

Protokoll

Ordentliche Mitgliederversammlung Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)

15. Dezember 2022, Velschensaal Restaurant Rathaus Thun
16:15-17:45

Anwesende (Präsenzliste dem Originalprotokoll angehängt):

	Total	Anwesend
Stimmberechtigte Gemeinden:	51	21
Stimmen	112	67
Absolutes Mehr	34	

Vorsitz: Andreas Grünig, Vizepräsident

Protokoll: Simon Bürki

Nr.	Traktandum	Art	Wer
1	Begrüssung durch den Vizepräsidenten	O	A. Grünig
2*	Protokoll der Mitgliederversammlung vom 16.12.2021	B	A. Grünig
3*	Jahresbericht und Jahresrechnung 2021	B	A. Grünig / E. Buchs
4*	Jahresprogramm / Termine 2023	B	A. Grünig / E. Buchs
5*	Mitgliederbeiträge und Budget 2023	B	A. Grünig
6*	Gesamterneuerungswahlen RVK5	B	A. Grünig
7	Präsentation Studie «Studie zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum»	O	E. Buchs / A. Neumann / R. Neuenschwander
8	Orientierung über aktuelle Planungen	O	E. Buchs
9	Verschiedenes	O	

* Beschluss

1.	Begrüssung durch den Vizepräsidenten		A. Grünig
-----------	---	--	------------------

A. Grünig begrüsst die Anwesenden zur ordentlichen Mitgliederversammlung 2022 der RVK 5 im Velschensaal des Restaurant Rathaus Thun. Er vertritt Jolanda Brunner, die verhindert ist. Er erklärt die Besammlung als beschlussfähig.

Zur Traktandenliste gibt es keine Wortmeldung.

2.	Protokoll der Mitgliederversammlung vom 16.12.2021	B	A. Grünig
-----------	---	----------	------------------

Das Protokoll wurde den Mitgliedern vorab mit der Einladung zugestellt.

Beschluss:

Das Protokoll vom 16. Dezember 2021 wird einstimmig genehmigt und verdankt.

3.	Jahresbericht und Jahresrechnung 2021	B	E. Buchs
-----------	--	----------	-----------------

Der Jahresbericht und die Jahresrechnung 2021 wurden den Mitgliedern vorab mit der Einladung zugestellt. Der Ausschuss hat die Dokumente zuvor behandelt und zuhanden der Mitgliederversammlung verabschiedet.

Zwei wesentliche Themen haben die RVK 5 im Jahr 2021 beschäftigt: die Studien «Thun Einsatz Doppelgelenkbusse» und «öV-Erschliessung im ländlichen Raum». Ansonsten beschäftigte die Geschäftsstelle das Tagesgeschäft.

Die Jahresrechnung 2021 fiel deutlich besser aus als budgetiert. Die Jahresrechnung schliesst bei Aktiven und Passiven von Fr. 216'589.65 mit einem Gewinn von Fr. 19'599.70 ab (vgl. Revisionsbericht ROD Treuhand, Beilage 3.3 Einladung). Als Grund für den Gewinn nennt E. Buchs den geringeren Projektaufwand, der unter anderem durch die Verschiebung des Konzepts Regionallinien auf das Jahr 2022 und die Tatsache, dass nur wenig Anliegen durch die Gemeinden eingegangen sind, zustande kam. Die Einnahmen aus den Mitgliederbeiträgen der Gemeinden sind zudem gegenüber 2020 leicht angestiegen, da diese direkt von den öV-Gesamtkosten abhängen. E. Buchs stellt in Aussicht, dass bei einem weiteren Anstieg der öV-Kosten eine Reduktion des Beitragssatzes diskutiert werden könne. Er möchte aber nicht voreilig handeln, da für die RVK grosse Projekte anstehen, die entsprechend mit grösseren Aufwänden verbunden sind. E. Buchs verweist zudem auf den Revisionsbericht zu der Jahresrechnung 2021.

Fragen / Diskussion:

Es gibt keine Fragen oder Bemerkungen zum Jahresbericht und zur Jahresrechnung.

Beschluss:

Der Jahresbericht und die Jahresrechnung 2021 werden einstimmig genehmigt.

4.	Jahresprogramm / Termine 2023	B	A. Grünig / E. Buchs
-----------	--------------------------------------	----------	-----------------------------

E. Buchs erläutert einzelne Punkte aus dem Jahresprogramm 2023, welches mit der Einladung verschickt wurde. Er stellt die wichtigsten, im nächsten Jahr geplanten Projekte kurz vor. Er präsentiert den Sitzungskalender 2023, welcher mit der Einladung verschickt wurde.

Fragen / Diskussion:

Es gibt keine Fragen oder Bemerkungen.

Beschluss:

Das Jahresprogramm und der Sitzungskalender 2023 werden einstimmig beschlossen.

5.	Mitgliederbeiträge und Budget 2023	B	E. Buchs
-----------	---	----------	-----------------

E. Buchs präsentiert das Budget 2023. Die geplanten Aufwände betragen Fr. 182'500.00, der Ertrag Fr. 160'000.00, was einem Verlust von Fr. 22'500.00 entspricht. E. Buchs erläutert, dass im Budget 2023 bewusst hohe Aufwände aufgeführt seien, da man für den Worst-Case budgetiert habe. Er weist aber auch darauf hin, dass die Jahresrechnungen der RVK5 in den vergangenen Jahren oft deutlich positiver ausfielen als budgetiert.

Der Mitgliedsbeitragsatz wird mit 0.7% unverändert zur Genehmigung vorgeschlagen.

Fragen / Diskussion:

Es gibt keine Fragen oder Bemerkungen.

Beschluss:

Die Mitgliederbeiträge und das Budget 2023 werden einstimmig genehmigt.

6.	Gesamterneuerungswahlen RVK	B	A. Grünig
-----------	------------------------------------	----------	------------------

Die RVK muss alle 4 Jahre statutarisch vorgeschriebene Gesamterneuerungswahlen durchführen. Diese umfassen die Neu- resp. Wiederwahl des RVK-Ausschusses und der Präsidentin. Dieses Jahr werden die Gesamterneuerungswahlen für die Periode 2023-2026 durchgeführt.

Es stellen sich alle Vertreterinnen und Vertreter des RVK-Ausschusses sowie die Präsidentin zur Wiederwahl. Die Wahlen werden für den Ausschuss als Gesamtes und für das Präsidium und die Revisionsstelle einzeln durchgeführt. Die Revisionsstelle wird nur für ein Jahr gewählt.

Fragen / Diskussion:

Keine gibt keine Fragen oder Bemerkungen.

Beschluss:

Die Wiederwahl des RVK-Ausschusses, der Präsidentin sowie der Revisionsstelle erfolgt einstimmig.

7.	Studie: Verbesserung der öV-Erschliessung im ländlichen Raum	O	A. Neumann / R. Neuenschwander
-----------	---	----------	---------------------------------------

R. Neuenschwander (Ecoplan AG) und A. Neumann (Metron AG) stellen die Studie «Verbesserung der öV-Erschliessung im ländlichen Raum» nach ein paar einleitenden Worten von E. Buchs vor. Diese wurde 2022 im Auftrag von 4 regionalen Verkehrs- resp. Regionalkonferenzen erarbeitet, darunter die RVK5.

Die Studie analysiert den ländlichen Raum im Kanton Bern und versucht, Möglichkeiten zur verbesserten öV-Erschliessung im ländlichen Raum aufzuzeigen. Im Analyseteil der Studie werden in einer Raumanalyse des Kantons Bern unterschiedliche Raumtypen innerhalb des ländlichen Raumes identifiziert. Die Charakteristika der Raumtypen werden zusammenfassend beschrieben und für jeden Raumtyp werden Potenziale für klassischen, linearen ÖV und für neue, innovative Angebotsformen evaluiert. Darauf aufbauend erfolgt eine Bewertung, welche Angebote (klassischer oder bedarfsorientierter öV) für die jeweiligen Räume geeignet wären, zur Erreichung der definierten Ziele beizutragen. Als Ziele wurden die Sicherstellung der Mobilitätsvorsorge und die Reduktion des MIV-Anteils definiert.

E. Buchs orientiert über das weitere Vorgehen und erklärt die Absicht der Regionen, mögliche Versuchsbetriebe mit On-Demand Angeboten durchführen zu wollen, so dass längerfristig das kantonale Regulativ diesbezüglich angepasst werden kann.

A. Grünig fragt L. Reusser vom kantonalen AÖV nach dessen Einschätzung aus einer kantonalen Perspektive.

L. Reusser antwortet, dass der Kanton den öV hauptsächlich als Massenverkehrsmittel ansieht, stellt aber in Aussicht, dass er die in den potenziellen Versuchsbetrieben gewonnen Erkenntnisse gerne prüfen wird. Er will aber keine zu grosse Hoffnung machen, da Angebote zahlbar sein müssten. Er weist darauf hin, dass die Minimalanforderungen an den Kostendeckungsgrad und die minimale Auslastung bereits heute sehr tief seien. Weiter weist er darauf hin, dass im ländlichen Gebiet Linien existierten, welche die Minimalanforderungen nicht erfüllten und dass für solche Fälle On-Demand Angebote o.ä. interessant seien, was im Übrigen auch in der kantonalen Angebotsverordnung vorgesehen sei.

L. Reusser beteuert aber, dass er das bestehende öV-Potenzial ausreizen möchte, eine öV-Erschliessung aber immer zahlbar bleiben müsse und dies oftmals schwierig sei, wenn in einem Gebiet nicht die nötige Mindestanzahl an Wohn- und Arbeitsplätze vorläge.

Fragen / Diskussion:

Aus dem Publikum wird darauf hingewiesen, dass in der Vergangenheit im Westamt ein Bedarfsbus nach 20:00 nicht umgesetzt werden konnte, da die technische Machbarkeit nicht gewährleistet werden konnte.

A. Neumann antwortet, dass man heutzutage über eine App oder telefonisch den Bus bestellen könne und man in Gebieten, wo eine Bündelung vorläge, man auch einen Knopf installieren könne. Es sei aber so, dass bedarfsorientierte Angebote mehr Eigeninitiative von den Nutzenden erforderten als klassischer, linearer öV.

R. Neuenschwander ergänzt, dass App-basierte Angebote die Zukunft seien und diesbezüglich die Technologie rasch voranschreiten würde. Auf die Frage, ob ein digitales Bestellverfahren nicht gewisse Gruppen ausschliessen würde, antwortet R. Neuenschwander, dass eine Nicht-Umsetzung möglicher Angebote aus diesem Grund auch keine zufriedenstellende Lösung wäre.

Aus dem Publikum kommt die Frage, wieviel der momentan nicht oder nur sehr schlecht erschlossenen 30% der Bevölkerung man maximal noch erschliessen könne.

R. Neuenschwander antwortet, dass dafür eine zusätzliche Studie nötig wäre und er daher keine Zahl nennen könne. Es sei aber entscheidend, dass die Gemeinden Initiative zeigen würden, um eine weitergehende Erschliessung sicherzustellen.

L. Reusser ergänzt, dass es das Ziel sein müsse, die 5%, die man mit wenig zusätzlichem Aufwand erschliessen könnte, ausfindig zu machen und diese noch zu erschliessen.

J. Ristic aus Frutigen weist darauf hin, dass sie mit William Fuhrer von der Berner Fachhochschule in Kontakt gewesen sei und dass von dessen Seite Interesse bestünde, mögliche Abschlussarbeiten von Studierenden zu betreuen rund um das Thema «Verbesserung des öV im ländlichen Raum». Sie ergänzt, dass sie überzeugt sei, dass verstecktes Potenzial für die öV-Nutzung im ländlichen Raum bestünde, man dieses aber stärker sichtbar machen müsste.

C. Zwahlen sagt, dass man nicht alles erschliessen könne, da dies nicht zahlbar sei. Der Wohnort sei frei wählbar und eine abgelegene Wohnlage könne nun mal zur Konsequenz haben, dass man über keine öV-Erschliessung verfügt. Er meint, dass es 20% gebe, die man unter Umständen halt einfach nicht erschliessen könne. Er verweist zudem darauf, dass in vielen Gemeinden in der Bevölkerung ein Unwille herrscht, steigende öV-Kosten mitzutragen.

T. Knupp verweist auf die schweizerische Tendenz, beim 90% vollem Glas die leeren 10% zu sehen und ruft dazu auf, das gute, bestehende Angebot wertzuschätzen.

H. Ambühl fragt, warum Sigriswil, eine Gemeinde deren Dörfer grösstenteils schlecht erschlossen sind, in der Studie als Gemeinde mit guter öV-Erschliessung aufgeführt wird.

R. Neuenschwander antwortet, dass dies sei, weil die Studie eine Raumunterteilung auf Stufe Gemeinde unternommen habe und ein nicht unbedeutender Teil von Sigriswil über einen guten Busanschluss verfügen würde. Das Ziel der Studie sei es aber nicht, gemeindespezifische Aussagen zu treffen, sondern Räume grob zu typisieren und im Anschluss mögliche Vorschläge zur Verbesserung der Erschliessung in diesen Räumen zu machen.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

8.	Orientierung über aktuelle Planungen	O	E. Buchs
-----------	---	----------	-----------------

Umsetzungshorizonte regionales Angebotskonzept (RAK) 2022-25, Umsetzung FP 2023

E. Buchs orientiert über die Inhalte aus dem Angebotskonzept 2022-25, welche mit dem Fahrplanwechsel 2023 umgesetzt werden. Er führt insgesamt sechs Linien auf, deren Angebot gem. dem regionalen Angebotskonzept 2022-25 ausgebaut oder angepasst wird.

Zu den Anpassungen der Linie 320 (Spiez-Zweisimmen) in Zusammenhang mit der Umsetzung des GoldenPassExpress (GPX) erläutert E. Buchs, dass das Angebot insgesamt besser würde, da ein Kurspaar mehr verkehren würde. Nichtsdestotrotz würde der 17:39 Kurs ab Zweisimmen aber neu ausfallen, da zu dieser Zeit umlaufbedingt in Zweisimmen kein Fahrzeug zur Verfügung stünde.

Verlängerung bestehender Angebotsbeschluss / Verschiebung Regionales Angebotskonzept 2026-29

E. Buchs informiert, dass aufgrund einer übergeordneten Harmonisierung der Bestellperioden der regionalen Angebotskonzepte mit dem Bestellverfahren für den regionalen Personenverkehr (RPV) sowie der Leistungsvereinbarung Bahnverkehr seitens des Bundesamtes für Verkehr das neue Regionale Angebotskonzept für die Periode 2027-2030 erarbeitet werden wird. Aus diesem Grund werde der aktuell gültige Angebotsbeschluss (2022-2025) um ein Jahr verlängert (neu: 2022-2026).

E. Buchs fügt an, dass der aktuelle Angebotsbeschluss noch nicht komplett umgesetzt sei und dass aufgrund der Corona-Pandemie für die Erfolgskontrolle der Linie keine verlässlichen Zahlen zur Verfügung stünden und daher die Verschiebung um ein Jahr für die RVK nicht ungelegen komme. Er stellt in Aussicht, dass man die zusätzliche Zeit nutzen werde, um die Anträge der Gemeinden vertieft zu prüfen. Der neue Zeitplan sehe vor, dass das neue reg. Angebotskonzept im Frühling 2024 fertiggestellt würde und nach einer Mitwirkung im Sommer an der MV im Dezember 2024 beschlossen würde, so dass die Einreichung beim Kanton im Februar 2025 erfolgen könne.

Fragen / Diskussion:

S. Bühler BLS weist bezüglich den Fahrplanänderungen noch auf eine neue, einmal täglich verkehrende direkte Verbindung zwischen Biel und Zweisimmen hin.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Bemerkungen.

9.	Verschiedenes		Diverse
-----------	----------------------	--	----------------

Es wird der Wunsch geäußert, dass die vielen Abkürzungen zukünftig jeweils kurz erläutert werden könnten, da sonst das Verständnis für Nicht-Fachpersonen schwierig sei.

A. Grünig und E. Buchs unterstützen den Vorschlag und geloben, diesen im nächsten Jahr umzusetzen.

Es gibt keine weiteren Fragen oder Wortmeldungen.

Für das Protokoll

Thun, 15. Dezember 2022

Simon Bürki

Beilagen:

- Präsentation MV RVK 5 vom 15. Dezember 2022