Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr 2018 – 21

IGÖV Oberaargau, 24. April 2017

Instrumente beim öffentlichem Regional- & Ortsverkehr

Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) Art. 14:

"[1]Der Grosse Rat beschliesst gestützt auf die Berichte des Regierungsrates über die mittelfristige Angebotsentwicklung und über die Investitionsplanung

a periodisch über das **Angebot des öffentlichen Verkehrs**

b periodisch einen **Rahmenkredit für die Finanzierung der Investitionen** des öffentlichen Verkehrs ..."

Mit dem Angebotsbeschluss und dem Investitionsrahmenkredit wird das Angebot an öffentlichen Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern sichergestellt.

Verantwortung für den öffentlichen Personenverkehr

gemäss Eisenbahngesetz (EBG) und kantonalem ÖV-Gesetz

Fernverkehr

Bund

Regionalverkehr

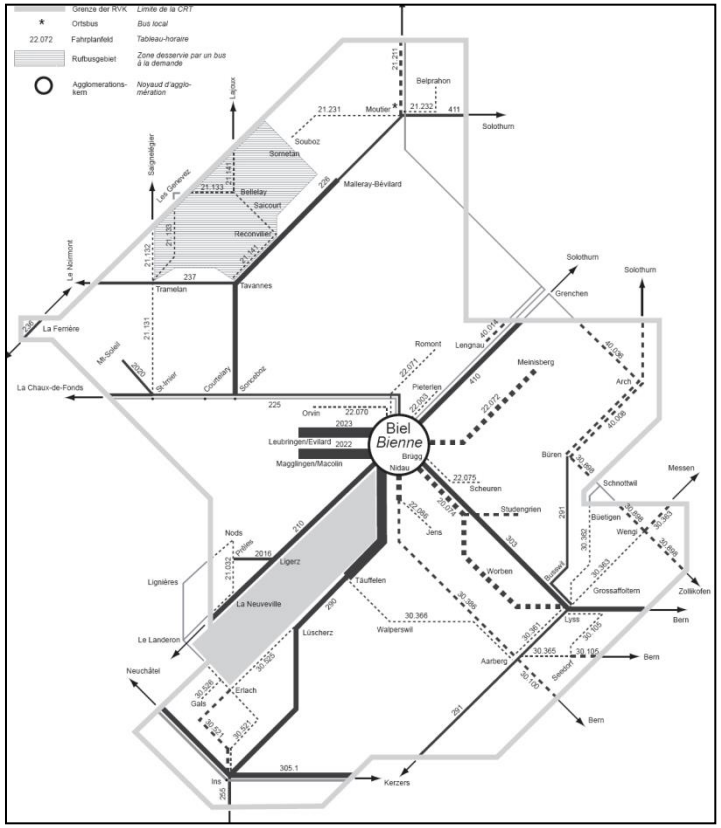
Bund & Kanton

Ortsverkehr

Kanton & Gemeinden

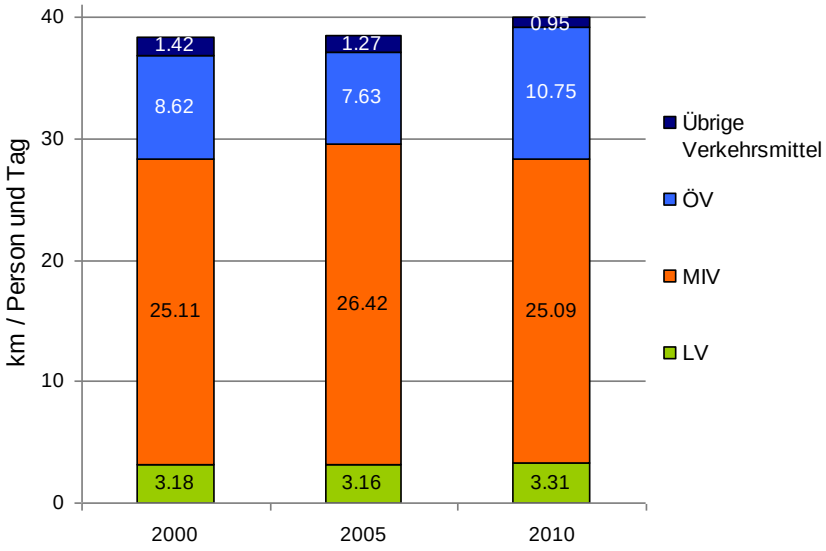
Inhalt Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr

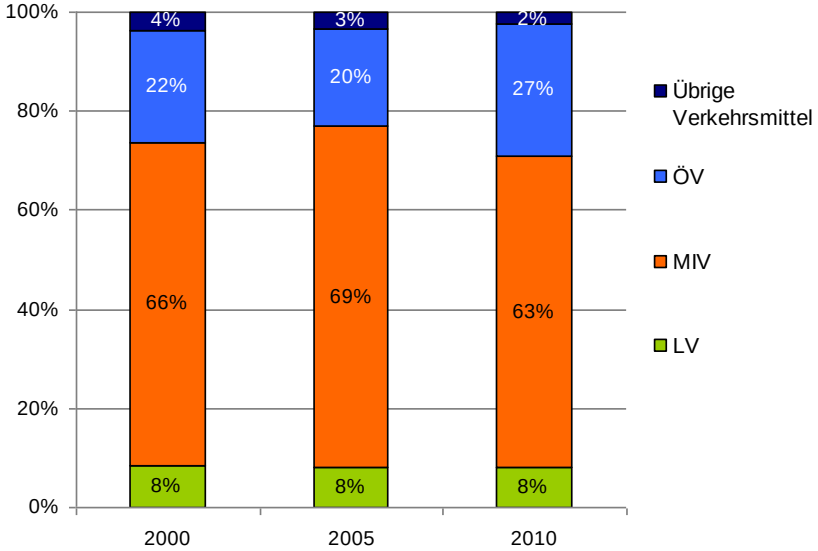
- Zeithorizont: 4 Jahre
- Legt die Linien fest (von A nach B) – *Wo?*
- Definiert die Angebotsstufe – *Wieviel?*
- Legt die Art des Verkehrsmittels fest - *Was?*
- Beschliesst Änderungen (z.B. Aufnahme von Versuchsbetrieben ins Grundangebot)
- Nimmt den finanziellen Rahmen für die Abgeltungszahlungen zur Kenntnis



Entwicklung der Mobilität im Kanton Bern

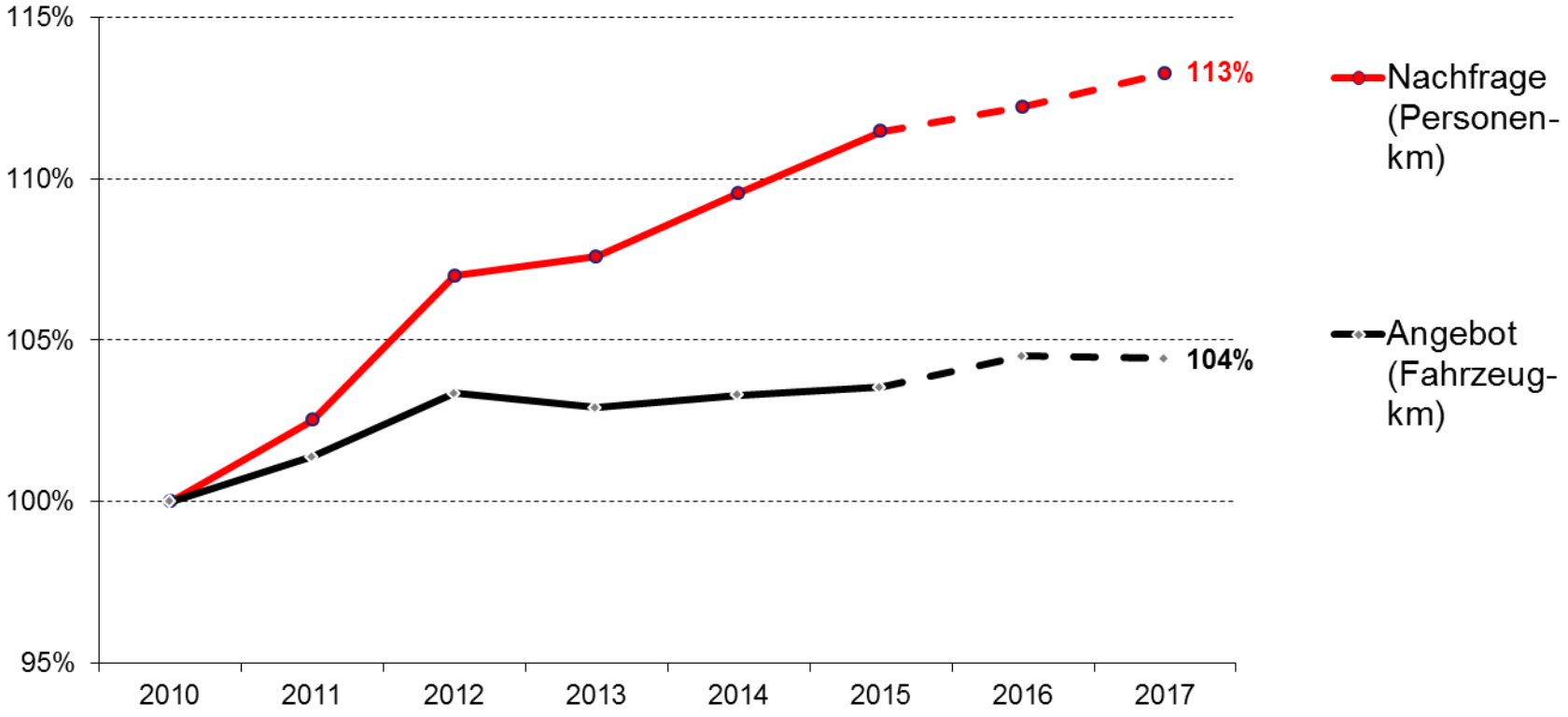
- Die Mobilität im Kanton Bern nahm in den letzten Jahren deutlich zu.
- Das Wachstum findet fast vollständig beim öffentlichen Verkehr statt.





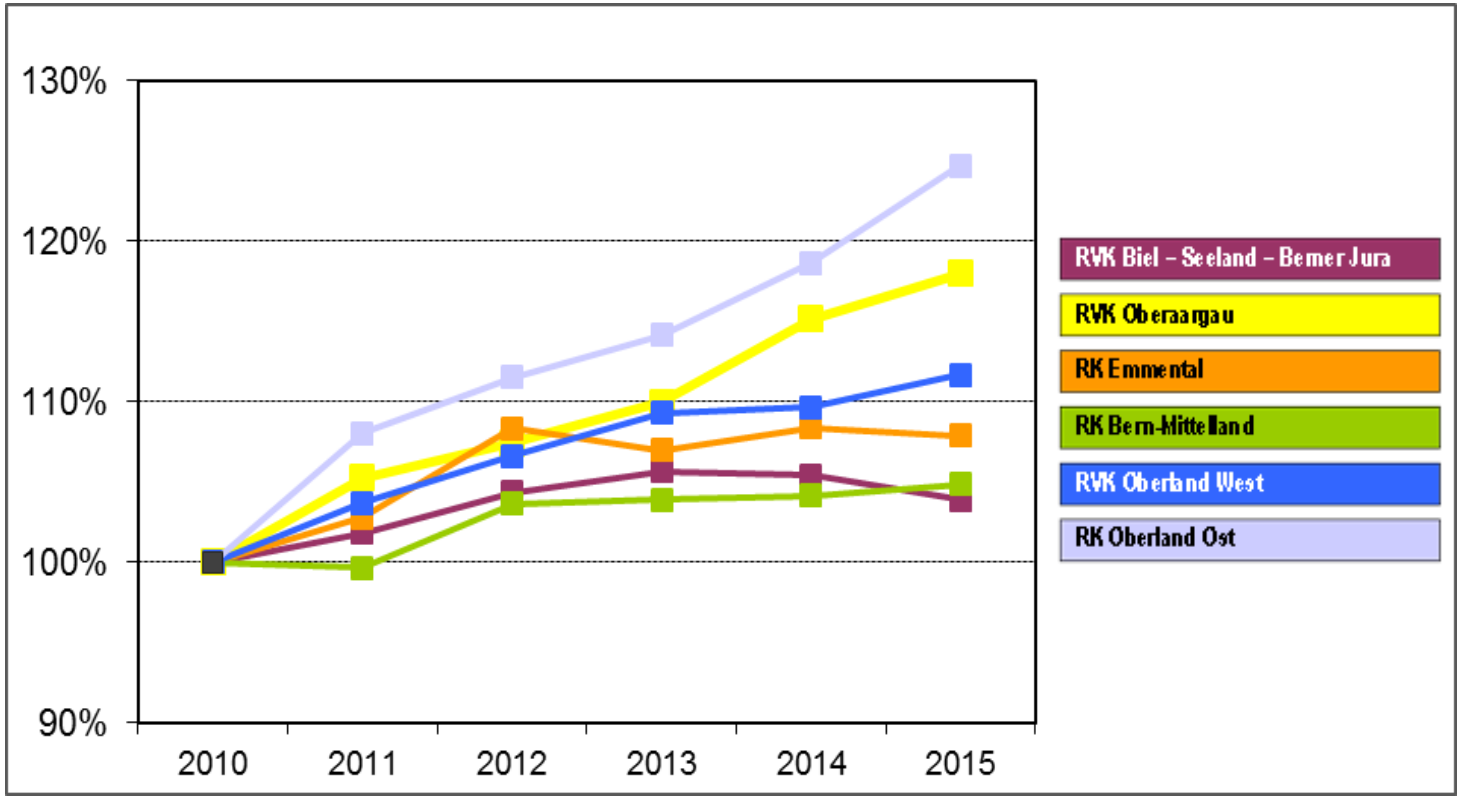
Entwicklung beim öffentlichen Verkehr

- Zunahme um 13% in den letzten 7 Jahren
- Die Nachfrage steigt stärker als das Angebot



Entwicklung beim öffentlichen Verkehr

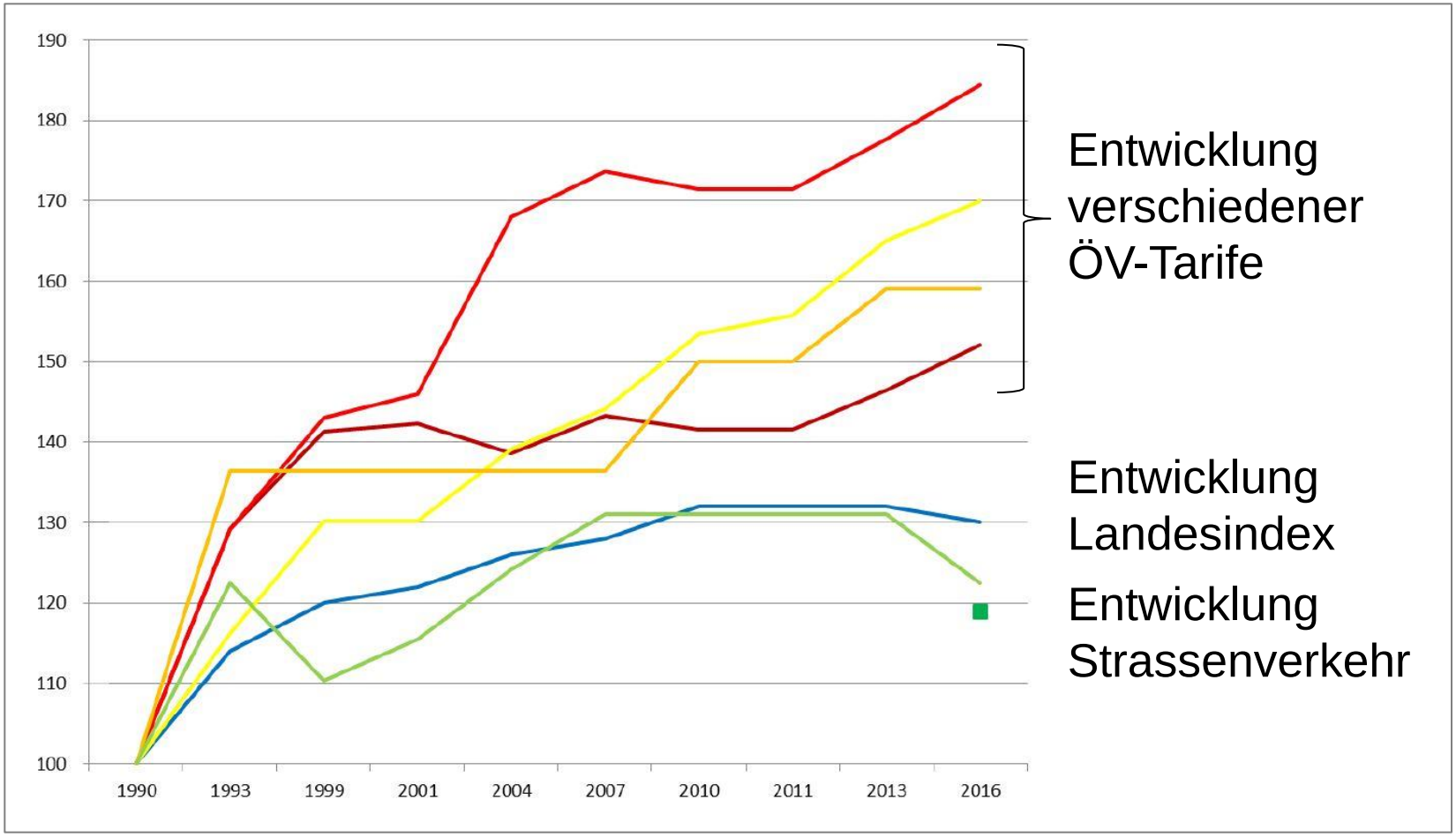
- Zunahme in allen Regionen des Kantons
- 80% der Bevölkerung benützen den öV (je nach Region 71 - 87%)



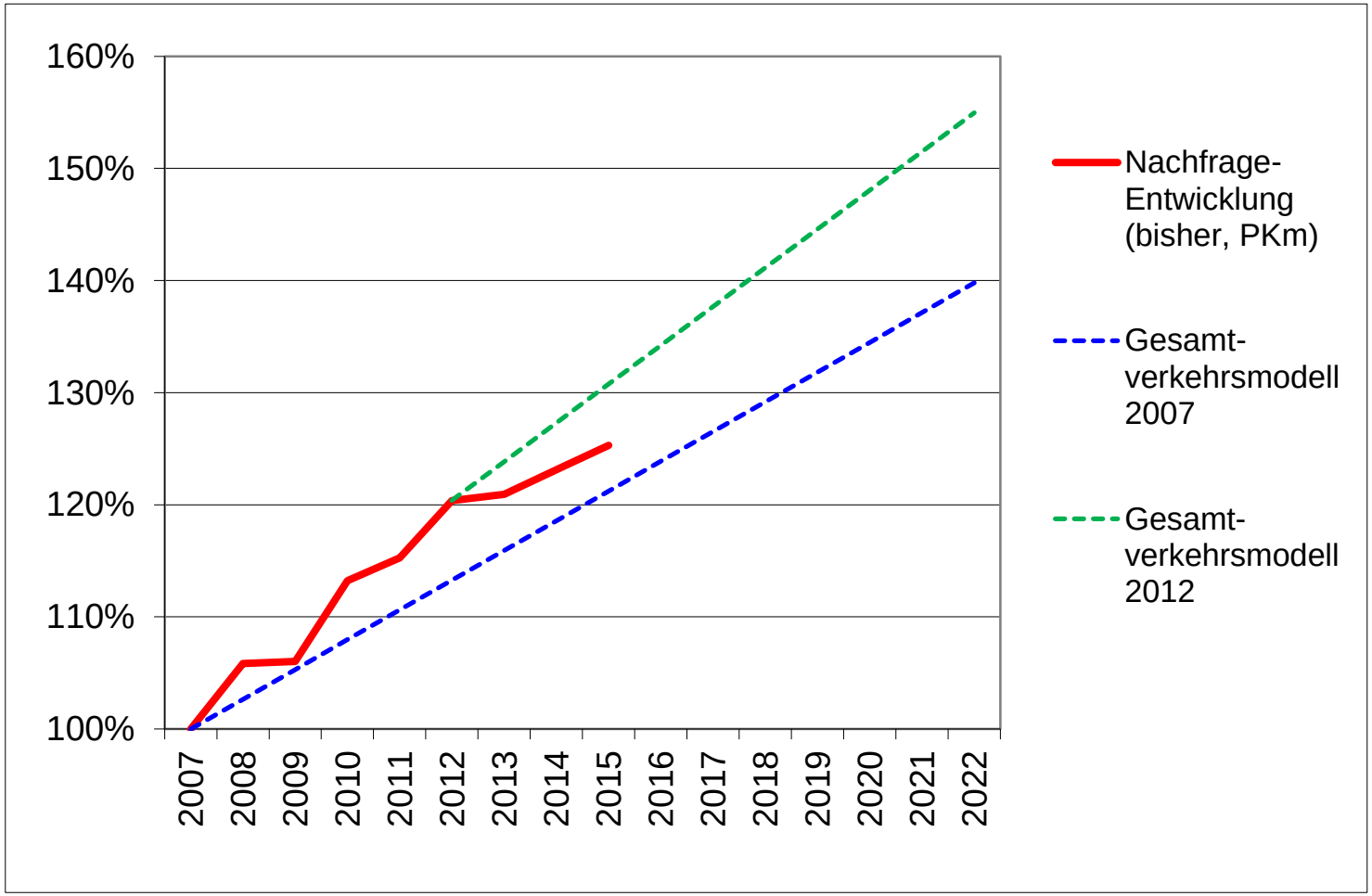
Heutige Situation beim öffentlichen Verkehr

- Hohe Auslastungen in den Hauptverkehrszeiten auf allen Bahnlinien und zahlreichen Buslinien in allen Regionen
- Kapazitätsengpässe bei der S-Bahn und in Agglomerationen
- Die Nachfrage nimmt stetig zu: Dies trotz ungünstiger Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr: Im Gegensatz zum Individualverkehr steigen die Preise regelmässig

Entwicklung ÖV-Tarife und Betriebskosten Strassenverkehr



Nachfrageprognose und effektive Entwicklung



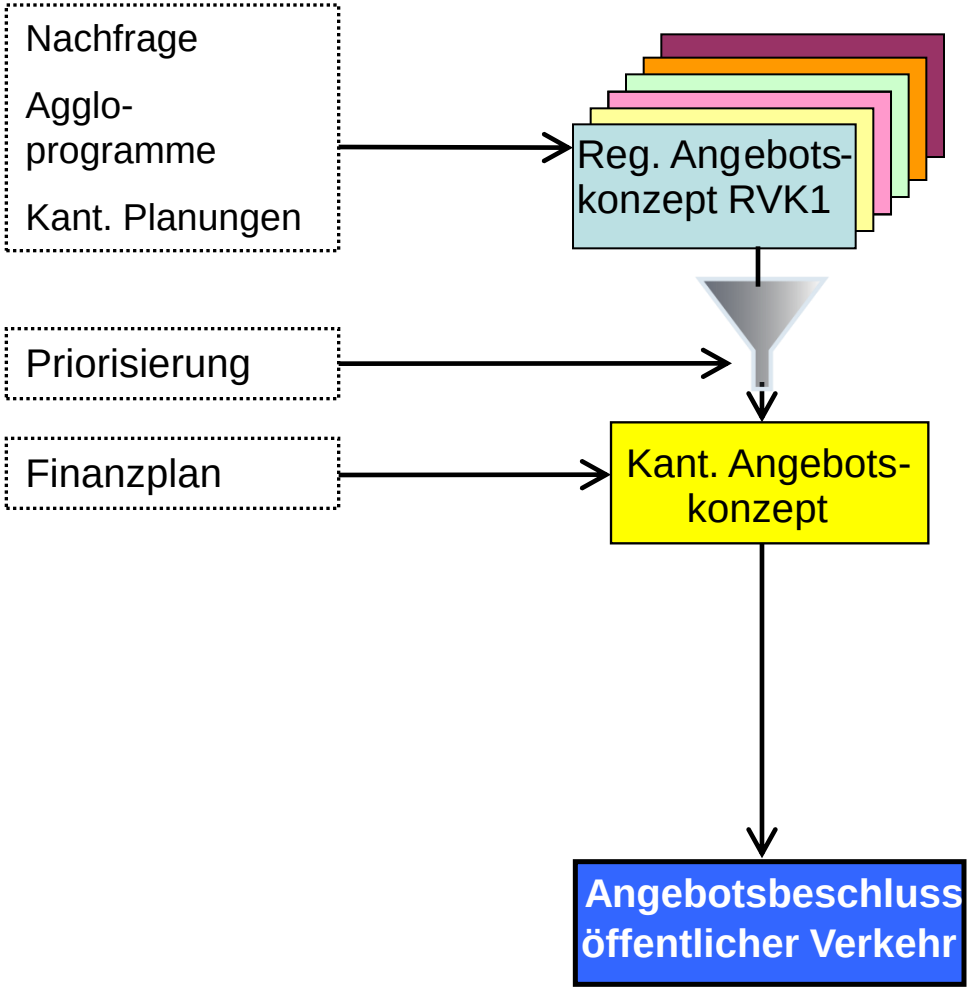
Angebotsgrundsätze

- Im ganzen Kanton ist ein attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes Grundangebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen.
- In den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basisverkehrsträger, in schwach besiedelten Gebieten dient der öffentliche Verkehr der Mobilitätsvorsorge.
- Angebot und Nachfrage sind aufeinander abzustimmen.
- Bei der Fahrplangestaltung sind das Taktsystem, möglichst gute Anschlüsse und ein effizienter Einsatz der Betriebsmittel anzustreben.
- Der öffentliche Verkehr ist möglichst behindertenfreundlich zu gestalten.
- Bei Fahrzeiten bis 15 Minuten sind Stehplätze in Kauf zu nehmen

Planungsprozess Angebotsbeschluss öV

Zuständigkeit

Anfang 2015 bis Mai 2016



Regionalkonferenzen, Regionale Verkehrs-konferenzen

BVE

September 2016

Januar 2017

Antrag RR

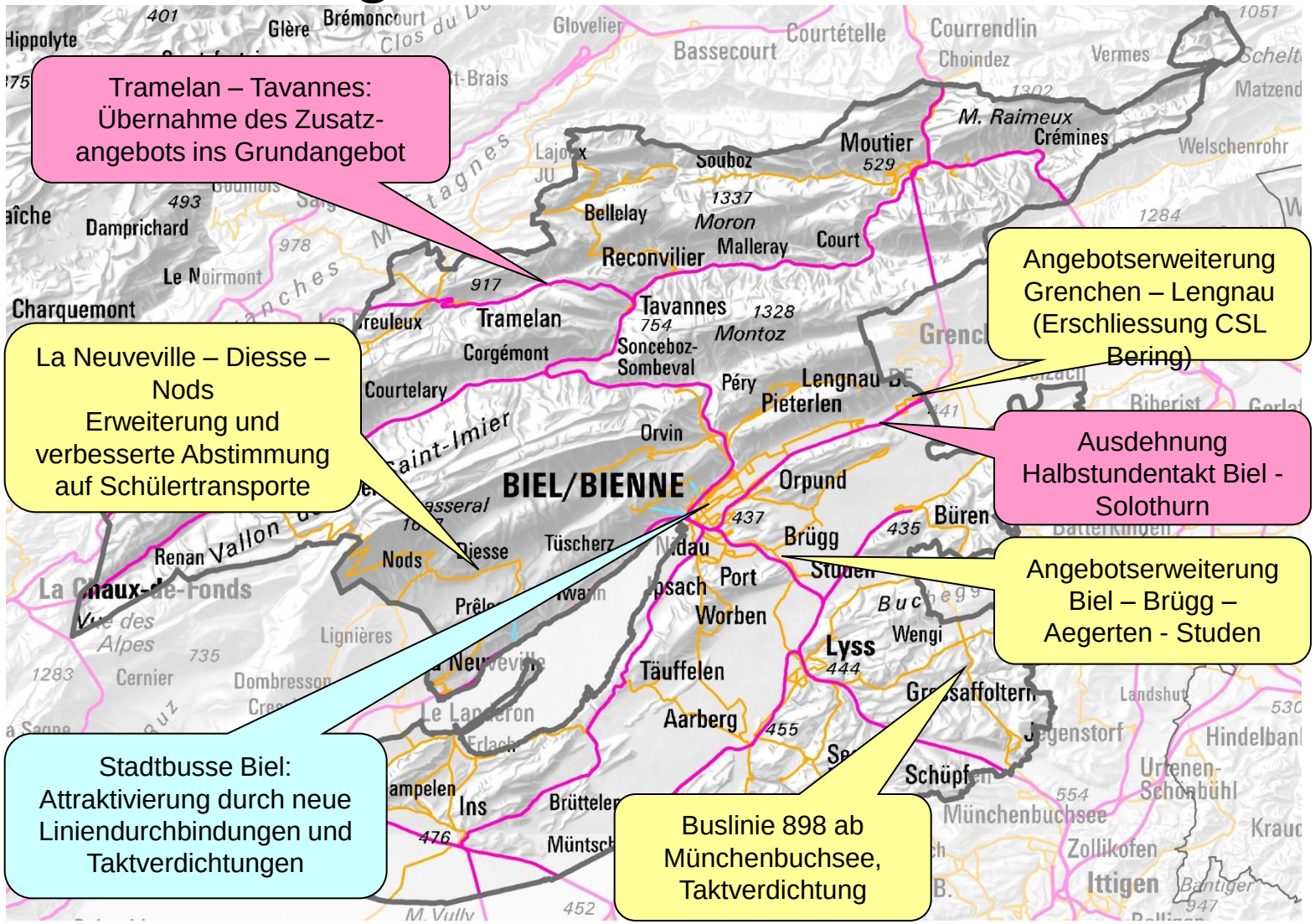
März 2017

Beschluss GR

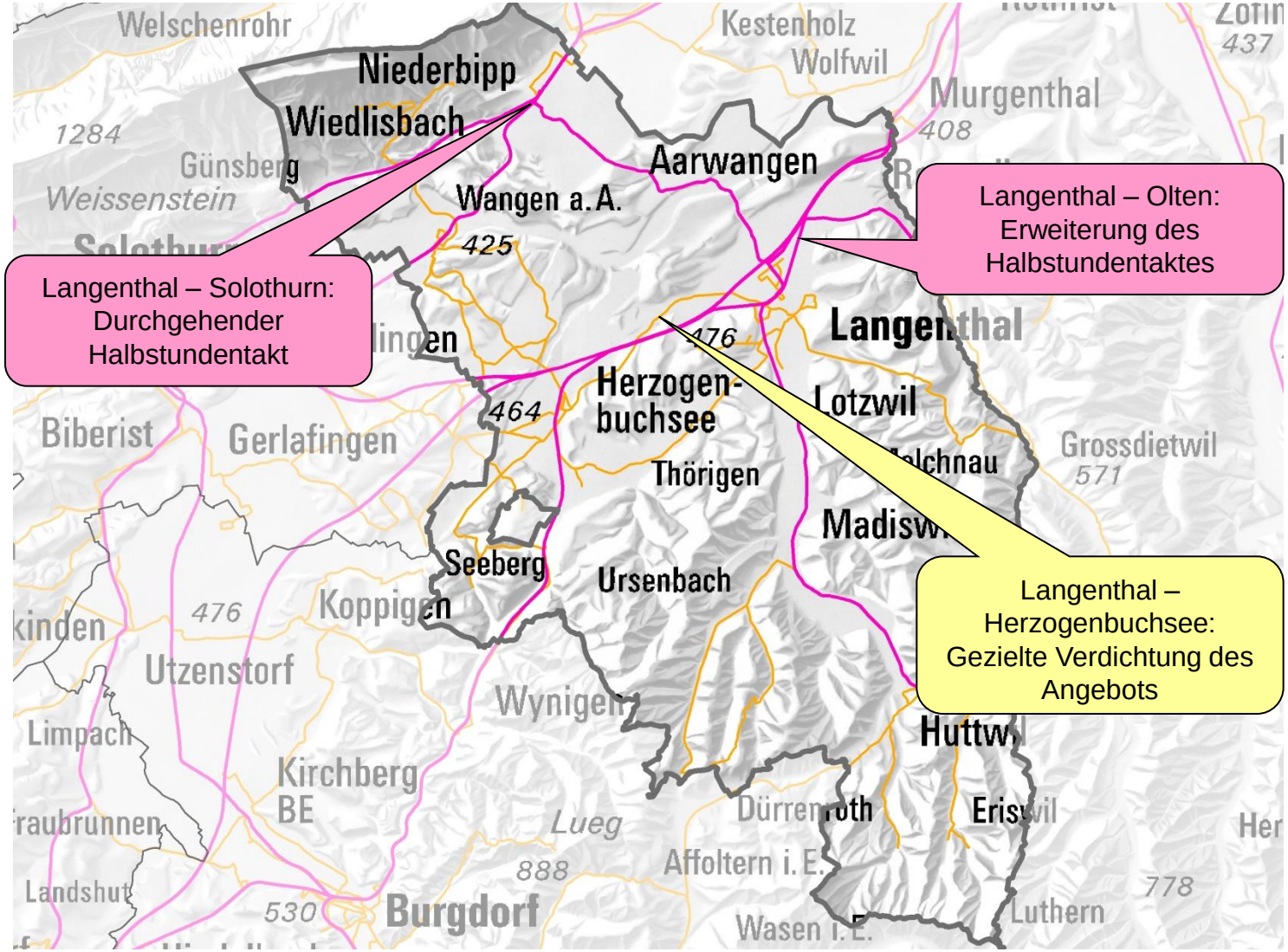
Stossrichtungen AGB 2018 - 21

- Kapazitäten erhöhen (Agglomeration Bern und S7/S8)
- Attraktiver ÖV in Biel und Thun
- Gezielter und potenzialgerechter Ausbau in allen Regionen
- Verkehrsspitzen glätten: Ausdehnen der Morgenspitze auf einzelnen Linien
- Heutiges Angebot grundsätzlich beibehalten

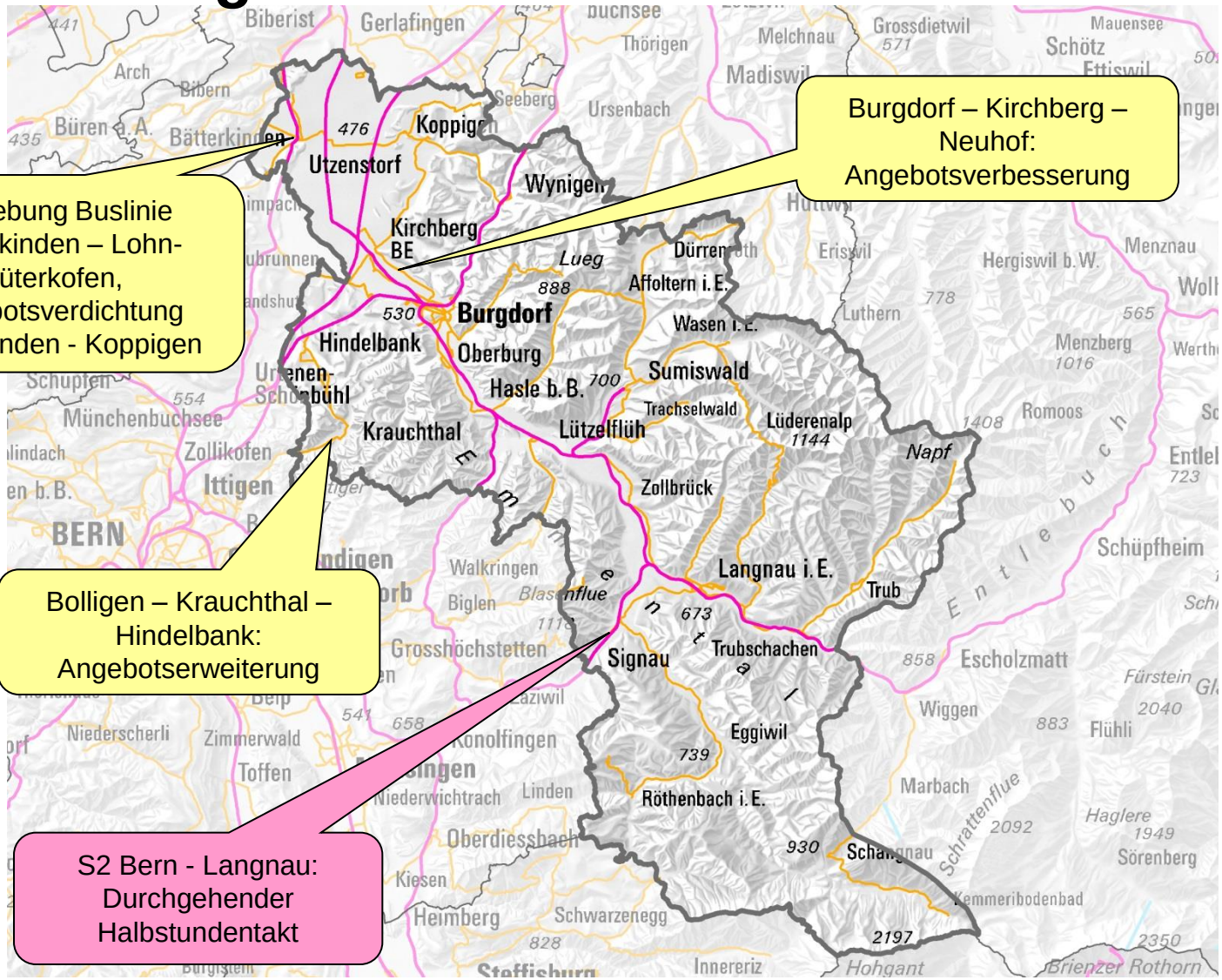
Veränderungen Biel – Seeland – Berner Jura



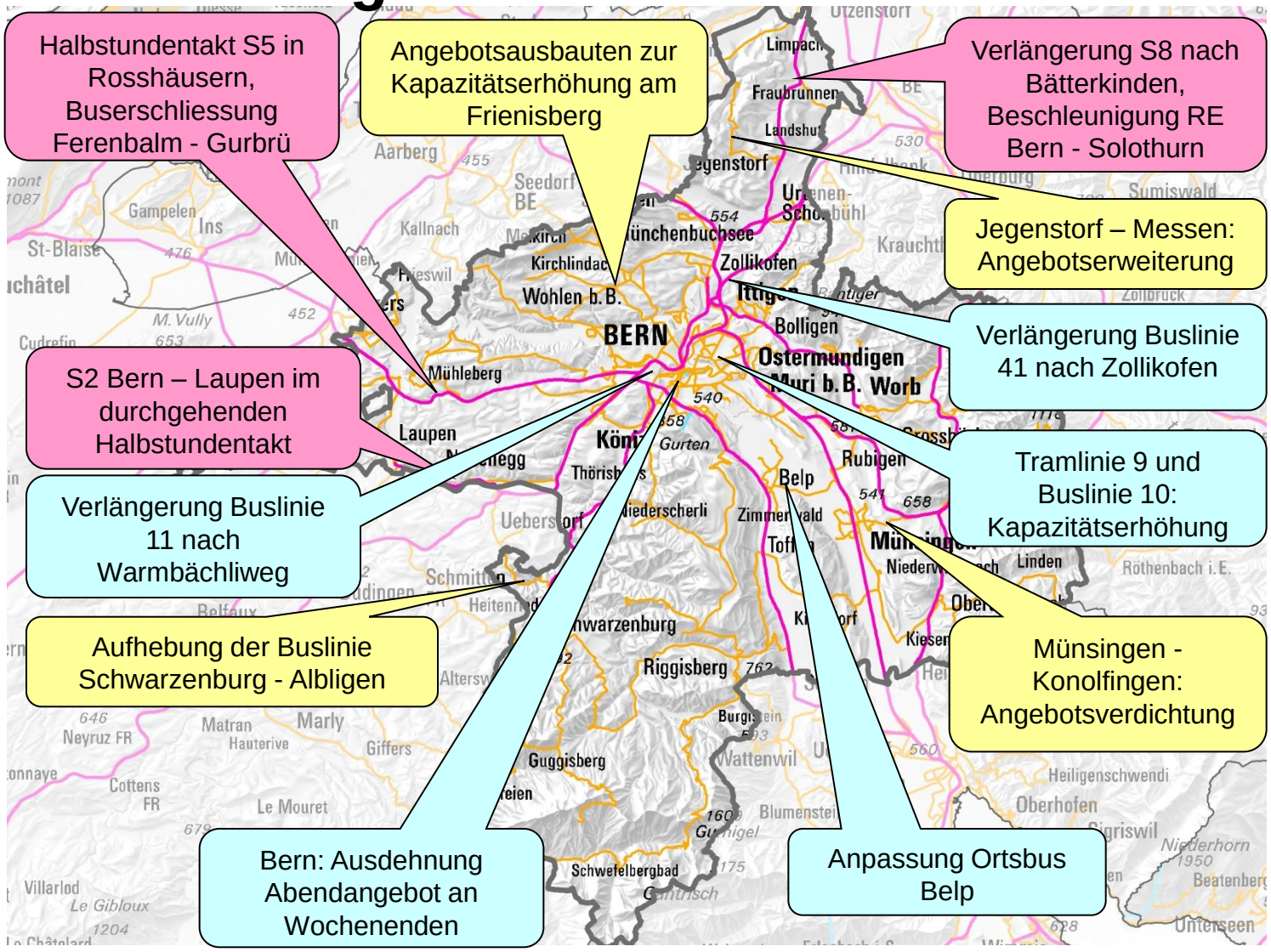
Veränderungen Oberaargau



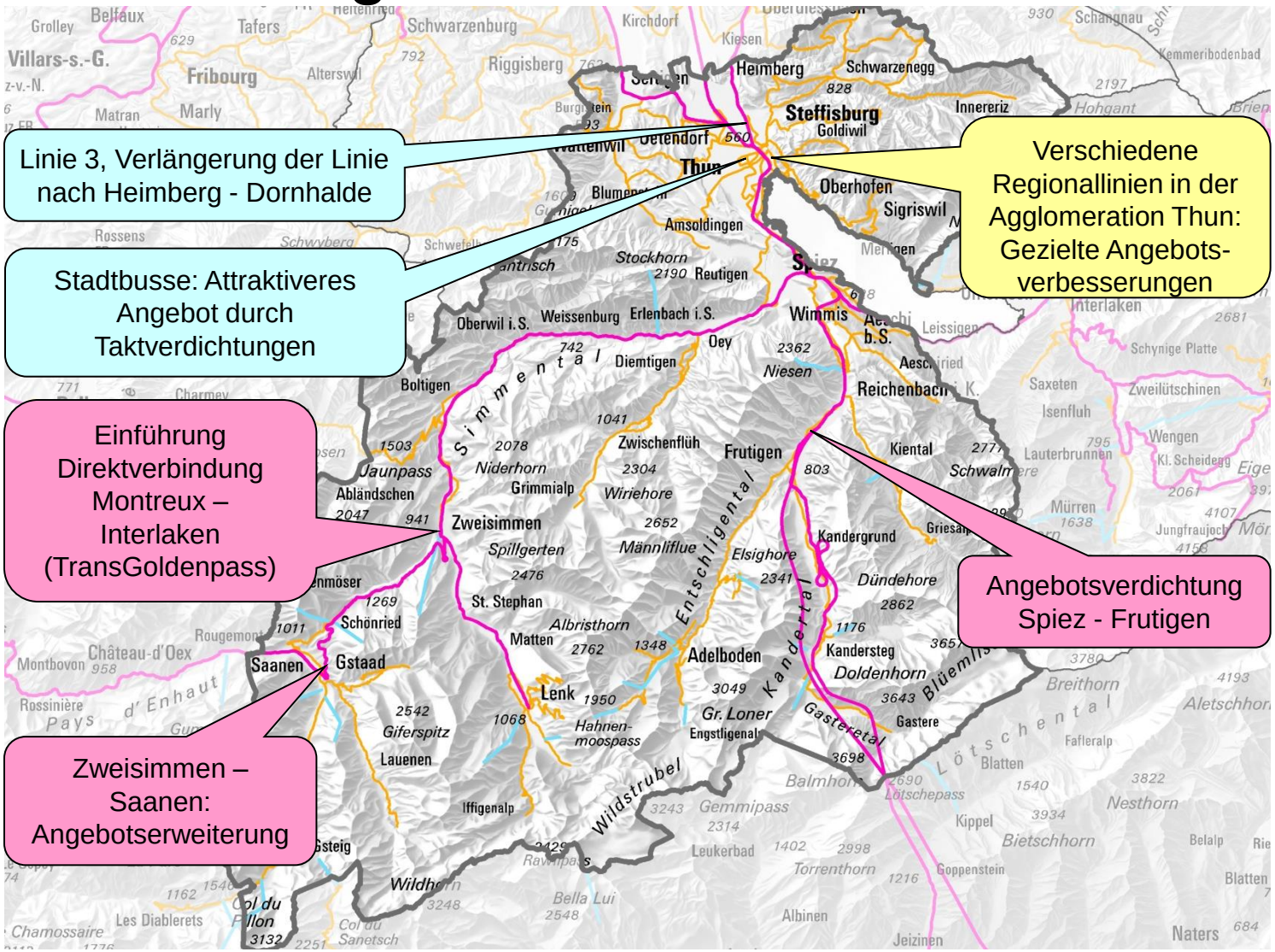
Veränderungen Emmental



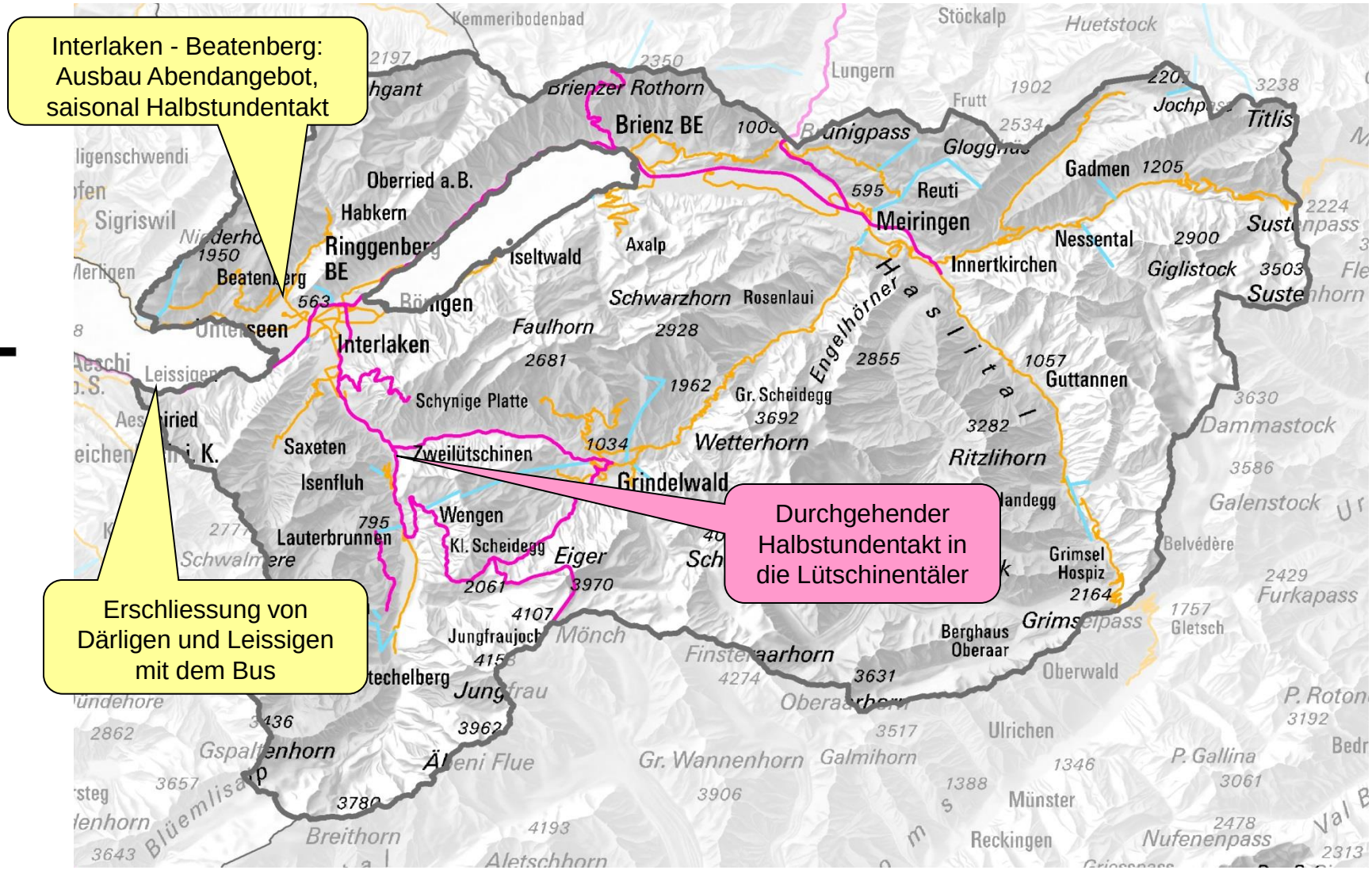
Veränderungen Bern–Mittelland



Veränderungen Oberland West



Wichtigste Veränderungen Oberland Ost



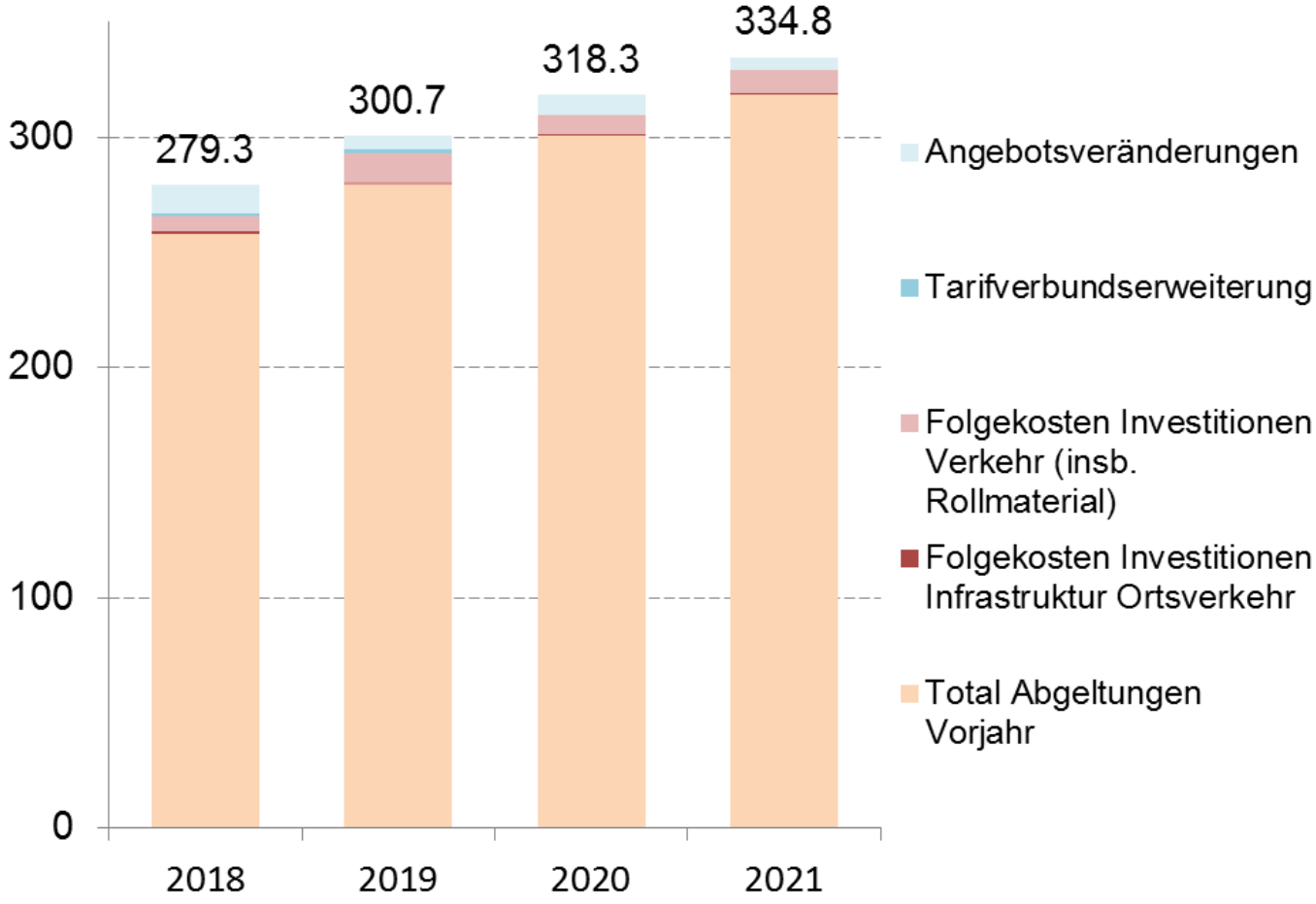
Unterstützte Anträge der RVK Oberaargau

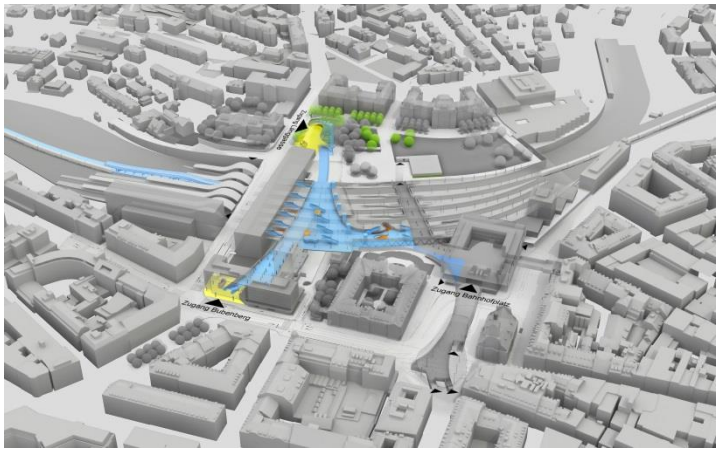
TU	Linie	Antrag RVK Oberaargau	Antwort AÖV	Umsetzung
ASM	413	Solothurn - Oensingen - Niederbipp - Langenthal: Ausdehnung des Abendangebotes im 30'-Takt bis 22 Uhr (auf ganzer Linie von Mo - Sa).	Der Antrag wird unterstützt. Der Kanton Solothurn muss dem Ausbau des Abendangebots auch zustimmen.	Fahrplan 2018
ASM	413	(Solothurn -) Oensingen - Niederbipp - Langenthal: Schliessen der Taktlücken am Morgen und am Nachmittag, damit Verdichten zum integralen 30-Min.-Takt (Mo - Sa)	Der Antrag wird unterstützt. Der Kanton Solothurn muss dem Ausbau des Abendangebots auch zustimmen.	Fahrplan 2019
ASM	40.051	Langenthal - Bützberg - Herzogenbuchsee: während HVZ morgens und abends den 15'-Takt einführen; (Aufstufung von AS 3 zu 4 nötig)	Die Linie 40.051 verkehrt in diesem Abschnitt entlang einer regionalen Entwicklungsachse. Die Nachfrage hat hier stark zugenommen. Um den Kapazitätsengpässen zu begegnen wird der Antrag zur Verdichtung in der HVZ unterstützt.	Fahrplan 2020
ASM	40.051	Angebot auf Abschnitt Langenthal-Melchnau-Grossdietwil in heutiger Form beibehalten, ob-wohl Minimalanforderungen auf Streckenabschnitt Melchnau-Grossdietwil (rot/gelb) aktuell nicht erreicht werden.	Nachfrage auf dem LU-Abschnitt ist deutlich rückläufig. Solange jedoch der Kanton Luzern und die betroffenen Gemeinden den Linienabschnitt mitfinanzieren, ist der bisherige (geringe) Berner Anteil an den Kosten vertretbar.	ja
BL AG	30.491	Huttwil-Eriswil: Das Angebot der Linien 491 ist mangels zweckmässigeren Alternativen in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.	Die Produktion ist mit anderen Linien verknüpft. Eine schrittweise Angebotsreduktion bringt keine relevanten Kosteneinsparungen. Eine Aufhebung der Linie hätte zudem Kostenverschiebungen auf andere Linien zur Folge und ist daher aus heutiger Sicht nicht zweckmässig.	ja
BL AG	30.493	Huttwil-Wyssachen: Das Angebot der Linien 493 ist mangels zweckmässigeren Alternativen in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.	Die Produktion ist mit anderen Linien verknüpft. Eine schrittweise Angebotsreduktion bringt keine relevanten Kosteneinsparungen. Eine Aufhebung der Linie hätte zudem Kostenverschiebungen auf andere Linien zur Folge und ist daher aus heutiger Sicht nicht zweckmässig.	ja
SBB	450	Langenthal - Olten: Der Kanton Aargau beabsichtigt das heutigen Angebot (S23/S29) um 1 KP per 2019 und später (per 20xx um weitere 4 KP) zum integralen 1/2-Std.-Takt zu verdichten. Dies erfordert die Angebotsstufe 3.	Der Antrag wird unterstützt.	Fahrplan 2019 ff Bern ist Juniorpartner

Abgelehnte Anträge der RVK Oberaargau

TU	Linie	Antrag RVK Oberaargau	Antwort AÖV
BLS	440	Langenthal-Huttwil: Montag bis Sonntag 30'-Takt von 20 bis 22 Uhr verlängern (+3 KP)	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
BLS	440	Langenthal-Huttwil: Auch an Wochenenden durchgehender 30'-Takt vor 16.00 Uhr (+10 KP an Sa, +8 KP am So) einführen	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
ASM	40.064	Linie 64 auf Abschnitt Langenthal Bhf - Lotzwil Nord beschränken (und auf Bedienung des Schorenquartier verzichten) und ganztags als 15'-Takt führen (Aufstufung von AS 3 zu 4 nötig).	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
ASM	40.052	Herzogenbuchsee-Langenthal-Thunstetten: Angebot beibehalten, obwohl Minimalanforde-rungen aktuell nicht erreicht werden. Zwischen Bhf Langenthal und Thunstetten neu via Schoren-Quartier und nicht wie bis anhin via Stadtzentrum Langenthal verkehren.	Linienführung kann nur in Anhängigkeit zur Linie 64 angepasst werden. Zudem müssen zuerst die Resultate der weiteren Abklärungen zur Linie durch die RVK abgewartet werden. Der Antrag wird abgelehnt.
SBB	40.054	Herzogenbuchsee-Seeberg-Wynigen: Montag-Sonntag ganztags (min. bis 22 Uhr) ein integraler 60'-Takt einführen (3 zusätzliche Kurspaare zur Schliessung von Taktlücken)	Die Minimalwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nur knapp erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau wieder erneut sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
SBB	450	Aktives Einsetzen von Seitens Kanton bei SBB - für die Wiedereinführung des ursprünglichen Angebots nach 22 Uhr (30-Min.-Takt ohne Lücken) zwischen Bern und Olten; - für die Wiedereinführung einer zusätzlichen Spätverbindung aus Zürich und Olten nach Bern (via Langenthal und Her-zogenbuchsee) sowie - für den IR-Halt in Wynigen, d.h. für den 30-Min.-Takt der RE/IR-Züge in Wynigen einsetzen.	Der Kanton setzt sich regelmässig für dieses Anliegen ein. Gleichzeitig weist die SBB darauf hin, dass das Abendangebot eine negative Wirtschaftlichkeit aufweist und die Nachfrage am Abend nicht verbessert werden konnte.
-	-	Erarbeitung der Grundlagen durch Kanton zum Einsatz von autonomen Fahrzeugen als Ergänzung des ÖV bis zum nächsten RAK. Region Oberaargau stellt sich als Pilotregion zur Verfügung.	Kenntnisnahme. Der Kanton verfolgt die Entwicklung der neuen Technologien aufmerksam.

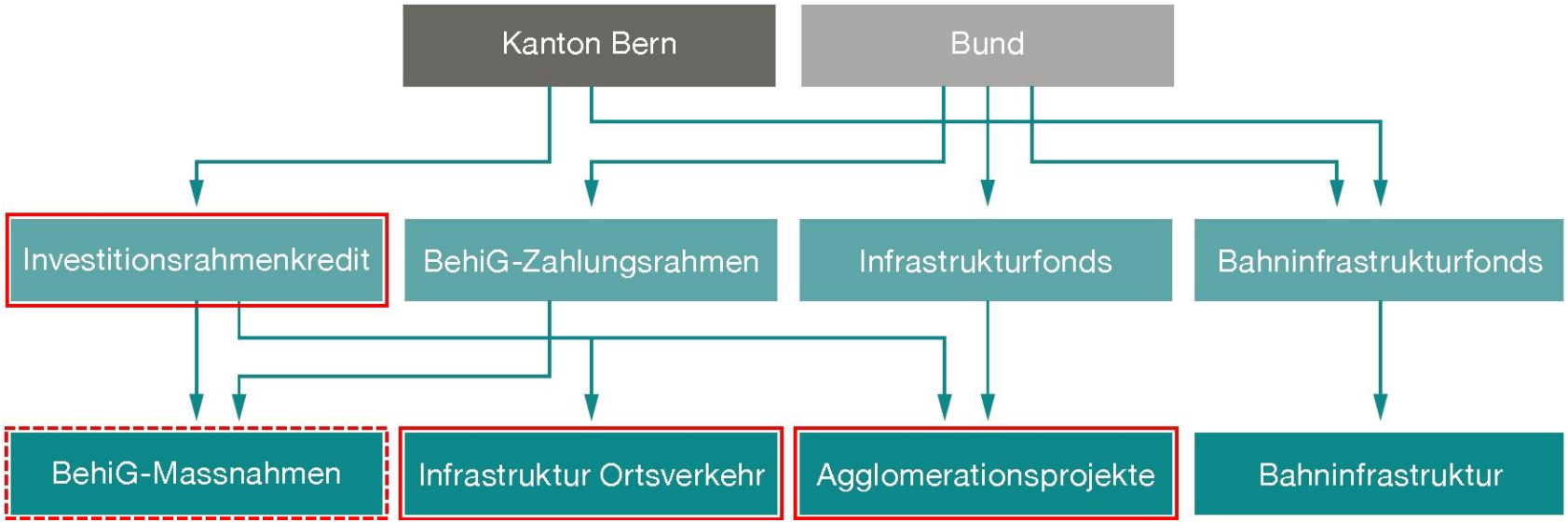
Finanzielle Auswirkungen des Angebotsbeschlusses 2018 - 21





Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018 - 21

Zuständigkeiten bei der Infrastruktur-finanzierung



Inhalt Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr

- Ermöglicht Überblick über die geplanten Investitionen beim ÖV
- Umfasst die in den Jahren 2018 - 21 zu verpflichtenden Investitionsbeiträge an die Projekte des öffentlichen Verkehrs
- Die Ausgaben fallen somit ab 2018 und über das Jahr 2021 hinaus an
- Ist eine Kompetenzdelegation des Grossen Rats an den Regierungsrat

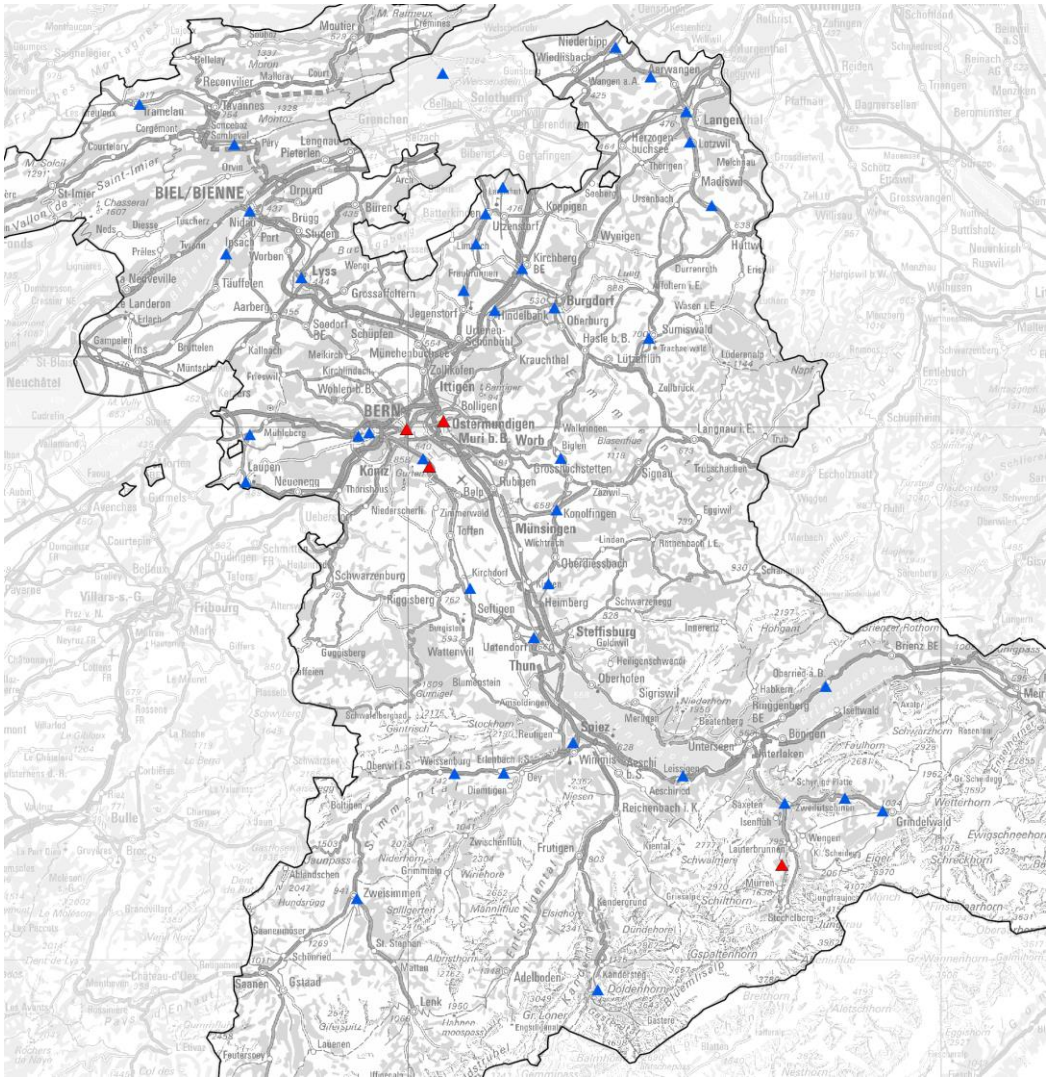
Schlüsselprojekte des IRK 2018 - 21

- Zugang Bubenberg
- ÖV-Knoten Ostermundigen
- Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern
- Sanierung der Adhäsionsbahn Grütschalp - Mürren

Weitere Projekte des IRK 2018 - 21

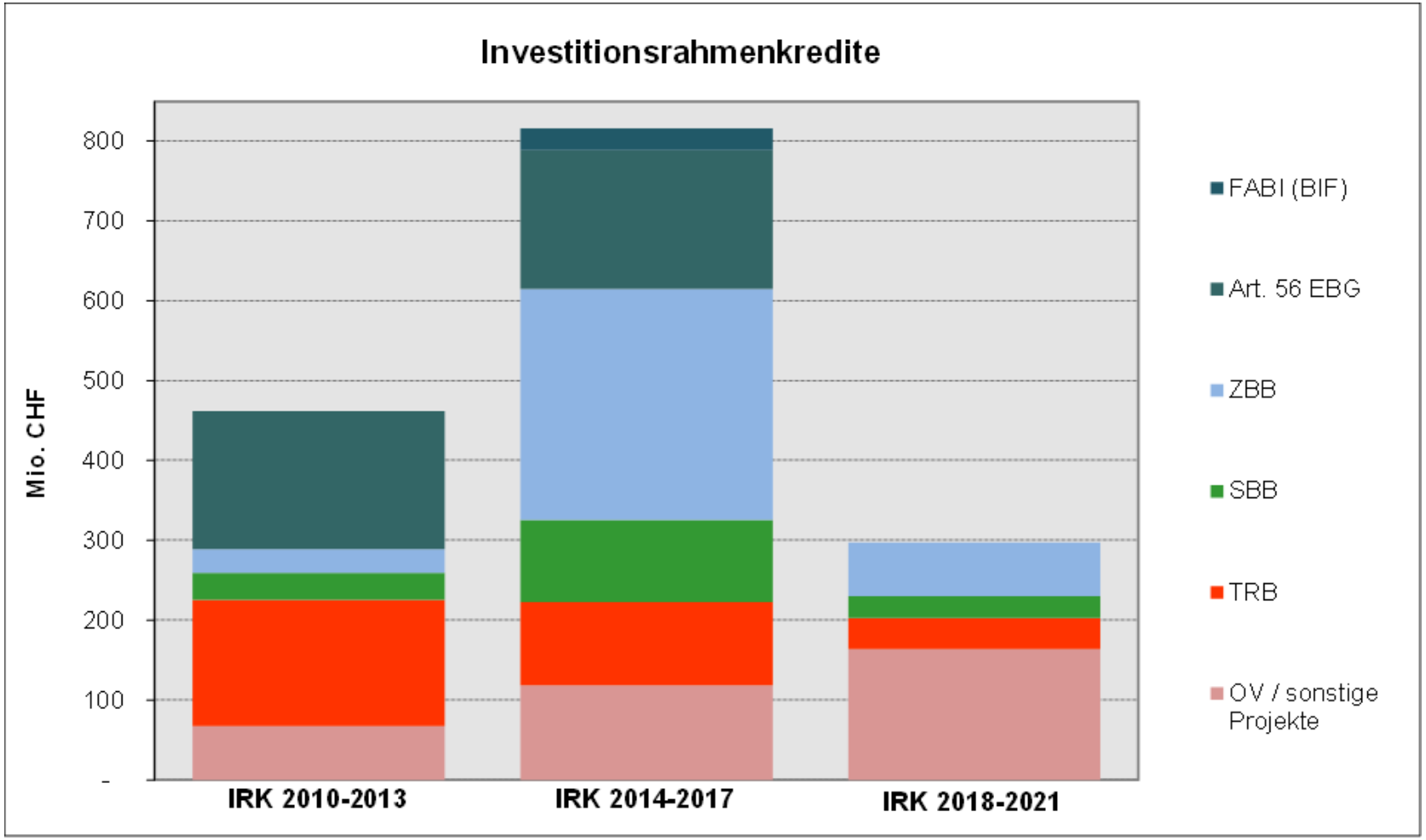
- Erneuerung und Substanzerhalt Ortsverkehr (Fahrleitungs- und Gleissanierungen auf dem Tramnetz von Bernmobil)
- Verlängerung der Trolleybuslinie 11 nach Warmbächliweg
- Umsteigeanlagen (Aarberg, Langenthal, Burgdorf, Laupen, Oberdiessbach und Meiringen)
- Verbesserung des Zugangs zur Bahn
- Beiträge zur Umsetzung des BehiG

Investitionsprojekte 2018 - 21 (Beispiele)



- ▲ Infrastrukturprojekte 18-21
- ▲ IRK-Projekte

Höhe des Investitionsrahmenkredits



Fragen ?