

**Amt für öffentlichen
Verkehr**

**Office des transports
publics**

Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion
des Kantons Bern

Direction des travaux
publics, des transports
et de l'énergie
du canton de Berne

Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Ra- tes über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahr- planperiode 2005 - 2009



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung.....	2
2	Nachfrageentwicklung	2
2.1	Gesamtschweizerische Entwicklung.....	2
2.2	Entwicklung im Kanton Bern	3
3	Schienerverkehr	5
3.1	S-Bahn Bern	5
3.2	RVK Biel – Seeland – Berner Jura.....	8
3.3	RVK Oberaargau	11
3.4	RVK Emmental	13
3.5	RVK Bern-Mittelland	14
3.6	RVK Oberland-West	15
3.7	RVK Oberland-Ost.....	17
4	Busverkehr	19
4.1	RVK Biel - Seeland - Berner Jura	19
4.2	RVK Oberaargau	24
4.3	RVK Emmental	27
4.4	RVK Bern-Mittelland	32
4.5	RVK Oberland-West	41
4.6	RVK Oberland-Ost.....	46
5	Das Angebot in den Städten Bern, Biel und Thun.....	49
5.1	Bern	49
5.2	Biel.....	52
5.3	Thun.....	53
6	Überprüfung der Verkehrsmittelart: Bahn oder Bus?	53
6.1	Umstellungsstudie Sonceboz-Sombeval – La Chaux-de-Fonds.....	53
6.2	Umstellungsstudie Lyss - Kerzers.....	54
6.3	Umstellungsstudie Ramsei - Huttwil	54
6.4	Umstellungsstudie Zweisimmen - Lenk	57
7	Entwicklung der Tarife / Tarifverbünde.....	59
8	Entwicklung der Abgeltung.....	63
9	Folgerungen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	67

1 Einleitung

Am 10. Februar 2004 hat der Grosse Rat den Angebotsbeschluss 2005-2008 verabschiedet und den Regierungsrat mit dem Vollzug beauftragt.

Dieser Beschluss wurde am 26. März 2007 angepasst und um ein Jahr verlängert. Grund für die Verlängerung war der Umstand, dass mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels die zweijährige Fahrplanperiode 2005/06 um ein Jahr verlängert wurde.

Nachfolgend wird über die Umsetzung des Beschlusses informiert und die Entwicklung des öV-Angebotes von 2005 bis 2009 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 Nachfrageentwicklung

2.1 Gesamtschweizerische Entwicklung

Der Verkehr nimmt im Leben der Schweizer Wohnbevölkerung einen immer wichtigeren Platz ein: Sowohl der Anteil der Personen, die regelmässig unterwegs sind, wie auch die Unterwegszeit und die Tagesdistanz pro Person (vgl. Abbildung 1) sind seit Jahrzehnten in einem stetigen Wachstum begriffen.

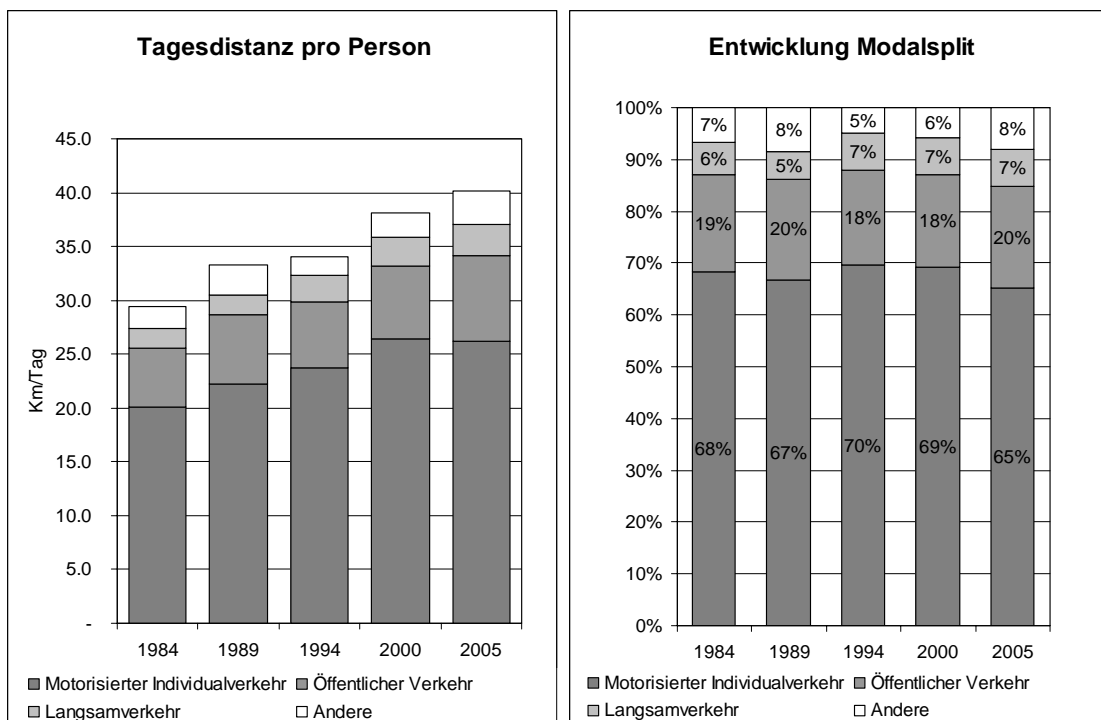


Abbildung 1: Ergebnisse der Mikrozensus-Befragungen 1984 bis 2005

Der Modalsplit hat sich seit den 80er Jahren nur sehr wenig verändert. Bis zur Jahrtausendwende ist der motorisierte Individualverkehr etwa im selben Ausmass wie der ÖV gewachsen. Seither zeichnet sich aber das Bild eines stagnierenden MIV ab, währenddem die mit dem ÖV zurückgelegten Tagesdistanzen weiterhin deutlich zunehmen. Es stellt sich die Frage ob dies eine Folge der Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000 - ohne längerfristige Wirkung - oder der Anfang einer Trendwende zugunsten des ÖV ist.

Das anhaltende Wachstum im Fernverkehr zeigt sich bei der Betrachtung der Beförderungsleistung der SBB. Der Anstieg infolge der 1. Etappe von Bahn 2000, die auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 umgesetzt wurde, ist deutlich zu erkennen (vgl. Abbildung 2).

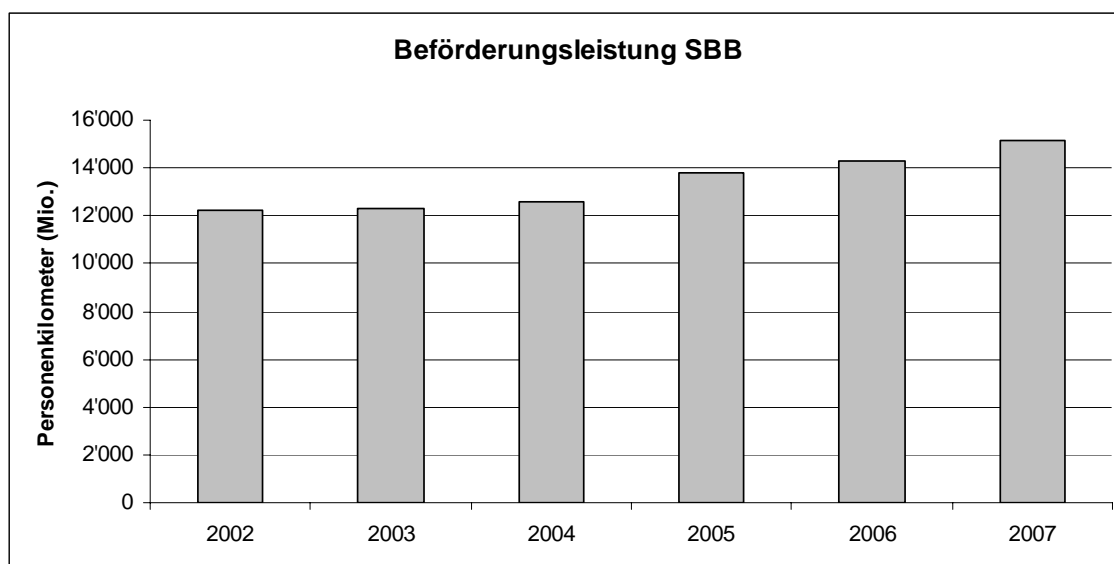


Abbildung 2 Entwicklung der Beförderungsleistung der SBB (Quelle SBB)

Der Aufwärtstrend im ÖV schlägt sich auch in einer wachsenden Stammkundschaft nieder, was an den steigenden Verkaufszahlen der GA und Verbundabonnemente zu erkennen ist (vgl. dazu auch Kapitel 0).

2.2 Entwicklung im Kanton Bern

Der ÖV im Kanton Bern hat mit der nationalen Entwicklung Schritt gehalten, und die Entwicklung ist auf dem Land keinesfalls schwächer als in den Agglomerationen. Bei den Buslinien nimmt die Beförderungsleistung jährlich um etwa 4%, bei regionalen Bahnlinien um knapp 3% und bei den abgeltungsberechtigten Bergbahnen um etwa 2% zu¹. Diese Entwicklung ist in Abbildung 3 bis Abbildung 5 anhand von exemplarischen Regionen dargestellt. Überall ist ein Aufwärtstrend erkennbar, wenn auch auf unterschiedlich hohem Niveau.

¹ Das Wachstum wurde in Personenkilometer auf Jahresbasis gerechnet. Untersuchungszeitraum: 2004 - 2006.

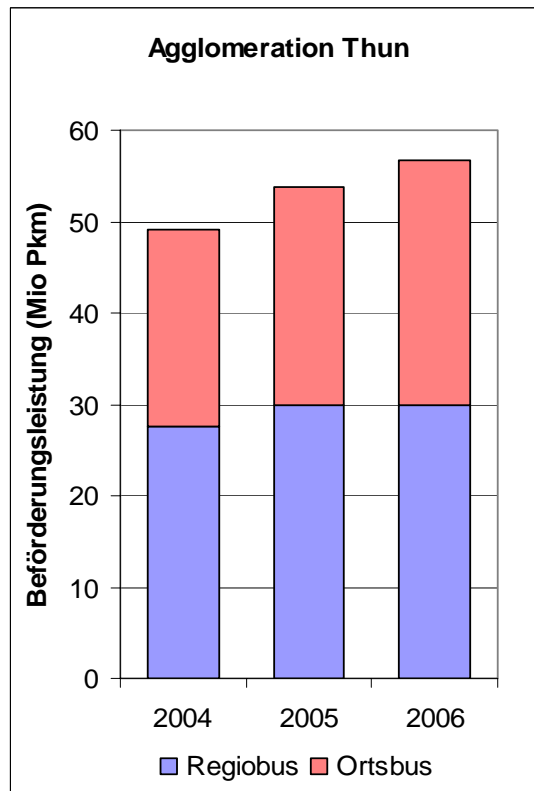
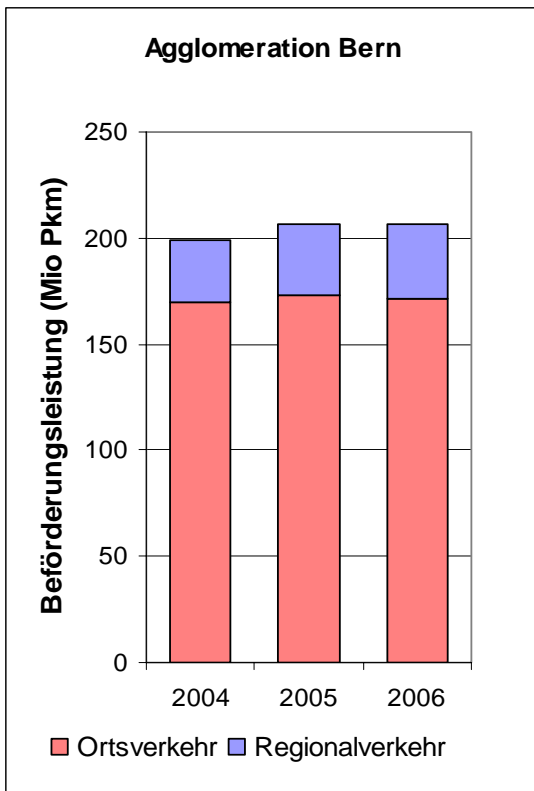


Abbildung 3: Entwicklung in den Agglomerationen Bern und Thun

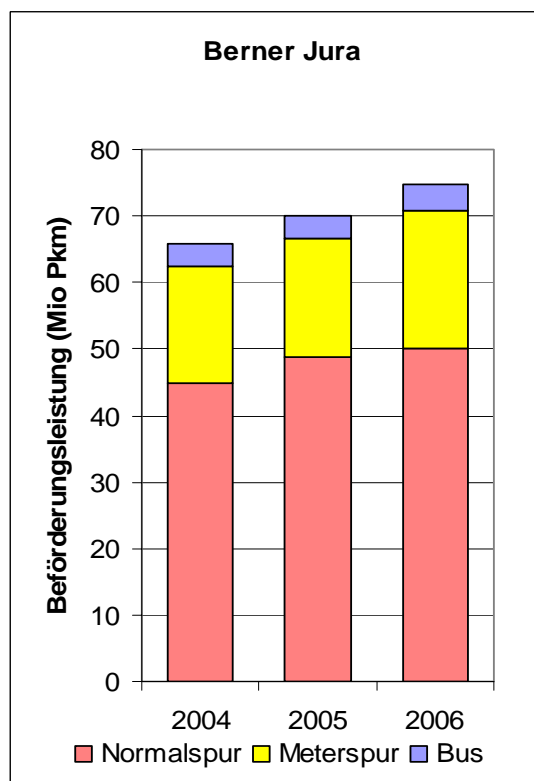
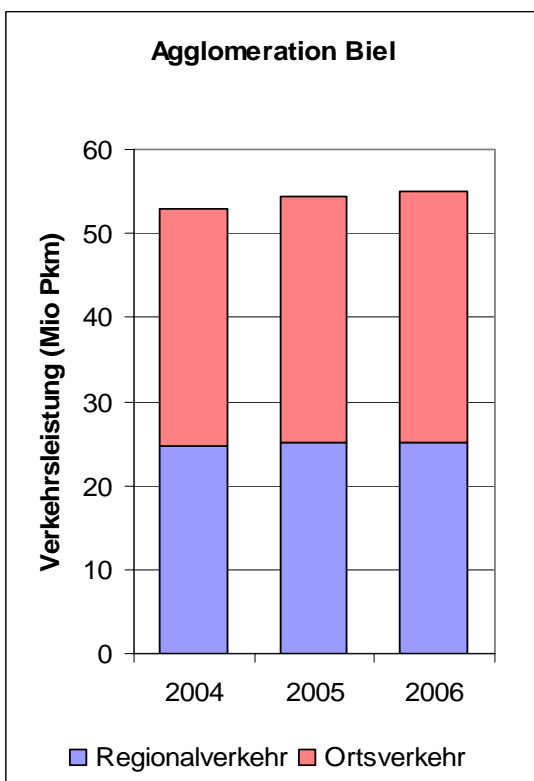


Abbildung 4: Entwicklung in den Agglomerationen Biel und im Berner Jura

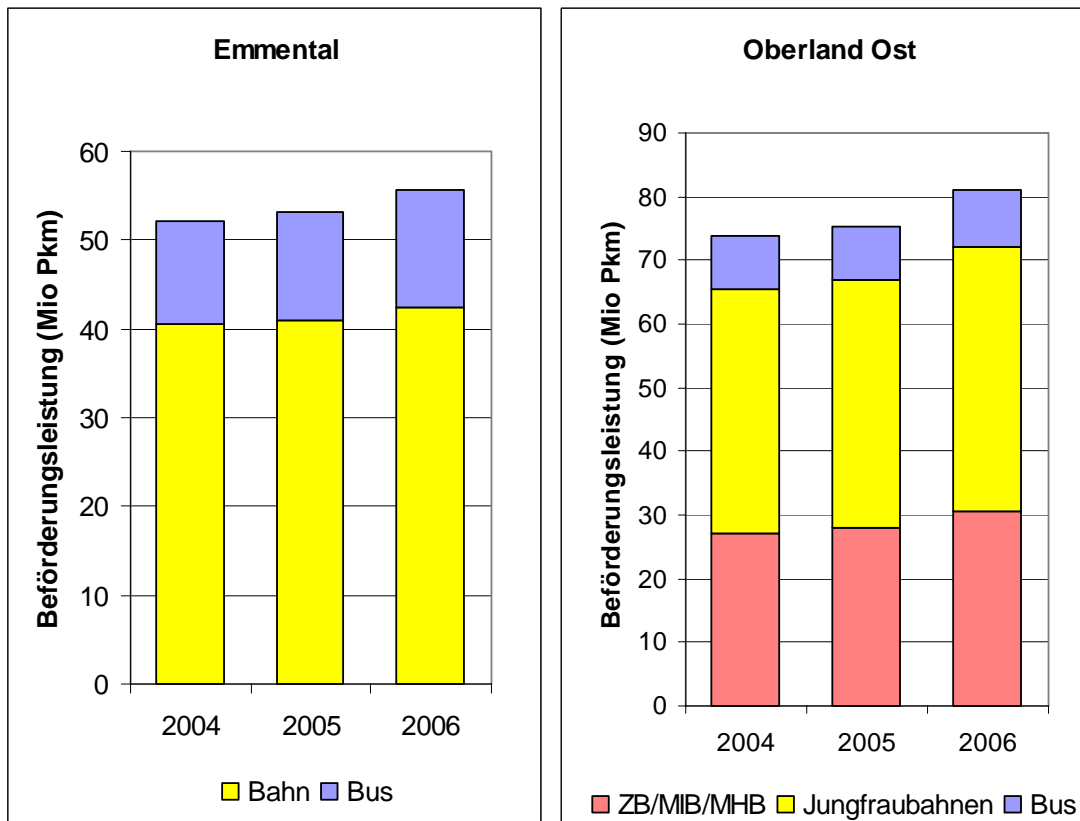


Abbildung 5: Entwicklung im Emmental und in östlichen Berner Oberland

3 Schienenverkehr

3.1 S-Bahn Bern

Ausgelöst durch die Veränderung des Fernverkehrs musste die S-Bahn im Dezember 2004 völlig neu in den Knoten Bern eingepasst werden, was erhebliche Anpassungen in der Fahrplanstruktur zur Folge hatte.

Neben der Anpassung an den Fernverkehr erfuhr die S-Bahn aber auch einen deutlichen Ausbau des Angebots:

- S2: Integraler Halbstundentakt Montag - Freitag von 6 bis 20 Uhr
- Oberes Gürbetal: Integraler Halbstundentakt der beschleunigten Züge (S33) Montag - Freitag bis 20 Uhr; auch abends und an Wochenenden Halbstundentakt (S3 halbstündlich bis Thun verlängert)
- S44: Ganztägiges Angebot
- S7: Ausdehnung des 15-Minuten-Takts (Dez. 2006)
- Frühverbindungen: An Werktagen erreichen die ersten S-Bahn-Verbindungen Bern bereits vor 6 Uhr
- Spätverbindungen: An Wochenenden verlassen die letzten S-Bahnen Bern nach 24 Uhr.
- Mehr Direktverbindungen durch Einführung von Flügelzugskonzepten auf der S44 (Splitting in Burgdorf) und der S5 (Splitting in Kerzers)
- Inbetriebnahme der neuen Haltestellen Wankdorf (Dez. 2004) und Worbboden (Dez. 2006)

Eine Einschränkung erfuhr die S-Bahn im Emmental: Neuer Endpunkt der S4 ist nicht mehr Huttwil, sondern Affoltern-Weier. Ausserdem mussten zwei sehr schwach frequentierte Stationen aufgehoben werden: Mattstetten an der S4 (Dezember 2004) und Lerchenfeld bei Thun (Dezember 2006).

Auf Dezember 2007 wurde ein weiterer Angebotsschritt im Bereich der S-Bahn umgesetzt:

- 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 (seit Dez. 2007)

Im laufenden Jahr (2008) wurden bisher folgende Meilensteine im weiteren Ausbau der S-Bahn erreicht oder stehen kurz bevor:

- Inbetriebnahme der Doppelspur Toffen - Kaufdorf
- Inbetriebnahme der Doppelspur Ins - Fanelwald
- Inbetriebnahme der Doppelspur Bümpliz Nord - Niederbottigen und der neuen Station Brünnen
- Neues Rollmaterial für den RE Lötschberg

Auf Fahrplanwechsel im Dezember 2008 werden folgende Angebotsschritte umgesetzt:

- S1 halbstündlich nach Freiburg (statt alternierend nach Freiburg und Laupen); Wegfall der S11
- S2 verkehrt neu Laupen - Bern – Langnau statt Schwarzenburg – Bern – Langnau
- Bern - Schwarzenburg isoliert, d.h. ohne Durchbindung in Bern; 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
- Halt der S44 in Lyssach
- 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
- Ausweitung des Halbstundentakts auf den S-Bahn-Linien des Normalspurnetzes: neu *täglich* bis 20 Uhr
- S7: Ausdehnung der Taktverdichtungen

Diese Anpassungen hat der Grosse Rat mit der Anpassung des Angebotsbeschlusses am 26. März 2007 genehmigt.

Um der gestiegenen Nachfrage vor allem in den Hauptverkehrszeiten gerecht zu werden, werden seit 2005 - soweit möglich - vermehrt Zusatzzüge eingeschoben und die Züge verlängert.

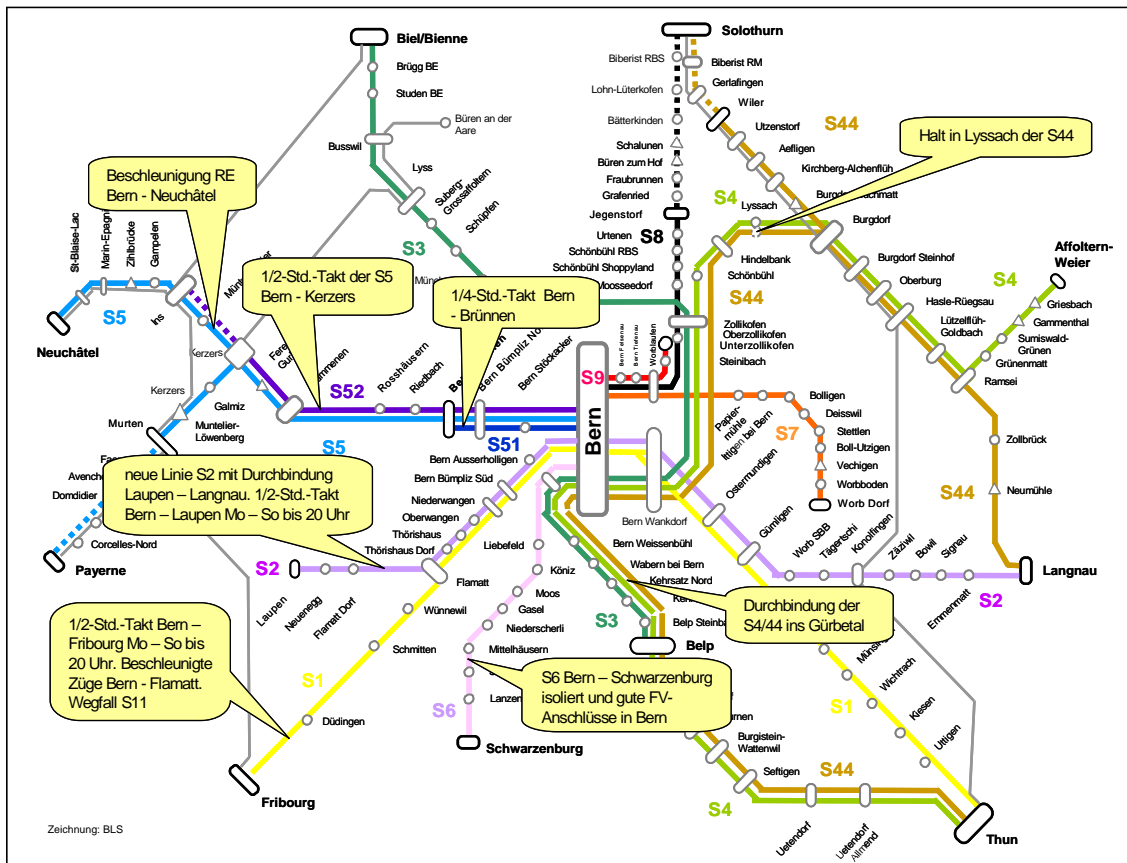


Abbildung 6 Die wichtigsten Änderungen im Angebot der S-Bahn Bern (Normalspur) Fahrplan 2009

Der nächste Angebotsschritt der 1. Teilergänzung ist auf den Fahrplan 2012 vorgesehen (Angebotsmodul 4). Er ist Bestandteil des Angebotsbeschlusses 2010-13.

Zwischen 2004 und 2007 wurde das Angebot im Bereich der S-Bahn um 8 Prozent ausgebaut; zwischen 2007 und 2009 nochmals um 7 Prozent. Es betrug im Jahr 2004 8.7 Mio. Zugkilometer; im Jahr 2009 werden es knapp über 10 Mio. sein.

Im selben Zeitraum (2004 – 2009) wächst die Nachfrage nach Verkehrsleistung der S-Bahn voraussichtlich um über 20 Prozent, also stärker als das Angebot. Für das Jahr 2009 werden 520 Mio. Personenkilometer prognostiziert. Die Angaben basieren auf den Offerten der Transportunternehmungen. Die Nachfragezahlen geben in der Regel die Zahlen des Vorjahres wieder und die zukünftige Entwicklung wird eher vorsichtig prognostiziert.

Auch die neuen Haltestellen haben zum Erfolg der S-Bahn beigetragen. Die Haltestelle Wankdorf wurde von Beginn an gut frequentiert. Im Jahr 2007 stiegen dort täglich rund 5'400 Personen ein und aus. Aufgrund der weiteren Entwicklung des ESPs und der geplanten Verlängerung der Tramlinie 9 bis zur S-Bahn-Station kann mit weiter steigenden Frequenzen gerechnet werden.

Die Staffelung der Züge zwischen Bern und Bümpliz Nord ist heute ungünstig, indem die Züge der S4/S44 kurz nach der S5 bzw. dem RE verkehren und weniger attraktive Anschlüsse auf den Fernverkehr aufweisen. Dies erklärt die heute ungenügende Nachfrage. Mit dem Fahrplan 2009 (bessere zeitliche Verteilung der Züge und Eröffnung der Haltestelle Bern-Brünnen) dürfte sich diese Situation wesentlich verbessern.

	Nachfrage	Kosten-deckungsgrad
S1 Bern - Thun	○ ○ ●	○ ○ ●

S1/S11 Bern – Fribourg / Laupen	○	○	●	○	○	●
S2 Bern – Langnau	○	○	●	○	●	○
S2 Bern – Schwarzenburg	○	○	●	○	●	○
S3 Bern - Biel	○	○	●	○	○	●
S3 Bern – Belp (-Thun)	○	○	●	○	●	○
S33 Bern - Thun	○	○	●	○	●	○
S4 Bern - Burgdorf - Ramsei - Affoltern-Weier	○	○	●	○	○	●
S4/S44 Bern - Bümpliz Nord -Rosshäusern	●	○	○	●	○	○
S44 Bern – Burgdorf - Langnau	○	○	●	○	○	●
S5 Bern - Neuchâtel / - Murten	○	○	●	○	○	●
S7 Bern - Bolligen - Worb Dorf	○	○	●	○	○	●
S8 Bern – Jegenstorf	○	○	●	○	○	●
S9 Bern - Unterzollikofen	○	○	●	○	○	●

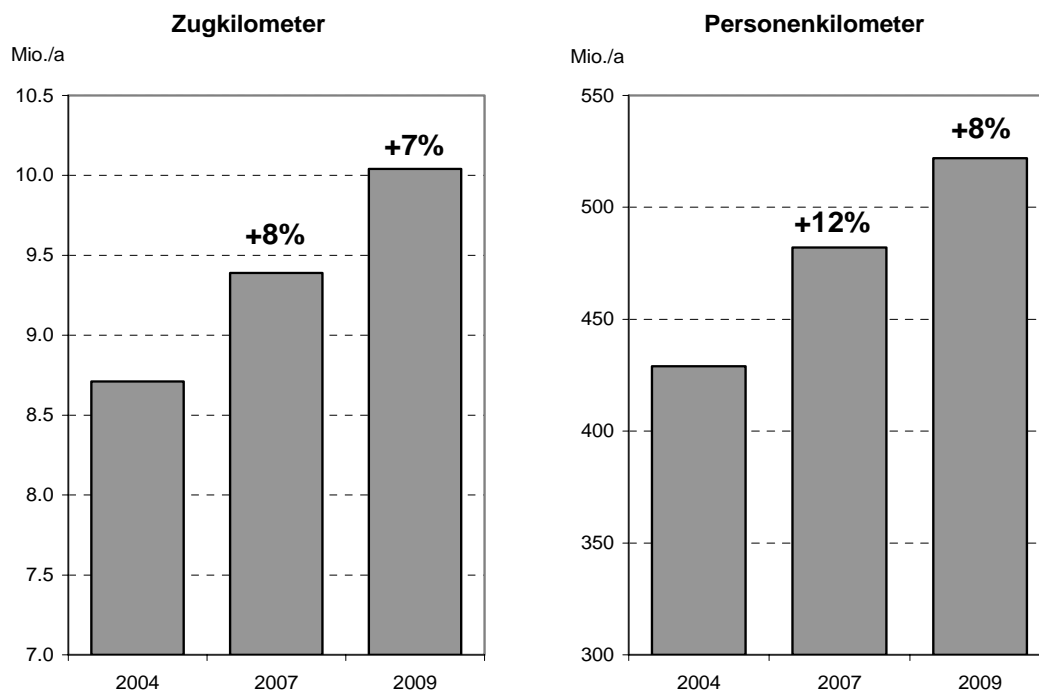


Abbildung 7 Entwicklung von Angebot und Nachfrage (in Personenkilometer) bei der S-Bahn Bern (Basis: Leistungsvereinbarungen 2004 u. 2007, Offerten 2009)

3.2 RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Mit Einführung von Bahn 2000, 1. Etappe, veränderten sich die Fahrplanzeiten an allen Knotenbahnhöfen in der RVK 1: Biel wurde zum 15/45-Knoten, Lyss zum 00/30-Knoten und Tavannes zum 15/45-Knoten. Alle übrigen Bahnknoten in der RVK 1 haben keine klare Struktur.

Berner Jura: Linien Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds (225), Biel - Sonceboz – Moutier (226), Tavannes - Tramelan - Le Noirmont (237), La Chaux-de-Fonds – Le Noirmont – Saignelégier – Glovelier (236) und Moutier – Solothurn (411)

Das Angebot und die Anschlussqualitäten im Berner Jura wurden mit der Einführung von Bahn 2000, 1. Etappe, verbessert. Stündlich verkehrt ein RE-Zug zwischen Biel und La Chaux-de-Fonds mit guten Anschlüssen in Biel und La Chaux-de-Fonds. In Sonceboz-Sombeval bestehen Anschlüsse auf den Regionalzug nach Malleray-Bévilard. Ergänzt wird dieses Angebot durch einen in Biel um 30 Minuten versetzt verkehrenden Regionalzug Biel – La Chaux-de-Fonds mit Halt an allen Stationen. Dieser Zug verfügt in Biel ebenfalls über gute Anschlüsse, und in Sonceboz sind Anschlüsse auf den Regionalzug nach Moutier vorhanden. Die Dörfer im Vallée de Tavannes (ausser Court) sowie Sonceboz-Sombeval, Courtelary und St-Imier verfügen über zwei Verbindungen pro Stunde und in Biel über Anschlüsse an den Fernverkehr im Halbstundentakt. Die Züge der CJ aus Tramelan und den Freibergen vermitteln in Tavannes stündlich Anschluss an die Züge von und nach Moutier und nach Sonceboz-Sombeval. Die Linie La Chaux-de-Fonds – Le Noirmont – Saignelégier – Glovelier hat in La Chaux-de-Fonds, Le Noirmont und Glovelier gute Anschlüsse, die Linie Solothurn – Moutier sowohl in Solothurn in Richtung Zürich als auch in Moutier in Richtung Delémont – Basel.

Das neue Angebot hat im Vallon de St-Imier zu einer deutlichen Nachfragezunahme geführt. In den vergangenen Jahren konnten das Angebot leicht ausgebaut und am Abend Taktlücken geschlossen werden. Im Vallée de Tavannes hat sich die Nachfrage trotz Angebotsausbau weniger vorteilhaft entwickelt und ist tendenziell rückläufig. Abgenommen hat die Nachfrage auf den Zügen der CJ zwischen Tavannes, Tramelan und Le Noirmont. Da die Nachfrage zwischen Le Noirmont und La Chaux-de-Fonds gleichzeitig zugenommen hat, ist von einer Verlagerung zwischen den zwei CJ-Linien auszugehen, da die Reise von Biel nach Le Noirmont/Saignelégier via La Chaux-de-Fonds und via Tavannes zeitlich gleich lang ist, aber via La Chaux-de-Fonds nur einmal statt dreimal umgestiegen werden muss. Auf der Linie Solothurn – Moutier hat sich die Nachfrage in den letzten 4 Jahren ebenfalls reduziert, dies wahrscheinlich wegen der Anschlüsse zwischen den Fernverkehrszügen Zürich - Biel und Biel – Delémont in Biel.

Mit Ausnahme der Linie Tavannes – Le Noirmont erreichen alle Linien die Minimalvorgaben bezüglich der Nachfrage. Die Linie Biel – La Chaux-de-Fonds erreicht die Zielvorgaben. Beim Kostendeckungsgrad erreichen alle Linien die Minimalvorgaben gemäss AGV.

Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Sonceboz - Moutier	Nachfrage	○	●	○	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Tavannes - Tramelan - Le Noirmont	Nachfrage	●	○	○	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Glovelier - La Chaux-de-Fonds	Nachfrage	○	●	○	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Solothurn - Moutier	Nachfrage	○	●	○	Kostendeckungsgrad	○	●	○

Linie 2020 Seilbahn St-Imier - Mont Soleil

Der Fahrplan ist auf den Fahrplan der Züge in St-Imier ausgerichtet. Die Nachfrage der Seilbahn ist stark abhängig von besonderen Anlässen (Open-Air-Festival) und von den Wetterverhältnissen. Nach starken Zunahmen in den Jahren 2004 und 2005 war die Nachfrage in den Jahren 2006 und 2007 rückläufig. Der Angebotsumfang ist seit längerer Zeit unverändert. Da ein Grossteil der Kosten aus Amortisationen der Erneuerung der Bahn besteht, ist eine Kostenreduktion ohne empfindlichen Angebotsabbau mit einem entsprechenden Ertragsrückgang nicht möglich.

Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 210 Biel - Neuchâtel

Die Regionalzüge verkehren stündlich zwischen Biel und Neuchâtel. In den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend verkehren Verdichtungszüge zum 30-Minutentakt. Aufgrund der bestehenden Doppelspurlücke bei Ligerz und Kreuzungen an beiden Enden der Einspurstrecke können diese Züge leider in Ligerz nicht halten. Die Nachfrage entwickelt sich im Durchschnitt aller Regionallinien im Kanton.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 410 Biel - Solothurn

Die Nachfrage der Züge zwischen Biel und Solothurn hat sich in den letzten Jahren erfreulich entwickelt: Sie hat seit 2004 um insgesamt rund 40% zugenommen. Daher konnten die im Fahrplan 2005 nur in den Hauptverkehrszeiten verkehrenden Verdichtungszüge in den letzten Jahren sukzessive verdichtet werden. Ab Dezember 2008 verkehren die Züge von 6 bis 20 Uhr im Halbstundentakt.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Seilbahnen Biel - Magglingen (2022) und Biel – Leubringen (2023)

Die Nachfrage bei der Magglingenbahn entwickelt sich sehr dynamisch. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor dürfte das Bundesamt für Sport (BASPO) sein, welches wegen beschränktem Parkraum die Anreise per öV konsequent kommuniziert und den Mitarbeitenden das Pendeln mit der Magglingenbahn attraktiv gestaltet hat. Demgegenüber ist die Nachfrage auf der Leubringenbahn in den letzten Jahren ungefähr konstant. Das Angebot ist bei der Leubringenbahn seit Jahren gleich, bei der Magglingenbahn wurde der 20-Minutentakt während der Hauptverkehrszeiten einmal zum 10-Minutentakt verdichtet. So bestehen Anschlüsse auf den Fernverkehr im Bahnhof Biel.

Die Linien erfüllen die Minimalanforderungen bezüglich Kostendeckungsgrad. Die Minimalvorgaben zur Nachfrage werden nicht erreicht. Allerdings führt eine Angebotsausdünnung kaum zu Kostenreduktionen, da der Fixkostenanteil beim Betrieb von Standseilbahnen sehr hoch ist. Bei einer Angebotsausdünnung ist hingegen ein Rückgang der Erträge zu erwarten, so dass sich die Abgeltungszahlungen von Bund und Kanton auf diese Weise nicht reduzieren lassen.

Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 2016 Ligerz-Tessenberg-Bahn

Das Angebot der Standseilbahn richtet sich nach demjenigen der Anschlusslinien Biel – Neuchâtel und wird entsprechend der Nachfrage an Wochenenden und im Sommer zum Halbstundentakt verdichtet. Die Bahn stellt seit 2005 die Verbindung zwischen Biel und dem Tessenberg dar, indem in Ligerz Anschlüsse von der SBB-Linie bestehen und in Prêles Anschlüsse von den Postautos. Durch diese Neukonzeption und Anstrengungen beim Marketing hat die Nachfrage der Standseilbahn in den letzten vier Jahren um insgesamt rund 50% zugenommen.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 290 Biel - Täuffelen - Ins

Im Angebotsbeschluss 2005 – 2009 wurde beschlossen, das Angebot zwischen Biel und Täuffelen in den Hauptverkehrszeiten auf den Viertelstundentakt auszubauen. Um dieses zusätzliche Angebot fahren zu können, hat die asm zusätzliche Züge beschafft und im Jahr 2007 in Betrieb genommen. Mit der Angebotsveränderung auf der Linie Bern – Neuchâtel im Dezember 2008 wird auch der Fahrplan der Linie Biel – Täuffelen – Ins neu gestaltet und der Viertelstundentakt eingeführt. Trotz in den letzten Jahren nahezu unverändertem Angebot hat die Nachfrage jährlich um rund 8% zugenommen.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Biel - Lyss - Bern (S3) und Bern - Ins - Neuchâtel (S5/S52 und RE)

Das Angebot der Linien S3 und S5 sowie des RE Bern - Neuchâtel wurde im Rahmen der Planungen der S-Bahn Bern erarbeitet und ist weiter oben im Kapitel 3.1 dargestellt.

Linie 255 Freiburg - Neuchâtel

Die stündlich verkehrenden Züge vermitteln in Neuchâtel gute Anschlüsse nach der Westschweiz und in Richtung La Chaux-de-Fonds. Bis Dezember bestehen in Ins zudem gute Anschlüsse aus Richtung Neuchâtel auf die RE nach Bern. Diese Anschlüsse fallen im Dezember 2008 weg; in den Hauptverkehrszeiten bestehen Anschlüsse auf die S52. Aufgrund von Kreuzungskonflikten können die Züge in Gampelen nicht halten.

Linie 291 Kerzers - Lyss – Büren

Die Linien Kerzers – Lyss und Lyss – Büren werden im Stundentakt betrieben, wozu zwei Zugkompositionen nötig sind. Am Abend werden die zwei Linienabschnitte mit nur einer Komposition bedient, was mit Taktlücken verbunden ist.

Die Nachfrage hat sich auf beiden Linienabschnitten erfreulich entwickelt und betrug in den letzten zwei Jahren über 10%.

Auf den Fahrplan 2009 wird der Stundentakt am Abend um eine Stunde verlängert.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

3.3 RVK Oberaargau

Linie 450 Langenthal - Olten

Mit Bahn 2000 haben sich die Anschlüsse in Olten verschlechtert, während sie in Langenthal gut sind. Diese Veränderung hat zu einem Rückgang der Nachfrage geführt.

Im Dezember 2008 werden die stündlich verkehrenden Züge nach Aarau – Lenzburg - Baden (S23) verlängert, die Verdichtungszüge nach Aarau – Turgi (S29).

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 410 Solothurn - Olten

Die Nachfrage hat sich ausserordentlich dynamisch entwickelt, die Zunahme lag bei rund 10% pro Jahr.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 413 Solothurn - Niederbipp - Langenthal

Die im Jahr 2002 durchgeführte Studie zum Angebot im Korridor Solothurn – Niederbipp (- Oensingen) kam zum Schluss, dass mit neuem und leistungsfähigerem Rollmaterial sowie gewissen Infrastrukturverbesserungen bei der bestehenden Linie eine Verlängerung der Bahnlinie von Niederbipp nach Oensingen Chancen bietet, um eine bessere Erschließungs- und Angebotsqualität sowie eine höhere Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Die asm hat als Ersatz für die über vierzig Jahre alten Züge drei neue Kompositionen beschafft. Diese Züge sind in Auslieferung und werden ab Herbst 2008 fahrplanmässig im Einsatz stehen. Gemeinsam mit den Kantonen Solothurn und Bern hat die asm im Jahr 2007 die Wirtschaftlichkeit und das Potenzial einer Linienverlängerung geprüft. Die Studie kommt zum Schluss, dass das Projekt aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll ist, falls die Investitionen in die Linienverlängerung unter 20 Mio. Franken liegen. Zudem muss der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr in den Industriegebieten von Ober- und Niederbipp sowie von Oensingen erhöht werden. Mit der neuen Linie und der Haltestelle im Industriegebiet von Niederbipp werden die Voraussetzungen dazu deutlich verbessert. Mit der grundsätzlichen Zustimmung des Bundes und der Kantone sind die Projektierungsarbeiten aufgenommen worden.

Im April 2008 hat die Firma Galexis den neuen Hauptsitz mit 400 Arbeitsplätzen im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) in Niederbipp eröffnet. Die neue Haltestelle Niederbipp Industrie wird in unmittelbarer Nähe des Firmenstandortes gebaut. Zur Erschließung des ESP wurde im Sinn eines Vorlaufbetriebes der zukünftigen Bahn eine Buslinie zwischen Niederbipp und Oensingen eingeführt. Die Linie wird von den Kantonen Solothurn und Bern finanziert. Die Gemeinde Niederbipp beteiligt sich an den Kosten.

Die Nachfrage auf der bestehenden Bahnlinie hat sowohl zwischen Langenthal und Niederbipp als auch zwischen Niederbipp und Wiedlisbach um jährlich einige Prozente leicht zugenommen. Der als Tram klassierte Linienabschnitt Langenthal - Niederbipp erfüllt bei der Nachfrage knapp die Zielvorgaben. Auf dem Abschnitt Niederbipp – Solothurn ist die Linie wegen des grösseren Haltestellenabstands als Regionalzug klassiert und erreicht die entsprechenden Minimalvorgaben nicht. Die Linie hat für den Kanton Solothurn eine Bedeutung als Agglomerationslinie; das Angebot wird massgeblich vom Kanton Solothurn festgelegt.

Langenthal – Nie- Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○
derbipp

Niederbipp – Solo- Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○
thurn

Linie 414 Langenthal - Roggwil - St. Urban

Das Fahrplanangebot mit stündlichen Anschlüssen in Richtung Olten und halbstündlichen Anschlüssen in Richtung Bern ist insofern problematisch, als verspätete Anschlusszüge aus Olten wegen knapper Fahrzeiten teilweise nicht abgewartet werden können. Da die SBB die Ankunftszeiten in den letzten Jahren um einzelne Minuten später gelegt hat, verschärfte sich die Situation in den letzten Jahren zusehends.

Die Nachfrageentwicklung in den letzten Jahren ist mit jährlichen Zuwachsraten von über 10% sehr positiv. Wesentlichen Einfluss dürfte dabei die im Zusammenhang mit dem Migros- Provisorium temporär eingeführte Haltestelle haben. Da der heutige Halbstundentakt mit einem Fahrzeug gefahren werden kann, können die Kosten mit einer Taktausdünnung nicht wesentlich reduziert werden. Bei einem Angebotsabbau ist hingegen mit einem Ertragsrückgang zu rechnen, so dass ein Angebotsabbau insgesamt wirtschaftlich nicht interessant sein dürfte.

Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 440 Langenthal - Huttwil - Wolhusen

Die Bahnlinie ist heute in die S-Bahn Luzern integriert. Die Züge der S6 verkehren stündlich direkt nach Luzern, die Verdichtungszüge (S7) verkehren ab Wolhusen weiter nach Trubschachen. Mit dem ab Dezember 2008 angepassten Abendfahrplan beim Fernverkehr zwischen Bern und Olten verkehrt am Abend neu anstelle der S6 die S7 stündlich in Richtung Wolhusen.

Die Nachfrage hat in den letzten Jahren um jährlich etwa 4% zugenommen. Diese Zunahme ist in absoluten Zahlen auf dem ganzen Linienabschnitt im Kanton Bern etwa gleich gross. Die grösste Zunahme fand im Jahr 2005 statt, wovon ein Teil dieser Nachfragesteigerung auf die Umstellung Bahn – Bus zwischen Huttwil und Affoltern – Weier zurückzuführen sein dürfte. Die Zunahme zwischen Huttwil und Langenthal war im Jahr 2005 grösser als der Nachfrage-rückgang zwischen Huttwil und Affoltern - Weier.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

3.4 RVK Emmental

Die Angebote der S2 zwischen Bern und Langnau sowie der S4 / S44 zwischen Bern - Burgdorf und Langnau, bzw. Affoltern-Weier, sind im Kapitel 3.1 beschrieben.

Linie 460 Bern - Konolfingen - Langnau - Luzern

Die stündlichen RE-Züge ersetzen seit Dezember 2004 die vormals zweistündlichen Fernverkehrszüge der SBB, welche zwischen Luzern und Bern seit 2005 via Zofingen fahren. Durch zusätzliche Halte gegenüber dem früher verkehrenden Schnellzug hat sich das Potenzial erhöht. Seit Dezember 2005 hält der RE-Zug auch in Trubschachen. Die Anschlüsse in Bern sind sehr attraktiv, auch in Luzern besteht ein sehr guter Anschluss in Richtung Zürich.

Mit einem Ausbau in den Randzeiten konnte der kontinuierlich gestiegenen Nachfrage Rechnung getragen werden (Verbindung Bern - Langnau um 23.30 Uhr seit Dezember 2007, Frühverbindung mit Ankunft in Bern um 6.30 Uhr ab Dezember 2008).

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 340 Solothurn - Burgdorf - Konolfingen - Thun

Seit 2005 besteht ein gut merkbares, stündliches Angebot, das in den Knoten Solothurn, Burgdorf, Konolfingen und Thun gute Anschlüsse vermittelt. Zwischen Solothurn und Konolfingen bedient der RE alle Stationen, so dass er die Bedürfnisse des Regionalverkehrs sehr gut abdeckt.

Die Anschlüsse in Konolfingen in Richtung Langnau - Luzern und in Thun in Richtung Oberland konnten bis Dezember 2007 nur zum Teil hergestellt werden und waren knapp bemessen. Mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels im Dezember 2007 verschärfte sich die Situation zusätzlich. Der RE-Anschluss aus dem Entlebuch musste aufgegeben werden, damit der RE zwischen Burgdorf und Thun beschleunigt werden konnte. Die Halte Bigenthal und Schafhausen sind nun dem Regionalzug zugeordnet, der seither zwischen Konolfingen und Hasle-Rüegsau stündlich verkehrt. Die Anschlusssituation in Thun ist seither gut, die Beurteilung der Linie 340 (Kriterien Nachfrage und Kostendeckungsgrad) bezieht sich hingegen noch auf den Zustand mit unvollständigen Anschlüssen.

Von Langnau bestehen mit der S2 nach wie vor gute Anschlüsse ins Berner Oberland, aus dem Entlebuch sind die guten Anschlüsse nach Thun auf die Hauptverkehrszeiten (Montag bis Freitag, jeweils morgens und abends) beschränkt.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 304.2 Ramsei - Langnau

Auf dieser Linie verkehren die S-Bahn-Züge der S44 stündlich. Das seit 2005 auf der Strasse geführte Bahnersatzangebot in den Hauptverkehrszeiten hat sich sehr bewährt. Die Busse erschliessen zusätzlich Ranflüh, durch die dennoch direkte Linienführung und die Anbindung der Berufsschule Langnau ist die Linie attraktiv und hat eine ausgezeichnete Belegung. Das Angebot wird auf Dezember 2008 leicht ausgebaut.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 450 Bern - Burgdorf - Wynigen - Herzogenbuchsee - Olten

Die Linie wird seit Dezember 2007 vollumfänglich als Angebot des Fernverkehrs SBB geführt. Der stündliche Halt in Wynigen ist seither Bestandteil der Fernverkehrskonzession SBB. Die Fernverkehrsverbindungen werden auf Dezember 2008 abends nach 22 Uhr leicht reduziert. Das Angebot für Wynigen konnte in den vergangenen Jahren leicht ausgebaut werden, vor allem in den Tagesrandzeiten.

3.5 RVK Bern-Mittelland

Sämtliche Bahnlinien des Regionalverkehrs in der Region Bern-Mittelland gehören zur S-Bahn Bern und sind im entsprechenden Kapitel 3.1 behandelt (inkl. RE Bern - Neuenburg).

RE Bern - Solothurn

Der RE Bern - Solothurn fährt den ganzen Tag über halbstündlich. Das Angebot wird jeweils morgens und abends mit zwei beschleunigten Zügen in der Lastrichtung zum Viertelstundentakt ergänzt. Die Nachfrage nimmt auch in der Hauptverkehrszeit und in der Lastrichtung weiterhin zu. Abends nach 20 Uhr wird die Verbindung Bern - Solothurn mit der Verlängerung der S8 Bern - Jegenstorf nach Solothurn aufrechterhalten. Der Halt Küttigkofen-Kräiligen dieser Züge wird auf Dezember 2008 aufgehoben.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

RE Bern - Münsingen - Thun

Der RE Bern - Münsingen - Thun konnte im Dezember 2007 mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels eingeführt werden und bringt für Münsingen eine seit Langem erwünschte Steigerung der Kapazität und Qualität der öV-Verbindungen. Vorerst fahren die Züge Mo-Fr nur in der Hauptverkehrszeit und einzig sonntags besteht ein integraler Stundentakt. Dadurch ist das Angebot auch im Freizeitverkehr sehr attraktiv. Die Züge sind erwartungsgemäss von Beginn weg sehr gut ausgelastet.

Die übrigen RE-Züge (Bern - Burgdorf - Wynigen - Olten, Bern - Langnau - Luzern) sind bei der benachbarten RVK Emmental beschrieben.

3.6 RVK Oberland-West

Die Einführung der Bahn 2000 führte zu grundlegenden Veränderungen im öffentlichen Verkehr des Berner Oberlandes. Positiv war vor allem, dass im Fernverkehr der Halbstundentakt zwischen Bern und Spiez eingeführt wurde. Negativ war, dass der früher optimale Anschlussknoten Spiez aufgebrochen werden musste. Diese Situation hat sich auch mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels seit dem Fahrplan 2008 nicht wesentlich verändert. Für die Anschlussbeziehungen in Spiez wurden entsprechend der Nachfrage folgende Prioritäten festgelegt:

- 1. Priorität: Anschlüsse von und nach Bern
- 2. Priorität: Anschlüsse zwischen den Tälern (Simmental, Kandertal, Seelinie nach Interlaken)

Für die Anschlussbeziehungen 2. Priorität bedeutet dies Umsteigezeiten von 20 - 25 Minuten.

Die zweite grosse Änderung kam mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und dem neuen Fahrplan 2008. Die Tatsache, dass die Züge des Fernverkehrs fast ausschliesslich durch den Basistunnel fahren und die Bergstrecke "nur" durch einen Regionalexpress bedient werden soll, wurde in der Region heftig diskutiert. An den übergeordneten Randbedingungen, die durch die Konzepte des internationalen und nationalen Fernverkehrs, die Bedürfnisse des Güterverkehrs und die Infrastruktur im teilweise einspurigen Basistunnel vorgegeben werden, hat sich dadurch allerdings nichts geändert. Das auf den letzten Fahrplanwechsel eingeführte Bedienungskonzept (Fernverkehr Spiez - Visp nonstop via Basistunnel, Regionalverkehr auf der Bergstrecke) ist konsolidiert; die Konzessionen wurden durch den Bund entsprechend vergeben.

Im Folgenden werden die Linien einzeln behandelt. Bezüglich der Linien S1, S3/33 und 340 (Burgdorf - Konolfingen - Thun) wird auf die Kapitel 3.1 und 0 verwiesen.

Linie 320 Spiez - Zweisimmen

Der Fahrplan im Simmental hat in den letzten Jahren mehrmals geändert, einerseits aufgrund der Änderungen im Fernverkehr, andererseits aber auch aufgrund der Fertigstellung einiger Infrastrukturausbauten auf der Strecke selber.

Im Fahrplan 2005 fuhren die Züge in Spiez Richtung Zweisimmen um die Minuten 15 und 45. Die Anschlüsse waren relativ schlecht und der RE konnte nur in Erlenbach halten. Die Hochwasserschäden vom Sommer 2005 zwangen zu einem Übergangsfahrplan während mehrerer Monate. Ab April 2006 wurde wieder ein regulärer Fahrplan gefahren. Die RE hielten neu auch in Wimmis. Die Fahrzeit jedes zweiten Regio konnte um 10 Minuten auf 45 Minuten reduziert werden. Seit dem Fahrplan 2008 halten die RE an allen 4 aufkommenstarken Stationen: Wimmis, Oey, Erlenbach und Boltigen. Die Fahrzeit verlängerte sich allerdings auf 43 Minuten. Die Fahrzeit der Regios verlängerte sich leicht auf 47 Minuten, was dem Wert des Fahrplans 2004 (vor Bahn 2000) entspricht. Die Anschlüsse in Spiez konnten verbessert werden, indem die Abfahrtszeiten in Spiez und die Zugskreuzungen im Simmental geändert wurden.

2009 wird es durch das Flügelzugkonzept des RE Lötschberg erneut zu Änderungen im Simmental kommen. Von den RE, die direkt von Bern kommen, wird ein Zugsteil als Regio nach Zweisimmen verkehren. In den Hauptverkehrszeiten werden damit werktags sieben Direktverbindungen zwischen Simmental und Bern angeboten, sonntags stündliche. Aufgrund zu knapper Fahrzeit zwischen Spiez und Wimmis kann ein Teil dieser Züge in Spiezmoos Süd, Lattigen und Eifeld nicht mehr halten. Um die Bahnbedienung dieser drei Stationen trotzdem sicherzustellen, wird zeitweise ein zusätzlicher Bahnshuttle Spiez - Wimmis verkehren. Ausserdem wird der Fahrplan im Simmental einige Male am Tag von den regelmässigen Taktzeiten abweichen. Die Menge der Verbindungen (RE und Regio) wird aber nicht verändert.

Zur Nachfrageentwicklung sind aufgrund des Streckenunterbruchs in den Jahren 2005 und 2006 keine gesicherten Aussagen möglich.

RE	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	○	●
Regionalzug	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	○	●

Linie 120 Zweisimmen - Lenk

Auf den Fahrplan 2008 wurde das Fahrplankonzept auf der Strecke Zweisimmen - Lenk umgestellt. Während früher die Anschlüsse in Zweisimmen mal auf den RE mal auf den Regio nach Spiez ausgerichtet waren, was einen entsprechend unregelmässigen Fahrplan zur Folge hatte, sind die Anschlüsse nun prioritär, d.h. stündlich, auf die Regios von und nach Spiez ausgerichtet. Dies im Hinblick auf die ab nächstem Jahr direkte Führung dieser Züge nach Bern.

Die Nachfrage verharrt sein Jahren unverändert auf schwachem Niveau bei durchschnittlich ca. 900 Fahrgästen pro Tag. Diese Linie wurde in einer Umstellungsstudie überprüft (vgl. Kap. 6).

Nachfrage	●	○	○	Kostendeckungsgrad	○	●	○
-----------	---	---	---	--------------------	---	---	---

Linie 120 Zweisimmen - Saanen - Montreux

Der Angebotsumfang ist in den letzten Jahren unverändert geblieben. Auch die Fahrplanstruktur ist nach der Änderung auf den Fahrplan 2005 im Wesentlichen nicht verändert worden.

Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	○	●
-----------	---	---	---	--------------------	---	---	---

Linie 330 Spiez - Frutigen - Kandersteg - Brig

Wie oben bereits erwähnt, hat sich seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 die ÖV-Erschliessung des Kandertals grundlegend geändert. Die Frage von regelmässigen IC-Halten in Frutigen wurde vor Einführung des Konzepts intensiv diskutiert und danach, auf Veranlassung von Bundesrat Leuenberger, erneut geprüft, leider mit negativem Ergebnis. Die fahrplan-technischen Randbedingungen lassen regelmässige IC-Halte in Frutigen nicht zu. Nach heutigem Kenntnisstand liesse sich diese Situation erst durch den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels ändern. Die SBB lehnen die Halte heute aber auch aus kommerziellen Überlegungen ab. Es gibt zurzeit keine konkreten Planungen, weder auf nationaler noch auf kantonaler Ebene, wiederum direkte Verbindungen von Frutigen/Kandersteg nach Zürich oder Basel einzuführen.

Neben dem Wegfall der Fernverkehrsverbindungen hat das neue Konzept für das Kandertal aber auch Verbesserungen gebracht. Durch die Einführung von Zusatzzügen Spiez - Frutigen (um eine halbe Stunde versetzt zu den REs) ist die Anzahl Verbindungen von Frutigen nach Bern (inkl. Umsteigeverbindungen in Spiez) von 19 auf 23 Kurspaare pro Tag gestiegen. Auch Reichenbach und Mülenen werden mit dem RE und den Verdichtungszügen heute besser erschlossen als früher. Neu wurde auch eine Frühverbindung ab Frutigen eingerichtet, mit der Bern um 6.30 Uhr erreichbar ist. Diese erste Verbindung wird mit einem Bus geführt.

Die Erfahrungen der letzten Wintersaison haben gezeigt, dass die Fahrgäste das neue Konzept gut angenommen haben. Dies gilt speziell auch für den touristischen Verkehr. Die Nachfrage auf den Zügen über die Bergstrecke war teilweise so gross, dass die BLS Zusatzzüge einsetzen musste.

Unbefriedigend ist die Situation vor allem noch bezüglich des Rollmaterials. Die BLS musste vorübergehend älteres Rollmaterial einsetzen, was zu häufigen Kundenreaktionen führte. Ab 2009 aber wird die BLS für den RE Lötschberg neues, modernes Rollmaterial einsetzen, mit

Panoramafenstern, komfortablen Sitzen und Stauraum für Gepäck und Sportgerät. Die Fahrzeuge sind bestellt und die Auslieferung erfolgt noch dieses Jahr.

Standseilbahn Thunersee - Beatenberg (TBB)

Im Juli 2005 wird die vollständig erneuerte Bahn in Betrieb genommen. Die neue Bahn fährt unbegleitet. In den Jahren 2006 und 2007 konnten deutlich mehr Frequenzen verzeichnet werden als vor dem Neubau.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

3.7 RVK Oberland-Ost

Der im Projekt Bahn 2000 ursprünglich vorgesehene, dann aber doch nicht realisierte Anschlussknoten Interlaken Ost ("Vollknoten") hat in den Jahren 2005, 2006 und 2007 zu sehr unbefriedigenden Anschlüssen zwischen Fernverkehr, BOB und ZB und auch zwischen ZB und BOB untereinander geführt. Dank einer fahrplantechnischen Übergangslösung ("asymmetrischer Fahrplan") konnte gleichzeitig mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Dezember 2007 auch der Vollknoten Interlaken Ost realisiert werden. Aufgrund dieses speziellen Fahrplans ist es nun aber nicht mehr möglich, dass die IC alternierend nach Basel und Zürich verkehren. Die Direktverbindungen von und nach Zürich gibt es nicht mehr. Alle Fernverkehrszüge von Interlaken fahren nach Basel.

Wichtigstes positives Element im Bahn-2000-Fahrplan war der Halbstundentakt Bern - Interlaken: Jede zweite Stunde wird der zur halben Stunde ab Bern verkehrende Fernverkehrszug nach Interlaken geführt. In den anderen Stunden besteht ab Spiez eine Anschlussverbindung mit einem Regionalzug nach Interlaken. Das Konzept mit dem Regionalverkehr, der das Angebot des Fernverkehrs zum Halbstundentakt ergänzt, hat sich bewährt. Auf diese Weise entsteht der Vollknoten Interlaken Ost alle halbe Stunde.

Regionalverkehr Spiez - Interlaken

Der Regionalzug Spiez - Interlaken verkehrt stündlich, aufgrund des Fernverkehrs jedoch nicht immer in der gleichen Taktlage (s. oben). Auch der Halt Faulensee ist nur alle zwei Stunden möglich.

In den Jahren 2005, 2006 und 2007 fiel dem zweistündlich verkehrenden RE Zweisimmen - Interlaken teilweise die Rolle der Fernverkehrs-Ergänzung zu. Seit letztem Fahrplanwechsel macht die Fernverkehrs-Ergänzung immer der Regionalzug. Um das Überangebot im Regionalverkehr zwischen Spiez und Interlaken abzubauen, wurden die RE-Verbindungen auf vier für den touristischen Verkehr interessante Zugpaare reduziert (GoldenPass).

Nach 20 Uhr wird der Regionalzug zwischen Spiez und Interlaken durch einen Bus ersetzt. Diese abendliche Buserschliessung von Därligen und Leissigen hat sich bewährt.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 311/312 Interlaken - Lauterbrunnen / Grindelwald

Auf den Fahrplan 2005 wurde das Angebot nach Lauterbrunnen und Grindelwald leicht ausgebaut, indem der Halbstundentakt während der Saison etwas ausgedehnt wurde. Die Strecken wurden neu der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Seit dem Fahrplan 2008 verkehrt die letzte Verbindung nach 23 Uhr täglich, statt nur saisonal.

Die Nachfrage auf den beiden Linien hat sich positiv entwickelt, durchschnittlich um +5 Prozent pro Jahr. Mit der Einführung des Vollknotens Interlaken baute die BOB ihr Angebot er-

neut um ca. 12 Prozent aus.

Interlaken - Lauterbrunnen Nachfrage ● Kostendeckungsgrad ●

Interlaken - Grindelwald Nachfrage ● Kostendeckungsgrad ●

Linie 311 Lauterbrunnen - Wengen

Die Fahrpläne wurden an die neuen Ankunftszeiten der BOB in Lauterbrunnen angepasst. Die Angebotsmenge wurde nicht verändert.

Nachfrage ● Kostendeckungsgrad ●

Linie 313 Lauterbrunnen - Grütschalp - Mürren

Im Jahr 2006 wurde die über hundertjährige Standseilbahn Lauterbrunnen - Grütschalp durch eine Luftseilbahn ersetzt. Der Betrieb der neuen Anlage kann rationeller abgewickelt werden. Mit der Luftseilbahn legt man die Strecke in 5 Minuten zurück; mit der Standseilbahn benötigte man rund doppelt so lang. Der Angebotsumfang ist unverändert geblieben.

Während des Neubaus wurde der ganze Verkehr nach Mürren über die Luftseilbahn Stechelberg - Mürren abgewickelt. Ein Vergleich der Nachfragezahlen ist deshalb nicht möglich.

Nachfrage ● Kostendeckungsgrad ●

Luftseilbahn Stechelberg - Gimmelwald - Mürren

Mit dem Fahrplan 2008 wurde das Angebot am Abend leicht ausgebaut (letzter Kurs um 23.55 Uhr ganzjährig).

Während des Neubaus der Luftseilbahn Lauterbrunnen - Grütschalp wurde der ganze Verkehr nach Mürren über die Luftseilbahn ab Stechelberg abgewickelt. Ein Vergleich der Nachfragezahlen ist deshalb nicht möglich.

Nachfrage ● Kostendeckungsgrad ●

Linie 470 Interlaken - Meiringen (- Brünig - Luzern)

Dank der Einführung des Vollknotens Interlaken Ost konnte auch die Zentralbahn (ZB) ihre Anschlüsse in Interlaken optimieren. Zur vollen Stunde verkehren die IR Interlaken - Luzern, zur halben Stunde die Regios nach Meiringen.

Da in Luzern zurzeit keine Änderungen möglich sind, hat sich die Gesamtfahrzeit Luzern - Interlaken um 5 bzw. 10 Minuten auf neu 2 Stunden verlängert. Dieser Nachteil wird zugunsten der Anschlüsse in Interlaken in Kauf genommen.

Seit dem Fahrplan 2008 verkehrt der letzte Zug nach 23 Uhr täglich statt nur an Wochenenden.

Die zurzeit noch bestehende Taktlücke des Regionalzugs Interlaken - Meiringen wird im Fahrplan 2009 geschlossen, so dass auch der Regionalzug integral im Stundentakt verkehrt.

IR Interlaken – Luzern Nachfrage ● Kostendeckungsgrad ●

RZ Interlaken – Meiringen Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Nachfrage und Kostendeckungsgrad des Regionalzugs entwickeln sich sehr positiv, auch wenn die Zielvorgaben noch nicht erreicht werden. Der IR erfüllt beide Zielvorgaben.

Linie 474 Meiringen - Innertkirchen

Im Dezember 2004 wurde zwischen Meiringen und Innertkirchen ein neues Konzept mit klarer "Arbeitsteilung" zwischen MIB und Postauto eingeführt: Bis ca. 19 Uhr verkehrt die Bahn, danach der Bus. Dieses neue Konzept hat sich bewährt, wie eine durch das AöV in Auftrag gegebene Erfolgskontrolle gezeigt hat: Die Gesamtnachfrage zwischen Meiringen und Innertkirchen ist deutlich gestiegen.

Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Luftseilbahn Meiringen - Hasliberg

Auf den Fahrplan 2005 wurde um 20 Uhr ein zusätzlicher Kurs eingeführt.

Die Anzahl der beförderten Personen konnte in den letzten drei Jahren nicht gesteigert werden.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

4 Busverkehr

4.1 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

Buslinien im Berner Jura

Linie 21.211 Delémont - Moutier

Trotz deutlichem Angebotsausbau ab dem Fahrplan 2005 hat die Nachfrage mit der Einführung von Bahn 2000 um über 10% abgenommen. Die Analyse der Nachfrage hat gezeigt, dass die Nutzung der Linie auf die Anschlüsse an die ICN-Züge in Richtung Biel ausgerichtet ist: Am Morgen werden die Anschlüsse in Richtung Biel benützt, am Nachmittag und Abend die Anschlüsse von Biel. Der Nachfragerückgang kann mit den in den Hauptverkehrszeiten verkehrenden und gut ausgelasteten RE-Zügen zwischen Biel-Bienne und Delle erklärt werden, so dass Reisende zwischen Delémont und Moutier die Busse weniger benützen.

Das Angebot der Linie wurde daher entsprechend den Beschlüssen des Grossen Rats reduziert und besteht seit Dezember 2007 aus einem Studentakt mit Verdichtungen während der Morgen- und Abendspitze. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wird die Linie ins Zentrum von Moutier verlängert, was die Attraktivität der Linie erhöht. Mit der Umsetzung des Agglomerationsprogramms von Delémont verkehren einzelne der Verdichtungskurse nur noch bis Courrendlin, wo ein Anschluss auf den Bus nach Delémont besteht.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Buslinien 21.231 Moutier – Souboz / 21.232 Moutier - Eschert - Belprahon und Ortsbus Moutier

Mit dem auf den Fahrplanwechsel 2001 eingeführten Buskonzept konnte eine gute Auslastung der Kurse während der Hauptverkehrszeiten erreicht werden. Die in den nachfrageschwächeren Zeiten angebotenen Rufkurse wurden allerdings wenig benutzt. Zudem hat die Nachfrage beim Ortsbus Moutier in den Jahren 2005/2006 tendenziell abgenommen und der minimale Kostendeckungsgrad konnte nicht mehr erreicht werden.

Im Dezember 2007 wurde der Rufbusbetrieb durch ein fahrplanmässiges Angebot abgelöst. Die Busse vermitteln in Moutier Anschlüsse an die Züge und bedienen die verschiedenen Quartiere entsprechend der Nachfrage. Zwischen dem Bahnhof und dem Ortszentrum verkehren die Busse in jeder Richtung zwei bis dreimal pro Stunde. Die Linie „Spital – Eisbahn“ wird von 9 Kursen pro Tag, die Linie „Sur Menué“ von 3 Kursen pro Tag und die Linie „Rouges-Champs / Chantemerle“ von 18 Kursen pro Tag bedient.

Die Nachfrage ist beim Ortsbus Moutier deutlich am zunehmen, die Minimalvorgaben zu Nachfrage und Kostendeckungsgrad werden noch nicht erreicht.

Moutier - Belprahon	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Moutier - Souboz	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Ortsbus Moutier	Nachfrage	●	○	○	Kostendeckungsgrad	●	○	○

Buslinien im Gebiet „La Courtine de Bellelay“ (21.141), Buslinien 21.121 St-Imier – Tramelan / 21.132 Tramelan - Saignelégier - Goumois / 21.21.133 Tramelan - Glovelier

Das Angebot ist auf Pendlerverbindungen, die Schülerbedürfnisse und eine Mobilitätsvorsorge ausgerichtet. Da die Nachfrage am Sonntag ausserordentlich schlecht, das Potenzial im Freizeitverkehr aber durchaus vorhanden ist, wurde mit dem Fahrplan 2008 ein von Postauto und CJ gemeinsam vorgeschlagenes System eingeführt, bei welchem auf verschiedenen Linien ein Rufbus zur Verfügung steht.

Die Nachfrage bei den Buslinien der Courtine de Bellelay ist rückläufig, bei den CJ-Linien St-Imier - Tramelan und Tramelan - Glovelier nimmt die Nachfrage zu.

Tavannes – Bellelay – Les Gene- vez / Lajoux	Nachfrage	○	●	○	Kostendeckungsgrad	○	●	○
St-Imier - Tramelan	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Tramelan - Saignelégier - Goumois	Nachfrage	●	○	○	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Tramelan - Glovelier	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○

Buslinie 21.032 Le Landeron - La Neuveville - Plateau de Diesse

Die Nachfrage der Linie hat seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 deutlich zugenommen. Die Linie wurde auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 ausgeschrieben. Mit der

Ausschreibung kann die Dienstleistungsqualität bei gleichen Kosten verbessert werden.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Buslinien in der Region Biel

Buslinie 70/71 Biel - Romont / Orvin

Das bestehende Angebot ist auf verschiedene Bedürfnisse und insbesondere die Schülerverbindungen nach Biel ausgerichtet. Das Angebot ist daher nicht vertaktet, wird aber sehr effizient produziert. Die Nachfrage hat in den letzten Jahren um über 10% pro Jahr zugenommen. Die Nachfrage übertrifft die Zielvorgabe, beim Kostendeckungsgrad wird die Minimalvorgabe erreicht.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Buslinie 3N Biel - Pieterlen

Die Nachfrage hat in den letzten Jahren um rund 5% pro Jahr zugenommen. Die Busse weisen insbesondere zwischen dem Bözingenfeld und Biel eine sehr hohe Nachfrage auf. Die Nachfrage zwischen Pieterlen und dem Bözingenfeld entspricht aber ebenfalls den Zielvorgaben der Angebotsverordnung.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Die Linie wurde auf den Fahrplanwechsel 2008 ausgeschrieben. Der definitive Entscheid ist noch ausstehend hängig.

Buslinie 21.072 Biel - Meinisberg

Die Linie weist eine hohe Nachfrage aus und das Angebot wurde punktuell erweitert.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Die Linie wurde auf den Fahrplanwechsel 2008 ausgeschrieben. Der definitive Entscheid ist noch ausstehend hängig.

Buslinie 75 Biel - Scheuren

Die Nachfrage hat in den letzten Jahren um rund 5% pro Jahr zugenommen. Die Busse weisen insbesondere zwischen Brügg und Biel eine hohe Nachfrage auf. Die Nachfrage zwischen Scheuren und Brügg entspricht aber ebenfalls den Zielvorgaben der Angebotsverordnung.

Nachfrage

<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
-----------------------	-----------------------	----------------------------------

 Kostendeckungsgrad

<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
-----------------------	----------------------------------	-----------------------

Buslinie 74 Biel - Studen - Lyss / Studengrien

Die Nachfrageentwicklung entspricht etwa dem kantonalen Durchschnitt.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Die Linie wurde auf den Fahrplanwechsel 2008 ausgeschrieben. Der definitive Entscheid ist noch ausstehend hängig.

Buslinien 86 Aarberg - Biel / 87 Jens – Biel

Die Linien verkehren je im Stundentakt, so dass zwischen Bellmund und Biel ein Halbstundentakt besteht. Ab Aarberg verkehren die Kurse weiter nach Lyss.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Die Linie wurde auf den Fahrplanwechsel 2008 ausgeschrieben. Der definitive Entscheid ist noch ausstehend hängig.

Buslinien im Raum Lyss - Aarberg

Buslinie 361 Aarberg - Lyss

Die Buslinie ergänzt das Angebot auf der Bahn zum Halbstundentakt tagsüber. Die Nachfrageentwicklung entspricht etwa dem kantonalen Durchschnitt. Bei den am stärksten ausgelasteten Kursen am Morgen müssen aus Kapazitätsgründen Gelenkbusse eingesetzt werden.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Die Linie wurde auf den Fahrplanwechsel 2008 ausgeschrieben. Der definitive Entscheid ist noch ausstehend hängig.

Buslinie 366 Aarberg - Täuffelen

Die Linie wird nach dem Modell des Bürgerbusses durch die Gemeinden geführt. Das Angebot wird von den Gemeinden geschätzt. Gegenüber dem früheren Linienbetrieb konnten die Kosten zulasten des Kantons deutlich reduziert werden.

Buslinie 100 Aarberg - Radelfingen - Frieswil (- Bern)

Die Nachfrage hat nördlich des Frienisbergs um jährlich rund 5% zugenommen.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Buslinien 365 Aarberg - Seedorf / 105 Lyss - Seedorf - Frienisberg (- Bern)

Mit dem Fahrplan 2005 wurde das Angebot neu konzipiert und zwischen Lyss und Seedorf deutlich attraktiver gestaltet. Während die Nachfrage zwischen Aarberg und Seedorf konstant ist, konnte die Nachfrage zwischen Lyss und Seedorf markant um gegen 50% gesteigert werden.

Aarberg - Seedorf Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Lyss - Seedorf (- Bern) Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Buslinien 362 Lyss – Schnottwil / 363 Lyss - Grossaffoltern - Wengi - Messen

Die Nachfrage der Linien nimmt leicht zu. Das Ende 2004 eingeführte Buskonzept, welches auf den Linien Lyss – Schnottwil und Lyss – Messen zu einem Angebotsabbau von schwach frequentierten Bussen führte, hat sich insgesamt bewährt.

Lyss - Schnottwil	Nachfrage	○	●	○	Kostendeckungsgrad	●	○	○
Lyss - Grossaffoltern - Messen	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	●	○	○

Linien der Region Erlach

Buslinien 521 – 524 Ins - Erlach - Lüscherz / Gals - Le Landeron

Das Angebot der Buslinien wird durch die Anschlusssituationen in Ins, Lüscherz asm und Le Landeron bestimmt, wobei es nicht möglich ist, sämtliche Anschlüsse zu ermöglichen. So besteht teilweise ein "lastrichtungsabhängiges" Fahrplansystem mit Anschlüssen am Morgen nach Bern und Biel und am Abend von Bern und Biel. Mit den Änderungen bei den Fahrplänen der Linien Bern – Neuenburg und Biel – Täuffelen – Ins Ende 2008 wird der Fahrplan an die veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Die Anschlusssituation in Ins verbessert sich deutlich.

Die Linie hat eine sehr gute Nachfrageentwicklung mit einer Zunahme von rund 10 % pro Jahr.

Nachfrage	○	●	○	Kostendeckungsgrad	○	●	○
-----------	---	---	---	--------------------	---	---	---

Linien in der Region Büren - Grenchen

Buslinien 8 Büren a. A. - Solothurn und 36 Büren a. A. - Grenchen

Mit dem Fahrplan 2005 hat sich die Anschlusssituation der Buslinie Büren – Solothurn verändert: In Solothurn gingen die Anschlüsse in Richtung Zürich verloren. Dies erklärt den Nachfragerückgang auf dieser Linie. Die Nachfrage auf der Linie Büren – Grenchen hat zugenommen, dies etwa im Ausmass des Rückgangs auf der Linie nach Solothurn.

Büren a. A. - Solothurn	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	○	●
Büren a. A. - Grenchen	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○

Buslinie 14 Lengnau - Grenchen

Die Nachfrage der Buslinie Lengnau – Grenchen hat in den letzten Jahren um jährlich 5 – 10% zugenommen.

Nachfrage	○	●	○	Kostendeckungsgrad	○	●	○
-----------	---	---	---	--------------------	---	---	---

4.2 RVK Oberaargau

Buslinien im Raum Herzogenbuchsee - Jurasüdfuss

Buslinie 58 Farnern – Wiedlisbach – Wangen

Die Linie ist auf die Bedürfnisse von Schülern und Pendlern ausgerichtet. Die Nachfrage hat in den letzten Jahren leicht zugenommen.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Buslinie 59 Niederbipp - Wolfisberg - Farnern

Diese Linie lebt stark vom Schülerverkehr. Die Nachfrage hat in den letzten Jahren um durchschnittlich 3% zugenommen.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Buslinie 51 Wangen - Herzogenbuchsee

Die Nachfrage auf den Linien Wangen – Herzogenbuchsee hat in den letzten Jahren um durchschnittlich 5% zugenommen.

Wangen – Herzogenbuchsee Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Buslinie 54 Herzogenbuchsee - Wynigen

Die Buslinie wird zu einem nicht unbedeutenden Teil von Schülern der Gemeinden Seeberg und Hermiswil benützt. Mit der Reorganisation der Schule und der Schliessung eines Schulhauses hat die Benützung der Linie deutlich abgenommen. Mit der Anpassung des Fernverkehrsfahrplans der Linie Bern – Olten und zusätzlichen Halten der IR-Züge in Wynigen fallen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2008 die Kurse am frühen Morgen und späten Abend nach Burgdorf weg.

Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Buslinien 5/7 Solothurn - Herzogenbuchsee

Die zwei Linien, welche Solothurn mit Herzogenbuchsee verbinden wurden ursprünglich als Bahnersatzlinien mit einem grosszügig bemessenen Angebot eingeführt.

Unter Federführung des Kantons Solothurn wurde das Angebot des Netzes der Solothurner Busse (BSU) im Hinblick auf die Fahrplanwechsel im Dezember 2007 und 2008 überarbeitet. Ziel dieser Überarbeitung war, in der Agglomeration Solothurn insbesondere am Abend und am Wochenende ein verbessertes Angebot anzubieten. Die Studie kam zum Schluss, dass eine gute und nachfragegerechte Lösung darin besteht, die Buslinien Solothurn – Herzogenbuchsee lediglich je im Stundentakt zu führen, mit Verdichtungskursen zwischen Solothurn und Aeschi in den Hauptverkehrszeiten. Dies hat dazu geführt, dass der frühere Halbstundentakt Herzogenbuchsee – Inkwil und der Viertelstundentakt Herzogenbuchsee – Solothurn in den Hauptverkehrszeiten auf den Fahrplan 2008 wegfiel Als Folge des Protestes aus Inkwil

gegen diesen Angebotsabbau konnten Lösungen für zusätzliche Verbindungen nach Herzogenbuchsee am Morgen gefunden werden. Aus kantonaler Optik muss das heutige Angebot als nachfragegerecht bezeichnet werden.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Buslinien in der Region Langenthal

Buslinie 51 Herzogenbuchsee - Bützberg - Langenthal – Melchnau - Grossdietwil

Die Nachfrage auf den Linien Herzogenbuchsee – Langenthal und Langenthal – Melchnau hat in den letzten Jahren um durchschnittlich 5% zugenommen. Die Nachfrage in den nach Grossdietwil verlängerten Kursen ist zufrieden stellend.

Herzogenbuchsee - Langenthal Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Langenthal – Melchnau - Grossdietwil Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Buslinie 52 Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten

Die Nachfrage der Linie hat mit der Einführung des wegen Bahn 2000 geänderten Fahrplans im Jahr 2005 um rund 10% abgenommen. Mit der Erweiterung des Abendangebots ab Fahrplan 2007 haben sich die Frequenzen wieder auf das frühere Niveau eingependelt.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Stadtbus Langenthal

Der Stadtbus wird heute mit zwei Bussen betrieben. Diese bedienen insgesamt vier Linienäste, wobei die Linienenden immer als Schlaufenfahrten gestaltet sind. Die Busse haben kaum Standzeiten und die Fahrpläne können nur bei einzelnen Linienästen auf die Anschlüsse in Langenthal ausgerichtet werden. Der Stadtbus hat eine wohl einzigartige Nachfrageverteilung, indem die Nachfrage in den „Nebenverkehrszeiten“ am Morgen und Nachmittag grösser ist als in den Hauptverkehrszeiten. Die Ergebnisse einer Haushaltsbefragung der RVK erklären diese Nachfrageverteilung: Der Stadtbus wird grösstenteils für tägliche Besorgungen wie Einkauf und zudem vor allem von älteren Personen benutzt (vgl. Abbildung 8). Aufgrund dieser Nachfrageverteilung und der zahlreichen Rückmeldungen wegen schlechter Anschlüsse am Bahnhof Langenthal kann davon ausgegangen werden, dass das heutige Stadtbussystem das vorhandene Fahrgastpotenzial nur ungenügend ausschöpft und dass bedeutende Nachfragesteigerungen bei einem verbesserten Stadtbussystem nicht unrealistisch sind.

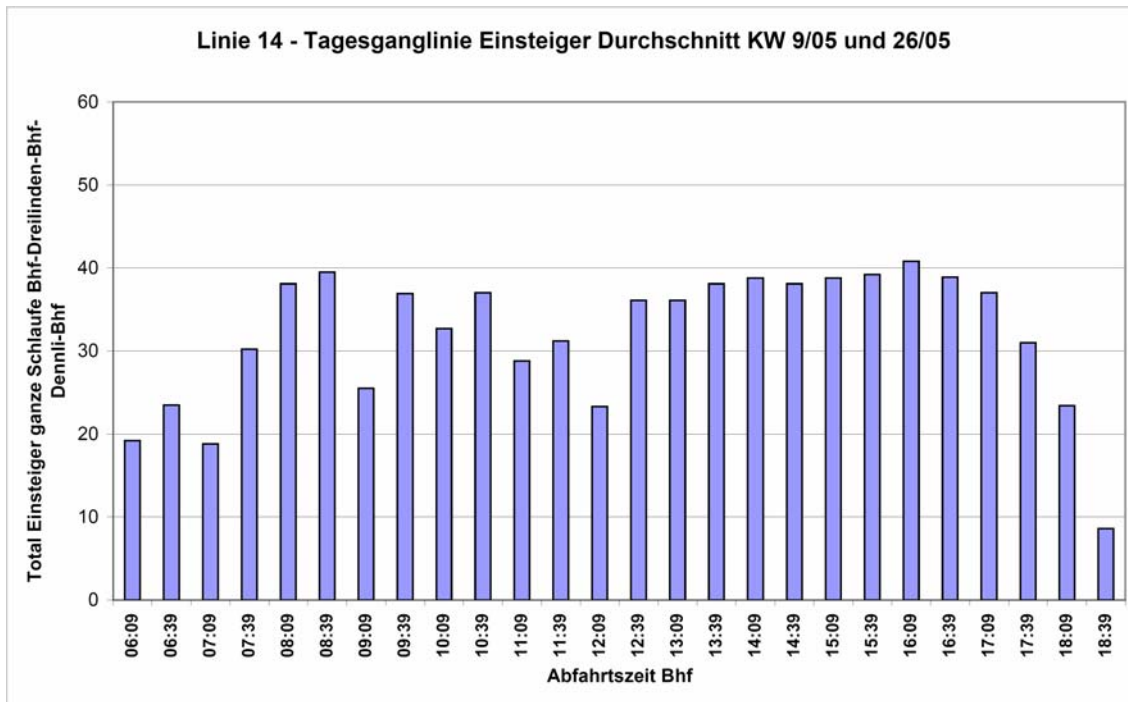


Abbildung 8 Tagesganglinie der Linie 14 des Stadtbus Langenthal (Quelle: Bahn+Bus Beratung AG 3B, 2005)

Gaswerk - Langenthal Bahnhof – Spital	Nachfrage	●	○	○	Kostendeckungsgrad	○	○	●
Dreilinden - Langenthal Bahnhof – Dennli	Nachfrage	●	○	○	Kostendeckungsgrad	○	○	●

Buslinien Region Huttwil

Buslinie 491/471 Eriswil - Huttwil - / Wyssachen

Die Nachfrage auf den Linien Hasle – Rüegsau – Affoltern-Weier – Huttwil und Huttwil – Eriswil nahm in den letzten Jahren um jährlich rund 4% zu. Die Linie Huttwil – Wyssachen wird heute täglich von rund 100 Personen benützt, was deutlich mehr ist als vor der Einführung des Linienbetriebes im Dezember 2004.

Eriswil - Huttwil	Nachfrage	○	●	○	Kostendeckungsgrad	○	○	●
Eriswil - Wyssachen	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	○	●
Huttwil - Affoltern- Weier (- Hasle)	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	○	●

Buslinien 681 Kleindietwil - Oeschenbach - Walterswil - Kleindietwil / 492 Huttwil - Gondiswil

Die Linie wird nach dem Modell des Bürgerbusses durch die Gemeinden geführt. Das Angebot wird von den Gemeinden geschätzt. Gegenüber dem früheren Linienbetrieb konnten die Kosten zulasten des Kantons deutlich reduziert werden.

Buslinie Rohrbachgraben - Rohrbach - Kleindietwil

Die Linie stellt mit einem minimalen Angebot die Mobilitätsvorsorge von Rohrbachgraben sicher.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

4.3 RVK Emmental

Buslinien Region Oberes Emmental

Linie 271 Signau - Röthenbach

Die für Anschlüsse in Signau glückliche Konstellation der gleichzeitigen S-Bahn-Abfahrten in Richtung Langnau und Bern hatte 2005 zur Folge, dass seither fast alle Buskurse in Signau enden und dort die Anschlüsse in Richtung Konolfingen - Bern und Langnau gewähren. Die Einführung des S-Bahn-Halbstundentaktes auch am Wochenende erleichterte die Umsetzung. Einzig einige Überfuhrfahrten verkehren zwischen Langnau und Signau.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Ortslinie Langnau: Linie 281 Hasenknubel - Bahnhof - Hüselmatte, Linie 282 Bahnhof - Schwimmbad Moos

Die Ortslinien in Langnau wurden 2005 systematischer gestaltet und zu einem Halbstundentakt (Linienast Hasenknubel), bzw. Stundentakt (Linienast Hüselmatte) erweitert. Der Stundentakt auf dem Ast Hüselmatte wird in den Hauptverkehrszeiten durch die Linie 284 Langnau - Ramsei ergänzt. In den Standzeiten wird - alternierend zum Ast Hüselmatte - ein dritter Linienast angeboten: Die stündliche Bedienung von Schwimmbad Moos (Linie 282) wird als Zusatzangebot der Gemeinde Langnau erbracht.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 284 Langnau - Trub - Fankhaus

Die stündlich zwischen Trub und Langnau verkehrenden Busse weisen in Langnau einen schlanken Anschluss an den RE-Zug nach Bern auf. In den Hauptverkehrszeiten werden durchgehende Buskurse Ramsei - Langnau - Bärau - Trubschachen - Trub - Fankhaus geführt. Die Linie sichert die öV Erschliessung von Bärau und hat deshalb ein grosses Nachfragepotenzial.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 284 Langnau - Ramsei

Zwischen Langnau nach Ramsei wird in den Hauptverkehrszeiten eine Buslinie betrieben. Sie löst seit Dezember 2004 die Halbstundenverdichtungen auf der Schiene ab. Dadurch gelangte Ranflüh in den Genuss einer besseren örtlichen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 285 Langnau - Gohl / Linie 286 Langnau - Aeugstmatt

Die beiden Linien weisen sieben Kurspaare auf und dienen vorwiegend lokalen Bedürfnissen, vor allem dem Schülerverkehr. Dank dem Einsatz nur eines Fahrzeuges ist ein relativ kostengünstiger Betrieb möglich, was allerdings erhöhte Anforderungen an die Planung der Schulzeiten stellt.

Langnau - Gohl	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Langnau - Aeugstmatt	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○

Linie Escholzmatt - Marbach - Schangnau - Kemmeriboden

Die Linie wurde 2005 bis zum RE-Halt nach Escholzmatt verlängert. In Richtung Bern ergibt sich dadurch eine Umwegfahrt, die aber dank einer geringen Fahrzeitdifferenz gut akzeptiert wird. Für die Linie ist es wichtig, dass die Nachfrage Richtung Bern und Luzern gebündelt werden kann, was mit der vorliegenden Konzeption erreicht wird. Seither konnte das Angebot leicht ausgebaut werden, insbesondere auch dank der möglichen Integration des Schülerverkehrs in die Fahrplankurse. Ein leichter Ausbau konnte auch am Wochenende erfolgen: Für Schangnau und Marbach mit ihrem touristisch bedeutenden Potenzial ist das Wochenendaangebot wichtig. Mit einem Frühbus ab Wiggen Kreuzstrasse nach Trubschachen - Langnau kann seit 2006 auch eine Frühverbindung in Richtung Bern und Burgdorf angeboten werden.

Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○
-----------	---	---	---	--------------------	---	---	---

Buslinien Region Trachselwald

Linie 471 Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier - Huttwil

Mit der im Jahr 2005 erfolgten Verkürzung der S-Bahn nach Affoltern-Weier und der Umstellung des Teilstücks Affoltern-Weier - Huttwil auf Bus wurde die Buslinie Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier nach Huttwil durchgebunden. Der Betrieb ist sehr effizient. Die Buslinie schliesst in Hasle-Rüegsau in beiden Richtungen an die S4 nach Burgdorf und nach Ramsey an. In Affoltern-Weier besteht wiederum ein schlanker Anschluss von der S4 von Sumiswald in Richtung Huttwil.

Das Busangebot hat sich auch dank der gegenüber der Bahn grösseren Anzahl Haltestellen bewährt. Die Fahrgastzahlen sind auf etwas tieferem Niveau als beim vormaligen Bahnbetrieb (diese Abnahme wird durch die Zunahme zwischen Huttwil und Langenthal überkompensiert). Die Erfolgskontrolle zum Angebot zwischen Sumiswald und Huttwil ist Kapitel 6 detaillierter wiedergegeben.

Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	○	●
-----------	---	---	---	--------------------	---	---	---

Linie 481 Ramsey - Sumiswald - Wasen i.E.

Die Buslinie verkehrt tagsüber zwischen Sumiswald und Ramsey im Stundentakt. Für Sumiswald entsteht zusammen mit der S4 ein Halbstundentakt. Es hat sich jedoch gezeigt, dass die Kapazität des Busses in der Hauptverkehrszeit nicht immer ausreicht und Beiwagen-Kurse geführt werden müssen. Auch zwischen Wasen und Sumiswald sind im Winterhalbjahr zusätzliche Buskurse nötig.

In den Randzeiten am Abend verkehrt der Bus ab Sumiswald nach Wasen und stellt den Anschluss von und auf die S4 sicher. Die Nachfrage hat in den vergangenen Jahren zugenommen.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 482 Sumiswald - Grünenmatt - Thal

Die Linie Grünenmatt - Thal wird seit 2005 via Trachselwald nach Sumiswald geführt. Diese Linienerweiterung hat sich grundsätzlich bewährt und ergibt ein etwas grösseres Potenzial. Die Linie lebt in erster Linie vom Schülerverkehr und steht auf eher schwachen Beinen. Die Zielvorgabe bei der Nachfrage wird aber erreicht und auch beim Kostendeckungsgrad kann die Minimalvorgabe eingehalten werden, dies unter anderem auch Dank dem seinerzeitigen Verzicht auf ein Sonntagsangebot. Die Integration des Schulverkehrs bleibt für diese Linie weiterhin zentral.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Buslinien Region Kiesental

Linie 160 Münsingen - Konolfingen

Die tangentielle Buslinie Bern Flughafen - Belp - Rubigen - Münsingen - Konolfingen wurde Ende 2004 vom Versuchsbetrieb ins Grundangebot überführt. Seit dem Fahrplan 2005 kann auch Konolfingen Dorf bedient werden. Die Nachfrage hat sich weiterhin sehr erfreulich entwickelt. Der stärkste Querschnitt liegt zwischen Münsingen und Konolfingen.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 261 Oberthal - Zäziwil - Grosshöchstetten

Die Linie Oberthal - Zäziwil - Grosshöchstetten weist ein bedarfsgerechtes Angebot auf. Es stellt die Anschlüsse an die Bahn in Grosshöchstetten und in Zäziwil her. Der Fahrplan ist zwar unsystematisch, aber gut auf die Bedürfnisse abgestimmt. Die Nachfrage wird durch den Schülerverkehr dominiert.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 472 Biglen - Arni / Biglen - Arnisäge - Obergoldbach - Lützelflüh

Die beiden Linien Biglen - Arni und Biglen - Arnisäge - Obergoldbach - Lützelflüh mit einer eher schwachen Nachfrage wurden auf den Fahrplan 2005 zu einer durchgehenden Linie verknüpft. Durch den Einsatz von nunmehr einem Fahrzeug wurde eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades erreicht. Wegen dieser betrieblichen Einschränkung ist aber kein dichteres Angebot als ein Stundentakt möglich und die Anschlussmöglichkeiten sind beschränkt.

Eine Anpassung des Fahrplans wurde im Dezember 2007 vorgenommen, da in Biglen die übergeordneten Zug- und Busanschlüsse (Worb - Biglen) änderten.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linien 793 Grosshöchstetten - Worb / 792 Biglen - Worb / 791 Walkringen - Worb

Die Linien Grosshöchstetten - Worb, Biglen - Worb und Walkringen - Worb werden im folgenden Kapitel unter der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland abgehandelt.

Linie 44 Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand
Linie 45 Oberdiessbach - Bleiken - Heimenschwand

Die im Konzept geplante gemeinsame Produktion der beiden Linien mit nur einem Fahrzeug, konnte schliesslich nur an Samstagen und Sonntagen realisiert werden. An den übrigen Wochentagen erforderten die Bedürfnisse des Schüler- und Berufsverkehrs gleichzeitige Fahrten, wozu zwei Fahrzeuge nötig sind.

Während die Nachfrage auf der Linie 44 in den letzten Jahren zunahm, verharrte sie auf der Linie 45 auf tiefem Niveau.

Linie 44	Nachfrage	○	○	●	Kostendeckungsgrad	○	●	○
Linie 45	Nachfrage	○	●	○	Kostendeckungsgrad	●	○	○

Buslinien Region Burgdorf / Unteres Emmental

Ortslinien Burgdorf: Linie 461/462 Bahnhof - Oberstadt - Steinhof/Gymnasium - Bahnhof

Diese Linie verkehrt als Rundkurs, seit Dezember 2004 zur besseren Merkbarkeit stets im Uhrzeigersinn. Diese Vereinfachung hat sich sehr bewährt und wird durch stark gestiegene Fahrgastzahlen honoriert. Das kantonale Angebot wird durch eine Bestellung der Stadt Burgdorf ergänzt, so dass ein durchgehender Viertelstundentakt besteht. Der Kanton beteiligt sich 2008 und 2009 als Versuchsbetrieb an einem bescheidenen Abend- und Sonntagsangebot mit Kostenbeteiligung der Stadt Burgdorf.

Nachfrage	●	○	○	Kostendeckungsgrad	○	○	●
-----------	---	---	---	--------------------	---	---	---

Ortslinien Burgdorf: Linie 463 Gyrischachen - Bahnhof - Meiefeld

Die Ortslinie verkehrt im Halbstundentakt und erschliesst die beiden Quartiere mit dem öffentlichen Verkehr. Der Kanton beteiligt sich 2008 und 2009 als Versuchsbetrieb an einem bescheidenen Abend- und Sonntagsangebot mit Kostenbeteiligung der Stadt Burgdorf. Der Kostendeckungsgrad erreicht die Zielvorgaben der Angebotsverordnung, während bei der Nachfrage die Minimalvorgaben knapp nicht erreicht werden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass auf den Linien 462/462 und 463 aus Kapazitätsgründen grössere Busse eingesetzt werden und diese Linien deshalb nicht mehr als „Kleinbuslinien“ gewertet werden.

Nachfrage	●	○	○	Kostendeckungsgrad	○	○	●
-----------	---	---	---	--------------------	---	---	---

Linie 464 (Hasle-Rüegsau -) Tschamerie - Burgdorf - Lyssach - Fraubrunnen

Das durch den Kanton bestellte Grundangebot der Linie Hasle-Rüegsau - Tschamerie - Burgdorf - Lyssach - Fraubrunnen wird sowohl nordseitig durch eine Bestellung der Firmen an der Shoppingmeile (Lyssach Bernstrasse) zum Viertelstundentakt Lyssach Bernstrasse - Burgdorf ergänzt (seit September 2007), als auch im Süden von Tschamerie bis Hasle-Rüegsau verlängert (seit Dezember 2006, auf Bestellung der Gemeinden Hasle und Rüegsau). Seit Dezember 2007 werden die Kurse nach Lyssach Bernstrasse über den Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh geführt, womit der ESP Lyssach auch an die einwohnerstarken Gemeinden Rüdtti-

gen-Alchenflüh, Kirchberg, Ersigen und die Bahnlinie Solothurn - Kirchberg-Alchenflüh angebunden ist. Die Frequenzen zeigen eine erfreuliche Aufwärtsentwicklung.

Der Kanton beteiligt sich 2008 und 2009 im Sinn eines Versuchsbetriebs an einem bescheidenen Abend- und Sonntagsangebot zwischen Bahnhof Burgdorf und Burgdorf Spital.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linien 466 Wynigen - Koppigen - Burgdorf und 467 Kirchberg Neuhof - Burgdorf

In Wynigen besteht seit 2005 eine ideale Anschlusssituation, da sich die Fernverkehrszüge in dieser Region begegnen. Deshalb werden die stündlichen Kurse von Burgdorf - Koppigen in den Hauptverkehrszeiten nach Wynigen weitergeführt. Für Koppigen ergibt sich damit ein Halbstundentakt nach Burgdorf, wahlweise direkt oder über Wynigen. Mit dieser Linienkonzeption konnte Alchenstorf durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Die Nachfragezahlen zeigen, dass sich diese Konzeption sehr bewährt, so konnte das Angebot der nach Wynigen führenden Kurse schrittweise erhöht werden.

Die Erweiterung zwischen Ersigen und Burgdorf in den Hauptverkehrszeiten auf einen Viertelstundentakt im Winterhalbjahr wurde über Jahre als Zusatzbestellung der Gemeinden vorgenommen. Mit der Änderung des Angebotsbeschlusses wurde diese Verdichtung im Dezember 2007 in das Grundangebot übernommen. Die Verdichtung geschieht mittels Überlagerung einer neuen Linie 467 zwischen Burgdorf und Kirchberg Neuhof. Diese Linie fährt einzig in der Hauptverkehrszeit und halbstündlich, wodurch sich auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Burgdorf und Kirchberg Post ein Viertelstundentakt ergibt.

Ebenfalls auf Dezember 2007 wurde ein Abendangebot auf der Linie 466 eingeführt, welches sich bewährt hat und aufgrund der Nachfragezahlen berechtigt ist. Die Nachfrage auf den Linien 466/467 erhöhte sich in den letzten 3 Jahren um insgesamt mehr als 20 %.

Linie 466 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 467 Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 468 Burgdorf - Heimiswil - Kaltacker - Lueg

Burgdorf - Kaltacker (- Lueg) wird durchgehend im Stundentakt bedient. Die Linie wurde bis Dezember 2007 als Durchmesserlinie mit der Linie 466 betrieben und fährt seither isoliert. Grund: Fahrplanstabilität, unterschiedliche Taktintervalle, Zu- und Wegfahrt beim Bahnhof Burgdorf. Die Nachfrage ist konstant.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 884 Koppigen - Utzenstorf - Bätterkinden

Die Verbindung von Koppigen über Utzenstorf nach Bätterkinden wurde 2005 neu eingeführt und hat die sehr schlecht ausgelastete Linie von Koppigen nach Rechterswil ersetzt. Dadurch ist die Verbindung von Koppigen nach Solothurn weiterhin möglich, gleichzeitig wurden auch neue Verbindungen in den RBS-Korridor nördlich von Bern ermöglicht. Die Linie wird mit einem Kleinbus geführt. Anfängliche Stabilitätsprobleme mit dem Anschluss in Bätterkinden konnten verbessert werden, seit die Linie in Utzenstorf auf der Hauptstrasse verbleibt. Die Fahrzeit reicht aber leider nicht aus, um auch die östlichen Dorfteile von Koppigen zu erschliessen..

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 2 Solothurn - Obergerlafingen - Zielebach

Die BSU-Linie 2 verkehrt stündlich von Solothurn nach Obergerlafingen. Die direktere Linienführung auf Dezember 2008 ermöglicht es, die Linie bis in die erschliessungsberechtigte Gemeinde Zielebach zu verlängern. Zielebach hat bisher kein öV-Angebot. Diese Verlängerung wird als vorerst dreijähriger Versuchsbetrieb vorgenommen.

4.4 RVK Bern-Mittelland

Buslinien Frienisberg

Dadurch, dass das Gebiet als einziges in der Agglomeration Bern keine Schienenverbindungen hat, sind die Nachfrage und der Kostendeckungsgrad für regionale Buslinien erfreulich gut. Das Fahrplanangebot wurde auf das Jahr 2005 hin vor allem aufgrund der Anbindung an den Fernverkehr in Bern angepasst. Es wurden folgende Ziele erreicht:

- Bessere Anbindung an den Fernverkehr im Bahnhof Bern
- Schnelle und direkte Verbindungen in die Stadt Bern
- Entflechtung der Linien und Vereinfachung der Umsteigebeziehungen
- Taktverdichtung für die städtischen Gebiete
- Optimierung der Wirtschaftlichkeit

In den Spitzenzeiten müssen auf etlichen Linien regelmässige Zusatzkurse (als Taktverdichtung) geführt werden, zum Teil können die Verkehrsspitzen mit saisonalen Verstärkungskursen (Beiwagen) aufgefangen werden. Die Linien im Frienisberg sind:

Linie 100 Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg

Die Linie ist in Bern an den Fernverkehr und in Aarberg auf die Bahn nach Lyss eingebunden und hat sich bewährt. Da mit der Angebotsstufe 2 jeglicher Handlungsspielraum erschöpft ist, wird die Linie aufgestuft.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 101 Bern - Hinterkappelen (Kappelenring / Schlossmatt)

Die Linie wird im Kapitel 5.1 (Agglomeration Bern) behandelt

Linie 102 Bern - Uetligen - Säriswil

Der Abschnitt Säriswil - Innerberg wurde 2005 gestrichen. Die Kurse verkehren in den Spitzenzeiten halbstündlich und haben in Bern gute Fernverkehrsanschlüsse.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 104 Bern - Ortschaften - Meikirch - Wahlendorf:

Die Linie weist einen Halbstundentakt zu den Spitzenzeiten auf, zusammen mit der Linie 106 Bern - Kirchlindach - Zollikofen ergibt sich dadurch zwischen Bern und Herrenschwanden eine Überlagerung zum Viertelstundentakt. Die geschaffene Umsteigemöglichkeit in Ortschaften

Gehracker nach/von Zollikofen wird nur von wenigen Leuten benutzt.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 105 Bern - Ortschaften - Meikirch - Seedorf - Lyss

Die Linienführung wurde 2005 gestreckt und beschleunigt. Anschlüsse bestehen in Bern an den Fernverkehr und in Lyss fahren die Kurse in die Anschlusslinie. Das Angebot wurde am Abend leicht erweitert.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 106 Bern - Heimenhaus - Kirchlindach - Zollikofen

Die Überlagerungen mit der Linie 107 Bern - Wohlen - Uetligen - Ortschaften - Kirchlindach - Zollikofen ergeben einen hinkenden Viertelstundentakt zwischen Kirchlindach und Zollikofen in den Hauptverkehrszeiten. Das bisher am Sonntag aufgrund der RBS-Anschlüsse abweichende Angebot kann ab Dezember 2008 systematischer gestaltet werden.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 107 Bern - Wohlen - Uetligen - Ortschaften - Kirchlindach - Zollikofen

Diese Tangentiallinie wird seit 2005 in der Morgen- und Abendspitze bis Zollikofen verlängert und ergibt überlagert mit den Linien 100 Bern - Aarberg und 106 Bern - Kirchlindach - Zollikofen jeweils einen Viertelstundentakt für die Abschnitte Bern - Wohlen und Kirchlindach - Zollikofen in den Hauptverkehrszeiten. Die konsequenten Linienführungen von Wohlen in die Stadt Bern haben sich bewährt: Die Linie 107 führt über die Länggasse, die Linie 100 beschleunigt via Insel zum Bahnhof, währenddem die Linie 101 über Bethlehem Kirche – Insel die Feinerschliessung wahrnimmt.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Buslinien Laupenamt

Linie 570 Bern Brünnen - Frauenkappelen - Mühleberg

Das seit Dezember 2002 weitgehend unveränderte Busangebot dieser Linie wird auf Dezember 2008 grundlegend neu gestaltet: Mit der Eröffnung des Zentrums Westside und der Bahnstation Brünnen wird die Regionallinie von Mühleberg - Frauenkappelen an den neu erstellten Bahnhof Brünnen angeschlossen. Dort bestehen Anschlussmöglichkeiten auf die S-Bahn (Viertelstundentakt) und die verlängerte städtische Linie 14. Durch diese Neukonzeption kann die Anzahl der Verbindungen zwischen Mühleberg, Frauenkappelen und Brünnen erhöht werden. In der Morgenspitze kann sogar ein Viertelstundentakt zwischen Frauenkappelen und Brünnen angeboten werden, dies bei gegenüber heute reduzierten Betriebskosten. Die Verlängerung der Linie 108 von Riedbach bis Frauenkappelen mit gesamthaft 4 Kurspaaren am Vormittag und Nachmittag wurde im Dezember 2007 aufgegeben, da die Nachfrage praktisch nicht existent war.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 560 Mühleberg - Rosshäusern

Die Buslinie erschliesst einen Teil der dispersen Siedlungen im Gemeindegebiet von Mühleberg und vermittelt gute Anschlüsse auf die S-Bahn in Rosshäusern. Das Samstagsangebot musste bereits auf das Jahr 2006 aufgegeben werden, da es kaum genutzt wurde. Auf Ende 2007 wurde auch auf die Anbindung des Bahnhofs Gümmenen verzichtet, da dafür ebenfalls kaum eine Nachfrage bestand. Fahrplanänderungen wirken sich zudem ab Dezember 2008 aus: Da die S-Bahnstation Rosshäusern nur mehr stündlich bedient wird, fährt auch die Zubringerlinie 560 im Stundentakt. Die Linie erlaubt Synergien mit den nötigen Schülertransportfahrten zum Oberstufenzentrum Allenlütten.

Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 550 Gümmenen - Laupen

Die Linie wird bis Dezember 2008 durchgehend von Thörishaus über Neuenegg und Laupen bis Gümmenen geführt. Der neue Halbstundentakt der S-Bahn bis Laupen führt zu einer Abspaltung des Teilstückes Gümmenen – Laupen als eigenständige Linie. Die am Morgen und Abend geführten „Schnellkurse“ Laupen - Gümmenen entfallen. Da die separat geführte Linie tendenziell weniger Nachfrage aufweisen wird, musste das Angebot leicht reduziert werden, dies betrifft das Abend- sowie das Sonntagsangebot (zweistündliche anstatt stündliche Verbindungen). Für das neu konzipierte Angebot stehen noch keine Nachfragezahlen zur Verfügung.

Linie 541 Kerzers - Golaten - Wileroltigen - Gurbrü

Die Linie wurde 2005 ganz auf Kerzers ausgerichtet und ins Grundangebot aufgenommen. Diese Ausrichtung hat sich bewährt: Die Bündelung der Nachfrage sowie die Integration in die normale Tarifstruktur hat sich in erhöhten Nachfragewerten niedergeschlagen. Die Linie wird seit 2008 so geführt, dass sie vermehrt auch Bedürfnisse innerhalb von Kerzers entgegen kommt.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 130 Thörishaus Dorf – Neuenegg - Laupen

Das heutige Angebot wird gut genutzt. Mit der Einführung des Halbstundentaktes der S-Bahn bis Laupen wird die heute durchgehende Linie Thörishaus - Neuenegg - Laupen - Gümmenen eingekürzt: Mit der verbleibenden Strecke Thörishaus - Neuenegg entsteht im Prinzip ein Ortsbus Neuenegg. Durch die lang gezogene Dorfstruktur ist dieses Angebot auch zukünftig berechtigt. Der Zusatzaufwand für heute nötige Doppelführungen entfällt.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 131 Flamatt - Überstorf - Albligen

Die Linie profitiert ab Dezember 2008 von einer idealen Anschlusskonstellation in Flamatt. Durch die gleichzeitigen Abfahrten der S-Bahn in Richtung Fribourg wie auch in Richtung Bern kann der Fahrplan die Bedürfnisse gut abdecken. Die Verbindungen von und nach Albligen werden in der Lastrichtung mit dem Umweg über Niedermettlen angeboten, da Niedermettlen das grössere Potenzial als Albligen aufweist.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 121 Laupen - Düdingen

Diese Linie wird unter Federführung des Kantons Freiburg geplant und hat für den Kanton Bern eine geringe Bedeutung.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linien Gümmenen - Murten

Diese mehrheitlich freiburgische Buslinie betrifft den Kanton Bern mit der Erschliessung von Rizenbach und Biberen (Gemeinde Ferenbalm) sowie von Münchenwiler.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Buslinien Längenberg / Gantrisch

Die S-Bahn zwischen Bern und Schwarzenburg wird auf Dezember 2008 isoliert und erhält gute Fernverkehrsanschlüsse in Bern. Die Linienstruktur bleibt dadurch unverändert, hingegen ändern sich die Fahrlagen und die Anschlussverhältnisse.

Linie 611 Riggisberg - Schwarzenburg

Die Linie wird Ende 2008 an die neuen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S-Bahn in Schwarzenburg angepasst. Dadurch verschlechtern sich die Anschlussbeziehungen in Riggisberg ins Gürbetal (Thurnen / Toffen).

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 612 Schwarzenburg - Guggisberg - Schwarzenburg (Rundkurs)

Diese Linie erhält ebenfalls auf Ende 2008 neue, auf die S-Bahn angepasste Abfahrtszeiten.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 613 Schwarzenburg - Albligen

Durch Veränderungen im Schülerverkehr konnte diese Linie von einem erheblichen Nachfragezuwachs profitieren.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 614 Riffenmatt - Guggisberg - Hirschmatt - Riedacker

Die Linie weist weniger als 4 Kurspaare auf und ist deshalb im Angebotsbeschluss nicht explizit aufgeführt. Sie wird vor allem von Schülern benutzt. Die Nachfrage hat in den letzten Jahren zugenommen.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 181 Schwarzenburg - Heitenried - Fribourg

Die Fahrlagen dieser mehrheitlich freiburgischen Linie werden auf Dezember 2008 angepasst, so dass gute Übergangszeiten zur S-Bahn gewährleistet werden können.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 621 Oberbalm - Niederscherli

Die Linie fährt einzig in den Hauptverkehrszeiten am Morgen, Mittag und Abend und wird Ende 2008 an die Abfahrtszeiten der S-Bahn angepasst. Der ungenügende Kostendeckungsgrad ist auf die durchschnittlich kurze Beförderungsstrecke und die dadurch relativ geringe Zuschreibung von Verkehrserträgen zurückzuführen.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 631 Köniz - Niedermuhlern - Rüeggisberg - Riggisberg

Damit diese Linie die guten Anschlüsse in Köniz an die S-Bahn beibehalten kann, werden alle Verbindungen um ca. 15 Minuten verschoben. Das Angebot hat sich bewährt und wird sonst unverändert beibehalten.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 340 Niedermuhlern - Zimmerwald - Kehrsatz - Wabern

Mit der Konstellation ab 2005 konnte entweder eine Umsteigeverbindung in Niedermuhlern zur Linie 631 Köniz - Niedermuhlern - Riggisberg oder in Kehrsatz zur S3 realisiert werden, aber nicht beides. Da für die Weiterfahrt nach Bern in Wabern eine Alternative mit der Tramlinie 9 besteht, fiel der Entscheid der Region zugunsten des Anschlusses in Niedermuhlern aus. Dieser Schwachpunkt im Angebot kann auf Dezember 2008 behoben werden: Dank der Verschiebung der S-Bahn Bern - Schwarzenburg und der Buslinie 631 sind wieder beide Anschlüsse möglich.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 321 Riggisberg - Thurnen und Riggisberg - Toffen

Die schnelle Verbindung von Riggisberg nach Bern via Gürbetal ist beliebt und bewährt. Mit abwechselnder Bedienung von Thurnen und Toffen werden die regionalen Bedürfnisse am besten abgedeckt. Die Verbindungen am Wochenende werden ab Dezember 2008 aufgewertet, da dann im Gürbetal die S-Bahn wie Mo-Fr ebenfalls beschleunigt geführt wird.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 322 Hinterfultigen - Rüeggisberg - Riggisberg

Die Linie dient vorwiegend dem Schulverkehr.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 323 (Thurnen -) Riggisberg - Rüti - Gurnigel - Schwefelberg Bad - Sangernboden - Guggisberg - Schwarzenburg

Der Grosse Rat hat 2005 ein minimales Angebot für eine durchgehende und ganzjährig zu betreibende Linie (Thurnen -) Riggisberg - Rüti - Gurnigel - Schwefelberg Bad - Sangernboden - Plaffeien – Schwarzenburg beschlossen. Sie wurde als Versuchsbetrieb für vorerst vier, bzw. fünf Jahre geführt und ersetzte die vorherigen, kaum genutzten Linien Riggisberg - Rüti und Sangernboden - Plaffeien. Die Linie hat sich gut bewährt und ist kaum mehr wegzudenken.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Buslinien Region Belp - Gürbetal und Münsingen - Aaretal

Linien 331, 332 und 333: Ortsbus Belp

Die Ortserschliessung von Belp erfolgt nebst der Linie 165 Konolfingen - Münsingen - Belp mit dem Ortsbus Belp, für welchen in der Hauptverkehrszeit zwei Fahrzeuge eingesetzt werden. Da die Nachfrage noch nicht den kantonalen Anforderungen genügt, wird das Zusatzangebot ausschliesslich von der Gemeinde Belp finanziert. Auf den Dezember 2008 wird beim Ortsbus der Samstagsbetrieb eingeführt. Da der Ortsbus bisher vorwiegend dem Schüler- und Pendlerverkehr dient, wird mit dieser Massnahme auch die Nutzung im Freizeit- und Einkaufsverkehr erleichtert.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 160 Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen

Auf 2005 konnte der vormalige Versuchsbetrieb in das Grundangebot aufgenommen werden. Die Anschlusssituation ist in Konolfingen, Münsingen und Rubigen sehr gut, einzig in Belp ist dies nicht der Fall. Der Linienast zum Flughafen hat lokalen Charakter und deckt Bedürfnisse im Freizeitbereich ab. Fluggäste ab Bern, die den ÖV benutzen, wählen heute mehrheitlich das direkte Angebot ab Bern Bahnhof. Die Fahrgastzahlen haben sich sehr positiv entwickelt, wobei auffällt, dass die Nachfrage nicht nur Mo-Fr sondern auch am Wochenende sehr gut ist.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 165 Kaufdorf - Kirchdorf/Gerzensee - Wichtrach - Münsingen

Das 2005 neu eingeführte Konzept hat sich grundsätzlich bewährt. Anpassungen wurden auf Dezember 2007 nötig, um auf die neu eingeführten RE-Züge ab Münsingen zu reagieren. Während des baustellenbedingten Übergangsfahrplans der S-Bahn im oberen Gürbetal musste der Anschlusspunkt des Busses während einem halben Jahr von Kaufdorf nach Toffen verlegt werden. Es hat sich gezeigt, dass dieser Anschlusspunkt beliebter ist als derjenige in Kaufdorf.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linien 161, 162, 163: Ortsbus Münsingen

Der Ortsbus Münsingen musste in den vergangenen vier Jahren mehrfach an die geänderten Begebenheiten angepasst werden. Fahrplanänderungen der S-Bahn und der RE-Züge sowie eine veränderte Verteilung der Nachfrage führten zu diesen Schritten. Seit Januar 2008 gelangt in den Spitzenzeiten vorübergehend ein drittes Fahrzeug zum Einsatz, damit alle Fahrgäste befördert werden können. Ab Dezember 2008 übernimmt der Kanton das Sonntagsangebot (ab 9.00 Uhr), das vorher durch die Gemeinde bestellt wurde. Die Konsequenz der vielen Anpassungen ist, dass der Fahrplan mittlerweile ziemlich unsystematisch und kaum mehr merkbar geworden ist.

Trotz der in den Hauptverkehrszeiten gut besetzten Busse können die Minimalanforderungen der Angebotsverordnung nicht erreicht werden.

Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Buslinien Region Worb

Das seit einigen Jahren weitgehend unveränderte Angebot musste auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 an die neuen Randbedingungen angepasst werden, insbesondere an die geänderten Verkehrszeiten der BLS an den Anschlusspunkten Walkringen, Biglen und Grosshöchstetten. Bei sämtlichen Linien sind in Worb gute Anschlüsse nach Bern vorhanden. Das Fehlen eines Ortsbusses in Worb machte sich in den vergangenen Jahren zunehmend als Mangel erkenntlich.

Linie 791 Worb Dorf - Walkringen

Der frühere Versuchsbetrieb entwickelt sich prächtig. Der Fahrplan 2008 konnte auf die günstige Ausgangssituation in Walkringen mit gleichzeitigen Bahnanschlüssen in beiden Richtungen ausgerichtet werden.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 792 Worb Dorf - Biglen

Die Linie Worb - Biglen fristet ihr Dasein im Schatten der erfolgreicheren Linie 791 Worb - Walkringen. Bis Enggistein verlaufen die beiden Linien 791 und 792 parallel. In Biglen existieren keine attraktiven Bahnanschlüsse.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 793 Worb Dorf - Grosshöchstetten

Mit der Änderung auf Dezember 2007 und der Anpassung an die Bahnanschlüsse in Grosshöchstetten konnte die Linie attraktiver gestaltet werden.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 794/795 Worb Dorf - Worb SBB - Vielbringen - Rüfenacht / - Beitenwil - Rubigen

Der 2005 gestartete Versuchsbetrieb zwischen Worb Dorf - Worb SBB - Vielbringen - Rüfenacht und Worb - Beitenwil - Rubigen verlief sehr erfolgreich und konnte im Dezember 2007 ins Grundangebot überführt werden. Er nimmt mehrere neue Erschliessungsfunktionen wahr

und bindet Worb besser ans Aaretal und Emmental an.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linien 781 Boll-Utzigen - Utzigen Pflegeheim - Littewil / Radelfingen und 782 Boll-Utzigen - Obermoos / Oberfeld

Die beiden Linien haben keine relevanten Änderungen erfahren. Auf Dezember 2008 wird jedoch ein neues Konzept eingeführt: Sowohl die Linie 781 als auch die Linie 782 erhalten je einen Halbstundentakt, die Linie 781 wird dazu allerdings auf Utzigen Pflegeheim eingeschränkt. Die Linienäste nach Littewil und Radelfingen weisen eine sehr tiefe Nachfrage auf. Für die Gewährleistung der Schülerbedürfnisse innerhalb der Gemeinde organisiert die Gemeinde separate Transportmöglichkeiten aus den Weilern.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 451 Hindelbank - Krauchthal - Bolligen

2005 wurde die Linie neu konzipiert, da die Anschlusssituation wesentlich vereinfacht wurde: In Hindelbank fahren die Züge S44 sowohl nach Bern wie auch nach Burgdorf annähernd gleichzeitig ab. Somit kann die Buslinie von Bolligen einen Anschluss in beide Richtungen herstellen. Am Morgen bedient der Bus Obermoos und Hettiswil Dorf in Richtung Bolligen nicht, damit sich auch in Bolligen gute Übergangszeiten auf die S7 ergeben. Die Neuausrichtung des Angebots hat eine stark steigende Nachfrage zur Folge, in der Hauptverkehrszeit sind einzelne Kurse überlastet. Die Minimalanforderungen der Angebotsverordnung werden bezüglich der Nachfrage wie auch des Kostendeckungsgrades übertroffen.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Buslinien Korridor Bern Nord / Limpachtal

Linie 36 Zollikofen - Münchenbuchsee Hüslimoos

Das Angebot dieser Linie hat keine relevanten Änderungen erfahren.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 898 Zollikofen - Münchenbuchsee - Büren a.A.

Die Linie 898 stellt das Rückgrat der ÖV-Erschliessung zwischen Münchenbuchsee und Büren a.A. dar. Sie fährt im Stundentakt und ist mit der Linie Büren - Solothurn verbunden. In den Hauptverkehrszeiten besteht zwischen Zollikofen und Schnottwil ein Halbstundentakt. Die 2005 eingeführte konsequente Begrenzung der Linie auf Zollikofen mit Anschluss auf die S7 von und nach Bern hat sich bewährt. Die anfänglich leider nicht immer stabile Anschlusssituation hat sich mittlerweile verbessert.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 38 Schönbühl - Bäriswil / - Mattstetten

Der Bus der Linie 38 bedient seit der Aufhebung der Bahnstation im Jahr 2005 auch Mattstetten. Während in der Hauptverkehrszeit zwei Busse eingesetzt werden, geschieht die Bedienung in den übrigen Zeiten mit dem Fahrzeug, das gleichzeitig auch Bäriswil bedient. Der Fahrplan wurde ausgeweitet, so besteht nun auch ein gut ausgebautes Wochenend- und Abendangebot. In Mattstetten konnten mit der Umstellung von Bahn auf Bus die Einsteigerzahlen um gut 20% gesteigert werden. Der Nachteil an der heutigen Konzeption ist die Kompliziertheit und schlechte Merkbarkeit des Fahrplans infolge der unterschiedlichen Fahrwege. Eine Vereinfachung wird auf Dezember 2008 vorgenommen. Die Busse fahren dann konsequent über die Bernstrasse, Busse, die zuerst Mattstetten anfahren, erhalten eine neue Haltestelle „Mätteli“ zum Ausstieg an der Bernstrasse.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 871 Messen - Jegenstorf (- Münchringen - Hindelbank)

Das Angebot zwischen Messen und Jegenstorf wurde 2005 aufgewertet, da die Postautokurse seither direkter verkehren und in Jegenstorf einen schlanken Anschluss von und nach Bern gewähren. Die schlecht genutzte Bedienung der Seniorenresidenz Rotonda in den Standzeiten des Busses in Jegenstorf wurde auf Ende 2007 aufgehoben. Die Standzeit wird nun verwendet, um als Versuchsbetrieb die Linie nach Münchringen und Hindelbank zu verlängern. Münchringen ist erschliessungsberechtigt und hatte bisher keine öV-Erschliessung. Die Linie Messen - Jegenstorf - Hindelbank verkehrt nur in den Hauptverkehrszeiten.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 881 Bätterkinden - Kräiligen

Änderungen im BSU-Konzept 2005 haben zu dieser isolierten Ortserschliessung geführt, da die Verlängerung der Busse von Solothurn über Lohn-Lüterkofen hinaus nicht mehr möglich ist. Da ein gemeinsamer Betrieb mit der Linie 884 Koppigen - Utzenstorf - Bätterkinden möglich ist, kann die Linie, die in den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt verkehrt, kostengünstig betrieben werden.

Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linien 882 und 883 Messen - Limpach / Oberramsern - Bätterkinden

Für die Linie 882 Messen - Oberramsern - Bätterkinden hat der Kanton Solothurn die Federführung bei der Gestaltung des Angebots. Es besteht ein stündliches Angebot in den Hauptverkehrszeiten, in den übrigen Zeiten verkehren Kurse nur auf Voranmeldung. Dieses Rufbusangebot wurde in den vergangenen Jahren stark reduziert, da die Nachfrage dafür schwach ist.

Die Linie 883 Messen - Limpach - Bätterkinden verkehrt ebenfalls in den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt, abgestimmt auf das Angebot der Linie 882 via Oberramsern. Die Linie ist betrieblich mit der Linie 871 Messen - Jegenstorf verbunden.

Linie 882 Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 883 Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

4.5 RVK Oberland-West

Anschlussproblematik der regionalen Buslinien in Thun

Die regionalen Buslinien, die nur im Stundentakt oder Halbstundentakt verkehren, können in Thun nicht alle Bahnanschlüsse herstellen. Wenn sie attraktive Anschlüsse an den Fernverkehr von und nach Bern herstellen sollen, dann werden in der Regel die Züge Richtung Oberland verpasst. Wenn sie so frühzeitig am Bahnhof in Thun ankommen würden, resultierten unattraktiv lange Anschlüsse an die Züge Richtung Bern. Ausserdem würden bei den meisten Linien die Standzeiten in Thun so lang, dass ineffiziente Umläufe die Folge wären.

In Abstimmung mit der RVK wurden daher die Anschlussprioritäten in Thun wie folgt festgelegt:

- 1. Priorität: IC von und nach Bern
- 2. Priorität: IC von und nach Interlaken/Visp
- 3. Priorität: S-Bahn

Positiv für die Anschlüsse in Thun ist die Tatsache, dass seit Bahn 2000 der Halbstundentakt im Fernverkehr besteht.

Linie 1 Thun - Spiez

Die Linie verkehrt unverändert im Halbstundentakt mit einzelnen Zusatzkursen in der Hauptverkehrszeit. Die Nachfrage stieg in den letzten Jahren um durchschnittlich 4% pro Jahr.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Buslinien am rechten Thunerseeufer

Linie 21 Thun - Oberhofen - Beatenbucht - Interlaken

Die Staffelung des Angebots auf der Linie 21 ist seit Jahren unverändert: 15-Minuten-Takt bis Oberhofen, 30-Minuten-Takt bis Beatenbucht und 60-Minuten-Takt bis Interlaken. Lediglich auf dem Abschnitt bis Interlaken wurden in der Sommersaison einige Verdichtungen zum Halbstundentakt eingefügt.

Auf der Seelinie stellen sich heute zwei Probleme:

- Für die Streckenabschnitte weiter als Oberhofen (sowie für die Anschlusslinie von Sigriswil) besteht in Thun nicht einmal der Berner Anschluss für die Hin- und Rückfahrt (Priorität 1 gemäss obiger Festlegung).
- Auf dem Abschnitt bis Oberhofen bestehen Kapazitätsprobleme.

Die Nachfrage stieg in den letzten Jahren um durchschnittlich 3% pro Jahr.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 22 Hangbus Hünibach/Hilterfingen/Oberhofen

Im Dezember 2004 startete die Linie Hünibach - Hilterfingen - Oberhofen mit einem Versuchsbetrieb. Der Versuch verlief erfolgreich. Durch Beschluss des Regierungsrates wurde der Hangbus auf Fahrplanwechsel im Dezember 2007 ins Grundangebot aufgenommen.

Die Nachfrage entwickelt sich weiterhin positiv und hat die Erwartungen übertroffen. Das Angebot wurde bereits im laufenden Fahrplan um 1 Kurspaar auf nun 7 Kurspaare pro Tag ausgebaut. Der Betrieb wird mit einem Kleinbus abgewickelt. Sonntags verkehrt der Hangbus nicht.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 25 Gunten - Sigriswil - Schwanden - Oberhofen

Die Linie 25 schliesst in Oberhofen und in Gunten an die Linie 21 an. Die Anschlüsse in Gunten sind von oben erwähnter Anschlussproblematik in Thun betroffen (keine regelmässigen Anschlüsse von und nach Bern).

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Buslinien nach Heiligenschwendi und Teuffenthal

Linien 31/32 Thun - Heiligenschwendi

Das Angebot hat sich in den letzten Jahren nicht verändert. Die Nachfrage stieg um durchschnittlich 3% pro Jahr.

Linie 31 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 32 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 33 (Thun -) Steffisburg - Teuffenthal

Die Linie nach Teuffenthal wurde im Konzept 2005 auf den Abschnitt Steffisburg - Teuffenthal verkürzt, um einen effizienteren Betrieb zu ermöglichen. Diese Änderung hat sich aber nur teilweise bewährt. Bereits ein Jahr später verkehrten während der Hauptverkehrszeit wieder einige Kurse bis zum Bahnhof Thun.

Die Nachfrage auf der Linie ist seit Jahren unverändert schwach, die Kostendeckung ungenügend. Ab Dezember 2008 wird die Linie von der STI betrieben (Linienabtausch mit Postauto).

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Buslinien im Thuner Westamt

Das Grundkonzept der Linien im Westamt wurde 2005 nicht geändert; lediglich in Thun wurde der Fahrplan an die neuen Zeiten des Fernverkehrs angepasst.

Linie 3 (Thun-) Amsoldingen - Stocken – Blumenstein

Die Linie ist weiterhin in die städtische Linie 3 integriert, wobei die Kurse seit 2005 immer auf der direkten Strecke via Langgasse nach Thun Bahnhof verkehren.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 50 Thun - Thierachern - Uebeschi - Blumenstein

Linie 51 Thun - Thierachern - Forst - Wattenwil – Blumenstein

Das Angebot auf der Linie 51 wurde in den letzten Jahren zum Stundentakt ausgebaut, so dass heute beide Linien je im Stundentakt verkehren. Für den Abschnitt Thun - Thierachern ergibt sich so der Halbstundentakt.

Linie 50 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 51 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 53 Blumenstein - Wattenwil - Seftigen

Der Fahrplan der Linie ist stark auf die S-Bahn-Anschlüsse in Seftigen ausgerichtet. Da sich der S-Bahn-Fahrplan im Dezember 2007 leicht geändert hat, wurde auch die Linie 53 ent-

sprechend angepasst. Priorität haben die Anschlüsse Richtung Bern. Da die S-Bahn nach Thun nicht mehr erreicht wird, ist eine leichte Abnahme der Frequenzen zu erwarten.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 56 Riggisberg - Wattenwil - Grundbach

Im Fahrplan 2004 wurden auf der Linie 5,5 Kurspaare angeboten, im Fahrplan 2008 7 Kurspaare. Sonntags verkehrt die Linie nicht. Die Nachfrage ist seit Jahren unverändert schwach, die Kostendeckung ungenügend. Ab Dezember 2008 wird die Linie von Postauto betrieben (Linienabtausch mit STI).

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 57 Uetendorf - Gurzelen

Im Dezember 2004 startete die Linie Uetendorf - Gurzelen mit einem Versuchsbetrieb. Die Erfolgskontrolle zeigte, dass bezüglich der Nachfrage die Minimalanforderung erfüllt werden konnte, bezüglich des Kostendeckungsgrades noch nicht. Durch Beschluss des Regierungsrates wurde die Linie auf Fahrplanwechsel im Dezember 2007 ins Grundangebot aufgenommen.

Die Nachfrage entwickelt sich weiterhin positiv. Durch die seit letzten Dezember in Uetendorf stattfindenden Zugskreuzungen sind auch bessere Anschlüsse an die S-Bahn möglich. Mittlerweile wird auch im Kostendeckungsgrad die Minimalanforderung erfüllt. Der Betrieb wird mit einem Kleinbus abgewickelt. Sonntags verkehrt die Linie nicht.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 55 Thun - Reutigen - Wimmis

Im Fahrplan 2005 wurde das Angebot leicht ausgebaut. Die Nachfrage auf dieser Linie hat in den letzten Jahren überdurchschnittlich zugenommen.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Buslinien im Thuner Ostamt

Linie 41 Thun - Fahrni - Innereriz

Linie 42 Thun - Fahrni - Heimenschwand

Linie 43 Thun - Emberg - Heimenschwand

Auf den Fahrplan 2005 wurde das Angebot im Ostamt neu strukturiert. Nach einem anfänglichen Rückgang der Frequenzen hat sich die Nachfrage im letzten Jahr erholt und nimmt jetzt wieder zu. Auf den Fahrplan 2009 sollen einige kostenneutrale Optimierungen vorgenommen werden.

Linie 41 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 42 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 43 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Buslinien in Spiez und Umgebung

2006 wurden die Buslinien nach Aeschi/Aeschiried und Gütetal ausgeschrieben. Aufgrund der Ausschreibung kommt es zu einem Betreiberwechsel. Ab Dezember 2008 werden die Linien von Postauto betrieben.

Linie 61/62 Spiez - Spiezwiler/Krattigen - Aeschi - Aeschiried

Der Fahrplan wurde 2005 neu strukturiert (Halbstudentakt für Aeschi und Spiezwiler), der Angebotsumfang wurde jedoch nicht verändert. Die Nachfrage ist dennoch deutlich gestiegen. Die Anschlussverhältnisse in Spiez sind nicht optimal und sollen auf den nächsten Fahrplanwechsel angepasst werden. Aufgrund der Ausschreibung ist eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades zu erwarten.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 65 Spiez - Gütital

Das Angebot auf der Linie nach Gütital wurde aufgrund der Reduktion der Regionalzugshalte in Faulensee aufgestockt. Aufgrund der Ausschreibung ist eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades zu erwarten.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Buslinien im Kander- und Engstlimental

2006 wurden die Buslinien im Kander- und Engstlimental ausgeschrieben. Dadurch kam es auf einigen Linien zu einem Betreiberwechsel. Seit Dezember 2007 werden die Linien Frutigen - Kandersteg und Kandersteg - Talstation Sunnbüel von der AFA betrieben, die Linie Reichenbach - Frutigen von Postauto.

Linie 31.210 (Spiez -) Reichenbach - Frutigen

Zwischen Reichenbach und Frutigen wurde die Anzahl Kurspaare reduziert, da Reichenbach und Frutigen seit Dezember 2007 regelmässig mit der Bahn verbunden sind und die Buslinie tagsüber nur noch die Funktion der Feinerschliessung hat. Am Morgen und am Abend werden einige Kurse bis Spiez verlängert als Ergänzung zum Bahnangebot.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Bürgerbus Emdthal

Als Ersatz für die aufgehobene Bahnstation Heustrich-Emdthal war geplant, das Emdthal mit einem sogenannten Bürgerbus zu bedienen. Emdthal gehört zur Gemeinde Aeschi. Die Gemeinde hat die Konzession erhalten, hat aber keinen Interessenten für den Betrieb eines Bürgerbusses gefunden. Sie musste schliesslich den Auftrag an eine Transportunternehmung erteilen. Zwischen Spiez - Emdthal - Aeschi wird seit Dezember 2007 ein minimales Angebot mit fixen Kursen (Linienverkehr) mit einem Kleinbus gefahren. Der Kanton beteiligt sich derzeit finanziell nicht an diesem Angebot.

Linie 31.220 Reichenbach - Kiental

Die Linie ist auf die Anschlüsse in Reichenbach ausgerichtet. Das Angebot blieb im Wesentlichen unverändert.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 31.230 Adelboden - Frutigen - Kandersteg

Seit Dezember 2007 sind die Linien nach Adelboden und Kandersteg zu einer Linie verknüpft, was v.a. effizientere Fahrzeugumläufe ermöglicht. Analog den Verdichtungen im Bahnangebot Spiez - Frutigen wurde auch das Busangebot nach Adelboden verdichtet. Bereits nach einem halben Jahr Betrieb kann gesagt werden, dass die Nachfrage sehr positiv auf den Angebotsausbau reagiert hat.

Frutigen-Adelboden Nachfrage Kostendeckungsgrad

Frutigen-Kandersteg Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 31.232 Ortslinie Adelboden

Die Ortsbuslinie wurde nicht zusammen mit den anderen Linien ausgeschrieben, weil die Gemeinde auf dieser Linie erhebliche Zusatzleistungen bestellt.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 31.241 Kandersteg - Talstation Sunnbüel

Nach erfolgreichem Versuchsbetrieb wurde die Linie auf Dezember 2006 ins Grundangebot aufgenommen. Das Kursangebot im Sommer wurde um 1 Kurspaar erhöht. Dadurch wird heute die Zielvorgabe der Nachfrage knapp nicht mehr erreicht. Nach der Ausschreibung der Linie im Rahmen der Ausschreibung Kandertal änderten sich auch die finanziellen Randbedingungen (Betreiberwechsel, GA-Anerkennung etc.), was zu einem schlechteren Ergebnis auf der Linie führte. Gesamthaft konnte die Abgeltung auf den Linien in diesem Ausschreibungslos jedoch reduziert werden. Ausserhalb der Saison werden auf der Linie an Werktagen nur 4 Kurspaare angeboten und an Wochenenden verkehrt die Linie nicht.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Buslinien im Simmental

2005 wurden die Buslinien an der Lenk ausgeschrieben. Aufgrund der Ausschreibung kam es zu einem Betreiberwechsel. Seit Dezember 2005 werden die Linien von der AFA betrieben.

Linie 31.260 Oey-Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp

Die Linie ist auf die Anschlüsse in Oey-Diemtigen ausgerichtet. Das Angebot blieb im Wesentlichen unverändert.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 20.260 Boltigen - Jaun (- Bulle)

Das Angebot auf dieser Linie wurde nicht geändert.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 31.281 Lenk - Bühlberg

Die Linie kann aufgrund der schwierigen Strassenverhältnisse und des Einbahnverkehrs im Winter nicht optimal auf die Anschlüsse in Lenk ausgerichtet werden. Das Angebot blieb im Wesentlichen unverändert.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Linie 31.283 Lenk - Simmenfälle

Die Linie ist auf die Anschlüsse in Lenk ausgerichtet. Das Angebot blieb im Wesentlichen unverändert.

Nachfrage Kostendeckungsgrad

Buslinien im Saanenland

Linie 12.180 Les Diablerets - Gsteig - Gstaad - Saanen - Schönried

Im mittleren Abschnitt (Gsteig - Gstaad - Saanen) wird ungefähr stündlich ein Kurs angeboten. Richtung Les Diablerets und Schönried ist das Angebot ausgedünnt. Das Angebot blieb im Wesentlichen unverändert.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 12.181 Gstaad - Lauenen

Angebot und Nachfrage auf dieser Linie sind saisonal unterschiedlich und blieben im Wesentlichen unverändert.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 12.182 Gstaad - Turbach

Das Angebot ist auf die Anschlüsse in Gstaad ausgerichtet und blieb im Wesentlichen unverändert.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ● ○ ○

4.6 RVK Oberland-Ost

Interlaken und Umgebung

Trotz der Einführung des Anschlussknotens in Interlaken Ost im Dezember 2007 blieb der West-Bahnhof für das Busnetz ein ebenfalls wichtiger Anschlusspunkt.

Die 2005 eingeführten Änderungen im Busnetz haben sich grundsätzlich bewährt.

Linie 1 Interlaken West - Beatenberg

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 2 Interlaken West - Ringgenberg

Die Nachfrage auf dieser Linie ist ausserordentlich stark gewachsen, in den letzten drei Jahren um mehr als 50 Prozent.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 3 Interlaken West - Bönigen - Iseltwald

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 4 Ortsbus Interlaken: Unterseen - Interlaken West - Matten - Interlaken Ost

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurde der Ortsbus durch Beschluss des Regierungsrates ins Grundangebot aufgenommen.

Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 5 Regionalspital - Interlaken West - Wilderswil - Gsteigwiler

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 6 Interlaken West - Habkern

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 21 Thun - Beatenbucht - Interlaken

Die Linie wird im Kap. 4.5 (RVK Oberland West) behandelt.

Linie 31.111 Wilderswil - Saxeten

Die Linie wird mit einem Kleinbus betrieben. Es verkehren 4 Kurspaare pro Tag. Die Zielvorgabe der Nachfrage wird erreicht, die ungenügende Kostendeckung ist nach wie vor ein Problem.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Lütschinentäler

31.121 Ortsbus Grindelwald
31.124 Grindelwald - Itramen

Auf diesen Linien gab es in den letzten Jahren keine wesentlichen Änderungen.

Linie 31.121 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 31.124 Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 31.141 Lauterbrunnen - Stechelberg

Analog zur Luftseilbahn Stechelberg - Mürren wurde das Angebot am Abend leicht ausgebaut (letzter Kurs um 23.55 Uhr ganzjährig)

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 31.142 Lauterbrunnen - Isenfluh

Die Linie wird mit einem Kleinbus betrieben. Es verkehren 6 Kurspaare pro Tag. Die Zielvorgabe der Nachfrage wird erreicht, die ungenügende Kostendeckung ist nach wie vor ein Problem.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Brienz und Oberhasli

Linie 31.151 Brienz - Brünig - Hasliberg

Ab dem Fahrplan 2005 fanden die Zugskreuzungen in Brienz und auf dem Brünig statt und die Buslinie konnte ideal auf die Zugsanschlüsse ausgerichtet werden. Seit Dezember 2007 finden die IR-Kreuzungen nicht mehr in Brienz sondern in Brienzwiler statt. Der Busfahrplan musste angepasst werden. Der Anschluss von Meiringen kann nun nicht mehr von jedem Kurs hergestellt werden.

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ● ○

Linie 31.152 Brienz - Axalp

Nachfrage ○ ○ ● Kostendeckungsgrad ○ ○ ●

Linie 31.171 Innertkirchen - Guttannen

Linie 31.172 Innertkirchen - Gadmen

Trotz diverser Massnahmen in den vergangenen Jahren zur Erhöhung der Nachfrage bzw. zur Kosteneinsparung (z.B. weitgehende Integration des Schülerverkehrs, Ausnutzen der Synergien mit den Passfahrten), sind beide Linien unverändert problematisch. Die KWO hat für beide Linien eine Unternehmerofferte beim AöV eingereicht.

Linie 31.171 Nachfrage ● ○ ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 31.172 Nachfrage ○ ● ○ Kostendeckungsgrad ● ○ ○

Linie 31.174 Geissholz - Meiringen - Unterbach

Der Angebotsumfang wurde in den letzten Jahren nicht verändert. Der Fahrplan ist nicht ver-taktet und deckt eher lokale Bedürfnisse ab. Die Linie wird mit einem Kleinbus betrieben. Die Nachfrage stagniert und der Kostendeckungsgrad ist unbefriedigend.

Nachfrage ○ ● Kostendeckungsgrad ● ○ ○

5 Das Angebot in den Städten Bern, Biel und Thun

5.1 Bern

Nachfrageentwicklung und Kostendeckung

Generell ist auf den städtischen Linien nach einem Nachfragewachstum in den Jahren 2004 und 2005 ein Verharren der Nachfrage auf sehr hohem Niveau festzustellen. Veränderungen ergeben sich vor allem in den Zwischenzeiten sowie zwischen den einzelnen Linien in den Fällen, wo sich eine Änderung beim Nutzungspotenzial ergibt.

	Nachfrage			Kosten- deckungsgrad		
3 Saali	○	○	●	○	○	●
3 Weissenbühl	○	●	○	○	○	●
5 Ostring	○	●	○	○	●	○
5 Fischermätteli	○	●	○	○	●	○
9 Guisanplatz	○	○	●	○	○	●
9 Wabern	○	○	●	○	○	●
10 Ostermundigen	○	○	●	○	○	●
10 Köniz	○	○	●	○	○	●
11 Güterbahnhof	○	○	●	○	○	●
11 Neufeld	○	●	○	○	○	●
12 Länggasse	○	○	●	○	○	●
12 Zentrum Paul Klee	○	○	●	○	○	●
13 Bümpliz	○	○	●	○	○	●
14 Bethlehem	○	○	●	○	○	●
16 Gurten Gartenstadt - Köniz Zentrum	●	○	○	○	●	○
17 Köniz Weiermatt	○	○	●	○	○	●
19 Blinzern	○	○	●	○	○	●
19 Elfenau	○	○	●	○	○	●
20 Wankdorf Bahnhof	○	○	●	○	○	●
21 Bremgarten	○	○	●	○	○	●
26 Breitenrain - Wylergut	●	○	○	○	○	●
27 Niederwangen - Weyermannshaus	○	●	○	○	●	○
28 Eigerplatz - Wankdorf	○	●	○	○	●	○
29 Niederwangen - Kleinwabern	○	●	○	○	○	●
30 Marzili	○	●	○	○	○	●
33 Bremgarten - Worblaufen	●	○	○	○	●	○
34 Unterschollikon - Hirzenfeld	○	●	○	○	○	●

	Nachfrage			Kosten- deckungsgrad		
36 Zollikofen - Breitenrain	●	○	○	○	○	●
40/40 Kappelisacker - Breitenrain - Allmendingen	○	●	○	○	●	○
43 Ittigen Talgut - Kappelisacker	○	●	○	○	○	●
44 Bollligen - Ostermundigen - Gümligen	○	●	○	○	●	○
46/47 Bollligen - Habstetten / Lutertal	○	○	●	○	●	○
101 Hinterkappelen	○	●	○	○	○	●
108 Bümpliz Nord - Riedbach	●	○	○	●	○	○

ÖV Bern West

Der Westen von Bern wird mit den beiden Buslinien 13 (Bümpliz) und 14 (Gäbelbach) erschlossen. Die Bauarbeiten für die neuen Tramlinien sind im Gang, die Eröffnung des Trams und die Einführung des Tramkonzeptes (1. Stufe) ist für Dezember 2010 vorgesehen. Mit der Verlängerung der Linie 14 von Gäbelbach bis Brünnen auf Oktober 2008 wird das neu eröffnete Westside angeschlossen und die Verknüpfung mit der S-Bahn am Bahnhof Brünnen realisiert. Die Linie 24 (Holenacker - Gumme) stellt ihren Betrieb auf diesen Termin ein. Das Angebot der Ortsbuslinie 27 (Weyermannshaus - Bethlehem - Bümpliz - Niederwangen) konnte zum durchgehenden Viertelstundentakt verdichtet werden. Die Inbetriebnahme der neuen Linie 31 (Ausserholligen - Niederwangen) als Versuchsbetrieb löst verschiedene, z.T. drittfianzierte Busangebote ab (Bus Ascom, Bus Postfinance, Bus Bauhaus) und verbessert die Erreichbarkeit des ESP Ausserholligen. Bei der Linie 108 Bümpliz Nord - Riedbach wurde der Endpunkt im Dezember 2007 auf Bümpliz Nord anstatt Ausserholligen festgelegt. Das Angebot der Linie 101 Bern - Hinterkappelen Schlossmatt / Kappelenring konnte am Vormittag verdichtet werden, so dass die Linie nun einen durchgehenden Viertelstundentakt aufweist.

ESP Wankdorf

Die Ende 2004 eröffnete S-Bahn-Station Wankdorf hat sich als Erfolg erwiesen, die Nachfrage wächst stetig, sowohl als Ziel-/Quellort der verschiedenen ESP-Nutzungen als auch als Umsteigepunkt zu den anschliessenden öV-Linien. Seit 2005 wurden verschiedene Massnahmen ergriffen:

- Verlängerung der Trolleybuslinie 20 (Hauptbahnhof - Wankdorf) vor die Station (Südseite): Trotz etlicher Unterbrüche (Bauarbeiten Feusi, Bauarbeiten Wankdorfplatz Süd mit Tramgleisen) ist die Verlängerung bewährt und wird gut genutzt. Sie trägt auch zu einer ausgeglicheneren Nachfrage auf der Linie 20 bei. Trotzdem muss die Linie 20 in den Spitzenzeiten erheblich verstärkt werden, was durch Zusatzkurse zwischen Bahnhof und Wyleregge geschieht.
- Führung der Buslinie 28 (Eigerplatz - Ostermundigen - UPD Waldau - Wankdorf) vor die Station (Südseite). Die auf dem Abschnitt Ostermundigen - Wankdorf früher schwach benutzte Linie weist einen erheblichen Nachfragezuwachs aus. Seit August 2008 verkehrt die Linie auch tagsüber.
- Die direktere Anbindung der in unmittelbarer Nähe zur Nordseite vorbeiführenden Linie 36 des RBS (Zollikofen - Worblaufen - Breitenrain) lässt noch auf sich warten, dennoch ist auch hier eine grössere Nachfrage festzustellen. Nebst der Morgen- und Abendspitze wird seit August 2008 auch über den Mittag ein Viertelstundentakt angeboten.
- Der 2005 eingeführte Ganztagesbetrieb auf der durchgehenden Linie 40 Kappelisacker - Wankdorf - Breitenrain - Ostring - Egghölzli - Muri - Sonnenfeld / Allmendingen hat sich

sehr bewährt. In der Berichtsperiode wurde dieses durchgehende Angebot auch am Samstag eingeführt, was wegen der Freizeitnutzungen im Gebiet Wankdorf gerechtfertigt ist. Der geforderte Abendbetrieb wurde hingegen noch nicht eingeführt.

Buslinien Köniz

Das Taktintervall der Linie 17 Bahnhof - Köniz Weiermatt wurde weiter ausgebaut, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden, zudem wurden neue Haltestellen in Betrieb genommen (Thomasweg, Hardeggerstrasse/Vidmar). Die rege Bautätigkeit und der Zuzug von Firmen im Bereich Waldegg - Liebefeld zeigen hier ihre Auswirkungen.

Aus dem gleichen Grund steigt auch die Nachfrage auf dem Ast Schliern - Bahnhof der Linie 10 weiterhin an.

Das Potenzial der Linie 16 Gurten Gartenstadt - Spiegel - Blinzern - Köniz Zentrum wurde erhöht, in dem drei neue Haltestellen entlang der Linie eröffnet wurden.

Die Linie 29 Niederwangen - Köniz - Kleinwabern blieb weitgehend unverändert.

Buslinien Ostermundigen und Gümligen

Die Hauptschliessung von Ostermundigen geschieht durch die Linie 10 vom Bahnhof Bern nach Ostermundigen Rüti. Die steigende Nachfrage machte weitere Taktverdichtungen sowie die zeitliche Ausdehnung der Hauptverkehrszeit nötig. Das Eilkurssystem musste aufgegeben werden, da Überholmöglichkeiten unter den Bussen weitgehend fehlen und die betrieblichen Störungen zu gross wurden. In der Hauptverkehrszeit wird nun ein betrieblich ebenfalls nur schwer beherrschbarer Dreiminutentakt gefahren.

Die Linien 44 Bolligen - Ostermundigen - Gümligen und 28 Eigerplatz - Ostermundigen - Wankdorf blieben weitgehend unverändert, ebenso das Angebot auf der Tramlinie G Bern Zytglogge - Muri - Worb Dorf.

Buslinien Bremgarten, Zollikofen, Ittigen und Bolligen

Das Angebot der Linie 33 Bremgarten - Worblaufen blieb unverändert, hingegen machten die zunehmenden Frequenzen den Einsatz eines grösseren Fahrzeugs nötig. Vier Kurspaare, die zuvor als Zusatzangebot der Gemeinden geführt wurden, konnten ins Grundangebot übernommen werden.

Das Angebot auf den Linien 46 Bolligen - Habstetten und 47 Bolligen - Lutertal/Lindenburg konnte ausgebaut werden, so dass am Nachmittag nun ebenfalls der durchgehende Viertelstundentakt angeboten wird.

Auf den Linien 21 Bern - Bremgarten, 34 Zollikofen - Hirzenfeld und 43 Ittigen Talgut - Kappelesacker waren keine relevanten Änderungen festzustellen.

Weitere städtische Linien

Die 2005 erfolgte Verlängerung der Linie 12 Länggasse - Bahnhof - Zentrum Paul Klee von der Schosshalde zum Zentrum Paul Klee ist von Erfolg gekrönt, die Frequenzen auf dem schwächer belasteten Ast Bahnhof - Zentrum Paul Klee haben deutlich zugenommen, gerade auch in den Zwischenzeiten. Unterdessen kann die Linienerweiterung auch am Abend nach 20 Uhr angeboten werden, einzig am Morgen vor 8.30 Uhr fahren die Busse vorläufig nur bis Schosshalde anstatt bis Zentrum Paul Klee.

Bei den hier nicht näher erwähnten Linien (Tramlinien 3 Weissenbühl - Bahnhof - Saali, 5 Fischermätteli - Bahnhof - Ostring, 9 Wabern - Bahnhof - Guisanplatz, Buslinien 11 Güterbahnhof - Bahnhof - Neufeld P+R, 19 Elfenau - Bahnhof - Blinzern, 26 Wylergut - Breitenrainplatz, 30 Bahnhof - Marzili) wurden nur kleinere Änderungen vorgenommen.

Betriebszeiten

Zwischen 2005 und 2008 hat bei den städtischen Hauptlinien eine Harmonisierung der Betriebszeiten stattgefunden. Währenddem die letzten Abfahrten nach Mitternacht (mit Anschluss von den Fernverkehrszügen am Bahnhof Bern) zuvor einzig in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag sichergestellt waren, werden diese mittlerweile täglich angeboten. Auch hat sich eine Veränderung des Verkehrsverhaltens am Abend nach 20 Uhr ergeben (liberalisierte Ladenöffnungszeiten), was eine Anpassung der Taktintervalle zwischen 20 Uhr und Mitternacht nötig machte.

Umbau Bahnhofplatz

Der Umbau Bahnhofplatz hatte vom Herbst 2007 bis zum Sommer 2008 erhebliche Auswirkungen auf den öV-Betrieb, zeitweise waren die meisten Tramlinien und städtischen Hauptlinien im Zentrum unterbrochen und es entstanden lange Umsteigewege. Die Beförderungsleistung ging in diesem Zeitraum erwartungsgemäss zurück, allerdings wirkte sich dies nicht generell hemmend auf die Nachfrage aus. Vielerorts wurde eine Verlagerung der Wege von den radialen Hauptlinien auf Tangentiallinien beobachtet. Der Nachfragezuwachs auf diesen Tangentiallinien konnte zum Teil auch nach Abschluss des Projekts „Neuer Bahnhofplatz Bern“ beibehalten werden.

5.2 Biel

Das Liniennetz der Verkehrsbetriebe Biel wurde in den letzten Jahren unverändert beibehalten, Angebotsveränderungen betrafen insbesondere Früh- und Spätkurse. Die Nachfrage hat in den letzten Jahren um jährlich rund 2 bis 3% zugenommen. Besonders stark war die Entwicklung bei der Linie 2 ins Bözingenfeld. Dies ist keine Überraschung: Im Bözingenfeld hat in den letzten Jahren eine stetige Entwicklung stattgefunden, was sich auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs auswirkt.

	Nachfrage			Kosten deckungs-grad			
1	Bahnhof Biel - Eisbahn	○	○	●	○	○	●
1	Vorhölzli - Bahnhof Biel	○	●	○	○	○	●
2	Bahnhof Biel - Bözingen - Centre Boujean - Mett [- Bahnhof]	○	○	●	○	●	○
4	Nidau - Bahnhof Biel	●	○	○	○	○	●
4	Bahnhof Biel - Löhre	○	○	●	○	○	●
5	Mösliacker - Bahnhof Biel	○	●	○	○	○	○
5	Bahnhof Biel - Regionalspital	○	○	●	○	●	○
6	Klinik Linde - Bahnhof Biel	○	○	●	○	●	○
6	Bahnhof Biel - Regionalspital	○	●	○	○	●	○
7	Bahnhof Biel - Goldgrube	○	●	○	○	●	○
7	Brügg – Bahnhof Biel	○	●	○	○	●	○
8	Bahnhof Biel - Fuchsenried	○	●	○	○	●	○
8	Nidau - Port - Bahnhof Biel	○	○	●	○	●	○
11	Bahnhof Biel - Vingelz – Alfermée	●	○	○	●	○	○

5.3 Thun

Auf den Fahrplan 2005 wurde das Angebot auf mehreren Stadtlinien verdichtet: Linie 1 zeitweise zum 10-Minutentakt, sonst 12-Minutentakt, Linien 2 und 5 zum 12-Minutentakt, Linie 3 und die neue Linie 6 zum 15-Minutentakt.

Auf den Fahrplan 2008 wurden die Linien 1, 2 und 5 zum 10-Minutentakt verdichtet. Damit sind nun alle im Massnahmenpaket 1 des Gesamtverkehrskonzepts Thun geforderten Verdichtungen im ÖV umgesetzt.

Auf allen Stadtlinien konnten in den vergangenen Jahren deutliche Frequenzsteigerungen verzeichnet werden. Insgesamt nahm die Nachfrage in den letzten Jahren um durchschnittlich 7% pro Jahr zu. Die Entwicklung im ersten Halbjahr 2008 deutet darauf hin, dass sich die positive Entwicklung sogar noch verstärkt. Die Einführung des 10-Minutentakts auf den Hauptlinien bewirkt offenbar einen Nachfragesprung auf allen Linien.

	Nachfrage			Kosten- deckungs- grad		
1 Gwattzentrum	○	○	●	○	○	●
1 Steffisburg	○	○	●	○	●	○
2 Schorenfriedhof	○	○	●	○	○	●
3 Allmendingen	○	●	○	○	●	○
3 Alte Bernstrasse	○	●	○	○	●	○
4 Lerchenfeld	○	●	○	○	●	○
5 Schorenfriedhof	○	○	●	○	●	○
6 Westquartier	○	●	○	○	●	○

6 Überprüfung der Verkehrsmittelart: Bahn oder Bus?

Der Grosse Rat des Kantons Bern hat im Februar 2004 den Regierungsrat beauftragt, eine Überprüfung der Betriebsmittelart auf vier Bahnlinien vorzunehmen.

6.1 Umstellungsstudie Sonceboz-Sombeval – La Chaux-de-Fonds

Im Rahmen der Umstellungsstudie (RRA, 2008) wurden 4 Angebotsvarianten entwickelt und bewertet. Nebst einer Referenzvariante wurde je eine Variante mit einem stündlich beziehungsweise halbstündlich verkehrenden Bus zwischen Sonceboz-Sombeval und La Chaux-de-Fonds sowie eine Variante mit einem halbstündlich verkehrenden Bus zwischen Sonceboz-Sombeval und St-Imier und einem Regionalzug zwischen St-Imier und La Chaux-de-Fonds geprüft. Der Vergleich der Varianten mit der Referenzvariante kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Variante mit einem Bus im Stundentakt ermöglicht wesentliche Kosteneinsparungen, vermag aber wegen der deutlich längeren Reisezeit und wegfallender Direktverbindungen aus Angebotssicht nicht zu überzeugen.
- Die Variante mit einem Halbstundentakt zwischen Sonceboz-Sombeval und St-Imier und einem Regionalzug zwischen St-Imier und La Chaux-de-Fonds bringt angebotsseitig keine wesentlichen Vorteile, führt aber zu Mehrkosten im Betrieb.

- Die Variante mit halbstündlich verkehrenden Bussen weist im Vergleich zur Referenzvariante Vor- und Nachteile auf, die Kosten können hingegen kaum gesenkt werden.

Aufgrund der klaren Stellungnahmen aller konsultierten Stellen wird ein Beibehalten des heutigen Angebots befürwortet. Zur Verbesserung der örtlichen Erschliessung soll in St-Imier eine neue Haltestelle gebaut werden.

6.2 Umstellungsstudie Lyss - Kerzers

In der Umstellungsstudie wurden drei Angebotsvarianten für ein künftiges ÖV-Angebot untersucht und bewertet.

- Heutiger Zustand mit stündlichem Bahnangebot zwischen Lyss und Kerzers und Verdichtung zum Halbstundentakt mit dem Bus zwischen Lyss und Aarberg (Referenzangebot)
- Halbstündliches Bahnangebot zwischen Lyss und Aarberg und stündliche Busverbindung zwischen Aarberg und Kerzers (Bahnvariante 1)
- Stündlicher Busbetrieb zwischen Lyss und Kerzers mit Verdichtung zum Halbstundentakt zwischen Lyss und Aarberg (Busvariante 1)

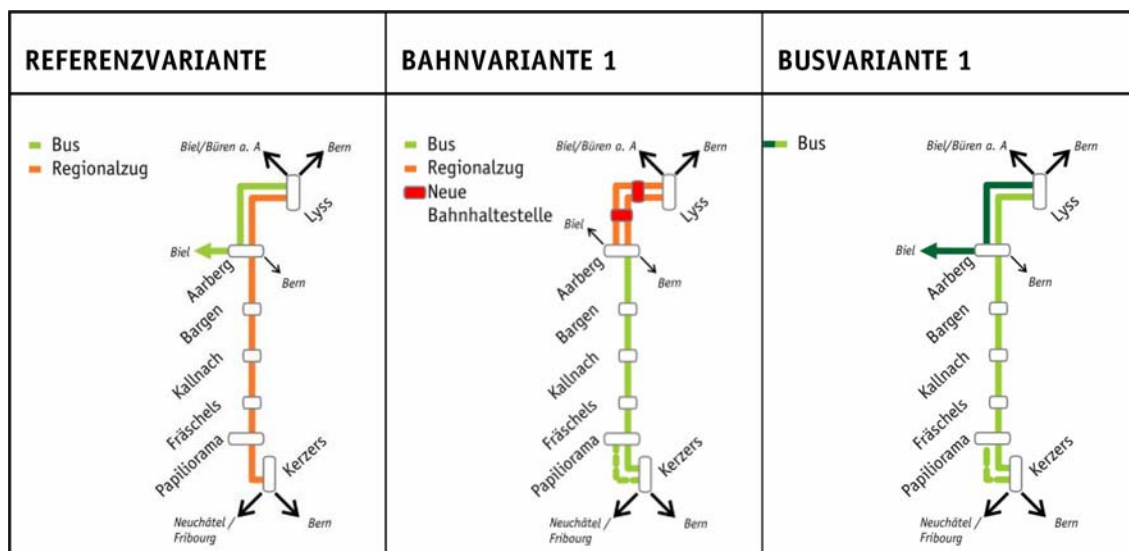


Abbildung 9 Darstellung der untersuchten Varianten (Quelle: Infras, 2008/1)

Das heutige Angebot (Referenzvariante) weist gegenüber der Bahnvariante 1 und Busvariante 1 bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung klare Vorteile auf. Zudem ist die Angebotsqualität leicht besser. Die schlechtere Bewertung der beiden Alternativvarianten ist auf vermehrten Umsteigezwang und längere Reisezeiten zurückzuführen, was einen Rückgang der Nachfrage zur Folge hätte.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht schneidet die Busvariante 1 am günstigsten ab. Bezüglich Umwelt und Standortattraktivität ist das heutige Angebot im Variantenvergleich am besten.

Die Begleitgruppe empfiehlt, die heutige Angebotsstruktur mit einer stündlichen Bahnverbindung zwischen Lyss – Kerzers und einer stündlichen Busverdichtung zwischen Lyss – Aarberg beizubehalten. Für eine bessere Auslastung und Wirtschaftlichkeit der Bahnlinie Lyss – Kerzers wäre aus Sicht der Begleitgruppe eine Bahnhaltstelle Lyss-Grien sinnvoll.

6.3 Umstellungsstudie Ramsei - Huttwil

Seit Ende 2004 endet die S 4 von Bern - Burgdorf - Ramsei - Sumiswald in Affoltern-Weier. Der Streckenabschnitt bis Huttwil wird durch einen Bus bedient. Ausschlaggebend für diesen

Entscheidend waren die verhältnismässig geringe Anzahl Fahrgäste und die hohen Kosten des Bahnbetriebs. Die Nachfrage hat sich durch diesen Systemwechsel verändert und ging von rund 380 Personen pro Tag (Querschnitt zwischen Dürrenroth und Huttwil) auf knapp 300 Personen zurück. Dieser Nachfragerückgang wurde durch eine Zunahme zwischen Huttwil und Langenthal überkompensiert (+ 120 Personen), was sich einfach erklären lässt: Der Verlust der direkten S-Bahn-Züge Bern - Sumiswald - Huttwil in den Hauptverkehrszeiten führte dazu, dass die zeitlich gleichwertige Umsteigeverbindung via Langenthal gewählt wurde. Der Nachfragezuwachs zwischen Huttwil und Langenthal hat dazu beigetragen, dass das Angebot weiter ausgebaut werden konnte (Ausdehnung Halbstundentakt, Schliessung von Taktlücken am Abend). Die Erfahrungen mit der Bedienung des Korridors Affoltern - Sumiswald haben gezeigt, dass der Bus keine Kapazitätsprobleme hat. Die reinen Fahrzeiten haben sich etwas verlängert, dies wird durch kürzere Zugangswege zu den zahlreicheren Bushaltestellen zum Teil kompensiert. Der Bus zwischen Huttwil und Affoltern-Weier erreicht heute nahezu die Zielwerte der Angebotsverordnung. Ein vergleichbares Bahnangebot würde die Minimalwerte deutlich verfehlen.

Die Studie wurde von einem externen Planungsbüro durchgeführt, mit Unterstützung einer Begleitgruppe aus der Region. Untersucht wurden folgende vier Varianten:

- Bahn bis Affoltern-Weier (heutiger Zustand)
- Bahn bis Huttwil: Die Bahnlinien S4 (Affoltern-Weier) und S44 (Langnau) würden gegenüber heute abgetauscht. Die S44 kann von Sumiswald bis Huttwil verlängert werden, und dies ohne zusätzlichen Betriebsmittelaufwand, sofern die Infrastruktur ausgebaut wird (Sicherheitstechnik, Sanierung der Bahnübergänge) und zwei Haltestellen nicht bedient werden. Da beim Bus keine Einsparungen bei den Fixkosten ermöglicht sind, geht die Studie vom Beibehalt der heutigen Buslinie zwischen Huttwil und Affoltern-Weier aus.
- Bahn bis Sumiswald: Die Verkürzung der S-Bahn bis Sumiswald anstatt Affoltern-Weier hat einerseits zur Folge, dass zwischen Affoltern-Weier und Sumiswald ein Busersatzangebot gefahren werden muss, andererseits wird es möglich, in der Standzeit der S-Bahn in Sumiswald nach Ramsei und zurück zu fahren, womit eine halbstündliche Bahnverbindung Sumiswald - Ramsei angeboten und die heutige Verdichtung mit dem Bus aufgehoben werden kann. Die Busse sind heute in den Spitzenzeiten überfüllt so dass aufwändige Doppelführungen nötig werden. Ein Abtausch von S4 und S44 ist auch in dieser Variante möglich, respektive sinnvoll. Durch die Buslinien von Huttwil - Affoltern nach Sumiswald und die bestehende Linie 481 von Wasen i.E. nach Sumiswald wird ein Halbstundentakt von Sumiswald Dorf zum Bahnhof (mit Anschluss auf die ebenfalls halbstündlichen Züge) ermöglicht.
- Busbetrieb zwischen Ramsei - Huttwil (Bahn bis Langnau bzw. nur bis Lützelflüh-Goldbach): Damit bei der S-Bahn eine relevante Kosteneinsparung erzielt werden kann, werden die S44-Züge in Lützelflüh-Goldbach und die S4-Züge fahren nach Langnau. Der Busersatzbetrieb würde demzufolge zwischen Lützelflüh-Goldbach und Sumiswald aufgenommen.

Bewertet wurden die Aspekte Angebotsqualität, Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Sicherheit sowie die Auswirkungen auf die Standortqualität. Als Vergleichsbasis diente dabei das heutige Angebot, also die Variante mit Bahn bis Affoltern-Weier.

Als Hauptkriterien werden die Angebotsqualität und die Wirtschaftlichkeit definiert. Die Angebotsqualität liegt bei den Bahnvarianten und der Referenzvariante nahe beieinander. Die Bahnvariante bis Huttwil schneidet hier etwas besser ab, am schlechtesten wird die Busvariante beurteilt. Bei der Wirtschaftlichkeit sind die Unterschiede markant: Bei den Investitionen unterscheiden sich die Varianten Bahn bis Sumiswald und Bahn bis Huttwil um 9 Mio. Franken, im Betriebsaufwand ist die Busvariante gegenüber der Referenz oder der Bahnvariante Sumiswald jährlich um ca. 1.8 Mio. Franken günstiger, die Bahnvariante Huttwil um ca. 1.4 Mio. Franken teurer. Die Ergebnisse der Gesamtbewertung, die auch Erträge, Reisezeitgewinne, Erlöse aus Verkauf von Bahninfrastruktur etc. berücksichtigt, sehen die Unterschiede

nach der Nettobarwertmethode (jährlich wiederkehrende Kosten sind kapitalisiert) sind in Abbildung 10 dargestellt.

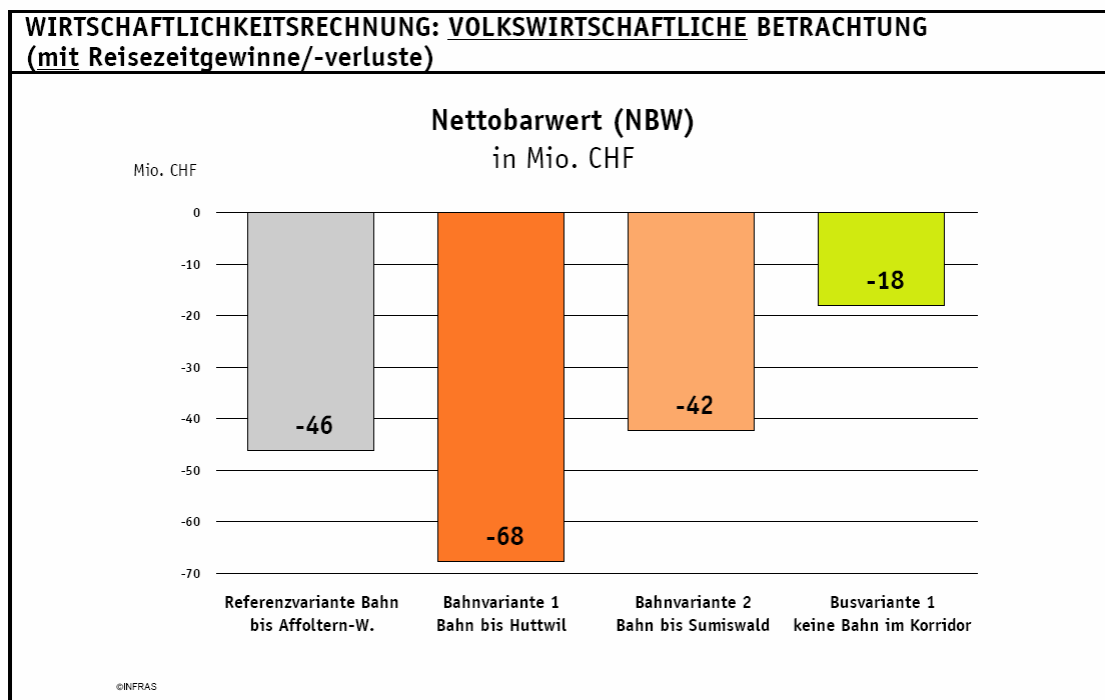


Abbildung 10 Volkswirtschaftliche Auswirkungen der Varianten (Quelle Infras, 2008/2)

Je nach Gewichtung der verschiedenen Aspekte fallen die Ergebnisse in der Gesamtwertung unterschiedlich aus. Gewichtet man die Wirtschaftlichkeit sehr hoch, schneidet die reine Busvariante (kein Bahnbetrieb zwischen Ramsei und Huttwil) günstiger ab als das heutige Angebot. Diese Variante lässt allerdings die qualitativen Faktoren wie Angebotsqualität und Standortgunst ausser Acht.

Das Kosten-/Nutzenverhältnis der Variante "Bahn bis Huttwil" ist auch bei einer hohen Gewichtung der Angebotsqualität und Standortattraktivität vor allem aus wirtschaftlichen Gründen ungünstig.

Die Regionalen Verkehrskonferenzen, die betroffenen Gemeinden, die Transportunternehmen und Interessenverbände haben in der Mitwirkung die Studie beurteilt und eine Stellungnahme eingereicht. Die Variante Bahn bis Sumiswald findet eine sehr hohe Zustimmung. Sie bringt Verbesserungen bei vergleichbarem Aufwand mit halbstündlichen Bahnverbindungen ab Sumiswald nach Bern (alternierend direkt und mit Umsteigen in Ramsei) und direkten Busverbindungen zwischen Sumiswald und Huttwil. Der Bahnhof Affoltern-Weier verliert allerdings die Direktverbindung nach Burgdorf - Bern; die Fahrgäste müssen in Sumiswald oder Hasle-Rüegsau umsteigen.

Aufgrund der fachlichen Beurteilung und die hohe Akzeptanz dieser Variante findet die Bahnvariante Sumiswald Aufnahme in den Angebotsbeschluss 2010-13.

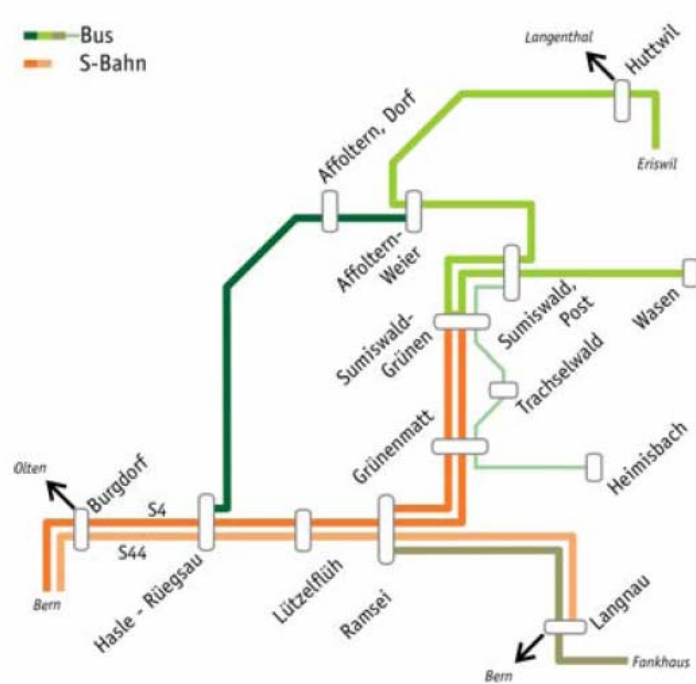


Abbildung 11 Variante Bahn bis Sumiswald (Quelle Infras, 2008/2)

6.4 Umstellungsstudie Zweisimmen - Lenk

In der Studie wurden aus einer Vielzahl von Varianten schliesslich drei Varianten detailliert geprüft und einander gegenübergestellt:

- Variante S1: Schmalspur, Status quo fortgeschrieben (Referenzvariante)
Die Erschliessung mit der Schmalspurbahn ist im Prinzip wie heute. Die Fahrzeit Zweisimmen - Lenk beträgt 17 Minuten. In Zweisimmen sind stündlich gute Anschlüsse Richtung Bern möglich. Für die Verdichtungskurse braucht es eine zweite Zugkomposition.
- Variante N3B: Normalspur ohne Zwischenhalte, parallele Buserschliessung
Die Normalspur ermöglicht stündlich direkte Verbindungen von und nach Bern. Durch die Aufgabe der Unterwegsstationen ist eine Beschleunigung möglich, so dass für die Verdichtungskurse keine zusätzliche Komposition erforderlich ist. Die Aufgabe der Unterwegsstationen reduziert auch die Investitionen in die Infrastruktur. Die Feinerschliessung zwischen Zweisimmen und Lenk übernimmt eine parallele Buslinie.
- Variante Bus: Schnellbus und Bus mit allen Halten
Wenn ganz auf Bus umgestellt wird, gibt es eine Schnellbuslinie ohne Halt zwischen Zweisimmen und Lenk und eine Buslinie für die Feinerschliessung. Aber auch der Schnellbus erreicht nicht die Fahrzeit der Bahn, und dies bei guten Strassenverhältnissen.

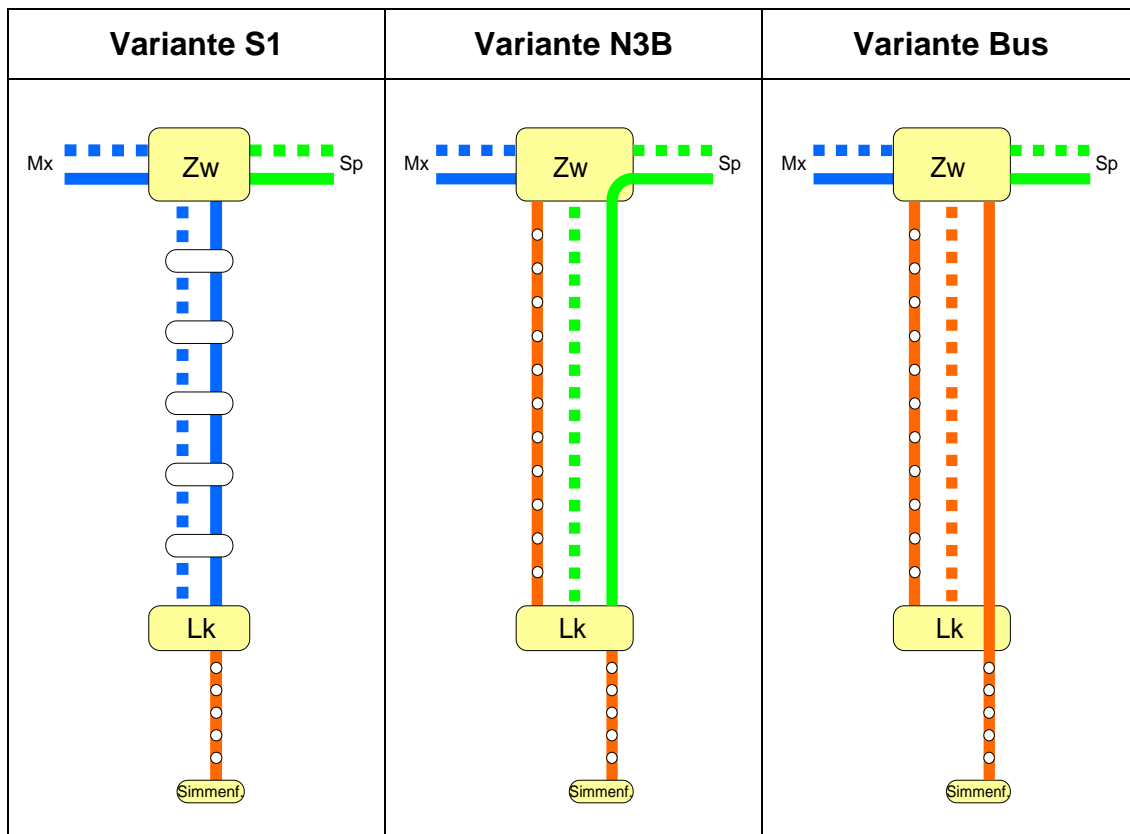


Abbildung 12 Untersuchte Varianten Zweisimmen - Lenk

Bei der Angebotsqualität schneidet die Normalspurvariante besser ab als die Schmalspurvariante, die Busvariante etwas schlechter.

Die Investitionskosten bei der Schmalspurvariante betragen 25 Mio. Franken (in den nächsten Jahren anstehende Ersatzinvestitionen), bei der Normalspurvariante 90 Mio. (Investitionen und Wertberichtigungen) und bei der Busvariante 24 Mio. (inkl. Deinvestitionen und Wertberichtigungen).

Im betriebswirtschaftlichen Vergleich schneidet die Normalspurvariante 2.3 Mio. Franken schlechter ab als die Referenzvariante (Schmalspur), d.h. die öffentliche Hand wird jährlich um diesen Betrag zusätzlich belastet. Die Busvariante schneidet 1.5 Mio. besser ab als die Referenzvariante, d.h. sie entlastet die öffentliche Hand.

In der volkswirtschaftlichen Bewertung werden die Unterschiede zwischen den Varianten zwar geringer, die Reihenfolge der Varianten ist aber unverändert. Die Normalspurvariante ist um 1.2 Mio. Franken jährlich ungünstiger als der Referenzfall, die Busvariante ist um 0.8 Mio. günstiger.

Das Ergebnis des Vergleichs lässt sich folgendermassen zusammenfassen:

- Beim Umbau auf Normalspur wird die leichte Verbesserung der Angebotsqualität mit erheblichen Mehrkosten für die öffentliche Hand erkaufte.
- Bei der Umstellung auf Busbetrieb können mit einer geringen Verschlechterung der Angebotsqualität nennenswerte Einsparungen für die öffentliche Hand erzielt werden.

In der Mitwirkung sprachen sich alle Gemeinden und sonstigen Betroffenen aus der Region für die Beibehaltung der Schmalspurbahn aus. Teilweise wurden auch Zweifel an der Machbarkeit der Linienführung und der notwendigen Haltestellen geäussert, insbesondere bezüglich des Bahnhofs Zweisimmen.

Die BLS erachtet die Kostenschätzung der Normalspurvariante als zu hoch. Das BAV regt an, in einer Break-Even-Analyse zu ermitteln, um wie viel die Nachfrage in der Normalspurvariante zunehmen müsste, um mit der Schmalspurvariante betriebswirtschaftlich gleich zu ziehen.

Die darauf hin ausgelösten Zusatzabklärungen brachten folgende Ergebnisse:

Die Machbarkeit der Bushaltestellen ist gegeben. Für Zweisimmen wurde eine Lösung östlich der Gleise gefunden, bei der das Dorfzentrum nicht durchfahren werden muss. Die in der Umstellungsstudie zu Grunde gelegten Kosten von 4,6 Mio. CHF für die Umsteiganlage in Zweisimmen und die Haltestellen bis Lenk wurden bestätigt.

Auch die Annahme geringerer Normalspurinvestitionen (Sensitivität) sowie die in der Break-Even-Analyse ermittelte notwendige Steigerung der Fahrgastzahlen führen zu keinen wesentlichen Änderungen der Resultate der Umstellungsstudie.

7 Entwicklung der Tarife / Tarifverbünde

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

Die bisherigen Abonnementsverbünde Bern (BäreAbo) und Solothurn (Frosch-Abo) wurden per 12. Dezember 2004 fusioniert und zum integralen Tarifverbund «Libero» zusammengeschlossen. Gleichzeitig fand eine Erweiterung des Zonengebiets in noch nicht angeschlossene Gemeinden im Raum Solothurn und im Oberaargau statt.

Ein Integraler Tarifverbund bringt die Ausweitung des Abonnementsverbundes auf Einzel- und Mehrfahrtenkarten. Durch die freizügige Benützung sämtlicher Linien und Transportunternehmungen auch im Einzelreiseverkehr (Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten) wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs stark gesteigert. Der Zugang zum öffentlichen Verkehr wird durch das Zonensystem vereinfacht. Dadurch kann die gewünschte Kundenbindung erreicht werden. Seit der Einführung des «Libero» konnten die Verbundeinnahmen stetig gesteigert werden.

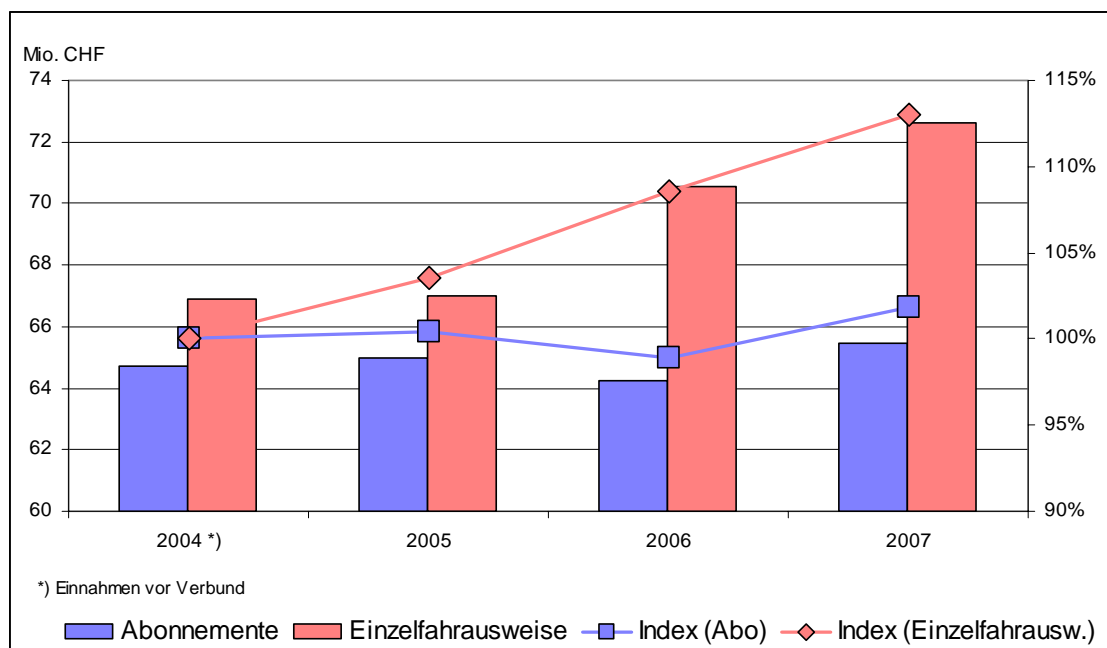


Abbildung 13 Entwicklung der Libero Verbundeinnahmen

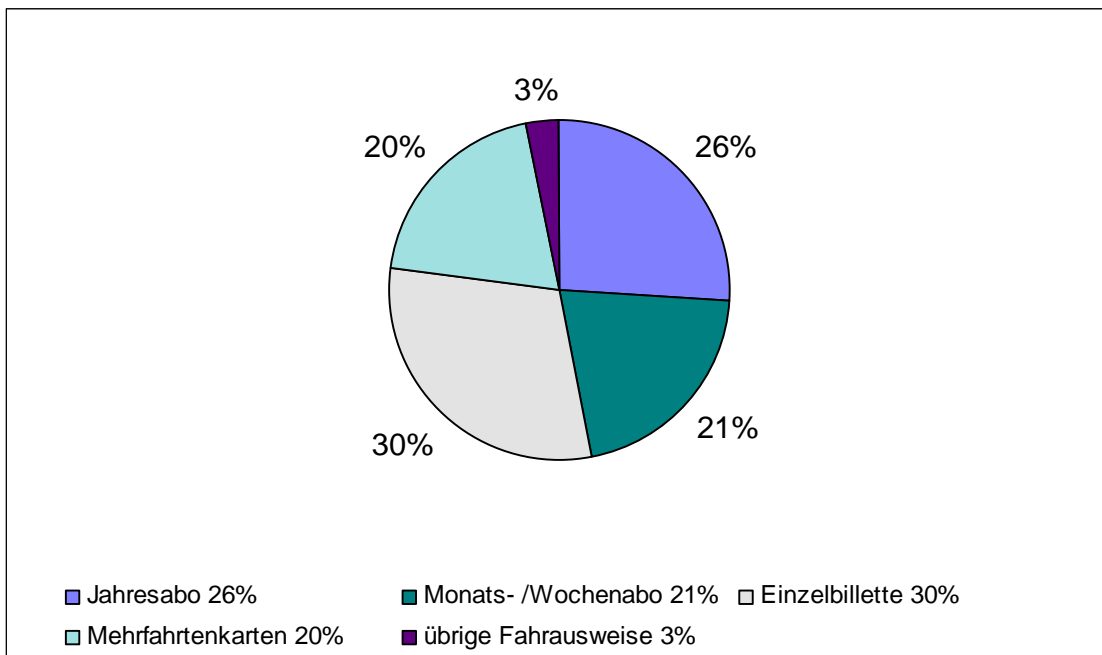


Abbildung 14 Umsatzanteile nach Fahrausweissortiment

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

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

Die Aufnahme der Region Grenchen in den Tarifverbund Biel - Grenchen - Seeland - Berner Jura hat sich bewährt und wird von den Abonnenten und Abonnentinnen geschätzt. Die Entwicklung der Verkaufszahlen zeigt auch beim «Abo zigzag» ein positives Bild.

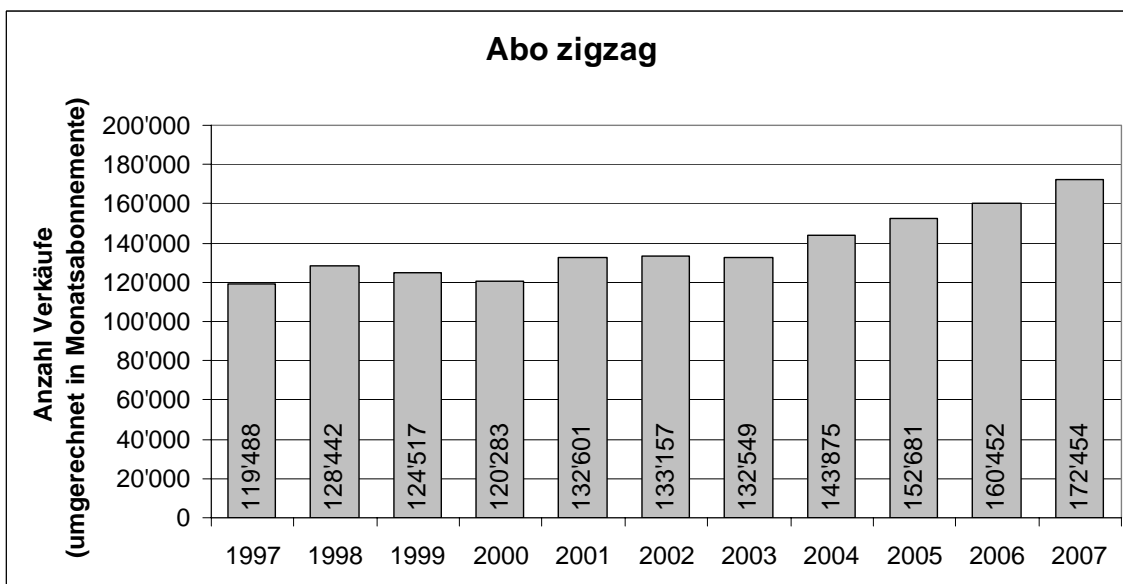


Abbildung 15 Entwicklung der Abo zigzag

«BeoAbo»: Tarifverbund Berner Oberland

Der Zusammenschluss der Oberländer Abonnementsverbände «Stärncharte» (Tarifverbund Region Thun), «Sunnecharte» (Tarifverbund Berner Oberland-Ost) und «Carte Bleue» (Tarifverbund Region Saanenland) wurde 2006 vollzogen. Es entstand der Tarifverbund «BeoAbo»,

der am 10. Dezember 2006 eingeführt wurde. Bezüglich der Verkaufszahlen können zum heutigen Zeitpunkt nur vage Aussagen gemacht werden. Vergleicht man jedoch die Verkaufszahlen der drei fusionierten Tarifverbünde aus dem Jahr 2005 mit den BeoAbo-Zahlen 2007, zeigen auch diese Verkäufe eine erfreuliche Zunahme:

Umsatz: + 16.62%
 „Abo-Monate“: + 9.06%

Diese Tendenz hält in den ersten Verkaufsmonaten 2008 an. Bis Ende Juni 2008 konnte gegenüber dem Vorjahr der Umsatz nochmals um 11.3% und die Zahl der Abomomate um 6.5% gesteigert werden.

Teilweise ist diese Zunahme auch damit zu begründen, dass für gewisse Relationen (zB. Strecke Interlaken – Thun) neu Verbundabonnemente anstelle von Streckenabonnementen gekauft werden.

Die positive Entwicklung der Verkäufe in den Tarifverbünden ist, angesichts der sehr positiven Entwicklung bei den Generalabonnementen (GA), nicht selbstverständlich:

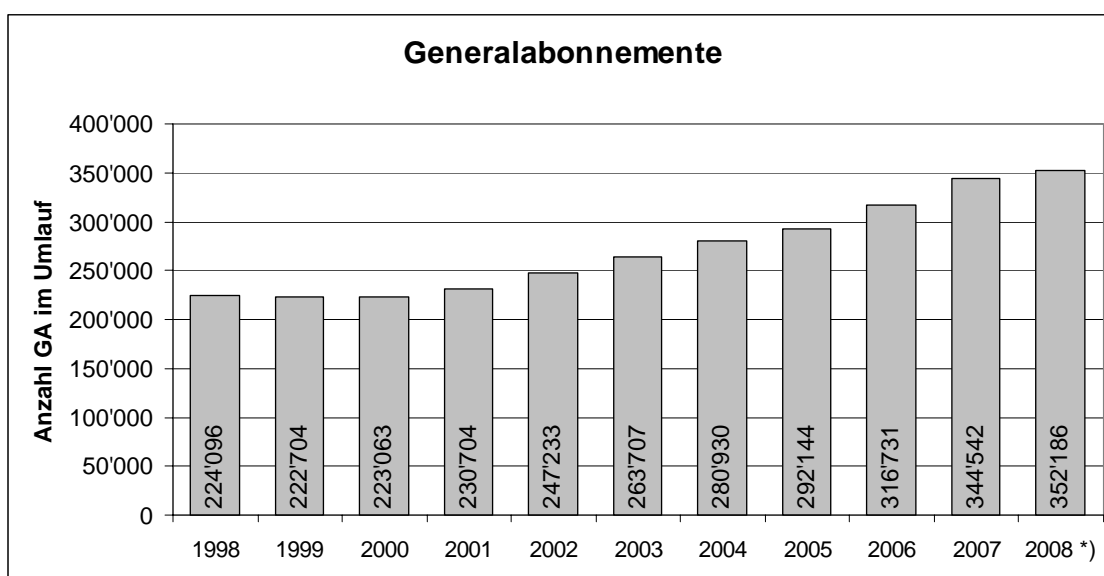


Abbildung 16 Entwicklung der Generalabonnemente (Quelle VöV)
 *) GA im Umlauf: Stand 30.6.2008

Auch die GA-Verkäufe nehmen jährlich zu. Offensichtlich ersetzen die GA jedoch nicht die Verbundabonnemente, sondern eher die Strecken- und Interabonnemente.

ZSZ-Abonnemente

Für Pendler zwischen den Zentren Bern und Thun, Bern und Biel 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. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Preise für diese Abonnemente sehr nahe beim Preis der GA sind.

Nationale Tarifmassnahmen per 9.12.2007

Aufgrund einer nationalen Tarifmassnahme wurden auch die Preise der regionalen Tarifverbünde per 9. Dezember 2007 um durchschnittlich 3% erhöht.

Abdeckung des Kantonsgebiets mit Tarifverbänden

Mit der Erweiterung der Tarifverbände «Libero» (Tarifverbund Bern - Solothurn - Oberaargau) und «BeoAbo» (Tarifverbund Berner Oberland) sind nur noch drei Gemeinden des Kantons Bern - Gampelen, Golaten und Wileroltigen - an keinem Tarifverbund beteiligt.

Projekt Tarifverbände Espace Mittelland

Die neun Tarifverbände des Espace Mittelland haben sich unter der Leitung des Kantons Bern in einem Projekt zusammengeschlossen, um kundenfreundlichere Lösungen für den tarifverbundübergreifenden Abonnementsverkehr zu finden. Es soll damit ermöglicht werden, Abonnemente über zwei oder mehrere Verbände hinweg zu lösen. Dadurch könnten einerseits Tarifhindernisse abgebaut und andererseits etliche komplizierte und meist wenig attraktive Angebote (ZSZ-Abonnemente, Zusatzmarken, etc.) ersetzt werden.

Das Projekt Espace Mittelland ist abgeschlossen und zeigt auf, an welchen Verbundgrenzen Handlungsbedarf besteht. Die Umsetzungsarbeiten für die tarifverbundübergreifenden Lösungen laufen nun in einzelnen Arbeitsgruppen. Zurzeit werden folgende grössere Projekte behandelt:

- «Libero»-Verbunderweiterung im Raum Lyss / Frienisberg und Seeland (Ins / Erlach); geplanter Einföhrungstermin ist im Dezember 2009.
- «Libero»-Verbundüberlappung mit «Frimobil» (Integraler Tarifverbund des Kantons Freiburg) im Sensebezirk.
- Kleinere Anpassungen an den Verbundgrenzen sind bereits vollzogen worden oder werden per 14. Dezember 2008 bzw. per Dezember 2009 eingeföhrt.

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 recht umständlichen Massnahmen werden mit einem integralen Tarifverbund (Zonen statt Strecken auch bei Einzelfahrausweisen) überflüssig.

Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Kurorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen verbilligt. Die Abgeltung der Ertragsausfälle, welche den beteiligten Bahnen (Wengernalpbahn, Bergbahn Lauterbrunnen - Mürren und Schilthornbahn) durch die Tarifreduktion erwachsen, beträgt derzeit jährlich rund CHF 1,2 Mio.

8 Entwicklung der Abgeltung

Finanzierungsverantwortlichkeiten im öffentlichen Verkehr

Der Kanton Bern unterstützt das Angebot des öffentlichen Verkehrs mit folgenden Beiträgen:

- Abgeltungsbeiträge an den Betrieb:
Gemäss Artikel 4 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) leistet der Kanton zur Sicherstellung des Leistungsangebots den Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs und des Ortsverkehrs nach Massgabe des Bundesrechts und selbständig Abgeltungen. Es werden bestellte Leistungen im regionalen Personenverkehr (RPV) und im Ortsverkehr (OV) sowie die Betriebskosten der Infrastruktur 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.
- Tarifmassnahmen:
Der Kanton unterstützt die regionalen Tarifverbände und die Tarifmassnahmen für die autofreien Kurorte im Lauterbrunnental.

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 17 ist das System der Abgeltungen von Bund und Kanton für die bestellten Leistungskomponenten der Transportunternehmungen dargestellt.

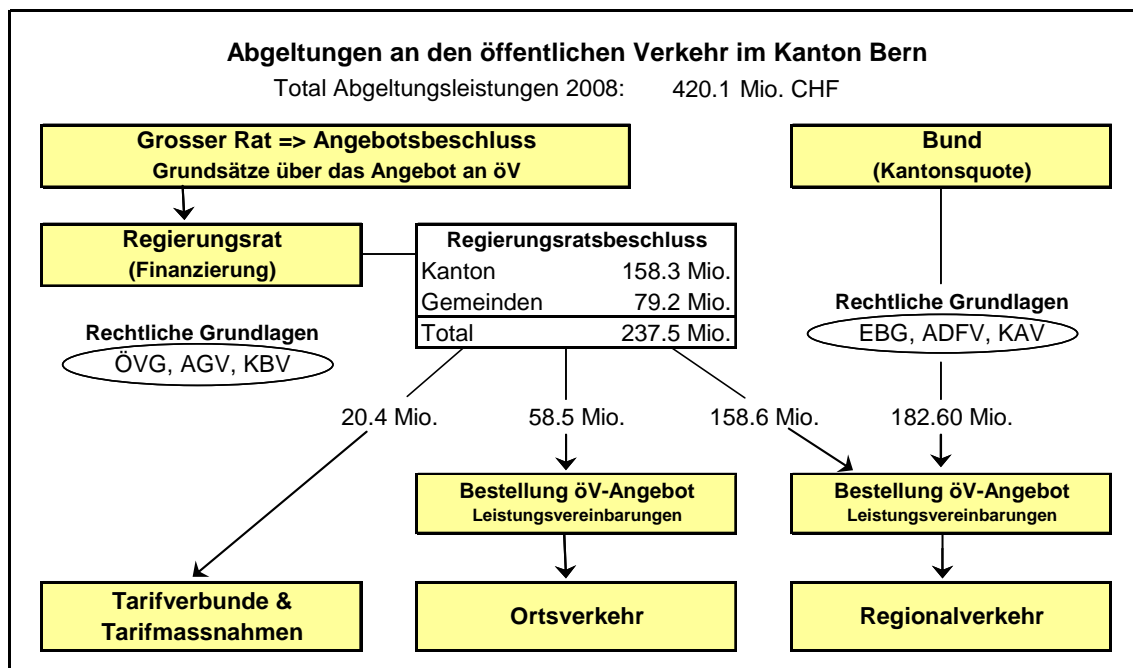


Abbildung 17 System der Abgeltungen im Kanton Bern

Entwicklung der Abgeltung 2005 - 2008

Die Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der Abgeltungsleistungen der Jahre 2005 - 2008:

ÖV-Abgeltungen (in Mio. Fr.)	2005	2006	2007	2008
Abgeltungen Regionalverkehr	324.0	327.7	329.0	341.2
Ortsverkehr	58.4	56.5	58.0	58.5
Abgeltungen Tarifmassnahmen	20.3	20.3	20.2	20.4
Total Betriebsabgeltungen	402.7	404.5	407.2	420.1
<i>Veränderung gegenüber Vorjahr</i>		<i>0.4%</i>	<i>0.7%</i>	<i>3.2%</i>

Tabelle 1: Abgeltungsbeiträge der öffentlichen Hand an den Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern

Nach dem grossen Fahrplanwechsel im Dezember 2004 blieb der Fahrplan in den folgenden Jahren ohne grössere Änderungen. Die Abgeltungserhöhungen sind primär durch die Teuerung begründet. Mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels und der damit verbundenen Anpassung und Verlängerung des Angebotsbeschlusses wurde das Angebot auf den Fahrplan 2008 punktuell ausgebaut. Insbesondere folgende Angebotsveränderungen führten zur Abgeltungserhöhung im Jahr 2008:

- Die Lötschberg-Bergstrecke wird - nach der Inbetriebnahme des Basistunnels Lötschberg - neu durch einen vom Kanton mitbestellten Regio-Express (RE) bedient
- Angebotsausbauten bei der S-Bahn Bern (Linien S2, S3, S7)
- Angebotsausbau auf der Strecke Biel - Täuffelen - Ins
- Anpassungen an verändertes Fernverkehrsangebot in Interlaken (Postauto und Zentralbahn)
- Angebotsausbau in der Agglomeration Thun (Linien 1, 2, 5).

Die Entwicklung der Gesamtabgeltungen bewegte sich 2005 - 2008 im vorgesehenen Rahmen. Eine grössere Veränderung hat beim Finanzierungsschlüssel stattgefunden: Auf den 1. Januar 2008 wurde im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs neu geregelt. Der Bund hat seinen Anteil zulasten der Kantone reduziert. Entsprechend erhöhten sich 2008 die Ausgaben des Kantons und der Gemeinden. Die Finanzierung der Abgeltungsbeiträge wurde wie folgt sichergestellt:

ÖV-Abgeltungen (in Mio. Fr.)	2005	2006	2007	2008
Total Abgeltungsbeiträge	402.7	404.5	407.2	420.1
./. Bundesbeiträge	-233.9	-234.8	-238.0	-182.6
Abgeltungen Kanton / Gemeinden	168.8	169.7	169.2	237.5
./. Gemeindebeiträge (Gemeindedrittel)	-56.3	-56.6	-56.4	-79.2
Netto-Ausgaben zu Lasten Kanton	112.5	113.1	112.8	158.3
<i>Veränderung gegenüber Vorjahr</i>		<i>0.5%</i>	<i>-0.3%</i>	<i>40.4%</i>

Tabelle 2: Abgeltungsbeiträge der öffentlichen Hand an den Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern

Die Federführung für die Leistungsbestellung für das Verkehrsangebot im Regional- und Ortsverkehr liegt bei den Kantonen. Mit der NFA-Anpassung des Finanzierungsschlüssels trägt der Kanton Bern nun den Hauptanteil (2008 rund 57%) an den gesamten Abgeltungsleistungen für den öffentlichen Regional- und Ortsverkehr und die Tarifmassnahmen.

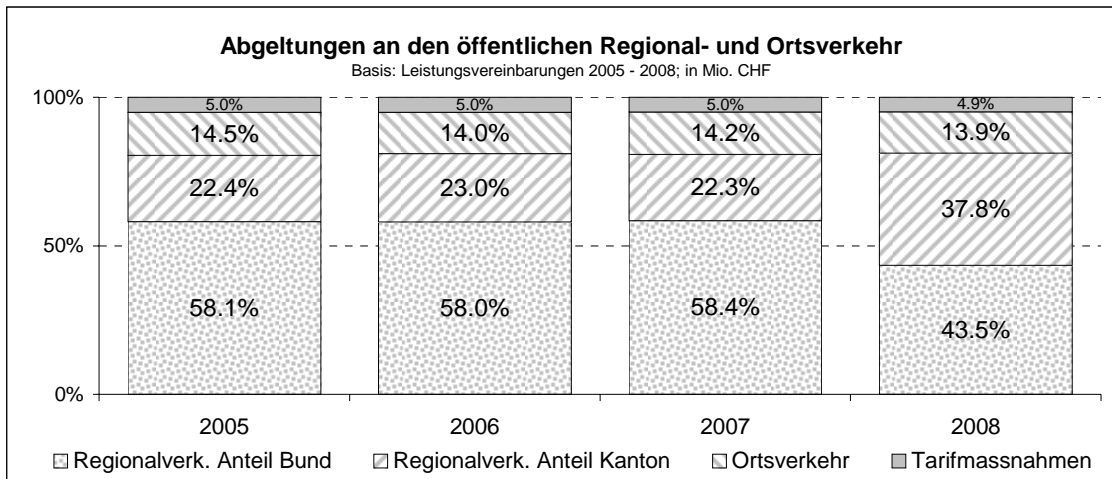


Abbildung 18 Abteilungen an den öffentlichen Regional- und Ortsverkehr

Entwicklung des bestellten Verkehrsangebots 2005 - 2008

In den vergangenen Jahren wurde das ÖV-Angebot stetig ausgebaut. Zwischen 2000 und 2003 führte der Angebotsausbau, dank Produktivitätssteigerungen bei den Transportunternehmen, zu keiner Erhöhung der Abteilungsleistungen.

Im Hinblick auf den Angebotsschritt 2005 mussten 2003/2004 zahlreiche (Vor-)Investitionen in das Rollmaterial und die Infrastruktur getätigt werden. Diese Kosten führten zu einer überproportionalen Erhöhung der Abteilungsleistungen.

Der Angebotsausbau 2008 konnte nun wiederum durch Produktivitätssteigerungen (insbesondere Synergiegewinne aus der Fusion BLS/RM) und Ertragssteigerungen finanziert werden. Die Gegenüberstellung der Entwicklung der bestellten Kurskilometer mit der Abteilungsentwicklung zeigt folgendes Bild:

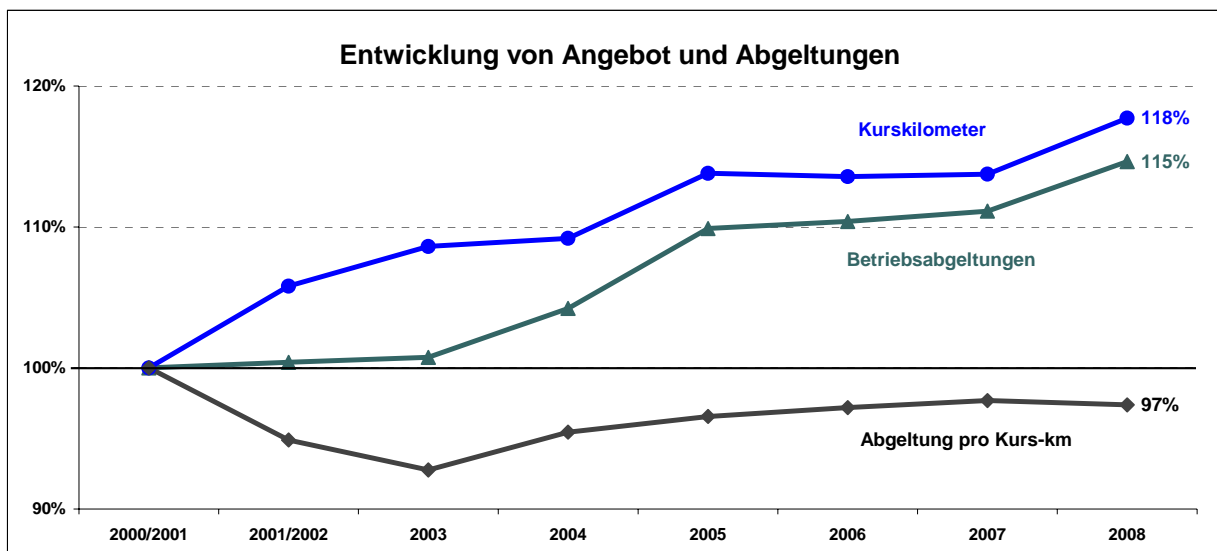


Abbildung 19: Verkehrsangebot und Abteilungen

Das bestellte Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr stieg in der Periode 2000 bis 2008 um rund 18%. Die Betriebsabteilungen erhöhten sich in der gleichen Periode um 15%. Die Abteilung pro Kurs-Kilometer liegt somit 2008 um 3% tiefer als im Jahr 2000.

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 Leistungsvereinbarungen der entsprechenden Fahrplanperioden.

Zur Entwicklung der einzelnen Sparten:

- Regionale Bahn-Infrastruktur

Die Bahninfrastruktur weist einen Kostendeckungsgrad von rund 30% aus. Der vorgenommene Angebotsausbau beim Bahnverkehr generierte zusätzliche Trassenerlöse für die Infrastruktur. Da aber gleichzeitig die notwendigen Bahninfrastruktur-Investitionen zu höheren Abschreibungen und Unterhaltskosten führen und neue, leichtere Fahrzeuge eingesetzt werden, ist der Kostendeckungsgrad von 2007 auf 2008 leicht gesunken.

- Regionalverkehr Bahn

Nachfrage- und Ertragssteigerungen sowie Rationalisierungen führten zu einem insgesamt höheren Kostendeckungsgrad der regionalen Bahnlinien.

- Regionalverkehr Bus

Der Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr Bus hat sich in den letzten Jahren bei rund 37% eingependelt.

- Ortsverkehr

Den höchsten Kostendeckungsgrad weist der Ortsverkehr aus. Zwischen 2006 und 2008 konnte dieser dank Ertragssteigerungen nochmals gesteigert werden.

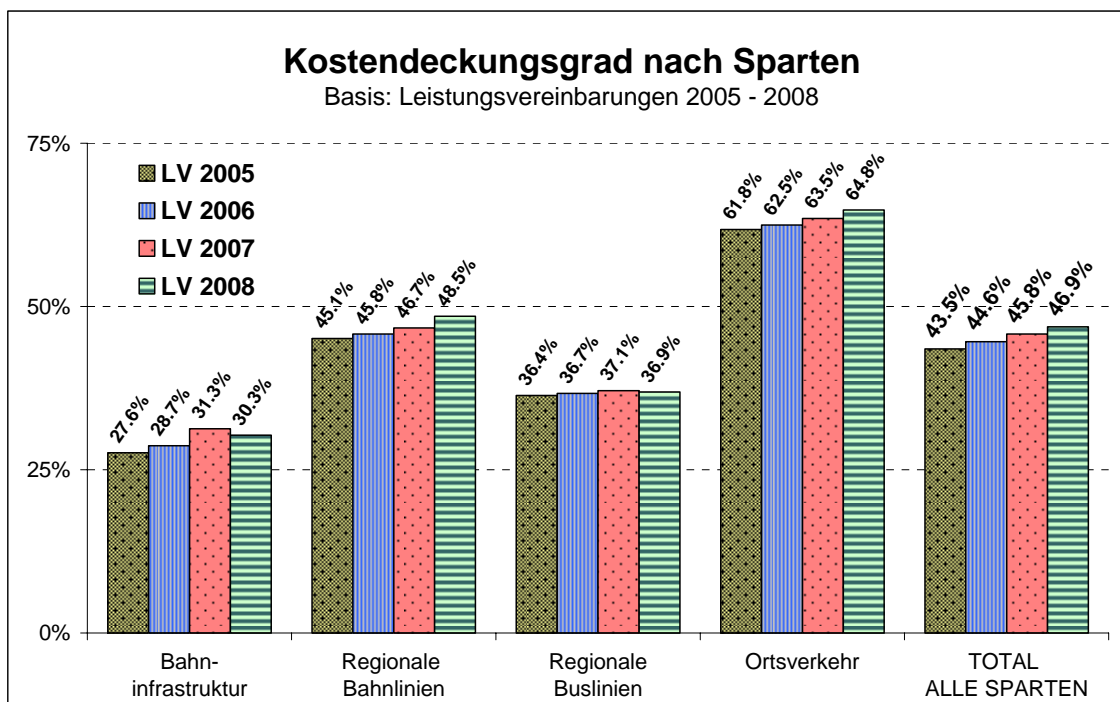


Abbildung 20 Entwicklung Kostendeckungsgrade

Der Kostendeckungsgrad über alle abteilungsberechtigten Sparten konnte zwischen 2005 und 2008 von 43.5% auf 46.9% gesteigert werden. Dies entspricht einer Verbesserung um knapp 8 Prozent.

9 Folgerungen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

Mit der Einführung von Bahn 2000, 1. Etappe im Dezember 2004 wurde das Angebot des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs auf die neuen Rahmenbedingungen ausgerichtet. Nebst der Anpassung der Fahrpläne wurden die veränderten und teils verbesserten Rahmenbedingungen für bessere Vertaktungen von RE- und Regionalzügen genutzt (Simmental und St-Immortal), aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung und der ersten Ergebnisse der Agglomerationsprogramme wurde das Angebot punktuell ausgebaut. Diese Angebotsverbesserungen wurden von den Benutzerinnen und Benutzern des öffentlichen Verkehrs sehr positiv aufgenommen. Die Nachfrage hat beim Regionalverkehr auf der Schiene um jährlich knapp 3%, und bei den Bussen um jährlich 4% zugenommen.

Mit diesen deutlichen und seit 2005 anhaltenden Nachfragezunahmen stellt sich die Frage nach den kommenden Entwicklungen: Handelt es sich um eine vorübergehende Erscheinung als Folge der Inbetriebnahme der 1. Etappe von Bahn 2000 oder können wir derzeit einer Trendwende beim Mobilitätsverhalten mit einer Verlagerung des Modalsplits vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr beiwohnen? Diese Frage kann nicht abschliessend beantwortet werden, es gilt aber, sich frühzeitig auf die verschiedenen möglichen Entwicklungsszenarien einzustellen und die Entwicklung aufmerksam zu verfolgen. Dabei ist es wesentlich, folgende Aspekte gebührend zu beachten:

- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr beträgt gemäss Mikrozensus 2005 gesamtschweizerisch 20%, derjenige des motorisierten Individualverkehrs 65%. Falls der öffentliche Verkehr das allgemeine Mobilitätswachstum von 1% pro Jahr vollständig übernehmen soll, dann beträgt die Zunahme beim öffentlichen Verkehr rund 4.5% pro Jahr. Innerhalb der Laufdauer des Angebotskonzeptes würde die Zunahme beim öffentlichen Verkehr rund 20% betragen. Bemerkenswert ist dabei, dass dies in etwa der Entwicklung beim öffentlichen Verkehr seit Ende 2004 entspricht.
- Mobilitätskosten: Die Treibstoffpreise sind derzeit kontinuierlich am steigen. Der Verkauf von Treibstoffen nahm in den letzten Jahren stetig zu, wobei sich eine Verlagerung von Benzin zu Diesel feststellen lässt. Welchen Einfluss die hohen Treibstoffpreise auf die Verkehrsmittelwahl hat, lässt sich derzeit nicht abschliessend feststellen. Dabei ist allerdings zu beachten, dass Verhaltensänderungen langsam ablaufen und die Möglichkeiten zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs beim Individualverkehr noch längstens nicht ausgeschöpft sind.
- Mit den Agglomerationsprogrammen soll eine bessere Abstimmung von Siedlung und Verkehr erreicht werden. Mit den vorgesehenen RGSK (Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte) soll diese Abstimmung im ganzen Kantonsgebiet verbessert werden. Durch Siedlungsstrukturen, welche besser auf den öffentlichen Verkehr abgestimmt sind, wird der Anteil des öffentlichen Verkehrs gestärkt.
In den verschiedenen durchgeführten ZMB wird bis ins Jahr 2030 von einer Zunahme der Nachfrage beim öffentlichen Verkehr von 30 bis 50% ausgegangen.
- Falls die CO₂-Reduktionsziele wirklich erreicht werden sollen, ist eine Umlagerung des Verkehrs vom MiV auf den öffentlichen Verkehr notwendig. Wie oben dargestellt, führen solche Verlagerungen um wenige Prozente wegen des hohen MiV-Anteils am Gesamtverkehr zu starken Zunahmen beim öffentlichen Verkehr.

Diese Betrachtungen legen den Schluss nahe, dass auch in den kommenden Jahren mit einem kräftigen Wachstum beim öffentlichen Verkehr gerechnet werden muss. Dies wird einerseits dazu führen, dass die Auslastung der bestehenden öV-Leistungen zunimmt, was dank zusätzlichen Erträgen die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs verbessern wird. Andererseits gilt es, mit Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial bei heute stark ausgelasteten Linien die Kapazitäten zu steigern. Weiter soll dank der grösseren Nachfrage das Angebot auf verschiedenen öV-Linien in allen Regionen des Kantons nachfragegerecht erweitert werden.

QUELLENVERZEICHNIS

Bahn+Bus Beratung AG 3B, 2005:

Bedürfnisabklärung öffentlicher Verkehr 2005, Kurzbericht Nr.1, Befragung zum Stadtbus Langenthal, im Auftrag der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau (RVK2), 5. Oktober 2005

Infras, 2008/1:

Studie zur Überprüfung des Verkehrsmittels zwischen Lyss und Kerzers, Schlussbericht, im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Juni 2008

Infras, 2008/2:

Studie zur Überprüfung des Verkehrsmittels zwischen Huttwil und Ramsei, Bericht für die Mitwirkung / Schlussbericht, im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehrs des Kantons Bern, Januar 2008

RRA, 2008

Réexamen du mode de transport des trains régionaux entre Sonceboz-Sombeval et La Chaux-de-Fonds, sur mandat de l'Office des transports publics du Canton de Berne, Rapport final, juin 2008