



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern

Marco Rupp

Geschäftsführer der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4)

B3 ÖV-Strategien unter Kostendruck

Mit knappen Mitteln das Optimum herausholen: Erfolgsgeschichten und Grenzen

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs
in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern



Mit knappen Mitteln das Optimum herausholen Erfolgsgeschichten und Grenzen

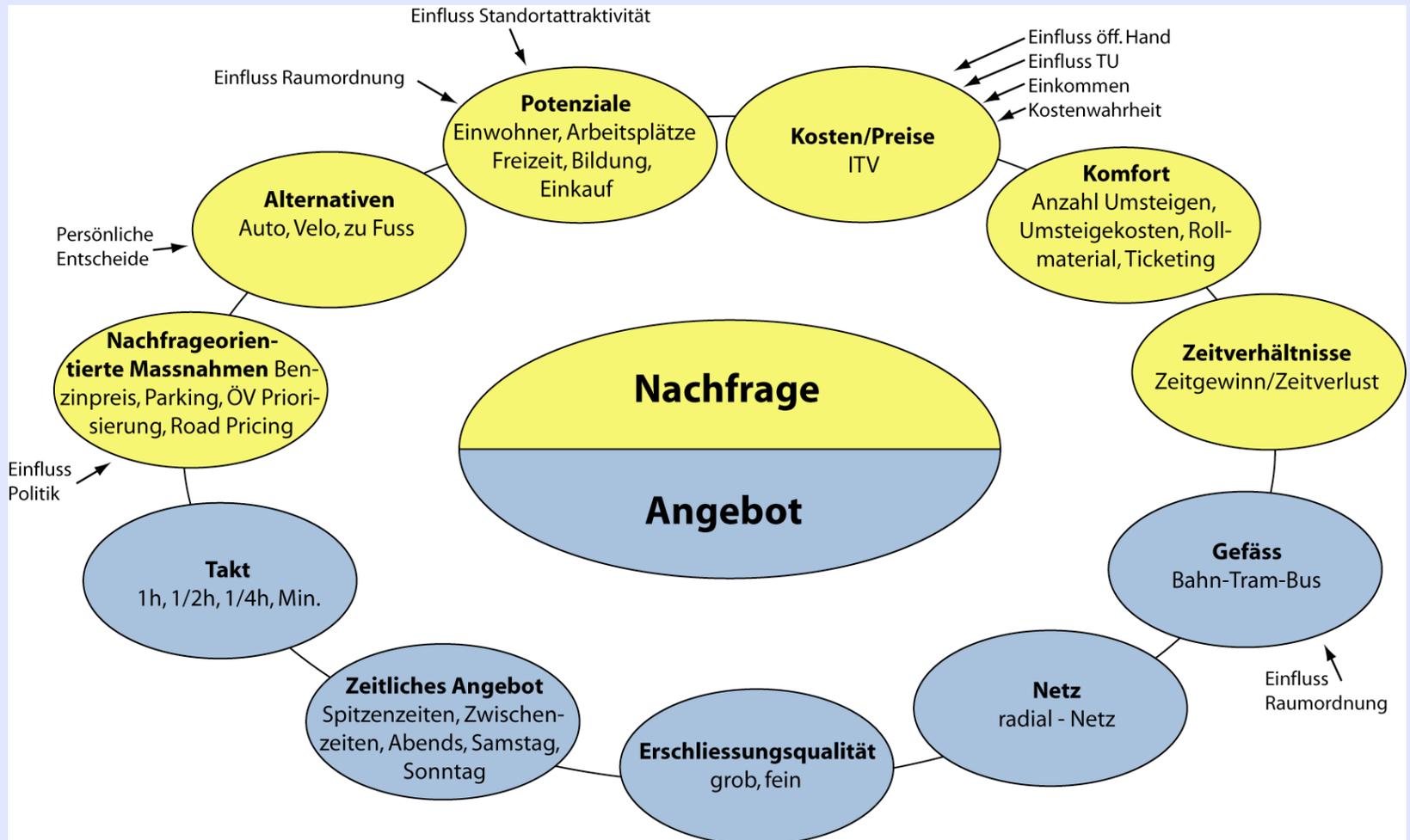
Marco Rupp

Geschäftsführer Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4)

c/o ecoptima ag, Bern

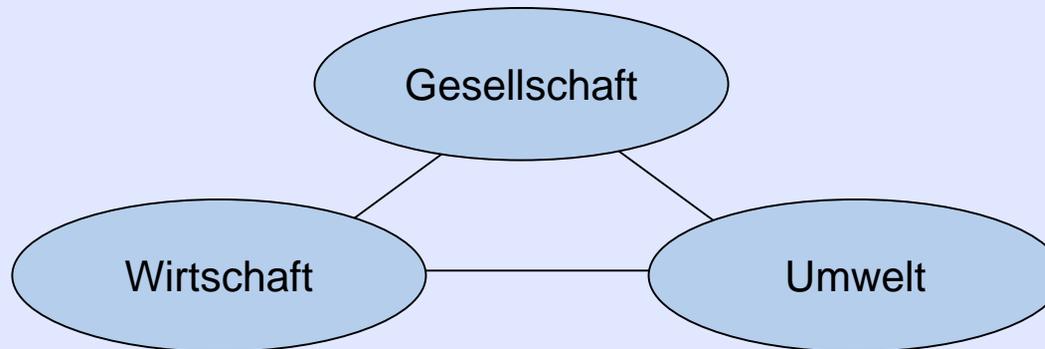


Nachfrage/Angebot





Was wollen wir?



- Eine nachhaltige Entwicklung hat ihren Preis
- Können wir günstiger produzieren?
 - Strukturelle Komponenten (Kosten der Weite)
 - Angebotsorientierte Komponenten (Menge, Netzaufbau)
 - Betriebliche Komponenten (Organisation u.a.)
- Viele Leute auf dem ÖV mit einem guten Kostendeckungsgrad heisst nicht ein billiger ÖV



Einflussnahme der öffentlichen Hand, Zusammenspiel Nachfrage und Angebot

- Nachfrageorientierte Massnahmen --> „Wettbewerb“ ÖV-MIV beeinflussen: MIV weniger attraktiv machen
Problematik: Politische Akzeptanz und Einfluss auf (wirtschaftliche) Standortattraktivität
- Potenziale ausschöpfen: Dezentrale Konzentration --> Rolle Raumordnung
- Angebot und Nachfrage zum Einklang bringen: Takt, zeitliches Angebot, Erschliessungsqualität, Gefäss
- Angebots-Alternativen? Rufbus, Carlos, Carsharing/Mobility/Raillink

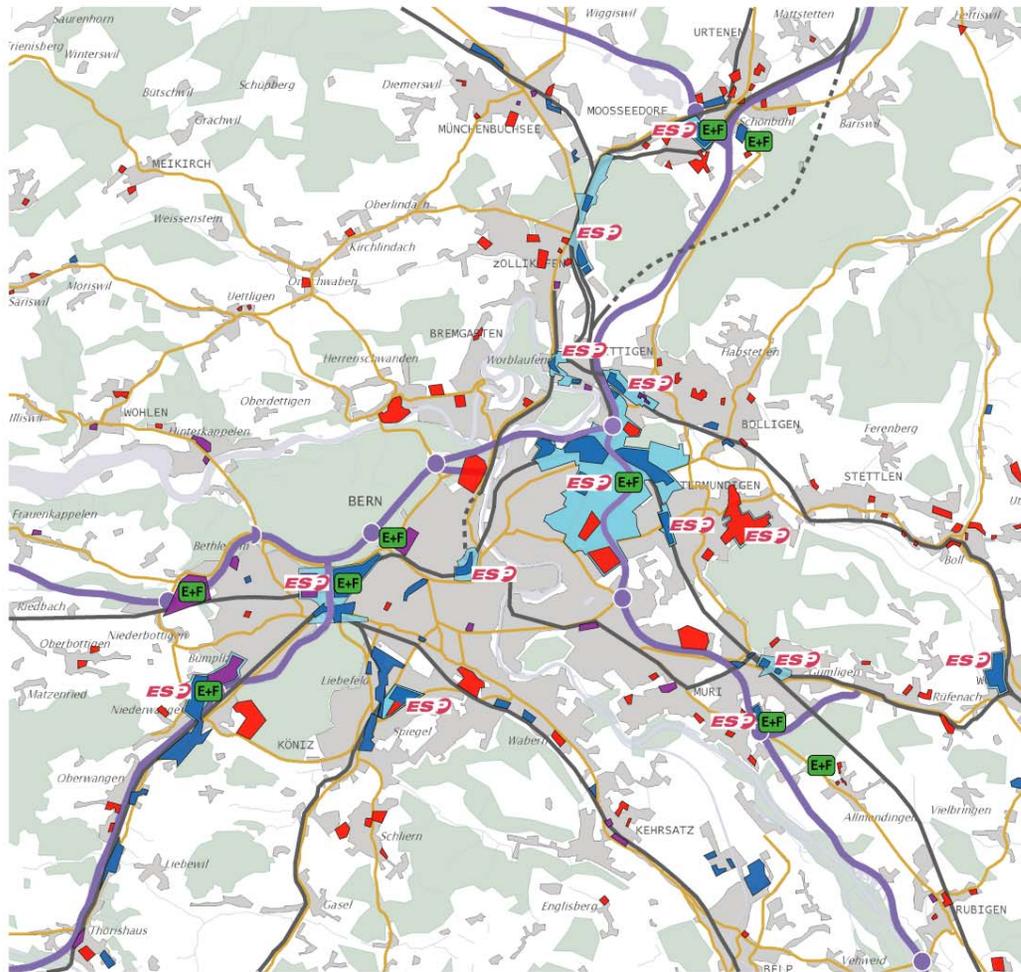


Nachfrage 1

- ESP Arbeiten + ESP Wohnen
- Ortsplanung
- Regionalplanung/Agglomerationsprogramm
- Parkieren in Zentren (Begrenzung, Preis)
- Betriebs- und Gestaltungskonzept / ÖV Priorisierung
- Tempo 30 / Blaue Zone in Wohnquartieren
- Road Pricing



Nachfrage 2



Bauzonenreserven und Umstrukturierungsgebiete in der Region Bern

(Mindestgrösse: 0.25 ha)

Legende:

-  Reserven/Umstrukturierung Wohnzonen
-  Reserven/Umstrukturierung Arbeitszonen
-  Reserven/Umstrukturierung Gemischte Gebiete
-  Entwicklungsschwerpunkte
-  Einkaufs- und Freizeitstandorte
-  Eisenbahnlinien
-  Autobahnen

Stand der Planung:

Bauzonenreserven: Erhebung 2002, RVK/VRB

ESP: gemäss kantonalem Richtplan

E+F: gemäss Regionaler Richtplan Teil 1, VRB

(Erlass: 20.06.03)



Regionale
Verkehrskonferenz
Bern-Mittelland

4. Berner Verkehrstag
13. August 2004

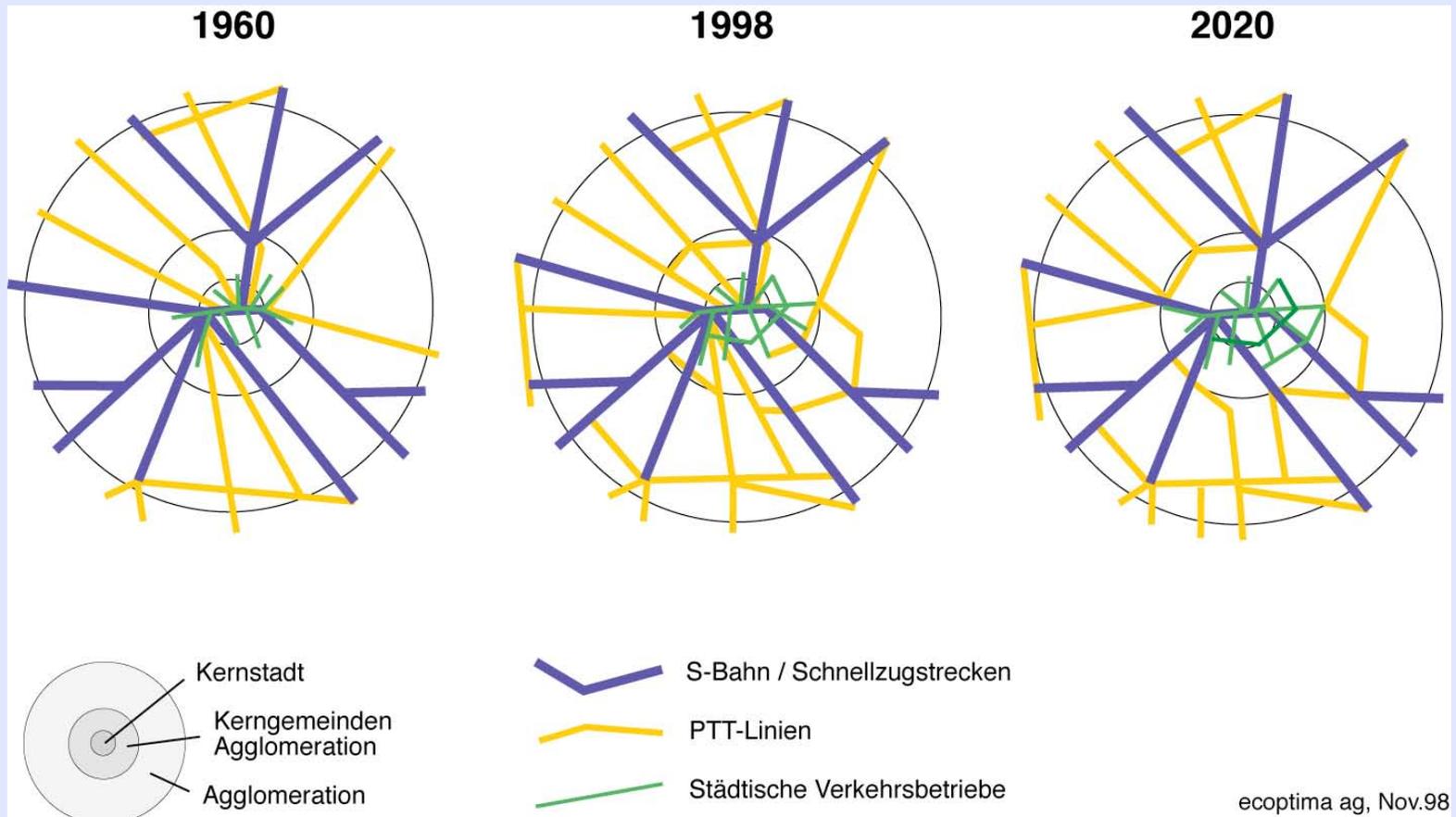
Angebot

- Entwicklungsstrategie Netz
- Entwicklungsstrategie ÖV: Angebot und Gefässe
- Korridorstudien MIV-ÖV-Langsamverkehr --> Abstimmung
- Angebotskonzepte



Entwicklungsstrategie Netz

Bsp. Region Bern, Prinzipskizzen





Entwicklungsstrategie ÖV: Angebot und Gefässe

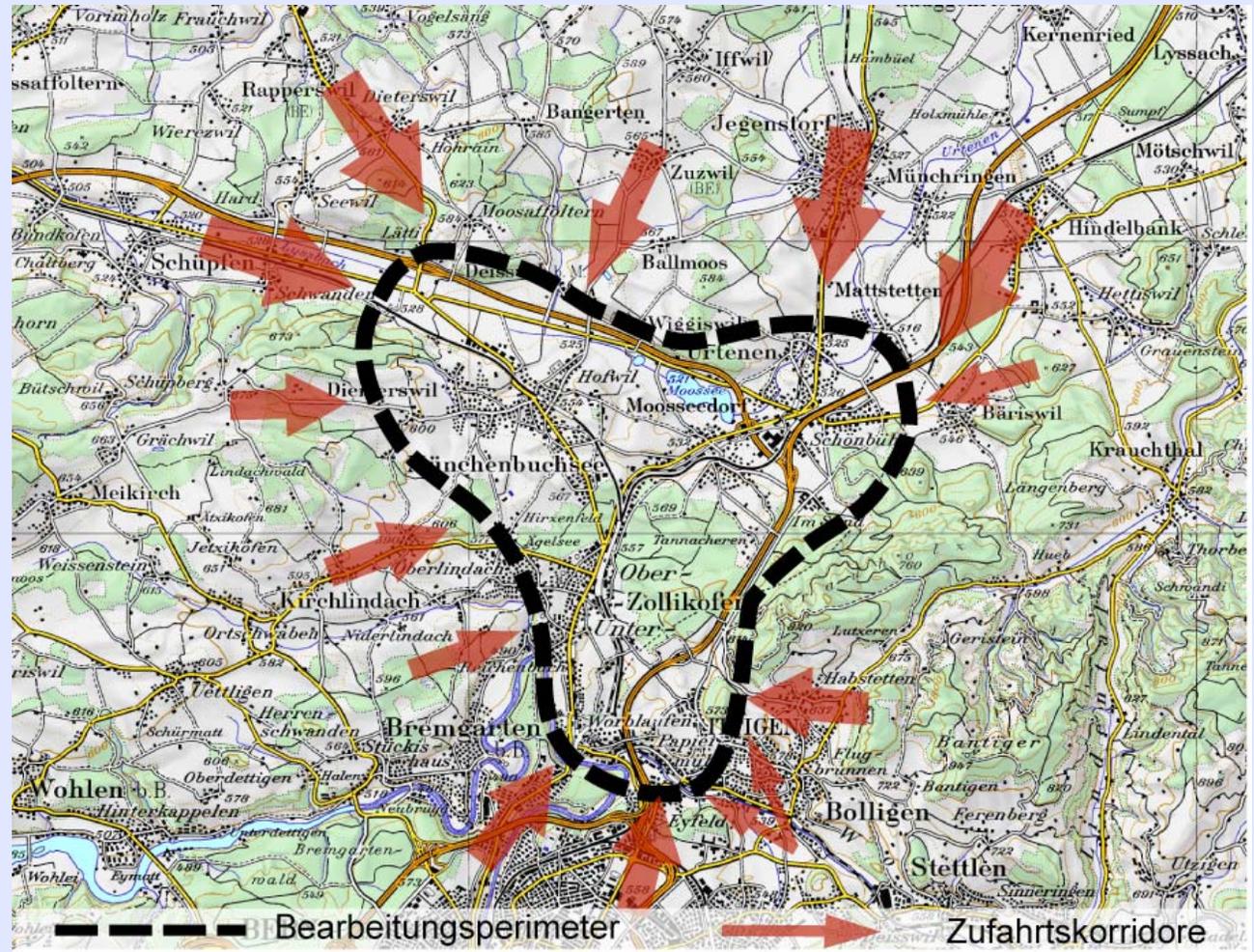
Entwicklungsziele	Kernelemente	Positive Auswirkungen	Probleme / Konflikte
Städtenetz Schweiz	Stärkung des Streckennetzes CH Ausbau der Infrastruktur Angebotsausbau Ziel: 1/2h-Takt, Zürich: 1/4h-Takt in Spitzenzeiten	Stärkung der Kernagglomeration bzgl. Arbeitsplätzen, Freizeit Stärkung der Region bzgl. Wohnen	Einspurige Streckenabschnitte Zufahrtsstrecken zum Bahnhof und im Bahnhof Bern Kapazitätsengpässe
Espace Mittelland (EM)	Bessere Beziehungen zwischen Bern und den Mittelzentren Angebotsausbau Ziel: 1/2, bzw. 1/4h-Takt	Stärkung des EM Bzgl. Arbeitsplätze, Freizeit und Wohnen	Einspurige Strecken- abschnitte Zufahrtsstrecken zum Bahnhof und im Bahnhof Bern Kapazitätsengpässe
Agglomeration Bern	Verbesserung des Agglomera-tions- und Regional-verkehrs Ausbau der S-Bahn zu 1/4h-Takt Ausbildung von Umsteigeknoten Anpassung der Gefässe an die Nachfrage (regionales Tram-konzept)	Stärkung des Wohnens in der Agglomeration Bern, Konzentration der Arbeitsplätze in den Entwicklungsschwerpun- kten (ESP)	Zufahrtsstrecken zum Bahnhof Bern zu den Zeiten 00' und 30', Umstellung Bus - -> Tram in der Kernagglomeration



Regionale
Verkehrskonferenz
Bern-Mittelland

Korridorstudie MIV-ÖV-Langsamverkehr

Bsp. Korridor Nord





Angebotskonzepte

Erfolgskontrolle

- Verlängerung Linie G (Helvetiaplatz --> Casinoplatz) 1997: + 20% Passagiere (1996-2000), Zusatzkosten + Fr. 50'000.–
- Fahrplanausbau RBS-Linien J+M 2000: + 8% Einnahmen, 3-4 % Verlagerung Modalsplit zu Gunsten ÖV, +6-7 % Passagiere auf Linie M, Zunahme der An-zahl Kurse Bern-Zollikofen/Moosseedorf + 15%, Moosseedorf-Urtenen + 40%
- Längenberg 2003: + 18% Fahrgäste, Rettung einer „SAR-Linie“, ± gleiche Kosten dank Umsteigen in Toffen/Mühlenturnen
- Angebotskonzept Mühleberg/Frauenkappelen 2003: + 20% Passagiere mit strukturellen Massnahmen bei leicht höheren Kosten, Aufgabe Rufbus ab 2005
- Erfolgskontrolle Abendangebot Bernmobil/Linie 28, Taxiangebot: Kostendeckungsgrad kann à priori nicht erreicht werden

--> Eine einheitliche Systematik der Erfolgskontrollen ist in Arbeit



Fazit

- Wir kommen nicht darum herum, die Fragen zu beantworten:
Welches ÖV-Angebot wollen wir und zu welchem Preis?
- Der ÖV braucht eine „Grundnachfrage“. Ist diese nicht vorhanden, wird der ÖV nicht adäquat eingesetzt
- Alternative ÖV-Angebote wie der Rufbus sind ernüchternd. Ansätze im Bereich P+R, „Taxidienste“, Carsharing sind erfolgsversprechender
- Optimieren ist ein ständiger Prozess, aber mit Grenzen. Erfolgskontrolle wird zum Dauerthema (--> standardisieren!)
- ÖV Angebot-Raumordnung-nachfrageorientierte Massnahmen sind drei unzertrennbare Elemente
- Der Aufbau von ÖV Angeboten braucht Zeit: Es braucht eine Kontinuität in der ÖV-Strategie und im Angebot



Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern

Hans Amacker

Direktor Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)

B3 ÖV-Strategien unter Kostendruck

Mit knappen Mitteln das Optimum herausholen: Erfolgsgeschichten und Grenzen

4. Berner Verkehrstag

Agglomerationen unterwegs
in ihre Mobilitätszukunft

Freitag, 13. August 2004, Kursaal Bern

Berner Verkehrstag 2004

ÖV-Strategien unter Kostendruck

Hans Amacker

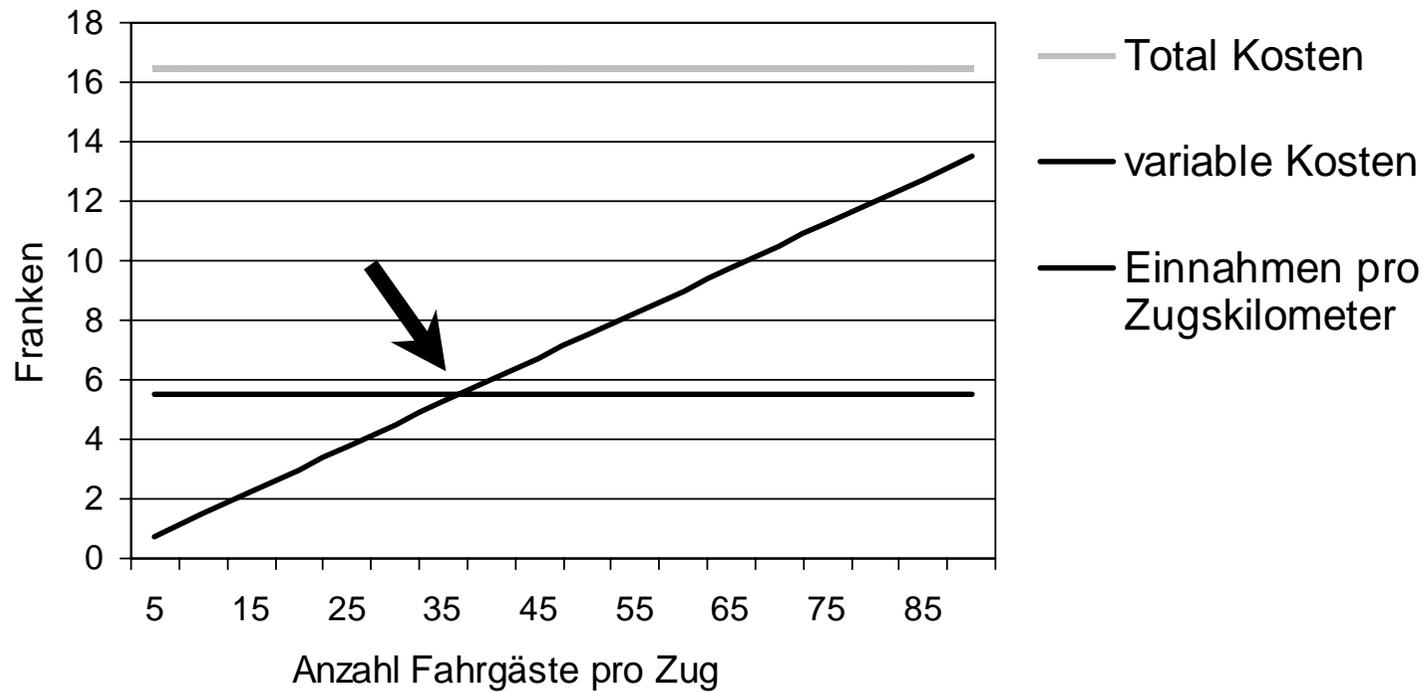
Regionalverkehr Bern-Solothurn

Betriebsplanung als Schlüssel zum Erfolg

- „Keep it simple“
- Angebotsqualität hängt nicht vom ****-Standard des Anbieters ab
- Taktfahrplan stufenweise aufbauen
- „Horses for courses“
- Vorhandene Produktionsmittel möglichst gut nutzen

Falls Markt vorhanden: Intervall verdichten!

Beispiel RBS Bahn



Verkehrsplanung (öV)

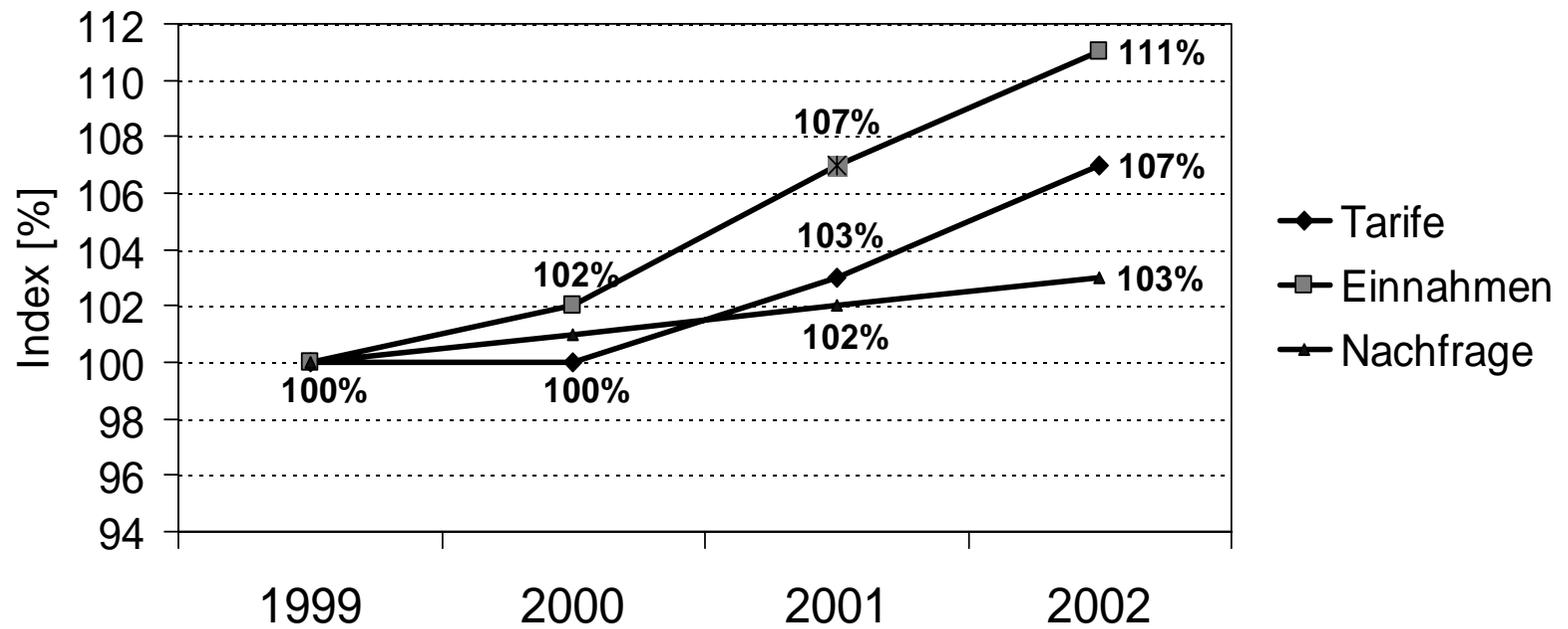
- öV heisst Verkehrsströme bündeln:
Dichter Fahrplan statt disperses Liniennetz
- Anwohnerumfragen: Potenziale nicht überschätzen
- Kosten-Nutzen-Überlegungen,
allenfalls Schwellenwert-Analysen
- Konzepte nicht kurzfristig ändern
- Erfolgskontrollen („Monitoring“ → „Keyboarding“)

Mögliche Kostentreiber im Betrieb:

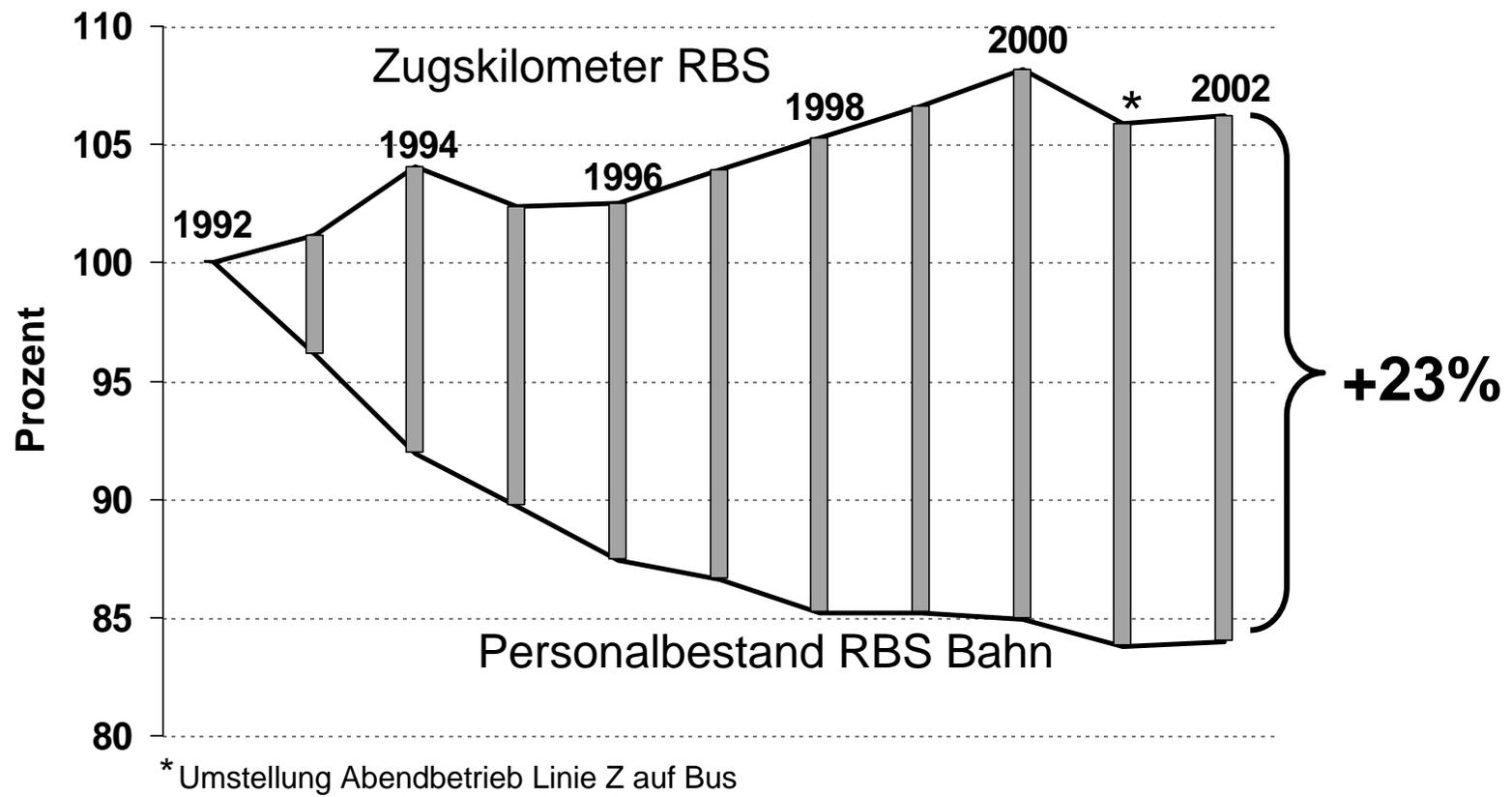
- Personalaufwändige Betriebskonzepte
(zB. manuelles Stärken/Schwächen von Zügen)
- Stehplätze bis 15' sind akzeptabel
- Komfortelemente
(zB. Klimaanlage beim Bus 7-10 Rp/km)
- Auf Schülerverkehr ausgerichtete Betriebskonzepte
im Linienverkehr (39 Wochen ↔ 52 Wochen)
- Leerfahrten (ungünstige Garagenstandorte)

Mut zu Tariferhöhungen

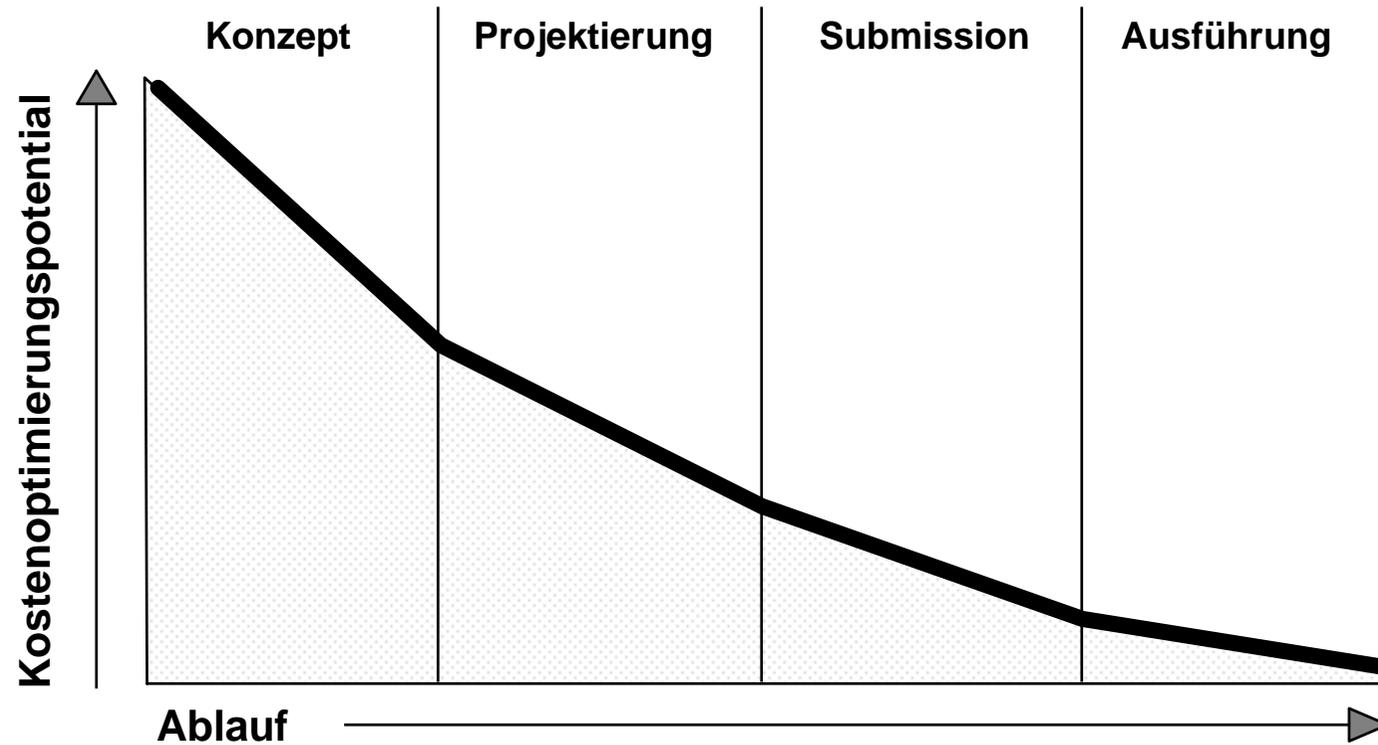
Beispiel RBS Bahn



Effizienz: Weniger Personal – mehr Züge



Einfluss auf Kostenoptimierungspotenzial



Teufelskreis beim Sparen

