



Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2014–2017

Datum: 25. November 2016
Geschäftsnummer: 627216
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	4
2	Qualität der ÖV-Erschliessung.....	4
3	Entwicklung beim Fernverkehr	6
3.1	Nationaler Verkehr	6
3.2	Internationaler Verkehr	7
4	Entwicklung beim öffentlichen Verkehr im Kanton Bern	9
5	Entwicklung beim regionalen Schienenverkehr.....	11
5.1	S-Bahn Bern.....	11
5.2	RVK Biel – Seeland – Berner Jura	14
5.3	RVK Oberrargau.....	16
5.4	RK Emmental	18
5.5	RK Bern-Mittelland	19
5.6	RVK Oberland-West.....	20
5.7	RK Oberland-Ost.....	21
6	Entwicklung beim regionalen Busverkehr.....	23
6.1	RVK Biel – Seeland – Berner Jura	23
6.2	RVK Oberrargau.....	25
6.3	RK Emmental	26
6.4	RK Bern-Mittelland	28
6.5	RVK Oberland-West.....	32
6.6	RK Oberland-Ost.....	34
7	Entwicklung der Feinverteiler in den Agglomerationen und Städten.....	36
7.1	Biel.....	36
7.2	Lyss	37
7.3	Langenthal	37
7.4	Burgdorf	37
7.5	Bern	38
7.6	Thun.....	40
7.7	Interlaken	40
8	Entwicklung der Abgeltungen.....	41
8.1	Finanzierungsverantwortlichkeiten im öffentlichen Verkehr	41
8.2	Abgeltungsentwicklungen.....	42

9	Qualitative Aspekte	46
10	Entwicklung der Tarife / Tarifverbünde	49
	Quellenverzeichnis	53
	Abkürzungsverzeichnis.....	54

1 Einleitung

Am 19. März 2013 hat der Grosse Rat den Angebotsbeschluss 2014-2017 verabschiedet und den Regierungsrat mit dem Vollzug beauftragt.

Dieser Beschluss wurde am 2. Juni 2014, 4. März 2015 und am 1. Juni 2015 angepasst.

Nachfolgend wird über die Umsetzung des Beschlusses informiert und die Entwicklung des öV-Angebotes von 2014 bis 2017 und der Nachfrage in den letzten Jahren dargestellt.

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

Zielvorgabe erreicht	■
Minimalvorgabe erreicht	▲
Minimalvorgabe nicht erreicht	●

Legende zur Entwicklung der Ampel gegenüber der Erfolgskontrolle im Angebotsbeschluss 2014-2017:

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

2 Qualität der ÖV-Erschliessung

Im Kanton Bern haben 84 Prozent der Bevölkerung eine Bahn-, Bus- oder Seilbahnstation in der Nähe (max. 750 m von einer Bahnstation, resp. max. 400 m von einer Bushaltestelle entfernt). Dieser Wert variiert von Region zu Region (vgl. Abbildung 1). Dieser Wert ist in der Region Oberland-Ost am höchsten (90 Prozent), im Emmental (RVK3) mit (74 Prozent) am tiefsten. Diese Unterschiede sind nicht so sehr auf die Ausgestaltung des ÖV-Netzes zurückzuführen als vielmehr auf die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen. Im Berner Oberland kann die mehrheitlich im Tal lebende Bevölkerung einfacher mit Bahn- oder Bus erschlossen werden als in den Regionen Emmental und Oberraar mit ihren disperseren Siedlungsstrukturen.

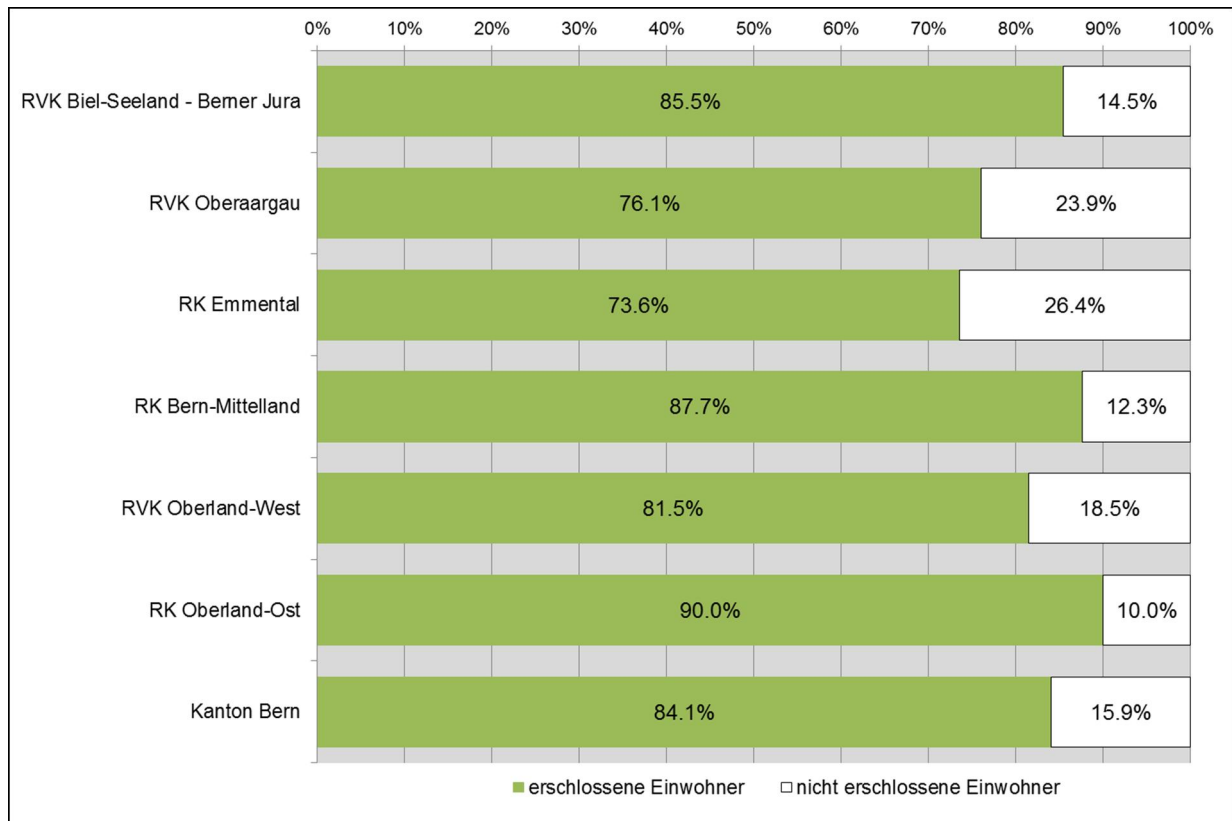


Abbildung 1: Erschliessungsgrad der verschiedenen Regionen im Kanton Bern in Prozent, Angebot/Fahrplan 2015 / Einwohnerzahlen 2014.

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

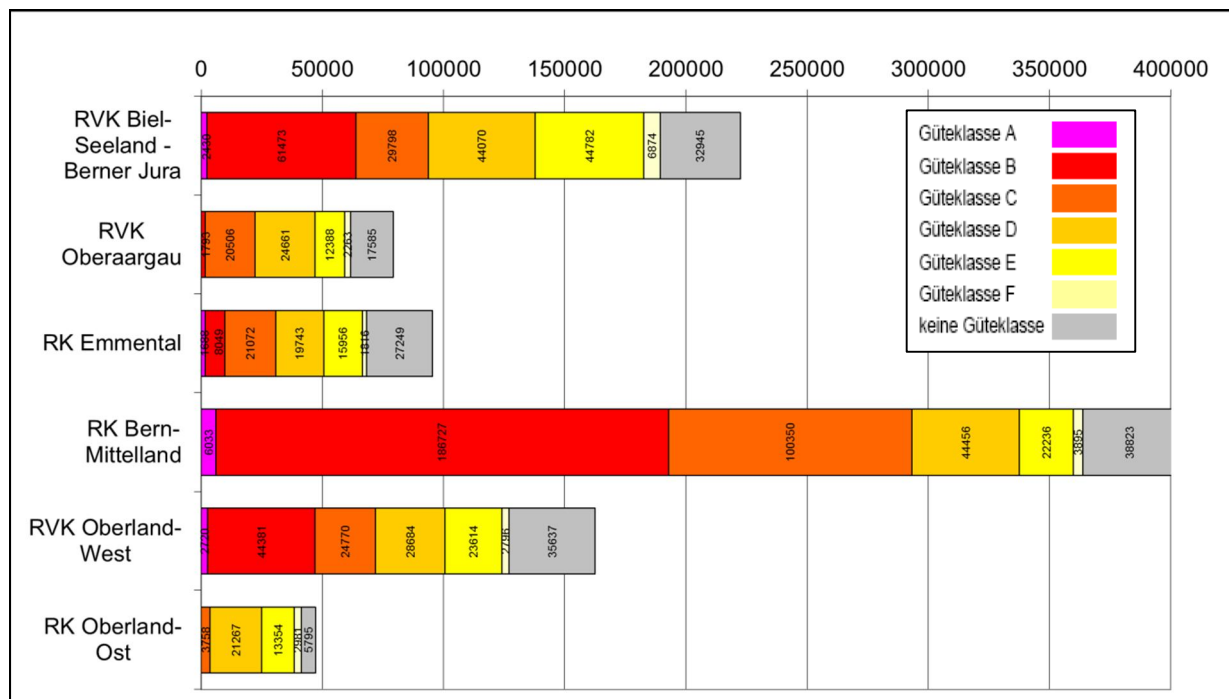


Abbildung 2: Anzahl Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen, Angebot/Fahrplan 2015 / Einwohnerzahlen 2014

Seit 2015 erfolgt die Berechnung der Erschliessungsgüte unter Berücksichtigung von Hindernissen (Gewässer, Autobahnen, Bahnlinien). Dadurch ergeben sich gegenüber früher geringfügige Veränderungen bei der Anzahl der erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner.

3 Entwicklung beim Fernverkehr

3.1 Nationaler Verkehr

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz erlebte nach der Jahrtausendwende und insbesondere nach Einführung von „Bahn und Bus 2000“ im Dezember 2004 eine ausserordentlich starke Wachstumsphase: Innerhalb eines Jahrzehnts (2000-2010) legte die Nachfrage im ÖV um über 40 Prozent zu. In den letzten Jahren hat sich die Nachfragesteigerung im ÖV abgeschwächt.

Die Verkehrsleistung im Fernverkehr (in Personenkilometern) hat bei der SBB nach einer Stagnation in den Jahren 2010 bis 2012 ab 2013 wieder etwas zugenommen (vgl. Abbildung 3). Im Gegensatz zum Fernverkehr wies der Regionalverkehr der SBB in den letzten 10 Jahren eine konstante Zunahme auf. In den Jahren 2011 und 2012 wuchs der Regionalverkehr stärker als der Fernverkehr.

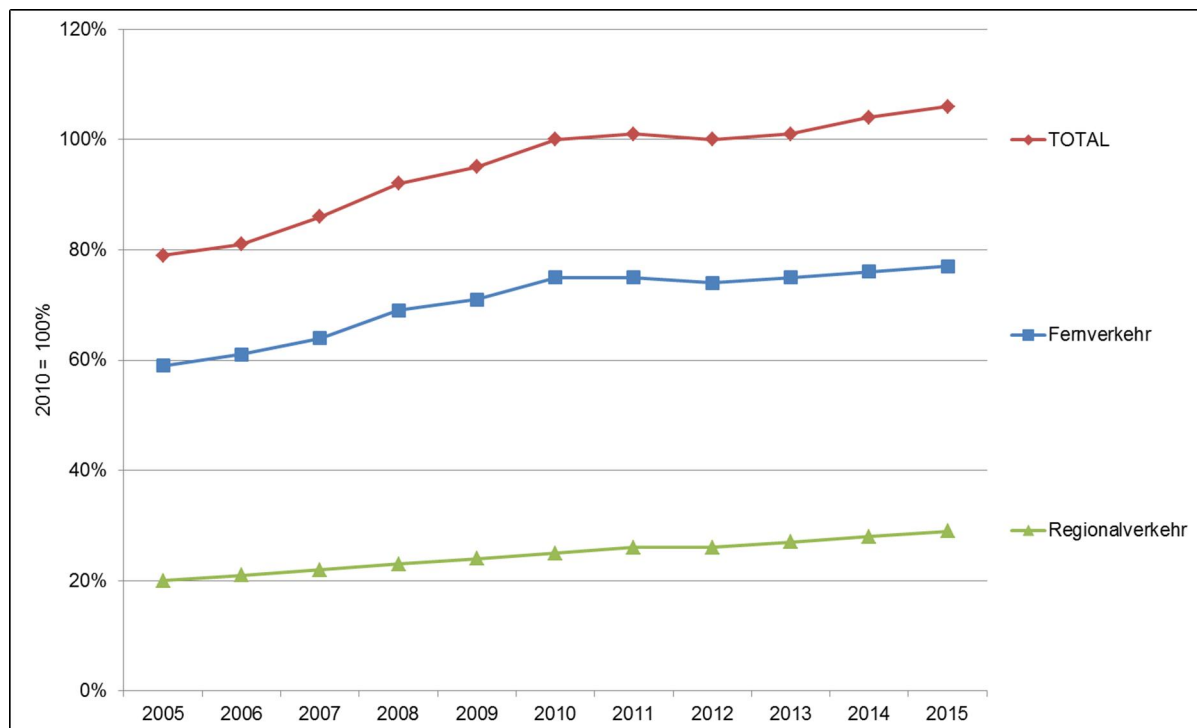


Abbildung 3: Entwicklung der Verkehrsleistung der SBB (Quelle: www.sbb.ch, 2010=100%)

Ende 2015 erfolgten im nationalen Fernverkehr erstmals seit 2009 wieder umfangreiche Fahrplanänderungen. Sie waren einerseits getrieben durch die Eröffnung des Durchgangsbahnhofs in Zürich, was aus dem Raum Bern schnellere Verbindungen nach Zürich Flughafen, Winterthur und St. Gallen ermöglicht, anderseits führten Bauarbeiten im Knoten Lausanne zu grösseren Anpassungen insbesondere auf der Jurasüdfussachse.

Zwischen Biel und Yverdon fahren die Fernverkehrszüge seither im Halbstundentakt statt hintereinander, mit jeweils stündlicher Fortsetzung nach Lausanne beziehungsweise Genf. In Biel verkehren beide Fernverkehrsprodukte aus der Westschweiz weiter in Richtung Olten – Zürich, während der Korridor Biel – Delémont – Basel isoliert betrieben wird. Damit einher geht auch ein exakter Halbstundentakt Biel – Delémont und wie bisher stündliche Direktverbindungen Biel – Delémont – Basel. Hingegen können die ergänzenden stündlichen Umsteigeverbindungen Moutier – Delémont – Basel nicht mehr angeboten werden. Das neue Fernverkehrskonzept hatte erhebliche Auswirkungen auf den Regionalverkehr im Berner Jura.

Ende 2016 wird der Gotthardbasistunnel in Betrieb genommen, wodurch sich die Reisezeiten aus den meisten Regionen der Schweiz ins Tessin erheblich verkürzen.

3.2 Internationaler Verkehr

Der Kanton Bern ist heute über vier Bahnlinien umsteigefrei ans benachbarte Ausland angebunden.

Lötschberg-Simplon-Achse nach Mailand

Das derzeitige Angebot auf der Lötschberg-Simplon-Achse mit drei täglichen Zugverbindungen ist unbefriedigend. Die SBB beabsichtigt einen Ausbau dieser Verbindungen auf 5 Zugpaare ab ca. 2019, wenn mit der Inbetriebnahme von neuen Zügen genügend Rollmaterial vorhanden sein wird. Der Kanton Bern unterstützt die SBB bei diesem Vorhaben und setzt sich für eine möglichst gute tageszeitliche Verteilung ein.

Interlaken – Bern – Basel – Paris

Mit der Inbetriebnahme des TGV-Rhin – Rhône wurde die Verbindung Basel – Paris auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2011 deutlich beschleunigt und die Reisezeit beträgt nur noch 3 Stunden. Die Verbindung Bern – Paris ist seither mit Umsteigen in Basel schneller als die traditionelle Direktverbindung durch den Jura. Aufgrund dieser Situation verkehrt das Zugpaar Bern – Paris seit 2014 über Basel. Da die TGV-Kompositionen nicht mit dem neuen schweizerischen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet sind, können die Züge nicht auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist fahren und benützen die langsamere Strecke via Burgdorf. Der TGV Paris – Bern wird täglich nach Interlaken verlängert. In der Gegenrichtung ist die Führung dieser Züge zwischen Interlaken und Bern wegen fehlender Kapazitäten auf der Strecke im Aaretal sowie im Bahnhof Bern nicht möglich.

Voraussichtlich ab 2019 werden die Züge mit ETCS ausgerüstet sein und können über die Neubaustrecke verkehren. Dies ermöglicht eine Fahrzeitreduktion von 25 Minuten. Da die Züge ins nationale Taktsystem integriert werden, können die TGV bis respektive ab Interlaken fahren. Der Kanton Bern setzt sich für einen Ausbau dieses Angebots ein.

ICE-Züge aus Hamburg / Berlin – Frankfurt – Basel nach Interlaken

Das ICE-Angebot aus Deutschland nach Interlaken Ost wurde in den vergangenen Jahren leicht reduziert, es entfielen zwei ICE Zugpaare Interlaken – Deutschland, dafür kam ein EC nach Köln – Hamburg hinzu. Derzeit verkehren täglich zwei ICE-Zugspaare zwischen Interlaken und Berlin, und eines zwischen Interlaken und Frankfurt. Der Kanton Bern setzt sich für einen durchgehenden Zweistundentakt Interlaken – Bern – Basel – Frankfurt mit alternierender Weiterführung in Richtung Norddeutschland ein.

RE-Züge Biel/Bienne – Moutier – Delémont – Delle

Die RE-Züge Biel/Bienne – Delémont – Boncourt verkehren seit Dezember 2006 weiter bis Delle. Die Wiederinbetriebnahme der Linie Delle – Belfort und somit die Verlängerung dieser Züge nach Belfort-Montbéliard TGV ist für das Jahr 2018 geplant. In Belfort-Montbéliard TGV bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die Züge nach Paris, Südfrankreich sowie nach Strassburg. Das genaue Angebot ist derzeit Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem Bund und Frankreich.

Die RE-Züge sind derzeit Bestandteil des Regionalverkehrs und werden somit vom Bund und den Kantonen Bern, Solothurn und Jura finanziert. Der Kanton Bern setzt sich jedoch für eine Integration ins Fernverkehrsangebot ein.

Fernbusse

Nebst der internationalen Anbindung per Bahn, hat in den letzten Jahren die Bedeutung der Fernbusverbindungen deutlich zugenommen. Im europäischen Raum sind diese Buslinien liberalisiert und Gesuche werden bewilligt, wenn die formalen und technischen Rahmenbedingungen eingehalten werden. Während in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Busverbindungen nach Süd- und Osteuropa eingeführt worden sind, bestehen jetzt auch einzelne Verbindungen ab Bern nach Frankreich und Deutschland. Im Kanton Bern wird primär Bern bedient, einzelne Buslinien bedienen Biel/Bienne oder Kirchberg-Alchenflüh.

Die Bushaltestellen oder Busbahnhöfe sind im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinden. Vor der Einführung von neuen Verbindungen werden die Gemeinden im Rahmen einer Konsultation durch das AÖV begrüsst.

4 Entwicklung beim öffentlichen Verkehr im Kanton Bern

Die schweizweite Entwicklung der Nachfrage im vergangenen Jahrzehnt zeigt sich grundsätzlich auch im Kanton Bern. Zwischen 2010 und 2015 nahm die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr trotz einer gedämpften Entwicklung um rund 10 Prozent zu (vgl. Abbildung 4). Dabei war das Wachstum der Nachfrage (Personenkilometer oder Einsteiger) deutlich stärker als die Angebotserweiterungen (Kurskilometer). Dies bedeutet, dass sich die Auslastung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs erhöht hat, was auf eine insgesamt gestiegene Effizienz des ÖV im Kanton Bern hinweist.

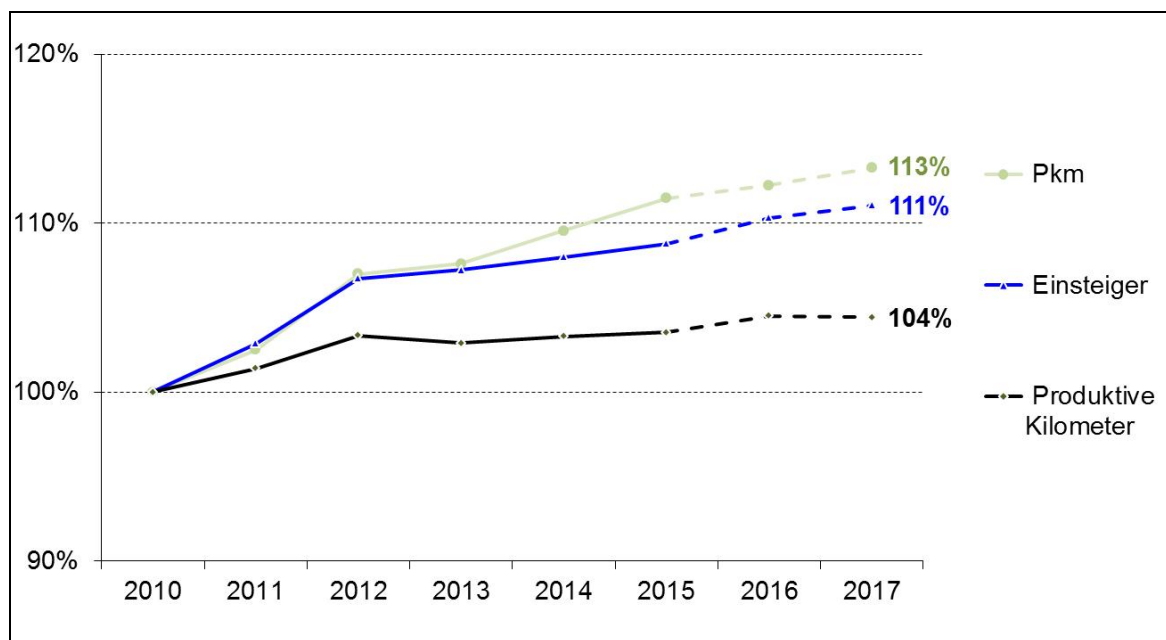


Abbildung 4: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr (Quelle: 2010-2015 IST-Zahlen; 2016/2017 Planzahlen)

Ein Vergleich der Regionen zeigt, dass die Nachfrage in allen Regionen zugenommen hat (vgl. Abbildung 5). Am stärksten war diese mit bis gegen 20 Prozent in den Regionen Oberland Ost, Oberaargau und Oberland West. In den Regionen Bern-Mittelland, Emmental und Biel - Seeland - Berner Jura war die Zunahme mit etwas unter 10 Prozent leicht geringer.

In den Regionen Oberland Ost und Oberland West weisen Linien mit einem hohen Anteil an Freizeitverkehr deutliche Nachfragezunahmen auf. In der RVK Oberland-West sorgt zudem die neue Buslinie nach Heimberg für Mehrfrequenzen. Im Oberaargau wird die Nachfrage wesentlich durch die nachfragestarken und langen Linien Biel – Solothurn – Olten und Langenthal – Olten – Aarau beeinflusst. Hier ist offen, ob die Reisenden aus dem Oberaargau diese Entwicklung prägen, oder ob ausserkantonale Entwicklungen dominieren.

Die leicht rückläufige Fahrgastentwicklung im Perimeter der RVK Biel - Seeland - Berner Jura im Jahr 2015 ist primär durch Fahrgastrückgänge im Stadtbusnetz Biel begründet.

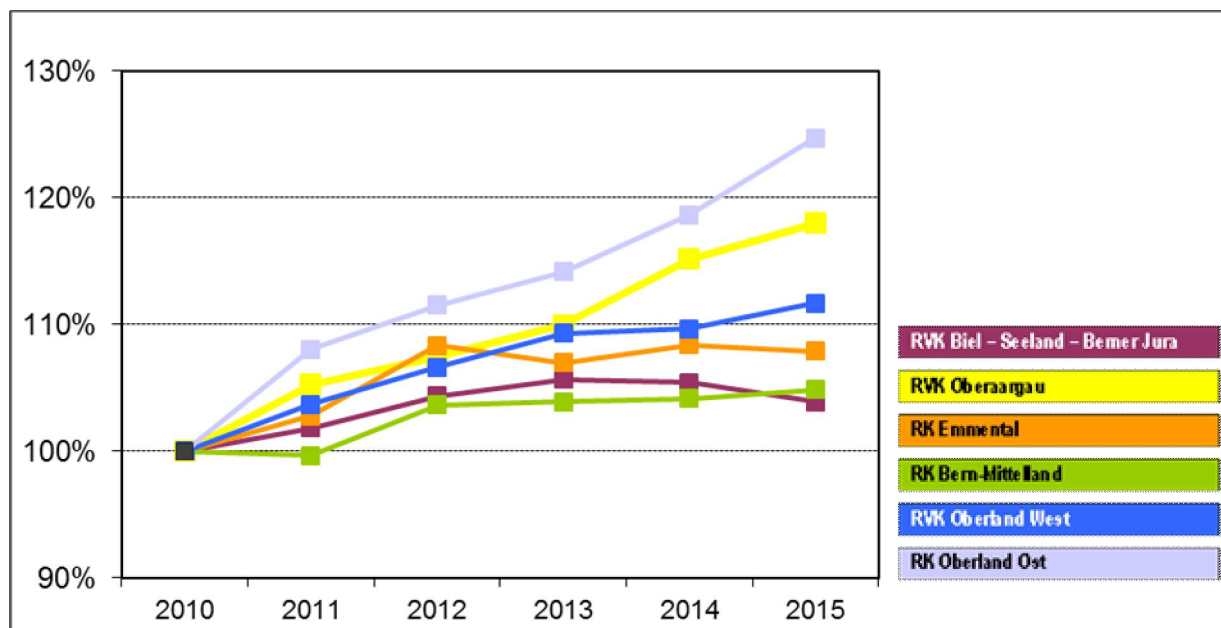


Abbildung 5: Entwicklung der Einsteiger beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den verschiedenen Regionen des Kantons Bern (Quelle: IST-Daten der TU)

Aufgrund der Rahmenbedingungen ist die Nachfrageentwicklung äusserst positiv zu beurteilen: Einerseits wurde das Angebot nur unwesentlich angepasst, andererseits ist die Preisentwicklung beim öffentlichen Verkehr und beim Individualverkehr sehr unterschiedlich: Die Tarife wurden beim öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren stetig erhöht. Dies einerseits aufgrund der politisch gewollten erhöhten Nutzerfinanzierung des ÖV, andererseits um Kostensteigerungen beim Betrieb zu decken. In Abbildung 6 ist die Kostenentwicklung beim ÖV und beim Individualverkehr 1990 bis 2013 dargestellt. Zu bemerken ist, dass auf 2017 die ÖV-Kosten nochmals steigen werden, während die Kosten im Strassenverkehr stabil sind oder gar leicht abnehmen.

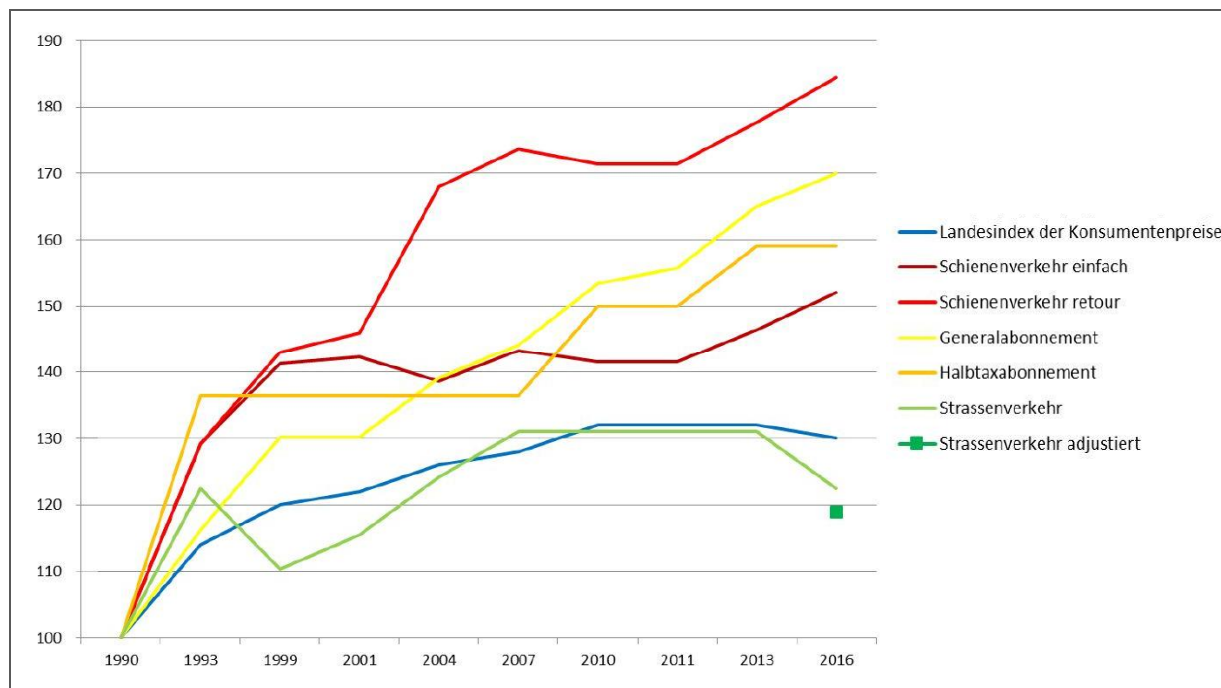


Abbildung 6: Entwicklung ÖV-Tarife und Betriebskosten Strassenverkehr (Quelle: Eidgenössisches Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF und Preisüberwachung PUE)

5 Entwicklung beim regionalen Schienenverkehr

5.1 S-Bahn Bern

Entwicklung des Angebots

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 (Angebot 2014) hat die Umsetzung der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern begonnen. Die Angebotsverbesserungen haben insbesondere zum Ziel genügend Kapazitäten für die erwartete Nachfrage bereitzustellen. Sie werden schrittweise umgesetzt. Das Zielkonzept ist eng verknüpft mit dem STEP Ausbauschritt 2025 und wird in den nächsten 10 bis 15 Jahren umgesetzt werden. Das Konzept der 2. Teilergänzung ist im Planungsbericht vom Dezember 2013 dokumentiert. Über die Umsetzung sowie Aktualisierungen und notwendige Änderungen am Konzept und am Zeitplan wird in jährlichen Standberichten informiert.

In den Fahrplanjahren 2014 bis 2017 wurden im Bereich der S-Bahn (vgl. Abbildung 7) folgende Angebotsmassnahmen umgesetzt bzw. sind zur Umsetzung vorgesehen:

- S1
 - Verkehrt integral mit Dosto-Kompositionen
 - Wiedereinführung des Halts Bern Europaplatz
 - Halt an der neuen Haltestelle Fribourg/Freiburg Poya
- S3
 - Verkehrt integral mit Dosto-Kompositionen, z.T. in Doppeltraktion
- S31
 - Verkehrt integral mit Dosto-Kompositionen
 - Halt der in der HVZ bis und ab Biel verkehrenden S31 in Schüpfen
- S4
 - Die S4/44 fährt auch am Abend bis Thun, die S3 ganztägig nur bis Belp. Das vom Tagesangebot abweichende Abendangebot wird damit aufgegeben. Die Anschlussverhältnisse am Abend in Bern konnten verbessert werden.
 - Neues Konzept zwischen Burgdorf und Solothurn: Die S44 verkehrt bis Solothurn anstelle von Wiler bei Utzenstorf und bildet zusammen mit dem Regio den integralen Halbstundentakt. Dank dieser Anpassung konnte die Effizienz des Angebots deutlich verbessert werden.
Zur Entlastung der S44 verkehrt am Morgen ein Zusatzzug Wiler – Burgdorf – Ostermundigen. Dieser Zug kann wegen der Überlastung des Bahnhofs Bern nicht nach Bern verkehren.
- S44
- S6
 - Verkehrt integral mit Dosto-Kompositionen
 - Dank den grösseren Zügen kann auf die HVZ-Zusatzzüge verzichtet werden.
- S8
 - Verkehrt integral mit neueren Triebzügen
 - Dank diesen Zügen konnte der ¼h-Takt bis Jegenstorf erweitert werden (vorher nur halbstündlich bis Jegenstorf)
 - Die Zuglänge in der HVZ beträgt 120 m (vorher 100 m)

Damit sind alle im Angebotskonzept 2014-2017 vorgesehenen Massnahmen umgesetzt worden, ausgenommen jene Massnahmen, die im Zusammenhang mit dem neuen Doppelspur-tunnel Rosshäusern – Mauss stehen (Halt der S5 in Rosshäusern, Halt der S52 in Stöck-acker, Aufhebung des Halts Ferenbalm-Gurbrü). Aufgrund von geologischen Problemen hat sich die Inbetriebnahme des neuen Tunnels verzögert (neu voraussichtlich im 2018).

Die S2 kann aufgrund der Bauarbeiten im Raum Bern Wylerfeld ab 2016 und voraussichtlich bis 2019 Tägertschi nur noch stündlich bedienen.

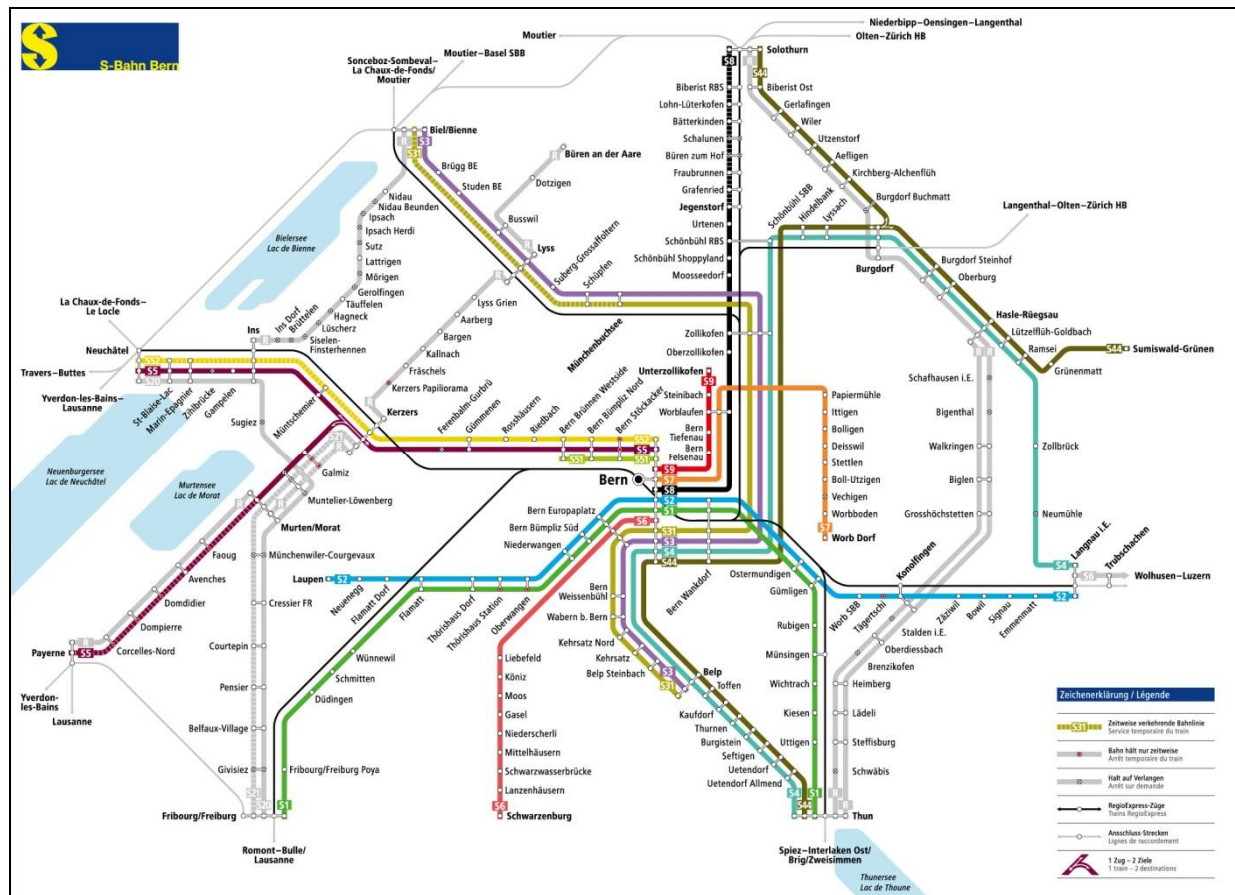


Abbildung 7: Liniennetz S-Bahn Bern 2016

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
S1 Fribourg – Bern	3	■	■	➔
S1 Bern – Münsingen – Thun	3	■	■	➔
S2 Laupen – Bern	3	■	▲	⚡ (KDG)
S2 Bern – Langnau	3	■	■	➔
S3/31 Bern – Münchenbuchsee (– Biel/Bienne)	4	■	■	➔
S3/31 Bern – Belp (– Thun)	4	▲	▲	➔
S44/RE/R Burgdorf – Solothurn	3	▲	▲	⚡ (Nachfrage)
S4/S44 Bern – Burgdorf – Langnau / Sumiswald	4	■	▲	⚡ (Nachfrage)
S4/S44 Bern – Belp – Thun	3	■	■	➔
S5/S52 Bern – Neuchâtel / Murten	3	■	■	➔
S51 Bern – Bern Brünnen	3	■	●	⚡ (KDG) Sehr kurze S-Bahn-Linie mit entsprechend geringen Erträgen.
S6 Bern – Schwarzenburg	3	■	▲	⚡ (KDG) Muss wegen Kapazitätsengpass im Bhf Bern mit teuren Dostozügen betrieben werden.
S7 Bern – Worb Dorf	4	■	■	➔
S8 Bern – Jegenstorf	4	■	■	➔
S9 Bern – Unterzollikofen	4	■	■	➔

Entwicklung der Nachfrage

Die S-Bahn Bern befördert pro Tag rund 167'000 Fahrgäste (DWV 2015). Das sind 8 Prozent mehr als vor vier Jahren (2011: 155'000). An den stärksten Querschnitten aller Korridore wurden in den S-Bahn-Zügen pro Tag 122'000 Fahrgäste gezählt (vgl. Tabelle 1).

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 – wuchs die Nachfrage rasant, um 5 bis 6 Prozent pro Jahr. Das Wachstum hat sich in den letzten Jahren normalisiert, wobei sich nicht alle Linien ähnlich entwickelten. Insgesamt stieg die Nachfrage im S-Bahn-Verkehr in den letzten Jahren um rund 2 Prozent pro Jahr.

Von den S-Bahn-Haltestellen besonders zu erwähnen ist Bern Wankdorf. Im 2015 stiegen hier pro Werktag durchschnittlich 13'400 Fahrgäste ein- und aus. Das sind 68 Prozent mehr als noch vor vier Jahren. Der Grund für diese starke Zunahme liegt in der Entwicklung des ESP Wankdorf insbesondere mit dem Bezug der neuen Hauptsitze von Post und SBB.

BLS-Linien	2009	2011	2013	2015
S1 Bern – Thun	11'000	11'300	11'600	11'500
S1 Bern – Fribourg	7'100	8'200	8'700	8'700
S2 Bern – Laupen	5'700	5'900	5'400	5'400
S2 Bern – Langnau	6'500	7'000	6'900	7'200
S3/S31 Bern – Biel	7'900	8'500	11'500	12'900
S3/S31 Bern – Belp	4'700	5'300	6'600	7'500
S4/S44 Bern – Belp – Thun	4'400	4'900	4'800	5'100
S4 Bern – Burgdorf	3'200	3'300	3'700	3'800
S44 Bern – Burgdorf	3'500	3'800	3'900	4'300
S5/52 Bern – Neuenburg/Payerne	8'700	9'500	9'700	9'100
S51 Bern – Brünnen	3'600	3'500	3'200	3'200
S6 Bern – Schwarzenburg	5'200	5'700	5'900	5'900
Total S-Bahn BLS	71'500	76'900	81'900	84'600
RBS-Linien				
S7 Bern – Worb	17'600	17'700	18'300	18'500
S9 Bern – Unterzollikofen	6'900	7'200	7'100	6'900
S8 Bern – Jegenstorf	10'800	11'100	11'600	12'200
Total S-Bahn RBS	35'300	36'000	37'000	37'600
Total S-Bahn Bern	106'800	112'900	118'900	122'200

Tabelle 1: Nachfrageentwicklung S-Bahn Bern (DWV am stärksten Querschnitt)

5.2 RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Ende 2013 wurde auf den Linien Biel – La Chaux-de-Fonds und Sonceboz-Sombeval – Moutier im Regionalverkehr ein Flügelzugkonzept eingeführt: Zwei Kompositionen verkehren zusammengekoppelt zwischen Biel und Sonceboz-Sombeval, eine Komposition verkehrt weiter nach La Chaux-de-Fonds, die andere nach Moutier. So können ab Biel umsteigefreie Verbindungen in beide Täler angeboten werden.

Zwischen Bern und Neuenburg wurden die TGV-Verbindung und die TGV-Zubringerzüge Bern - Frasné eingestellt, da schnellere TGV-Verbindungen Bern – Paris via Basel eingeführt wurden. Die für Pendler attraktive Abendverbindung Bern – Neuenburg wurde als Zusatzzug beibehalten und hält zudem in Ins.

Ende 2013 konnte die neue Haltestelle Lyss Grien in Betrieb genommen werden. Dank Verbesserungen bei der Infrastruktur können die Zusatzzüge nach Büren an der Aare bis und ab Lyss statt Buswil verkehren und zusätzlich in Dotzigen halten.

Gleichzeitig wurde die neue Haltestelle Biel Bözingenfeld in Betrieb genommen. Damit wird dieser Entwicklungsschwerpunkt besser erschlossen. Der Halbstundentakt der Regionalzüge zwischen Biel und Solothurn wurde auf den Samstag erweitert.

Das Angebot der Standseilbahnen nach Magglingen, Leubringen, und Prêles wurde punktuell erweitert. Aufgrund der Kostenstruktur bei Seilbahnen waren diese Ausbauten ohne Mehrkosten möglich.

Der Raum Biel und der Berner Jura waren besonders stark vom neuen Fernverkehrsangebot betroffen, welches im Zusammenhang mit den Bauarbeiten im Knoten Lausanne Ende 2015

eingeführt wurde. Als Folge des neuen Fernverkehrskonzepts mussten im Berner Jura zahlreiche Anpassungen am ÖV-Angebot vorgenommen werden.

Zwischen Biel und Neuenburg ist es neu möglich, mit den Zusatzzügen auch in Ligerz anzuhalten.

Auf den Linien Biel – Sonceboz-Sombeval – La Chaux-de-Fonds/Moutier wurden wegen dem neuen Fernverkehrskonzept die Fahrlagen von RE und Regio abgetauscht und in der Morgenspitze verkehrt ein zusätzlicher Regionalzug St-Imier – Biel.

Zwischen Biel und Delémont wurde der Halbstundentakt am frühen Morgen und am Abend erweitert, damit auch weiterhin Anschlussverbindungen in Richtung Lausanne und Genève vorhanden sind.

Zwischen Bern und Neuchâtel wurden die RE-Züge nach La Chaux-de-Fonds verlängert. Gleichzeitig wurde das Abendangebot bis zum Betriebsschluss systematisiert.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie / Ligne	Ang. Stufe / Niveau d'offre	Nachfrage/ Demande	KDG / TCC	Bemerkungen / Remarques
210 Biel – Neuchâtel	3	■	▲	↗ (Nachfrage)
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	1	■	■	➔ R-Züge alle zwei Stunden
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	2	■	▲	➔ Regionalzüge
226 Sonceboz-Sombeval – Moutier	2/3	●	▲	↗ (KDG) Seit 2013 Flügelzugskonzept mit der Linie 225. Abschnitt Sonceboz-Sombeval – Malleray Angebotsstufe 3. Die Minimalvorgaben zur Nachfrage werden knapp verfehlt.
230 Biel – Moutier - Delémont	1	■	■	➔ RE-Zusatzzüge zu Lasten des Fernverkehrs, daher Angebotsstufe 1
236 La Chaux-de-Fonds – Glovelier	2	■	■	➔ Abschnitt im Kanton Bern weniger als 10%
237 Tavannes – Le Noirmont	2	▲	▲	➔ Federführung Kt. Bern
255 Fribourg – Ins - Neuchâtel	2/3	■	■	➔ Federführung Kt. Freiburg
290 Biel – Täuffelen - Ins	3/4	▲	▲	➔
291 Kerzers – Lyss	2	▲	▲	↘ (Nachfrage)
291 Büren – Lyss	2	▲	▲	➔
305 RE Bern – Neuchâtel	2	■	■	➔
410 Biel – Solothurn – Olten	3	■	▲	➔ Federführung Kanton Solothurn
411 Solothurn – Moutier	2	●	▲	➔ Federführung Kt. SO. Die Arbeiten, welche im Rahmen der Sanierung des Weissensteintunnels durchgeführt worden sind, haben gezeigt, dass eine Buserschliessung die Erschliessungsqualität stark reduzieren würde und dies bei gleichzeitig höheren Abgeltungen.
2016 Ligerz – Prêles	2	■	■	↗ (KDG)

2020 St-Imier – Mont-Soleil	2	●	●	➔ vgl. untenstehende Bemerkung
2022 Biel – Magglingen	4	●	■	↘ (Nachfrage) ↗ (KDG)
2023 Biel – Leubringen	4	●	▲	Standseilbahnen haben einen sehr hohem Fixkostenanteil. Eine Angebotsreduktion führt nur zu Kostensenkungen, wenn das Personal nicht mehr anwesend sein muss. Dies ist nur bei einer massiven Angebotsreduktion möglich, welche nicht angebracht ist.

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Die Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK1 hat im Beobachtungszeitraum laufend zugenommen (vgl. Abbildung 8). Die Leichte Abnahme der Kurskilometer von 2013-2014 ist auf die vermehrten Bauarbeiten im Berner Jura zurückzuführen. Während der Bauarbeiten wird jeweils ein Bahnersatzbus angeboten, welcher jedoch nicht in den IST-Daten der Kurskilometer im Schienenverkehr ersichtlich ist.

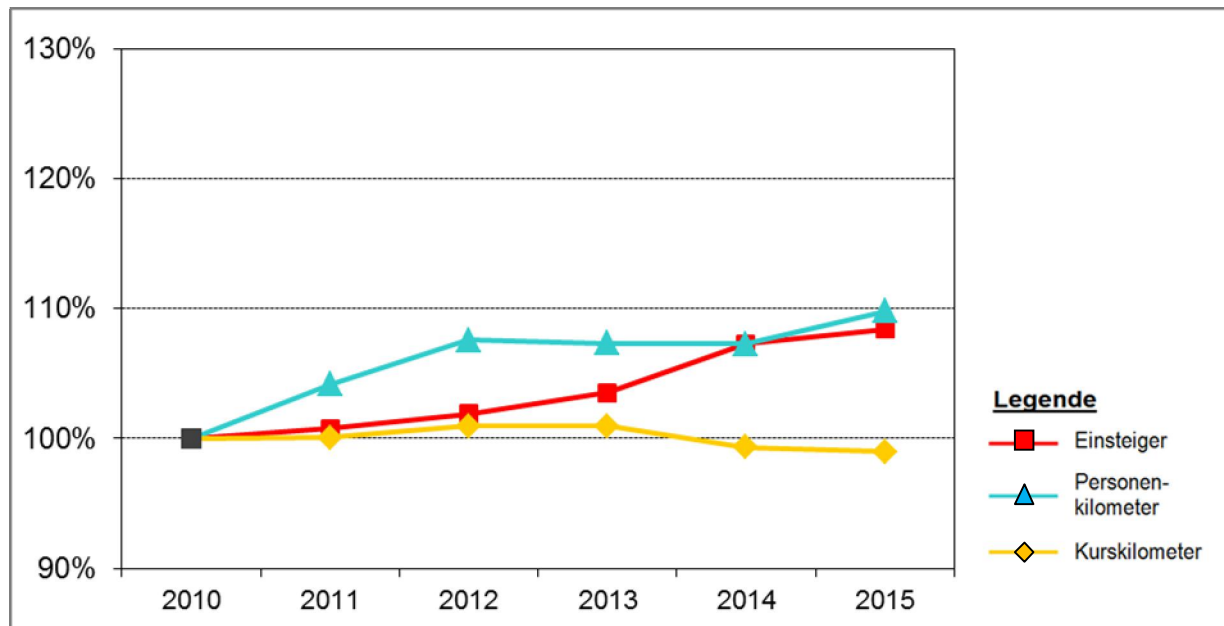


Abbildung 8: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 1 (Quelle: IST-Daten der TU)

5.3 RVK Oberaargau

In der Region Oberaargau wird die Mobilität und der ÖV durch die starken Verkehrsachsen Biel – Olten und Bern – Olten geprägt. Hier verkehren nebst den Fernverkehrslinien auch die Regionalzugslinie Biel – Solothurn – Olten sowie die S23 resp. S29 der S-Bahn Aargau / Solothurn ab Langenthal nach Olten (– Aarau – Turgi/Baden). Die am stärksten ausgelasteten Abschnitte dieser Linien liegen nicht im Kanton Bern.

Auf Ende 2013 konnte die neu erstellte Strecke Niederbipp – Oensingen in Betrieb genommen werden, so dass die Züge der ASM zwischen Solothurn und Langenthal via Oensingen verkehren und so einen zusätzlichen Anschluss an den Fernverkehr anbieten können.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
410 Biel/Bienne – Solothurn – Olten	3	■	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Solothurn
413 Solothurn – Oensingen – Niederbipp – Langenthal	3	■	▲	➔ Mit der Linienverlängerung ab 2013 bis Oensingen wurden die beiden Linien Solothurn – Niederbipp sowie Niederbipp – Langenthal zu einer einzigen zusammengefasst.
414 Langenthal – St. Urban Ziegelei	3	●	▲	➔ Die Verdichtungen zum Halbstundentakt (durch Nutzung der Standzeiten) ermöglichen einen stündlichen Fernverkehrsanschluss von Olten nach St. Urban. Eine Angebotsreduktion hat ein nur geringes Einsparpotenzial und führt zu einem deutlich schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnis.
440 Langenthal – Huttwil – Wolhusen	3	▲	▲	➔ Angebot der S6 und S7 zusammengefasst
450 Langenthal – Olten (– Baden / Turgi)	2	■	■	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Aargau

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

In der RVK Oberaargau konnte beim Bahnverkehr (vgl. Abbildung 9) eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

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

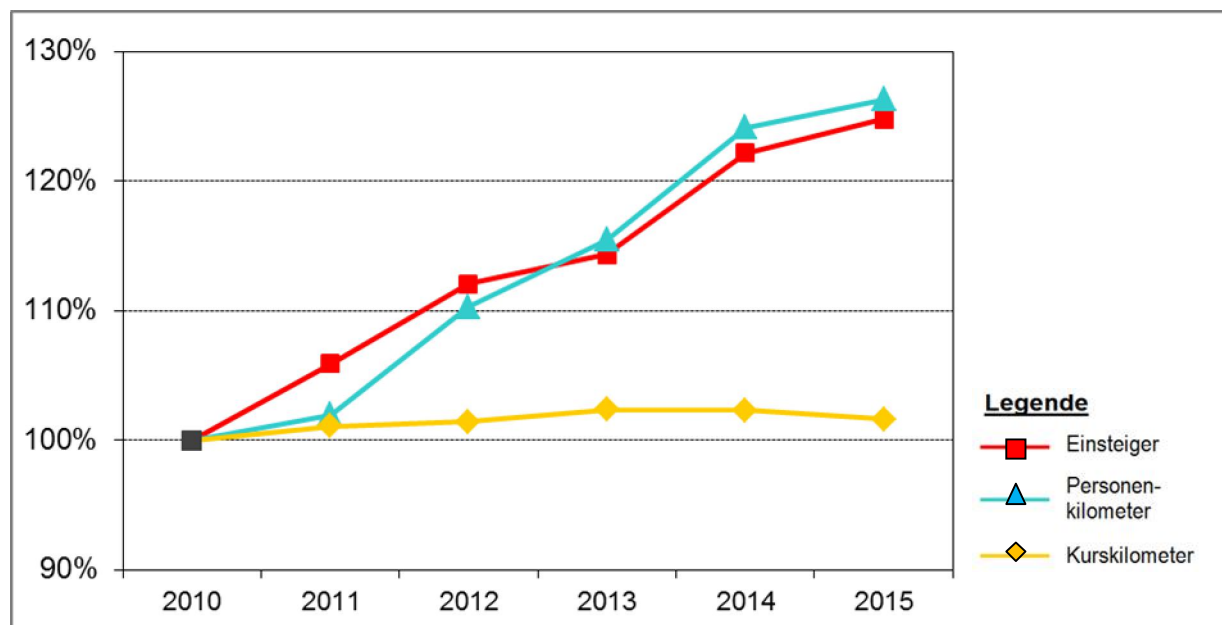


Abbildung 9: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 2

5.4 RK Emmental

Im Zusammenhang mit dem neuen Angebotskonzept zwischen Solothurn und Burgdorf hält der bisherige RE Solothurn – Burgdorf – Konolfingen – Thun zwischen Solothurn und Konolfingen an allen Stationen und wird neu als Regionalzug bezeichnet. Dies hat keine nennenswerten Auswirkungen auf den angebotenen Fahrplan.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
304.1 Burgdorf – Solothurn (S44 / R)	4	▲	▲	↗ (Nachfrage) Neues, zusammengefasstes Angebot seit dem Fahrplan 2016.
460 RE Bern – Luzern	2	■	■	↗ (KDG)
460 Luzern – Wolhusen – Langnau (S6)	2	■	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Luzern

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

In der RK Emmental konnte beim Bahnverkehr (vgl. Abbildung 10) eine nur leicht steigende oder gar stagnierende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden. Der leichte Rückgang bei den Kurskilometern ist auf temporäre Baumassnahmen zwischen Langnau und Wolhusen zurückzuführen. Zudem wurde ab 2013 das Angebot des Regionalzuges Burgdorf - Solothurn reduziert.

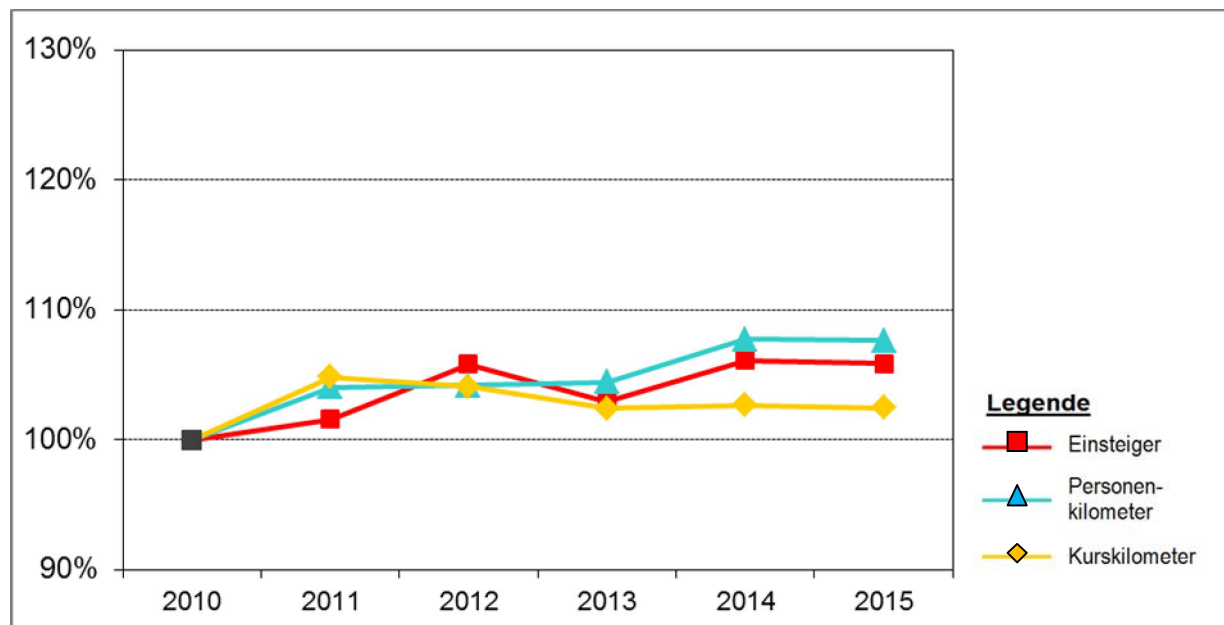


Abbildung 10: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RK Emmental (Quelle: IST-Daten der TU)

5.5 RK Bern-Mittelland

Zur Entwicklung auf den Linien der S-Bahn Bern siehe Kapitel 5.1.

Der RE Bern – Solothurn wird seit 2014 vollständig mit neuem Rollmaterial betrieben. Der ¼h-Takt in der HVZ konnte dadurch ausgebaut werden.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
305 RE Bern – Neuchâtel	1	■	■	➔
308 RE Bern – Solothurn	4	■	■	➔

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Die Abbildung 11 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Bahnlinien im Perimeter der RK BM, also auch der in Kapitel 5.1 beschriebenen S-Bahnen. Die deutliche Zunahme des Angebots im 2012 ist vor allem auf die Einführung der S31 zurückzuführen. Ausserdem verkehren die RE Bern – Spiez – Brig seit 2012 durchgehend von und nach Bern, nicht nur während der HVZ.

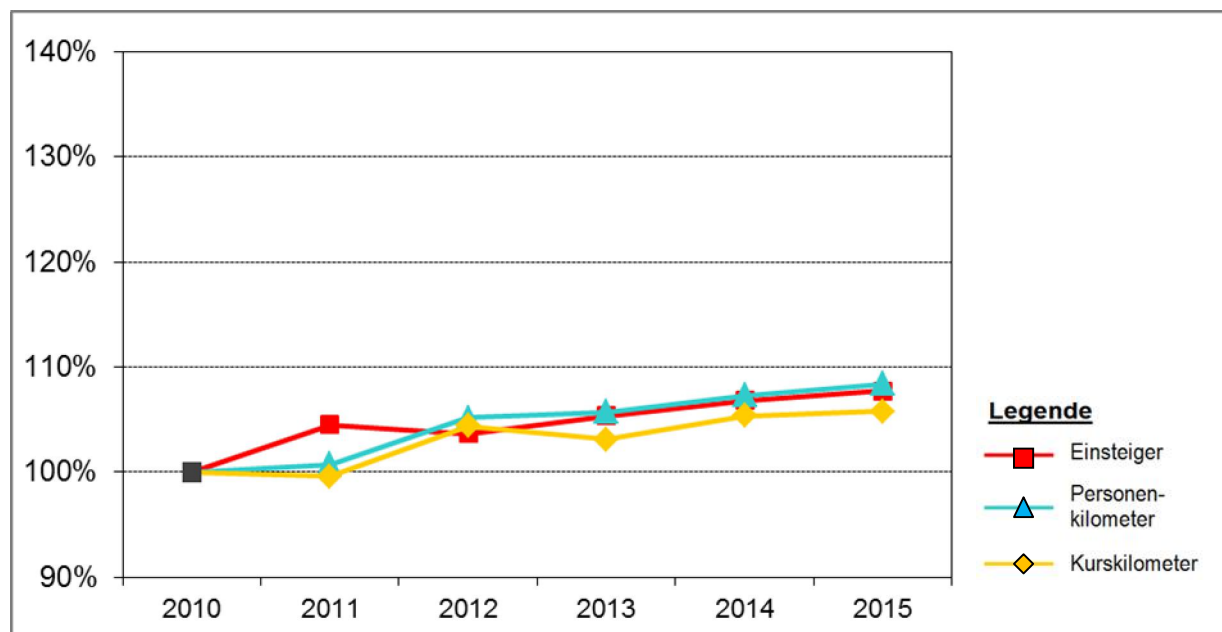


Abbildung 11: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr (exkl. Tram) in der RK Bern-Mittelland (Quelle: IST-Daten der TU)

5.6 RVK Oberland-West

Die in Thun endenden Bahnlinien S1 (Fribourg – Thun) und S4/44 (Bern – Thun) werden in Kapitel 5.1 behandelt, der RE Solothurn – Burgdorf – Konolfingen – Thun in Kapitel 5.4.

Ende 2013 wurde das Angebot der MOB zwischen Zweisimmen und Saanen systematisiert. Dadurch konnten die Anschlüsse in Zweisimmen verbessert werden.

Das übrige Bahnangebot blieb unverändert.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
120 Montreux – Zweisimmen	2	■	■	➔ Zusammengefasstes Angebot (GoldenPass-Züge und Regionalzüge)
120 Zweisimmen – Lenk	2	▲	■	↻ (Nachfrage)
320 RE Spiez – Zweisimmen	1	■	■	➔ Zusammengefasstes Angebot (GoldenPass-Züge und RE Spiez – Zweisimmen)
320 R Spiez – Zweisimmen	2	■	■	➔ Teil des RE-Angebotes Bern – Spiez – Kandersteg – Brig/Zweisimmen
330 RE Bern – Spiez – Kandersteg – Brig	2	■	■	➔ Teil des RE-Angebotes Bern – Spiez – Kandersteg – Brig/Zweisimmen
340 Burgdorf – Thun	3	▲	▲	➔ RE und R zusammengefasst

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

In der RVK Oberland-West kann beim Bahnverkehr (vgl. Abbildung 12) eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

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

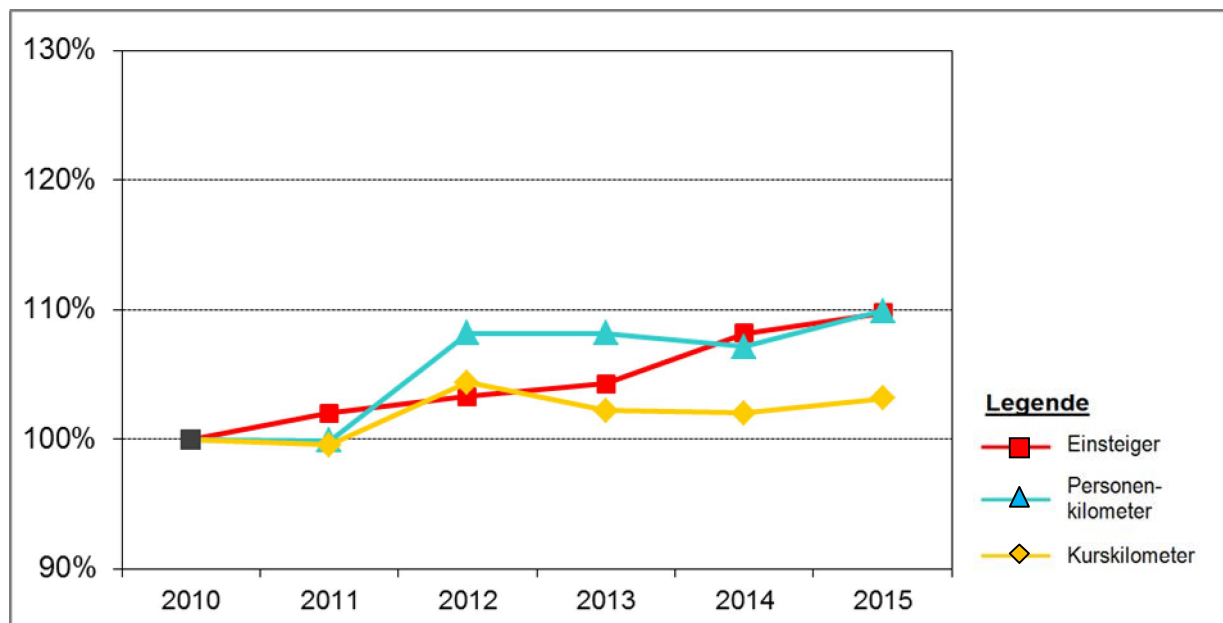


Abbildung 12: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 5 (Quelle: IST-Daten der TU)

5.7 RK Oberland-Ost

Bei der Zentralbahn (ZB) wurde per Dezember 2013 mit der Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge auch ein neuer Fahrplan eingeführt. Die Fahrzeit Interlaken – Luzern hat sich um 10 Minuten reduziert, so dass das Angebot statt wie bisher fünf seither vier Fahrzeugen gefahren werden kann.

Mit dem neuen Fahrplan der Zentralbahn fielen in Meiringen die Anschlüsse der Meiringen – Innerkirchen-Bahn (MIB) von und nach Luzern weg. Seit Ende 2015 werden die Anschlüsse mit äusserst knappen Fahr- und Wendezeiten wieder ermöglicht. Der ebenfalls umgesetzte leichte Angebotsausbau wird durch Dritte finanziert.

Ende 2015 wurde das Angebot auf den BOB-Linien von Interlaken nach Lauterbrunnen und Grindelwald in der Hochsaison im Sommer punktuell ergänzt.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
310 Spiez – Interlaken Ost (RE/Regio)	2	■	▲	➔
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	■	■	➔ Seit 2014 neue Fahrzeuge und neues Fahrplankonzept
470 Meiringen – Interlaken Ost (Regio)	2	■	▲	➔

474 Meiringen – Innertkirchen	2	●	▲	➔ Fahrzeug hat die Kapazität eines Gelenkbusses. Minimalvorgabe Nachfrage für Gelenkbus wäre erfüllt. Die Schieneninfrastruktur wird teilweise von der KWO finanziert, welche diese für Schwertransporte benötigt.
2355 Beatenbucht – Beatenberg	3	▲	■	↗ (Nachfrage) Korrektur der Angebotsstufe von 2 auf 3
2460 Stechelberg – Mürren	3	■	■	↗ (Nachfrage)
2480 Meiringen – Hasliberg Reuti	3	■	■	↗ (Nachfrage)

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Die RK Oberland-Ost profitierte in den vergangenen Jahren von einer grossen Nachfrage durch Gäste aus dem asiatischen Raum. Die Bahnlinien in die Jungfrauregion weisen ein durchwegs starkes Nachfragewachstum auf (vgl. Abbildung 13). Gleiches gilt für den IR Luzern – Interlaken, wo die Nachfrage seit Einführung der neuen Fahrzeuge und dem neuen Fahrplankonzept um über 40% zugenommen hat.

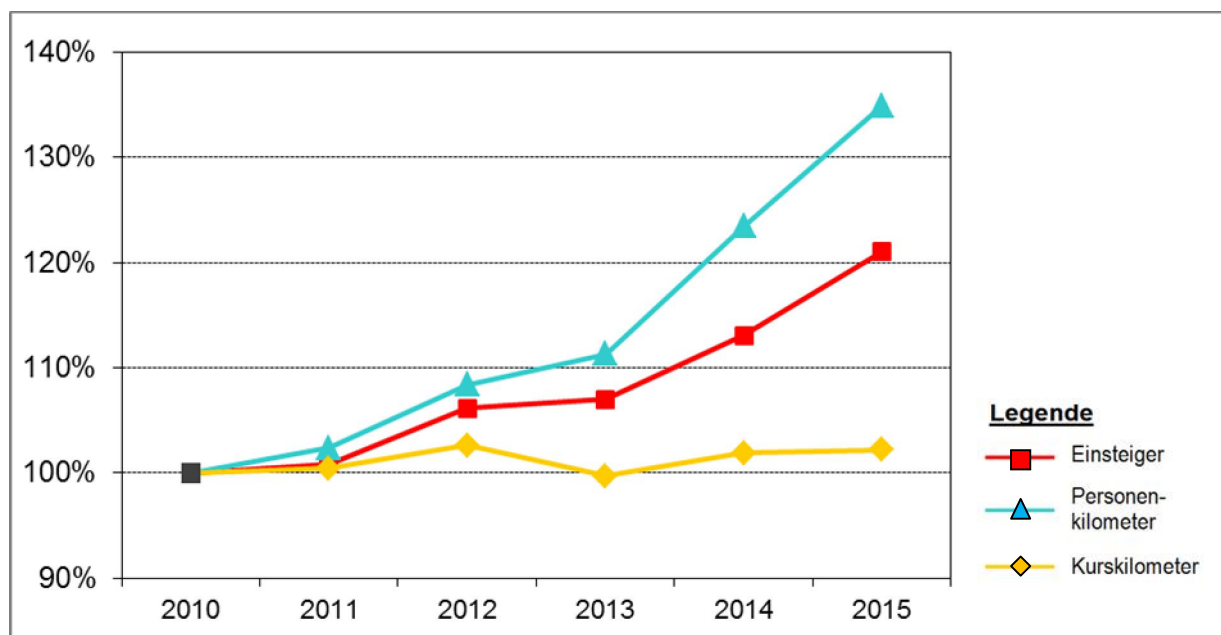


Abbildung 13: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RK Oberland-Ost (Quelle: IST-Daten der TU)

6 Entwicklung beim regionalen Busverkehr

6.1 RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Auf den Fahrplan 2014 wurde die Linie Biel – Orvin systematisiert und neu der Angebotsstufe 2 zugewiesen. Die Linien 3N Biel – Lengnau und 73 Péry – Bözingenfeld – Mett wurden zu einer Tangentiallinie verknüpft, welche seit Ende 2013 stündlich von Lengnau via Bözingenfeld nach Reuchenette-Péry führt.

Mit den Änderungen bei der Bahn, wurde Ende 2015 auch das Busangebot im Berner Jura angepasst. Zwischen Moutier und Bellelay wurde das Busangebot so angepasst, dass die Schulbedürfnisse der neuen Gemeinde Petit Val möglichst optimal abgedeckt werden können. Der vorher bestehende Rufbus wurde an Werktagen durch Fixkurse ersetzt.

Erfolgskontrolle Buslinien Berner Jura (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf S. 4)

Linie / Ligne	Ang. Stufe / Niveau d'offre	Nachfrage/ Demande	KDG / TCC	Bemerkungen / Remarques
21.132 La Neuveville – Plateau de Diesse	1	■	▲	⚡ (TCC)
22.131 Tramelan – St-Imier	1	■	■	⚡ (TCC)
22.132 Tramelan – Saignelégier - Goumois	1	■	▲	➔ responsabilité majeure Canton du Jura.
22.132 Tramelan –Glovelier - Basse-court	1	■	▲	➔ responsabilité majeure Canton du Jura.
22.141 Tavannes – Reconvilier - Bellelay [– Sornetan] – Lajoux JU – Les Genevez JU	1	▲	●	⚡ La ligne sert principalement au transport scolaire avec de faibles recettes et des conditions de production difficiles.
22.211 Delémont – Moutier	2	■	▲	➔ responsabilité majeure Canton du Jura.
22.231 Moutier – Souboz	1	▲	●	⚡ (demande). La ligne sert principalement au transport scolaire avec de faibles recettes et des conditions de production difficiles.
22.232 Moutier – Belprahon	1	■	▲	⚡ (TCC)
22.101 Moutier, Gare – Hôpital – Patinoire	1	▲	▲	➔
22.101 Moutier, Gare – Chantemerle	2	▲	▲	➔
22.101 Moutier, Gare – Perrefitte	1	▲	▲	➔
22.070 Biel - Orvin [– Les Prés-d'Orvin]	1/2	■	■	➔
22.071 Biel [– Orvin] – Romont	1	■	■	➔
22.073 Reuchenette-Péry – Biel/Bienne, Mett – Pieterlen	1	■	▲	⚡ (demande)

Erfolgskontrolle Buslinien Seeland (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf S. 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen	
22.072 Meisberg – Biel Bahnhof	3	■	■	➔	
22.074 Biel Bhf – Studen - Worben – Lyss	3	▲	▲	⌘ (KDG)	
22.075 Biel – Schwadernau – Scheuren – Orpund	1	■	▲	➔	
22.086 Biel – Bellmund – Aarberg	2	■	▲	⌘ (KDG)	
22.087 Biel/Bienne – Bellmund – Merzligen – Jens – Biel/Bienne	1	■	▲	⌘ (KDG)	
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	■	▲	↗	
30.363 Lyss – Wengi b. Büren – Messen	1	■	▲	↗	
30.365 Aarberg – Seedorf	2	▲	▲	➔	
30.521 Ins – Tschugg – Erlach	2	▲	▲	⌘ (KDG)	Die Linien werden mit durchlaufenden Fahrzeugen effizient betrieben. Die Wochenendnachfrage ist vergleichbar mit derjenigen unter der Woche.
30.522 Ins - Vinelz - Erlach	1	▲	▲	➔	
30.525 Erlach – Vinelz – Lüscherz	1	▲	▲	➔	
30.526 Erlach – Gals – Le Landeron	1	▲	●	⌘ (Nachfrage)	
30.527 Erlach – Gals – Gampelen - Ins (Jolimont)	1	■	▲	⌘ (Nachfrage)	
30.898 Zollikofen – Wengi – Büren a.A.	2	■	▲	⌘ (Nachfrage)	
40.008 Solothurn – Büren a.A.	2	■	■	⌘ (KDG)	
40.033 Grenchen – Arch – Büren a.A.	2	■	■	➔	
40.034 Grenchen, Postplatz – Lengnau, Sportplatz	2	▲	▲	⌘ (Nachfrage)	

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Die Abbildung 14 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Buslinien im Perimeter der RVK 1, also auch der in Kapitel 7.1 und 7.2 beschriebenen Linien des Ortsverkehrs. Die Entwicklung von Nachfrage und Angebot beim Busverkehr in der RVK 1 zeigt ein uneinheitliches Bild. Die rückläufige Anzahl Kurskilometer erklärt sich primär durch die direktere Linienführung in Biel der Buslinie Biel-Meinsberg sowie der kostenneutral umgesetzten Angebotsanpassungen der Bieler Stadtbuslinien 1 und 4 (Einführung 7,5 Minutentakt in der Morgenspitze, dafür Taktausdehnung am frühen Nachmittag). Die rückläufigen Einsteiger und

Personenkilometer in der RVK 1 sind primär durch die gesunkene Nachfrage im Bieler Stadtbusnetz zu erklären.

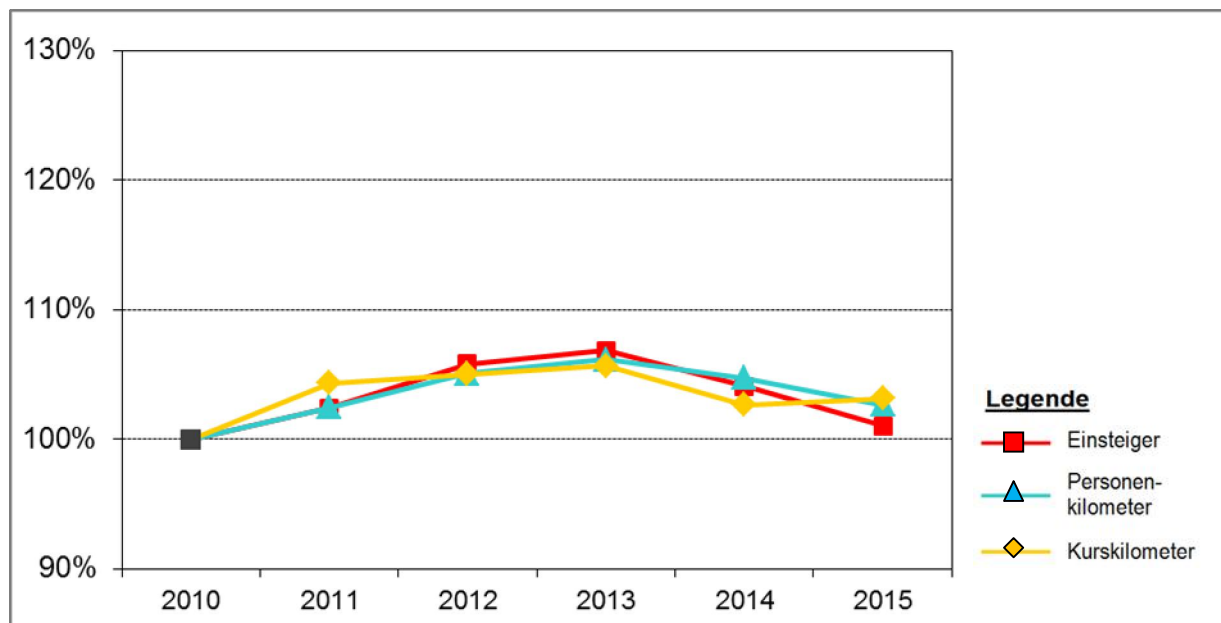


Abbildung 14: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 1 (Quelle: IST-Daten der TU)

6.2 RVK Oberaargau

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.491 Huttwil – Eriswil	2	●	●	→ Die Nachfragezahlen verharren auf tiefem Niveau. Die Produktion ist eng verknüpft mit dem Angebot auf den Linien 30.493, 30.481 sowie 30.483. Eine Verbesserung der Kennwerte ist nur möglich, falls das Angebot der Linie 30.493 aufgehoben wird.
30.493 Huttwil – Wyssachen	1	●	●	→ Die Nachfragezahlen verharren auf tiefem Niveau. Die Produktion ist eng verknüpft mit dem Angebot auf den Linien 30.491, 30.481 sowie 30.483. Eine weitere Reduktion des Angebotes ist nicht sinnvoll. Falls die Kosten reduziert werden müssen, ist eine Aufhebung der Linie vorzusehen. Gleichzeitig müssen auch die Massnahmen auf der Linie 30.491 umgesetzt werden.
40.005 Solothurn – Herzogenbuchsee (Linien 5/7)	2/2	▲	▲	→ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Solothurn
40.051 Wangen a. A. – Herzogenbuchsee – Langenthal	3	■	■	→ inkl. Kleinbus zwischen Wangen und Herzogenbuchsee als Zubringer zur Hauptlinie.
40.051 Langenthal – Melchnau (– Grossdietwil LU)	3	▲	▲	→

40.052 Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal – Thunstetten	2	●	▲	⚡ (Nachfrage) Minimalvorgabe wird nur sehr knapp nicht erreicht. Zudem wird, das Angebot durch die RVK grundsätzlich überprüft.
40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen	2	▲	▲	⚡ (Nachfrage)
40.058 Farnern – Wolfisberg – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	1	▲	▲	➔

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

In der RVK Oberaargau konnte beim Busverkehr (vgl. Abbildung 15) eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Wesentlicher Treiber für die positive Entwicklung ist die Stadtbuslinie 40.063 in Langenthal. Bei den Buslinien haben die angebotenen Kurskilometer abgenommen durch die weggefallenen Buslinien 40.059 und 40.060.

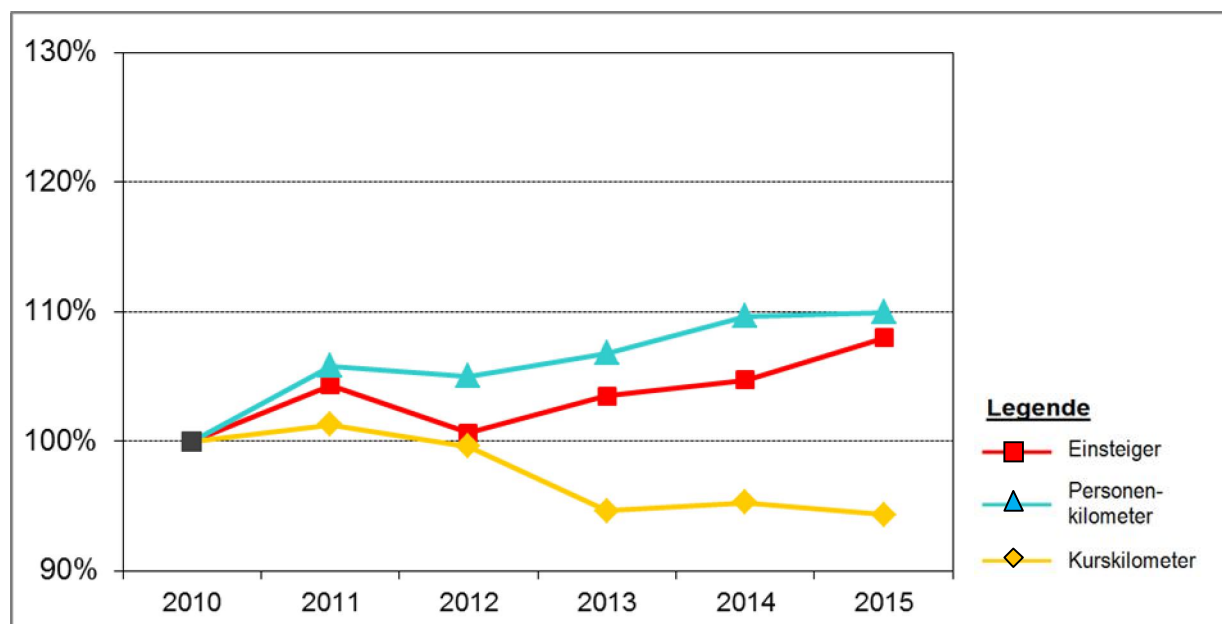


Abbildung 15: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 2 (Quelle: IST-Daten der TU)

6.3 RK Emmental

Bei den Buslinien im Emmental blieb das Angebot in den letzten Jahren grösstenteils unverändert. Gleichzeitig stagniert die Nachfrage bei den Buslinien weitgehend.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.271 Signau – Röthenbach	2	■	▲	➔
30.281 Hasenknubel – Langnau – Hüslematt	3	●	●	⚡ (Nachfrage) Das Angebot auf diesen zwei Linienästen wird mit einem Fahrzeug erbracht. Eine weitere Reduktion des Angebotes ist nicht sinnvoll. Falls die Kosten reduziert werden müssen, ist eine drastische Angebotsreduktion oder eine Aufhebung der Linie ins Auge zu fassen.
30.284 Ramsei – Langnau	1	■	■	➔
30.284 Langnau – Trub – Fankhaus	3	■	▲	⚡ (Nachfrage)
30.285 Langnau – Bärau – Gohl	1	■	●	⚡ (KDG): Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf. Zudem führt der hohe Anteil an Schülerverkehr dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.
30.286 Langnau – Aeugstmatt	1	■	▲	⚡ (KDG)
60.251 Escholzmatte – Schangnau – Kemmeriboden	2	▲	■	⚡ (KDG) Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Luzern.
30.471 Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	1	■	▲	➔
30.481 Sumiswald-Grünen – Wasen	2	■	▲	⚡ (KDG)
30.482 Sumiswald-Grünen – Heimisbach Thal	1	■	▲	➔
30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil	2	■	▲	➔
30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	1	■	▲	➔
30.465 Hasle-Rüegsau – Burgdorf	3	■	■	➔
30.465 Burgdorf – Lyssach – Fraubrunnen / Kernenriedstrasse	1 3	■ ▲	▲ ■	Angebote von/nach Fraubrunnen Angebote von/nach Lyssach, Kernenriedstrasse (inkl. drittfinanzierte Angebote bis zur Shopping-Meile)
30.466 Burgdorf – Ersigen – Koppigen – Wynigen	3	■	▲	⚡ (Nachfrage)
30.467 Burgdorf – Kirchberg, Neuhof	1	■	■	⚡ (Nachfrage)
30.468 Burgdorf – Heimiswil – Lueg	1	■	●	➔ Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf.
30.881 Bätterkinden – Lohn-Lüterkofen	1	●	●	➔ Die durchschnittliche Auslastung beträgt weniger als 3 Pers./Kurs, was bei einem Kleinbus-Betrieb eine gelbe Ampel zur Folge

				hätte. Die Linie wird jedoch gemeinsam mit der Linie 884 mit einem Fahrzeug produziert. Wegen der grösseren Nachfrage auf der Linie 30.884 kommt ein Normalbus zum Einsatz, was als Folge auch auf dieser Linie zu einer roten Nachfrage-Ampel führt. Aufhebung der Linie geplant.
30.882 Bätterkinden – Oberramsern – Messen – Schnottwil	1	■	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kt. Solothurn
30.884 Bätterkinden – Koppigen	1	■	▲	↗ (Nachfrage)
40.002 Solothurn – Gerlafingen – Ziebach	4	■	▲	⌘ (KDG) Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kt. Solothurn

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Die Abbildung 16 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Buslinien im Perimeter der RK Emmental, also auch der Linien des Ortsverkehrs. In der RK Emmental konnte beim Busverkehr eine nur leicht steigende oder gar stagnierende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Der steile Anstieg der Personenkilometer beim Busverkehr zwischen 2014 und 2015 ist auf eine einmalige Wertberichtigung im Zusammenhang mit der Einführung des automatischen Zählsystems einer Transportunternehmung zurückzuführen.

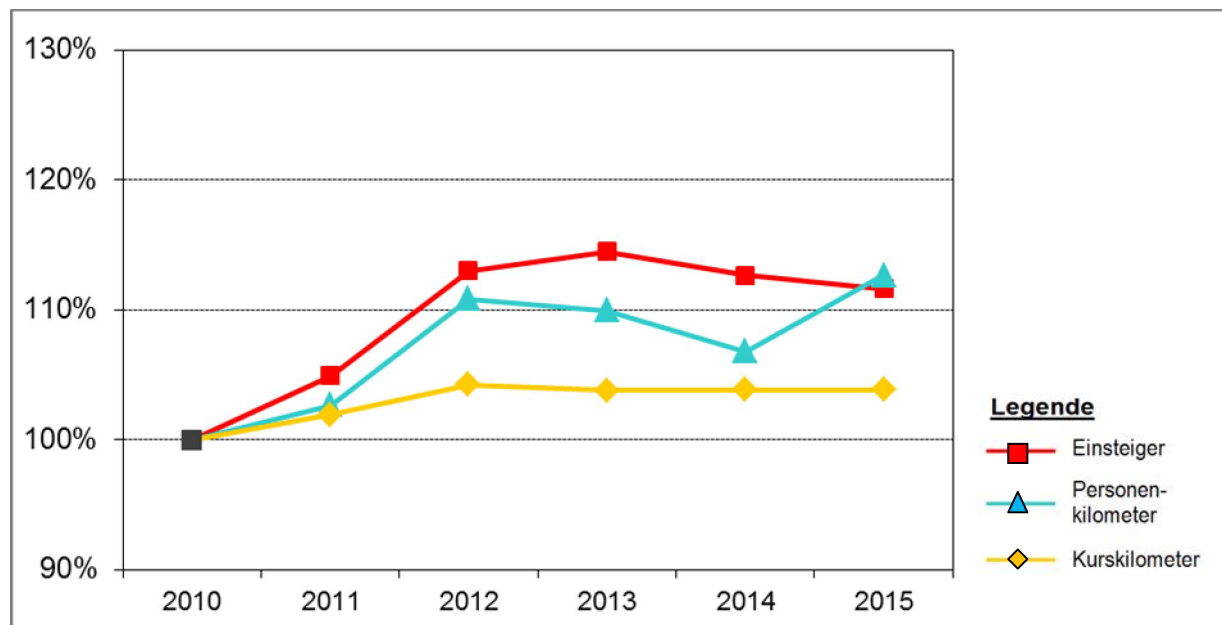


Abbildung 16: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RK Emmental (Quelle: IST-Daten der TU)

6.4 RK Bern-Mittelland

Die geplante Umwandlung der Linie Linie 30.261 Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten in einen Bürgerbus kam nicht zu Stande. Die Gemeinde hat stattdessen einen Schülerbus eingeführt und die Linie wurde im Sommer 2014 eingestellt.

Ende 2015 führte der Kanton Freiburg eine neue Linie Murten – Courlevon – Courtepin ein (Linie 20.546), die auch die bernische Gemeinde Münchenwiler tangiert. Der Kanton Bern war nicht im Planungsprozess eingebunden und bestellt das Angebot dieser Linie nicht mit.

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

Erfolgskontrolle Regionale Tram- und Buslinien

(Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
20.121 Düdingen – Bösinggen – Laupen	2	■	■	↗ (KDG) Federführung Kt. Freiburg
20.181 Fribourg – Heitenried – Schwarzenburg	2	■	▲	➔ Federführung Kt. Freiburg
20.548 Murten – Gümmenen	1	■	▲	↗ (KDG) Federführung Kt. Freiburg
30.006 Worb Dorf – Gümligen – Bern Bahnhof	4	■	■	↗ (KDG)
30.021 Bern – Bremgarten	4	■	■	➔
30.033 Bremgarten Seftau – Worblaufen	3	▲	▲	↗ (Nachfrage)
30.034 Unterzollikofen – Hirzenfeld	4	■	■	➔
30.036 Zollikofen – Bern Breitenrain	4	●	▲	↗ (Nachfrage) Die Linie wird wegen der Nachfrage zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee mit Gelenkbussen betrieben. Mit der Entwicklung im ESP Wankdorf nimmt die Nachfrage auf der Linie derzeit deutlich zu.
30.036 Zollikofen – Münchenbuchsee Hüsli-moos	4	▲	■	➔
30.038 Schönbühl – Bäriswil / Mattstetten	4	▲	▲	➔
30.043 Ittigen Talgut – Kappelsacker	4	▲	■	➔
30.044 Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	3	▲	▲	➔
30.046/47 Bolligen – Habstetten – Lutertal	4	■	■	➔
30.102 Bern – Uetligen – Säriswil	3	■	▲	↗ (Nachfrage)
30.104 Bern – Meikirch – Wahlen-dorf	3	▲	▲	➔
30.106 Bern – Kirchlindach – Zollikofen	3	▲	▲	➔
30.107 Bern – Wohlen – Uetligen (–Zollikofen)	2	■	▲	➔
30.130 Neuenegg – Thörishaus	2	▲	▲	↗ (KDG)
30.131 Flamatt – Ueberstorf – Albligen	2	▲	▲	↗ (KDG) Federführung Kt. Freiburg

30.160 Flughafen Bern-Belp – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	2	▲	▲	➔ Linie wurde per Dez. 2017 ausgeschrieben. Die Abgeltungen können deutlich gesenkt werden.
30.161/162/163 Ortsbus Münsingen / Schlaufe Spital/Sonnhalde / Schlaufe Brückreute	3	●	▲	➔ Linie wurde per Dez. 2017 ausgeschrieben und neu vergeben. Die Abgeltungen können deutlich gesenkt werden.
30.165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf	2	▲	▲	➔ Linie wurde per Dez. 2017 ausgeschrieben und neu vergeben. Die Abgeltungen können deutlich gesenkt werden.
30.166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen	1	■	▲	↗ (KDG) Linie wurde per Dez. 2017 ausgeschrieben und neu vergeben. Die Abgeltungen können deutlich gesenkt werden.
30.167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach	1	■	▲	↘ (KDG) Linie wurde per Dez. 2017 ausgeschrieben und neu vergeben. Die Abgeltungen können deutlich gesenkt werden.
30.321 Riggisberg – Toffen / – Thurnen	3	▲	▲	➔
30.322 Hinterfultigen – Rüeggisberg - Riggisberg	1	■	▲	➔
30.323 Thurnen – Riggisberg – Gurnigel – Schwarzenburg		■	■	↗ (KDG)
30.331 Belp Bahnhof – Riedli	3	●	▲	➔ Linie wurde per Dez. 2017 ausgeschrieben, Abstufung geplant.
30.332 Belp Bahnhof – Aemmenmatt	3	●	▲	↘ (Nachfrage) Linie wurde per Dez. 2017 ausgeschrieben, Abstufung geplant.
30.340 Wabern – Zimmerwald – Niedermuhlern	2	■	▲	➔
30.472 Biglen – Arni – Lützelflüh / - Moosegg	1	■	●	↗ (Nachfrage) Ungünstige Siedlungsstruktur (lange Linie, dünn besiedeltes Gebiet)
30.541 Kerzers – Golaten – Wileroltigen – Kerzers	1	▲	●	↗ (Nachfrage) ↘ (KDG) Der hohe Anteil an Schülerverkehr führt dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können. Hoher Anteil Schülerverkehr mit geringer Ertragskraft.
30.550 Gümmenen – Laupen	1	■	●	↘ (KDG) Durch die geplante Verlängerung nach Gurbrü wird die Produktivität verbessert.
30.560 Mühleberg – Allenlüften – Rosshäusern	1	●	●	↘ (KDG) Auf dieser Linie ist lediglich ein minimales Angebot vorhanden.
30.570 Bern Brünnen – Frauenkapellen – Mühleberg	3	▲	●	↘ (KDG) Angebotsoptimierung wird im Rahmen des Bestellverfahrens angestrebt.
30.611 Schwarzenburg – Rüschegg – Riggisberg	2	▲	●	↘ (KDG) Ungünstige Siedlungsstruktur (lange Linie, dünn besiedeltes Gebiet)
30.612 Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg	1	■	▲	➔
30.613 Schwarzenburg – Lanzenhäusern – Albligen	1	●	●	➔ Aufhebung der Linie geplant.
30.614 Riffenmatt – Guggisberg – Riedacker		■	●	Minimales Angebot, v.a. für Schülerverkehr (weniger als 4 KP)
30.621 Oberbalm – Oberscherli – Niederscherli	1	▲	●	↘ Nachfrage auf einem relativ kurzen Abschnitt, dadurch wenig Erträge

30.631 Köniz – Oberbalm – Nidermuhlern – Riggisberg	2	■	▲	➔	
30.781 Boll-Utzigen – Utzigen Pflegeheim	2	▲	▲	↗ (Nachfrage)	Das Angebot wird mit 1 Fahrzeug produziert.
30.782 Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld – Boll-Utzigen	2	●	▲	↗ (KDG)	
30.791 Worb Dorf – Wikartswil – Walkringen	1	■	▲	↘ (KDG)	
30.792 Worb Dorf – Biglen	1	■	▲	➔	
30.793 Worb Dorf – Grosshöchstetten	1	■	▲	➔	
30.794 Worb Dorf – Rüfenacht	1	▲	●	↗ (Nachfrage) Betrieblich zusammen mit Linie 795	
30.795 Worb Dorf – Rubigen	1	■	▲	➔	
30.871 Jegenstorf – Messen	1	■	▲	↗ (KDG)	
30.883 Bätterkinden – Limpach – Messen	1	●	●	↘ (Nachfrage)	Neukonzeption des Angebots im Raum Lyss-Messen-Bätterkinden ist geplant.
31.044 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand	1	■	▲	➔	

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Die Abbildung 17 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Bus- und Tramlinien im Perimeter der RK BM, also auch der Linien des Ortsverkehrs. Insgesamt ist in den letzten fünf Jahren nur eine leichte Steigerung festzustellen, und zwar sowohl beim Angebot wie auch bei der Nachfrage. Beim Rückgang im 2011 und der darauf folgenden starken Zunahme im 2012 dürfte es sich um statistische Effekte handeln aufgrund des neuen Tramkonzepts mit neuen Linien und neuen Durchbindungen. Es ist anzunehmen, dass es künstliche Effekte aufgrund von Zuordnungsproblemen sind, die die effektive Entwicklung nicht korrekt abbilden. Der leichte Rückgang der Kurskilometer im 2014 ist auf die Angebotsreduktionen im Zuge des Sparprogramms zurückzuführen.

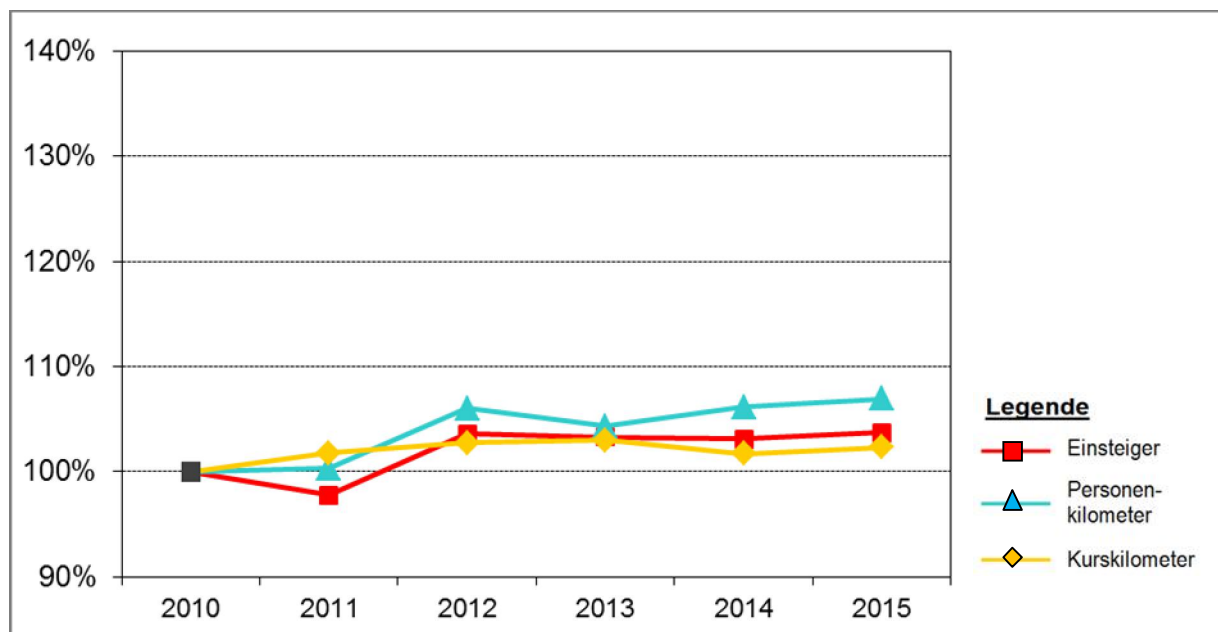


Abbildung 17: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Tram- und Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RK Bern-Mittelland (Quelle: IST-Daten der TU)

6.5 RVK Oberland-West

Bei den Buslinien sind nur wenige Veränderungen zu verzeichnen. Folgende Anpassungen konnten vorgenommen werden:

Im Saanenland konnte das Angebot auf den Buslinien Saanenmöser – Gstaad – Les Diablerets, Gstaad – Lauenen und Gstaad – Turbach dank des besser vertakteten Bahnfahrplans ebenfalls systematisiert und dank zusätzlichen, von Dritten bestellten Kurspaaren auch leicht ausgebaut werden.

Die Linie Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand (STI, 31.045) wurde gemäss dem Angebotsbeschluss Ende 2013 aufgehoben. Während den Schulzeiten verkehren seither 4.5 Kurspaare zwischen Wangelen und Heimenschwand, welche durch die Gemeinde Buchholterberg bestellt werden.

Die grundsätzlich beschlossenen Verbesserungen beim Ortsbus Spiez konnten nicht umgesetzt werden, da die dazu nötigen Fahrzeiten zu knapp bemessen waren und somit kein stabiler Fahrplan möglich ist.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.021 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken	4	■	■	➔
31.022 Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen	1	■	▲	➔
31.024 Oberhofen – 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 – Goldwil – Heiligen-schwendi	2	■	■	→
31.032 Thun – Dörfli – Heiligen-schwendi	1	■	■	→
31.033 Thun – Teuffenthal	1	■	■	→
31.041 Thun – Schwarzenegg – Innereriz	1	■	■	→
31.042 Thun – Schwarzenegg – Heimenschwand	1	■	■	→
31.043 Thun – Emberg – Heimenschwand	1	■	■	→
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	▲	●	→ : Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf. Zudem führt der hohe Anteil an Schülerverkehr dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können. hat der starke Schülerverkehrsanteil eine schwache Ertragskraft.
31.057 Uetendorf TUS – Uetendorf, Bahnhof – Gurzelen	1	■	■	↗ (Nachfrage)
31.001 Thun – Spiez	4	■	■	→
31.061 / 62 / 63 Spiez – Krattigen / Hondrich – Aeschi / Aeschi-ried	2	■	▲	→
31.065 Spiez – Faulensee	2	■	■	↗
31.066 Spiez – Emdthal – Aeschi	1	▲	▲	↘ (Nachfrage)
31.210 (Spiez –) Reichenbach – Frutigen	1	▲	●	→ Die Linie weist wegen langen Standzeiten ungünstige Produktionsbedingungen auf.
31.220 Reichenbach – Kiental	1	■	■	→
31.230 Adelboden – Frutigen	2	■	■	→
31.230 Frutigen – Kandersteg	2	■	■	↗ (Nachfrage)
31.232 Adelboden, Ausserschwand – U. d. Birg	1	■	■	→
31.241 Kandersteg – Talstation Sunnbüel	1	■	▲	→
12.180 Schönried – Saanen –	1	■	▲	↘ (KDG)

Gstaad				
12.180 Gstaad – Gsteig – Les Diablerets	1	■	■	→
12.181 Gstaad – Lauenen	1	■	▲	→
12.182 Gstaad – Turbach	1	■	●	⚡ (KDG) : Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf. Zudem führt der hohe Anteil an Schülerverkehr dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.
20.260 Bulle – Jaun – Boltigen	1	■	▲	→ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Freiburg
31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp	1	■	●	⚡ (Nachfrage). Die Linie weist wegen den sehr langen Standzeiten ungünstige Produktionsbedingungen auf. Es dürfte sehr schwierig sein, die Kostendeckung wesentlich zu verbessern.
31.281 Lenk – Bühlberg	1	■	■	→
31.283 Lenk – Simmenfälle	1	■	■	→

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Die Abbildung 18 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Buslinien im Perimeter der RVK 5, also auch die Linien des Ortsverkehrs. In der RVK Oberland-West kann beim Busverkehr eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden. Der Rückgang der Kurskilometer zwischen 2012 und 2013 ist auf eine einmalige Wertberichtigung im Zusammenhang mit der Einführung des Betriebsleitsystems einer Transportunternehmung zurückzuführen.

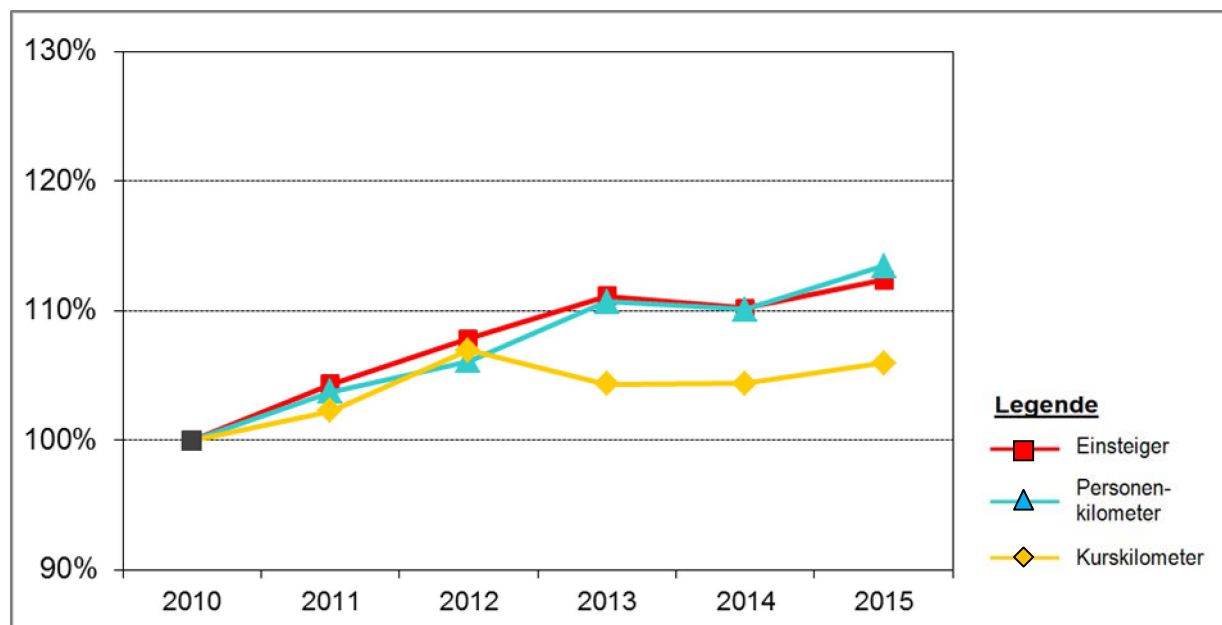


Abbildung 18: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 5 (Quelle: IST-Daten der TU)

6.6 RK Oberland-Ost

Die IR der Zentralbahn kreuzen sich seit Ende 2013 im Chäppeli oberhalb von Giswil statt auf dem Brünig. Die Anschlüsse zu den Buslinien nach Brienz und Hasliberg Reuti haben sich dadurch verschlechtert und der Fahrplan wurde angepasst, die Anzahl Kurse blieb dabei unverändert. Die Regionalzüge kreuzen neu in Brienzwiler. Die Buslinie Meiringen – Unterbach wurde bis Brienzwiler verlängert, wo optimale Anschlüsse zu den Zügen bestehen.

Bei der Buslinie Interlaken – Ringgenberg wurde Ende 2013 der durchgehende Halbstundentakt eingeführt. Ende 2015 wurde das Angebot der Buslinie Lauterbrunnen – Stechelberg in der Hochsaison im Sommer punktuell ergänzt.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.101 Beatenberg – Interlaken West	2	■	■	➔
31.102 Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg	3	■	▲	↷ (KDG). Seit 2014 werktags Halbstundentakt
31.103 Interlaken West – Bönigen – Iseltwald	3	■	▲	↷ (KDG)
31.105 Interlaken West - Regionalspital	3	▲	▲	➔ Seit 2014 Verlängerung nach Unterseen, Wellenacher
31.105 Interlaken West – Wilderswil – Gsteigwiler	3	■	■	➔
31.106 Habkern – Interlaken West	1	■	▲	➔
31.111 Wilderswil – Saxeten	1	■	●	➔ Aufgrund des kleinen Angebots relativ unproduktiver Betrieb. TU versucht mit Zusatzangeboten Mehreinnahmen zu erwirtschaften.
31.121 Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher (Linie 1)	2	▲	■	↷ (Nachfrage)
31.124 Grindelwald – Itramen (Linie 3)	1	■	▲	➔
31.125 Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi (Linie 2)	2	■	■	↷ (Nachfrage)
31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg	2	■	■	➔
31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh	1	■	■	↷ (KDG)
31.151 Brienz – Brienzwiler – Brünig Hasliberg – Hasliberg Reuti	2	▲	▲	➔ Seit 2014 durch das neue Zentralbahn-Konzept schlechtere Anschlüsse auf dem Brünig, dafür neu Anschluss in Brienzwiler auf die Regionalzüge.
31.152 Brienz – Axalp	1	■	■	➔
31.171 Innertkirchen – Guttannen	1	▲	▲	↷ (Nachfrage)
31.172 Innertkirchen – Gadmen	1	▲	●	➔ Grösster Querschnitt über kurze Strecke, daher tiefe Erträge.
31.174 Geissholz - Meiringen	1	■	●	↷ (Nachfrage) Der hohe Anteil an Schülerverkehr führt dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.
31.174 Meiringen - Unterbach - Brienzwiler	1	▲	●	➔ 2014 Verlängerung nach Brienzwiler

ler				mit Anschlüssen an die Regionalzüge. Der hohe Anteil an Schülerverkehr führt dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.
-----	--	--	--	--

Entwicklung von Angebot und Nachfrage

Die Nachfrage auf den Buslinien im Raum Interlaken wächst seit Jahren stetig, wogegen bei den Linien am Brienzersee und im Oberhasli teilweise gar eine rückläufige Nachfrage zu verzeichnen ist (vgl. Abbildung 19).

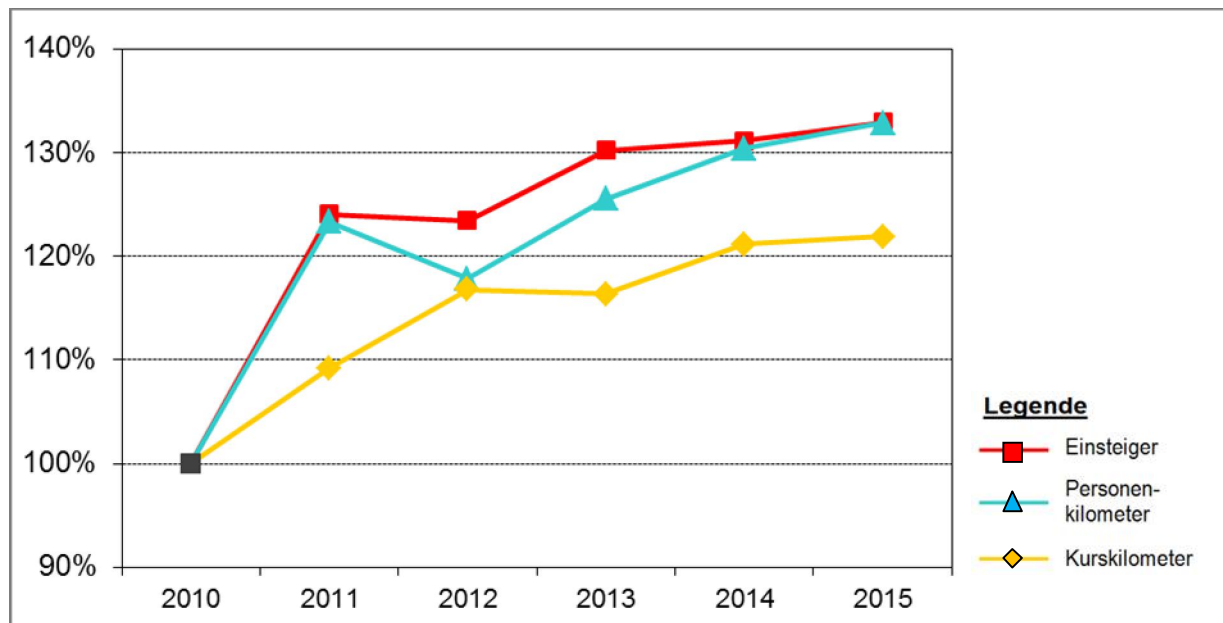


Abbildung 19: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RK Oberland-Ost (Quelle: IST-Daten der TU)

7 Entwicklung der Feinverteiler in den Agglomerationen und Städten

7.1 Biel

Das Angebot der Linie Schiffländte - Bözingenfeld - Orpundplatz wurde Ende 2013 zum Viertelstundentakt verdichtet, gleichzeitig wurden einzelne Parallelangebote beseitigt. Das Angebot der Linie 11 wurde zwischen Bahnhof und Magglingenbahn ausgebaut, der schwach frequentierte Linienast nach Alfermée hingegen aufgehoben.

Aufgrund des neuen Fernverkehrskonzepts erfuhren Ende 2015 insbesondere die Buslinien des Ortsbusses Moutier erhebliche Umstrukturierungen. Damit die bisherige Angebotsqualität erhalten werden konnte, wurde das Angebot des Ortsbusses Moutier gezielt erweitert, ein schlecht ausgelasteter Linienast wurde aufgehoben.

Ende 2015 wurde in Biel das Angebot auf den Trolleybuslinien 1 und 4 in der Morgenspitze kostenneutral zu einem 7,5 Minutentakt verdichtet, dies unter gleichzeitiger Taktdehnung zwi-

schen 11 und 15 Uhr auf 10 Minuten. Ausserdem wurde die Linie 1 zu den Stadien sowie die Linie 5 im Mösliquartier zum Kellerriedweg verlängert.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

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

7.2 Lyss

Der als Versuchsbetrieb geführte Ortsbus Lyss wurde Ende 2013 ins Grundangebot aufgenommen, die schlecht frequentierte Schlaufe Friedhof wurde eingestellt.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.364 Schlaufe Lyssbachpark	3	●	▲	➔ Die drei Linien werden mit einem Fahrzeug bedient. Einsparungen sind nur möglich, falls die Bedienungszeit des Ortsbusses deutlich reduziert wird. ↗ (Nachfrage) ➔
30.367 Schlaufe Dreihubel	3	●	▲	
30.368 Schlaufe Kornweg	3	●	●	

7.3 Langenthal

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

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

7.4 Burgdorf

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.461 Burgdorf, Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	4	●	▲	↗ (KDG) Die Nachfrage hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen. Dadurch konnte bisher jedoch einzig die Ampel Kostendeckung der Linie 30.461 von rot auf gelb verbessert werden.
30.462 Burgdorf, Bernstr. – Bahnhof – Oberburg, Geissrüti	2	●	●	
30.463 Burgdorf Gyrischachen – Bahnhof – Meienfeld	4	●	●	

7.5 Bern

Auf vier Tramlinien wurde das Angebot tagsüber in der NVZ reduziert. Seit dem Fahrplan 2014 verkehrt die Linie 3 tagsüber alle 10 Minuten und die Linien 7 und 8 alle 7.5 Minuten (vorher alle 6 Minuten).

Mit der Inbetriebnahme der neuen Tramwendeschleife wurde 2015 der ¼h-Takt der Tramlinie 6 am Abend und am Samstagmorgen bis Siloah verlängert.

Der Versuchsbetrieb auf der Linie 25 Eichmatt – Bütschliacker in Köniz startete im Dezember 2011. Die Erfolgskontrolle nach drei Betriebsjahren zeigte, dass die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung nicht erreicht wurden. Die Linie wurde deshalb nicht ins Grundaufgebot aufgenommen und aufgehoben.

Im Dezember 2014 startete der Versuchsbetrieb für die Verlängerung der Linie 41 von Kappelisacker bis Zollikofen. Nach dem ersten Betriebsjahr verfehlte der verlängerte Ast die Minimalvorgabe bezüglich Nachfrage knapp.

Im Dezember 2015 wurde der neue "Inselbus" eingeführt. Die Trolleybuslinie 11 fährt nicht mehr zum Güterbahnhof, sondern nach Holligen und bedient damit das Inselspital unmittelbar vor dem Haupteingang. An der Haltestelle Güterbahnhof halten neu die Busse der Linie 101. Um das Verkehrsaufkommen in der HVZ zu bewältigen (Universität auf dem Von-Roll-Areal) verkehren auf dieser Linie Zusatzkurse zwischen Bahnhof und Güterbahnhof.

Sobald die Sanierung des Eigerplatzes abgeschlossen ist, voraussichtlich im Sommer 2017, wird die Linie 28 vom Eigerplatz zum Bahnhof Weissenbühl verlängert, mit Anschluss an die S-Bahn Richtung Belp und ins Gürbetal.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
3 Bahnhof – Weissenbühl	4	▲	▲	↗ (Nachfrage) ↘ (KDG)
6 Bahnhof – Fischermätteli	4	▲	■	➔
7 Bahnhof – Ostring	4	■	■	↗ (Nachfrage)
7 Bahnhof – Bümpliz	4	■	■	➔
8 Bahnhof – Brünnen	4	■	■	➔

8 Bahnhof – Saali	4	■	■	➔
9 Bahnhof – Wabern	4	■	■	➔
9 Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	4	■	■	➔ Verlängert bis Wankdorf Bahnhof (vorher Guisanplatz)
10 Köniz Schlieren – Bahnhof – Ostermundigen Rütli	4	■	■	➔
11 Güterbahnhof – Bahnhof – Neufeld P+R	4	■	■	➔ Seit Dez. 2015 Holligen statt Güterbahnhof
12 Länggasse – Bahnhof – Zentrum Paul Klee	4	■	■	➔
16 Köniz Zentrum – Gurten-Gartenstadt	4	●	▲	➔ Linie wird effizient mit 1 Fahrzeug betrieben. Einsparungen nur mit Reduktion der Betriebszeiten möglich.
17 Bahnhof – Köniz Weiermatt	4	■	■	↗ (Nachfrage)
19 Blinzern – Bahnhof – Elfenau	4	■	■	➔
20 Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	4	■	■	➔
26 Breitenrain – Wylergut	4	●	▲	➔ Linie wird effizient mit 1 Fahrzeug betrieben. Einsparungen nur mit Reduktion der Betriebszeiten möglich.
27 Weyermannshaus – Niederwangen	4	▲	■	↗
28 Eigerplatz – Brunnadernstrasse - Ostermundigen Zollgasse – Wankdorf Bahnhof	4	▲	■	↗ (KDG)
29 Niederwangen – Köniz Bahnhof – Wabern Lindenweg	4	▲	■	➔
30 Bahnhof – Marzili – Bahnhof	1	■	▲	➔
31 Europaplatz – Bümpliz – Niederwangen Bahnhof	4	●	▲	Angebotsreduktion und Abstufung geplant.
32 Riedbach – Bern Bümpliz	3	●	▲	➔ Linie wird effizient mit 1 Fahrzeug betrieben. Einsparungen nur mit Reduktion der Betriebszeiten möglich.
40/41 Kappelisacker – Bern – Sonnenfeld/Allmendingen	4	▲	▲	➔
101 Bern – Kappelenring / Schlossmatt	4	■	▲	↗ (Nachfrage)
102, 103, 104, 105, 106 gemeinsamer Abschnitt Bern – Neufeld P+R	4	▲	▲	Einzelne Kurse der Linie 103 (Verdichtungsline zum 15'-Takt) sind schlecht ausgelastet.

7.6 Thun

Der Versuchsbetrieb zwischen Steffisburg, alte Bernstrasse und Heimberg, Dornhalde konnte Ende 2014 endlich den Betrieb aufnehmen. Der Versuch dauert noch bis Dezember 2017.

Auf der Linie 3 Thun, Bahnhof – Allmendingen verkehren die Busse seit der Eröffnung der Thun Arena inkl. Einkaufszentren im 2011 im 10-Minuten-Takt. Die Verdichtungen wurden vorerst durch Dritte finanziert und konnten dank der guten Auslastung per Ende 2015 ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
1 Steffisburg, Flühli – Thun, Bahnhof – Gwatt	4	■	■	➔
2 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Neufeld	4	■	■	↗ (KDG)
3 Heimberg, Dornhalde – Steffisburg, alte Bernstrasse	(3)			Wird z.Zt. (und bis Ende 2017) als Versuchsbetrieb mit 35 KP betrieben (Mo-Sa), was der Angebotsstufe 3 entsprechen würde.
3 Steffisburg, Alte Bernstrasse – Thun, Bahnhof	4	▲	▲	↗ (KDG)
3 Thun, Bahnhof –Allmendingen	4	■	▲	↗ (Nachfrage)
4 Thun, Bahnhof – Lerchenfeld	4	■	▲	↗ (KDG)
5 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Dürrenast	4	■	▲	➔
6 Thun, Bahnhof – Westquartier	4	▲	▲	➔

7.7 Interlaken

Die Erschliessung Interlakens erfolgt nebst dem Ortsbus auch über die verschiedenen ins Zentrum führenden Regionalverkehrslinien.

Erfolgskontrolle (Erläuterungen zu den Symbolen siehe unter Kap. 1 auf Seite 4)

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.104 Ortsbus Interlaken	3	▲	▲	↗ (Nachfrage) Seit 2014 werktags neue Linienführung ab Interlaken Ost ins Gewerbegebiet Moos

8 Entwicklung der Abgeltungen

8.1 Finanzierungsverantwortlichkeiten im öffentlichen Verkehr

Die Verantwortlichkeiten für die Leistungsbestellungen und Abgeltungen sind wie folgt geregelt.

Bereich	Finanzierung durch	
Fernverkehr	eigenwirtschaftlich	
Bahninfrastruktur	Bund	Kantonsbeitrag: BIF
Regionaler Personenverkehr	Bund	Kanton
Ortsverkehr: Personenverkehr		Kanton
Ortsverkehr: Infrastruktur	(Bund) ¹⁾	Kanton
Tarifverbünde/Tarifmassnahmen		Kanton
Güterverkehr Meterspurbahnen	Bund	Kanton

¹⁾ Mitfinanzierung Agglomerationsprojekte (Infrastrukturfonds)

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)**
Der Bund geltet 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 zuständig. Die Traminfrastruktur im Ortsverkehr ist Sache der Kantone und Gemeinden.

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

8.2 Abgeltungsentwicklungen

Entwicklung von Angebot, Kosten, Erträgen und Abgeltungen

Zwischen 2010 und 2012 wurde das ÖV-Angebot deutlich erweitert. Seit 2012 wurde das ÖV-Angebot aus finanzpolitischen Gründen nur noch sehr punktuell angepasst.

Während das Angebot zwischen 2010 und 2017 um rund 7 Prozent zunahm, konnte dank neuen und grösseren Fahrzeugen das Platzangebot gemessen in Platzkilometern um rund 11 Prozent gesteigert werden (vgl. Abbildung 20). Die ÖV-Nachfrage gemessen in Personenkilometern (+19 Prozent) und Einsteigern (+14 Prozent) ist aber stärker gewachsen als das Angebot.

Insbesondere die Kapazitätssteigerungen mit neuem und grösserem Rollmaterial haben zu Kostensteigerungen geführt. Obwohl die Erträge stärker zugenommen haben als die Kosten, ist die Höhe des Abgeltungsbedarfs um 17 Prozent gestiegen, seit 2014 aber konstant.

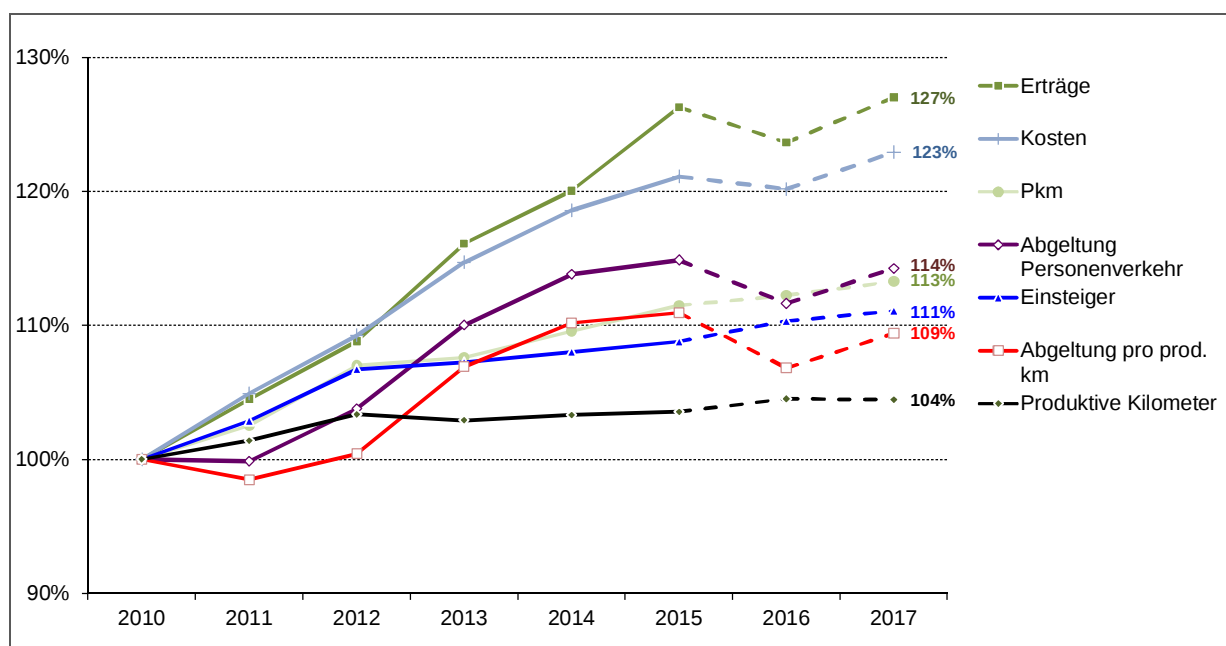


Abbildung 20: Entwicklung Eckwerte Sparte Personenverkehr (Basis: 2010 - 2015 IST-Zahlen; 2016/2017 Planzahlen. Einsteiger, Pkm und Abgeltung bei interkantonalen Linien nur anteilmässig gemäss IKV berücksichtigt)

Erfreulicherweise konnte der KDG in den letzten Jahren kontinuierlich auf 54,2 Prozent (Angebotsvereinbarungen 2017) erhöht werden (vgl. Abbildung 21).

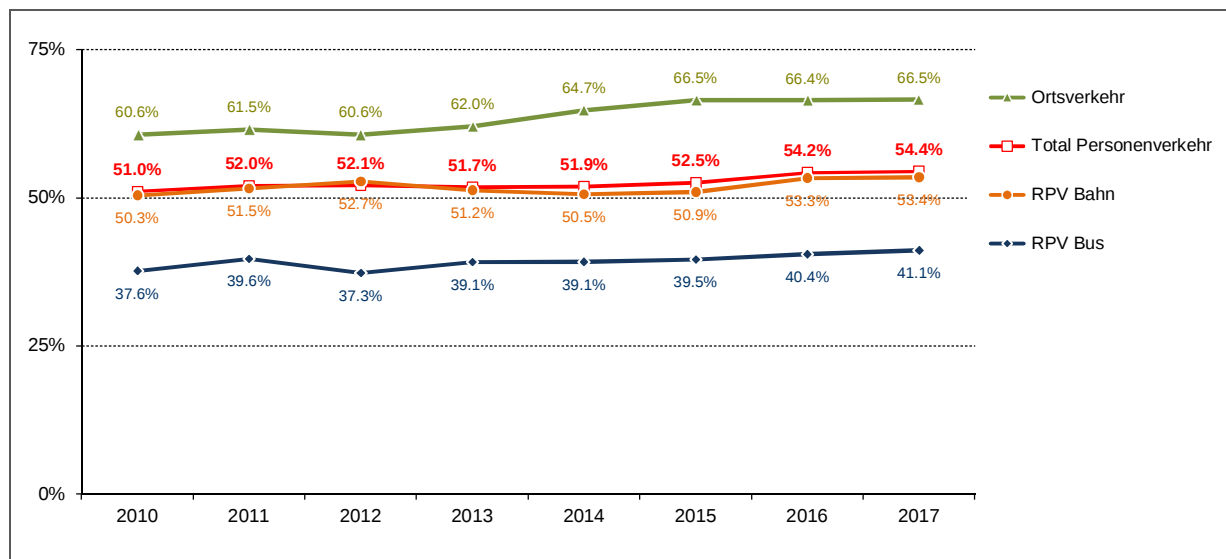


Abbildung 21: Entwicklung des Kostendeckungsgrades Personenverkehr 2010 - 2017 (Basis: Offertzahlen 2010 - 2017; alle vom Kanton Bern mitbestellten Linien)

Im Rahmen des laufenden Angebotsbeschluss 2014 - 2017 wurde das Angebot nur geringfügig um 1 Prozent ausgebaut. Dank deutlich höheren Erträgen (+13 Prozent) konnten die Kostensteigerungen grösstenteils aufgefangen werden (vgl. Abbildung 22).

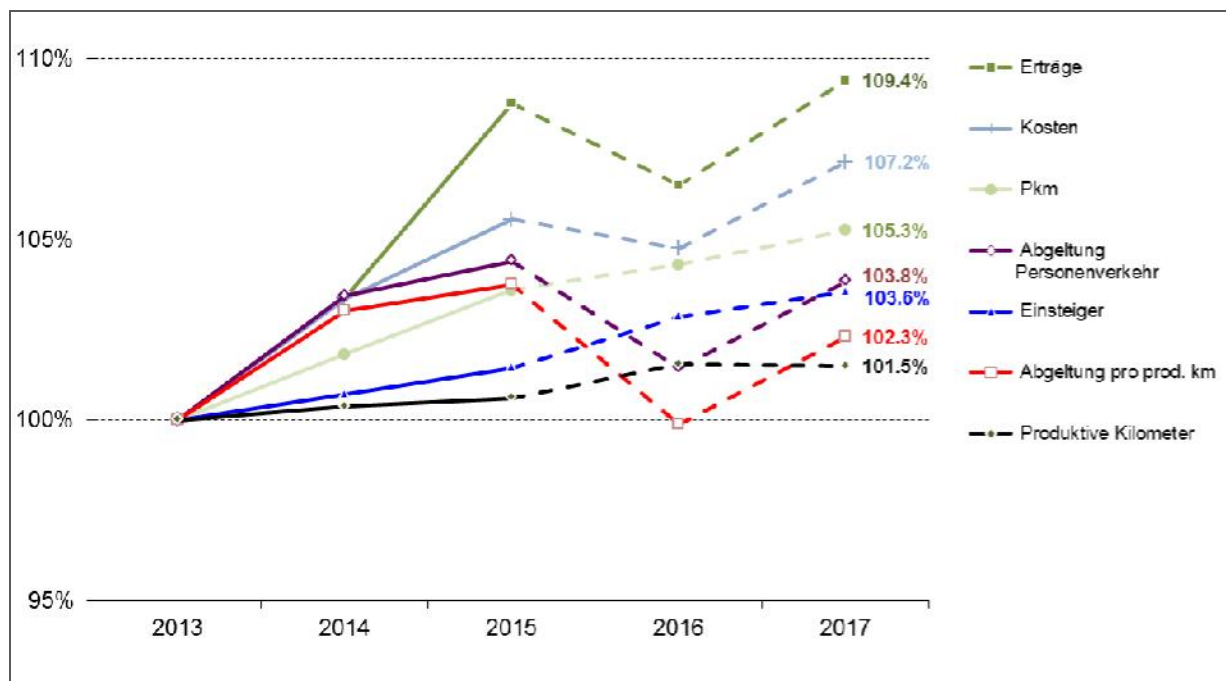


Abbildung 22: Entwicklung des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs 2013 - 2017 (Basis: 2013 - 2015 IST-Zahlen; 2016/2017 Planzahlen. Einsteiger, Pkm und Abgeltung bei interkantonalen Linien nur anteilmässig gemäss IKV berücksichtigt)

Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr 2014 - 2017

Die Neuordnung der Finanzierungsverantwortlichkeiten bei der Bahninfrastruktur führte zu Verschiebungen bei den kantonalen Abgeltungsleistungen. Entsprechend sind die Zahlen 2016/2017 nur bedingt vergleichbar mit den Abgeltungszahlungen 2014/2015 (vgl. Tabelle 2).

Die Gesamtabgeltungen des Kantons für den öffentlichen Verkehr haben sich im Zeitraum des Angebotsbeschlusses 2014 - 2017 wie folgt entwickelt:

		AGB 2014 - 2017			
		2014	2015	2016	2017
Abgeltungen Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	304.11	309.63	298.69	310.33
Abgeltungen Ortsverkehr (OV)	Mio. CHF	70.93	68.91	69.15	70.30
Total Personenverkehr (RPV & OV)	Mio. CHF	375.05	378.53	367.84	380.63
Abgeltungen Tarifverbünde	Mio. CHF	20.85	23.28	23.83	26.80
Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.04	0.91	1.04	1.00
Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, Datendrehscheibe etc.)	Mio. CHF	0.69	0.67	0.49	0.50
Gesamttotal Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	397.62	403.39	393.20	408.93
./.. Anteil Bund Regionalverkehr	Mio. CHF	156.28	161.86	151.99	156.00
Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	241.34	241.53	241.21	252.93
Veränderung zu Vorjahr	in %		0.1%	-0.1%	4.9%
Abgeltungen Infrastruktur Regionalverkehr	Mio. CHF	101.56	104.66	-	-
Beitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	Mio. CHF	-	-	82.00	82.00
Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	5.66	5.20	6.92	7.00
Diverse Infrastrukturabgeltungen	Mio. CHF	0.49	0.48	0.49	0.50
Gesamttotal Infrastrukturabgeltungen	Mio. CHF	107.71	110.34	89.41	89.50
./.. Anteil Bund Infrastruktur Regionalverkehr	Mio. CHF	57.89	59.65	-	-
Total Infrastrukturabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	49.82	50.69	89.41	89.50
Veränderung zu Vorjahr	in %		1.7%	76.4%	0.1%
Gesamttotal Abgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	291.16	292.21	330.62	342.43
Veränderung zu Vorjahr	in %		0.4%	13.1%	3.6%

Tabelle 2: Entwicklung der ÖV-Gesamtabgeltungen des Kantons Bern 2014 - 2017

Die Veränderungen im Detail:

Zu Ziffer 1) Regionalverkehr

Im Regionalverkehr ging der Abgeltungsbedarf auf 2016 insbesondere bei der BLS zurück. Die in den letzten Jahren ergriffenen Sparbemühungen zeigen Wirkung. Zudem konnte die Effizienz dank ausserkantonaler Angebotsausbauten und Anpassungen beim Fahrzeugeinsatz verbessert werden. Auf das Fahrplanjahr 2017 steigen die Abgeltungen zu Lasten des Kantons um 1,9 Prozent. Die grösste Kostensteigerung verzeichnet der Regionalverkehr, verursacht durch Folgekosten aus Rollmaterialbeschaffungen, respektive Refit-Programmen bei Bahnen (ASM, BOB, MIB, MOB und SBB) und den Ersatz bereits abgeschriebener Fahrzeuge durch neue Fahrzeuge bei Busunternehmen.

Zu Ziffer 4) Tarifverbünde

Mit der Erweiterung des Libero-Gebiets Richtung Biel/Seeland/Berner Jura auf 2015 wurde das bisherige Abo-Verbundsgebiet in den Tarifverbund Libero integriert. Somit können in diesem Gebiet neu auch im Einzelreiseverkehr Zonenbillette gelöst werden, was auf einzelnen Verbindungen dazu führt, dass das bisherige Lösen von zwei Tickets entfällt. Dies führt bei den Transportunternehmen zu Ertragsausfällen. Diese sogenannten Durchtarifierungsverluste gelten die Besteller mittels einer höheren Abgeltung an den Tarifverbund ab. Zudem musste im neuen Tarifverbundsgebiet mit der SBB eine Vereinbarung bezüglich der Abgeltung von Ertragsausfällen auf den Fernverkehrsstrecken abgeschlossen werden.

Zu Ziffer 8) Anteil des Bundes am Regionalverkehr

Im Rahmen der Neuordnung der Finanzierungsverantwortlichkeiten wurde der Kostenteiler zwischen Bund und Kantonen (KAV) angepasst. Mit dem Wegfall der Privatbahninfrastrukturfinanzierung müssen die betroffenen Kantone einen höheren Anteil an den Regionalverkehrsabteilungen tragen. Für den Kanton Bern bedeutet dies, dass der Bund neu noch 53 Prozent statt wie bisher 55 Prozent der Regionalverkehrsabteilungen (1) übernimmt. Die prozentuale Mitfinanzierung des Bundes wird aber über eine Fixierung des Bundesbeitrages plafoniert. Diese sogenannte Kantonsquote legt den Gesamtumfang der Bundesbeiträge fest. Aufgrund der KAV-Anpassung und der rückläufigen Regionalverkehrsabteilungen fällt die Bundesbeteiligung 2016 tiefer aus als 2015.

Zu Ziffern 10) – 16) Infrastrukturfinanzierung

FABI führt insbesondere bei der Infrastrukturfinanzierung zu Änderungen. Die Abteilungen an die Infrastrukturen der Privatbahnen (10) fallen weg. Im Gegenzug muss der Kanton einen Pauschalbeitrag in den BIF (11) leisten.

Zu Ziffer 12) Abteilungen Infrastruktur Ortsverkehr

Aufgrund von Investitionen in die Traminfrastruktur stiegen die Abschreibungen deutlich an. Gleichzeitig stehen 2016/2017 verschiedene grössere Unterhaltsarbeiten an.

9 Qualitative Aspekte

Kundenzufriedenheitsumfrage

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

Sehr zufrieden sind die Fahrgäste mit der Fahrweise des Personals von Bahn und Bus. Positiv beurteilt wird auch die Freundlichkeit des Verkaufspersonals. Als sehr gut werden die Informationsmöglichkeiten zum Fahrplan auf den mobilen Geräten taxiert. Gute Noten erhalten auch das Angebot und die Netzqualität, die Zuverlässigkeit sowie die Sicherheit im öffentlichen Verkehr. Am wenigsten zufrieden sind die Kundinnen und Kunden mit der Abwicklung von Beschwerden bzw. den Antworten auf Reklamationen. Ebenfalls kritisch beurteilen sie die Informationen bei Verspätungen.

Bevölkerungsumfrage

Bereits zum sechsten Mal seit 2003 hat der Kanton Bern im März 2016 die Bevölkerung zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr befragt. Diese ist weiterhin hoch (vgl. Abbildung 23): 40 Prozent der Befragten sind sehr zufrieden und 53,4 Prozent eher zufrieden. Für 93,4 Prozent der Befragten (2012: 93,3 Prozent) erfüllen demnach Bahn, Tram und Bus ihre Bedürfnisse. Nur 5,5 Prozent der Befragten sind eher nicht zufrieden und 0,5 Prozent gar nicht zufrieden.

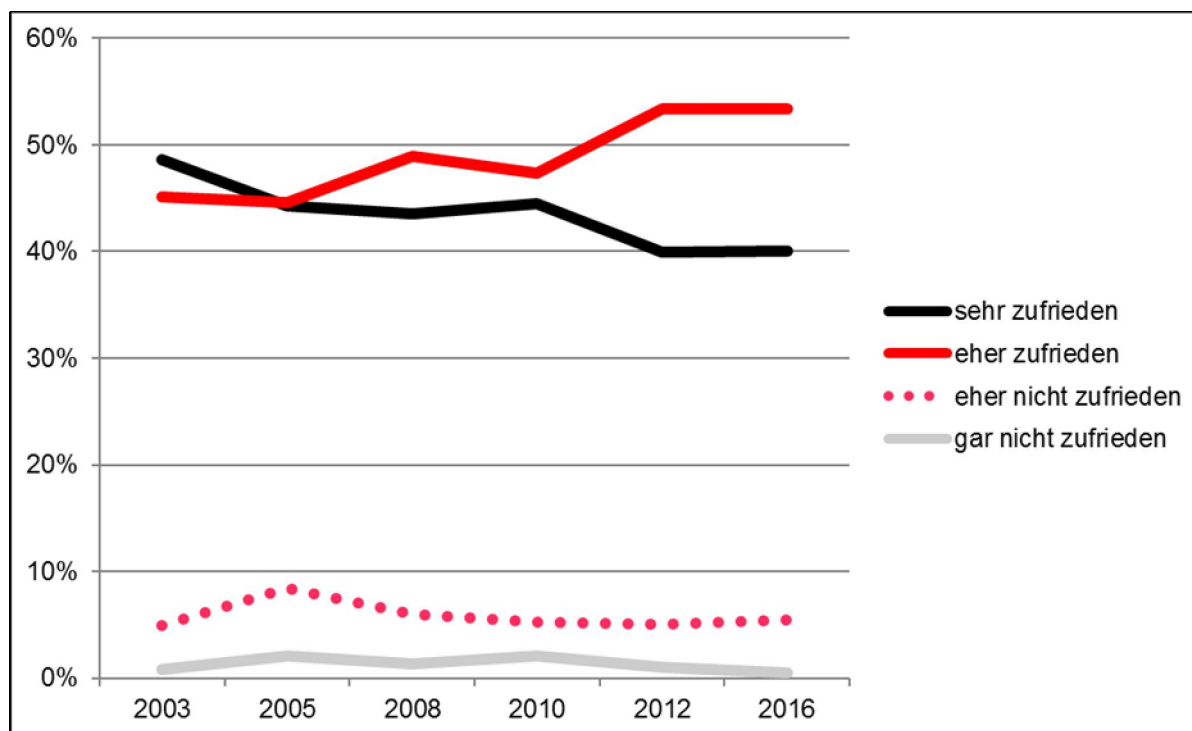


Abbildung 23: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr

Abgenommen hat der Anteil der Befragten, welche den ÖV gar nicht nutzen (vgl. Abbildung 24). Es sind nur noch knapp 21 Prozent oder 12 Prozentpunkte weniger als bei der ersten Bevölkerungsbefragung im 2003. Dieser Personenkreis begründet den Verzicht auf Bahn, Bus

und Tram unter anderem mit der Flexibilität und der Unabhängigkeit der individuellen Verkehrsmittel.

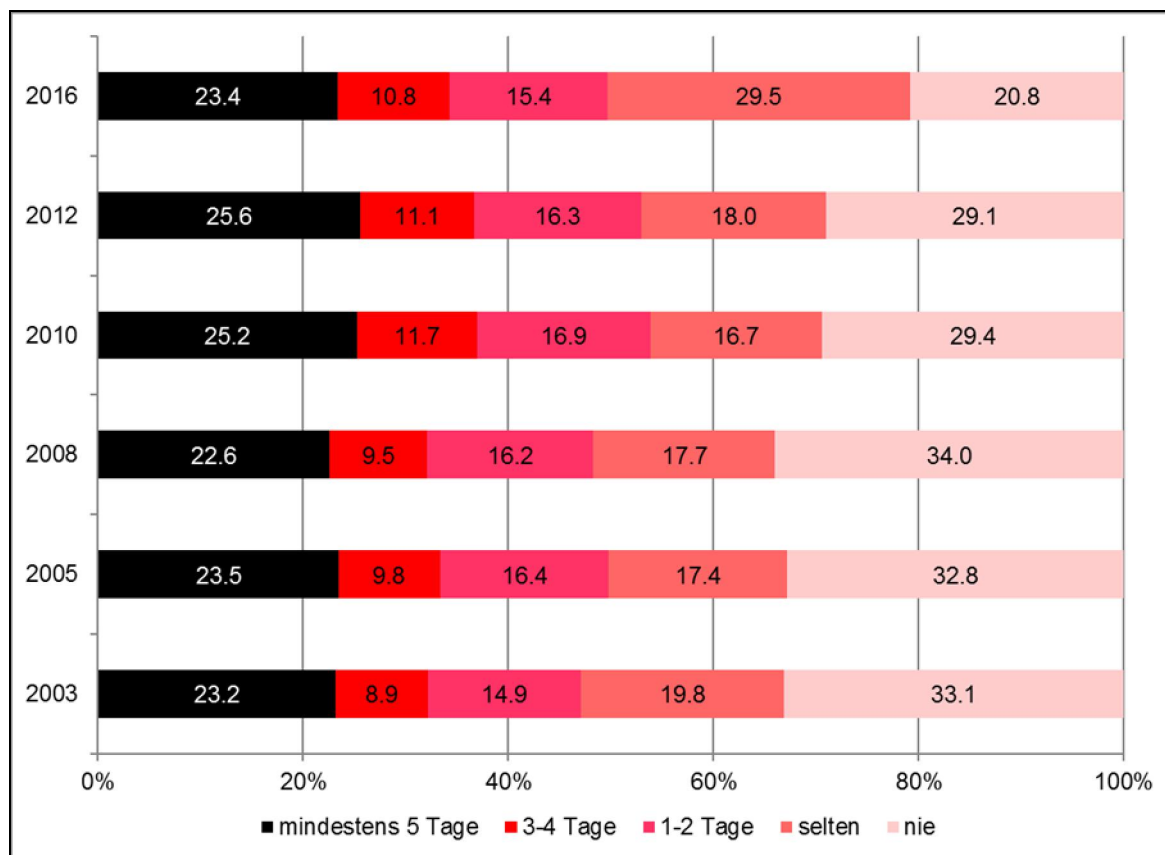


Abbildung 24: Häufigkeit der ÖV-Benützung

In einer Bewertung nach Schulnoten wird der öffentliche Verkehr im Kanton Bern insgesamt mit 4,90 bewertet (vgl. Abbildung 25). Die Bewertung ist leicht besser als bei der letzten Erhebung im Jahr 2012 (4,85). Zur Verbesserung haben die erstmals benoteten elektronischen Dienste (Fahrpläne im Internet, Fahrpläne auf mobilen Geräten und Kauf von Fahrausweisen mit mobilen Geräten) beigetragen. Aus den Teilnoten zeigt sich, dass das Platzangebot kritisch bewertet wird. Dies ergibt sich auch aus den Rückmeldungen in der nicht repräsentativen Internetumfrage. Immerhin zeigt die aktuelle Erhebung, dass die Unzufriedenheit mit dem Platzangebot trotz steigender Nachfrage nicht zugenommen hat. Offenbar haben die Rollmaterialbeschaffungen der letzten Jahre zu einer Verbesserung des Fahrkomforts beigetragen.

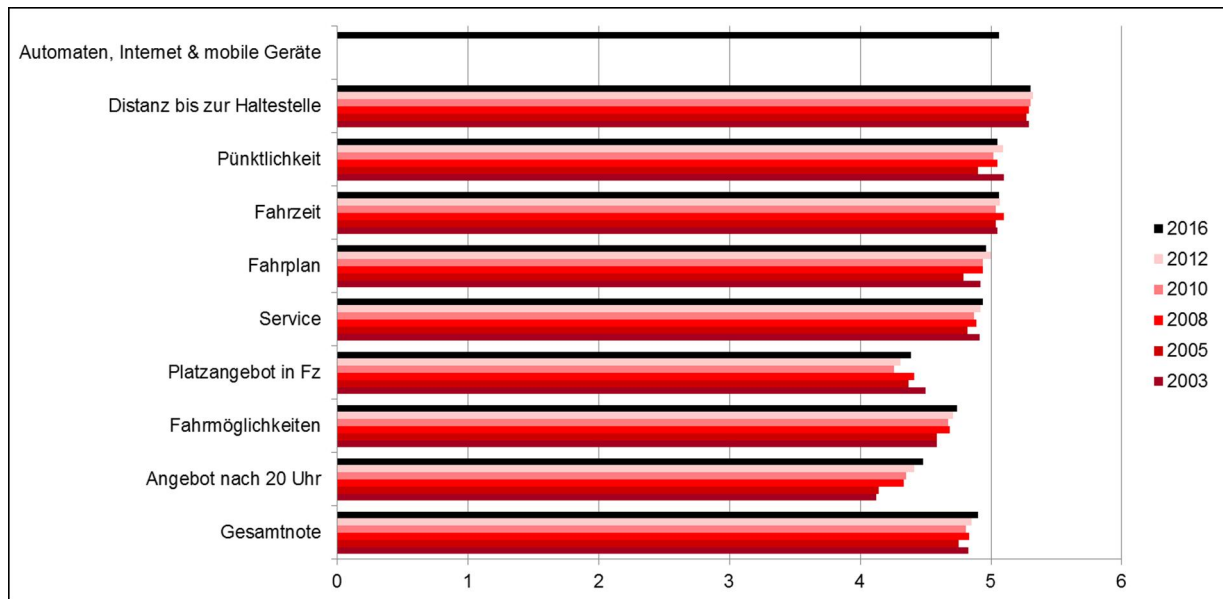


Abbildung 25: Bewertung des ÖV-Angebots

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs wird von der Bevölkerung mehrheitlich positiv wahrgenommen (vgl. Abbildung 26). Bei der Erfragung von Veränderungen wurden mehr Verbesserungen als Verschlechterungen genannt. Auffallend sind die Verbesserungen beim Fahrplan bzw. beim Angebot. Als Verschlechterung wird die Preisentwicklung genannt.

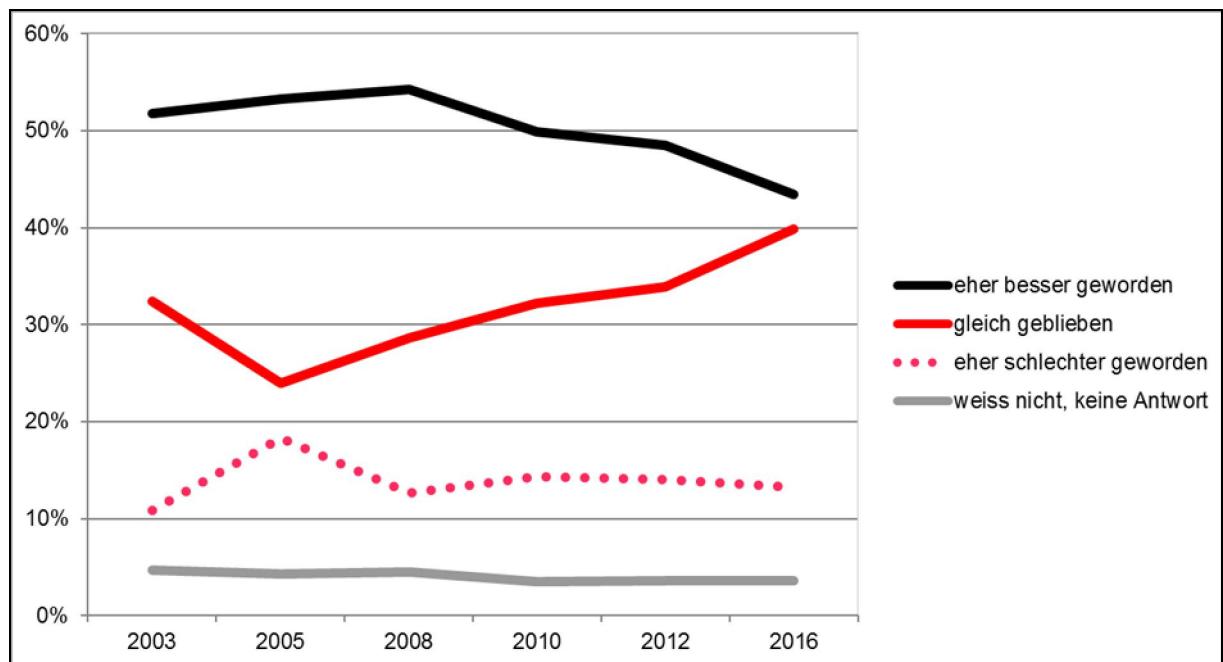


Abbildung 26: Beurteilung der Veränderungen des öffentlichen Verkehrs

10 Entwicklung der Tarife / Tarifverbünde

Auf nationaler Ebene laufen seit einigen Jahren die Vorarbeiten zur Erneuerung der zentralen Verkaufs- und Abrechnungssysteme. Damit verbunden sind einerseits Anpassungen an den nationalen Tarifen und andererseits werden die neuen Systeme eine verbesserte Durchlässigkeit zwischen dem nationalen Tarifsystem und den regionalen Tarifverbünden erlauben. So werden beispielsweise die Kundendaten künftig zentral gepflegt und der 2015 als Trägermedium für Halbtax- und Generalabo eingeführte Swisspass wird künftig auch für die Abonnemente der Tarifverbünde genutzt.

«Libero»: Integraler Tarifverbund Bern – Biel/Bienne – Solothurn

Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2013 wurde das Gebiet des ABO zigzag in den Libero integriert. Mit dieser Erweiterung profitieren nun auch Kunden mit Einzelfahrausweisen im Seeland, Berner Jura sowie in den Städten Biel und Grenchen von den Vorteilen des Zonensystems. Das neue Verbundgebiet umfasst insbesondere die nachfragestarken Relationen Biel – Bern und Biel – Solothurn und ermöglicht den einfachen Übergang zu den städtischen Verkehrsmitteln, ohne dass ein zusätzliches Billett gelöst werden muss.

Mit einem Umsatz von gut 220 Millionen Franken (2015) ist der Libero gemessen am Umsatz der schweizweit zweitgrösste Tarifverbund. Die im Vorfeld der Erweiterung festgelegten Umsatzziele wurden im ersten Betriebsjahr erreicht. Die Entwicklung des Umsatzes ist in Abbildung 27 dargestellt.

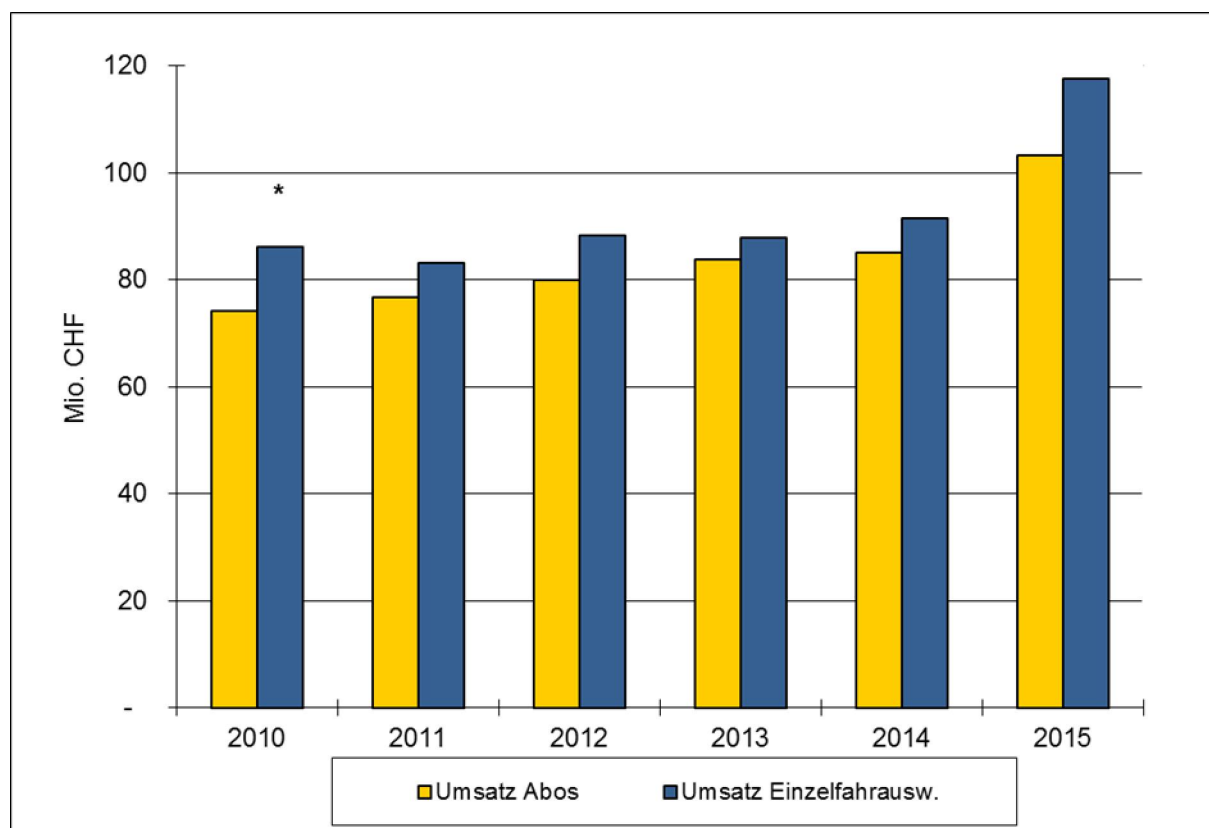


Abbildung 27: Entwicklung der Libero Verbundeinnahmen. Ab 2015 inklusive Verbundgebiet des ehemaligen ABO zigzag.

* Einführung neuer Billettautomaten bei Bernmobil. Im Jahresumsatz der Einzelfahrausweise sind 13 Monate enthalten. Die Umsatzanteile Abonnemente/Einzelfahrausweise sind relativ stabil (vgl. Abbildung 28). Innerhalb der Einzelfahrausweise gewinnt die Tageskarte Anteile.

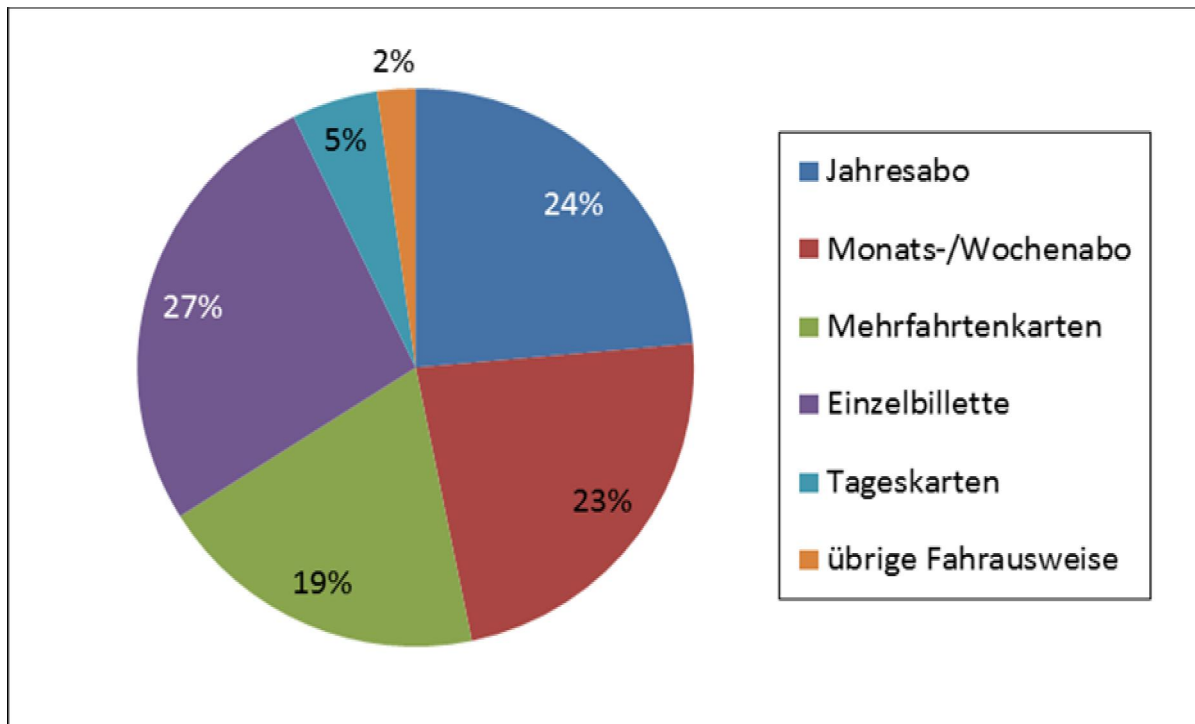


Abbildung 28: Umsatzanteile nach Fahrausweissortiment Basisjahr 2015

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

Mit der Libero-Erweiterung wurde das ABO zigzag per Mitte Dezember 2014 aufgehoben (vgl. Abbildung 29). Der Verkauf des ABO zigzag wurde Mitte Dezember 2014 eingestellt, der Umsatz im Jahr 2014 deshalb etwas tiefer als im Vorjahr. Um zum Zeitpunkt der Libero-Einführung einen grösseren Preissprung zu vermeiden, wurden die Preise in den Vorjahren schrittweise angeglichen. Die Preissteigerungen haben sich auf dem Umsatz positiv ausgewirkt.

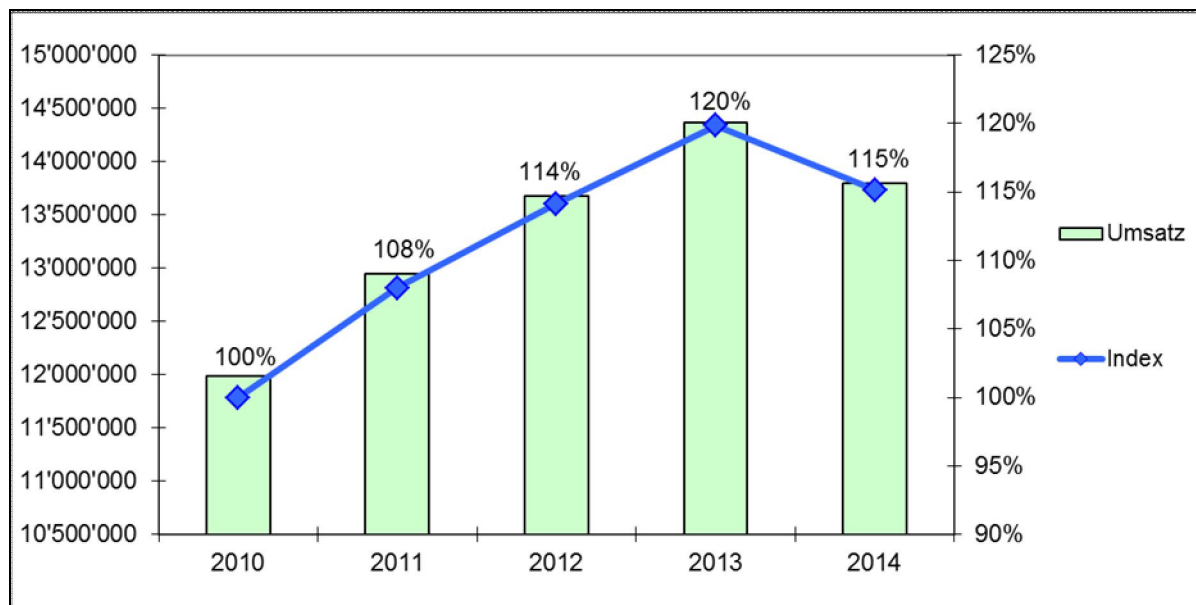


Abbildung 29: Entwicklung Umsatz ABO zigzag. Das Angebot wurde Mitte Dezember 2014 aufgehoben.

«BeoAbo»: Tarifverbund Berner Oberland

Im BeoAbo war 2014 erstmals ein Umsatzrückgang gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen (vgl. Abbildung 30). Insbesondere bei Jugendlichen wurden rückläufige Verkaufszahlen festgestellt. 2015 konnte der Umsatz wieder gesteigert werden. Auf den langen Reisewegen im Berner Oberland stellt das GA eine attraktive Alternative dar.

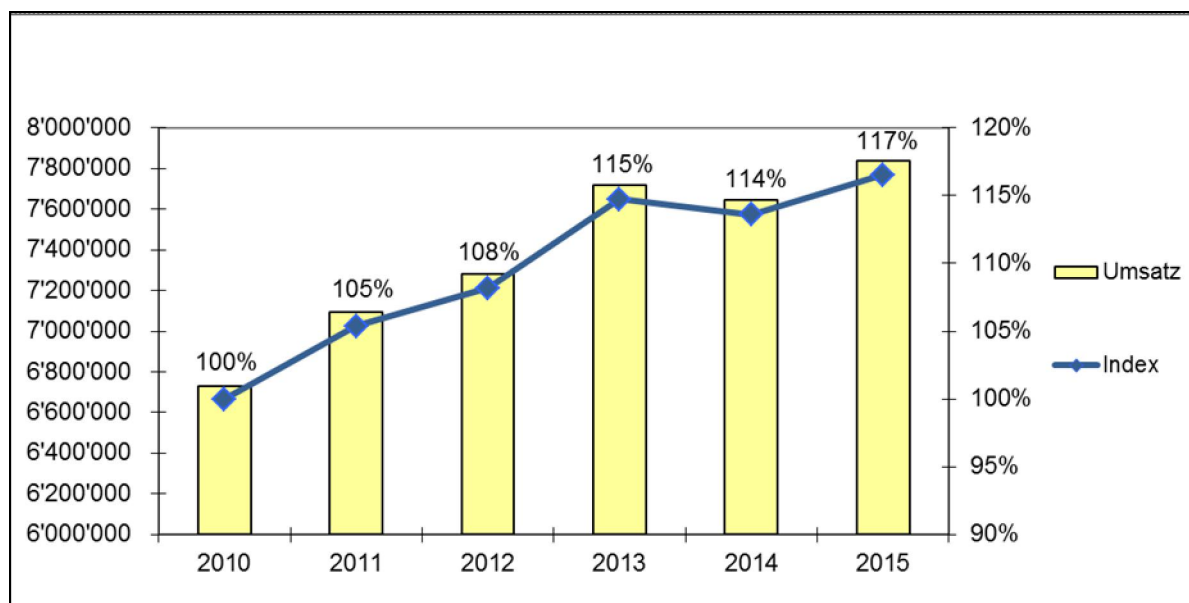


Abbildung 30: Entwicklung Umsatz BeoAbo

Inter-Abonnemente

Mit der Libero-Erweiterung wurde das Inter-Abo Bern – Biel aufgehoben. Für Pendler zwischen den Zentren Bern und Thun, Bern und Freiburg sowie Biel und Neuenburg werden weiterhin Abonnemente angeboten, welche nebst der Strecke zwischen zwei Zentren auch die

jeweiligen Zentrumszonen der Städte beinhalten. Die Bedeutung dieses Nischenangebots ist gering, auch weil der Preis nur wenig unterhalb demjenigen des GA liegt.

Tarifmassnahmen

Die Tarifverbünde sind verpflichtet, grundsätzlich die Entwicklung der nationalen Tarife nachzuvollziehen. Die Tarifierhöhung im Dezember 2012 diente der Finanzierung der ab 2013 geltenden höheren Trassenpreise (Entgelt zur Benützung der Bahninfrastruktur). Ein zweiter Erhöhungsschritt erfolgt per 2017. Die aufgelaufenen Kostensteigerungen bei den TU wurden durch eine allgemeine Tarifierhöhung per Dezember 2014 aufgefangen.

Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Kurorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden seit 1987 verbilligt. Die Abgeltung der Einnahmenausfälle durch Bund und Kanton war in den letzten Jahren Teil des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens. In der Diskussion mit allen Beteiligten wurden beschlossen, die Tariflösung sowie die Bezugsberechtigung unverändert weiterzuführen.

Verkaufssysteme

Die rasche Verbreitung von Smartphones, hat zu einer stürmischen Entwicklung von ÖV- Informations- und Verkaufsapplikationen geführt. Mit dem Verkauf von Billetten über das bestehende Gerät des Kunden entstand die Möglichkeit, Kosten für den Betrieb von teuren Verkaufsinfrastrukturen zu verringern. Der Kanton hat die TU frühzeitig darauf hingewiesen, ihre Aktionen zu koordinieren und aufgefordert, gemeinsam Lösungen zu entwickeln. Mittelfristig wird dieser Verkaufskanal voraussichtlich dazu führen, dass weniger Billettautomaten nötig sind, was Kosteneinsparungen ermöglichen wird.

Quellenverzeichnis

AÖV: Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2016 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-Pidoux / Link Institut, Juni 2016

AÖV: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, 22. Januar 2016

AÖV: Umfrage zur Kundenzufriedenheit, Ergebnisbericht für den Kanton Bern, GfK Switzerland AG

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

BAV : Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030, Bericht, April 2014

BAV: Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030, Anlageband, April 2014

BAV: Langfristperspektive Bahn, Dokumentation zu den Grundlagen der Botschaft „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“, 20. April 2012

BFS / ARE: Mobilität der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel und Bern, 2012

CTSO: STEP2030 Angebotskonzept Planungsregion Westschweiz, November 2014

Infras: STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern – Oberland. Im Auftrag des AÖV Kanton Bern, 25. November 2014

Planungsregion Nordwestschweiz: STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz, 28. November 2014

RK Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018 - 2021, Schlussbericht, 28. April 2016

RK Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018 - 2021, Zusatzbericht Prüfaufträge, 28. April 2016

RK Emmental: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Schlussbericht, 11. März 2016

RK Oberland-Ost: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Bericht, Mai 2016

RVK Biel-Seeland-Berner Jura: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Schlussbericht, 9. Mai 2016

RVK Oberaargau: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Schlussbericht, 7. März 2016

RVK Oberland-West: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, 23. Mai 2016

SMA: STEP 2030 Angebotskonzept Planungsraum Arc Jurassien, 27. November 2014

Abkürzungsverzeichnis

AGV	Kantonale Angebotsverordnung (BSG 762.412)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASM	Aare Seeland mobil AG
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (SR 151.3)
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
Dosto	Doppelstockzug
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EBG	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
FABI	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FV	Fernverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
IR	InterRegio
IRK	Investitionsrahmenkredit
KAV	Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2)
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
KUZU	Kundenzufriedenheitsumfrage
LBT	Lötschberg-Basistunnel
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn
MIV	Motorisierten Individualverkehr
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
NVZ	Nebenverkehrszeit
OV	Ortsverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4)
Pkm	Personenkilometer

RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
STI	Verkehrsbetriebe Steffisburg - Thun - Interlaken AG
TU	Transportunternehmung
ZB	Zentralbahn AG