

Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen: Szenarien Angebotsreduktion öV Strasse

Dieser Anhang ist integraler Bestandteil der Dokumentation «Reduktion des Angebots im öffentlichen Personenverkehr» und somit Teil der Branchendokumentation «Bewirtschaftungsmodell öV bei Strommangellagen». Er enthält konkretisierende Hinweise für den öV Strasse.

Die Daten beziehen sich auf das aktuelle Angebot des öV-Strasse sowie auf die kommenden Jahre (bis ca. 2026). Aufgrund der Dekarbonisierungsstrategien im Bussektor sind die Daten in den Folgejahren neu zu überprüfen.

Szenario	flankierende behördliche Massnahme	Stadt- und Ortsverkehr	Regionale Buslinien
Reduktion Zusatzangebot HVZ Stufe 1	Homeofficeempfehlung	<ul style="list-style-type: none"> • Verzicht auf Taktverdichtungen auf dicht befahrenen Stadtlinien (insb. elektrisch betriebene Linien), insofern die Nachfrage dies erlaubt. • Verzicht auf unnötige Beiwagen und Verstärkerkurse HVZ. • Teilersatz von elektrisch angetriebenen Bussen durch Dieselbusse (ganze Tagesumläufe). 	<ul style="list-style-type: none"> • Verzicht auf unnötige Beiwagen und Verstärkerkurse HVZ (ohne eindeutige Schulfunktion). • Wo nötig und einfach praktikierbar: Ersatz von elektrisch angetriebenen Bussen durch Dieselbusse. • Streichen von Kursen, welche aufgrund Reduktion Schiene obsolet werden (ohne eindeutige Schulfunktion).
		Einsparung pro Woche: ca. 231 bis 430 MWh	Einsparung pro Woche: ca. 7 bis 13 MWh
Kapazitätsreduktion: Kürzung der Kompositionen Schiene Stufe 2	Homeofficeempfehlung + Staffellung Schulbeginn + (Eingriff in öffentliches Leben)	Zusätzliche Massnahmen im Vergleich zur «Reduktion HVZ»: <ul style="list-style-type: none"> • Isolierte Trolleybuslinien gehen vom Netz (Machbarkeit prüfen). • Soweit möglich, vollständiger Ersatz von elektrisch angetriebenen Bussen durch Dieselbusse: <ul style="list-style-type: none"> ○ Gelenkbusse werden durch Standardbusse (Diesel) ersetzt; ○ frei gewordene Gelenkbusse ersetzen Trolleybusse. • In Einklang mit behördlichen Vorgaben sind verkürzte Betriebszeiten möglich (Einstellung Abend- und/oder Nachtangebot sowie Sonntagsangebot). 	<ul style="list-style-type: none"> • Soweit möglich, vollständiger Ersatz von elektrisch angetriebenen Bussen durch Dieselbusse. • In Einklang mit behördlichen Vorgaben sind verkürzte Betriebszeiten möglich (Einstellung Abend- und/oder Nachtangebot sowie Sonntagsangebot).
		Einsparung pro Woche: ca. 326 bis 605 MWh	Einsparung pro Woche: ca. 11 bis 21 MWh

Szenario	flankierende behördliche Massnahme	Stadt- und Ortsverkehr	Regionale Buslinien
Angebotsreduktion: Teilausfall Grundangebot Stufe 3	Variante leicht: Homeofficeempfehlung + Staffelung des Schulbeginns & Fernunterricht Universitäten	<ul style="list-style-type: none"> • Ersatz von ganzen Tram-Linien durch Dieselbusse (abhängig von Verfügbarkeit der Fahrzeuge), wenn die Nachfrage generell schwach ist. • Reduktion Taktichte wo es die Nachfrage und die Angebotsqualität zulassen (z.B. 15-Min-Takt statt 10-Min-Takt). • Einstellen von Ergänzungs- und Tangentiallinien (ohne eindeutige Schultransportfunktion, ausser zeitlicher Mehrbedarf ist vertretbar). • Alle verbliebenen «zeitweise bedienten Linienabschnitte» entfallen, wenn das Angebot durch eine andere Linie abgedeckt wird (z.B. BVB-Tramlinie 1 zwischen Basel SBB<-> Bad.Bahnhof. Abschnitt wird durch Tramlinie 2 ganztags bedient.). • Einstellung von Linien bzw. Linienabschnitten, welche durch das Angebot des Regionalen Busverkehrs genügend gut abgedeckt werden. • Faustregel zum Ausdünnen: Taktgefüge zu allen Tageszeiten maximal halbiert. • Verzicht auf weitere unnötige Beiwagen und Verstärkerkurse im Universitätsverkehr. • Weitere Taktausdünnungen in der HVZ (insb. Linie zu Hochschulen). Einsparung pro Woche: ca. 878 bis 1.630 MWh	<ul style="list-style-type: none"> • Reduktion Taktichte wo es die Nachfrage und die Angebotsqualität zulassen, insb. dort wo Anschlussketten durch Ausdünnung des Bahnfahrplans entfallen. • Einstellen von Tangential- und Ergänzungslinien (ohne eindeutige Schulfunktion), wenn die Grundversorgung durch die Hauptlinien abgedeckt ist und keine tarifarischen Probleme zu erwarten sind (Tarifgültigkeit, aufgrund verlängerter Fahrwege? Wichtig: Lösung für Abokunden finden (Kulanzregel), wenn mehr Tarifzonen gebraucht werden). • Verzicht auf weitere unnötige Beiwagen und Verstärkerkurse im Universitätsverkehr. • Faustregel zum Ausdünnen: Taktgefüge zu allen Tageszeiten maximal halbiert. Einsparung pro Woche: ca. 19 bis 34 MWh

Szenario	flankierende behördliche Massnahme	Stadt- und Ortsverkehr	Regionale Buslinien
	Variante stark: Variante leicht (oben) + Eingriff in öffentliches Leben	<ul style="list-style-type: none"> Maximal möglicher Ersatz des Trambetriebs durch Dieselseinsatz. Deutlich reduziertes Takt- und Linienangebot (mind. 30 Min-Takt.). Faustregel: Alle grösseren Wohn- und Arbeitsplatzgebiete müssen in einem Radius max. 1 Kilometer eine durchgängig bediente Haltestelle vorfinden. Auf schlecht genutzte Quartierbuslinien wird verzichtet. In Einklang mit behördlichen Vorgaben sind verkürzte Betriebszeiten möglich (Einstellung Abend- und/oder Nachtangebot sowie Sonntagsangebot). In Einklang mit behördlichen Vorgaben ist das Einstellen von Buslinien mit «touristischen» Charakter möglich. Einsparung pro Woche: ca. 1.540 bis 2.861 MWh	<ul style="list-style-type: none"> Deutlich reduziertes Takt- und Linienangebot (mind. 60 Min-Takt. Faustregel: Alle grösseren Wohn- und Arbeitsplatzgebiete müssen in einem Radius max. 1 Kilometer eine durchgängig bediente Haltestelle vorfinden. Auf schlecht genutzte Parallel- und Zubringerlinien wird verzichtet. In Einklang mit behördlichen Vorgaben sind verkürzte Betriebszeiten möglich (Einstellung Abend- und/oder Nachtangebot sowie Sonntagsangebot). In Einklang mit behördlichen Vorgaben ist das Einstellen von Buslinien mit «touristischen» Charakter möglich. Einsparung pro Woche: ca. 33 bis 62 MWh