

## Angebotskonzept 2005 Kanton Bern

Amt für öffentlichen Verkehr

Reiterstr. 11

3011 Bern

Stand Juni 2003, die Nummerierung bezieht sich auf diejenige der abgegebenen Unterlagen

### Grundsätzliches

Der Bericht ist sehr ausführlich mit Grundsätzen, Rückblick und Ausblick. Beim Ausblick fehlen ungefähre Verkehrszeiten, was die Beurteilung in vielen Fällen erschwert.

Erfreulich ist die aktuelle Netzgrafik zum schweizerischen Fernverkehr, leider fehlt eine aktuelle Netzgrafik für den Schienen-Regionalverkehr im Kanton Bern.

Die Sprachregelung der Bahnen bzw. des Kursbuches sollte beachtet werden:

- Züge *kreuzen* sich nur, falls Zwangspunkte vorhanden sind (z.B. Bahnhöfe auf Einspurstrecken), auf Doppelspurstrecken *begegnen* sie sich.
- Werktage sind gemäss Kursbuch und den meisten anderen Fahrplanunterlagen Montag–Samstag (und nicht Montag–Freitag) ohne allgemeine Feiertage.

Ohne dies bei den einzelnen Linien immer festzuhalten, erinnern wir an die Grundsätze eines vernünftigen Angebotes im öffentlichen Verkehr:

- Taktfahrplan ohne Lücken, Brüche und Abweichungen, nötigenfalls mit Ausnahme des ersten und letzten Zuges/Kurses
- Takt mindestens Montag–Samstag und ab Betriebsbeginn bis nach 20 Uhr gleich, nach 20 Uhr und am Sonntag ist ein geringeres Angebot vertretbar, aber ohne Taktbrüche gegenüber Montag–Samstag, mindestens stündlich ein Zug/Kurs, keine Fahrpläne mit anderen Symmetriezeiten (im Bericht als "asymmetrisch" bezeichnet).
- Die Nachfrage am Samstag ist (mindestens bei der S-Bahn) zwischen 9 und 16 Uhr etwa gleich wie oder leicht höher als Montag–Freitag, eine Ausdünnung am Samstag ist also unwirtschaftlich.

Wir verweisen auch auf unsere Stellungnahmen zu den Angebotskonzepten Biel–Seeland–Jura, Oberland-West und Oberland-Ost z.H. der RVK.

### 5.2.1.1 S-Bahn

#### S 1

Zwischen Laupen und Flamatt sollen nicht nur am Morgen, sondern auch mindestens zweimal am Abend Montag–Freitag zusätzliche Züge fahren, damit die Angebotsqualität im Berufsverkehr in beiden Richtungen übereinstimmen. Auch für die erheblich schlechter werdende Verbindung Richtung Fribourg sind diese Züge wichtig. Genauso wie am Morgen sind auch am Abend keinerlei zusätzliche Ressourcen notwendig.

#### S 2

Wir gehen davon aus, dass gem. des Angebotskonzeptes, Seite 67 der durchgehende Halbstundentakt zwischen Bern und Schwarzenburg tatsächlich an Werktagen, also Montag–Samstag eingeführt wird. Gerade bei der massiven Verschlechterung der Anschlüsse ist es wichtig, dass die Züge halbstündlich fahren, so dass wenigstens keine Wartezeiten von einer Stunde auftreten.

#### S 3/33

Angesichts der teilweise schlechten Anschlüsse der S3 in Bern mit dem Fernverkehr soll die S33 bis wenigstens 21 Uhr und mindestens auch am Samstag verkehren, damit wenigstens Belp und das Gürbetal gut Anschlüsse in Bern haben.

Erstaunlich ist trotz ausgebauter Infrastruktur die weiterhin lange Fahrzeit der S33 von 14 Minuten für die 12,6 km zwischen Bern und Belp mit nur einem Zwischenhalt.

Gerüchteweise soll die S3/33 in Thun auch ab Dezember 2004 in Thun nicht alle Anschlüsse herstellen können oder sollen Kaufdorf und Burgistein nur noch alternierend bedient werden (so dass diese Dörfer nur noch stündlich bedient würden und Fahrten zwischen diesen Ortschaften nur noch mit einem halbstündigen Aufenthalt in Thurnen möglich wären). Wir hoffen, dass diese Gerüchte nicht der Wahrheit entsprechen und würden dagegen protestieren.

#### S5, RX Neuchâtel–Bern

Die weitere Verlangsamung der RX mindert die Qualität und Konkurrenzfähigkeit dieser Stadtverbindung weiter, obwohl dies Strassenverbindung laufend ausgebaut wird. Ein Halt in Marin erachten wir als unsinnig,

angesichts des unmittelbar vorausfahrenden Regionalzuges Neuchâtel–Fribourg, von dem in Ins schlank auf den RX nach Bern umgestiegen werden kann (in der Gegenrichtung entsprechend umgekehrt). Wenn schon ist eher der heutige Halt in Bern Bümpliz Nord beizubehalten, so dass Bern West weiterhin halbstündliche Verbindungen Richtung Kerzers–Neuchâtel besitzt.

Äusserst ungünstig ist, dass Riedbach und Rosshäusern alle direkten Verbindungen Richtung Westen/Gümmenen und weiter verlieren, sowie Brünnen gar nie solche haben wird. Angesichts dessen ist der Anschluss zwischen der S5 und des RX (siehe oben) aus Richtung Neuchâtel einerseits und der S4 Richtung Rosshäusern in Bümpliz Nord in den Fahrplan aufzunehmen und zu gewährleisten, entsprechend umgekehrt in der Gegenrichtung.

Am Wochenende ist das gleiche Taktangebot zu fahren wie Montag–Freitag, die RX müssen täglich bis mindestens 21 Uhr verkehren.

Die gerüchteweise bedrohte Haltestelle Ferenbalm-Gurbrü ist beizubehalten.

#### **5.2.1.2 Biel–Seeland–Berner Jura**

##### **Biel–La Chaux-de-Fonds–Tavannes–Moutier**

Im Ansatz gutes Konzept!

Wir sind nach wie vor überzeugt, dass die Regionalzüge von Biel ab Sonceboz nach Moutier(–Solothurn) statt nach La Chaux-de-Fonds fahren. Die Übergangszeit in Sonceboz Richtung Moutier ist kürzer als diejenige Richtung La Chaux-de-Fonds, so dass für das Umsteigen mehr Zeit zur Verfügung steht. Auch die Anzahl zum Umsteigen gezwungenen Reisenden ist kleiner, da "nur" die nicht vom RX erschlossenen Bahnhöfe im Vallon-de-St-Imier sowie Reisende ab Frinvilier, Reuchenette und La Heutte Richtung La Chaux-de-Fonds betroffen sind. Für die Relation Biel–Tramelan kann das Umsteigen auf einen Fall beschränkt werden. Ideal wäre natürlich des "Flügel" in Sonceboz.

Der Einsatz von RM-GTW in der Vallée-de-Tavannes ist grundsätzlich begrüssenswert, darf aber keinesfalls zu Stehplätzen zwischen Sonceboz und Tavannes führen, weshalb "gewöhnliche" Pendelzüge eher geeignet sein dürften, die Nachfrage zu befriedigen und der Durchlauf bis/ab Biel kein Problem ist.

Im Vallon-de-St-Imier sollen die RX am Abend nicht wegfallen und der Takt bei den Regionalzügen soll nicht gebrochen werden, eine abschliessende Beurteilung ist aber mangels Unterlagen nicht möglich.

##### **Neuchâtel–Biel–Solothurn**

Gefordert sind raschbeschleunigende Kompositionen, mit denen Regionalzüge geführt werden können, die sich gut zwischen die Güterzugstrassen einordnen.

##### **Biel–Täuffelen–Ins**

Zwischen Biel und Täuffelen soll der Viertelstundentakt Montag–Freitag am Morgen und Abend realisiert werden.

Zwischen Täuffelen und Ins soll der Halbstundentakt mindestens im bisherigen Umfange weitergeführt werden.

##### **Lyss–Büren a.d.A.**

Die Zusatzzüge sollen mindestens Montag–Freitag am Morgen und Abend geführt werden. Der Stundentakt darf zu keiner Zeit unterschritten werden.

#### **5.2.1.3 Oberaargau**

##### **Solothurn–Niederbipp–Langenthal–St. Urban**

Wenn die SBB-Regionalzüge in Niederbipp auch langfristig keine besseren Anschlüsse herstellen, unterstützen wir die ASm-Neubaustrecke Niederbipp–Oensingen.

Mangels genauerer Fahrpläne (z.B. Netzgrafik) kann das vorgesehene Angebot nicht beurteilt werden.

##### **Langenthal–Huttwil–Wolhusen**

An Werktagen soll tagsüber durchgehend der Halbstundentakt gelten. Wir unterstützen das Anliegen der RVK nachdrücklich (auch wenn wir *nicht* vernehmliast wurden). Das Potenzial der Strecke und die Anschlüsse an den Endpunkten sind gut.

#### **5.2.1.4 Emmental**

##### **Bern–Langnau–Luzern**

Den geforderten RX-Halt in Trubschachen und den Wegfall der Regionalzüge zwischen Langnau und Escholzmatt könnten wir nur aufgrund detaillierterer Angaben beurteilen.

Eine Ausdünnung der RX am Abend ist unzweckmässig, vor allem wenn die RX Regionalzugfunktionen übernehmen müssen.

### **Solothurn–Burgdorf–Thun**

Das Regelangebot tagsgüber (durchgehender RX, S44 Wiler–Burgdorf... und Regionalzug Walkringen–Thun) ist auch am Abend durchzuziehen. Taktbrüche im beschriebenen Umfang sind kundenfeindlich und damit letztlich auch nicht wirtschaftlich.

#### **5.2.1.6 Oberland West**

### **Spiez–Zweisimmen**

Wir sind weiterhin der Auffassung, dass die massive Fahrzeitverlängerung bei den Regionalzügen Spiez–Zweisimmen bzw. der lange Halt in Oberwil unakzeptabel und unnötig sind. Es entsteht der Eindruck, dass die Zielerreichung bei der Pünktlichkeit zum Selbstzweck wird. Je mehr die Fahr- und Haltezeiten ausgedehnt werden, desto einfacher ist es natürlich, das Pünktlichkeitsziel zu erreichen.

Der heutige Fahrplan ist stabil. Mit einem reichlichen Zuschlag von zwei Minuten für die zusätzliche Kreuzung der Regionalzüge (unter sich) kann auch künftig mit denselben Fahrzeiten gerechnet werden kann (49 statt 47 Minuten zwischen Spiez und Zweisimmen). Dies umso mehr, als bereits im Fernverkehr des Korridors Bern–Spiez–Interlaken im Vergleich zu heute mehr Reserve eingeplant wird.

Die (im Vergleich zum Konzept) kürzere Fahrzeit der Regionalzüge ist dazu zu nutzen, in Spiez die Anschlüsse zwischen den Regionalzügen Spiez–Zweisimmen und den IC von/nach Brig bzw. Interlaken sicherzustellen. Diese Anschlüsse sind unter anderem für den Verkehr zwischen einzelnen Tourismusregionen wichtig, so dass die Feriengäste mindestens während des Aufenthaltes den öffentlichen Verkehr nutzen können.

Die regelmässigen zweistündlichen RX dürfen nur zusätzliche Halte einschalten, wenn dies ohne Taktabweichung möglich ist bzw. wenn für die zusätzlichen Halte in Wimmis, Oey und Boltigen Taktabweichungen notwendig sind, dürfen sie nur bei den Zusatz-RX (und nicht den zweistündlichen, regelmässigen Zügen) angeordnet werden. Ebenso müssen die Zusatz-RX eine Fahrordnung erhalten, die bei den regelmässigen zweistündlichen *keine* Taktabweichungen verursacht.

Bei den Regionalzügen darf es am Abend nicht zu einem Taktbruch kommen ("asymmetrischer" Fahrplan).

### **Zweisimmen–Lenk**

Die drei verschachtelten Zweistudentakte müssen tagsüber konsequent durchgezogen werden, damit das Angebot wenigstens halbwegs merkbar bleibt. Allfällige Bedürfnisse für ein abweichendes Angebot sind nötigenfalls durch Zusatzzüge (ev. nur Montag–Freitag) abzudecken.

### **Spiez–Reichenbach**

Da im Simmental der Takt der Regionalzüge am Abend ohne Bruch durchzuziehen ist, kann der abendliche Regionalverkehr auch im Kandertal problemlos auf der Schiene geführt werden.

#### **5.2.1.7 Oberland Ost**

### **Spiez–Interlaken**

Die Haltestelle in Faulensee darf nicht aufgehoben werden, sondern muss weiterhin auf Verlangen bedient werden:

- Verkehr ab Faulensee Richtung Osten (Interlaken) und umgekehrt
- generelle Erschliessung des oberen Dorfteiles

RX und Regionalzüge müssen sich zusammen zum Studenttakt ergänzen, ein 40-80-Minuten-Rhythmus - dazu noch nur in einer Richtung - ist unakzeptabel.

### **Interlaken–Brünig–Luzern**

In Interlaken Ost ist der Anschluss zwischen den Brünigschnellzügen und den BOB-Zügen zu gewährleisten:

- Mit Umsteigen am gleichen Perron: Brünigzug Gleis 3, BOB-Zug Gleis 2. (Hingegen ist ein Umsteigen am gleichen Perron zwischen den Brünigschnellzügen und den Berner Fernverkehrszügen nicht mehr zwingend.)
- Es ist nicht einzusehen, warum die Brünigschnellzüge Richtung Luzern eine um vier Minuten längere Fahrzeit brauchen (bzw. warum die Aufenthalte in Meiringen und Giswil in dieser Fahrrichtung länger sein müssen) als in der Gegenrichtung.

- Die bis Ende 2004 endliche zu installierende Zugsicherung erlaubt die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf verschiedenen Abschnitten von 80 auf 100 km/h, was allein zwischen Brienz und Meiringen eine Fahrzeitreduktion von fast 2 Minuten ermöglicht.
- Es ist kundenfreundlicher, die Anschlüsse an 360 Tagen herzustellen und an fünf Grossverkehrstagen mit grösseren Verspätungen sie brechen zu müssen, als dass die Kunden während des ganzen Jahres bei der Einfahrt in Interlaken dem vermeintlichen ausfahrenden Anschlusszug winken können.

### **Interlaken–Grindelwald/–Lauterbrunnen**

Die Regionalzüge sollen bis 20 Uhr durchgehend halbstündlich, anschliessend bis 24 Uhr stündlich verkehren.

#### **5.2.2 Busverkehr (nur ausgewählte Linien)**

Wir begrüssen die Verlängerung der Buslinie Biel–Meinisberg nach Grenchen, um dort Fernverkehrsanschlüsse Richtung Delémont und Olten herzustellen. Es ist sinnvoll, dass Meinisberg im öV nicht mehr Sackgasse ist, was auch der Kanton unterstützen soll.

Wir erachten es als richtig, die Buslinie Röthenbach–Signau nicht mehr bis Langnau zu führen. Für die Erschliessung des Signauer Ortsteils Schüpbach haben wir bereits früher eine Bahnhaltestelle vorgeschlagen, da die Parallerschliessung mit dem Bus unsinnig ist.

Für den Frienisberg unterstützen wir das von der RVK vorgeschlagene Konzept mit der Aufstufung einiger Abschnitte. Nur mit einem gut verknüpften öV kann er mit dem Individualverkehr konkurrieren.

Angesichts des wegfallenden Bahnanschlusses in Kehrsatz müssen die Postautos vom Längenberg (Niedemuhlern) wieder bis zum Hauptbahnhof/zur Schanzenpost fahren. Die ausschliessliche Verbindung mit dem Tram bis in die Innenstadt ist eine Zumutung, die die Kunden nicht akzeptieren werden, die Nachfrage wird zurückgehen.