

**Amt für öffentlichen
Verkehr und
Verkehrskoordination**

**Office des transports
publics et de la
coordination des transports**

Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion
des Kantons Bern

Direction des travaux
publics, des transports
et de l'énergie
du canton de Berne

Angebotskonzept des Kantons Bern

**für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr
2018 - 2021**

Bearbeitungsdatum: 13. September 2016

Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Dokument-Nummer: DOCP#622099

Inhaltsverzeichnis

0	Kurzfassung	7
1	Einleitung.....	8
2	Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse.....	9
2.1	Zuständigkeiten von Bund, Kanton und Regionen.....	9
2.1.1	Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur.....	9
2.1.2	Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Infrastruktur.....	11
2.1.3	Zuständigkeiten bei der Finanzierung des Angebots	13
2.2	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)	13
2.3	RGSK, Agglomerationsprogramme und -projekte.....	14
2.4	Angebotskonzept und Angebotsbeschluss	15
2.5	Angebotsbestellung im Regional- und Ortsverkehr.....	15
2.6	Finanzierung der Bahninfrastruktur	17
2.6.1	Bahninfrastrukturfonds (BIF)	17
2.6.2	Finanzierungsinstrumente	18
2.7	Kantonale Investitionsbeiträge	18
2.8	Güterverkehr	19
3	Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung.....	21
3.1	Entwicklung der Mobilität.....	21
3.2	Grundlagen und Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	23
3.3	Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr	25
3.4	Grundsätze für die Tarifgestaltung	30
3.5	Investitionsgrundsätze.....	31
3.5.1	Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen.....	31
3.5.2	Netzsystem öffentlicher Verkehr.....	32
3.5.3	Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Behinderte	32
4	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren.....	33
4.1	Qualität der ÖV-Erschliessung	33
4.2	Entwicklungen im Fernverkehr	34
4.3	Entwicklungen des ÖV im Kanton Bern.....	35
4.3.1	S-Bahn Bern.....	38
4.3.2	RVK Biel - Seeland - Berner Jura	41
4.3.3	RVK Oberaargau.....	42
4.3.4	RK Emmental	43
4.3.5	RK Bern-Mittelland	43
4.3.6	RVK Oberland-West.....	44
4.3.7	RK Oberland-Ost.....	45
4.4	Entwicklung der Abgeltungen.....	45

4.5	Bevölkerungsumfrage und Kundenzufriedenheitsumfrage.....	49
4.6	Entwicklung der Tarife und Tarifverbände	52
5	Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern	56
5.1	Internationaler Verkehr	56
5.2	Nationaler und regionaler Verkehr.....	57
5.3	S-Bahn Bern.....	60
5.4	Entwicklung der Bahninfrastruktur	63
5.4.1	Ausbau Bahnknoten Bern.....	63
5.4.2	Lötschberg-Basistunnel.....	64
5.4.3	Grimselbahn.....	66
5.5	Feinverteiler Agglomeration Bern	67
5.6	Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne.....	67
5.7	Feinverteiler Agglomeration Thun.....	68
5.8	Feinverteiler übrige Agglomerationen.....	68
5.9	Weitere Entwicklungen im ÖV-Umfeld.....	68
6	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2018 - 2021	71
6.1	Einleitung	71
6.2	S-Bahn Bern.....	71
6.3	RVK Biel-Seeland-Berner Jura	72
6.3.1	Bahnlinien	72
6.3.2	Buslinien	72
6.4	RVK Oberaargau.....	73
6.4.1	Bahnlinien	73
6.4.2	Buslinien	74
6.5	RK Emmental	74
6.5.1	Bahnlinien	74
6.5.2	Buslinien	74
6.6	RK Bern-Mittelland	75
6.6.1	Bahnlinien	75
6.6.2	Buslinien	75
6.7	RVK Oberland-West.....	77
6.7.1	Bahnlinien	77
6.7.2	Buslinien	77
6.8	RK Oberland-Ost.....	78
6.8.1	Bahnlinien	78
6.8.2	Buslinien	79
6.9	Entwicklung des Ortsverkehrs in den Agglomerationen und Städten.....	79
6.9.1	Agglomeration Biel/Bienne	79
6.9.2	Langenthal	80

6.9.3	Burgdorf	80
6.9.4	Bern	80
6.9.5	Agglomeration Thun	81
6.10	Tarife und Distributionssysteme	81
6.11	Weitere Kundenaspekte	83
Abkürzungsverzeichnis.....		85
Quellenverzeichnis		87
Anhang I		89
Anhang II.....		105
Anhang III		111
Anhang IV.....		115

0 Kurzfassung

Im vorliegenden kantonalen Angebotskonzept 2018 – 21 werden die mit der FABI-Vorlage veränderten Zuständigkeiten beim ÖV, die kantonalen Grundsätze beim ÖV, die Mobilitätsentwicklung im Allgemeinen und beim ÖV in den letzten Jahren sowie die prognostizierte Entwicklung dargestellt. Ein Kapitel enthält die Entwicklung des ÖV in den letzten Jahren, ein anderes Kapitel die geplanten längerfristige Entwicklung (Horizont 25 - 30+) und die geplante Entwicklung in den Jahren 2018 - 21.

Die jährliche Nachfrageentwicklung betrug in den letzten Jahren rund 2%. Das Angebot wurde dabei nur punktuell angepasst und auf grössere Ausbauschritte wurde verzichtet. Zudem haben sich die Kosten aufgrund von politischen Entscheidungen zu Ungunsten des ÖV verschoben: Während die Tarife des ÖV regelmässig angehoben wurden, haben sich die Kosten beim Individualverkehr in den letzten fünf Jahren reduziert.

Gemäss der kantonalen Verkehrsprognose wird die Nachfrage beim öffentlichen Verkehr zwischen 2012 und 2030 um rund 52% zunehmen. Aufgrund dieser steigenden Nachfrage und der damit verbundenen Kapazitätsengpässe sowie der hohen gesellschaftlichen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs, soll das Angebot in den kommenden Jahren gezielt verbessert werden. Grundlage dieser Verbesserungen sind die Planungen der Regionalkonferenzen / Regionalen Verkehrskonferenzen (RK/RVK), welche ihre begründeten und priorisierten Angebotskonzepte Ende Mai 2016 beim AÖV eingereicht haben. Diese Anträge sind geprüft worden und sind die Grundlage der geplanten Angebotsverbesserungen, welche in Kapitel 6 dargestellt werden. Die Antworten des AÖV auf die insgesamt 320 Detailanträge befinden sich in Anhang IV.

1 Einleitung

Im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr ÖVG (Art. 13) wird festgelegt, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat periodisch einen Bericht über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung sowie einen Bericht über die Investitionsplanung unterbreitet. Der Grosse Rat beschliesst, gestützt auf diese Berichte, über das Angebot im öffentlichen Verkehr und über den Rahmenkredit für die Finanzierung der Investitionen des öffentlichen Verkehrs (ÖVG, Art. 14).

Grundlage dieser Grossratsbeschlüsse sind einerseits die regionalen Angebotskonzepte der Regionalkonferenzen (RK) und Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK), andererseits die Investitionsplanungen der Transportunternehmungen (TU).

Mit Annahme der Vorlage über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) durch Volk und Stände im Februar 2014 haben sich die Zuständigkeiten bei der Infrastrukturplanung und -finanzierung der Bahn stark verändert. Dies führt dazu, dass sich der Investitionsrahmenkredit ÖV 2018 - 21 stark von den vorangehenden Investitionsrahmenkrediten unterscheidet und primär Beiträge an Infrastrukturen des Ortsverkehrs umfassen wird.

Das vorliegende kantonale Angebotskonzept ÖV soll ein Gesamtbild über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren und über die mittel- bis langfristig angestrebte ÖV-Entwicklung vermittelt werden.

Kapitel 4 und 6 entsprechen dem Bericht gemäss ÖVG (Art. 13): Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2014 - 2017 des Grossen Rates wird aufgezeigt und die voraussichtlichen Inhalte des Angebotsbeschlusses 2018 - 2021 sind dargestellt.

Im Weiteren werden das Umfeld und die Rahmenbedingungen sowie die Zielsetzungen der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs dargelegt. Fachverbände, politische Organisationen, regionale Trägerschaften sowie TU sollen sich anhand des vorliegenden Berichts über die geplanten Veränderungen informieren und ihre Stellungnahme abgeben können.

2 Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse

2.1 Zuständigkeiten von Bund, Kanton und Regionen

Die Zuständigkeiten bei der Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sind im Bundesrecht festgelegt (Eisenbahngesetz EBG und Personenbeförderungsgesetz PBG). Ergänzend dazu legt das ÖVG die Zuständigkeiten von Kanton und Regionen fest.

2.1.1 Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur

Der Bund hat die Federführung bei der Ausbauplanung des Schienennetzes. Der Ausbau orientiert sich an den Bedürfnissen des Fern-, Regional- und Güterverkehrs. Die SBB erarbeiten im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ein nationales Angebotskonzept des Personenfernverkehrs, das BAV unter Einbezug der Branche ein Konzept für den Güterverkehr. Der Regionalverkehr wird federführend von den Kantonen geplant. Die Kantone erarbeiten im Rahmen der KÖV-Regionen sogenannte regionale Angebotskonzepte (vgl. Abbildung 1).

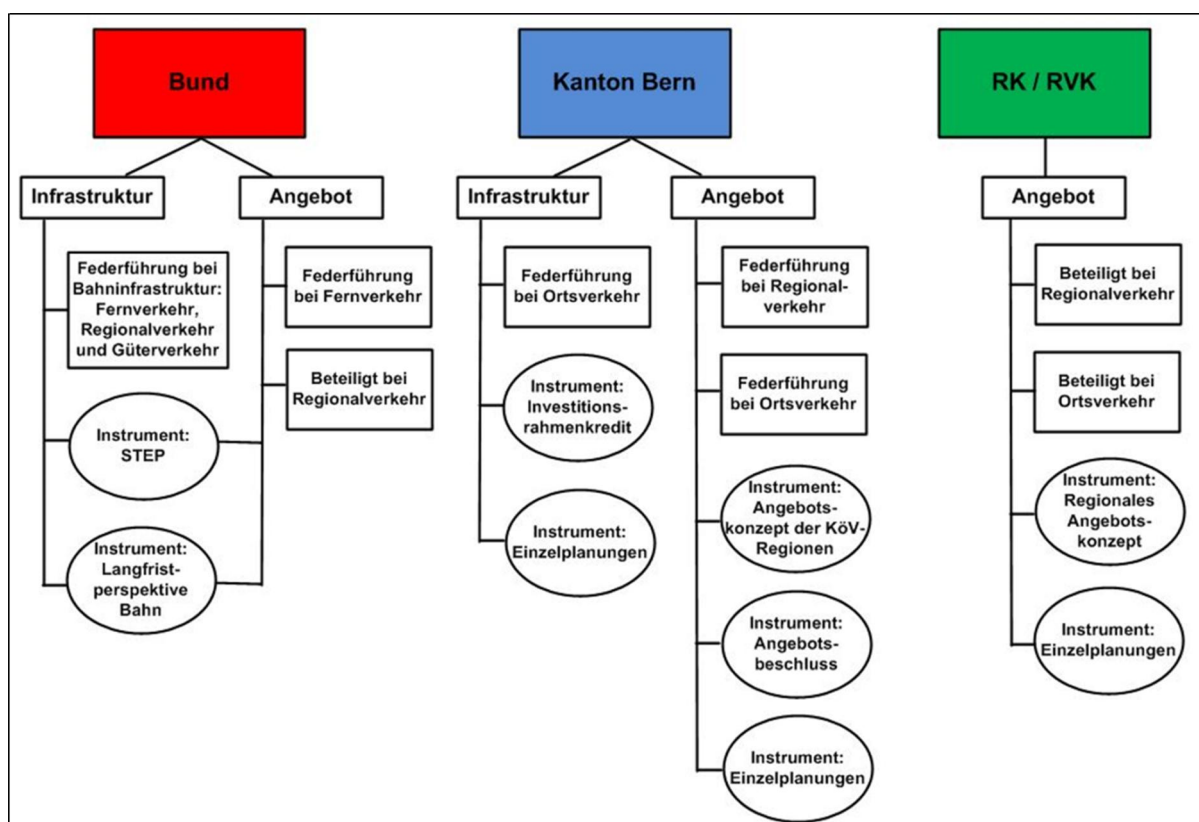


Abbildung 1: Zuständigkeiten für die ÖV-Planung

Das BAV führt die nationalen und regionalen Angebotskonzepte in einer Gesamtplanung zusammen (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP).

Gemäss Vorgabe des Bundes haben sich die Kantone für die STEP-Ausbauschritte in so genannten Regionalkonferenzen organisiert. Diese Konferenzen werden auf der strategischen Ebene von einem Lenkungsausschuss geleitet in welchem die zuständigen Regierungsmitglieder vertreten sind. Der Kanton Bern ist Mitglied in zwei Regionalkonferenzen: Der Regionalkonferenz Westschweiz und der Regionalkonferenz Nordwestschweiz. Einzelne Linien und Linienabschnitte im Kanton Bern werden zudem in der Regionalkonferenz Zentralschweiz bearbeitet. Dies betrifft die Linien der Zentralbahn und der Meiringen – Innertkirchenbahn. In dieser Regionalkonferenz arbeiten Vertreter des Kantons Bern auf Fachebene mit und vertreten die Anliegen aus dem Oberhasli. Die eigentlichen Planungsarbeiten erfolgen in Planungsräumen und werden durch Begleitgruppen unter Leitung eines federführenden Kantons be-

gleitet. In diesen Organen sind die betroffenen Kantone, die Transportunternehmungen und das Bundesamt für Verkehr vertreten. Die Perimeter der Planungsräume sind in Abbildung 2 dargestellt.

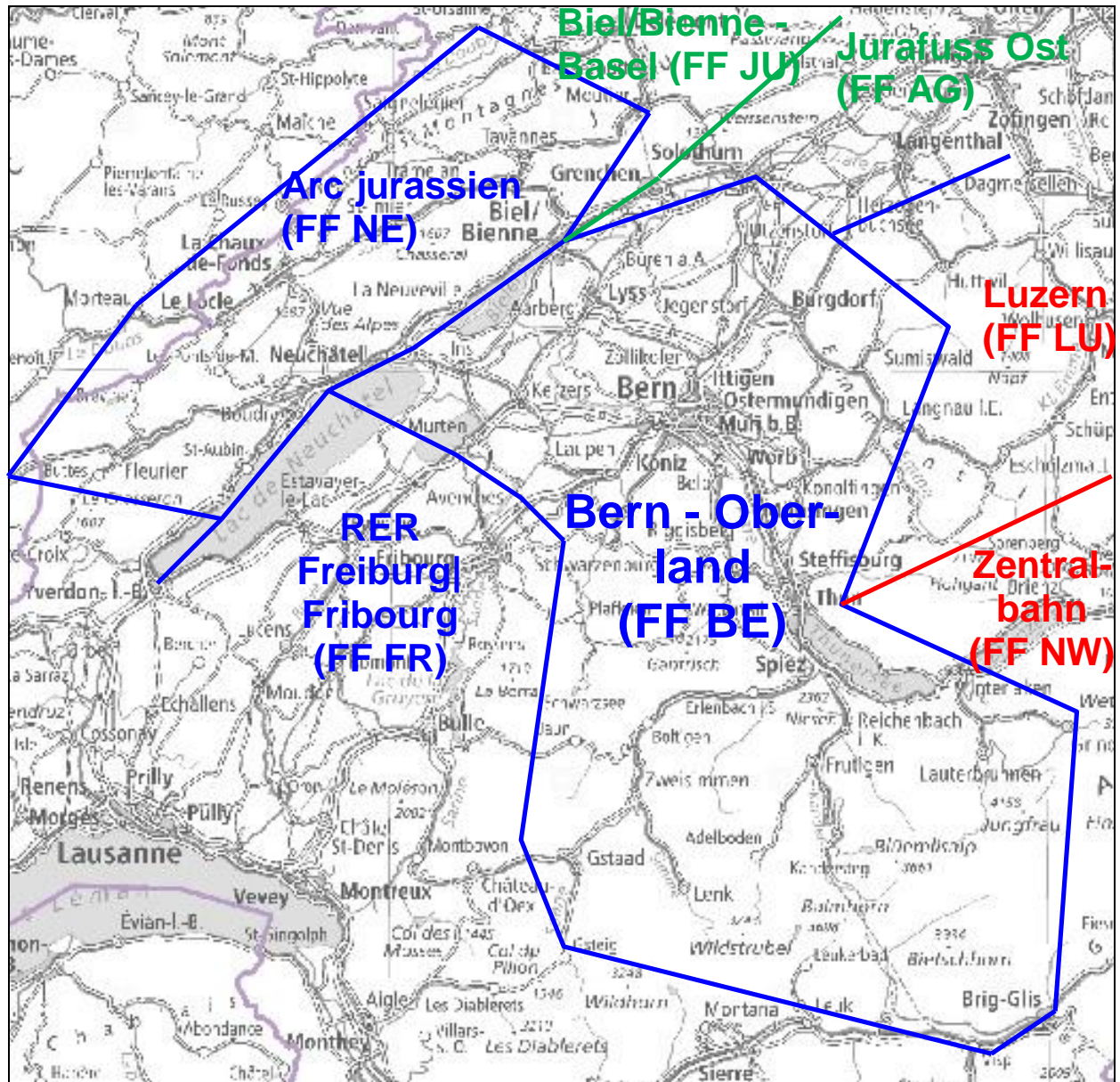


Abbildung 2: Planungsräume für die STEP-Ausbauschnitte, organisiert in den Planungsregionen Westschweiz (blau), Nordwestschweiz (grün) und Zentralschweiz (rot)

Neben dem Regionalverkehr auf der Schiene legt der Kanton Bern auch das regionale ÖV-Angebot auf der Strasse und die Angebote im Ortsverkehr fest. Beim Ortsverkehr ist der Kanton zudem zuständig für die Infrastrukturentwicklung. Wichtigste Instrumente dazu sind das kantonale Angebotskonzept sowie der vom Grossen Rat zu beschliessende Angebotsbeschluss und der Investitionsrahmenkredit ÖV.

Die RK bzw. RVK (vgl. Abbildung 3) haben gemäss ÖVG insbesondere folgende Aufgaben:

- Erarbeitung regionaler Angebotskonzepte als Grundlage für die mittelfristige Angebotsplanung des Kantons
- Mitwirkung bei der Investitionsplanung des Kantons
- Vorbereitung und Begleitung von Tarifverbänden
- Vorbereitung von regionalen Zusatzangeboten

- Koordination von Individual- und öffentlichem Verkehr in der Region

Überregionale Angebotsplanungen, Planungen von kantonaler Bedeutung (insbesondere S-Bahn Bern) sowie solche mit starkem Bezug zu Nachbarkantonen werden vom Kanton durchgeführt. Die RK/RVK werden bei allen Planungen des Kantons zum Angebot des öffentlichen Verkehrs in ihrer Region angehört.

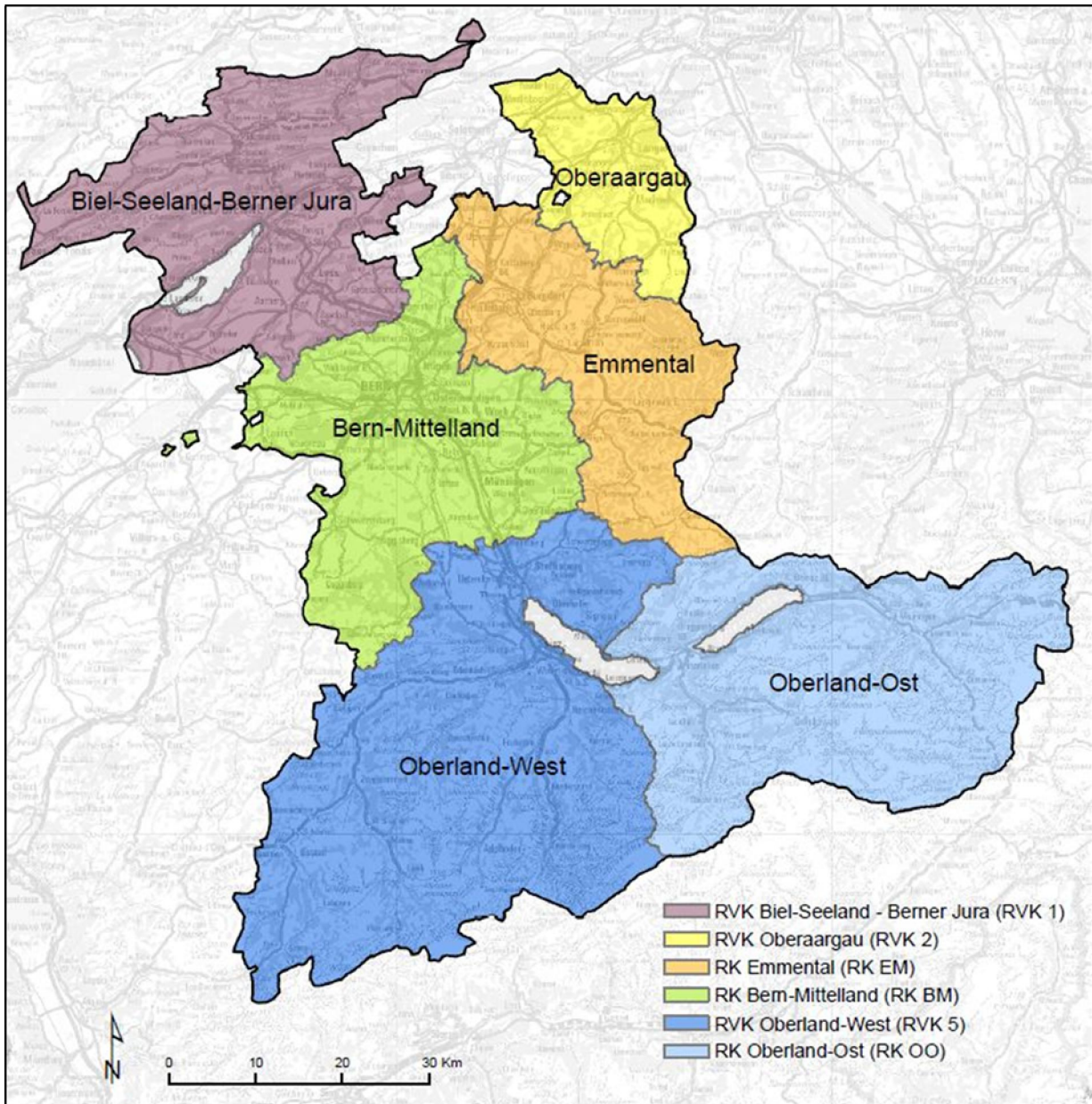


Abbildung 3: Perimeter der Regionalkonferenzen bzw. der Regionalen Verkehrskonferenzen

2.1.2 Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Infrastruktur

Mit der Neuregelung der Verantwortlichkeiten im Rahmen der Vorlage FABI ist der Bund grundsätzlich für die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig (vgl. Abbildung 4). Davon ausgenommen sind Infrastrukturen für die Feinerschliessung (insbesondere Linien des Ortsverkehrs) und für Linien ohne Erschliessungsfunktion (touristische Linien).

Die Bahninfrastruktur wird über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Dieser Fonds wird aus verschiedenen Mitteln finanziert, die Kantone leisten einen Beitrag (vgl. Kapitel 2.6.1). Zur

Bahninfrastruktur gehören alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen, die im Rahmen des Netzzugangs gemeinsam benützt werden.

An Agglomerationsprojekte leistet der Bund über den Infrastrukturfonds Beiträge an die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs. Mit der Vorlage FABI sind Beiträge an die nationale und regionale Bahninfrastruktur aus dem Infrastrukturfonds ab der kommenden Generation der Agglomerationsprogramme 2019 - 22 nicht mehr möglich. Beiträge aus dem Infrastrukturfonds an die ÖV-Infrastrukturen sind somit bei zukünftigen Projekten nur noch im Bereich des Ortsverkehrs und allenfalls des strassengebundenen Regionalverkehrs möglich.

Für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) leistet der Bund Beiträge aus dem BehiG-Zahlungsrahmen.

Mit den neuen Finanzierungsregeln leistet der Kanton, nebst dem vom Bund festgelegten und somit gebundenen BIF-Beitrag, Beiträge an nationale und regionale ÖV-Projekte ausserhalb der betrieblich notwendigen Anlagen. Dazu gehören insbesondere Beiträge an Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln, an den Zugang zur Bahn (z.B. für Erschliessungswege und -strassen) sowie an Strasseninfrastrukturen (z. B. Lichtsignalanlagen), die ausschliesslich für den ÖV erstellt werden.

Wie bisher leistet der Kanton Beiträge an Agglomerationsprojekte, an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs und an Massnahmen zur Umsetzung des BehiG beim Ortsverkehr und beim Rollmaterial. Diese Beiträge erfolgen in der Regel über den Investitionsrahmenkredit. Zudem kann der Kanton ausnahmsweise auch Beiträge für Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen des touristischen Verkehrs gewähren, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind.

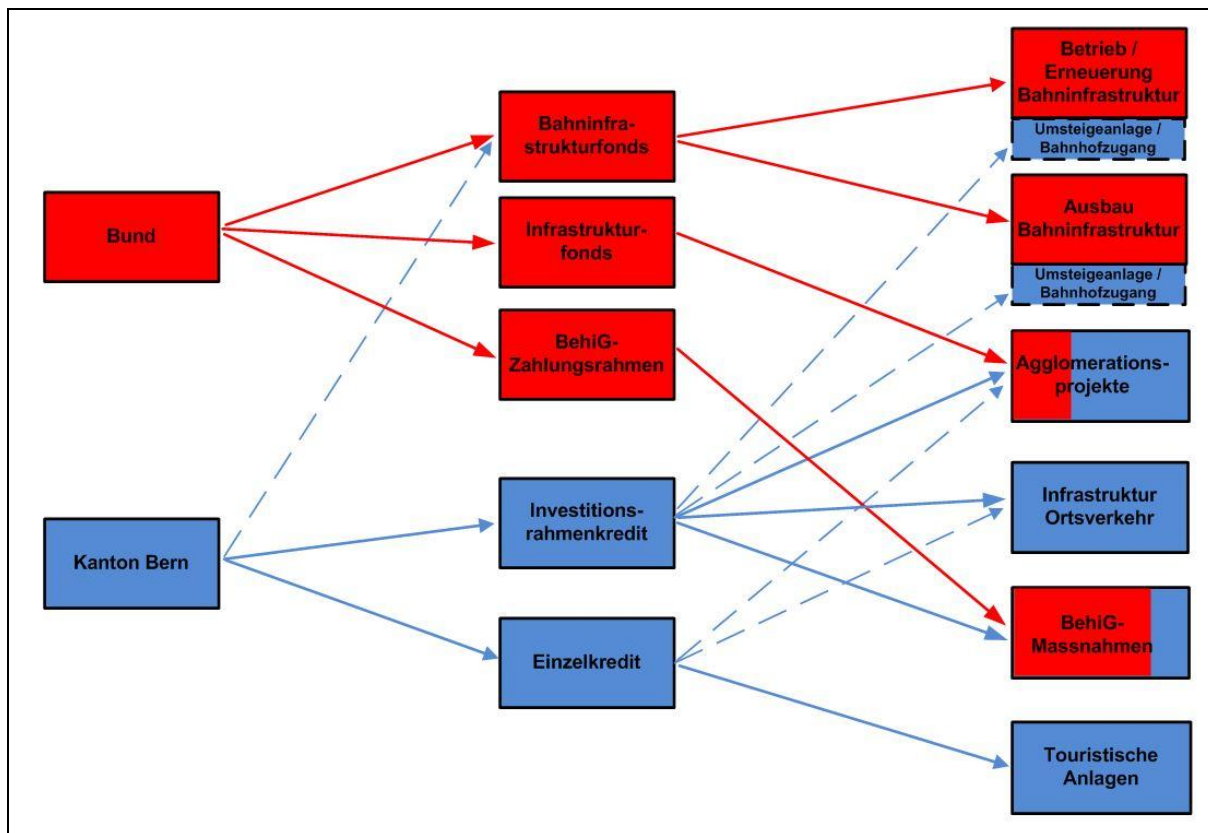


Abbildung 4: Finanzierung der ÖV-Infrastruktur

2.1.3 Zuständigkeiten bei der Finanzierung des Angebots

Der Betrieb von ÖV-Linien des Orts- und Regionalverkehrs ist in der Regel nicht kostendeckend möglich.

Die Bestellung des Angebots des regionalen Personenverkehrs (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen (vgl. Abbildung 5), die Federführung liegt bei den Kantonen. Angebote des Ortsverkehrs sind von Bundesleistungen ausgeschlossen und sind durch die Kantone und/oder Gemeinden zu bestellen. Im Kanton Bern wird der Ortsverkehr in der Regel durch den Kanton bestellt.

Der Kanton leistet zudem Beiträge an Tarifverbände.

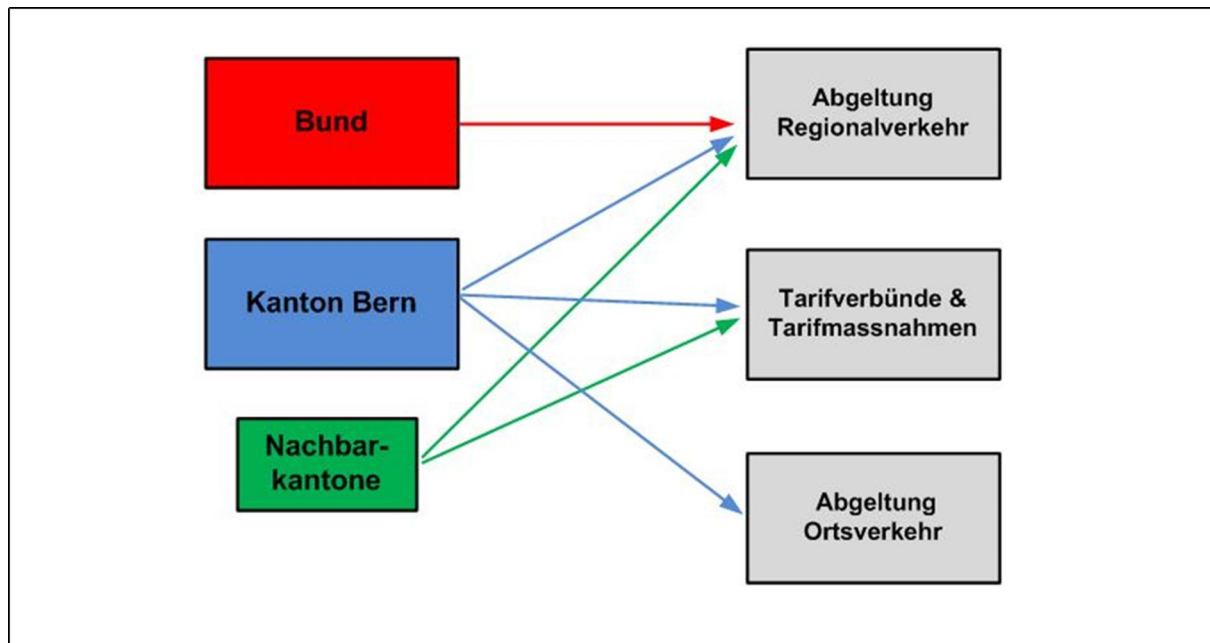


Abbildung 5: Finanzierung des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs

2.2 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)

Die Ausbauschritte des Schienennetzes werden vom Bund periodisch festgelegt. Dieses Ausbauprogramm wird als strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) bezeichnet.

Der Ausbauschritt 2025 (AS25) wurde vom Parlament im Juni 2013 beschlossen. Er umfasst Ausbauten im Umfang von 6,4 Mrd. Franken. Der AS25 beinhaltet mehrere für den Kanton Bern äusserst wichtige Massnahmen:

- Kapazitätsausbau Ligerz – Twann mit neuem Doppelspurtunnel
- Kapazitätsausbau Knoten Bern mit Ausbau Westkopf und Entflechtung Holligen
- Kapazitätsausbau Gümligen – Münsingen mit 3. Gleis, Entflechtung Gümligen Süd, Anpassungen im Bahnhof Münsingen
- Wendegleis Bern Brünnen
- Wendegleis Bätterkinden und Doppelspurausbauten zw. Bätterkinden und Jegenstorf

Mit diesen sowie weiteren, über die Leistungsvereinbarung (LV) der Bahnen finanzierten Massnahmen kann das Zielkonzept der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern weitgehend realisiert werden.

Im April 2016 hat das BAV in einem Standbericht über die Umsetzung des AS25 informiert. Darin wurde deutlich, dass verschiedene grosse Infrastrukturprojekte auf dem SBB-Netz nicht bis 2025 realisiert sein werden. Dies betrifft auch die Ausbauten im Raum Bern. Es ist mit Verzögerungen von mehreren Jahren zu rechnen.

Der nächste Ausbauschritt AS30 ist zurzeit in Bearbeitung. Der Kanton Bern hat im November 2014 über die Planungsregionen (vgl. Kapitel 2.1.1) seine Angebotsvorstellungen dem BAV eingereicht. Gemäss den Planungsvorgaben des BAV wurde für jeden Korridor eine Bedarfsanalyse vorgenommen. Aus der prognostizierten Nachfrageentwicklung wurden Überlasten abgeleitet. Anschliessend wurden Massnahmen zur Beseitigung der Überlasten entwickelt. Je nach Linie handelt es sich um Taktverdichtungen, einzelne Zusatzzüge zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) oder längere Züge (vgl. Kapitel 5).

Das BAV hat die Angebotsziele sogenannten Modulen zugeordnet und die TU beauftragt, den Infrastrukturbedarf für jedes Modul zu ermitteln. Die Module werden anschliessend bewertet und priorisiert. Dieser Prozess läuft zurzeit.

Das BAV plant den nächsten Ausbauschritt derzeit in zwei Varianten: Einerseits einen Ausbau mit Projekten für rund 7 Mrd. Franken, welche bis 2030 umgesetzt werden sollen, andererseits eine zweite Variante mit Ausbauten für rund 12 Mrd. Franken, die bis 2035 umgesetzt werden sollen.

2.3 RGSK, Agglomerationsprogramme und -projekte

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das regionale Instrument zur koordinierten Planung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Das Ziel des RGSK ist im Wesentlichen, die Siedlungsentwicklung dorthin zu lenken, wo die Verkehrserschliessung bereits vorhanden ist oder umweltgerecht und kostengünstig möglich erscheint. Die damit angestrebte konzentrierte Siedlungsentwicklung wirkt sich ökonomisch und ökologisch vorteilhaft aus. Insbesondere wird im ganzen Kantonsgebiet eine gute Erreichbarkeit zu tragbaren Kosten und unter Schonung der Umwelt ermöglicht. Das RGSK wird von den RK bzw. Planungsregionen und RVK in den RK-Perimetern erarbeitet und vom Kanton als regionaler Richtplan genehmigt. Die regionale Planung des RGSK und die kantonalen Planungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung werden in Prozess und Inhalt aufeinander abgestimmt. In Ergänzung zu den regionalen Angebotskonzepten wird in den RGSK insbesondere der aufgrund der geplanten Siedlungsentwicklung ausgelöste Handlungsbedarf betreffend ÖV-Erschliessung bearbeitet.

Die RGSK enthalten auch die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S) nach Bundesrecht.

Beiträge des Bundes an Agglomerationsverkehrsprojekte

Um einerseits der Bedeutung der Städte und Agglomerationen für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz Rechnung zu tragen und andererseits den in den nächsten Jahren in vielen Städten und Agglomerationen zu erwartenden, massiven Verkehrsüberlastungen entgegenzuwirken, leistet der Bund Beiträge an Agglomerationsverkehrsprojekte. Die Finanzierung von Agglomerationsprojekten wird über einen Infrastrukturfonds geleistet.

Mit dem Einreichen eines Agglomerationsprogramms beantragen die Agglomerationen eine Mitfinanzierung des Bundes. Die Beurteilung der Agglomerationsprogramme erfolgt nach dem Kosten-/Nutzen-Verhältnis der einzelnen Massnahmen. Für jedes Agglomerationsprogramm, dessen prognostizierte Wirkung die Bundesvorgaben erfüllt, wird eine LV abgeschlossen.

Analog zum BIF sieht der Bund auch zur Strassenfinanzierung einen Fonds vor, den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), der den Infrastrukturfonds ablösen soll.

2.4 Angebotskonzept und Angebotsbeschluss

Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat periodisch je einen Bericht über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung sowie über die Investitionsplanung im öffentlichen Verkehr (ÖVG Art. 13). Der Bericht über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung stellt die geplanten Angebotsänderungen in den nächsten Fahrplanperioden dar und gibt Auskunft über die hierfür erforderlichen Massnahmen und finanziellen Mittel.

Gestützt auf diese Berichte beschliesst der Grosse Rat periodisch über die mittelfristige Angebotsentwicklung im öffentlichen Verkehr (Angebotsbeschluss, ÖVG, Art. 14). Der laufende Angebotsbeschluss umfasst die Fahrplanperioden 2014 - 2017. Der nächste Angebotsbeschluss soll die Fahrplanperioden 2018 - 2021 umfassen.

Wichtige Grundlagen für das kantonale Angebotskonzept sind die sechs regionalen Angebotskonzepte, die von den RK bzw. RVK erarbeitet werden. Die regionalen Angebotskonzepte 2018-2021 wurden im Mai 2016 beim AÖV eingereicht. Das AÖV prüft und priorisiert die Anträge der RK/RVK und erstellt unter Berücksichtigung nationaler und übergeordneter kantonaler Planungen sowie der finanziellen Rahmenbedingungen das kantonale Angebotskonzept. Das Angebotskonzept 2018 - 21 ist in Kapitel 6 enthalten.

2.5 Angebotsbestellung im Regional- und Ortsverkehr

Die Angebotsbestellung im abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr erfolgt primär auf der Grundlage des Bundesrechts. Massgebend sind die allgemeinen Bestimmungen zum bestellten Verkehrsangebot gemäss PBG (Art. 28 ff).

Das Verkehrsangebot und die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr werden aufgrund von Planrechnungen der TU im Voraus von den Bestellern und dem Unternehmen in einer schriftlichen Angebotsvereinbarung festgelegt. Nebst den gemäss Angebotsvereinbarungen bestellten Leistungen, können Gemeinden und Dritte zusätzliche Angebote/Angebotsverbesserungen oder Tarifierleichterungen bestellen. Für diese Zusatzbestellungen müssen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten vom jeweiligen Besteller übernommen werden.

Das Bestellverfahren im Regional- und Ortsverkehr wird alle zwei Jahre durchgeführt. Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2018 - 2021 erfolgt im Rahmen der zwei Bestellperioden 2018/2019 und 2020/2021.

Die Bestellung des Verkehrsangebots kann wie folgt erfolgen:

1) Bestellverfahren

Im Bestellverfahren werden die Verkehrsangebote beim aktuellen Konzessionär bestellt.

2) Ausschreibungsverfahren

Gemäss PBG ist eine Ausschreibung grundsätzlich vorgesehen, wenn:

- a) Im Busbereich ein neues Verkehrsangebot des RPV eingeführt werden soll und dafür eine Konzession erteilt werden muss; oder wenn
- b) Die Konzession einer bestehenden Linie erneuert werden muss und der Kanton in seiner Planung eine Ausschreibung dafür vorgesehen hat; oder wenn

- c) Während der Konzessionsdauer eine TU die ihm verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt, seine aus Gesetz oder Konzession auferlegten Pflichten wiederholt oder schwerwiegend verletzt, oder eine Ziel- oder Vergabevereinbarung nicht einhält. In der Ziel- oder Vergabevereinbarung muss die Ausschreibung als Sanktion explizit aufgeführt sein, ansonsten ist eine Ausschreibung nicht möglich.

Ausserdem ist im Fall a) eine Ausschreibung nur dann obligatorisch, wenn die geschätzte jährliche Abgeltung für das betroffene neue Verkehrsangebot gesamthaft 230 000 Franken übersteigt. Bei der Erneuerung der Konzession - Fall b) - liegt der Schwellenwert bei 500 000 Franken. Diese finanziellen Untergrenzen tragen dazu bei, dass unverhältnismässige Kosten und Bürokratie vermieden werden können.

Eine weitere Ausnahme von der Ausschreibungspflicht besteht, wenn ein neues Verkehrsangebot Bestandteil eines regionalen Netzes wird. Wenn in einer Region nur eine TU mehrere miteinander verknüpfte Buslinien betreibt, ergeben sich durch das Einfügen des neuen Verkehrsangebots in das bestehende Netz betriebliche Synergien. Für ein neues Unternehmen ist es schwierig und kostspielig, in einen Markt einzutreten, der bereits von einem anderen Unternehmen dominiert wird. In einer solchen Situation wäre eine Ausschreibung einer neuen Linie sowohl für die Besteller als auch das interessierte Unternehmen wenig sinnvoll.

Für RPV-Angebote im Schienenpersonenverkehr ist das Ausschreibungsverfahren in jedem Fall freiwillig.

Der Kanton Bern ist einer der wenigen Kantone, der das Instrument Ausschreibung regelmässig einsetzt. Auf den Fahrplan 2018 wurden im Raum Münsingen/Belp mehrere Buslinien ausgeschrieben. Mit dem Zuschlag an Bernmobil erfolgt Ende 2017 auf verschiedenen Linien ein Betreiberwechsel.

3) Zielvereinbarungen

Ein weiteres Instrument im Bestellprozess ist die Möglichkeit des Abschlusses einer Zielvereinbarung. Die Zielvereinbarung kann namentlich Leistungsziele zu Qualität, Quantität, Erlösen und Kosten des Verkehrsangebots enthalten.

Der Kanton Bern hat beispielsweise im Zusammenhang mit dem Umspurprojekt "Trans-GoldenPass" (Direktverbindungen Interlaken Ost – Zweisimmen – Montreux) eine Zielvereinbarung mit den involvierten TU MOB und BLS abgeschlossen.

Angebots- und Offertprüfungen / Benchmarking

Die kantonale Angebotsverordnung definiert Eckwerte bezüglich Kostendeckungsgrad (KDG) und Nachfragezahlen. Die Erreichung der Mindestanforderungen respektive der Zielanforderungen haben massgeblichen Einfluss auf die ÖV-Bestellung.

Im Rahmen der Offertprüfungen werden die eingereichten Offerten sowohl in Bezug auf die letzten Offerten und IST-Rechnungen sowie in einem Quervergleich mit ähnlich gelagerten Linien anderer TU (Benchmarking) kritisch geprüft.

Qualität

Der öffentliche Verkehr ist eine Service-public-Dienstleistung, welche Qualitätsanforderungen und Kundenbedürfnisse erfüllen muss. Die Dienstleistungen im Regionalverkehr werden ab 2016 durch ein schweizweites kontinuierliches Qualitätsmesssystem geprüft. Die Leistungen des Ortsverkehrs im Kanton Bern sollen ab 2017 ebenfalls in dieses Prüfverfahren integriert werden.

Zudem interessieren den Kanton als Besteller auch die Erfahrungen der ÖV-Kunden und die Bedürfnisse der Bevölkerung. Mittels einer Kundenzufriedenheitsumfrage (KUZU) und einer Bevölkerungsumfrage werden in einem alternierenden 2-Jahres-Rhythmus die Meinungen erhoben. Die Ergebnisse der Umfragen fliessen in die Planungsprozesse und in die Angebotsplanung ein (vgl. Kapitel 4.5).

2.6 Finanzierung der Bahninfrastruktur

Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr werden gestützt auf bundesrechtliche Vorgaben vor allem an die Eisenbahninfrastrukturunternehmungen geleistet. Zur Infrastruktur gehören die Gleis- und Perronanlagen, Bahnhofsgebäude, Abstellanlagen und Anlagen für den betriebsnahen Unterhalt. Nicht Bestandteil der Infrastruktur sind Werkstätten für den Grossunterhalt oder Bahnhofsvorplätze. Investitionen der TU für den Betrieb, wie Fahrzeuge, Billettautomaten oder Unterhaltsanlagen, tätigen die Unternehmungen in der Regel durch eigene liquide Mittel oder verzinsliche Fremdmittel. Die anfallenden Fremdkapitalzinsen wie auch die Abschreibungen werden im Rahmen der Angebotsbestellungen als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt.

2.6.1 Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Mit der Vorlage FABI wurde auf Verfassungsstufe der neue, unbefristete BIF verankert. Das BIF-Gesetz ist am 1. Januar 2016 in Kraft getreten. Neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur wird der BIF vorrangig den Betrieb und den Substanzerhalt (Unterhalt und Erneuerung) der gesamten nationalen und regionalen Bahninfrastruktur in der Schweiz finanzieren.

Die zur Finanzierung der Infrastruktur vorhandenen Mittel sind in Abbildung 6 dargestellt.

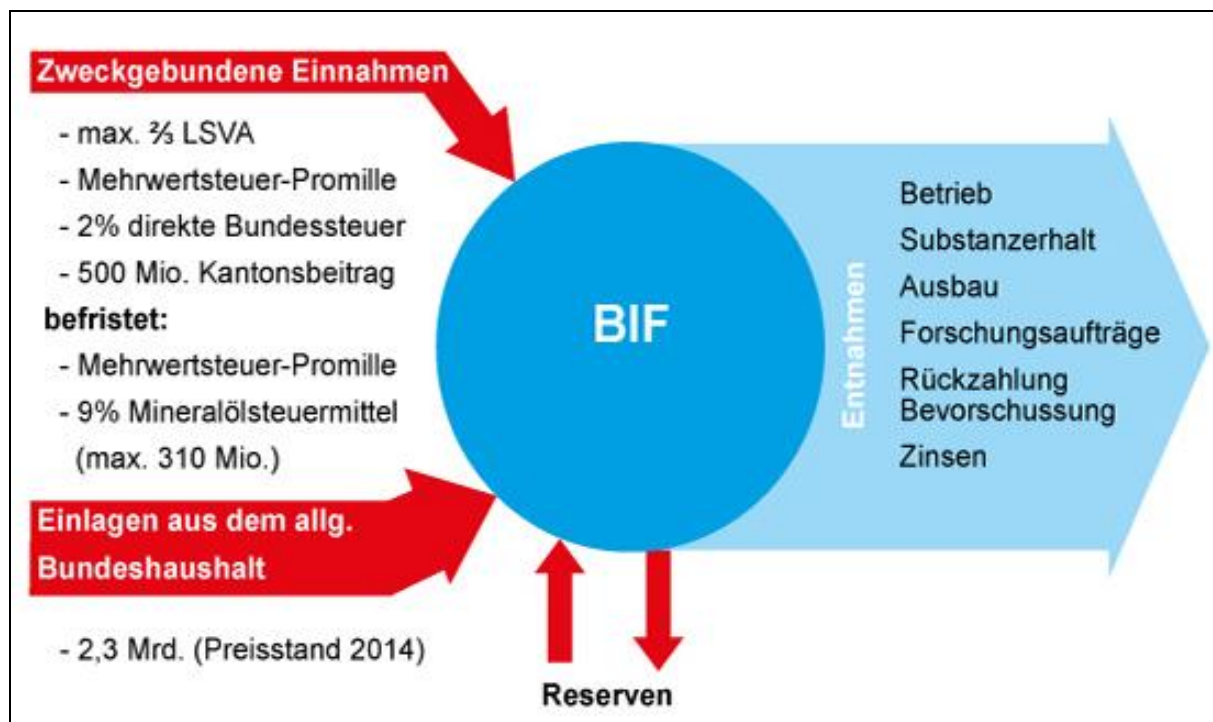


Abbildung 6: Funktionsweise des Fonds und Grundzüge der Bahninfrastrukturfinanzierung (Quelle BAV)

Die Entnahmen aus dem BIF haben gemäss BIF-Gesetz vorrangig den Bedarf für Betrieb und Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur sicherzustellen. Für diese Entnahmen bewilligt die Bundesversammlung alle vier Jahre einen Zahlungsrahmen. In darauf abgestimmten vierjährigen LV werden die zu erreichenden Ziele und die dafür vom Bund an die 39 Eisenbahnunternehmen gewährten Mittel verbindlich festgelegt. Seit Anfang 2016 werden die bisher von Bund und Kantonen gemeinsam finanzierten Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Privatbahnen vollumfänglich aus dem BIF finanziert, im Gegenzug leisten die Kantone einen Pauschalbeitrag an den BIF.

Der Schlüssel zur Berechnung der kantonalen Beteiligungen an der gesamten Einlage von rund 500 Millionen Franken pro Jahr berücksichtigt die gemeinsam von Bund und Kantonen

im regionalen Personenverkehr bestellten Zugskilometer und die Verkehrsleistung in Personenkilometer und gewichtet sie je zur Hälfte. Für die Jahre 2016 und 2017 beläuft sich der Beitrag des Kantons Bern je auf rund 82 Millionen Franken.

2.6.2 Finanzierungsinstrumente

Mit der FABI-Gesetzgebung erhalten Substanzerhalt und Ausbau in der Planung und Finanzierung je ihre eigenen Prozesse. Substanzerhaltungsprojekte werden über LV finanziert, Ausbauprojekte über Umsetzungsvereinbarungen (UV).

Leistungsvereinbarungen LV

Die Finanzierung des Betriebs der Infrastruktur und der Substanzerhaltungsmassnahmen erfolgt über vierjährige LV. Diese werden ab 2017 auch bei Privatbahnen nur zwischen dem Bund und den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) abgeschlossen. Zum Substanzerhalt gehören u.a. die planmässige Erneuerung der Anlagen, deren Modernisierung und Anpassung an die Vorschriften und Standards sowie Investitionen zur Bewältigung der Nachfrageentwicklung, sofern damit kein Angebotsausbau in Form von zusätzlichen Zugskilometern verbunden ist. Bahnhofsumbauten zur Erhöhung der Sicherheit, zur Erfüllung der Anforderungen des BehiG und für Perronverlängerungen werden über die LV finanziert. Ausgenommen sind Massnahmen für den Personenfluss in grossen Bahnhöfen, wenn die Investition mehr als 10 Millionen Franken beträgt. Diese Massnahmen gelten als Ausbau. Die Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau wird in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) geregelt.

Umsetzungsvereinbarungen UV

Der Ausbau der Infrastruktur erfolgt im Rahmen des STEP, aus welchem konkrete Ausbauschritte abgeleitet werden (vgl. Kapitel 2.2). Zum Ausbau zählen namentlich Investitionen zur Erhöhung der Kapazität für zusätzliche Zugkilometer im Personen- und Güterverkehr sowie zur Verkürzung der Fahrzeit. Für Ausbauprojekte schliesst der Bund mit den ISB Umsetzungsvereinbarungen ab.

Nebst den Ausbausritten gemäss den STEP-Planungen werden die bisherigen Ausbaupakete NEAT, HGV-Anschlüsse und ZEB sowie die Lärmsanierung durch den BIF finanziert.

2.7 Kantonale Investitionsbeiträge

Mit der Neuordnung gemäss FABI fallen für den Kanton Bern keine direkten Investitionsbeiträge an die regionale Bahninfrastruktur mehr an. Wie bisher leistet der Kanton aber Beiträge an Agglomerationsprojekte, an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs und an Massnahmen zur Umsetzung des BehiG. Kantonale Investitionsbeiträge an Bahninfrastrukturen, welche nicht dem Regionalverkehr dienen, sind aber weiterhin nötig. Dies betrifft insbesondere die Infrastruktur der Bergbahn Lauterbrunnen Mürren (BLM). Die BLM wird vom Bund nicht als Regionalverkehr anerkannt, da Mürren zusätzlich durch die Schilthornbahn erschlossen wird. Zudem werden für Investitionen in Seilbahnen, die von Bund und Kantonen Abgeltungen erhalten, Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen.

Kantonale Investitionsbeiträge an den Ortsverkehr werden schwergewichtig für die Tram- und Trolleybusinfrastruktur in den Städten Bern und Biel sowie für betrieblich notwendige Gebäude (Depots, Werkstätten) ausgerichtet. Dabei besteht die Möglichkeit, dass sich der Bund über das Instrument der Agglomerationsprogramme an Ortsverkehrsinvestitionen beteiligt. Zudem kann der Kanton unabhängig der Agglomerationsprogramme Beiträge an Umsteigeanlagen des öffentlichen Verkehrs oder an den Zugang zur Bahn leisten.

Investitionsbeiträge an den touristischen Verkehr (Eisenbahn und Schifffahrt)

Gemäss ÖVG (Art. 9) verfügt der Kanton Bern über eine Unterstützungsmöglichkeit für touristische Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen.

Der touristische Verkehr wird von der öffentlichen Hand nur in Ausnahmefällen gemäss ÖVG (Art. 9) unterstützt. Touristische Projekte werden nicht über den Investitionsrahmenkredit, sondern als Einzelvorlagen dem entsprechenden finanzkompetenten Organ unterbreitet.

Anmerkung betreffend Rollmaterialfinanzierung

Seit 2002 entrichtet der Bund keine Investitionsbeiträge mehr für Rollmaterialbeschaffungen. Die TU müssen neue Fahrzeuge für den Regional- und Ortsverkehr auf Schiene und Strasse durch eigene liquide Mittel oder verzinsliche Fremdmittel finanzieren. Die anfallenden Fremdkapitalzinsen werden im Rahmen der Angebotsbestellungen als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt.

Anmerkung betreffend Beiträge zur Umsetzung des BehiG

Seit dem 1. Januar 2004 gilt das BehiG, mit dem Ziel, Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu verhindern, verringern oder beseitigen. Ein behindertengerechter öffentlicher Verkehr ist eine zentrale Voraussetzung dafür. Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Fahrzeuge und der Billettbezug müssen darauf abgestimmt sein. Ziel ist es, Behinderten ein möglichst lückenloses Netz für eine autonome und spontane Benützung des öffentlichen Verkehrs zu bieten. Das BehiG (Art. 23) sieht Finanzhilfen des Bundes und der Kantone vor für Massnahmen, die der Einhaltung der im BehiG (Art. 22) festgelegten Frist für die Anpassung bestehender Bauten, Anlagen und Fahrzeuge dienen. Die Aufteilung zwischen dem Bund und den Kantonen erfolgt im Rahmen ihrer üblichen Zuständigkeit für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die Mittel aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes wurden nicht in den BIF integriert, weil sie gemäss BehiG nicht nur Massnahmen an der Infrastruktur, sondern auch an Fahrzeugen betreffen.

2.8 Güterverkehr

Anfang 2016 ist das neue Gütertransportgesetz (GüTG) des Bundes in Kraft getreten. Dieses definiert die folgenden Grundsätze und Aufgabenbereiche des Bundes:

- Der Bund setzt Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports und ein effizientes Zusammenwirken aller Verkehrsträger.
- Er schafft günstige Rahmenbedingungen für den Bau und Betrieb geeigneter Güterverkehrsanlagen wie Anschlussgleise und Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr und sorgt für den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen.
- Angebote im Export-, Import und Binnengütertransport auf der Schiene müssen eigenwirtschaftlich sein. Nur in klar definierten Ausnahmefällen darf der Bund von diesem Grundsatz abweichen.

Der Bundesrat hat in der Gütertransportverordnung (GüTV) präzisiert, wie die gesetzlich vorgesehenen Abweichungen vom Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit im Schienengüterverkehr umgesetzt werden: Neue Angebote können vom Bund gefördert werden. Zudem kann sich der Bund finanziell an Bestellungen von Güterverkehrsangeboten durch die Kantone beteiligen.

Der Kanton Bern leistet Beiträge an den Güterverkehr in die autofreien Tourismusorte Wengen, Mürren und Gimmelwald. Die Abgeltungen tragen der erschwerten Güterverkehrerschliessung Rechnung und dienen der Verbilligung der Tarife für Warentransporte in die autofreien Kurorte.

Gemeinsam mit den Kantonen Jura und Neuenburg leistet der Kanton Bern Abgeltungsbeiträge an den Gütertransport der CJ. Bei den Transporten handelt es sich einerseits um Kehrtransport in die Kehrverbrennungsanlage in La Chaux-de-Fonds und andererseits um Einzelwagenladungsverkehr (insbesondere Holztransporte). Die Abgeltungen werden aufgrund der Mehrkosten für den Gütertransport auf der Schmalspur geleistet.

3 Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung

3.1 Entwicklung der Mobilität

Der Verkehr nimmt im Kanton Bern, wie auch in der Schweiz seit langer Zeit zu. Dabei liegt das Verkehrswachstum regelmässig über dem Bevölkerungswachstum¹. Treiber der Mobilitätsentwicklung ist einerseits die demographische Entwicklung, andererseits die Erhöhung der durchschnittlichen täglichen Reiseweite. Der Kanton Bern hat eine unterdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, welche aber aus Gründen der wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit des Kantons verstärkt werden soll.

Betreffend Reiseweite hat im Jahr 2010 die Bevölkerung im Kanton Bern im Durchschnitt pro Tag 40 Kilometer im Inland zurückgelegt und war dafür insgesamt 86 Minuten unterwegs. Das sind 1.5 km mehr Distanz und zugleich rund 9 Minuten weniger Unterwegszeit im Vergleich zum Jahr 2005.

Zwischen 2005 und 2010 hat sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesamtschweizerisch von 20 Prozent auf 23 Prozent erhöht. Im Kanton Bern ist diese Verlagerung deutlich ausgeprägter: Der Anteil des ÖV an der gesamten Verkehrsleistung ist zwischen 2005 und 2010 von 20 Prozent auf 27 Prozent gestiegen, jener des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 69 Prozent auf 63 Prozent gesunken (vgl. Abbildung 7).

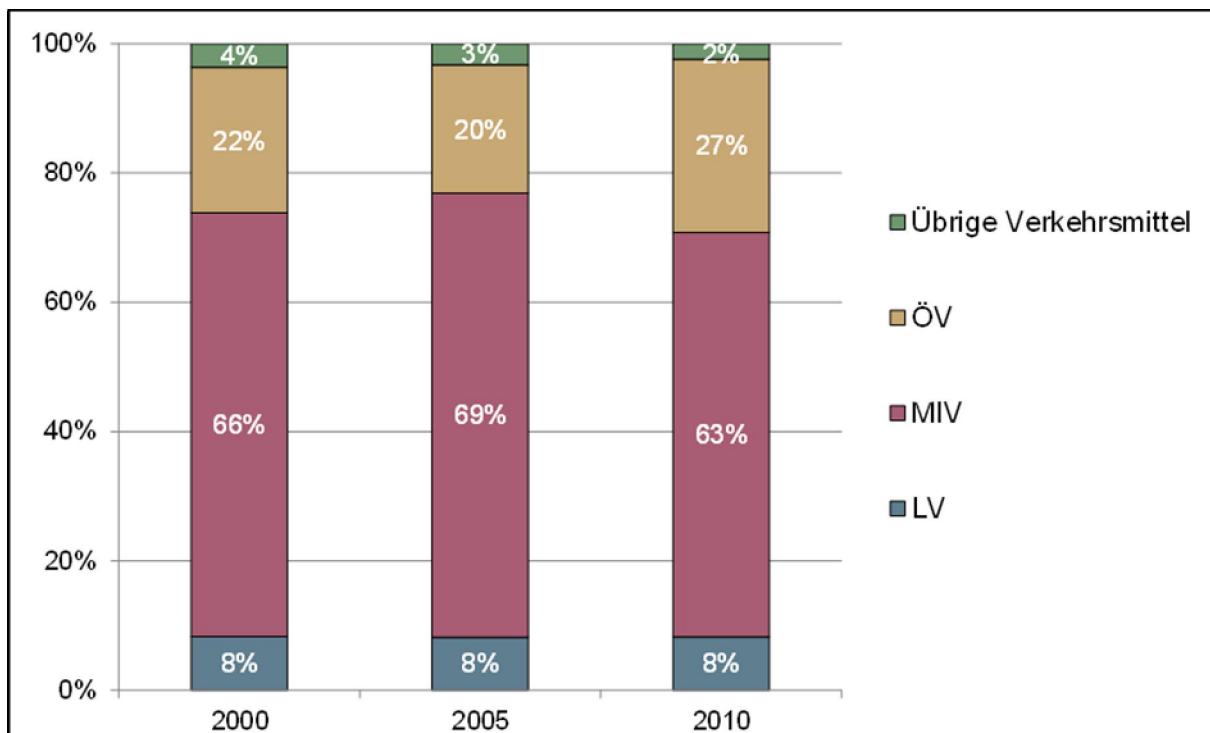


Abbildung 7: Modal Split nach Distanz - Kanton Bern

¹ Der „Mikrozensus Mobilität und Verkehr“ ist dabei die wichtigste Quelle. Dieser wird im Fünfjahresrhythmus vom Bundesamt für Statistik erstellt. Der Kanton Bern zieht daraus eine spezifische regionale Auswertung. Die Ergebnisse vom „Mikrozensus Mobilität und Verkehr“ 2015 werden im Jahr 2017 publiziert.

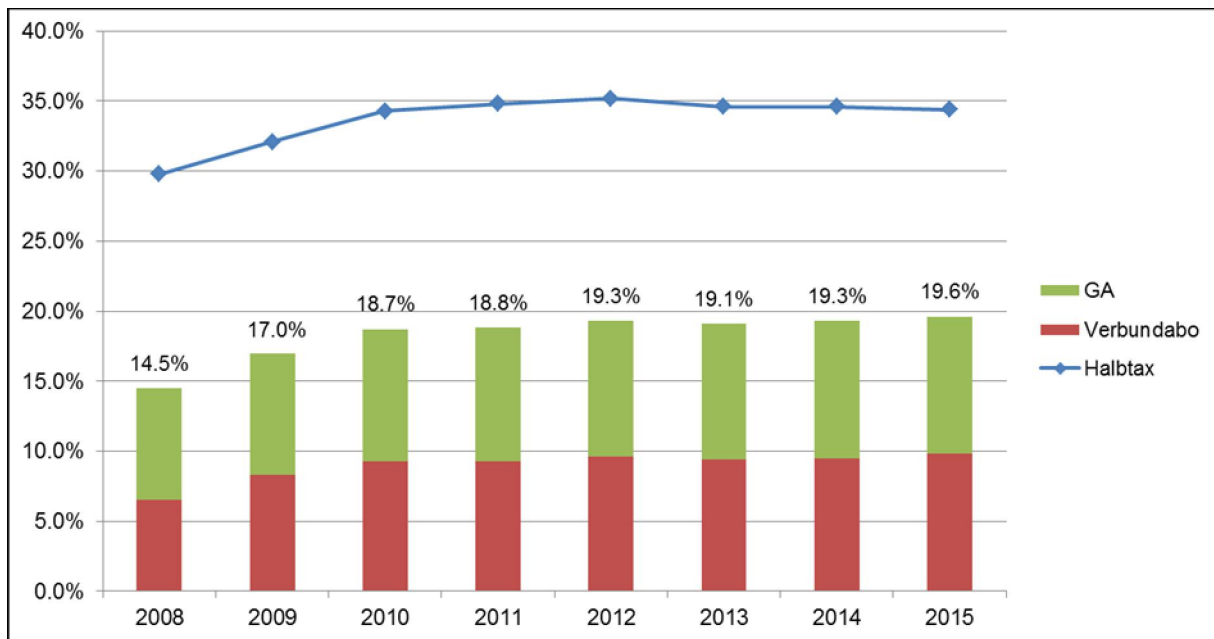


Abbildung 8: Marktdurchdringung der Abos 2008 bis 2015 im Kanton Bern

Auch bei den ÖV-Abonnements ist ein Wachstum feststellbar (vgl. Abbildung 8): 2015 haben knapp 20 Prozent der Bevölkerung des Kantons Bern ein GA oder Jahres-Verbundabo besitzen. Der Anteil ÖV-Stammkunden ist dabei im Betrachtungszeitraum stets leicht gestiegen. Zudem ist jeder dritte Berner im Besitz eines Halbtaxabos. Nicht berücksichtigt sind hier die Monatsabonnements, welche umsatzmässig mit den Jahresabonnements vergleichbar sind. Daraus kann abgeleitet werden, dass heute knapp ein Drittel der Bevölkerung über ein ÖV-Abonnement mit unlimitierten Fahrten verfügt.

Auch in den kommenden Jahren wird mit einer weiteren Verkehrszunahme gerechnet. Das kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM) bildet den Ist-Zustand im Jahr 2012 ab und macht eine Prognose für das Jahr 2030. Dabei werden sowohl die demografische Entwicklung, Änderungen im Verkehrsangebot wie auch Änderungen in der Raumnutzung berücksichtigt. Das Verkehrsmodell rechnet für den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern mit einer Zunahme von knapp 45 Prozent beim Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege) und von ungefähr 52 Prozent bei der Verkehrsleistung (Personenkilometer). Die relative Zunahme ist beim ÖV höher als beim MIV (vgl. Abbildung 9). Mit dem beim ÖV im Vergleich zum MIV höheren Wachstum zwischen 2012 und 2030 verschiebt sich der Modalsplit gemäss Modell leicht zum ÖV. Allerdings ist das Wachstum beim MIV in absoluten Zahlen grösser als beim ÖV. Zu bemerken ist, dass beim öffentlichen Verkehr die Wege länger werden, was bedeutet, dass der ÖV auf längeren Strecken stärker zunimmt als bei den Kurzstrecken. Beim MIV führen die hohe Auslastung des Strassennetzes und die damit verbundenen Stausituationen dazu, dass die Reiseweite praktisch unverändert bleibt.

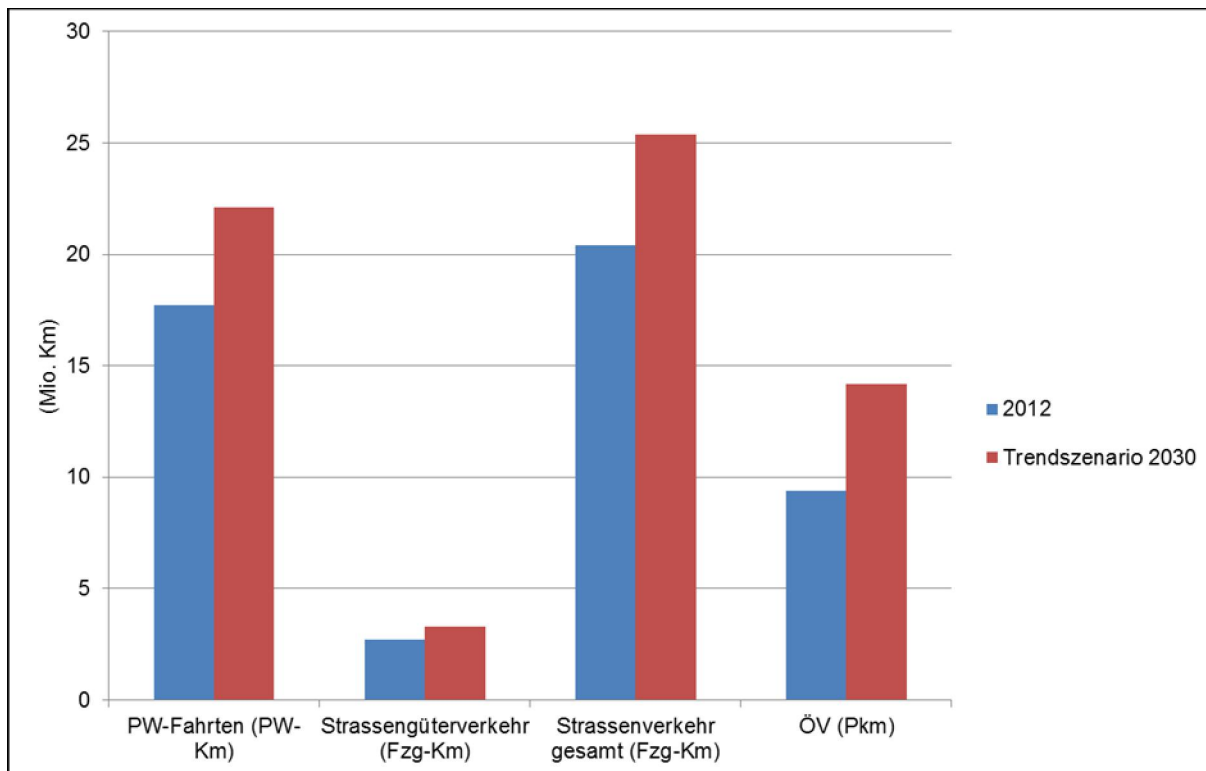


Abbildung 9: Verkehrsleistung 2012 - 2030 (durchschnittlicher Werktag) im Kanton Bern

3.2 Grundlagen und Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

Verfassung und Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Gemäss der Kantonsverfassung (Art. 34 Abs. 2) fördern Kanton und Gemeinden den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Im ÖVG wird dieser Grundsatz im Zweckartikel konkretisiert.

- Mit dem Gesetz soll ein volkswirtschaftlich und sozialpolitisch ausreichendes Angebot an Leistungen des öffentlichen Verkehrs gewährleistet werden, dies mit einem möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel.
- Die Umweltbelastung und der Energieverbrauch des gesamten Verkehrs soll vermindert und eine geordnete Besiedlung gefördert werden.
- Zu diesem Zweck soll der Kanton
 - Anreize schaffen für die Umlagerung des privaten Personen- und Güterverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel;
 - die Koordination zwischen öffentlichem und Individualverkehr verbessern;
 - die aktive Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen pflegen.

Legislaturziele

In den Richtlinien der Regierungspolitik 2015 - 18 hat der Regierungsrat die Legislaturziele festgelegt. Die Grundmaxime der Regierungspolitik stellt die nachhaltige Entwicklung dar. Daran soll sich auch die Verkehrspolitik orientieren.

Verschiedene der in den Richtlinien formulierten Ziele betreffen direkt oder indirekt die Verkehrspolitik:

- Förderung einer nachhaltigen Raumentwicklung mit einer Siedlungsentwicklung nach innen, welche die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und dessen Nutzung erleichtert.
- Trotz schwieriger Finanzlage soll die Qualität der Infrastruktur erhalten und gezielt weiterentwickelt werden. Der Ausbau des Bahnhofs Bern stellt dabei ein Schlüsselprojekt dar.

Gesamtmobilitätsstrategie

Der Regierungsrat hat im August 2008 die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie verabschiedet. Darin werden die Stossrichtungen für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern skizziert. Die Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie stützen sich auf die Prinzipien und Ziel-systeme der Nachhaltigen Entwicklung.

Die Gesamtmobilitätsstrategie beschreibt die Ausgangslage und die Trends. Ziel ist eine Politik, die ein gutes Erreichbarkeitsniveau sichert, zugleich finanziell tragbar ist und die Umwelt schont.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Spannungsfeld sind:

- **Vermeiden** der Verkehrszunahme, insbesondere durch Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung.
- **Verlagern**: Der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrössern.
- **Verträglich abwickeln**: Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

Beim öffentlichen Verkehr ist somit als übergeordnete Zielsetzung festgehalten, dass der Marktanteil des ÖV zulasten des MIV zunehmen muss. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll entscheidend dazu beitragen, dass die Umweltbelastung und der Energieverbrauch des gesamten Verkehrs gesenkt werden. Der öffentliche Verkehr soll die wirtschaftliche Standortqualität des Kantons fördern und einen Beitrag zur Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und für alle Regionen leisten.

Um diese übergeordnete Zielsetzung zu erreichen, sind gemäss Gesamtmobilitätsstrategie die folgenden Stossrichtungen zu verfolgen:

- Erhöhung der Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs
- attraktive und qualitativ hoch stehende Gestaltung des ÖV-Angebots
- umweltschonender und energieeffizienter Einsatz des öffentlichen Verkehrs
- Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs unter anderem durch eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads
- zukunftstaugliche Gestaltung der Rollenteilung zwischen den verschiedenen Partnern und der ÖV-Landschaft (Betriebsstrukturen).

Kantonaler Richtplan

Im Kantonalen Richtplan werden die räumlichen Entwicklungsvorstellungen im Raumkonzept dargestellt. Das Raumkonzept hat bezüglich des Verkehrs folgende thematische Ziele:

- Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren: Dies bedeutet, dass die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden soll.
- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen: Die Siedlungsentwicklung ist so zu lenken, dass wenig Verkehr erzeugt wird, dieser effizient abgewickelt werden kann und der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamver-

kehr hoch ist. Verkehrsintensive Vorhaben sind auf gut durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr erschlossene Gebiete zu beschränken.

Der ÖV ist somit besonders in dichtbesiedelten Gebieten weiter zu fördern, wo die grössten Effekte bezüglich Erreichbarkeit, Kosten- und Umweltwirkung erreicht werden. Der ÖV stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung im Kanton Bern dar, insbesondere in den Städten und Gemeinden der Raumtypen „Urbane Kerngebiete“ und „Agglomerationsräume und Entwicklungsachsen“.

- Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung schaffen:
Die raumplanerischen Rahmenbedingungen sind zu schaffen, um die benötigten Flächen für Unternehmen zur Verfügung zu stellen und um eine rationelle Erschliessung mit kostengünstigen Infrastrukturen zu ermöglichen.

Aus dem thematischen Ziel, die „Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen“, sind im kantonalen Richtplan wesentliche Strategien und Handlungsfelder abgeleitet:

- Die Siedlungsentwicklung orientiert sich schwerpunktmässig an den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen des ÖV.
- Entsprechend kommt den Achsen des ÖV im Raumkonzept des Kantons Bern eine herausragende Bedeutung zu und das Kriterium der ÖV-Erschliessung einer Gemeinde stellt ein zentrales Kriterium bei der Einteilung der Gemeinde zu den Raumtypen dar. Entsprechend werden für Gemeinden von zentralen Raumtypen (mit guter ÖV-Erschliessung) höhere Wachstumsannahmen für die Bevölkerung getroffen.
- Mit dem Richtplan soll die Zersiedlung gebremst und die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden. Neue Wohn-, Misch- und Kernzonen werden praktisch ausnahmslos an gut vom ÖV erschlossenen Lagen liegen: Die bereits seit vielen Jahren bestehende Kopplung zwischen Neueinzonungen und ÖV-Erschliessung wird damit gestärkt.

Weitere Grundlagen

Bericht Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr

Gemäss seiner Energiestrategie strebt der Kanton Bern die 2000-Watt-Gesellschaft an. Bis im Jahr 2050 soll jede Bernerin und jeder Berner maximal 2000 Watt Energie verbrauchen. Heute liegt der Energieverbrauch rund drei Mal so hoch. Der Handlungsbedarf beim Verkehr ist gross, denn hier nimmt der Energieverbrauch stetig zu.

Der 2015 vom Regierungsrat verabschiedete Bericht zeigt den Weg zu einer Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr auf: Einführung eines Mobilitätsmanagements in der Kantonsverwaltung, Förderung des Langsamverkehrs und der Elektromobilität, weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie raumplanerische und steuerliche Massnahmen. Ein leistungsfähiges ÖV-Angebot ist die Grundlage für eine weitere Verlagerung vom MIV auf den ÖV und trägt somit dazu bei, den Energieverbrauch des Verkehrssystems gesamthaft zu senken. Gleichzeitig ist es im Interesse der Ziele der Energiestrategie, dass der öffentliche Verkehr möglichst energieeffizient ist. Der Kanton als Besteller unterstützt diesbezügliche Projekte der TU im Rahmen seiner Möglichkeiten.

3.3 Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr

Ausgehend von den gesetzlichen Rahmenbedingungen von Bund und Kanton sowie den Zielen der kantonalen Verkehrspolitik werden verschiedene Grundsätze festgelegt und nachfolgend kommentiert und erläutert.

Im ganzen Kanton ist ein attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes Grundangebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen.

In der Regel sollen grössere Ortschaften bzw. wichtige Wohn- und Arbeitsstandorte in einer angemessenen Qualität erschlossen werden. Der öffentliche Verkehr erfüllt wichtige soziale, volkswirtschaftliche und regionalpolitische Funktionen. Als öffentliche Dienstleistung bietet er den Bürgerinnen und Bürgern des Kantons eine allgemein zugängliche Art der Mobilität und dadurch den Zugang zu Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen, die ausserhalb der Wohngemeinde liegen.

Auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basisverkehrsträger.

Die hohe Nachfrage nach Transportleistungen in und zwischen den Agglomerationen bildet eine günstige Voraussetzung für den Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum Individualverkehr. Dort stellt der öffentliche Verkehr den Basisverkehrsträger dar, und sein Verkehrsanteil soll höher werden als derjenige des MIV. In den Agglomerationen soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs so dicht sein, dass ein möglichst hoher Anteil des Personenverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt wird. Zwischen den Agglomerationen sind attraktive Züge des Fernverkehrs die Grundlage für eine starke Stellung des ÖV. Wesentlich ist die gute Vernetzung des Fernverkehrs mit dem öffentlichen Agglomerationsverkehr und mit dem Langsamverkehr. Neben den Zielen des Umweltschutzes soll damit auch erreicht werden, dass das kaum erweiterbare Strassennetz für diejenigen benutzbar bleibt, die zwingend auf Strassentransporte angewiesen sind.

In den Regionalzentren und ihren Einzugsgebieten sowie in Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte decken der öffentliche und der individuelle Verkehr die Bedürfnisse gemeinsam ab. Eine optimale gegenseitige Ergänzung ist anzustreben.

In den Regionalzentren und Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte sind der Substitution des MIV durch den ÖV Grenzen gesetzt. Soweit die Belastung von Mensch und Umwelt es erlaubt, ist je nach Eignung einzelner Teilgebiete der Schwerpunkt auf den öffentlichen oder auf den individuellen Verkehr zu legen, ohne aber den andern auszuschliessen. Besondere Beachtung ist auch dem kombinierten Verkehr (Park-and-ride, Bike-and-ride) zu schenken.

In schwach besiedelten Gebieten dient der öffentliche Verkehr der Mobilitätvorsorge.

Das wirtschaftliche Gedeihen und das Vermeiden von Abwanderung setzen für schwach besiedelte Gebiete gute Verkehrsverbindungen voraus. Grösseren Gruppen der Bevölkerung (z.B. Jugendliche, Senioren) ist und bleibt trotz der starken Motorisierung die Benützung eines privaten Motorfahrzeuges verwehrt. Die soziale und wirtschaftliche Integration setzt aber ein Minimum an Mobilität voraus. Der öffentliche Verkehr, der hier angeboten werden soll, muss - unter Beachtung eines vernünftigen Mitteleinsatzes - eine Mindesterschliessung sicherstellen. Dazu gehören auch unkonventionelle Betriebsarten (Rufbusse, Bedarfsangebote, Bürgerbusse). Offen ist, ob sich in den nächsten Jahren dank neuen Technologien (autonome Fahrzeuge) kostengünstige Möglichkeiten für die Erschliessung von schwach besiedelten Gebieten ergeben.

Angebot und Nachfrage sind aufeinander abzustimmen. Die entsprechenden Bestimmungsgrössen sind in der Angebotsverordnung festgelegt.

Bei der Angebotsplanung und -gestaltung bildet die vorhandene Nachfrage die wichtigste Bestimmungsgrösse. In besonderen Fällen kann auch die potenzielle Nachfrage bestimmend sein.

Gemäss dem Personenbeförderungsgesetz des Bundes ist die vorhandene regelmässige Nachfrage zwingend zu befriedigen. Sämtliche Fahrgäste sind mit einer annehmbaren Qualität zu befördern, was die Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten voraussetzt. Die Regeln für die Abstimmung von Angebot und Nachfrage sind in der Angebotsverordnung festgelegt.

Bei der Fahrplangestaltung sind das Taktsystem, möglichst gute Anschlüsse und ein effizienter Einsatz der Betriebsmittel anzustreben.

Das übergeordnete Netz der IC- und Schnellzüge ist auf einem Taktsystem aufgebaut, d.h.

die Abfahrts- und Ankunftszeiten wiederholen sich halbstündlich oder stündlich. Dieses Taktsystem ist auch im Regionalverkehr anzuwenden. Abweichungen vom Taktsystem sind nur in marktbedingten Ausnahmefällen zulässig. Um möglichst lückenlose Transportketten zu erreichen, sind die Anschlüsse in den Verkehrsknoten zu optimieren. Im Weiteren sind die Fahrpläne so aufzubauen, dass daraus ein möglichst effizienter Einsatz der Betriebsmittel resultiert.

Der öffentliche Verkehr ist möglichst behindertenfreundlich zu gestalten.

Das BehiG fordert, dass Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht sein müssen. Gemäss BehiG (Art. 11) sind Ausnahmen zulässig, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand steht (vgl. Kapitel 3.5.3).

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist vorausschauend weiterzuentwickeln.

Die Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs wird massgeblich durch die Infrastrukturen mitbestimmt. Anpassungen bei den Infrastrukturen (Schiene und Strasse) bedingen meist einen wesentlichen Mitteleinsatz und längere Planungs- und Realisierungszeiträume. Angebotsveränderungen werden jeweils von einem Teil der ÖV-Nutzenden als Verschlechterung wahrgenommen, sei es, weil Vorteile gewissen Nachteilen gegenüberstehen, oder weil mit Angebotsveränderungen auch Verhaltensänderungen verbunden sein können. Es ist für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs somit von entscheidender Bedeutung, dass dies vorausschauend und unter den verschiedenen Akteuren koordiniert angegangen wird. Angebote sind so zu entwickeln, dass die Abfolge der Entwicklungsschritte logisch ist und Änderungen nicht rückgängig gemacht werden müssen. Bei diesem Vorgehen kommt dem Kanton als Besteller der Angebote eine Kernaufgabe zu.

Bei Fahrzeiten bis 15 Minuten sind Stehplätze in Kauf zu nehmen

Es ist wirtschaftlich nicht sinnvoll, das ÖV-Angebot nur anhand der Sitzplätze zu dimensionieren. Es ist auch nicht so, dass die Fahrgäste in jedem Fall einen Sitzplatz verlangen. Beobachtungen zeigen, dass in Fahrzeugen mit entsprechend gestalteten Stehplattzonen viele Fahrgäste für kurze Fahrten stehen bleiben, obwohl noch freie Sitzplätze vorhanden sind. Das Angebot an Sitz- und Stehplätzen wird im Orts- und Regionalverkehr im Kanton Bern nach folgenden Grundsätzen festgelegt:

- 1. Klasse: keine Stehplätze
- 2. Klasse: bis 15 Minuten Fahrt kann mit Stehplätzen gerechnet werden
- Bei der Anzahl der anzurechnenden Stehplätze werden die Attraktivität für die Fahrgäste und die Erfordernisse eines reibungslosen Betriebs berücksichtigt (keine Verspätungen durch verzögerten Fahrgastwechsel). In der Praxis haben sich folgende Richtwerte bewährt: bei Bussen 2 Personen / m², bei Bahnen 3 Personen / m² in den Einstiegs- und Multifunktionszonen
- Ausserhalb der HVZ ist das Angebot ohne Stehplätze zu dimensionieren. Bei sehr kurzen Distanzen (Kurzstreckenverkehr) sind Ausnahmen möglich.
- Bei der Beschaffung von Fahrzeugen des Orts- und Regionalverkehrs ist entsprechend ihrem Einsatzgebiet auf die Gesamtkapazität grösseres Gewicht zu legen als auf das Sitzplatzangebot, d.h. es sind ausreichend grosse und attraktive Stehplattzonen vorzusehen.

Diese Grundsätze zu den Stehplätzen entsprechen denjenigen, welche auch der Bund bei der Planung der Infrastrukturausbauten verwendet.

Definition des Angebotes

Im Angebotsbeschluss ordnet der Grosse Rat jede Linie einer bestimmten Angebotsstufe zu. Diese Stufen werden in der kantonalen Angebotsverordnung (AGV) (Art. 5) definiert:

- Stufe 1: Angebot zur Sicherstellung der Mobilitätsvorsorge in Gebieten mit schwacher Siedlungsdichte (4 bis 15 Kurspaare). Dieser Stufe 1 sind zudem unkonventionelle Betriebsformen, wie z.B. Rufbus, Bürgerbus, Sammeltaxis zugeordnet.
- Stufe 2: Stundentakt für regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte (16 bis 25 Kurspaare)
- Stufe 3: Halbstundentakt für regionale Verbindungen in Korridoren mit hoher Siedlungsdichte und in Siedlungsschwerpunkten (26 bis 39 Kurspaare)
- Stufe 4: Kursfolgezeiten von 30 Minuten und weniger für Gebiete mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte (über 40 Kurspaare).

Für die Erfolgskontrolle der effizienten Betriebsführung und Überprüfung der Zweckmässigkeit sind in der AGV (Art. 10 ff) Zielvorgaben und Minimalanforderungen für die Auslastung (vgl. Tabelle 1) und den KDG definiert (vgl. Tabelle 2).

Stufe	Zielvorgaben	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenk- und Megabus	Schmalspurzug und Tram	Normalspurzug
1	< 16 Kurspaare/Tag	3	6	8	20	25
2	16-25 Kurspaare/Tag	5	10	15	25	35
3	26-39 Kurspaare/Tag	6	13	20	30	50
4	ab 40 Kurspaare/Tag	8	16	25	40	60

Stufe	Minimalanforderungen	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenk- und Megabus	Schmalspurzug und Tram	Normalspurzug
1	< 16 Kurspaare/Tag	2	4	5	12	15
2	16-25 Kurspaare/Tag	3	6	9	15	20
3	26-39 Kurspaare/Tag	4	8	12	20	30
4	ab 40 Kurspaare/Tag	5	10	15	25	40

Tabelle 1: Zielvorgaben und Minimalanforderungen für die durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs, gemessen am meistbelasteten Teilstück einer Linie

Stufe		Zielvorgaben	Minimalanforderungen
1	< 16 Kurspaare/Tag	35%	20%
2	16-25 Kurspaare/Tag	40%	20%
3	26-39 Kurspaare/Tag	45%	25%
4	ab 40 Kurspaare/Tag	50%	30%

Tabelle 2: Zielvorgaben und Minimalanforderungen für den Kostendeckungsgrad

Für Kleinbusse ist die Zielvorgabe um 10 Prozentpunkte, die Minimalvorgabe um 5 Prozentpunkte reduziert.

Gemäss AGV schlagen die TU für Linien, welche die Zielvorgaben nicht erreichen, Verbesserungsmassnahmen vor. Linien, welche die Minimalvorgaben nicht erreichen, sind auf ihre Zweckmässigkeit und Effizienz im Detail zu überprüfen.

Das BAV hat in einer Richtlinie ebenfalls Mindest-KDG für Regionallinien vorgegeben: Für Angebote der Grunderschliessung der Verkehrsträger Busse bis Stundentakt, Rufbusse und Seilbahnen beträgt die Minimalvorgabe 10 Prozent. Für übrige Buslinien und übrige Rufbusse inkl. Nachtangebote, übrige Seilbahnen, Eisenbahnen und Schiffe beträgt der minimale KDG 20 Prozent. Diese Vorgaben sind somit weniger streng als diejenigen des Kantons Bern. Allerdings besteht beim Bund kaum Spielraum um besonderen Situationen Rechnung zu tragen.

In den grösseren Städten Bern, Biel und Thun sind die Linien des Ortsverkehrs aufgrund der grossen Nachfrage in der Regel der Angebotsstufe 4 zugeordnet. Die Angebote innerhalb dieser Städte werden weiter differenziert und drei Stufen zugeordnet (vgl. Tabelle 3). Die Stufe A umfasst Linien mit einem Angebot von weniger als 60 Kurspaaren. Dabei handelt es sich in der Regel um Tangential- und Quartierlinien.

Die übrigen zwei Stufen (B und C) haben einerseits die Funktion der Zentrumserschliessung, andererseits werden sie an das Nachfragepotenzial gekoppelt, wobei nach zwei Potenzialstufen unterschieden wird, die "mittlerer" bzw. "hoher" Siedlungsdichte entsprechen. Faktisch führt dies dazu, dass die Nebenlinien in der Stadt Bern und die Hauptlinien in den beiden Mittelzentren Thun und Biel in die Stufe B fallen, während die Hauptlinien im Hauptzentrum Bern der Stufe C zuzuweisen sind.

Stufe	Funktion	ungefähres Taktintervall ²	Angebotsniveau
A	In der Regel Tangential- und Quartiererschliessung	20-30'	<60 Kursp./Tag
B	In der Regel Radiallinie bei mittlerer Siedlungsdichte	10-20'	60-120 Kursp./Tag
C	In der Regel Radiallinie bei hoher Siedlungsdichte	<10'	>120 Kursp./Tag

Tabelle 3: Definition von 3 Stufen für den städtischen Raum

Die Zuordnung von Linien zu einer Stufe orientiert sich grundsätzlich am Potenzial der entsprechenden Linie. Nebst dem (theoretischen) Potenzial sind in der Praxis jedoch noch weitere Aspekte zu berücksichtigen wie beispielsweise die (effektive) Nachfrage oder die von der Infrastruktur her zulässigen Gefässgrössen.

3.4 Grundsätze für die Tarifgestaltung

Die Hoheit für die Festlegung der Tarife liegt gemäss PBG bei den TU. Das BAV übt die Aufsicht über die Tarife aus.

Nach ÖVG (Art. 7) sind für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs angemessene Tarife zu erheben. Die Definition dieser Angemessenheit erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist ein möglichst hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr anzustreben.
Das kantonale Recht (Verfassung, ÖVG) verlangt eine Verringerung der Verkehrsemissionen. Diese wird erreicht, wenn die Mobilitätsbedürfnisse verringert werden und ein möglichst hoher Anteil der Transportnachfrage mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (zu Fuss, Fahrrad, öffentlicher Verkehr) abgewickelt wird. Bei der Verkehrsmittelwahl spielen die Kosten eine entscheidende Rolle. Die Tarife beim öffentlichen Verkehr müssen daher mit Blick auf die Preisentwicklung des MIV gestaltet werden, um die rechtlichen Anforderungen zur Verkehrsentwicklung zu unterstützen.
- Durch hohe Fahrgastzahlen und Ausnutzung der Preis- und Marktsituation sind möglichst hohe Verkehrserträge zu erreichen.
Die Verbesserung der Ertragslage im öffentlichen Verkehr kann grundsätzlich durch die Erzielung von höheren Fahrgastzahlen, durch Tariferhöhungen und allenfalls Tariffdifferenzierungen erreicht werden. Sowohl die Steigerung der Passagierfrequenzen wie auch Tarifanpassungen sind jedoch nur realisierbar, wenn flankierende Massnahmen beim MIV ergriffen und umgesetzt werden.
- Bei gleichwertigen Verkehrsangeboten sind grundsätzlich vergleichbare Tarife zu erheben.

² Grundtakt tagsüber, ohne nachfragebedingte Zusatzkurse.

Mit der Schaffung und Erweiterung der Tarifverbünde konnten die Tarifunterschiede im Abonnementsbereich weitgehend ausgeglichen werden. Im Berggebiet mit einem höheren Tarifniveau werden auf bestimmten Strecken vergünstigte Mehrfahrtenkarten angeboten.

Unter dem Motto "Vereinfachter Zugang zum öffentlichen Verkehr" soll in den Bereichen Tarife und Ticketing der Zugang zum öffentlichen Verkehr attraktiver gemacht werden. Nebst der Schaffung von integralen Tarifverbänden kommen vermehrt neue Verkaufskanäle, insbesondere Mobile Apps für Smartphones, zum Einsatz.

3.5 Investitionsgrundsätze

In der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie werden die strategischen Anforderungen an die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs formuliert. Die gewünschte Stärkung des Verkehrsträgers ÖV bedingt im Investitionsbereich eine Vorwärtsstrategie bezüglich Ausbauten und Erweiterungen.

3.5.1 Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen

Bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr werden die folgenden Zielsetzungen unterschieden:

Substanzerhaltung und Erneuerung der bestehenden ÖV-Infrastruktur

Gewährleistung der Betriebssicherheit:

Das BAV ist die schweizerische Aufsichtsbehörde für die Sicherheit von Eisenbahnen, Trams, Seilbahnen, Schiffen, Auto- und Trolleybussen. Die Sicherheit der Menschen und der Schutz der Umwelt stehen im Zentrum. Gemäss Sicherheitskonzept vom 1. Februar 2016 setzt sich das BAV dafür ein, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr im Vergleich zum heutigen Stand mindestens gleich bleibt und mit dem Sicherheitsniveau führender Länder vergleichbar ist.

Unter das Thema Sicherheit fallen auch Projekte zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen Schiene/Strasse und zur Sanierung von ungesicherten Niveauübergängen.

Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft:

Der laufende Unterhalt an der bestehenden Betriebsinfrastruktur sowie die Rollmaterial- und Fahrzeugbereitschaft müssen durch die TU gewährleistet werden. Um die Betriebsbereitschaft und Kundenfreundlichkeit der Fahrzeuge (Funktionsfähigkeit / Sauberkeit) gewährleisten zu können, sind die TU auf gut funktionierende und entsprechend ausgerüstete rückwärtige Dienste (Depots, Werkstätten) angewiesen.

Erhaltung und Verbesserung der Dienstleistungsqualität des ÖV-Angebots:

Um die Dienstleistungsqualität im öffentlichen Verkehr zu erhalten und zu verbessern, müssen die TU gemäss der AGV (Art. 7) insbesondere die Komfortvorteile gegenüber dem motorisierten Privatverkehr – namentlich Infrastrukturen wie Verkaufs- und Informationsstellen, Verpflegungsmöglichkeiten auf Bahnhöfen und in den Zügen, Möglichkeiten zum Velotransport und Ähnliches – ausnützen und ausbauen. Weiter sind die Bedürfnisse behinderter Menschen angemessen zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 3.5.3).

Infrastrukturausbauten und Erweiterungen

Gemäss Gesamtmobilitätsstrategie soll der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des MIV erhöht werden. Diese Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr können nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn in den kommenden Jahren substanzielle Ausbau- und Erweiterungsprojekte realisiert werden können, damit das Produkt ÖV seine Position im Mobilitätsmarkt verbessern kann. Zentraler Ansatzpunkt ist dabei die Erhöhung der Verfügbarkeit des

öffentlichen Verkehrs. Die Schaffung der notwendigen Infrastrukturkapazitäten ist eine zwingende Voraussetzung für weitere Ausbauschritte beim öffentlichen Verkehr.

3.5.2 Netzsystem öffentlicher Verkehr

Die Unterteilung des öffentlichen Verkehrs in die Bereiche Fernverkehr, Regionalverkehr, Agglomerationsverkehr, Ortsverkehr und touristischer Verkehr ist für den einzelnen Kunden zweitrangig. Nachgefragt wird eine durchgehende Beförderungsdienstleistung, das heisst ein gutes Zusammenspiel der einzelnen Glieder der ÖV-Transportkette.

Die Wichtigkeit des Netzgedankens ist auch zentraler Bestandteil der kantonalen Angebotsgrundsätze. Gemäss AGV (Art. 6) sollen:

- das ÖV-Angebot als Gesamtsystem optimiert werden,
- sich das ÖV-Angebot an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden orientieren,
- die verschiedenen Angebote so aufeinander abgestimmt werden, dass Transportketten gebildet bzw. verbessert werden können.

Dem Netzgedanken wird auch bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen Rechnung getragen.

3.5.3 Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Behinderte

Gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sind Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht einzurichten. Dabei lässt das BehiG (Art. 11) Ausnahmen zu, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht.

Die erforderlichen Anpassungen sind gemäss BehiG (Art. 22) bei Anlagen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs bis spätestens 2023 vorzunehmen. Kommunikationssysteme und Billettausgaben mussten bereits per Ende 2014 behindertengerecht angeboten werden.

In der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) werden die Anforderungen an Einrichtungen, Fahrzeuge und Dienstleistungen des ÖV definiert, die Prioritäten zu deren Umsetzung festgelegt und die Voraussetzungen für die Gewährung von Finanzhilfen bestimmt.

Für die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen sind grundsätzlich die einzelnen TU verantwortlich. Im Rahmen der Leistungsbestellung und bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen wird die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen vom Kanton geprüft.

Bei der Strasseninfrastruktur (Bushaltestellen) ist der Strasseneigentümer für die BehiG-konforme Gestaltung der Haltestellen verantwortlich. Im Kanton Bern gibt es rund 2800 Bushaltestellen, diese liegen je etwa zur Hälfte auf Kantons- und Gemeindestrassen. Nur wenige Haltestellen sind heute bereits hindernisfrei ausgestaltet. Der Kanton Bern hat eine Arbeitshilfe für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der hindernisfreien Gestaltung von Bushaltestellen erarbeitet. Diese Arbeitshilfe dient zur Abschätzung der Verhältnismässigkeit und zur Priorisierung der baulichen Anpassungen der Bushaltestellen.

4 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren

4.1 Qualität der ÖV-Erschliessung

Im Kanton Bern haben 84 Prozent der Bevölkerung eine Bahn-, Bus- oder Seilbahnstation in der Nähe (max. 750 m von einer Bahnstation, resp. max. 400 m von einer Bushaltestelle entfernt). Dieser Wert variiert von Region zu Region (vgl. Abbildung 10). Dieser Wert ist in der Region Oberland-Ost am höchsten (90 Prozent), im Emmental (RVK3) mit (74 Prozent) am tiefsten. Diese Unterschiede sind nicht so sehr auf die Ausgestaltung des ÖV-Netzes zurückzuführen als vielmehr auf die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen. Im Berner Oberland kann die mehrheitlich im Tal lebende Bevölkerung einfacher mit Bahn- oder Bus erschlossen werden als in den Regionen Emmental und Oberaargau mit ihren disperseren Siedlungsstrukturen.

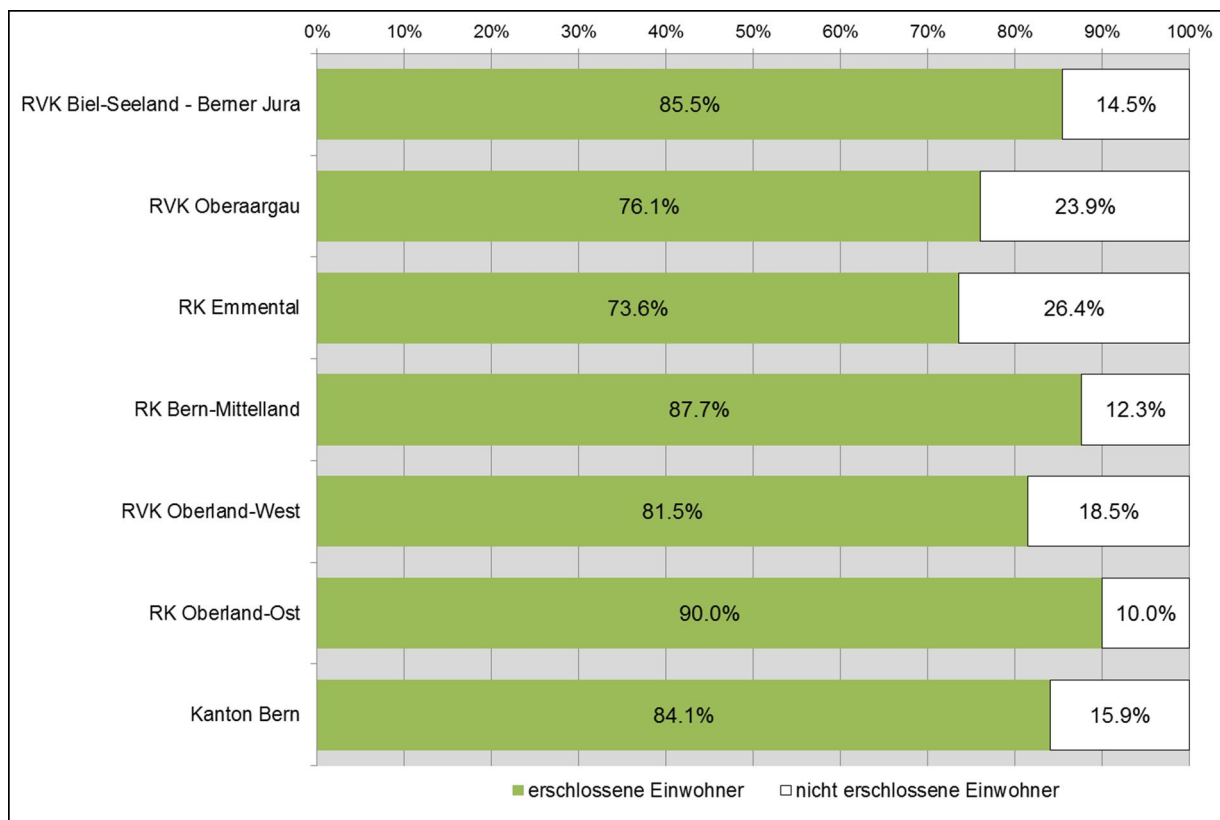


Abbildung 10: Erschliessungsgrad der verschiedenen Regionen im Kanton Bern in Prozent, Angebot/Fahrplan 2015 / Einwohnerzahlen 2014.

Für eine Beurteilung, wie gut die Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, eignet sich der Erschliessungsgrad nur bedingt. Die Nähe zu einer Haltestelle berücksichtigt nicht, wie gut das Angebot an dieser Haltestelle ist. Für eine solche Aussage eignet sich die Beurteilung nach der ÖV-Erschliessungsgüte besser (vgl. Abbildung 11). Je nach Verkehrsmittel, Taktintervall und Distanz zur Haltestelle resultiert dabei eine unterschiedliche Güteklasse, abgestuft von A (beste Güteklasse) bis F (Minimalerschliessung mit täglich 10 Kurspaaren Bus). Die Definition der ÖV-Güteklassen ist im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_10) festgelegt.

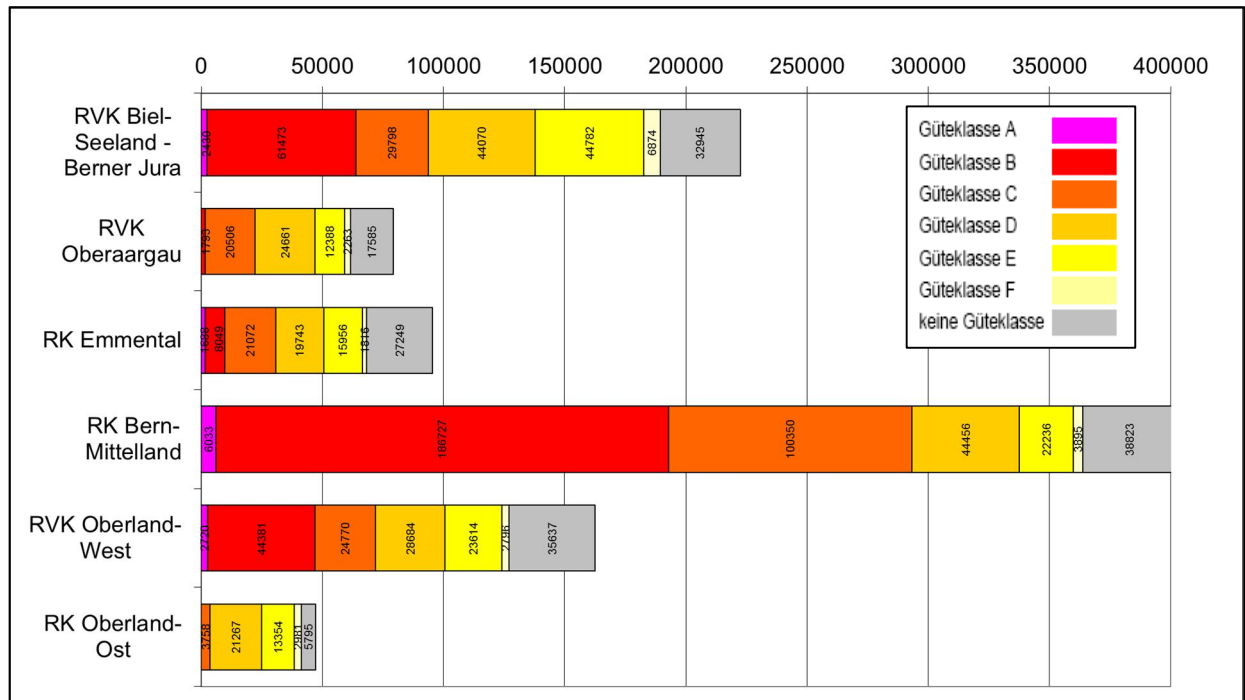


Abbildung 11: Anzahl Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen, Angebot/Fahrplan 2015 / Einwohnerzahlen 2014

Seit 2015 erfolgt die Berechnung der Erschliessungsgüte unter Berücksichtigung von Hindernissen (Gewässer, Autobahnen, Bahnlinien). Dadurch ergeben sich gegenüber früher geringfügige Veränderungen bei der Anzahl der erschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner.

4.2 Entwicklungen im Fernverkehr

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz erlebte nach der Jahrtausendwende und insbesondere nach Einführung von „Bahn und Bus 2000“ im Dezember 2004 eine ausserordentlich starke Wachstumsphase: Innerhalb eines Jahrzehnts (2000-2010) legte die Nachfrage im ÖV um über 40 Prozent zu. In den letzten Jahren hat sich die Nachfragesteigerung im ÖV abgeschwächt.

Die Verkehrsleistung im Fernverkehr (in Personenkilometern) hat bei der SBB nach einer Stagnation in den Jahren 2010 bis 2012 ab 2013 wieder etwas zugenommen (vgl. Abbildung 12). Im Gegensatz zum Fernverkehr wies der Regionalverkehr der SBB in den letzten 10 Jahren eine konstante Zunahme auf. In den Jahren 2011 und 2012 wuchs der Regionalverkehr stärker als der Fernverkehr.

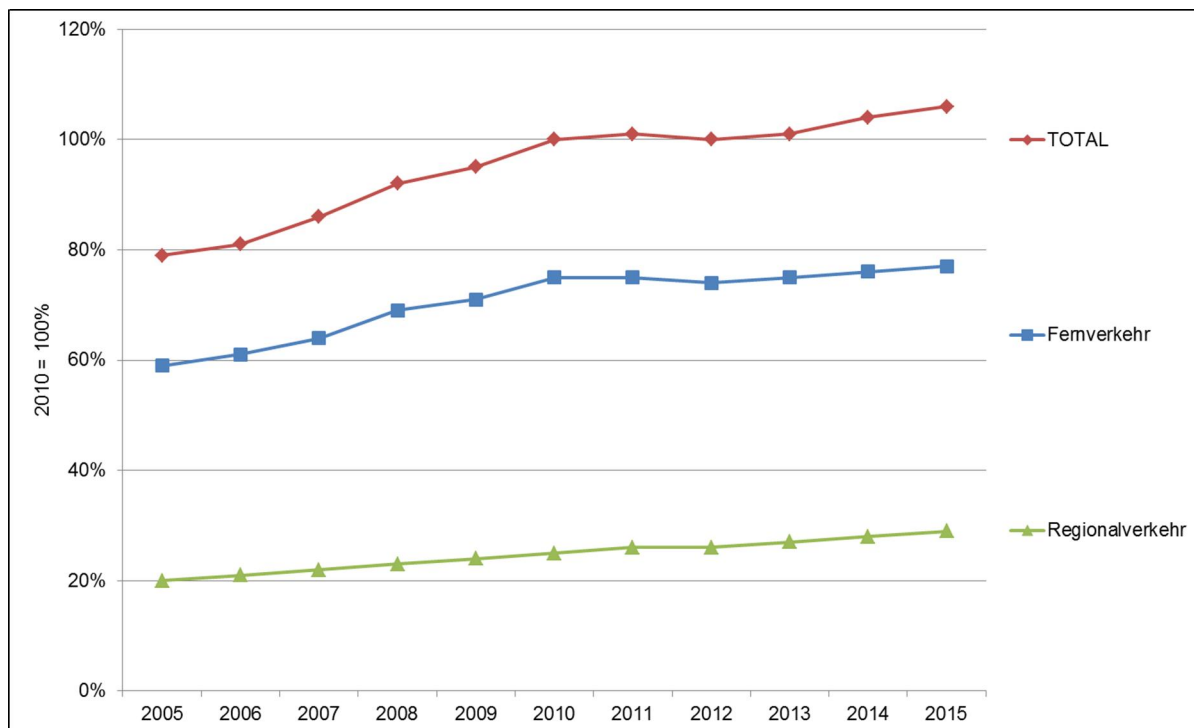


Abbildung 12: Entwicklung der Verkehrsleistung der SBB (Quelle: www.sbb.ch, 2010=100%)

Ende 2015 erfolgten im nationalen Fernverkehr erstmals seit 2009 wieder umfangreiche Fahrplanänderungen. Sie waren einerseits getrieben durch die Eröffnung des Durchgangsbahnhofs in Zürich, was aus dem Raum Bern schnellere Verbindungen nach Zürich Flughafen, Winterthur und St. Gallen ermöglicht, andererseits führten Bauarbeiten im Knoten Lausanne zu grösseren Anpassungen insbesondere auf der Jurasüdfussachse.

Zwischen Biel und Yverdon fahren die Fernverkehrszüge seither im Halbstundentakt statt hintereinander, mit jeweils stündlicher Fortsetzung nach Lausanne beziehungsweise Genf. In Biel verkehren beide Fernverkehrsprodukte aus der Westschweiz weiter in Richtung Olten – Zürich, während der Korridor Biel – Delémont – Basel isoliert betrieben wird. Damit einher geht auch ein exakter Halbstundentakt Biel – Delémont und wie bisher stündliche Direktverbindungen Biel – Delémont – Basel. Hingegen können die ergänzenden stündlichen Umsteigerverbindungen Moutier – Delémont – Basel nicht mehr angeboten werden. Das neue Fernverkehrskonzept hatte erhebliche Auswirkungen auf den Regionalverkehr im Berner Jura.

Ende 2016 wird der Gotthardbasistunnel in Betrieb genommen, wodurch sich die Reisezeiten aus den meisten Regionen der Schweiz ins Tessin erheblich verkürzen.

Die Entwicklung des internationalen Personenverkehrs ist in Kapitel 5.1 beschrieben.

4.3 Entwicklungen des ÖV im Kanton Bern

Die schweizweite Entwicklung der Nachfrage im vergangenen Jahrzehnt zeigt sich grundsätzlich auch im Kanton Bern. Zwischen 2010 und 2015 nahm die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr trotz einer gedämpften Entwicklung um rund 10 Prozent zu (vgl. Abbildung 13). Dabei war das Wachstum der Nachfrage (Personenkilometer oder Einsteiger) deutlich stärker als die Angebotserweiterungen (Kurskilometer). Dies bedeutet, dass sich die Auslastung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs erhöht hat, was auf eine insgesamt gestiegene Effizienz des ÖV im Kanton Bern hinweist.

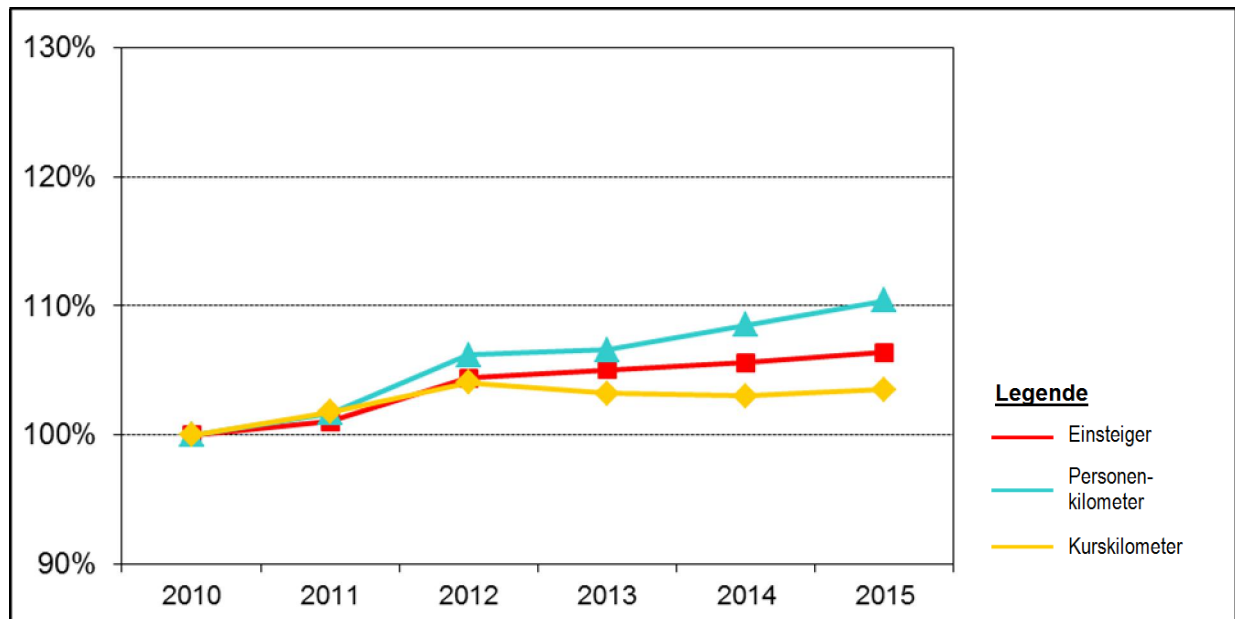


Abbildung 13: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr (Quelle: IST-Daten der TU)

Ein Vergleich der Regionen zeigt, dass die Nachfrage in allen Regionen zugenommen hat (vgl. Abbildung 14). Am stärksten war diese mit bis gegen 20 Prozent in den Regionen Oberland Ost, Oberaargau und Oberland West. In den Regionen Bern-Mittelland, Emmental und Biel - Seeland - Berner Jura war die Zunahme mit etwas unter 10 Prozent leicht geringer.

In den Regionen Oberland Ost und Oberland West weisen Linien mit einem hohen Anteil an Freizeitverkehr deutliche Nachfragezunahmen auf. In der RVK Oberland-West sorgt zudem die neue Buslinie nach Heimberg für Mehrfrequenzen. Im Oberaargau wird die Nachfrage wesentlich durch die nachfragestarken und langen Linien Biel – Solothurn – Olten und Langenthal – Olten – Aarau beeinflusst. Hier ist offen, ob die Reisenden aus dem Oberaargau diese Entwicklung prägen, oder ob ausserkantonale Entwicklungen dominieren.

Die leicht rückläufige Fahrgastentwicklung im Perimeter der RVK Biel - Seeland - Berner Jura im Jahr 2015 ist primär durch Fahrgastrückgänge im Stadtbusnetz Biel begründet.

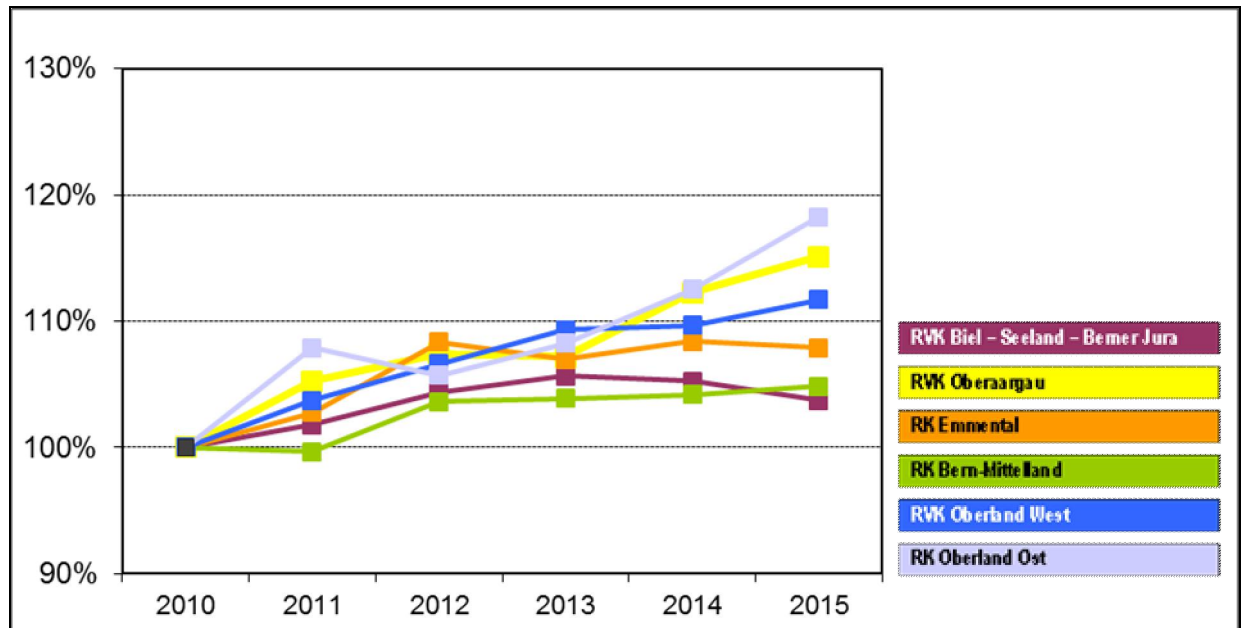


Abbildung 14: Entwicklung der Einsteiger beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den verschiedenen Regionen des Kantons Bern (Quelle: IST-Daten der TU)

Aufgrund der Rahmenbedingungen ist die Nachfrageentwicklung äusserst positiv zu beurteilen: Einerseits wurde das Angebot nur unwesentlich angepasst, andererseits ist die Preisentwicklung beim öffentlichen Verkehr und beim Individualverkehr sehr unterschiedlich: Die Tarife wurden beim öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren stetig erhöht. Dies einerseits aufgrund der politisch gewollten erhöhten Nutzerfinanzierung des ÖV, andererseits um Kostensteigerungen beim Betrieb zu decken. In Abbildung 15 ist die Kostenentwicklung beim ÖV und beim Individualverkehr 1990 bis 2013 dargestellt (vgl. Abbildung 15). Zu bemerken ist, dass auf 2017 die ÖV-Kosten nochmals steigen werden, während die Kosten im Strassenverkehr stabil sind oder gar leicht abnehmen.

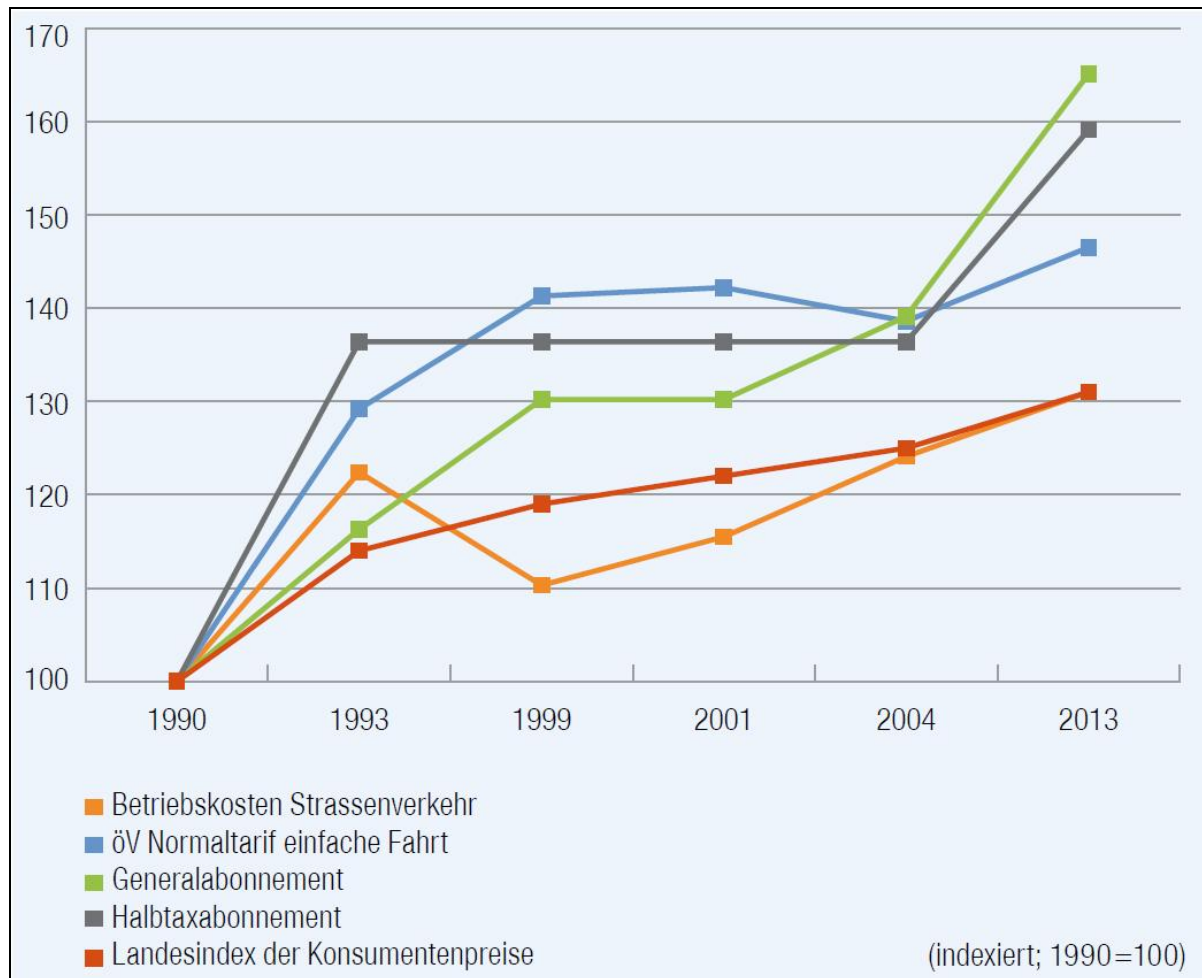


Abbildung 15: Entwicklung ÖV-Tarife und Betriebskosten Strassenverkehr (Quelle: VöV und Preisüberwacher)

4.3.1 S-Bahn Bern

Entwicklung des Angebots

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 (Angebot 2014) hat die Umsetzung der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern begonnen. Die Angebotsverbesserungen haben insbesondere zum Ziel genügend Kapazitäten für die erwartete Nachfrage bereitzustellen. Sie werden schrittweise umgesetzt. Das Zielkonzept ist eng verknüpft mit dem STEP Ausbauschnitt 2025 und wird in den nächsten 10 bis 15 Jahren umgesetzt werden. Das Konzept der 2. Teilergänzung ist im Planungsbericht vom Dezember 2013 dokumentiert. Über die Umsetzung sowie Aktualisierungen und notwendige Änderungen am Konzept und am Zeitplan wird in jährlichen Standberichten informiert, erstmals im Januar 2016.

In den Fahrplanjahren 2014 bis 2017 wurden im Bereich der S-Bahn (vgl. Abbildung 16) folgende Angebotsmassnahmen umgesetzt bzw. sind zur Umsetzung vorgesehen:

- S1
 - Verkehrt integral mit Dosto-Kompositionen
 - Wiedereinführung des Halts Bern Europaplatz
 - Halt an der neuen Haltestelle Fribourg/Freiburg Poya
- S3
 - Verkehrt integral mit Dosto-Kompositionen, z.T. in Doppeltraktion

- S31
 - Verkehrt integral mit Dosto-Kompositionen
 - Halt der in der HVZ bis und ab Biel verkehrenden S31 in Schüpfen

- S4
 - Die S4/44 fährt auch am Abend bis Thun, die S3 ganztägig nur bis Belp. Das vom Tagesangebot abweichende Abendangebot wird damit aufgegeben. Die Anschlussverhältnisse am Abend in Bern konnte verbessert werden.
- S44
 - Neues Konzept zwischen Burgdorf und Solothurn: Die S44 verkehrt bis Solothurn anstelle von Wiler bei Utzenstorf und bildet zusammen mit dem Regio den integralen Halbstundentakt. Dank dieser Anpassung konnte die Effizienz des Angebots deutlich verbessert werden.
Zur Entlastung der S44 verkehrt am Morgen ein Zusatzzug Wiler – Burgdorf – Ostermündigen. Dieser Zug kann wegen der Überlastung des Bahnhofs Bern nicht nach Bern verkehren.

- S6
 - Verkehrt integral mit Dosto-Kompositionen
 - Dank den grösseren Zügen kann auf die HVZ-Zusatzzüge verzichtet werden.

- S8
 - Verkehrt integral mit neueren Triebzügen
 - Dank diesen Zügen konnte der ¼h-Takt bis Jegenstorf erweitert werden (vorher nur halbstündlich bis Jegenstorf)
 - Die Zuglänge in der HVZ beträgt 120 m (vorher 100 m)

Damit sind alle im Angebotskonzept 2014 - 2017 vorgesehenen Massnahmen umgesetzt worden, ausgenommen jene Massnahmen, die im Zusammenhang mit dem neuen Doppelspurtunnel Rosshäusern – Mauss stehen (Halt der S5 in Rosshäusern, Halt der S52 in Stöckacker, Aufhebung des Halts Ferenbalm-Gurbrü). Aufgrund von geologischen Problemen hat sich die Inbetriebnahme des neuen Tunnels verzögert (neu voraussichtlich im 2018).

Die S2 kann aufgrund der Bauarbeiten im Raum Bern Wylerfeld ab 2016 und voraussichtlich bis 2019 Tägertschi nur noch stündlich bedienen.

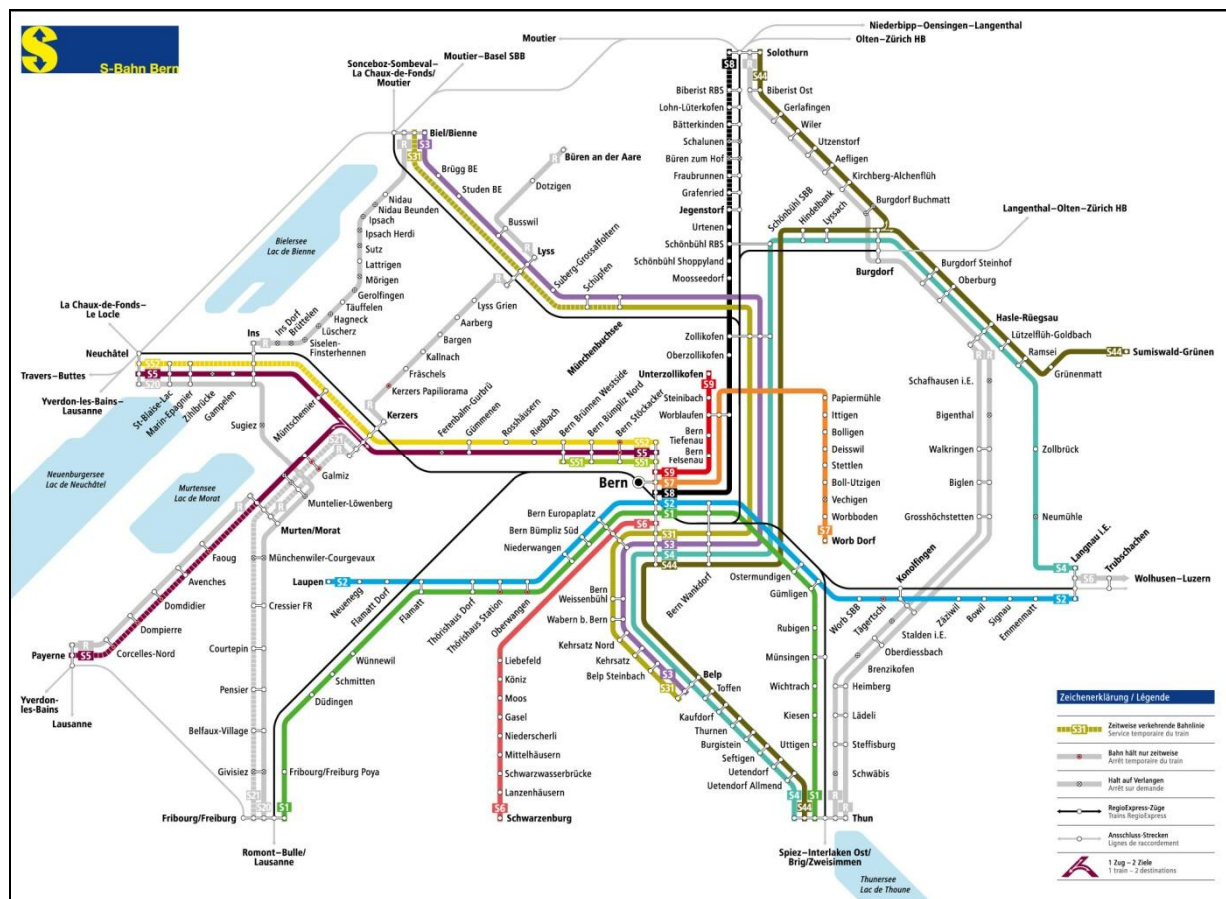


Abbildung 16: Liniennetz S-Bahn Bern 2016

Entwicklung der Nachfrage

Die S-Bahn Bern befördert pro Tag rund 167'000 Fahrgäste (DWV 2015). Das sind 8 Prozent mehr als vor vier Jahren (2011: 155'000). An den stärksten Querschnitten aller Korridore wurden in den S-Bahn-Zügen pro Tag 122'000 Fahrgäste gezählt (vgl. Tabelle 4).

In den ersten Jahren nach 2005 – dem Jahr der Inbetriebnahme der Bahn 2000, der Umsetzung des Konzepts S-Bahn Bern 2005 und der Einführung des integralen Tarifverbunds Libero – wuchs die Nachfrage rasant, um 5 bis 6 Prozent pro Jahr. Das Wachstum hat sich in den letzten Jahren normalisiert, wobei sich nicht alle Linien ähnlich entwickelten. Insgesamt stieg die Nachfrage im S-Bahn-Verkehr in den letzten Jahren um rund 2 Prozent pro Jahr.

Von den S-Bahn-Haltestellen besonders zu erwähnen ist Bern Wankdorf. Im 2015 stiegen hier pro Werktag durchschnittlich 13'400 Fahrgäste ein- und aus. Das sind 68 Prozent mehr als noch vor vier Jahren. Der Grund für diese starke Zunahme liegt in der Entwicklung des ESP Wankdorf insbesondere mit dem Bezug der neuen Hauptsitze von Post und SBB.

BLS-Linien	2009	2011	2013	2015
S1 Bern – Thun	11'000	11'300	11'600	11'500
S1 Bern – Fribourg	7'100	8'200	8'700	8'700
S2 Bern – Laupen	5'700	5'900	5'400	5'400
S2 Bern – Langnau	6'500	7'000	6'900	7'200
S3/S31 Bern – Biel	7'900	8'500	11'500	12'900
S3/S31 Bern – Belp	4'700	5'300	6'600	7'500
S4/S44 Bern – Belp – Thun	4'400	4'900	4'800	5'100
S4 Bern – Burgdorf	3'200	3'300	3'700	3'800
S44 Bern – Burgdorf	3'500	3'800	3'900	4'300
S5/52 Bern – Neuenburg/Payerne	8'700	9'500	9'700	9'100
S51 Bern – Brünnen	3'600	3'500	3'200	3'200
S6 Bern – Schwarzenburg	5'200	5'700	5'900	5'900
Total S-Bahn BLS	71'500	76'900	81'900	84'600
RBS-Linien				
S7 Bern – Worb	17'600	17'700	18'300	18'500
S9 Bern – Unterzollikofen	6'900	7'200	7'100	6'900
S8 Bern – Jegenstorf	10'800	11'100	11'600	12'200
Total S-Bahn RBS	35'300	36'000	37'000	37'600
Total S-Bahn Bern	106'800	112'900	118'900	122'200

Tabelle 4: Nachfrageentwicklung S-Bahn Bern (DWV am stärksten Querschnitt)

4.3.2 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

Bahnlinien

Ende 2013 wurde auf den Linien Biel – La Chaux-de-Fonds und Sonceboz-Sombeval – Moutier im Regionalverkehr ein Flügelzugkonzept eingeführt: Zwei Kompositionen verkehren zusammgekoppelt zwischen Biel und Sonceboz-Sombeval, eine Komposition verkehrt weiter nach La Chaux-de-Fonds, die andere nach Moutier. So können ab Biel umsteigefreie Verbindungen in beide Täler angeboten werden.

Zwischen Bern und Neuenburg wurden die TGV-Verbindung und die TGV-Zubringerzüge Bern - Frasné eingestellt, da schnellere TGV-Verbindungen Bern – Paris via Basel eingeführt wurden. Die für Pendler attraktive Abendverbindung Bern – Neuenburg wurde als Zusatzzug beibehalten und hält zudem in Ins.

Ende 2013 konnte die neue Haltestelle Lyss Grien in Betrieb genommen werden. Dank Verbesserungen bei der Infrastruktur können die Zusatzzüge nach Büren an der Aare bis und ab Lyss statt Buswil verkehren und zusätzlich in Dotzigen halten.

Gleichzeitig wurde die neue Haltestelle Biel Bözingenfeld in Betrieb genommen. Damit wird dieser Entwicklungsschwerpunkt besser erschlossen. Der Halbstundentakt der Regionalzüge zwischen Biel und Solothurn wurde auf den Samstag erweitert.

Das Angebot der Standseilbahnen nach Magglingen, Leubringen, und Prêles wurde punktuell erweitert. Aufgrund der Kostenstruktur bei Seilbahnen waren diese Ausbauten ohne Mehrkosten möglich.

Der Raum Biel und der Berner Jura waren besonders stark vom neuen Fernverkehrsangebot betroffen, welches im Zusammenhang mit den Bauarbeiten im Knoten Lausanne Ende 2015 eingeführt wurde. Als Folge des neuen Fernverkehrskonzepts mussten im Berner Jura zahlreiche Anpassungen am ÖV-Angebot vorgenommen werden.

Zwischen Biel und Neuenburg ist es neu möglich, mit den Zusatzzügen auch in Ligerz anzuhalten.

Auf den Linien Biel – Sonceboz-Sombeval – La Chaux-de-Fonds/Moutier wurden wegen dem neuen Fernverkehrskonzept die Fahrlagen von RE und Regio abgetauscht und in der Morgenspitze verkehrt ein zusätzlicher Regionalzug St-Imier – Biel.

Zwischen Biel und Delémont wurde der Halbstundentakt am frühen Morgen und am Abend erweitert, damit auch weiterhin Anschlussverbindungen in Richtung Lausanne und Genève vorhanden sind.

Zwischen Bern und Neuchâtel wurden die RE-Züge nach La Chaux-de-Fonds verlängert. Gleichzeitig wurde das Abendangebot bis zum Betriebsschluss systematisiert.

Buslinien

Auf den Fahrplan 2014 wurde die Linie Biel – Orvin systematisiert und neu der Angebotsstufe 2 zugewiesen. Die Linien 3N Biel – Lengnau und 73 Péry – Bözingenfeld – Mett wurden zu einer Tangentiallinie verknüpft, welche seit Ende 2013 stündlich von Lengnau via Bözingenfeld nach Reuchenette-Péry führt.

Mit den Änderungen bei der Bahn, wurde Ende 2015 auch das Busangebot im Berner Jura angepasst. Zwischen Moutier und Bellelay wurde das Busangebot so angepasst, dass die Schulbedürfnisse der neuen Gemeinde Petit Val möglichst optimal abgedeckt werden können. Der vorher bestehende Rufbus wurde an Werktagen durch Fixkurse ersetzt.

Ortsverkehr

Das Angebot der Linie Schiffländte - Orpundplatz wurde Ende 2013 zum Viertelstundentakt verdichtet, gleichzeitig wurden einzelne Parallelangebote beseitigt. Das Angebot der Linie 11 wurde zwischen Bahnhof und Magglingenbahn ausgebaut, der schwach frequentierte Linienast nach Alfermée hingegen aufgehoben.

Der als Versuchsbetrieb geführte Ortsbus Lyss wurde ins Grundangebot aufgenommen, die schlecht frequentierte Schlaufe Friedhof wurde eingestellt.

Aufgrund des neuen Fernverkehrskonzepts erfuhren Ende 2015 insbesondere die Buslinien des Ortsbusses Moutier erhebliche Umstrukturierungen. Damit die bisherige Angebotsqualität erhalten werden konnte, wurde das Angebot des Ortsbusses Moutier gezielt erweitert, ein schlecht ausgelasteter Linienast wurde aufgehoben.

Ende 2015 wurde in Biel das Angebot auf den Trolleybuslinien 1 und 4 in der Morgenspitze kostenneutral zu einem 7,5 Minutentakt verdichtet, dies unter gleichzeitiger Taktdehnung zwischen 11 und 15 Uhr auf 10 Minuten. Ausserdem wurde die Linie 1 zu den Stadien sowie die Linie 5 im Mösliquartier zum Kellerriedweg verlängert.

4.3.3 RVK Oberaargau

In der Region Oberaargau wird die Mobilität und der ÖV durch die starken Verkehrsachsen Biel – Olten und Bern – Olten geprägt. Hier verkehren nebst den Fernverkehrslinien auch die Regionalzugslinie Biel – Solothurn – Olten sowie die S23 resp. S29 der S-Bahn Aargau / Solothurn ab Langenthal nach Olten (– Aarau – Turgi/Baden). Die am stärksten ausgelasteten Abschnitte dieser Linien liegen nicht im Kanton Bern.

Auf Ende 2013 konnte die neu erstellte Strecke Niederbipp – Oensingen in Betrieb genommen werden, sodass die Züge der ASM zwischen Solothurn und Langenthal via Oensingen verkehren und so einen zusätzlichen Anschluss an den Fernverkehr anbieten können.

Obwohl mit dem Angebotsbeschluss 2014 - 2017 im Oberaargau sowohl beim Bahn- wie beim Busangebot keine relevanten Angebotsverbesserungen realisiert werden konnten, kann eine erfreuliche, überdurchschnittliche Zunahme der Nachfrage innerhalb den letzten Jahren festgestellt werden (vgl. dazu Abbildung 14 sowie die Erläuterungen zur Erfolgskontrolle im Anhang).

4.3.4 RK Emmental

Bahnlinien

Die Angebote der S-Bahn (S2 Langnau – Bern, S4 / S44 Bern – Burgdorf – Langnau/ Sumiswald und Bern – Burgdorf – Wiler – Solothurn) sind in Kapitel 4.3.1 beschrieben.

Im Zusammenhang mit dem neuen Angebotskonzept zwischen Solothurn und Burgdorf hält der bisherige RE Solothurn – Burgdorf – Konolfingen – Thun zwischen Solothurn und Konolfingen an allen Stationen und wird neu als Regionalzug bezeichnet. Dies hat keine nennenswerten Auswirkungen auf den angebotenen Fahrplan.

Bei den Buslinien des oberen, mittleren und des unteren Emmentals blieb das Angebot in den letzten Jahren grösstenteils unverändert. Gleichzeitig muss eine weitgehend stagnierende Nachfrage auf den Buslinien verzeichnet werden.

4.3.5 RK Bern-Mittelland

Bahnlinien

Zur Entwicklung auf den Linien der S-Bahn Bern siehe Kapitel 4.3.1.

Der RE Bern – Solothurn wird seit 2014 vollständig mit neuem Rollmaterial betrieben. Der ¼h-Takt in der HVZ konnte dadurch ausgebaut werden.

Der RE Solothurn – Burgdorf – Konolfingen – Thun wird in Kapitel 4.3.4 behandelt.

Tramlinien

Auf vier Tramlinien wurde das Angebot tagsüber in der NVZ reduziert. Seit dem Fahrplan 2014 verkehrt die Linie 3 tagsüber alle 10 Minuten und die Linien 6, 7 und 8 alle 7.5 Minuten (vorher alle 6 Minuten).

Mit der Inbetriebnahme der neuen Tramwendeschleife wurde 2015 der ¼h-Takt der Tramlinie 6 am Abend bis Siloah verlängert.

Buslinien des Regionalverkehrs

Die Linie 30.261 Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten erfüllte die minimalen Anforderungen der AGV sowohl bezüglich Nachfrage als auch beim Kostendeckungsgrad nicht. Die geplante Umwandlung der Linie in einen Bürgerbus kam nicht zu Stande. Die Gemeinde hat stattdessen einen Schülerbus eingeführt und die Linie wurde im Sommer 2014 eingestellt.

Ende 2015 führte der Kanton Freiburg eine neue Linie Murten – Courlevon – Courtepin ein (Linie 20.546), die auch die bernische Gemeinde Münchenwiler tangiert. Der Kanton Bern war nicht im Planungsprozess eingebunden und bestellt das Angebot dieser Linie nicht mit.

Ausser den erwähnten Angebotsänderungen wurden im Rahmen des Bestellprozesses und des Fahrplanverfahrens auf diversen Linien punktuelle Anpassungen vorgenommen.

Buslinien des Ortsverkehrs

Der Versuchsbetrieb auf der Linie 25 Eichmatt – Bütschliacker in Köniz startete im Dezember 2011. Die Erfolgskontrolle nach drei Betriebsjahren zeigte, dass die Minimalanforderungen

bezüglich Auslastung nicht erreicht wurden. Die Linie wurde deshalb nicht ins Grundaufgebot aufgenommen und aufgehoben.

Im Dezember 2014 startete der Versuchsbetrieb für die Verlängerung der Linie 41 von Kapelisacker bis Zollikofen. Nach dem ersten Betriebsjahr verfehlte der verlängerte Ast die Minimalvorgabe bezüglich Nachfrage knapp. Der Versuchsbetrieb läuft noch bis Dezember 2017 (vgl. Kapitel 6.6.2).

Im Dezember 2015 wurde der neue "Inselbus" eingeführt. Die Trolleybuslinie 11 fährt nicht mehr zum Güterbahnhof, sondern nach Holligen und bedient damit das Inselspital unmittelbar vor dem Haupteingang. An der Haltestelle Güterbahnhof halten neu die Busse der Linie 101. Um das Verkehrsaufkommen in der HVZ zu bewältigen (Universität auf dem Von-Roll-Areal) verkehren auf dieser Linie Zusatzkurse zwischen Bahnhof und Güterbahnhof.

Sobald die Sanierung des Eigerplatzes abgeschlossen ist, voraussichtlich im Sommer 2017, wird die Linie 28 vom Eigerplatz zum Bahnhof Weissenbühl verlängert, mit Anschluss an die S-Bahn Richtung Belp und ins Gürbetal.

4.3.6 RVK Oberland-West

Bahnlinien

Die in Thun endenden Bahnlinien S1 (Fribourg – Thun) und S4/44 (Bern – Thun) werden in Kapitel 4.3.1 behandelt, der RE Solothurn – Burgdorf – Konolfingen – Thun in Kapitel 4.3.4.

Ende 2013 wurde das Angebot der MOB zwischen Zweisimmen und Saanen systematisiert. Dadurch konnten die Anschlüsse in Zweisimmen verbessert werden.

Das übrige Bahnangebot blieb unverändert.

Buslinien

Bei den Buslinien sind nur wenige Veränderungen zu verzeichnen. Folgende Anpassungen konnten vorgenommen werden:

- Im Saanenland konnte das Angebot auf den Buslinien Saanenmöser – Gstaad – Les Diablerets, Gstaad – Lauenen und Gstaad – Turbach dank des besser vertakteten Bahnfahrplans ebenfalls systematisiert und dank zusätzlichen, von Dritten bestellten Kurspaaren auch leicht ausgebaut werden.
- Die Linie Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand (STI, 31.045) wurde gemäss dem Angebotsbeschluss Ende 2013 aufgehoben. Während den Schulzeiten verkehren seither 4.5 Kurspaare zwischen Wangelen und Heimenschwand, welche durch die Gemeinde Buchholterberg bestellt werden.
- Der Versuchsbetrieb zwischen Steffisburg, alte Bernstrasse und Heimberg, Dornhalde konnte Ende 2014 endlich den Betrieb aufnehmen. Der Versuch dauert noch bis Dezember 2017 (siehe dazu auch Kapitel 6.7.2).
- Auf der Linie 3 Thun, Bahnhof – Allmendingen verkehren die Busse seit der Eröffnung der Thun Arena inkl. Einkaufszentren im 2011 im 10-Minuten-Takt. Die Verdichtungen wurden vorerst durch Dritte finanziert und konnten dank der guten Auslastung per Ende 2015 ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden.
- Die grundsätzlich beschlossenen Verbesserungen beim Ortsbus Spiez konnten nicht umgesetzt werden, da die dazu nötigen Fahrzeiten heute als zu knapp beurteilt werden müssen und somit kein stabiler Fahrplan möglich ist.

4.3.7 RK Oberland-Ost

Bahnlinien

Auf der Zentralbahn (ZB) wurde per Dezember 2013 mit der Inbetriebnahme der neuen Fahrzeuge auch der neue Fahrplan eingeführt. Die Fahrzeit Interlaken – Luzern hat sich um 10 Minuten reduziert, so dass statt wie bisher fünf seither vier Fahrzeugumläufe genügen.

Mit dem neuen Fahrplan der Zentralbahn fielen in Meiringen die Anschlüsse der Meiringen – Innertkirchen-Bahn (MIB) von und nach Luzern weg. Seit Ende 2015 werden die Anschlüsse mit äusserst knappen Fahr- und Wendezeiten wieder ermöglicht. Der ebenfalls umgesetzte leichte Angebotsausbau wird durch Dritte finanziert.

Ende 2015 wurde das Angebot auf den BOB-Linien von Interlaken nach Lauterbrunnen und Grindelwald in der Hochsaison im Sommer punktuell ergänzt.

Buslinien

Die IR der Zentralbahn kreuzen sich seit Ende 2013 im Chäppeli oberhalb von Giswil statt auf dem Brünig. Die Anschlüsse zu den Buslinien nach Brienz und Hasliberg Reuti haben sich dadurch verschlechtert und der Fahrplan wurde angepasst, die Anzahl Kurse blieb dabei unverändert. Die Regionalzüge kreuzen neu in Brienzwiler. Die Buslinie Meiringen – Unterbach wurde bis Brienzwiler verlängert, wo optimale Anschlüsse zu den Zügen bestehen.

Bei der Buslinie Interlaken – Ringgenberg wurde Ende 2013 der durchgehende Halbstundentakt eingeführt. Ende 2015 wurde das Angebot der Buslinie Lauterbrunnen – Stechelberg in der Hochsaison im Sommer punktuell ergänzt.

4.4 Entwicklung der Abgeltungen

Entwicklung von Angebot, Kosten, Erträgen und Abgeltungen

Zwischen 2010 und 2012 wurde das ÖV-Angebot deutlich erweitert. Seit 2012 wurde das ÖV-Angebot aus finanzpolitischen Gründen nur noch sehr punktuell angepasst.

Während das Angebot zwischen 2010 und 2017 um rund 7 Prozent zunahm, konnte dank neuen und grösseren Fahrzeugen das Platzangebot gemessen in Platzkilometern um rund 11 Prozent gesteigert werden (vgl. Abbildung 17). Die ÖV-Nachfrage gemessen in Personenkilometern (+19 Prozent) und Einsteigern (+14 Prozent) ist aber stärker gewachsen als das Angebot.

Insbesondere die Kapazitätssteigerungen mit neuem und grösserem Rollmaterial haben zu Kostensteigerungen geführt. Obwohl die Erträge stärker zugenommen haben als die Kosten, ist die Höhe des Abgeltungsbedarfs um 17 Prozent gestiegen, seit 2014 aber konstant.

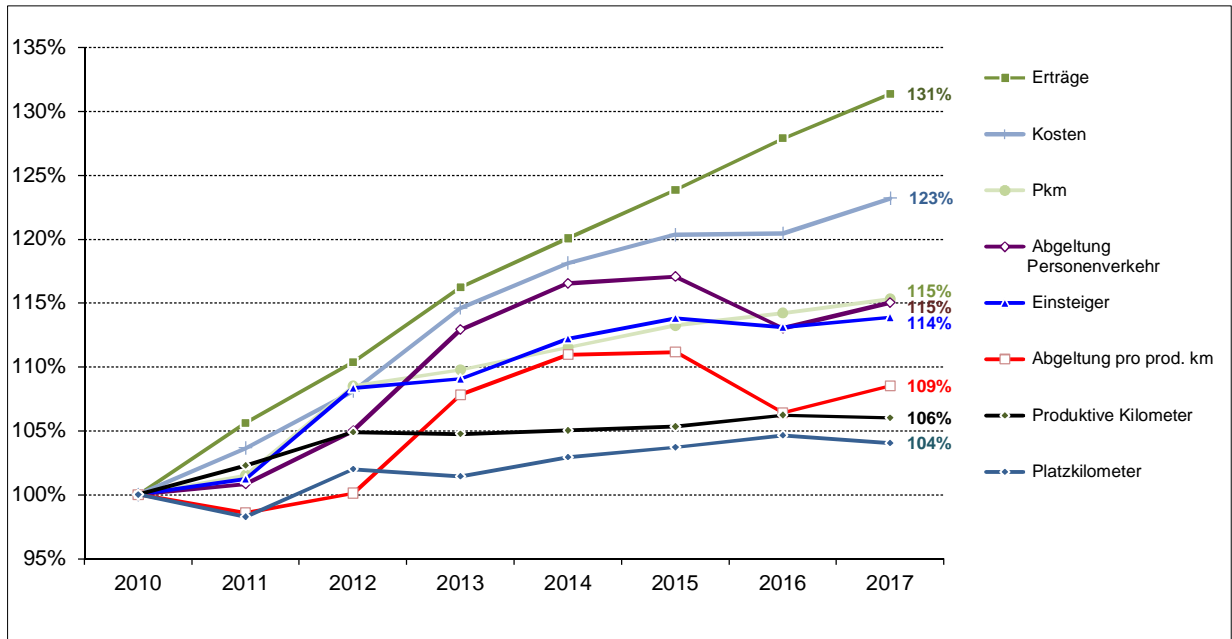


Abbildung 17: Entwicklung des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs 2010 - 2017 (Basis: Offerten)

Erfreulicherweise konnte der KDG in den letzten Jahren kontinuierlich auf 54,2 Prozent (Angebotsvereinbarungen 2017) erhöht werden (vgl. Abbildung 18).

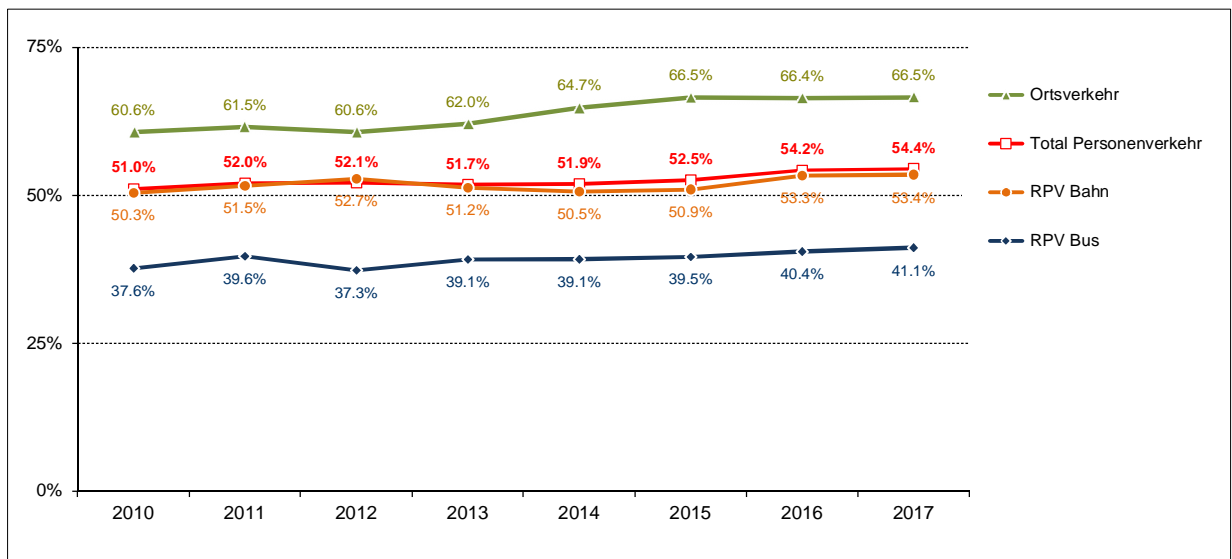


Abbildung 18: Entwicklung des Kostendeckungsgrades Personenverkehr 2008 - 2017 (Basis: Offerten)

Im Rahmen des laufenden Angebotsbeschluss 2014 - 2017 wurde das Angebot nur geringfügig um 1 Prozent ausgebaut. Dank deutlich höheren Erträgen (+13 Prozent) konnten die Kostensteigerungen grösstenteils aufgefangen werden (vgl. Abbildung 19).

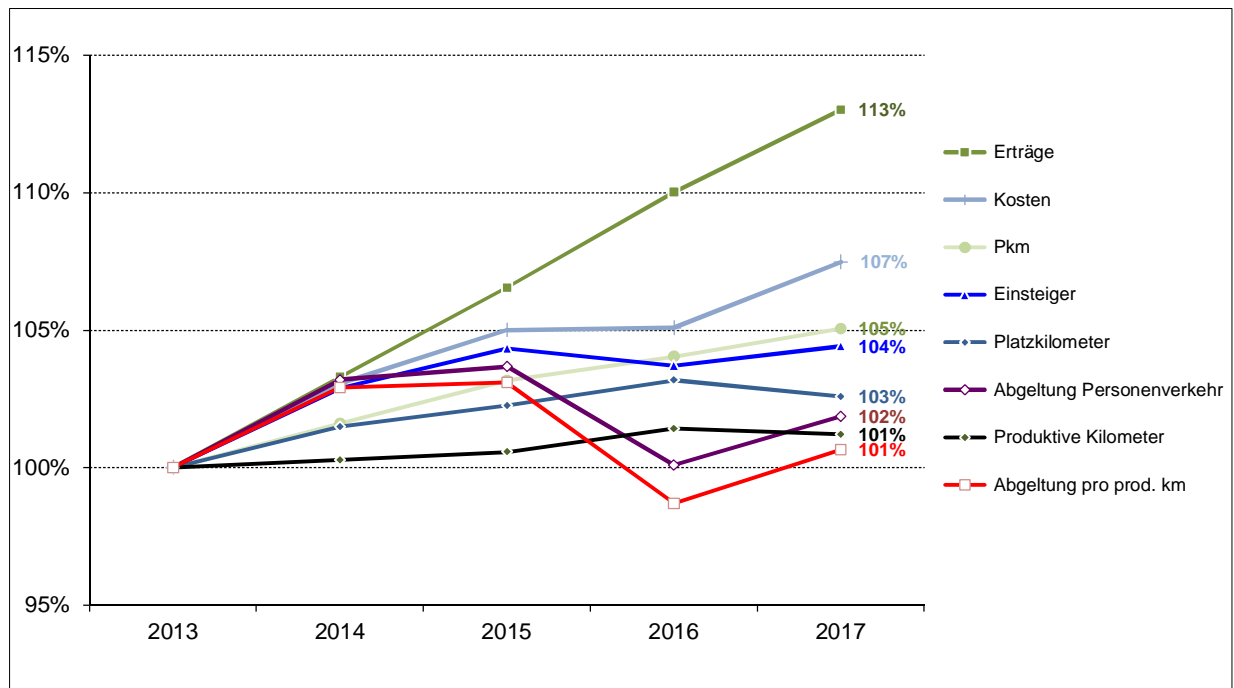


Abbildung 19: Entwicklung des abgeltungsberechtigten Personenverkehrs 2013 - 2017 (Basis: Offerten)

Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr 2014 - 2017

Die Neuordnung der Finanzierungsverantwortlichkeiten bei der Bahninfrastruktur (vgl. Kapitel 2.1) führte zu Verschiebungen bei den kantonalen Abgeltungsleistungen. Entsprechend sind die Zahlen 2016/2017 nur bedingt vergleichbar mit den Abgeltungszahlungen 2014/2015 (vgl. Tabelle 5). Die Gesamtabgeltungen des Kantons für den öffentlichen Verkehr haben sich im Zeitraum des Angebotsbeschlusses 2014 - 2017 wie folgt entwickelt:

Abgeltungen gemäss Angebotsvereinbarungen Verkehr und Leistungsvereinbarungen Infrastruktur		AGB 2014 - 2017			
		2014	2015	2016	2017
1) Abgeltungen Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	304.11	309.63	298.69	306.17
2) Abgeltungen Ortsverkehr (OV)	Mio. CHF	70.93	68.91	69.15	70.33
3) Total Personenverkehr (RPV & OV)	Mio. CHF	375.05	378.53	367.84	376.50
4) Abgeltungen Tarifverbünde	Mio. CHF	20.85	23.28	23.83	23.83
5) Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.04	0.91	1.04	1.00
6) Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, Datendrehscheibe etc.)	Mio. CHF	0.69	0.67	0.49	0.53
7) Gesamttotal Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	397.62	403.39	393.20	401.86
8) ./ Anteil Bund Regionalverkehr	Mio. CHF	156.28	161.86	151.99	156.02
9) Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	241.34	241.53	241.21	245.85
Veränderung zu Vorjahr	in %		0.1%	-0.1%	1.9%
10) Abgeltungen Infrastruktur Regionalverkehr	Mio. CHF	101.56	104.66	-	-
11) Beitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	Mio. CHF	-	-	82.00	81.13
12) Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	5.66	5.20	6.92	6.97
13) Diverse Infrastrukturabgeltungen	Mio. CHF	0.49	0.48	0.49	0.49
14) Gesamttotal Infrastrukturabgeltungen	Mio. CHF	107.71	110.34	89.41	88.58
15) ./ Anteil Bund Infrastruktur Regionalverkehr	Mio. CHF	57.89	59.65	-	-
16) Total Infrastrukturabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	49.82	50.69	89.41	88.58
Veränderung zu Vorjahr	in %		1.7%	76.4%	-0.9%
17) Gesamttotal Abgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	291.16	292.21	330.62	334.43
Veränderung zu Vorjahr	in %		0.4%	13.1%	1.2%

Tabelle 5: Entwicklung der ÖV-Gesamtabgeltungen des Kantons Bern 2014 - 2017

Die Veränderungen im Detail:

Zu Ziffer 1) Regionalverkehr

Im Regionalverkehr ging der Abgeltungsbedarf auf 2016 insbesondere bei der BLS zurück. Die in den letzten Jahren ergriffenen Sparbemühungen zeigen Wirkung. Zudem konnte die Effizienz dank ausserkantonalen Angebotsausbauten und Anpassungen beim Fahrzeugeinsatz verbessert werden. Auf das Fahrplanjahr 2017 steigen die Abgeltungen zu Lasten des Kantons um 1,9 Prozent. Die grösste Kostensteigerung verzeichnet der Regionalverkehr, verursacht durch Folgekosten aus Rollmaterialbeschaffungen, respektive Refit-Programmen bei Bahnen (ASM, BOB, MIB, MOB und SBB) und den Ersatz bereits abgeschriebener Fahrzeuge durch neue Fahrzeuge bei Busunternehmen.

Zu Ziffer 4) Tarifverbünde

Mit der Erweiterung des Libero-Gebiets Richtung Biel/Seeland/Berner Jura auf 2015 wurde das bisherige Abo-Verbundsgebiet in den Tarifverbund Libero integriert. Somit können in diesem Gebiet neu auch im Einzelreiseverkehr Zonenbillette gelöst werden, was auf einzelnen Verbindungen dazu führt, dass das bisherige Lösen von zwei Tickets entfällt. Dies führt bei den Transportunternehmen zu Ertragsausfällen. Diese sogenannten Durchtarifizierungsverluste gelten die Besteller mittels einer höheren Abgeltung an den Tarifverbund ab. Zudem musste im neuen Tarifverbundsgebiet mit der SBB eine Vereinbarung bezüglich der Abgeltung von Ertragsausfällen auf den Fernverkehrsstrecken abgeschlossen werden.

Zu Ziffer 8) Anteil des Bundes am Regionalverkehr

Im Rahmen der Neuordnung der Finanzierungsverantwortlichkeiten wurde der Kostenteiler zwischen Bund und Kantonen (KAV) angepasst. Mit dem Wegfall der Privatbahninfrastrukturfinanzierung müssen die betroffenen Kantone einen höheren Anteil an den Regionalverkehrsabgeltungen tragen. Für den Kanton Bern bedeutet dies, dass der Bund neu noch 53 Prozent statt wie bisher 55 Prozent der Regionalverkehrsabgeltungen (1) übernimmt. Die prozentuale

Mitfinanzierung des Bundes wird aber über eine Fixierung des Bundesbeitrages plafoniert. Diese sogenannte Kantonsquote legt den Gesamtumfang der Bundesbeiträge fest. Aufgrund der KAV-Anpassung und der rückläufigen Regionalverkehrsabteilungen fällt die Bundesbeteiligung 2016 tiefer aus als 2015.

Zu Ziffern 10) – 16) Infrastrukturfinanzierung

FABI führt insbesondere bei der Infrastrukturfinanzierung zu Änderungen. Die Abteilungen an die Infrastrukturen der Privatbahnen (10) fallen weg. Im Gegenzug muss der Kanton einen Pauschalbeitrag in den BIF (11) leisten.

Zu Ziffer 12) Abteilungen Infrastruktur Ortsverkehr

Aufgrund von Investitionen in die Traminfrastruktur stiegen die Abschreibungen deutlich an. Gleichzeitig stehen 2016/2017 verschiedene grössere Unterhaltsarbeiten an.

4.5 Bevölkerungsumfrage und Kundenzufriedenheitsumfrage

Kundenzufriedenheitsumfrage

In der 2014 erstmals durchgeführten Kundenzufriedenheitserhebung wird der öffentliche Verkehr von den Fahrgästen grundsätzlich positiv wahrgenommen. Auf einer Skala von 100 möglichen Punkten wurde er mit 76 Punkten bewertet. Dieser Wert stellt zu vergleichbaren Erhebungen in anderen Regionen eine sehr gute Bewertung dar.

Sehr zufrieden sind die Fahrgäste mit der Fahrweise des Personals von Bahn und Bus. Positiv beurteilt wird auch die Freundlichkeit des Verkaufspersonals. Als sehr gut werden die Informationsmöglichkeiten zum Fahrplan auf den mobilen Geräten taxiert. Gute Noten erhalten auch das Angebot und die Netzqualität, die Zuverlässigkeit sowie die Sicherheit im öffentlichen Verkehr. Am wenigsten zufrieden sind die Kundinnen und Kunden mit der Abwicklung von Beschwerden bzw. den Antworten auf Reklamationen. Ebenfalls kritisch beurteilen sie die Informationen bei Verspätungen.

Bevölkerungsumfrage

Bereits zum sechsten Mal seit 2003 hat der Kanton Bern im März 2016 die Bevölkerung zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr befragt. Diese ist weiterhin hoch (vgl. Abbildung 20): 40 Prozent der Befragten sind sehr zufrieden und 53,4 Prozent eher zufrieden. Für 93,4 Prozent der Befragten (2012: 93,3 Prozent) erfüllen demnach Bahn, Tram und Bus ihre Bedürfnisse. Nur 5,5 Prozent der Befragten sind eher nicht zufrieden und 0,5 Prozent gar nicht zufrieden.

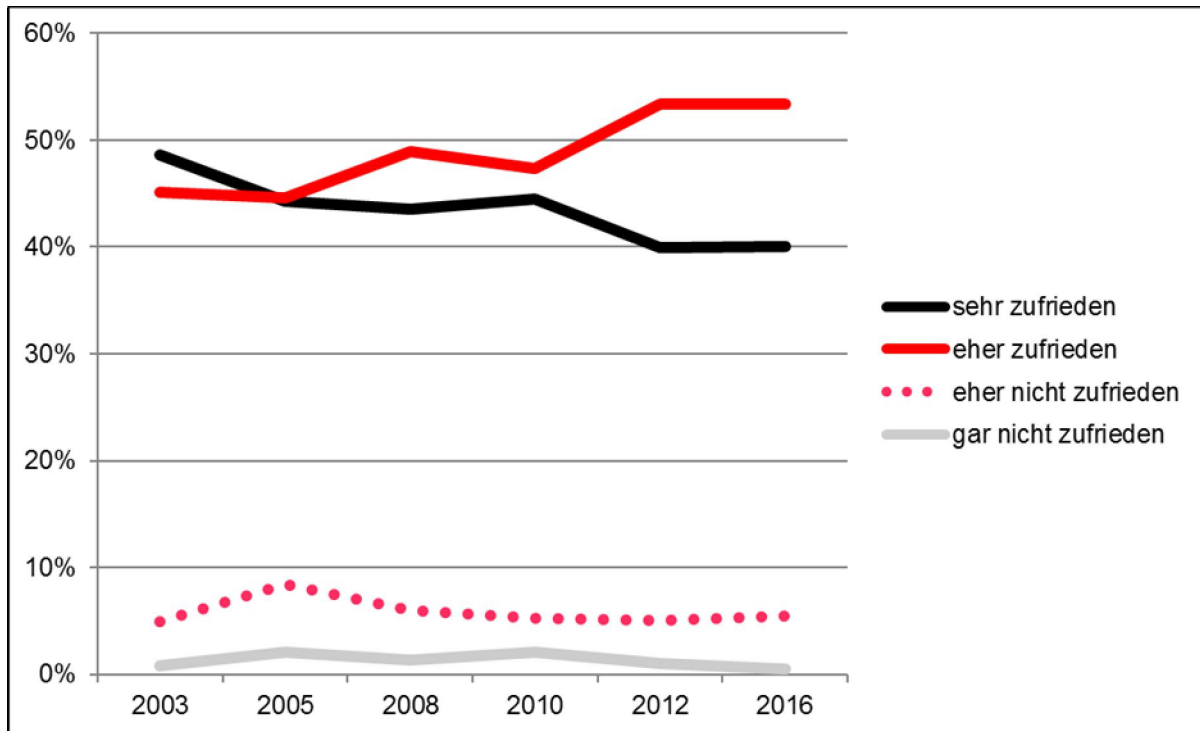


Abbildung 20: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr

Abgenommen hat der Anteil der Befragten, welche den ÖV gar nicht nutzen (vgl. Abbildung 21). Es sind nur noch knapp 21 Prozent oder 12 Prozentpunkte weniger als bei der ersten Bevölkerungsbefragung im 2003. Dieser Personenkreis begründet den Verzicht auf Bahn, Bus und Tram unter anderem mit der Flexibilität und der Unabhängigkeit der individuellen Verkehrsmittel.

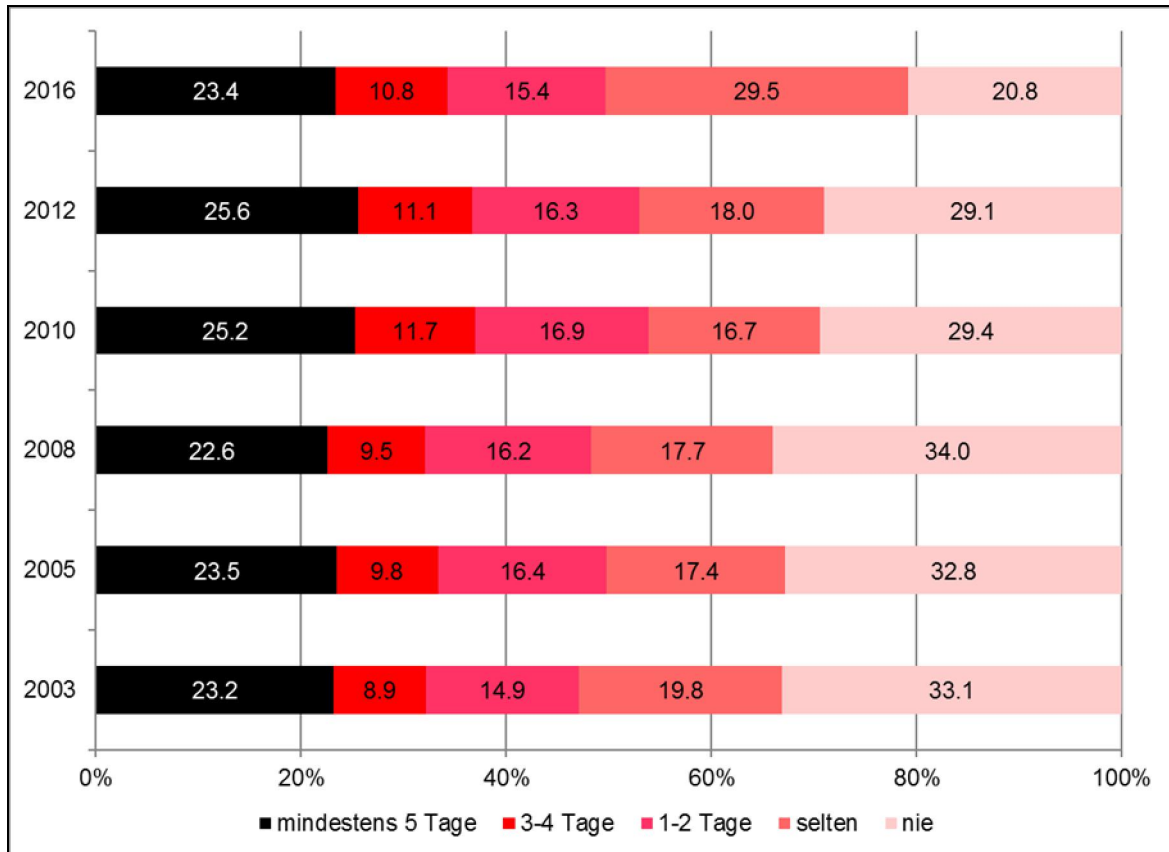


Abbildung 21: Häufigkeit der ÖV-Benützung

In einer Bewertung nach Schulnoten wird der öffentliche Verkehr im Kanton Bern insgesamt mit 4,90 bewertet (vgl. Abbildung 22). Die Bewertung ist leicht besser als bei der letzten Erhebung im Jahr 2012 (4,85). Zur Verbesserung haben die erstmals benoteten elektronischen Dienste (Fahrpläne im Internet, Fahrpläne auf mobilen Geräten und Kauf von Fahrausweisen mit mobilen Geräten) beigetragen. Aus den Teilnoten zeigt sich, dass das Platzangebot kritisch bewertet wird. Dies ergibt sich auch aus den Rückmeldungen in der nicht repräsentativen Internetumfrage. Immerhin zeigt die aktuelle Erhebung, dass die Unzufriedenheit mit dem Platzangebot trotz steigender Nachfrage nicht zugenommen hat. Offenbar haben die Rollmaterialbeschaffungen der letzten Jahre zu einer Verbesserung des Fahrkomforts beigetragen.

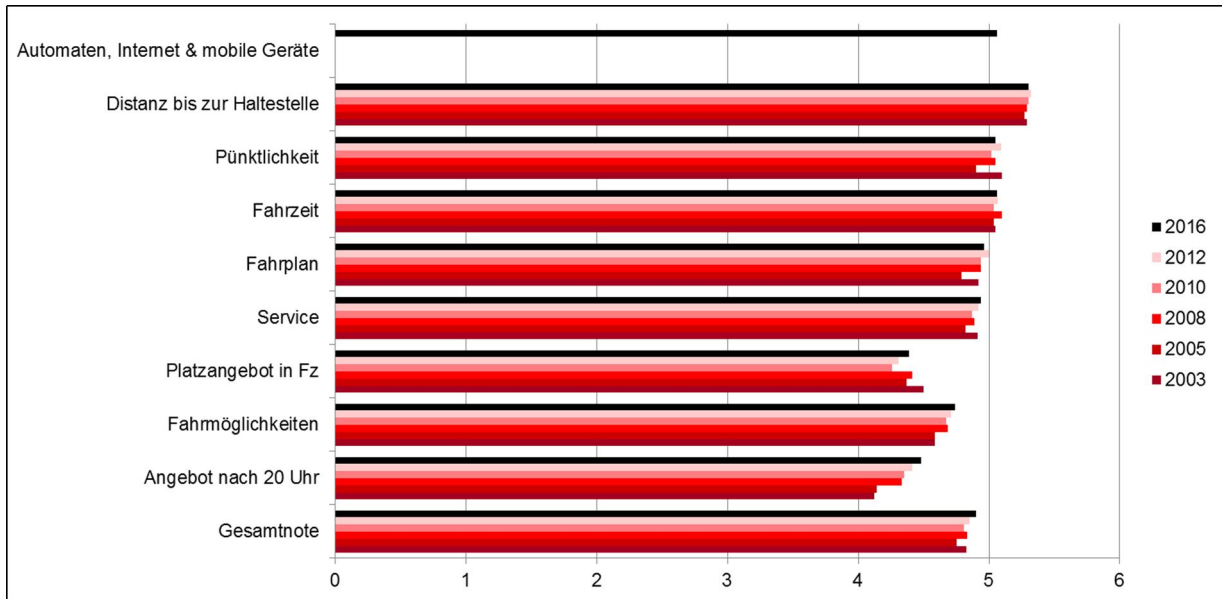


Abbildung 22: Bewertung des ÖV-Angebots

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs wird von der Bevölkerung mehrheitlich positiv wahrgenommen (vgl. Abbildung 23). Bei der Erfragung von Veränderungen wurden mehr Verbesserungen als Verschlechterungen genannt. Auffallend sind die Verbesserungen beim Fahrplan bzw. beim Angebot. Als Verschlechterung wird die Preisentwicklung genannt.

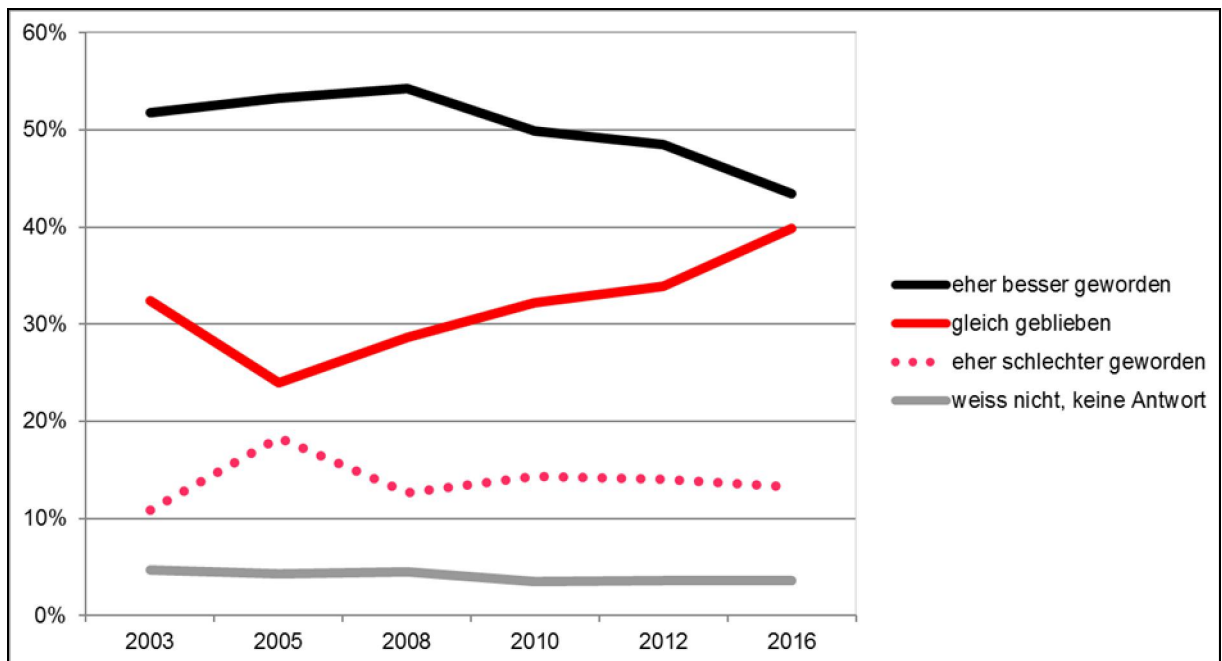


Abbildung 23: Beurteilung der Veränderungen des öffentlichen Verkehrs

4.6 Entwicklung der Tarife und Tarifverbünde

Auf nationaler Ebene laufen seit einigen Jahren die Vorarbeiten zur Erneuerung der zentralen Verkaufs- und Abrechnungssysteme. Damit verbunden sind einerseits Anpassungen an den nationalen Tarifen und andererseits werden die neuen Systeme eine verbesserte Durchlässigkeit zwischen dem nationalen Tarifsystem und den regionalen Tarifverbänden erlauben. So

werden beispielsweise die Kundendaten künftig zentral gepflegt und der 2015 als Trägermedium für Halbtax- und Generalabo eingeführte Swisspass wird künftig auch für die Abonnemente der Tarifverbände genutzt.

«Libero»: Integraler Tarifverbund Bern – Biel/Bienne – Solothurn

Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2013 wurde das Gebiet des ABO zigzag in den Libero integriert. Mit dieser Erweiterung profitieren nun auch Kunden mit Einzelfahrausweisen im Seeland, Berner Jura sowie in den Städten Biel und Grenchen von den Vorteilen des Zonensystems. Das neue Verbundgebiet umfasst insbesondere die nachfragestarken Relationen Biel – Bern und Biel – Solothurn und ermöglicht den einfachen Übergang zu den städtischen Verkehrsmitteln, ohne dass ein zusätzliches Billett gelöst werden muss.

Mit einem Umsatz von gut 220 Millionen Franken (2015) ist der Libero gemessen am Umsatz der schweizweit zweitgrösste Tarifverbund. Die im Vorfeld der Erweiterung festgelegten Umsatzziele wurden im ersten Betriebsjahr erreicht. Die Entwicklung des Umsatzes ist in Abbildung 24 dargestellt.

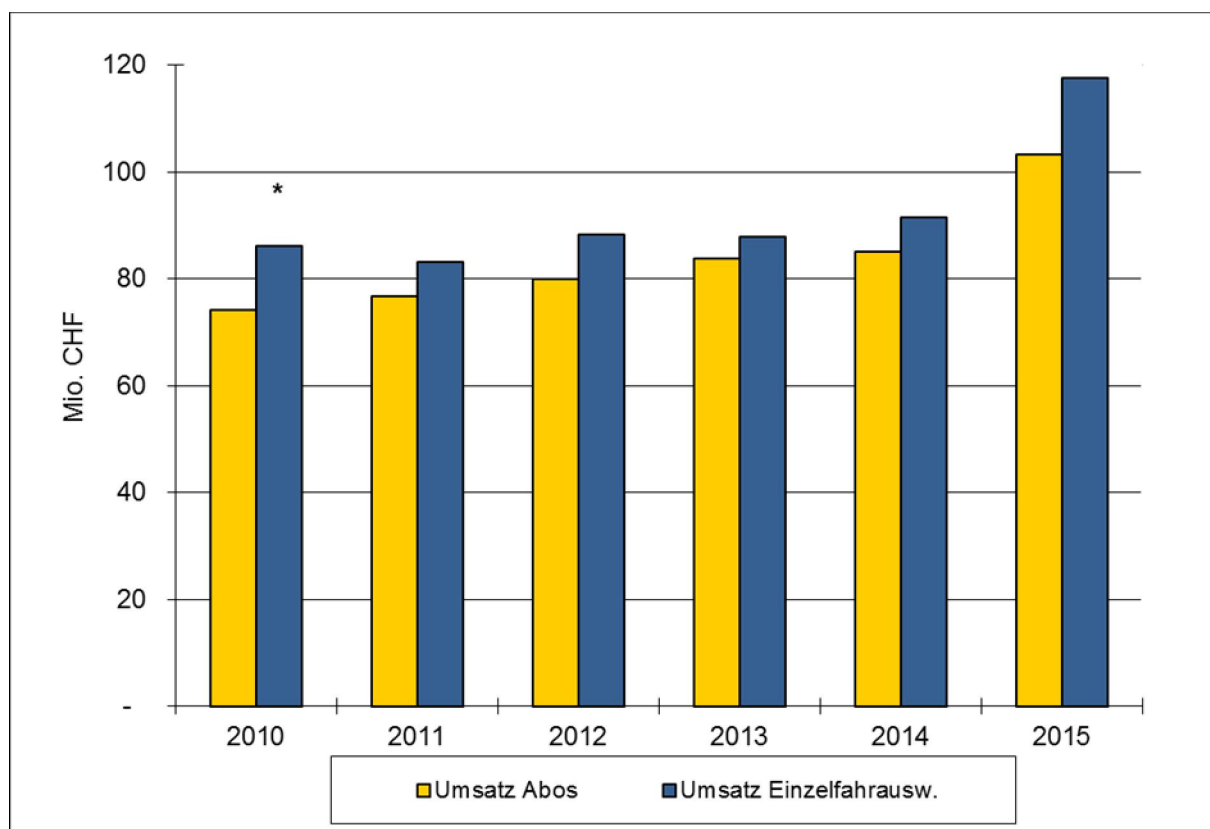


Abbildung 24: Entwicklung der Libero Verbundeinnahmen. Ab 2015 inklusive Verbundgebiet des ehemaligen ABO zigzag.
 * Einführung neuer Billettautomaten bei Bernmobil. Im Jahresumsatz der Einzelfahrausweise sind 13 Monate enthalten. Die Umsatzanteile Abonnemente/Einzelfahrausweise sind relativ stabil (vgl. Abbildung 25). Innerhalb der Einzelfahrausweise gewinnt die Tageskarte Anteile.

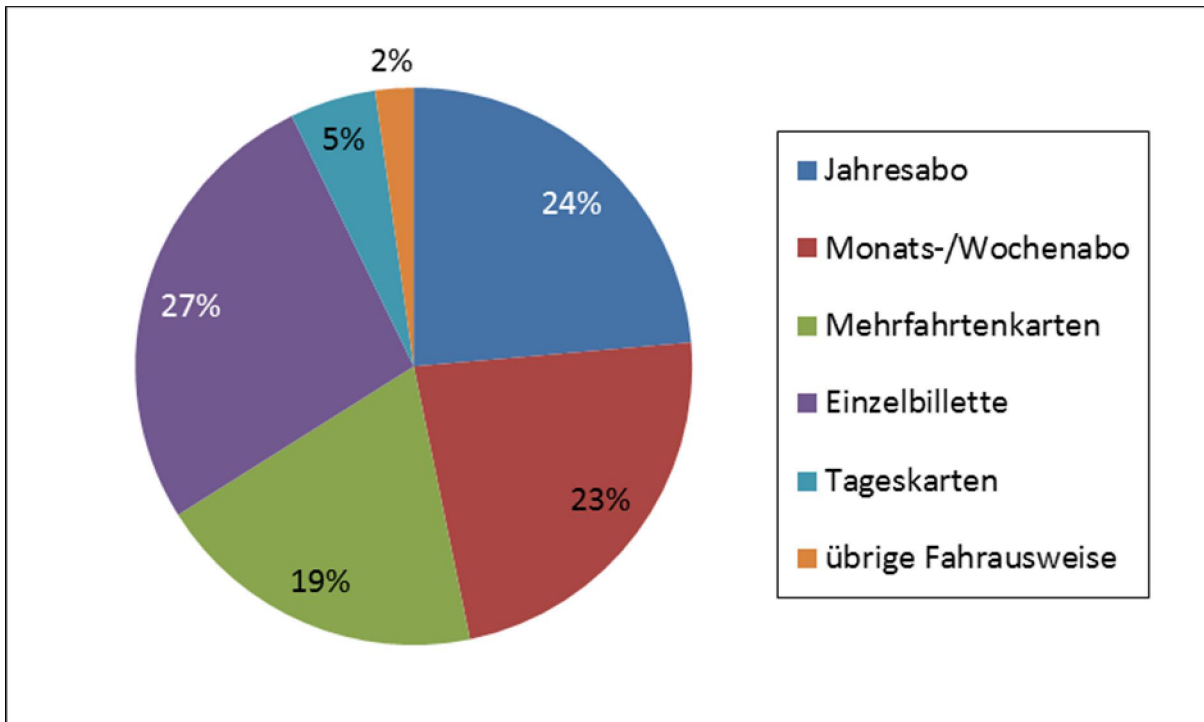


Abbildung 25: Umsatzanteile nach Fahrausweissortiment Basisjahr 2015

«ABO zigzag»: Tarifverbund Biel - Grenchen - Seeland - Berner Jura

Mit der Libero-Erweiterung wurde das ABO zigzag per Mitte Dezember 2014 aufgehoben (vgl. Abbildung 26). Der Verkauf des ABO zigzag wurde Mitte Dezember 2014 eingestellt, der Umsatz im Jahr 2014 deshalb etwas tiefer als im Vorjahr. Um zum Zeitpunkt der Libero-Einführung einen grösseren Preissprung zu vermeiden, wurden die Preise in den Vorjahren schrittweise angeglichen. Die Preissteigerungen haben sich auf dem Umsatz positiv ausgewirkt.

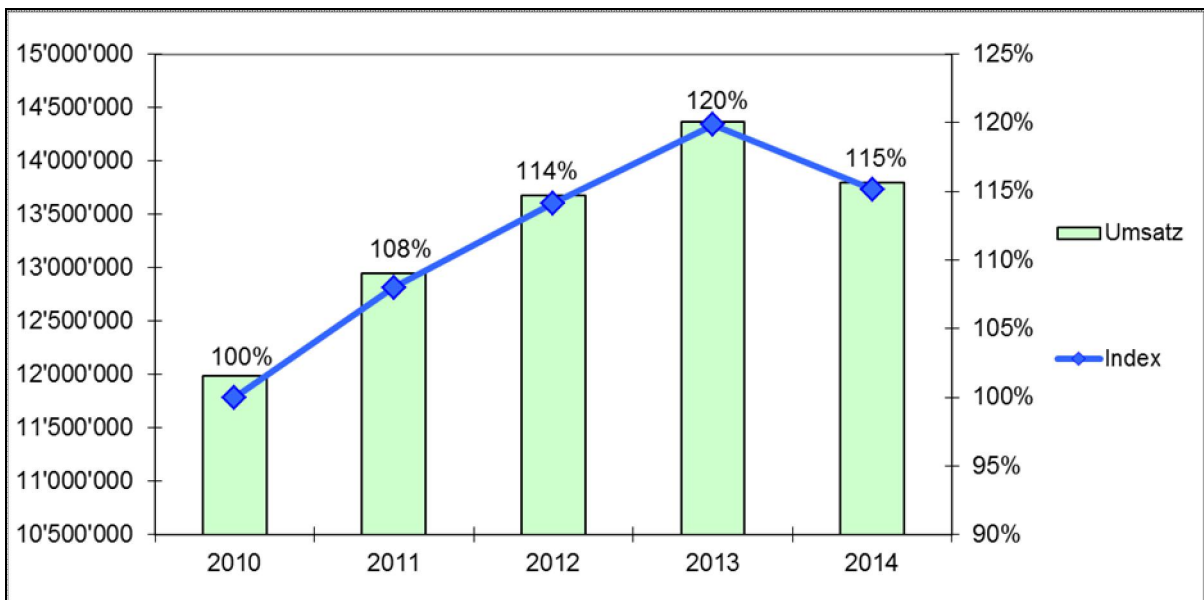


Abbildung 26: Entwicklung Umsatz ABO zigzag. Das Angebot wurde Mitte Dezember 2014 aufgehoben.

«BeoAbo»: Tarifverbund Berner Oberland

Im BeoAbo war 2014 erstmals ein Umsatzrückgang gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen (vgl. Abbildung 27). Insbesondere bei Jugendlichen wurden rückläufige Verkaufszahlen fest-

gestellt. 2015 konnte der Umsatz wieder gesteigert werden. Auf den langen Reisewegen im Berner Oberland stellt das GA eine attraktive Alternative dar.

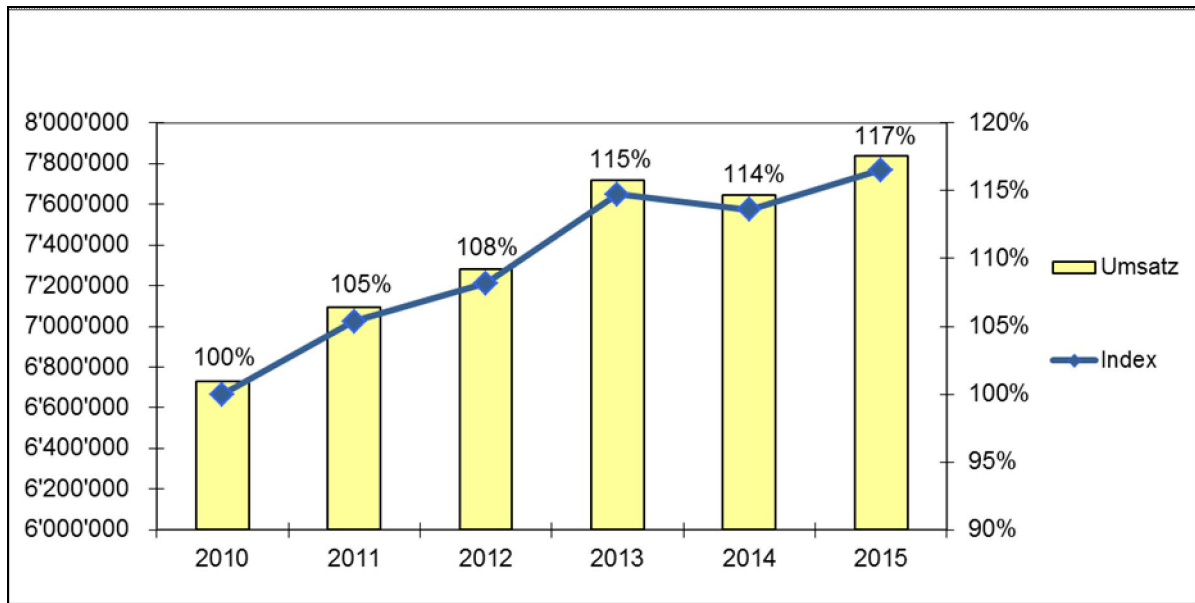


Abbildung 27: Entwicklung Umsatz BeoAbo

Inter-Abonnemente

Mit der Libero-Erweiterung wurde das Inter-Abo Bern – Biel aufgehoben. Für Pendler zwischen den Zentren Bern und Thun, Bern und Freiburg sowie Biel und Neuenburg werden weiterhin Abonnemente angeboten, welche nebst der Strecke zwischen zwei Zentren auch die jeweiligen Zentrumszonen der Städte beinhalten. Die Bedeutung dieses Nischenangebots ist gering, auch weil der Preis nur wenig unterhalb demjenigen des GA liegt.

Tarifmassnahmen

Die Tarifverbände sind verpflichtet, grundsätzlich die Entwicklung der nationalen Tarife nachzuvollziehen. Die Tarifierhöhung im Dezember 2012 diente der Finanzierung der ab 2013 geltenden höheren Trassenpreise (Entgelt zur Benützung der Bahninfrastruktur). Ein zweiter Erhöhungsschritt erfolgt per 2017. Die aufgelaufenen Kostensteigerungen bei den TU wurden durch eine allgemeine Tarifierhöhung per Dezember 2014 aufgefangen.

Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Kurorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden seit 1987 verbilligt. Die Abgeltung der Einnahmehausfälle durch Bund und Kanton war in den letzten Jahren Teil des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens. In der Diskussion mit allen Beteiligten wurden beschlossen, die Tariflösung sowie die Bezugsberechtigung unverändert weiterzuführen.

Verkaufssysteme

Die rasche Verbreitung von Smartphones, hat zu einer stürmischen Entwicklung von ÖV- Informations- und Verkaufsanwendungen geführt. Mit dem Verkauf von Billetten über das bestehende Gerät des Kunden entstand die Möglichkeit, Kosten für den Betrieb von teuren Verkaufsanlagen zu verringern. Der Kanton hat die TU frühzeitig darauf hingewiesen, ihre Aktionen zu koordinieren und aufgefordert, gemeinsam Lösungen zu entwickeln. Mittelfristig wird dieser Verkaufskanal voraussichtlich dazu führen, dass weniger Billettautomaten nötig sind, was Kosteneinsparungen ermöglichen wird.

5 Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern

5.1 Internationaler Verkehr

Der Kanton Bern ist heute über vier Bahnlinien umsteigefrei ans benachbarte Ausland angebunden.

Lötschberg-Simplon-Achse nach Mailand

Im Nord-Süd-Verkehr Schweiz – Italien wurden die älteren pannenanfälligen ETR 470 Züge aus dem Verkehr gezogen und durch die neu beschafften ETR 610 ersetzt. Seither hat sich die Zuverlässigkeit des Betriebs auf der Lötschberg-Achse spürbar erhöht.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2011 hat sich Trenitalia aus dem internationalen Verkehr via Simplon zurückgezogen; diese Verbindungen werden ausschliesslich von den SBB angeboten. Die SBB verfügt nicht über genügend Rollmaterial für den ursprünglich vorgesehenen Zweistundentakt auf dieser Nord-Süd-Verbindung. Ab Ende 2019 sollen die neuen Züge, welche die SBB beschafft, für den internationalen Verkehr zum Einsatz kommen.

Das derzeitige Angebot auf der Lötschberg-Simplon-Achse mit drei täglichen Zugverbindungen ist unbefriedigend. Die SBB beabsichtigt einen Ausbau dieser Verbindungen auf 5 Zugpaare ab ca. 2019, wenn mit der Inbetriebnahme von neuen Zügen genügend Rollmaterial vorhanden sein wird. Der Kanton Bern unterstützt die SBB bei diesem Vorhaben und setzt sich für eine möglichst gute tageszeitliche Verteilung ein.

Interlaken – Bern – Basel – Paris

Mit der Inbetriebnahme des TGV-Rhin – Rhône wurde die Verbindung Basel – Paris auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2011 deutlich beschleunigt und die Reisezeit beträgt nur noch 3 Stunden. Die Verbindung Bern – Paris ist seither mit Umsteigen in Basel schneller als die traditionelle Direktverbindung durch den Jura. Als Reaktion auf die veränderte Marktsituation verkehrt das Zugpaar Bern-Paris seit 2014 über Basel. Da die TGV-Kompositionen nicht mit dem neuen schweizerischen Zugsicherungssystem ETCS ausgerüstet sind, können die Züge nicht auf der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist fahren und benützen die langsamere Strecke via Burgdorf. Der TGV Paris-Bern wird täglich nach Interlaken verlängert. In der Gegenrichtung ist die Führung dieser Züge zwischen Interlaken und Bern wegen fehlender Kapazitäten auf der Strecke im Aaretal sowie im Bahnhof Bern nicht möglich.

Voraussichtlich ab 2019 werden die Züge mit ETCS ausgerüstet sein und können über die Neubaustrecke verkehren. Dies ermöglicht eine Fahrzeitreduktion von 25 Minuten. Da die Züge ins nationale Taktsystem integriert werden, können die TGV bis respektive ab Interlaken fahren.

Der Kanton Bern fordert ab 2019 ein zweites tägliches Zugpaar Interlaken – Bern – Paris.

ICE-Züge aus Hamburg / Berlin – Frankfurt – Basel nach Interlaken

Das ICE-Angebot aus Deutschland nach Interlaken Ost wurde in den vergangenen Jahren leicht reduziert, es entfielen zwei ICE Zugpaare Interlaken – Deutschland, dafür kam ein EC nach Köln – Hamburg hinzu. Derzeit verkehren täglich zwei ICE-Zugpaare zwischen Interlaken und Berlin, und eines zwischen Interlaken und Frankfurt. Der Kanton Bern setzt sich für einen durchgehenden Zweistundentakt Interlaken – Bern – Basel – Frankfurt mit alternierender Weiterführung in Richtung Norddeutschland ein.

RE-Züge Biel/Bienne – Moutier – Delémont – Delle

Die RE-Züge Biel/Bienne – Delémont – Boncourt verkehren seit Dezember 2006 weiter bis Delle. Die Wiederinbetriebnahme der Linie Delle – Belfort und somit die Verlängerung dieser

Züge nach Belfort-Montbéliard TGV – Belfort ist für das Jahr 2018 geplant. In Belfort-Montbéliard TGV bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die Züge nach Paris und nach Südfrankreich. Das genaue Angebot und die Enddestination in Frankreich ist derzeit Gegenstand von Verhandlungen zwischen dem Bund und Frankreich.

Die RE-Züge sind derzeit Bestandteil des Regionalverkehrs und werden somit vom Bund und den Kantonen Bern, Solothurn und Jura finanziert. Der Kanton Bern setzt sich jedoch für eine Integration ins Fernverkehrsangebot ein.

Fernbusse

Nebst der internationalen Anbindung per Bahn, hat in den letzten Jahren die Bedeutung der Fernbusverbindungen deutlich zugenommen. Im europäischen Raum sind diese Buslinien liberalisiert und Gesuche werden bewilligt, wenn die formalen und technischen Rahmenbedingungen eingehalten werden. Während in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Busverbindungen nach Süd- und Osteuropa eingeführt worden sind, bestehen jetzt auch einzelne Verbindungen ab Bern nach Frankreich und Deutschland. Im Kanton Bern wird primär Bern bedient, einzelne Buslinien bedienen Biel/Bienne oder Kirchberg-Alchenflüh.

Die Bushaltestellen oder Busbahnhöfe sind im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinden. Vor der Einführung von neuen Verbindungen werden die Gemeinden im Rahmen einer Konsultation durch das AÖV begrüsst.

5.2 Nationaler und regionaler Verkehr

In der Langfristperspektive Bahn hat das BAV den aus Sicht des Bundes langfristig anzustrebenden Angebotszustand dargelegt. Für den Personenverkehr werden in der Langfristperspektive folgende Angebotsdichten postuliert:

- Die Bahn bietet attraktive Reisezeiten zwischen den Metropolitanräumen an. Auf nachfragestarken Abschnitten ist der Viertelstundentakt im Fernverkehr die Regel.
- In den urbanen Zentren der Agglomerationen verkehren die S-Bahnen viertelstündlich. Auf den übrigen Strecken gilt als Regelfall der Halbstundentakt im Fern- und Regionalverkehr. Um die Agglomerationskerne herum werden neue Tangentialverbindungen angestrebt.
- Die Zentren der Städteneetze sollen mit den Zentren der Metropolitanräume halbstündlich verbunden werden.
- Ausserhalb der Metropolitanräume und der Hauptstadtregion Bern verkehren die S-Bahn- und Regionalverkehrslinien im Halbstundentakt. Während der Hauptverkehrszeiten kann bei Bedarf ein Viertelstundentakt angeboten werden.
- Zur Attraktivitätssteigerung des schweizerischen Tourismussektors sind die wichtigsten Tourismusorte mit attraktiven Verbindungen an die grossen Zentren, die Regionalzentren und an die Landesflughäfen angebunden. Direkte internationale Verbindungen werden angestrebt. Innerhalb der Berggebiete (Alpen und Jura) wird die Grundversorgung sichergestellt.

Längerfristig angestrebte Entwicklung im Fernverkehr

In Übereinstimmung mit der Langfristperspektive hat der Kanton Bern zusammen mit seinen Nachbarkantonen für den STEP Ausbauschnitt 2030 Eingaben zum Fernverkehr gemacht. Einiges davon ist bereits im Horizont 2025 vorgesehen und im „Referenzkonzept 2025“³ ent-

³ Im Referenzkonzept 2025 des BAV ist der vorgesehene Fahrplan des Personen- und des Güterverkehrs für Standardstunden minutenscharf festgelegt. Der Nutzen von Angebotsausbauten im Horizont 2030 wird im Vergleich zum Referenzkonzept 2025 bewertet.

halten und die damit verbundenen Infrastrukturausbauten über den AS25 finanziert. Die für den Kanton Bern wichtigsten Angebotsänderungen im AS30 sind folgende (vgl. Abbildung 28):

- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich via NBS
- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich via Oensingen
- Stündliche Direktverbindung Biel/Bienne – Genève – Flughafen (nicht via Lausanne)
- Halbstundentakt des RE Bern – Neuenburg als Fernverkehr statt Regionalverkehr
- Vier schnelle Verbindungen pro Stunde zwischen Bern und Zürich
- Halbstundentakt Bern – Interlaken, davon stündlich direkt zum Flughafen Zürich.
- Halbstundentakt Bern – Brig, mit stündlichem Halt in Frutigen
- Halbstündliche Bedienung von Wynigen

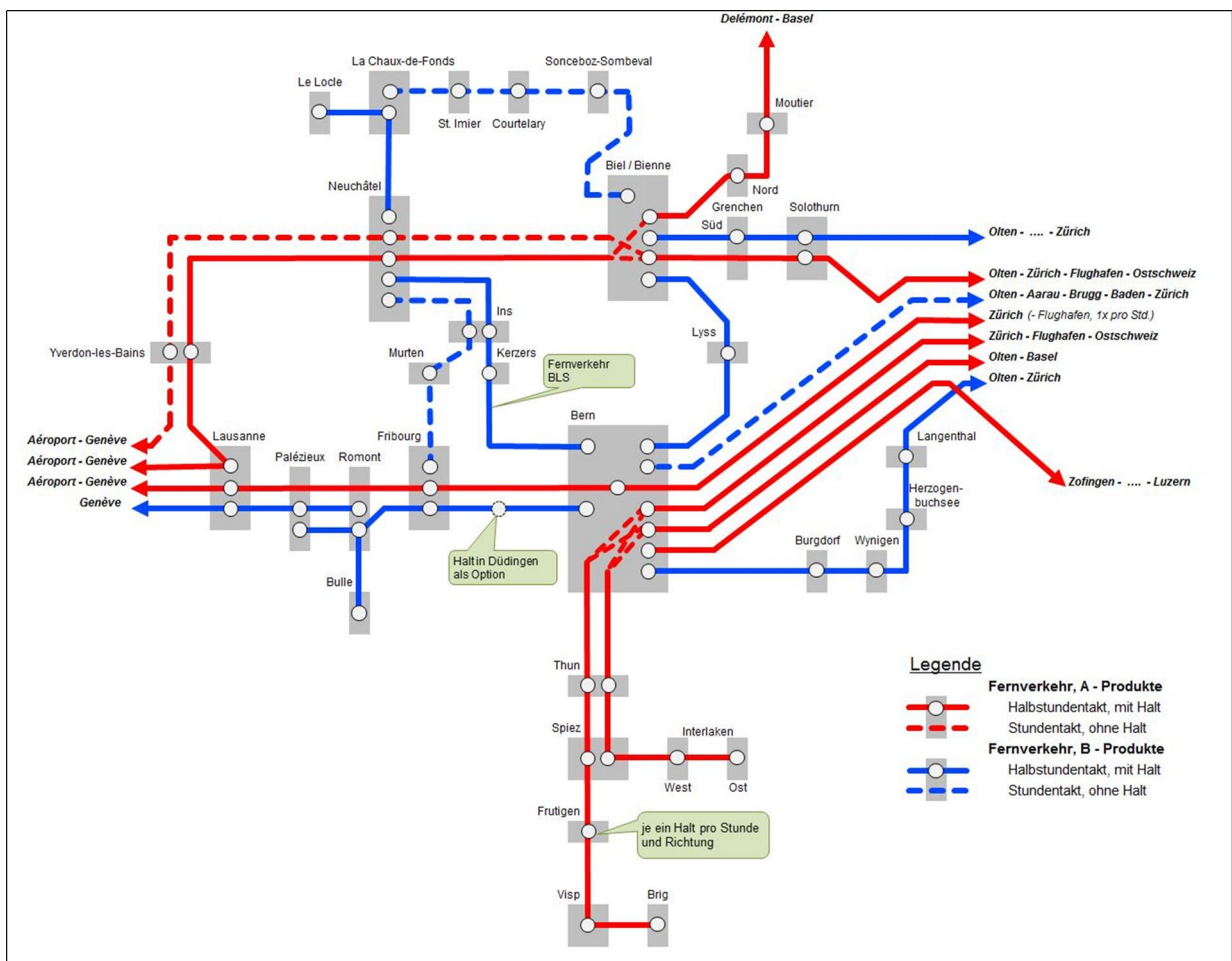


Abbildung 28: STEP Eingaben Fernverkehr 2030

Ob die Eingaben der Kantone in den AS30 aufgenommen werden, ist Gegenstand der laufenden Bewertung und Priorisierung durch das BAV.

Der RE Bern – Neuenburg wird von der BLS betrieben. Er gehört heute zum Regionalverkehr und ist somit abteilungsberechtigt. Die Frage, was zum Fernverkehr gehört und wer diesen betreibt, wird vom BAV im Rahmen der Fernverkehrskonzession festgelegt.

Beschlossene Angebotsverbesserungen im Fernverkehr

Mit dem STEP AS25 und weiteren Beschlüssen auf Bundesebene sind die folgenden Angebotsentwicklungen beim Fernverkehr beschlossen worden:

- Mit der Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld im Jahr 2022 können wieder Direktverbindungen Interlaken - Zürich Flughafen - Romanshorn eingeführt werden. Diese direkten Züge werden voraussichtlich alle zwei Stunden verkehren. Zudem bestehen halbstündliche Umsteigeverbindungen.
- Die Fernverkehrszüge Zürich/Basel - Biel/Bienne - Lausanne/Genève verkehren ab 2025 im Halbstundentakt von und nach Genève via Lausanne. Dadurch wird insbesondere der umsteigefreie Halbstundentakt zwischen Biel/Bienne und Lausanne eingeführt. Die Reisezeiten nach Genève erhöhen sich leicht, dafür werden diese Verbindungen neu halbstündlich statt stündlich angeboten.
- Zwischen Bern und Luzern verkehren die IC-Züge neu im Halbstundentakt statt stündlich.
- In den Hauptverkehrszeiten verkehren zwei zusätzliche IC-Züge pro Stunde zwischen Bern und Zürich mit Halt in Aarau. Diese Züge verkehren ab Bern 6 Minuten nach den IC-Zügen nach Zürich. Somit werden die Kapazitäten erhöht, das Taktangebot aber nicht wesentlich verbessert.

Knoten Biel/Bienne

Das Konzept Bahn 2000 geht davon aus, dass in wichtigen Umsteigebahnhöfen Anschlussknoten zu den Minuten 00 und 30 vorhanden sind. Dies bedeutet, dass die Züge kurz vor der vollen oder halben Stunde im Bahnhof ankommen und kurz nach der vollen oder halben Stunde wieder verlassen. Dadurch entstehen gute Anschlüsse unter den verschiedenen Zügen. Derzeit funktionieren im Kanton Bern die Knoten Bern und Interlaken Ost nach diesem Prinzip. In Biel/Bienne ist derzeit ein Anschlussknoten zu den Minuten 15 und 45 vorhanden.

Gemäss dem Konzept Bahn 2000 sollten die Knoten Lausanne und Biel/Bienne ebenfalls als Knoten 00 und 30 gestaltet werden. Dies bedingt Fahrzeitreduktionen zwischen Zürich und Biel/Bienne sowie Bern und Lausanne, wie sie durch Streckenausbauten denkbar sind (z.B. Ausbau Zürich – Aarau). Diese könnten mit einem der nächsten STEP-Ausbauschritte realisiert werden. Für das Bahnnetz im Kanton Bern wären diese Veränderung und insbesondere die veränderten Anschlussbedingungen an der Jurafusslinie mit verschiedenen Chancen und Risiken verbunden:

- Mit einem Knoten 00/30 in Biel/Bienne könnten die heute relativ langen Übergangszeiten der RE Bern – Biel/Bienne in Biel und in Bern verkürzt und beispielsweise die Verbindung zwischen Biel/Bienne und dem Berner Oberland deutlich attraktiver werden.
- Die Anschlüsse in Solothurn der Linie Burgdorf – Solothurn sind heute in Solothurn unbefriedigend. Bei einem Knoten 00/30 in Biel/Bienne könnten diese Anschlüsse verbessert werden.
- Die RE-Züge Bern – Neuchâtel haben heute gute Anschlüsse in Neuchâtel, in Bern bestehen keine Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge, die Übergangszeiten betragen rund 25 Minuten. Mit einem Knoten 00/30 in Biel/Bienne würden sich die Anschlussbedingungen in Neuchâtel so verändern, dass in Bern deutlich verbesserte Fernverkehrsanschlüsse möglich werden.
- Die Anschlüsse in Biel/Bienne sind heute aus allen Richtungen sehr gut, einzelne Anschlüsse sind aber heute äusserst knapp und können bei leichten Fahrplananpassungen nicht mehr angeboten werden. Dies betrifft insbesondere die Linie Biel/Bienne – Sonceboz-Sombeval – La Chaux-de-Fonds/Moutier. Mit einem Knoten 00/30 in Biel/Bienne besteht ein erhebliches Risiko, dass die heute sehr gute Situation nicht beibehalten werden kann.

Der Kanton Bern setzt sich daher grundsätzlich für einen Knoten Biel/Bienne 00/30 ein, fordert aber eine sehr sorgfältige Gestaltung der Anschlussbedingungen, damit die heutige Anschlussqualität aus dem Berner Jura erhalten bleibt.

Regionalverkehr

Das Angebot im Regionalverkehr richtet sich nach den Grundsätzen des ÖVG. Der Ausbaubedarf orientiert sich an der effektiven bzw. prognostizierten Nachfrage. Für den Schienenverkehr hat das BAV Nachfragerichtwerte festgelegt. Für den meistbelasteten Querschnitt einer Linie gelten folgende Anforderungen an die Mindestnachfrage (jeweils Durchschnitt Montag - Freitag, beide Richtungen):

- 1h-Takt 500 Personen pro Tag
- ½h-Takt 2000 Personen pro Tag
- ¼h-Takt 8000 Personen pro Tag

Diese Werte korrespondieren mit den in der AGV festgelegten Werten für die Auslastung nach Angebotsstufe. Die Werte können im Einzelfall je nach Linie und eingesetztem Rollmaterial variieren. Wenn nur mit kurzen Zügen gefahren werden kann und Perronverlängerungen nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich sind, kann eine Taktverdichtung bereits bei tieferen Werten angezeigt sein. Dies ist insbesondere bei Meterspurbahnen der Fall.

Die Bedarfsanalyse im Rahmen des STEP AS30 ergab folgenden Handlungsbedarf (hier nur die Massnahmen ausserhalb des Perimeters der S-Bahn Bern aufgeführt; zu den Massnahmen im S-Bahn-Perimeter siehe Kapitel 5.3):

- Zwei Direktverbindungen pro Stunde aus dem Vallée de Tavannes nach Biel/Bienne
- Neue Haltestelle St-Imier la Clef
- Verschiebung der Haltestelle Villeret
- Neue Haltestelle Bévilard
- Biel/Bienne – Ins: 7½'-Takt in der HVZ auf dem Abschnitt Ipsach Herdi – Biel/Bienne
- Langenthal – Oensingen: integraler 30'-Takt; Zusatzzüge in der HVZ auf dem Abschnitt Aarwangen – Langenthal
- Langenthal – Olten: 30'-Takt der S-Bahn Aargau
- La Chaux-de-Fonds-Glovelier: 30'-Takt und Fahrzeitverkürzung durch Einführung eines beschleunigten Zugs
- Bern – Gümligen – Worb (Tram 6): 7½'-Takt auf dem Abschnitt Bern – Siloah
- Spiez – Zweisimmen: integraler Stundentakt des RE
- Interlaken – Grindelwald: saisonale Zusatzzüge
- Neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz (mit P+R)
- Luzern – Interlaken: saisonale Zusatzzüge

Bereits im AS25 enthalten ist die Verdichtung des Regionalverkehrs zum ganztägigen Halbstundentakt zwischen Biel/Bienne und Neuenburg. Sie wird mit Inbetriebnahme des Ligerztunnels umgesetzt. Der Bahnhof Ligerz hingegen muss zu diesem Zeitpunkt aufgegeben werden, Ligerz soll durch einen Bus erschlossen werden.

5.3 S-Bahn Bern

2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Die Ziele und Massnahmen für die Weiterentwicklung der S-Bahn Bern sind im Konzept "2. Teilergänzung S-Bahn Bern" festgelegt (vgl. Abbildung 29). Über die 2. Teilergänzung

wurde bereits im Rahmen des Angebotskonzepts 2014-2017 und des Investitionsrahmenkredits 2014-2017 berichtet. Die 2. Teilergänzung ist abgestimmt mit den Planungen auf nationaler Ebene (HGV-Anschlüsse, Concept Romandie, ZEB, STEP AS25). Sie wurde in Koordination mit den Planungen auf kantonaler Ebene (ZBB, Tram Region Bern, RER Fribourg/Freiburg, RER neuchâtelois) entwickelt und berücksichtigt die Rollmaterialbeschaffungen von BLS und RBS.

Die 2. Teilergänzung bringt

- Kapazitätssteigerungen durch den Einsatz von Doppelstock-Kompositionen, durch die Verlängerung der Züge auf 210 m (BLS) bzw. 180 m (RBS) und durch Taktverdichtungen
- den Viertelstundentakt im Kernbereich der S-Bahn (entspricht in etwa der Agglomeration Bern)
- den Halbstundentakt für die meisten übrigen S-Bahn-Haltestellen durch weitere Systematisierung des Angebots und der Haltepolitik
- mehr Durchbindungen in Bern und damit die Stärkung der "City-Schiene"
- eine bessere Erschliessung durch neue Haltestellen
- mehr und attraktivere Umsteigepunkte zum Tram- und Busnetz

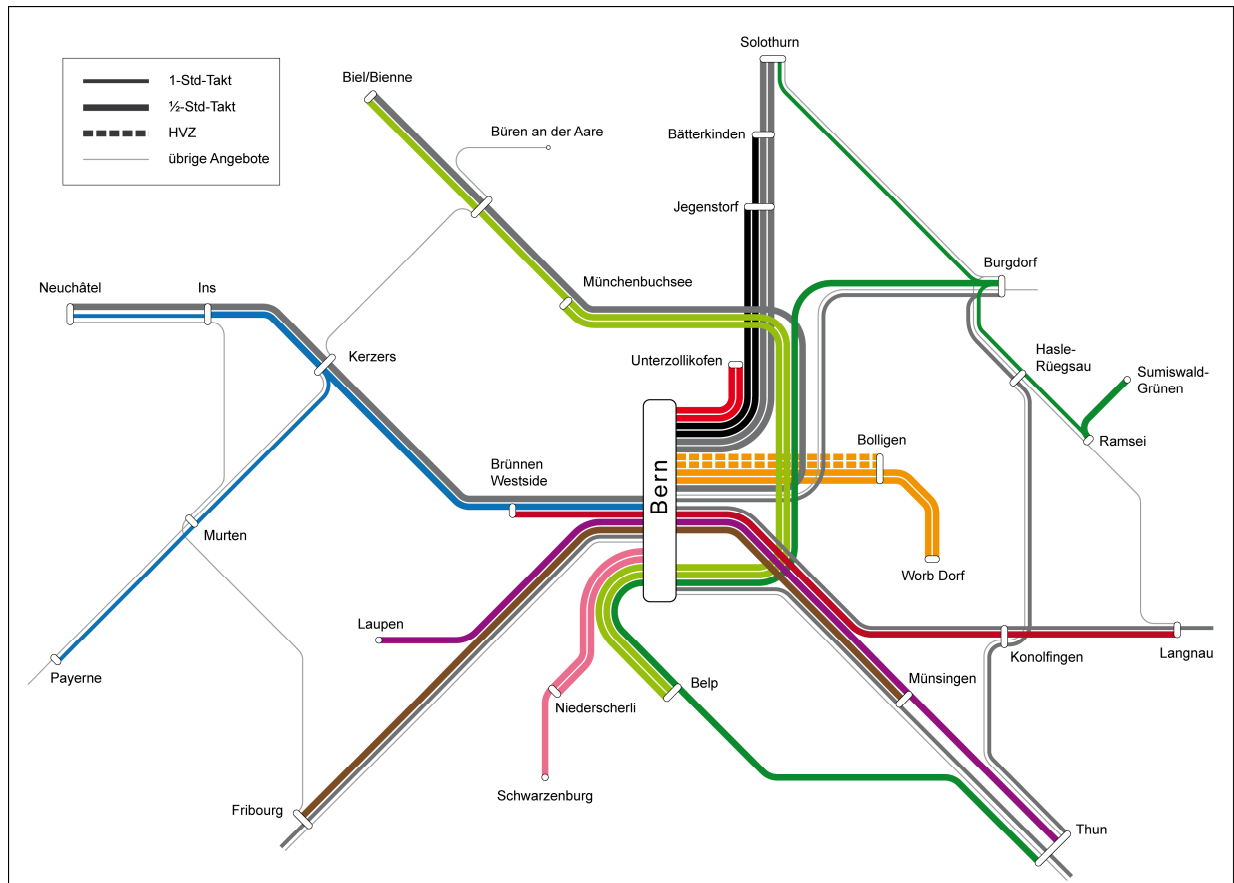


Abbildung 29: Zielkonzept S-Bahn Bern mit 2. Teilergänzung

Die 2. Teilergänzung wird schrittweise umgesetzt, verschiedene Elemente konnten in den letzten Jahren eingeführt werden.

Die für das Zielkonzept zwingend notwendigen Infrastrukturmassnahmen Entflechtung Holligen und Ausbau Aaretal sind zwar im AS25 enthalten (und somit auch über dieses Programm finanziert), sie werden nach heutigem Kenntnisstand jedoch nicht 2025 zur Verfügung stehen.

Angebotsmassnahmen und vorgesehene Umsetzungstermine

Fahrplan 2019:

- Mit der Inbetriebnahme des Rosshäuserntunnels Ende 2018 kann der Halbstundentakt Rosshäusern eingeführt werden und die S52 hält zusätzlich in Stöckacker (3 Züge pro Stunde). Die Haltestelle Ferenbalm-Gurbrü wird aufgehoben.

Fahrplan 2021:

- Mit der Inbetriebnahme von Ausbauten zwischen Jegenstorf und Bätterkinden kann die S8 halbstündlich bis Bätterkinden verlängert werden; Grafenried, Büren z.H. und Schalunen werden von der S8 bedient. Dadurch kann der RE beschleunigt werden.

Horizont 2025, nach Ausbau Bahnhof Bern mit Entflechtung Holligen:

- Mehr Kapazität durch neue und längere S-Bahn-Fahrzeuge von rund 200 Metern auf allen S-Bahnlinien ausser der S6.
- Halt aller S-Bahn-Züge in Stöckacker und somit Verbindungen im Viertelstundentakt
- Halbstundentakt des RE Bern – Neuchâtel
- Halbstundentakt der S4 Bern – Burgdorf via Zollikofen mit Halt an allen Stationen. Ab Burgdorf verkehrt die S4 alternierend weiter nach Solothurn und nach Sumiswald-Grünen.
- Der RE von Neuchâtel wird stündlich nach Burgdorf durchgebunden und ersetzt die bisherige S44 auf diesem Abschnitt.
- Viertelstundentakt der S6 bis Niederscherli
- Neue 120 m lange Züge auf der S7
- Beschleunigung des RE Bern – Solothurn und Verlängerung der Züge auf 180 m
- Durchbindung der S-Bahn von Brünnen nach Langnau (S2) und der S-Bahn von Laupen nach Thun (S12). Die S1 von Fribourg fährt bis Münsingen. Dadurch ergibt sich ein Viertelstundentakt zwischen Flamatt und Münsingen.

Noch offen ist die Finanzierung der neuen Haltestellen Waldegg (nördlich Liebefeld) und Kleinwabern, wo die S-Bahn mit der verlängerten Tramlinie 9 verknüpft werden soll. Die zwei Haltestellen wurden für eine Finanzierung im AS30 angemeldet.

Längerfristige Entwicklung

Die 2. Teilergänzung wurde auf den Planungshorizont 2025 hin konzipiert. Die Bedarfsanalyse im Rahmen des STEP AS30 ergab weiteren Handlungsbedarf, welcher aufgrund der prognostizierten Nachfrage gegeben ist:

- S31: Verlängerung einzelner S31 in der HVZ bis/ab Toffen
- RE Bern – Burgdorf: Halbstundentakt des RE Bern – Wankdorf – Hindelbank – Lyssach – Burgdorf (heutige S44) oder Zusatzzüge in der HVZ
- S4 Burgdorf – Solothurn und Burgdorf – Ramsei: Verlängerung der Züge auf 210 m oder Zusatzzüge in HVZ
- Ins – Bern: Zusatzzug in der HVZ
- S7: Beschleunigung und Verlängerung des 7.5'-Takts bis Deisswil (heute bis Bolligen)
- S8: Verlängerung der Züge auf 180 m oder Zusatzzüge in der HVZ
- S9: Verlängerung der Züge auf 120 m oder Zusatzzüge in der HVZ
- S12 Thun – Bern: Zusatzzüge in der HVZ
- Neue Haltestelle Thun Nord

Diese Angebotsmassnahmen sowie die drei im AS25 noch nicht vorgesehenen Massnahmen der 2. Teilergänzung (Viertelstundentakt der S6, neue Haltestellen Kleinwabern und Waldegg) wurden für den STEP AS30 angemeldet und werden derzeit vom BAV geprüft und bewertet.

5.4 Entwicklung der Bahninfrastruktur

Die Entwicklung der Infrastruktur richtet sich nach den längerfristig geplanten Angeboten. Auf dem Bahnnetz im Kanton Bern sind an verschiedenen Orten Kapazitätsengpässe absehbar, welche mittel- bis langfristig Infrastrukturausbauten auslösen werden. Absehbar ist dies auf folgenden Linien:

- Zwischen Biel/Bienne und Lengnau verkehren die Züge Biel/Bienne – Olten – Zürich und Biel/Bienne – Delémont – Basel auf der gleichen Strecke. Diese ist daher sehr stark ausgelastet und leistungssteigernde Massnahmen sind im Rahmen eines nächsten Ausbaus schrittweise wahrscheinlich.
- Die Strecke Bern – Neuchâtel ist zwischen Mauss und Neuchâtel einspurig. Mit der Sanierung des Saaneviadukts zwischen Mauss und Gümmenen ist ein Ausbau auf Doppelspur geplant. Je nach Entwicklung der Rahmenbedingungen sind weitere Doppelspurausbauten nötig. Im Vordergrund stehen dabei die Abschnitte Müntschemier – Kerzers und Zihlbrücke – Marin-Epagnier.
- Die Bahnlinie im Simmental zwischen Spiez und Zweisimmen ist eine Einspurstrecke. Für die Angebotsqualität entscheidend sind die Anschlüsse in Spiez. Damit die Anschlussqualität und die Pünktlichkeit verbessert werden können ist ein Doppelspurabschnitt im Bereich der Haltestelle Lattigen geplant. Dieser Ausbau wird in den nächsten Jahren realisiert.

Drei strategisch wichtige Projekte im Kanton Bern werden nachfolgend vertieft dargestellt.

5.4.1 Ausbau Bahnknoten Bern

Als Bahnknoten Bern wird der Bahnhof Bern inklusive seiner Zufahrten im Westen und Osten bezeichnet. Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. Er spielt im nationalen und internationalen Verkehr der Schweiz eine zentrale Rolle. Auf regionaler Ebene ist er das Zentrum der S-Bahn Bern, sowohl für den normalspurigen wie auch für den meterspurigen Teil der S-Bahn.

Die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern muss langfristig gesichert und die Kapazität erhöht werden. Im Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB) werden die verschiedenen Projekte der Bahninfrastruktur und des städtischen Umfelds erarbeitet und aufeinander abgestimmt. Die Federführung des Projekts ZBB liegt beim Kanton.

Im Rahmen der ZBB-Planungen wurde der Bahnhof inklusive der Zufahrten untersucht. Das Gesamtkonzept ZBB ist das Resultat eines mehrjährigen Planungsprozesses, in welchen alle wichtigen Partner eingebunden waren. Über 20 Varianten und Untervarianten wurden geprüft.

Das Gesamtkonzept sieht vor, den Bahnhof schrittweise auszubauen. Im ersten Ausbauschritt wird für den RBS ein neuer Bahnhof unter der bestehenden Perronhalle des SBB-Bahnhofs erstellt. Der neue Bahnhof wird vier Gleise für 180 m lange Züge aufweisen. Gleichzeitig erweitert die SBB die Publikumsanlagen durch eine neue Personenunterführung mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum. Damit die Fussgängerströme sicher und attraktiv vom und zum Zugang Bubenbergzentrum geführt werden können, muss der Verkehr im Umfeld neu organisiert werden. Die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof und die Erweiterung der Publikumsanlagen SBB sollen 2017 beginnen. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2025 vorgesehen.

Damit die Kapazität der 12 Perrongleise in der Bahnhofshalle optimal genutzt werden kann, wird im ersten Ausbauschritt auch die Leistungsfähigkeit der Zufahrten erhöht. Mit Entflechtungen im Osten (Wylersfeld) und im Westen (Holligen) werden die Konfliktpunkte beim Zusammentreffen der diversen Zulaufstrecken entschärft (vgl. Abbildung 30). Die Entflechtung

Wylerfeld befindet sich im Bau und wird voraussichtlich im Jahr 2022 in Betrieb genommen, die Entflechtung Holligen ist Bestandteil des AS25.

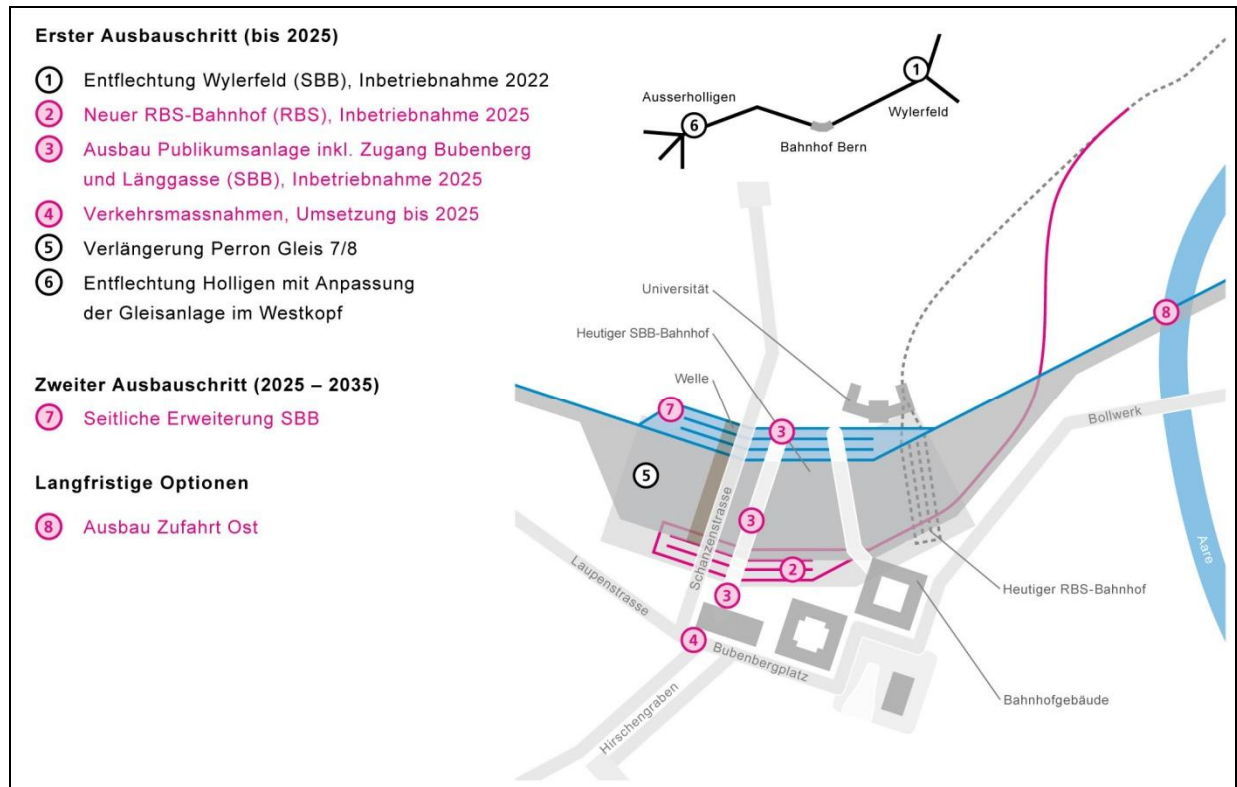


Abbildung 30: Gesamtkonzept ZBB

Im zweiten Ausbauschnitt ist vorgesehen, die Kapazität im normalspurigen Teil des Bahnhofs zu erweitern. Vier zusätzliche Gleise sollen in den Hang unter der Grossen Schanze gebaut werden. Dies erlaubt einen Angebotsausbau sowohl im Fern- wie auch im Regionalverkehr. Der 2. Ausbauschnitt wird Bestandteil eines der nächsten STEP-Ausbauschnitte sein.

Um die Kapazität noch weiter zu erhöhen, ist als langfristige Option der Ausbau der Ostzufahrt von vier auf sechs Gleise vorgesehen.

5.4.2 Lötschberg-Basistunnel

Der Lötschberg-Basistunnel (LBT) ist heute auf einer Länge von 21 Kilometern ein einspuriger Tunnel. Dieser Ausbaustandard führt dazu, dass die Kapazität des Tunnels eng begrenzt ist und beispielsweise halbstündliche Verbindungen des Fernverkehrs nicht möglich sind (vgl. Abbildung 31).

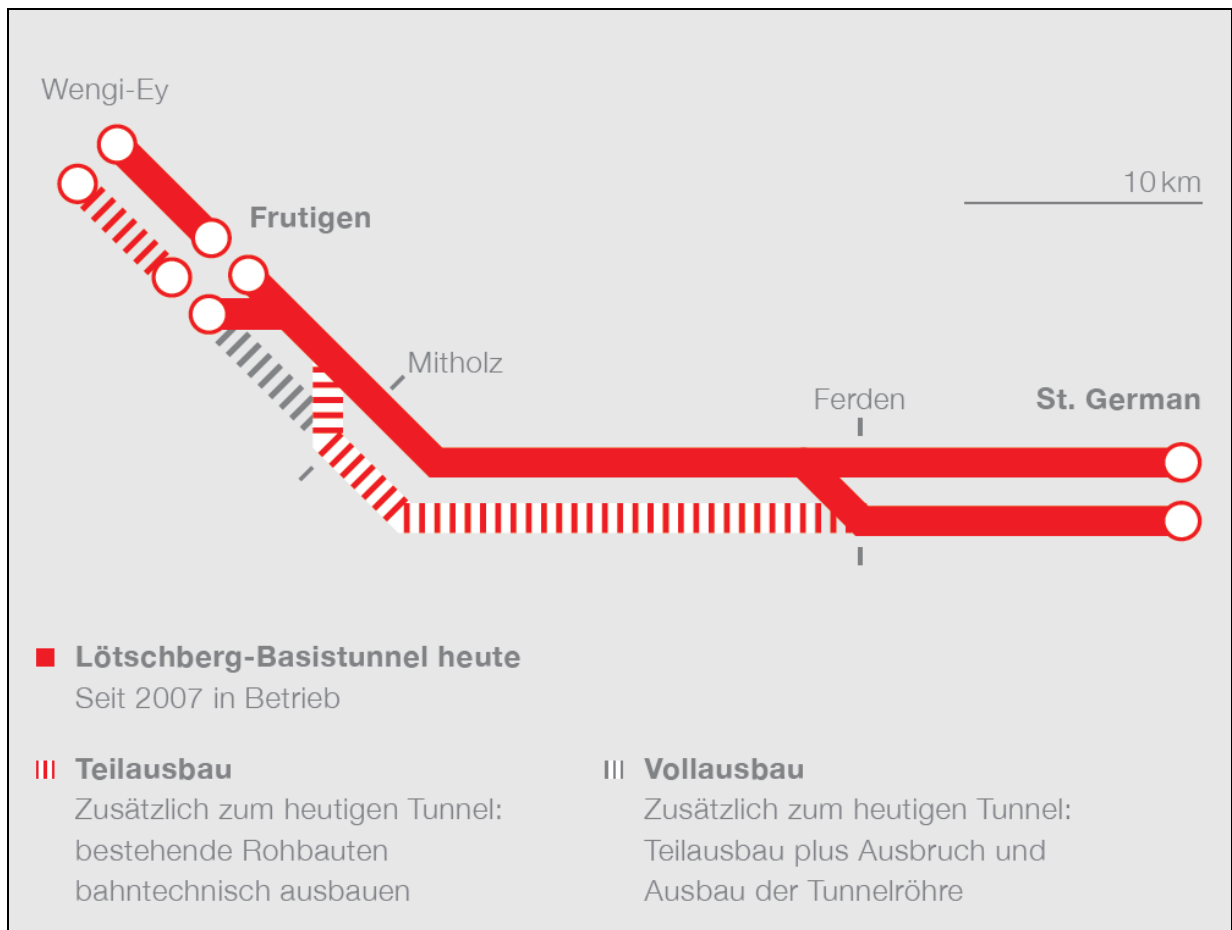


Abbildung 31: Übersicht Lötschberg-Basistunnel (Quelle: Lötschbergkomitee)

Gemeinsam mit Partnern und insbesondere dem Lötschbergkomitee setzt sich der Kanton Bern für den vollständigen Doppelspurausbau dieses Tunnels ein. Die folgenden Argumente sprechen für diesen Ausbau:

- Der LBT ist heute, neun Jahre nach seiner Inbetriebnahme, bis an die Kapazitätsgrenzen ausgelastet. Gründe dafür sind einerseits das rasante Wachstum des Personen- und Güterverkehrs, andererseits der 21 Kilometer lange Einspurabschnitt. Dieser verunmöglicht eine Ausweitung des Personen- und Güterverkehrs, engt den Spielraum in der Fahrplangestaltung stark ein und führt zu hohen Betriebskosten.
- Mit dem Vollausbau kann ein zentrales Element der Verlagerungspolitik und des Alpenschutzes realisiert werden. Die Produktionskosten im Güterverkehr können gesenkt und somit die Konkurrenzfähigkeit der Bahn verbessert werden, weil die Züge nicht mehr – wie teilweise heute – über die deutlich längere Bergstrecke verkehren müssen.
- Die Lötschberg-Simplon-Achse ist auch international von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Zusammen mit der Gotthardstrecke bildet sie das Rückgrat des grössten europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam/Antwerpen – Genua. Die Streckenunterbrüche in den letzten Jahren am Gotthard (Felssturz) und am Simplon (Unterhaltssperren) haben gezeigt, wie wichtig es ist, im topografisch anspruchsvollen Alpenraum über zwei funktionierende Transitachsen im Sinne der «Netzvariante» zu verfügen. So ist sichergestellt, dass der Verkehr auch bei besonderen Ereignissen auf einer der beiden Achsen aufrechterhalten werden kann, da es ansonsten keine Ausweichmöglich-

keiten gibt. Nur ein doppelspuriger Lötschberg-Basistunnel kann diese Achsenredundanz vollumfänglich gewährleisten.

- Der Doppelspurausbau ermöglicht den Halbstundentakt ins Wallis und damit bessere Anschlussbeziehungen für die Reisenden in Bern, Visp und Brig. Dieser Angebotsausbau ist aufgrund der absehbaren Nachfrageentwicklung auch nötig. Die Anschlussverbindungen in Visp verkehren bereits heute im Halbstundentakt.
- Darüber hinaus bietet der Vollausbau des LBT auch für die Bergstrecke über Kandersteg und Goppenstein Vorteile. Durch den Wegfall des Güterverkehrs kann sie noch besser auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs und des Autoverlads ausgerichtet werden. Das bedeutet für die touristisch attraktive Region eine Aufwertung, nicht zuletzt wegen verminderter Lärmemissionen.
- Der – auch bei einem Teilausbau des LBT – verbleibende Einspurabschnitt führt auf dieser wichtigen nationalen und internationalen Verbindung zu starken Einschränkungen bei der Fahrplangestaltung. So sind Abfahrten in Bern kurz nach jeder halben und ganzen Stunde nicht möglich, da sich die so verkehrenden Züge im einspurigen Tunnelabschnitt begegnen würden.
- Bei einer durchgehenden Doppelspur ergeben sich auf der Bergstrecke wesentliche betriebliche Entlastungen sowie Vereinfachungen im Unterhalt und in der Intervention bei Ereignissen.

5.4.3 Grimselbahn

Mit dem Projekt der Grimselbahn soll mit einer Neubaustrecke Innertkirchen-Oberwald das Netz der Zentralbahn Interlaken – Luzern und der Matterhorn-Gotthard-Bahn Brig – Andermatt – Disentis miteinander verbunden werden. Gleichzeitig ermöglicht die Grimselbahn eine wintersichere Erschliessung von Guttannen und von Handegg. Zudem führt die Grimselbahn zu einer deutlich besseren Vernetzung des östlichen Berner Oberlands und des Oberwallis mit der Gotthardregion und der Zentralschweiz.

Beim Projekt des Grimseltunnels handelt es sich um ein gemeinsames Projekt der Swissgrid AG und der Grimselbahn AG. Das Projekt für die Netzverstärkung Mettlen-Ulrichen ist ein Schlüsselprojekt im „Strategischen Netz 2025“ der Swissgrid. Das Projekt des Baus des Grimseltunnels bietet für Swissgrid und die Grimselbahn eine einmalige Chance. Beide Unternehmen können ihre unterschiedlichen Bedürfnisse mit der gleichen Infrastruktur abdecken, aber zu markant tieferen Kosten als bei einem Alleingang.

Das Projekt der Grimselbahn ist im Frühjahr 2016 beim BAV für eine Finanzierung des Bahnteils über den AS30 angemeldet worden.

Mit der neuen Infrastruktur sollen stündliche Zugverbindungen zwischen Meiringen und Oberwald ermöglicht werden. Zwischen Meiringen und Innertkirchen wird das Angebot durch eine Verlängerung der heutigen Regionalzüge Interlaken - Meiringen nach Innertkirchen verdichtet, so dass das heutige Angebotsniveau beibehalten wird. Die Züge Meiringen - Oberwald haben in Meiringen gute Anschlüsse von/nach Luzern sowie Interlaken. In Oberwald bestehen Anschlüsse nach Brig und Andermatt. Direkte Verbindungen sind in Zeiten mit grosser Nachfrage anzustreben. Aus technischen Gründen ist eine Durchbindung entweder mit der ZB oder der MGB möglich.

5.5 Feinverteiler Agglomeration Bern

Ein dichtes Tram- und Busnetz bildet die Grunderschliessung des urbanen Kerngebiets. Die Weiterentwicklung der Netze soll das ÖV-Angebot in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verbessern und zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel Tram, Trolleybus und Autobus beitragen.

An den Schnittpunkten der S-Bahn mit dem Rand des urbanen Kerngebiets sind ÖV-Knoten auszubilden. Sie haben einerseits die Funktion des Umsteigeknotens von der S-Bahn zum Feinverteiler und dienen andererseits der Erschliessung der ESP (z.B. Bern Brünnen, Bern Wankdorf, Bern Europaplatz, Ittigen, Worblaufen).

Das Netz des Feinverteilers in der Agglomeration ist stark radial ausgeprägt. Das radiale Netz soll ergänzt werden durch tangentielle Busverbindungen in der Stadt Bern, im urbanen Kerngebiet ausserhalb der Stadt und innerhalb des Agglomerationsgürtels.

In den nächsten 5 - 10 Jahren soll das Tramnetz mit folgenden Elementen ergänzt werden:

- Tram Bern - Ostermundigen
- Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern

In Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland führt der Kanton in folgenden stark belasteten Bus-Korridoren Planungen durch bzw. beteiligt sich an solchen:

- ZMB Wyler und Länggasse
Die Ergebnisse der laufenden Studie werden Anfang 2017 vorliegen. Auf den zwei Linienästen wird geprüft, welches Verkehrsmittel am besten geeignet ist, die in Zukunft benötigten Kapazitäten bereitzustellen. Nebst Varianten mit Gelenk- und Doppelgelenkbusen, werden Varianten mit Tram sowie unkonventionelle Lösungen geprüft und bewertet.
- Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)
Die Bestvariante aus der ZMB 2. Tramachse (2012) liegt vor. Nach der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern wurde das Projekt sistiert. Mit der Wiederaufnahme des Tramprojekts Bern – Ostermundigen ist das weitere Vorgehen im Zusammenspiel mit den Ergebnissen aus der ZMB Wyler und Länggasse neu festzulegen.
- ZMB Güterbahnhof – Insel
Der Masterplan Inselempital rechnet mit einer starken Entwicklung und damit verbunden mit einer weiteren, starken Zunahme des Verkehrsaufkommens. Ab ca. 2030 wird die heutige Erschliessung mit der Trolleybuslinie 11 nicht mehr ausreichen. Um die zukünftige Erschliessung festzulegen, wird eine ZMB durchgeführt. Neben Tram- und Busvarianten wird auch die unterirdische Verlängerung des RBS zum Inselempital geprüft.
- Neue Durchmesserlinien
Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts aufgrund der Erkenntnisse aus dem Stadtentwicklungskonzept 2016. Bei der Prüfung von neuen Verbindungen und Durchmesserlinien werden alle Hauptachsen des städtischen Tram- und Busnetzes einbezogen.
- Feinverteiler Köniz
Mit der Ablehnung des Trams durch die Gemeinde Köniz ist die Entwicklung des Feinverteilers (Buslinie 10) in Köniz offen. Das weitere Vorgehen wird in den kommenden Monaten festgelegt. Auf kantonaler Ebene sind dazu Vorstösse hängig.

5.6 Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne

Mit dem Projekt Regiotram Agglomeration Biel soll die Meterspurlinie Ins – Täuffelen – Biel/Bienne durch die Bieler Innenstadt ins Bözingenfeld verlängert und mit Tramfahrzeugen betrieben werden. Zu diesem Projekt wurde bis Ende 2011 ein Vorprojekt erarbeitet. Im März

2015 hat die Behördendelegation beschlossen, die Planungsarbeiten zu sistieren. Grund dafür war, dass die Behördendelegation im aktuellen verkehrs- und finanzpolitischen sowie städtebaulichen Umfeld eine rasche Realisierung des Projekts als nicht realistisch erachtete. Als langfristiges strategisches Projekt wird das Projekt jedoch im Richtplan und im RGSK Biel-Seeland beibehalten.

5.7 Feinverteiler Agglomeration Thun

Auch in der Agglomeration Thun wird die Nachfrage beim ÖV in den kommenden Jahren deutlich zunehmen. Mit dem Ziel, die zukünftige ÖV-Entwicklung abzuschätzen und die notwendigen Entwicklungsschritte zeitlich besser zu erfassen, wurde im Frühjahr 2012 die Überprüfung des ÖV-Konzeptes Thun gestartet. In einem ersten Schritt wurde die längerfristig nötige Anzahl von Bushaltekanten am Bahnhof Thun ermittelt und eine Nachfrage- und Angebotsabschätzung erstellt. Die Ergebnisse fliessen in die Planungen zum ESP Bahnhof Thun ein.

Zur besseren Erschliessung des kantonalen Premium-ESP Thun Nord soll eine neue Bahnhaltestelle erstellt werden. Diese Haltestelle wird im Rahmen des STEP-AS30 durch den Bund geprüft.

Ausgehend von diesen Ergebnissen, soll die künftige Weiterentwicklung des Thuner Stadtbusnetzes sowie der benachbarten Agglomerationsgemeinden untersucht werden (2. Schritt ÖV-Konzept Thun). Anschliessend können die konkreten Entwicklungsschritte erarbeitet werden.

5.8 Feinverteiler übrige Agglomerationen

Burgdorf

In Burgdorf konnten die Planungsarbeiten zum Bahnhofplatz mit einem neuen Bushof weiter konkretisiert werden. Der Projektierungskredit des Burgdorfer Stadtrates ist beschlossen. Die Realisierung soll spätestens 2018 beginnen.

Mit dem letzten Angebotsschritt 2010 konnte ein wesentlicher Ausbau gemacht werden. Die erforderlichen Nachfrage- und Kostendeckungsvorgaben konnten bisher noch nicht erreicht werden. Ein weiterer Ausbau des Netzes soll deshalb erst mit der Konsolidierung des bestehenden Angebotes angegangen werden.

Langenthal

Im Rahmen des ESP Langenthal strebt die Stadt Langenthal eine weitreichende Neugestaltung der Stadträume und der Verkehrswege im Umfeld des Bahnhofs Langenthal an. Als wichtige Voraussetzung für die konkrete Planung der vorgesehenen Bahnhofplätze (Nord und Süd) mussten zuerst die Anzahl der langfristig benötigten Bushaltekanten und die Fahrwege für die Zu- bzw. Wegfahrt festgelegt werden. Nach einem intensiven Planungsprozess aller beteiligten Akteure konnte im Rahmen des "langfristiges ÖV-Konzept Langenthal" eine wegweisende und schrittweise umsetzbare Lösung gefunden werden.

5.9 Weitere Entwicklungen im ÖV-Umfeld

Verschiedene technologische und gesellschaftliche Entwicklungen werden mittel - bis langfristig einen Einfluss auf das ÖV-Angebot und die ÖV-Nutzung haben. Welche und in welchem Ausmass ist zum heutigen Zeitpunkt kaum abschätzbar.

Digitalisierung

Die Digitalisierung der Gesellschaft schreitet rasch voran und beeinflusst die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs massgeblich. Kundeninformation und Billettverkäufe erfolgen immer häufiger über mobile Lösungen (vgl. Kapitel 6.10).

Die Digitalisierung schafft im Mobilitätsmarkt neue Möglichkeiten, die auch die ÖV-Nutzung beeinflussen werden. Neue Akteure bieten private Chauffeurdienstleistungen an, vereinfachen das Teilen des eigenen Autos, vermitteln Mitfahrmöglichkeiten oder die Miete eines Velos. Immer mehr werden diese Angebote - ebenfalls weitgehend über Apps - in der Streckenplanung als Ergänzung, aber auch als valable Alternativen zum öffentlichen Verkehr bekannt gemacht. Die Anforderungen an die wichtigen Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden voraussichtlich weiter zunehmen, da die neuen vielfältigen Mobilitätsangebote dort mit dem klassischen ÖV als Massentransportmittel verknüpft werden.

Allerdings brauchen diese Angebote eine gewisse kritische Menge an Nutzern, um sich durchzusetzen. Auch grosse Firmen (beispielsweise aus dem Automobilbereich) steigen in dieses Marktfeld ein und lancieren solche ergänzenden Angebote. Die Marktentwicklungen werden aufmerksam beobachtet.

Durchlässigere Grenzen zwischen öffentlichem und Individualverkehr

Die neuen Mobilitätsdienstleistungsangebote werden die Grenzen zwischen dem öffentlichen und dem Individualverkehr weiter aufweichen. Des Weiteren nimmt der Trend von "benutzen statt besitzen" zu.

Im Zentrum dieser Tendenzen stehen die selbstfahrenden Fahrzeuge. Diese sollen eines Tages ermöglichen, von A nach B zu kommen ohne sich selber auf die Fahrt zu konzentrieren. Heute punkten öffentliche Verkehrsmittel unter anderem dadurch, dass man die Reisezeit für weitere Aktivitäten nutzen kann und dass keine besonderen Fahrkenntnisse vorhanden sein müssen. Diese Vorteile des ÖV würden wegfallen. Die selbstfahrenden Fahrzeuge sollen aber nicht nur individuell sondern auch kollektiv genutzt werden können. Die Software-Firmen, die intensiv an der Entwicklung solcher Fahrzeuge arbeiten, sind bestrebt Lösungen für eine gemeinsame Nutzung zu finden - irgendwo an der Grenze zwischen „privatem Kollektivverkehr“ und „öffentlichem Privatverkehr“.

Dem Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen stehen heute noch einige Hürden technologischer, rechtlicher, infrastruktureller und gesellschaftlicher Natur im Weg. Beispielsweise benötigen smarte Fahrzeuge bis zu einem gewissen Grad auch eine smarte Infrastruktur, die mit ihnen kommunizieren kann. Dies hat potentiell einen grossen Einfluss auf die künftigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Werden diese verschiedenen Hürden überwunden, so wird sich die Rolle des heutigen "klassischen" öffentlichen Verkehrs neu definieren müssen.

Um mit diesen Entwicklungen Schritt zu halten, werden auch in der Schweiz Transportunternehmen mit Pilotprojekten von selbstfahrenden Fahrzeugen aktiv. Namentlich Postauto in Sion. Weitere Unternehmungen verfolgen ähnliche Projekte.

Die längerfristigen Auswirkungen dieser Entwicklungen auf den öffentlichen Verkehr sind derzeit noch nicht genau absehbar. Während der öffentliche Verkehr in den Agglomerationen als Massentransportmittel aufgrund der Platzverhältnisse im öffentlichen Raum und im Fernverkehr aufgrund der Zuverlässigkeit und attraktiver Reisezeiten gut positioniert ist, könnten neue Entwicklungen zu grossen Veränderungen beim regionalen Verkehr in ländlichen Regionen führen.

Energieeffizienz und alternative Antriebe im ÖV

Der Kanton Bern orientiert sich am Konzept der Nachhaltigen Entwicklung und verfolgt gemäss der kantonalen Energiestrategie 2006 langfristig die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft. Dies bedeutet, dass der Energieverbrauch gesenkt und der Anteil erneuerbarer Energien er-

höht werden soll. Der Verkehr, der für einen Drittel des gesamten Energieverbrauchs verantwortlich ist, birgt ein grosses Potential. Auch wenn der Individualverkehr mit Abstand der grössere Verbraucher ist, sind auch Anstrengungen im öffentlichen Verkehr notwendig. Der Bericht "Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr", welcher 2015 von Regierungsrat verabschiedet wurde, sieht mittelfristig ein Anreizsystem für effiziente Fahrzeuge im ÖV vor.

Bereits heute unterstützt der Kanton die Transportunternehmen bei der Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Energieeffizienz oder dem Einsatz von alternativen Antriebssystemen. So hat der Kanton beispielsweise die Beschaffung von Hybridbussen bei der Aare Seeland mobil (ASM) und bei Bernmobil unterstützt.

Die Entwicklungen in diesem Bereich sind zu beobachten und mit gezielten Massnahmen sollen Innovationen gefördert werden, damit ein zeitgerechter Umstieg auf neue Technologien erfolgt.

Glättung der Verkehrsspitzen

Die Verkehrsspitzen haben grossen Einfluss auf die Konzeption des öffentlichen Verkehrs: Die Eisenbahninfrastrukturen müssen diese Spitzen bewältigen können und der Fahrzeugpark muss darauf ausgerichtet sein. Mit einer Glättung der Verkehrsspitzen könnte der öffentliche Verkehr gleichmässiger ausgelastet und die Effizienz im ÖV könnte verbessert werden.

Im Kanton Bern werden derzeit verschiedene Projekte zur Glättung der Verkehrsspitzen vorangetrieben:

- Home-Office, flexible Arbeitszeiten, Telekonferenzen: Diese Möglichkeiten bietet der Kanton Bern als Arbeitgeber seinen Angestellten an. Nebst der Glättung der Verkehrsspitzen positioniert sich der Kanton als attraktiver Arbeitgeber.
- Work smart Initiative: Mit dem Unterzeichnen dieser Charta bekennt sich der Kanton Bern gegenüber der Öffentlichkeit zu flexiblen Arbeitsformen.
- Flexibilisierung der Schulzeiten: Der Kanton Bern erarbeitet mit den Gymnasien und Fachhochschulen der Region Bern moderate Anpassungen des Schulplans und konkretisiert weitere Massnahmen um die Verkehrsspitzen zu glätten. Die Umsetzung ist ab 2017 geplant.

Ein weiteres Instrument zur Glättung der Verkehrsspitzen und zur besseren Ausnutzung der Kapazitäten von Schiene und Strasse ist Mobility Pricing. Dieses finanzielle Lenkungsinstrument sieht unterschiedlich Preise je nach Tageszeit vor und soll helfen, das bestehende Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur besser auszulasten. Der Bund hat eine Auslegung zum Mobility Pricing vorgenommen. Der entsprechende Konzeptbericht wurde vom Bundesrat im Juni 2016 verabschiedet. Zusammen mit interessierten Kantonen und Gemeinden will der Bund die Möglichkeit von Pilotprojekten prüfen und die dazu nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen klären. Im Kanton Bern wird derzeit geprüft unter welchen Rahmenbedingungen ein Pilotprojekt durchgeführt werden könnte.

Aus heutiger Sicht kann die Umsetzung dieser verschiedenen Projekte dazu führen, dass sich der zeitliche Druck zur Umsetzung von Massnahmen zur Kapazitätserhöhung reduziert. Angesichts des erwarteten starken Mobilitätswachstums ist es aber unwahrscheinlich, dass auf diese Massnahmen verzichtet werden kann.

6 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2018 - 2021

6.1 Einleitung

In den kommenden Jahren soll das Angebot gezielt weiterentwickelt werden. Dabei stellt das längerfristig angestrebte Angebot gemäss Kapitel 5 eine wichtige Grundlage dar. Ebenfalls eine harte Rahmenbedingung ist die im Horizont 2018 – 21 vorhandene Infrastruktur. Die Regionalkonferenzen / Regionalen Verkehrskonferenzen (RK/RVK) haben ihre begründeten und priorisierten Angebotskonzepte für die Periode 2018 - 2021 Ende Mai 2016 beim AÖV eingereicht. Insgesamt wurden 320 Anträge für Angebotsanpassungen formuliert. Diese umfassen das Spektrum von kleinsten kostenneutralen Anpassungen bis zu Angebotsverdichtungen auf verschiedenen Linien insbesondere in Städten und Agglomerationen.

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses ÖV 2014 - 17 wurde das Angebot bis auf wenige Ausnahmen eingefroren. Die Nachfrage nahm kantonsweit in den letzten 5 Jahren um rund 10% zu. Dadurch besteht mittlerweile auf verschiedenen ÖV-Linien ein grosser Handlungsdruck oder ein Nachholbedarf.

In diesem Kapitel werden die grösseren Angebotsanpassungen nachfolgend dargestellt. Aufgeführt sind zudem alle Angebotsanpassungen, welche zu Veränderungen von Angebotsstufen führen und somit Bestandteil des kantonalen Angebotsbeschlusses ÖV 2018 - 21 des Grossen Rats sein werden.

Der Umgang mit den Detailanträgen der RVK/RK ist in Anhang IV dargestellt. Entsprechend der Nachfrageentwicklung sind im Verlauf der Jahre 2018 – 21 weitere kleinere Angebotsanpassungen möglich. Diese werden innerhalb des vom Grossen Rat gesetzten Rahmens vorgenommen.

6.2 S-Bahn Bern

S1 Bern – Freiburg

Der Halbstundentakt der S1 soll auf der ganzen Linie bis um Mitternacht angeboten werden. Der Angebotsausbau setzt die Mitbestellung des Kantons Freiburg voraus. Die Angebotsstufe bleibt unverändert.

S2 Laupen – Bern – Langnau

Auf der S2 soll der Halbstundentakt durchgehend angeboten werden (heute nach 21 Uhr nur im Stundentakt). Die Angebotsstufe bleibt unverändert.

S5/S52 Bern – Neuenburg/Payerne

Mit der Eröffnung des Doppelspurtunnels zwischen Rosshäusern und Mauss (voraussichtlich Mitte 2018) soll die S5 wieder in Rosshäusern halten. Zusammen mit der S52 bedeutet das für Rosshäusern den Halbstundentakt von und nach Bern.

Längerfristig ist die Bedienung von Ferenbalm-Gurbrü aus fahrplantechnischen Gründen nicht mehr möglich. Zudem müsste die Haltestelle saniert werden. Deshalb wird die Haltestelle aufgehoben und auf die nötige Investition kann verzichtet werden. Die Ortschaften werden neu mit einer Buslinie erschlossen (vgl. Kapitel 6.6).

Die S52 wird zusätzlich in Stöckacker halten (zusammen mit der S51 3 Halte pro Stunde).

S7 Bern – Worb Dorf

Aufgrund der weiterhin steigenden Nachfrage auf der S7 wird der 7.5'-Takt zwischen Bern und Bolligen, der heute nur in den HVZ am Morgen und Abend angeboten wird, auch über Mittag eingeführt. Ausserdem soll der 7.5'-Takt am Morgen eine halbe Stunde länger angeboten

werden (Verlängerung der HVZ und Beitrag Glättung der Morgenspitze). Die S7 ist bereits der Angebotsstufe 4 zugeordnet.

S8 Bern – Jegenstorf bzw. Bätterkinden

Sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen sind, wird die S8 halbstündlich bis Bätterkinden verlängert, mit Bedienung von Grafenried, Büren z.H. und Schalunen. Der RE wird an diesen Stationen nicht mehr halten. Dies ist Voraussetzung für die Beschleunigung des RE Bern – Solothurn. Zwischen Jegenstorf und Bätterkinden wird die Linie der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

6.3 RVK Biel-Seeland-Berner Jura

6.3.1 Bahnlinien

237 Tavannes – Tramelan – Le Noirmont

Das heute von den Gemeinden finanzierte und gut genutzte Zusatzangebot wird ins Grundangebot aufgenommen. Der Linie wird neu die Angebotsstufe 3 zugewiesen.

411 Solothurn - Moutier

Der Weissensteintunnel der BLS zwischen Oberdorf und Gänsbrunnen muss saniert werden. Die Kosten für die diese Sanierung betragen rund 170 Mio. CHF. Die Nachfrage durch den Tunnel ist mit täglich knapp 600 Personen bescheiden und der Kostendeckungsgrad liegt unter 30%. Der Tunnel hat aber eine grosse regionale Bedeutung, da er das Grand Val im Berner Jura und das solothurnische Thal mit der Stadt Solothurn verbindet, eine Strassenverbindung ist nicht vorhanden.

Aufgrund der grossen nötigen Investition und der bescheidenen Wirtschaftlichkeit hat das BAV verlangt, Alternativen zur Bahnerschliessung zu prüfen. Die Kantone Solothurn und Bern haben gemeinsam mit dem Bund die entsprechende Studie erstellt und im Frühjahr 2016 eine Konsultation durchgeführt. Die Studie zeigt, dass die Erschliessungsqualität mit Bahntunnel deutlich besser ist als mit alternativen Buserschliessungen. Allerdings ist wegen der grossen Investitionen die Wirtschaftlichkeit der Busvarianten besser diejenige der Bahnvarianten. Der Verzicht auf die Sanierung des Tunnels wird im Berner Jura von allen konsultierten Stellen abgelehnt. Die Kantone werden bis Ende 2016 gegenüber dem Bund Stellung beziehen. Das BAV und im Fall einer Linienschliessung der Bundesrat werden über die Zukunft der Bahnlinie entscheiden.

6.3.2 Buslinien

20.531 Ins – Cudrefin – Mur

Die Linie wird neu vom Kanton Bern mitfinanziert und in die Angebotsstufe 1 aufgenommen. Dies ermöglicht die Bedienung einer zusätzlichen Haltestelle in Witzwil.

21.132 La Neuveville – Prêles – Nods

Der Linie wird neu Angebotsstufe 2 zugewiesen. Das Angebot kann damit auf einen Stundentakt verdichtet werden, der Schülerverkehr wird weitgehend in den Fahrplan integriert.

22.074 Biel/Bienne – Aegerten – Lyss

Das Angebot im Abschnitt Biel/Bienne – Studen Wydenplatz wird verdichtet und neu der Angebotsstufe 4 zugeteilt. Die Linie wird betrieblich aufgeteilt, halbstündliche Busse Biel/Bienne – Lyss mit guten Anschlüssen in Lyss sowie stündliche Busse Biel/Bienne – Studen Grien. In Kombination mit der Linie 22.075 ergibt sich zwischen Biel/Bienne und Brugg ein Viertelstundentakt. Die Machbarkeit des Vorhabens ist noch nicht abschliessend geklärt und abhängig

von den Erfahrungen bezüglich Verkehrsentwicklung nach Eröffnung des Ostasts der A5 im Sommer 2017.

22.075 Biel/Bienne – Aegerten – Orpund

Der Linie wird neu Angebotsstufe 2 zugewiesen, damit einher geht eine Einführung des Abend- und Sonntagsangebots. In Kombination mit den Massnahmen auf der Linie 22.074 ergibt dies tagsüber zwischen Biel/Bienne und Brügg einen Viertelstundentakt, in Randzeiten einen Halbstundentakt.

22.131 Tramelan – St-Imier

Das Angebot auf der Linie wird systematisiert und erweitert. Die Schleife via Les Breuleux (JU) wird aufgehoben; die Verbindung Les Breuleux – St-Imier wird durch eine Umsteige Verbindung mit gutem Anschluss in Mont Tramelan ersetzt.

22.133 Tramelan – Bassecourt und 22.141 Tavannes – La Courtine

Das Rufbussystem am Sonntag wird aufgehoben und durch ein Fahrplanangebot ohne Voranmeldung ersetzt. Dies soll kostenneutral erfolgen.

30.361 Lyss – Aarberg

Der Linie wird neu Angebotsstufe 2 zugewiesen. Das aktuell von den Gemeinden finanzierte Zusatzangebot am Abend wird ins Grundangebot aufgenommen. Dadurch ergeben sich abends mit Bahn und Bus halbstündliche Verbindungen

30.898 Büren a.A. – Zollikofen

Die Linie wird auf den Abschnitt Büren a.A. – Münchenbuchsee beschränkt. In Münchenbuchsee bestehen gute Anschlüsse auf die S-Bahn nach Zollikofen und Bern. Ausserdem entfällt die heute in eine Fahrrichtung praktizierte Schleife über Messen (SO). Messen wird mit einem ausgebauten Angebot ab Jegenstorf bedient. Die Massnahme ist Teil des neuen Buskonzepts im Raum Lyss-Messen (vgl. Kapitel 6.6.2).

40.034 Grenchen – Lengnau

Das aktuell von der Gemeinde finanzierte Zusatzangebot zwischen Grenchen und Lengnau wird ins Grundangebot überführt, die Linie wird der Angebotsstufe 3 zugeteilt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Produktionsanlage der CSL Bering ist eine deutliche Angebotszunahme zu erwarten.

6.4 RVK Oberaargau

6.4.1 Bahnlinien

413 Solothurn – Niederbipp – Oensingen – Langenthal

Zwischen Oensingen und Langenthal bestehen vormittags und nachmittags Taktlücken von insgesamt fünf Kurspaaren, während auf der Solothurner Seite bereits seit Jahren ein integrierter Halbstundentakt angeboten wird. Diese bestehenden Taktlücken, die immer wieder kritische Kundenreaktionen zur Folge hatten, sollen nun geschlossen werden. Die Zielvorgaben gemäss Angebotsverordnung können auch mit dem vorgesehenen Ausbau weiterhin erreicht werden.

Unter dem Vorbehalt, dass auch der Kanton Solothurn einem Ausbau des Abendangebots zustimmt, ist zudem vorgesehen, das heutige stündliche Angebot ab 20 Uhr zu verdichten und neu bis 22 Uhr als Halbstundentakt anzubieten.

450 Bern – Olten (bzw. 650 Olten – Aarau – Zürich)

Das heutige Angebot der stündlichen S23 von Langenthal – Olten – Baden wird durch die S29 Langenthal – Olten – Turgi in den Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet. In der Folge von Änderungen am Liniennetz der S-Bahnen im Aargau verkehren die Verdichtungszüge nur noch bis Olten.

Ab 2020 plant der Kanton Aargau den durchgehenden 30-Min.-Takt zwischen Langenthal und Olten. Die Nachfrage am Linienende im Oberaargau ist zwar relativ bescheiden, das Anliegen der Kantone Aargau und Solothurn nach einem verbesserten Angebot zwischen Rothrist und Olten aber berechtigt. Die Linie wird neu in der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

6.4.2 Buslinien

40.051 Wangen a.d.A. – Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal

Die Linie erschliesst zwischen Herzogenbuchsee, Bützberg und Langenthal eine regionale Entwicklungsachse. Die Nachfrage hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Um den Kapazitätsengpässen zu begegnen, wird das Angebot in den Hauptverkehrszeiten zum Viertelstundentakt verdichtet, die Linie in die Angebotsstufe 4 aufgenommen.

6.5 RK Emmental

6.5.1 Bahnlínien

450 Bern – Olten

Auf der Linie Bern – Olten verkehren im Abschnitt Burgdorf - Langenthal nur Fernverkehrszüge. Da der InterRegio Bern – Zürich Wynigen nicht bedient, halten in Wynigen nur stündlich die RE-Züge Bern – Olten. Verschiedene Vorstösse bei der SBB, diese Haltepolitik anzupassen, blieben bisher erfolglos. Immerhin hat die SBB in einer ihrer letzten Stellungnahmen signalisiert, dass sie längerfristig eine Systematisierung auf dieser Strecke im Grundsatz begrüssen würde.

6.5.2 Buslinien

30.284 Bahnersatz Ramsei – Langnau

Aus betrieblichen bzw. personellen Gründen kann der bisher ohnehin schon knappe Anschluss in Ramsei nicht mehr gesichert werden. Damit es künftig nicht vermehrt zu Anschlussbrüchen kommt, muss die Fahrzeit auf dieser Buslinie reduziert werden. Daher muss der Fahrweg angepasst und die Haltestelle Ranflüh, Oberdorf auf die Kantonsstrasse verlegt werden.

Bürgerbus Rüderswil

Die Gemeinde Rüderswil betreibt seit Sommer 2016 versuchsweise einen Bürgerbus zwischen Lützelflüh-Goldbach und Zollbrück. Der Bürgerbus soll als Versuchsbetrieb eingeführt werden. Der Entscheid zur finanziellen Beteiligung durch den Kanton liegt in der Kompetenz des Regierungsrates.

30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen

Das Abendangebot auf dieser Linie soll verbessert werden, die Linie wird der Stufe 2 zugeteilt.

30.467 Burgdorf – Kirchberg – Neuhof

Die Buslinie verkehrt heute zur HVZ im Halbstundentakt. Dieses Angebot soll nun auf den ganzen Tag ausgedehnt werden. Die Linie wird neu der Stufe 3 zugeteilt.

Durch eine gleichzeitige Verlängerung der bestehenden Linie bis zum Bahnhof Aefligen kann neu eine wesentlich verbesserte Erschliessung des Industriegebiets erreicht werden und in Aefligen bestehen gleichzeitig gute Bahnanschlüsse in Richtung Utzenstorf – Solothurn. Die Linienverlängerung als Versuchsbetrieb wird deshalb grundsätzlich unterstützt. Die Einführung liegt in der Kompetenz des Regierungsrates.

30.881 Bätterkinden – Lohn-Lüterkofen

30.884 Bätterkinden – Utzenstorf – Koppigen

Mit einer Studie hat die Region Emmental geprüft, wie öffentliche Buslinien, Schul- und Bürgerbusse besser aufeinander abgestimmt werden können. Als Schlussfolgerung aus der Bestvariante sollen nun die Produktionsmittel der beiden bisher gemeinsam produzierten Buslinien 881 und 884 neu auf der Linie 884 konzentriert werden. Damit kann das Angebot auf der Linie 884 morgens, mittags und abends zum Halbstundentakt verdichtet werden. Gleichzeitig soll die Linie 881, die seit Jahren eine tiefe Nachfrage und einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aufweist, aufgehoben werden.

6.6 RK Bern-Mittelland

6.6.1 Bahnlinien

Die Angebotsausbauten auf den S-Bahn-Linien sind im Kapitel 6.2 beschrieben.

RE Bern – Solothurn

Mit der Verlängerung der S8 nach Bätterkinden kann der RE beschleunigt werden, Grafenried, Büren z.H. und Schalunen werden halbstündlich durch die S8 bedient. Zudem wird das Fahrplanangebot ausgebaut; der RE verkehrt tagsüber integral im 15'-Takt. Diese Veränderungen schaffen die nötigen Kapazitäten auf dem RE, die Züge können erst nach der Inbetriebnahme des neuen RBS-Bahnhofs in Bern verlängert werden. Der Angebotsausbau setzt die Mitbestellung des Kantons Solothurn voraus. Eine Aufstufung der Linie ist nicht erforderlich; die Linie ist bereits der Angebotsstufe 4 zugewiesen.

6.6.2 Buslinien

30.321 Riggisberg – Toffen/Thurnen

30.631 Köniz – Riggisberg

Die heutige Linie 321 mit den zwei unterschiedlichen Endpunkten Toffen und Thurnen soll neu organisiert werden. In Zukunft wird es zwei Linien geben: Linie 320 Riggisberg – Thurnen und Linie 321 Riggisberg – Toffen. Das Fahrplanangebot soll dabei leicht ausgebaut werden. Im Gegenzug wird die Linie 631 am Abend auf den Abschnitt Köniz – Niedermuhlern beschränkt. Die Linie 320 wird der Angebotsstufe 1 zugeordnet, d.h. keine Änderung Richtung Thurnen. Die Linie 321 wird der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

30.331 Belp Bahnhof – Riedli

30.332 Belp Bahnhof – Aemmenmatt

Die Ortsbusse 331 und 332 erreichen die Minimalvorgaben bzgl. Auslastung nicht. Das Angebot wird in den verkehrsschwachen Zwischenzeiten reduziert. Beide Linien werden von der Angebotsstufe 3 auf die Angebotsstufe 2 zurückgenommen.

30.334 Belp Bahnhof – Bern Flughafen

30.160 Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf

Die Linie 334 Belp Bahnhof – Bern Flughafen wird in die Linie 160 integriert. Die Linienbezeichnung 334 fällt dadurch weg, an der Anzahl Verbindungen vom Bahnhof Belp zum Flughafen ändert sich nichts.

30.550 Laupen – Gümmenen – Gurbrü

Die Linie 550 wird nach Gurbrü verlängert, via Rizenbach, Biberen, Ferenbalm und Jerisberghof. In Gümmenen besteht Anschluss an die S-Bahn. Diese Buserschliessung wird von der RK BM als Ersatz für die Schliessung der Station Ferenbalm-Gurbrü beantragt. Zwischen Gümmenen und Gurbrü wird die Linie der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

30.613 Schwarzenburg – Albligen

Die Linie 613 wird aufgehoben. Die Linie erreicht die Minimalvorgaben bzgl. Nachfrage und Kostendeckung nicht. Es ist nicht gelungen, den Schülerverkehr in die Linie zu integrieren. Es besteht ein separater, von der Gemeinde finanzierter Schülertransport.

30.791 Worb Dorf – Walkringen und 30.793 Worb Dorf – Grosshöchstetten

Die Linien 791 und 793 erreichen den Zielwert bzgl. Auslastung. Auf beiden Linien soll ein Abendangebot nach 20 Uhr eingeführt werden. Das Abendangebot auf der Linie 793 wird auf den Abschnitt Worb Dorf – Schlosswil beschränkt. Der Ausbau des Abendangebots erfordert auf beiden Linien die Aufstufung zur Angebotsstufe 2.

30.871, 30.883, 30.898 Konzept Raum Lyss – Münchenbuchsee – Solothurn

Für den Raum Lyss–Münchenbuchsee–Solothurn hat der RBS ein neues Konzept vorgeschlagen, dass das Angebot insgesamt verbessert und die Effizienz steigert. Die RK BM ist mit den Linien 871 Jegenstorf – Messen, 883 Bätterkinden – Messen und 898 Zollikofen – Wengi b. Büren – Büren a. A. betroffen. Die RK beantragt das Konzept zur Umsetzung.

Die Linie 871 wird die Hauptzubringerlinie für Messen von/nach Bern, da Messen von der Linie 898 nicht mehr bedient wird. Die Linie wird bis Wengi verlängert, einzelne Kurse verkehren nach Balm b. Messen (Kt. Solothurn). In Jegenstorf bestehen gute Anschlüsse an den RE Bern – Solothurn in beiden Richtungen. Das Angebot wird ausgebaut. Die Linie wird von der Angebotsstufe 1 in die Angebotsstufe 2 aufgestuft.

Die Linie 883 wird in Messen nach Lyss durchgebunden. Eine Änderung der Angebotsstufe ist nicht erforderlich.

Die Linie 898 verkehrt von Büren a. A. nur noch bis Münchenbuchsee. Der Linienabschnitt Münchenbuchsee – Zollikofen wird aufgehoben. In Münchenbuchsee bestehen gute Anschlüsse nach Zollikofen und Bern. Messen wird von der Linie 898 nicht mehr bedient. Die heutigen Stichfahrten Wengi b. Büren – Messen werden aufgehoben.

Das Konzept soll eingeführt werden, sobald der RE Bern – Solothurn durchgehend im 15'-Takt verkehrt (voraussichtlich 2021), da dies Voraussetzung für einen effizienten Betrieb der Linie 871 ist.

30.041 Bern Breitenrain – Kappelisacker – Zollikofen

Die Linie 41 wurde versuchsweise von Kappelisacker nach Zollikofen verlängert. Der Versuchsbetrieb dauert bis Dezember 2017. Die Erfolgskontrolle über das erste Jahr (Fahrplanjahr 2015) zeigt, dass der Minimalwert bzgl. Nachfrage noch nicht ganz erreicht wird. Wenn in der Erfolgskontrolle 2016 eine positive Entwicklung ausgewiesen wird, kann dem Grossen Rat die Aufnahme ins Grundangebot beantragt werden.

6.7 RVK Oberland-West

6.7.1 Bahnlinien

120 Montreux – Zweisimmen

Mit der Inbetriebnahme des geplanten "TransGoldenPass"-Angebots verkehren voraussichtlich ab 2019 anstelle der bisherigen GoldenPass-Züge Montreux – Zweisimmen neu täglich vier direkte, umsteigefreie RE-Kurspaare Montreux – Zweisimmen – Spiez – Interlaken Ost.

Das aktuelle Regionalzugsangebot zwischen Gstaad und Zweisimmen soll darauf abgestimmt weiter optimiert werden. Durch die Ausschöpfung der Angebotsstufe 2 kann ein weitgehend integrales Taktangebot angeboten werden. Gleichzeitig können auch die Anschlüsse zu den nur zwischen Zweisimmen und Spiez verkehrenden RE-Zügen sichergestellt werden.

310 Regio Spiez – Interlaken Ost

Der Regionalzug verkehrt alle zwei Stunden ohne Zwischenhalte zwischen Spiez und Interlaken West. Diese Züge dienen dazu, dass ein Halbstundentakt Bern - Interlaken vorhanden ist. Weitere Erläuterungen dazu sind im Kapitel 6.8.1 zu finden.

320 RE Spiez – Zweisimmen

Aktuell verkehren täglich acht RegioExpress-Zugspaare von/nach Zweisimmen. Vier davon werden voraussichtlich ab 2019 als "TransGoldenPass"-Züge umsteigefreie Verbindungen zwischen Montreux und Interlaken Ost anbieten.

6.7.2 Buslinien

31.003 Steffisburg, alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde

Seit Dezember 2014 wird die Linienverlängerung der Linie 31.003 Thun - Steffisburg als Versuchsbetrieb angeboten. Der Versuchsbetrieb dauert noch bis Ende 2017. Bereits heute ist absehbar, dass der Versuch erfolgreich ist:

- Im ersten Versuchsjahr wurden rund 181'500 Personen befördert. Das Soll von 140'000 Pers. (gemäss RRB) ist damit bereits übertroffen. Im ersten Halbjahr 2016 ist zudem eine deutliche Zunahme gegenüber 2015 feststellbar.
- Im bisherigen Abschnitt der Linie (Thun, Bahnhof - Steffisburg, alte Bernstrasse) konnten die Frequenzen 2015 gegenüber dem Vorjahr um 12 % gesteigert werden.

Die Linienverlängerung Steffisburg, alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde soll deshalb mit der Angebotsstufe 3 ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden.

31.031 Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi

Dank der hohen Nachfrage auf dieser Linie soll das aktuelle Angebot zum durchgehenden Halbstundentakt verdichtet werden. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

31.065 Spiez – Faulensee (– Leissigen – Därliken – Interlaken)

Die Buslinie ab Faulensee wird via Leissigen und Därliken nach Interlaken verlängert und in den Hauptverkehrszeiten zwischen Därliken und Spiez zum Halbstundentakt verdichtet. In Spiez verkehrt die Buslinie ohne die Bedienung des Wohnquartiers Bürg direkt zum Bahnhof. Das Angebot wird der Stufe 2 zugewiesen. Weitere Erläuterungen befinden sich in Kapitel 6.8.1 und 6.8.2.

6.8 RK Oberland-Ost

6.8.1 Bahnlinien

310 Regio Spiez – Interlaken Ost

Im Angebotsbeschluss 2014 - 17 hat der Grosse Rat den Auftrag gegeben, die Verkehrsmittelart auf der Linie Spiez - Interlaken zu überprüfen. In der Folge wurde in den letzten Jahren die "Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost" als Entscheidungsgrundlage erarbeitet.

Alle zwei Stunden fehlt für den Halbstundentakt ein Fernverkehrszug zwischen Interlaken und Spiez bzw. Bern. Mit dem Regionalzug besteht in Spiez jedoch ein Anschluss auf den IC Bern – Brig. Dadurch hat der stündlich verkehrende Regionalzug Spiez – Interlaken heute eine sehr unausgewogene Nachfrage und ist alle zwei Stunden gut ausgelastet, in den anderen Stunden ist die Nachfrage entsprechend dem Potenzial von Leissigen und Därligen bescheiden.

In der Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost (vgl. Quellenverzeichnis) sind Ausgangslage, Rahmenbedingungen, Varianten und mögliche Sensitivitäten sorgfältig dargestellt und evaluiert. Grundsätzlich sind bis zur Umsetzung des vom Bund langfristig vorgesehenen und vom Kanton geforderten Halbstundentakts im Fernverkehr zwischen Bern und Interlaken zwei Betriebsformen, die "Variante Bahn" (=Status quo) und die "Mischvariante Bahn/Bus" möglich:

- Die "Variante Bahn" sieht wie bisher stündliche Regionalzüge vor.
- Die "Mischvariante Bahn/Bus" sieht alle zwei Stunden einen Regionalzug ohne Halt zwischen Spiez und Interlaken zum Vervollständigen des Halbstundentaktes Bern – Interlaken vor. Dazu verkehrt stündlich ein Bus, in den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot zwischen Därligen und Spiez zum Halbstundentakt verdichtet.

Die Studie kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die Erschliessungsqualität ist bei allen Varianten vergleichbar.
- Die beiden sofort umsetzbaren Varianten "Mischvariante Bahn/Bus" und "Bahn" (Status quo) sind kosten-, ertrags- und abgeltungsmässig vergleichbar, mit leichten Vorteilen bei der Mischvariante.
- Nach der Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr (voraussichtlich nicht vor 2035) kann auf den zweistündlichen Regionalzug ohne Halt verzichtet und eine reine Buserschliessung realisiert werden. Die Kostenvorteile dieser Variante "Bus" sind gegenüber allen anderen Varianten sehr gross.

Sowohl in Leissigen (Umbau Kreuzungsstelle) wie in Därligen (Anpassungen Behindertengleichstellung) stehen Bauarbeiten an den Perronanlagen an. Bei einer Entscheidung zugunsten der Mischvariante müssen die Perronanlagen nicht ausgebaut werden.

Im Verlauf der letzten Jahre hat die BLS während und nach der Erarbeitung der Studie in verschiedenen Schritten ein Flügelzugkonzept erarbeitet. Mit diesem Konzept strebt die BLS an, weiterhin den Regionalverkehr zwischen Spiez und Interlaken und gleichzeitig einen Teil des Fernverkehrs zwischen Bern und Interlaken anbieten zu können. Das Flügelzugkonzept ist somit eine Alternative zum Zielzustand mit Halbstundentakt im Fernverkehr.

Neueste fahrplantechnische Untersuchungen zum Flügelzugkonzept zeigen, dass dieses Konzept mit Bedienung von Leissigen und Därligen und Anschlüssen in Interlaken Ost mindestens bis 2030 nicht möglich sind.

Im Rahmen der Mitwirkung wurden mehrheitlich Stellungnahmen zugunsten einer Verlagerung des Regionalverkehrs auf die Strasse eingereicht (RK Oberland Ost und RVK Oberland

West, Interlaken, Spiez, Därligen). Namentlich die BLS und die Gemeinde Leissigen haben sich für den Beibehalt des status quo ausgesprochen.

Die Erschliessung von Därligen und Leissigen soll in Zukunft per Bus erfolgen. Der Regionalzug verkehrt somit nur noch zweistündlich und ohne Zwischenhalte zwischen Spiez und Interlaken West. Die Angebotsstufe wird auf die Stufe 1 gesenkt.

311 Interlaken Ost – Lauterbrunnen

312 Interlaken Ost – Grindelwald

Aufgrund der guten Nachfragezahlen wird der Halbstundentakt tagsüber ganzjährig geführt. Der Effizienzgewinn durch den Einsatz der neuen Züge ermöglicht eine kostengünstige Umsetzung.

2355 Beatenbucht – Beatenberg

Auf der Standseilbahn Beatenbucht – Beatenberg verkehren täglich 31 Kurspaare. Die Zuordnung zur Angebotsstufe muss von 2 auf 3 korrigiert werden, das Angebot bleibt unverändert.

6.8.2 Buslinien

31.065 (Spiez – Faulensee –) Leissigen – Därligen – Interlaken

Entsprechend den Erläuterungen im Kapitel 6.8.1 erfolgt die Bedienung von Leissigen und Därligen neu durch Busse. Es ist im Rahmen der Detailplanungen zum neuen Busangebot noch zu klären, ob die ab Spiez verlängerte Buslinie direkt bis Interlaken geführt werden soll oder als zwei separate Buslinien zwischen Spiez und Därligen sowie zwischen Leissigen und Interlaken verkehren soll. Das Angebot wird der Stufe 2 zugewiesen.

31.101 Beatenberg – Interlaken-West

Der Stundentakt gilt täglich bis 23 Uhr. Aufgrund der guten Nachfrage- und Ertragsentwicklung wird in Spitzenzeiten saisonal der Halbstundentakt eingeführt.

31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg

Die bestehenden Taktlücken werden geschlossen. Damit wird ganzjährig ein durchgehender Stundentakt und während der Saison bis 19.35 Uhr der Halbstundentakt angeboten. Die Linie wird der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

6.9 Entwicklung des Ortsverkehrs in den Agglomerationen und Städten

6.9.1 Agglomeration Biel/Bienne

In Biel/Bienne wird die erste Etappe des neuen Buskonzepts umgesetzt. Dadurch entstehen neu folgende geänderte Linien bzw. Durchbindungen:

- Linie 22.002: Bözingenfeld – Mösliacker
- Linie 22.005: Spitalzentrum – Bahnhof
- Linie 22.006: Spitalzentrum – Port - Nidau
- Linie 22.008: Fuchsenried – Klinik Linde
- Linie 22.009: Schiffländte – Schulen Linde

Ausserdem wird das Abendangebot bis 22 Uhr sowie das Sonntagsangebot auf den Linien 2, 5, 6, 7 und 8 auf einen 20-Minutentakt verdichtet.

6.9.2 Langenthal

In Langenthal werden die verschiedenen Quartiere einerseits durch die Regionalbusse, andererseits durch zwei Stadtbuslinien (Linie 40.063 im 15-Min.-Takt und Linie 40.064 im 30-Min.-Takt) erschlossen. Das Konzept hat sich nach einer Anpassung bei der Linie 64 bewährt.

Das vor kurzem fertig erarbeitete "Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal" sieht vor, in Zukunft auch die Linie 40.064 im 15-Min.-Takt und auf einem angepassten Fahrweg zwischen dem Bahnhof und Lotzwil zu führen. Trotz der stetig wachsenden Zunahme bei der Nachfrage, braucht es bei dieser Linie noch erhebliche Anstrengungen, bis die Nachfrage ein Niveau erreicht, bei welchem sich eine Taktverdichtung rechtfertigen lässt.

6.9.3 Burgdorf

Das städtische Angebot in Burgdorf besteht aus einem Zusammenspiel von Regional- und Ortslinien. Nebst den Regionallinien werden drei Ortslinien betrieben. Das Angebot bleibt unverändert.

6.9.4 Bern

Tram 9 und Buslinie 10: Kapazitätserhöhung zur HVZ

Im Umfeld des Guisanplatzes entstehen in den nächsten Jahren 2'700 neue Arbeitsplätze der Bundesverwaltung. Um den erwarteten Mehrverkehr bewältigen zu können, wird die Tramlinie 9 auf dem Abschnitt Bahnhof Bern – Guisanplatz in den HVZ mit Zusatzkursen verdichtet.

In den Spitzenzeiten fährt die Linie 10 heute schon alle drei Minuten. Die Linie ist dennoch an der Kapazitätsgrenze. Um den zunehmenden Kapazitätsproblemen zu begegnen, wird das Angebot mit zusätzlichen Kursen in den Spitzenzeiten verdichtet. Die Grundkurse Köniz Schliern – Ostermundigen Rüti verkehren im 5'-Takt. Die Verdichtungskurse verkehren zwischen Köniz Schloss und Ostermundigen Wegmühlegässli, ebenfalls im 5'-Takt.

Trolleybuslinie 11: Verlängerung bis Warmbächliweg

Zur Erschliessung der neuen Wohngebiete im Warmbächliareal wird die Linie 11 bis zum Warmbächliweg verlängert.

Linie 31 Europaplatz – Niederwangen Bahnhof

Die Auslastung der Linie ist ungenügend. Die Mittagsverdichtungen sind schlecht ausgelastet und sollen gestrichen werden. Die Linie wird in die Angebotsstufe 3 zurückgestuft.

Linie 44 Bolligen – Ostermundigen – Gümligen

Die Verbindung Bolligen – Ostermundigen soll gestärkt werden. Der 15'-Takt in der HVZ wird ausgebaut. Die geplante direktere Linienführung zwischen UPD Waldau und Ostermundigen Bahnhof wird eingeführt, wenn eine neue Linie Breitenrain – Ostermundigen – Oberfeld eingeführt wird. Die Einführung dieser Linie als Versuchsbetrieb ist in der Zuständigkeit des Regierungsrats.

Ausdehnung der Betriebszeit am Abend bis ca. 1 Uhr

An den Wochenenden wird auf den Tramlinien und den wichtigen städtischen Buslinien die Betriebszeit bis ca. 1 Uhr ausgedehnt. Die Zugsankünfte am Bahnhof Bern um 1 Uhr sollen abgenommen werden. Dies betrifft alle Tramlinien sowie die Buslinien 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21 und 101.

Verbesserungen bei den Tangentiallinien

Die RK BM beantragt den Ausbau der Tangentialverbindungen. Dies betrifft die Verbindungen Niederwangen – Brünen, Breitenrain – Ostermundigen Bhf – Oberfeld und Europaplatz – Eigerplatz – Thunplatz – Brunnadernstrasse (Südtangente). Diese Verbindungen sind zweckmässig. Die Kompetenz zur Einführung liegt beim Regierungsrat.

6.9.5 Agglomeration Thun

Das Netz der Stadtbuslinien wird mit den folgenden Linien betrieben:

- Linie 1 Gwatt, Deltapark - Thun, Bahnhof - Steffisburg Flühli
- Linie 2 Thun, Bahnhof - Schorenfriedhof via Neufeld
- Linie 3 Allmendingen - Thun, Bahnhof - Steffisburg, alte Bernstrasse
- Linie 4 Thun, Bahnhof - Lerchenfeld
- Linie 5 Thun, Bahnhof - Schorenfriedhof via Dürrenast
- Linie 6 Thun, Bahnhof - Westquartier

Das Abendangebot auf diesen Linien ist im Quervergleich bescheiden und soll deshalb den heutigen Ansprüchen und den Anträgen der RVK entsprechend massiv ausgebaut werden.

So sollen auf allen Linien bis 21:30 Uhr der 15-Min.-Takt angeboten werden, auf den drei Linien 1, 2 und 5 soll dieses Angebot bis zum Betriebsschluss um 0:00 vorhanden sein. In den Nächten Do/Fr, Fr/Sa und Sa/So wird die Betriebsdauer auf 00:30 Uhr verlängert.

Für diese vorgesehenen Ausbauten sind keine Anpassungen an den Angebotsstufen nötig.

6.10 Tarife und Distributionssysteme

Tarifpolitik

Die Tarife werden auf der Grundlage der in Kapitel 3.4 beschriebenen Grundsätze weiterentwickelt. Der Spielraum der TU bezüglich Preisentwicklung wird jedoch auf längere Zeit klein bleiben, wenn sich die Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV durch eine einseitige Verteuerung nicht verschlechtern soll.

Die heutigen Strukturen der Tarifsysteme mit dem nationalen Direkten Verkehr und den regionalen Tarifverbänden verhindert die Durchsetzung von allgemein gültigen Beschlüssen und erfordert einen erheblichen Koordinationsbedarf. Die Branche hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 die Tarifsysteme unter einem gemeinsamen Dach zusammenzufassen. Damit sollen Kundenfallen ausgemerzt und die Tarifbestimmungen national harmonisiert werden.

Fast die Hälfte der Verkehrseinnahmen der durch den Kanton Bern mitbestellten Linien stammt aus dem Libero-Tarifverbund. Die angestrebten neuen Strukturen bedeuten einen Verlust an Mitsprachemöglichkeiten durch die Kantone. Die Kantone tragen jedoch die finanziellen Konsequenzen im Bestellverfahren. Die Entwicklungen werden daher aufmerksam verfolgt, damit eine direkte oder indirekte Mitsprache der Kantone möglich bleibt.

Weiterentwicklung der bestehenden Tarifverbände

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Bern sieht vor, dass der ÖV zwischen den Agglomerationen Hauptverkehrsträger ist. Ein einfaches und einheitliches Fahrausweisangebot unterstützt das Umsteigen auf den ÖV.

Heute gibt es auf dem Gebiet des Kantons Bern zwei Tarifverbände: Libero im Norden und Beo-Abo im Süden. Für die Fahrgäste, die regelmässig zwischen den beiden Gebieten pendeln, ist die Situation unbefriedigend und kompliziert. Deshalb wurde unter Federführung des Kantons das Zusammenführen der beiden Verbände zu prüfen. Unter dem Namen „VELBO“ (Verbunderweiterung Libero - Berner Oberland) wurden verschiedene Lösungsvarianten untersucht.

Als Bestvariante hat sich die Lösung erwiesen, bei der der Tarifverbund Libero integral bis Interlaken erweitert wird. Hier sollen sowohl Libero-Zonenbillette als auch Libero-Abonnemente gelten. Im übrigen Gebiet des heutigen Beo-Abo sollen nur Libero-Abos gelten, aber keine Zonenbillette.

Mit der Libero-Erweiterung verschwinden die Tarifgrenzen im öffentlichen Verkehr zwischen dem Berner Oberland und dem übrigen Kanton. Insbesondere in der Region Thun, zwischen Thun und Bern sowie zwischen Thun und Interlaken wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs einfacher. Das für die Bahn gelöste Billett kann für die Weiterfahrt mit dem Ortsbus benutzt werden.

Die meisten Fahrgäste werden von tieferen Preisen profitieren. Für einzelne Gruppen von Fahrgästen bringt der erweiterte Tarifverbund auch Nachteile wie höhere Tarife und Beschränkung auf Abonnemente. Die Abonnementspreise im heutigen BeoAbo bleiben vorübergehend tiefer. Längerfristiges Ziel ist ein einheitlicher Preis im ganzen Verbundgebiet. Für lange Distanzen ist die Differenz zum GA gering, so dass das GA eine attraktive Alternative zum Libero-Abo darstellt.

Mit der Erweiterung des Verbundangebots erwachsen dem Kanton Kosten zur Kompensation von Ertragsausfällen, da Reisen mit mehreren TU (Fern- oder Regionalverkehr und Ortsverkehr) für die Kunden günstiger werden. Die Berechnungen gehen von ca. 2 Millionen Franken aus. Für die Projektierung und Einführung der Tarifverbunderweiterung ins Berner Oberland entstehen einmalige Kosten von rund 1,5 Millionen Franken.

Der neue Tarifverbund soll Ende 2018 eingeführt werden. Nötig ist ein Umsetzungsentscheid der Transportunternehmungen.

Aus Inter-Abo wird Modul-Abo

Per Dezember 2016 wird aus dem Inter-Abo das Modul-Abo. Modul-Abos beinhalten nebst dem Streckenteil eine oder mehrere Zonen des Tarifverbunds des Zielorts. Das Modul-Abo ist ausschliesslich für Verbindungen erhältlich, die nicht vollständig innerhalb eines Tarifverbunds liegen, beispielsweise für Pendler aus dem Kanton Freiburg nach Bern oder aus dem Kanton Neuenburg nach Biel/Bienne.

Gegenüber dem bisherigen Inter-Abo, kann das Modul-Abo flexibel ab jedem gewünschten Ort gelöst werden. Weil die Hauptpendlerstrecken in Tarifverbänden liegen und der Preis bei längeren Distanzen gegenüber dem GA zu hoch ist, wird das Modul-Abo im Kanton Bern auch künftig keine Bedeutung haben.

Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Tourismusorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen seit 1987 verbilligt. Die Abgeltung der Einnahmehausfälle durch Bund und Kanton war in den letzten Jahren Teil des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens. Durch die ausschliessliche Anwendung der vergünstigten Tarife auf die Einwohner der Gemeinde Lauterbrunnen, wird der Bund die Ausfälle ab 2017 nicht mehr mittragen.

Verkaufssysteme

Die rasche Verbreitung von Smartphones hat zu einer rasanten Entwicklung von ÖV- Informations- und Verkaufsapplikationen geführt. Der Verkauf über das persönliche Gerät des Kunden eröffnet neue Möglichkeiten für den Verkauf bestehender Angebote, beispielweise weil die genaue ÖV-Nutzung des Kunden für die Preisbildung herangezogen werden kann. Aber auch neue Tarifmodelle, die auf Smartphones zugeschnitten sind, werden möglich. Zur Vermeidung von Kosten zu Lasten der öffentlichen Hand erwartet der Kanton die Zusammenarbeit der Akteure.

6.11 Weitere Kundenaspekte

In der Transportkette sind für die einzelnen Kunden die Vernetzungen der TU-Angebote von grosser Bedeutung. Mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen wird diesem Kundenbedürfnis Rechnung getragen. Zur ÖV-Dienstleistung gehört aber auch eine kundengerechte Kommunikation, welche alle Angebote sichtbar macht und verknüpft.

Mit einem Leistungsauftrag an Bernmobil hat der Kanton Bern die Dienstleistung einer kantonalen Datendrehscheibe bestellt, welche den TU des Orts- und Regionalverkehrs ermöglicht, die Echtzeitdaten auszutauschen und den Kunden an Umsteigepunkten und Haltestellen in geeigneter Form zu vermitteln.

Die Reisekette eines Fahrgasts führt oftmals über mehrere Transportunternehmen. Durch die Standardisierung der Liniennetzpläne, die der Kanton Bern gemeinsam mit den Transportunternehmen entwickelt und umsetzt, präsentiert sich der gesamte öffentliche Verkehr gegenüber den Kunden mit einem einheitlichen Erscheinungsbild. Betrachter sämtlicher Liniennetzpläne für Bus, Tram und Bahn verstehen diese schnell, können sich einfach orientieren und die gewünschte Information in Kürze erfassen.

Abkürzungsverzeichnis

AGB	Angebotsbeschluss
AGV	Kantonale Angebotsverordnung (BSG 762.412)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AP V+S	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung
AS25	STEP Ausbauschnitt 2025
AS30	STEP Ausbauschnitt 2030
ASM	Aare Seeland mobil AG
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (SR 151.3)
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BSG	Bielensee-Schiffahrtsgesellschaft AG
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
Dosto	Doppelstockzug
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EBG	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FABI	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV-Fonds	Fonds des Bundes für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des ÖV
FV	Fernverkehr
GüTG	Gütertransportgesetz des Bundes (SR 742.41)
GüTV	Gütertransportverordnung des Bundes (SR 742.411)
GVM	Kantonales Gesamtverkehrsmodell
HVZ	Hauptverkehrszeit
KDG	Kostendeckungsgrad
IC	Intercity-Zug
IR	Interregio-Zug
IRK	Investitionsrahmenkredit
ISB	Infrastrukturbetreiber
KAV	Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2)
KDG	Kostendeckungsgrad

KP	Kurspaar
KPFV	Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120)
KUZU	Kundenzufriedenheitsumfrage
KÖV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
LBT	Lötschberg-Basistunnel
LV	Leistungsvereinbarung
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn
MIV	motorisierten Individualverkehr
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alptransversale
NVZ	Nebenverkehrszeit
NIBA	Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte
OV	Ortsverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4)
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, SR 745.1)
Pkm	Personenkilometer
RE	Regional-Express-Zug
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
STI	Verkehrsbetriebe Steffisburg - Thun - Interlaken AG
TU	Transportunternehmung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UV	Umsetzungsvereinbarungen
VböV	Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34)
ZB	Zentralbahn AG
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Quellenverzeichnis

- AÖV: Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2016 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-Pidoux / Link Institut, Juni 2016
- AÖV: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1, 22. Januar 2016
- AÖV: Umfrage zur Kundenzufriedenheit, Ergebnisbericht für den Kanton Bern, GfK Switzerland AG
- AÖV: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, 11. Dezember 2013
- BAV : Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030, Bericht, April 2014
- BAV: Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschritt 2030, Anlageband, April 2014
- BAV: Langfristperspektive Bahn, Dokumentation zu den Grundlagen der Botschaft „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“, 20. April 2012
- BFS / ARE: Mobilität der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel und Bern, 2012
- CTSO: STEP2030 Angebotskonzept Planungsregion Westschweiz, November 2014
- Ecoplan AG und B+S AG: Hindernisfreie Bushaltestellen, Arbeitshilfe. Im Auftrag des AÖV Kanton Bern, Juni 2016
- Infras : Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost, Entscheidungsgrundlagen, Mitwirkungsbericht. Im Auftrag des AÖV Kanton Bern, 25. Februar 2016
- Infras: STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern – Oberland. Im Auftrag des AÖV Kanton Bern, 25. November 2014
- Planungsregion Nordwestschweiz: STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz, 28. November 2014
- RK Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018 - 2021, Schlussbericht, 28. April 2016
- RK Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018 - 2021, Zusatzbericht Prüfaufträge, 28. April 2016
- RK Emmental: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Schlussbericht, 11. März 2016
- RK Oberland-Ost: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Bericht, Mai 2016
- RVK Biel-Seeland-Berner Jura: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Schlussbericht, 9. Mai 2016
- RVK Oberaargau: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, Schlussbericht, 7. März 2016
- RVK Oberland-West: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, 23. Mai 2016
- SMA: STEP 2030 Angebotskonzept Planungsraum Arc Jurassien, 27. November 2014

Anhang I

Erfolgskontrollen

Legende zur Entwicklung der Ampel gegenüber der Erfolgskontrolle im Angebotsbeschluss 2014-2017:

- ➔ in beiden Kriterien unverändert
- ↗ in beiden Kriterien besser
- ↘ in beiden Kriterien schlechter
- ↗ in einem Kriterium besser
- ↘ in einem Kriterium schlechter

RVK Biel-Seeland-Berner Jura

Bahnlinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
210 Biel - Neuchâtel	3	■	▲	↗ (Nachfrage)
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	1	■	■	➔ RE-Züge im Zweistundentakt
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	2	■	▲	➔ Regionalzüge
226 Sonceboz-Sombeval – Moutier	2/3	●	▲	↗ (KDG) Seit 2013 Flügelzugkonzept mit Linie 225. Angebotsstufe 3 zwischen Sonceboz und Malleray.
230 Biel – Moutier - Delémont	1	■	■	➔ RE-Züge als Verdichtung Fernverkehr
236 La Chaux-de-Fonds - Glovelier	2	■	■	➔ Anteil Kanton Bern knapp 10%
237 Tavannes – Le Noirmont	2	▲	▲	➔ Federführung Kanton Bern
255 Fribourg – Ins - Neuchâtel	2/3	■	■	➔ Federführung Kt. Freiburg
290 Biel – Täuffelen - Ins	3/4	▲	▲	➔
291 Kerzers – Lyss	2	▲	▲	↘ (Nachfrage)
291 Büren - Lyss	2	▲	▲	
305 RE Bern - Neuchâtel	2	■	■	➔
410 Biel – Solothurn – Olten	3	■	▲	Federführung Kt. Solothurn
411 Solothurn – Moutier	2	●	▲	➔ Federführung Kanton Solothurn
2016 Ligerz – Prêles	2	■	■	↗ (KDG)
2020 St-Imier – Mont-Soleil	2	●	●	➔ vgl. Bemerkungen auf der nächsten Zeile
2022 Biel – Magglingen	4	●	■	↘ (Nachfrage) ↗ (KDG)
2023 Biel – Leubringen	4	●	▲	Standseilbahnen mit sehr starkem Fixkostenanteil. Eine Angebotsreduktion führt nur zu Kostensenkungen, wenn das Personal nicht mehr anwesend sein muss. Dies ist nur bei einer massiven Angebotsreduktion möglich, welche nicht angebracht ist.

Buslinien Berner Jura

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
21.132 La Neuveville – Plateau de Diesse	1	■	▲	☞ (KDG)
22.131 Tramelan – St-Imier	1	■	■	☞ (KDG)
22.132 Tramelan – Saignelégier - Goumois	1	■	▲	➔ Federführung Kanton Jura.
22.132 Tramelan –Glovelier - Basse-court	1	■	▲	➔ Federführung Kanton Jura
22.141 Tavannes - Reconvilier - Bellelay [- Sornetan] - Lajoux JU - Les Genevez JU	1	▲	●	➔
22.211 Delémont - Moutier	2	■	▲	➔ Federführung Kanton Jura
22.231 Moutier - Souboz	1	▲	●	☞ (Nachfrage)
22.232 Moutier - Belprahon	1	■	▲	☞ (KDG)
22.101 Moutier, Gare - Hôpital - Patinoire	1	▲	▲	➔
22.101 Moutier, Gare - Chantemerle	2	▲	▲	➔
22.101 Moutier, Gare - Perrefitte	1	▲	▲	➔
22.070 Biel - Orvin [- Les Prés-d'Orvin]	1/2	■	■	➔
22.071 Biel [- Orvin] - Romont	1	■	■	➔
22.073 Reuchenette-Péry - Biel/Bienne, Mett - Pieterlen	1	■	▲	☞ (Nachfrage)

Buslinien Seeland

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
22.072 Meinisberg - Biel Bahnhof	3	■	■	➔
22.074 Biel Bhf – Studen - Worben - Lyss	3	▲	▲	☞ (KDG)
22.075 Biel - Schwadernau - Scheuren - Orpund	1	■	▲	➔
22.086 Biel - Bellmund - Aarberg	2	■	▲	☞ (KDG)
22.087 Biel/Bienne - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel/Bienne	1	■	▲	☞ (KDG)
30.100 Bern - Wohlen - Aarberg	3	■	▲	➔
30.105 Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	1/2	■	▲	➔
30.361 Aarberg - Aarberg Spital - Lyss	1	■	■	➔
30.362 Lyss - Schnottwil	1	■	▲	➔

30.363 Lyss - Wengi b. Büren - Mes-sen	1	■	▲	↗	
30.365 Aarberg - Seedorf	2	▲	▲	→	
30.521 Ins - Tschugg - Erlach	2	▲	▲	↶ (KDG)	Die Linien werden mit durchlaufenden Fahrzeugen effizient betrieben. Die Wochenendnachfrage ist vergleichbar mit derjenigen unter der Woche.
30.522 Ins - Vinelz - Erlach	1	▲	▲	↘	
30.525 Erlach - Vinelz - Lüscherz	1	▲	▲	→	
30.526 Erlach - Gals - Le Landeron	1	▲	●	↗ (Nachfrage)	
30.527 Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)	1	■	▲	↗ (Nachfrage)	
30.898 Zollikofen - Wengi - Büren a.A.	2	■	▲	↗ (Nachfrage)	
40.008 Solothurn - Büren a.A.	2	■	■	↗ (KDG)	
40.033 Grenchen - Arch - Büren a.A.	2	■	■	→	
40.034 Grenchen, Postplatz - Leng-nau, Sportplatz	2	▲	▲	↶ (Nachfrage)	

Buslinien Ortsverkehr Biel

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
1 Vorhölzli - Bahnhof Biel - Eisbahn	4C	■	■	→
2 Bahnhof Biel - Bözingen - Centre Boujean - Mett	4B	▲	■	→
4 Nidau - Bahnhof Biel - Löhre	4C	■	■	→
5 Mösliacker - Bahnhof Biel - Regionalspital	4B	▲	■	↗ (KDG)
6 Klinik Linde - Bahnhof Biel - Regionalspital	4B	■	■	↗ (KDG)
7 Brügg - Bahnhof Biel - Goldgrube	4B	▲	▲	→
8 Nidau - Port - Bahnhof Biel - Fuchsenried	4B	■	■	↗
11 Biel – Vingelz - Alfermée	4A/B	●	●	→ Die Quartierschliessung erfolgt mit einem Fahrzeug. Kosteneinsparungen sind nur möglich indem die Bedieungszeit reduziert wird. Dies ist in den letzten Jahren erfolgt.

Buslinien Ortsverkehr Lyss

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.364 Schlaufe Lyssbachpark	4	●	▲	Die drei Linien werden mit einem Fahrzeug bedient. Einsparungen sind nur möglich, falls die Bedieungszeit des Ortsbusses verkürzt wird.
30.367 Schlaufe Dreihubel	3	●	▲	
30.368 Schlaufe Kornweg	3	●	●	

RVK Oberaargau

Bahnlinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
410 Biel/Bienne – Solothurn – Olten	3	■	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Solothurn
413 Solothurn – Oensingen – Niederbipp – Langenthal	3	■	▲	➔ Mit der Linienverlängerung ab 2013 bis Oensingen wurden die beiden Linien Solothurn – Niederbipp sowie Niederbipp – Langenthal zu einer einzigen zusammengefasst.
414 Langenthal – St. Urban Ziegelei	3	●	▲	➔ Die Verdichtungen zum Halbstundentakt (durch Nutzung der Standzeiten) ermöglichen einen stündlichen Fernverkehrsanschluss von Olten nach St. Urban.
440 Langenthal – Huttwil – Wolhusen	3	▲	▲	➔ Angebot der S6 und S7 zusammengefasst
450 Langenthal – Olten (– Baden / Turgi)	2	■	■	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Aargau

Buslinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.491 Huttwil – Eriswil	2	●	●	➔ Die Nachfragezahlen verharren auf tiefem Niveau. Die Produktion ist eng verknüpft mit dem Angebot auf den Linien 30.493, 30.481 sowie 30.483.
30.493 Huttwil – Wyssachen	1	●	●	➔ Die Nachfragezahlen verharren auf tiefem Niveau. Die Produktion ist eng verknüpft mit dem Angebot auf den Linien 30.491, 30.481 sowie 30.483.
40.005 Solothurn – Herzogenbuchsee (Linien 5/7)	2/2	▲	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Luzern
40.051 Wangen a. A. – Herzogenbuchsee – Langenthal	3	■	■	➔ inkl. Kleinbus zwischen Wangen und Herzogenbuchsee als Zubringer zur Hauptlinie.
40.051 Langenthal – Melchnau (– Grossdietwil LU)	3	▲	▲	➔
40.052 Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal – Thunstetten	2	●	▲	↻ (Nachfrage) Minimalvorgabe wird sehr knapp nicht erreicht.
40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen	2	▲	▲	↻ (Nachfrage)
40.058 Farnern – Wolfisberg – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	1	▲	▲	➔

Ortsverkehr Langenthal

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
40.063 Langenthal, Industrie Nord – Bahnhof – Spital	4	▲	■	➔
40.064 Langenthal, Schoren – Bahnhof – Lotzwil, Unterdorf	3	▲	▲	↗ (Nachfrage)

RK Emmental

Bahnlinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
304.1 Burgdorf – Solothurn (S44 / R)	4	▲	▲	↗ (Nachfrage) Neues, zusammengefasstes Angebot seit dem Fahrplan 2016.
460 RE Bern – Luzern	2	■	■	↗ (KDG)
460 Luzern – Wolhusen – Langnau (S6)	2	■	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Luzern

Buslinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.271 Signau – Röthenbach	2	■	▲	➔
30.281 Hasenknubel – Langnau – Hüselmatt	3	●	●	⊗ (Nachfrage) Das Angebot auf diesen zwei Linienästen wird mit einem Fahrzeug erbracht. Kostenreduktionen sind nur mit einer Reduktion der Bedienungszeit möglich.
30.284 Ramsei – Langnau	1	■	■	➔
30.284 Langnau – Trub – Fankhaus	3	■	▲	↗ (Nachfrage)
30.285 Langnau – Bärau – Gohl	1	■	●	⊗ (KDG)
30.286 Langnau – Aeugstmatt	1	■	▲	↗ (KDG)
60.251 Escholzmatt – Schangnau – Kemmeriboden	2	▲	■	↗ (KDG) Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Luzern.
30.471 Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	1	■	▲	➔
30.481 Sumiswald-Grünen – Wasen	2	□	↔	↗ (KDG)
30.482 Sumiswald-Grünen – Heimisbach Thal	1	□	↵	➔
30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil	2	□	▲	➔
30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	1	■	▲	➔

30.465 Hasle-Rüegsau – Burgdorf	3	■	■	→
30.465 Burgdorf – Lyssach – Frauenbrunnen / Kernenriedstrasse	1 4	■ ▲	▲ ■	neu detaillierte Aufteilung in zwei eigene Linienabschnitte
30.466 Burgdorf – Ersigen – Koppigen – Wynigen	3	■	▲	↗ (Nachfrage)
30.467 Burgdorf – Kirchberg, Neuhof	1	■	■	↗ (Nachfrage)
30.468 Burgdorf – Heimiswil – Lueg	1	■	●	→
30.881 Bätterkinden – Lohn-Lüterkofen	1	●	●	→ Die durchschnittliche Auslastung beträgt weniger als 3 Pers./Kurs, was bei einem Kleinbus-Betrieb eine gelbe Ampel zur Folge hätte. Die Linie wird jedoch gemeinsam mit der Linie 884 mit einem Fahrzeug produziert. Wegen der grösseren Nachfrage auf der Linie 30.884 kommt ein Normalbus zum Einsatz, was als Folge auch auf dieser Linie zu einer roten Nachfrage-Ampel führt.
30.882 Bätterkinden – Oberramsern – Messen	1	■	▲	→ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kt. Solothurn
30.884 Bätterkinden – Koppigen	1	■	▲	↗ (Nachfrage)
40.002 Solothurn – Gerlafingen – Zielebach	4	■	▲	⊗ (KDG) Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kt. Solothurn

Ortsverkehr Burgdorf

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.461 Burgdorf, Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	4	●	▲	↗ (KDG) Die Nachfrage hat in den letzten Jahren zugenommen. Dadurch konnte bisher jedoch einzig die Ampel Kostendeckung der Linie 30.461 von rot auf gelb angehoben werden.
30.462 Burgdorf, Bernstr. – Bahnhof – Oberburg, Geissrüti	2	●	●	
30.463 Burgdorf Gyrischachen – Bahnhof - Meienfeld	4	●	●	

RK Bern-Mittelland

Bahnlinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
305 RE Bern - Neuchâtel	1	■	■	→
308 RE Bern - Solothurn	4	■	■	→
340 Konolfingen - Thun	3	■	■	↗ RE und R zusammengefasst.
340 Burgdorf - Konolfingen	3	■ ▲	▲ ■	↗ (Nachfrage) ↗ (KDG)
S1 Fribourg - Bern	3	■	■	→
S1 Bern - Münsingen - Thun	3	■	■	→
S2 Laupen - Bern	3	■	▲	↘ (KDG)
S2 Bern - Langnau	3	■	■	→
S3/31 Bern - Münchenbuchsee (- Biel/Bienne)	4	■	■	→
S3/31 Bern - Belp (- Thun)	4	▲	▲	→
S44/RE/R Burgdorf - Solothurn	3	▲	▲	↗ (Nachfrage)
S4/S44 Bern - Burgdorf - Langnau / Sumiswald	4	■	▲	↗ (Nachfrage)
S4/S44 Bern - Belp - Thun	3	■	■	→
S5/S52 Bern - Neuchâtel / Murten	3	■	■	→
S51 Bern - Bern Brünnen	3	■	●	↘ (KDG) Sehr kurze S-Bahn-Linie
S6 Bern - Schwarzenburg	3	■	▲	↘ (KDG) Muss wegen Kapazitätsengpass im Bhf Bern mit teuren Dosto betrieben werden.
S7 Bern - Worb Dorf	4	■	■	→
S8 Bern - Jegenstorf	4	■	■	→
S9 Bern - Unterzollikofen	4	■	■	→

Regionale Tram- und Buslinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
20.121 Düringen - Bödingen - Laupen	2	■	■	↗ (KDG) Federführung Kt. Freiburg
20.181 Fribourg – Heitenried – Schwarzenburg	2	■	▲	➔ Federführung Kt. Freiburg
20.548 Murten - Gümnen	1	■	▲	↗ (KDG) Federführung Kt. Freiburg
30.006 Worb Dorf – Gümli – Bern Bahnhof	4	■	■	↗ (KDG)
30.021 Bern - Bremgarten	4	■	■	➔-
30.033 Bremgarten Seftau - Worblaufen	3	▲	▲	↗ (Nachfrage)
30.034 Unterzollkofen – Hirzenfeld	4	■	■	➔-
30.036 Zollkofen – Bern Breitenrain	4	●	▲	⊗ (Nachfrage) Die Linie wird wegen der Nachfrage zwischen Zollkofen und Münchenbuchsee mit Gelenkbussen betrieben. Mit der Entwicklung im ESP Wankdorf nimmt die Nachfrage auf der Linie derzeit zu (Zählungen noch nicht vorhanden).
30.036 Zollkofen – Münchenbuchsee Hüslimoos	4	▲	■	➔-
30.038 Schönbühl – Bäriswil / Mattstetten	4	▲	▲	➔
30.043 Ittigen Talgut – Kappelsacker	4	▲	■	➔
30.044 Bolligen – Ostermundigen – Gümli	3	▲	▲	➔
30.046/47 Bolligen – Habstetten – Lutertal	4	■	■	➔
30.102 Bern- Uetligen - Säriswil	3	■	▲	↗ (Nachfrage)
30.104 Bern- Meikirch- Wahlendorf	3	▲	▲	➔
30.106 Bern – Kirchlindach – Zollkofen	3	▲	▲	➔
30.107 Bern – Wohlen – Uetligen (-Zollkofen)	2	■	▲	➔
30.130 Neuenegg - Thörishaus	2	▲	▲	⊗ (KDG)
30.131 Flamatt – Ueberstorf – Albligen	2	▲	▲	⊗ (KDG) Federführung Kt. Freiburg
30.160 Flughafen Bern-Belp – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	2	▲	▲	➔ Ausgeschrieben (per Dez. 2017)
30.161/162/163 Ortsbus Münsingen / Schlaufe Spital/Sonnhalde / Schlaufe Brückreute	3	●	▲	➔ Ausgeschrieben (per Dez. 2017)
30.165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf	2	▲	▲	➔ Ausgeschrieben (per Dez. 2017)
30.166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen	1	■	▲	↗ (KDG) Ausgeschrieben (per Dez. 2017)

30.321 Riggisberg – Toffen / – Thurnen	3	▲	▲	➔
30.322 Hinterfultigen – Rüeggisberg - Riggisberg	1	■	▲	➔
30.323 Thurnen – Riggisberg – Gurnigel – Schwarzenburg	0	■	■	↻ (KDG)
30.331 Belp Bahnhof – Riedli	3	●	▲	➔ Ausgeschrieben (per Dez. 2017), Abstufung geplant.
30.332 Belp Bahnhof – Aemmenmatt	3	●	▲	↻ (Nachfrage) Ausgeschrieben (per Dez. 2017), Abstufung geplant.
30.334 Belp Bahnhof – Flughafen Bern-Belp	3	●	●	Ausgeschrieben (per Dez. 2017), Integration in Linie 30.160 geplant.
30.340 Wabern – Zimmerwald – Niedermuhlern	2	■	▲	➔
30.472 Biglen – Arni – Lützelflüh / - Moosegg	1	■	●	
30.541 Kerzers - Golaten - Wileroltigen - Kerzers	1	▲	●	↻ (Nachfrage) ↻ (KDG)
30.550 Gümmenen - Laupen	1	■	●	↻ (KDG)
30.560 Mühleberg - Allenlütten - Rosshäusern	1	●	●	↻ (KDG) Auf dieser Linie ist ein minimales Angebot vorhanden.
30.570 Bern Brünnen - Frauenkapellen - Mühleberg	3	▲	●	↻ (KDG)
30.611 Schwarzenburg – Rüscheegg – Riggisberg	2	▲	●	↻ (KDG)
30.612 Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg	1	■	▲	➔
30.613 Schwarzenburg – Lanzenhäusern – Albligen	1	●	●	➔ Aufhebung der Linie geplant.
30.614 Riffenmatt – Guggisberg – Riedacker	0	■	●	
30.621 Oberbalm – Oberscherli – Niederscherli	1	▲	●	⬇
30.631 Köniz – Oberbalm – Niedermuhlern – Riggisberg	2	■	▲	➔
30.781 Boll-Utzigen – Utzigen Pflegeheim	2	▲	▲	↻ (Nachfrage)
30.782 Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld – Boll-Utzigen	2	●	▲	↻ (KDG)
30.791 Worb Dorf – Wikartswil – Walkringen	1	■	▲	↻ (KDG)
30.792 Worb Dorf – Biglen	1	■	▲	➔
30.793 Worb Dorf – Grosshöchstetten	1	■	▲	➔
30.794 Worb Dorf – Rüfenacht	1	●	●	➔ Betrieblich zusammen mit Linie 795
30.795 Worb Dorf – Rubigen	1	■	▲	➔
30.871 Jegenstorf – Messen	1	■	▲	↻ (KDG)

30.883 Bätterkinden – Limpach – Messen	1	●	●	↗ (Nachfrage) Einzelne Fahrten sind publizierte Garagenfahrten.
31.044 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand	1	■	▲	→

Ortsverkehr Bern

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
3 Bahnhof – Weissenbühl	4	▲	▲	↗ (Nachfrage) ↗ (KDG)
6 Bahnhof – Fischermätteli	4	▲	■	→
7 Bahnhof – Ostring	4	■	■	↗ (Nachfrage)
7 Bahnhof – Bümpliz	4	■	■	→
8 Bahnhof – Brünnen	4	■	■	→
8 Bahnhof – Saali	4	■	■	→
9 Bahnhof – Wabern	4	■	■	→
9 Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	4	■	■	→ Verlängert bis Wankdorf Bahnhof (vorher Guisanplatz)
10 Köniz Schliern – Bahnhof – Ostermundigen Rüti	4	■	■	→
11 Güterbahnhof – Bahnhof – Neufeld P+R	4	■	■	→ Seit Dez. 2015 Holligen statt Güterbahnhof
12 Länggasse – Bahnhof – Zentrum Paul Klee	4	■	■	→
16 Köniz Zentrum – Gurten-Gartenstadt	4	●	▲	→
17 Bahnhof – Köniz Weiermatt	4	■	■	↗ (Nachfrage)
19 Blinzern – Bahnhof – Elfenau	4	■	■	→
20 Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	4	■	■	→
26 Breitenrain – Wylergut	4	●	▲	→
27 Weyermannshaus – Niederwangen	4	▲	■	↗
28 Eigerplatz – Brunnadernstrasse - Ostermundigen Zollgasse – Wankdorf Bahnhof	4	▲	■	↗ (KDG)
29 Niederwangen – Köniz Bahnhof – Wabern Lindenweg	4	▲	■	→
30 Bahnhof – Marzili – Bahnhof	1	■	▲	→
31 Europaplatz – Bümpliz – Niederwangen Bahnhof	4	●	▲	
32 Riedbach – Bern Bümpliz	3	●	▲	→
40/41 Kappelisacker – Bern – Sonnenfeld/Allmendingen	4	▲	▲	→
101 Bern – Kappelenring /	4	▲	▲	→

Schlossmatt				
103 Bern – Länggasse – Neufeld P+R	3	●	●	Die Linie verdichtet das Angebot der Linien 102, 104, 105 und 106 auf dem Abschnitt Länggasse – P+R Neufeld zum 15'-Takt.

RVK Oberland-West

Bahnlinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
120 Montreux – Zweisimmen	2	■	■	➔ Zusammengefasstes Angebot (GoldenPass-Züge und Regionalzüge)
120 Zweisimmen – Lenk	2	▲	■	↻ (Nachfrage)
320 RE Spiez – Zweisimmen	1	■	■	➔ Zusammengefasstes Angebot (GoldenPass-Züge und RE Spiez – Zweisimmen)
320 R Spiez – Zweisimmen	2	■	■	➔ Teil des RE-Angebotes Bern – Spiez – Kandersteg – Brig/Zweisimmen
330 RE Bern – Spiez – Kandersteg – Brig	2	■	■	➔ Teil des RE-Angebotes Bern – Spiez – Kandersteg – Brig/Zweisimmen
340 Thun – Burgdorf		▲	▲	➔

Buslinien der rechten Thunerseeseite sowie des Thurner Ostamts

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.021 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken	4	■	■	➔
31.022 Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen	1	■	▲	➔
31.024 Oberhofen – Schwanden – Sigriswil	1	▲	▲	↗ Die Linie steht in engem betrieblichem Zusammenhang mit den Linien 21 und 25. Nur deshalb können diese beiden Linien sehr effizient betrieben werden.
31.025 Thun – Oberhofen – Gunten – Sigriswil	3	■	■	➔
31.031 Thun – Goldwil – Heiligenschwendi	2	■	■	➔
31.032 Thun – Dörfli – Heiligenschwendi	1	■	■	➔
31.033 Thun – Teuffenthal	1	■	■	➔
31.041 Thun – Schwarzenegg – Innereriz	1	■	■	➔
31.042 Thun – Schwarzenegg – Heimenschwand	1	■	■	➔
31.043 Thun – Emberg – Heimenschwand	1	■	■	➔

31.003 (Thun –) Allmendingen – Blumenstein	2	■	▲	➔
31.050/51 Thun – Uebeschi/Wattenwil – Blumenstein	3	■	■	➔
31.053 Seftigen – Wattenwil – Blumenstein	2	▲	▲	➔
31.055 Thun – Reutigen – Wimmis	2	■	■	➔
31.056 Riggisberg – Burgistein – Wattenwil	1	●	●	⊗ (Nachfrage)
31.057 Uetendorf TUS – Uetendorf, Bahnhof – Gurzelen	1	■	■	⊗ (Nachfrage)
31.001 Thun – Spiez	4	■	■	➔
31.061 / 62 / 63 Spiez – Krattigen / Hondrich – Aeschi / Aeschi-ried	2	■	▲	➔
31.065 Spiez – Faulensee	2	■	■	↗
31.066 Spiez – Emdthal – Aeschi	1	▲	▲	⊗ (Nachfrage)
31.210 (Spiez –) Reichenbach – Frutigen	1	▲	●	➔
31.220 Reichenbach – Kiental	1	■	■	➔
31.230 Adelboden – Frutigen	2	■	■	➔
31.230 Frutigen – Kandersteg	2	■	■	⊗ (Nachfrage)
31.232 Adelboden, Ausserschwand – U. d. Birg	1	■	■	➔
31.241 Kandersteg – Talstation Sunnbüel	1	■	▲	➔
12.180 Schönried – Saanen – Gstaad	1	■	▲	⊗ (KDG)
12.180 Gstaad – Gsteig – Les Diablerets	1	■	■	➔
12.181 Gstaad – Lauenen	1	■	▲	➔
12.182 Gstaad – Turbach	1	■	●	⊗ (KDG)
20.260 Bulle – Jaun – Boltigen	1	■	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Freiburg
31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp	1	■	●	⊗ (Nachfrage). Wegen den sehr ungünstigen Umlaufbedingungen dürfte es sehr schwierig sein, die Kostendeckung wesentlich zu verbessern.
31.281 Lenk – Bühlberg	1	■	■	➔
31.283 Lenk – Simmenfälle	1	■	■	➔

Ortsverkehr Thun

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
1 Steffisburg, Flühli – Thun, Bahnhof – Gwatt	4	■	■	➔
2 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Neufeld	4	■	■	↗ (KDG)
3 Heimberg, Dornhalde – Steffisburg, alte Bernstrasse	(3)			Wird z.Zt. (und bis Ende 2017) als Versuchsbetrieb mit 35 KP betrieben (Mo-Sa), was der Angebotsstufe 3 entsprechen würde.
3 Steffisburg, Alte Bernstrasse – Thun, Bahnhof	4	▲	▲	↗ (KDG)
3 Thun, Bahnhof –Allmendingen	4	■	▲	↗ (Nachfrage)
4 Thun, Bahnhof – Lerchenfeld	4	■	▲	↗ (KDG)
5 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Dürrenast	4	■	▲	➔
6 Thun, Bahnhof – Westquartier	4	▲	▲	➔

RK Oberland-Ost

Bahnlinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
310 Spiez – Interlaken Ost (RE/Regio)	2	■	▲	➔
311 Interlaken Ost – Lauterbrunnen	3	■	■	➔
311 Lauterbrunnen – Wengen	3	■	■	➔
312 Interlaken Ost – Grindelwald	3	■	■	➔
313 Lauterbrunnen – Grütschalp – Mürren	4	■	■	➔
470 Luzern –Interlaken Ost (IR)	2	■	■	➔ Seit 2014 neue Fahrzeuge und neues Fahrplankonzept
470 Meiringen – Interlaken Ost (Regio)	2	■	▲	➔
474 Meiringen – Innertkirchen	2	●	▲	➔ Fahrzeug hat die Kapazität eines Gelenkbusses. Minimalvorgabe Nachfrage für Gelenkbus wäre erfüllt. Die Schieneninfrastruktur wird teilweise von der KWO finanziert, welche diese für Schwertransporte benötigt.
2355 Beatenbucht – Beatenberg	3	▲	■	↗ (Nachfrage) Korrektur der Angebotsstufe von 2 auf 3
2460 Stechelberg – Mürren	3	■	■	↗ (Nachfrage)
2480 Meiringen – Hasliberg Reuti	3	■	■	↗ (Nachfrage)

Buslinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.101 Beatenberg – Interlaken West	2	■	■	➔
31.102 Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg	3	▲	▲	↘ Seit 2014 werktags Halbstundentakt
31.103 Interlaken West – Bönigen – Iseltwald	3	■	▲	↘ (KDG)
31.104 Ortsbus Interlaken	3	▲	▲	↘ (Nachfrage) Seit 2014 werktags neue Linienführung ab Interlaken Ost ins Gewerbegebiet Moos
31.105 Interlaken West - Regionalspital	3	▲	▲	➔ Seit 2014 Verlängerung nach Unterseen, Wellenacher
31.105 Interlaken West – Wilderswil – Gsteigwiler	3	■	■	➔
31.106 Habkern – Interlaken West	1	■	▲	➔
31.111 Wilderswil – Saxeten	1	■	●	➔
31.121 Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher (Linie 1)	2	●	■	↘ (Nachfrage)
31.124 Grindelwald – Itramen (Linie 3)	1	■	▲	➔
31.125 Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi (Linie 2)	2	●	■	↘ (Nachfrage)
31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg	2	■	■	➔
31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh	1	■	■	↗ (KDG)
31.151 Brienz – Brienzwiler – Brünig Hasliberg – Hasliberg Reuti	2	▲	▲	➔ Seit 2014 durch das neue Zentralbahn-Konzept schlechtere Anschlüsse auf dem Brünig, dafür neu Anschluss in Brienzwiler auf die Regionalzüge.
31.152 Brienz – Axalp	1	■	■	➔
31.171 Innertkirchen – Guttannen	1	▲	▲	↘ (Nachfrage)
31.172 Innerkirchen – Gadmen	1	▲	●	➔
31.174 Geissholz - Meiringen	1	■	●	↗ (Nachfrage)
31.174 Meiringen - Unterbach - Brienzwiler	1	▲	●	➔ 2014 Verlängerung nach Brienzwiler mit Anschlüssen an die Regionalzüge

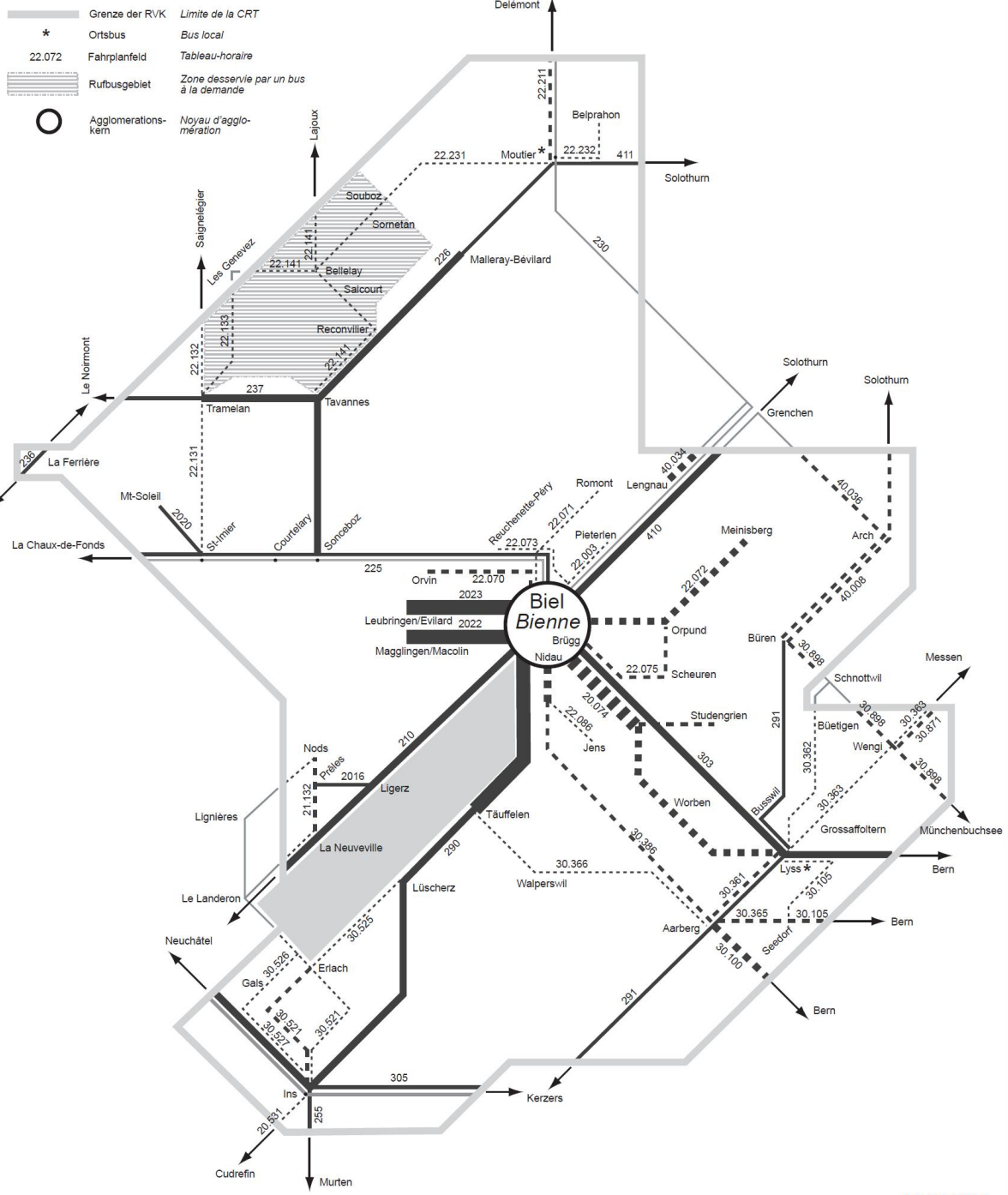
Anhang II

Angebotskonzept 2018-21, Soll-Zustand RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura

Schéma d'offre 2018-21, situation prévue CRT 1 Bienne - Seeland - Jura bernois

Anhang II Annexe II

Regionalzug Seilbahn	RE mit Halt Chemin de fer Funiculaire	Bus	Stufe	Kurspaare/Tag
—	—	—	1	4 – 15
—	—	—	2	16 – 25
—	—	—	3	26 – 39
—	—	—	4	≥ 40

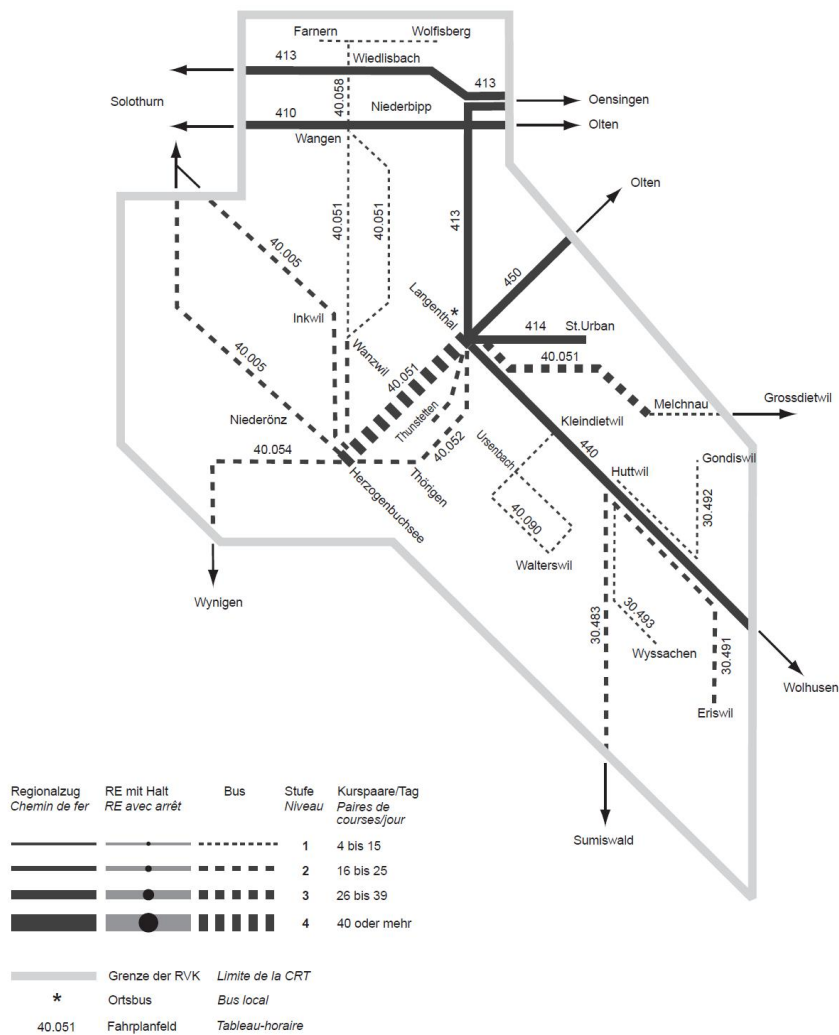


v1

12.09.2016

Angebotskonzept 2018-21, Soll-Zustand
RVK 2 Oberaargau

Schéma d'offre 2018-21, situation prévue
CRT 2 Haute-Argovie

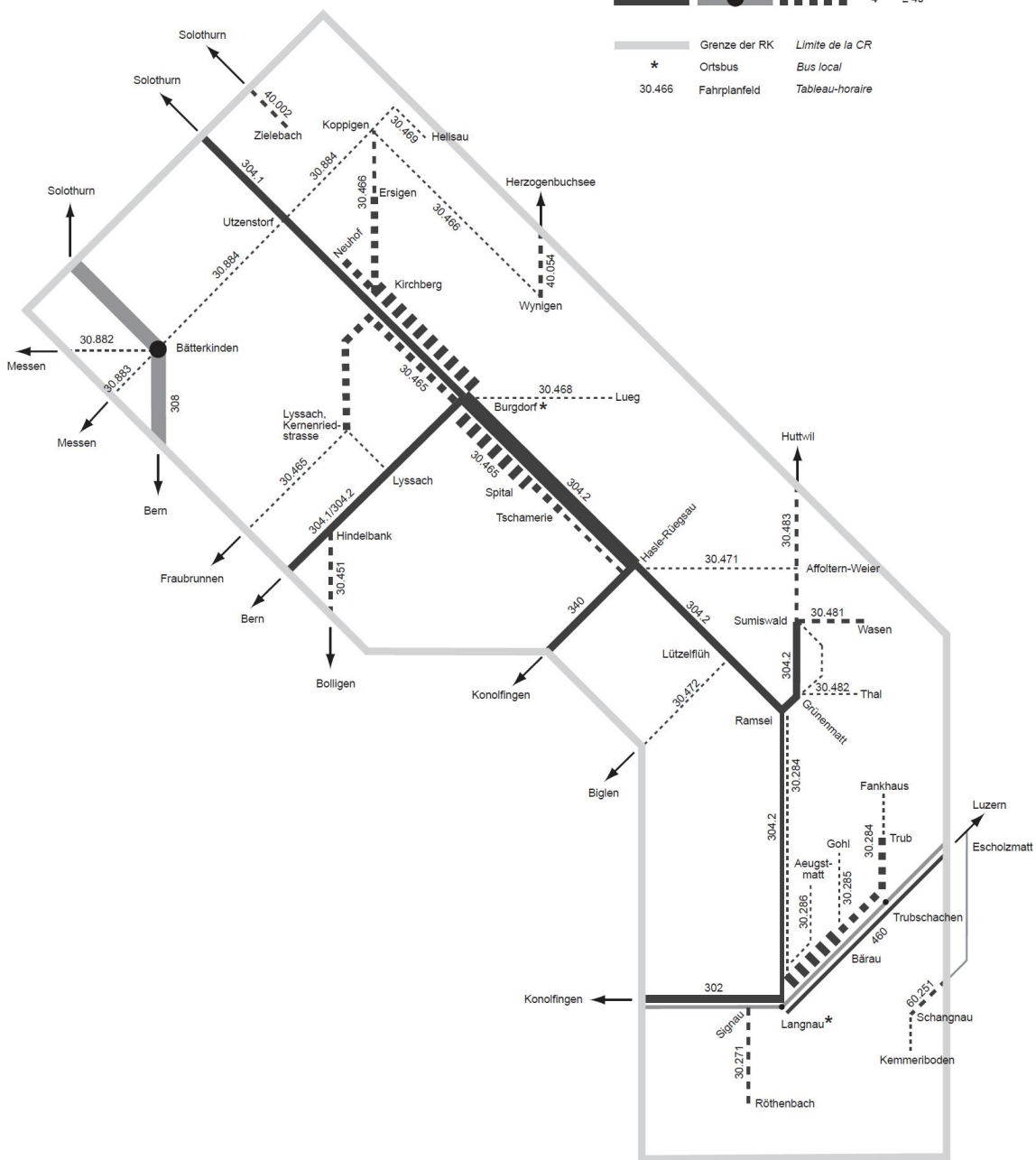


Angebotskonzept 2018-21, Soll-Zustand
RK Emmental

Schéma d'offre 2018-21, situation prévue
CR Emmental

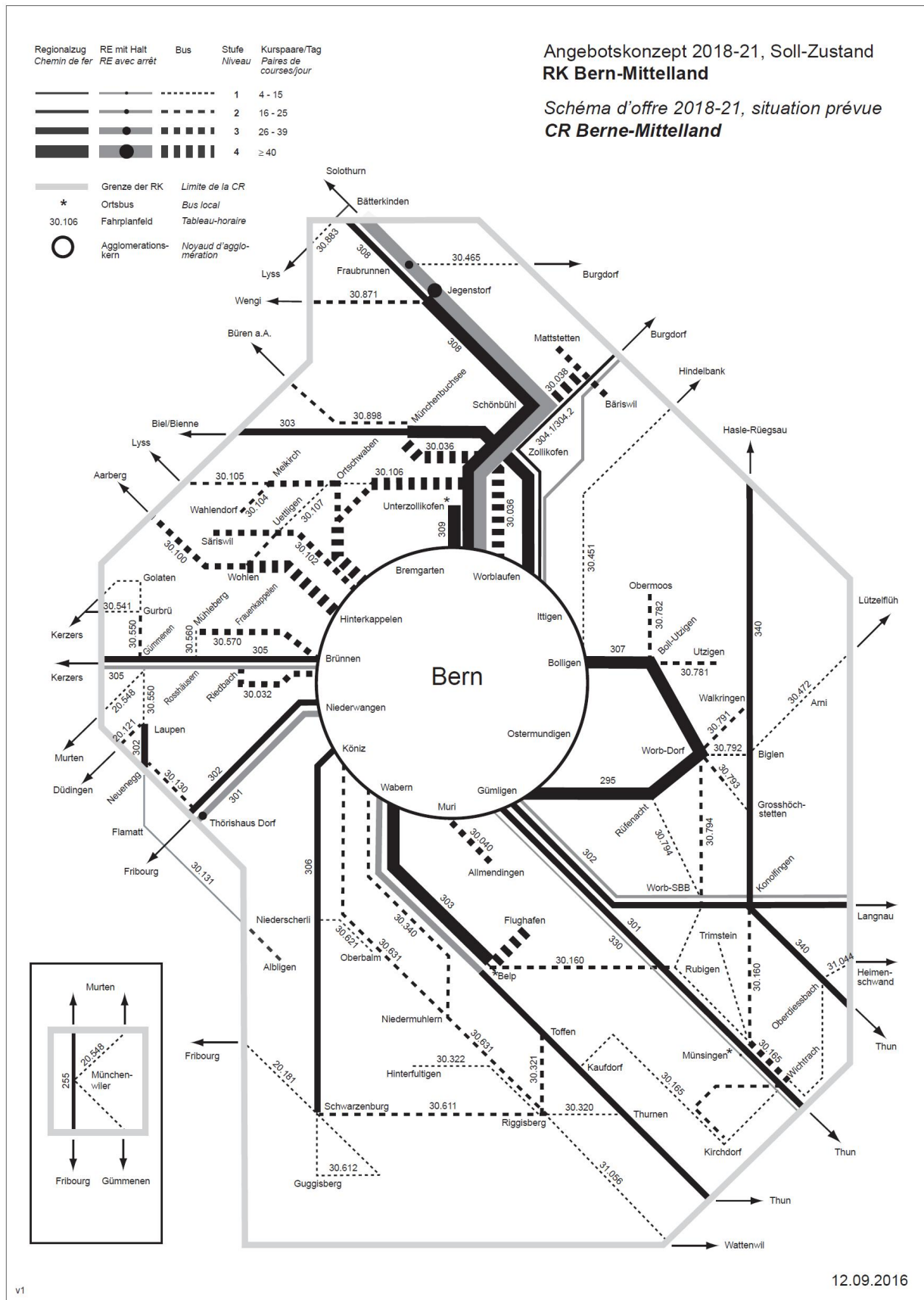
Regionalzug Chemin de fer	RE mit Halt RE avec arrêt	Bus	Stufe Niveau	Kurspaare/Tag Paires de cours/jour
			1	4 - 15
			2	16 - 25
			3	26 - 39
			4	≥ 40

	Grenze der RK	Limite de la CR
*	Ortsbus	Bus local
30.466	Fahrplanfeld	Tableau-horaire



v1

12.09.2016

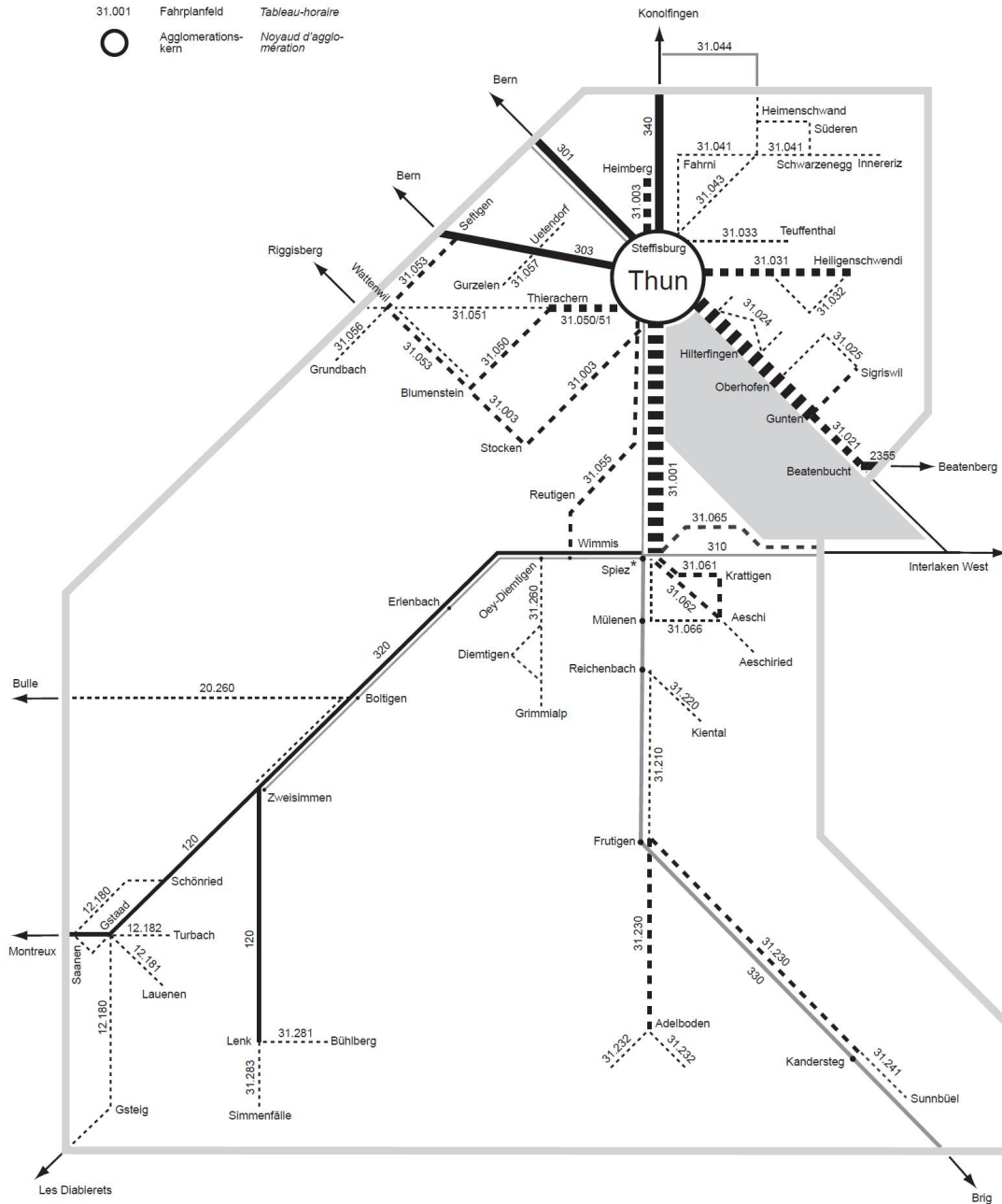


Angebotskonzept 2018-21, Soll-Zustand
RVK 5 Oberland-West

Schéma d'offre 2018-21, situation prévue
CRT 5 Oberland-Ouest

Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare/Tag <i>Paires de courses/jour</i>
			1	4 bis 15
			2	16 bis 25
			3	26 bis 39
			4	40 oder mehr

- Grenze der RVK *Limite de la CRT*
- * Ortsbus *Bus local*
- 31.001 Fahrplanfeld *Tableau-horaire*
- Agglomerationskern *Noyaud d'agglomération*

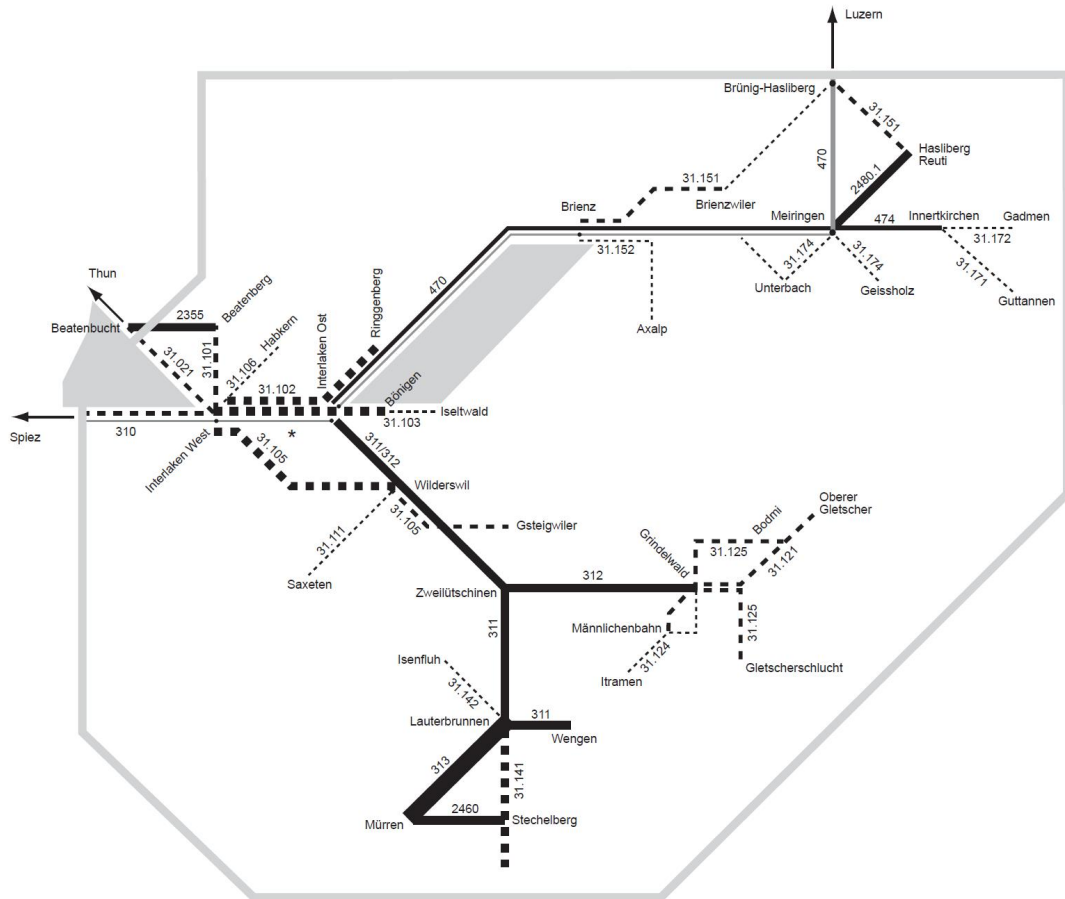


v1

12.09.2016

Angebotskonzept 2018-21, Soll-Zustand
RK Oberland-Ost

Schéma d'offre 2018-21, situation prévue
CR Oberland-Est



Regionalzug Seilbahn	RE mit Halt Chemin de fer Funiculaire	Bus	Stufe	Kurspaare/Tag Niveau Paires de cours/jour
			1	4 bis 15
			2	16 bis 25
			3	26 bis 39
			4	40 oder mehr

	Grenze der RK	Limite de la CR
*	Ortsbus	Bus local
31.103	Fahrplanfeld	Tableau-horaire

v1

12.09.2016

Anhang III

Ortsverkehrslinien *Lignes de transport locales*

Ortsbus (auf Karte mit * bezeichnet)
*Bus local (désigné par * sur la carte)*

	Linie <i>Ligne</i>	Linienbezeichnung <i>Désignation</i>	Angebotsstufe <i>Niveau d'offre</i>
Moutier	Gare – Hôpital		1
	Gare – Patinoire		1
	Gare – Chantemerle – Les Laives		2
Langenthal	Gaswerk – Bahnhof – Spital	63	4
	Schoren – Bahnhof – Lotzwil Unter- dorf	64	3
Burgdorf	Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	461	4
	Burgdorf Bernstrasse – Bahnhof – Geissrüti	462	2
	Gyrischachen – Bahnhof – Meiefeld	463	4
Langnau	Bahnhof – Hasenknubel	281	2
	Bahnhof – Hüselmatt	281	1
Lyss	Bahnhof – Lyssbachpark	364	3
	Bahnhof – Dreihubel	367	3
	Bahnhof – Kornfeld	368	3
Münsingen	Schlaufe Spital	161	2
	Schlaufe Sonnhalde	162	3
	Schlaufe Brückreuti – Erlenau	163	3
	Schlaufe Klinik – Walke	163	3
Belp	Bahnhof – Riedli	331	2
	Bahnhof – Eissel – Aemmenmatt	332	2
Zollikofen	Unterzollikofen – Hirzenfeld	34	4
Spiez	Spiez – Hondrich – Spiez	63	1
	Spiez – Spiezwiler		1
Interlaken	Unterseen – Interlaken West – Matten – Interlaken Ost	104	3

Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
1	4 – 15
2	16 – 25
3	25 – 39
4	≥ 40

Stadt Bern
Ville de Berne

Linie	Linienbezeichnung	Betriebsart	Angebotsstufe
Bern – Brünnen Westside	S5/ S51 / S52	Bahn	B
Bahnhof – Weissenbühl	3	Tram	B
Fischermätteli – Bahnhof – Gümligen (– Worb)	6	Tram	B
Bümpliz – Bahnhof – Ostring	7	Tram	C
Brünnen Westside – Bahnhof – Saali	8	Tram	C
Wabern – Bahnhof – Guisanpl. – Wankdorf	9	Tram	C
Ostermundigen – Bahnhof – Köniz Schliern	10	Bus	C
Holligen – Insel – Bahnhof – Neufeld P+R	11	Trolleybus	C
Länggasse – Bahnhof – Zentrum Paul Klee	12	Trolleybus	C
Gurten-Gartenstadt – Köniz Zentrum	16	Bus	A
Bahnhof – Köniz Weiermatt	17	Bus	C
Elfenau – Bahnhof – Blinzern	19	Bus	B
Bahnhof – Wankdorf	20	Trolleybus	C
Bahnhof – Bremgarten	21	Bus	B
Wylergut – Breitenrain	26	Bus	A
Niederwangen Bahnhof – Weyermannshaus	27	Bus	B
Weissenbühl Bahnhof – Eigerplatz – Ostermundigen – Wankdorf	28	Bus	B
Niederwangen Bahnhof – Köniz – Klein- wabern Lindenweg	29	Bus	B
Bahnhof – Marzilstrasse – Bahnhof	30	Bus	A
Europaplatz – Niederwangen Erle	31	Bus	A
Bremgarten – Worblaufen	33	Bus	A
Münchenbuchsee – Zollikofen – Worblaufen – Breitenrain	36	Bus	A
Kappelisacker – Guisanplatz – Egghölzli – Allmendingen / – Gümligen	40	Bus	A
Kappelisacker – Markuskirche – Breitenrain	41	Bus	A
Ittigen Talgut – Kappelisacker	43	Bus	A
Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	44	Bus	A
Bolligen – Habstetten	46	Bus	A
Bolligen – Lutertal/Lindenburg	47	Bus	A
Bern Bahnhof – Güterbahnhof – Bethlehem – Hinterkappelen (Kappelenring / Schlossmatt)	101	Bus	B
Bern Bahnhof – Länggasse – Lindenhof-spital – Neufeld P+R	102/103/104/ 105/106	Bus	C

Stufe	Kurspaare / Tag
A	< 60
B	60 – 120
C	> 120

Stadt Biel
Ville de Bienne

Linie <i>Ligne</i>	Linienbezeichnung <i>Désignation</i>	Betriebsart <i>Mode de transport</i>	Angebotsstufe <i>Niveau d'offre</i>
Stadien/Stades – Bahnhof/Gare – Vorhölzli	1	Trolleybus	C
Mösliacker/Petit-Marais – Bahnhof/Gare – Centre Boujean – Mett SBB/Mâche CFF – Bahnhof/Gare – Orpundplatz/Place d'Orpond	2	Bus	B
Nidau – Bahnhof/Gare – Löhre/Mauchamp	4	Trolleybus	C
Bahnhof/Gare – Port-Nidau/Port Bellevue	6	Bus	B
Spital/Hôpital – Bahnhof/Gare	5/6	Bus	C
Brügg Bahnhof – Bahnhof/Gare – Goldgrube/Mine-d'Or	7	Bus	B
Klinik Linde/Clinique des Tilleuls – Bahnhof/Gare – Fuchsenried	8	Bus	B
Bahnhof/Gare – Vingelz/Vigneules	11	Bus	A
Schiffländte/Débarcadère – Bahnhof/Gare – Schulen Linde/Ecole Tilleul	9	Bus	B

Stadt Thun
Ville de Thoune

Linie <i>Ligne</i>	Linienbezeichnung <i>Désignation</i>	Betriebsart <i>Mode de transport</i>	Angebotsstufe <i>Niveau d'offre</i>
Bahnhof – Gwattzentrum	1	Bus	B
Bahnhof – Steffisburg	1	Bus	B
Bahnhof – Neufeld – Schorenfriedhof	2	Bus	B
Bahnhof – Allmendingen	3	Bus	B
Bahnhof – Alte Bernstrasse	3	Bus	B
Bahnhof – Lerchenfeld	4	Bus	B
Bahnhof – Dürrenast – Schorenfriedhof	5	Bus	B
Bahnhof – Westquartier	6	Bus	B

Stufe	Kurspaare / Tag
Niveau	Paires de courses / jour
A	< 60
B	60 – 120
C	> 120

Anhang IV

RK/ RVK	TU	Linie	Antrag Regionen	Priorität Regionen	Antwort AÖV
1	Postauto	20.531	Ins-Cudrefin-Mur: Zusatz-Haltestelle in Witzwil, Mo-Fr: + 1 KP in Morgenspitze, Mo-So: Angleichung der Taktlage werktags und wochenends und Prüfung von Synergien mit dem Busangebot im Raum Erlach, neu AS 1 (bisher nicht in Grundangebot da nicht durch Kt. Bern bestellt).	2	Die Angebotsgestaltung erfolgt durch den Kanton Waadt. Die zusätzliche Haltestelle Witzwil wird unterstützt. Der Antrag wird teilweise unterstützt.
1	Postauto	21.132	La Neuveville-Nods: Mo-Fr, Route via Prêles: Durchgehender Stundentakt, Integration der Schülertransporte ins Grundangebot bis auf 5 nicht vermeidbare Schülerkurse. Aufstufung auf AS2	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	Postauto	21.132	La Neuveville-Nods: Mo-Fr, Route via Lignièeres: Angebotsreduktion im Abschnitt Nods – Lignièeres zugunsten Angebotsausbau im Abschnitt Lignièeres – Le Landeron – La Neuveville (bessere Berücksichtigung der Schülertransportbedürfnisse, attraktivere Anschlüsse v./n. Neuchâtel), was eine Einkürzung der Linie 21.030 Marin – Le Landeron um den Abschnitt Le Landeron Gare – Route de Bâle ermöglicht	2	Der Antrag wird unterstützt.
1	Postauto	21.132	La Neuveville-Nods: Sa+So: Leichter Ausbau zum systematischen 2-Studentakt (Fahrtrichtung Nods – La Neuveville abwechselnd im Uhrzeigersinn / im Gegenuhrzeigersinn)	2	Der Antrag wird unterstützt.
1	Postauto	21.132	La Neuveville-Nods: Touristikerschliessung Chasseral im Sommerhalbjahr: Bessere Koordination mit dem CJ-Angebot auf der Chasseral-Nordflanke (vgl. Linie 22.121)	2	Touristikerschliessungen sind nicht Bestandteil des kantonalen Angebotskonzepts. Der Antrag wird daher abgelehnt.
1	VB	22.001	Konzeptanpassung: neuer Linienendpunkt Löhre statt Vorhölzli und neue Haltestelle südlich Knoten Länggase / Sägefildweg	2	Die zweite Etappe des Buskonzepts Biel wird aus finanziellen Gründen sowie aufgrund von Unsicherheiten (Durchstich A16) zurückgestellt. Der Antrag wird abgelehnt.

1	VB	22.002	Erste Etappe der umfassenden Konzeptanpassung gemäss konsolidiertem Entwurf: Linie 2: Durchbindung des Linienastes Bözingenfeld neu mit Linienast Mösliacker	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.005	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Linie 5: Neu vorverhand als Radiallinie Bahnhof – Spitalzentrum anstatt Durchmesserlinie nach Mösliacker	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.005	Versuchsbetrieb Linie 5: Verlängerung Biel Bahnhof nach Ipsach Oberdorf zur HVZ mit ausgewählten Halten in Nidau.	2	Das Anliegen ist grundsätzlich gerechtfertigt. Die Entscheidungskompetenz für die Einführung liegt beim Regierungsrat.
1	VB	22.006	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Linie 6: Durchbindung des Linienastes Spitalzentrum mit Linienast Port (bis zur Umsetzung der Etappe 2 Splitting ab Port Spittel nach Port Bellevue resp. Port Gummen)	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.007	Konzeptanpassung Linie 7: Neuer Linienendpunkt Stadien statt Goldgrube (soweit möglich betriebliche Verknüpfung mit L2)	1	Die zweite Etappe des Buskonzepts Biel wird aus finanziellen Gründen sowie aufgrund von Unsicherheiten (Durchstich A16) zurückgestellt. Der Antrag wird abgelehnt.
1	VB	22.008	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Linie 8: Durchbindung des Linienastes Fuchsenried mit neu konzipiertem Linienast Linde Klinik	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.008	Abends evtl. betriebliche Koordination mit neuer L9 zwecks Kostenoptimierung des Randstundenangebots	2	Das Anliegen ist nicht Bestandteil des Angebotskonzepts und muss auf betrieblicher Ebene geprüft werden.
1	VB	22.009	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: neue Linie 9: Durchbindung des Linienastes Schiffländte mit neu konzipiertem Linienast Linde Schulen, Mo-Sa tagsüber 15'-Takt (AS 4b)	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.009	Abends evtl. betriebliche Koordination mit L8 zwecks Kostenoptimierung des Randstundenangebots	2	Das Anliegen ist nicht Bestandteil des Angebotskonzepts und muss auf betrieblicher Ebene geprüft werden.
1	VB	22.011	Biel Bhf – Vingelz: Zusätzliches Kurspaar vor Betriebsschluss	2	Die Linie erreicht die Minimalvorgaben nicht. Der Antrag wird abgelehnt.

1	?	22.012	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: neue Linie 12: HVZ-Versuchsbetrieb betr. halbstündlicher tangentialer Eilverbindung Brügg–Bözingenfeld mit optimalen S3-Anschlüssen in Brügg (+max. 12 KP, AS 1)	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.070	Biel-Prés d'Orvin: Mo-Fr: Systematisierung zum 2-Studentakt zw. 9 und 17 h (+ 1 KP; blosse Grenzkosten)	1	Ein Ausbau wird aufgrund des geringen Potenzials abgelehnt. Kostenneutrale Verschiebungen sind im Rahmen des Bestellverfahrens möglich. Der Antrag wird abgelehnt.
1	VB	22.070	Biel-Prés d'Orvin: Mo-So an Wintersporttagen mit grossem Andrang: Zeitlich zwischengeschaltete Verstärkungskurse (primär Les Prés d'Orvin 16:20 - Biel) statt Doppelführungen im 2-Std-Takt	2	Die Bedienung von Prés d'Orvin verschlechtert in Biel die Anschlüsse für die Bewohner Orvins. Der Antrag wird abgelehnt.
1	VB	22.070	Biel-Prés d'Orvin: Sa+So im Sommerhalbjahr: Verlängerung von 2-3 KP bis zum Chasseral-Grat (Place Centrale) neu AS 1	2	Touristikerschliessungen sind nicht Bestandteil des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs. Der Antrag wird abgelehnt.
1	VB	22.071	Biel-Romont: Mo-Fr: Zusatzkurspaar Biel 10:49 - Romont - Biel 11:42	2	Der Antrag wird unterstützt.
1	ASM	22.073	Pieterlen-Péry: Symmetrische Linienführung in Pieterlen via Bahnhofstrasse (z's. mit Neuordnung Hst. Bahnhof)	1	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Der Antrag kann umgesetzt werden wenn die Partner einverstanden sind.
1	Postauto	22.074	Biel-Aegerten-Lyss: Aufklassierung des Abschnitts Biel – Studen Wydenplatz (von AS 3 zu 4) Mo-Sa tagsüber: Deutlich effizienterer Einsatz des dritten Fahrzeugs zugunsten eines stündlichen Zusatzkurspaars Biel – Studen mit Wendepunkt Studen Grien, mit optimalem Anschluss in Studen / Wydenplatz an S3 von/nach Bern (+ 13 KP im Abschnitt Biel – Studen Wydenplatz zu blossen Grenzkosten)	1	Wird im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten umgesetzt. Der Antrag wird unterstützt.
1	Postauto	22.074	Biel-Aegerten-Lyss: Mo-Sa tagsüber: Strikter 30'-Takt auf der Direktroute Biel - Lyss, stets mit RE-Anschluss in Lyss. Zudem nochmalige Streckung der Fahrplanzeit in beiden Fahrtrichtungen	1	Wird im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten umgesetzt. Der Antrag wird unterstützt.

1	VB	22.075	Biel-Aegerten-Orpund: Aufklassierung (von AS 1 zu 2), Mo-Sa: Einführung Abendangebot im Studentakt (Mo-Fr + 3 resp. Sa + 5 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.075	So: Einführung Sonntagsangebot im Studentakt (max. + 14 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	Postauto	22.086	Biel-Bellmund-Aarberg: So: Schliessung der Taktlücken tagsüber sowie frühere Erst- und spätere Letztverbindung (Erstankunft Biel 7:12, Letztabfahrt Biel 23:20). (+ 4 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
1	Postauto	22.087	Biel-Jens: Mo-Do: Spätangebot analog Fr+Sa (+ 1 KP, von AS 1 zu 2)	1	Der gemeindefinanzierte Spätkurs wird übernommen. Eine Ausdehnung auf So-Do ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird abgelehnt. Der Antrag wird teilweise unterstützt.
1	Postauto	22.087	Biel-Jens: Mo-Sa: Schliessung der zwei Taktlücken tagsüber (+ 2 KP, von AS 1 zu 2)	2	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
1	CJ	22.121	St-Imier-Chasseral: Touristikerschliessung Chasseral im Sommerhalbjahr: Bessere Koordination mit dem CarPostal-Angebot auf der Chasseral-Südflanke (vgl. Linie 21.132)	2	Touristikerschliessungen sind nicht Bestandteil des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs. Der Antrag wird abgelehnt.
1	CJ	22.121	St-Imier-Chasseral: Touristikerschliessung Savagnières im Winter: Flexibilisierung des Angebots gemäss voraussehbarem Andrang	2	Touristikerschliessungen sind nicht Bestandteil des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs. Der Antrag wird abgelehnt.
1	CJ	22.123	St.Imier Gare - Hopital: Mo-So: Versuchsbetrieb betr. Angebotsausbau von 2 auf ca. 7 KP	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	CJ	22.131	Tramelan-St.Imier: Mo-Fr: Aufhebung der Schlaufe Les Breuleux, Angebots-Systematisierung und -ausbau mit verbesserter Feinerschliessung St-Imier und schlanken Bahnanschlüssen	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	CJ	22.131	Tramelan-St.Imier: Sa+So: Bessere Anschlüsse in Tramelan im Zusammenhang mit postulierter Taktlagenschiebung auf der Bahnlinie 237, Durchbindung nach Saignelégier (s. Linie 21.232)	2	Abhängig von der Anpassung des Wochenendangebots auf Linie 237. Die Durchbindung ist abhängig von den verschiedenen Transportunternehmungen. Der Antrag wird somit teilweise unterstützt.

1	Postauto	22.132	Tramelan-Saignelégier: Mo-Fr: Leichter Angebotsausbau (+ 2 KP)	2	Die Angebotsgestaltung erfolgt primär durch den Kanton Jura. Der Antrag wird abgelehnt, da das bestehende Bahnangebot konkurrenziert wird.
1	Postauto	22.132	Tramelan-Saignelégier: Sa+So: Angebotsausbau zum 2- Studentakt (Sa + 2 KP und So + 3KP)	2	Die Angebotsgestaltung erfolgt durch den Kanton Jura. Der Antrag wird abgelehnt.
1	Postauto	22.132	Tramelan-Saignelégier: Bessere Anbindung des Freizeit- und Sportzentrums in Saignelégier	2	Saignelégier Sportzentrum liegt im Kanton Jura. Der Antrag wird abgelehnt.
1	CJ	22.133	Tramelan-Bassecourt: Sa+So: Ersatz des Rufbussystem durch vertaktetes Fixangebot (+ 6 KP)	1	Die Angebotsgestaltung erfolgt primär durch den Kanton Jura. Der Antrag wird unterstützt.
1	Postauto	22.141	Tavannes-La Courtine: So: Ersatz des Rufbussystem durch vertakte- tes Fixangebot	1	Der Antrag wird unter- stützt.
1	Postauto	30.105	Mo-Sa: Schliessung der Taktlück- en vor-/nachmittags im Abschnitt Lyss – Seedorf (+ 2 KP)	2	Der Antrag wird unter- stützt.
1	Postauto	30.105	Mo-Sa: Nächte Fr+Sa: Bedarfskurs Lyss 0:37 – Seedorf in Kooperati- on mit Taxiunternehmung (-> vgl. Linie 30.363)	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
1	Postauto	30.361	Lyss-Aarberg: Aufklassierung (von AS 1 zu 2), Überführung des aktu- ellen Zusatzangebots ins Grund- angebot (+ 3 KP abends)	1	Der Antrag wird unter- stützt.
1	Postauto	30.361	Lyss-Aarberg: Mo-Fr: Sobald der Kurs mit Ankunft Lyss 6.57 ans Kapazitätslimit stösst und ein Zu- satzfahrzeug eingesetzt werden muss, ist dieses evtl. eini- ge Minuten früher und via Kappel- len zu führen (Zusatznutzen für Kappelen und Industrie Lyss Süd, Ausrichtung auf Zugskreuzung S31 n. Bern / S3 n. Biel um 6:53)	2	Nicht Bestandteil des An- gebotkonzepts.

1	RBS	30.362	Lyss-Schnottwil: Aufklassierung (von AS 1 zu 2); Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss Kompromisvorschlag März 2016, neue Linienführung via Busswil. In Zwischenzeiten und wochenends Wende der Kurse neu in Diessbach.	1	Der Angebotsausbau Lyss-Schnottwil wird teilweise unterstützt. Die Linienführung via Busswil ist aber nur mit grösseren Eingriffen ins Fahrplangefüge und Nachteilen für Gemeinden ausserhalb der RVk1 realisierbar und zudem mit erheblichen Stabilitätsrisiken verbunden. Der Antrag nach einer neuen Linienführung wird somit abgelehnt.
1	RBS	30.362	Ausdehnung Betrieb bis 22 h resp. Fr+Sa bis 24 h im Stundentakt Lyss - Diessbach (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost) inkl. Spätkurs Fr. + Sa Lyss 00.37 - Büren 1.00.	1	Das Angebot wird leicht ausgebaut. Der Antrag wird teilweise unterstützt.
1	RBS	30.362	Lyss-Schnottwil: Mo-Fr in HVZ und mittags: Stundentakt Lyss – Schnottwil mit schlanken Anschlüssen in Lyss auf den RE v./n. Bern, in Busswil auf die S3 v./n. Biel und in Schnottwil auf den Bus Rtg. Bern	1	vgl. obigr Anträge. Der Antrag wird abgelehnt.
1	RBS	30.363	Lyss-Messen: Aufklassierung des Abschnitts Lyss – Vorimholz (von AS 1 zu 2), Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss Kompromisvorschlag März 2016: Abschnitt Lyss – Vorimholz, Mo-So: Angebotsausbau / Stundentakt bis ca. 22 h, mit RE-Anschlüssen in Lyss v./n. Bern und v./n. Biel, Schlaufe Ammerzwil Dorf nur in den HVZ, in Zwischen- und Randzeiten betriebliche Durchbindung mit Linie 362	1	Die umfassende Konzept- und Fahrplananpassung weist aus Gesamtsicht aber deutlich mehr Nach- als Vorteile auf und wird daher abgelehnt. Das AÖV erachtet den Vorschlag der RVK1 nicht als Kompromissvorschlag. Der Antrag wird abgelehnt.
1	RBS	30.363	Ausdehnung Betrieb im Abschnitt Lyss – Vorimholz bis 22 h resp. Fr+Sa bis 24 h (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)	1	Das Angebot wird leicht ausgebaut. Der Antrag wird teilweise unterstützt.

1	RBS	30.363	Abschnitt Vorimholz – Wengi: Leichter Angebotsausbau Mo-Fr in HVZ und mittags, Wendepunkt neu in Wengi statt Messen (kombiniert mit Verlängerung der Linie 871 Jegenstorf – Messen bis Wengi), schlanker Anschluss Rtg Münchenbuchsee / Bern, Büren / Solothurn sowie Messen / Jegenstorf	1	Das Angebot wird leicht ausgebaut. Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Wendepunkt Wengi wird abgelehnt.
1	RBS	30.363	Fr+Sa: Bedarfskurs Lyss 0:37 – Grossaffoltern in Kooperation mit Taxiunternehmung (-> vgl. Linie 30.105)	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
1	Postauto	30.364	Ortsbus Lyss Bhf - Industriering: Überführung des Versuchsbetriebs betr. Linienverlängerung Industriering ins Grundangebot (Abschnitt Lyssbachpark – Industriering in AS 2)	1	Der Antrag wird aufgrund ungenügender Nachfrage abgelehnt.
1	Postauto	30.525	Erlach-Lüscherz: Bedienung der Hst. Vinelz Post auf den Kursen der Linie 525 nurmehr bei Bedarf (Zustieg nur auf Voranmeldung Rufsäule, Ausstieg auf Anmeldung beim Chauffeur)	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Der Antrag wird abgelehnt.
1	Postauto	30.527	Ins-Gals-Erlach: Überführung des Mittagskurses auf der Linie 527 vom Zusatzangebot ins Grundangebot, Prüfung eines bescheidenen Angebotsausbaus an Werktagen	2	Der gemeindefinanzierte Kurs wird übernommen, ein weiterer Ausbau wird abgelehnt. Der Antrag wird teilweise unterstützt.
1	RBS	30.871	Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung mit Linienverlängerung im Studentakt nach Wengi gemäss Kompromisvorschlag März 2016 (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost), Knotenbildung mit Linie 898 und 363	1	Der Antrag wird abgelehnt.
1	RBS	30.871	Ganztags lückenloser Studentakt (im Abschnitt Jegenstorf – Messen verstärkt durch HVZ-Verdichtungskurse der Linie 883 -> in Lastrichtung präziser 30-min-Takt für Zuzwil / Iffwil / Etzelkofen)	2	Der Antrag wird teilweise unterstützt.

1	RBS	30.898	Büren a.A.-Zollikofen: Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung inkl. Linieneinkürzung im Abschnitt Zollikofen – Münchenbuchsee und HVZ-Verdichtung im Abschnitt Schnottwil – Büren (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost): Einkürzung der Linie mit neuem Linienendpunkt am Bahnhof Münchenbuchsee, deutliche Fahrzeitverkürzung in Fahrtrichtung Büren mittels Verzicht auf die Schlaufe nach Messen, zudem Aufhebung der vereinzelter Fahrtschlaufen via Moosaffoltern	1	Der Antrag wird unterstützt. Einführung des neuen Konzepts im Fahrplan 2021 (mit 15'-Takt des RE Bern – Solothurn wegen der Anschlüsse der Linie 871 in Jegenstorf).
1	RBS	30.898	Neu asymmetrisches Taktkonzept wie auf der betrieblich verknüpften Linie Solothurn – Büren, optimierte Anschlüsse auf die Bahn in Büren mittels neuen asymmetrischen Taktkonzept auf der Bahnlinie (s. Linie 291)	1	Der Antrag wird unterstützt. Einführung des neuen Konzepts im Fahrplan 2021 (mit 15'-Takt des RE Bern – Solothurn wegen der Anschlüsse der Linie 871 in Jegenstorf).
1	RBS	30.898	Mo-Fr: Angebotsausbau in den HVZ zum Halbstundentakt im Abschnitt Schnottwil – Büren in Koordination mit analogem Angebotsausbau zwischen Büren und Solothurn (s. Linie 40.008)	1	Der Antrag wird unterstützt. Einführung des neuen Konzepts im Fahrplan 2021 (mit 15'-Takt des RE Bern – Solothurn wegen der Anschlüsse der Linie 871 in Jegenstorf).
1	RBS	30.898	Busbeschleunigungsmassnahmen am Knoten Schönbrunnen und bei der Ortseinfahrt Münchenbuchsee, Sicherung des gefährlichen Fussgängerstreifens bei der Hst. Lätti, neue Haltestelle in Rapperswil auf Höhe der Gemeindeverwaltung, Sicherstellung der Verknüpfung am Bahnhof Münchenbuchsee und einer gemeinsamen Haltestelle mit der L 36 auf der Bernstrasse	1	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Das Anliegen wird unterstützt.
1	RBS	40.008	Büren a.A.-Solothurn: Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung inkl. Linieneinkürzung im Abschnitt Solothurn Amthausplatz – Bahnhof und HVZ-Verdichtung (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost): Einkürzung der Linie mit neuem Linienendpunkt am Bahnhof Solothurn	1	Der Antrag wird unterstützt. Einführung des neuen Konzepts im Fahrplan 2021 (mit 15'-Takt des RE Bern – Solothurn wegen der Anschlüsse der Linie 871 in Jegenstorf).

1	RBS	40.008	Büren a.A.-Solothurn: Neu asymmetrisches Taktkonzept wie auf der betrieblich verknüpften Linie Büren – Münchenbuchsee, Beibehaltung der optimalen Anschlüsse auf die Bahn in Büren mittels neuem asymmetrischen Taktkonzept auf der Bahnlinie (s. Linie 291)	1	Der Antrag wird unterstützt. Einführung des neuen Konzepts im Fahrplan 2021 (mit 15'-Takt des RE Bern – Solothurn wegen der Anschlüsse der Linie 871 in Jegenstorf).
1	RBS	40.008	Büren a.A.-Solothurn: Mo-Fr: Angebotsausbau in den HVZ zum Halbstundentakt in Koordination mit analogem Angebotsausbau zwischen Büren und Schnottwil (s. Linie 30.898)	1	Der Antrag wird unterstützt. Einführung des neuen Konzepts im Fahrplan 2021 (mit 15'-Takt des RE Bern – Solothurn wegen der Anschlüsse der Linie 871 in Jegenstorf).
1	RBS	40.008	Büren a.A.-Solothurn: Neue Haltestelle in Rüti auf der Höhe der Industriezone	1	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Der Antrag wird unterstützt.
1	BGU	40.033	Büren a.A.-Grenchen: Mo-So: Wiederherstellung des spätabendlichen Kurspaars Grenchen – Büren	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
1	BGU	40.034	Grenchen- Lengnau- Orpund/Biel Bözingenfeld: Mo-Fr: HVZ-Versuchsbetrieb betr. Linienerweiterung über Lengnau hinaus abwechselungsweise nach Orpund resp. nach Bözingenfeld (je 7 KP, AS 1)	1	Das Anliegen ist grundsätzlich gerechtfertigt. Die Entscheidkompetenz für die Einführung liegt beim Regierungsrat.
1	BGU	40.034	Grenchen-Lengnau: Überführung des aktuellen Zusatzangebots (Mo-Fr 6 KP, Sa 4 KP) ins Grundangebot	2	Der Antrag wird unterstützt.
1	SBB	210	Biel-Neuchâtel: Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar und Schliessung der nachmittäglichen 30'-Taktlücke (+ 3 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt. Vorbehaltlich der infrastrukturseitigen Machbarkeit.
1	SBB	210	Biel-Neuchâtel: Sa+So vermehrter 30'-Takt nachmittags	2	Die Priorität liegt aus kantonaler Sicht auf einem Ausbau von Montag-Freitag; der Antrag wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
1	SBB	210	Biel-Neuchâtel: Strikte Vertaktung zwischen Basis- und Verdichtungskursen auch in Fahrtrichtung Biel	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Wird im Rahmen der infrastrukturseitigen Möglichkeiten umgesetzt.
1	SBB	225	Biel-La Chaux-de-Fonds: Neue Bahnhaltstelle St-Imier La Clé (bereits beschlossen, Inbetriebnahme frühestens per FP 2021)		Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Die neue Haltestelle wurde im Rahmen von STEP2030 beim BAV angemeldet.

1	SBB	226	Sonceboz-Moutier: Mo-Fr: Wiederherstellung eines systematischen Tagsüber-Konzeptes (+ 4 KP Sonceboz-Malleray-Bévilard; blosse Grenzkosten)	1	Der Antrag wird unterstützt, sofern er mit dem asymmetrischen Wochenendkonzept ungefähr kostenneutral ist.
1	SBB	226	Sa+So tagsüber: Vertiefte Prüfung von Möglichkeiten zur Steigerung der Anschlussqualität in Moutier / Tavannes / Sonceboz und der Effizienz des stündlichen Regio im Vallée de Tavannes	2	Der Antrag wird unterstützt und im Rahmen der infrastruktureitigen Möglichkeiten umgesetzt.
1	SBB	226	Vertiefte Prüfung von Möglichkeiten zur Vermeidung der knappen Anschlussbrüche in Moutier von/nach Delémont mittels Infrastrukturanpassung im Bahnhof Moutier (Ermöglichen der Paralleleinfahrt/-ausfahrt v./n. Grenchen und Court) und Halt am selben Perron	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts.
1	SBB	230	Biel-Delémont (nur RE): Weiterzug des RE Biel - Delémont - Delle bis Belfort mit Anschluss an den TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts, der betroffene Abschnitt liegt in Frankreich.
1	SBB	230	Biel-Delémont (nur RE): Mo-So: Schliessung der letzten Angebotslücke (Delémont 23.12 – Biel 23.40; Biel 23:49 – Delémont)	2	Der Antrag wird unterstützt.
1	SBB	230	Biel-Delémont (nur RE): Nächte Fr+Sa: Zusatzhalte des RE Biel 1:19 – Delémont in Pieterlen und Lengnau	2	Die Regionalerschliessung nach 1 Uhr wird durch die Gemeinden organisiert und bestellt (Moonliner). Der Antrag wird abgelehnt.
1	CJ	236	La Chaux-de-Fonds-Saignelégier: Mo-So: Schliessung der abendlichen Taktlücke	2	Der Kanton Bern ist nur mit der Gemeinde La Ferrière betroffen. Die Angebotsgestaltung liegt in Kompetenz des Kantons Jura.
1	CJ	237	Tavannes-Le Noirmont: Aufklasierung des Abschnitts Tavannes – Tramelan (von AS 2 zu 3), Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	CJ	237	Tavannes-Le Noirmont: Mo-Fr: Schliessung der 30'-Taktlücken Tavannes – Tramelan tagsüber (+ 5 KP; blosse Grenzkosten) mit Anschluss v./n. Biel und v./n. Malleray-Bévilard	1	Der Antrag wird abgelehnt. Das Potenzial für einen durchgehenden Halbstundentakt wird als ungenügend erachtet.
1	CJ	237	Tavannes-Le Noirmont: So-Do: Wiederherstellung einer Letztverbindung Biel 23:47 – Tramelan	2	Die letzte Verbindung ist 30 Minuten früher, was im Quervergleich vertretbar ist. Der Antrag wird abgelehnt.

1	CJ	237	Tavannes-Le Noirmont: Sa+So: Vertiefte Prüfung eines asymmetrischen Angebotskonzepts und optional Weiterzug der Kurse bis Saignelégier im Zusammenhang mit der Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung des Wochenendkonzeptes im Vallée de Tavannes (vgl. Linie 226)	2	Der Antrag wird unterstützt und im Rahmen der infrastruktureitigen Möglichkeiten umgesetzt. Voraussetzung ist aber das Einverständnis des Kantons Jura als Mitbesteller. Der Weiterzug bis Saignelégier liegt in Kompetenz des Kantons Jura.
1	TPF	255	Fribourg-Ins-Neuchâtel: Mo-Fr: Herstellung einer Frühverbindung Neuchâtel – Fribourg 6:37, Mo-Fr: Anschluss des Raums Vully auf RE Ins 7:09 – Bern mittels Verlängerung des Buskurses (Linie 20.530) nach Ins , Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins zw. dem Kurs Bern – Ins 17:48 (BLS) und dem Kurs Neuchâtel – Ins 17:48 – Fribourg	2	Eine Frühverbindung existiert. Die Angebotsgestaltung Vully erfolgt durch den Kanton Freiburg. Der Anschlussbruch ist nicht vermeidbar. Der Antrag wird abgelehnt.
1	ASM	290	Biel-Ins: Mo-Fr: Schliessung der vor- und nachmittäglichen Taktlücken im Abschnitt Täuffelen – Ins (+ 5 KP, wovon vordringlich 2 KP nachmittags)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die nachmittäglichen Taktlücken werden geschlossen. Ein Schliessen der Taktlücken am Vormittag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird abgelehnt.
1	ASM	290	Biel-Ins: Sa+So: Erweiterung des 30'-Taktes (Biel –) Täuffelen – Ins am Mittag und frühen Nachmittag (samstags + 4 und sonntags + 5 KP)	2	Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
1	ASM	290	Biel-Ins: Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins auf RE aus Bern Ank. 17:48	1	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Der Anschlussbruch ist in der aktuellen Fahrplankonstellation nicht vermeidbar. Der Antrag wird abgelehnt.
1	ASM	290	Biel-Ins: Mo-So: Leichte Früherlegung dreier Abendkurse im Abschnitt Ins – Täuffelen zwecks attraktiverer Anschlüsse auf die Züge aus Bern / Neuenburg / Freiburg	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Die Vorteile eines ganztägig merkbareren Taktfahrplans werden höher gewichtet als die Übergangszeiten am Abend. Der Antrag wird abgelehnt.
1	ASM	290	Biel-Ins: Nächte Fr+Sa: Letzte Zugsabfahrt Biel 0:26 (Anschlüsse aus allen Bahn-Korridoren) statt 0:56, dafür Moonliner-Kurs Abf. Biel 1:00	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Wird im Rahmen des Bestellverfahrens unterstützt.

1	BLS	291	Lyss-Büren: Aufklassierung (von AS 2 zu 3), Mo-Fr: Vermehrter 30'-Takt in HVZ (+ 3 KP; blosse Grenzkosten)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Eine Aufstufung wird aufgrund der Nachfrage und des Kostendeckungsgrads abgelehnt. 1 zusätzliches Kurspaar in der Abendspitze wird unterstützt.
1	BLS	291	Lyss-Büren: Mo-So: Schiebung der Basiskurs-Taktlage um 30' (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)	1	Der Antrag wird unterstützt. Einführung des neuen Konzepts im Fahrplan 2021 (mit 15'-Takt des RE Bern – Solothurn wegen der Anschlüsse der Linie 871 in Jegenstorf).
1	BLS	291	Lyss-Büren: Fr+Sa: Späteres letztes Kurspaar Lyss 0:40 – Büren 1:00 – Lyss 0:20 per Bus unter Einbezug von Bütigen /Diessbach (-> s. Antrag Buslinie 30.362)	2	Das Anliegen ist aus kantonalen Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
1	BLS	303	Biel-Bern: Mo-Fr: Von der Nachfrageentwicklung abhängiger Ausbau des Angebots an S31-Verlängerungen bis Biel	2	Der Antrag wird unterstützt, vgl. analoger Antrag der RKBM
1	BLS	303	Biel-Bern:Mo-So: Leichte Späterlegung dreier Spätkurse S3 Bern - Biel	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Die Vorteile eines gantztägig merkbaren Taktfahrplans werden höher gewichtet als die Übergangszeiten am Abend. Der Antrag wird abgelehnt.
1	BLS	303	Biel-Bern: Nächte Fr+Sa: Zusatzhalt des letzten RE Bern – Biel in Suberg-Grossaffoltern	2	Nicht Bestandteil des kantonalen Angebotkonzepts, da die Zuständigkeit bei SBB-Fernverkehr liegt. Aus kantonalen Sicht ist das Potenzial von Suberg-Grossaffoltern gering.
1	BLS	305	Bern-Neuchâtel: Mo-Fr: RE Früherer Erstkurs Bern – Neuchâtel	1	Ein Erstkurs verkehrt um 5.53, was als vertretbar erachtet wird. Der Antrag wird abgelehnt.
1	BLS	305	Bern-Neuchâtel: Mo-Fr: Zusätzliches RE-Kurspaar Neuchâtel 5:33 - Bern 6:07 (in Ins Anschluss auf TPF n. Fribourg) und Bern 18:23 – Neuchâtel 19:05	1	Der Frühkurs verkehrt bereits als Leerfahrt. Der Abendkurs wird unterstützt, wenn sich in den bestehenden Zügen Kapazitätsengpässe abzeichnen. Der Antrag wird teilweise unterstützt.

1	BLS	305	Bern-Neuchâtel: Mo-So: Anpassung Haltekonzept S5/S52 im Abschnitt Bern – Kerzers und Prüfen eines RE-Zusatzhalts in Bern Brünnen nach Inbetriebnahme des neuen Rosshäuserntunnels	2	Das Haltekonzept wird in zwei Etappen (Rosshäuserntunnel und STEP AS2025) angepasst. Der RE Bern-Neuenburg erfüllt die Funktion einer Städteverbindung, ein Halt in Bern Brünnen passt nicht ins Konzept. Der Antrag wird abgelehnt.
1	BLS	305	Bern-Neuchâtel: Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins zw. dem RE Bern – Ins 17:48 und den Kursen nach Biel (→ s. Antrag Linie 290) und nach Sugiez - Fribourg (→ s. Antrag Linie 255)	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Das Anliegen ist Infrastrukturseitig nicht möglich. Der Antrag wird abgelehnt.
1	SBB	410	Biel-Solothurn: Mo-So: Ausdehnung 30'-Takt abends (+ 3 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	SBB	410	Biel-Solothurn: So: Ausdehnung des 30'-Taktes tagsüber im Abschnitt Biel – Solothurn (+ 6 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
1	SBB	410	Biel-Solothurn: Mo-So: Beseitigung der minimalen Abweichung vom strikten 30'-Takt im Abschnitt Biel – Solothurn	2	Nicht Bestandteil des Angebotkonzepts. Der Antrag ist ein Anlieger aller Beteiligten Partner, ist aber nicht umsetzbar.
1	SBB	411	Moutier-Solothurn: Szenario 1: Tunnelsanierung und integrale Erhaltung der Bahnlinie 411 -> Aus Sicht der RVK besteht bez. Angebotskonzept kein Handlungsbedarf. Szenario 2: Bahnersatz-Betrieb im Abschnitt Moutier – Gänsbrunnen ! Ablösung des Bahn-Studentaktes durch stündliche Verlängerung der Buslinie Oensingen – Balsthal – Gänsbrunnen nach Moutier (mit schlankem Anschluss v./n. Biel), zusätzlich zu einzelnen Bus-KP Moutier – Crémines	2	Die zwei Szenarien entsprechen den Ergebnis der Studie der Kantone Solothurn und Bern und des BAV.
1	ASM	2016	Seilbahn Ligerz - Prêles: Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar und vermehrter 30'-Takt tagsüber (+ 3 KP), abgestimmt auf die vermehrten Bahnhalte in Ligerz und auf den Fahrplan der Buslinie La Neuveville – Prêles – Nods	1	Der Antrag wird unterstützt.

1	SMtS	2020	St-Imier-Mont Soleil: Aufwertung der Verbindung vom Bahnhof St-Imier zur Talstation resp. zum Ortszentrum (bessere Anbindung an die Buslinie St-Imier – Tramelan – > siehe Antrag Linie 21.131)	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts.
1	?	?	neue Bürgerbuslinie Aarberg-Kallnach- Niederried: Mo-Fr: Drei Bürgerbus-Einsatzblöcke morgens / mittags / feierabends mit total 8 Kurspaaren Niederried –Kallnach Bahnhof und 6 Kurspaaren Niederried – Kallnach Dorf – Aarberg Bahnhof (stets auf Bahnanschlüsse ausgerichtet) Versuchsbetrieb, AS 1	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
1	?	?	neues Bürgerbus-Angebot Schüpfen: Bis Herbst 2016 noch vertieft abzuklären: Machbarkeit und Zweckmässigkeit eines Bürgerbus-Angebots mit Anbindung an die S3-Kreuzung in Schüpfen zwecks ÖV-Grundversorgung in den abseits des Bahnhofs und Dorfes Schüpfen liegenden Siedlungen (AS 1)	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
1	?	?	Versuchsbetrieb St-Imier - Val de Ruz.	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
1	VB	22.001 - 22.012	Ortsverkehr Biel: Taktverdichtung 20-22h sowie sonntags auf den Linien mit bisherigem 30'-Takt zu 20'-Takt	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.002 22.007	L2 / L7 mit neuer Linienführung im Abschnitt Swiss Tennis – Zürichstrasse via Stadien und Autobahndamm-Durchstich; Zusammen mit der neukonzipierten Linie 2 resultieren Mo-Sa tagsüber stündlich 8 Direktverbindungen zwischen Bahnhof / Zentrum Biel und Bözingenfeld. Ebenso resultiert neu eine Abend- und Sonntagsbedienung für das Bözingenfeld	1	Die zweite Etappe des Buskonzepts Biel wird aus finanziellen Gründen sowie aufgrund von Unsicherheiten (Durchstich A16) zurückgestellt. Der Antrag wird abgelehnt.
1	VB	22.002 22.007	L2 / L7 abends bis 22 Uhr und sonntags: 20'-Takt statt 30'-Takt (ausg. reduziertes Angebot im Bözingenfeld)	1	Der Antrag wird unterstützt.

1	VB	22.003 22.004	Aufteilung der aktuellen Linie 4 in zwei Linien mit identischer Linienführung im Abschnitt Bhf Mett – Continental: Linie 3: Vorhölzli – Orpundplatz – Bhf Mett – Bhf Biel – Dr.Schneider-Str. – Bhf Nidau Beunden; Linie 4: Vorhölzli – Goldgrube – Bhf Mett – Bhf Biel – Bhf Nidau – Port Allmendstrasse – Brüggenmoos	2	Die zweite Etappe des Buskonzepts Biel wird aus finanziellen Gründen sowie aufgrund von Unsicherheiten (Durchstich A16) zurückgestellt. Der Antrag wird abgelehnt.
1	VB	22.003 22.004	Mo-Fr tagsüber lückenloser 7.5'-Takt (somit zwischen ca. 8 und 15.30 h Verdichtung vom 10'-Takt zum 7.5'-Takt) auf dem gemeinsamen Abschnitt der Linien 3 und 4 (zeitlich versetzter 15'-Takt auf den Linien 3 und 4)	2	Die zweite Etappe des Buskonzepts Biel wird aus finanziellen Gründen sowie aufgrund von Unsicherheiten (Durchstich A16) zurückgestellt. Der Antrag wird abgelehnt.
1	VB	22.003 22.004	L3 / L4 abends bis 22 Uhr und sonntags: 20'-Takt statt 30'-Takt (somit im gemeinsamen Abschnitt 10'-Takt)	2	Die zweite Etappe des Buskonzepts Biel wird aus finanziellen Gründen sowie aufgrund von Unsicherheiten (Durchstich A16) zurückgestellt. Der Antrag wird abgelehnt.
1	Postauto / VB	22.074 22.075	Biel-Aegerten-Lyss-/Orpund: Zusammenlegung der Haltestellen Brügg Möschler / Bäretweg (zu einer neuen Haltestelle 'Brügg Bahnhof' westlich des geplanten Kreisels Bahnhofstrasse / Bernstrasse / Hauptstrasse) und Zusammenlegung der Haltestellen Aegerten Dorfplatz (L74) / Bären (L75), weitere Massnahmen zur Busbeschleunigung	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts.
1	Postauto	30.521 - 30.527	Neue Haltestelle "Ins, Wäberhof"	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Der Antrag wird unterstützt.
1	Postauto	30.521 30.525 30.526 30.527	Erlach: Sa+So: Annäherung des Wochenendkonzepts an das Werktagskonzept unter Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auch im Winterhalbjahr (allerdings mit mehr Lücken als sommers) resp. unter Nutzung von Synergien mit der Linie Ins – Cufrefin – Mür. Überführung des aktuellen Zusatzangebots (an Wochenenden im Sommerhalbjahr) ins Grundangebot	2	Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird abgelehnt.
1	?	neu	Lyss-Bellmund: Mo-Fr: HVZ-Versuchsbetrieb mit optimalen Bahnanschlüssen in Lyss (+ 7 KP, AS 1)	1	Das Anliegen ist grundsätzlich gerechtfertigt. Die Entscheidungskompetenz für die Einführung liegt beim Regierungsrat.

2	Busland	30.491	Huttwil-Eriswil: Das Angebot der Linien 491 ist mangels zweckmässigeren Alternativen in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.	Die Produktion ist mit anderen Linien verknüpft. Eine schrittweise Angebotsreduktion bringt keine relevanten Kosteneinsparungen. Eine Aufhebung der Linie hätte zudem Kostenverschiebungen auf andere Linien zur Folge und ist daher aus heutiger Sicht nicht zweckmässig. Der Antrag wird unterstützt.
2	Busland	30.493	Huttwil-Wyssachen: Das Angebot der Linien 493 ist mangels zweckmässigeren Alternativen in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.	Die Produktion ist mit anderen Linien verknüpft. Eine schrittweise Angebotsreduktion bringt keine relevanten Kosteneinsparungen. Eine Aufhebung der Linie hätte zudem Kostenverschiebungen auf andere Linien zur Folge und ist daher aus heutiger Sicht nicht zweckmässig. Der Antrag wird unterstützt.
2	ASM	40.051	Langenthal - Bützberg - Herzogenbuchsee: während HVZ morgens und abends den 15'-Takt einführen; (Aufstufung von AS 3 zu 4 nötig)	Die Linie 40.051 verkehrt in diesem Abschnitt entlang einer regionalen Entwicklungsachse. Die Nachfrage hat hier stark zugenommen. Um den Kapazitätsengpässen zu begegnen wird der Antrag zur Verdichtung in der HVZ unterstützt.
2	ASM	40.051	Angebot auf Abschnitt Langenthal-Melchnau-Grossdietwil in heutiger Form beibehalten, obwohl Minimalanforderungen auf Streckenabschnitt Melchnau-Grossdietwil (rot/gelb) aktuell nicht erreicht werden.	Nachfrage auf dem LU-Abschnitt ist deutlich rückläufig. Solange jedoch der Kanton Luzern und die betroffenen Gemeinden den Linienabschnitt mitfinanzieren, ist der bisherige (geringe) Berner Anteil an den Kosten vertretbar.
2	ASM	40.052	Herzogenbuchsee-Langenthal-Thunstetten: Angebot beibehalten, obwohl Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden. Zwischen Bhf Langenthal und Thunstetten neu via Schoren-Quartier und nicht wie bis anhin via Stadtzentrum Langenthal verkehren.	Linienführung kann nur in Anhängigkeit zur Linie 64 angepasst werden. Zudem müssen zuerst die Resultate der weiteren Abklärungen zur Linie durch die RVK abgewartet werden. Der Antrag wird abgelehnt.

2	SBB	40.054	Herzogenbuchsee-Seeberg-Wynigen: Montag-Sonntag ganztags (min. bis 22 Uhr) ein integraler 60'-Takt einführen (3 zusätzliche Kurspaare zur Schliessung von Taktlücken)		Die Minimalwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nur knapp erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau wieder erneut sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
2	ASM	40.064	Linie 64 auf Abschnitt Langenthal Bhf - Lotzwil Nord beschränken (und auf Bedienung des Schorenquartier verzichten) und ganztags als 15'-Takt führen (Aufstufung von AS 3 zu 4 nötig).		Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
2	ASM	413	(Solothurn -) Oensingen - Niederbipp - Langenthal: Schliessen der Taktlücken am Morgen und am Nachmittag, damit Verdichten zum integralen 30-Min.-Takt (Mo - Sa)	1	Der Antrag wird unterstützt.
2	ASM	413	Solothurn - Oensingen - Niederbipp - Langenthal: Ausdehnung des Abendangebotes im 30'-Takt bis 22 Uhr (auf ganzer Linie von Mo - Sa).	2	Unter dem Vorbehalt, dass auch der Kanton Solothurn dem Ausbau des Abendangebotes zustimmt, wird der Antrag unterstützt.
2	BLS	440	Langenthal-Huttwil: Montag bis Sonntag 30'-Takt von 20 bis 22 Uhr verlängern (+3 KP)	1	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
2	BLS	440	Langenthal-Huttwil: Auch an Wochenenden durchgehender 30'-Takt vor 16.00 Uhr (+10 KP an Sa, +8 KP am So) einführen	2	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
2	SBB	450	Aktives Einsetzen von Seitens Kanton bei SBB - für die Wiedereinführung des ursprünglichen Angebots nach 22 Uhr (30-Min.-Takt ohne Lücken) zwischen Bern und Olten; - für die Wiedereinführung einer zusätzlichen Spätverbindung aus Zürich und Olten nach Bern (via Langenthal und Herzogenbuchsee) sowie - für den IR-Halt in Wynigen, d.h. für den 30-Min.-Takt der RE/IR-Züge in Wynigen einsetzen.		Der Kanton setzt sich regelmässig für dieses Anliegen ein. Gleichzeitig weist die SBB darauf hin, dass das Abendangebot eine negative Wirtschaftlichkeit aufweist und die Nachfrage am Abend nicht verbessert werden konnte. Der Antrag ist nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes.

2	SBB	450	Langenthal - Olten: Der Kanton Aargau beabsichtigt das heutigen Angebot (S23/S29) um 1 KP per 2019 und später (per 20xx um weitere 4 KP) zum integralen 1/2-Std.-Takt zu verdichten. Dies erfordert die Angebotsstufe 3.		Der Antrag wird unterstützt.
2	?	?	Erarbeitung der Grundlagen durch Kanton zum Einsatz von autonomen Fahrzeugen als Ergänzung des ÖV bis zum nächsten RAK. Region Oberaargau stellt sich als Pilotregion zur Verfügung.		vgl. Kap. 5.9 des Berichts
3	Busland	30.271	Langnau - Signau - Röthenbach: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 2 KP, AS von 2 zu 3)	1	Unter dem Vorbehalt, dass das S2-Angebot ebenfalls ausgebaut werden kann, ist ein Ausbau um 1 - 2 KP am Abend (jedoch ohne Anpassung der Angebotsstufe) zweckmässig und wird deshalb unterstützt.
3	Busland	30.271	Langnau - Signau - Röthenbach: Taktlückenschliessung tagsüber (+ 7 KP, AS von 2 zu 3)	2	Eine Aufstufung zur Stufe 3 ist aus kantonaler Sicht nicht Prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.271	Langnau - Signau - Röthenbach, Chuderhüsi: touristisches Angebot sonntags von Mai bis Okt verdichten.		Touristische Angebote sind nicht Bestandteil des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.281	Langnau, Hasenknubel - Hüselmatte: Umlegung von Linienast Hüselmatte nach Schwimmbad/Moos (keine Änderung von KP und AS); zusätzlich Linienverlängerung bis Sonnenarena sobald Überbauung bezogen wird		Die vorgesehene Umlegung des Linienastes dürfte kaum die notwendigen Verbesserungen bringen; Situation sollte mit der Inbetriebnahme der Verlängerung Sonnenarena neu beurteilt werden. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLS	30.284	Ramsei - Langnau: Linienführung anpassen, weil Anschlussicherung in Ramsei nicht mehr gewährleistet ist und daher direkt über Hauptstrasse inkl. verlegten Haltestellen Ranflüh verkehren muss.	1	Aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen sind kaum andere Möglichkeiten machbar. Der Antrag wird unterstützt.
3	BLS	30.284	Ramsei - Langnau: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 4 KP, AS von 1 zu 2)	1	Zollbrück als wichtigster Unterwegshalteort ist heute bereits sehr gut bedient. Der Antrag wird abgelehnt.

3	BLS	30.284	Langnau - Trub: Erweiterung Abendangebot nach Trub bis 24 Uhr (+ 1 KP)	1	Da der von Dritten finanzierte NachtTaxi in Zukunft nicht mehr verkehren wird, ist künftig die letzte Verbindung (Trub an) bereits um 22:28. Diese Erschliessung wird aufgrund des Potenzials als genügend erachtet. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.284	Langnau - Fankhaus - Mettlenalp: touristisches Angebot auch samstags anbieten.		Touristische Angebote sind nicht Bestandteil des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Postauto	30.451	Hindelbank - Krauchthal - Bolligen: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 3 KP, AS von 1 zu 2)	1	Der Antrag wird unterstützt.
3	Busland	30.465	Burgdorf - Lyssach - Fraubrunnen: Taktlückenschliessung von 6 bis 20 Uhr (+ 4 KP)	1	Das Potenzial dieser Querverbindung wird nicht als genügend gross erachtet. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.465	Burgdorf - Lyssach, Kernriedstrasse: zusätzliche HVZ-Kurse morgens (6-8 Uhr) zulasten dem regulären Angebot (+ 4 KP)	1	Aus Nachfragesicht ist die morgentliche Taktverdichtung zwischen 6 und 8 Uhr gerechtfertigt, da die Busse um 7.00 und 7.30 Uhr deutlich höher ausgelastet sind als die Kurse des 1/4-Std.-Taktes tagsüber. Das Anliegen wird unterstützt.
3	Busland	30.465	Burgdorf, Tscharmerie - Hasle-Rüegsau: 10 KP ab Tscharmerie 10 KP verlängern bis Hasle-Rüegsau (AS auf diesem Abschnitt von 2 auf 3)	1	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Bei einem weiteren Ausbau zur NVZ würden diese Werte noch weiter sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.466	Burgdorf - Kirchberg - Wynigen: Einführung Kurs um 05.30 Uhr (+0.5 KP).	1	Einem zusätzlichen Kurs ab Ersigen nach Burgdorf mit Anschluss nach Bern um 06:07 wird als sinnvoll erachtet. Das Anliegen wird deshalb unterstützt.
3	Busland	30.466	Koppigen - Wynigen: Std.-Taktlücken schliessen (+ 2 KP, Erhöhung AS 1 auf 2)	1	Koppigen hat zu wenig Potenzial, um in drei Richtung gut angebunden zu sein. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.466	Koppigen - Wynigen: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 2 KP, AS neu auf 2)	1	Koppigen hat zu wenig Potenzial, um in drei Richtung gut angebunden zu sein. Der Antrag wird abgelehnt.

3	Busland	30.466	Ersigen - Wynigen: Ausbau zu integralem ½-h-Takt (+ 14 KP) und damit Erhöhung auf AS 3 falls IR/RE Olten - Bern auch halbstündlich verkehrt	2	Der IR/RE Olten verkehrt noch nicht im 1/2-Std-Takt. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.467	Burgdorf, Bhf. - Kirchberg - Neuhof: Linienverlängerung bis Aefligen mit integralem ½-Std.-Takt von Mo-Fr, 6-20 Uhr sowie Sa-Angebot (+14 KP, AS von 1 zu 3)	1	A) Das Anliegen zur Verdichtung zum Halbstundentakt (Mo - Sa) wird unterstützt. B) Die Verlängerung der Linie bis Aefligen als Versuchsbetrieb wird grundsätzlich unterstützt. Die Entscheidkompetenz liegt beim Regierungsrat.
3	Busland	30.467	Burgdorf, Bhf. - Spital - Oberburg: Linienverlängerung bis Oberburg, Bärenstrasse und gleichzeitig als Ausbau zum integralen ½-Std.-Takt von Mo-Fr, 6-20 Uhr sowie Einführung Sa-Angebot (+14 KP, AS von 1 zu 3)	1	Die Linie 30.467 verkehrt bereits heute zur HVZ bis Burgdorf, Spital. Durch eine Taktverdichtung und eine Verlängerung bis Oberburg entsteht zusammen mit der Linie 30.465 ein 1/4-Std.-Takt. Dies würde die Linie 30.465 konkurrenzieren und diese z.Zt. auch gefährden (deren beide Ampeln sind auf gelb). Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 4 KP, AS von 1 zu 2)	1	Das Potenzial ist sehr gering. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.481	Sumiswald-Grünen - Wasen: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 2 KP)	1	Die Produktion ist mit anderen Linien verknüpft. Ein Angebotsausbau erfordert den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges mit langen Standzeiten, und entsprechend grossem Einfluss auf den Kostendeckungsgrad. Der Antrag wird abgelehnt.
3	Busland	30.483	Sumiswald-Grünen - Huttwil: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 2 KP)	1	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem Ausbau sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLS	302	Bern - Langnau: Ausbau Abendangebot 30'-Takt bis 24 Uhr (+ 3 KP)	1	vgl. Antwort zum Antrag von RKBM

3	BLS	304.1	Burgdorf - Solothurn: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+4 KP)	1	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem Ausbau sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLS	304.1	Burgdorf - Solothurn: Frühverbindung um 04.49 Uhr ab Wiler; Anliegen zwischen TU und Kanton direkt bereinigen		Das Anliegen wurde bereits nach der Konzeptanpassung nochmals geprüft. Es gibt keine neuen Erkenntnisse, der Antrag wird abgelehnt.
3	BLS	304.2	Ramsei - Sumiswald-Grünen: Taktlückenschliessung abends zum integralen ½-Std.-Takt bis 24 Uhr (+ 2 KP)	1	Sumiswald ist bereits sehr gut erschlossen. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLS	340	Burgdorf-Konolfingen-Thun: Ausdehnung des 30'-Takt bis Mitternacht (+ 4 KP, AS von 3 zu 4)	1	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem Ausbau sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
3	SBB	450	Bern - Burgdorf - Olten: Bedienung von Wynigen halbstündlich und Wieder-einführung des fehlenden ½-Std.-Takts Bern - Olten nach 21 Uhr. Kanton Bern soll sich bei SBB dafür einsetzen.		Der Kanton setzt sich regelmässig für dieses Anliegen ein. Gleichzeitig weist die SBB darauf hin, dass das Abendangebot eine negative Wirtschaftlichkeit aufweist und die Nachfrage am Abend nicht verbessert werden konnte. Der Antrag ist nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes.
3	SBB	460	Die Gde. Trubschachen weist auf die gefährliche und mangelhafte Infrastruktur beim Bhf. hin.		Für die Bahninfrastruktur sind Transportunternehmen bzw. das BAV zuständig. Zudem sind sämtliche Publikumsanlagen bis 2023 den Anforderungen des BehiG entsprechend zu gestalten.
3	RBS	30.881 30.884	Bätterkinden - Lohn-Lüterkofen: Linie aufheben und an dessen Stelle <u>Bätterkinden - Utzenstorf - Koppigen</u> : Verdichtung des bestehenden Angebots (Umsetzung Buskonzept Untere Emme, +7 KP)	1	Der Antrag der Region entspricht den Ergebnissen des Buskonzeptes. Mit dieser Variante kann der KDG am besten verbessert werden. Der Antrag wird unterstützt.

3	RSZ	neu	Erschliessung von Rüderswil durch Einführung eines Bürgerbusses. Voraussetzungen für finanzielle Beteiligung gemäss AGV (Art. 3, 5 & 14) sind erfüllt.		Die Einführung eines Bürgerbusses in Form eines Versuchsbetriebs wird grundsätzlich unterstützt. Die Entscheidkompetenz für die Einführung liegt beim Regierungsrat.
4	Bernmobil	30.009	Bern-Wankdorf: Einführung Verdichtungs-/ Entlastungskonzept Bern Bhf–Guisanplatz in den HVZ	1	Der Antrag wird unterstützt. Der Bezug von ca. 2700 Arbeitsplätzen im Zeughausareal (Bundesverwaltungszentrum) macht eine Kapazitätserhöhung notwendig.
4	Bernmobil	30.010	Köniz-Ostermundigen: Verdichtung Angebot am Morgen und Abend; Grundkurse Köniz Schlieren-Ostermundigen Rütli (5'-Takt); Verdichtungskurse Köniz Schloss - Ostermundigen Wegmühlegässli (5'-Takt); zur Entlastung der Grundkurse verkehren die Verdichtungskurse ab Köniz Schloss bzw. Ostermundigen Wegmühlegässli jeweils unmittelbar vor den Grundkursen	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Nachfrageentwicklung macht eine Kapazitätserhöhung notwendig.
4	Bernmobil	30.011	Linienverlängerung ab Endhalt Holligen bis Warmbächliweg (voraussichtlich 2019)	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.016	Köniz-Gurten-Gartenstadt: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.026	Breitenrain-Wylergut: A: Angebot mindestens im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.026	B: Betriebsausdehnung Mo-Sa von 20 bis 21 Uhr bzw. bis 22 Uhr bei Umsetzung Buskonzept Bern Nord-Ostermundigen-Worbental	1	Der Antrag wird abgelehnt. Ein allfälliger Versuchsbetrieb einer neuer Linie soll nicht mit einem Angebotsausbau auf der Linie 26 verknüpft werden.
4	Bernmobil	30.026	C: Einführung Sonntagsangebot von 9 bis 18 Uhr unabhängig von Umsetzung Buskonzept Bern Nord- Ostermundigen- Worbental	1	Der Antrag wird abgelehnt. Die ungenügende Zielerreichung bzgl. Auslastung und Kostendeckung lässt einen Angebotsausbau nicht zu.

4	Bern-mobil	30.026	Durchbindung mit neuer Linie Bern Breitenrain-Ostermundigen-Oberfeld; gleiche Betriebszeiten wie neue Linie, aber mit Sonntagsangebot gemäss Antrag; Festlegung Haltestellen, bauliche Massnahmen und Fahrzeuggrösse in Absprache mit TU, Kt. BE & Strasseneig.	1	Der Antrag wird abgelehnt. Eine Durchbindung hätte evtl. einen betrieblichen Nutzen, kaum einen verkehrlichen. Ein Versuchsbetrieb einer neuen Linie soll nicht mit einem Angebotsausbau auf der Linie 26 verknüpft werden.
4	Bern-mobil	30.028	Eigerplatz-Wankdorf: A: Betriebsausdehnung Mo-Sa auf dem Linienabschnitt Brunnadernstrasse-Wankdorf Bhf von 22 Uhr bis Mitternacht (+ 4 KP)	1	Der Antrag wird abgelehnt. Zu geringes Potenzial für einen Ausbau des Abendangebots.
4	Bern-mobil	30.028	B: Einführung Sonntagsangebot auf dem Linienabschnitt Brunnadernstrasse-Wankdorf Bhf von 8 bis 22 Uhr (30'-Takt)	1	Der Antrag wird unterstützt. Sonntagsangebot analog den Linien 27 und 29.
4	Bern-mobil	30.031	Europaplatz-Niederwangen Bhf: Aufhebung Mittagsverdichtung und Ausdehnung HVZ-Verdichtung Morgen und Abend sowie Führung eines zusätzlichen Kurspaares am Abend um 20 Uhr (+ 1 KP) (von AS 4 zu 3)	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bern-mobil	30.031	Europaplatz-Niederwangen Bhf: Ablösung privater Shuttle-Busbetrieb am Samstag durch Grundangebot Linie 31 von 7 bis 20 Uhr (30'-Takt)	3	Der Antrag wird unterstützt. Bedingung für die Aufnahme ins Grundangebot ist ein angemessener Beitrag des Betreibers des jetzigen Shuttlebus nötig.
4	Bern-mobil	30.032	Bachmätteli-Riedbach: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	RBS	30.033	Worblaufen - Bremgarten: Betriebsausdehnung Montag-Freitag von 21 bis 22 Uhr (+ 2 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	RBS	30.033	Worblaufen - Bremgarten: Betriebsausdehnung Samstag von 18 bis 20 Uhr (+ 4 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	RBS	30.033	Worblaufen - Bremgarten: Einführung Sonntagsangebot von 8 bis 20 Uhr	3	Die Kosten stehen in einem Missverhältnis zur voraussichtlichen Nachfrage. Der Antrag wird abgelehnt.
4	RBS	30.034	Unterschlikofen-Hirzenfeld: Einführung 15'-Takt Bern Bhf-Hirzenfeld an allen Wochentagen ab 21 Uhr bis Betriebsschluss	3	Der Antrag wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
4	RBS	30.036	Zollkofen – Bern Breitenrain: Angebot mindestens im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt. Es ist mit steigender Nachfrage wegen ESP Wankdorf zu rechnen.

4	RBS	30.036	Zollikofen – Bern Breitenrain: Betriebsausdehnung Montag–Freitag von 19 bis 20 Uhr (+ 2 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt. Es ist mit steigender Nachfrage wegen ESP Wankdorf zu rechnen (zweite Etappe Wankdorf City).
4	RBS	30.038	Schönbühl-Mattstetten: Zusätzliches Kurspaar Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um ca. 00.30 Uhr	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	RBS	30.040	Kappelisacker-Allmendingen: Entlastungskonzept HVZ Morgen Montag–Freitag im Linienabschnitt Papiermühle–Guisanplatz	1	Der Antrag wird unterstützt. Entlastungskonzept gemäss Lösungsansatz 1 des RAK.
4	RBS	30.041	Verlängerung bis Zollikofen: Aufnahme ins Grundangebot. Antrag offiziell noch nicht gestellt, da Erfolgskontrolle noch nicht vorliegt. Versuchsbetrieb noch bis Ende 2017.		Wenn die Erfolgskontrolle 2016 positiv ausfällt, kann dem Grossen Rat die Aufnahme ins Grundangebot beantragt werden.
4	RBS	30.041	Zollikofen-Breitenrain: Mittagsbetrieb Linie 41 zwischen Zollikofen und Breitenrain ca. zwischen 11.30 und 13.30 Uhr analog HVZ Morgen und Abend (<i>Antrag offen - weitere Entwicklung Versuchsbetrieb und Ergebnisse Bedürfnisabklärung RBS abwarten</i>)		Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die Abklärungen des RBS haben gezeigt, dass mehr Kurse am Nachmittag und nicht am Mittag gewünscht werden. Das Angebot kann ausgebaut werden, sofern die Erfolgskontrolle 2016 positiv ausfällt und die Linienverlängerung ins Grundangebot übernommen wird.
4	RBS	30.043	Talgut-Zentrum - Kappelisacker: Einführung Morgenangebot Montag-Freitag von 7.30 bis 9.00 Uhr	1	Der Antrag wird unterstützt. Entlastung der Linie 47.
4	RBS	30.044	Neue, direkte Linienführung zwischen UPD Waldau und Ostermundigen Bhf. Verdichtung zum 15'-Takt in HVZ (+ 9 KP Mo-Fr) zwischen Bolligen Bhf und Ostermundigen Zollgasse; Festlegung definitive Linienführung und Lage der Haltestellen (mit Kt. BE, TU, Strasseneig.)	1	Der Antrag wird unterstützt. Das Angebot soll ausgebaut werden. Sobald eine neue Linie Breitenrain – Ostermundigen – Oberfeld eingeführt ist (vgl. Antrag 40), kann auch die Linienführung angepasst werden.
4	Postauto	30.100	Bern-Detligen-Aarberg: Zusatzkurse bzw. Entlastungskonzept HVZ Morgen, aus Kapazitätsgründen	1	Der Antrag wird unterstützt. Zusatzkurse Wohlen – Bern in der HVZ.
4	Postauto	30.102	Bern-Säriswil: Einführung 30'-Takt auf der Linie 102 am Wochenende	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. 30'-Takt samstags bis 20 Uhr, sonntags kein Angebotsausbau.

4	Postauto	30.103	Bern Bhf-Neufeld P+R: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag abgelehnt. Die Erfolgskontrolle ist in beiden Kriterien negativ. Im Rahmen des Bestellprozesses wird das Angebot optimiert, indem kaum benutzte Kurspaare wegfallen.
4	Bern-mobil	30.160	Konolfingen-Münsingen-Belp-Bern Flughafen: Einführung durchgehender 30'-Takt auf dem Linienabschnitt Konolfingen-Münsingen (von AS 2 zu 3)	1	Der Antrag wird abgelehnt. Die Zielwerte bzgl. Auslastung und Kostendeckung werden nicht erreicht. Ein Angebotsausbau ist nicht gerechtfertigt.
4	Postauto	30.321	Riggisberg -Toffen/Thurnen: Einführung von 2 separaten Linien 30.320 Riggisberg-Thurnen (von AS 3 zu 1) und 30.321 Riggisberg-Toffen (von AS 3 zu 2)	1	Der Antrag wird unterstützt. Dieser Antrag bezieht sich nur auf die Liniennummern. Er bedeutet noch keinen Angebotsausbau.
4	Postauto	30.321	Riggisberg -Toffen/Thurnen: Schliessung Taktlücke am Vormittag (+ 1 KP) Riggisberg-Thurnen auf der Linie 320 (von AS 3 zu 2)	1	Der Antrag wird unterstützt. Die zusätzlichen Kurse sollen jedoch auf der Linie 321 fahren, nicht auf der Linie 320, da so mehr Potenzial erschlossen wird.
4	Postauto	30.321	Riggisberg -Toffen/Thurnen: Ausbau Abendangebot (+ 3 KP) um ca. 22, 23 und 24 Uhr auf der Linie 321 Riggisberg-Toffen (von AS 3 zu 2)	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung kann kostenneutral erfolgen, da auch die Änderung gemäss Antrag 62 umgesetzt werden soll.
4	Postauto	30.323	Thurnen-Gurnigel-Schwarzenburg: Zusätzliche Kursfahrten Thurnen-Gurnigel anstelle Führung von Beiwagen in der Sommer- und Winterhochsaison an Samstagen und Sonntagen	2	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie erreicht die Zielwerte bzgl. Auslastung und Kostendeckung.
4	Postauto	30.472	Lützelflüh-Arni-Biglen: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Im Rahmen des Bestellverfahrens sollen Massnahmen zur Kostenreduktion vereinbart werden.
4	Postauto	30.550	Laupen-Gümmenen: Umsetzung mitgewirktes Konzept mit Eröffnung Rosshäuserntunnel spätestens im Dez. 2018 a) Linienabschnitt Laupen-Gümmenen (AS 1)	1	Der Antrag wird unterstützt. Auf dem Abschnitt Laupen - Gümmenen ist keine Änderung vorgesehen.

4	Postauto	30.550	Laupen-Gümmenen: Umsetzung mitgewirktes Konzept mit Eröffnung Rosshäuserntunnel spätestens im Dez. 2018 b) Angebot Korridor Gümmenen-Gurbrü (AS 2)	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie 550 wird via Rizenbach, Biberen, Ferenbalm und Jerisberghof nach Gurbrü verlängert.
4	Postauto	30.560	Mühleberg-Rosshäusern: Integration Schülerverkehr und bedürfnisgerechtes Minimalangebot weiterführen (Integration Schülerverkehr zwingend, ansonsten Aufhebung Angebot)	1	Der Antrag wird unterstützt. Es wird davon ausgegangen, dass es gelingt, den Schülerverkehr in die Linie zu integrieren.
4	Postauto	30.560	Mühleberg-Rosshäusern: Einführung Mittagsangebot im Falle Integration Schülerverkehr	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	Postauto	30.570	Brünnen-Mühleberg: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie ist zweckmässig. Die ungenügende Kostendeckung ist z.T. durch die ungünstigen Produktionsbedingungen begründet.
4	Postauto	30.611	Schwarzenburg-Riggisberg: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie ist zweckmässig. Die ungenügende Kostendeckung ist z.T. durch die ungünstigen Produktionsbedingungen begründet (Zuganschlüsse).
4	Postauto	30.613	Schwarzenburg-Albligen: Integration Schülerverkehr und bedürfnisgerechtes Minimalangebot weiterführen (Integration Schülerverkehr zwingend, ansonsten Aufhebung Angebot)	1	Die Linie soll aufgehoben werden. Die Linie erreicht die Minimalvorgaben nicht. Es ist nicht gelungen, den Schülerverkehr in die Linie zu integrieren. Es besteht ein separater, von der Gemeinde finanzierter Schülertransport.
4	Postauto	30.614	Riffenmatt-Riedacker: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt. Das Angebot ist optimiert.
4	Postauto	30.621	Oberbalm-Niederscherli: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie ist zweckmässig. Die ungenügende Kostendeckung ist z.T. durch die ungünstigen Produktionsbedingungen begründet.
4	Postauto	30.631	Köniz-Riggisberg: Einkürzung Angebot auf Linienabschnitt Köniz-Niedermuhlern am Abend nach 21 Uhr (nur umsetzbar, wenn Abendangebot auf der Linie 321 eingeführt wird)	1	Der Antrag wird unterstützt. Siehe Antrag zu Linie 30.321.

4	Postauto	30.781	Boll-Utzigen: Ausbau Angebot am Sonntagnachmittag (+ 2 KP) zum durchgehenden 60'-Takt	1	Der Antrag wird unterstützt. Umsetzung zusammen mit Antrag zu Linie 30.782.
4	Postauto	30.782	Boll-Utzigen Obermoos-Oberfeld-Boll: Ausbau Angebot am Sonntagnachmittag (+ 2 KP) zum durchgehenden 60'-Takt	1	Der Antrag wird unterstützt. Umsetzung zusammen mit Antrag zu Linie 30.781.
4	Postauto	30.791	Worb Dorf-Walkringen: Ausbau Abendangebot (+ 3 KP) nach 20 Uhr (von AS 1 zu 2)	1	Der Antrag wird unterstützt. Umsetzung zusammen mit Antrag zu Linie 30.793.
4	Postauto	30.793	Worb Dorf-Grosshöchstetten: Ausbau Abendangebot (+ 3 KP) nach 21 Uhr auf dem Linienabschnitt Worb Dorf-Schlosswil (von AS 1 zu 2)	1	Der Antrag wird unterstützt. Umsetzung zusammen mit Antrag zu Linie 30.791.
4	Postauto	30.794	Worb Dorf-Rüfenacht: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die Erfolgskontrolle ist in beiden Kriterien negativ. Im Rahmen des Bestellprozesses muss die Linie optimiert werden.
4	STI	31.044	Oberdiessbach-Linden-Heimenschwand: Ausdehnung Betriebszeit am Abend Montag-Freitag (+ 1 KP) um 20 Uhr	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie erreicht den Zielwert bzgl. Nachfrage.
4	BLS	301	S1 Bern - Fribourg: Ausdehnung 30'-Takt nach 20 Uhr bis Mitternacht (+ 4 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt. Der Angebotsausbau setzt die Mitbestellung des Kantons Freiburg voraus.
4	BLS	302	S2 Laupen - Bern - Langnau: Ausdehnung 30'-Takt nach 21 Uhr bis Mitternacht (+ 3 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt. Der Angebotsausbau setzt die Mitbestellung des Kantons Freiburg voraus.
4	BLS	303	S31: Angebot S31 Bern-Belp im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	BLS	303	S31: Zusätzliche Verlängerung S31 von/nach Biel in HVZ	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	BLS	303	S31: Äste Mueb und Belp: Ausdehnung Betriebszeiten S31 auf die Randzeiten nach 21 Uhr und auf das Wochenende	2	Der Antrag wird abgelehnt. Das Nachfragepotenzial in Randzeiten und an Wochenenden ist zu gering.
4	BLS	305	S51: Angebot Bern-Bern Brünnen Westside im bestehenden Umfang weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	BLS	305	S52: Einführung des Halts Stöckacker		Einführung nach Inbetriebnahme des Rosshäusertunnels (spätestens Dez. 2018).

4	BLS	305	S5: Einführung des Halts Rosshäusern (½-Std-Takt Rosshäusern)		Einführung nach Inbetriebnahme des Rosshäusertunnels (spätestens Dez. 2018).
4	RBS	307	S7: Verdichtung Mittagsangebot im Abschnitt Bern–Bolligen zum 7.5'-Takt (+ 9 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt. Es ist ausserdem vorgesehen, den 7½'-Takt am Morgen um eine halbe Stunde zu verlängern.
4	RBS	308	S8-Verlängerung v/n Bätterkinden; Beschleunigung RE (ohne Halte Grafenried, Büren z.H., Schalunen)		Angebotsausbau gemäss 2. TE. Einführung für 2021 vorgesehen.
4	RBS	308	RE: Ausdehnung 15'-Takt tagsüber (Mo-Fr, +16 KP)		Angebotsausbau gemäss 2. TE. Einführung für 2021 vorgesehen. Setzt Mitbestellung des Kantons Solothurn voraus.
4	BLS	340	Burgdorf-Konolfingen-Thun: Ausdehnung des 30'-Takt bis 21.30 Uhr (+ 1 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	BLS	340	Burgdorf-Konolfingen-Thun: Ausdehnung 30'-Takt von 21.30 Uhr bis Mitternacht (+ 3 KP, von AS 3 zu 4)	2	Der Antrag wird abgelehnt. Die ungenügende Zielerreichung bzgl. Auslastung und Kostendeckung lässt einen Angebotsausbau nicht zu.
4	Bernmobil	30.003 30.006 30.007 30.008 30.009 30.010 30.011 30.012 30.017 30.019 30.020 30.021	Ausdehnung der abendlichen Betriebszeiten bis ca. 01.00Uhr im bestehenden Randstundentakt auf folgenden Buslinie 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21 und sämtliche Tramlinien	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Das Abendangebot auf den städtischen Hauptlinien soll nur an Wochenenden ausgedehnt werden. Die Zugsankünfte am Bahnhof Bern um 1 Uhr sollen abgenommen werden. Das betrifft ausser den im Antrag aufgeführten Linien auch die Linie 101.
4	Bernmobil	30.029 a	Niederwangen-Ried-Köniz-Wabern Lindenweg: Mo-Fr: 6.00-20.30 Uhr (15'-Takt), 20.30-22.00Uhr (30'-Takt); Samstag: 7.00-20.30Uhr (15'-Takt), 20.30-22.00Uhr (30'-Takt) Sonntag: 08.30-22.00Uhr (30'-Takt)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die Linienführung der Linie 29 wird gemäss Konzept der RK angepasst, z.T. in Abhängigkeit von der Einführung der neuen Linie (Versuchsbetrieb). Die Ausdehnung der Taktzeiten wird abgelehnt.

4	Bern-mobil	30.029 b (neu)	Bern Brünnen - Niederwangen - Köniz - Kleinwabern: Versuchsbetrieb, Mo-Fr 6.00-20.30 Uhr (30'-Takt), Samstag: 07.00-20.30 Uhr (30'-Takt), Sonntag kein Angebot	1	Der Antrag wird unterstützt. Über die Einführung einer neuen Linie als Versuchsbetrieb entscheidet der RR. Nicht Inhalt des AGB.
4	RBS	30.046 30.047	Bolligen-Habstetten-Lutertal: A: Taktverdichtung Montag-Freitag von 8 bis 11 Uhr zum integralen 15'-Takt	3	Der Antrag wird abgelehnt.
4	RBS	30.046 30.047	B: Früherer Betriebsbeginn Sonntagmorgen (8 anstatt 9 Uhr)	2	Der Antrag wird abgelehnt. Das Potenzial ist zu gering.
4	Postauto	30.102 30.104 30.105	A: Zusatzkurse bzw. Entlastungskonzept HVZ Morgen, aus Kapazitätsgründen	1	Der Antrag wird unterstützt. Zusatzkurse in der HVZ ab ca. Ortschwaben.
4	Postauto	30.161 30.162 30.163	Ortsbus Münsingen: Angebot im bestehenden Umfang weiterführen und die im Angebotskonzept Orts- und Regionalbus Münsingen erarbeiteten Massnahmen umsetzen	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Linien wurden ausgeschrieben. Ab Fahrplan 2018 werden die Linien bei Bernmobil bestellt.
4	Bern-mobil	30.331 30.332	Belp Bhf - Riedli sowie Belp Bhf - Aemmenmatt (Ortsbus Beld): Angebotsreduktion Linie 331 um 3 KP und Linie 332 um 4 KP in verkehrsschwachen Zwischenzeiten und Abstufung Linien 331 und 332 (von AS 3 zu 2)	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	RBS	30.871 30.883 30.898	Neues Angebotskonzept im Raum Lyss-Münchenbuchsee-Solothurn umsetzen (von AS 1 zu 2 Linie 30.871) (inkl. Haltestellenverlegung und Busbeschleunigung in Münchenbuchsee)	1	Der Antrag wird unterstützt. Einführung des neuen Konzepts im Fahrplan 2021 (mit 15'-Takt des RE Bern - Solothurn wegen der Anschlüsse der Linie 871 in Jegenstorf).
4	?	neu	Bern-Breitenrain-Ostermündigen Bhf - Oberfeld: Versuchsbetrieb, Mo-Fr 6.00-20.00Uhr (15'-Takt), 20.00-22.00h (30'-Takt), Samstag 6.00-22.00h (30'-Takt), Sonntag kein Angebot	1	Das Anliegen ist grundsätzlich gerechtfertigt. Die Entscheidkompetenz für die Einführung liegt beim Regierungsrat.
4	?	neu	Bern-Europaplatz-Eigerplatz-Thunplatz-Brunnadernstrasse: Versuchsbetrieb, Mo-Fr: 6-22Uhr (15'-Takt), Sa & So kein Angebot. Festlegung definitive Linienführung und Lage der Hst. in Absprache mit Kanton, TU & Strasseneigentümern	1	Das Anliegen ist grundsätzlich gerechtfertigt. Die Entscheidkompetenz für die Einführung liegt beim Regierungsrat.

4	?	neu	Münsingen-Trimstein: Finanzielle Unterstützung für Einführung einer neuen ÖV-Verbindung in Form eines Bürgerbusses; Federführung für Umsetzung liegt bei Gemeinde Münsingen	1	Das Anliegen ist grundsätzlich gerechtfertigt. Die Entscheidungskompetenz für die Einführung liegt beim Regierungsrat..
4	BLS	S1, S2, S3, S51 S7, S8	Ausdehnung der abendlichen Betriebszeiten bis ca. 01.00Uhr im bestehenden Randstundentakt auf folgenden S-Bahn-Linien: S1, S2, S3, S51, S7, S8	1	Der Antrag wird abgelehnt. Die Kosten für die Umsetzung des Antrags wären sehr hoch.
4	?		Unterstützung der RKBM für die Durchführung einer ZMB zum ÖV Bern-Köniz mit besonderem Fokus auf die Feinverteilerfunktion und die Entastung der Linie 10		Der Antrag ist nicht Bestandteil des Angebotskonzept. Eine entsprechende Studie wird unterstützt. Die Form und Federführung ist noch festzulegen.
5	STI	31.001	Gwattzentrum – Spiez: Verdichtung zum 15'-Takt (Mo-So +40 KP)	1	Eine Verdichtung zum 15-Min-Takt ist nicht kompatibel mit dem 10-Min-Takt ab Gwatt, Deltapark bis Thun. Stattdessen wird das Anliegen in Form einer Verdichtung im 10-Min.-Takt zur HVZ zwischen Gwatt, Deltapark und Spiez (oder ggf. mit einer anderen geeigneteren Verdichtung) unterstützt.
5	STI	31.003	Verlängerung bis Heimberg: Aufnahme der Verlängerung ins Grundangebot (Mo – Sa +36 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt. Siehe dazu Kap. 6.7.2 des Berichts.
5	STI	31.003	Verlängerung bis Heimberg: Ausbau des Angebots am Wochenende (So +36 KP)	2	Heimberg ist bereits mit zwei Bahnhaltstellen erschlossen. Ein Ausbau des Sonntagsangebots wird deshalb als nicht verhältnismässig erachtet. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.003	Thun - Blumenstein: Zusätzlicher Kurs am Morgen ab Blumenstein 5.49 Uhr (Mo-Sa +1 KP)	2	Das Anliegen für ein zusätzliches Kurspaar (jedoch nur von Mo - Fr) wird unterstützt.

5	STI	31.004	Thun Bhf - Lerchenfeld: Verdichtung zum 10'-Takt (Mo-Sa +28 KP)	2	Die Linie ist betrieblich durchgebunden mit der Linie 6. Die zusätzlichen Kosten für einen unterschiedlichen Takt auf den beiden Linien sind erheblich. Zudem sollen zuerst die Resultate der anstehenden Planungen im Raum des ESP Thun Nord abgewartet werden. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.006	Thun Bhf - Westquartier: Verdichtung zum 10'-Takt (Mo-Sa +28 KP)	2	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.021	Thun - Oberhofen - Interlaken: Verdichtung zum 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun - Oberhofen (Mo-Sa +28 KP)	3	Das Anliegen wird von der Gemeinde Sigriswil abgelehnt und durch die Region deshalb nicht unterstützt. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.021	Thun - Oberhofen: 15'-Takt zwischen 20.00 – 21.30 Uhr (Mo-So +2 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
5	STI	31.021	Thun - Oberhofen: 15'-Takt zwischen 21.30 – 00.00 Uhr und 30'-Takt zwischen 00.00 – 00.30 Uhr (Do-So +6 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
5	STI	31.024	Oberhofen - Sigriswil: Zusätzliche Kurspaare Abends um 20.00 und 21.00 Uhr ab Thun bzw. 20.15 und 21.15 ab Oberhofen (Mo-So +2KP)	3	Das Anliegen wird von der Gemeinde abgelehnt, zudem werden die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.031	Thun - Goldiwil - Heiligenschwendi: Schliessen der 1.5h-Lücke am Mittag und am Abend (Mo-So +2 KP)	1	Das Anliegen wird unterstützt, erübrigt sich jedoch, da der unteensteinende Antrag umgesetzt wird.
5	STI	31.031	Thun - Goldiwil - Heiligenschwendi: Durchgehender Halbstundentakt (nicht nur HVZ) an Werktagen zwischen 5.30-20.00 Uhr (Mo-Fr +10 KP, Angebotsstufe 3)	2	Der Antrag wird unterstützt.

5	STI	31.033	Thun - Teuffenthal: Schliessung der best. Taktlücken (Mo-Sa +3 KP)	2	Der Zielwert zur Kostendeckung ist nur knapp übertroffen. Das Anliegen zur Schliessung der Taktlücken und zur Verbesserung des Abendangebots wird unterstützt, die Angebotsstufe bleibt unverändert.
5	STI	31.033	Thun - Teuffenthal: Verbesserung des Abendangebots (Mo-Sa +2 KP)	2	Der Zielwert zur Kostendeckung ist nur knapp übertroffen. Das Anliegen zur Schliessung der Taktlücken und zur Verbesserung des Abendangebots wird unterstützt, die Angebotsstufe bleibt unverändert.
5	STI	31.042	Thun - Fahrni - Schwarzenegg - Heimenschwand: zusätzl. KP am Abend (Mo-Sa +1 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
5	STI	31.043	Thun - Emberg - Kreuzweg - Hei- menschwand: Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt (Mo-Fr +3 KP, Sa +4 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
5	STI	31.043	Heimenschwand - Wangelen: Aufnahme der Zusatzschlaufen ins Grundangebot	2	Die 4.5 Zusatzschlaufen werden überwiegend für Schulbedürfnisse gefahren. Sie verkehren heute nur zu Schulzeiten und liegen ausserhalb der ÖV-Taktzeiten. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.044	Oberdiessbach - Heimenschwand: Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stunden- takt (Mo-Fr +5 KP, Sa +6 KP)	2	Das Angebot wurde 2016 um +1 KP erweitert. Die Linie hat ungünstige Bahnanschlüsse in O'diessbach und liegt grösstenteils in RK BM. Falls das Angebot ausgebaut werden soll, dann nur auf Basis eines mit BLS, STI, RKBM & RVK 5 abgestimmten Konzeptes. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.044	Oberdiessbach - Heimenschwand: Erweiterung des Abendangebots (Mo-Fr +1 KP, Sa +2 KP)	2	Der Antrag wird abgelehnt. Jedoch wird der Antrag der RKBM zum Abendangebot unterstützt (nur Mo-Fr).

5	STI	31.053	Blumenstein - Wattenwil - Seftigen: Zusätzliches Kurspaar ab Blumenstein um 20.21 Uhr (Mo-Fr +1 KP)	2	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.053	Blumenstein - Wattenwil - Seftigen: zusätzliche HVZ-Anbindung zum Bahnhof Burgistein (Mo-Fr +5 KP)	2	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Zudem sind die Auswirkungen auf den Schultransport nicht hinreichend geklärt. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.055	Thun-Wimmis: Zusätzlicher Abendkurs ab Thun um 19.02 Uhr (Mo-Fr +1KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
5	Postauto	31.061	Spiez – Krattigen – Aeschi: Verdichtung zum 30'-Takt zu HVZ zwischen 17.00-19.00 Uhr (Mo-Fr +2 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
5	Postauto	31.065	Spiez - Faulensee: Kurse am Morgen nicht nur Mo - Fr, sondern auch am Wochenenden (Sa/So +2 KP)	2	Der Morgenkurs 7.02 Uhr ab Faulensee wird zusätzlich samstags im Rahmen des neuen Angebotes auf der Linie 31.065 berücksichtigt. Die übrigen Anliegen werden abgelehnt.
5	Postauto	31.210	Frutigen - Reichenbach - Spiez: zusätzlich auch Ortsteil Faltschen erschliessen (Mo-Fr +6 KP, optional +2 KP im Winter)	2	Das Gebiet Faltschen kann weder als zusammenhängend überbaut bezeichnet werden noch weist es eine genügende Anzahl Einwohner / Arbeitsplätze auf und ist somit nicht erschliessungsberechtigt. Zudem wäre die Nutzung der Standzeiten in Frutigen für die Erschliessung Faltschen mit erheblichen Nachteilen (wegfallende Anbindung an Lötschberger) verknüpft. Der Antrag wird abgelehnt.
5	Postauto	31.220	Änderung der Linienführung zur Erschliessung des Altersheims Reichenbach, falls neue Linie Frutigen – Reichenbach - Faltschen nicht eingeführt wird.	2	Eine zusätzliche Stichfahrt auf dem Weg v/n dem Kiental wird als wenig sinnvoll erachtet. Der Antrag wird abgelehnt.

5	AFA	31.230	Frutigen - Kandersteg: Zusätzliches Kurspaar am Morgen ab Frutigen ab 05.30 & Kandersteg ab 06.00 Uhr (Mo-Fr +1 KP)	2	Der Antrag wird unter- stützt.
5	AFA	31.232	Adelboden, Ausserschwand - Un- ter dem Birg: Zusatzkurse für Schüler und Pend- ler (Mo-So +2 KP, ein weiteres KP zusätzlich nur in der Zwischensai- son)	1	Ein zusätzliches Kurspaar um 7 Uhr ist vertretbar, sofern das entsprechende Bedürfnis bzw. das Poten- tial ausgewiesen werden kann.
5	AFA	31.235	Adelboden, Ausserschwand - Alpi- na: Aufnahme der Linie ins reguläre Angebot (Mo-So +5 KP)	2	Das Gebiet Ausser- schwand ist bereits durch die Linie 31.232 erschlos- sen. Das Gebiet rechts der Entschlinge (mit dem Hotel Alpina) kann weder als zusammenhängend über- baut bezeichnet werden noch weist es eine genü- gende Anzahl Einwohner / Arbeitsplätze auf. Der An- trag wird abgelehnt.
5	AFA	31.236	Adelboden, Post – Schermtanne: Aufnahme der Linie ins reguläre Angebot (Mo-So +7 KP)	2	Das Gebiet Stiegel- schwand kann weder als zusammenhängend über- baut bezeichnet werden noch weist es eine genü- gende Anzahl Einwohner / Arbeitsplätze auf. Der An- trag wird abgelehnt.
5	Postauto	31.260	Oey-Diemtigen - Grimmialp: Zusätzliche Pendlerkurse (Mo-Fr +1 KP)	2	Die vorhandene Nachfrage auf dem ersten Kurs recht- fertigt einen zusätzlichen, noch eine Std früheren Kurs nicht, zumalen die Schüler und Schülerinnen um diese Zeit gänzlich fehlen dürften. Der Antrag wird abgelehnt.
5	Postauto	31.260	Oey-Diemtigen - Grimmialp: Aufnahme der saisonalen Winter- kurse ins Grundangebot (Mo-So +2 KP)	1	Der zusätzliche Morgen- kurs hilft den regulären Kurs an Spitzentagen zu entlasten, wie die Erfah- rung Nachfrage zeigt. Das Anliegen für einen Zusatz- kurs am Morgen (nur Sa und So) wird unterstützt. Die übrigen Anliegen wer- den aufgrund der schwach- en Nachfrage abgelehnt.

5	AFA	31.280	Lenk - Aegerten - Lenk: Aufnahme der Linie ins reguläre Angebot (Mo-So +9 KP, Schulbetrieb +4 KP)	1	Das Gebiet um die Haltestelle Lenk, Stein kann weder als zusammenhängend überbaut bezeichnet werden noch weist es eine genügende Anzahl Einwohner / Arbeitsplätze auf. Der Antrag wird abgelehnt.
5	AFA	31.282	Lenk - Iffigenalp: Aufnahme von Abschnitt Lenk – Hubelmatte ins reguläre Angebot (Mo-So +12 KP)	2	Das Gebiet um die Haltestellen Lenk, Blatti und Lenk, Mittagshorn kann weder als zusammenhängend überbaut bezeichnet werden noch weist es eine genügende Anzahl Einwohner / Arbeitsplätze auf. Zudem weist die Studie der Metron vom 29.02.2012 bereits darauf hin, dass die Minimalanforderungen der AGV nicht erreicht werden können. Der Antrag wird abgelehnt.
5	AFA	31.283	Lenk - Metschbahnen - Simmenfälle: Zusätzliche Kurspaare am Abend (Mo-So +2 KP)	2	Eine Begründung, wieso das Abendangebot auf dieser auf touristische Nutzung aufgerichteten Linie ausgebaut werden soll, fehlt. Der Antrag wird abgelehnt.
5	MOB	120	Zweisimmen - Saanen (- Montreux): Ausschöpfen der Angebotsstufe 2 (25 KP), dadurch Gewährleistung eines auf die Einführung TGP abgestimmten Fahrplans 2019ff mit guten Anschlüssen von/nach den Regio- und RE-Zügen im Simmental	2	Der Antrag wird unterstützt.
5	BLS	320	Spiez - Zweisimmen: Taktvereinheitlichung am Abend (Mo-So +1 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
5	BLS	320	Spiez - Zweisimmen: Integraler RE-Halt in Därstetten	2	Ein integraler RE-Halt ist wegen fehlender Fahrzeit und knappen Anschlüssen in Spiez nicht möglich. Zudem ist das Potenzial bescheiden. Der Antrag wird abgelehnt.

5	BLS	320	Spiez - Zweisimmen: Einführung des RE-Studentakts ergänzend zum TransGoldenPass- Angebot (+6 KP)	3	Die Auslastung ist teil- bzw. zeitweise sehr gering, zudem soll zuerst die Ent- wicklung des TGP abge- wartet werden, bevor über weitere Ausbauschritte entschieden wird. Weiter ist der Fahrplan bis zur Inbetriebnahme des Aus- baus bei Lattigen unre- gelmässig und ver- spätungsanfällig. Der An- trag wird abgelehnt.
5	BLS	330	Spiez - Frutigen (Regio): Studentakt von 06.00 – 20.00 Uhr (Mo-So +8 KP)	2	Die gute Auslastung er- möglicht einen massvollen Ausbau zur HVZ. Die in- tegrale Verdichtung wird aus finanziellen Gründen (KDG) abgelehnt.
5	BLS	340	Burgdorf-Konolfingen-Thun: Ausdehnung des 30'-Takt bis Mit- ternacht (+ 4 KP, AS von 3 zu 4)	2	Die Zielwerte zur Auslas- tung und zur Kostende- ckung werden nicht er- reicht. Diese Werte wür- den bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
5	BLS	340	Regio Thun-Konolfingen-Burgdorf: Zusätzlicher Regio xx.24 ab Thun (3. Produkt) von 06.00 – 20.00 Uhr (Mo-So +9 KP)	2	Die Zielwerte zur Auslas- tung und zur Kostende- ckung werden nicht er- reicht. Diese Werte wür- den bei einem weiteren Ausbau noch mehr sinken. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.001 31.002 31.003 31.004 31.005 31.006	alle Stadtlinien 1 - 6: 15'-Takt zwischen 20.00 – 21.30 Uhr (Mo-So total +16 KP)	2	Ein dichterer Takt am Abend steigert die Attrakti- vität deutlich und ver- spricht eine Nachfrage- steigerung. Der Antrag wird unterstützt.
5	STI	31.001 31.002 31.003 31.004 31.005 31.006 31.021	Frühkurs auf allen Stadtlinien 1 - 6 sowie Linie 21: mit Anschluss auf IC nach Bern um 05:30 Uhr (Mo-Fr je +1 KP)	2	Im Quervergleich sind die beantragten Frühkurse früher als in Biel und Bern. Zudem ist Art. 5, Abs. 3 AGV zu beachten. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.001 31.002 31.005	Stadtlinien 1,2 und 5: 15'-Takt zwischen 21.30 – 00.00 Uhr und 30'-Takt zwischen 00.00 – 00.30 Uhr (Do-Sa+24 KP)	2	Ein dichterer Takt am Abend steigert die Attrakti- vität deutlich und ver- spricht eine Nachfrage- steigerung. Der Antrag wird unterstützt.

5	STI	31.041 31.042	Thun - Schwarzenegg - Innerez/Heimenschwand: Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt zwischen Thun und Schwarzenegg (Mo-Sa +1.5 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
5	STI	31.050 31.051	Thun - Uebeschi/Wattenwil - Blumenstein: Verdichtung zum 15'-Takt zwischen 06.30 – 07.30 Uhr und 17.30 – 18.30 Uhr (Mo-Fr +4 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
5	STI	31.050 31.051	Thun - Uebeschi/Wattenwil - Blumenstein: Zwei separate Kurse anstelle des Rundkurses um 20.07 Uhr ab Bahnhof Thun (Mo-So +1 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
5	BLS	320 330	Bern - Spiez - Zweisimmen/Brig: zusätzliche RE-Frühverbindungen ab Bern (Mo-Fr +2 KP, Sa/So +1 KP)	1	Mit der Einführung TGP ist ein neues RE-Angebot (Mo - Fr) Spiez ab 06:36 nach Zweisimmen vorgesehen. In Spiez besteht Anschluss vom IC Bern ab 6.04. Weitere, noch frühere Verbindungen werden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit abgelehnt.
5	BLS	320.x	Boltigen - Zweisimmen (Bahnergängung): Einführung eines durchgehenden Busangebots auch am Wochenende (Sa/So +8 KP)	2	Ein weiterer Ausbau lässt sich nicht rechtfertigen. Der Antrag wird abgelehnt.
5	BLS	320.x	Bahnergängung Boltigen-Zweisimmen: Zusatz-KP am Morgen (Mo-Sa +1 KP)	2	Ein weiterer Ausbau lässt sich nicht rechtfertigen. Der Antrag wird abgelehnt.
6	STI	31.021	Beatenbucht - Interlaken: Zusätzliche Kurse morgens und abends (Mo – Fr +3 KP)	2	Das Potenzial wird als gering eingestuft. Der Antrag wird abgelehnt.
6	Postauto	31.101	Beatenberg - Interlaken-West: Halbstündliche Verbindung in Spitzenzeiten saisonal	2	Aufgrund der guten Nachfrage wird der Antrag unterstützt.
6	Postauto	31.101	Beatenberg - Interlaken-West: Täglicher Stundentakt bis 23.00 Uhr	1	Der Antrag wird unterstützt.
6	Postauto	31.102	Interlaken West - Interlaken Ost - Ringgenberg (- Niederried): Halbstündliche Verbindung bis ca. 19.30 Uhr nach Interlaken West auch am Wochenende	1	Die Nachfrage am Wochenende ist gut, Der Antrag wird unterstützt.
6	Postauto	31.102	Interlaken West - Interlaken Ost - Ringgenberg (- Niederried): Linienverlängerung nach Niederried (+ 4 KP)	1	Niederried ist durch Bahnlinie 470 erschlossen. Die Linienverlängerung dient überwiegend Schulbedürfnissen. Der Antrag wird abgelehnt.

6	Postauto	31.105	Unterseen-Interlaken-Wilderswil: Abendangebot Spital – Gsteigwiler im Stundentakt	1	Für den Linienast Interlaken - Gsteigwiler wird der Antrag unterstützt. Auf dem Linienast Interlaken - Unterseen werden die Zielwerte zur Auslastung und Kostendeckung nicht erreicht. Diese Werte würden bei einem Ausbau weiter sinken. Der Antrag wird für diesen Linienast abgelehnt.
6	Postauto	31.105	Unterseen-Interlaken-Wilderswil: Verlängerung Abendangebot bis Manor Farm	1	Der Antrag wird unterstützt.
6	Postauto	31.105	Unterseen-Interlaken-Wilderswil: Halbstundentakt bis Gsteigwiler	2	Voraussichtlich zu geringes Bedürfnis. Der Antrag wird abgelehnt.
6	Postauto	31.105	Unterseen-Interlaken-Wilderswil: Verdichtung Interlaken West – Wilderswil zum Viertelstundentakt (von AS 3 auf 4)	2	Die heutige Lösung mit Beiwagen ist effizienter, und bedürfnisgerechter, da die Zugsanschlüsse in Wilderswil sehr wichtig sind und weil die Beiwagen der Nachfrage entsprechend eingesetzt werden können. Der Antrag wird abgelehnt.
6	Postauto	31.105	Unterseen-Interlaken-Wilderswil: Erste Verbindung früher, damit Interlaken West aus Matten vor 06.00 Uhr erreicht wird	1	Der Antrag wird unterstützt.
6	Postauto	31.141	Lauterbrunnen-Stechelberg: Takt- lücke 22.35 ab Lauterbrunnen schliessen, Anschluss von BOB.	1	Der Antrag wird unterstützt.
6	Postauto	31.141	Lauterbrunnen-Stechelberg: Sai- sonal schliessen der Taktlücken, Halbstundentakt bis 19.35 Uhr (von AS 2 auf 3)	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie wird der Angebotsstufe 3 zugeordnet.
6	BLS	310	Spiez - Interlaken Ost: Direkte stündliche Verbindung nach Zü- rich/Zürich Flughafen	1	Angebote des Fernverkehrs sind nicht Bestandteil des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs. Stündliche Direktverbindungen sind auch nach der Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld nicht absehbar, vorgesehen sind zweistündliche Verbindungen. Der Antrag wird abgelehnt.

6	BLS	310	Spiez - Interlaken Ost: Durchgehender Halbstundentakt im Fernverkehr.	1	Das Anliegen ist bekannt und von kantonaler Bedeutung. Allerdings ist es nicht Bestandteil des kantonalen Angebotskonzeptes.
6	BLS Bus	310	Spiez - Interlaken Ost: Anpassen Abendangebot mit einem zusätzlichen Kurs auf Teilstrecke	1	Der Antrag wird unterstützt.
6	BLS	310	Ev. Umsetzen des noch nicht bekannten Ergebnisses der Umstellungsstudie für das Regio-Angebot auf der Linie Spiez – Interlaken (noch Abklärungen erforderlich)		Die Bedienung von Leissigen und Därliigen wird von der Bahn auf Bus umgestellt werden. Der Regio verkehrt 2-stündlich ohne Halt zwischen Spiez und Interlaken, der Bus stündlich ggf. mit Verdichtungen zur HVZ v/n Spiez. Das Fahrplanangebot der Buslinie ist im Rahmen der Detailplanung zu klären.
6	BOB	312	Interlaken-Grindelwald: Stündliche Zusatzzüge in Lastrichtung in der Wintersaison	1	Das Anliegen ist ohne Infrastrukturausbau nicht umsetzbar. Der Antrag wird abgelehnt.
6	ZB	470	Meiringen - Interlaken Ost: Rückverlegung der Kreuzungsstelle von Chäppeli auf den Brünig	1	Das Anliegen ist bei der zb in Prüfung. Die Machbarkeit ist noch nicht abschliessend geklärt.
6	ZB	470	Meiringen - Luzern: Ausbau Abendangebot über den Brünig	2	Die Nachfrage ist voraussichtlich sehr gering und der Ausbau teuer. Der Antrag wird abgelehnt.
6	ZB	470	Meiringen - Interlaken Ost: Saisonale Verdichtungszüge	1	Das Anliegen ist bereits umgesetzt.
6	BOB/ Postauto	311 312 31.104	Erschliessung ESP Flugplatz mit neuer Haltstelle oder mit dem Ortsbus (noch Abklärungen erforderlich)		Die Haltestelle ist für STEP AS30 angemeldet.
6	BOB	311/31 2	Interlaken-Wilderswil-Lauterbrunnen-Wengen und Interlaken-Grindelwald: durchgehender Halbstundentakt tagsüber	1	Der Antrag wird unterstützt.