

Tätigkeitsbericht 2018

Regelung der Nachfolge in der RVK-Geschäftsleitung

Prägendes Ereignis im RVK-Jahr 2018 war für einmal nicht ein ÖV-Thema, sondern die komplexe Regelung der Nachfolge in der RVK-Geschäftsleitung per 1.1.2019, da die beiden langjährigen Co-Geschäftsleiter fast zeitgleich auf diesen Zeitpunkt hin das Pensionsalter erreichten. Francis Daetwyler hatte die Geschäftsstelle nach Gründung der RVK im Dezember 1994 zunächst alleine betreut. Ab Mitte 1997 teilten sich Francis Daetwyler und Pierre Pestalozzi die RVK-Geschäftsleitung. Wie stark sich der öffentliche Verkehr im Seeland / Berner Jura in diesen 24 Jahren verändert hat, schilderten die zurücktretenden Geschäftsleiter anlässlich der Delegiertenversammlung Ende 2018 mit eindrücklichen Zahlen und Anekdoten.

Bereits Ende 2017 hatte sich der RVK-Vorstand mit der Nachfolgefrage zu befassen begonnen. Der Findungskommission gehörten nebst dem Präsidenten Ralph Thomas seitens Berner Jura Christophe Gagnebin und seitens Seeland Christine Jakob an. Zunächst galt es die Aufgaben der RVK-Geschäftsleitung zu präzisieren und zu quantifizieren. Unbestritten war, dass wiederum ein Tandem die RVK-Geschäfte führen soll, wobei der Teil Seeland, der gut 75% der Bevölkerung im RVK-Perimeter umfasst, um einiges aufwändiger ist und daher stärker bestückt sein muss als der Teil Berner Jura. Auf die öffentliche Ausschreibung im März hin bewarben sich fünf Planungsbüros resp. Planer-Duos. Aus dem aufwändigen Evaluationsverfahren resultierte eine klare Empfehlung der Findungskommission hin wurden denn auch an der Vorstandssitzung Ende Juni **Thomas Berz** vom Büro BHP Raumplan (Teil Seeland) und **Arnaud Brahier** von der Association Jura-Bienne (Teil Berner Jura) als neue Co-Geschäftsleiter gewählt.

Die Nachfolgeregelung im ersten Halbjahr und die Geschäftsleitungsübergabe im letzten Quartal 2018, erwiesen sich als deutlich zeitaufwändiger als ursprünglich gedacht. Im Budget 2018 waren diese Arbeiten unter „allgemeine Administration“ und „Sitzungsgelder „subsumiert; in der Rechnung 2018 sind diese Ausgaben spezifisch ausgewiesen.

Monitoring der Nachfrageentwicklung als Vorleistung zum AK 2022-25

Wie bereits im Tätigkeitsbericht 2017 festgehalten, brachte der Fahrplan 2018 zahlreiche Neuerungen resp. i.d.R. Angebotsverbesserungen, dies abgestützt auf den Angebotsbeschluss 2018-21. Viel Neues gab's vor allem im Seeland, so v.a. im Ortsverkehr Biel (Buskonzept Biel 2020 Etappe 1) und beim Buskonzept im Dreieck Lyss / Solothurn / Zollikofen. Zudem starteten Ende 2017 zwei auf die Pendlerspitzen beschränkten Versuchsbetriebe: Neue Buslinie 12 Brügg – Bözingenfeld (via neuem Autobahntunnel) und Verlängerung der Buslinie Grenchen – Lengnau abwechselnd nach Bözingenfeld und Orpund. Im Berner Jura brachte der Fahrplan 2018 v.a. fürs Plateau de Diesse grosse Verbesserungen. Bahnseitig erfolgten Angebotsverdichtungen auf den Strecken Biel – Delémont, Biel – Solothurn, Biel – Bern, Lyss – Büren, Täuffelen – Ins sowie Freiburg – Ins.

Die Fahrplanneuerungen scheinen sich im grossen und ganzen gut zu bewähren. Dies gilt insbesondere auch für die Etappe 1 des Buskonzeptes Biel 2020, die einerseits Neuerungen im Liniennetz und andererseits eine dringend nötige Entspannung von Betriebsumläufen brachte, was eine höhere Fahrplanstabilität zur Folge hatte. Dementsprechend zeigen im Bieler Ortsverkehr die Kundenzufriedenheit und Nachfragewerte sowie – ebenfalls sehr wichtig – die Zufriedenheit des Fahrpersonals wieder deutlich nach oben, nachdem es in den Jahren zuvor tendenziell abwärts ging. Eine vertiefte Erfolgskontrolle der im Dezember 2017 eingeführten Fahrplanneuerungen wird allerdings erst nach Vorliegen der vollständigen Daten zum Fahrplanjahr 2018 möglich sein.

Das Monitoring der Nachfrage- und Kostendeckungsgrad-Entwicklung stellt eine der zentralen Grundlagen für die Erarbeitung eines Regionalen Angebotskonzeptes dar. Zur Entlastung der neuen Co-Geschäftsleitung, die Anfang 2019 unverzüglich in die Arbeiten am Regionalen Angebotskonzept 2022-25 einsteigen muss, beschloss der RVK-Vorstand ein eingehendes Monitoring der Nachfrage-Entwicklung im Zeitraum 2014-2017. Die Studie wurde um Aussagen zur Kostendeckungsgrad-Entwicklung ergänzt. Der Schlussbericht lag Ende des Berichtsjahrs vor und zeigt stark divergierende resp. in etlichen Fällen nicht sehr erfreuliche Entwicklungen im RVK-Perimeter auf, wobei festzuhalten ist, dass im Jahr 2017 die ÖV-Nachfrage auch gesamtschweizerisch einen Rückschlag erlitt. In diversen Fällen dürfte sich die zusätzliche Analyse der 2018er-Werte aufdrängen, bevor Folgerungen fürs AK 2022-35 gezogen werden.

Als Vorleistung für das Regionale Angebotskonzept 2022-25 war auch der Workshop Ende November mit Vertretern der im RVK-Perimeter tätigen Transportunternehmungen und weiteren Gastmitgliedern der RVK konzipiert. Der Anlass, an welchem die mittelfristigen ÖV-Perspektiven im Seeland / Berner Jura diskutiert wurden, bot auch Gelegenheit, die künftigen RVK-Geschäftsleiter mit den neben den Gemeinden wichtigsten Partnern der RVK bekannt zu machen.

Fahrplan 2019

Obwohl grundsätzlich nur alle zwei Jahre grössere Fahrplananpassungen in Frage kommen, gingen per Fahrplan 2019 drei weitere Postulate aus dem Regionalen Angebotskonzept 2018-21 in Erfüllung, nämlich der auf die Morgen- und Abend-Pendlerspitze beschränkte Versuchsbetrieb Lyss – Jens – Bellmund (neue Linie 369), das versuchsweise deutliche Mehrangebot auf der Ortsbuslinie 123 St-Imier gare – Hôpital – La Clef sowie die Verlängerung einzelner RE Biel – Delémont – Delle bis zur TGV-Station Belfort-Méroux. Im Juni nahm die RVK entschieden Stellung gegen gewisse für den Fahrplan 2019 angekündigte Angebotsabbauten im spätabendlichen Fernverkehr auf der Jurasüdfusslinie – erfreulicherweise liessen die SBB diese Pläne fallen.

Wichtigste übrige RVK-Themen im Berichtsjahr

- **Bahnlinien im Berner Jura:** Die Bahnlinien 226 / 411 bereiten der RVK weiterhin einige Sorge. Auf der Linie 226 wird zwar dank Nachfragesteigerung im Abschnitt Sonceboz – Tavannes die Mindestvorgabe neuerdings knapp erreicht, hingegen sind die Fahrgastzahlen im Abschnitt Malleray – Moutier nach wie vor rückläufig, was angesichts der konzeptionellen Schwächen des Angebots und angesichts der neu durchgehenden A16 nicht erstaunt. Weiterhin rückläufig sind die Fahrgastzahlen auch auf der Linie 411 (Solothurn – Moutier), wo die Mindestvorgaben auch beim Kostendeckungsgrad unterschritten werden. Eigentlich hätte die RVK im Berichtsjahr eine Planungsstudie zu mittelfristigen Angebotsoptionen auf den Bahnlinien 226 / 411 sowie zu Optionen auf der L 226 während der für 2021/22 angekündigten Totalsanierung der Weissenstein-Linie durchführen wollen. Angesichts des bevorstehenden Wechsels in der Geschäftsleitung wurde die Studie aufs Jahr 2019 verschoben.
- **Bahnhof Biel 2030:** Die Studien unter Ägide der SBB, wie der Bahnhof Biel mittel- bis längerfristig weiterentwickelt werden soll, nahmen im Berichtsjahr ihren Fortgang. Die RVK-Geschäftsstelle ist in der Begleitgruppe vertreten – diese tagte im Berichtsjahr dreimal. Die geplante Umplatzierung des BTI-Bahnhofs und die grosszügige neue Personenunterführung Ost dürften noch etliche Jahre auf sich warten lassen – hingegen wird in Bälde der einstige Posttunnel auf der westlichen Bahnhofseite als zusätzlicher Perronzugang dienen.
- **Doppelspur-Ausbauten:** Auf der Bahnlinie Bern – Neuenburg wurde nach langer Vorgeschichte und Bauzeit im Herbst 2018 der neue doppelspurige **Rosshäuserntunnel** in Betrieb genommen, was die Fahrzeit verkürzen und die Fahrplanstabilität erhöhen hilft. Um

den RE-Halbstundentakt Bern – Kerzers – Ins – Neuenburg (– La Chaux-de-Fonds) hinzukriegen, braucht es jedoch noch diverse weitere Infrastrukturausbauten, weshalb der einst angekündigte Umsetzungshorizont 2025 nicht mehr realistisch ist. Die Linie 305 bleibt aus RVK-Sicht auch aus diversen anderen Gründen eine Problemlinie, u.a. weil Müntschemier und Gampelen zu den wenigen Stationen im Berner S-Bahnnetz gehören, die nur im Stundentakt bedient werden.

- Mit Erleichterung verfolgte die RVK die Fortschritte bei der Projektierung des **Ligerz-Bahntunnels**, mit welchem der letzte Einspur-Abschnitt auf der Jurasüdfusslinie beseitigt werden soll. Ende des Berichtsjahrs führten die SBB Orientierungsveranstaltungen in den betroffenen Gemeinden durch, dies im Hinblick auf die öffentliche Auflage des Bauprojekts im Januar 2019. Die Inbetriebnahme des Bahntunnels ist auf Ende 2025 geplant und ist Voraussetzung für den lückenlosen Halbstundentakt des Regio Biel – Neuenburg. Per FP 2026 wird eine Anpassung des Angebotskonzeptes für Ligerz und fürs Plateau de Diesse notwendig werden. Auf Wunsch der Gemeinden fand in Ligerz Mitte 2018 eine weitere Sitzung statt, an der die RVK die Erschliessungsoptionen für Ligerz und fürs Plateau de Diesse darlegte und den Standpunkt bekräftigte, dass die Detailplanung frühestens im Jahr 2022 Sinn gibt – mit Ziel einer Aufnahme der angebotskonzeptionellen Empfehlungen in den Angebotsbeschluss 2026-2029.
- **Buskonzept Biel 2020, Etappe 2:** Viel Arbeit für die RVK, die VB und die betroffenen Gemeinden bescherte im Berichtsjahr die per Fahrplan 2020 geplante Etappe 2 des Buskonzeptes Biel 2020. Anfangs Jahr traf der abschlägige Beschluss aus Ipsach bezüglich einer versuchsweisen Feinerschliessung der Ipsacher Hangquartiere ein. Auch die anderen Konzeptvorschläge im Raum Biel Süd trafen auf starke Vorbehalte. So lehnte der Gemeinderat Nidau eine Verlängerung der Trolleybuslinie 4 mit neuem Wendeschleife beim Ruferheim ab, weshalb die aktuelle Wendesituation vor dem Bahnhof Nidau vorerst bestehen bleiben wird. Nach ausgiebigen Diskussionen scheint immerhin die zweite im Buskonzept Biel 2020 postulierte Konzeptanpassung auf gutem Weg: Trolleybus-Liniensplitting ab Haltestelle Continental und somit Feinerschliessung von Nidau West mit Wendepunkt im Beundenring. Noch steht allerdings der Beschluss des Nidauer Stadtrats aus.
Das aktuelle Busangebot im Raum Biel Süd stösst in der Gemeinde Port auf erheblichen Unmut. Ende des Berichtsjahres entwickelten die VB einen interessanten neuen Vorschlag, der in den nächsten Monaten vertieft zu prüfen sein wird. Eventuell wird deshalb nach der Etappe 2 des Buskonzeptes Biel 2020 wenig später noch eine Etappe 3 folgen. Auch auf Boden der Stadt Biel wird zumindest eines der per Fahrplan 2020 geplanten neuen Konzeptelemente erst etwas später umsetzbar sein – hingegen sind alle anderen geplanten Anpassungen auf Kurs.
- **Covoiturage St-Imier – Val de Ruz:** Seit vielen Jahren wünschen die Gemeinden Val de Ruz und St-Imier eine Busverbindung über die Kantonsgrenze hinweg. Bisher waren die Kantone Neuenburg und Bern nicht bereit, dieses Anliegen respektive einen entsprechenden Versuchsbetrieb finanziell zu unterstützen. Deshalb hat der Regionalpark Chaseral im Berichtsjahr eine Studie betreff "covoiturage" (Mitfahrssystem) lanciert, an welche die RVK einen Beitrag von Fr. 5'000.- leistet. Leider hat das AÖV eine Mitfinanzierung abgelehnt. In der Begleitgruppe ist nebst den Gemeinden auch die RVK vertreten.
- **Busangebot in der Courtine:** Im Grenzraum BE / JU (Eckpunkte Reconvilier / Tramelan / Glovelier) vermag das aktuelle sonntägliche PubliCar-System nicht zu befriedigen und wird auch sehr schwach genutzt. Auf Einladung des AÖV hat die RVK eine Studie durchgeführt und schlägt einen deutlich attraktiveren, systematisierten Wochenendfahrplan vor, der mit bloss einem Fahrzeug auskommt und deshalb gegenüber dem Ist-Zustand kaum Mehrkosten verursachen dürfte. Ob das Ziel der Umsetzung per Fahrplan 2020 trotz der für Frühling 2019 angekündigten Linienausschreibung möglich ist, wird sich weisen.

- **Ortsbus Lyss:** Als nunmehr einzige ÖV-Linien im Seeland erreichen die drei Ortsbuslinien in Lyss weder die Mindestvorgaben bei der Nachfrage noch beim Kostendeckungsgrad. Aufgrund des dringenden Handlungsbedarfs erarbeitete die RVK-Geschäftsstelle einen Vorschlag zur Konzeptanpassung inkl. Aufhebung der kurzen Linie 364, was auch seitens Lyss unterstützt wird und per Fahrplan 2020 umgesetzt werden soll.
- **Linienausschreibung:** Im Herbst schrieb das AÖV die drei Buslinien 12, 74 und 75 in der Agglomeration Biel öffentlich aus. Für die L 74 Biel – Studen – Lyss postuliert die RVK seit längerem ein neues Angebotskonzept, welches auch Eingang in den Angebotsbeschluss 2018-21 fand; doch erachtet PostAuto als aktueller Konzessionär den Konzeptvorschlag als nicht fahrplanstabil machbar. Die Linienausschreibung wird zeigen, ob die von allen betroffenen Gemeinden unterstützte Neukonzeption eventuell doch umgesetzt werden kann – allerdings wäre dies frühestens per Fahrplan 2021 möglich.
- **Fragen rund um Bushaltestellen:** Grosse Wogen verursachte die Ende 2017 – übrigens ohne Einbezug der RVK – vorgenommene Verschiebung einer Bushaltestelle im Stedtl Erlach. Auf der Basis eines Vorschlags der RVK-Geschäftsstelle erfolgte Ende des Berichtsjahres eine erneute Verschiebung, die zumindest keine Anwälte mehr auf den Plan zu rufen scheint.
Seit längerem plädiert die RVK für eine Anpassung der Linienführung der Buslinie 73 in Pieterlen im Sinne einer Route via Kantonsstrasse statt durch verkehrsberuhigte Quartierstrassen und einem Wendepunkt auf dem Bahnhofareal selbst, womit auch die Bahnanschlüsse stabiler würden. Nachdem ein Konsens mit den Partnern (Gemeinde, ASM, SBB) gefunden wurde, war die Anpassung inkl. Erstellung der neuen Haltestellen per Fahrplan 2019 geplant – wegen eines ärgerlichen Missverständnisses kommt es nun zu einem Jahr Verzögerung.
Aufgrund von Anregungen des AÖV und des RBS stellte die RVK tatsächlich etliche Schwächen im aktuellen Haltestellenkonzept in Arch fest und erarbeitete daher konkrete Optimierungsvorschläge, die nun nächstes Jahr mit der Gemeindebehörden und dem TBA als Verantwortliche für die Kantonsstrasse zu diskutieren sein werden.
- **Nachtlinien:** In den letzten Jahren nahm die Nachfrage auf dem moonliner-Liniennetz tendenziell ab, auch im Seeland – Berner Jura. Wie die NLG (Nachtliniengesellschaft) im Gespräch mit der RVK-Geschäftsstelle festhielt, werden demnächst gewisse Anpassungen am Angebot vorzunehmen und die Verträge mit den Gemeinden anzupassen sein.
- **Hindernisfreie Bushaltestellen:** Mitte 2017 hatte das AÖV die "Arbeitshilfe hindernisfreie Bushaltestellen" publiziert, worauf die RVK als zusätzliche Hilfestellung für die Gemeinden und das TBA Tabellen aller Bushaltestellen im Seeland und Berner Jura erstellte, differenziert einerseits nach Gemeinden und andererseits danach, ob die Haltestellen Gemeindestrassen oder Kantonsstrassen betreffen, was für die Zuständigkeit betreff allfälliger Sanierungspflicht im Sinne des BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz) entscheidend ist. Die von der RVK erwarteten Abklärungen durch die Gemeinden betreff Sanierungsbedarf trafen leider trotz mehrmaliger Erinnerungs-Mails nicht vollständig auf der RVK-Geschäftsstelle ein. Einigen Gemeinden scheint das Thema entweder nicht wichtig genug, oder sie wollen es autonom behandeln. Allerdings zeigen die bisherigen Rückmeldungen, dass im ländlichen Raum nur relativ wenig dringender Handlungsbedarf (Umsetzungsfrist bis 2023 gemäss BehiG) im Sinne der Arbeitshilfe besteht. Anders sieht es im städtischen Raum aus, weshalb auch die Stadt Biel für die kommenden Jahre erhebliche Geldsummen für die behindertengerechte Sanierung von Bushaltestellen bereitgestellt hat. Bezüglich Bushaltestellen entlang von Kantonsstrassen ist das TBA (OIK III) in der Verantwortung und hat im Berichtsjahr entsprechende Abklärungen vorgenommen.
- **Kostenverteilungsschlüssel 2019/2020:** Mitte des Berichtsjahrs verschickte die RVK im Auftrag des AÖV die Entwürfe betr. Kostenverteilungsschlüssel 2019/20 an die Gemeinden und übermittelte die eingegangenen Stellungnahmen dem AÖV. Bei drei Seeländer Gemein-

den korrigierte das AÖV daraufhin die Berechnung der ÖV-Punktezahl und damit des in den nächsten zwei Jahren fälligen Kostenbeitrags.

Im Weiteren nahm die RVK-Geschäftsstelle wie im Vorjahr wiederum an diversen institutionalisierten Sitzungen teil, so vor allem:

- Halbjährlicher Informations- und Gedankenaustausch mit dem AöV und den anderen fünf Regional(verkehrs)-konferenzen;
- Halbjährlicher Informations- und Gedankenaustausch mit Stadt Biel, Transportunternehmen und AöV;
- Conseil du Jura bernois;
- Arbeitsgruppe Raumentwicklung & Verkehr Agglomeration Biel (seeland.biel/bienne).

Delegiertenversammlung

Die ordentliche Delegiertenversammlung fand turnusgemäss wieder einmal im Berner Jura statt – am 29.11.2018 in Courtelary, versüsst durch Schokoladedüfte im Besucherzentrum Camille Bloch. Der ordentliche Teil der DV wurde in rekordträchtigen 40 Minuten abgewickelt. Bei dieser Gelegenheit stellten sich auch die per 1.1.2019 gewählten neuen RVK-Geschäftsleiter vor. Angesichts der anstehenden Regionsfusion im Berner Jura und Auflösung der REPLA Grenchen-Büren wird im kommenden Jahr eine kleine Revision der RVK-Statuten nötig sein.

Vorstand und Technische Kommission

Ende 2018 setzte sich der Vorstand unverändert wie folgt zusammen: Ralph Thomas, Biel (Präsidium) / Christophe Gagnebin, Tramelan (Vizepräsidium) / Christine Jakob, Rapperswil (Vertreterin s.b/b) / Laurent Droz, Tramelan (Vertreter Centre Jura) / Jacques Misteli, Court (Vertreter Jura-Bienne) / Jürg Räber, Orpund (Vertreter s.b/b) / Konrad Schleiss, Grenchen (Vertreter Grenchen-Büren, ohne Stimmrecht) / Florence Schmoll (Vertreterin Stadt Biel).

Der Vorstand trat im Berichtsjahr viermal zusammen (1.2. / 26.4. / 28.6. / 25.10.), begleitet durch die Mitglieder der Technischen Kommission (Michael Knecht als Vertreter des AöV / Francis Daetwyler und Pierre Pestalozzi als RVK-Geschäftsleiter / Katia Chardon, Arnaud Brahier, Bernhard Gerber, Roger Racordon von den Geschäftsstellen der Regionen Centre Jura, Jura-Bienne, seeland.biel/bienne sowie der Stadt Biel). Jean-Pierre Ruch als Vertreter der REPLA Grenchen-Büren trat im Frühling in den Ruhestand und wurde angesichts der bevorstehenden Auflösung der REPLA nicht mehr ersetzt.

In Anbetracht der anstehenden Beschränkung auf zwei Regionen im RVK-Perimeter wird die Technische Kommission im kommenden Jahr zu hinterfragen resp. zumindest anders zusammensetzen sein, was ebenfalls eine Anpassung der Statuten erfordert.

RVK-Finanzen

Die Rechnung 2018 schloss bei Aufwendungen von CHF 180'084.70 und Einnahmen von CHF 178'783.75 (beide Werte circa 40'000 Fr. niedriger als budgetiert) mit einem Fehlbetrag von CHF 1'300.95 ab.

Die Finanzlage der RVK war Ende 2018 nur wenig kritischer als ein Jahr zuvor. Angesichts der absehbaren Erhöhung der Abgeltungsbeiträge im ÖV werden sich die ÖV-Gemeindebeiträge an den Kanton und in deren Fahrwasser auch die Mitgliederbeiträge an die RVK 1 in den kommenden Jahren erhöhen, weshalb der Beitragssatz bis auf weiteres unverändert bei 0.55% der dem Kanton geschuldeten Beiträge belassen werden kann.

Geschäftsstelle RVK 1 (PP / traduction FD) _ vom Vorstand verabschiedet am 30.01.2019