



Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027 – 2030

Bearbeitungsdatum 13. Mai 2025
Dateiname Angebotskonzept 2027_2030.docx

Herausgabe AÖV - BVD 13.05.2025

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse	6
2.1	Planungsprozesse	6
2.1.1	Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur	6
2.1.2	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene)	7
2.1.3	RGSK und Agglomerationsprogramme	7
2.2	Finanzierung der Infrastruktur	8
2.2.1	Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Infrastruktur	8
2.2.2	Kantonale ÖV-Investitionsbeiträge	9
2.3	Finanzierung des Angebots	10
2.3.1	Zuständigkeiten bei der Finanzierung des Angebots	10
2.3.2	Angebotsbestellung im Regional- und Ortsverkehr	10
2.4	Güterverkehr	11
3	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und der Mobilität in den letzten Jahren	14
3.1	Entwicklung der Mobilität	14
3.2	Qualität der ÖV-Erschliessung	15
3.3	Entwicklung im Fernverkehr	16
3.4	Entwicklung des ÖV im Kanton Bern	17
3.4.1	S-Bahn Bern	19
3.4.2	RVK Biel - Seeland - Berner Jura	20
3.4.3	RVK Oberraargau	22
3.4.4	RK Emmental	22
3.4.5	RK Bern-Mittelland	23
3.4.6	RVK Oberland-West	25
3.4.7	RK Oberland-Ost	27
3.4.8	Moonliner	27
3.5	Entwicklung Kosten und Erlöse der vom Kanton bestellten ÖV-Angebote	28
3.6	Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr	30
3.7	Qualität des öffentlichen Verkehrs	30
3.8	Entwicklung der ÖV-Infrastruktur	34
3.9	Entwicklung Libero-Tarifverbund	37
3.9.1	Libero-Tarifverbund	37
3.9.2	Preisentwicklung Libero-Tarifverbund	38
4	Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung	41
4.1	Grundlagen und Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	41
4.2	Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr	43
4.3	Weiterentwicklung der kantonalen Angebotsverordnung	44
4.4	Grundsätze für die Tarifgestaltung	46
4.5	Investitionsgrundsätze	47
4.5.1	Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen	47
4.5.2	Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Behinderungen	47
5	Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern	49
5.1	Internationaler Verkehr	49
5.2	Fernverkehr	50
5.3	S-Bahn Bern und Regionalverkehr	53
5.4	Entwicklung der Bahninfrastruktur	56
5.5	Entwicklung der Infrastruktur für die städtische Erschliessung in Bern	57
6	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2027 – 2030	60
6.1	RVK Biel-Seeland-Berner Jura	60
6.1.1	Bahnlinien	60

6.1.2	Buslinien	60
6.1.3	Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne	61
6.2	RVK Oberaargau	61
6.2.1	Bahnlinien	61
6.2.2	Buslinien	61
6.2.3	Feinverteiler Agglomeration Langenthal	62
6.3	RK Emmental.....	62
6.3.1	Bahnlinien	62
6.3.2	Buslinien	62
6.4	RK Bern - Mittelland.....	62
6.4.1	Bahnlinien	62
6.4.2	Buslinien	63
6.4.3	Feinverteiler Agglomeration Bern	64
6.5	RVK Oberland West.....	65
6.5.1	Bahnlinien	65
6.5.2	Buslinien	65
6.5.3	Feinverteiler Agglomeration Thun	65
6.6	RK Oberland Ost	66
6.6.1	Bahnlinien	66
6.6.2	Buslinien	66
6.6.3	Feinverteiler Agglomeration Interlaken	67
6.7	Entwicklung des Nachtangebots	67
6.8	Bedarfsangebote im Kanton Bern	67
6.9	Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe	68
6.10	Tarife und Distributionssysteme.....	69
6.11	Verkehrsdrehscheiben	70
7	Verzeichnisse und Anhang	72
	Abkürzungsverzeichnis	72
	Quellenverzeichnis.....	74
	Anhang I Erfolgskontrolle	75
	Anhang II Sollzustand Angebotskonzept 2027 - 2030	76
	Anhang III Sollzustand Angebotskonzept 2027 - 2030 Ortsverkehr.....	77
	Anhang IV Nachtlinien 2027 – 2030.....	78
	Anhang V Anträge der RK/RVK	79

1 Einleitung

Der Regierungsrat legt gemäss Artikel 13 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) dem Grossen Rat periodisch einen Bericht über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung sowie einen Bericht über die Investitionsplanung vor.

Der Grosse Rat beschliesst gemäss Artikel 14 ÖVG, gestützt auf diese Berichte, über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsbeschluss) und über den Rahmenkredit für die Finanzierung der Investitionen des öffentlichen Verkehrs (Investitionsrahmenkredit ÖV).

Das vorliegende Angebotskonzept 2027 - 2030 vermittelt ein Gesamtbild über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der letzten Jahre und über die mittel- bis langfristig angestrebte ÖV-Entwicklung im Kanton Bern. Kapitel 3 und 0 des Angebotskonzepts entsprechen dem Bericht gemäss ÖVG (Art. 13): Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022-2025 wird aufgezeigt und die voraussichtlichen Inhalte des Angebotsbeschlusses 2027-2030 sind dargestellt. Im Angebotskonzept werden zudem das Umfeld und die Rahmenbedingungen sowie die Zielsetzungen der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs dargestellt.

Wichtige Grundlagen für den vorliegenden Bericht sind die sechs regionalen Angebotskonzepte, die von den Regionalkonferenzen (RK) bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) erarbeitet werden. Die regionalen Angebotskonzepte 2027-2030 wurden Ende Februar 2025 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. Eine wesentliche Grundlage für die Investitionsplanung sind die entsprechenden Planungen der Transportunternehmen (TU).

Das vorliegende kantonale Angebotskonzept wird nach der Fachkonsultation als Bericht zum Öffentlichen Verkehr in aktualisierter Form eine Beilage für den Angebotsbeschluss und den Investitionsrahmenkredit ÖV darstellen, welche dem Grossen Rat vorgelegt werden.

Die auf Seite Bund im Raum stehenden Sparmassnahmen sind im aktuellen Dokument nicht berücksichtigt. Sollten die Sparmassnahmen in der Höhe von jährlich CHF 200 Mio. im regionalen Personenverkehr (RPV) durch die Räte bestätigt werden, hätte das einschneidende Massnahmen zur Folge. Bezogen auf den Kanton Bern denkbar sind Tariferhöhungen, Verzicht auf Angebotsausbauten und allenfalls sogar ein Abbau von Angeboten. Eine Kompensation der eingesparten Bundesgelder durch Kantonale Beiträge ist nicht vorgesehen.

Der Angebotsbeschluss 2027-2030 wird voraussichtlich im März 2026 vom Grossen Rat beschlossen und ab Dezember 2026 umgesetzt.

2 Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist geprägt durch eine enge Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und den leistungserbringenden Transportunternehmen. Abgestimmte Planungsprozesse und verlässliche Finanzierungsinstrumente sind die Grundpfeiler für das gute ÖV-System in der Schweiz und im Kanton Bern.

In den folgenden Unterkapiteln wird aufgezeigt wie die Zuständigkeiten bei Planung, Realisierung und Finanzierung geregelt sind und welche Planungsinstrumente die Grundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs bilden.

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

2.1 Planungsprozesse

2.1.1 Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur

Der Bund hat die Federführung bei der Ausbauplanung des Schienennetzes, welche sich an den Bedürfnissen des Fern-, Regional- und Güterverkehrs orientiert. 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. Den Regionalverkehr planen federführend die Kantone. Sie erarbeiten im Rahmen der KÖV-Regionen (interkantonale Regionen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs) sogenannte regionale Angebotskonzepte¹ (vgl. Abbildung 1).

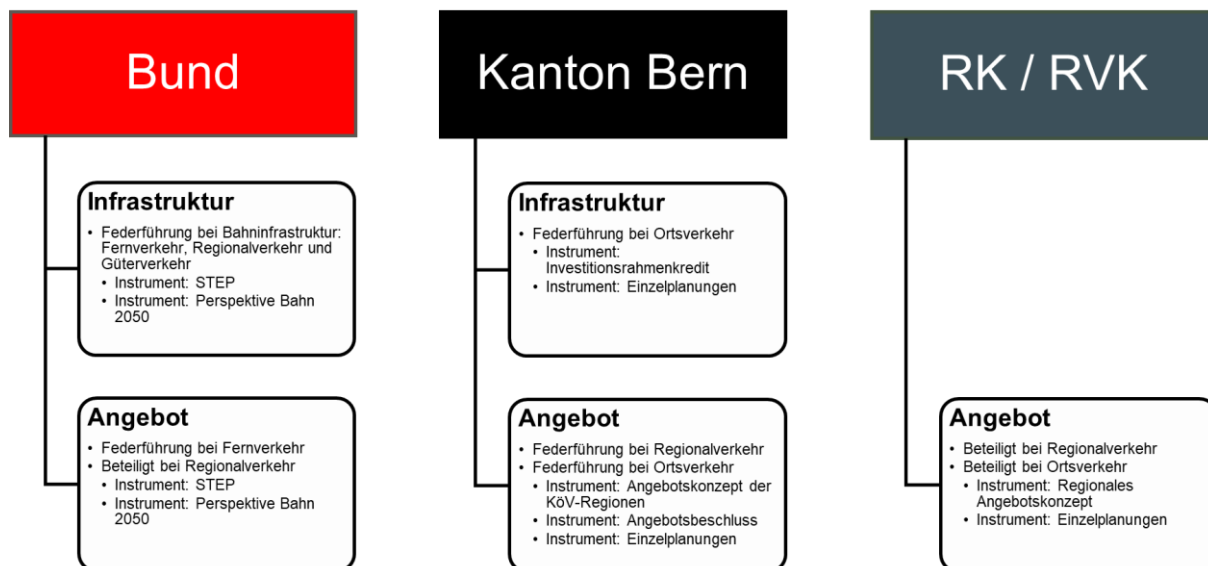


Abbildung 1: Zuständigkeiten bei der ÖV-Planung

Das Planungsinstrument auf Bundesebene zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur ist das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene). Dabei führt das BAV die nationalen und

¹ Die regionalen Angebotskonzepte der KÖV-Regionen unterscheiden sich, trotz der unglücklicherweise identischen Bezeichnung, inhaltlich und räumlich von den regionalen Angebotskonzepten der RK/RVKs.

regionalen Angebotskonzepte in einer periodisch aktualisierten Gesamtplanung. Die Ausbauschritte (AS) werden grundsätzlich alle vier bis acht Jahre vom Bundesparlament beschlossen.

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 vorliegende kantonale Angebotskonzept und die Angebotsbeschlüsse und Investitionsrahmenkredite des Grossen Rats.

Die Regionalkonferenzen (RK) bzw. die Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) 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 führt der Kanton durch. Die RK/RVK werden bei allen Planungen des Kantons zum Angebot des öffentlichen Verkehrs in ihrer Region angehört.

2.1.2 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene)

Das Planungsinstrument auf Bundesebene zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur ist das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene). Dieses Ausbauprogramm wird vom Bund periodisch in sogenannten Ausbauschritten (AS) festgelegt.

Den Ausbauschritt 2025 (AS25) hat das Bundesparlament im Juni 2013 beschlossen, den Ausbauschritt 2035 (AS35) Mitte 2019. Im Jahr 2023 wurde die «Botschaft 2023» verabschiedet, wo insbesondere die vorausgehenden Beschlüsse angepasst wurden. Beide Ausbauschritte zusammen umfassen Ausbauten im Umfang von 21.9 Mrd. Franken. Im Kapitel 3.8 werden die einzelnen Ausbauten aufgelistet und erläutert.

Die derzeit laufende Erarbeitung der «Botschaft 2026» wird wegen hoher Kosten und damit ungesicherter Finanzierung gemeinsam mit dem Ausbauprogramm der Nationalstrassen und kommenden Grossprojekten von der ETH Zürich überprüft. Diese Überprüfung läuft unter dem Titel «Verkehr '45» und wird dazu führen, dass der Bundesrat die Botschaft nach 2026 ans Parlament verabschieden wird.

2.1.3 RGSK und Agglomerationsprogramme

Eine weitere wichtige Planungsgrundlage für den öffentlichen Verkehr stellen im Kanton Bern die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) dar. 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. Das RGSK wird von den Regionalkonferenzen (RK) bzw. Planungsregionen in den RK-Perimetern im Vierjahresrhythmus erarbeitet und vom Kanton als regionaler Richtplan genehmigt. Im Jahr 2025 reichen die sieben Regionen ihre aktualisierten und überarbeiteten RGSK bereits zum vierten Mal beim Kanton zur Genehmigung ein.

Die Regionen stellen im RGSK 2025 im Bereich öffentlicher Verkehr den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Erschliessungsqualität aufgrund geplanter Siedlungsentwicklungen dar. Dies bezieht sich sowohl auf Angebots- wie auch auf Infrastrukturmassnahmen im Orts- und Regionalverkehr. In Abgrenzung zu den regionalen Angebotskonzepten liegt der Fokus im RGSK ausschliesslich auf Angebotsverbesserungen im Zusammenhang mit der im RGSK geplanten Siedlungsentwicklung.

Gemäss kantonalem Baugesetz beinhalten die RGSK die Agglomerationsprogramme nach Bundesrecht (Art. 98a, Abs. 2 BauG) und werden entsprechend gleichzeitig mit den RGSK, aber als separate Planungsdokumente, erarbeitet. Wie in Kapitel 2.2.1 dargestellt, leistet der Bund via Agglomerationsprogramme unter anderem Beiträge an die Infrastrukturen des öffentlichen Ortsverkehrs, des strassengebundenen Regionalverkehrs und an die Elektrifizierungsinfrastruktur bzw. an die Umrüstung auf E-Busse. Daher ist es für den Kanton und die Agglomerationen äusserst interessant, Massnahmen wie beispielsweise neue Tramlinien, in ein Agglomerationsprogramm aufzunehmen und dem Bund zur Mitfinanzierung zu beantragen.

Die Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm legt der Bund in der sogenannten Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den dazugehörigen Richtlinien (RPAV) fest. Der Bundesanteil an Massnahmen beträgt je nach Wirkung und Kosten-Nutzen-Bewertung des Agglomerationsprogramms als Ganzes zwischen 30 und 50 % der Investitionskosten. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung ist ein positiv geprüftes Agglomerationsprogramm. Die Agglomerationsprogramme werden 2025 zum fünften Mal beim Bund eingereicht. Im Kanton Bern reichen die Agglomerationen Bern, Biel/Bienne-Lyss, Thun, Burgdorf, Interlaken und Langenthal ein Agglomerationsprogramm der 5. Generation ein.

2.2 Finanzierung der Infrastruktur

2.2.1 Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Infrastruktur

Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr werden gestützt auf bundesrechtliche Vorgaben vor allem an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen 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.

Mit der Neuregelung der Verantwortlichkeiten im Rahmen der Vorlage FABI ist der Bund seit 2016 für die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig (vgl. Abbildung II). 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. Zur Bahninfrastruktur gehören alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen, die von den Eisenbahnunternehmen benützt werden. Der Fonds wird aus verschiedenen Mitteln gespeist, auch aus Beiträgen der Kantone. Der Schlüssel zur Berechnung der kantonalen Beteiligungen berücksichtigt die gemeinsam von Bund und Kantonen im regionalen Personenverkehr bestellten Zugskilometer und die Verkehrsleistung in Personenkilometer und gewichtet sie je zur Hälfte. Für das Jahr 2024 belief sich der BIF-Beitrag des Kantons Bern auf 93.6 Millionen Franken.

Über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) kann der Bund seit 2018 in Agglomerationen zusätzlich Beiträge an die Infrastrukturen des öffentlichen Ortsverkehrs, des

strassengebundenen Regionalverkehrs und an die Elektrifizierungsinfrastruktur bzw. die Umrüstung auf E-Busse leisten. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung ist ein positiv geprüftes Agglomerationsprogramm mit entsprechenden Massnahmen (vgl. Kapitel 2.1.3).

Der Kanton ist primär zuständig für die Sicherstellung der Finanzierung der ÖV-Projekte des nicht vom Bund mitfinanzierten Ortsverkehrs. Zudem leistet der Kanton Beiträge an nationale und regionale ÖV-Projekte, die der Bund nicht über den BIF finanziert. 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.

Im Weiteren kann der Kanton in Ausnahmefällen auch Beiträge für Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen des touristischen Verkehrs gewähren.

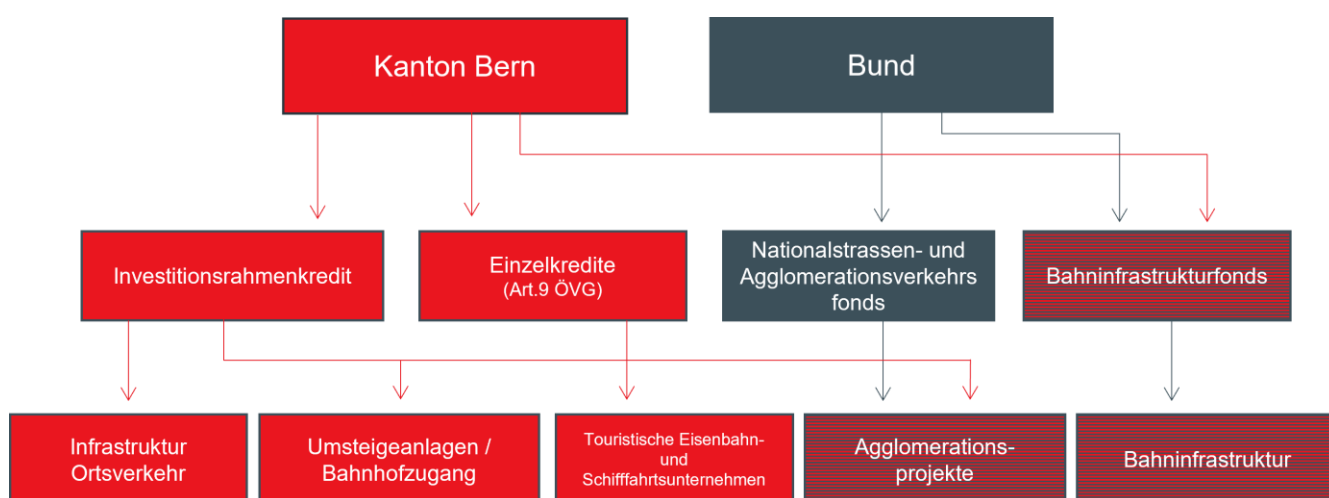


Abbildung 2: Finanzierung der ÖV-Infrastruktur

2.2.2 Kantonale ÖV-Investitionsbeiträge

Der Kanton leistet Beiträge an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs, an Umsteigeanlagen und Bahnhofszugangprojekte, an Agglomerationsprojekte sowie an touristische Eisenbahnen und Schifffahrtsunternehmen. Da die regionale Bahninfrastruktur grundsätzlich über den BIF finanziert wird, werden nur noch vereinzelt kantonale Investitionsbeiträge an Bahninfrastrukturen geleistet. Dies betrifft insbesondere Seilbahnen des regionalen Personenverkehrs, die von Bund und Kantonen Abgeltungen erhalten und deren Investitionen nur zu 50% aus dem BIF mitfinanziert werden.

Kantonale Investitionsbeiträge an den Ortsverkehr werden schwergewichtig für die Tram- und Trolleybus Infrastruktur 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 gestützt auf Art. 4 und 5 ÖVG unabhängig von den Agglomerationsprogrammen Beiträge an Umsteigeanlagen des öffentlichen Verkehrs oder an den Zugang zur Bahn leisten.

Die kantonalen Investitionsbeiträge für ÖV-Projekte des abgeltungsberechtigten Verkehrs werden über den kantonalen Investitionsrahmenkredit ÖV finanziert.

Investitionsbeiträge an den touristischen Verkehr (Eisenbahn und Schifffahrt)

Gemäss Artikel 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) verfügt der Kanton Bern über eine Unterstützungsmöglichkeit für touristische Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen.

Touristische Projekte werden nicht über den Investitionsrahmenkredit, sondern als Einzelvorlagen dem zuständigen 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 grundsätzlich durch eigene liquide Mittel, verzinsliche Fremdmittel oder Kantonsbeiträge finanzieren. Die anfallenden Fremdkapitalzinsen werden im Rahmen der Angebotsbestellungen als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt. Der Kanton Bern hat seine Praxis dem Bund angepasst und leistet nur in Ausnahmefällen Beiträge an Rollmaterialbeschaffungen. Als Besteller des abgeltungsberechtigten Verkehrs hat der Kanton Bern jedoch in speziellen Fällen ein massgebliches Interesse, dass die TU die Finanzierung zu günstigen Konditionen sicherstellen können, da dies die Höhe der Abgeltungen reduziert.

2.3 Finanzierung des Angebots

2.3.1 Zuständigkeiten bei der Finanzierung des Angebots

Der Betrieb von ÖV-Linien im Regional- und Ortsverkehr ist in der Regel nicht kostendeckend möglich. Die Bestellung und Finanzierung des Angebots des regionalen Personenverkehrs (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen die Federführung für die Angebotsbestellung liegt bei den Kantonen. Angebote des Ortsverkehrs sind von Bundesleistungen ausgeschlossen und sind durch die Kantone und/oder Gemeinden/Städte eigenständig zu bestellen. Im Kanton Bern wird der Ortsverkehr durch den Kanton bestellt. Sowohl im Regional- wie auch im Ortsverkehr sind zusätzliche Bestellungen Dritter (Gemeinden/Städte, Unternehmen etc.) möglich. Der Kanton leistet zudem Beiträge für Tarifmassnahmen (bspw. vergünstigte Billette für Einwohnende der autofreien Orte Wengen und Mürren). Bei interkantonalen Linien erfolgt eine Bestellung und Finanzierung gemeinsam mit den betroffenen Nachbarkantonen.

2.3.2 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 Artikel 28 ff des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1).

Das Verkehrsangebot und die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr werden aufgrund von Planrechnungen (Offerten) der Transportunternehmen im Voraus von den Bestellern und dem Unternehmen in einer schriftlichen Angebotsvereinbarung festgelegt. Nebst den gemäss Angebotsvereinbarungen vom Kanton 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 jeweils für zwei Fahrplanjahre durchgeführt. Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2027-2030 erfolgt im Rahmen der zwei Bestellperioden für die Fahrplanjahre 2027/2028 und 2029/2030.

Für die Bestellung des abgeltungsberechtigten Verkehrsangebots gibt es folgende Möglichkeiten:

1) Bestellverfahren (ordentlicher Bestellprozess)

Im ordentlichen Bestellverfahren werden die Verkehrsangebote beim aktuellen Konzessionär bestellt. Die Transportunternehmen erstellen eine Offerte für die zu erbringenden Leistungen. Die ungedeckten Kosten werden von den Bestellern abgegolten. Die Angebotsvereinbarungen werden im Voraus für jeweils zwei Fahrplanperioden abgeschlossen.

2) Zielvereinbarungen

Mit dem Ziel einer verbindlicheren Mittelfristplanung, sind mit der Revision des PBG per 1.1.2025 ab 2027 im RPV zwingend Zielvereinbarungen abzuschliessen. Im Kanton Bern werden Zielvereinbarungen grundsätzlich über die Dauer von vier Jahren und entsprechend der Laufzeit des Angebotsbeschlusses abgeschlossen. Sie können Angebots-, Qualitäts- und finanzielle Ziele aber auch weitere Themen beinhalten. Angebotsziele müssen mit dem Angebotsbeschluss übereinstimmen.

Der Handlungsbedarf wird TU-spezifisch mittels einer Standortbestimmung erarbeitet, die sich unter anderem auf das neu eingeführte Benchmarking RPV (BMCH) abstützt. Entsprechend dem Ergebnis stehen die Zielvereinbarungstypen S, M oder L zur Auswahl, die den Grad der Verbindlichkeit definieren: Typ S ist eine Art Zusammenarbeitsvertrag, im Typ L werden fixe Kostensätze vereinbart.

Zielvereinbarungen können sich inhaltlich wie auch finanziell auf das Bestellverfahren auswirken, so dass die Vereinbarungsinhalte zum Zeitpunkt der Offertstellung im Bestellverfahren festgelegt sein müssen.

3) Ausschreibungsverfahren

Sowohl im Schienen- wie auch im Strassenpersonenverkehr sind Ausschreibungen im Hinblick auf die Erneuerung einer Konzession möglich. Als Voraussetzung einer Ausschreibung muss durch die Besteller eine Ausschreibungsplanung vorgelegt werden. Ein neues Verkehrsangebot im Busbereich wird nicht ausgeschrieben, wenn es beispielsweise Bestandteil eines regionalen Netzes ist oder der Abgeltungsbeitrag eine bestimmte Höhe nicht erreicht. Besteht eine Zielvereinbarung und die Ziele werden durch das TU erreicht, wird das Angebot ebenfalls nicht ausgeschrieben.

Angebots- und Offertprüfungen

Die kantonale Angebotsverordnung definiert Eckwerte bezüglich Kostendeckungsgrad (KDG) und Nachfragezahlen. Die Erreichung der Mindestanforderungen respektive der Zielforderungen 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 kritisch geprüft.

Qualität

Der öffentliche Verkehr ist eine Service-public-Dienstleistung, die Qualitätsanforderungen und Kundenbedürfnisse erfüllen muss. Die Dienstleistungen im Regionalverkehr werden seit 2016 durch ein schweizweites kontinuierliches Qualitätsmesssystem geprüft. Seit 2020 werden die Leistungen des Ortsverkehrs im Kanton Bern ebenfalls mit diesem Prüfverfahren erhoben.

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 3.6).

2.4 Güterverkehr

Das Gütertransportgesetz (GüTG) des Bundes 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.

Eine anfangs 2025 beschlossene Anpassung des Güterverkehrsgesetzes (GüTG), sieht die eine Modernisierung des Schienengüterverkehrs sowie eine finanzielle Förderung multimodaler Transportketten vor. Diese Vorlage sieht eine Weiterführung der Mitfinanzierung des Bundes für bestimmte Güterverkehrsangebote vor und soll 2026 in Kraft treten.

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

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 Kehrtrichtransport in die Kehrtrichverbrennungsanlage in La Chaux-de-Fonds und andererseits um Einzelwagenladungsverkehr (insbesondere Holztransporte).

Gestützt auf die Vorgaben des GüTG hat der Kanton Bern ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) erarbeitet, das als Steuerungsinstrument für den Güterverkehr und die Logistik dient, die langfristige und effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft sicherstellt, und zu einem möglichst umweltschonenden Verkehrsablauf beitragen soll. Zudem fordert das GVLK, dass die benötigten Logistikflächen und Schienengüterverkehrsinfrastrukturen (Verladeanlagen, Güterbahnhöfe, Bahnverbindungen) raumplanerisch verankert werden müssen. Das Konzept wurde im Mai 2021 vom Regierungsrat genehmigt ([Link zum Konzept](#)).

Basierend auf dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept wurde ein Zielbild Schienengüterverkehr mit den relevanten Bahnhöfen und Verladeanlagen erstellt und Erschliessungsgrundsätze sowie ein Zielnetz für den Güterverkehr auf der Schiene erarbeitet. Diese Vorgaben werden im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_10 «Güterbahnhöfe und Verladeanlagen raumplanerisch sichern») sowie im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes berücksichtigt.

Neu wurden die Freiverlade in Thun Gwatt sowie in Tavannes als Festsetzung sowie in Zweisimmen als Vororientierung im Sinne des Erhalts der regionalen Erschliessung in den kantonalen Richtplan aufgenommen. In Tavannes wird eine Umschlaganlage für das Meterspurnetz der CJ gebaut.

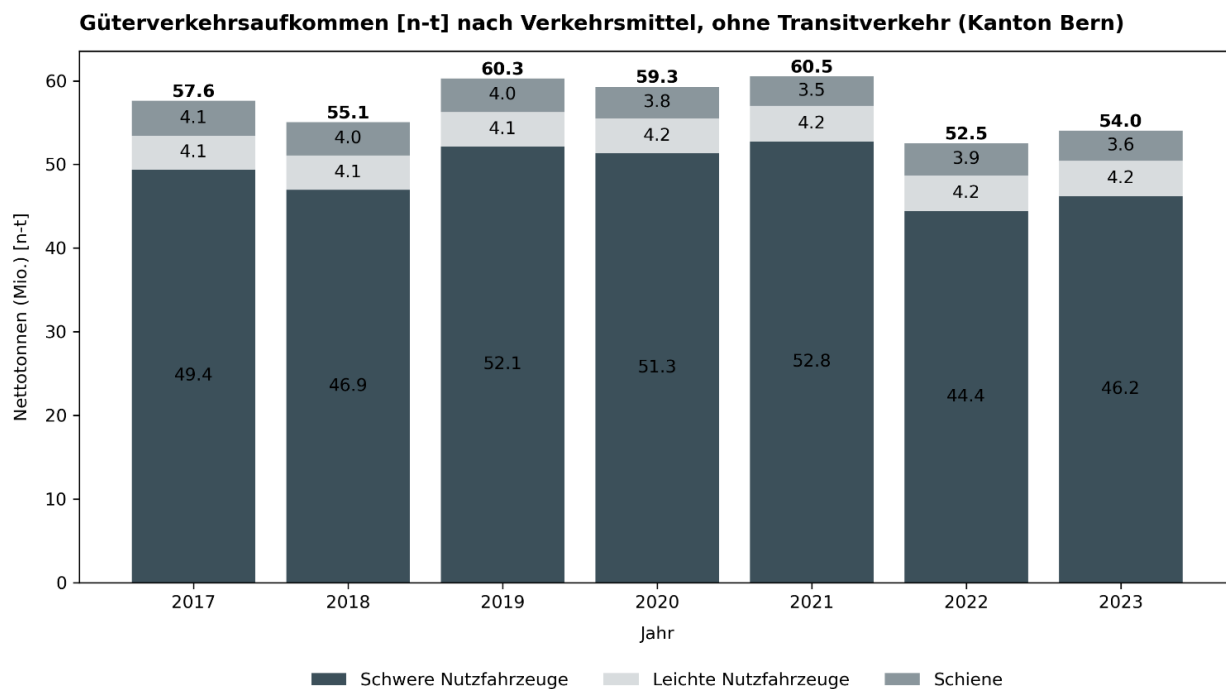


Abbildung 3 Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsträger im Kanton Bern (netto Tonnen)

Ein Blick auf die Datengrundlage zeigt starke Schwankungen im Güterverkehrsaufkommen in den letzten Jahren. Geprägt durch die Wirtschaftslage und die globalen Ereignisse (Pandemie, Kriege) zeigte der Güterverkehr kein konstantes Wachstum, wie es u. a. die Verkehrsperspektiven des Bundes² vorgesehen hatten. Insbesondere das Volumen der transportierten Waren auf der Schiene nahm in den letzten Jahren ab. Parallel nahmen die Fahrleistungen von leichten Nutzfahrzeugen auf der Strasse zu.

² [Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050](#)

3 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und der Mobilität in den letzten Jahren

3.1 Entwicklung der Mobilität

Bis 2019 nahm der Verkehr im Kanton Bern, wie auch in der Schweiz kontinuierlich zu. Treiber des Verkehrswachstums war insbesondere das Bevölkerungswachstum. Die Entwicklung der Mobilität wird durch den Mikrozensus Mobilität und Verkehr erfasst und war für 2020 vorgesehen. Wegen der Pandemie wurde das Erhebungsjahr um ein Jahr verschoben und die Erhebung 2021 durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen einen deutlichen Rückgang der Mobilität, welche allerdings durch die Corona Pandemie zu erklären ist.

2021 legen die im Kanton Bern wohnhaften Personen ab 6 Jahren täglich durchschnittlich um die 31 Kilometer im Inland zurück. Damit ist die mittlere Tagesdistanz im Vergleich zu 2015 um mehr als 8 Kilometer zurückgegangen, was einer Abnahme von 21% entspricht. Besonders ausgeprägt fällt die Abnahme beim ÖV mit -33% aus. Auch beim MIV und beim Fussverkehr ist die Abnahme mit je -17% markant. Dagegen bleibt die mittlere Tagesdistanz mit dem Velo praktisch unverändert. Die Covid-19-Pandemie ist der Haupttreiber dieser Rückgänge.

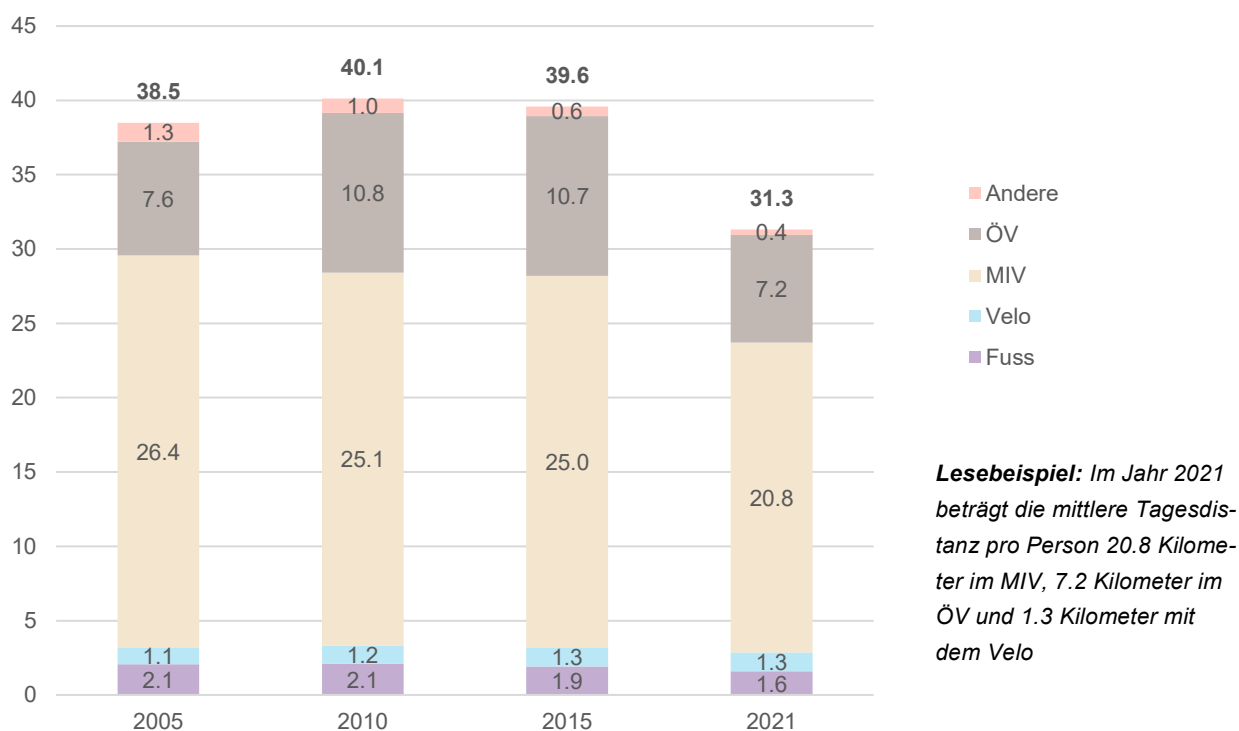


Abbildung 4: Durchschnittliche täglich durch die Bevölkerung des Kantons Bern zurückgelegte Distanz (in Millionen Kilometer)

(Quelle: Mobilität im Kanton Bern, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021)

Inzwischen zeigt sich anhand der Fahrgastdaten der Transportunternehmen, aber auch von Verkehrszählungen auf der Strasse, dass sich die Verkehrsleistungen wieder erholt haben. Allerdings liegen die Pendlerzahlen vielerorts noch immer unter dem Vor-Corona-Niveau von 2019. Dafür weist der Freizeitverkehr auf sämtlichen Verkehrsträgern eine starke Zunahme aus.

Erklärbar sind die Veränderungen mit dem Homeoffice, welches seit 2020 eine deutlich höhere Bedeutung einnimmt als vor der Covid-Pandemie.

2025 führen das Bundesamt für Statistik (BFS) und das Bundesamt für Raumentwicklung erneut die Erhebung Mikrozensus Mobilität und Verkehr durch. Die Erhebung der Daten findet während des ganzen Jahres 2025 statt. Das BFS wird voraussichtlich Ende 2026 die Daten bereinigt haben und die Ergebnisse im Frühling 2027 publizieren. Erst dann werden qualifizierte Aussagen zur Entwicklung der Gesamtmobilität möglich sein. Aussagen zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs sind in Kapitel 3.4 dargestellt.

3.2 Qualität der ÖV-Erschliessung

Im Kanton Bern haben 85 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 5). Am höchsten ist dieser Wert in der Region Oberland-Ost (91 Prozent), im Emmental (RVK3) mit (75 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 Oberraargau mit ihren dispersen Siedlungsstrukturen. Der Anteil der erschlossenen Einwohner hat sich seit 2001 gesamtkantonal von 81.2% auf 85.0% verbessert.

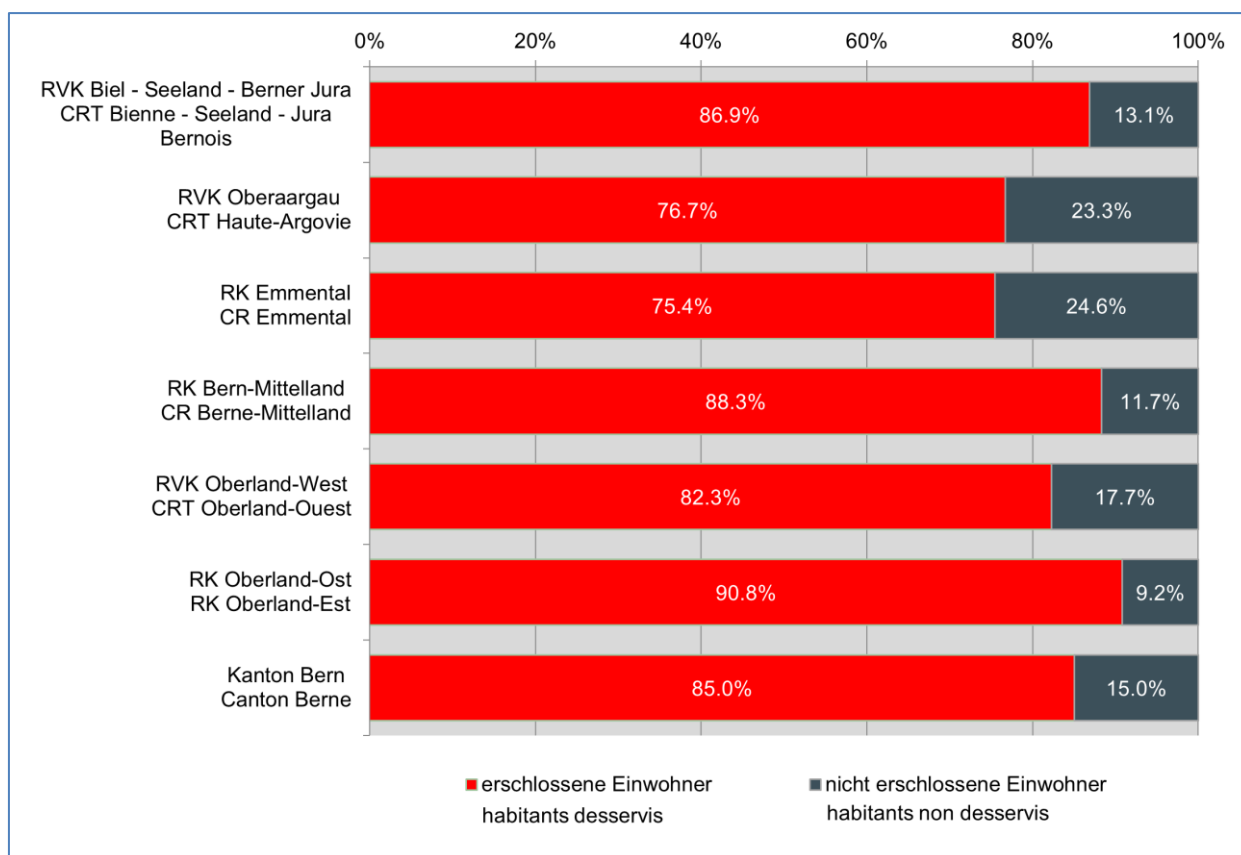


Abbildung 5: Erschliessungsgrad der verschiedenen Regionen im Kanton Bern

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 6). 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.

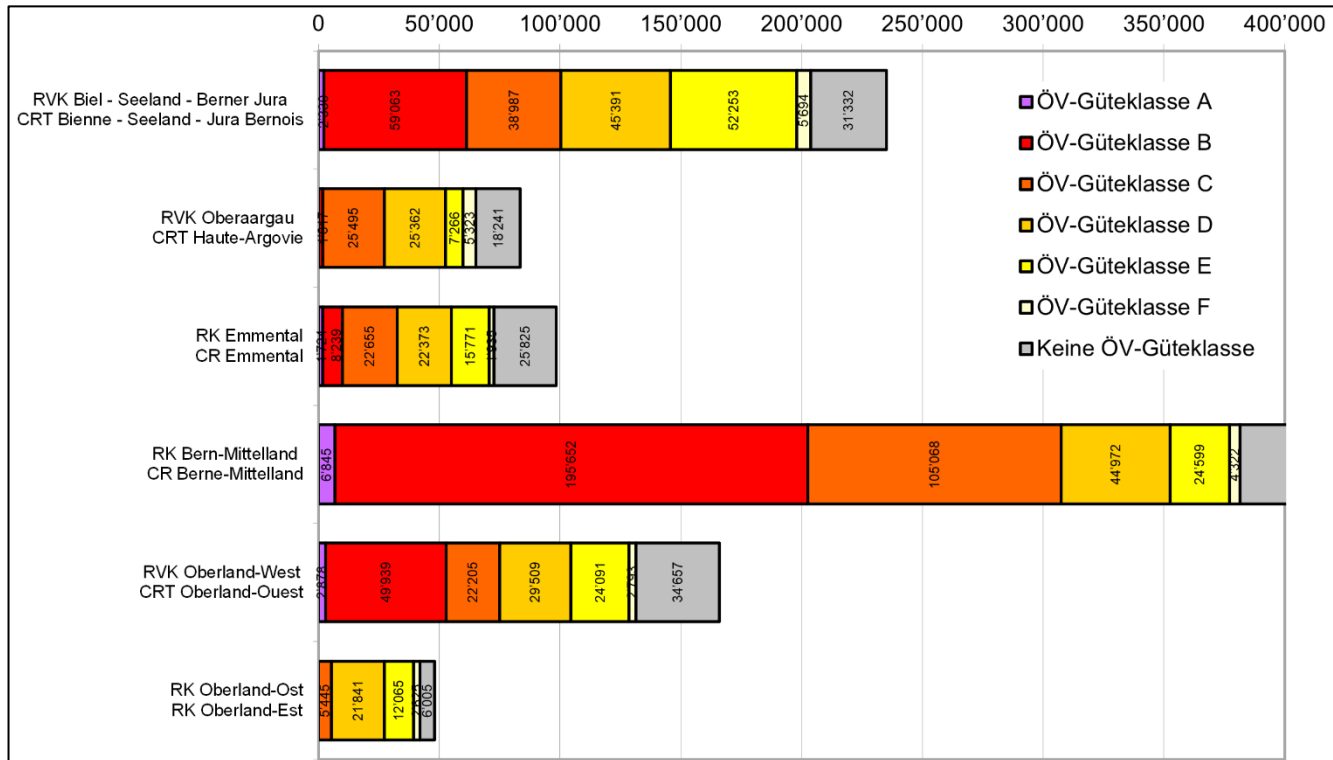


Abbildung 6: Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen

3.3 Entwicklung 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. Danach hat sich die Nachfragesteigerung im ÖV abgeschwächt. Ab 2020 macht sich der Einbruch durch die Covid-Pandemie bemerkbar. Im Jahr 2023 wurden schweizweit wieder das Niveau von 2019 erreichte beziehungsweise leicht übertroffen, und auch im Jahr 2024 stieg die Nachfrage weiterhin an.

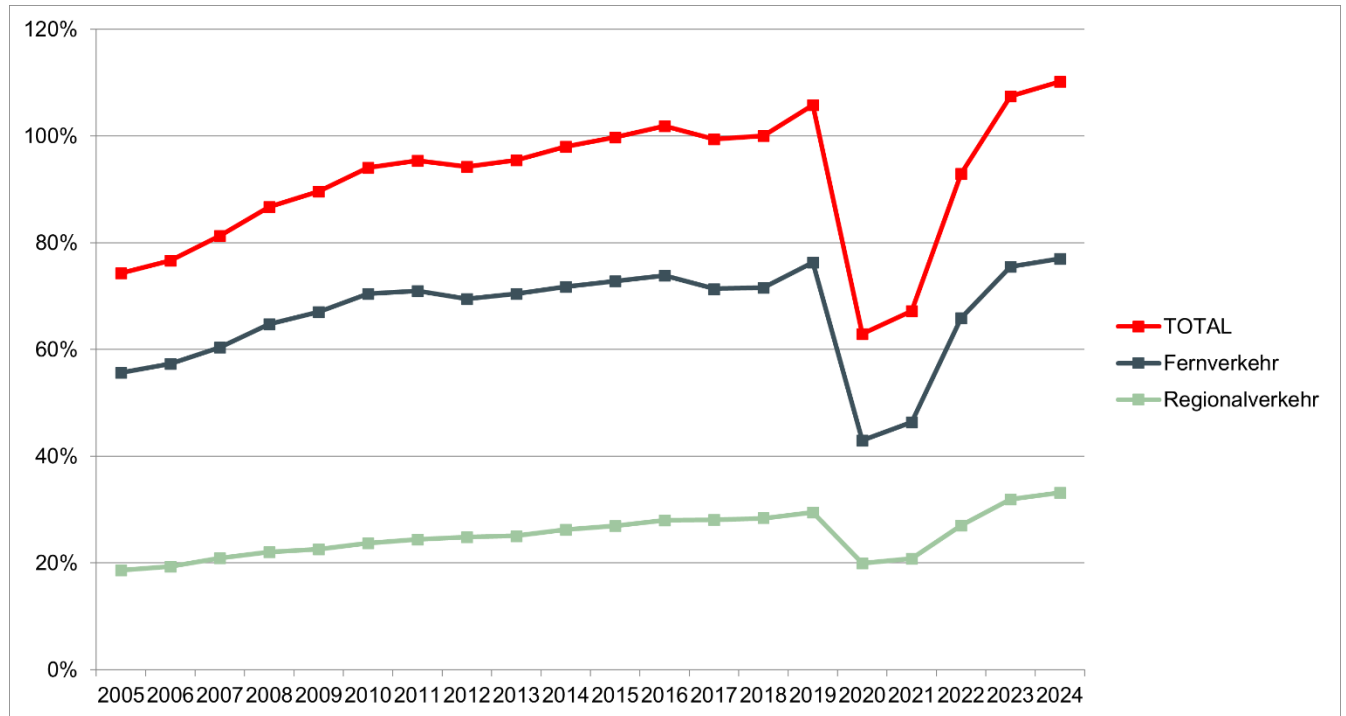


Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsleistung der SBB in Personenkilometern
(Quelle: www.sbb.ch, 2018= 100 %)

Ende 2024 wurde in der Westschweiz ein neues Angebotskonzept eingeführt, wobei die Reisezeiten zur Stabilisierung des Betriebs verlängert wurden. Am Jurafuss verkehren ab Biel seither beide Fernverkehrszüge nach Lausanne statt Genf. Dies führt zu halbstündlichen Transportketten nach Lausanne und Genf, aber auch zum Verlust der umsteigefreien Verbindung nach Genf (Flughafen). Ende 2025 wird zudem zwischen Biel und Basel der Halbstundentakt eingeführt.

Aufgrund des grossen Volumens an Ausbau- und Erneuerungsprojekten haben in den letzten Jahren generell unterjährig Fahrplanänderungen und reduzierte Angebote an Wochenenden aufgrund von Bauarbeiten stark zugenommen. Dies schmälert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, führt aber zu Kostensenkungen bei der Infrastruktur und zu kürzeren Baustellen.

3.4 Entwicklung des ÖV im Kanton Bern

Die schweizweite Entwicklung der Nachfrage der letzten Jahre zeigt sich grundsätzlich auch im Kanton Bern. Die Auswirkungen der Covid Pandemie waren bei der Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr sehr stark zu erkennen. Einsteiger und Personenkilometer sanken um 29% (vgl. Abbildung 8). Seither stiegen die Einsteiger wieder an und erreichten im Jahr 2023 wieder das Niveau vor der Covid Pandemie. Das Pendleraufkommen im Raum Bern liegt – aufgrund der Home-Office Möglichkeiten – noch immer unter den Vor-Covid Werten. Durch die starke Zunahme im Freizeitverkehr konnte dies aber kompensiert werden. Aufgrund von Erfahrungen zur längerfristigen Entwicklung wird auch in den nächsten Jahren ein leichter Anstieg erwartet. Die produktiven Kilometer nahmen, wie im Angebotsbeschluss 2021 bis 2026 beschlossen – leicht zu.

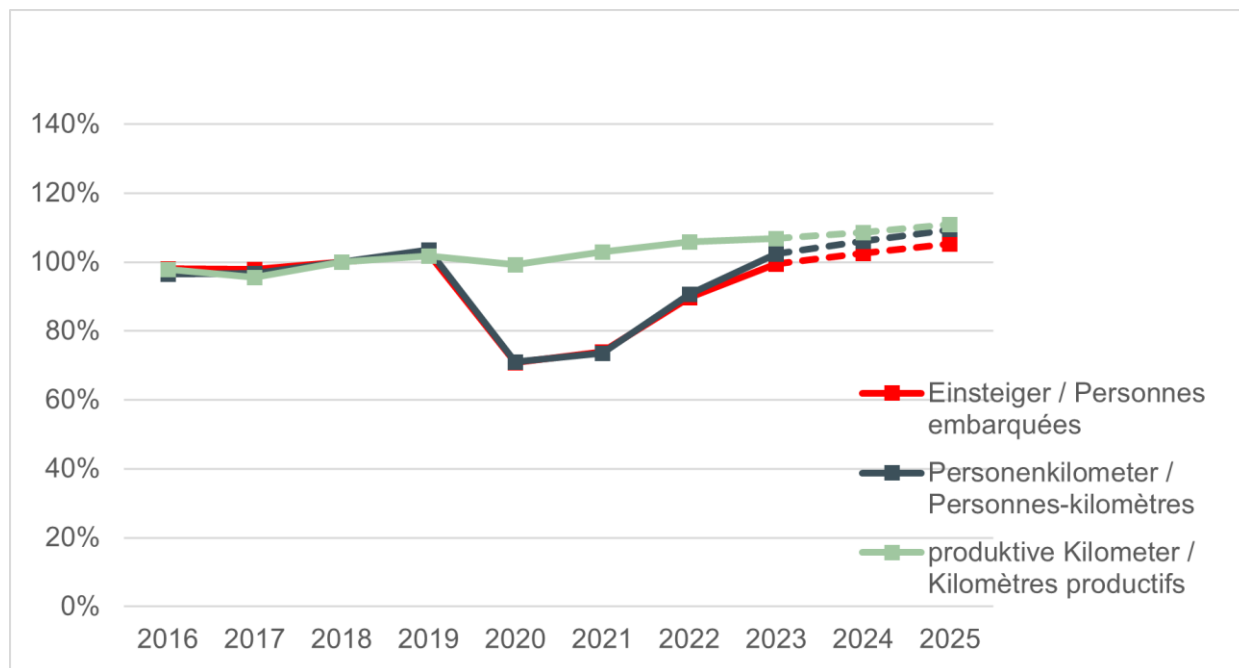


Abbildung 8: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr, welcher vom Kanton Bern bestellt wurde (Quelle 2016-2023 IST-Zahlen, 2024/2025 Planzahlen, 100%= Jahr 2018)

Ein Vergleich der Regionen zeigt, dass die Covid Pandemie die Nachfrage (Einsteiger) in allen Regionen stark getroffen hat (vgl. Abbildung 9). Am stärksten war dies mit 54% in der Region Biel – Seeland – Berner Jura. Auch in der Region Oberland Ost führten die fehlenden Touristen und der eingeschränkte Freizeitverkehr zu einem Nachfragerückgang von 36%. In den restlichen Regionen war die Abnahme mit 19% bis 25% etwas geringer.

In allen Regionen wurden im Jahr 2023 fast wieder die Nachfragezahlen vom Jahr 2019 erreicht. In der Region Oberland Ost nahm die Nachfrage aufgrund der Entwicklung beim Freizeitverkehr sehr stark zu. In den Jahren 2024 und 2025 wurde erwartet, dass der Anstieg in allen Regionen abgeschwächt weiterführen wird.

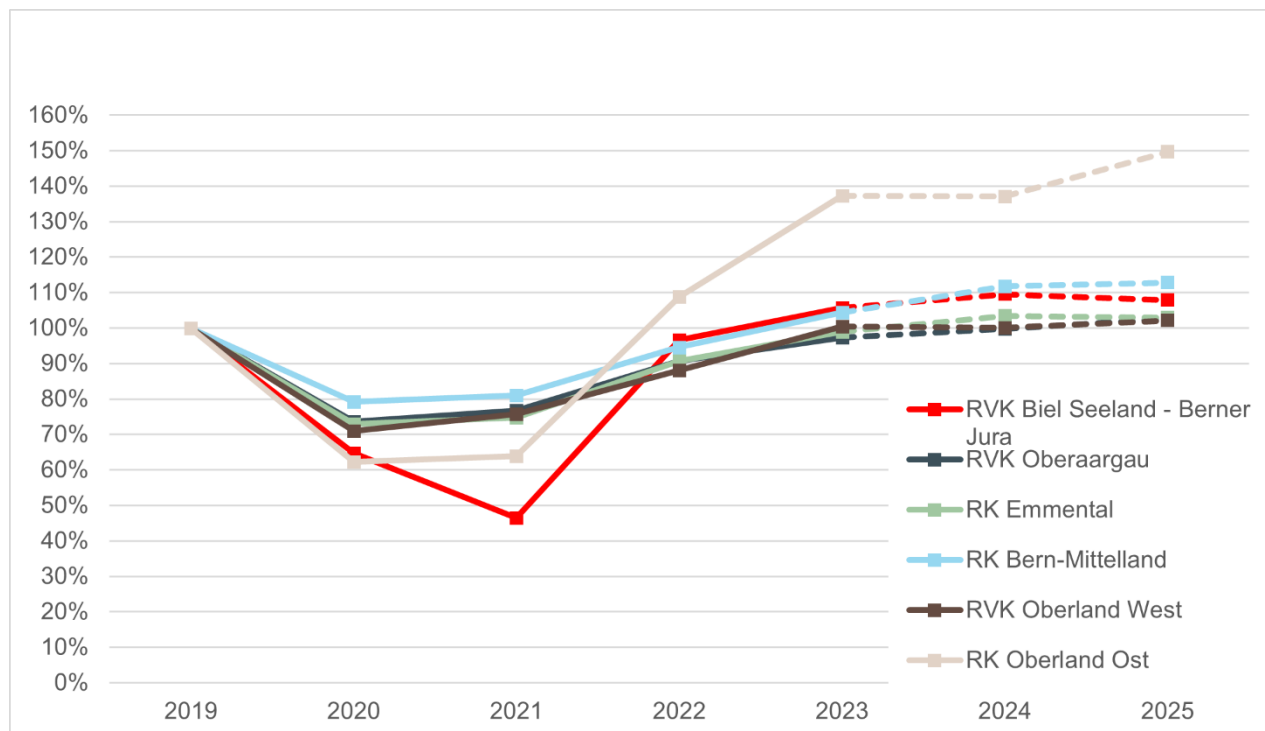


Abbildung 9: Entwicklung der Einsteiger beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den verschiedenen Regionen des Kantons Bern (Quelle: 2019-2023 IST-Zahlen, 2024-2025 Planzahlen, 2018=100%)

3.4.1 S-Bahn Bern

Angebot

Das Angebot der S-Bahn Bern wurde in den letzten Jahren punktuell erweitert. So sind auf den Linien S1, S2, S31, S44, S5, S6, S7, S8 und S9 einzelne Zusatzkurse hinzugekommen. Eine wesentliche Erweiterung betraf die RBS-Linien zwischen Bern und Solothurn. Die S8 wurde halbstündlich von Jegenstorf nach Bätterkinden verlängert, der Regionalexpress Bern-Solothurn konnte durch den Wegfall von Halten an kleineren Bahnhöfen beschleunigt werden und verkehrt seit 2022 von Montag bis Freitag viertelstündlich.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur werden die Fahrpläne immer wieder auch unterjährig angepasst. Der mehrjährige Entfall der S51 (Bern Hauptbahnhof – Bern Brünnen als Verdichtungszug zum Viertelstundentakt) führt leider zu einem deutlichen Angebotsabbau. Der Kanton als Besteller setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für möglichst kundenverträgliche Bauabläufe und Ersatzkonzepte ein.

Per Fahrplan 2026 wird zudem im von Bauarbeiten betroffenen Perimeter des Knotens Bern (Bahnhof Bern – Bümpliz Nord/Süd und Europaplatz (tief) sowie Wankdorf – Rubigen) zu Randstunden (Sonntag – Donnerstag 23-5 Uhr) der Schienenverkehr eingleisig geführt. Damit können einzelne Leistungen zu Tagesrandzeiten vorübergehend nicht oder nur angepasst angeboten werden. Per 2022 wurden die meisten bis dato als Regionalzug bezeichneten Verbindungen ebenfalls mit Liniennummern versehen und der S-Bahn zugeordnet (vgl. Abbildung 10)

Die Baustellenbedingten Angebotsreduktionen sind alle nur vorübergehend und werden im Angebotsabschluss nicht dargestellt.

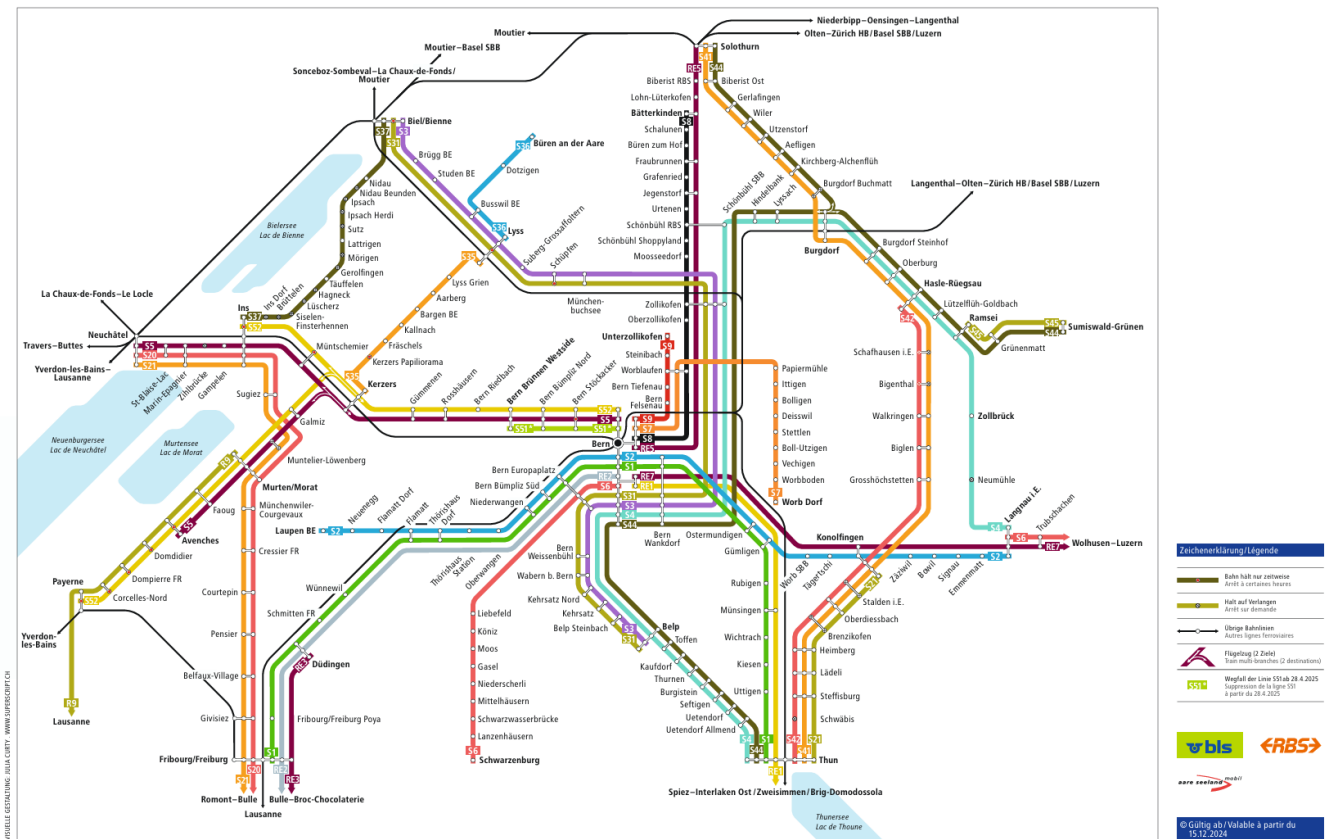


Abbildung 10: Liniennetz S-Bahn Bern 2025

Rollmaterial

Durch verschiedene Ersatzbeschaffungen von Zügen bei RBS und BLS entspricht seit Dezember 2024 das Rollmaterial der S-Bahn Bern vollumfänglich den Erwartungen der Kunden (Niederflur, Klimatisierung, Fahrgastinformation).

Für den Unterhalt der aufgrund der zunehmenden Nachfrage grösser werdenden Fahrzeugflotte benötigen sowohl die BLS als auch der RBS neue Werkstätten und Depotanlagen. Für diese für die S-Bahn Bern sehr wichtigen Anlagen sind grössere Flächen in Bahnnähe nötig. Zudem müssen ausreichend Zufahrtskapazitäten auf der Schiene vorhanden sein. Die Standortsuche war für beide Unternehmen eine grosse Herausforderung, da Projekte für neue Werkstätten an potenziellen neuen Standorten auf eine lokale Opposition stiessen. In aufwändigen Prozessen konnten aber inzwischen Standorte in Oberburg und Bätterkinden (Standort "Leimgrube") definiert werden.

3.4.2 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

Bahnlinien

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2024 mit dem neuen Fahrplan in der Westschweiz brachte mehrere Änderungen für die Region Biel/Bienne - Seeland mit sich, darunter die Einführung eines Halbstundentakts auf der Achse Biel/Bienne - Lausanne mit Halt in Renens. Zuvor waren je stündliche Verbindungen zwischen Biel/Bienne und Lausanne sowie Genf vorhanden.

Seit 2024 verkehren am Wochenende während der Hochsaison nebst den IC-Verbindungen ab Zürich auch ab Biel direkte Züge nach Thun – Spiez – Frutigen – Brig. Diese Züge fahren nicht über den

Bahnhof Bern, halten dafür in der Agglomeration Bern und ermöglichen dadurch kürzere und umsteigefreie Freizeitreisen.

Beim Regionalverkehr führten die veränderten Fahrplanzeiten beim Fernverkehr dazu, dass der Bahnhof Ligerz nicht mehr bedient werden kann.

Ins profitiert seit dem Fahrplanwechsel 2024 von einem neuen Halbstundentakt zwischen Fribourg und Neuchâtel dank der Systematisierung der Verbindungen der S20 und S21. Zuvor war die S20 auf den Abschnitt Fribourg - Ins beschränkt.

Ins und die Gemeinden entlang der S37 zwischen Ins und Täuffelen profitieren seit Ende 2024 von einem verdichteten Takt, insbesondere einem Halbstundentakt am Morgen.

Die Gemeinden am rechten Ufer des Bielersees profitieren von einer Taktverdichtung des Regionalzuges Biel/Bienne - Neuchâtel - Yverdon-les-Bains, mit einem zusätzlichen Kurspaar an Wochentagen und sieben zusätzlichen Kurspaaren am Wochenende.

Das übrige Bahnangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Buslinien des Regionalverkehrs

Mit der Schliessung des Bahnhofs Ligerz wird ein neues, temporäres Buskonzept eingeführt, um gute Transportketten zwischen dem Plateau de Diesse und Biel/Bienne bzw. Neuchâtel zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wird eine neue Buslinie zwischen dem Plateau de Diesse und Twann über die Twannbachschlucht eingeführt. Aufgrund der Bauarbeiten am Ligerztunnel zwischen Ligerz und Twann ist die Anschlussverbindung zwischen dem Plateau de Diesse (mit Ausnahme von Prêles, Bahnhof) und Biel über die Standseilbahn Vinifuni leider nicht mehr sichergestellt.

Die Gemeinde Orvin profitiert seit dem Fahrplanwechsel 2024 von einem neuen, systematischen Fahrplan mit einer besseren Einbindung von Les Prés-d'Orvin. Die Buslinie 22.070 (Biel/Bienne – Les Prés-d'Orvin) wird in der Stadt Biel angepasst, um einen besseren Anschluss in Richtung Bözingenfeld über die Haltestelle Taubenloch zu bieten.

Die Linie 20.535, die Avenches mit Ins verbindet, wurde leicht ausgebaut und bietet schlanke Anschlüsse in Ins Richtung Bern und Neuenburg. Witzwil wird zukünftig bei jeder Fahrt bedient.

Aufgrund von Strassenarbeiten zwischen St-Imier und Tramelan (Mont de Tramelan) wird der Fahrplan der Buslinie 22.131 mit zusätzlichen Fahrten verbessert, um die Anschlüsse in Tramelan und St-Imier zu garantieren und den Bedürfnissen der Schüler und Studenten zwischen St-Imier und Tramelan besser gerecht zu werden.

Das übrige Busangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Buslinien des Ortsverkehrs

Die als Versuch eingeführte Ortsbuslinie St-Imier - Villeret und St-Imier- Spital wurde ab Dezember 2024 mit einem angepassten Fahrplan in das kantonale Grundangebot aufgenommen.

Die Bieler Verkehrsbetriebe haben den Fahrplan auf der Linie 11 angepasst, um bessere Anschlüsse an die Magglingenbahn zu gewährleisten. Die Linie 2 wird mit zusätzlichen Buskursen verstärkt, um der hohen Nachfrage gerecht zu werden. Dies insbesondere zwischen dem Bahnhof Biel und dem Berufsbildungszentrum (CFP) während den Hauptverkehrszeiten (HVZ).

3.4.3 RVK Oberaargau

Bahnlinien

Durch Kantonsbeiträge für einzelne Fernverkehrsleistungen zu Tagesrandzeiten profitieren die Zentren Langenthal und Herzogenbuchsee nun vom durchgehenden Halbstundentakt bis Mitternacht.

Auf der Strecke Langenthal – Huttwil – Willisau konnte von Montag bis Samstag der durchgehende Halbstundentakt eingeführt werden.

Ebenso wird 2026 das Angebot auf der S-Bahn von Langenthal nach Olten auch abends nach 20 Uhr auf den durchgehenden Halbstundentakt verdichtet.

Das übrige Bahnangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Buslinien

Auf der Linie 40.051 wurde zwischen Langenthal und Melchnau ein neues Angebotskonzept eingeführt, welches verbesserte Zuganschlüsse in Langenthal ermöglicht. Der Abschnitt von Melchnau nach Grossdietwil wurde aufgrund der sehr tiefen Nachfrage aufgehoben. Die Anbindung des Raums Grossdietwil an den Oberaargau erfolgt seither über St. Urban, wo die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn verbessert werden konnten.

Ebenso neu konzipiert wurde die Linie 40.058 zwischen Wangen und Farnern. Hier konnte ein Stundentakt (mit Taktbruch am Mittag) eingeführt werden, wobei der Abschnitt zwischen Rumisberg und Wolfisberg wegen sehr tiefer Nachfrage aufgehoben wurde.

Bis dato noch nicht umgesetzt werden konnte die Neukonzeption des Stadtbus Langenthal. Hier muss noch die Fertigstellung des aktuell im Bau befindlichen Bahnhofplatzes abgewartet werden. Die Neukonzeption der städtischen Linien wird auch die Verlängerung der Buslinie 40.052 von Thunstetten nach Bützberg als Versuchsbetrieb ermöglichen.

Die angestrebte Taktlückenschliessung auf der Linie 40.054 wurde wegen rückläufiger Nachfrage und erfolgloser Bemühungen zur Integration des Schülerverkehrs ins Linienangebot nicht umgesetzt werden.

3.4.4 RK Emmental

Bahnlinien

Zur Entwicklung auf den Linien der S-Bahn Bern siehe Kapitel 3.4.1.

Im Korridor Burgdorf – Konolfingen – Thun wurde das Angebot 2022 zu einem durchgehenden Halbstundentakt bis Mitternacht ausgebaut.

Buslinien

Die Buslinie 30.284 Ramsei – Langnau i. E. wurde im letzten Angebotsbeschluss der Angebotsstufe 2 zugeordnet und das Angebot entsprechend erweitert.

Region Burgdorf

Da die Zielvorgaben zur Auslastung und zum Kostendeckungsgrad auf der Linie 30.465 (Burgdorf – Lyssach) für die drittfinanzierte Verdichtungen deutlich übertroffen wurden, sind die Verdichtungskurse ins kantonale Grundangebot integriert wurden. Die Linie 30.465 wurde auf diesem Abschnitt der Angebotsstufe 4 zugeordnet.

Beim Busangebot der Linie 30.466 Koppigen – Wynigen wurden die noch bestehenden Taktlücken geschlossen und das Angebot zum integralen Stundentakt ausgebaut. Der Linienabschnitt wurde deshalb der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

Die Verlängerung der Linie 30.467 Burgdorf – Kirchberg, Neuhof bis zum Bahnhof Aefligen wurde nach dem erfolgreichen Versuchsbetrieb durch den Grossen Rat ins Grundangebot aufgenommen und der Abschnitt der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Im Raum Burgdorf wurde die Linie 30.468 (Burgdorf - Heimiswil - Lueg) neu der Angebotsstufe 2 zugeordnet und das Angebot ausgebaut. Zusätzlich finanziert die Stadt Burgdorf Kurse Burgdorf-Fischermätteli für einen durchgehenden Halbstundentakt in diesem Teilabschnitt.

3.4.5 RK Bern-Mittelland

Bahnlinien

Zur Entwicklung auf den Linien der S-Bahn Bern siehe Kapitel 3.4.1.

Im Korridor Burgdorf – Konolfingen – Thun wurde das Angebot 2022 zu einem durchgehenden Halbstundentakt bis Mitternacht ausgebaut.

Zudem wurde auf Antrag des Grossen Rates das Angebot zwischen Konolfingen und Thun tagsüber sukzessive auf drei Kurspaare pro Stunde erweitert, damit in Konolfingen zusätzliche Anschlüsse Richtung Langnau – Luzern hergestellt werden können.

Seit 2024 verkehren am Wochenende während der Hochsaison nebst den IC-Verbindungen ab Zürich auch ab Biel direkte Züge nach Thun – Spiez – Frutigen – Brig. Diese Züge fahren nicht über den Bahnhof Bern, halten dafür in der Agglomeration Bern und ermöglichen dadurch kürzere und umsteigefreie Freizeitreisen.

Buslinien des Regionalverkehrs

Frienisberg

Mit der Aufwertung zur Angebotsstufe 3 wurde auf der Linie 30.107 zwischen Bern und Uetligen am Nachmittag ein Halbstundentakt eingeführt. Ein zusätzliches Kurspaar auf der Linie 30.100 zwischen Wohlen und Bern ermöglicht einen durchgehenden Viertelstundentakt mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten vom Mittag bis um 20:00 Uhr.

Münsingen – Worb Dorf

Auf der Linie 30.160 Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen fahren die Busse im Abschnitt Münsingen – Konolfingen am Abend bis ca. 22:00 Uhr und somit zwei Stunden länger.

Die Linie 30.161 (Münsingen Bahnhof - Spital - Bahnhof (Ortsbus Münsingen)) wurde neu der Angebotsstufe 1 und die Linie 30.162 (Münsingen Bahnhof - Sonnhalde - Bahnhof (Ortsbus Münsingen)) der Angebotsstufe 4 zugeordnet.

Die Linie 30.168 Münsingen – Trimstein – Worb Dorf wurde nach Ablauf des dreijährigen Versuchsbetriebs als Bürgerbus ins kantonale Grundangebot aufgenommen, seit Fahrplan 2025 als ordentlich finanzierte Linie.

Längenberg

Auf der Linie 30.340 Wabern – Niedermuhlern wurde der Halbstundentakt in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit um eine Stunde erweitert und der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

Auf der Linie 30.320 Riggisberg - Thurnen wurde die Taktlücke am Vormittag geschlossen.

Damit auch Oberbütschel nach 21 Uhr mit öffentlichem Verkehr erschlossen werden kann, wurde die abendliche Schlaufenfahrt der Linie 30.321 Toffen – Riggisberg ausgeweitet und wird neu über Oberbütschel statt über Mättiwil / Tromwil geführt.

Weitere Angebotsänderungen

Auf folgenden Linien wurde das Angebot am Wochenende, insbesondere am Sonntag, neu eingeführt, verdichtet oder systematisiert:

- Linie 30.036 Münchenbuchsee – Zollikofen: Verdichtung zum Viertelstundentakt am Sonntag von ca. 13-18 Uhr
- Linie 30.040 Ittigen Kappelisacker – Allmendingen: Verdichtung zum Viertelstundentakt am Sonntag von ca. 11-20 Uhr im Abschnitt Kappelisacker – Papiermühle – Guisanplatz
- Linie 30.130 Thörishaus Dorf – Neuenegg: Einführung Sonntagsangebot.

Aufgrund des baustellenbedingten, mehrjährigen Ausfalls der S51 Bern – Bern Brünen Westside ab Ende April 2025 musste das Konzept der Linie 30.570 Brünen – Frauenkappelen – Mühleberg auf diesen Zeitpunkt hin angepasst werden, damit die Buskurse in Brünen weiterhin Anschlüsse bieten von/zur S-Bahn. Ein sinnvolles Angebot konnte erreicht werden, indem die Linie 30.560 Mühleberg – Allenlüften – Rosshäusern ebenfalls angepasst wurde. Entsprechend wurde das von der Region erarbeitete neue Konzept Frienisberg 2030 für diese beiden Linien vorzeitig (teil-)umgesetzt (vgl. Kapitel 6.4.2).

Einzelne Kurse der Linie 30.871 Jegenstorf – Messen – Waltwil werden seit Fahrplan 2023 von Messen bis Waltwil verlängert. Gleichzeitig wurde die Fahrlage der Linie an das neue Bahnangebot angepasst. Seither wurde der Fahrplan weiter optimiert.

Weiter wurde auf diversen Buslinien des Regionalverkehrs das Angebot punktuell an die Nachfrage angepasst (leichte Verdichtungen und Ausdünnungen des Taktes zu gewissen Tageszeiten, Wochentagen oder Kalenderwochen) (Linien 30.100, 30.102, 30.103).

Das übrige Bahnangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Ortsverkehr

Tramlinien

Die per August 2019 eingeführte Verdichtung der Tramlinie 9 zwischen Bahnhof Bern resp. Zytglogge und Guisanplatz in der HVZ mit Bussen wurde während der Corona-Pandemie aufgrund der kleineren Nachfrage eingestellt. Bei einer entsprechender Nachfragezunahme werden die Zusatzkurse wieder eingeführt.

Die per 2018 eingeführte Verlängerung des Spätangebots um ca. 1h am Wochenende auf allen Tramlinien wurde mit der Neukonzeption des Moonlinerangebots angepasst: seit Fahrplan 2022 verkehren die letzten Kurse aller Tramlinien vor 01:00 Uhr und die ersten Moonliner-Abfahrten um 01:15 Uhr.

Weiter wurde auf diversen Tramlinien das Angebot punktuell an die Nachfrage angepasst (leichte Verdichtungen und Ausdünnungen des Taktes zu gewissen Tageszeiten, Wochentagen oder Ferienzeiten) (Linien 6, 7, 8, 9).

Buslinien des Ortsverkehrs

Bei der Linie 10 Schliern bei Köniz - Bern Bahnhof - Ostermundigen Rüti wird der Ast Köniz aus Kapazitätsgründen per Mitte 2026 auf Doppelgelenkrolleybus umgestellt. Dies erlaubt die Reduktion des Taktes, was insbesondere in der HVZ zu einem stabileren Betrieb der Linie führen wird. Die Linie wird am Bahnhof Bern getrennt und der Ast Bern Bahnhof – Ostermundigen Rüti wird die Liniennummer 15 erhalten.

Die Linie 12 Holligen – Inselspital – Bern Bahnhof – Zentrum Paul Klee wurde verlängert, um das neue Wohnquartier Warmbächli anzubinden.

Die Linie 18 Bern Bahnhof – Wyleregg als Verstärkung der Linie 20 wurde während der Corona-Pandemie mangels Nachfrage eingestellt und seither nicht mehr eingeführt.

Die Linie 21 Bern Bahnhof – Bremgarten wurde aus Kapazitätsgründen auf Gelenkbusbetrieb (E-Bus) umgestellt. Gleichzeitig wurde der sehr dichte Takt in den HVZ und am Samstagnachmittag leicht reduziert.

Bei der Linie 22 Brünnen Westside Bahnhof – Niederwangen – Köniz – Kleinwabern wurde der Ast Brünnen Westside Bahnhof – Niederwangen ins Grundangebot aufgenommen.

Bei der Linie 31 Brunnadernstrasse – Europaplatz Bhf. – Niederwangen Erle wurde der Ast Europaplatz Bhf. – Brunnadernstrasse ins Grundangebot aufgenommen – mit einem gegenüber dem Versuchsbetrieb reduzierten Fahrplan (Taktlücke am Vormittag und früherer Betriebsschluss am Abend).

Weitere Angebotsänderungen:

- Morgenangebot: Auf den Linien 30.041 Zollikofen - Kappelisacker - Papiermühle - Bern Breitenrain und 30.043 Ittigen Kappelisacker – Papiermühle Bahnhof wurde das Angebot in der HVZ am Morgen ausgedehnt (längerer resp. früherer Betrieb).
- Abendangebot: Auf den Linien 27 Weyermannshaus Bad – Niederwangen Bahnhof, 28 Weissenbühl Bahnhof – Wankdorf Bahnhof, 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg und 44 Bolligen Bahnhof – Gümligen Bahnhof (neu Angebotsstufe 4) wurde das Angebot am Abend verlängert.
- Spätangebot Wochenende: Die per 2018 eingeführte Verlängerung des Spätangebots um ca. 1h am Wochenende auf den Buslinien 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21, 30 und 101 wurde mit der Neukonzeption des Moonlinerangebots wieder angepasst: seit Fahrplan 2022 verkehren die letzten Kurse der genannten Buslinien vor 01:00 Uhr und die ersten Moonliner-Abfahrten um 01:15 Uhr.
- Sonntagsangebot: Auf den Linien 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg, 30.034 Unterzolllikofen Bahnhof – Hirzenfeld und 30.046/30.047 Bolligen Bahnhof – Habstetten / Mannenberg wurde das Angebot am Sonntag am Morgen und/oder Abend zeitlich ausgedehnt. Auf der Linie 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg wurde zusätzlich der Takt zwischen 13 – 18 Uhr zum Viertelstundentakt verdichtet. Zudem verkehrt die Linie neu am Sonntag bis ca. 20 Uhr via Neuhausplatz, somit fährt die Linie tagsüber an allen Wochentagen dieselbe Route.
- Anpassung des Angebots an die Nachfrage: Auf diversen Buslinien wurde das Angebot punktuell an die Nachfrage angepasst (leichte Verdichtungen und Ausdünnungen des Taktes zu gewissen Tageszeiten, Wochentagen oder Kalenderwochen) (Linien 10, 12, 17, 19, 20).

3.4.6 RVK Oberland-West

Bahnlinien

Zur Entwicklung auf den Linien der S-Bahn Bern siehe Kapitel 3.4.1.

Im Korridor Burgdorf – Konolfingen – Thun wurde das Angebot 2022 zu einem durchgehenden Halbstundentakt bis Mitternacht ausgebaut.

Zudem wurde auf Antrag des Grossen Rates das Angebot zwischen Konolfingen und Thun tagsüber sukzessive auf drei Kurspaare pro Stunde erweitert, damit in Konolfingen zusätzliche Anschlüsse Richtung Langnau – Luzern hergestellt werden können.

Im Dezember 2022 wurde der Golden Pass Express mit direkten Zügen Montreux – Gstaad – Zweisimmen – Spiez – Interlaken Ost eingeführt. Die Umspuranlage in Zweisimmen ermöglicht umsteigefreie Verbindungen vom Genfer- zum Thuner- und Brienersee. Zuerst wurde ein tägliches Zugspaar eingeführt, nach anfänglichen Kinderkrankheiten im Zusammenhang mit der Umspurung von Meter- auf Normalspur konnten ab Herbst 2023 vier Verbindungen in beiden Richtungen angeboten werden.

Die Fahrlagen des Golden Pass Express hatten Anpassungen des RegioExpress Zweisimmen – Spiez zur Folge. Auch wenn das Angebot gesamthaft leicht ausgebaut werden konnte, mussten umlaufbedingt einzelne Verbindungen geändert werden. Insbesondere die Abfahrt Zweisimmen 17:39 Uhr musste gestrichen werden, was trotz relativ geringer Nachfrage zu zahlreichen Kundenreaktionen geführt hat.

Seit 2024 verkehren am Wochenende während der Hochsaison nebst den IC-Verbindungen ab Zürich auch ab Biel direkte Züge nach Thun – Spiez – Frutigen – Brig. Diese Züge fahren nicht über den Bahnhof Bern, halten dafür in der Agglomeration Bern und ermöglichen dadurch kürzere und umsteigefreie Freizeitreisen.

- Nebst den zusätzlichen Verbindungen mit dem Golden Pass Express wurde zwischen Gstaad und Montreux ein zusätzliches Kurspaar frühmorgens bzw. spätabends eingeführt.
- Zwischen Gstaad, Zweisimmen und Lenk wurde mit der Einführung des Golden Pass Express das Angebot der halbstündlichen Zusatzzüge neu ausgestaltet. Unter der Woche sind sie auf den Pendlerverkehr, am Wochenende auf den Freizeitverkehr ausgerichtet. Zudem bestehen direkte Züge zwischen Gstaad und Lenk.

Buslinien des Regionalverkehrs

Buskonzept Spiez:

- 31.061 Aeschi – Krattigen – Spiez Bahnhof: Die Linie wurde tagsüber im Stundentakt bis zur Schiffstation Spiez verlängert. Der Abschnitt Bahnhof–Schiffstation wird neu ganzjährig bedient. Nach Krattigen Örtlimatt verkehren einige zusätzliche Kurse.
- 31.062 Spiez – Hondrich – Aeschi – Aeschiried und 31.063 Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Aeschi: Mit dem neuen Buskonzept ab Spiez konnte für Spiezwiler und Hondrich ein Halbstundentakt eingeführt werden.
- 31.021 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken: Aufgrund einer Motion des Grossen Rates wurde im Dezember 2023 das Angebot auf dem stark ausgelasteten Abschnitt Thun – Oberhofen zu ausgedehnten Hauptverkehrszeiten und an Samstagen zum 10-Minuten-Takt verdichtet. Im ersten Jahr des Angebotsausbaus war bereits ein Zuwachs der Fahrgäste um 9 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Zeitgleich ging der Strassenverkehr auf der Hofstettenstrasse in Thun um 2 % zurück.

Weitere Angebotsveränderungen:

- 12.180 Saanen – Gstaad – Gsteig (– Les Diablerets): Die Verdichtungskurse Gstaad – Gsteig verkehren unter der Woche ganzjährig
- 31.024 Oberhofen – Schwanden – Sigriswil: Zusätzlicher Frühkurs ab Sigriswil und Ausbau Abendangebot
- 31.250 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmelalp: Verbesserte Anschlüsse am Wochenende mit den Zügen von/nach Bern – Thun

Buslinien des Ortsverkehrs

- Stadtlinien Thun: Die letzten Spätkurse verkehren seit 2025 auf den regulären Linien gemäss Tagesfahrplan. Die unübersichtliche Zusammenlegung jeweils zweier Linien wurde damit aufgehoben.
- 31.003 Heimberg – Thun: Schliessung von Taktlücken abends

3.4.7 RK Oberland-Ost

Bahnlinien

Seit 2025 nimmt ein zusätzliche RE9 Spiez – Interlaken Ost am Abend die Anschlüsse von Bern und Mailand ab.

Die neue Haltestelle Matten bei Interlaken der Berner Oberland-Bahn mit dem dazugehörigen Park + Ride verbessert die ÖV-Erschliessung der Jungfrau Region deutlich.

Linien des Regionalverkehrs

- 31.101 Interlaken – Beatenberg: Zwischen 2022 und 2025 wurde der Stundentakt sukzessive zum Halbstundentakt ausgebaut.
- 31.105 Unterseen – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler: Seit 2022 Halbstundentakt bis Gsteigwiler statt nur bis Wilderswil, in Wilderswil einheitliche Linienführung aller Kurse
- 31.106 Habkern – Interlaken West: Ausbau des Abendangebots
- Ortsbus Grindelwald: In Grindelwald fahren die Busse zwischen Terminal und dem oberen Gletscher ganzjährig mindestens im Halbstundentakt.
- Beatenbucht – Beatenberg: 3 zusätzliche Kurspaare am Morgen.

Im Dezember 2024 wurde die direkte Pendelbahn Stechelberg – Mürren in Betrieb genommen, die schnellere und ganzjährige Fahrten – ohne Unterbrüche für Revisionsarbeiten – nach Mürren sowie auf das Schilthorn ermöglicht.

3.4.8 Moonliner

Per Fahrplan 2022 wurde das Nachtbusangebot Moonliner in das kantonale ÖV-Grundangebot aufgenommen. Davor wurde das Nachangebot direkt von den Gemeinden bei den Transportunternehmen bestellt.

Gleichzeitig wurde mit diesem Schritt das Nachtbusangebot vor allem in der Region Bern-Mittelland ausgebaut. Hier gibt es seither grundsätzlich einen Stundentakt in der Agglomeration und einen Halbstundentakt auf den Hauptkorridoren in der Stadt Bern sowie auf stark genutzten Linien in der Agglomeration. Auch zwischen den Städten Bern, Biel, Thun und Freiburg fahren die Nachtbusse häufiger als stündlich. In den Regionen Biel, Thun, Emmental und Oberaargau wurde das Nachtangebot punktuell verbessert und auf die Nachtlinien aus Bern angepasst.

Zusätzlich zum Angebotsausbau wurde der spezielle Nachttarif abgeschafft, wodurch die Busse mit allen üblichen Abonnements und Tickets genutzt werden können.

Die Moonliner Linien verzeichnen seit diesem Systemwechsel insgesamt eine starke Zunahme der Fahrgäste (vgl. Abbildung 11).

Netz	Einsteiger 2019	Einsteiger 2022	Zunahme
Bern	181'797	313'057	+131'260
Biel/Bienne	18'984	40'979	+21'995
Solothurn	10'506	28'498	+17'992
Thun	8'778	32'800	+24'022
Interlaken	6'885	9'468	+2'583
Total	226'950	424'802	+197'852 (87 %)

Abbildung 11: Vergleich der Einsteiger 2019 und 2022 nach Teilnetzen

Folgende kleinere Anpassungen am Moonliner-Netz wurden seit 2022 umgesetzt:

- M12: Zusätzliche Schlaufenfahrt im Zentrum von Langenthal bis zur Haltestelle Tell/Kantonalbank (seit Dezember 2024)
- M13: Öffnung der Leerfahrt um 02.39 Uhr ab Heimenschwand nach Kiesen mit Anschluss auf die Linie M15 in Richtung Bern und Thun (seit Dezember 2024)
- M14: Die Abfahrt ab Bern um 02.45 Uhr wird als Direktfahrt nach Burgdorf geführt (seit Dezember 2022)
- M18 Bern – Brünnen – Gümmenen – Laupen fährt teilweise via Oberbottigen und Riedbach statt via Riedernrain, so dass auch diese Orte an das Nachtnetz angeschlossen sind.
- M34: Zusätzlicher Kurs um 02.15 Uhr ab Biel bis Büren an der Aare (seit Dezember 2024)
- M35: Zusätzliches Kurspaar um 03.15 Uhr ab Biel nach Lyss und zurück mit Anschluss in Lyss, Bahnhof vom letzten M10 (03.15 Uhr ab Bern) (seit Dezember 2024)
- M42: Verlängerung bis Innertkirchen und Produktion ab Interlaken (seit Dezember 2022)
- M52 (Netz Solothurn): Verlängerung bis Oensingen und neue Linienführung via Zuchwil - Luterbach - Deitingen - Wangen a. A. - Wiedlisbach - Oberbipp - Niederbipp - Oensingen (seit Dezember 2023)
- M55 (Netz Solothurn): Verkehrt ab Solothurn Amthausplatz und neue Linienführung via Feldbrunnen - Riedholz - Flumenthal - Attiswil - Hubersdorf - Günsberg - Balm b. Günsberg (seit Dezember 2023)
- Der M72 Bern – Ittigen – Bolligen – Boll-Utzigen bedient auf den Rückfahrten die Haltestellen zwischen Bern, Wyler und Bern, Bahnhof (bisher ohne Halt).
- Der M80 Bern Bahnhof – Brunnhof – Fischermätteli – Köniz Weiermatt verkehrt ab Fahrplan 2026 aufgrund knapper Umlaufzeiten auf den Rückfahrten via Loryplatz statt durch die Brunnmattstrasse.
- M83: Einkürzung bis Laupen, Bahnhof, keine Bedienung der Haltestelle Bösingen, Abzw. Tuftera aufgrund des Neubaus der Sensebrücke (seit Dezember 2023)
- Der M87 Bern – Herrenschwanden – Kirchlindach – Ortschaften – Meikirch – Wahlendorf bedient aufgrund knapper Umlaufzeiten und tiefer Nachfrage einzelne Haltestellen nur noch zum Aussteigen.

Aufgrund der ständig steigenden Fahrgastzahlen in den Bussen müssen Überlegungen angestellt werden, um das Angebot zu verbessern, und es werden verschiedene Möglichkeiten (zusätzlichen Fahrten, neuen Direktfahrten oder der Einführung von Nacht-S-Bahnen auf bestimmten Linien) geprüft.

3.5 Entwicklung Kosten und Erlöse der vom Kanton bestellten ÖV-Angebote

Die Kosten der vom Kanton Bern bestellten ÖV-Verkehrsangebote im Regional- und Ortsverkehr belaufen sich gemäss den Planwerten der Offerten 2025 auf CHF 1 242 Millionen. Davon können die Transportunternehmen CHF 713 Mio. (Planwert Offerten 2025) durch Erträge selbst erwirtschaften. Die ungedeckten Kosten von CHF 529 Mio. müssen über Abgeltungen der öffentlichen Hand gedeckt werden.

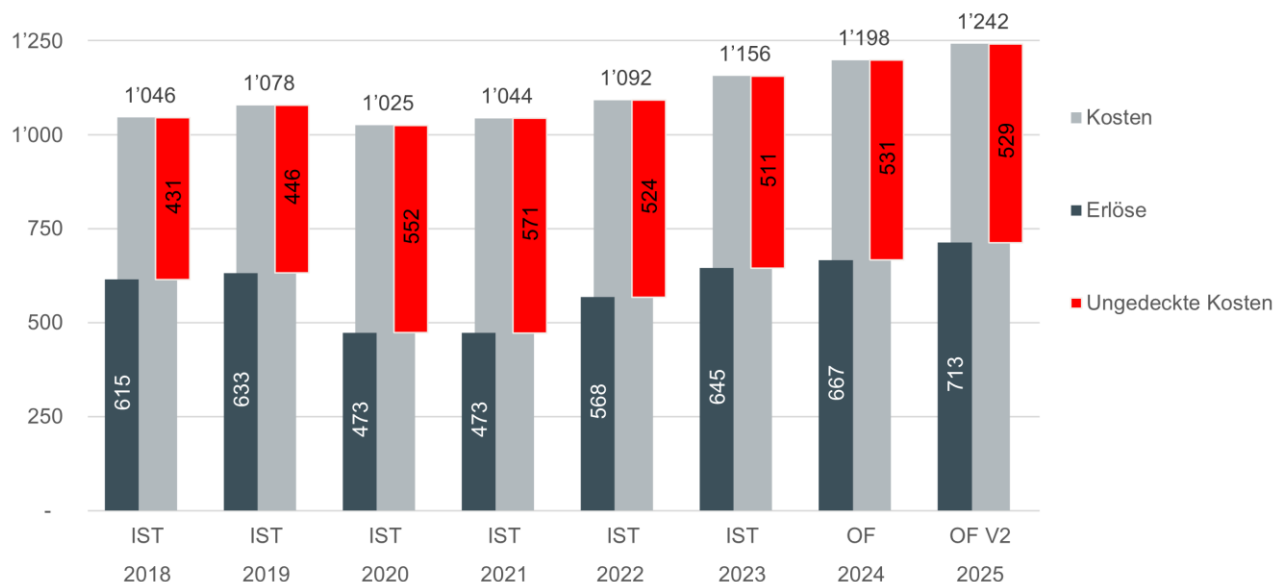


Abbildung 12: Entwicklung Kosten, Erlöse und ungedeckte Kosten der vom Kanton Bern bestellten Regional- und Ortsverkehrsangebote (inkl. ausserkantonaler Anteile bei interkantonalen Linien)

Die sehr gute Nachfrage- und Ertragsentwicklung bis 2019 brach mit der Covid-Pandemie ab März 2020 massiv ein. Zwischen 2018 und 2025 wurde das vom Kanton Bern bestellte ÖV-Angebot um 8.5% ausgebaut. Die Nachfrage (Personenkilometer / Pkm) entwickelt sich gemäss den Planwerten der Offerten des Fahrplanjahres 2025 leicht stärker (+9.6%). Die Kosten (+9.5%) stiegen stärker als das Angebot.

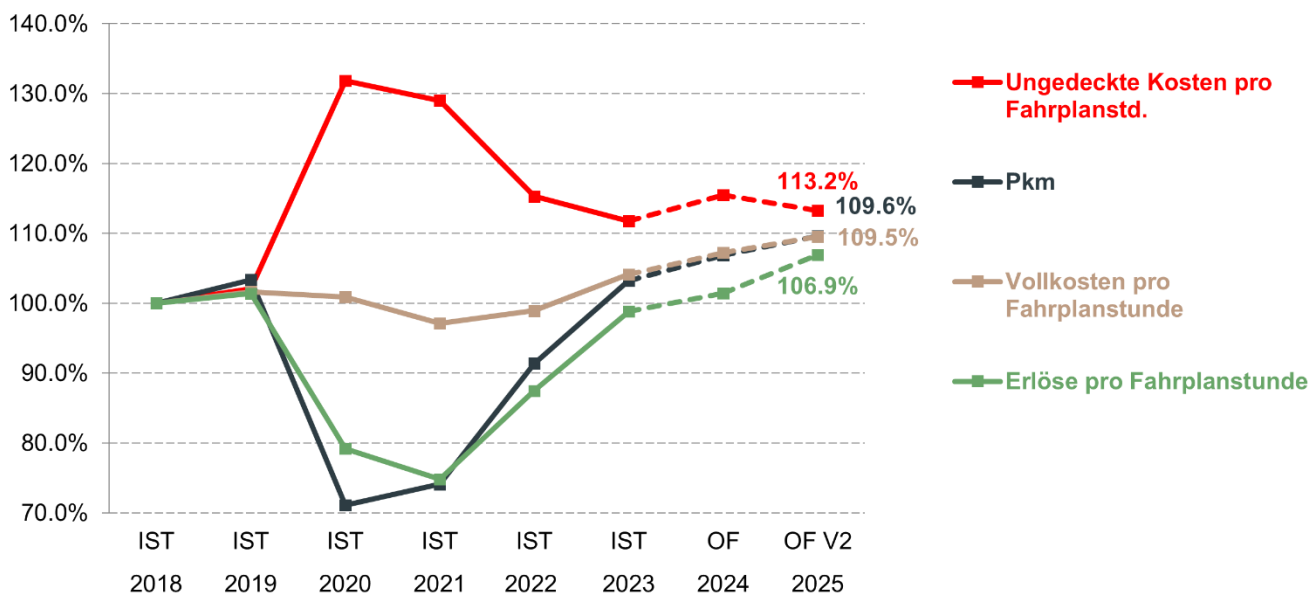


Abbildung 13: Entwicklung Eckwerte der vom Kanton Bern bestellten Verkehrsangebote (Regional- und Ortsverkehr ohne Abgrenzung bei interkantonalen Linien)

Leistungsbereinigt stiegen die ungedeckten Kosten bezogen auf das bestellte Angebot (in Fahrplanstunden) gemäss Offerten 2025 gegenüber 2018 um 13.2%. Insbesondere Investitionsfolgekosten aus Rollmaterialbeschaffungen sowie teuerungsbedingte Mehrkosten (u.a. Energie, Personal) sind die grössten Kostentreiber.

Die kantonalen ÖV-Abgeltungen entwickeln sich nicht parallel zu den ungedeckten Kosten des bestellten ÖV-Angebots. Dies aufgrund der unterschiedlichen Finanzierung von Regional- und Ortsverkehr. Der Regionalverkehr ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Aktuell trägt der Bund 54% der ungedeckten Kosten, der vom Kanton Bern bestellten RPV-Angebote. Demgegenüber finanziert der Kanton die bestellten Ortsverkehrsangebote und weitere bestellte Angebote zu 100%. Zudem konnten die Transportunternehmen in den Covid-Jahren 2020/2021 die höheren ungedeckten Kosten teilweise über vorhandene Reserven decken.

ÖV-Abgeltungen (nach Fahrplanjahren)		AGB 2018 - 2021				AGB 2022 - 2026 (verlängert)			
		Fp-Jahr 2018	Fp-Jahr 2019	Fp-Jahr 2020	Fp-Jahr 2021	Fp-Jahr 2022	Fp-Jahr 2023	Fp-Jahr 2024	
1)	Abgeltungen Personenverkehr: Regional- & Ortsverkehr	Mio. CHF	370.7	363.8	360.9	355.4	426.9	424.1	414.7
	./. Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-152.2	-146.5	-144.3	-140.3	-166.8	-164.9	-160.9
2)	Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Total Abgeltungen Verkehr zu Lasten Kanton		Mio. CHF	219.6	218.3	217.6	216.1	261.2	260.2	254.8
3)	Abgeltungen Tarifverbände & Tarifmassnahmen	Mio. CHF	25.5	25.1	4.4	4.8	5.5	6.0	6.1
4)	Diverse Abgeltungen (KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.5	0.3	0.1	0.2	0.3	0.2	0.2
Total Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton		Mio. CHF	245.5	243.7	222.1	221.1	266.9	266.4	261.1
5)	Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	7.7	8.2	10.7	10.5	13.0	10.9	11.0
Total ÖV-Abgeltungen zu Lasten Kanton		Mio. CHF	253.2	251.9	232.8	231.5	279.9	277.4	272.2
6)	A.o. Abgeltungen Covid-Pandemie	Mio. CHF			7.4	34.1	*)		
7) ÖV-Abgeltungen total zu Lasten Kanton inkl. Covid		Mio. CHF	253.2	251.9	240.2	265.6	279.9	277.4	272.2
		Veränderung zu Vorjahr		-0.5%	-4.6%	10.6%	5.4%	-0.9%	-1.9%

Abbildung 14: ÖV-Abgeltungen

3.6 Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr

Der Kostendeckungsgrad der Offerten des Fahrplanjahres 2025 liegt bei 57 % und somit rund 2 Prozentpunkte tiefer als vor der Pandemie (59 %). Aufgrund des tieferen Kostendeckungsgrad sind die ungedeckten Kosten, die über die Abgeltungen gedeckt werden, höher als vor der Pandemie.

Zur Entwicklung der Kostendeckungsgrade in den letzten Jahren:

- Ortsverkehr:
Die Verschlechterung des Kostendeckungsgrad der Ortsverkehrslinien hat verschiedene Ursachen. Die Nachfrageentwicklung ist insbesondere im Vergleich zum Regionalverkehr Bahn unterdurchschnittlich. Während der Pendlerverkehr aufgrund von Homeoffice sich noch nicht auf dem Vor-Covid-Niveau befindet, boomt demgegenüber der Freizeitverkehr. Die unterschiedliche Nachfrageentwicklung schlägt sich in den Einnahmenverteilungsschlüsseln der Verkehrserträge nieder.
- Regionalverkehr Bahn (RPV Bahn):
Trotz der in den vergangenen Jahren erfolgten Erneuerung des Rollmaterials mit entsprechenden Folgekosten konnten die Bahnlinien im Regionalverkehr ihre Kostendeckung erhöhen. Das Nachfragewachstum auf den Bahnlinien ist primär durch den stark wachsenden Freizeitverkehrs ausgelöst.
- Regionalverkehr Bus (RPV Bus):
Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr Bus liegt bei leicht über 40%. Die Spannweite bei den RPV Buslinien ist relativ gross. Während verschiedene Linien die Mindestvorgabe von 20% nicht erreichen oder nur knapp übertreffen, gibt es auch RPV-Linien die deutlich höhere Kostendeckungsgrade aufweisen. Dies insbesondere bei Buslinien in touristischen Gebieten.

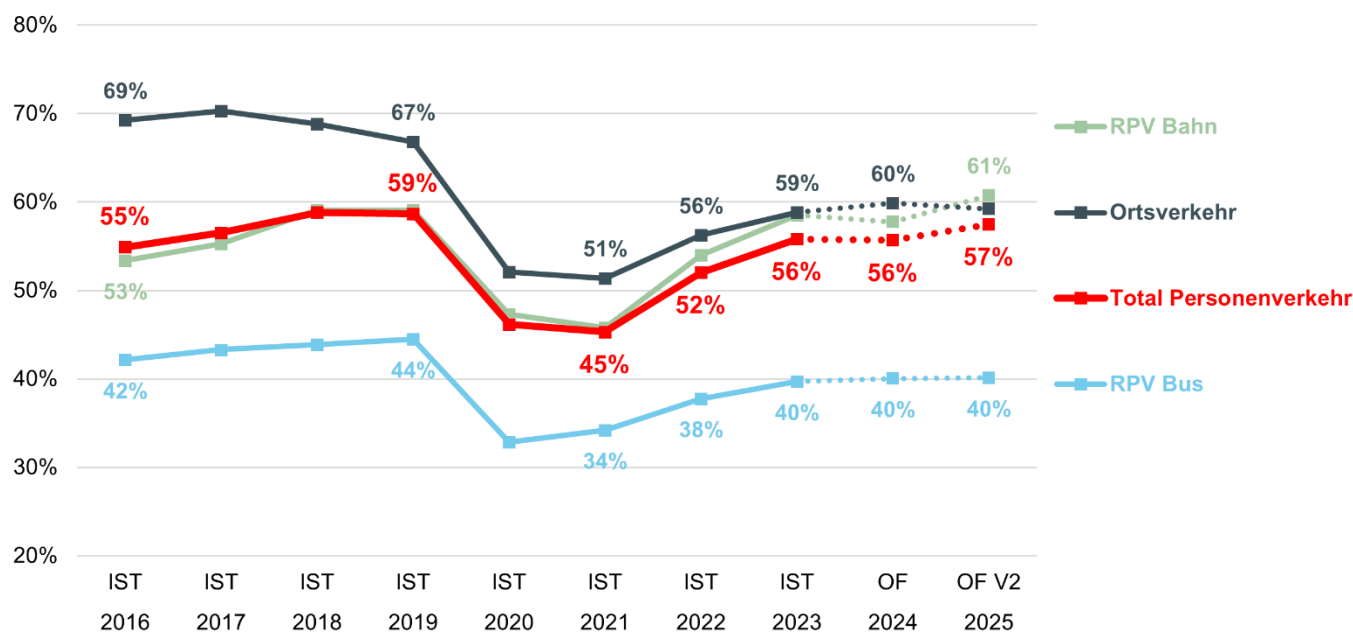


Abbildung 15: Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr (Regional- und Ortsverkehr ohne Abgrenzung bei interkantonalen Linien)

3.7 Qualität des öffentlichen Verkehrs

Die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs haben als Service public den Kundenbedürfnissen zu entsprechen. Die geforderte Qualität wird mit den folgenden drei Instrumenten überwacht:

- Qualitätsmesssystem ÖV (QMS RPV / QMS OV)
 - kontinuierliche Erhebung von definierten Qualitätsaspekten durch Testkunden
 - Pünktlichkeitsmessung durch den Vergleich der publizierten Fahrplanzeiten mit den effektiven Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten
- Das QMS RPV wird seit 2018 durch das BAV schweizweit betrieben. Im Kanton Bern wird das System seit Januar 2020 auch für den Ortsverkehr (QMS OV) angewendet.
- Kundenzufriedenheitsumfrage (KuZu)

Befragung der Fahrgäste nach Erfüllung der Kundenbedürfnisse auf den einzelnen Linien. Diese kantonale Erhebung wird alle 4 Jahre nach einem standardisierten Erhebungskonzept durchgeführt. Die Ergebnisse ermöglichen den Vergleich unter verschiedenen Transportunternehmen aber auch mit anderen Kantonen bzw. Verkehrsregionen. Die Erhebung wurde im Kanton Bern in den Jahren 2018 und 2022 durchgeführt.
 - Bevölkerungsbefragung

Telefonische Befragung der Gesamtbevölkerung (Stichprobenkonzept) zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr sowie nach der Motivation den ÖV zu nutzen bzw. nicht zu nutzen. Diese Erhebung wird seit 2003 durchgeführt. Alternierend zur KuZu werden die Daten alle 4 Jahre erhoben. Die letzte Bevölkerungsumfrage fand 2024 statt.

QMS RPV / QMS OV

Mit dem QMS RPV / QMS OV werden seit 2018 durch Testkunden Daten erhoben. Die zu erreichenden Jahresmittelwerte sollen mindestens in einem Toleranzbereich zwischen Mindeststandard und dem Akzeptanzwert liegen. Wird der Mindeststandard nicht erreicht, muss die Transportunternehmung mit Massnahmen die entsprechenden Verbesserungen anstreben.

Die Ergebnisse zeigen, dass die bernischen Transportunternehmungen weitgehend die Qualitätsansprüche innerhalb der geforderten Werte erbringen.

Die Erhebung der Pünktlichkeitsdaten kann noch nicht flächendeckend bei allen Transportunternehmungen erfolgen. Die Auswertung erfolgt daher vorerst punktuell im Rahmen der Angebotsplanung und zur Optimierung der Fahrpläne. Die Beurteilung der Transportunternehmungen zur Pünktlichkeit wird daher noch nicht vorgenommen.

Kundenzufriedenheitsumfrage

In der Kundenzufriedenheitserhebung von 2022 beurteilen die Fahrgäste den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern grundsätzlich sehr positiv. Auf einer Skala von 100 möglichen Punkten bewerteten sie ihn mit 78 Punkten (2018: 77 Punkte). Mehrheitlich zufrieden sind die Kundinnen und Kunden mit der Verlässlichkeit des ÖV-Angebotes. Liniennetz, Fahrplan, Pünktlichkeit und Kundeninformation bewerten sie im Allgemeinen hoch. Dabei zeigen sich Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln und auch zwischen einzelnen Betriebsgebieten. Die Bahnangebote werden weniger gut beurteilt als die Busangebote. Die dichten städtischen Angebote werden sehr geschätzt, in den ländlichen Gebieten mit weniger dichten Angeboten gab es kritische Bewertungen.

Beste Noten geben die Fahrgäste dem Personal. Sie schätzen dessen Freundlichkeit und die Hilfsbereitschaft. Das Personal ist ein wesentlicher Faktor für die gute Gesamtbewertung. Auch das Auftreten des Fahrausweiskontrollpersonals und die Präsenz von Sicherheitspersonen wird positiv bewertet.

Am wenigsten zufrieden ist die Kundschaft mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Kritisch äussert sie sich auch zu den Informationen bei Verspätungen. Ebenfalls kritische Rückmeldungen gab es bezüglich des Erreichens von Anschlüssen beim Umsteigen. Weiter äusserte die Kundschaft Wünsche nach mehr Sitz- und Stehplätzen in den Fahrzeugen.

Bevölkerungsbefragung

Bereits zum neunten Mal seit 2003 hat der Kanton Bern im März 2024 die Bevölkerung zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr befragt. Diese ist weiterhin hoch, hat aber etwas abgenommen (vgl. Abbildung 16): 31 Prozent der Befragten sind sehr zufrieden und 57 Prozent eher zufrieden. Für 88 Prozent der Befragten (2020: 93 Prozent) erfüllen demnach Bahn, Tram und Bus ihre Bedürfnisse. Nur 9 Prozent der Befragten sind eher nicht zufrieden und ein Prozent gar nicht zufrieden.

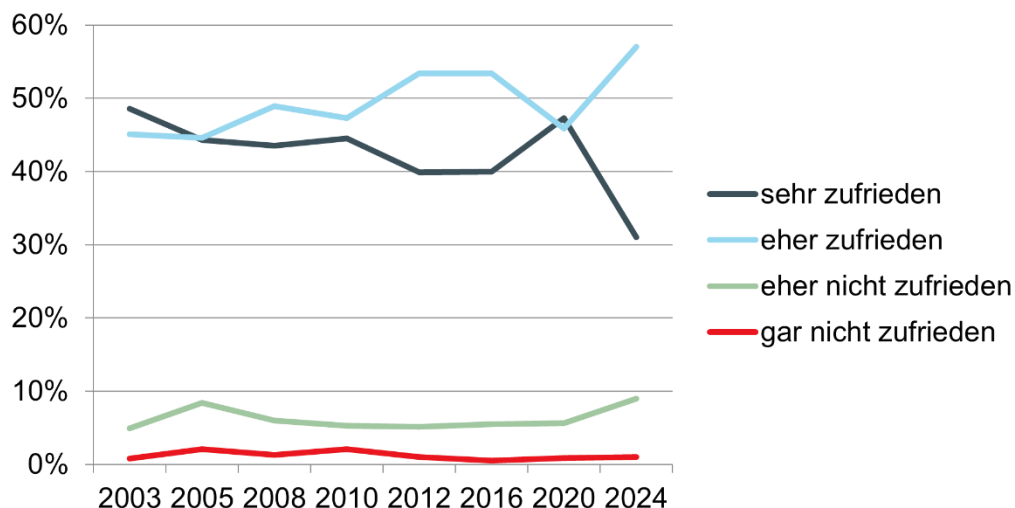


Abbildung 16: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Bern (Quelle: Bevölkerungsbefragung 2024)

Weiter bestätigt, hat sich die in der Umfrage ab 2016 festgestellte Abnahme des Bevölkerungsanteils, welcher den ÖV gar nicht nutzen (vgl. Abbildung 17). Der Wert liegt erstmals unter 20%. Dieser Personenkreis begründet den Verzicht auf Bahn, Bus und Tram unter anderem mit der Flexibilität und der Unabhängigkeit der individuellen Verkehrsmittel.

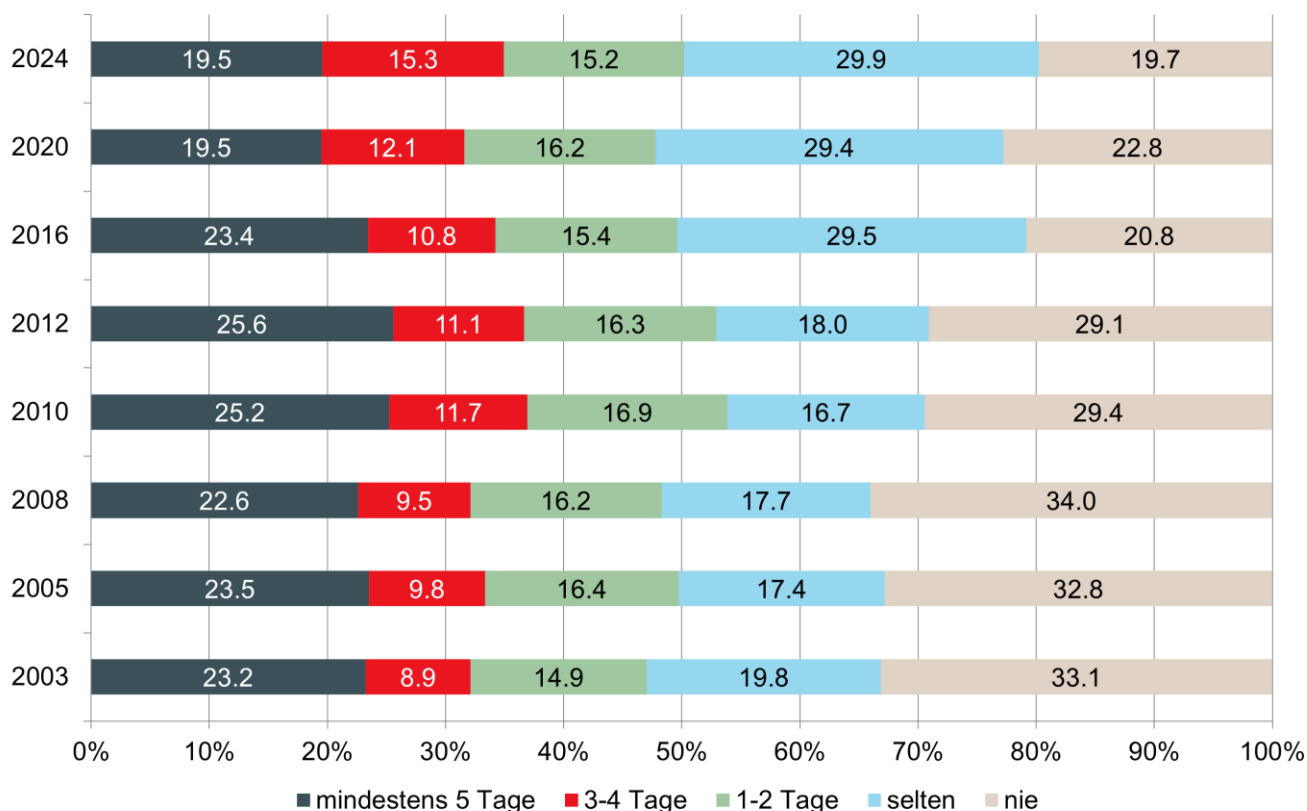


Abbildung 17: Häufigkeit der ÖV-Benützung im Kanton Bern (Quelle: Bevölkerungsbefragung 2024)

In einer Bewertung nach Schulnoten wird der öffentliche Verkehr im Kanton Bern insgesamt mit 4,74 bewertet (vgl. Abbildung 18). Die Bewertung liegt tiefer als bei der letzten Erhebung im Jahr 2020 (4,93).

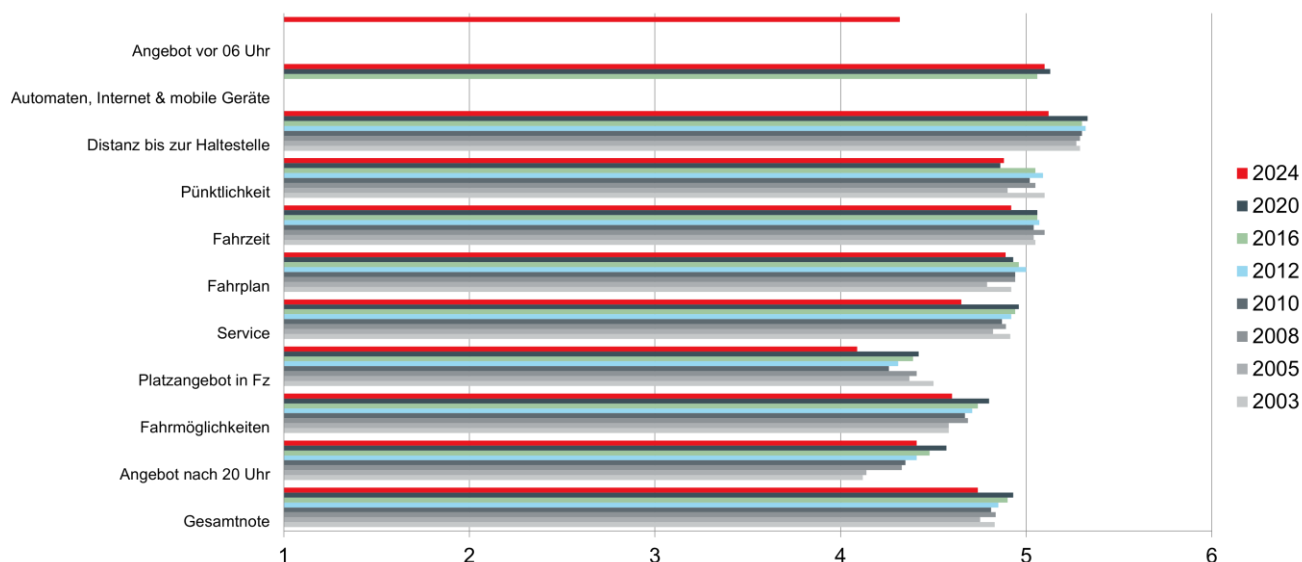


Abbildung 18: Bewertung des ÖV-Angebots im Kanton Bern (Quelle: Bevölkerungsbefragung 2024)

Für mehr als die Hälfte der Befragten (51%) ist weder eine Verbesserung noch eine Verschlechterung des ÖV wahrzunehmen. Gut ein Viertel der Befragten sieht Verbesserungen, dies vor allem wenn in der Stadt gewohnt und auf dem Land gearbeitet wird. Die Top-2-Gründe für die Wahrnehmung von Verbesserungen sind «Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten» (41%) und «Ankunfts- und Abfahrtszeiten» (39%). Die Top-2-Gründe für eine wahrgenommene Verschlechterung sind mit 73% «Fahrpreise, Billettpreise» und mit 45% «Platzangebot in den Fahrzeugen».

3.8 Entwicklung der ÖV-Infrastruktur

Gestützt auf das im Kapitel 2.1.2 erwähnte Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene) wurde in den letzten Jahren mit der Planung oder Realisierung der für den Kanton Bern äusserst wichtigen folgenden Massnahmen gestartet:

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 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 bei der Planung der Projekte beim Kanton. Mit der Umsetzung der Projekte sind jetzt die Bahnen gefordert, die Koordination hat das BAV übernommen.

Das Gesamtkonzept ZBB sieht vor, den Bahnhof schrittweise auszubauen. Im jetzt laufenden ersten Ausbauschnitt wird ein neuer RBS-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 Bubenbergszentrum. Damit die Fussgängerströme sicher und attraktiv vom und zum Zugang Bubenberg geführt werden können, muss der Verkehr im Umfeld neu organisiert werden (vgl. Abbildung 19: Gesamtkonzept ZBB). Die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof und die Erweiterung der Publikumsanlagen SBB haben 2018 begonnen. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2029 vorgesehen.

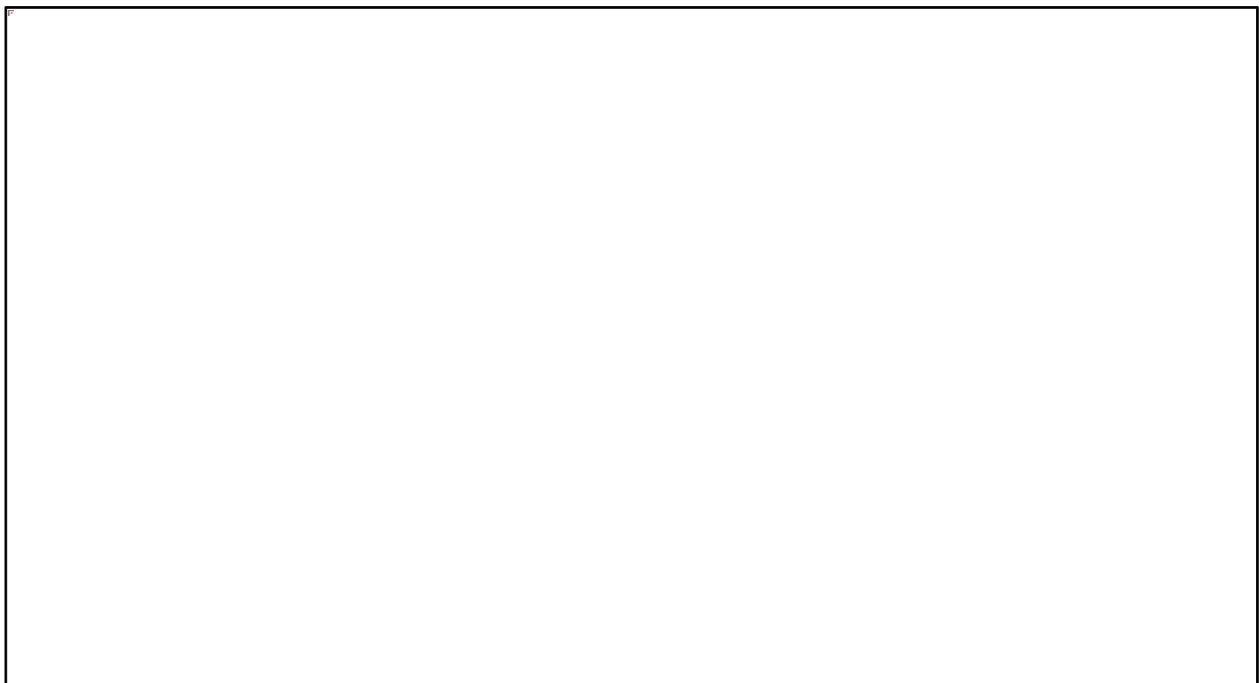


Abbildung 19: Gesamtkonzept ZBB

Damit die Kapazität der 12 Perrongleise in der Bahnhofshalle optimal genutzt werden kann, wird im ersten Ausbauschnitt auch die Leistungsfähigkeit der Zufahrten erhöht. Mit Entflechtungen im Osten (Wylerfeld, zwischen Wankdorf und Ostermündigen, Gümligen Süd) und im Westen (Holligen) werden die Konfliktpunkte beim Zusammentreffen der diversen Zulaufstrecken entschärft. Die Entflechtung Wylerfeld

wurde im Jahr 2023 in Betrieb genommen, die weiteren erwähnten Entflechtungsbauwerke gemäss dem aktuellen Planungsstand zwischen 2027 und 2039.

Im Rahmen des Baus der Entflechtung Holligen wird die Haltestelle Stöckacker an der Bahnlinie Bern – Neuchâtel Richtung Europaplatz verschoben. Dadurch entsteht eine deutlich verbesserte Umsteigesituation zwischen den S-Bahnen an den Haltestellen Europaplatz sowie eine attraktive Anbindung des neuen Campus der Berner Fachhochschule, welche in unmittelbarer Nähe der neuen Haltestelle gebaut wird. Aufgrund der geltenden Finanzierungsregeln beteiligen sich nebst dem Bund auch die Stadt und der Kanton Bern an den Kosten der neuen Haltestelle. Dieses Grossprojekt ist seit Anfang 2025 im Bau, die Inbetriebnahme ist etappiert zwischen 2029 und 2034 vorgesehen.

Um den S-Bahn-Verkehr ausbauen zu können, ist zwischen den Bahnhöfen Wankdorf und Ostermündigen ein Entflechtungsbauwerk geplant. Unter den bestehenden Gleisen soll ein neuer Bahntunnel gebaut werden, der «Wankdorftunnel». So müssen Güter- und Personenzüge nicht mehr auf den gleichen Gleisen kreuzen. Dieses Projekt ist derzeit im Bewilligungsverfahren, der Baustart ist 2026 vorgesehen, die Inbetriebnahme ab 2038.

Unterhalb der bestehenden Bahnstrecke zwischen Muri und Rüfenacht/Allmendingen, wird ein neuer Bahntunnel – ein rund 450 Meter langes, sogenanntes Entflechtungsbauwerk - geplant. Die Entflechtung Gümligen Süd hilft mit, die Kapazität und Fahrplanstabilität im Bahnverkehr zwischen Bern Wankdorf und Münsingen, sowie Konolfingen - Langnau zu erhöhen. Dieses Projekt ist derzeit im Bewilligungsverfahren, der Baustart ist 2026 vorgesehen, die Inbetriebnahme ab 2031.

In Münsingen wird ein Wendegleis und ein Abstellgleis für Fernverkehrszüge in Mittellage erstellt. Dank diesem Wendegleis kann ein Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Flamatt und Münsingen eingeführt werden. Dieses Projekt ist noch in Erarbeitung, die Inbetriebnahme derzeit 2034 vorgesehen.

In Bern Brünnen wird ein 3. Gleis erstellt, welches für das Wenden der S-Bahn benötigt wird. Dank diesem Gleis kann ein attraktiver Viertstundentakt zwischen Wankdorf, Bern und Brünnen mit Halt an allen Stationen eingeführt werden. Dieses Projekt ist noch in Erarbeitung, die Inbetriebnahme derzeit ab 2035 vorgesehen.

Vollausbau Lötschberg Basistunnel

Der Lötschberg-Basistunnel (LBT) ist heute auf einer Länge von 21 Kilometern ein einspuriger Tunnel. Mit dem Ausbauschnitt 2035 hat das Bundesparlament den Ausbau des LBT beschlossen. So soll der heute im Rohbau ausgebrochene 14 km lange Abschnitt Ferden – Mitholz bahntechnisch aufgerüstet werden (vgl. Abbildung 20). Dies ermöglicht es die Fernverkehrszüge Bern – Brig halbstündlich zu führen und zusätzliche Güterzüge durch den Basistunnel zu führen, was klare Vorteile für die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs hat und den Energieverbrauch reduziert. Mit der Botschaft 26 zum Ausbau der Bahninfrastruktur hat das Bundesparlament den durchgehenden Doppelspurausbau des Tunnels beschlossen. Dies ermöglicht den Ausbau ohne 8-monatige Totalsperre, ergibt Flexibilität im Betrieb und ermöglicht, dass alle Güterzüge durch den Basistunnel fahren, was zu deutlichen Einsparungen beim Energieverbrauch des Güterverkehrs führen wird.

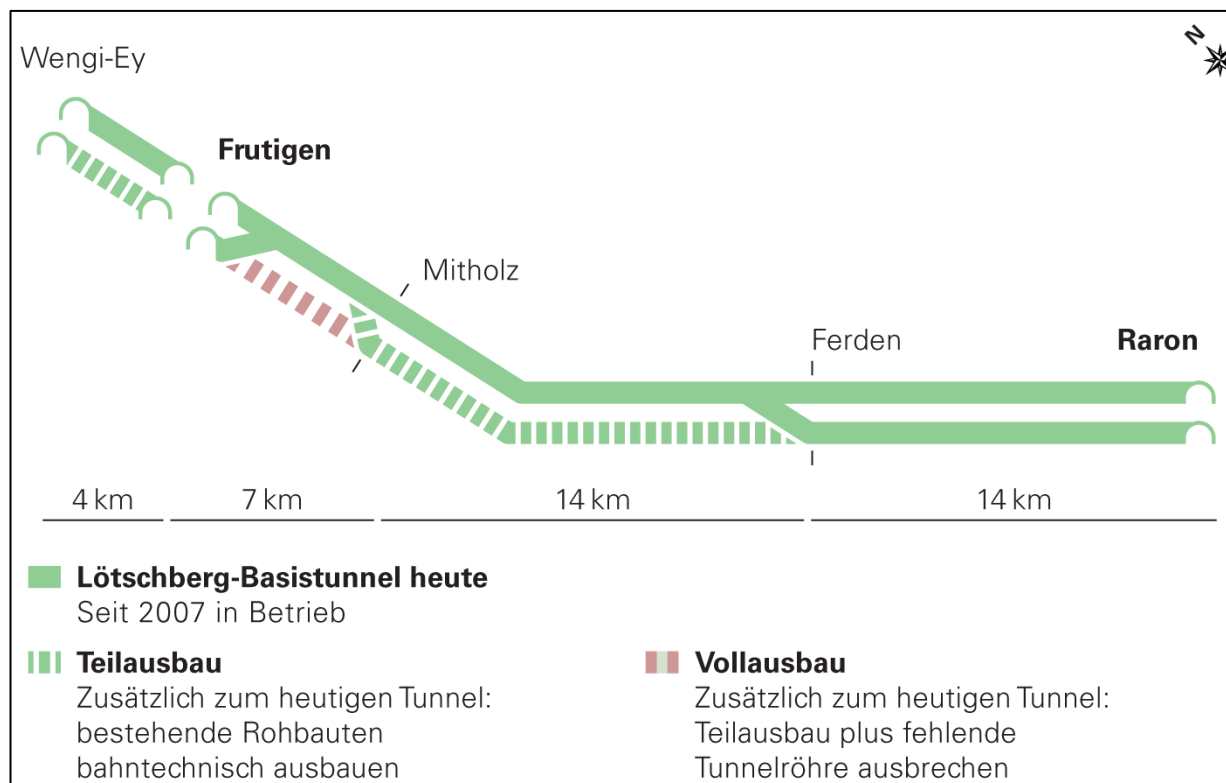


Abbildung 20: Übersicht Lötschberg-Basistunnel

Die Baubewilligung für den Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels wurde Mitte 2022 vom BAV erteilt. Wegen einer noch hängigen Beschwerde ist diese Bewilligung aber noch nicht rechtskräftig. Das Bewilligungsverfahren für den Vollausbau kann eingereicht werden, sobald eine rechtskräftige Bewilligung vorliegt. Die Inbetriebnahme des ausgebauten Tunnels ist gemäss dem aktuellen Kenntnisstand ab 2035 möglich.

Weitere Projekte

Neben den oben detailliert ausgeführten Projekten sind auch die folgenden bedeutenden Projekte in Arbeit:

- Kapazitätsausbau Ligerz – Twann mit neuem Doppelspurtunnel (im Bau, Inbetriebnahme 2029)
- Doppelspur Liebefeld – Köniz (Vorstudien)
- Neue Kreuzungsstelle in Leissigen (im Bewilligungsverfahren, Inbetriebnahme ab 2027)
- Überholgleis für den Güterverkehr in Oberwangen (Terminplan noch offen)
- Kapazitätsausbauten beim RBS (S7, S8 und Traminie 6, in Projektierung, Inbetriebnahme ca. 2030).
- Neue Haltestellen St-Imier La Clef (im Bewilligungsverfahren, Inbetriebnahme 2027), Kleinwabern (in Projektierung, Inbetriebnahme 2028), Thun Nord (in Projektierung, Inbetriebnahme frühestens 2034) und Matten bei Interlaken (in Betrieb seit 2023)

Dazu kommen weitere untergeordnete kleinere Massnahmen an diversen Orten im Bahn- und Tramnetz:

- In La Heutte wird der Bau einer Kreuzungsstelle projektiert. Dies ermöglicht Vereinfachungen beim Umbau des Bahnhofs Péry-Reuchenette und hat leichte Anpassungen beim Fahrplanangebot auf den Linien Biel/Bienne – La Chaux-de-Fonds/Moutier zur Folge (derzeit in Projektierung, Projektgenehmigung ab 2028)
- In Brüttelen ist in Richtung Finsterhennen ein Doppelspurabschnitt geplant, so dass die Anschlüsse in Ins erreicht werden können (derzeit in der Bewilligungsphase, Inbetriebnahme 2029).
- Auf Initiative des Kantons Luzern soll die Endhaltestelle St. Urban der Linie Langenthal - St. Urban verlegt werden, so dass die Psychiatrische Klinik des Kantons Luzern besser erschlossen wird. Weil ein Grossteil der Arbeitnehmenden im Kanton Bern wohnhaft ist oder via Langenthal anreist entspricht die Verlegung den Interessen des Kantons Bern.

- Zwischen Wanzwil und Solothurn soll die Leistungsfähigkeit erhöht werden, was eine Verbesserung des Bahnangebots im Regionalverkehr zwischen Olten und Biel ab Dezember 2026 ermöglichen soll.
- In Langenthal West wird eine Verbindungslinie / «Spange» Önz geplant. Diese ist eine Voraussetzung für den Viertelstundentakt Bern -Zürich. (Derzeit in der Vorprojektphase, Inbetriebnahme ab 2032).
- Doppelspurausbau Melchenbühl - Gümligen für den 7.5' Takt der Tramlinie 6 Bern - Gümligen Si-loah (derzeit in der Studienphase, Inbetriebnahme ab 2033)
- Doppelspurausbau Bolligen – Deisswil für den 7.5'-Takt bis Deisswil (derzeit in Vorprojektphase, Inbetriebnahme ab 2029)
- Wendegleis in Zollikofen für den 7.5' Takt RBS in der Hauptverkehrszeit (Terminplan noch offen)
- Neue Kreuzungsstelle zwischen Zweisimmen und Saanenmöser in Äbeni-Weid zur Verbesserung der Anschlusssituation (in Projektierung, Inbetriebnahme 2029).

Verkehr '45; Überprüfung und Priorisierung des Bahnausbaus im Auftrag des UVEK

Die SBB und das Bundesamt für Verkehr haben im Verlauf des Jahres 2022 bekannt gegeben, dass das Angebotskonzept 2035 (AS35) nicht stabil fahrbar sei. Dies aufgrund gesteigerter Anforderungen der SBB an die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, sowie aufgrund von fehlenden Infrastrukturen in Bahnhöfen und fehlenden Abstellanlagen. Zudem ist das schnellere Fahren in Kurven mit den neuen Fernverkehrsdoppelstockzügen aus technischen Gründen nicht mit einem zumutbaren Fahrkomfort möglich. Dies war beispielsweise zwischen Bern und Lausanne vorgesehen.

Diese neuen Planungsgrundlagen waren die Grundlage für die Überarbeitung (Konsolidierung) des AK35. Diese Arbeiten wurden von Anfang 2023 bis im Herbst 2024 durchgeführt. Damit die Angebotsziele des AK35 erreicht werden können, sind weitergehende Infrastrukturausbauten nötig. Im Kanton Bern sticht der Bau eines zusätzlichen Gleises zwischen Wankdorf und Löchligut heraus, welches die Voraussetzung für eine leistungsfähige Zufahrt aus Osten zum Bahnhof Bern ist. Die vom Bund ausgewiesenen Mehrkosten zur Umsetzung des AK35 betragen insgesamt 8.5 Mia. CHF. Dazu kommen Mehrkosten bestehender Projekte (3 Mia. CHF) und Anpassungen bei Bahnhöfen (2.5 Mia. CHF), beispielsweise zur Verbesserung der heute langen Umsteigewege in Interlaken Ost.

Diese hohen Mehrkosten von insgesamt 14 Mia. CHF waren der Auslöser für den Entscheid von Bundesrat Albert Rösti, die zahlreichen Bahnprojekte zu priorisieren. Dies wird von der ETH Zürich durchgeführt, die Ergebnisse werden im Herbst 2025 erwartet. Überprüft werden Projekte, welche sich in der Projektierungsphase befinden. Im Kanton Bern sind zahlreiche Projekte betroffen, beispielsweise die für die S-Bahn Bern sehr wichtigen Wendegleise in Münsingen und Brünnen, RBS-Projekte im Worblental und in Gümligen oder die neuen Haltestellen in Kleinwabern oder Thun Nord.

3.9 Entwicklung Libero-Tarifverbund

3.9.1 Libero-Tarifverbund

Im Dezember 2019 wurde das frühere BeoAbo in den Tarifverbund Libero integriert. Nach der Überwindung der Corona-Pandemie profitiert der Libero inzwischen insbesondere bei den Einzelfahrausweisen vom immer bedeutungsvolleren Freizeitverkehr mit dem Berner Oberland als attraktivem Reiseziel.

Rund 65% der Fahrausweise werden heute über das Smartphone gekauft. Der einfache Zugang zu Einzelfahrausweisen aber auch die veränderten Kundenbedürfnisse haben zu einem steten Rückgang des Umsatzanteils der Abonnemente geführt. Die Corona-Pandemie hat die Wichtigkeit von Stammkunden bewusst gemacht: Für eine stabile ÖV-Finanzierung sind Abo Kunden unverzichtbar. Zudem werden

Abonnemente auch für Freizeitfahrten genutzt, was einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf den klimafreundlichen ÖV leistet.

Viele Menschen leisten heute einen Teil ihrer Arbeit von zuhause aus. Teilzeitarbeit ist weit verbreitet. Als Antwort auf diese flexiblen Arbeitsmodelle hat der Libero-Tarifverbund per 2022 die Preisbildung und das Sortiment der Tageskarten einfacher und attraktiver gestaltet, was durch die Kundinnen und Kunden sehr rasch honoriert wurde.

Um die Lohn- und Materialkostensteigerung teilweise zu kompensieren hat die ÖV-Branche per 2024 nationale Tarifierhöhungen von knapp 4% beschlossen. Es handelte sich dabei um die ersten allgemeinen Tarifmassnahmen seit Dezember 2016.

Zur Stärkung der Abonnemente hat der Libero-Tarifverbund hauptsächlich die Preise der Einzelfahrausweise (Einzelbillette, Tageskarten, Mehrfahrtenkarten) um rund 10% angehoben. Das zeitgleich eingeführte nationale Angebot Halbtax PLUS ermöglicht Rabatte auf Einzelbillette und Tageskarten von 20 – 30%, so dass Kundinnen und Kunden Preiserhöhungen umgehen vermeiden können. Die Preise der Monatsabonnemente wurden geringfügig erhöht, diejenigen der Jahresabonnemente hingegen gesenkt, indem die Preisbildung nun den nationalen Grundsätzen folgt.

3.9.2 Preisentwicklung Libero-Tarifverbund

Die Tarife der Einzelfahrausweise sind im gesamten Geltungsbereich einheitlich. In den Gebieten des früheren BeoAbos (Berner Oberland) und des früheren ABO Zigzag (Biel, Seeland, Berner Jura) gelten im Vergleich zum Libero-Kerngebiet bei den Abonnements abgesenkte Preise. Die Tarifangleichung erfolgt in kleinen Schritten. Die Tarifhoheit liegt beim Tarifverbund, der aus 27 Transportunternehmen und den Bestellerkantonen Bern und Solothurn besteht. Gemäss des Verbundvertrags ist der Libero verpflichtet, grundsätzlich die Entwicklung der nationalen Tarife nachzuvollziehen.

Die Preisentwicklung der letzten fünf Jahre wird beispielhaft am Basispreis über 1-2 Zonen sowie über 5 Zonen aufgezeigt.

Einzelfahrausweise

Die Einzelbillettpreise sind von bis 2023 gleichgeblieben. Sie dienen als Basispreise zur Ableitung der Preise für Tageskarten, Mehrfahrtenkarten und Multitageskarten. Per 2022 wurden die Preisbildung für Tageskarten vereinfacht: Der Preis entspricht seither immer zwei Einzelbilletten (Hin- und Rückfahrt). Gleichzeitig wurden der Rabatt von 10% auf Multitageskarten eingeführt. Der Preis für Einzelbillette wurde per 2024 um rund 10% erhöht.

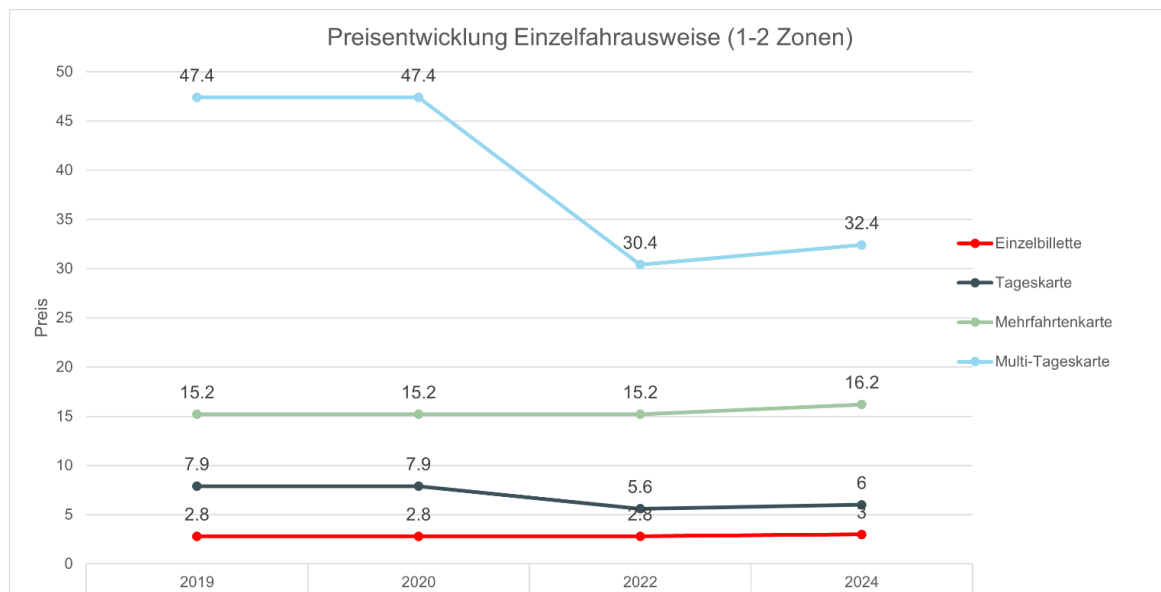


Abbildung 21: Preisentwicklung Einzelfahrausweise (1-2 Zonen)

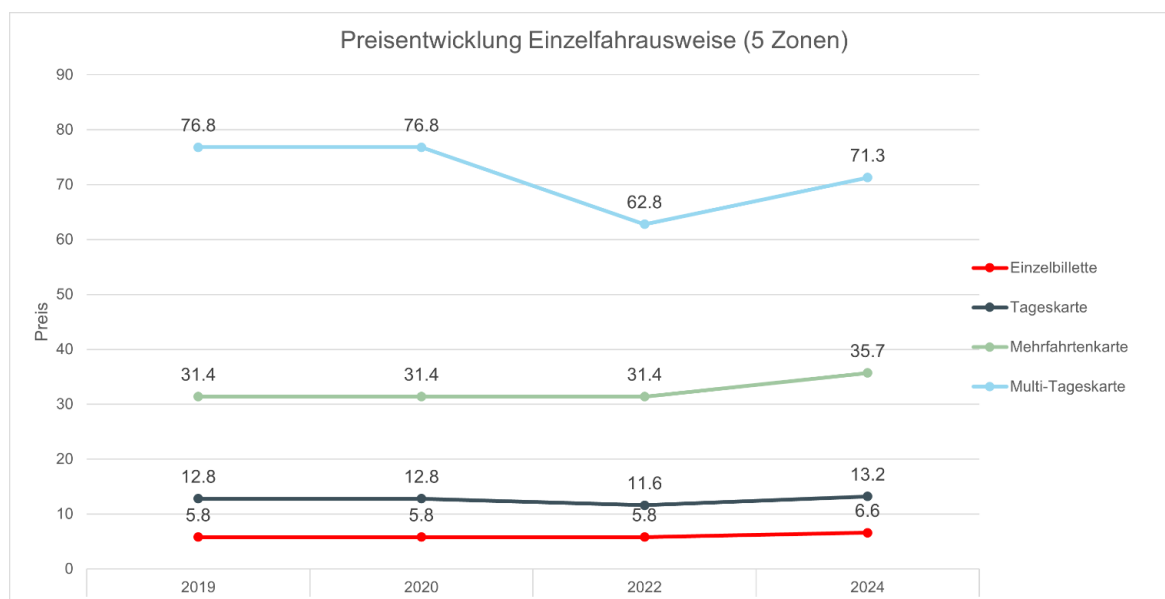


Abbildung 22: Preisentwicklung Einzelfahrausweise (5 Zonen)

Monatsabonnemente

Die Basispreise für Abonnemente sind bis 2023 gleichgeblieben. Im Gebiet des früheren BeoAbos führte die Integration in den Libero Tarifverbund per 2020 teilweise zu Preisverwerfungen in beide Richtungen, da zwar der Preis pro Zone seither höher liegt, die Zonen jedoch stark vergrössert wurden. Die Preiserhöhung per 2024 führte zu einer leichten Annäherung des im früheren Abo Zigzag und BeoAbo immer noch abgesenkten Tarifs.

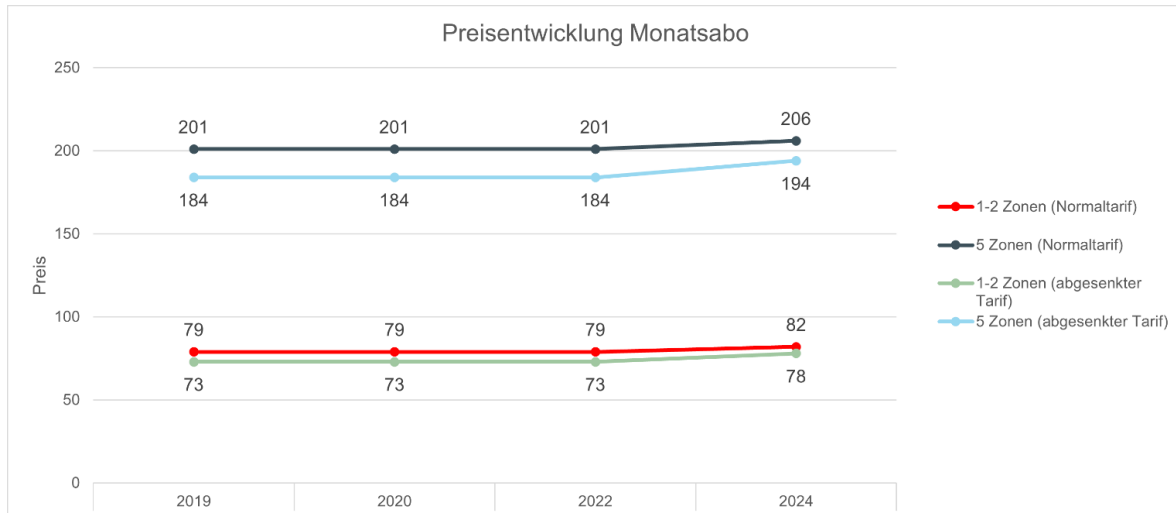


Abbildung 23: Preisentwicklung Monatsabo

Jahresabonnemente

Die Preise der Jahresabonnemente werden von den Monatsabonnementen abgeleitet. Es gelten daher die grundsätzlich gleichen Aussagen betreffend die Preisentwicklung. Seit 2024 werden die Preise für Jahresabonnemente immer mit Faktor 9 vom Monatsabonnement abgeleitet währendem in den Kernzonen Bern, Biel-Bienne und Solothurn zuvor Faktor 10 angewendet wurde. Der Libero-Tarifverbund folgte damit den Preisbildungsregeln des nationalen Verkehrs. Die Preise der Jahresabonnemente sank wesentlich.

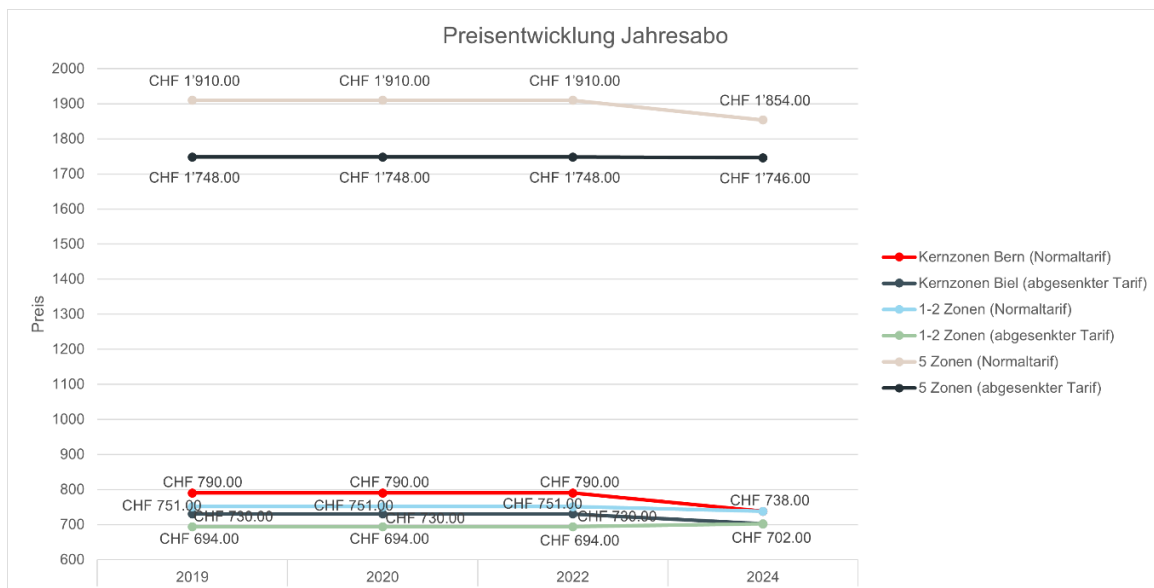


Abbildung 24: Preisentwicklung Jahresabo

Fazit

Tarife bilden bei der Finanzierung des ÖV ein wichtiges Element. Kundinnen und Kunden tragen durch den Billettkauf gut die Hälfte der Fahrkosten selbst. Die Preise müssen auch künftig in angemessener Höhe der Kostenentwicklung folgen können. Würde der Kanton Bern auf fixierte oder sinkende Preise bestehen, ginge dies unweigerlich zu Lasten der öffentlichen Hand.

4 Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung

4.1 Grundlagen und Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

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 soll mit einem möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel erfolgen.
- Die Umweltbelastung und der Energieverbrauch des gesamten Verkehrs sollen 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.

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022

Die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 definiert die Grundsätze für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern. Das Ziel ist ein leistungsfähiges, sicheres und nachhaltiges Verkehrssystem für den Kanton Bern.

Die überarbeitete und erweiterte Strategie nimmt die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen im Mobilitätsumfeld, beim Verkehrsangebot und beim Verkehrsverhalten auf. Die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 (GMS 2022) beschreibt, nach welchen übergeordneten Zielen und Strategien der Regierungsrat seine Aufgaben im Mobilitätsbereich erfüllen will.

Die GMS 2022 baut auf den wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätzen, der bereits bekannten 3V-Strategie, auf (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten) und wird neu zur 4V-Strategie (Verkehr vernetzen) erweitert. So will sie die verschiedenen Verkehrsmittel besser vernetzen, um attraktive Wegketten mit aufeinander abgestimmten Verkehrsmitteln zu schaffen (z. B. Velo, öffentlicher Verkehr, Car-Sharing, Individualverkehr). Die Strategie schafft die Voraussetzungen, um Mobilitätsangebote auch digital zu verbinden und weiterzuentwickeln.

Ein weiteres neues Element der GMS 2022 sind die Handlungsfelder. In neun Bereichen zeigen sie auf, wie die 4V-Strategie konkret in den verschiedenen kantonalen Planungsinstrumenten verankert und umgesetzt werden soll. Die Umsetzung wird mit einem Monitoring und Controlling alle vier Jahre überprüft. Die Strategie wurde am 29. Juni 2022 vom Regierungsrat verabschiedet und ist für alle Planungen auf kantonalen Ebene verbindlich, und daher auch für den Angebotsbeschluss.

Konkret sind bei der kollektiven Mobilität die folgenden Stossrichtungen und Handlungsfelder betroffen:

- ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen (V2.3)
- Sharing- und Pooling-Angebote fördern (V2.5)
- Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern (V2.6)
- Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern (V3.2)
- Finanzierung und finanzielle Tragbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen (V3.4)
- Verkehrsdrehscheiben fördern (V4.1)
- Tarifsysteme auf multimodale Nutzung ausrichten (V4.2)
- Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Eisenbahn- und Luftverkehr sicherstellen (V4.3)

- Mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale nutzen (V4.5)

Fazit für Handlungsfelder V 2.3

- Das ÖV-Angebot effizient, umweltverträglich und zweckmässig betreiben. Das ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen und gezielt mit On-Demand-Angeboten ergänzen. Barrierefreiem Reisen (Zugang zu Bauten und Anlagen, Kommunikation, Fahrzeuge) Rechnung tragen und die Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz umsetzen. Der Kanton Bern visiert einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit bei allen Fahrzwecken (Arbeit, Freizeit, Einkauf) an.

Kantonaler Richtplan

Im Kantonalen Richtplan werden die räumlichen Entwicklungsvorstellungen im Raumkonzept dargestellt. Das Raumkonzept hat bezüglich des Verkehrs folgende thematischen 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 die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs hoch sind. Verkehrsintensive Vorhaben sind auf gut durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr erschlossene Gebiete zu beschränken.
Der ÖV ist somit besonders in dicht besiedelten Gebieten weiter zu fördern, weil dort 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:

- Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort: Ein kostengünstiges und attraktives Verkehrsangebot kann nur dann bereitgestellt werden, wenn die Verkehrsmittel dort eingesetzt werden, wo ihre jeweiligen Vorteile zum Tragen kommen.
- Die Siedlungsentwicklung orientiert sich schwerpunktmässig an den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen des ÖV. Der öffentliche Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel werden gefördert.
- 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. Für Gemeinden von zentralen Raumtypen (mit guter ÖV-Erschliessung) werden höhere Wachstumsannahmen für die Bevölkerung getroffen. Umgekehrt werden die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Raumtypen bei der Festlegung der Netz- und Angebotsstrategie des ÖV berücksichtigt.
- Der Kanton sorgt für eine bedarfsgerechte Entwicklung der Infrastrukturen, wobei alternative Massnahmen zur besseren Auslastung der bestehenden Infrastrukturkapazitäten vor neuen Ausbauten geprüft werden.
- 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 Koppelung zwischen Einzonen und ÖV-Erschliessung wird damit gestärkt.

4.2 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 anderen auszuschliessen. Besondere Beachtung ist auch der kombinierten Mobilität (Park-and-Ride, Bike-and-Ride) zu schenken.

In schwach besiedelten Gebieten dient der öffentliche Verkehr der Mobilitätsvorsorge.

Das wirtschaftliche Gedeihen und das Vermeiden von Abwanderung setzen für schwach besiedelte Gebiete gute Verkehrsverbindungen voraus. Grösseren Gruppen der Bevölkerung (z.B. Jugendliche, Senioren) bleibt trotz der starken Motorisierung die Benützung eines privaten Motorfahrzeuges verwehrt. Die soziale und wirtschaftliche Integration setzt jedoch 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 (Bedarfsangebote, Bürgerbusse). Offen ist, ob sich in den nächsten Jahren dank neuer Technologien (autonome Fahrzeuge) kostengünstigere Möglichkeiten für die Erschliessung schwach besiedelter Gebiete ergeben werden.

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 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 4.5.2).

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 Stehplatzzonen viele Fahrgäste für kurze Fahrten stehen bleiben, obwohl noch freie Sitzplätze vorhanden sind.

4.3 Weiterentwicklung der kantonalen Angebotsverordnung

Die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV) bildet den Rahmen für die Angebotsplanung und die Angebotsvereinbarungen zwischen dem Kanton und den Transportunternehmen. Diese Verordnung stammt aus dem Jahr 1997 und wurde mehrfach punktuell überarbeitet, letztmals 2021 wegen der Integration des Nachtangebots ins kantonale Angebot.

Die Definition der Angebotsstufen ist vor knapp 30 Jahren festgelegt worden. Zu dieser Zeit war das ÖV-Angebot in allen Regionen deutlich weniger dicht als heute und auch die Nutzung entsprechend tiefer. Damals wurden stündliche Angebote beim Regionalverkehr als dicht erachtet, heute sind vielerorts Halbstundentakte üblich. Später eingeführte Rahmenbedingungen auf Bundesebene führen zusätzlich zu Spannungsverhältnissen mit der AGV. Zudem werden mit der überwiesenen Motion 133-2021 gewisse Änderungen der AGV erforderlich. Aus diesen Gründen soll die AGV wie folgt angepasst werden:

- **Anpassung der Anzahl Kurspaare der Angebotsstufen**

Die bestehenden Abgrenzungen der Angebotsstufen führen in der täglichen Arbeit immer wieder zu Diskussionen, da kleine Veränderungen bei der Anzahl Kurspaare dazu führen, dass die Angebotsstufe angepasst werden müssen. Die meisten Linien in Agglomerationen und Ortslinien sind aufgrund ihres Angebots in der Kategorie 4 eingestuft (mehr als 40 Kurspaare, und somit dichter als ein Halbstundentakt von 6 bis 24 Uhr). Um das Angebot dieser Linien klarer zu fassen, wurden seit über 20 Jahre im Angebotsbeschluss für die Linien in den grossen Agglomerationen zusätzliche Stufen (A-C) eingeführt. Diese Kategorien sind in der AGV nicht abgebildet und in der Praxis stellt sich die Frage, ob eine Linie jetzt der Angebotsstufe 4 oder der Stufe A, B oder C zugeteilt ist.

Die neue Aufteilung der Angebotsstufe sieht folgendermassen aus:

Angebotsstufe	Anzahl Kurspaare (alt)	Anzahl Kurspaare (neu)
1	4 bis 15 Kurspaare	4 bis 18 Kurspaare
2	16 bis 25 Kurspaare	19 bis 39 Kurspaare
3	26 bis 39 Kurspaare	40 bis 74 Kurspaare
4	Ab 40 Kurspaare	Ab 75 Kurspaare

Abbildung 25: Neue Zuteilung der Angebotsstufen

Neu soll die Angebotsstufe 1, welche eine Mobilitätvorsorge in Gebieten mit schwacher Siedlungsdichte sicherstellt, so definiert werden, dass sie der "Grunderschliessung" des Bundesamtes für Verkehr (BAV) entspricht. Diese Kategorie umfasst weiterhin Linien mit einzelnen Verbindungen bis zu einem Stundentakt mit einzelnen Zusatzkursen in den Hauptverkehrszeiten.

Die Angebotsstufen 2 und 3 (16 – 25 und 26 – 39 Kurspaare) umfassen Linien mit Angeboten bis zu einem durchgehenden Halbstundentakt (und eventuell einzelnen Zusatzkursen). Sie sollen neu zusammengelegt werden, da die heutige Grenze von 25 Kurspaaren (entspricht beispielsweise einem durchgehenden Halbstundentakt von 6 bis 18.30 Uhr, was beispielsweise für Ortsbuslinien eine wenig zweckmässige Grenze ist).

Die bestehende Angebotsstufe 4 wird aufgeteilt: 40 bis 74 Kurspaare für Linien mit durchgehendem Viertelstundentakt in der neuen Stufe 3 und meist städtische Linien mit mehr als 75 Kurspaare für Linien mit dichterem Takt als dem Viertelstundentakt.

Die Anforderungen bezüglich Nachfrage und Kostendeckung (Art. 10 und 11 AGV) bleiben unverändert. Durch die neue Einteilung der Linien mit 26 bis 74 Kurspaaren werden die Anforderungen dieser Linien leicht reduziert.

- **Anpassung Art. 5a, Frühkurse**

Frühkurse als Zubringer zu frühen Fernverkehrsabfahrten in den wichtigsten Bahnhöfen des Kantons Bern (Bern, Biel/Bienne, Thun, Spiez, Interlaken, Burgdorf, Langenthal) sollen grundsätzlich möglich werden. Die heute auf 5.30 Uhr festgelegte Grenze ist je nach Zeitpunkt der frühen Abfahrten nicht zweckmässig und soll gestrichen werden. Frühkurse sind allerdings nur auf wenigen Hauptlinien mit einer guten Auslastung sinnvoll.

- **Anpassung Art. 10 und 11, Fahrzeugkategorien**

Bei Artikel 10 und 11 sollen die Fahrzeugkategorien vereinfacht werden. Auf vielen Buslinien werden heute unterschiedliche Bustypen eingesetzt. Dies insbesondere, da bei einzelnen Kursen die Nachfrage den Einsatz eines grösseren Busses bedingt, während bei den übrigen Kursen kleinere Fahrzeuge ausreichend sind. Die aktuell vorhandenen Unterscheidungen zwischen den Kategorien «Midi- und Standardbus», sowie «Gelenk- und Megabus» sind häufig nicht zweckmässig

und werden zu einer Kategorie zusammengeführt. Diese Vereinfachung führt zu leicht tieferen Anforderungen bezüglich der Auslastung von Linien, welche mit Gelenkbussen betrieben werden.

Die Anpassungen werden dazu führen, dass die kantonalen Abgrenzungen besser mit denjenigen des Bundes übereinstimmen. Die Planungsarbeit wird zudem vereinfacht.

Im Angebotsbeschluss ÖV 2027 – 2030 werden die Linien entsprechend ihrem Angebot den neu festgelegten Stufen zugewiesen. Zahlreiche Linien werden dadurch bei unverändertem Angebot zu einer tieferen Stufe zugeteilt. Die Änderungen haben hingegen keinen unmittelbaren Einfluss auf das vorgesehene Angebot.

4.4 Grundsätze für die Tarifgestaltung

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

Die Tarifgestaltung richtet sich nach den folgenden Grundsätzen:

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist ein möglichst hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr anzustreben.

Das kantonale Recht (Verfassung, ÖVG) verlangt eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und auf den öffentlichen Verkehr. Dies wird erreicht, wenn die Mobilitätsbedürfnisse nicht zunehmen und wenn ein möglichst hoher Anteil der Transportnachfrage mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (zu Fuss, Fahrrad, öffentlicher Verkehr) abgewickelt wird. Bei der Verkehrsmittelwahl spielt jedoch das Preis-/Leistungsverhältnis eine entscheidende Rolle. Die Tarife beim öffentlichen Verkehr müssen daher so angesetzt werden, dass sie gegenüber dem Preisniveau des MIV konkurrenzfähig bleiben.

Durch hohe Fahrgastzahlen und Ausnutzung der Preis- und Marktsituation sind möglichst hohe Verkehrserträge zu erreichen.

Die Ertragslage im öffentlichen Verkehr kann grundsätzlich durch höhere Fahrgastzahlen, Tarifierhöhungen und allenfalls Tariffdifferenzierungen verbessert werden. Sowohl die Steigerung der Passagierfrequenzen wie auch Tarifanpassungen sind jedoch nur realisierbar, wenn flankierende Massnahmen beim MIV ergriffen und umgesetzt werden. Erfahrungsgemäss führen nicht marktkonforme Preiserhöhungen aufgrund der Preiselastizität zu Ertragsseinbussen statt zu Mehreinnahmen.

Bei gleichwertigen Verkehrsangeboten sind grundsätzlich vergleichbare Tarife zu erheben.

Mit der Ausweitung des Libero-Tarifverbunds konnten die Tarifunterschiede im Abonnementsbereich weitgehend ausgeglichen werden.

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

Der Fokus des Bundes wie auch der ÖV-Branche liegt in der Harmonisierung des Nationalen Direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbünde. Als Anforderungen des Kantons müssen die Tarifsysteme attraktiv sein und den Bedürfnissen der ÖV-Kundinnen und Kunden entsprechen. Die Alltagsmobilität muss verkehrsträgerübergreifend abgedeckt werden können. Mit dem Zonensystem der Tarifverbünde kann dieser Anforderung gut entsprochen werden. Weiter müssen die erhobenen Tarife auch weiterhin einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des ÖV gewährleisten.

4.5 Investitionsgrundsätze

4.5.1 Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen

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

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 den sicherheitspolitischen Grundsätzen des BAV zur Wahrnehmung der Sicherheitsaufsicht im öffentlichen Verkehr (Sicherheitspolitik BAV vom 1. März 2021) setzt sich das BAV dafür ein, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr im Vergleich zum heutigen Stand mindestens gleichbleibt und mit dem Sicherheitsniveau führender Länder vergleichbar ist.

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 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.

Infrastrukturausbauten und Erweiterungen

Gemäss der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons soll der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des MIV erhöht werden. Diese Zielsetzung kann nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn in den kommenden Jahren Ausbau- und Erweiterungsprojekte realisiert werden können, damit das Produkt ÖV seine Position im Mobilitätsmarkt verbessern kann. Zentraler Ansatzpunkt ist dabei die bedürfnisgerechte Erhöhung der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs. Entsprechende Infrastrukturen sind dabei unverzichtbar.

4.5.2 Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Behinderungen

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.

Für die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen (Bahnhöfe und Fahrzeuge) sind grundsätzlich die einzelnen TU verantwortlich. Bei der Strasseninfrastruktur (Bushaltestellen) ist der Strasseneigentümer für die BehiG-konforme Gestaltung der Haltestellen verantwortlich. Im Rahmen der Leistungsbestellung und bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen wird die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen vom Kanton geprüft.

Die Frist ist betreffend der Anpassungen bei Anlagen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs Ende 2023 abgelaufen. Im Kanton Bern sind ein Grossteil der Bahnhöfe bereits umgebaut. Bei den rund 2800 Bushaltestellen gibt es noch Verbesserungsbedarf. Die hindernisfreie Sanierung der Bushaltestellen an Kantonsstrassen erfolgt im Rahmen der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen. Der Kanton nimmt die Aufgabe, den hindernisfreien Zugang an Bushaltestellen zu gewährleisten, sehr ernst. Dabei richtet er sich nach den Grundsätzen der Verhältnismässigkeit. Die vom Kanton erarbeitete Arbeitshilfe für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der hindernisfreien Gestaltung von Bushaltestellen dient der Abschätzung der Verhältnismässigkeit und der Priorisierung von baulichen Anpassungen der Bushaltestellen.

Bei Bahnhöfen und Haltestellen, die nicht BehiG-konform sind, bieten die TUs einen Ersatztransport an. Der Ersatztransport muss mindestens zwei Stunden im Voraus von der betroffene Personen organisiert werden. Die Kosten werden von den TU (Bahn) oder vom Eigentümer der Bushaltestelle (Kanton oder Gemeinde) getragen.

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ist vielschichtig und betrifft nicht nur die Bedürfnisse nur mobilitätsbehinderten Personen, sondern auch Menschen mit eingeschränkter akustischer und visueller Wahrnehmung. Derzeit werden beispielsweise technische Lösungen angestrebt, damit Gehörlose und hörbehinderte Personen nicht von spontanen Durchsagen im öV ausgeschlossen werden.

5 Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern

5.1 Internationaler Verkehr

Der Kanton Bern ist seit Ende 2023 über drei Bahnlinien umsteigefrei ans benachbarte Ausland angebunden.

Lötschberg-Simplon-Achse nach Mailand

Im Nord-Süd-Verkehr Schweiz – Italien auf der Lötschberg-Simplon-Achse verkehren heute täglich nur drei Züge pro Richtung. Das ist unbefriedigend und wird vom Kanton Bern seit Jahren beanstandet. Die SBB beabsichtigen einen Ausbau dieser Verbindungen auf fünf Zugspaare. Der Kanton Bern unterstützt die SBB bei diesem Vorhaben und setzt sich für eine möglichst gute tageszeitliche Verteilung ein. Aktuell sind im Bahnverkehr nach Italien nur Verbindungsausbauten auf der Gotthard-Achse geplant. Derzeit wird die Infrastruktur zwischen Iselle und Mailand verbessert, was mit temporären Einschränkungen beim Angebot verbunden ist. Der Kanton strebt grundsätzlich einen Zweistundentakt zwischen Basel und Milano an, so dass gemeinsam mit der Verbindung Genf – Milano stündliche Verbindungen zwischen Visp und Milano vorhanden wären.

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

Derzeit verkehren täglich zwei ICE-Zugspaare zwischen Interlaken und Berlin, und eines zwischen Interlaken und Frankfurt. Zudem verkehrt ein täglicher EC von Interlaken nach Frankfurt – Köln – Hamburg. Der Kanton Bern setzt sich für einen durchgehenden Zweistundentakt Interlaken – Bern – Basel – Frankfurt mit alternierender Weiterführung in Richtung Norddeutschland ein. Die SBB plant derzeit eine Ausweitung der ICE-Züge auf 5 Zugpaare pro Tag, davon ab Spiez drei die nach Interlaken geführt werden und zwei nach Brig. Mit der Einführung der neuen ICE-Verbindungen wird die bestehende EC-Verbindung zwischen Interlaken Ost und Hamburg eingestellt.

Interlaken – Bern – Basel – Paris / Neue RE-Verbindung Bern – Neuchâtel – Frasné

Im Zusammenhang mit der Aufhebung der TGV-Verbindung Bern – Paris im Dezember 2019 wurde ein konstruktiver Dialog zwischen SBB, Lyria, dem Kanton und der Stadt Bern sowie Vertretungen des Tourismus aus Bern und Interlaken aufgenommen. Dabei hat sich gezeigt, dass bei allen Beteiligten ein Interesse an der möglichst baldigen Wiedereinführung von direkten TGV-Verbindungen vorhanden ist. Im Vordergrund steht eine Lösung, bei der Züge, welche zwischen Paris und Basel als Doppelkompositionen verkehren, ab Basel sowohl in Richtung Zürich als auch Bern – Interlaken weitergeführt werden. Diese TGV-Züge würden anstelle von IC-Zügen verkehren. Damit dies möglich ist, müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die TGV-Kompositionen müssen mit der nötigen Zugsicherung ausgerüstet sein, so dass sie über die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist fahren können.
- Die Haltezeit in Basel muss ausreichend sein für das Zusammenkuppeln der zwei Zugkompositionen aus Zürich und Interlaken. Das bedingt eine Veränderung der Fahrplanzeiten zwischen Basel und Paris.
- Lyria muss über genügend Zugkompositionen verfügen.
- Die Kapazitäten des Zuges müssen innerhalb der Schweiz ausreichend sein.

Wegen den aktuellen und auch geplanten Fahrplanzeiten ist offen, wann in Basel wieder attraktive Anschlüsse oder sogar Direktverbindungen eingeführt werden können. Die Reisezeit Bern – Paris beträgt momentan 4,5 Stunden. Zu dieser für alle Beteiligten unerfreulichen Situation laufen Gespräche, so dass die Anschlüsse möglichst bald wieder verbessert werden können.

Um die Verbindungen nach Frankreich ab Bern zu verbessern, hat der Kanton Bern in Zusammenarbeit mit der SBB mehrere Lösungen zur Umgehung der Umsteigeproblematik in Basel geprüft. Als umsetzbar hat sich die Wiedereinführung von Verbindungen via Frasné herausgestellt: Nach einer mehrmonatigen Testphase wurde die Verbindung Bern - Frasné über Neuchâtel samstags und sonntags mit einer Hin- und Rückfahrt am Morgen in Richtung Bern - Frasné und einer Rückfahrt am Abend in Richtung Frasné - Bern in den Fahrplan aufgenommen.

Nachtzüge

Im September 2019 wurde im Grossen Rat eine Motion mit grosser Mehrheit verabschiedet, welche verlangt, dass sich der Regierungsrat für die Wiedereinführung von Nachtzugsverbindungen einsetzt. Die SBB beabsichtigen, eine neue Nachtverbindung nach Kopenhagen und Malmö einzuführen. Die Machbarkeit ist aber noch nicht abschliessend geklärt. Die bisher angedachten neuen Verbindungen nach Rom und Barcelona wurden sistiert, eine neue nach Amsterdam hingegen eingeführt.

Fernbusse

Nebst der internationalen Anbindung per Bahn, sind auch internationale Verbindungen mit dem Bus von Bedeutung. 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 verschiedene Verbindungen ab Bern nach Frankreich und Deutschland. Im Kanton Bern wird primär Bern bedient, einzelne Buslinien bedienen Biel/Bienne, Thun, Interlaken 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.

Die Verbesserung der unbefriedigenden Situation bei der wichtigsten Fernbushaltestelle wird von der Stadt Bern aktiv vorangetrieben. Die Finanzierung ist für die Stadt Bern allerdings anspruchsvoll.

5.2 Fernverkehr

Fernverkehrsangebot im Horizont 2035

Mit den vom Bundesparlament im Juni 2019 beschlossenen Infrastrukturausbauten sind bis 2035 die folgenden Verbesserungen beim Fernverkehrsangebot vorgesehen (vgl. Abbildung 27):

- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich via NBS
- Halbstundentakt Biel/Bienne – Lausanne – Genève und stündliche Direktverbindung Biel/Bienne – Genève – Flughafen (nicht via Lausanne)
- Halbstundentakt Bern – Neuchâtel
- Zwischen Bern und Luzern verkehren die IC-Züge neu im Halbstundentakt statt stündlich. Vier schnelle Verbindungen pro Stunde Bern – Zürich – Winterthur – Frauenfeld mit halbstündlichem Halt in Aarau und Flughafen. Diese Züge verkehren halbstündlich weiter nach Romanshorn. Die Direktverbindung Bern – St. Gallen fällt weg.
- Halbstundentakt Bern – Interlaken, davon alle zwei Stunden direkt zum Flughafen Zürich.
- Halbstundentakt Bern – Visp – Brig
- Halbstündliche Bedienung von Wynigen

Nicht mehr angeboten werden die umsteigefreien stündlichen Verbindungen nach Brugg – Baden. Nach Brugg und Baden bestehen hingegen neu vier stündliche Verbindungen mit Umsteigen in Olten oder Aarau und somit ein Viertelstundentakt.

Zwischen Bern und Burgdorf, Bern und Fribourg/Freiburg sowie Bern und Spiez wird das Angebot durch beschleunigte Züge des Regionalverkehrs (RE oder S-Bahn) zu einem Viertelstundentakt verdichtet.

Mit dem Ausbausritt 2035 bestehen ab Bern in Richtung Zürich, Burgdorf, Spiez und Fribourg/Freiburg viertelstündliche Verbindungen. Diese Verdichtungen führen zu zahlreichen, verbesserten Anschlussverbindungen im Bahnhof Bern, insbesondere bei der S-Bahn. Gleichzeitig können die bestehenden Kapazitäten des Bahnhof Bern durch die gleichmässige Verteilung des Fernverkehrs besser ausgenutzt werden. Die Übergangszeiten von S-Bahnen im Bahnhof Bern auf den Fernverkehr betragen dadurch in vielen Verbindungen weniger als 15 Minuten. Veränderungen bei den Anschlussbeziehungen ergeben sich insbesondere aus Frutigen und Kandersteg. Die Anschlüsse auf Züge nach Olten – Basel sowie Lausanne, werden länger, diejenigen nach Biel/Bienne und Neuchâtel hingegen kürzer.

Wegen deutlicher Kostenüberschreitungen beim Angebotskonzept 2035 von 14 Milliarden CHF werden 2025 unter Federführung des Bundes sämtliche noch nicht im Bewilligungsverfahren befindlichen Ausbauvorhaben einer generellen Priorisierung unterzogen. Nähere Informationen sind im zweiten Halbjahr 2025 zu erwarten (vgl. Kap. 3.8).

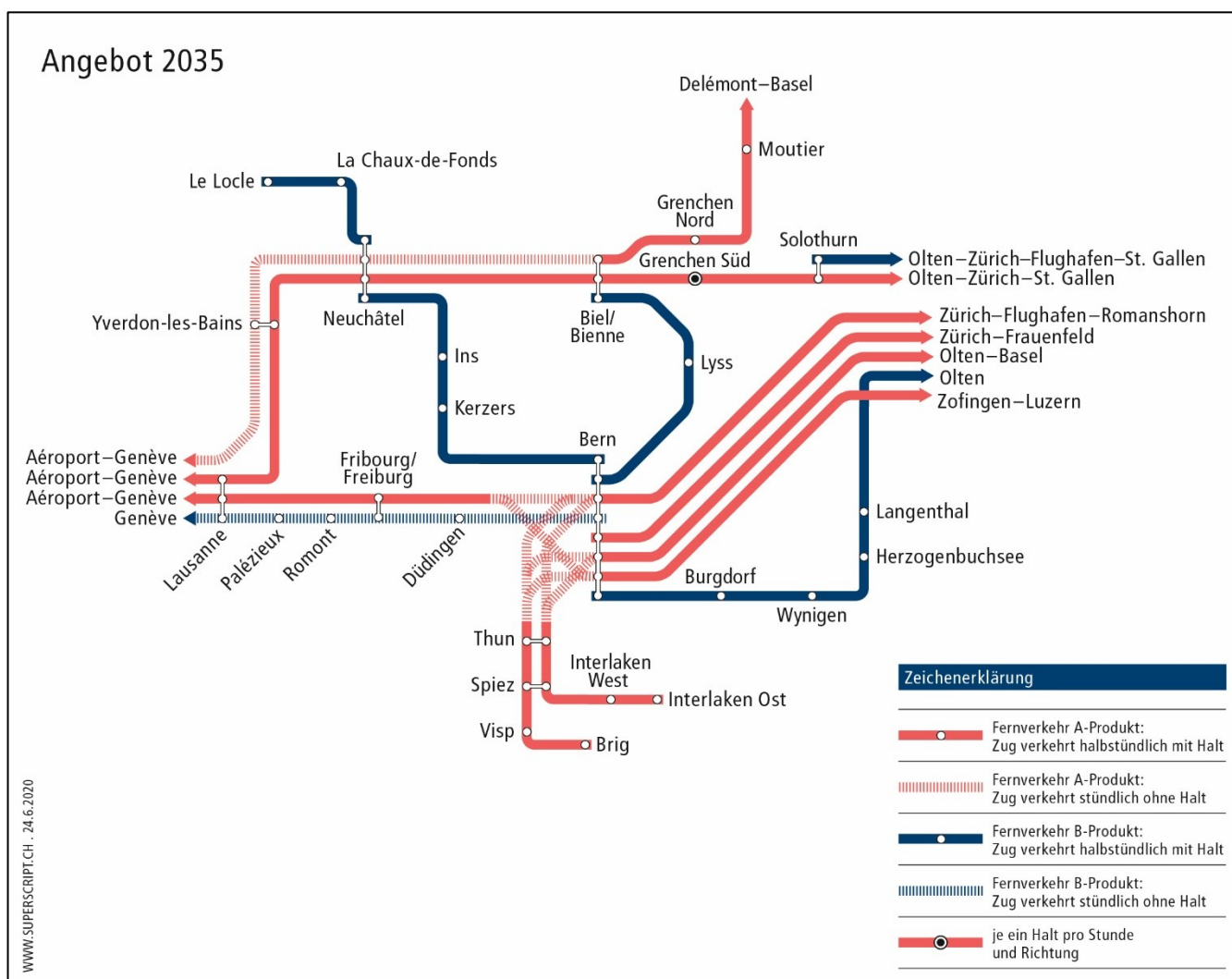


Abbildung 26: Fernverkehrsangebot gemäss Ausbausritt 2035

Längerfristig angestrebte Entwicklung auf Bundesebene (Perspektive BAHN 2050)³

Ausgehend von einer Vision und sechs Zielsetzungen definiert die Perspektive BAHN 2050 die Stossrichtung für den weiteren Ausbau der Bahn. Die Vision ist es, die Stärken der Bahn effizient zu nutzen und durch die Erhöhung des Bahnanteils am Personen- und am Güterverkehr einen Beitrag zum

³ Der Text dieses Kapitels ist der [Homepage des BAV](#) entnommen:

Klimaziel 2050 zu leisten. Zudem sollen der Lebensraum und Wirtschaftsstandort Schweiz gestärkt und die Entwicklung der Bahn auf die Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt werden.

Der Fokus der Stossrichtung liegt auf dem Ausbau der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen. So lässt sich der grösste Beitrag zur Erhöhung des Bahnanteils am Gesamtverkehr realisieren. Der nationale und internationale Verkehr über längere Distanzen soll dort ausgebaut werden, wo die Bahn gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht wettbewerbsfähig ist. Im Güterverkehr liegt der Fokus auf dem Zugang zur Bahn über Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen.

Die intensivere Nutzung des bestehenden Netzes hat in Zukunft Vorrang vor weiteren Infrastrukturausbauten. Wo aufgrund der angestrebten Verkehrsverlagerung Engpässe absehbar sind, sollen die Kapazitäten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ausgebaut werden.

Abgeleitet von den Stossrichtungen wurden mehrere Ziele für die Angebotsentwicklung im Personenverkehr definiert:

- Stärkung des S-Bahn-Verkehrs
- Neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen
- Ausbau der Vorortsbahnhöfe mit vermehrt Bedienung durch IR- und RE-Züge
- Anbindung von kleineren und mittelgrossen Städten an die grossen Agglomerationen
- Ausbau von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln und Koordination mit dem Fuss- und Veloverkehr (inkl. Förderung entsprechender verkehrsmittelübergreifender Angebote)
- Förderung neuer Mobilitätsformen (Sharing, Pooling)
- Gezielte Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr, wo die Bahn gegenüber der Strasse in Bezug auf die Reisezeit noch nicht wettbewerbsfähig ist
- Im internationalen Personenverkehr häufigere und gut vernetzte Verkehrsangebote sowie gezielte Fahrzeitverkürzungen

Diese Ziele auf Bundesebene entsprechen weitgehend den Zielen der Gesamtmobilitätsstrategie des Regierungsrates (vgl. Kap. 4.1).

Längerfristig angestrebte Entwicklung im Fernverkehr aus Sicht des Kantons Bern

Das gemeinsam mit der Westschweizer Verkehrskonferenz erstellte Zielbild sieht einen Halbstundentakt auf allen Fernverkehrslinien vor. Gegenüber dem Angebotskonzept 35 sind zusätzlich ein Halbstundentakt zwischen Biel/Bienne und Genf, halbstündliche RE-Verbindungen Biel – Oensingen – Zürich und halbstündliche Verbindungen Bern – Olten – Aarau – Baden – Zürich vorgesehen (vgl. Abbildung 27).

Zudem dürfte die Einführung eines Viertelstundentakts Bern – Olten – Basel die Qualität des ÖV-Angebots deutlich erhöhen, da dadurch ab Bern unter Berücksichtigung aller Bahnprodukte in alle Richtungen viertelstündliche Angebote vorhanden wären und die Anschlusssituation in Bern dank häufiger Abfahrten stets gewährleistet wären.

Durch die starke Belastung des Bahnhofs Bern und die Entwicklungen in den Entwicklungsschwerpunkten Wankdorf und Europaplatz sind aus allen Richtungen zusätzliche Halte von beschleunigten Zügen des Regionalverkehrs (IR, RE, S-Bahn) an diesen Haltestellen zu prüfen.

Auf die wichtigsten dazu nötigen Infrastrukturen wird untenstehend in Kapitel 5.4 eingegangen.

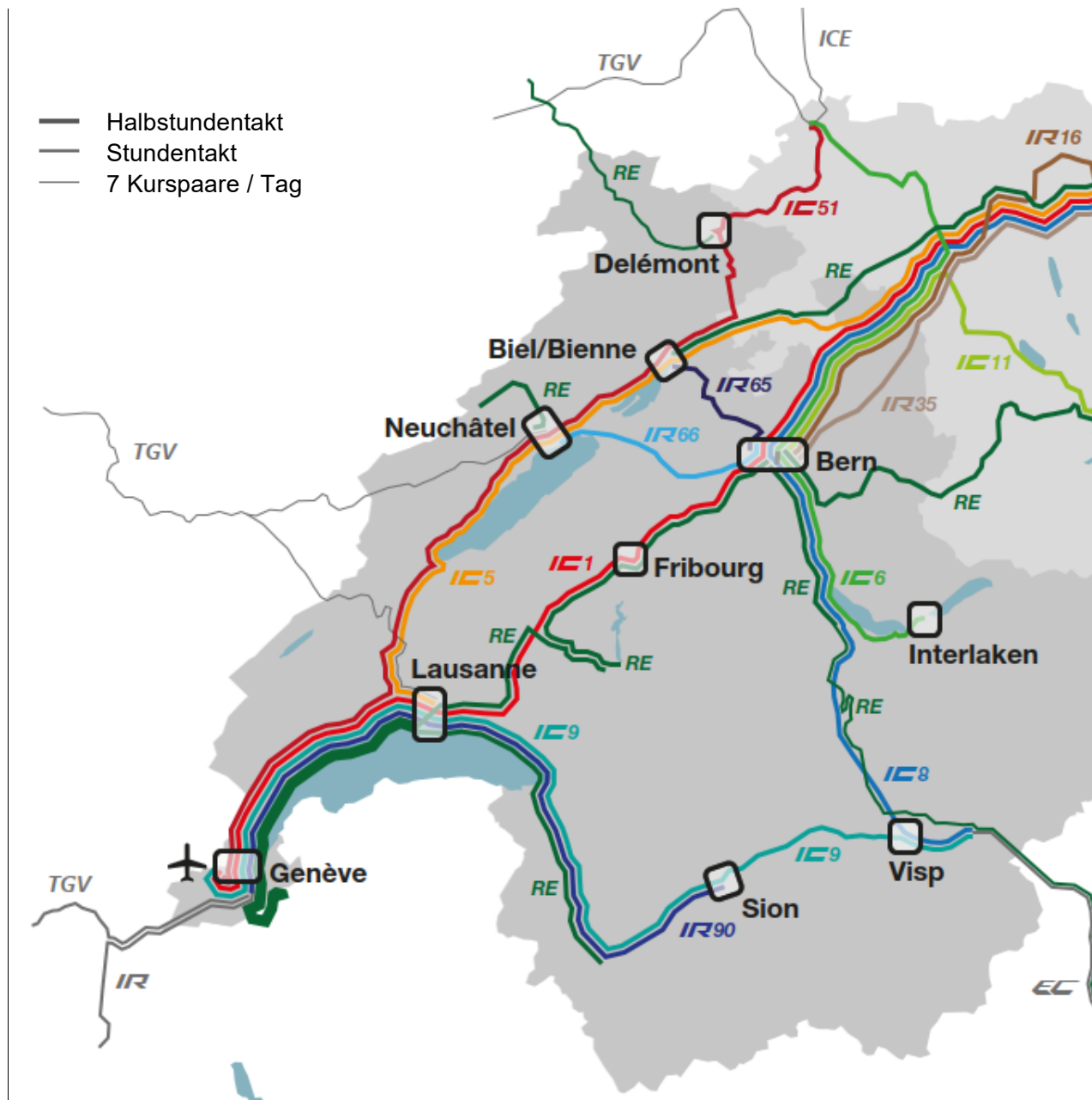


Abbildung 27: Zielbild 2050 Angebot des Fernverkehrs in der Westschweiz

5.3 S-Bahn Bern und Regionalverkehr

Grundsätze

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):

- Stundentakt 500 Personen pro Tag
- Halbstundentakt 2000 Personen pro Tag
- Viertelstundentakt 8000 Personen pro Tag

Diese Werte korrespondieren mit den in der kantonalen Angebotsverordnung 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.

2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Die Ziele und Massnahmen für die Weiterentwicklung der S-Bahn Bern sind im Konzept "2. Teilergänzung S-Bahn Bern" aus dem Jahr 2013 festgelegt (vgl. Abbildung 28).

Die 2. Teilergänzung beinhaltet:

- 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
- eine bessere Erschliessung durch neue Haltestellen
- mehr und attraktivere Umsteigepunkte zum Tram- und Busnetz

Die 2. Teilergänzung wird mit dem Ausbau des Bahnhofs und des Bahnknotens Bern bis im Horizont 2040 umgesetzt.

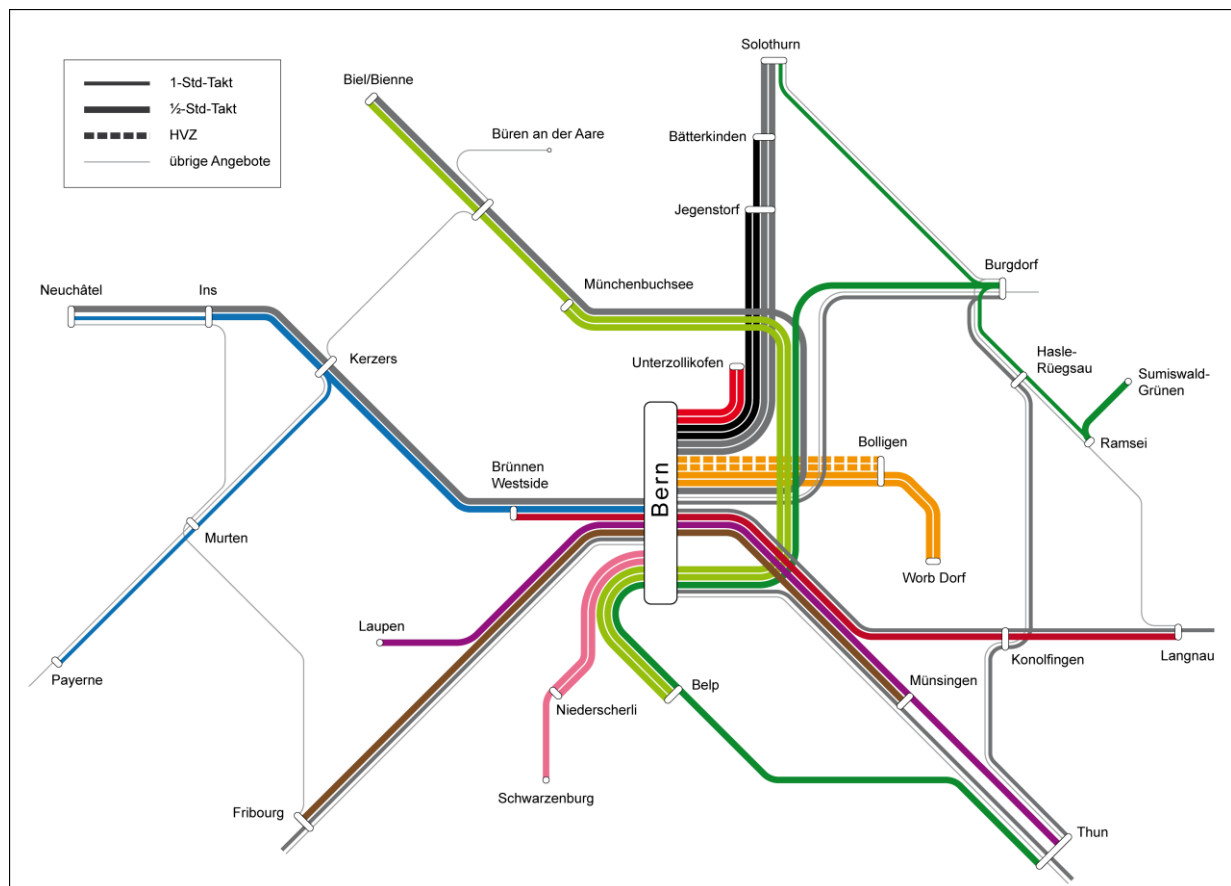


Abbildung 28: Zielkonzept S-Bahn Bern mit 2. Teilergänzung (Quelle: Planungsbericht 2013)

Angebotsverbesserungen bis 2040

Vor Inbetriebnahme der Entflechtungen westlich und östlich des Bahnhofs Bern sind in den nächsten 10 Jahren die folgenden Angebotsverbesserungen möglich:

- Verlängerung der RE-Züge Bern – Solothurn auf 180 m
- Verlängerung der Züge auf 120 m und 7.5'-Takt Bern – Deisswil auf der S7
- Neue Haltestelle St-Imier La Clef

- Neue Kreuzungsstelle in La Heutte
- Neue Haltestelle Kleinwabern (abgestimmt auf die Verlängerung des Trams nach Kleinwabern)
- Mit dem Bau des Doppelspurtunnels bei Ligerz ist zudem die Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes des Regionalverkehrs zwischen Biel/Bienne und Neuchâtel möglich.
- Zusätzliche Züge Interlaken – Brünig – Luzern in beiden Richtungen
- Halbstündliche RE-Züge Bern – Münsingen – Thun – Spiez – Frutigen und in Hauptverkehrszeiten bis Kandersteg.
- Halbstundentakt der S4 Bern – Burgdorf via Zollikofen mit Halt an allen Stationen. Ab Burgdorf verkehrt die S4 weiter nach Solothurn.
- Halbstundentakt S44 Bern – Burgdorf und somit Viertelstundentakt der schnellen Verbindungen Bern – Burgdorf
- Viertelstundentakt der S6 bis Niederscherli
- Neue Haltestelle Thun Nord mit Anbindung an S1 Aaretal. Anbindung Gürbetal in Abklärung
- Halt aller S-Bahn-Züge an der neuen Haltestelle Europaplatz Nord und somit Verbindungen im Viertelstundentakt.
- 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.
- 7 ½'-Takt Bern – Zollikofen (S8) in Hauptverkehrszeiten
- Durchgehender Viertelstundentakt Biel/Bienne – Täuffelen und Halbstundentakt Täuffelen – Ins mit guten Anschlüssen in Ins und in Biel/Bienne auf den Fernverkehr.

Längerfristige Entwicklung S-Bahn ab 2040

Der Zielzustand der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern (Viertelstundentakt im Kernbereich der S-Bahn) wird mit dem Angebotskonzept 2035 vom Bund vollständig umgesetzt. Die Weiterentwicklung der S-Bahn wird im Projekt S-Bahn Bern 2040 erarbeitet.

Das Ziel des Projekts S-Bahn Bern 2040 ist die Erarbeitung der kantonalen Grundlage (regionale Angebotsplanung) für den nächsten STEP-Ausbauschritt des Bundes und die Erarbeitung eines langfristigen Angebotskonzepts. Das langfristige Angebotskonzept ist wichtig für die Dimensionierung neuer Schieneninfrastrukturen, da dies oft grosse und sehr langfristige Investitionen sind. Der Planungsperimeter des Projekts umfasst die heutige S-Bahn Bern. Die RE-Züge und deren Haltepolitik werden im Perimeter auch mitgeplant, da die RE-Halte grossen Einfluss auf das Bahnangebot haben. Eine Erweiterung des S-Bahn Perimeters wird geprüft, falls sich dies aus raumplanerischen Überlegungen aufdrängt.

Für die Weiterentwicklung des Angebots der S-Bahn Bern braucht es ein raumplanerisch und nachfrage-spezifisch abgestimmtes und finanzierbares Konzept.

Das Projekt wurde vom AÖV gemeinsam mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Amt für Gemeinden und Raumordnung erarbeitet. Die betroffenen Nachbarkantone und Regionen des Kantons Bern waren regelmässig einbezogen.

In einem ersten Schritt sind die konzeptionellen Angebotsgrundsätze definiert worden. In der zweiten Phase wurden die konkreten Angebotskonzepte 2040 und für einen längerfristigen Horizont für alle Korridore erarbeitet.

Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045

Die RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura hat ihre Angebotsziele in einer «Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045» dargestellt. Dieses Konzept sieht Verlängerungen der Linie Solothurn – Biel/Bienne nach Sonceboz-Sombeval, der Linie Neuchâtel – Biel/Bienne nach Grenchen Nord und die auch im Konzept S-Bahn Bern 2040 enthaltene Verlängerung der neuen S-Bahnlinie von Brügg direkt nach Grenchen Süd vor. Weier sind drei neue Haltestellen in Biel/Bienne vorgesehen. Mit diesem Konzept können dichte Bahnangebote zwischen Lengnau und Sonceboz erreicht und die örtliche Erschliessung in Biel/Bienne deutlich verbessert werden.

Eine erste Einschätzung von SBB-Infrastruktur zu den nötigen Infrastrukturausbauten fällt ernüchternd aus. Diese regionale Zielvorstellung ist trotzdem eine Grundlage für den Input des Kantons in zukünftigen STEP-Ausbausritten des Bundes.

Auftrag des Grossen Rates im Hinblick auf den nächsten Angebotsbeschluss

Der Grosse Rat hat den Regierungsrat im Angebotsbeschluss ÖV 2022 – 2025 beauftragt, das Angebot des öffentlichen Verkehrs vorausschauend und insbesondere aus den regionalen Zentren zu den Kantonshauptorten hin, auf den nächsten Angebotsbeschluss zu optimieren. Aufgrund der derzeit vorhandenen Infrastrukturkapazitäten und baustellenbedingter Einschränkungen ist ein Ausbau des S-Bahnangebots im Zulauf zum Knoten Bern derzeit leider nicht möglich. Das Anliegen wird im vorliegenden Angebotsbeschluss so weit als möglich aufgenommen.

5.4 Entwicklung der Bahninfrastruktur

Die Entwicklung der Infrastruktur richtet sich nach den längerfristig geplanten Angeboten. Die Bahninfrastruktur wird in den kommenden Jahren auf verschiedenen Korridoren ausgebaut. Die bereits beschlossenen Projekte werden im Kapitel 3.8 erläutert. Neben den bereits beschlossenen Projekten laufen aber auch bereits Abklärungen und konzeptionelle Überlegung zu neuen Projekten oder zu Erweiterungen von bereits beschlossenen Projekten. Eine Zusammenstellung der Projekte sind in diesem Kapitel zu finden:

Vierspuriger Ausbau Wankdorf - Löchligut

Bereits im Rahmen der Planungsarbeiten am Ausbauschnitt 2035 hat sich gezeigt, dass der dreispurige Abschnitt zwischen dem Bahnhof Wankdorf und dem Löchligut ein entscheidendes Nadelöhr darstellt. Dieser Dreispurabschnitt führt dazu, dass S-Bahnzüge, welche am Bahnhof Wankdorf halten das gleiche Gleis benützen müssen wie durchfahrende Züge des Fernverkehrs. Aus Sicht des Kantons Bern ist der Vierspurausbau des Abschnitts Wankdorf – Löchligut und der viergleisige Ausbau des Bahnhofs Wankdorf von hoher Priorität, da nur mit diesem Ausbau das vorgesehene Angebot zuverlässig und pünktlich gefahren werden kann.

Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern

Der Knoten Bern erfährt durch die im Bau befindlichen Projekte eine Leistungssteigerung der Zufahrten sowie leistungsfähigere Personenzugänge. Die Anzahl Perronkanten und somit die Aufnahmefähigkeit der Perronanlagen bleiben damit allerdings gleich und werden dadurch zum limitierenden Faktor.

Das Gesamtprojekt Zukunft Bahnhof Bern sieht daher für eine Weiterentwicklung des Angebots von SBB und BLS eine seitliche Erweiterung des Bahnhofs um 4 weitere Gleise vor. Dazu wurde gemeinsam von SBB, BLS, Stadt und Kanton Bern eine Testplanung zur räumlichen Konzeption dieses Ausbaus durchgeführt. Der laufende Ausbauprojekt der Publikumsanlagen der SBB berücksichtigt die Ergebnisse dieser Planung beispielsweise bei der räumlichen Anordnung des neuen Zugangs Länggasse vor der Universität Bern.

Grimselbahn

Mit dem Projekt der Grimselbahn soll mit einer Neubaustrecke Innertkirchen – Oberwald das Netz der Zentralbahn Interlaken – Luzern und der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) 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 nicht Bestandteil des Ausbauschnitts 2035. Es kann allerdings im Hinblick auf kommende Ausbauschnitte mit Bundesmitteln projektiert werden.

Mit der neuen Infrastruktur sollen stündliche Zugverbindungen zwischen Meiringen und Oberwald ermöglicht werden. Aufgrund des offenen Realisierungszeitpunktes sind die Anschlussverhältnisse in Meiringen und Oberwald nicht bekannt und detaillierte Aussagen zum Fahrplanangebot nicht möglich. Aus technischen Gründen ist eine Durchbindung mit der ZB oder der MGB denkbar.

Weitere Infrastrukturausbauten

Neben den bereits erwähnten Projekten sind zudem auf den folgenden stark belasteten Linien Kapazitätsausbauten oder konzeptionelle Anpassungen absehbar, wobei auch hier noch keine Beschlüsse getroffen worden sind:

- 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 längerfristig nötig.
- Die Strecke Bern – Neuchâtel ist zwischen Gümmenen und Neuchâtel grösstenteils einspurig. Je nach Entwicklung der Rahmenbedingungen sind weitere Doppelspurausbauten nötig. Im Vordergrund stehen dabei die Abschnitte Gümmenen – Kerzers (ohne Bahnhofzufahrt), Müntschemier – Kerzers und Zihlbrücke – Marin-Epagner.
- Der Knoten Bern erfährt durch die im Bau befindlichen Projekte eine Leistungssteigerung der Zufahrten sowie leistungsfähigere Personenzugänge. Die Anzahl Perronkanten bleibt damit allerdings gleich und werden dadurch zum limitierenden Faktor. Für eine Weiterentwicklung des Angebots von SBB und BLS wird eine seitliche Erweiterung des Bahnhofs um 4 weitere Gleise erforderlich.
- Beim Bahnhof Interlaken Ost genügen einerseits die Perrondimensionierungen dem stark steigenden Fahrgastaufkommen nicht mehr, andererseits haben die langen Umsteigewege einen negativen Effekt auf die Fahrplanstabilität.
- Im Emmental und im Simmental laufen konzeptionelle Abklärungen betreffend Infrastrukturmassnahmen.

5.5 Entwicklung der Infrastruktur für die städtische Erschliessung in Bern

Tram Bern - Ostermundigen

Die heutige Buslinie 10 Köniz Schliern – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rüti verkehrt in einem sehr dichten Takt und ist überlastet. Der Ast Ostermundigen soll deshalb durch das Tram Bern – Ostermundigen (TBO) ersetzt werden. Dazu wird eine 4450m lange Neubaustrecke zwischen dem Viktoriaplatz in Bern und der neuen Endhaltestelle im Oberfeld in Ostermundigen gebaut werden. Beim Bahnhof Ostermundigen entsteht ein attraktiver ÖV-Knoten für Bahn, Tram und Bus, eingebettet in einer städtebaulich komplett neuen Umgebung. Das Tramprojekt ist weit fortgeschritten, die Plangenehmigungsverfügung des BAV liegt aber noch nicht vor. Der Baustart der Hauptarbeiten hängt vom Zeitpunkt der Verfügung und davon ab, ob Beschwerden gegen die Verfügung eingereicht werden. Es wird mit einer Bauzeit von mindestens vier bis fünf Jahren gerechnet. Von Juli 2024 bis September 2025 wurden im Raum Bahnhof Ostermundigen bereits Vorarbeiten für das Tram und den barrierefreien Umbau des Bahnhofs Ostermundigen ausgeführt.

Erschliessung Länggasse

Ausgehend von den Ergebnissen der ZMB Wyler und Länggasse aus dem Jahr 2018 ist offen, ob aufgrund der Nachfrageentwicklung das Länggassquartier durch ein Tram erschlossen werden soll. Grundlage für den Entscheid soll ein Verkehrsmonitoring liefern, welches noch am Laufen ist.

Zweite Tramachse in den Berner Innenstadt

Die Tramlinien in Bern führen alle vom Hirschengraben via Spital- und Marktgasse zum Zytglogge. Die grosse Anzahl Trams und der Umstand, dass eine Störung des Betriebes auf dieser Strecke zur Totalunterbrechung des Tramnetzes führen kann, ist der Ausgangspunkt des Projektes für eine 2. Tramachse durch die Berner Innenstadt. Zudem wird sich die Situation mit «Tramstaus» auf dem Bubenberglplatz mit

dem neuen Bahnhofzugang Hirschengraben ab 2029 verschärfen, da die Haltezeiten der Trams an der Haltestelle Hirschengraben voraussichtlich länger werden.

Unter Federführung der Regionalkonferenz Bern Mittelland wird die Frage der Linienführung einer 2. Trammachse geprüft. In einem ersten Schritt wurden drei Varianten ermittelt. Die Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung dazu waren kontrovers. Einigkeit herrscht aber darüber, dass es eine zweite Trammachse braucht: zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Spital- und Marktgasse, als Ausweichroute bei Störungen in der Innenstadt und als Voraussetzung für den weiteren Ausbau des Tramnetzes. In einem Zwischenschritt wurde anschliessend jede der drei Varianten auf ihre technische Machbarkeit an kritischen Stellen geprüft und parallel dazu auf politischer Ebene nochmals das Gespräch mit dem Bund gesucht. Dabei zeigte sich, dass die Variante Bundesgasse-Kochergasse aufgrund schwerwiegender verkehrstechnischer Hindernisse (Kapazität der Kreuzung Hirschengraben/Bundesgasse/ Monbijoustrasse/Effingerstrasse sowie der ablehnenden Haltung der Bundesbehörden nicht machbar ist und deshalb nicht weiterverfolgt werden kann. Die beiden verbleibenden Varianten im Perimeter Ost, die das Tram entweder via Speichergasse–Nägeligasse oder via Lorrainebrücke–Viktoriarain führen würden, werden jetzt vertieft geprüft und bewertet. Im Perimeter West ist eine neue Gleisverbindung via Laupenstrasse – Belpstrasse machbar und brächte die dringend notwendige Entlastung des Hirschengrabens. Diese Linienführung wird ebenfalls vertieft und prioritär weiterverfolgt.

Erschliessung des Inselareals

Die ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal aus dem Jahr 2021 eruierte als kurz- und mittelfristige Bestvariante die Umstellung der Buslinien 12 und 101 auf Doppelgelenkbus und die Verlängerung der Buslinie 12 zum Europaplatz. Diese Lösung wird aktuell in einem Angebots- und Betriebskonzept vertieft. Längerfristig werden gemäss Prognosen die Kapazitäten der Buslösung jedoch nicht ausreichen. Im Vordergrund stehen als langfristig beste Lösungen eine neue Tramlinie auf der Murtenstrasse (oder – in Abhängigkeit der Ergebnisse der Folgestudie zur Weiterentwicklung des RBS-Bahnhofs - die Verlängerung des RBS ins Inselareal).

Erschliessung Köniz / Bern Süd

Die ZMB Köniz / Bern Süd untersuchte, wie der Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg längerfristig mit ÖV erschlossen werden soll. Diese Frage war seit Ablehnung des Projekts Tram Region Bern offen. Die Studie zeigte, dass die ÖV-Nachfrage gemäss aktuellen Prognosen der Mobilitätsentwicklung mit den bereits beschlossenen Massnahmen abgedeckt werden kann (Taktverdichtung S6 bis Schwarzenburg, Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb diverser Buslinien, Ausbau Veloinfrastruktur). Sollte sich die ÖV-Nachfrage dynamischer entwickeln steht ein Tram nach Köniz im Vordergrund. **Eine RBS-Verlängerung bis Insel oder Schwarzenburg wäre dann denkbar, wenn sie einen Beitrag leistet an die Behebung von allfälligen künftigen Kapazitätsengpässen im Bahnhof Bern und sich dadurch andere teure Ausbauten erübrigen.**

Weiterentwicklung RBS

Der neue Bahnhof des RBS in Bern wird derzeit so gebaut, dass eine allfällige Weiterführung der Meter-spurbahn nach Westen zum Inselareal und weiter möglich ist. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs wird das Angebot entsprechend den aktuellen Planungen erweitert. Der RBS hat im Rahmen der Diskussionen zur ZMB Köniz / Bern Süd die Befürchtung geäussert, dass das geplante Angebot ohne Erweiterung des RBS-Netzes mit einem Wendebahnhof im Inselareal nicht pünktlich betrieben werden kann.

Der RBS und das AÖV haben diese Befürchtungen durch Simulationen durch ein spezialisiertes Ingenieurbüro geprüft. Die Abklärungen haben ergeben, dass ein stabiler Betrieb mit möglich ist, auch wenn die operative Betriebsführung anspruchsvoller wird.

Als nächster Schritt werden die Kapazitäten von Engpässen in der Infrastruktur überprüft. Dazu gehört beispielsweise Worblaufen, wo sich die drei RBS-Linien vereinigen oder die «nur» doppelspurig

ausgebaute Zufahrt Worblaufen-Bern. Mit dieser Prüfung soll geklärt werden, welche Kapazitäten die Verzweigung Worblaufen im Zulauf zu Bern aufweist. Mit dieser Information kann der Nutzen einer Erweiterung des RBS in Richtung Insel/Bern Süd-West eingegrenzt werden.

Anschliessend soll mit einer planerischen Studie mögliche Verlängerungen des RBS evaluiert werden.

6 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2027 – 2030

6.1 RVK Biel-Seeland-Berner Jura

6.1.1 Bahnlinien

Zur Erhöhung der Kapazität wird der Halbstundentakt Biel – Münchenbuchsee am Morgen um ein Kurspaar verlängert (S31 Biel ab 8:15 Uhr).

6.1.2 Buslinien

Buslinien Berner Jura

Aufgrund des Kantonswechsels der Gemeinde Moutier sind kleinere Änderungen bei den Buslinien im Umkreis zu erwarten. Der Kanton Jura plant eine Neuorganisation der Buslinien in und um Moutier, welche aber nicht Bestandteil des AGB 2027 – 30 sind.

Mit der Inbetriebnahme des Ligerztunnel (2029) wird die Buslinie 21.131 Le Landeron - Lignièrès - Nods von Landeron über La Neuveville, Schafis und Ligerz nach Twann verlängert.

Buslinien Biel

Buslinie 1 und 2: Aufgrund der Elektrifizierung des Busnetzes der Stadt Biel und dem Ziel des neuen Angebotskonzeptes in Biel starke Achsen zu schaffen, werden die Endpunkte der Buslinien 1 und 2 vertauscht, d.h. Linie 1 wird den Bahnhof Brügg mit dem Bözingenfeld verbinden und Linie 2 wird zukünftig Löhre / Mauchamp mit den Stadien verbinden.

Die Linien 5, 6 und 8 werden angepasst und bekommen im Bereich Stadt eine neue Streckenführung.. Die Taktzeiten bleiben unverändert.

Zwei neue Buslinien (7 und 10) werden zwischen dem Bahnhof Biel und dem Bözingenfeld eingerichtet, wobei eine Linie über die Mittelachse entlang der Schüss und eine Linie über die Mettstrasse ~~Südstrasse~~ verkehren wird. Diese gemeinsam betriebenen Linien gewährleisten im Bahnhof Biel optimale Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr. Die Linie 10 wird zunächst nur zu den Hauptverkehrszeiten betrieben.

Die Streckenführung der Linie 11 zwischen dem Bahnhof Biel und der Standseilbahn Magglingen wird angepasst.

Buslinien im Seeland

Der Kanton Freiburg verlängert die Linie 20.530 Lugnorre – Sugiez bis nach Ins um die Anschlüsse in Richtung Neuenburg zu verbessern. Parallel verlängert der Kanton Freiburg die bestehende Buslinie 20.520 Murten – Gempenbach systematisch bis nach Gümmenen.

Aufgrund der Umsetzung des Buskonzepts Grenchen (Kanton Solothurn) wird die Streckenführung der Buslinien 40.026 Grenchen - Lengnau und 40.034 Grenchen - Lengnau - Pieterlen - Biel/Bienne geändert. Die Taktzeiten bleiben ähnlich wie heute. Die Fahrzeit der Linie 40.034 wird attraktiver, da die Streckenführung in Lengnau verkürzt wird.

Die Region Ins-Erlach wird derzeit durch ein komplexes Busnetz bedient, mit einer grenzüberschreitenden Linie nach Le Landeron. Angesichts des zunehmenden Bevölkerungswachstums in der Region und um den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden, hat die Region RVK-1 in Zusammenarbeit mit

dem Kanton Neuenburg eine Studie durchgeführt, um ein neues öffentliches Verkehrsnetz zu entwerfen. Es sind fünf Kantonsübergreifenden Linien geplant.

Die Linien Ins – Vinelz – Le Landeron – Marin Epagnier, Ins – Tschugg – Erlach – Le Landeron, Enges – Marin-Epagnier – Ins und Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier fahren im Stundentakt. Diese beiden Linien die unter anderem Marin-Epagnier erschliessen werden als Versuchsbetrieb eingeführt. Die Linie Ins – Gals – Le Landeron fährt nur zu den Stosszeiten im Stundentakt und nur unter der Woche. Am Wochenende fahren die übrigen Linien im Stunden, bzw. im Zweistundentakt. Die Linien sind der Angebotsstufen 1 (bis 18 KP) zugeteilt.

Zudem soll durch die versuchsweise Verlängerung der bestehende Linie Avenches - Cudrefin - Ins bis nach Treiten, Treiten an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden.

Die Linie 30.105 wird ab Seedorf via Aarberg nach Lyss geführt. Sie ersetzt die Linie 365 im Abschnitt Seedorf – Aarberg sowie die Linie 361 im Abschnitt Aarberg – Lyss. Lobsigen und Wyler werden neu durch die Linie 30.365 bedient. Die Linie 30.365 verkehrt neu auf der Strecke Lobsigen – Seedorf – Wiler – Lyss.

Die Linie 30.541 Kerzers - Golaten - Wileroltigen - Gurbrü wird aufgehoben. Bei Bedarf kann Golaten mit einem Bürgerbus erschlossen werden.

6.1.3 Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne

Die Stadt Biel hat in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK-1) Biel-Seeland-Berner Jura das Konzept für den öffentlichen Verkehr 2035 der Agglomeration Biel ausgearbeitet. Die ersten und relevantesten Schritte dieses Konzepts sind in diesem Angebotskonzept bereits enthalten. Die Umsetzung aller Schritte wird sich über einen Zeitraum von fast 10 Jahren erstrecken. Parallel zum ÖV-Konzept 2035, das sich nur auf das Busnetz der Stadt und Agglomeration Biel konzentrierte, entwickelte die Stadt Biel auch eine Vision für die S-Bahn Biel/Bienne 2045 (vgl. Kapitel 5.3).

6.2 RVK Oberaargau

6.2.1 Bahnlinien

Wegen Bauarbeiten im Bahnhof Lenzburg kommt es zu veränderten Linienverknüpfungen. Mittelfristig wird die S26 statt die S23 ab Aarau nach Langenthal fahren. Auf die Fahrplanzeiten hat dies keinen Einfluss, zudem wird das Angebot in den kommenden Jahren schrittweise zu einem durchgehenden Halbstundentakt verdichtet.

Das Abendangebot zwischen Langenthal und Huttwil wird in den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) punktuell erweitert.

6.2.2 Buslinien

Von Montag bis Freitag (bis ca. 19 Uhr) wird auf der Buslinie 40.051 zwischen Herzogenbuchsee und Wangen an der Aare ein neues Angebotskonzept eingeführt. Die Busse verkehren fortan halbstündlich und bedienen die Ortschaften dazwischen (Wangenried bzw. Heimenhausen und Walliswil) alternierend und damit je stündlich. Die Zubringerdienste per Kleinbus und das zeitweise erforderliche Umsteigen in Röthenbach entfällt dadurch. Andererseits führt dieses Konzept zu geringfügigen Fahrzeitverlängerungen für Reisende, welche die Gesamtstrecke Herzogenbuchsee-Wangen zurücklegen.

Im Abschnitt Langenthal – Herzogenbuchsee wird die Linie 40.051 am Samstagnachmittag (ca. 12-17 Uhr) zu einem Halbstundentakt verdichtet.

Zur Sicherung der Bundesmitfinanzierung wird das Angebot zwischen Huttwil und Eriswil (Linie 30.491) im Rahmen des Bestellverfahrens geringfügig reduziert auf maximal 18 Kurspaare (heute bestehen 18,5 Kurspaare).

6.2.3 Feinverteiler Agglomeration Langenthal

Bereits im Angebotsbeschluss 2022-2025 ist das neue Stadtbuskonzept auf der Linie 40.064 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf enthalten, dieses konnte aber infolge baulicher Verzögerung beim Bahnhof(-platz) Langenthal bislang noch nicht umgesetzt werden. Der nachfragestarke Abschnitt zwischen Langenthal und Langenthal Süd wird dadurch zu einem Viertelstundentakt verdichtet. Die Bedienung des Schorenquartiers erfolgt neu mit der Linie 40.052 Thunstetten - Langenthal - Thörigen – Herzogenbuchsee, was zwar eine Taktreduktion zum Stundentakt bedeutet, allerdings verbesserte Zuganschlüsse im Bahnhof Langenthal mit sich bringt.

6.3 RK Emmental

6.3.1 Bahnlinien

Auf den Bahnlinien im Emmental sind nach dem Ausbau im Angebotsbeschluss ÖV 2027 – 30 keine Veränderungen geplant.

6.3.2 Buslinien

In Burgdorf werden die Verdichtungen auf der Linie 30.468 Burgdorf – Heimiswil – Kaltacker – Lueg nach Heimiswil verlängert (bisher nur bis Fischermätteli). In Langnau wird der als Versuchsbetrieb eingeführte Halbstundentakt auf dem Westast der Linie 30.281 (Langnau Bhf – Friedhof) ins kantonale Grundangebot aufgenommen. Das Angebot läuft erst seit einem Jahr und soll betreffend Anschlüsse noch optimiert werden. Da eine Rückkehr zur ursprünglichen Variante aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten nicht mehr so einfach möglich ist, wird das Angebot in das Grundangebot aufgenommen.

6.4 RK Bern - Mittelland

6.4.1 Bahnlinien

Zur Erhöhung der Kapazität wird der Halbstundentakt Biel – Münchenbuchsee am Morgen um ein Kurspaar verlängert (S31 Biel ab 8:15 Uhr).

Bei der S-Bahn Bern bleibt das Soll-Angebot unverändert. Wegen baustellenbedingter Kapazitätseinschränkungen in der Zufahrt zum Bahnhof Bern, fallen S-Bahnangebote an einzelnen Wochenden, am Abend oder auch integral während längerer Zeit aus. Diese Einschränkungen, welche auf ein striktes Minimum begrenzt werden, sind im Angebotsbeschluss nicht abgebildet und werden beim Wegfall der Einschränkungen wieder eingeführt.

6.4.2 Buslinien

Linie 30.038 Schönbühl – Bäriswil / Mattstetten

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch Erhöhung des Nachfragepotenzials sowie zur Schaffung einer optimalen Umsteigesituation Bus-Bahn wird die Linie bis zur Haltestelle Schönbühl Shoppyländ verlängert. Am anderen Liniende soll die Linie in den Hauptverkehrszeiten als Versuchsbetrieb von Mattstetten nach Urtenen verlängert werden. Diese Verbesserungen können nur eingeführt werden, wenn die dafür nötig Strasseninfrastruktur vorhanden ist.

Raum Belp

Um das Angebot besser auf die Nachfrage auszurichten, wird im Raum Belp das Buskonzept wie folgt angepasst:

- Die Linie 30.160 wird im Abschnitt Belp Bahnhof – Flughafen von Montag bis Freitag ausgedünnt und verkehrt an diesen Tagen neu ganztags alle 30 Minuten
- Im Abschnitt Rubigen – Belp wird die Linie 30.160 ausgebaut und verkehrt neu in den Nebenverkehrszeiten von Montag bis Freitag sowie am Samstag alle 30 Minuten.
- Die Belper Ortsverkehrslinien 30.331 und 30.332 verkehren neu von Montag bis Freitag nur noch in den Hauptverkehrszeiten
- Das Gewerbegebiet Hühnerhubel wird von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt an den Bahnhof Belp angebunden (Versuchsbetrieb).

Linie 30.167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach

Die heutigen Leerfahrten zwischen Münsingen und Oberdiessbach werden für die Fahrgäste geöffnet, so dass drei zusätzliche Kurspaare entstehen.

Raum Gantrisch

Die Linie 30.320 Riggisberg – Thurnen verkehrt von Montag bis Freitag abends eine Stunde länger und somit bis 21 Uhr.

Das Angebot der Linie 30.322 Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg wird aufgrund der sehr tiefen Nachfrage und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit am Samstag eingestellt.

Raum Saane

Das von der Region entwickelte neue Angebotskonzept für den Raum Saane zeichnet sich durch ein klarer strukturiertes und damit einfach verständliches Liniennetz aus. Folgende Änderungen werden umgesetzt:

- Die Linie 30.541 Kerzers – Golaten – Wileroltigen – Kerzers wird aufgehoben. Bei Bedarf kann Golaten durch einen Bürgerbus erschlossen werden.
- Die Linie 30.550 Laupen – Gümnen wird nach Mühleberg verlängert (Versuchsbetrieb)
- Die Linie 30.551 Gümnen – Gurbrü wird über Wileroltigen nach Kerzers verlängert.
- Die Linie 30.560 Mühleberg – Allenlütten – Rosshäusern wird ab Allenlütten neu via Frauenkappelen nach Brünnen Bhf. geführt. Der Abschnitt Allenlütten – Rosshäusern wird aufgrund sehr tiefer Nachfrage nicht mehr bedient.
- Die Linie 30.570 Brünnen – Frauenkappelen – Mühleberg wird nach Möglichkeit zu Schulbeginn /-ende nach Allenlütten verlängert. Die Verdichtungskurse zu den Hauptverkehrszeiten werden künftig neu organisiert, so dass zu diesen Zeiten durch Überlagerung mit der Linie 30.560 zwischen Frauenkappelen und Brünnen ein Viertelstundentakt entsteht. Im Gegenzug entfallen die Verdichtungen im Abschnitt Frauenkappelen – Mühleberg via Oberei und Buttenried. Die Einführung des Viertelstundentakts ist erst möglich, wenn das baustellenbedingt eingeschränkte Bahnangebot zwischen Bern und Brünnen wieder vollständig verkehrt.
- Linien 30.560/30.570: während des mehrjährigen, baustellenbedingten Ausfalls der S51 Bern-Brünnen verkehren diese beiden Linien seit Ende April 2025 nach einem Baustellenfahrplan, der sich an die oben beschriebenen konzeptionellen Änderungen anlehnt.

Linie 20.520 Murten – Gempenach - Gümmenen

Auf Wunsch des Kantons Fribourg wird die Linie 20.520 neu vom Kanton Bern mitbestellt, da eine Teilstrecke im Kanton Bern liegt (Angebotsstufe 1). Neu verkehren alle Kurse bis/ab Gümmenen.

Bucheggberg

Aufgrund des Sparprogramms des Kantons Solothurn muss die Linie 30.871 Jegenstorf – Messen – Waltwil angepasst werden. Die Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten (6 Kurspaare) verkehren neu nur noch zwischen Jegenstorf und Etzelkofen. Für die bernischen Gemeinden bleibt das Angebot damit weitgehend unverändert. Mit der Anpassung des Konzepts kann für die Kurse Jegenstorf – Messen – Waltwil die Mitfinanzierung durch den Bund erreicht werden.

Worb

In Worb wird ein Ortsbus eingeführt (Versuchsbetrieb): von Montag bis Freitag werden die Quartiere Lindhalde und Sunnhalde im Halbstundentakt an den Bahnhof Worb Dorf angebunden

6.4.3 Feinverteiler Agglomeration Bern

Der Grosse Rat hat im Dezember 2024 beschlossen, keine Beiträge an die Sanierung des Tramasts Fischermätteli zu leisten und den Tramast Bahnhof Bern – Fischermätteli im nächsten Angebotsbeschluss zu streichen. Damit hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt, ihm eine alternative Erschliessungsform des Fischermätteli Quartiers vorzuschlagen. Das AÖV wird deshalb mögliche Erschliessungsvarianten des Quartiers, sowie deren Vor- und Nachteile eruiieren und bewerten. Auf dieser Grundlage kann der Regierungsrat dem Grossen Rat im Rahmen des Angebotsbeschlusses ÖV 2027-2030 die zukünftige Erschliessungsvariante vorschlagen.

Zwischen Bern und Kleinwabern werden in den nächsten Jahren die Seftigenstrasse saniert, die Tramlinie 9 verlängert und eine neue S-Bahnhaltestelle in Kleinwabern erstellt. In Kleinwabern entsteht ein attraktiver Umsteigeknoten zwischen Tram, Bus und Bahn. Der Abschluss der Realisierung von Tramlinienverlängerung und Strassensanierung ist nach heutigem Planungsstand 2028 vorgesehen. Die Tramlinie 9 wird frühestens per Fahrplan 2029 bis nach Kleinwabern fahren.

Zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Tramlinienverlängerung wird das Busnetz im Raum Wabern wie folgt angepasst:

- Die Linie 30.022 wird eingekürzt und wendet neu beim Bahnhof Wabern/Stöckli
- Die Linie 30.029 wird bis zur ÖV-Drehscheibe Kleinwabern verlängert.
- Die Linie 30.340 wird bis zur ÖV-Drehscheibe Kleinwabern eingekürzt.

Die Buslinie 30.012 ist zu den Spitzenzeiten sehr stark ausgelastet und die Nachfrage wird weiter zunehmen. Das bestehende Angebot wird deshalb gezielt mit Entlastungsbussen erweitert, sofern die Nachfrage dies erfordert.

Mit der Inbetriebnahme des Polizeizentrums Bern in Niederwangen wird die Linie 30.031 im Abschnitt Niederwangen – Europaplatz ausgebaut (Viertelstundentakt ab Mittag durchgehend bis 19:30 Uhr).

Der Ast Worblaufen – Ittigen Talgutzentrum der Linie 30.033 verkehrt seit dem Fahrplanjahr 2024 als kantonaler Versuchsbetrieb. Bereits im ersten Betriebsjahr wurde die Minimalvorgabe bezüglich Auslastung erreicht, im ersten Quartal 2025 stieg sie weiter deutlich an. Die Minimalvorgabe bezüglich Kostendeckungsgrad der gesamten Linie war im Jahr 2024 ebenfalls erfüllt. Die Linienverlängerung wird deshalb ins Grundangebot aufgenommen (Angebotsstufe 1).

Die Entwicklungen auf dem Inselareal und im Raum Weyermannshaus werden zu einem weiteren Nachfragewachstum im Korridor Bern – Güterbahnhof – Hinterkappelen führen. Aus diesem Grund wird die

Linie 101 zum Zeitpunkt der Eröffnung des Fachhochschulcampus im Abschnitt Güterbahnhof – Bethlehem Kirche in den Hauptverkehrszeiten zum 5-Minutentakt verdichtet. Damit genügend Transportkapazitäten vorhanden sind werden im Abschnitt Bern Bahnhof – Güterbahnhof zusätzliche Entlastungskurse eingesetzt. Wichtig ist, dass sich die Spitzenbelastungen auf der Buslinie 101 zur PH und zur BFH nicht überlagern, da es sonst nicht möglich ist ausreichende Kapazitäten bereitzustellen. Die Stundenpläne der BFH sind daher danach auszurichten.

6.5 RVK Oberland West

6.5.1 Bahnlinien

Die im Jahr 2020 erfolgreich eingeführten Regiozüge Spiez – Frutigen, die zu Hauptverkehrszeiten im Pendler- und Freizeitverkehr zeitweise halbstündliche Verbindungen aus dem Unterland nach Frutigen und Adelboden ermöglichen, werden weiter ausgebaut. Damit soll auch der häufig überlastete RE1 Bern – Spiez – Kandersteg – Brig entlastet werden.

6.5.2 Buslinien

Im Einklang mit den zusätzlichen Regiozügen Spiez – Frutigen werden auch die halbstündlichen Verbindungen Frutigen – Adelboden ausgebaut. Auf der Linie 31.320 Frutigen – Kandersteg wird es saisonale Verdichtungen auf dem stark wachsenden Abschnitt bis Blausee geben.

Derzeit prüft die RVK Oberland West mit den Gemeinden eine neue Buslinie zwischen Oey-Diemtigen, Latterbach und Erlenbach Kleindorf. Damit könnten unter der Woche Schülerbedürfnisse abgedeckt und am Wochenende mit der Anbindung der Stockhornbahn der Freizeitverkehr gestärkt werden. Diese Linie würde versuchsweise eingeführt. Mit dieser neuen Linie könnte die bestehende Linie 31.250 (Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp) effizienter betrieben und das Angebot leicht verbessert werden.

6.5.3 Feinverteiler Agglomeration Thun

Auf der stark frequentierten Linie 1 wird das Angebot ausgebaut: Zwischen Steffisburg und Deltapark Gwatt ist zu Hauptverkehrszeiten ein 7.5'-Takt geplant. An Wochenenden ist tagsüber der durchgehende 10-Minuten-Takt vorgesehen.

In der Agglomeration Thun nimmt die erste Tangentiallinie zwischen Steffisburg Kirche und Thun Zentrum Oberland Ende 2025 ihren dreijährigen Versuchsbetrieb auf. In einem ersten Schritt wird während der Pendler- und Ladenöffnungszeiten ein Halbstundentaktumgesetzt. Die neue Buslinie bindet in Steffisburg Wohngebiete entlang der Zulgstrasse an den öffentlichen Verkehr an und an den Bahnhof an, mit der Inbetriebnahme der Haltestelle Thun Nord soll die Tangentiallinie Anschlüsse an die S-Bahn Richtung Bern herstellen.

Der Versuchsbetrieb ist ab Ende 2025 vorgesehen und kann bei erfolgreichem Verlauf mit einem Zwischenbeschluss 2029 – 2030 in das Grundangebot aufgenommen werden.

Der Bushof auf dem Bahnhofplatz Thun ist an der Kapazitätsgrenze angelangt und die Busse stehen bei der Zufahrt zum Bahnhof häufig im Stau. Für die behindertengerechte Gestaltung und die Weiterentwicklung des Angebots ist zusätzlicher Raum erforderlich. Hierzu ist geplant, zwei Stadtbuslinien nicht mehr über den Bahnhofplatz zu führen, sondern den Anschluss an die Züge auf der Südseite sicherzustellen (vgl. Abbildung 29). Die Stadt Thun, die RVK5 und die kantonalen Fachstellen haben sich 2024 für eine

Lösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse ausgesprochen. Die Federführung für diese Verbesserung liegt bei der Stadt Thun.

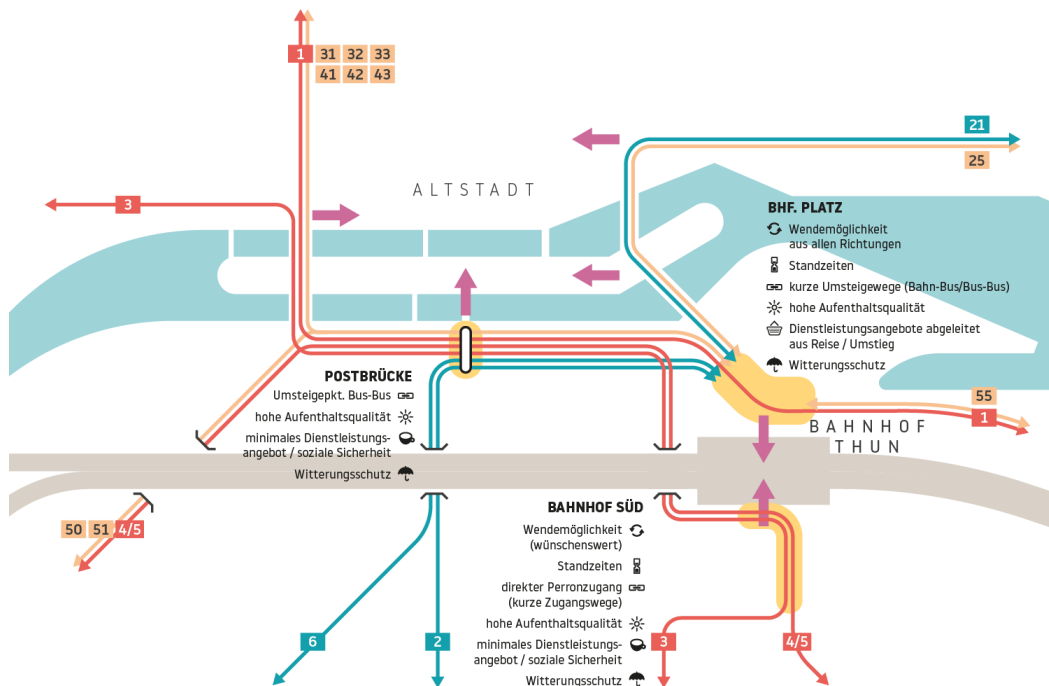


Abbildung 29: Kurz-/mittelfristiges ÖV-Leitbild Innenstadt Thun (Quelle: RVK5 2019)

6.6 RK Oberland Ost

6.6.1 Bahnlinien

Der Ausbau der Kreuzungsstelle Leissigen wird Kreuzungen von 400 meter langen Zügen erlauben und womit die Flexibilität beim Fahrzeugeinsatz der SBB zunimmt. Während dem Bau der Kreuzungsstelle sind leider Einschränkungen vorhanden. Von verschiedenen geprüften Lösungen ist der Verzicht auf die halbstündliche Bedienung des Bahnhofs Interlaken West die beste Lösung.

Die Berner Oberland Bahnen sehen verschiedene Streckenausbauten vor, die Voraussetzung für einen Angebotsausbau Interlaken Ost – Grindelwald sind. Längerfristig sind saisonal weitere Verdichtungen nach Grindelwald und Lauterbrunnen sowie zwischen Lauterbrunnen und Wengen geplant. Kurzfristig wird das saisonale Angebot an Zusatzzügen entsprechend der Nachfrage- und Ertragsentwicklung ausgebaut werden.

6.6.2 Buslinien

Der stark wachsende Freizeitverkehr führt in der Region Interlaken auch auf dem Busnetz vermehrt zu Kapazitätsengpässen. Auf der Linie 31.103 Interlaken – Iseltwald werden zusätzliche Kurse eingesetzt und die Linienführung wird angepasst. Beim Ortsbus Grindelwald werden Entlastungskurse sowie ein Abendangebot eingeführt.

6.6.3 Feinverteiler Agglomeration Interlaken

In Interlaken ist eine neue Buslinie zwischen Interlaken, der neuen Bahnhaltestelle Matten bei Interlaken und dem Gewerbegebiet bei Wilderswil vorgesehen. Noch ist die Finanzierung des geplanten Versuchsbetriebes nicht gesichert. Die neue Linie würde die überlastete Linie 31.105 entlasten und in Matten bessere Anschlüsse Richtung Grindelwald und Lauterbrunnen ermöglichen. Der Einführungszeitpunkt hängt von der Einigung zur Finanzierung ab.

In der Sommersaison bestehen bei der Linie 31.021 zwischen Interlaken und Unterseen Neuhaus zunehmende Kapazitätsengpässe. Anstelle der bisher eingesetzten Beiwagen werden zeitlich versetzte Zusatzkurse die Grundkurse der Linie 31.021 entlasten.

6.7 Entwicklung des Nachtangebots

Aufgrund der starken Nachfragezunahme bei den Moonliner-Linien seit der Aufnahme in das Grundangebot im Dezember 2021 und wegen eines überwiesenen politischen Vorstosses wurde das bestehende Nachtbusnetz überprüft und die Einführung von Nacht-S-Bahn-Linien abgeklärt. Die Ergebnisse der Abklärungen bestätigten ein Potential für Nacht-S-Bahnen auf den folgenden drei Korridoren:

- Bern - Thun (N1)
- Bern - Biel (Linie N3)
- Bern - Solothurn (RBS - Linie N8).

Auf die Einführung von Nacht S-Bahnen wird aber vorerst verzichtet. Die Abklärungen haben ergeben, dass zwar wie erwähnt ein Potential auf den Korridoren Bern - Biel/Bienne / Bern - Thun und Bern – Solothurn besteht, auf eine rasche Umsetzung aber aus folgenden Gründen verzichtet wird:

- o Der Korridor nach Thun ist durch die Bauarbeiten im Aaretal stark belastet. Viele der Bauarbeiten werden in der Nacht und am Wochenende durchgeführt. Das würde zu Einschränkungen und regelmässig zu Busersatzverkehr auf dieser Linie führen. Die häufigen Fahrplanänderungen und teils auch unterschiedlichen Umsteigeorten wären für die Kundinnen und Kunden schlecht merkbar und unattraktiv.
- o Aktuell laufen auf nationaler Ebene (Bern – Zürich / Jurasüdfuss) Abklärungen und Pilotversuche zum Nachtangebot des Fernverkehrs. Erst wenn das zukünftige Angebot bekannt ist, kann das Moonlinerangebot auf diese Züge abgestimmt werden. Diese Züge können einen wesentlichen Einfluss auf die Nachtnetze in Biel und Solothurn haben. Die Neukonzeptionen sollen durch die Regionen resp. durch den Kanton Solothurn in den nächsten Jahren vorgenommen werden.

Das Moonlierangebot wird bei den Linien 30.918 (M18) Bern – Brünnen – Frauenkappelen – Gümmenen – Laupen und 30.983 (M83) Bern – Bümpliz – Niederwangen – Thörishaus – Neuenegg – Laupen angepasst. Diese Linien sind heute betrieblich miteinander verknüpft, können jedoch nicht pünktlich betrieben werden und die Anschlüsse am Bahnhof Bern sind daher nicht gewährleistet. Die zwei Linien werden deshalb betrieblich getrennt. Dies führt zu folgenden Anpassungen:

- M18: Einkürzung auf den Abschnitt Bern Brünnen – Frauenkappelen – Gümmenen und Führung aller Kurse via Oberbottigen und Riedbach
- M83: Verzicht auf die Bedienung der Haltestelle Bösinggen Tuftera

6.8 Bedarfsangebote im Kanton Bern

Neue technologische Möglichkeiten, Änderungen im Arbeits- und Freizeitverhalten und sich wandelnde Bedürfnisse der Bevölkerung führen sowohl zu einem veränderten Mobilitätsverhalten als auch zu neuen Formen von Mobilitätsangeboten. Die klassische Zweiteilung der Mobilität auf der Strasse zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (öV) verschwindet zunehmend.

On-Demand-Angebote stellen keine neue Angebotsform dar. Insbesondere im Tourismus- und Freizeitverkehr oder als Ergänzung zum öV (z.B. am Abend oder zur zusätzlichen Erschliessung bestimmter Quartiere oder Weiler) sind On-Demand-Angebote bekannte Mobilitätsformen. In den Räumen Huttwil und Courtine de Bellelay verkehrten entsprechende Busse ab 2001. Diese Angebote wurden wegen tiefer Nachfrage und schlechter Wirtschaftlichkeit wieder eingestellt und durch fahrplanmässige Angebote ersetzt.

Ausgelöst durch neue technologische Möglichkeiten wurden in den letzten Jahren durch die Regionen umfassende Abklärungen gemacht, um potenzielle Gebiete zu eruieren und das Potential abzuschätzen. Zwei Arten von On-Demand Angeboten wurden genauer überprüft:

– Bestellung als ordentliche Linie

Grundsätzlich ist es möglich, dass die Bestellung eines On-Demand-Angebots durch den Kanton erfolgt. Seitens BAV wurden im Oktober 2023 diesbezüglich Vorgaben erstellt. Im Rahmen der Vorabklärungen hat sich jedoch gezeigt, dass die Kosten für ein solches Angebot sehr hoch und die Wirtschaftlichkeit entsprechend tief sein werden. Daher werden solche Angebote vom Kanton als nicht zweckmässig beurteilt.

– Mitfinanzierung als Bürgerbus

Mit dieser Variante können die Gemeinden mit einem finanziellen Beitrag durch den Kanton unterstützt werden, sofern die Erschliessungsberechtigung (Art. 3 AGV) erfüllt ist. Bezüglich des Fahrplans (Anzahl Kurse, Gebietsabdeckung, Linienführung etc.) und der Tarifgestaltung (von kostenlos über Sondertarife bis Anerkennung Libero oder direkter Verkehr) und der Organisation (Betrieb durch Gemeinde oder Dritten) haben die Gemeinden als Besteller des Angebots die grösstmögliche Autonomie.

Für diese Variante, die beispielsweise von MyBuxi bereits erfolgreich angeboten wird, werden folgende Anträge aus den Regionen für die Aufnahme in den Angebotsbeschluss beantragt:

- Belp und Nachbargemeinden (teilweise bereits bestehend)
- Kiesental
- Herzogenbuchsee – Niederönz (bereits bestehend)
- Heimiswil und Affoltern i. E. (bereits bestehend), Huttwil, Walterswil, Oeschenbach, Ursenbach, Rohrbachgraben und Gondiswil

6.9 Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe

Das von der Schweiz ratifizierte Pariser Klimaabkommen und die Energiestrategie des Bundes sehen eine deutliche Reduktion klimaschädlicher Emissionen vor. Dazu muss der Mobilitätssektor einen bedeutenden Beitrag leisten. Beim öffentlichen Verkehr steht die Umstellung des Busverkehrs auf alternative, CO₂-arme und insbesondere elektrische Antriebe im Vordergrund.

Mit diesem Bestreben soll den Vorgaben gemäss kantonaler Verfassung, dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr, der Gesamtmobilitäts- und Luftreinhaltestrategie sowie dem Bericht zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr Rechnung getragen werden. Bei der Umstellung auf alternative Antriebe stehen Linien mit einer grossen positiven Wirkung für die Bevölkerung (eingespartes CO₂, Schutz vor Schadstoffen und Lärm) im Vordergrund.

Der Regierungsrat hat im Rahmen einer Motionsantwort (Motion 026-2020, Elektrobus-Strategie) seine Überzeugung geäussert, dass Elektrobusse (und generell alternative Antriebssysteme) einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten können, insbesondere wenn der eingesetzte Strom aus

erneuerbaren Energien stammt. Zusätzlich leisten Elektrobusse einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur Lärmreduktion, speziell in dicht besiedelten Gebieten.

Grundsätzlich liegt die Verantwortung für die Neubeschaffung von Bussen und somit auch für die Umstellung auf alternative Antriebe bei den Transportunternehmen. Im abgeltungsberechtigten Verkehr müssen diese Entscheide über das Instrument der Betriebsmittelgenehmigungen und des Bestellverfahrens aber mit den Bestellern koordiniert werden. Eine weitergehende Steuerung oder gar Vorgaben durch die Besteller ist aus verschiedenen Gründen nicht zweckmässig. Unterschiedliche Voraussetzungen betreffend Lademöglichkeiten, Topographie, betrieblichen Aspekte etc. erfordern individuelle Abklärungen, was zu unterschiedlichen Lösungen führen kann. Zudem schreiten die technischen Entwicklungen rasch voran, dass auch aus diesem Grund Vorgaben nicht zielführend wären.

In den Agglomerationsprogrammen der 5. Generation werden in verschiedenen Agglomerationen Bundesbeiträge an die Elektrifizierung beantragt, sowohl für Fahrzeuge als auch für Depots resp. deren zusätzlich erforderlichen Ausstattungen.

Im Kanton Bern sollen grundsätzlich ab 2030 nur noch Elektrobusse in Betrieb genommen werden. Bereits heute sind die Möglichkeiten für die Beschaffung von Dieselnissen für den ÖV wegen fehlenden Anbietern eingeschränkt.

6.10 Tarife und Distributionssysteme

Organisation der Transportunternehmungen bezüglich Tarife

Die Alliance SwissPass engagiert sich als Branchenorganisation des ÖV schweizweit für harmonisierte, verständliche und wirtschaftliche Tarifbestimmungen, moderne und attraktive Vertriebslösungen sowie kundenorientierte Sortimente und Informationssysteme. Sie ist für die übergeordneten Rahmenbedingungen des Nationalen Direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbände zuständig.

Mit dem Projekt myRIDE entwickelt die Alliance SwissPass einen zukunftsgerichteten und digitalen Tarif. Mit diesem sollen die zwei "Tarifwelten" Nationaler Direkter Verkehr und Tarifverbände abgelöst werden, was schrittweise zu Vereinfachungen für Kunden und Transportunternehmen führen würde.

Aufgrund der grossen finanziellen Abhängigkeit von den Verkehrseinnahmen werden die Entwicklungen aufmerksam verfolgt und die Interessen der Kantone im Dienst der ÖV-Nutzerinnen und Nutzer werden verstärkt über die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen einerseits und zwischen Bund und den Kantonen andererseits wahrgenommen.

Bei einem Erfolg von myRIDE werden nebst dem neuen Tarif noch Abonnemente angeboten. Dies wird dazu führen dass beim Libero-Tarifverbund grössere Veränderungen vorgenommen werden: Verzicht auf den Verkauf von Einzelfahrausweisen und Überprüfung der bestehenden Abonnementstarife.

ÖV-Inkludierung in Gästekarten

Die Ziele einer klimagerechten Mobilität gelten uneingeschränkt auch für den touristischen Verkehr. Übernachtungsgäste in den touristischen Zentren sollen sich vor Ort mit dem ÖV bewegen. Ein Schlüsselement dazu ist ein einfacher Zugang. Bezogen auf den Fahrausweis werden in vielen Kurorten Gästekarten mit inkludiertem ÖV-Ticket angeboten. Die Entschädigung der Tourismusregionen an die Transportunternehmen muss in einem ausgewogenen Verhältnis zur Nutzung durch die Gäste stehen. Gelingt dies, profitieren die Gäste von einem attraktiven Gesamtpaket und die Steuerzahlenden werden nicht indirekt für touristisch genutzte Angebote belastet. Aus rechtlicher Sicht sind die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes einzuhalten, wonach die Tarife gegenüber allen gleich angewendet werden müssen. Die Vergütung der Tourismusregionen an die Transportunternehmen können somit nicht

beliebig verhandelt werden, sondern müssen einer Berechnungsmethodik folgen, die durch die Leistungserbringer akzeptabel ist.

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 wird im ordentlichen Bestellverfahren festgelegt. Wegen der ausschliesslichen Gültigkeit der vergünstigten Tarife für die Einwohner der Gemeinde Lauterbrunnen trägt der Bund die Ausfälle nicht mit.

Verkaufssysteme

Zwei Drittel der ÖV-Tickets werden heute über mobile Geräte gekauft. Die Kundinnen und Kunden schätzen dabei im Vergleich zu Billettautomaten den einfacheren Kaufprozess, dies zudem ohne Zeitdruck auf dem eigenen Gerät. Trotzdem besteht weiterhin ein Bedürfnis für herkömmliche Fahrausweise, die ohne Preisgabe persönlicher Angaben in Papierform gekauft werden können. Auch die persönliche Beratung zu komplexeren Fragestellungen oder für den Kundenservice wird in Zukunft Bestand haben.

Die Verwendung von Papier als Trägermedium verursacht hohe Kosten. Daher soll vermehrt die Möglichkeit zum Laden des am Billettautomaten gekauften Tickets auf elektronische Trägermedien genutzt werden. Als Trägermedium kommt beispielsweise die weitverbreitete Swisspass-Karte infrage.

Bei den Zahlungsmitteln verliert Bargeld zunehmend an Bedeutung. Beim Bezug über mobile Applikationen, die den Hauptanteil der Billettverkäufe ausmachen, ist Bargeld ausgeschlossen. Auch an Billettautomaten und im persönlichen Verkauf bezahlen Kundinnen und Kunden zunehmend mit elektronischen Zahlungsmitteln. Bei der Erneuerung von Verkaufsgeräten müssen sich die Transportunternehmen aus wirtschaftlichen Gründen mit der Frage nach der Ausrüstung auseinandersetzen: Was muss ein Billettautomat verkaufen können und welche Bezahlmöglichkeiten entsprechen den Bedürfnissen?

Für den Kanton ist es entscheidend, den Zugang zum öffentlichen Verkehr nicht in unverhältnismässiger Masse zu erschweren. So ist der Zugang zum ÖV zwingend auch für Personen ohne Kredit- oder Debitkarte zu ermöglichen. Gleichzeitig müssen die Bedürfnisse der Mehrheit der Bevölkerung im Vordergrund stehen und optimal erfüllt werden. Dabei sollen auch die neuen technischen Möglichkeiten genutzt werden, um den ÖV weiter zu verbessern. Sonderlösungen für Wenige dürfen nicht übermässige Kosten zu Lasten der Allgemeinheit verursachen.

6.11 Verkehrsdrehscheiben

Verkehrsdrehscheiben sind attraktive Umsteigepunkte, die den einfachen und effizienten Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen und damit Anreize zur konzentrierten Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Gastronomie, etc.) bieten. Sie verknüpfen neben den Verkehrsmitteln auch den Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Die Reisenden können einfach und effizient zwischen Auto, öffentlichem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr umsteigen. Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing, Personal Mobility Devices (PMD), Angebote des Bedarfsverkehrs sowie Carpooling gehören ebenfalls zu den potenziellen Angeboten dieser Drehscheiben und fördern die Verkettung von Verkehrsmitteln.

Der Umstieg kann im Agglomerationsgürtel an einer Autobahnausfahrt, die gut mit dem städtischen ÖV erschlossen ist, oder an regionalen S-Bahnhaltestellen geschehen. Zu den klassischen Verkehrsdrehscheiben gehören ÖV-Umsteigeanlagen zwischen Bahn, Bus und Tram sowie P+R-, bzw. B+R-Anlagen. Die grossen Bahnhöfe der Agglomerationszentren stellen bereits heute Verkehrsdrehscheiben dar, die es hinsichtlich ihrer starken Nutzung zu optimieren und städtebaulich auszugestalten gilt. Auch viele

kleinere Bahnhöfe wie z. B. die ÖV-Knoten Tavannes, Brügg, Zollikofen, Belp, Wynigen oder Wilderswil dienen heute als Verkehrsdrehscheiben.

Die Optimierung von Verkehrsdrehscheiben hat das Potenzial, die Verkehrsabwicklung zu verbessern bzw. das Verkehrsaufkommen besser zu bewältigen. Attraktive Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln tragen zur Minderung der Verkehrsprobleme bei, indem sie ein Umsteigen von flächenintensiven Verkehrsmitteln auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsmittel möglichst nahe an der Quelle des Weges unterstützen.

Die Grundsätze und Ziele sind im kantonalen Richtplan enthalten.-Für den Kanton sind Umsteigepunkte seit Jahren ein wichtiges Thema: P+R und B+R haben eine grosse Bedeutung für die Mobilität im Kanton und werden vom Kanton unterstützt. Gerade in der Agglomeration wurden verschiedene Buslinien an die S-Bahn angeschlossen (Längenberg, Frauenkappelen - Mühleberg, Rapperswil/Bucheggberg), um die Fahrt der Busse im stark belasteten städtischen Strassennetz an den Bahnhof Bern zu vermeiden. Somit sind zahlreiche Bahnstationen in allen Regionen des Kantons seit längerem eigentliche Verkehrsdrehscheiben. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 5. Generation, bzw. der RGSK 2025 haben die Regionen ihre ÖV-Haltestellen systematisch überprüft und ein konzeptionelles Netz von Verkehrsdrehscheiben mit unterschiedlicher Funktionalität und Ausgestaltung erarbeitet. Zur Verbesserung dieser Standorte werden nun schrittweise Massnahmen und Projekte definiert. Verschiedene Projekte, die neue bzw. verbesserte Verkehrsdrehscheiben schaffen sollen, sind bereits in Planung oder sogar Umsetzung – so z. B. in Ostermundigen, Kleinwabern, Thun Nord oder Matten bei Interlaken.

7 Verzeichnisse und Anhang

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
AS	Ausbauschnitt
AS25	STEP Ausbauschnitt 2025
AS35	STEP Ausbauschnitt 2035
asm	Aare Seeland mobil AG
AV	Angebotsvereinbarung
BauG.	Kantonales Baugesetz (BSG 721.1)
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3)
BeoAbo	Tarifverbund BeoAbo Berner Oberland
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BSG	Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft AG
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (bis 2019)
BVD	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (ab 2020)
CJ	Chemins de fer du Jura
Dosto	Doppelstockzug
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EBG	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
EW III	Einheitswagen 3
FABI	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV-Fonds	Fonds des Bundes für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des ÖV
FV	Fernverkehr
GA	Generalabonnement
GüTG	Gütertransportgesetz des Bundes (SR 742.41)
GüTV	Gütertransportverordnung des Bundes (SR 742.411)
GVM	Kantonales Gesamtverkehrsmodell
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
IR	InterRegio

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	Motorisierter Individualverkehr
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alptransversale
NIBA	Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte
NVZ	Nebenverkehrszeit
NOVA	Netzweite ÖV-Anbindung, technische Plattform ÖV-Vertrieb
OV	Ortsverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4)
PAVV	Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, SR 745.1)
Pkm	Personenkilometer
QMS OV	Qualitätsmesssystem Ortsverkehr
QMS RPV	Qualitätsmesssystem Regionaler Personenverkehr
RAK	Regionales Angebotskonzept
RBD _e	Regionalzug der BLS
RBS	Regionalverkehr Bern–Solothurn
RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB	Südostbahn
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

TU	Transportunternehmung
TV	Tarifverbund
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
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Quellenverzeichnis

AÖV: Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2024 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-YouGov Switzerland, Mai 2024

AÖV: Ergebnis der Kundenzufriedenheitsumfrage 2022, Link Institut, November 2022

BFS / ARE: Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern, 2023

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (2023), Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Bern

Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027 - 2030 Schlussbericht, 27. Feb. 2025

Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 - 2025, Zusatzbericht Prüfaufträge, 27. Feb. 2025

RK Emmental: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, Schlussbericht bereinigt, 21. Feb. 2025

RK Oberland-Ost: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, Bericht, 11. Dez. 2024

RVK Biel-Seeland-Berner Jura: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, Schlussbericht, 17. Jan. 2025

RVK Oberaargau: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, Schlussbericht, 23. Sept. 2024

RVK Oberland-West: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030, 28. Feb. 2025

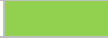


TBA: Strassennetzplan 2022 – 2037, 12. Juni 2013, Stand 9. Juni 2021

Anhang I Erfolgskontrolle

Erfolgskontrolle / Contrôle des résultats

Legende zur "Ampel" in der Erfolgskontrolle:

Légende du « Ampel » par rapport au contrôle des résultats:

Zielvorgabe erreicht / Objectif atteint	
Minimalvorgabe erreicht / Exigence minimale remplie	
Minimalvorgabe nicht erreicht / Exigence minimale non remplie	

Die Erfolgskontrolle bezieht sich auf die in der AGV, Art.10 und 11 festgelegten Werte bezüglich Nachfrage am stärkstbelasteten Querschnitt und Kostendeckungsgrad (KDG).

Le Contrôle des résultats se réfère aux critères définis dans l'OOT, Art. 10 et 11 concernant la demande à la section la plus chargée et aux taux de couverture (TCC).

Anhang I - Erfolgskontrolle / Änderung Angebotsstufen (Basis Offerten 2025)

RVK	Linie	Linienbez.	Angebotsstufe		Erfolgskontrolle	
			IST	Neu	KDG	Auslastung
1	20.535	Ins - Cudrefin - Avenches	1	1		
1	20.546	Murten - Courlevon - Courtepin	1	1		
1	21.008	Charmoille - Delémont - Moutier	2	2		
1	21.020	TUM Transports Urbains Moutier	2	2		
1	21.021	Moutier - Souboz - Bellelay	1	1		
1	21.022	Moutier - Belprahon (- Corcelles BE)	1	1		
1	21.032	Tramelan - Saignelégier - Goumois	1	1		
1	21.033	Saignelégier - Tramelan - Glovelier - Bassecourt	1	1		
1	21.041	Tavannes - Reconviiler - Bellelay [- Souboz] / - Lajoux JU - Les Geneve	1	1		
1	21.131	(La Neuveville) - Le Landeron - Lignières - Nods	2	1		
1	21.132	La Neuveville - Prêles - Nods - (Chasseral)	2	2		
1	21.134	Twann - Ligerz - La Neuveville	3	2		
1	22.001	Löhre - Biel Bahnhof - Stadien	4	4		
1	22.002	Brügg - Biel Bahnhof - Orpundplatz	4	4		
1	22.003	Möstiacker - Biel Bahnhof - Vorhölzli	4	3		
1	22.004	Nidau Beunden - Biel Bahnhof - Vorhölzli	4	3		
1	22.005	Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	4	3		
1	22.006	Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	4	3		
1	22.009	Schiffländte - Biel Bahnhof - Schulen Linde	4	3		
1	22.011	Biel Bahnhof - Magglingenbahn - Rebenweg	4	3		
1	22.012	Brügg BE - Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean	1	1		
1	22.022 SB	Biel - Magglingen	4	3		
1	22.023 SB	Biel - Evlard	4	4		
1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	2	1		
1	22.071	Biel/Bienne - Vauffeln, bif sur Plagne - Romont	1	1		
1	22.072	Biel/Bienne - Meinsberg	3	2		
1	22.073	Pieterlen - Bözingen/Boujean - Reuchenette-Péry	1	1		
1	22.074	Biel/Bienne - Brügg BE - Studen BE - Lyss	3	2		
1	22.075	Biel/Bienne - Brügg BE - Schwadernau - Orpund	1	1		
1	22.077	Sonceboz Someval - Champs-de-Boujean	1	1		
1	22.086	Biel Bahnhof - Bellmund - Aarberg	2	2		
1	22.087	Biel Bahnhof - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel Bahnhof	1	1		
1	22.123	Villeret - St-Imier, Gare - St-Imier, Hôpital	1	1		
1	22.131	Tramelan - St-Imier	1	1		
1	30.361	Aarberg - Aarberg Spital - Lyss	2	2		
1	30.362	Lyss - Schnottwil	1	1		
1	30.365	Aarberg - Seedorf	2	1		
1	30.366	Bürgerbus Walperswil/Epsach/Aarberg/Täuffelen	1	1		
1	30.367	Ortsbus Lyss Schlaufe Dreihübel	3	1		
1	30.368	Ortsbus Lyss Schlaufe Kornweg	3	2		
1	30.369	Bellmund - Jens - Lyss	1	1		
1	30.521	Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach	3	2		
1	30.525	Erlach - Vinelz - Lüscherz	1	1		
1	30.526	Erlach - Gals - Le Landeron	1	1		
1	30.527	Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)	1	1		
1	40.033	Grenchen - Arch - Büren a.A.	2	1		
1	40.034	Grenchen - Lengnau - Pieterlen - Biel/Bienne	3	2		
1	210 R13/R16	Biel/Bienne - Neuchâtel (- Yverdon-les-Bains)	3	2		
1	225 RE4	Biel/Bienne - Sonceboz-Sombeval - La Chaux-de-Fonds	1	1		
1	230 RE56	Biel/Bienne - Moutier - Delémont	1	1		
1	236 R31	La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont - Saignelégier - Glovelier	2	2		
1	237 R32	Le Noirmont - Tavannes	3	2		
1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	4	3		
1	291 S35	Kerzers - Lyss	2	2		
1	291 S36	Lyss - Büren an der Aare	2	2		
1	411 S21	Solothurn - Oberdorf - Moutier	2	2		
1	2016 SB	Ligerz - Tessenberg (Vinifuni)	2	2		
1	2020 SB	Saint-Imier - Mont-Soleil	2	2		
1	225/226 R41	Biel/Bienne - Sonceboz-Sombeval - La Chaux-de-Fonds / Moutier	3	2		
1	21.035	Bellelay - Les Genevez - Lajoux - Glovelier - Bassecourt	1	1		
1	21.133	Ins - Gampelen - Le Landeron - St-Blaise - Enges	2	1		
2	30.491	Huttwil - Eriswil	2	1		
2	30.493	Huttwil - Wyssachen	1	1		
2	40.005 5/7	Solothurn - Horriwil - Aeschi SO - Niederönz / Inkwil - Herzogenbuchsee	3	2		
2	40.051	Langenthal - Melchnau	3	2		
2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	4	3		
2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	3	2		
2	40.052	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	2	1		
2	40.058	Wangen an der Aare - Wiedlisbach - Farnern	1	1		
2	40.063	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	4	3		
2	40.064	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	3	2		
2	413 S11	Solothurn - Niederbipp - Oensingen - Langenthal	3	2		
2	414 S12	Langenthal - St. Urban Ziegelei	3	2		
2	440 S6	Luzern - Wolhusen - Huttwil - Langenthal	2	2		
2	440 S6	Luzern - Wolhusen - (Langnau i.E./) - Langenthal	1	1		
2	450 S23	Langenthal - Olten - Aarau - Lenzburg - Brugg AG - Baden	3	2		
3	30.271	[Langnau Bhf -] Signau - Eggwil - Röttenbach	2	2		
3	30.281	Langnau Sonnenarena - Bhf - Friedhof	2	2		
3	30.284	Ramsei - Langnau	2	2		
3	30.284	Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)	3	2		
3	30.285	Langnau Bhf - Bärau - Gohl (- Lüderenalp - Wasen i.E.)	1	1		

RVK	Linie	Linienbez.	Angebotsstufe		Erfolgskontrolle	
			IST	Neu	KDG	Auslastung
3	30.286	Langnau Bhf - Frittenbach - Aeugstmatt	1	1		
3	30.461	Burgdorf Bhf - Oberstadt - Steinhof - Bhf	4	3		
3	30.462	Burgdorf Bernstrasse - Bahnhof - Oberburg Geissrütli	2	2		
3	30.463	Burgdorf Gyrischachen - Bahnhof - Meiefeld	4	3		
3	30.465	Burgdorf - Tschamerie - Hasle-Rüegsau	3	2		
3	30.465	Burgdorf - Lyssach Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf	4	3		
3	30.466	Burgdorf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen	3	2		
3	30.467	Aefligen - Kirchberg - Burgdorf - Spital	3	2		
3	30.468	Burgdorf - Heimiswil - Lueg	2	2		
3	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier	1	1		
3	30.473	Bürgerbus Lützelfüh - Rüderswil - Zollbrück	1	1		
3	30.481	Sumiswald-Grünen - Wasen i.E.	2	2		
3	30.482	Sumiswald - Grünenmatt - Thal	1	1		
3	30.882	Schnottwil - Messen - Oberramsen - Bätterkinden	1	1		
3	30.884	Bätterkinden - Utzenstorf - Koppigen	1	1		
3	40.002	Seizach - Solothurn - Zielebach / Rüttenen - Solothurn - Kriegstetten	3	3		
3	60.251	Escholzmatt - Wiggen - Kemmeriboden	2	2		
3	304.1 S41	(Thun - Hasle-Rüegsau -) Burgdorf - Solothurn	2	2		
3	304.1 S44	(Thun - Belp - Bern -) Burgdorf - Solothurn	2	2		
3	460 S6	Bern - Langnau i.E. - Luzern	2	2		
4	20.121	Düdingen - Bösingen - Laupen	2	2		
4	20.181	Fribourg - Heitenried - Schwarzenburg	1	1		
4	20.520	Murten - Gempnach - Gümmenen	1	1		
4	20.548	Murten - Gümmenen	1	1		
4	30.003	Weissenbühl - Bern Bahnhof	4	4		
4	30.006	Fischermätteli - Bern Bahnhof	4	4		
4	30.006	Worb Dorf - Gümligen - Bern Bahnhof	4	4		
4	30.007	Bümpliz - Bern Bahnhof - Ostring	4	4		
4	30.008	Bern Brünnen Westside - Bern Bahnhof - Saali	4	4		
4	30.009	Wabern - Bern Bahnhof - Wankdorf Bahnhof	4	4		
4	30.010	Köniz Schliern - Bern Bahnhof - Ostermundigen Rütli (gültig bis 2025)	4	4		
4	30.011	Neufeld P+R - Bern Bahnhof	4	4		
4	30.012	Holligen - Bern Bahnhof - Zentrum Paul Klee	4	4		
4	30.016	Köniz Zentrum - Gurten-Gartenstadt	4	3		
4	30.017	Bern Bahnhof - Köniz Weiermatt	4	4		
4	30.019	Blinzern - Bern Bahnhof - Elfenau	4	4		
4	30.020	Länggasse - Bern Bahnhof - Wankdorf Bahnhof	4	4		
4	30.021	Bern Bahnhof - Bremgarten	4	4		
4	30.022	Brünnen - Niederwangen - Kleinwabern	3	2		
4	30.026	Breitenrain - Wylergut	4	3		
4	30.027	Weyermannshaus Bad - Niederwangen Bahnhof	4	3		
4	30.028	Weissenbühl Bhf - Ostermundigen Bhf - Wankdorf Bhf	4	3		
4	30.029	Niederwangen Bhf - Köniz Bhf - Wabern Lindenweg	4	3		
4	30.030	Bern Bahnhof - Marzlistrasse - Bern Bahnhof	1	1		
4	30.031	Bern Brunnadernstrasse - Europaplatz Bhf - Niederwangen Bhf	4	3		
4	30.032	Bachmätteli - Riedbach Bahnhof	3	2		
4	30.033	Bremgarten - Worblaufen	3	2		
4	30.033	Worblaufen - Ittigen, Thalgutzentrum	1	1		
4	30.034	Unterzollikofen - Hirzenfeld	4	3		
4	30.036	Zollikofen - Münchenbuchsee	4	3		
4	30.036	Zollikofen - Bern Breitenrain	4	3		
4	30.038	Schönbühl - Bäriswil / Mattstetten	4	3		
4	30.040	Kappelisacker - Bern - Sonnenfeld / Allmendingen	4	3		
4	30.041	Zollikofen - Kappelisacker - Bern Breitenrain	2	2		
4	30.043	Ittigen Bahnhof - Kappelisacker	4	3		
4	30.044	Bolligen - Ostermundigen - Gümligen	4	3		
4	30.046	Bolligen - Habstetten - Luteral	4	4		
4	30.101	Bern - Güterbahnhof - Kappelenring/Schlossmatt	4	4		
4	30.102	Bern - Uettiligen - Säriswil	3	2		
4	30.103	Bern - Lindenhof - Neufeld P+R	2	2		
4	30.104	Bern - Meikirch - Wahlendorf	3	2		
4	30.106	Bern - Kirchlindach - Zollikofen	3	2		
4	30.107	Bern - Uettiligen [- Kirchlindach - Zollikofen]	3	2		
4	30.130	Neuenegg - Thörishaus, Dorf	2	2		
4	30.131	Flamatt - Albligen	2	2		
4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	4	2		
4	30.161	Münsingen Bahnhof - Spital - Münsingen Bahnhof	1	1		
4	30.162	Münsingen Bahnhof - Sonnhalde - Münsingen Bahnhof	4	3		
4	30.163	Ortsbus Münsingen (Schlaufe Brückreuti / Walke)	3	2		
4	30.165	Münsingen - Wichtrach - Gerzensee - Kirchdorf	2	2		
4	30.166	Wichtrach - Kirchdorf - Gerzensee - Kaufdorf	1	1		
4	30.167	Münsingen - Wichtrach - Oberdiessbach	1	1		
4	30.168	Münsingen - Trimstein - Worb SBB - Worb Dorf	1	1		
4	30.320	Riggisberg - Thurnen	1	1		
4	30.321	Riggisberg - Toffen	2	2		
4	30.322	Hinterfultigen - Rüeggisberg - Riggisberg	1	1		
4	30.331	Belp Bahnhof - Riedli	2	1		
4	30.332	Belp Bahnhof - Aemmenmatt	2	1		
4	30.340	Wabern - Niedermuhlern	3	2		
4	30.541	Kerzers - Golaten - Wileroltigen - Kerzers	1	1		
4	30.550	Laupen - Gümmenen	1	1		
4	30.551	Gümmenen - Gurbrü	2	2		
4	30.560	Mühleberg - Allenlüften - Rosshäusern	1	1		
4	30.570	Brünnen - Frauenkappelen - Mühleberg	3	2		

RVK	Linie	Linienbez.	Angebotsstufe		Erfolgskontrolle	
			IST	Neu	KDG	Auslastung
4	30.611	Schwarzenburg - Rüscheegg - Riggisberg	2	2		
4	30.612	Schwarzenburg - Guggisberg - Milken - Schwarzenburg	1	1		
4	30.621	Oberbalm - Oberscherli - Niederscherli	1	1		
4	30.781	Boll-Utzigen - Utzigen Pflegeheim	2	2		
4	30.782	Boll-Utzigen - Obermoos - Oberfeld - Boll-Utzigen	2	2		
4	30.791	Worb Dorf - Walkringen	2	1		
4	30.792	Worb Dorf - Biglen	1	1		
4	30.793	Worb Dorf - Grosshöchstetten	2	1		
4	30.794	Worb Dorf - Rüfenacht	1	1		
4	30.795	Worb Dorf - Rubigen	1	1		
4	30.871	Jegenstorf - Messen - Waltwil / Balm b. Messen	2	2		
4	31.056	Riggisberg - Burgstein - Wattenwil	1	1		
4	250 RE2	Bern - Fribourg/Freiburg (- Bulle - Broc)	1	1		
4	301 S1	Fribourg/Freiburg - Bern (- Münsingen - Thun)	3	2		
4	302 S2	(Laupen BE -) Bern - Langnau	3	2		
4	303 S3	(Biel/Bienne -) Bern - Belp	3	2		
4	303 S31	(Belp -) Bern - Münchenbuchsee (- Biel/Bienne)	3	2		
4	305 S51	Bern - Bern Brünnen Westside	3	2		
4	306 S6	Bern - Schwarzenburg	3	2		
4	307 S7	Bern - Bolligen - Worb Dorf	4	4		
4	308 S8	Bern - Zollikofen - Jegenstorf - Bätterkinden	4	3		
4	309 S9	Bern - Unterzollikofen	4	3		
5	12.180	Saanen - Gstaad - Col du Pillon - Les Diablerets	2	2		
5	12.181	Gstaad - Lauenen - Lauenensee	1	1		
5	12.182	Gstaad - Turbach [- Rotengraben]	1	1		
5	12.183	Gstaad - Saanen - Schönried	1	1		
5	31.001	Thun Bahnhof - Gwatt Deltapark	4	4		
5	31.002	Thun - Schorenfriedhof via Neufeld	4	4		
5	31.003	Thun - Alte Bernstrasse - Heimberg	4	4		
5	31.004	Thun - Lerchenfeld	4	3		
5	31.005	Thun - Schorenfriedhof via Dürrenast	4	4		
5	31.006	Thun - Westquartier	4	3		
5	31.022	Hangbus Hünibach - Hilterfingen - Oberhofen	1	1		
5	31.024	Oberhofen - Schwanden - Sigriswil	1	1		
5	31.025	Thun - Gunten - Sigriswil	3	2		
5	31.031	Thun - Dörfli - Heiligenschwendi	2	1		
5	31.031	Thun - Goldwil - Heiligenschwendi	1	2		
5	31.033	Thun - Steffisburg - Teuffenthal b. Thun	1	1		
5	31.041	Thun - Schwarzenegg - Innereriz	1	1		
5	31.041	Thun - Schwarzenegg - Süderen - Heimenschwand	1	1		
5	31.043	Thun - Emberg - Heimenschwand (- Wangelen)	1	1		
5	31.050	Thun - Uebeschi - Blumenstein	2	2		
5	31.051	Thun - Wattenwil - Blumenstein	1	1		
5	31.053	Seftigen - Wattenwil - Blumenstein	2	2		
5	31.055	Thun - Reutigen - Wimmis	2	2		
5	31.057	Uetendorf Bahnhof - Gurzelen Kreuz	1	1		
5	31.058	Ortsbus Uetendorf	1	1		
5	31.061	Spiez - Krattigen - Aeschi	2	1		
5	31.062	Spiez - Hondrich - Aeschi - Aeschried	2	2		
5	31.063	Spiez - Spiezwiler - Hondrich - Aeschi	3	2		
5	31.065	Spiez Bhf - Bürgstrasse - Spiez Bhf	1	1		
5	31.066	Aeschi - Emdtal - Spiez	1	1		
5	31.210	Spiez - Reichenbach - Frutigen	1	1		
5	31.220	Reichenbach i.K. - Kiental - Griesalp	1	1		
5	31.230	Frutigen - Adelboden	2	2		
5	31.230	Frutigen - Kandersteg	2	2		
5	31.232	Adelboden Ausserschwand - U.d. Birg	1	1		
5	31.241	Kandersteg - Talstation Sunnbüel	1	1		
5	31.250	Oey Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp	1	1		
5	31.270	Boltigen - Zweisimmen	1	1		
5	31.281	Lenk Bahnhof - Bühlberg	1	1		
5	31.283	Lenk Bahnhof - Simmenfälle	1	1		
5	120 GPX	GPX Montreux - Zweisimmen	1	1		
5	120 R30/PE30	Montreux - Zweisimmen	2	2		
5	120 R31	Zweisimmen - Lenk	2	2		
5	120 R32	Zweisimmen - Gstaad	2	1		
5	320 R11	Spiez - Zweisimmen	2	1		
5	320 RE8/GPX	Spiez - Zweisimmen	1	1		
5	330 R12	Spiez - Frutigen	1	1		
5	31.280	Lenk - Aegerten - Lenk (Reka)	1	1		
6	31.101	Beatenberg - Interlaken West	2	2		
6	31.102	Interlaken West - Interlaken Ost - Ringgenberg (- Niederried)	3	2		
6	31.103	Bönigen - Interlaken Ost - Interlaken West	2	1		
6	31.104	Ortsbus Interlaken	3	2		
6	31.105	Interlaken West - Spital Interlaken - Unterseen	3	2		
6	31.105	Interlaken West - Wilderswil - Gsteigwiler	3	2		
6	31.106	Habkern - Interlaken West	2	1		
6	31.111	Wilderswil - Saxeten	1	1		
6	31.121	Grindelwald Terminal - Bahnhof - oberer Gletscher	2	2		
6	31.122	Grindelwald Gletscherschlucht - Bahnhof - Bodmi - Klusi	2	2		
6	31.123	Grindelwald Kirche - Bahnhof - Grund - Itramen	1	1		
6	31.141	Lauterbrunnen - Stechelberg	3	2		
6	31.142	Lauterbrunnen - Isenfluh	1	1		
6	31.151	Brienz Bahnhof-Rössliplatz	1	1		

RVK	Linie	Linienbez.	Angebotsstufe		Erfolgskontrolle			
			IST	Neu	KDG	Auslastung		
6	31.151	Brienz - Ballenberg - Brienzwiler - Brünig	2	2				
6	31.155	Brienz - Axalp	1	1				
6	31.158	Brünig - Hasliberg Reuti	2	2				
6	31.171	Innertkirchen - Guttannen - Handegg	1	1				
6	31.172	Innertkirchen - Gadmen - Obermaad	1	1				
6	31.174	Geissholz - Meiringen	1	1				
6	31.174	Meiringen - Unterbach - Brienzwiler	1	1				
6	311 R62	Interlaken Ost - Zweilütschinen - Lauterbrunnen	3	3				
6	311 R63	Lauterbrunnen - Wengen - (Kleine Scheidegg)	3	3				
6	312 R61	Interlaken Ost - Zweilütschinen - Grindelwald	3	3				
6	313 R	Lauterbrunnen - Grütschalp - Mürren	4	3				
6	470 LIX	Luzern - Meiringen - Interlaken Ost (Bergzüge)	1	1				
6	470 R70	Meiringen - Interlaken Ost (Talzüge Süd)	2	2				
6	474 R71	Meiringen - Innertkirchen	2	2				
6	2460.1	Stechelberg - Gimmelwald - Mürren	3	2				
6	2460.1 LSMS	Stechelberg - Gimmelwald - Mürren	2	2				
6	2460.2 LSMS	Stechelberg - Mürren (direkte Linie)	2	2				
6	2480.1	Meiringen - Hasliberg Reuti	3	2				
1 / 4	30.100	Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg	3	2				
1 / 4	30.898	Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.	2	2				
1 / 2	410 S20	Biel/Bienne / Oberdorf - Solothurn - Olten	3	2				
1 / 3 / 4	30.363	Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden	1	1				
1 / 4	30.105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	2	2				
1 / 4	303 S3	Biel/Bienne - Bern (- Belp)	3	2				
1 / 4	303 S31	Belp - Bern (- Münchenbuchsee - Biel/Bienne)	3	2				
1 / 4	305 S52	Bern - Kerzers - Ins - Neuchâtel	2	2				
2 / 3	30.483	Sumiswald-Grünen - Affoltern-W. - Huttwil	2	2				
2 / 3	40.054	Herzogenbuchsee - Seeberg - Wynigen	2	1				
3 / 4	30.451	Hindelbank - Krauchthal - Bolligen	2	2				
3 / 4	30.465	Burgdorf - Lyssach Kernenriedstrasse - Fraubrunnen	1	1				
3 / 4	30.472	Lützelflüh/Moosegg - Arni - Biglen	1	1				
3 / 4	302 S2	Laupen BE - Bern (- Langnau)	3	2				
3 / 4	304.2 S4	(Thun - Belp -) Bern - Burgdorf - Langnau i.E.	2	2				
3 / 4	304.2 S44	(Thun - Belp -) Bern - Burgdorf - Sumiswald-Grünen	2	2				
3 / 4	308 RE5	Bern - Solothurn	4	3				
3 / 4	460 RE7	Luzern - Wolhusen - Langnau i. E. (/ Langenthal)	2	2				
3 / 4	460 RE7	Bern - Langnau i.E. - Luzern	2	2				
3 / 4 / 5	340 S41	Thun - Hasle-Rüegsau - Burgdorf (- Solothurn)	2	2				
3 / 4 / 5	340 S42	Thun - Konolfingen - Hasle-Rüegsau	3	2				
4 / 5	31.044	Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand	1	1				
4 / 5	301 S1	Bern - Münsingen - Thun	3	2				
4 / 5	303 S4	Thun - Belp - Bern (- Burgdorf - Langnau i.E.)	2	2				
4 / 5	303 S44	Thun - Belp - Bern (Burgdorf - Sumiswald-Grünen / Solothurn)	2	2				
4 / 5	330 RE1	Bern - Spiez - Kandersteg - Brig (- Domodossola)	2	1				
4 / 5	S21	Thun - Konolfingen	4	3				
5 / 6	31.021	Thun - Oberhofen - Beatenbucht - Interlaken	4	4				
5 / 6	31.060	Spiez - Interlaken West - Interlaken Ost	2	2				
5 / 6	310 RE9	Spiez - Interlaken Ost	1	1				
5 / 6	2355 SB	Beatenbucht - Birchi - Beatenberg	3	2				
5 / 6	310/320 GPX	Zweisimmen - Spiez - Interlaken Ost	1	1				

Anhang II Sollzustand Angebotskonzept 2027 - 2030

Regionalzug
Chemin de fer

RE mit Halt
RE avec arrêt

Bus

Kurspaare / Tag
Paires de courses / jour

			1	4–18
			2	19–39
			3	40–74
			4	≥ 75

Grenze der RK
Limite de la CR

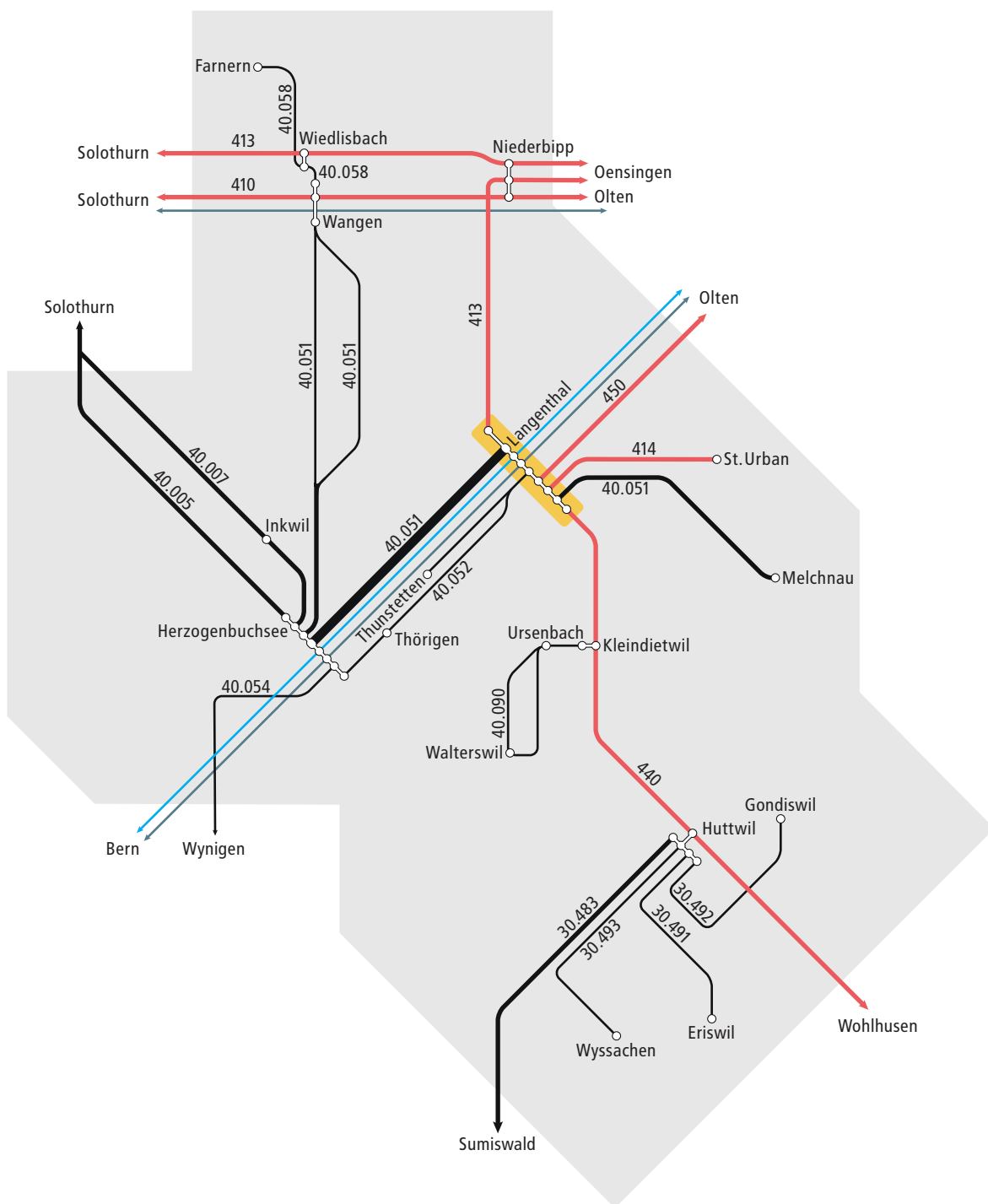
Ortsbus
Bus local

40.051 Fahrplanfeld
Tableau-horaire

Fernverkehr
Trafic grandes lignes

Angebotskonzept 2027–30, Soll-Zustand RVK 2 Oberaargau

Schéma d'offre 2027–30, situation prévue CRT 2 Haute-Argovie

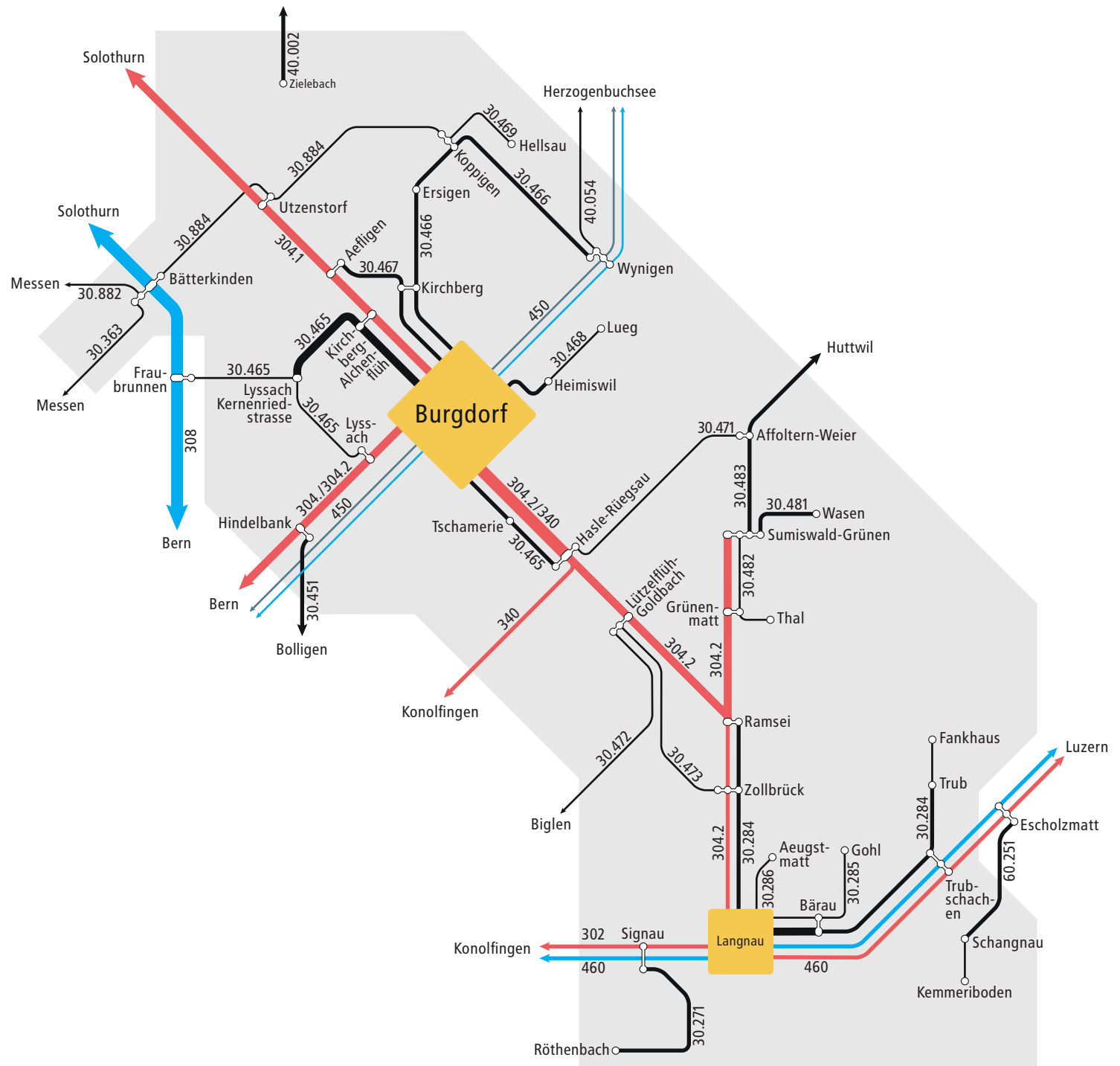


Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
			1	4–18
			2	19–39
			3	40–74
			4	≥75

Angebotskonzept 2027–30, Soll-Zustand RK Emmental

Schéma d'offre 2027–30, situation prévue CR Emmental

- Ortsverkehr
Trafic local
- Grenze der RK
Limite de la CR
- 30.884 Fahrplanfeld
Tableau-horaire
- Fernverkehr
Trafic grandes lignes



Regionalzug
Chemin de fer

RE mit Halt
RE avec arrêt

Bus

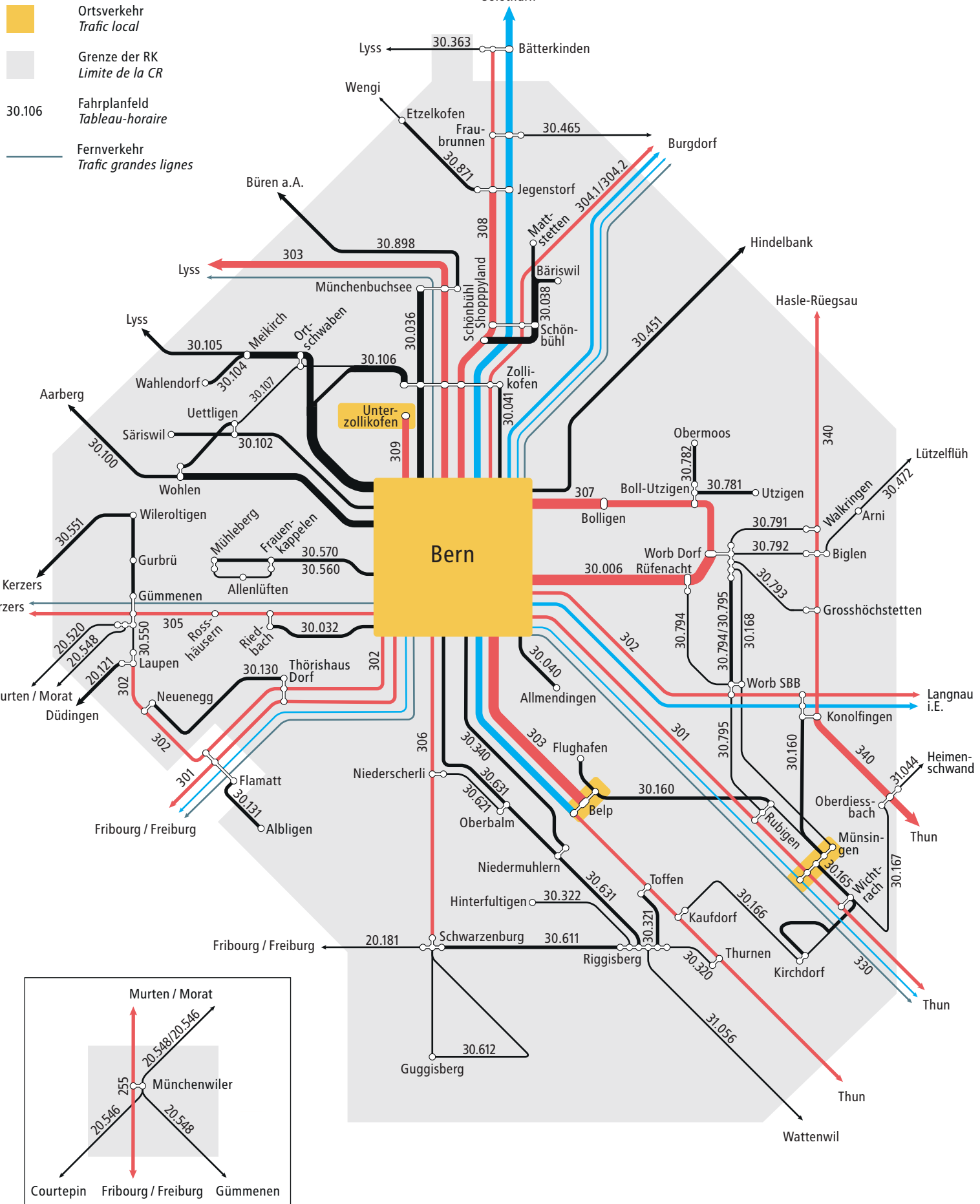
Stufe
Niveau

Kurspaare / Tag
Paires de courses / jour

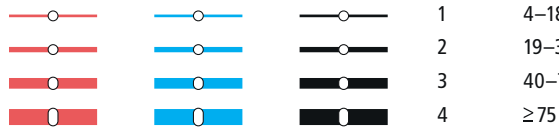
			1	4-18
			2	19-39
			3	40-74
			4	≥ 75

Angebotskonzept 2027-30, Soll-Zustand RK Bern-Mittelland

Schéma d'offre 2027-30, situation prévue CR Berne-Mittelland



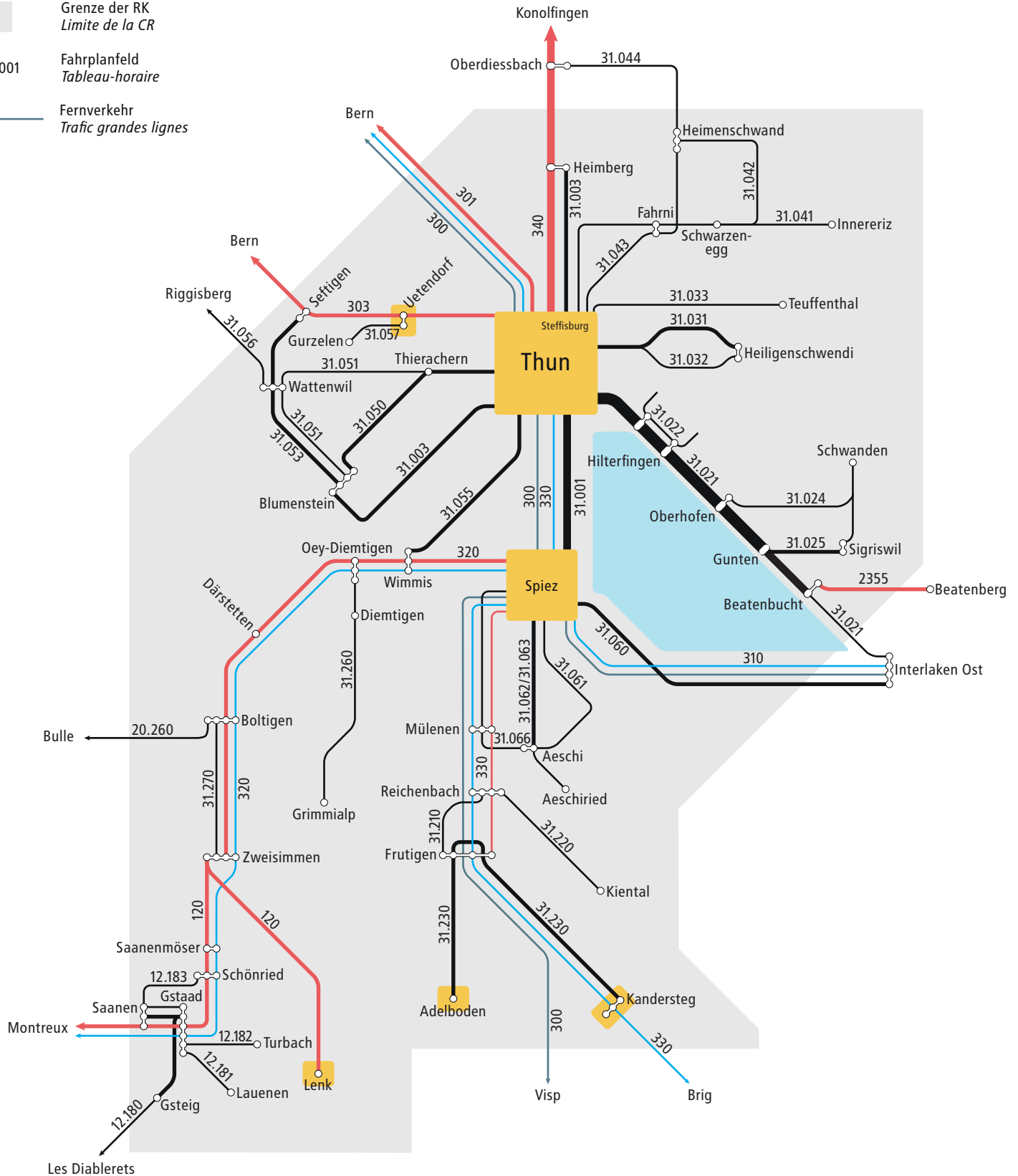
Regionalzug *Chemin de fer* RE mit Halt *RE avec arrêt* Bus
 Kurspaare / Tag *Paires de courses / jour*



Angebotskonzept 2027–30, Soll-Zustand RVK 5 Oberland-West

Schéma d'offre 2027–30, situation prévue CRT 5 Oberland-Ouest

Ortsbus *Bus local*
 Grenze der RK *Limite de la CR*
 31.001 Fahrplanfeld *Tableau-horaire*
 Fernverkehr *Trafic grandes lignes*

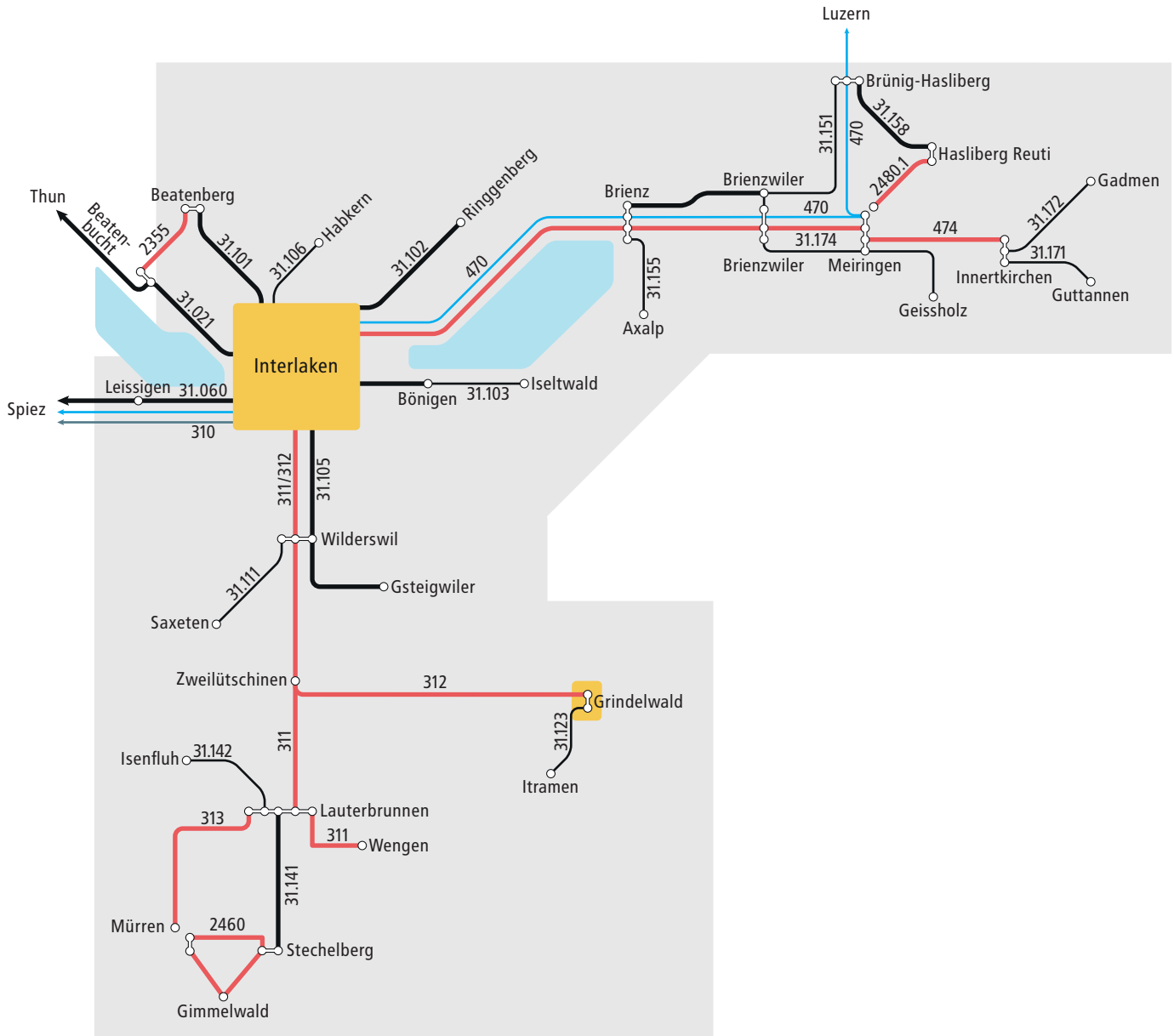


Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
			1	4–18
			2	19–39
			3	40–74
			4	≥ 75

Angebotskonzept 2027–30, Soll-Zustand RK Oberland-Ost

Schéma d'offre 2027–30, situation prévue CR Oberland-Est

- Ortsverkehr
Trafic local
- Grenze der RK
Limite de la CR
- 31.101 Fahrplanfeld
Tableau-horaire
- Fernverkehr
Trafic grandes lignes



Anhang III Sollzustand Angebotskonzept 2027 - 2030 Ortsverkehr

Listen Ortsverkehr
Lignes de transports locales

Ortsbus (auf Karte in Anhang II gelb markiert)
Bus local (marqué en jaune dans l'annexe II)

Region	Ortschaft	Linie	Linienbezeichnung	Angebotsstufe
Région	Localité	Ligne	Désignation	Niveau d'offre
RVK1	Lyss	Bahnhof – Dreihubel	367	1
		Bahnhof – Kornfeld	368	2
	Saint-Imier	Villeret centre – Saint-Imier – Hôpital	123	1
RVK2	Langenthal	Industrie Nord – Bahnhof – Spital	63	3
		Bahnhof – Lotzwil, Unterdorf / Langenthal Süd	64	3
RKE	Burgdorf	Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	461	3
		Burgdorf Bernstrasse – Bahnhof – Geissrüti	462	2
		Gyrischachen – Bahnhof – Meiefeld	463	3
	Langnau	Bahnhof – Sonnenarena	281	2
		Bahnhof – Friedhof	281	2
RKBM	Belp	Bahnhof – Riedli	331	1
		Bahnhof – Eissel – Aemmenmatt	332	1
	Münsingen	Schlaufe Spital	161	1
		Schlaufe Sonnhalde	162	3
		Schlaufe Brückreuti – / Walke	163	2
	Zollikofen	Unterzollikofen – Hirzenfeld	34	3
RVK5	Adelboden	Post – Boden – Unter dem Birg	232	1
	Kandersteg	Bahnhof – Talstation Sunnbüel	241	1
	Lenk	Bahnhof – Bühlberg	281	1
		Bahnhof – Simmenfälle	283	1
	Spiez	Bahnhof – Schiffstation	61	1
		Bahnhof – Stutz – Hondrich (– Aeschiried)	62	2
		Bahnhof – Spiezwiler – Hondrich (– Aeschi)	63	2
		Bahnhof – Bürgstrasse	65	1
	Uetendorf	Ortsbus, Bahnhof – TUS	58	1
RKO0	Grindelwald	Oberer Gletscher – Grindelwald Bhf – Terminal	121	2
		Gletscherschlucht – Grindelwald Bhf – Klusi	122	2
	Interlaken	Unterseen – Interlaken West – Matten – Interlaken Ost	104	2

Stufe Niveau	Kurspaare / Tag Paires de courses / jour
1	4-18
2	19-39
3	40-74
4	≥75

Stadt Bern / Ville de Berne

Linie Ligne	Linienbezeichnung Désignation	Betriebsart Mode de transport	Angebotsstufe Niveau d'offre
Bern – Brünnen Westside	S5 / S51 / S52	Bahn	3
Bahnhof – Weissenbühl	3	Tram	4
Fischerhätteli – Bahnhof – Gümligen (– Worb)	6	Tram	4
Bümpliz – Bahnhof – Ostring	7	Tram	4
Brünnen Westside – Bahnhof – Saali	8	Tram	4
Kleinwabern – Bahnhof – Guisanpl. – Wankdorf	9	Tram	4
Bahnhof – Köniz Schlieren	10	Trolleybus	4
Bahnhof – Neufeld P+R	11	Trolleybus	4
Holligen – Bahnhof – Zentrum Paul Klee	12	Trolleybus	4
Ostermündigen – Bahnhof	15	Bus	4
Gurten-Gartenstadt – Köniz Zentrum	16	Bus	3
Bahnhof – Köniz Weiermatt	17	Bus	4
Elfenau – Bahnhof – Blinzern	19	Bus	4
Länggasse – Bahnhof – Wankdorf	20	Trolleybus	4
Bahnhof – Bremgarten	21	Bus	4
Brünnen – Niederwangen – Wabern	22	Bus	2
Wylergut – Breitenrain	26	Bus	3
Niederwangen Bahnhof – Weyermannshaus	27	Bus	3
Weissenbühl Bahnhof – Eigerplatz – Ostermündigen – Wankdorf	28	Bus	3
Niederwangen Bahnhof – Köniz – Kleinwabern	29	Bus	3
Bahnhof – Marzilistrasse – Bahnhof	30	Bus	1
Brunnadernstrasse – Eigerplatz – Europaplatz – Niederwangen Erle	31	Bus	3
Bremgarten – Worblaufen (-Ittigen)	33	Bus	2 / 1
(Münchenbuchsee –) Zollikofen – Worblaufen – Breitenrain	36	Bus	3
Kappelisacker – Guisanplatz – Egghölzli – Gümligenfeld (– Allmendingen / Gümligen)	40	Bus	3 / 2
Zollikofen – Papiermühle – Breitenrain	41	Bus	2
Ittigen Bahnhof – Kappelisacker	43	Bus	3
Bolligen – Ostermündigen – Gümligen	44	Bus	3
Bolligen – Habstetten	46	Bus	3
Bolligen – Lutertal - Mannenberg	47	Bus	3
Bern Bahnhof – Güterbahnhof – Bethlehem – Hinterkappelen (Kappelenring / Schlossmatt)	101	Bus	4 / 3
Bern Bahnhof – Länggasse – Lindenhofspital – Neufeld P+R	102/103/104/ 105/106	Bus	4

Stufe Niveau	Kurspaare / Tag Paires de courses / jour
1	4-18
2	19-39
3	40-74
4	≥75

Stadt Biel / Ville de Bienne

Linie Ligne	Linienbezeichnung Désignation	Betriebsart Mode de transport	Angebotsstufe Niveau d'offre
Brügg – Bahnhof/Gare – Bözingenfeld/Champ de Boujean – Centre Boujean	1	Trolleybus	4
Löhre/Mauchamp – Bahnhof/Gare – Stadien/Stades	2	Bus	4
Mösliacker/Petit-Marais – Bahnhof/Gare – Orpundplatz – Vorhölzli/Bois-Devant	3	Trolleybus	3
Nidau Beunden – Bahnhof/Gare – Goldgrube – Vorhölzli/Bois-Devant	4	Trolleybus	3
Nidau Aalmatten - Bahnhof/Gare – Spitalzentrum/Centre hospitalier	5	Bus	3
Klinik Linde/Clinique des Tilleuls – Bahnhof/Gare – Spitalzentrum/Centre hospitalier	6	Bus	3
Bahnhof/Gare – Bözingenfeld/Champ de Boujean	7		2
Klinik Linde/Clinique des Tilleuls – Bahnhof/Gare – Fuchsenried	8	Bus	3
Schiffländte/Débarcadère – Bahnhof/Gare – Schulen Linde/Ecole Tilleul	9	Bus	3
Bahnhof/Gare – Bözingen/Boujean - Pieterlen	10		1
Schwanengasse Güterbahnhof/Rue des Cygnes-Gare marchandises - Bahnhof/Gare – Magglinenbahn/Funi Macolin – Rebenweg/Chemin des Vignes	11	Bus	2
Brügg Bahnhof – Bözingenfeld/Champs de Boujean	12	Bus	1

Stadt Thun / Ville de Thoune

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

Stufe Niveau	Kurspaare / Tag Paires de courses / jour
1	4-18
2	19-39
3	40-74
4	≥75

Anhang IV Nachtlinien 2027 – 2030

Änderungen auf dem Nachtliniennetz:

Linie	Fahrplanfeld	Strecke / Linie	Antrag	Ab 2027	Regionen
M18	30.918	Bern - Brünnen - Frauenkappelen - Gümmenen - Laupen	Einkürzung auf den Abschnitt Bern - Gümmenen	x	RKBM
M70	30.970	Bern - Zollikofen - Münchenbuchsee	Retourfahrt nach Bern Bahnhof via Bierhübeli	x	RKBM
M80	30.980	Bern - Brunnhof - Fi- schemätteli - Köniz Weiermatt	Linienführung auf der Retourfahrt ab Fischer- mätteli via Loryplatz	x	RKBM
M82	30.982	Bern Bahnhof - Bern Wander - Spiegel Blin- zern	Retourfahrt ab Blin- zern via Köniz Zentrum - Eigerplatz	x	RKBM
M83	30.983	Bern - Bümpliz - Nie- derwangen - Thöris- haus - Neuenegg - Laupen	Betriebliche Auftren- nung der Linien M18 und M83	x	RKBM
M83	30.983	Bern - Bümpliz - Nie- derwangen - Thöris- haus - Neuenegg - Laupen	Keine Bedienung mehr der Haltestelle Bösin- gen, Abzw. Tuftera	x	RKBM

Anhang IV Erfolgskontrolle Moonliner

Liniennummer	Strecke	TU	Auslastung	Kostendeckungsgrad
M10	Bern - Schüpfen - Lyss – Biel	VB	■	■
M11	Bern - Fraubrunnen - Biberist - Solothurn	BSU	■	■
M12	Bern - Herzogenbuchsee - Langenthal	ASM	■	■
M13	Kiesen - Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand	STI	■	■
M14	Bern - Burgdorf - Hasle-Rüegsau - Sumiswald	Busland	■	■
M15	Bern - Münsingen - Thun	STI	■	■
M16	Bern - Schwarzenburg (- Rüscheegg) - Riggisberg	PAG	■	■
M18	Bern - Brünnen - Gümmenen - Laupen	BEM	■	■
M19	Belp - Riggisberg - Seftigen - Gurzelen	BEM	■	■
M20	Bern - Münsingen - Konolfingen - Langnau - Trubschachen	Busland	■	■
M21	Bern - Zollikofen - Jegenstorf - Grafenried	RBS	■	■
M22	Bern - Gümmenen - Murten - Kerzers - Ins (- Sugiez)	TPF	■	■
M23	Thun - Steffisburg - Schwarzenegg - Heimenschwand	STI	■	■
M24	Thun - Goldiwil - Heiligenschwendi	STI	■	■
M25	Thun - Hilterfingen - Oberhofen - Sigriswil - Merligen	STI	■	■
M26	Thun - Gwatt - Reutigen - Wimmis - Oey-Diemtigen	PAG	■	■
M27	Thun - Thierachern - Blumenstein - Amsoldingen	STI	■	■
M28	Thun - Uetendorf - Seftigen - Wattenwil - Längenbühl - Thierachern	STI	■	■
M30	Biel - Pieterlen - Grenchen - Solothurn	BSU	■	■
M31	Biel - Tavannes - Moutier - Delémont	PAG	■	■
M32	Biel - Ipsach - Täuffelen - Erlach	PAG	■	■
M33	Biel - Twann - La Neuveville	VB	■	■
M34	Biel - Meinisberg - Büren - Lyss / Arch	VB	■	■
M35	Biel - Port - Bellmund - Jens - Kappelen - Aarberg - Lyss	VB	■	■
M40	Thun - Spiez - Interlaken West	STI	■	■
M41	Interlaken - Wilderswil - Lauterbrunnen - Grindelwald	STI	■	■
M42	Interlaken - Brienz - Meiringen	PAG	■	■
M45	Spiez - Frutigen - Adelboden	AFA	■	■
M51	Solothurn - Oberdorf - Grenchen - Lüsslingen - Solothurn	BSU	■	■
M52	Solothurn - Niederbipp - Wangen a.A. - Deitingen - Solothurn	BSU	■	■
M53	Solothurn - Gerlafingen - Derendingen – Herzogenbuchsee - Aeschi	BSU	■	■
M70	Bern - Zollikofen - Münchenbuchsee	RBS	■	■
M71	Bern Bahnhof - Guisanplatz	BEM	■	■
M72	Bern - Ittigen - Bolligen - Boll-Utzigen	RBS	■	■
M73	Bern Bahnhof - Viktoriaplatz - Ostermundigen	BEM	■	■
M74	Bern Bahnhof - Ostring	BEM	■	■
M75	Bern - Muri - Gümligen - Worb Dorf - Biglen	BEM	■	■
M76	Bern Bahnhof - Saali	BEM	■	■
M77	Bern Bahnhof - Elfenau	BEM	■	■
M78	Bern - Weissenbühl - Wabern - Kehrsatz - Belp	BEM	■	■
M79	Bern Bahnhof - Wabern - Kleinwabern	BEM	■	■
M80	Bern Bahnhof - Fischermätteli - Köniz Weiermatt	BEM	■	■
M81	Bern Bahnhof - Köniz - Schliern	BEM	■	■
M82	Bern Bahnhof - Sulgenau - Steinhölzli - Blinzern	BEM	■	■
M83	Bern - Bümpliz - Niederwangen - Neueneegg - Laupen	BEM	■	■
M84	Bern Bahnhof - Bethlehem - Bümpliz - Bern Bahnhof	BEM	■	■
M85	Bern Bahnhof - Bümpliz - Bethlehem - Bern Bahnhof	BEM	■	■
M86	Bern - Hinterkappelen - Wohlen - Innerberg	PAG	■	■
M87	Bern - Kirchlindach - Meikirch - Wahlendorf	BEM	■	■
M88	Bern Bahnhof - Länggasse	BEM	■	■
M89	Bern Bahnhof - Bremgarten	BEM	■	■

Anhang V Anträge der RK/RVK

Anhang V Anträge der Regionen zum AGB 2027-30

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
1	1	20.535	Ins - Cudrefin - Avenches	Neue Route Treiten - Müntschemier - Ins - Cudrefin - Salavaux - Avenches Studentakt mit Lücke, d.h. ca. 12 Std. von Montag bis Freitag	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Als Versuchsbetrieb und bei Interesse der Gemeinde Treiten.
2	1	21.021	Moutier - Souboz - Bellelay	Maintien itinéraire actuel. Maintien du niveau d'offre (11 p.c. du lundi au vendredi) mais avec suppression des terminus intermédiaires actuels (Souboz et Les Ecocheresses), Courses supplémentaires à la demande en période touristique (base cadence horaire, soit jusqu'à 15 pc.)	La demande est soutenue.
3	1	21.032	Tramelan - Saignelégier - Goumois	Maintien itinéraire Tramelan - Saignelégier Augmentation de +2 pc. lundi-vendredi Renforts en périodes touristiques à la cadence 60min. (120 jours/an) voir cadence 30min. pour la desserte de l'étang de la Gruère	La demande est refusée. Pour raisons financières.
4	1	21.033	Saignelégier - Tramelan - Glovelier - Bassecourt	Nouvel itinéraire Les Reussilles - Lajoux - Bellelay (autres dessertes reprises par ligne 35) Maintien de 6 pc. par jour lundi-vendredi scolaires Courses supplémentaires à la demande en période touristique (base cadence horaire, soit jusqu'à 15 pc.)	La demande est refusée. Pour raisons financières.
5	1	21.041	Tavannes - Reconviiler - Bellelay [- Souboz] / - Lajoux JU - Les Genevez	Nouvel itinéraire Reconviiler - Bellelay (autres dessertes reprises par lignes 33 et 35) Augmentation de l'offre: cadence horaire lundi-vendredi (30min. en HP scolaires) soit 24 pc.	La demande est refusée. Pour raisons financières.
6	1	21.131	(La Neuveville) - Le Landeron - Lignièrès - Nods	Nouvelle ligne Twann - Ligerz - Schafis - La Neuveville - Le Landeron - Lignièrès - Nods: Section Twann - Schafis: cadence 30min. continue (30 pc. du lundi au vendredi) Section Schafis - Lignièrès - Nods: cadence 60min. à 120min. (13 pc. du lundi au vendredi)	La demande est soutenue.
7	1	21.132	La Neuveville - Prêles - Nods - (Chasseral)	Nouvel itinéraire La Neuveville - Prêles - Nods (- Le Chasseral) (Le Landeron et Lignièrès desservi par nouvelle ligne 131) Offre comparable à l'offre actuelle (cadence 120min. et 60min. en HP + renforts scolaires)	La demande est soutenue.
8	1	22.001	Löhre - Biel Bahnhof - Stadien	Nouvel itinéraire Brügg - Biel/Bienne Bahnhof/gare - Bözingenfeld/Champ de Boujean (terminus Centre Boujean) Maintien des cadences actuelles	La demande est soutenue.
9	1	22.002	Brügg - Biel Bahnhof - Orpundplatz	Nouvel itinéraire Biel/Bienne Löhre/Mauchamp - Bahnhof/Gare - Stadien/Stades Maintien des cadences actuelles	La demande est soutenue.
10	1	22.005	Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	Nouvel itinéraire Nidau Aalmatten - Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Spitalzentrum/Centre hospitalier Maintien des cadences actuelles. Le tronçon Bienne - Nidau Aalmatten est désormais desservi toute la journée jusqu'à 20 heures environ.	La demande est soutenue.
11	1	22.006	Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum	Nouvel itinéraire Biel/Bienne Klinik Linde/Clinique des Tilleuls - Bahnhof/Gare - Spitalzentrum/Centre hospitalier Maintien des cadences actuelles	La demande est soutenue.
12	1	22.008	Klinik Linde - Biel Bahnhof - Fuchsenried	Nouvel itinéraire Port - Nidau - Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Fuchsenried Maintien des cadences actuelles	La demande est soutenue.
14	1	22.011	Biel Bahnhof - Magglingenbahn - Rebenweg	Augmentation de cadence à 15 minutes aux heures de pointe du lundi au vendredi +10 à 12 paires de courses du lundi au vendredi	La demande est refusée. Possible dans un second temps.
13	1	22.011	Biel Bahnhof - Magglingenbahn - Rebenweg	Nouvel itinéraire Biel/Bienne Schwanengasse Güterbahnhof/Rue des Cygnes-Gare marchandises - Bahnhof/Gare - Magglingenbahn/Funi Macolin - Rebenweg/Chemin des Vignes	La demande est soutenue.
15	1	22.022 SB	Biel - Magglingen	Maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune en vertu notamment de l'article 7, 6e alinéa OITRV	La demande est soutenue.
16	1	22.022 SB	Biel - Magglingen	Début d'exploitation anticipé de 30 minutes à 05.27 avec ajout de deux paires de courses	En cas d'évolution positive des recettes et des finances cantonales et de bonne évolution de la demande sur la ligne, la demande sera examinée dans le cadre des processus de commande pendant l'AGB 27 - 30.
17	1	22.022 SB	Biel - Magglingen	Prolongement d'exploitation de 30 minutes les vendredi et samedi jusqu'à 00.27 avec ajout d'une paire de courses	En cas d'évolution positive des recettes et des finances cantonales et de bonne évolution de la demande sur la ligne, la demande sera examinée dans le cadre des processus de commande pendant l'AGB 27 - 30.
18	1	22.023 SB	Biel - Evilard	Maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune en vertu notamment de l'article 7, 6e alinéa OITRV	La demande est soutenue.
19	1	22.023 SB	Biel - Evilard	Prolongement d'exploitation de 40 minutes les vendredi et samedi jusqu'à 00.40 avec ajout de trois paires de courses	En cas d'évolution positive des recettes et des finances cantonales et de bonne évolution de la demande sur la ligne, la demande sera examinée dans le cadre des processus de commande pendant l'AGB 27 - 30.
21	1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	Itinéraire modifié à Biel/Bienne via Taubenloch. En raison de l'allongement des temps de parcours, nouveau concept d'exploitation nécessaire avec maintien du niveau d'offre 2 mais légère augmentation du nombre de paires de courses.	La demande est soutenue.
22	1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	Cadence continue 30' aux heures de pointe de matin et du soir (+4 pc environ du lundi au vendredi)	La demande est refusée. Pour raisons financières.
23	1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	Prolongement d'une paire de courses entre Orvin et les Prés d'Orvin du lundi au vendredi, avec arrivée à Orvin avant 07.30 pour les scolaires	La demande est refusée. Pour raisons financières.
24	1	22.070	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin	Augmenter la cadence les samedis, dimanches et fêtes, aujourd'hui à 90' entre Les Prés-d'Orvin et Evilard et/ou Biel/Bienne	La demande est soutenue.
26	1	22.071	Biel/Bienne - Vauffein, bif sur Plagne - Romont	Création d'un nouvel arrêt aux Ecoverts à Plagne (commune de Saugé) et déviation de la ligne par ce nouvel arrêt	En cas d'évolution positive des recettes et des finances cantonales et de bonne évolution de la demande sur la ligne, la demande sera examinée dans le cadre des processus de commande pendant l'AGB 27 - 30.
25	1	22.071	Biel/Bienne - Vauffein, bif sur Plagne - Romont	Après la fin des travaux de l'A16, reprise de l'itinéraire de la ligne par Frinwillier - Rue de Reuchenette - Bellevue	La demande est acceptée.
27	1	22.072	Biel/Bienne - Meinisberg	Cadence continue 15 min. du lundi au vendredi +22 pc. environ	La demande est refusée. Pour raisons financières.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
28	1	22.073	Pieterlen – Bözingen/Boujean – Reuchenette-Péry	Nouvel itinéraire direct par A16 Péry - Champ de Boujean puis Orpund (desserte de Pieterlen par nouvelle ligne 10). Légère réduction de l'offre de courses en dehors des heures de pointe, respectivement des heures pendulaires.	La demande est refusée. Pour raisons financières et coordination avec la ligne 77.
29	1	22.074	Biel/Bienne – Brügg BE – Studen BE – Lyss	Verdichtung des Abschnitts Studen – Worben – Lyss in der Morgen- und Abendspitze zum 15'-Takt mit einem ergänzenden Shuttle mit Anschluss an die S31 in Lyss. Verlängerung und Ausbau Kursangebot Richtung Studen, Grien und weiter via Büetigen nach Busswil (längerfristig zeitweise oder ganztags weiter via Industrierung nach Lyss, sobald Infrastruktur bereit steht). Mo-Sa rund 14 zusätzliche Kurspaare Biel – Studen, Grien - Busswil, womit Studen, Grien tagsüber neu halbstündlich bedient wird.	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
30	1	22.075	Biel/Bienne – Brügg BE – Schwadernau – Orpund	Anpassung des Fahrplans wegen Verstärkung des Angebots auf der Linie 74	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
31	1	22.077	Sonceboz Someval - Champs-de-Boujean	Nouvelle liaison bus directe entre la gare de Sonceboz Someval (en correspondance avec le RE de La-Chaux-de-Fonds) et Bienne, Champs-de-Boujean via l'A16. Cadence horaire du lundi au vendredi aux heures de pointe du matin et du soir avec environ 7 à 8 paires de courses.	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
32	1	22.086	Biel Bahnhof - Bellmund - Aarberg	Durchgehender 30'-Takt von Montag bis Freitag: +10 bis 15 Kurspaare von Montag bis Freitag.	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
34	1	22.087	Biel Bahnhof - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel Bahnhof	Ausbau zum 30'-Takt von Montag bis Freitag bis ca. 20 Uhr: zusätzlich 16 bis 21 Kurspaare von Montag bis Freitag, Einsatz von Standardbussen statt Gelenkbussen (SB statt GB) anzustreben.	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
33	1	22.087	Biel Bahnhof - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel Bahnhof	Verlängerung von Jens bis Lyss (inkl. Integration der Linie 369). Zwischen Bellmund und Jens alterierende Streckenführungen zur optimalen Gebietsabdeckung (Biel - Bellmund - Jensgasse oder Merzligen - Jens - Lyss)	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Eine Umsetzung hängt von der Erhöhung des Taktes der Linie 22.086 ab.
35	1	30.365	Aarberg - Seedorf	Neue Linienführung Lobsigen - Seedorf - Wiler bei Seedorf - Lyss. Aktuelle Route wird übernommen durch Linie 105. Überlagerung der Linien 105 und 365 ergibt 2 Kurspaare pro Stunde zwischen Seedorf und Lyss.	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Kanton unterstützt die Verknüpfung, jedoch wird ein Ausbau nicht als notwendig beurteilt.
36	1	30.366	Bürgerbus Walperswil/Epsach/Aarberg/Täuffelen	Integration der Linie 366 (Bürgerbus) in das kantonale Grundangebot Route Täuffelen - Walperswil beibehalten, dann verlängert Kappelen - Lyss. Durchgehender Stundentakt über den Tag von Montag bis Freitag (ca. 15 % pro Werktag).	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
37	1	30.369	Bellmund - Jens - Lyss	Aufhebung und Integration in Linie 22.087, verlängert bis Lyss	Der Antrag wird abgelehnt. Abhängigkeit mit Linie 22.086.
38	1	30.521	Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach	Neue unabhängige Linie 521 mit Route Ins - Tschugg - Erlach - Le Landeron Durchgehender Stundentakt tagsüber: rund 17 Kurspaare von Montag bis Freitag.	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Abhängig vom Versuchsbetrieb der zwei neuen Linien nach Marin-Epagnier (Enges)
39	1	30.522	Ins - Vinelz - Erlach - Le Landeron - Marin	Neue unabhängige Linie 522 mit Route Ins - Vinelz - Erlach - Le Landeron - Cressier NE - Cornaux - St-Blaise – Marin Durchgehender Stundentakt tagsüber: rund 17 Kurspaare von Montag bis Freitag.	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Abhängig vom Versuchsbetrieb der zwei neuen Linien nach Marin-Epagnier (Enges)
40	1	30.525	Erlach - Vinelz - Lüscherz	Neue Linienführung Marin - Wavre - Gals - Erlach - Vinelz – Lüscherz Durchgehender Stundentakt: rund 19 Kurspaare von Montag bis Freitag	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
41	1	30.526	Erlach - Gals - Le Landeron	Aufhebung und Integration in die Linien 30.521, 30.522 und 30.527	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Abhängig vom Versuchsbetrieb der zwei neuen Linien nach Marin-Epagnier (Enges)
42	1	30.527	Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)	Neue Linienführung Le Landeron - Gals - Gampelen - Ins Stundentakt in den Spitzenstunden Morgen, Mittag, Abend: rund 10 Kurspaare von Montag bis Freitag	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Abhängig vom Versuchsbetrieb der zwei neuen Linien nach Marin-Epagnier (Enges)
43	1	40.026	Grenchen, BBZ-Bhf Süd SBB-Bettlach, Dorfplatz-Bhf	Linienführung entsprechend Linie E des Buskonzepts Grenchen: Bettlach, Dorfplatz - Grenchen Süd - Lengnau, Industrie Süd Abschnitt Grenchen - Lengnau: 30'-Takt in Spitzenstunden Morgen und Abend: 12 Kurspaare von Montag bis Freitag	Der Antrag wird unterstützt.
44	1	40.033	Grenchen - Arch - Büren a.A.	Linienführung entsprechend Linie A des Buskonzepts Grenchen: Bettlach - Grenchen - Lengnau [- Biel/Bienne] Abschnitt Lengnau – Grenchen (Sonnmatt): Durchgehender 30'-Takt: 38 Kurspaare von Montag bis Freitag Abschnitt Biel/Bienne, Stadien/Stades - Lengnau: 30'-Takt in Spitzenstunden Morgen und Abend: 11 Kurspaare von Montag bis Freitag. Direkte Linienführung zwischen Lengnau Gemeindehaus und Pieterlen	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
45	1	40.034	Grenchen - Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne	Linienführung entsprechend Linie A des Buskonzepts Grenchen: Bettlach - Grenchen - Lengnau [- Biel/Bienne] Abschnitt Lengnau – Grenchen (Sonnmatt): Durchgehender 30'-Takt: 38 Kurspaare von Montag bis Freitag Abschnitt Biel/Bienne, Stadien/Stades - Lengnau: 30'-Takt in Spitzenstunden Morgen und Abend: 11 Kurspaare von Montag bis Freitag. Direkte Linienführung zwischen Lengnau Gemeindehaus und Pieterlen	Der Antrag wird unterstützt.
46	1	237 R32	Le Noirmont - Tavannes	Extension cadence 30min. Tavannes - Tramelan le matin + 1 pc. Tavannes - Tramelan (Tavannes départ 08.11)	La demande est refusée. Pour raisons financières
47	1	237 R32	Le Noirmont - Tavannes	Cadence 30min. continue du lundi au vendredi + 3 pc. le matin et + 2 pc. l'après-midi	La demande est refusée. Pour raisons financières
48	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Ausdehnung 15'-Takt Biel/Bienne - Täuffelen auf ganzen Tag: 5 Kurspaare am Morgen und 3 Kurspaare am Nachmittag	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
49	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins tagsüber, Montag bis Freitag: Verlängerung 3 Kurspaare. Biel – Täuffelen bis Ins (morgens)	Der Antrag wird unterstützt.
50	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins am Abend, Montag bis Sonntag: Verlängerung 4,5 Kurspaare. Biel - Täuffelen bis Ins (abends)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
51	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins am Samstag tagsüber: Verlängerung 4 Kurspaare Biel – Täuffelen bis Ins (morgens) Verlängerung 3 Kurspaare Biel - Täuffelen bis Ins (nachmittags)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
52	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins tagsüber, Sonn- und Feiertage: Verlängerung 5 bis 10 Kurspaare Biel - Täuffelen bis Ins	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
53	1	290 S37	Biel - Täuffelen - Ins	Zusätzliches Kurspaar Täuffelen - Biel/Bienne, um die erste Ankunft in Biel/Bienne auf 05.09 vorzuverlegen.	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
54	1	291 S36	Lyss - Büren an der Aare	30'-Takt am Mittag (+2 Kurspaare, Montag bis Freitag)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
55	1	2016 SB	Ligerz - Tessenberg (Vinifum)	Prolongement de l'exploitation jusqu'à 23 heures en été et en hiver (+2 à +4 pc)	La demande est refusée. Pour raisons financières
56	1	2020 SB	Saint-Imier - Mont-Soleil	Maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune en vertu notamment de l'article 7, 6e alinéa OITRV	La demande est acceptée.
57	1	21.035	Bellelay - Les Genevez - Lajoux - Glovelier - Bassecour	Nouvel itinéraire Bellelay - Les Genevez - Lajoux - Glovelier - Bassecour (reprise des lignes 33 et 41) Niveau d'offre à 8 pc. par jour lundi-vendredi scolaires Courses supplémentaires à la demande en période touristique (base cadence horaire, soit jusqu'à 15 pc.)	La demande est acceptée.
58	1	21.133	Ins - Gampelen - Le Landeron - St-Blaise - Enges	Nouvel itinéraire Ins - Gampelen - Marin - St-Blaise - Enges (desserte de Cressier et Cornaux reprise par ligne 522) Cadence horaire continue, soit environ 15 pc. du lundi au vendredi.	Der Antrag wird teilweise unterstützt Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
59	1	22.007	Biel Bahnhof - Biel Mett - Biel Bözingfeld	Nouvelle ligne Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Bözingfeld/Champ de Boujean via Südroute/Itinéraire Sud Cadence continue 30min., soit environ 35 pc. du lundi au vendredi. Si la demande le justifie, densification aux heures de pointe du matin et du soir à la cadence de 15' : environ 40 paires de courses	La demande est acceptée.
60	1	22.010	Biel Bahnhof - Omega - Stadien - Biel Bözingfeld	Nouvelle ligne Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean - Pieterlen (schnellinie/direct) Cadence 30min. Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean + cadence 60min. Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean - Pieterlen, soit environ 45-50 pc. du lundi au vendredi	La demande est acceptée.
61	2	30.491	Huttwil - Eriswil	13 Huttwil - Eriswil: Schliessung Taktlücken - Huttwil ab 09:45 Uhr - Huttwil ab 14:45 Uhr (Wird übergeordnet auch im Rahmen MoD betrachtet)	Der Antrag wird abgelehnt. Die Minimalvorgaben werden weder in der Nachfrage noch im KDG erreicht. Zur Erreichung der Bundesfinanzierung wird das Angebot leicht gekürzt auf maximal 18 Kurspaare (heute 18.5 KP)
62	2	30.493	Huttwil - Wyssachen	14 Huttwil Wyssachen: Schliessung Taktlücken - Huttwil ab 08:45 Uhr - Huttwil ab 10:45 Uhr - Huttwil ab 14:45 Uhr (Wird übergeordnet auch im Rahmen MoD betrachtet)	Der Antrag wird abgelehnt. Die Minimalvorgaben werden weder in der Nachfrage noch im KDG erreicht.
65	2	40.051	Langenthal - Melchnau	7-Taktverdichtung im Abschnitt Herzogenbuchsee - Langenthal Ausdehnung 15'Takt Mo-Fr ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr (18 Kurspaare) (Etappenweise Einführung: Mittag, Morgen, Abend)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär.
67	2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	6A Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal: Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 51: durchgehender Stundentakt von 6 Uhr bis 22.00 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär.
68	2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	8-Taktverdichtung im Abschnitt Herzogenbuchsee - Langenthal Ausdehnung 30'Takt am Samstag ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr (16 Kurspaare)	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Halbstundentakt am Samstag Nachmittag ca. 12-17 Uhr wird eingeführt.
70	2	40.051	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	Abschnitt Wangen a.A. - Herzogenbuchsee: Neukonzeption Halbstundentakt Herzogenbuchsee-Wangen mit stündlich alternierender Linienführung via Wangenried oder Heimenhausen, Mo-Sa bis 22 Uhr	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die Neukonzeption wird vorgenommen, aber nur bis ca. 19 Uhr abends.
71	2	40.052	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunsetten	5B Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunsetten:Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (Mo Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr Linie 52 1 zusätzliches Kurspaar (Mo Fr) 7 zusätzliche Kurspaare (Sa)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft. Im Vordergrund steht dabei die Systematisierung des Angebots am Samstag.
72	2	40.052	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunsetten	6B: Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunsetten : Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 52: durchgehender Stundentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär.
73	2	40.058	Wangen an der Aare - Wiedlisbach - Farnern	6D Wangen an der Aare - Wiedlisbach - Farnern : Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 58: durchgehender Stundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Die Minimalvorgaben werden weder in der Nachfrage noch im KDG erreicht.
74	2	40.058	Wangen an der Aare - Wiedlisbach - Farnern	10: Farnern - Wangen an der Aare: Taktverdichtung der Linie 58 Mo-Sa min. Stundentakt ab 6 Uhr bis 19:30 Uhr Zusätzliche Abklärung des Erschliessungsbedarfes des Pflegeheims Dettenuhl und Wiedlisbach (Schichtwechsel) 1 Kurspaar Mo-Fr 6 Kurspaare Sa	Der Antrag wird abgelehnt. Eine geringfügige Anpassung der Kurse für den Schichtwechsel des Personals, kann erbracht werden, soweit dieser kostenneutral ist.
75	2	40.063	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	6E Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital: Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 63 und 64: Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Linie 63 und 64: Durchgehender Stundentakt von 19:30 Uhr bis Mitternacht	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie wird bereits mit den genehmigten Ausbauten im AGB 22-25 (Umsetzung verzögert wegen Bauarbeiten) geringfügig ausgebaut. Zunächst sollen die Erfahrungen abgewartet werden.
76	2	40.063	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	11A Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital: Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie wird bereits mit den genehmigten Ausbauten im AGB 22-25 (Umsetzung verzögert wegen Bauarbeiten) geringfügig ausgebaut. Zunächst sollen die Erfahrungen abgewartet werden.
77	2	40.064	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	6F: Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 63 und 64: Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Linie 63 und 64: Durchgehender Stundentakt von 19:30 Uhr bis 22.00 Uhr	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie wird bereits mit den genehmigten Ausbauten im AGB 22-25 (Umsetzung verzögert wegen Bauarbeiten) wesentlich ausgebaut. Zunächst sollen die Erfahrungen abgewartet werden.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
78	2	40.064	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	11B Langenthal Schoren - Bahnhof Lotzwil Unterdorf Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr (bereits 22-25 erfasst)	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie wird bereits mit den genehmigten Ausbauten im AGB 22-25 (Umsetzung verzögert wegen Bauarbeiten) wesentlich ausgebaut. Zunächst sollen die Erfahrungen abgewartet werden.
79	2	40.064	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	12 Langenthal Schoren - Bahnhof Lotzwil Unterdorf Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4 (bereits 22-25 erfasst)	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
80	2	413 S11	Solothurn - Niederbipp - Oensingen - Langenthal	4: Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 413W: Zusätzlicher 30' Takt ab Betriebsbeginn Linie 413A: 30'-Takt ab Betriebsbeginn bis 19.30 Uhr (bereits im RAK 2022 -2025 erfasst Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär.
81	2	414 S12	Langenthal - St. Urban Ziegelei	3: Ausdehnung 30'-Takt Langenthal-St. Urban mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 22:00 Uhr bis Mitternacht	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär.
82	2	440 S6	Luzern - Wolhusen - Huttwil - Langenthal	2: Abendangebot Ausdehnung 30'-Takt Langenthal-Huttwil mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 20:00 Uhr bis 22.00 Uhr (ev. Etappierung) (Bereits im RAK 2022-2025 erfasst)	Der Antrag wird teilweise unterstützt. In den Wochenendnächten (Fr/Sa und Sa/So) wird der Halbstundentakt Langenthal-Huttwil um ein Kurspaar verlängert.
83	2	440 S6	Luzern - Wolhusen - (Langnau i.E.) - Langenthal	1: Sonntagsangebot Durchgehender 30' Takt Langenthal - Huttwil vor 16:00 Uhr an Sonntagen mit 8 zusätzlichen Kurspaaren (bereits im RAK 2022 -2025 erfasst) siehe 440 S6	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonomer Sicht nicht prioritär.
84	2	440 S7	0	0	#NV
85	2	440 S7	0	0	#NV
86	2	Neue Buslinie	0	23: Neue Tangentiallinie Murgenthal - Wynau - Roggwil - Aarwangen	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist zu wenig ausgereift und besonders im Raum Aarwangen wird zu wenig Potenzial gesehen.
87	2	On demand	0	22 Herzogenbuchsee - Niederönz: Überführung E-Buxi in ordentliches Grundangebot	Der Antrag wird unterstützt.
88	2	Neue Buslinie	0	21: Erschliessung des nicht eingezonten Industriegebietes Huttwil	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen wurde in dieser Form von den Gemeinden nicht weiterverfolgt.
90	3	30.252	Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Röthenbach i.E.-Thun	Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Röthenbach i.E.-Thun: Aufnahme Grundangebot 4 KP Sommer	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
91	3	30.271	[Langnau Bhf -] Signau - Eggwil - Röthenbach	Aufnahme Wochenendbetrieb 30.271 Röthenbach, Dorf - Röthenbach, Chuderhüsi in das kantonale Grundangebot	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
92	3	30.281	Langnau Sonnenarena - Bhf - Friedhof	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	Der Antrag wird unterstützt. Sofern sich die die Erfolgskontrolle positiv entwickelt und die Minimalvorgaben erreicht werden.
93	3	30.281	Langnau Sonnenarena - Bhf - Friedhof	B) Aufnahme des versuchsweise eingeführten Halbstundentakts in kantonales Grundangebot (Westast Langnau Bahnhof - Langnau Friedhof)	Der Antrag wird unterstützt. Sofern sich die die Erfolgskontrolle positiv entwickelt und die Minimalvorgaben erreicht werden.
94	3	30.281	Langnau Sonnenarena - Bhf - Friedhof	Aufnahme Fahrplanvorschlag Sonntagsbetrieb ins kantonale Grundangebot	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
95	3	30.284	Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)	Aufnahme Wochenendbetrieb 30.284 Fankhaus, Schulhaus - Mettlenalp (Napf) in das kantonale Grundangebot	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
96	3	30.284	Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)	Spätverbindung von Bern mit Ankunft in Trubschachen ca. 00.15 Uhr an allen Wochentagen mit 1 zusätzlichem Kurspaar (nicht nur Nächte Fr/Sa und Sa/So)	Der Antrag wird abgelehnt. Die Gründe sind fehlende finanzielle Mittel und fehlendes Potenzial.
97	3	30.285	Langnau Bhf - Bärau - Gohl (- Lüderenalp - Wasen i.E.)	Aufnahme 30.285 Gohl, Lüderenalp - Wasen, Stegmatt in das kantonale Grundangebot	Der Antrag wird abgelehnt. Dies widerspricht dem bisherigen Finanzierungsprinzip. Die Thematik muss gesamtkantonal betrachtet werden.
98	3	30.465	Burgdorf - Lyssach Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf	Verlängerung Betrieb abends an Wochentagen, Abfahrt 20 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare am Freitag und 1 zusätzliches Kurspaar Mo-Do) nach Fraubrunnen Bahnhof	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
99	3	30.465	Burgdorf - Lyssach Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf	Verlängerung Betrieb abends an Samstagen, Abfahrt 18.00 Uhr (3 zusätzliche Kurspaare) nach Fraubrunnen Bahnhof	Der Antrag wird abgelehnt. Die Gründe sind fehlende finanzielle Mittel und fehlendes Potenzial.
100	3	30.466	Burgdorf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen	Verlängerung Abendangebot Wochenende (Freitag und Samstag) ab 22 Uhr (3 zusätzliche Kurspaare)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
101	3	30.466	Burgdorf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen	Zeitweise Verlängerung der in Ersigen endenden Kursen der Linie 466 via Koppigen bis Bätterkinden	Der Antrag wird abgelehnt. Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
102	3	30.467	Aeffligen - Kirchberg - Burgdorf - Spital	Verlängerung der Linie 30.467 Burgdorf-Kirchberg-Neuhof um die Strecke Aeffligen-Fraubrunnen bzw. Fraubrunnen-Aeffligen	Der Antrag wird abgelehnt. Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
103	3	30.468	Burgdorf - Heimiswil - Lueg	A) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
104	3	30.468	Burgdorf - Heimiswil - Lueg	B) Einführung Halbstundentakt von Burgdorf, Bahnhof bis Heimiswil, Oberdorf	Der Antrag wird unterstützt.
105	3	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
106	3	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier	B) Ausbau Abendbetrieb bis 22 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
107	3	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier	C) Ausbau Abendbetrieb bis 24 Uhr mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	Der Antrag wird abgelehnt. Die Gründe sind fehlende finanzielle Mittel und fehlendes Potenzial.
108	3	30.481	Sumiswald-Grünen - Wasen i.E.	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
109	3	30.884	Bätterkinden - Utzenstorf - Koppigen	Verlängerung der Linie 884 ab Koppigen via Höchstetten bis Hellsau und ab Bätterkinden bis Krälligen	Der Antrag wird abgelehnt. Denkbar wäre es, die Verlängerung als Versuchsbetrieb einzuführen.
110	3	60.966 N66	Wolhusen - Schangnau	Bereits bestehendes Angebot im Nachstern, fehlt aber noch im Angebotsbeschluss und soll daher aufgenommen werden.	Der Antrag wird unterstützt.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
111	3	450	0	<ul style="list-style-type: none"> • Halbstündliche IR/RE-Bedienung Wynigen • Die Ankünfte und Abfahrten der Züge auf Perron 50 im Bahnhof Bern von und nach Burgdorf (Verbindung ins Emmental) dürfen nicht als Dauerlösung erfolgen. • Die direkten Fernverkehrsverbindungen des Emmentals bzw. von Burgdorf nach Zürich sind auch im ÖV-Ausbauschritt 2035 («AS35») beizubehalten. Es ist darauf zu achten, dass attraktive Verbindungen nach Zürich und Zürich-Flughafen bestehen. • Erhaltung Halbstundentakt bis Mitternacht 	Die Anträge sind nicht Angebotsbeschlussrelevant da sie den Fernverkehr betreffen.
112	3	0	0	Die Aufnahme eines Nachtlinienangebots soll durch das AöV Kanton Bern in Abstimmung mit der Regionalkonferenz Emmental in folgenden Gemeinden bzw. Gemeindeteilen geprüft werden: <ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Alchenstorf • Gemeinde Wynigen • Gemeinde Krauchthal • Gemeindegebiet Zollbrück (Gemeinde Lauperswil) 	Der Antrag wird abgelehnt. Ein Ausbau des Nachtlinienangebots ist aktuell nicht vorgesehen.
113	4	20.520	Murten - Gempnenach - Gümnenen	neu vom Kanton BE mitbestellt (auf Wunsch Kanton FR, da neu alle Kurse bis Gümnenen fahren)	Der Antrag wird unterstützt.
114	4	30.003	Weissenbühl - Bern Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
115	4	30.006	Fischerhärtli - Bern Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Entscheid wird erst nach der Fachkonsultation gefällt. Die Resultate der Studie Fischerhärtli werden abgewartet (vgl. ...)
116	4	30.006	Worb Dorf - Gümigen - Bern Bahnhof	Angebot abends ab 21 Uhr zum 15'-Takt ausbauen (+5 resp. 6 KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber aus kantonomer Sicht nicht prioritär. Die Einschätzung der erwarteten Nachfragezunahme gemäss Prüfauftrag erscheint deutlich zu hoch.
119	4	30.009	Wabern - Bern Bahnhof - Wankdorf Bahnhof	Verlängerung bis Kleinwabern	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wird umgesetzt, sobald die Infrastruktur vorhanden ist.
122	4	30.012	Holligen - Bern Bahnhof - Zentrum Paul Klee	Bestehendes Angebot gezielt mit Entlastungsbussen erweitern	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wird umgesetzt, sofern die Nachfrage zusätzliche Entlastungskurse erforderlich macht.
123	4	30.016	Köniz Zentrum - Gurten-Gartenstadt	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
129	4	30.022	Brünnen - Niederwangen - Kleinwabern	b) Einsatz von Standardbussen	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag ist nicht angebotsbeschlussrelevant.
128	4	30.022	Brünnen - Niederwangen - Kleinwabern	a) Neuer Endhalt Wabern Stöckli ab 2029	Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung erfolgt mit der Inbetriebnahme der Tramverlängerung
130	4	30.026	Breitenrain - Wylergut	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
131	4	30.027	Weyermannshaus Bad - Niederwangen Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
132	4	30.028	Weissenbühl Bhf - Ostermündigen Bhf - Wankdorf Bhf	a) Abschnitt Brunnadernstrasse - Wankdorf: Ausdehnung Betriebszeit bis Mitternacht (+ 3 KP)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
133	4	30.028	Weissenbühl Bhf - Ostermündigen Bhf - Wankdorf Bhf	b) Abschnitt Brunnadernstrasse - Wankdorf: Taktverdichtung samstags 08.00-19.00 Uhr zum 15'-Takt (+ 22KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar aber nicht prioritär.
134	4	30.029	Niederwangen Bhf - Köniz Bhf - Wabern Lindenweg	a) Einsatz von Standardbussen	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag ist nicht angebotsbeschlussrelevant.
135	4	30.029	Niederwangen Bhf - Köniz Bhf - Wabern Lindenweg	b) zeitliche Ausdehnung des 15'Takts insbesondere am Sa-Vormittag	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar aber nicht prioritär.
136	4	30.029	Niederwangen Bhf - Köniz Bhf - Wabern Lindenweg	c) Neuer Endhalt bei ÖV-Drehscheibe Kleinwabern ab 2029	Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung erfolgt mit der Inbetriebnahme der Tramverlängerung
138	4	30.031	Bern Brunnadernstrasse - Europaplatz Bhf - Niederwangen Bhf	a) Ast Niederwangen: 15'-Takt in den Zeitfenstern 08.30-09.30 Uhr, 12.00-16.00 Uhr und 18.30-19.30 Uhr einführen (+ 14 KP)	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Umsetzung in den Zeitfenstern 8:30-9:30 und 18:30-19:30
139	4	30.031	Bern Brunnadernstrasse - Europaplatz Bhf - Niederwangen Bhf	b) Aufstufung in AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
141	4	30.032	Bachmätteli - Riedbach Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
142	4	30.033	Bremgarten - Worblaufen	a) Einführung Sonntagsangebot: 30'-Takt im Abschnitt Worblaufen - Bremgarten Setau (+ 32 KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber der Kostendeckungsgrad der Linie ist zu tief
143	4	30.033	Bremgarten - Worblaufen	b) Angebot Mo-Sa im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
144	4	30.033	Worblaufen - Ittigen, Talgutzentrum	c) Abschnitt Worblaufen - Talgutzentrum: Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot	Der Antrag wird unterstützt.
145	4	30.036	Zollikofen - Bern Breitenrain	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
146	4	30.038	Schönbühl - Bäriswil / Mattstetten	a) HVZ: Verlängerung ab Mattstetten nach Urtenen	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die Verlängerung wird als Versuchsbetrieb aufgenommen.
147	4	30.038	Schönbühl - Bäriswil / Mattstetten	b) Verlängerung der Linie nach Shoppyland	Der Antrag wird unterstützt. Sofern die Infrastruktur für die Verlängerung realisierbar ist
148	4	30.041	Zollikofen - Kappelsacker - Bern Breitenrain	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
150	4	30.043	Ittigen Bahnhof - Kappelsacker	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
152	4	30.046	Bolligen - Habstetten - Lutertal	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
153	4	30.101	Bern - Güterbahnhof - Kappelenring/Schlossmatt	HVZ: Verlängerung Verdichtungskurse ab Güterbahnhof bis Bethlehem Kirche (= Verdichtung zum 5'-Takt auf diesem Abschnitt)	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wird umgesetzt, sobald die Infrastruktur vorhanden ist und der Campus in Betrieb geht
159	4	30.130	Neuenegg - Thörishaus, Dorf	Wochenende: Betriebsverlängerung bis 20:00 Uhr (Sa + 2 KP, So + 1 KP)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
160	4	30.131	Flamatt - Albigen	Mo-Fr: Übernahme Frühverbindung Albigen Dorf ab 05:40 Uhr ins Grundangebot (+0,5 KP)	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag wurde bereits umgesetzt.
161	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	a) zusätzliche Haltestelle Rubigen, Mühler Hunziken	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag ist nicht angebotsbeschlussrelevant.
162	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	b1) Abschnitt Rubigen - Belp: Mo-Fr Taktverdichtung zum 30'-Takt (+9 KP)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Orbuskonzept Belp
163	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	b2) Abschnitt Rubigen - Belp: Sa Taktverdichtung zum 30'-Takt (+ 14 KP)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Orbuskonzept Belp
164	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	c1) Abschnitt Belp - Flughafen: Mo-Fr HVZ Taktreduktion vom 15' zum 30'-Takt	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Orbuskonzept Belp
165	4	30.160	Bern Flughafen - Belp - Münsingen - Konolfingen Dorf	c2) Abschnitt Belp - Flughafen: Mo-Fr tagsüber Taktreduktion von 3 KP/h zum 30'-Takt	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Orbuskonzept Belp
166	4	30.161	Münsingen Bahnhof - Spital - Münsingen Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
167	4	30.162	Münsingen Bahnhof - Sonnhalde - Münsingen Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
171	4	30.167	Münsingen - Wichtrach - Oberdiessbach	Nutzung Leerfahrten für 3 zusätzliche KP	Der Antrag wird unterstützt.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
173	4	30.320	Riggisberg - Thurnen	a) Mo-Fr: Zusätzliches KP Riggisberg ab 21:11 / Thurnen ab 21:35	Der Antrag wird unterstützt.
174	4	30.320	Riggisberg - Thurnen	b) Wochenendaangebot zum 60'-Takt ausbauen (gemeinsam mit der Linie 321)	Der Antrag wird abgelehnt. Der grösste Teil der Fahrgäste dieser Linie fährt von Riggisberg nach Thurnen resp. umgekehrt, die Zwischenhaltestellen sind deutlich schwächer frequentiert. Gemeinsam mit der Linie 321 besteht zwischen Riggisberg und dem Gürbetal bereits ein Stundentakt am Wochenende, was wir als adäquat erachten. Es entspricht auch der im RAK entwickelten Leitplanke des Wochenendaangebots für die AS 1 und 2.
175	4	30.321	Riggisberg - Toffen	vgl. Antrag b Linie 320	Der Antrag wird abgelehnt. vgl. Antrag Linie 320
176	4	30.322	Hinterfülligen - Rüeggisberg - Riggisberg	Aufhebung Samstagsangebot	Der Antrag wird unterstützt. Die Überprüfung der Linie erfolgt in der Korridorstudie Gantrisch
177	4	30.331	Belp Bahnhof - Riedli	a) Mo-Fr NVZ: Streichung Angebot, Sa: Taktreduktion zum 60'-Takt b) Abstufung (neu AS 1) (fehlt als expliziter Antrag)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Orbuskonzept Belp
178	4	30.332	Belp Bahnhof - Aemmenmatt	a) Mo-Fr NVZ: Streichung Angebot, Sa: Taktreduktion zum 60'-Takt b) Abstufung (neu AS 1) (fehlt als expliziter Antrag)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Orbuskonzept Belp
179	4	30.340	Wabern - Niedermuhlern	Neuer Endhalt bei ÖV-Drehscheibe Kleinwabern ab 2029	Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung erfolgt mit der Inbetriebnahme der Tramverlängerung
181	4	30.550	Laupen - Gümnenen	Verlängerung der Linie von Gümnenen nach Mühleberg als Versuchsbetrieb (Mo-Sa 60'-Takt, So, 120'-Takt) sofern geplantes Konzept für Linie 541 umgesetzt wird	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Frienisberg 2030 Raum Saane, Umsetzung als Versuchsbetrieb, Linie 541 wird aufgehoben (Golaten kann bei Bedarf durch einen Bürgerbus erschlossen werden).
182	4	30.551	Gümnenen - Gurbrü	Verlängerung der Linie ab Gurbrü via Wileroltingen nach Kerzers Bhf. (Mo-Sa 60'-Takt, So, 120'-Takt) sofern geplantes Konzept für die Linie 541 umgesetzt wird	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Frienisberg 2030 Raum Saane, Linie 541 wird aufgehoben (Golaten kann bei Bedarf durch einen Bürgerbus erschlossen werden).
183	4	30.560	Mühleberg - Allenlütten - Rosshäusern	a) Mo-Fr: Schliessung Taktlücken (+ 3 KP)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
184	4	30.560	Mühleberg - Allenlütten - Rosshäusern	b) Einführung Wochenendaangebot (+ 14 KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Es sollen zuerst Erfahrungen mit dem neuen Konzept der beiden Linien 30.560/570 gesammelt werden.
185	4	30.560	Mühleberg - Allenlütten - Rosshäusern	c) Neue Linienführung: Brünnen - Frauenkappelen - Allenlütten - Mühleberg (keine Bedienung von Rosshäusern mehr durch Linie 560)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Frienisberg 2030 Raum Saane und wurde bereits seit 28.4.2025 (Baustellenfahrplan) umgesetzt.
187	4	30.570	Brünnen - Frauenkappelen - Mühleberg	Weiterführung nach Allenlütten zu Schulbeginn/-ende	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Frienisberg 2030 Raum Saane und wurde bereits seit 28.4.2025 (Baustellenfahrplan) umgesetzt. Langfristige Beibehaltung sofern betrieblich sinnvoll machbar
190	4	30.612	Schwarzenburg - Guggisberg - Milken - Schwarzenburg	Zusätzliche Fahrt um 5:46 von Guggisberg, Kalchstätten nach Schwarzenburg als Versuchsbetrieb	Der Antrag wird abgelehnt. Ein Versuchsbetrieb für einzelnen Kurs ist nicht möglich. Gemeinde kann den Kurs als Zusatzangebot bestellen und bei genügender Nachfrage kann der Kurs später zur Aufnahme ins Grundangebot beantragt werden.
191	4	30.614	Riffenmatt - Guggisberg - Hirschmatt - Riedacker	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten, alternative Erschliessung prüfen	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie wird im Rahmen der Korridorstudie Gantrisch überprüft
192	4	30.621	Oberbalm - Oberscherli - Niederscherli	Angebot gemäss Nachtrag vom 1.5.2025 anpassen (weiterhin 14 KP): - Ausrichtung gewisser Kurse auf Schulzeiten - Einsatz Mini- statt Midifahrzeug - Produktion neu ab Betriebschef Riggisberg	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Kurs Niederscherli ab 12:20 ist durch die Gemeinde zu finanzieren.
193	4	30.781	Boll-Utzigen - Utzigen Pflegeheim	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
194	4	30.782	Boll-Utzigen - Obermoos - Oberfeld - Boll-Utzigen	a) Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
195	4	30.782	Boll-Utzigen - Obermoos - Oberfeld - Boll-Utzigen	b) Haltestelle Schlossstrasse in beiden Richtungen bedienen	Der Antrag wird unterstützt. Der Antrag ist nicht angebotsentscheidend
196	4	30.792	Worb Dorf - Biglen	a) Sa+So: 2 zusätzliche KP einführen	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber nicht prioritär
197	4	30.792	Worb Dorf - Biglen	b) Sa+So: Fahrlagen systematisieren	Der Antrag wird abgelehnt. vgl. Antrag a) Linie 792 (zusammenhängende Anträge)
198	4	30.793	Worb Dorf - Grosshöchstetten	Bedienung der Linie abends wie tagsüber auf der gesamten Strecke von Worb Dorf bis Grosshöchstetten, 60'-Takt	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber sehr ineffiziente Lösung mit fast 20' Unterwegs-Aufenthalt in Schlosswil.
200	4	30.795	Worb Dorf - Rubigen	a) Bedienung abends im 60'-Takt (Mo-Sa) (+ 4 KP) b) Aufstufung in AS2	Der Antrag wird abgelehnt. Aufgrund Ablehnung Antrag zu Linie 30.793 ist dieser Antrag nicht umsetzbar, da die beiden Anträge verknüpft sind.
201	4	30.795	Worb Dorf - Rubigen	c) Bedienung Sonntags im 60'-Takt	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar und berechtigt, aber die vorgeschlagene Lösung ist mit Standzeiten von knapp 30 Minuten pro Stunde sehr ineffizient.
203	4	303 S31	(Belp -) Bern - Münchenbuchsee (- Biel/Bienne)	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
204	4	307 S7	Bern - Bolligen - Worb Dorf	So: 15'-Takt Bern-Bolligen ab 07:30 Uhr (+ 4 KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär.
205	4	myBuxi Belp	On Demand Angebot im Raum Belp	on demand Belp und Nachbargemeinden	Der Antrag wird unterstützt.
206	4	neu	Belp Bahnhof - Hühnerhubel	Versuchsbetrieb Belp Bhf. - Hühnerhubel im 30'-Takt in der HVZ (14 KP)	Der Antrag wird unterstützt. Antrag ist Teil des Angebotskonzepts Tangento / Orbuskonzept Belp, Umsetzung als Versuchsbetrieb.
207	4	neu	Ortsbus Worb	Versuchsbetrieb Ortsbus Worb im 30'-Takt in der HVZ (Ring Lindhalde und Ring Sunthalde)	Der Antrag wird unterstützt. Umsetzung als Versuchsbetrieb.
208	4	neu	On Demand Angebot Chisental	on demand Chisental	Der Antrag wird unterstützt.
209	4	neu	On demand Oberer Gantrisch	Versuchsbetrieb on Demand Abendangebot Oberer Gantrisch	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
210	4	neu	On demand Fraubrunnen / Jegenstorf	Versuchsbetrieb on Demand Fraubrunnen+Jegenstorf	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
211	5	12.180	Saenen - Gstaad - Col du Pillon - Les Diablerets	Saenen-Gstaad-Col du Pillon-Les Diablerets: +2KP/Gsteig_Pillon AS1	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
212	5	12.182	Gstaad - Turbach [- Rotengraben]	Gstaad-Turbach (-Rotengraben): +0.5-1 KP	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
213	5	31.001	Thun - Gwatt Deltapark	Ausbau Sa/So Steffisburg-Thun-Deltapark (4 KP Sa, 10 KP So)	Der Antrag wird unterstützt.
214	5	31.001	Thun Bahnhof - Gwatt Deltapark	7.5-Minuten-Takt HVZ +14 KP Mo-Fr	Der Antrag wird unterstützt.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
215	5	31.007	Steffisburg-Thun West	Tangentiallinie Versuchsbetrieb Aufnahme ins Grundangebot ab 2029	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
216	5	31.024	Oberhofen - Schwanden - Sigiswil	Oberhofen-Sigiswil: +0.5 KP abends	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
217	5	31.043	Thun - Emberg - Heimenschwand (- Wangelen)	Thun-Heimenschwand: Schliessung Taktücke nachmittags +0.5-1 KP	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
219	5	31.062	Spiez - Hondrich - Aeschi - Aeschried	Aeschi-Aeschried 14KP AS1	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wurde bereits umgesetzt.
220	5	31.063	Spiez - Spiezwilser - Hondrich - Aeschi	Spiez-Spiezwilser-Hondrich heute über AB 22-25	Der Antrag wird unterstützt. Dieser wurde bereits umgesetzt.
221	5	31.230	Frutigen - Adelboden	Halbstundentakt Adelboden-Frutigen (-Blausee) +8 KP; Erhöhung auf AS3	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Schrittweiser Ausbau, abhängig von Studententakt R12 Spiez-Frutigen
222	5	31.241	Kandersteg - Talstation Sunnbüel	Kandersteg-Talstation Sunnbüel: +4KP Sommer	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
223	5	31.250	Oey Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp	Oey Diemtigen-Diemtigen-Grimmialp: +1 KP Winter	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft. Ausbau im Bestellverfahren prüfen. Abhängigkeit mit Versuchsbetrieb Erlenbach
224	5	31.283	Lenk Bahnhof - Simmenfälle	Lenk Bahnhof-Simmenfälle: +2 KP abends	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
225	5	120 R31	Zweisimmen - Lenk	Es wird gewünscht, zu prüfen, ob für 5.00 u. 6.00 Verbindungen möglich sind.	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
226	5	320 R11	Spiez - Zweisimmen	Spiez - Zweisimmen für Zug ab Bern (an Spiez 00:41) für Ausgänger u.ä. (+0.5 KP)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Bedarf und das Potential sind nicht ausgewiesen. Kann von der Region als Moonlinerangebot geprüft werden.
227	5	330 R12	Spiez - Frutigen	Angebotsausbau der Linie Spiez – Frutigen Aufstufung AS2 (bestehend, neu AS1), +8 KP	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Ein schrittweiser Ausbau ist im Bestellverfahren zu prüfen.
228	5	12.185	Saanen - Abländschen - Jaun	Jaun-Abländschen-Mittelberg-Saanen: Aufnahme Grundangebot 4 KP Sommer	Der Antrag wird abgelehnt. Der Grund sind fehlende finanzielle Mittel.
230	5	31.00x	Stadtlinien Thun	Frühkurse Stadtlinien (+0.5-1 KP)	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
229	5	31.280	Lenk - Aegerten - Lenk (Reka)	Aufnahme ins Grundangebot	Der Antrag wird abgelehnt. Nachfrage und KDG erfüllen die Mindestwerte der Erfolgskontrolle nicht.
231	6	31.101	Beatenberg - Interlaken West	Ortsbus Interlaken: Halbstundentakt ganzjährig auch am Sonntag	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
232	6	31.101	Beatenberg - Interlaken West	Interlaken – Beatenberg: Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 (alt)	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
233	6	31.103	Iseltwald - Bönigen - Interlaken West	Erhöhung von AS1 auf AS2 für den Abschnitt Bönigen - Iseltwald; Anpassung Linienführung	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
234	6	31.105	Interlaken West - Wilderswil - Gsteigwiler	Bedienung der Linie mit Gelenkbus (falls Versuch Linie 108: Prio 2)	Der Antrag wird unterstützt.
235	6	31.106	Habkern - Interlaken West	Interlaken West - Habkern: Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2; Studententakt an Abend bis 22.04 Int. West ab, Freitag / Samstag 23.04 ab	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Eine Anpassung der Angebotsstufe ist nicht erforderlich. Allfällige Anpassungen werden im Bestellverfahren geprüft. Entsprechende Abklärungen laufen.
236	6	31.108	Interlaken - Matten - Wilderswil	Versuchsbetrieb Aufnahme ins Grundangebot ab 2029	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
237	6	31.111	Wilderswil - Saxeten	Wilderswil - Saxeten: Prüfen Nutzung Standzeiten zur Erschliessung der Rugenstrasse; Wilderswil – Saxeten: Angebotsoptimierung saisonal / am Wochenende	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
238	6	31.121	Grindelwald Terminal - Bahnhof - oberer Gletscher	Grindelwald Terminal – oberer Gletscher: Erhöhung von AS3 auf AS4; Ausbau Abendangebot (evtl. mit anderer Linie)	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
239	6	31.122	Grindelwald Gletscherschlucht - Bahnhof - Bodmi - Klusi	Grindelwald Gletscherschlucht – Bahnhof – Klusi: Erhöhung von AS3 auf AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
240	6	31.141	Lauterbrunnen - Stechelberg	Lauterbrunnen – Stechelberg: Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
241	6	31.158	Brünig - Hasliberg Reuti	Brünig – Hasliberg Reuti: Verdichtungen zum Halbstundentakt ganzjährig	Der Antrag wird abgelehnt. Der durchgehende Halbstundentakt ist nicht zweckmässig, da auf dem Brünig keine Bahnanschlüsse bestehen.
242	6	31.172	Innertkirchen - Gadmen - Obermaad	Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.	Der Antrag wird unterstützt.
243	6	31.174	Geissholz - Meiringen	Unterbach – Meiringen Luftseilbahn: Aufnahme Skibus in Grundangebot	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Anpassung der Fahrpläne prüfen, so dass Anschlüsse ab Interlaken entstehen (Auch Freizeithematik)
244	6	31.174	Meiringen - Unterbach - Brienzwiler	Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.	Der Antrag wird unterstützt.
245	6	311 R62	Interlaken Ost - Zweilütschinen - Lauterbrunnen	Interlaken – Lauterbrunnen Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
246	6	311 R63	Lauterbrunnen - Wengen - (Kleine Scheidegg)	Lauterbrunnen - Wengen Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
247	6	312 R61	Interlaken Ost - Zweilütschinen - Grindelwald	Interlaken – Grindelwald Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
248	6	470 LIX	Luzern - Meiringen - Interlaken Ost (Bergzüge)	Luzern – Meiringen Ausbau Abendangebot über den Brünig	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
249	6	474 R71	Meiringen - Innertkirchen	Meiringen – Innertkirchen Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
250	6	31.108	Int. West - Matten - Wilderswil - Int. Ost	Interlaken Flugplatz: Versuchsbetrieb Erschliessung ESP / Gewerbezone	Der Antrag wird unterstützt.
251	1 / 4	30.100	Bern - Wohlen - Dettligen - Aarberg	Durchgehender 30' Takt tagsüber zwischen Bern und Aarberg Mo-Fr (+3.5 KP Mo-Fr).	Der Antrag wird abgelehnt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber aus Sicht des Kantons nicht prioritär.

Nr.	RK/RVK CR/CRT	Linie Ligne	Linienbezeichnung	Antrag Regionen Demande régions	Rückmeldung AÖV
252	1 / 3 / 4	30.363	Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
253	1 / 4	30.100	Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg	Durchgehender 30'-Takt tagsüber Sa+So (+12 KP am Wochenende)	Der Antrag wird abgelehnt. Das bestehende Angebot wird als ausreichend angesehen.
254	1 / 4	30.105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	a) Anpassung der Linienführung zwischen Seedorf und Lyss via Aarberg (Übernahme Linie 365 Seedorf – Aarberg und 361 Aarberg – Lyss)	Der Antrag wird unterstützt.
255	1 / 4	30.105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	b) Verdichtung zum 30'-Takt in HVZ zwischen Bern und Aarberg (+ 6 KP MO-FR)	Der Antrag wird abgelehnt. Es sollen zuerst Erfahrungen mit dem neuen Konzept im Raum Seedorf - Aarberg gesammelt werden
256	1 / 4	30.105	Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss	c) RKBM: Infrastrukturanpassungen Busknoten Ortsschwaben erforderlich	Der Antrag wird abgelehnt. Eine Anpassung ist vorläufig nicht notwendig.
257	1 / 4	303 S31	Belp - Bern (- Münchenbuchsee - Biel/Bienne)	Halt aller Züge der S31 ab Biel/Bienne in Schüpfen, auch um 06.58, 07.58, 16.58 und 17.58 (wie 2024)	Der Antrag wird abgelehnt. Wegen Bauarbeiten im Raum Ostermündigen ist das Anliegen nicht umsetzbar.
258	1 / 4	303 S31	Thun - Belp - Bern (- Burgdorf - Langnau i.E.)	Kapazitätserhöhung S31 16322 (Biel/Bienne ab 06.45)	Der Antrag wird abgelehnt. Der Antrag ist nicht angebotsentscheidend, wird aber soweit technisch machbar geprüft.
259	1 / 4	303 S31	Thun - Belp - Bern (Burgdorf - Sumiswald-Grünen / Solothurn)	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
260	1 / 4	303 S31	Belp - Bern - Biel/Bienne	Ausdehnung 30'-Takt Biel/Bienne - Münchenbuchsee am Morgen, um Kapazität zu erhöhen: Verlängerung 1 Kurspaar Biel - Münchenbuchsee (S31 16328 Biel/Bienne ab 08.15)	Der Antrag wird unterstützt.
261	2 / 3	30.483	Sumiswald-Grünen - Affoltern-W. - Huttwil	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
262	2 / 3	40.054	Herzogenbuchsee - Seeberg - Wynigen	5C Herzogenbuchsee - Seeberg - Wynigen: Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Studentakt) an Werktagen (MoSa) ab 6 Uhr bis Mitternacht Linie 54 4 zusätzliche Kurspaare (MoSa) (Ergebnisse aus REK werden implementiert)	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie erreicht die Minimalvorgaben weder hinsichtlich der Nachfrage noch des Kostendeckungsgrads.
263	2 / 3	40.054	Herzogenbuchsee - Seeberg - Wynigen	6C Herzogenbuchsee - Seeberg - Wynigen: Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 54: durchgehender Studentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr.	Der Antrag wird abgelehnt. Die Linie erreicht die Minimalvorgaben weder hinsichtlich der Nachfrage noch des Kostendeckungsgrads.
264	2 / 3	On demand	On Demand Angebot im Raum Huttwil	Aufnahme On Demand Angebot Raum Huttwil im Sinne eines Bürgerbus in das kantonale Grundangebot (betroffene Emmentaler Gemeinden: Heimiswil und Affoltern i. E., weitere Gemeinden: Walterswil, Oeschenbach, Ursenbach, Rohrbachgraben, Huttwil und Gondiswil	Der Antrag wird unterstützt.
265	3 / 4	30.472	Lützelflüh/Moosegg - Arni - Biglen	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
266	3 / 4	304.2 S4	(Thun - Belp -) Bern - Burgdorf - Langnau i.E.	Taktlückenschliessung abends zum integralen 30'-Takt bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare)	Der Antrag wird abgelehnt. Das bestehende Angebot wird als nachfragegerecht angesehen.
267	3 / 4	460 RE7	Luzern - Wolhusen - Langnau i. E. (/ Langenthal)	Verlängerung Betrieb am Abend (1 zusätzliches Kurspaar): Zusätzliche Abfahrt RE7 Bern 23:34 – Langnau i.E. 0:03/0:05 – Luzern 1:10 sowie RE7 Luzern 23:57 – Langnau i.E. 0:51	Der Antrag wird abgelehnt. Mit der S2 bestehen bereits Spätverbindungen von Bern nach Langnau
268	3 / 4	460 RE7	Bern - Langnau i.E. - Luzern	Verlängerung Betrieb am Abend (1 zusätzliches Kurspaar): Verlängerung des bestehenden RE7 Luzern 22:57 – Langnau 23:51 nach Bern (Langnau 23:54 – Bern 0:27)	Der Antrag wird abgelehnt. Mit der S4 und der S2 bestehen bereits Spätverbindungen von Langnau nach Bern
269	3 / 4	460 RE7	Bern - Langnau i.E. - Luzern	Einführung Verbindung Wochenende RE7 Langnau i.E. 5:54 – Bern 6:26 und RE7 Bern 5:36 – Langnau i.E. 6:03 (1 zusätzliches Kurspaar)	Der Antrag wird abgelehnt. Mit der S2 bestehen bereits gute Frühverbindungen zwischen Bern und Langnau.
270	3 / 4	460 RE7	Bern - Langnau i.E. - Luzern	(S-Bahn Luzern) S6 aus Entlebuch - Langnau i.E. als RE in Richtung Bern weiterführen	Der Antrag wird abgelehnt. Es handelt sich hier um ein betriebliches Thema.
273	3 / 4 / 5	340 S41	Thun - Hasle-Rüegsau - Burgdorf (- Solothurn)	a) RKBM: Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
274	3 / 4 / 5	340 S41	Thun - Hasle-Rüegsau - Burgdorf (- Solothurn)	b) RKBM: Korridorstudie durch Kanton erstellen	Der Antrag wird abgelehnt. Ausbau wurde vom Grossen Rat beschlossen, eine Studie ist deshalb zurzeit nicht angezeigt.
271	3 / 4 / 5	340 S42	Thun - Konolfingen - Hasle-Rüegsau	a) Taktlückenschliessung Sonntagmorgen zum integralen 30'-Takt wie an Werktagen (6 zusätzliche Kurspaare)	Der Antrag wird abgelehnt. Das bestehende Angebot wird als ausreichend angesehen.
272	3 / 4 / 5	340 S42	Thun - Konolfingen - Hasle-Rüegsau	b) RKBM: Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	Der Antrag wird unterstützt.
275	4 / 5	301 S1	Bern - Münsingen - Thun	Thun-Bern: Zusätzliche Verbindung Mo-So 00:13 ab Thun	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
276	4 / 5	330 RE1	Bern - Spiez - Kandersteg - Brig (- Domodossola)	Zug 06:12 ab Spiez neu 05:30 ab Bern	Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
278	5 / 6	31.021	Thun - Oberhofen - Beatenbucht - Interlaken	Neuhaus – Interlaken Saisonale Verdichtung zum Viertelstundentakt	Der Antrag wird unterstützt.
279	5 / 6	31.060	Spiez - Interlaken West - Interlaken Ost	Interlaken – Spiez Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 (RVK5, RKOO)	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.
280	5 / 6	310 RE9	Spiez - Interlaken Ost	Spiez – Interlaken Ausbau Abendangebot RE	Der Antrag wird unterstützt. Bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2026 wurde ein zusätzlicher Kurs bestellt.
281	5 / 6	2355 SB	Beatenbucht - Birchi - Beatenberg	Beatenbucht – Beatenberg Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 (RKOO)	Der Antrag wird unterstützt, mit der Anpassung der Angebotsverordnung aber hinfällig.