

Agglomeration Grenchen

Neues Buskonzept 2010

*Resultate und Erkenntnisse seit Einführung des neuen
Buskonzepts im Dezember 2009*

Angebotsanpassungen Fahrplan 2011 (ab 12. Dez. 2010)

Schlussbericht

Im Auftrag von:

- Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) Kanton Solothurn
- Busbetrieb Grenchen und Umgebung (BGU)

29. Oktober 2010

Raum- und Verkehrsplanung

Felix Dudler Planer FH, FSU, SVI

A. Schöni-Str. 43 2502 Biel/Bienne
032 341 33 16 fdudler@bluewin.ch

Inhalt

1. Entwicklung der Fahrgastzahlen	3
2. Erfahrungen mit dem Neukonzept	5
2.1. Linie 21	5
2.2. Linien 22 und 23	5
2.3. Linien 24 und 25	7
2.4. Linie 26	7
2.5. Linie 27	8
2.6. Linie 30 / Abendangebot	8
2.7. Linie 31	8
2.8. Linie 32	8
2.9. Linie 33	9
2.10. Linie 34	9
2.11. Linie 38	9
3. Angebotsänderungen Fahrplan 2011	10
3.1. Linie 21 (FP2011)	10
3.2. Linien 22 und 23 (FP2011)	10
3.3. Linien 24 und 25 (FP2011)	11
3.4. Linie 26 (FP2011)	11
3.5. Linie 27 (FP2011)	12
3.6. Linie 30 / Abendangebot (FP2011)	12
3.7. Linie 31 (FP2011)	12
3.8. Linie 32 (FP2011)	12
3.9. Linie 33 (FP2011)	13
3.10. Linie 34 (FP2011)	13
3.11. Linie 38 (FP2011)	13

Beilage:

BGU-Netzplan 2011

1. Entwicklung der Fahrgastzahlen

Der erhebliche Ausbau des Busangebots hat wie erhofft zu einer markanten Steigerung der Fahrgastzahlen geführt. Insgesamt beträgt der Zuwachs rund 30% im ersten Halbjahr 2010, verglichen mit der gleichen Zeitperiode im Jahr 2009. Die höchsten Zuwachsraten verzeichneten jene Abschnitte, die vom Halbstundentakt auf den Viertelstundentakt ausgebaut wurden. Aber auch die neu bedienten Streckenabschnitte und das Abendangebot haben zur Mehrbenutzung des Busangebots beigetragen.

Der Frequenzvergleich übers erste Halbjahr gibt zwar gute Anhaltspunkte, doch ist der Zeitraum für eine abschliessende Beurteilung zu kurz, vor allem in Bezug auf die neuen und/oder die stark ausgebauten Streckenabschnitte.

Das ausgebaut und besser genutzte Angebot wird sicher zu mehr Einnahmen führen. Allerdings ist offen, wie schnell und vor allem in welchem Ausmass sich die Frequenzsteigerung auf die Erträge auswirken.

Ein zusammenfassendes Bild der Nachfrageentwicklung gibt der folgende Auszug aus der Medienmitteilung des BGU vom 3. Juli 2010:

Über 30 Prozent mehr Fahrgäste im ersten Halbjahr

„30 Prozent mehr Bus“. Mit diesem Slogan warb der BGU beim Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember. Nun liegen die ersten Auswertungen dieser Erweiterung vor. Fazit: Die Zahl der Fahrgäste konnte im ersten Halbjahr um rund einen Drittel auf rund 895'917 gesteigert werden.

Heute, rund ein halbes Jahr nach dieser Umstellung, liegen erste statistische Zahlen vor und diese zeichnen ein erfreuliches Bild. Hans-Rudolf Zumstein, Betriebsleiter des BGU, fasst zusammen: „Im letzten halben Jahr haben wir die Zahl der Fahrgäste auf unserem gesamten Netz um über 30 Prozent steigern können.“

Und diese Steigerung ist auf fast allen Linien bemerkbar. Wurden in der Periode vom Januar bis Juni 2009 auf dem BGU-Netz 684'734 Fahrgäste registriert, so waren es in der gleichen Periode 2010 bereits 895'917, was einer Steigerung um ganze 31 Prozent entspricht.

Markante Steigerung auch in Bettlach

Schaut man übrigens Bettlach separat an, so sieht man auch hier, eine markante Steigerung von 30 Prozent: Vom Januar bis Juni 2010 wurden 292'146 Fahrgäste gezählt, im gleichen Zeitraum 2009 waren es noch 225'181 gewesen.

Nicht im selben Ausmass, aber immer noch markant, konnte auch die Auslastung bei den Fahrten nach Lommiswil gesteigert werden. In den ersten sechs Monaten 2010 wurden 43'966 Fahrgäste gezählt. Verglichen mit den Zahlen von Vorjahr (2009 = 40'930) konnte auch hier eine Steigerung um 3'036 Fahrgäste realisiert werden.

Nimmt der BGU deshalb nun also auch 30 Prozent mehr Geld ein? „Schön wäre es“, lacht Zumstein auf diese Frage, „leider ist dem nicht ganz so.“ Nur gerade rund 15 Prozent der Fahrgäste lösen ihre Billete jeweils im Bus oder an Automaten. Das heisst rund 85 Prozent aller Fahrgäste verfügen über ein Abonnement. Und da bei den Abonnemente im Verbund der Verteilschlüssel nur alle zwei Jahre neu berechnet wird, werden sich die positiven Nutzerzahlen für den BGU erst in zwei Jahren auch finanziell auswirken.

Steigerung auch im Kanton Bern

Doch nicht nur in Grenchen konnte die Zahl der Fahrgäste gesteigert werden, auch die Fahrten nach Bettlach und in die benachbarten bernischen Gebiete verzeichnen eine höhere Frequenz. So konnten auf der Linie 14 nach Lengnau 2010 insgesamt 75'548 Fahrgäste gezählt werden (2009 = 59'952) was einer Steigerung von total 15'596 Fahrgästen entspricht.

Ähnlich positiv sieht es auf der Linie nach Büren aus: Im ersten Halbjahr 2010 konnten auf dieser Linie 74'489 Fahrgäste registriert werden (2009 = 59'040) auch hier konnte also eine Steigerung um 15'449 Personen erreicht werden.

Auf dem richtigen Weg

„Die Auswertung der Nutzung im ersten Halbjahr 2010 zeigt, dass wir mit unserer Angebotserweiterung den richtigen Weg eingeschlagen haben“, ist Hans-Rudolf Zumstein überzeugt. Dabei müsse man bedenken, dass mit dem Ausbau in Grenchen nicht etwa eine Luxusvariante, sondern vielmehr eine eigentliche Standard-Lösung realisiert worden sei. „Die Erweiterung entspricht einem Bedürfnis“, so Zumstein weiter, „das lässt sich nun auch mit Zahlen belegen.“

Einem echten Bedürfnis entspricht auch der Spätbus, der vor allem in Bettlach (wir berichteten) einiges zu Reden gegeben hat. Ein Blick in die Statistik des BGU zeigt, dass im ersten Halbjahr 19'470 Personen von diesem Angebot Gebrauch machten. „Auch hier“, so Zumstein, „ein ganz klarer Beweis, dass das Angebot vom Publikum gut aufgenommen wird.“

2. Erfahrungen mit dem Neukonzept

2.1. Linie 21

Die Fahrplanverdichtung und die Linienanpassung wurden gut aufgenommen. Einzelne Kritik gab es anfänglich wegen der neuen Anschlussverhältnisse Bahn/Bus.

Dank dem dichteren Fahrplan gibt es praktisch keine Engpässe mehr in den Spitzenzeiten, was vor allem bei der früheren Linie 1 nach Lingeriz der Fall war.

Anfang Mai wurde eine kleine Angebotserweiterung zur Anschlussverbesserung Bahn/Bus vorgenommen. Der Kurs Gummenweg ab 18:39 endet nicht mehr am Bahnhof Süd, sondern fährt um 18:47 weiter nach Lingeriz und zurück bis Bahnhof Süd.

2.2. Linien 22 und 23

Die Linien 22 und 23 verlaufen streckenweise parallel und sind daher fahrplantechnisch miteinander koordiniert, so dass die Verbindung Bahnhof Süd - Bellevue einen ungefähren Viertelstundentakt erhält.

Linienführung und Fahrplan der beiden Linien funktionieren gut. Die Neuerschliessung nach Industrie Ost wird regelmässig genutzt; eine aussagekräftige Beurteilung dazu ist aber erst nach 1-2 Betriebsjahren möglich.

Bahnanschlüsse:

Systembedingt weist der Linienast Holzerhütte (Linie 22) weniger günstige Bahnanschlüsse auf, was seitens der Kundschaft kritisiert wird. Gute Bahnanschlüsse hat hingegen der Linienast Industrie Ost.

Da die Linie 23 die Bahnhöfe Nord und Süd bedient, bestehen in Bezug auf die Bahnanschlüsse starke Abhängigkeiten. Insgesamt werden mit der heutigen Fahrlage recht gute Anschlüsse geboten. Einziger Kritikpunkt ist der Umstand, dass am Bahnhof Süd ein guter Anschluss an den Interregio nach Zürich besteht, jedoch in umgekehrter Richtung keine schlankes Umsteigen vom Interregio aus Zürich möglich ist; lediglich der Anschluss vom Regionalzug auf den Bus 23 ist optimal. Je nach Zielort kann die Linie 22 benutzt werden, wobei auch hier eine relativ lange Umsteigezeit besteht.

Aufgrund verschiedener Kundenreaktionen wird auf der Linie 23 seit Februar dieses Jahres morgens ein dritter Kurs via Oele geführt (Kurs 8:05 ab Grenchen Nord Richtung Fichtenweg).

Haltestellen im Gebiet Bellevue / Allmend / Holzerhütte:

Vereinzelt kritisiert wurde die neue Haltestellenbedienung Nord. Bemängelt werden der Wegfall der Haltestelle Waldheim und der mangelnde Komfort bei der neuen Haltestelle Waldegg, welche die Haltestelle Waldheim teilweise ersetzt. In diesem Zusammenhang wurde eingebracht, ob auf der Linie 22 wieder die alte (grosse) Busschleife Schöneegg - Allmend - Holzerhütte gefahren werden könnte. Ob diese Streckenverlängerung betrieblich machbar wäre und welche Ausbauten beim Waldweg zur Holzerhütte nötig wären, müsste detailliert geklärt werden. Wesentlich sind aber die angebotsseitigen Nachteile, die gegen eine solche Lösung sprechen. Die zentral gelegene und frequenzstärkste Haltestelle Bellevue würde entfallen bzw. nur noch von der Linie 23 bedient, was einer Angebotshalbiierung gleichkäme. Weiter entstünden lange Umwegfahrten und damit wesentlich längere Reisezeiten.

Um die Haltestellen und Erschliessung zu verbessern sind (mittelfristig) folgende Massnahmen zu prüfen:

- Erstellung Busperron bei der neuen Haltestelle Waldegg.
- Verlegung der Haltestelle Bellevue nach Norden (erfordert vermutlich Anpassungen beim Fussgängerstreifen im Bereich der Einmündung Bellevuestrasse, Bau einer Mittelinsel).

Bedienung Oele:

Bemängelt wurde, dass mit dem Neukonzept die Haltestelle Oele schlechter bedient wird als früher und daher auch die Bahnanschlüsse ab Oele weniger günstig sind. Dieser Kritikpunkt hängt nicht direkt mit den Linien 22 und 23 zusammen.

Eine bessere Anbindung der Oele soll mit einer Routenanpassung bei der Linie 24 erreicht werden (vgl. Kap. 3.3.).

2.3. Linien 24 und 25

Die Linien 24 und 25 verlaufen zwischen Grenchen und Bettlach identisch und sind daher fahrplantechnisch miteinander koordiniert, so dass auf der gemeinsamen Strecke Postplatz - Bahnhof Süd - Bettlach ein Viertelstundentakt angeboten wird. Die Linienführung und der Fahrplan funktionieren gut. Gemäss Kundenreaktion seien die Umsteigezeiten in Grenchen Nord etwas knapp.

Trotz der Angebotsverdichtung Grenchen - Bettlach mit der Linie 24 haben die Fahrgastfrequenzen auf der Linie 25 (früher Linie 5) nur marginal abgenommen. Demnach konnte hier ein vorhandenes Potenzial abgeschöpft werden.

Anwohner der neugeschaffenen Haltestelle Flurstrasse Nord (Fahrtrichtung Bahnhof Süd) beanstanden den Haltestellenstandort in der Flurstrasse, vor allem wegen der Lärmemissionen beim Anfahren. Auch werden Sicherheitsmängel aufgeführt.

Die neue Haltestelle Flurstrasse Nord (Richtung West) wird erwartungsgemäss regelmässig benutzt, da sie für zahlreiche Passagiere kürzere Reisezeiten und Zugangswege bringt (Wegfall der Schlaufenfahrt). Abgesehen von der Lärmbelastung ist die Haltestelle verkehrstechnisch korrekt angeordnet. Eine Umplatzierung in die Bettlachstrasse könnte erwogen werden, wobei die Haltestelle möglichst nahe beim heutigen Standort bleiben muss, damit die Erschliessungsfunktion sowie zweckmässige Haltestellenabstände erhalten bleiben. Mit dem Bau eines nordseitigen Perrons bzw. Trottoirabschnitts könnte allenfalls eine Lösung erreicht werden, die eine Haltestellenverbesserung und eine leichte Lärmreduktion bringen könnte, da der Bus nicht mehr in der Neigung anfahren muss.

Vorderhand bleibt die Haltestelle am heutigen Standort bestehen. Eine Entlastung bringt jedoch die geplante Anpassung der Abendlinie 30, welche die Haltestelle Flurstrasse Nord nicht mehr anfahren wird (vgl. Kap. 3.6.).

2.4. Linie 26

Im ersten Quartal resultierte ein leichter Fahrgastrückgang, der vermutlich auf den Ausbau der Linien 24/25 zurückzuführen ist. Inzwischen haben die Fahrgastzahlen wieder etwas zugenommen, so dass Ende Jahr auch bei dieser Linie eine positive Fahrgastbilanz resultieren könnte.

Die Betriebsumläufe sind zu knapp. Einerseits ist das Verhältnis der Streckenlänge und Umlaufzeit eng und andererseits ergeben sich während den Spitzenzeiten Zeitverluste auf der Fahrstrecke Bahnhof - BBZ - Bahnhof wegen der Rückstaus bei den Knoten.

2.5. Linie 27

Die zusätzliche Fahrgelegenheit am Morgen hat zu einer leichten Passagierzunahme geführt. Das Gesamtpotenzial fällt aber nach wie vor bescheiden aus. Seitens der Kundschaft wurden Änderungswünsche bei den Fahrplanlagen eingebracht.

Anmerkung:

Die Linie 27 nach Staad ist nicht Teil des Grundangebots. Die Stadt Grenchen bestellt und finanziert dieses Rufbusangebot.

2.6. Linie 30 / Abendangebot

Das Abendangebot kommt gut an und die Benutzung liegt tendenziell über den Erwartungen. Anhand der Fahrgastauswertungen wurde festgestellt, dass das Abendangebot nicht bloss zur Heimfahrt in die Wohnquartiere genutzt wird, sondern auch für Fahrten ins Zentrum und zu den Bahnhöfen.

Die Betriebsumläufe sind knapp, was zu Anschlussbrüchen und entsprechenden Reklamationen geführt hat. Auch die Taktlücke um 23 Uhr wird bemängelt. Diese Taktlücke hängt mit dem Spätkurs nach Büren zusammen, der mit dem Bus der Linie 30 gefahren wird.

2.7. Linie 31

Der Ausbau Montag -Freitag hat zu einem Fahrgastzuwachs geführt.

Der Abbau am Wochenende bzw. die Aufhebung des Wochenendangebots wird bemängelt. Aufgrund der Fahrgastzahlen ist jedoch die Konzentration Angebots auf Montag bis Freitag gerechtfertigt.

2.8. Linie 32

Die Linienführung und der Fahrplan funktionieren gut. Seitens der Kundschaft wird eine Anpassung im Minutenbereich angeregt.

2.9. Linie 33

Die Linienführung und der Fahrplan funktionieren gut. Obwohl hier nur ein marginaler Ausbau erfolgte, haben die Frequenzen auf dieser Linie spürbar zugenommen.

Hingegen hat die Umwandlung des bisherigen Spätkurses auf Vorbestellung in einen fixen Fahrplankurs bisher kaum zu Veränderungen bei den Frequenzen geführt. Bei der Hinfahrt nach Büren wird durchschnittlich etwa 1 Person befördert und die Rückfahrt wird selten benutzt. Nebst dem beschränkten Potenzial führt möglicherweise auch die relativ grosse Angebotslücke zwischen dem letzten Abendkurs und dem Spätkurs zu einer schwachen Benutzung des Spätkurses.

2.10. Linie 34

Die Linienführung und der Fahrplan funktionieren gut. Der Fahrgastzuwachs ist erfreulich. Die letzte Verbindung ab Bahnhof Nord mit Abfahrt 19:04 ist im Vergleich zu den übrigen Linien relativ früh.

2.11. Linie 38

Die Fahrgastzahlen sind stark von den Schnee- und Wetterverhältnissen abhängig. Gegenüber 2009 mit optimalen Wetterverhältnissen von Januar bis März wurden in diesem Jahr erwartungsgemäss weniger Passagiere befördert. Verlässlichere Aussagen lassen sich erst nach einem vollen Betriebsjahr machen.

Anmerkung:

Die Linie 38 ist nicht Teil des Grundangebots. Die Stadt Grenchen bestellt diese für den Ausflugsverkehr wichtige Verbindung und kommt für die Defizitdeckung auf. Daran beteiligen sich auch die Gemeinden Bettlach und Lengnau mit einem Beitrag.

3. Angebotsänderungen Fahrplan 2011

Ausgehend von den in Kapitel 2 beschriebenen Erfahrungen und Erkenntnissen mit dem Neukonzept wurde geprüft, welche Optimierungen möglich sind und ob die erwähnten Mängel behoben werden können. Zum Fahrplan 2011 (Fahrplanwechsel am 12.12.2010) können folgende Verbesserungen eingeführt werden.

3.1. Linie 21 (FP2011)

keine Änderung

Der im vergangenen Mai eingeführte Zusatzkurs Montag – Freitag wird beibehalten (vgl. Kap. 2.1.).

3.2. Linien 22 und 23 (FP2011)

Montag - Samstag:

- Auf der Linie 22 erfolgt eine Fahrplananpassung im Minutenbereich zugunsten einer leichten Verbesserung der Zugsanschlüsse. Ab Holzerhütte fahren die Busse jeweils 2 Min. später ab (h:02/32 statt h:00/30). Die Abfahrtszeit ab Brüel verschiebt sich um 1 Minute. Ab Bahnhof Süd Richtung Holzerhütte entsteht ein leicht hinkender Takt (Abfahrten ab Bahnhof Süd h:20/53), damit der Regionalzug aus Solothurn (Grenchen Süd an h:51) noch abgenommen werden kann.

Anmerkung:

Wegen gewisser Unzulänglichkeiten bei den Anschlüssen Zug/Bus am Südbahnhof Richtung Holzerhütte (L 22) und Fichtenweg (L 23) wurden auch verschiedene Veränderungsmöglichkeiten bei den Taktlagen geprüft. Schliesslich wurden diese Ideen wieder verworfen, da mit einer Änderung der Fahrlage andere, heute günstige Umsteigebeziehungen am Nordbahnhof wie auch am Südbahnhof verschlechtert worden wären. Ungünstige Auswirkungen hätten sich auch für die Fahrplankoordination der Linien 22 und 23 ergeben (schlechtere Staffelung der Busverbindungen Bahnhof Süd – Bellevue).

3.3. Linien 24 und 25 (FP2011)

Montag – Sonntag (täglich):

- Die Linie 24 wird zur besseren Erschliessung der Oele zwischen Postplatz und Schmelzi angepasst. In Fahrtrichtung Däderiz verkehren die Busse via Oele. In Fahrtrichtung Bahnhof Süd wird die Bündengasse befahren mit Bedienung der neuen Haltestelle Centralstrasse, die etwas südlich der Haltestelle Oele platziert wird. So erhält die Oele den ungefähren Viertelstundentakt und gute Anschlüsse an den Fernverkehr.
Nachteilig ist die weniger häufige Bedienung der Haltestelle Kirchstrasse (Linie 24 entfällt); allerdings sinkt die zeitliche Verfügbarkeit an dieser Haltestelle nur geringfügig, da die Linien 24 und 23 eine ähnliche Fahrplanlage aufweisen.
- Bei den Linien 24 und 25 wird die Aufenthaltszeit bei der Haltestelle Bettlach Post in der Endschleife Bettlach um 1 Minute verkürzt; dafür entsteht beim Bahnhof Grenchen Süd neu auch in Fahrtrichtung Postplatz eine Aufenthalts-/Ausgleichzeit von 1 Minute.

3.4. Linie 26 (FP2011)

Montag – Samstag:

- Zur besseren Fahrplanstabilität wird die Schleife Bahnhof - BBZ - Bahnhof Süd neu in umgekehrter Richtung befahren. Damit ergeben sich für den Bus günstigere Abbiegebeziehungen, die weniger durch Staubildung beeinträchtigt werden. Eine Streckenverkürzung wurde ebenfalls in Erwägung gezogen, jedoch wegen der resultierenden Angebotsverschlechterung wieder verworfen.
Anmerkung: Das Sonntagsangebot ist von der Routenanpassung nicht betroffen, da die Strecke Bahnhof – BBZ an Sonntagen nicht bedient wird.
- Die Taktlage wird um 2 Min. vorverlegt. Dies ermöglicht eine geringfügig bessere Abstimmung mit dem Schulbeginn um 7:45 Uhr des Berufsbildungszentrums (BBZ). Die Bahnanschlüsse in Bettlach bleiben weiterhin erhalten.

3.5. Linie 27 (FP2011)

Montag - Freitag:

- Anpassung des Fahrplans entsprechend der spezifischen Bedürfnisse von Staad (Bus verkehrt wie bisher nur auf Voranmeldung).

3.6. Linie 30 / Abendangebot (FP2011)

Montag – Sonntag (täglich):

- Zur besseren Fahrplanstabilität wird die Fahrroute geringfügig angepasst. Die Haltestelle Bettlach Dorfplatz wird nur noch zum Aussteigen bedient und ab Ringstrasse verkehren die Busse via Solothurnstrasse statt via Bettlachstrasse zum Bahnhof Süd. Neu werden so die Haltestellen Flurstrasse Süd und Mattenstrasse bedient. Dafür entfallen die Haltestellen Flurstrasse Nord, Spital und McDonald's.
- Die Taktlücke um 23 Uhr wird geschlossen, so dass auch um 23:10 Uhr ein Bus ab Grenchen Süd nach Bettlach verkehrt.

3.7. Linie 31 (FP2011)

keine Änderung

3.8. Linie 32 (FP2011)

Montag bis Freitag:

- In Fahrtrichtung Lommiswil verkehren die Busse jeweils 1 Minute später. Diese Verschiebung der Taktlage ergibt geringfügig bessere Anschlussverhältnisse in Grenchen Süd. Die Bahnanschlüsse in Selzach bleiben weiterhin erhalten.

3.9. Linie 33 (FP2011)

Montag – Freitag:

- Das erste Kurspaar wird um 2 Min. früher gelegt. Damit werden die Bahnanschlüsse an den Zug 6:23 ab Grenchen Süd zuverlässiger.

Montag - Sonntag (täglich):

- Aufgrund der relativ geringen Nachfrage wird der einzelne Spätkurs um 23:12 Uhr nach Büren mit einem Taxi ausgeführt (beide Richtungen nach festem Fahrplan wie bisher).

Anmerkung:

Auch geprüft wurden die Wiedereinführung der telefonischen Vorbestellung oder die Streichung des Spätkurses. Diese Optionen könnten dann in Erwägung gezogen werden, sollte dieser Spätkurses weiterhin eine so geringe Nachfrage aufweisen.

3.10. Linie 34 (FP2011)

Montag - Samstag:

- Die Betriebszeiten werden um eine halbe Stunde ausgedehnt, damit beim Bahnhof Nord noch die Zugsankünfte um 20 Uhr abgenommen werden können.

Anmerkung:

Dieses zusätzliche Kurspaar ist zwischen Sonnmatt und Lengnau (Kanton Bern) nicht Teil des Grundangebots. Das bereits bestehende, durch die Gemeinde Lengnau finanzierte Zusatzangebot auf der Linie 34 wird entsprechend aufgestockt.

3.11. Linie 38 (FP2011)

keine Änderung