, INFRAS, Bern, 31. Mai 2011
CEAT, 2012	Les efforts de la grande vitesse ferroviaire; Du côté de la demande : premiers résultats 2010, Dr. Pierre Dessemontet, CEAT-EPFL, Colloque d'automne de Oustrail, Yverdon-les-bains, 26 octobre 2012

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AGV	Kantonale Angebotsverordnung vom 10. September 1997
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
ASM	Aare Seeland mobil
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen
CP	Car postal (Postauto)
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
FV	Fernverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity-Zug: Schnelle Städteverbindung mit klimatisiertem Rollmaterial
IR	InterRegio-Zug: Schnelle Verbindung zwischen Mittelzentren mit klimatisiertem Rollmaterial
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
LTB	Ligerz - Tessenberg - Bahn
MIB	Meiringen - Innertkirchen-Bahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOB	Montreux - Oberland Bernois
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 16. September 1993
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn
RE	RegioExpress-Zug
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
RPV	Regionaler Personenverkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STI	Verkehrsbetriebe Steffisburg - Thun - Interlaken
TPF	Transports publics fribourgeois
TU	Transportunternehmung
VB	Verkehrsbetriebe Biel
WAB	Wengernalpbahn
ZB	Zentralbahn