STADT NIDAU

9. Buslinie 4 - Berichterstattung

Ressort	Sicherheit
Sitzung	14.03.2024

Der Stadtrat nimmt den vorliegenden Bericht zur Buslinie 4 zur Kenntnis und schreibt den Vorstoss P 226 ab.

nid 6.6.1 / 14

Sachlage / Vorgeschichte

1) Parlamentarischer Auftrag

Am 18. November 2021 reichte Stadtrat Oliver Grob das Postulat P 226 «Buslinie 4»[1] mit fünf Mitunterzeichnenden ein. Gegenstand des Vorstosses ist die Aufforderung an den Gemeinderat, Fragen zu beantworten. Wie der Gemeinderat in seiner Vorstossantwort darlegte, sind Fragen an den Gemeinderat resp. die Auskunft zu einem bestimmten Geschäft grundsätzlich in Form einer Interpellation einzureichen. Der Gemeinderat erklärte sich allerdings bereit, das Anliegen entgegenzunehmen und dem Stadtrat eine Berichterstattung vorzulegen. Mit Beschluss vom 17. März 2022 nahm der Stadtrat das Postulat mit 25 Ja und drei Enthaltungen an.

Konkret bittet der Vorstoss den Gemeinderat zur Auskunft über die Auslastung der Linie 4. Dies einerseits gesamthaft, andererseits in Bezug auf das Nidauer Einzugsgebiet mit Angaben zur durchschnittlichen Belegung zu den Stosszeiten und im Tagesschnitt. Weiter wird gefragt, wie die Verkehrsbetriebe Biel die Linie 4 gesamtwirtschaftlich beurteilen, wie hoch die Selbstkostendeckung der Linie 4 ist, ob die Verkehrsbetriebe Biel Optimierungspotenzial sehen, ob die Ablehnung des Projekts AGGLOlac Einfluss darauf hat, ob geplant ist, den 15-Minuten-Takt zu reduzieren und wie gross das Delta zwischen den Schätzungen der Verkehrsbetriebe Biel zur Auslastung zu den effektiv gemessenen Zahlen ist.

Nachfolgend wird zu den geforderten Fragestellungen Bericht erstattet. In einem ersten allgemeinen Teil stützt sich der Gemeinderat auf die offiziellen Grundlagen zur Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs (Ziffern 2 und 3), in einem zweiten Teil spezifisch zur Linie 4 stützt sich der Gemeinderat auf die Daten der Verkehrsbetriebe Biel, mit der die Stadt Nidau in einem regen Austausch steht (Ziffer 4).

2) Ausgangslage und Grundlagen für die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots

Die regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura erarbeitet alle vier Jahre zusammen mit den Gemeinden und den Transportunternehmen das regionale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr. Dabei überprüft sie das Bahn- und Busangebot und stellt dem Kanton Anträge für Verbesserungen. Gestützt auf die regionalen Angebotskonzepte aller Regionen beschliesst der Grosse Rat anschliessend das ÖV-Angebot für jeweils vier Jahre.

[1] Postulat: Buslinie 4 — Nidau

Als Bestandteil des Angebotskonzepts 2018 bis 2021 und gestützt auf den Stadtratsbeschluss vom 21. März 2019 wurde die Buslinie 4 mit dem Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 in Betrieb genommen. Dies mit dem Ziel, Nidau West an den ÖV anzubinden und damit eine Lücke im Verkehrsnetz zu schliessen sowie den öffentlichen Verkehr im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zu stärken.

Im Frühling 2021 hat der Grosse Rat den kantonalen Angebotsbeschluss ÖV 2022 bis 2025 verabschiedet. Das nächste regionale Angebotskonzept wird nun für die Jahre 2027 bis 2030 erarbeitet. Die Grundlage für die künftige Entwicklung des ÖV in der Region bildet das ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel.[2] Ziel des ÖV-Konzepts 2035 ist es, den ÖV zum hauptsächlichen Träger der bestehenden und künftigen Verkehrsströme in der Agglomeration Biel zu machen, den motorisierten Individualverkehr im urbanen Raum zu reduzieren sowie in der Agglomeration zu plafonieren und somit den Modalsplit[3] nachhaltig zu verändern. Die Kernanliegen des Regiotrams werden aufgegriffen, aber dabei insbesondere mit dem Busnetz auf kostengünstigere, einfachere und flexiblere Lösungen gesetzt. Im Rahmen einer öffentlichen Mitwirkung zwischen November 2022 und Februar 2023 stiess das ÖV-Konzept 2035 auf eine positive Resonanz. Die Mitwirkungsmöglichkeit wurde von Gemeinden, Organisationen und der Bevölkerung rege genutzt. Auch der Gemeinderat der Stadt Nidau hat sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung umfassend mit dem ÖV-Konzept 2035 auseinandergesetzt und begrüsst die grundsätzliche Stossrichtung. Eine Stärkung der öffentlichen Buslinien entspricht den Zielen des Gesamtverkehrskonzepts Nidau, um die steigende Mobilitätsnachfrage nachhaltiger zu bewältigen, den Modalsplit zugunsten eines nachhaltigen Verkehrs zu verbessern und das Stedtli Nidau in Zukunft vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Das ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel wurde vom Vorstand der regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura am 27. Juni 2023 genehmigt. Zum konkreten Angebotskonzept 2027 bis 2030 wird sich der Gemeinderat der Stadt Nidau Mitte 2024 im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung äussern.

3) Kosten und Finanzierung des ÖV-Angebots

Gute Verkehrsinfrastrukturen und gut funktionierende öffentliche Verkehrsangebote sind wichtige Voraussetzungen für einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum. Deshalb unterstützt die öffentliche Hand den öffentlichen Verkehr und zahlt insgesamt rund die Hälfte der Kosten, wobei Bund, Kantone und Gemeinden den öffentlichen Verkehr als Verbundaufgabe gemeinsam unterstützen.[4]

Der Gesamtaufwand des Kantons Bern für den öffentlichen Verkehr wird zu zwei Dritteln vom Kanton selbst und zu einem Drittel von den Gemeinden getragen.[5] Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern berechnet alle zwei Jahre den Kostenverteilschlüssel unter den bernischen Gemeinden neu. Die Einzelheiten der Berechnung der Gemeindebeiträge sind in der Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten

---

[2] ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel - seeland.biel/bienne (seeland-biel-bienne.ch)

[3] Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr, ÖV, Velo, Fussverkehr).

[4] Finanzierung (admin.ch)

[5] BSG 762.4 - Gesetz über den öffentlichen Verkehr - Kanton Bern - Erlass-Sammlung (Artikel 12) und BSG 631.1 - Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich - Kanton Bern - Erlass-Sammlung (Artikel 29)

des öffentlichen Verkehrs festgelegt.[6]

Die Berechnung des ÖV-Beitrages der bernischen Gemeinden basiert

- zu zwei Dritteln auf dem Anteil des Verkehrsangebots (ÖV-Punkte) einer Gemeinde am Verkehrsangebot aller Gemeinden sowie
- zu einem Drittel auf dem Anteil der Einwohnenden einer Gemeinde an der Summe der Einwohnerzahl aller Gemeinden.

Die Belastung nach dem Angebot beruht auf gewichteten Haltestellenabfahrten. D.h. jede Abfahrt eines Verkehrsmittels an den Haltestellen auf dem Gemeindegebiet wird gezählt und mit einem vom Transportmittel abhängigen Faktor gewichtet. Dabei hängt die Anrechnung einer Haltestelle vom Fahrgastaufkommen und dem Nachfragepotenzial ab. Liegen beide Faktoren über den Schwellenwerten, wird eine Haltestelle voll angerechnet. Wird nur ein Kriterium erfüllt, zählt die Haltestelle halb. Liegen beide Werte unter den Schwellenwerten, wird die Haltestelle nicht angerechnet. Endhaltestellen werden immer vollständig angerechnet.

Zusätzlich trägt die Einwohnerzahl als Faktor für die Berechnung des Kostenverteilschlüssels dem Umstand Rechnung, dass allen Einwohnerinnen und Einwohnern des Kantons Bern im ganzen Kanton ein Grundangebot an öffentlichem Verkehr zur Verfügung steht.

Nachfolgende Grafik zeigt den Gemeindeanteil der Stadt Nidau am Lastenausgleich öffentlicher Verkehr der Jahre 2016 bis 2023:

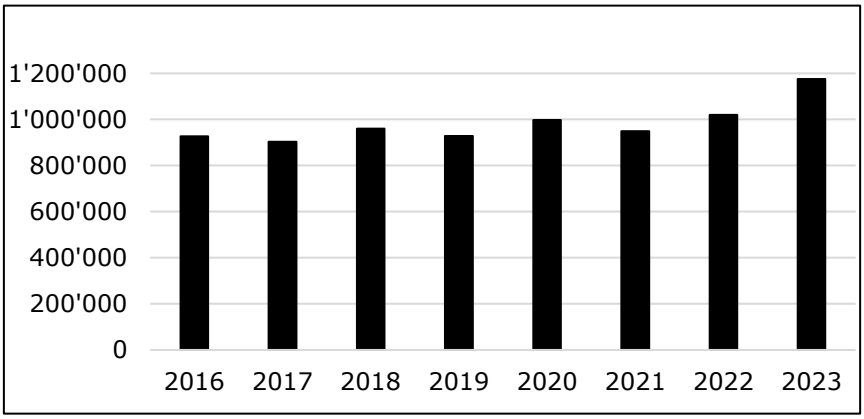


Abbildung: Gemeindeanteil der Stadt Nidau am Lastenausgleich öffentlicher Verkehr der Jahre 2016 bis 2023 (Konto 6291.3631.04)

Sämtliche detaillierten Angaben zum Gemeindeanteil aufgeschlüsselt nach Gemeinde und Linien sind im Datenportal des Kostenverteilschlüssels des Kantons Bern transparent einsehbar.[7] In der Beilage findet sich die Gesamtübersicht für die Stadt Nidau (Beilage «Kostenverteilschlüssel Gemeindeblatt»), die Gesamtübersicht der Linie 4 (Beilage «Kostenverteilschlüssel Linienblatt») sowie die Erläuterungen als Lesehilfe.

---

[6] BSG 762.415 - Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs - Kanton Bern - Erlass-Sammlung

[7] Login .:. Kostenverteilschlüssel bernische Gemeinden (webland.ch)

Nachfolgender Auszug zeigt die Anzahl ÖV-Punkte pro Haltestelle der Linie 4 auf dem Gemeindegebiet der Stadt Nidau:

HstName	HstNr	GdeAnteil	Relevanz	V-Mittel	TU	Abf-A	Pkte-A	Abf-B	Pkte-B	Pkte-Sum	fEinst	EINST	fEWAP	EWAP
Nidau, Burgerallee	303437	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	0	0	**69**	1		1	2231
Nidau Beunden, Bahnhof	303438	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	1364
Nidau, Herrenmoosweg	303436	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	1184
Nidau, Strandweg	303435	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	2141
Nidau, Schlossstrasse	303434	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	2055

Abbildung: Auszug Linienblatt; ÖV-Punkte pro Haltestelle der Linie 4 auf dem Gemeindegebiet der Stadt Nidau.

4) Auslastung und Beurteilung der Linie 4

Wie oben erwähnt, wurde die Buslinie 4 Ende 2020 in Betrieb genommen. Für die nachfolgende Berichterstattung liegen somit die Daten der Verkehrsbetriebe Biel für die Jahre 2021, 2022 und 2023 vor. Generell ist zu vermerken, dass die Beurteilung des Angebots aus Sicht der Verkehrsbetriebe aus einer regionalen Netzlogik erfolgt und nicht in Bezug auf einzelne Linien oder Linienabschnitte.

Die Daten aus dem Jahr 2021 zeigen, dass die Fahrgastzahlen der Verkehrsbetriebe Biel im Vergleich zum nationalen Durchschnitt aufgrund der Corona-Pandemie weniger stark zurückgingen. Während der pandemiebedingte Rückgang auf nationaler Ebene 2021 gegenüber 2019 über 30 Prozent betrug[8], verzeichneten die Verkehrsbetriebe Biel insgesamt einen Rückgang von rund 25 Prozent. Die Transportleistung der Verkehrsbetriebe Biel ausgedrückt in Personenkilometern ging mit 18 Prozent noch weniger stark zurück. Dies wurde als Indiz gewertet, dass die neuen Direktverbindungen vom Süden in das Stadtnetz vergleichsweise gut angenommen wurden und sich die Netzumstellung insbesondere im Süden der Agglomeration Biel bewährte. Dafür sprechen auch die Detailzahlen für Nidau und Port, wo die Fahrgastzahlen 2021 gegenüber 2019 deutlich weniger stark zurückgingen als im übrigen Netz der Verkehrsbetriebe Biel: in Nidau betrug der Rückgang 20 Prozent und in Port 9 Prozent.

Die Daten aus dem Jahr 2022 bestätigen diese Tendenz. Konkret in Bezug auf die Linie 4 betrug das Wachstum der Fahrgastzahlen 2022 im Vergleich zu 2021 beispielsweise an der Haltestelle Strandweg 14 Prozent und an der Haltestelle Herrenmoos 27 Prozent. Im Jahr 2023 setzte sich die stark steigende Tendenz fort. Auf der gesamten Linie 4 haben sich die Fahrgastzahlen gegenüber 2022 um 15,3 Prozent erhöht. Dies entspricht einer überdurchschnittlich hohen Steigerung im Vergleich zum Durchschnitt im gesamten Netz der Verkehrsbetriebe Biel von 10,7 Prozent. Der «Tagtyp», der den Durchschnitt von «normalen» Wochentagen Montag-Donnerstag umfasst, erlaubt eine zuverlässige Aussage über die Nutzung der Linien und Haltestellen. Der Zuwachs bei den fünf Haltestellen der Linie 4 in Nidau liegt auf dieser Basis deutlich über dem durchschnittlichen Zuwachs des Netzes. Die durchschnittlichen täglichen Frequenzen (Total 1 231 im genannten Tagtyp) haben um insgesamt 24,1 Prozent zugelegt. Den stärksten Zuwachs hatte die Haltestelle Bahnhof Beunden mit 43,6 Prozent. Einen noch nicht quantifizierbaren Einfluss hatte hier der Umstand, dass während des Ausfalls der BTI-Bahn eine gewisse Anzahl von Fahrgästen auf die Linie 4 umgestiegen sind. Aber

[8] Verkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr nach Verkehrsmittel - 2000-2022 | Diagramm | Bundesamt für Statistik (admin.ch)

auch die anderen Nidauer Haltestellen der Linie 4 haben zwischen 7,7 und 36 Prozent zugelegt.

Die Fahrgastfrequenzen der Linie 4 entsprechen insgesamt den positiven Erwartungen der Verkehrsbetriebe Biel, wobei die Fahrgastfrequenzen der Linie 4 auf dem Gemeindegebiet der Stadt Nidau dem Niveau anderer Haltestellen im Netz der Verkehrsbetriebe Biel entsprechen. Basierend auf den Erfahrungen der Verkehrsbetriebe wird das Potenzial eines neuen Angebots oftmals erst nach einigen Jahren Betrieb vollständig ausgeschöpft, da sich die Mobilitätsgewohnheiten der Bevölkerung erst allmählich verändern. Dies bestätigen die Wachstumszahlen der Jahre 2022 und 2023, wobei im konkreten Fall der Linie 4 das Zusammentreffen der Inbetriebnahme mit der Corona-Pandemie zu berücksichtigen ist. Die Stadt Nidau wird die jährlichen Zahlen und Auswertungen der Verkehrsbetriebe Biel auch in den kommenden Jahren aktiv weiterverfolgen und analysieren.

Wie oben erwähnt, erfolgt die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots im Rahmen des Angebotskonzepts, das in den kommenden Jahren auf das ÖV-Konzept 2035 abstützt. Eine Reduktion des 15-Minuten-Takts der Linie 4 ist derzeit nicht vorgesehen und würde der grundsätzlichen Stossrichtung einer mittelfristigen Veränderung des Modalsplits zugunsten eines nachhaltigen Verkehrs nicht entsprechen. Zudem würde dies erneut eine komplette Umgestaltung des gesamten Netzes der Verkehrsbetriebe Biel bedeuten, weil die Linie 4 nicht nur das Seequartier und das Beundenquartier in Nidau bedient, sondern im weiteren Linienverlauf zusätzliche Funktionen innerhalb der Stadt Biel wahrnehmen muss.

Abschliessend noch die Erläuterung zum Zusammenhang mit dem im März 2021 vom Stadtrat abgelehnten Projekt AGGLOlac: Die Planung der Buslinie 4 erfolgte in Koordination mit dem AGGLOlac Projekt. Insbesondere hätte die neue Buslinie eine optimale ÖV-Anbindung des neuen Quartiers sichergestellt. Insofern war die Buslinie eine wichtige Voraussetzung für das Projekt AGGLOlac, aber das Projekt AGGLOlac hingegen keine Voraussetzung für die Buslinie. Wie oben erwähnt, ist es das Ziel der Buslinie 4, Nidau West gesamthaft an den ÖV anzuschliessen und damit eine wichtige Lücke im Verkehrsnetz zu schliessen.

Insgesamt kann nach drei Jahren Betrieb ein positives Fazit gezogen werden. Die Linie 4 hat sich in der Bevölkerung etabliert, geniesst wachsende Beliebtheit und leistet einen wichtigen Beitrag zugunsten eines nachhaltigen Verkehrs.

Beschlussentwurf

Der Stadtrat beschliesst gestützt auf Art. 54 Abs. 2 Bst. b der Stadtordnung sowie Art. 78 Abs. 2 Bst b der Geschäftsordnung des Stadtrates:

1. Die Berichterstattung wird zur Kenntnis genommen.
2. P 266 wird abgeschrieben.

2560 Nidau, 20. Februar 2024 jem

NAMENS DES GEMEINDERATES NIDAU
Die Stadtpräsidentin Der Stadtschreiber

Sandra Hess Stephan Ochsenbein

Sandra Hess Stephan Ochsenbein

Beilagen:

- Kostenverteilschlüssel Gemeindeblatt
- Kostenverteilschlüssel Linienblatt
- Kostenverteilschlüssel Erläuterungen (Lesehilfe)

Gemeindeblatt aggregiert

Nr	Name	RVK	Angebot	GmdDaten
743	NIDAU	1	A2023/24_V1	G2023/24

Alle bernischen Gemeinden		1. Jahr	Folgejahr	Gemeinde NIDAU		1. Jahr	Folgejahr	Reduktionsfaktoren	
A) Voraussichtl. ÖV-Beitrag aller Gemeinden	CHF	154'500'000	163'000'000	R) ÖV-Punkte unreduziert	Pkte.	2'497.80	2'497.80	Bahnhöfe	2
B) Anzahl ÖV-Punkte Total	Pkte.	266'666	266'666	S) Reduktionsfaktor		1	1	Hst Bus, Tram:	17
				T) ÖV-Punkte reduziert (=R*S)	Pkte.	**2'497.80**	**2'497.80**	End-Bhfe, -Hst:	1
C) Anzahl Einwohner Total	Einw.	1'042'573	1'042'573	U) Einwohner	Einw.	7'001	7'001		
D) Kostensatz pro ÖV-Pkt (= 2/3*A / B)	CHF	386.25	407.5	V) ÖV-Gmd-Beitrag: Anteil ÖV-Punkte (= T*D)	CHF	964'776	1'017'855		
E) Kostensatz pro Einwohner (= 1/3*A / C)	CHF	49.4	52.11	W) ÖV-Gmd-Beitrag: Anteil Einwohner (= U*E)	CHF	345'829	364'855		
				X) Voraussichtl. ÖV-Gmd-Beitrag Total (= V+W)	CHF	1'310'605	1'363'683		
F) Mittl. Gmd-Beitrag pro Einwohner (= A/C)	CHF	148.19	156.34	Y) ÖV-Gmd-Beitrag pro Einw. (= X/U)	CHF	187.2	194.78		

Linie	HstName	HstNr	GdeName	GdeNr	GdeAnteil	Relevanz	V-Mittel	TU	Abf-A	Pkte-A	Abf-B	Pkte-B	Pkte-Sum	fEinst	EINST	fEWAP	EWAP
210	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=2.5 - Bahn(RegZug)	SBB	0	0	28	7	**7**	1	>=0.5	1	19622
22.002	Guglerstrasse	301583	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	100	100	102	102	**202**	1		1	3347
22.002	Milanweg	301585	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	100	100	102	102	**202**	1		1	3030
22.004	Nidau, Burgerallee	303437	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	0	0	**69**	1		1	2231
22.004	Nidau Beunden, Bahnhof	303438	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	1364
22.004	Nidau, Herrenmoosweg	303436	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	1184
22.004	Nidau, Strandweg	303435	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	2141
22.004	Nidau, Schlossstrasse	303434	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	2055
22.005	Nidau, Bahnhof	301586	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	16.5	16.5	0	0	**16.5**	1		1	2352
22.005	Kirche	301584	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	16.5	16.5	16.5	16.5	**33**	1		1	1496
22.005	Schloss Nidau	301578	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	16.5	16.5	0	0	**16.5**	1		1	2055
22.005	G. Müller-Platz	301581	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	0	0	16.5	16.5	**16.5**	1		1	3281
22.006	Nidau, Ruferheim	303407	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	71	71	71	71	**142**	1		1	2151
22.006	Nidau, Grasgarten	302842	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	71	71	71	71	**142**	1		1	2427
22.006	Nidau, Bahnhof	301586	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	72	72	72	72	**144**	1		1	2352
22.006	Nidau, Kirche	301591	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	72	72	72	72	**144**	1		1	2748
22.006	Schloss Nidau	301578	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	72	72	0	0	**72**	1		1	2055
22.006	G. Müller-Platz	301581	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	0	0	72	72	**72**	1		1	3281
22.086	Nidau, Kirche/Eglise	71202	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	POST	20	20	20	20	**40**	1		1	2748
22.086	Nidau, Grasgarten	302842	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	POST	20	20	20	20	**40**	1		1	2427
22.087	Nidau, Kirche/Eglise	71202	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	POST	28	28	0	0	**28**	1		1	2748
22.087	Nidau, Grasgarten	302842	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	POST	28	28	0	0	**28**	1		1	2427
225_R	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=2.5 - Bahn(RegZug)	SBB	0	0	20	5	**5**	1	>=0.5	1	19622
225_RE	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=3.5 - Bahn(IC,SZ,RE,IR)	SBB	0	0	15	5.25	**5.25**	1	>=0.5	1	19622
226_R	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=2.5 - Bahn(RegZug)	SBB	0	0	4	1	**1**	1	>=0.5	1	19622
230_IC	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=4.5 - Bahn(IC,SZ,RE,IR)	SBB	19	8.55	1	0.45	**9**	1	>=0.5	1	19622

230_RE	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=3.5 - Bahn(IC,SZ,RE,IR)	SBB	0	0	18	6.3	**6.3**	1	>=0.5	1	19622
290	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=2 - Bahn(RegZug)	ASM	0	0	54	10.8	**10.8**	1	>=0.5	1	19622
290	Nidau	4461	NIDAU	743	90%	ganz zählend	f=2 - Bahn(RegZug)	ASM	54	97.2	54	97.2	**194.4**	1	>=0.5	1	8863
290	Nidau Beunden	4469	NIDAU	743	70%	ganz zählend	f=2 - Bahn(RegZug)	ASM	54	75.6	54	75.6	**151.2**	1	>=0.5	1	5770
290	Ipsach	4471	NIDAU	743	35%	ganz zählend	f=2 - Bahn(RegZug)	ASM	54	37.8	54	37.8	**75.6**	1	>=0.5	1	5300
303_IR	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=4 - Bahn(IC,SZ,RE,IR)	BLS	0	0	34	13.6	**13.6**	1	>=0.5	1	19622
303_S3	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=2.5 - S	BLS	0	0	38	9.5	**9.5**	1	>=0.5	1	19622
303_S31	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=2.5 - S	BLS	0	0	6	1.5	**1.5**	1	>=0.5	1	19622
3217	Nidau (Schiff)	4369	NIDAU	743	100%	nicht zählend	Schiff	BSG	2.5	0	2.5	0	**0**	0		1	1153
410_IC	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=4.5 - Bahn(IC,SZ,RE,IR)	SBB	37	16.65	35	15.75	**32.4**	1	>=0.5	1	19622
410_R	Biel/Bienne	4300	NIDAU	743	10%	ganz zählend	f=2.5 - S	SBB	39	9.75	0	0	**9.75**	1	>=0.5	1	19622
M32	Nidau, Grasgarten	71204	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	POST	1	0.4	1	0.4	**0.8**	1	1	1	2325
M32	Nidau, Bahnhof	94089	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	POST	1	0.4	1	0.4	**0.8**	1	1	1	8888
M32	Nidau, Schloss/Château	93389	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	POST	0	0	1	0.2	**0.2**	1	1	1	8888
M32	Nidau, Kirche/Eglise	71202	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	POST	1	0.4	1	0.4	**0.8**	1	1	1	2748
M32	Biel/Bienne, Guido-Müller-Pl.	93336	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	POST	1	0.2	0	0	**0.2**	1	1	1	3281
M35	Nidau, Guglerstr./Rue Gugler	93388	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	2	0.8	2	0.8	**1.6**	1	1	1	8888
M35	Nidau, Milanweg/Chemin Milan	92483	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	2	0.8	2	0.8	**1.6**	1	1	1	8888
44 Datensätze | 03.01.2024 14:58:00																	
Datenbank-Version: KS 2023/24: finale Version, akt. Kosten (Stand: 13.07.2023) - version finale (13.07.2023)																	

Linienblatt aggregiert

Linie	Von-Nach	VeMi	TU	Berücksichtigt	Spur
22.004	Nidau Burgerallee - Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Vorhölzli/Bois-Devant	Bus	VB	ja	-

LaufNr	HstName	HstNr	GdeName	GdeNr	GdeAnteil	Relevanz	V-Mittel	TU	Abf-A	Pkte-A	Abf-B	Pkte-B	Pkte-Sum	fEinst	EINST	fEWAP	EWAP
10	Nidau, Burgerallee	303437	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	0	0	**69**	1		1	2231
20	Nidau Beunden, Bahnhof	303438	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	1364
25	Nidau, Herrenmoosweg	303436	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	1184
30	Nidau, Strandweg	303435	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	2141
40	Nidau, Schlossstrasse	303434	NIDAU	743	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	2055
50	Continental	300625	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	3330
60	Badhausstrasse	300594	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	4883
70	Bahnhof	300595	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	8240
80	Guisanplatz	300646	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	9962
90	Zentralplatz	300720	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	11681
100	Nidaugasse	300683	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	10673
110	Bibliothek	303116	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	9329
120	Bubenbergstrasse	300621	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	6167
130	Staufferstrasse	300708	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	5081
140	Gurzelen	300648	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	69	69	**138**	1		1	4742
150	Omega	300684	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	67	67	**136**	1		1	4020
170	Grünweg	300645	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	67	67	**136**	1		1	3085
180	Schüssinsel	303301	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	67	67	**136**	1		1	3521
190	Mühle	300678	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	67	67	**136**	1		1	3039
200	Bahnhof Mett	300675	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	67	67	**136**	1		1	3483
210	Büttenbergstrasse	300623	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	67	67	**136**	1		1	3120
220	Goldgrube	300642	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	67	67	**136**	1		1	1537
230	Flurweg	303439	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	67	67	**136**	1		1	1855
240	Schule Geyisried	300701	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	69	69	67	67	**136**	1		1	2937
250	Vorhölzli	300716	BIEL (BE)	371	100%	ganz zählend	Bus	VB	0	0	67	67	**67**	1		1	1234

25 Datensätze | 03.01.2024 14:45:00

Datenbank-Version: KS 2023/24: finale Version, akt. Kosten (Stand: 13.07.2023) - version finale (13.07.2023)

Kostenverteilschlüssel Bernische Gemeinden

25. April 2022 | Erlauterungen_KS_d.docx

Von Cornelia Graf, Jennifer Ritz

Inhalt

1. Erläuterungen zu den Angaben auf Gemeinde- und Linienansichten (in alphabetischer Reihenfolge) 2

2. Lesehilfe zu Detailinformationen auf Gemeindeblättern 5

3. Gewichtung der Verkehrsmittel 6

4. Drucken von Linien- und Gemeindeblättern 7

4.1. AUS EXCEL 7

4.2. Aus Webbrowser 8

INFRAS **Forschung und Beratung**
Bern Sennweg 2 3012 Bern t +41 31 370 19 19
Zürich Binzstrasse 23 8045 Zürich t +41 44 205 95 95
www.infras.ch

1. Erläuterungen zu den Angaben auf Gemeinde- und Linienansichten (in alphabetischer Reihenfolge)

Tabelle 1: Erläuterungen zu den Angaben

Spalte	Bedeutung	Zusatzinfo
ab	Abfahrtszeit ab Haltestelle (HST)	-
Abf-A	Anzahl Abfahrten in A-Richtung (ungerade Kurs-Nr.)	-
Abf-B	Anzahl Abfahrten in B-Richtung (gerade Kurs-Nr.)	-
EINST	Anzahl Ein- und Aussteigende pro Kurs und Tag (Durchschnitt MO-FR)	Anzahl ein- und ausssteigende Personen pro Kurs und Tag im Mittel (Montag – Freitag)
EWAP	Nachfragepotenzial der Haltestelle: Einwohner und Arbeitsplätze	Anzahl Einwohner und Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der Haltestelle.
fEinst	Faktor Einsteiger und Aussteiger	Falls Haltestelle ein unbedeutendes Fahrgastaufkommen aufweist (<= 0.5 gem. Regelung Artikel 4 KBV), wird die Haltestelle bezüglich Frequenzen nicht gezählt (fEinst = 0). Allenfalls handelt es sich auch um einen Spezialfall, bspw. dass nur in 1 Richtung nicht gezählt wird (Angaben gem. techn. Bericht).
fEWAP	Faktor Einwohner und Arbeitsplätze	1 = Die Haltestelle hat ein bedeutendes Nachfragepotenzial (Einwohner und Arbeitsplätze). D.h. im Einzugsgebiet der Haltestelle befinden sich mehr als 100 Einwohner/Arbeitsplätze (EWAP).
fREL	Faktor Relevanz: Gewichtungsfaktor aufgrund der Bedeutung der Haltestelle	siehe «Relevanz»
fSaison	Faktor Saison: Gewichtungsfaktor aufgrund der Anzahl Tage, an denen der Kurs verkehrt	Gemäss Art. 3a KBV werden die Anzahl der Abfahrten wie folgt angerechnet: ▪ Abfahrten von Kursen, die an weniger als 122 Tagen pro Jahr verkehren, werden nicht angerechnet; ▪ Abfahrten von Kursen, die zwischen 122 und 244 Tagen pro Jahr verkehren, werden zur Hälfte angerechnet;

Spalte	Bedeutung	Zusatzinfo
		▪ Abfahrten von Kursen, die an mehr als 244 Tagen pro Jahr verkehren, werden vollständig angerechnet.
fVEMI	Faktor Verkehrsmittel: Gewichtungsfaktor aufgrund des Verkehrsmittels (und Spurweite bei Bahnen)	Siehe untenstehende Tabelle 2
GdeAnteil	Gemeindeanteil an der Haltestelle in %	Aufteilung grenznaher Bahnstationen auf die angrenzenden Gemeinden gemäss Artikel 4 Absatz 3 KBV.: «Erschliesst eine Bahnhaltestelle gleichzeitig mehrere Gemeinden, so wird diese grundsätzlich im Verhältnis der Summen aus Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen im Einzugsgebiet auf die betroffenen Gemeinden aufgeteilt. Eine Bahnhaltestelle mit kleinem Nachfragepotenzial wird zu 100% der Standortgemeinde angerechnet. Vorbehalten bleiben abweichende Vereinbarungen unter den betroffenen Gemeinden. Bus- und Tramhaltestellen werden nicht aufgeteilt und immer zu 100% der Standortgemeinde angerechnet.»
GdeName	Name der Gemeinde, in der die betr. Haltestelle/Station liegt	-
GdeNr	Gemeinde-Nr. gemäss BFS	-
HstName	Name der Haltestelle/Station gemäss Kursbuch	-
HstNr	Haltestellen-Nr.	Sog. DIDOK-Nr. gemäss SBB. Falls Nr. >100‘000, handelt es sich um eine sog. «Weitere Haltestelle». Die nötigen Angaben wurden von der vorausgehenden Haltestelle übernommen.
KursNr	Kurs-Nummer gemäss Kursbuch	Aufteilung in ungerade Nr. (=i.d.R. Hin-Richtung) und gerade Nr. (=Her-Richtung); bei durchmischter Nummerierung im Kursbuch können Abweichungen in der Richtungsdarstellung vorkommen.
LaufNr	Reihenfolge der Haltestelle	Stimmt nicht zwangsläufig mit Kursbuch überein, da Reihenfolge nur innerhalb des betreffenden Kurslaufs gültig ist.

Spalte	Bedeutung	Zusatzinfo
Pkte-A	Anzahl ÖV-Punkte in A-Richtung	Ergibt sich aus der Multiplikation der drei Gewichtungsfaktoren «Verkehrsperioden, Haltestellenrelevanz und Verkehrsmittel» (x 1 Kurs). Ein Kurs wird nur einmal gezählt, auch wenn er mehrere Verkehrsperioden aufweist
Pkte-B	Anzahl ÖV-Punkte in B-Richtung	
Pkte-Sum	Anzahl ÖV-Punkte in beide Richtungen	
Relevanz	Bedeutung der Haltestelle	Artikel 4 KBV: Resultiert aus dem Faktor Einsteiger- (siehe fEinst) und dem Faktor fE-WAP: ▪ ganz zählend: Die Haltestelle hat ein bedeutendes Fahrgastaufkommen (im Mittel >=0.5 Einsteiger pro Kurs/Werktag) und ein Einwohner/Arbeitsplatz-Potenzial im-Einzugsgebiet von mehr als 100 E-WAP ▪ nicht zählend: Die Haltestelle hat weder ein bedeutendes Fahrgastaufkommen (im Mittel >=0.5 Einsteiger pro Kurs/Werktag) noch ein Einwohner/Arbeitsplatz-Potenzial im Einzugsgebiet von mehr als 100 EWAP ▪ halb zählend: Die Haltestelle erfüllt nur eine der oben genannten Bedingungen (Einsteiger, Einwohner und Arbeitsplätze) ▪ gemäss Artikel 4, Absatz 1, Bst. c und d KBV werden Endhaltestellen und Haltestellen, die einen Umweg zur Folge haben, immer vollständig angerechnet.
RiAB	Fahrtrichtung (A=1, B=0)	-
Tage	Summe der Tage, an denen der Kurs in der Fahrplanperiode verkehrt	summiert über alle Verkehrsperioden
TU	Name der Transportunternehmung	-
V-Mittel, Verk-Mittel	Verkehrsmittel	Hat Einfluss auf die Gewichtung (-> Faktor V-Mittel)
VON...BIS	Kurslauf gemäss elektronischem SBB-Fahrplan	Stimmt nicht zwangsläufig mit Kurslinie überein

Tabelle INFRAS.

2. Lesehilfe zu Detailinformationen auf Gemeindeblättern

Auf den Gemeindeblättern sind nebst der Auflistung der ÖV-Punkte folgende Zusatzinformationen enthalten:

A) Voraussichtlicher ÖV-Beitrag aller Gemeinden: der ÖV-Gesamtbeitrag aller bernischer Gemeinden zusammen.

B) Anzahl ÖV-Punkte Total: Summe aller ÖV-Punkte über alle bernischen Gemeinden.

C) Anzahl Einwohner Total: Gesamteinwohnerzahl des Kantons Bern. Im Rahmen der jährlichen Schlussabrechnungen wird dieser Wert aktualisiert und die Berechnung erfolgt jeweils auf Basis der aktuellen Einwohnerzahl.

D) Kostensatz pro ÖV-Punkt: Beitrag der Gemeinde (Teil ÖV-Angebot) pro ÖV-Punkt
[= 2/3 * A / B]

E) Kostensatz pro Einwohner: Beitrag der Gemeinde (Teil Einwohner) pro Einwohner
[= 1/3 * A /C]

F) Mittlerer Gemeindebeitrag pro Kopf: Einwohner-gewichtetes Mittel aller Gemeinde-beiträge/Einwohner (aller bernischen Gemeinden); [A / C]

R) ÖV-Punkte der Gemeinde (unreduziert)

S) Reduktionsfaktor (Gemäss Artikel 6 KBV wird bei Gemeinden mit weniger als 500 Einwohnern pro angerechneter Bahn-Zwischenhaltestelle die Anrechnung des Verkehrsangebotes anteilsmässig reduziert. Bei Gemeinden ohne Bahnhaltestelle mit weniger als 250 Einwohnern pro angerechnete Bus-Zwischenhaltestelle wird die Anrechnung des Verkehrsangebots anteilsmässig ebenfalls reduziert.

T) ÖV-Punkte der Gemeinde (reduziert); [R * S]

U) Einwohner der Gemeinde (wird im Rahmen der Jahresschlussabrechnungen jeweils aktualisiert).

V) ÖV-Gemeindebeitrag: Anteil ÖV-Punkte [= T * D]:
(Total_Gde Beitrag. * 2/3) *(OeV-Pkte Gde i / OeV-Pkte alle Gden)

W) ÖV-Gemeindebeitrag: Anteil Einwohner[= U * E]:
(Total_Gde Beitrag. * 1/3) * (Einwohner Gemeinde i / Gesamteinwohner)

X) Voraussichtlicher ÖV-Gemeindebeitrag Total [= V + W]

Y) ÖV-Gemeindebeitrag pro Einwohner[= X / U]

3. Gewichtung der Verkehrsmittel

Tabelle 2: Gewichtung der Verkehrsmittel

Verkehrsmittel-Gewichtung gemäss Artikel 5 KBV

Verkehrsmittel	Gewicht
Normalspur: Eurocity, Intercity (EC/ICE/IC/EN/CIS/TGV)	4.5
Interregio	4
Normalspur: RegioExpress	3.5
Schmalspur: Schnellzug, InterRegio, RegioExpress	3
Normalspur: Regionalzug, S-Bahn	2.5
Schmalspur: Regionalzug, S-Bahn	2
Tram	1.5
Bus, Trolleybus	1
Seilbahn	1

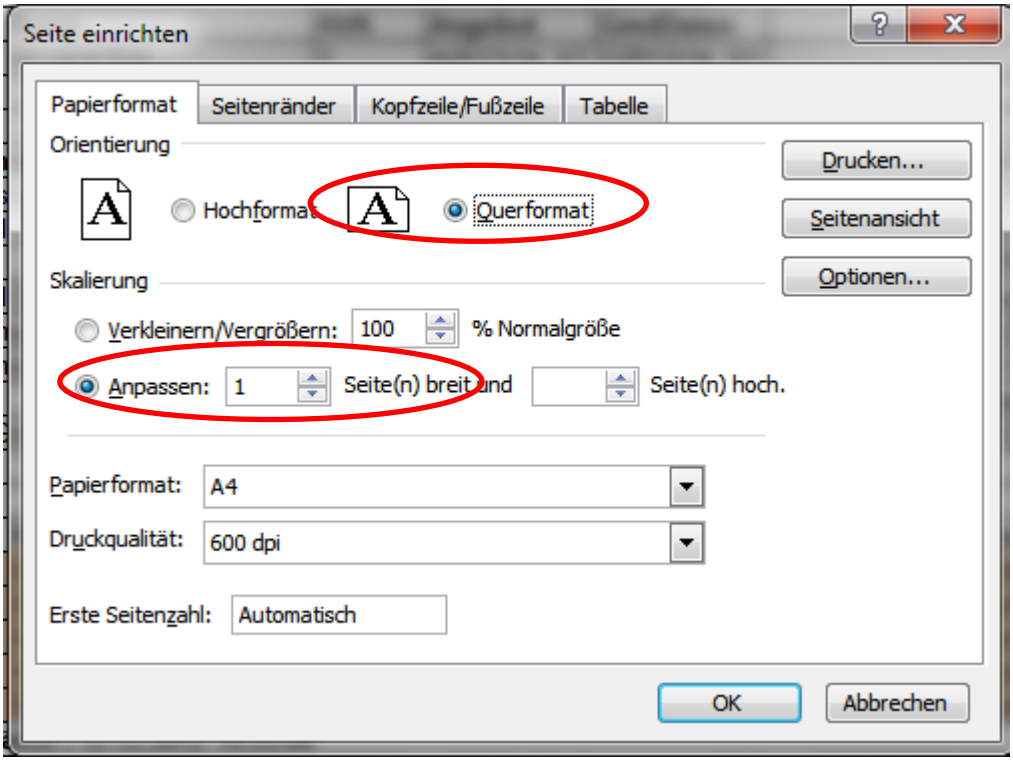
Tabelle INFRAS.

4. Drucken von Linien- und Gemeindeblättern

4.1. AUS EXCEL

- Export des aggregierten Gemeinde-/Linienblätter in Excel via Link auf Website «Ergebnisse nach Excel exportieren»
- Öffnen des Gemeinde-/Linienblatts in Excel
- In Excel folgende Einstellungen vornehmen (Beispiel für Excel 2010, analog in früheren Excel-Versionen):
  - Unter «Datei»--> «Drucken» --> «Seite einrichten»:
  - «Orientierung» auf «Querformat» stellen
  - «Skalierung» auf «1 Seite(n) breit» stellen
  - …drucken

Abbildung 1: Drucken aus Excel



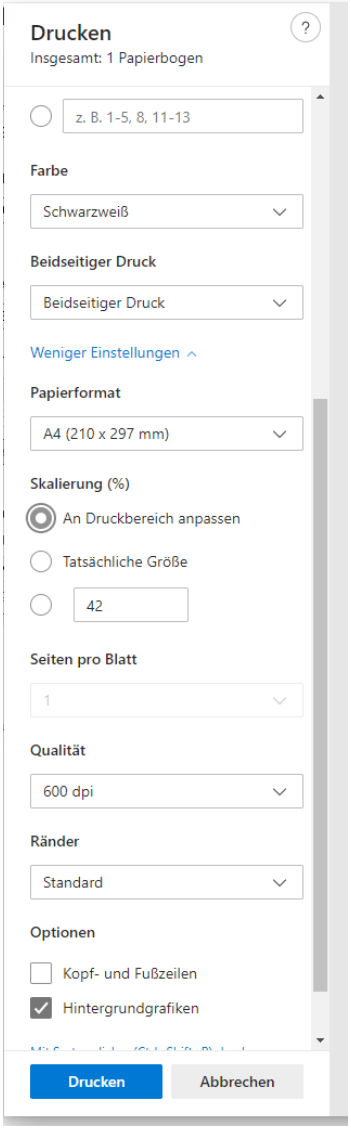
Grafik INFRAS.

4.2. Aus Webbrowser

Internet Explorer und Google Chrome

- Rechtsklick auf aggregiertem Linien-/Gemeindeblatt --> «Druckerfreundliche Darstellung» wählen
- Folgende Einstellungen ggf. anpassen:
  - Skalierung: «An Druckerbereich anpassen»
  - Querformat wählen
  - Optionen: Häkchen bei «Hintergrundgrafiken» setzen

Abbildung 2: Drucken aus Internet Explorer



Firefox

- Auf aggregiertem Linien-/Gemeindeblatt: «Druckerfreundliche Darstellung» wählen
- Folgende Einstellungen ggf. anpassen:
  - Skalierung: An Seitenbreite anpassen
  - Querformat wählen
  - Seite einrichten: Häkchen bei «Hintergrund drucken (Farben und Bilder)» setzen

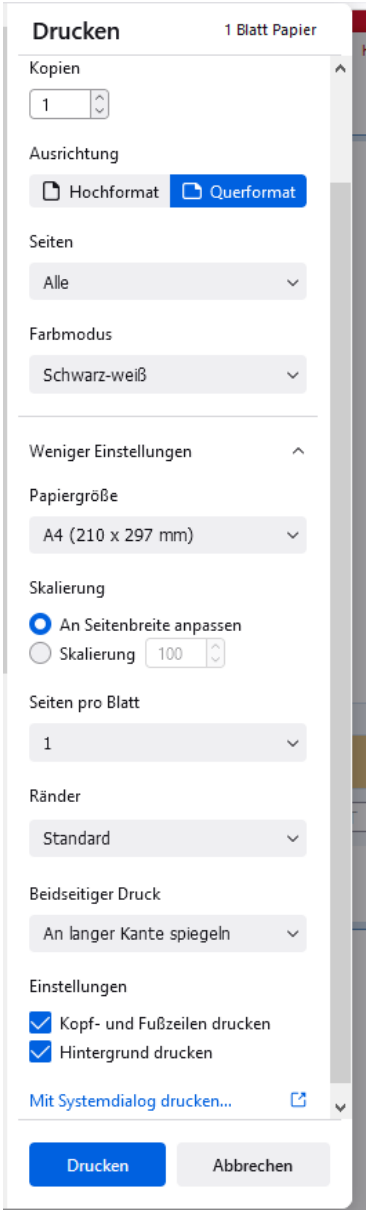



Abbildung 3: Drucken aus Firefox