



Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 - 2025

Bearbeitungsdatum	31. Mai 2021
Version	2.1
Dokumentstatus	Bericht
Klassifizierung	
Autor/-in	Fiona Baumgartner, Katja Bessire, Stefan Galli, Manon Giger, Thomas Gisi, Manuela Häusermann, Bettina Heiniger, Till Hofstetter, Erich Huber, Martin Kindler, Michael Knecht, Barbara Kocher, Philipp Mäder, Bruno Meier, Christian Aebi
Dateiname	Kantonales Angebotskonzept 2022 - 2025 nach GRB.docx

Inhaltsverzeichnis

0	Kurzfassung	5
1	Einleitung	6
2	Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse.....	7
2.1	Planungsprozesse	7
2.1.1	Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur	7
2.1.2	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene)	8
2.1.3	RGSK und Agglomerationsprogramme.....	8
2.2	Finanzierung der Infrastruktur	9
2.2.1	Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Infrastruktur.....	9
2.2.2	Kantonale Investitionsbeiträge	10
2.3	Finanzierung des Angebots	11
2.3.1	Zuständigkeiten bei der Finanzierung des Angebots	11
2.3.2	Angebotsbestellung im Regional- und Ortsverkehr.....	12
2.4	Güterverkehr.....	13
3	Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung.....	15
3.1	Entwicklung der Mobilität	15
3.2	Grundlagen und Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	17
3.3	Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr	18
3.4	Grundsätze für die Tarifgestaltung.....	22
3.5	Investitionsgrundsätze	23
3.5.1	Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen	23
3.5.2	Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Behinderte	24
4	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren.....	25
4.1	Qualität der ÖV-Erschliessung.....	25
4.2	Entwicklung im Fernverkehr.....	26
4.3	Entwicklung des ÖV im Kanton Bern	27
4.3.1	S-Bahn Bern	29
4.3.2	RVK Biel - Seeland - Berner Jura	30
4.3.3	RVK Ob- und Nidwalden	31
4.3.4	RK Emmental.....	31
4.3.5	RK Bern-Mittelland.....	32
4.3.6	RVK Oberland-West	33
4.3.7	RK Oberland-Ost	34
4.4	Entwicklung der ÖV-Abgeltungen 2014 -2021	35
4.5	Qualität des öffentlichen Verkehrs	39
4.6	Entwicklung der ÖV-Infrastruktur	42
4.7	Entwicklung der Tarife und der Tarifverbünde	44
5	Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern	47
5.1	Internationaler Verkehr	47
5.2	Fernverkehr	48
5.3	S-Bahn Bern und Regionalverkehr	51
5.4	Entwicklung der Bahninfrastruktur	54
5.4.1	Ausbau Bahnknoten Bern	54
5.4.2	Lötschberg-Basistunnel	56
5.4.3	Grimselbahn	57
5.4.4	Weitere Infrastrukturausbauten.....	57
5.5	Feinverteiler in den Agglomerationen	58
5.5.1	Feinverteiler Agglomeration Bern	58
5.5.2	Ein- und Zweirichtungstrams in der Agglomeration Bern	59
5.5.3	Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne	62
5.5.4	Feinverteiler Agglomeration Thun	62

5.5.5	Feinverteiler übrige Agglomerationen	63
5.6	Multimodale Mobilitätsdrehscheiben	63
5.7	Klimagerechter öffentlicher Verkehr	64
5.8	Weitere Entwicklungen im ÖV-Umfeld	65
6	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2022-2025.....	67
6.1	Einleitung	67
6.2	S-Bahn Bern	67
6.3	RVK Biel-Seeland-Berner Jura	68
6.3.1	Bahnlinien	68
6.3.2	Buslinien	69
6.4	RVK Ob- und Nidwalden	69
6.4.1	Bahnlinien	69
6.4.2	Buslinien	69
6.5	RK Emmentaler Aargau	70
6.5.1	Bahnlinien	70
6.5.2	Buslinien	70
6.6	RK Bern - Mittelland	71
6.6.1	Bahnlinien	71
6.6.2	Buslinien	71
6.7	RVK Ob- und Nidwalden West	72
6.7.1	Bahnlinien	72
6.7.2	Buslinien	72
6.8	RK Ob- und Nidwalden Ost	73
6.8.1	Bahnlinien	73
6.8.2	Buslinien	74
6.9	Entwicklung des Ortsverkehrs in den Agglomerationen und Städten	74
6.9.1	Biel/Bienne	74
6.9.2	Langenthal	74
6.9.3	Burgdorf	74
6.9.4	Bern	75
6.9.5	Thun	76
6.9.6	Interlaken	76
6.10	Nachtangebot	76
6.10.1	Ausgangslage	76
6.10.2	Nachtangebot in der Schweiz	77
6.10.3	Aktuelle Situation beim Nachtangebot im Kanton Bern	78
6.10.4	Mitfinanzierung des Nachtangebots durch den Bund	78
6.10.5	Varianten für das Nachtangebot im Kanton Bern ab 2022	78
6.10.6	Aufnahme des Nachtangebots ins kantonale Grundangebot des öffentlichen Verkehrs ab Fahrplan 2022	79
6.10.7	Berücksichtigung des Nachtangebots im Kostenschlüssel Gemeinden gemäss FILAG, Art. 2982	79
6.11	Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe	82
6.12	Tarife und Distributionssysteme	83
7	Entwicklung der ÖV-Ausgaben 2021-2025.....	85
7.1	ÖV-Ausgaben 2021-2025	85
7.2	ÖV-Ausgaben Verkehr (angebotsentscheidungsrelevante ÖV-Abgeltungen)	86
	Abkürzungsverzeichnis	91
	Quellenverzeichnis	94

Anhang I Erfolgskontrolle	95
Anhang II Sollzustand Angebotskonzept 2022 - 2025.....	118
Anhang III Sollzustand Angebotskonzept 2022 - 2025 Ortsverkehr	124
Anhang IV Sollzustand Angebotskonzept 2022 - 2025 Nachtlinien	127
Anhang V Anträge der RK/RVK.....	129

0 Kurzfassung

Im vorliegenden kantonalen Angebotskonzept 2022 – 25 werden die Zuständigkeiten beim öffentlichen Verkehr, die kantonalen Grundsätze beim ÖV, die Mobilitätsentwicklung im Allgemeinen und beim ÖV in den letzten Jahren sowie die prognostizierte Entwicklung dargestellt. Ein Kapitel enthält die Entwicklung des ÖV in den letzten Jahren, ein anderes Kapitel die geplante längerfristige Entwicklung (Horizont 25 - 35+) und die geplante Entwicklung in den Jahren 2022 - 25.

Die jährliche Nachfrageentwicklung betrug in den letzten Jahren etwas mehr als 1%. Das Angebot wurde dabei vor allem mit dem letzten Angebotsbeschluss 2018 – 21 etwas erweitert. Die Nachfragezunahme war bar deutlich stärker als die Angebotsverbesserungen.

Gemäss der kantonalen Verkehrsprognose wird die Nachfrage beim öffentlichen Verkehr zwischen 2016 und 2040 um rund 56% zunehmen. Aufgrund dieser steigenden Nachfrage und der damit verbundenen Kapazitätsengpässe sowie der hohen gesellschaftlichen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs, soll das Angebot in den kommenden Jahren gezielt verbessert werden. Weiter soll das Nachtangebot in Zukunft gleich wie das Tagesangebot von Kanton und Bund bestellt und abgegolten werden. Neu sind die Tarife in der Nacht gleich wie tagsüber. Grundlage dieser Verbesserungen sind die Planungen der Regionalkonferenzen / Regionalen Verkehrskonferenzen (RK/RVK), welche ihre begründeten und priorisierten Angebotskonzepte im April 2020 beim AÖV eingereicht haben. Diese Anträge sind geprüft worden und sind die Grundlage der geplanten Angebotsverbesserungen, welche in Kapitel 6 dargestellt werden. Die Antworten des AÖV auf die insgesamt 320 Detailanträge befinden sich in Anhang IV.

Der Grosse Rat hat mit dem Angebotsbeschluss 2022 – 25 am 9. März 2021 zusätzliche Angebotsverbesserungen beschlossen und dem Regierungsrat den Auftrag erteilt, im Hinblick auf den nächsten Angebotsbeschluss Massnahmen aufzuzeigen, welche eine Erhöhung des Anteils des ÖV am Gesamtverkehr ermöglicht. Dabei ist das Angebot vorausschauend und insbesondere zwischen den regionalen Zentren und den kantonalen Hauptzentren zu optimieren.

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 kantonale Angebotskonzept ÖV 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 4 und 6 des Angebotskonzepts entsprechen dem Bericht gemäss ÖVG (Art. 13): Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2018-2021 wird aufgezeigt und die voraussichtlichen Inhalte des Angebotsbeschlusses 2022-2025 sind dargestellt. Im Angebotskonzept werden zudem das Umfeld und die Rahmenbedingungen sowie die Zielsetzungen der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs dargelegt.

Wichtige Grundlagen für das kantonale Angebotskonzept sind die sechs regionalen Angebotskonzepte, die von den Regionalkonferenzen (RK) bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) erarbeitet werden. Die regionalen Angebotskonzepte 2022-2025 wurden im April 2020 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).

Die regionalen Angebotskonzepte wie auch die meisten Auswertungen im vorliegenden Bericht beruhen auf Annahmen und Zahlenauswertungen vor der Coronakrise. Die Coronakrise hat zu einem massiven Nachfragerückgang von zwischenzeitlich bis zu 80% geführt. Nach den Lockerungen hat sich die Nachfrage wieder erholt und lag nach den Sommerferien 2020 noch rund 20% unter der Nachfrage vor Corona. Der Nachfrageeinbruch hat bei den Transportunternehmen zu massiven Erlösausfällen geführt. Die öffentliche Hand als Besteller der Regional- und Ortsverkehrsangebote wird diese Ausfälle über eine nachträgliche Abgeltung decken müssen. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Nachfrage- und Erlösrückgänge auch 2021 noch spürbar sein werden. Entsprechend wird voraussichtlich auch für 2021 eine Nachfinanzierung notwendig sein.

Das vorliegende Angebotskonzept 2022-2025 wird ab Dezember 2021 zum Tragen kommen. Die aktuelle Unsicherheit über den weiteren Verlauf der Pandemie und deren Auswirkung auf die ÖV-Nutzung stellen einen im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept noch nie dagewesenen Unsicherheitsfaktor dar. Nach heutigem Kenntnisstand kann davon ausgegangen werden, dass sich die ÖV-Nachfrage im Zeitraum 2022 – 25 wieder dem bisherigen Niveau angleicht.

Für die Beurteilung des Angebotskonzeptes 2022-2025 darf die aktuelle Situation nicht der einzige Gradmesser sein. Der öffentliche Verkehr muss nach der Überwindung der Pandemie in der Lage sein, seine wichtige Rolle im Verkehrssystem wieder übernehmen zu können. Es gilt nun umsichtig und nachhaltig zu agieren, damit der öffentliche Verkehr dazu in der Lage ist.

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 sowie 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 (Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs) sogenannte regionale Angebotskonzepte¹ (vgl. Abbildung 1).

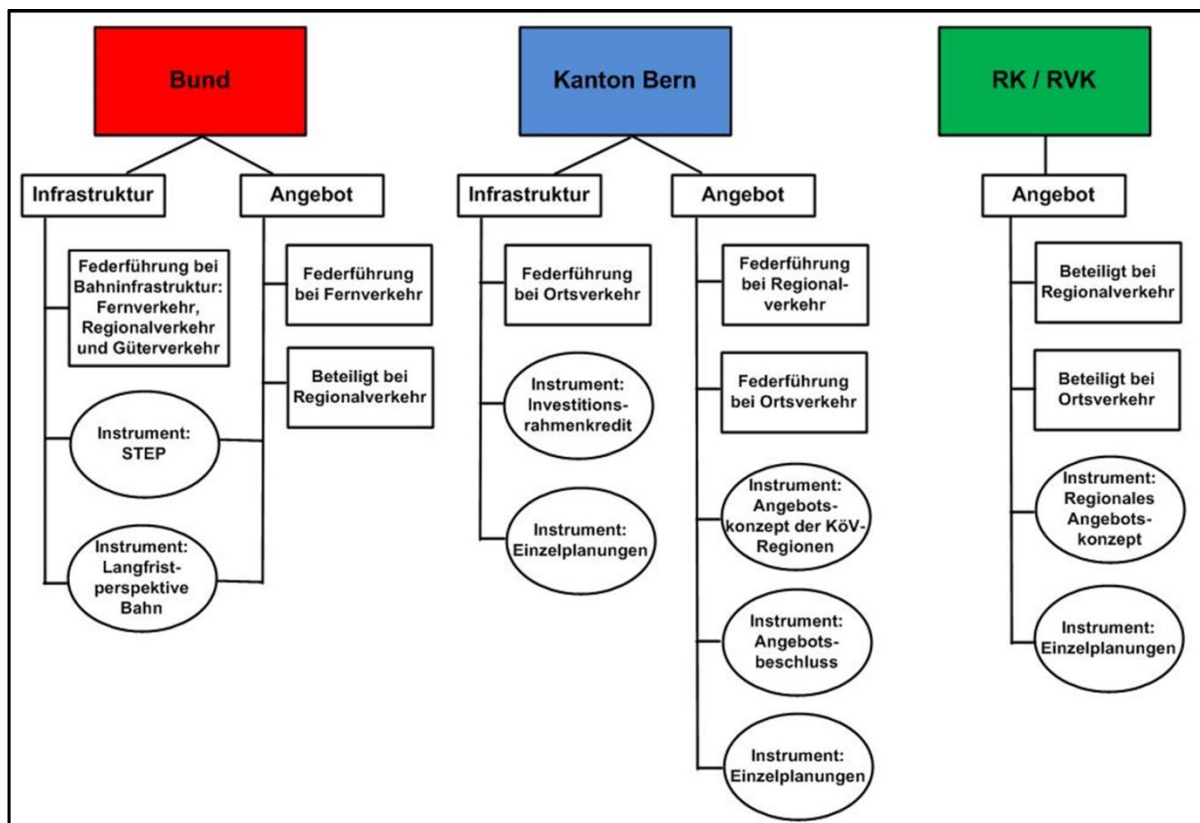


Abbildung 1: Zuständigkeiten bei der ÖV-Planung

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

Das Planungsinstrument auf Bundesebene zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur ist das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene). Dabei führt das BAV die nationalen und regionalen Angebotskonzepte in einer periodisch aktualisierten Gesamtplanung. Die Ausbauschritte (AS) werden 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, der vom Grossen Rat zu beschliessende Angebotsbeschluss und der Investitionsrahmenkredit ÖV.

Die RK bzw. 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 Tarifverbünden
- 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 Mitte 2019. Beide Ausbauschritte zusammen umfassen Ausbauten im Umfang von 19.3 Mrd. Franken. Die folgenden für den Kanton Bern äusserst wichtigen Massnahmen sind vorgesehen:

- Kapazitätsausbau Ligerz – Twann mit neuem Doppelspurtunnel
- Leistungssteigerung Bern West mit Entflechtung Holligen
- Kapazitätsausbau Wankdorf – Münsingen mit Entflechtung Wankdorf Süd, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen
- Wendegleis Bern Brünen
- Wendegleis Bätterkinden und Doppelspurausbauten zwischen Bätterkinden und Jegenstorf
- Teilausbau Lötschberg – Basistunnel
- Doppelspur Liebefeld – Köniz
- Überholgleis Oberwangen
- Kapazitätsausbauten beim RBS (S7, S8 und Tramlinie 6)
- Neue Haltestellen St-Imier La Clef, Kleinwabern, Thun Nord und Matten bei Interlaken

Dazu kommen weitere untergeordnete kleinere Massnahmen an diversen Orten im Bahnnetz.

Der nächste Ausbauschritt soll den Horizont 2040 oder 2045 betreffen. Die Planungsarbeiten starten im Jahr 2022.

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 2021 reichen die sieben Regionen ihre aktualisierten und überarbeiteten RGSK bereits zum dritten Mal beim Kanton zur Genehmigung ein.

Die Regionen stellen im RGSK 2021 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 eine Agglomeration äusserst interessant Massnahmen, wie beispielsweise neue Tramlinien, in einem 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 können 2021 zum vierten Mal beim Bund eingereicht werden. Im Kanton Bern reichen die Agglomerationen Bern, Biel/Bienne-Lyss, Thun, Burgdorf und Langenthal ein Agglomerationsprogramm der 4. 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 grundsätzlich für die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig (vgl. Abbildung 2). 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 im Rahmen des Netzzugangs gemeinsam 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 2021 beläuft sich der Beitrag des Kantons Bern auf rund 81 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. Voraus-

setzung für eine Mitfinanzierung ist ein positiv geprüftes Agglomerationsprogramm mit entsprechenden Massnahmen (vgl. Kapitel 2.1.3).

Der NAF löst den befristeten Infrastrukturfonds (IF) ab. Dessen Gelder dienten bis jetzt dazu, das Nationalstrassennetz fertigzustellen, Engpässe zu beseitigen sowie Beiträge für Agglomerationsprojekte und Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen zu leisten. Aus dem NAF werden künftig auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen finanziert.

Für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) leistet der Bund bis Ende 2023 Beiträge aus dem BehiG-Zahlungsrahmen.

Der Kanton leistet 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.

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

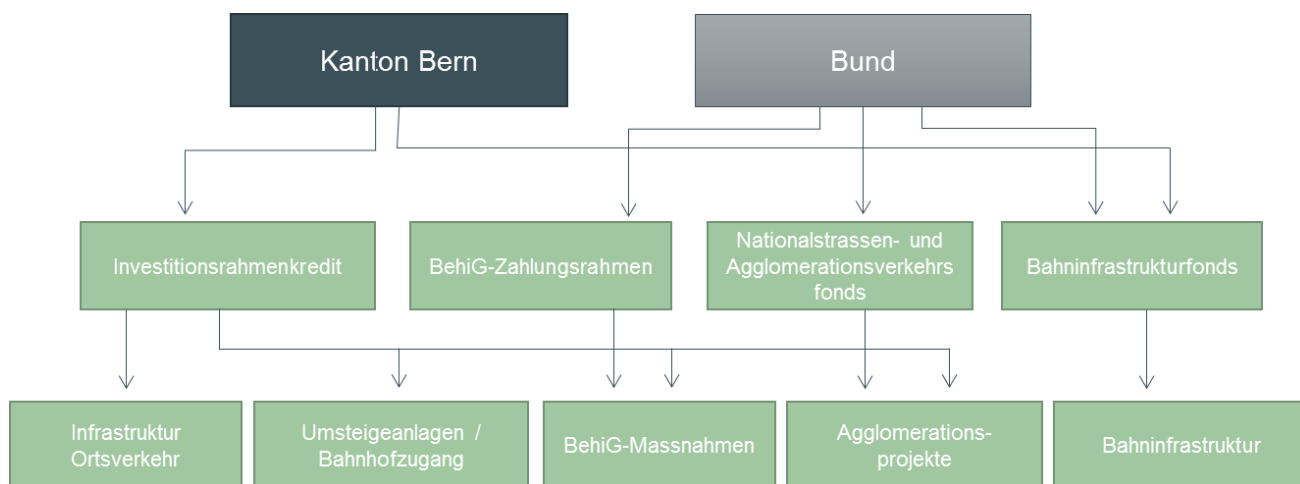


Abbildung 2: Finanzierung der ÖV-Infrastruktur

2.2.2 Kantonale Investitionsbeiträge

Der Kanton leistet Beiträge an Agglomerationsprojekte, an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs, an Massnahmen zur Umsetzung des BehiG und vereinzelt an Rollmaterialbeschaffungen. Da die regionale Bahninfrastruktur grundsätzlich über den BIF finanziert wird, werden nur noch vereinzelt kantonale Investitionsbeiträge an Bahninfrastrukturen geleistet. Dies betrifft aktuell nur die Infrastruktur der Bergbahn Lauterbrunnen Mürren (BLM). Die BLM wird vom Bund nicht als Regionalverkehr anerkannt, da Mürren zusätzlich durch die Schilthornbahn erschlossen wird.

Für Investitionen in Seilbahnen, die von Bund und Kantonen Abgeltungen erhalten, werden Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen.

Kantonale Investitionsbeiträge an den Ortsverkehr werden schwergewichtig für die Tram- und Trolleybusinfrastruktur in den Städten Bern und Biel sowie für betrieblich notwendige Gebäude (Depots, Werkstätten) ausgerichtet. Dabei besteht die Möglichkeit, dass sich der Bund über das Instrument der Agglomerationsprogramme an Ortsverkehrsinvestitionen beteiligt. Zudem kann der Kanton gestützt auf Art. 4 und 5 ÖVG unabhängig von den Agglomerationsprogrammen Beiträge an Umsteigeanlagen des öffentlichen Verkehrs oder an den Zugang zur Bahn leisten.

Investitionsbeiträge an den touristischen Verkehr (Eisenbahn und Schifffahrt)

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

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

Anmerkung betreffend Rollmaterialfinanzierung

Seit 2002 entrichtet der Bund keine Investitionsbeiträge mehr für Rollmaterialbeschaffungen. Die TU müssen neue Fahrzeuge für den Regional- und Ortsverkehr auf Schiene und Strasse 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 mehrheitlich dem Bund angepasst und leistet nurmehr zurückhaltend 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.

Anmerkung betreffend Beiträge zur Umsetzung des BehiG

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

2.3 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 des Angebots des regionalen Personenverkehrs (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen (vgl. Abbildung 3), die Federführung 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.

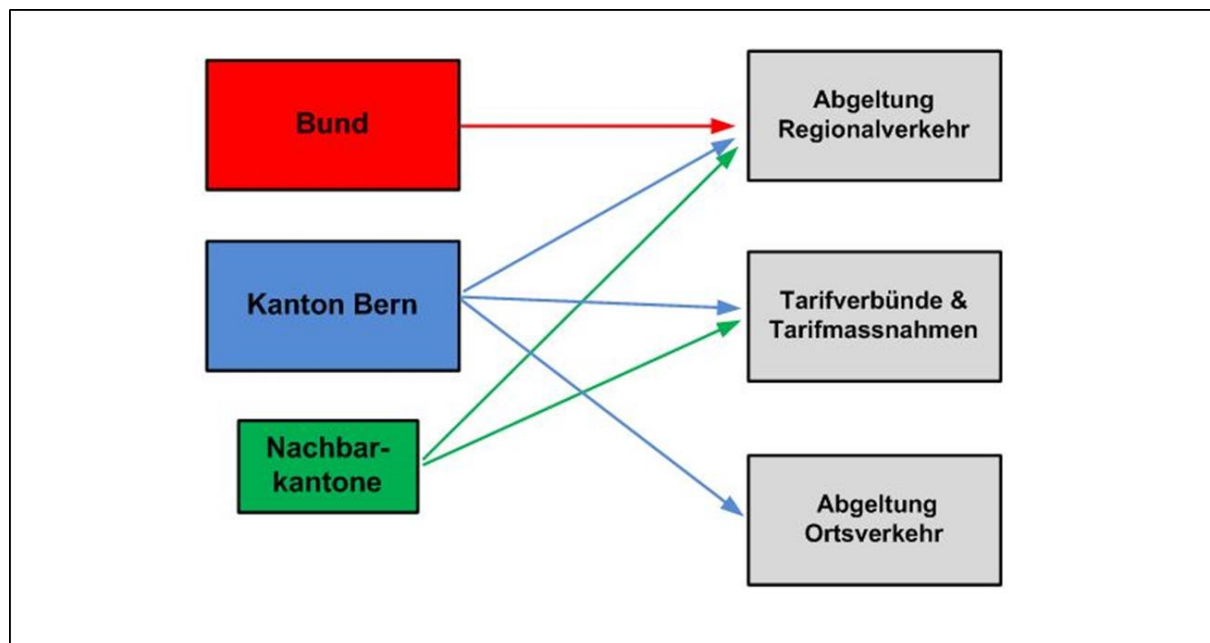


Abbildung 3: Finanzierung des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs

2.3.2 Angebotsbestellung im Regional- und Ortsverkehr

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

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

Das Bestellverfahren im Regional- und Ortsverkehr wird jeweils für zwei Fahrplanjahre durchgeführt. Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022-2025 erfolgt im Rahmen der zwei Bestellperioden für die Fahrplanjahre 2022/2023 und 2024/2025.

Die Bestellung des abteilungsberechtigten Verkehrsangebots kann wie folgt erfolgen:

1) Bestellverfahren (ordentlicher Bestellprozess)

Im ordentlichen Bestellverfahren werden die Verkehrsangebote beim aktuellen Konzessionär bestellt. Die TU 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) Ausschreibungsverfahren

Gemäss PBG ist eine Ausschreibung grundsätzlich vorgesehen, wenn:

- Im Busbereich ein neues Verkehrsangebot des RPV eingeführt werden soll und dafür eine Konzession erteilt werden muss; oder wenn
- Die Konzession einer bestehenden Linie erneuert werden muss und der Kanton in seiner Planung eine Ausschreibung dafür vorgesehen hat; oder wenn
- Während der Konzessionsdauer eine TU die ihm verliehenen Rechte nicht oder nur teilweise ausübt, seine aus Gesetz oder Konzession auferlegten Pflichten wiederholt oder schwerwiegend verletzt, oder

eine Ziel- oder Vergabevereinbarung nicht einhält. In der Ziel- oder Vergabevereinbarung muss die Ausschreibung als Sanktion explizit aufgeführt sein, ansonsten ist eine Ausschreibung nicht möglich.

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

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

Für RPV-Angebote im Schienenpersonenverkehr ist das Ausschreibungsverfahren in jedem Fall freiwillig. Der Kanton Bern ist einer der wenigen Kantone, der das Instrument Ausschreibung regelmässig einsetzt. Auf den Fahrplan 2022 wurden im Berner Jura, in der Region Biel und auf der Linie Spiez - Interlaken Buslinien ausgeschrieben. Die Linien wurden an Postauto und die Aare Seeland mobil vergeben. Die Entscheidungen sind noch nicht rechtskräftig, teilweise sind Beschwerden eingereicht worden. Im Rahmen der vom BAV bestimmten Übergangslösungen werden die Angebote aber bereits ab Dezember 2021 von den in den Ausschreibungen obsiegenden Transportunternehmen erbracht.

3) Zielvereinbarungen

Ein weiteres Instrument im Bestellprozess ist die Möglichkeit des Abschlusses einer Zielvereinbarung. Die Zielvereinbarung kann namentlich Leistungsziele zu Qualität, Quantität, Erlösen und Kosten des Verkehrsangebots enthalten. Im Rahmen des Bestellprozesses gilt es zu prüfen, ob die Offerten den Vorgaben der Zielvereinbarungen entsprechen.

Angebots- und Offertprüfungen / Benchmarking

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

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

Qualität

Der öffentliche Verkehr ist eine Service-public-Dienstleistung, 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 (KUZZU) und einer Bevölkerungsumfrage werden in einem alternierenden 2-Jahres-Rhythmus die Meinungen erhoben. Die Ergebnisse der Umfragen fliessen in die Planungsprozesse und in die Angebotsplanung ein (vgl. Kapitel 4.5).

2.4 Güterverkehr

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

- Der Bund setzt Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports und ein effizientes Zusammenwirken aller Verkehrsträger.

- Er schafft günstige Rahmenbedingungen für den Bau und Betrieb geeigneter Güterverkehrsanlagen wie Anschlussgleise und Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr und sorgt für den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen.
- Angebote im Export-, Import- und Binnengütertransport auf der Schiene müssen eigenwirtschaftlich sein. Nur in klar definierten Ausnahmefällen darf der Bund von diesem Grundsatz abweichen.

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

Der Kanton Bern leistet Beiträge an den Güterverkehr in die autofreien 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 Kehrlichttransport in die Kehrlichtverbrennungsanlage in La Chaux-de-Fonds und andererseits um Einzelwagenladungsverkehr (insbesondere Holztransporte). Die Abgeltungen werden aufgrund der Mehrkosten für den Gütertransport auf der Schmalspur geleistet.

Basierend auf dem Gütertransportgesetz hat der Bundesrat 2017 ein Konzept für den Gütertransport auf der Schiene verabschiedet. In diesem Konzept ist die Erarbeitung von kantonalen Güterverkehrskonzepten oder -strategien zur Konkretisierung der Entwicklung der Schienengüterverkehrsanlagen vorgesehen, die eine raumplanerische Prüfung der bestehenden Anlagen des Schienengüterverkehrs miteinschliesst. Der Kanton Bern hat ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistikkonzept erarbeitet, welches als Steuerungsinstrument für den Güterverkehr und die Logistik dienen, die langfristige und effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft sicherstellen und zu einem möglichst umweltschonenden Verkehrsablauf beitragen soll. Die benötigten Logistik-Flächen und Schienengüterverkehrsinfrastrukturen (Verladeanlagen, Güterbahnhöfe, Bahnverbindungen) raumplanerisch verankert werden. Das Konzept wurde im Mai 2021 vom Regierungsrat genehmigt ([Link zum Konzept](#)).

3 Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung

3.1 Entwicklung der Mobilität

Der Verkehr nimmt im Kanton Bern, wie auch in der Schweiz seit langer Zeit zu. Zwischen 2010 und 2015 war vor allem das Bevölkerungswachstum für das Verkehrswachstum verantwortlich. Jede Bernerin und jeder Berner hat im Jahr 2015 im Durchschnitt pro Tag rund 40 Kilometer im Inland zurückgelegt und war dafür insgesamt 85 Minuten unterwegs. Die durchschnittliche tägliche Reiseweite ist das erste Mal seit mehreren Jahren stabil geblieben. Die gefahrenen ÖV Kilometer der Berner Bevölkerung sind zwar zwischen 2010 und 2015 gestiegen (vgl. Abbildung 4), da aber auch der motorisierte Individualverkehr zugelegt hat, blieb der Modalsplit des ÖV stabil bei 27 % der zurückgelegten Distanzen. Der Berner ÖV-Anteil liegt deutlich über den Schweizer Anteil von 24 %.

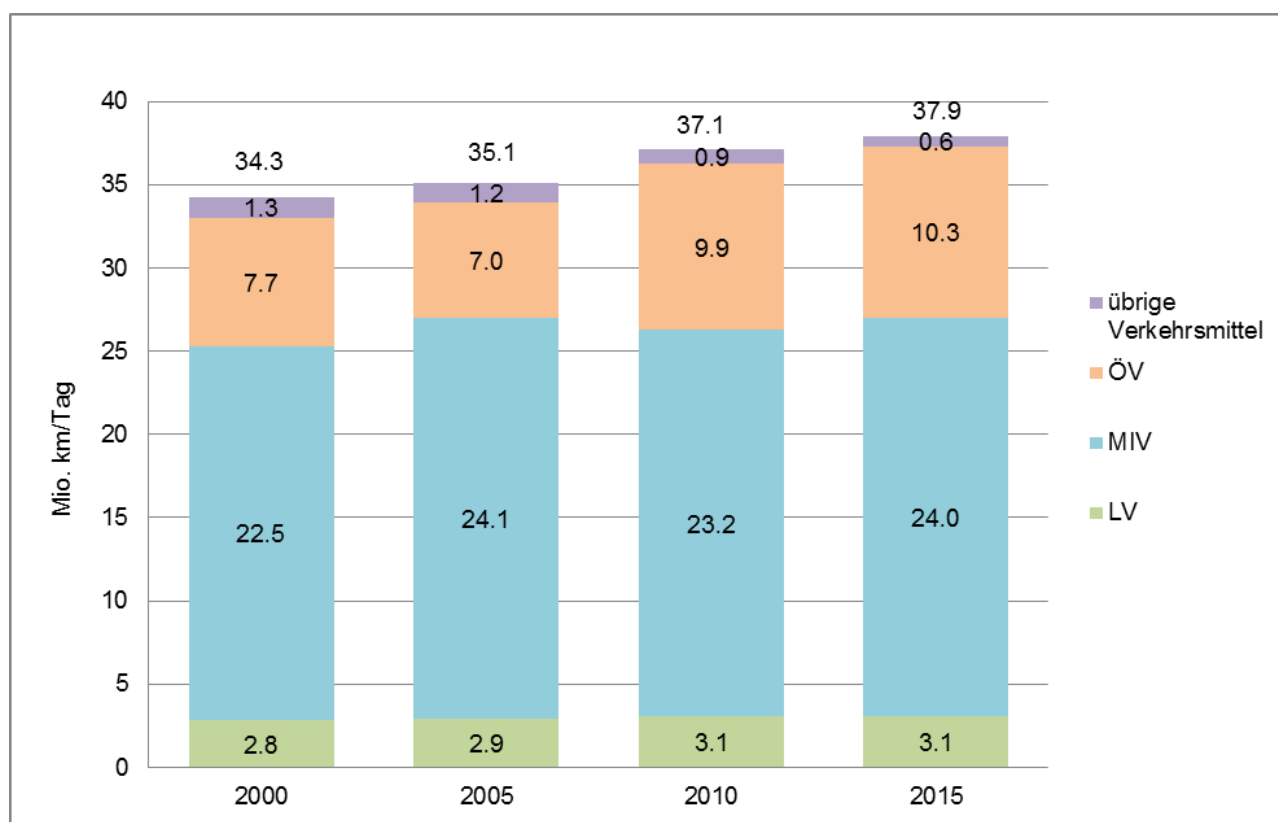


Abbildung 4: Durchschnittliche täglich durch die Bevölkerung des Kantons Bern zurückgelegte Distanz (in Millionen Kilometer)

(Quelle: Mobilität im Kanton Bern, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)

Bei der Entwicklung der ÖV-Abonnements ist eine Stagnation feststellbar (vgl. Abbildung 5): 2019 haben knapp 20 Prozent der Bevölkerung des Kantons Bern ein GA oder Jahres-Verbundabo besessen. Der Anteil ÖV-Stammkunden ist im Betrachtungszeitraum relativ stabil geblieben. Weiterhin zugenommen hat das Halbtaxabo, mehr als jeder dritte Berner besitzt eines.

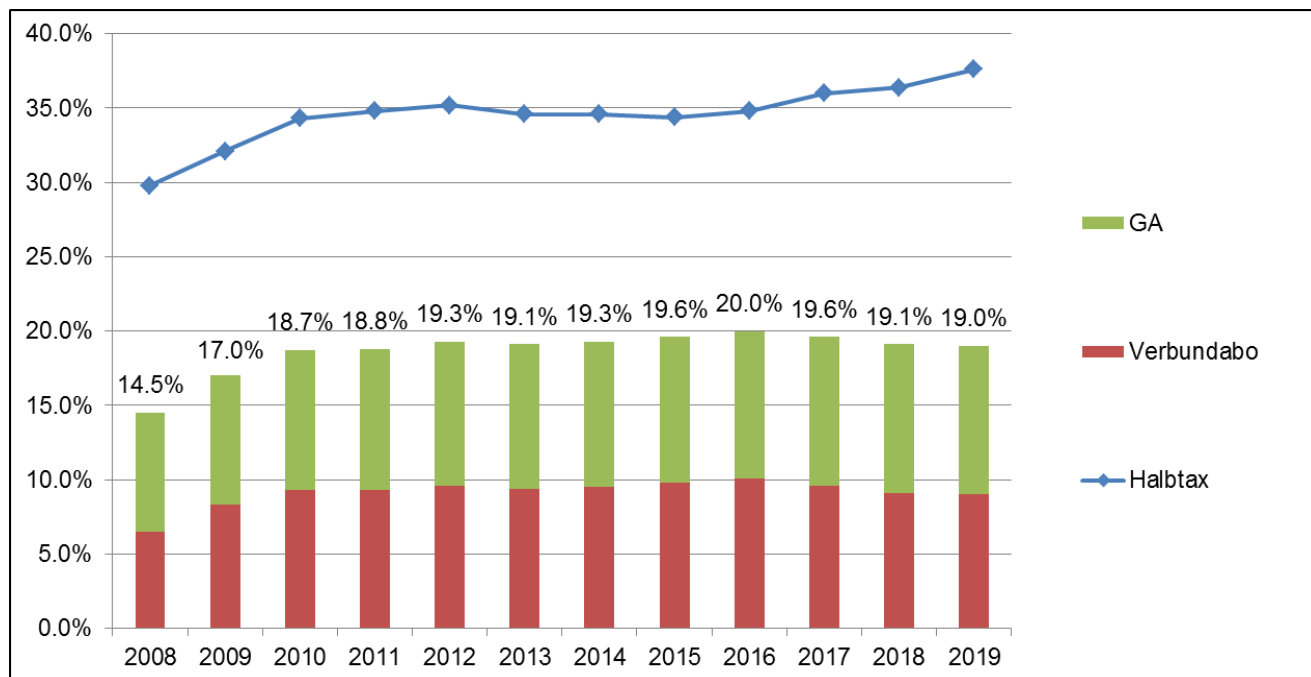


Abbildung 5: Marktdurchdringung der Abos 2008 bis 2019 im Kanton Bern
(Quelle: Fahrausweis-Reporting SBB)

Auch in den kommenden Jahren wird mit einer weiteren Verkehrszunahme gerechnet. Das kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM BE) bildet den Ist-Zustand im Jahr 2016 ab und macht eine Prognose für das Jahr 2040. Dabei werden sowohl die demografische Entwicklung, Änderungen im Verkehrsangebot wie auch Änderungen in der Raumnutzung berücksichtigt. Das Verkehrsmodell rechnet für den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern mit einer Zunahme von rund 50 Prozent beim Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege) und von ungefähr 56 Prozent bei der Verkehrsleistung (Personenkilometer). Die relative Zunahme zwischen 2016 und 2040 ist beim ÖV höher als beim MIV (vgl. Abbildung 6). Dadurch kommt es bis 2040 gemäss dem Gesamtverkehrsmodell zu einer Modalsplit Verschiebung Richtung ÖV.

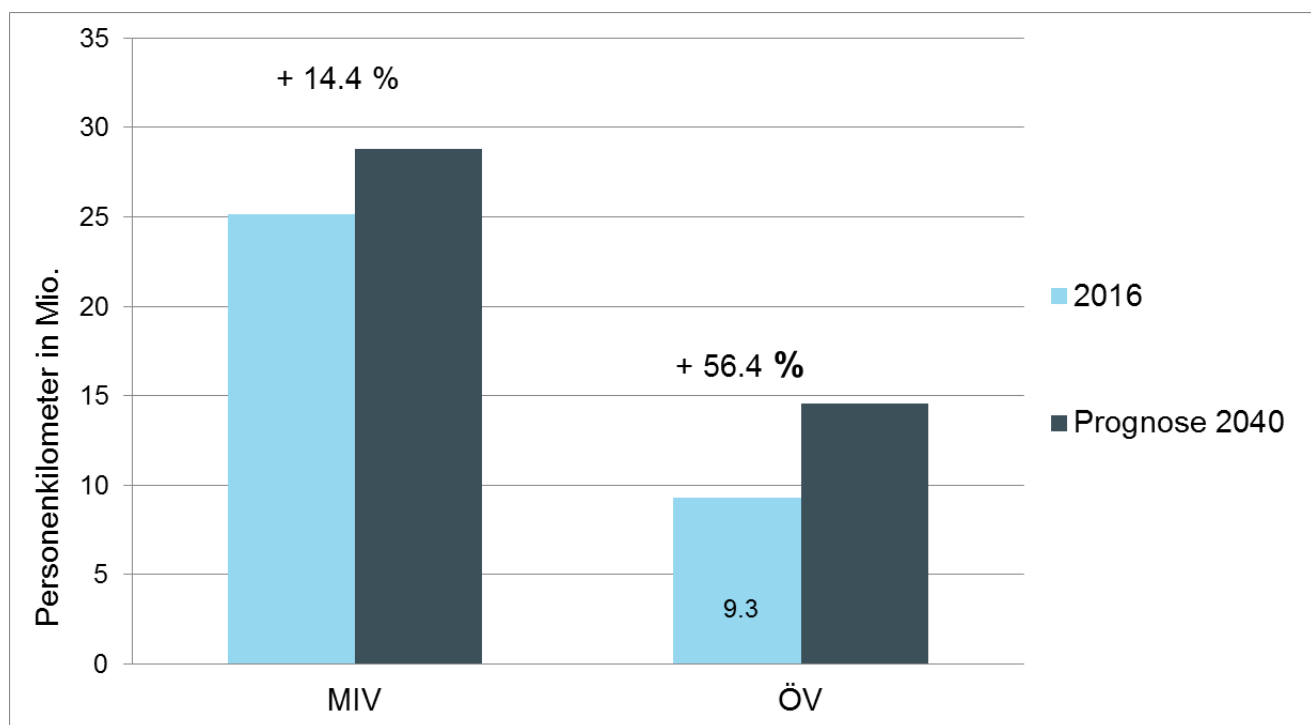


Abbildung 6: Verkehrsleistung 2016 - 2040 (durchschnittlicher Werktag) im Kanton Bern
(Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern)

3.2 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 mit einem möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel.
- 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

In der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie (2008) werden die Stossrichtungen für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern skizziert. Ziel ist eine Politik, die ein gutes Erreichbarkeitsniveau sichert, zugleich finanziell tragbar ist und die Umwelt schont.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Spannungsfeld sind:

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

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

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

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

Kantonaler Richtplan

Im Kantonalen Richtplan werden die räumlichen Entwicklungsvorstellungen im Raumkonzept dargestellt. Das Raumkonzept hat bezüglich des Verkehrs folgende 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 Ef-

fekte bezüglich Erreichbarkeit, Kosten- und Umweltwirkung erreicht werden. Der ÖV stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung im Kanton Bern dar, insbesondere in den Städten und Gemeinden der Raumtypen „Urbane Kerngebiete“ und „Agglomerationsräume und Entwicklungsachsen“.

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

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

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

Bericht Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr

Der Kanton Bern orientiert sich am Konzept der nachhaltigen Entwicklung und verfolgt gemäss der kantonalen Energiestrategie langfristig die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft. Heute liegt der Energieverbrauch rund drei Mal so hoch. Der Handlungsbedarf beim Verkehr ist gross, denn hier nimmt der Energieverbrauch stetig zu. Der Bericht Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr, der 2015 vom Regierungsrat verabschiedet wurde und derzeit aktualisiert wird, zeigt den Weg zu einer Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr auf. Ein leistungsfähiges ÖV-Angebot ist die Grundlage für eine weitere Verlagerung vom MIV auf den ÖV und trägt somit dazu bei, den Energieverbrauch des Verkehrssystems gesamthaft zu senken. Gleichzeitig ist es im Interesse der Ziele der Energiestrategie, dass der öffentliche Verkehr möglichst energieeffizient ist (siehe Kapitel 5.7).

3.3 Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr

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

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

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

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

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

kaum erweiterbare Strassennetz für diejenigen benutzbar bleibt, die zwingend auf Strassentransporte angewiesen sind.

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

In den Regionalzentren und Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte sind der Substitution des MIV durch den ÖV Grenzen gesetzt. Soweit die Belastung von Mensch und Umwelt es erlaubt, ist je nach Eignung einzelner Teilgebiete der Schwerpunkt auf den öffentlichen oder auf den individuellen Verkehr zu legen, ohne aber den 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 Mobilitätssvorsorge.

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 3.5.2).

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.

Das Angebot an Sitz- und Stehplätzen wird im Orts- und Regionalverkehr im Kanton Bern nach folgenden Grundsätzen festgelegt:

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

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

Definition des Angebotes

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

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

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

Stufe	Zielvorgaben	Kleinbus	Midi- und Standard-bus	Gelenk- und Mega-bus	Schmal-spurzug und Tram	Normal-spurzug
1	< 16 Kurspaare/Tag	3	6	8	20	25
2	16-25 Kurspaare/Tag	5	10	15	25	35
3	26-39 Kurspaare/Tag	6	13	20	30	50
4	ab 40 Kurspaare/Tag	8	16	25	40	60
Stufe	Minimalanforderungen	Kleinbus	Midi- und Standard-bus	Gelenk- und Mega-bus	Schmal-spurzug und Tram	Normal-spurzug
1	< 16 Kurspaare/Tag	2	4	5	12	15
2	16-25 Kurspaare/Tag	3	6	9	15	20
3	26-39 Kurspaare/Tag	4	8	12	20	30
4	ab 40 Kurspaare/Tag	5	10	15	25	40

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

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

Tabelle 2: Zielvorgaben und Minimalanforderungen für den Kostendeckungsgrad

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

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

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

Die für den regionalen Personenverkehr gültigen Angebotsgrundsätze gelten auch für die Feinerschliessung des Ortsverkehrs in den Städten.

In den grösseren Städten Bern, Biel und Thun sind die Linien des Ortsverkehrs aufgrund der grossen Nachfrage in der Regel der Angebotsstufe 4 zugeordnet. Die Angebote innerhalb dieser Städte werden weiter

differenziert und drei Stufen zugeordnet (vgl. Tabelle 3). Die Stufe A umfasst Linien mit einem Angebot von weniger als 60 Kurspaaren. Dabei handelt es sich in der Regel um Tangential- und Quartierlinien.

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

Präzisierung der Stufe 4	Funktion	ungefähres Taktintervall ²	Angebotsniveau (Kurspaare pro Werktag)
A	In der Regel Tangential- und Quartierserschliessung	20-30'	<60
B	In der Regel Radiallinie bei mittlerer Siedlungsdichte	10-20'	60-120
C	In der Regel Radiallinie bei hoher Siedlungsdichte	<10'	>120

Tabelle 3: Definition von 3 Stufen für den städtischen Raum

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

3.4 Grundsätze für die Tarifgestaltung

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

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 Tarifiedifferenzierungen 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, v.a. im Abonnementsbereich, aufgrund der hohen Preiselastizität der Nachfrage zu Ertragsseinbussen statt zu Mehreinnahmen.

² Grundtakt tagsüber, ohne nachfragebedingte Zusatzkurse.

Bei gleichwertigen Verkehrsangeboten sind grundsätzlich vergleichbare Tarife zu erheben.

Mit der Schaffung und Erweiterung der Tarifverbünde 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 nicht verschlechtern soll.

Der Fokus des Bundes als Regulator wie auch der ÖV-Branche liegt in der Harmonisierung des Nationalen Direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbünde. Als Anforderungen des Kantons müssen die Tarifsyste-
me attraktiv sein und den Bedürfnissen der ÖV-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 einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des ÖV gewährleisten.

Diese Anforderungen vertritt der Kanton auch im Zusammenhang mit Sparbilletten. Diese bieten Chancen, indem Kundinnen und Kunden auf schwächer genutzte Züge gelenkt werden können. Als Schwäche im Vergleich zu Zonenbilletten ist aber die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit zu nennen. Da Sparbillette teilweise sehr stark rabattiert werden ist festzustellen, dass Billette zum Normalpreis zunehmend als über-
teuert empfunden werden. So haben sich in der Bevölkerungsumfrage von Anfang 2020 mehr als zwei Drittel der Befragten dahingehend geäußert, dass der öffentliche Verkehr in den letzten Jahren teurer geworden ist und dies obwohl seit längerer Zeit keine Preiserhöhungen mehr vorgenommen worden sind. Der Kanton Bern steht Sparbilletten offen gegenüber, wenn die Vorteile überwiegen und sie nicht zu einer Erhöhung der Abgeltungsleistungen der Besteller und somit zu höheren Kantonsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr führen.

Mit der Erweiterung des Tarifverbundes Libero ins Berner Oberland ist die Entwicklung der Tarifverbünde im Kanton Bern für die kommenden Jahre abgeschlossen. Die Abgrenzung der Zonen im Libero wird in Härtefällen überprüft, Ungleichbehandlungen sollen jedoch vermieden werden.

3.5 Investitionsgrundsätze

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

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

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

Dem Netzgedanken entsprechend ist es zentral, dass die Ausbauschritte der Infrastrukturen für den Fern-, Regional- und Ortsverkehr aufeinander abgestimmt werden. So nehmen Umsteiganlagen zwischen Bahn und Bus eine wichtige Funktion wahr, und der Zugang zur Bahn soll für alle Verkehrsteilnehmer (Auto, Fahrrad, Fussgänger) attraktiv sein. Die nachfolgenden Investitionsgrundsätze beziehen sich auf die ÖV-Infrastruktur und dies unabhängig von der Finanzierungsverantwortung.

3.5.1 Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen

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

Substanzerhaltung und Erneuerung der bestehenden ÖV-Infrastruktur

Gewährleistung der Betriebssicherheit:

Das BAV ist die schweizerische Aufsichtsbehörde für die Sicherheit von Eisenbahnen, Trams, Seilbahnen, Schiffen, Auto- und Trolleybussen. Die Sicherheit der Menschen und der Schutz der Umwelt stehen im Zentrum. Gemäss Konzept "Sicherheitsaufsicht BAV in der Betriebsphase" vom 1. Mai 2020 setzt sich das BAV dafür ein, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr im Vergleich zum heutigen Stand mindestens gleich bleibt und mit dem Sicherheitsniveau führender Länder vergleichbar ist.

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

Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft:

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

Erhaltung und Verbesserung der Dienstleistungsqualität des ÖV-Angebots:

Um die Dienstleistungsqualität im öffentlichen Verkehr zu erhalten und zu verbessern, müssen die TU gemäss der AGV (Art. 7) insbesondere die Komfortvorteile gegenüber dem motorisierten Privatverkehr – namentlich Infrastrukturen wie Verkaufs- und Informationsstellen, Verpflegungsmöglichkeiten auf Bahnhöfen und in den Zügen, Möglichkeiten zum Velotransport und Ähnliches – ausnützen und ausbauen. Weiter sind die Bedürfnisse behinderter Menschen möglichst zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 3.5.2).

Infrastrukturausbauten und Erweiterungen

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

3.5.2 Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Behinderte

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

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

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

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

Bei der Strasseninfrastruktur (Bushaltestellen) ist der Strasseneigentümer für die BehiG-konforme Gestaltung der Haltestellen verantwortlich. Im Kanton Bern gibt es rund 2800 Bushaltestellen, diese liegen je etwa zur Hälfte auf Kantons- und Gemeindestrassen. 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.

4 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren

4.1 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 7). Dieser Wert ist in der Region Oberland-Ost am höchsten (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 Oberaargau mit ihren disperseren Siedlungsstrukturen.

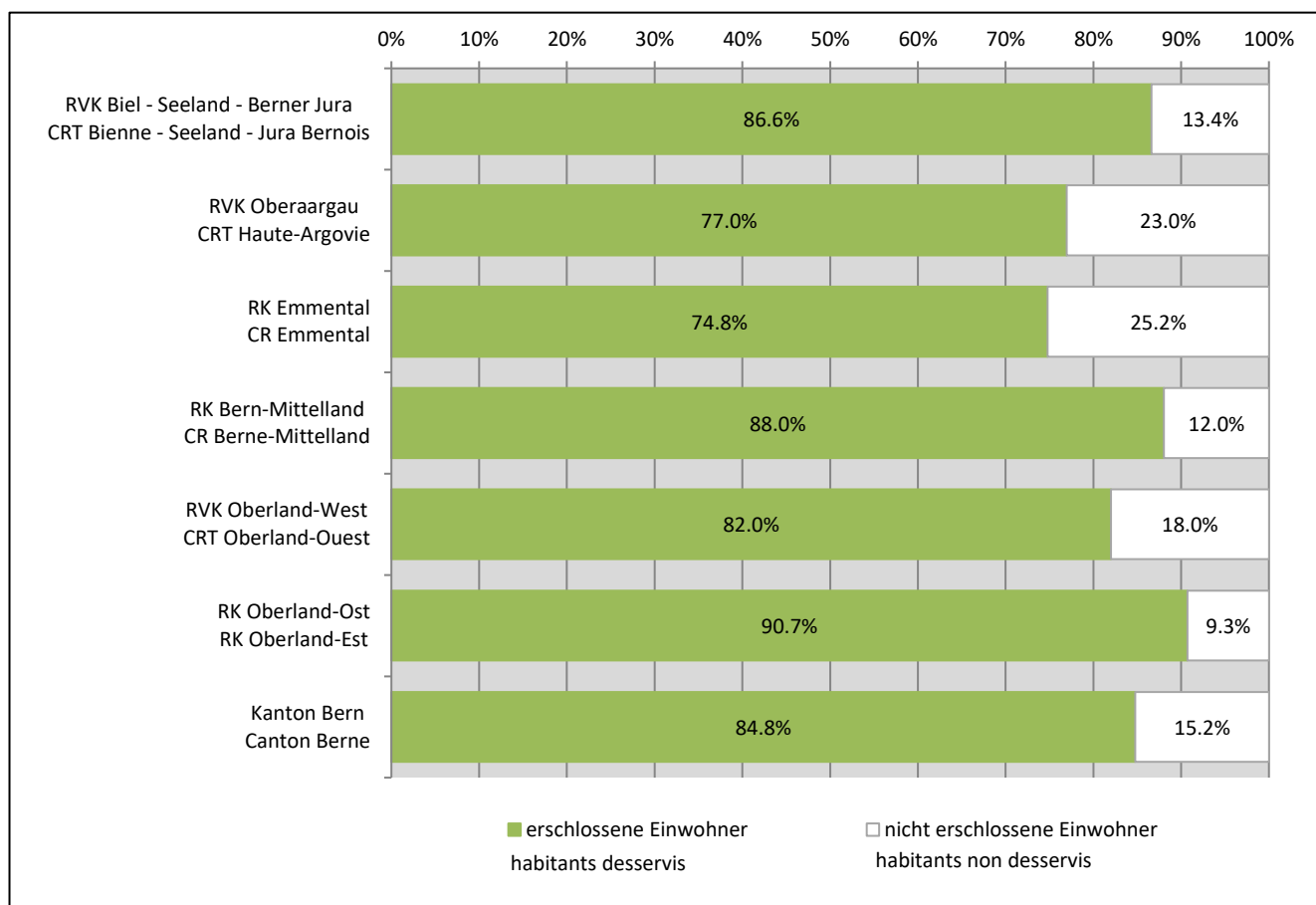


Abbildung 7: Erschliessungsgrad der verschiedenen Regionen im Kanton Bern, (Basis: Angebot/Fahrplan 2019 / Einwohnerzahlen 2018)

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 8). 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.

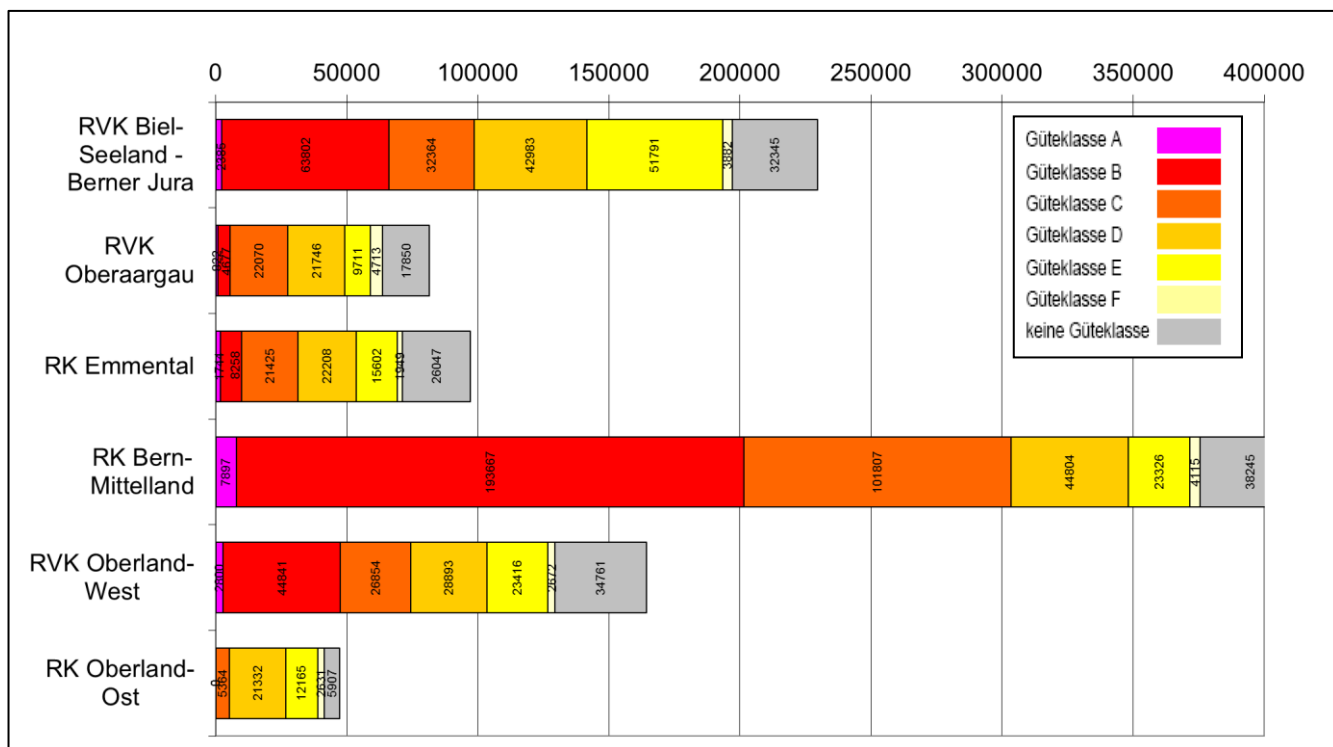


Abbildung 8: Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen
(Basis: Angebot/Fahrplan 2019 / Einwohnerzahlen 2018)

4.2 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. In den letzten Jahren hat sich die Nachfragesteigerung im ÖV abgeschwächt.

Die Verkehrsleistung im Fernverkehr (in Personenkilometern) hat bei der SBB gesamtschweizerisch abgesehen von Stagnationen in den Jahren 2010 bis 2012, 2017 und 2018 stetig zugenommen (vgl. Abbildung 9). Im Gegensatz zum Fernverkehr wies der Regionalverkehr der SBB in den letzten 15 Jahren eine sehr konstante Zunahme von knapp 60 % auf. Seit 2010 wächst der Regionalverkehr stärker als der Fernverkehr.

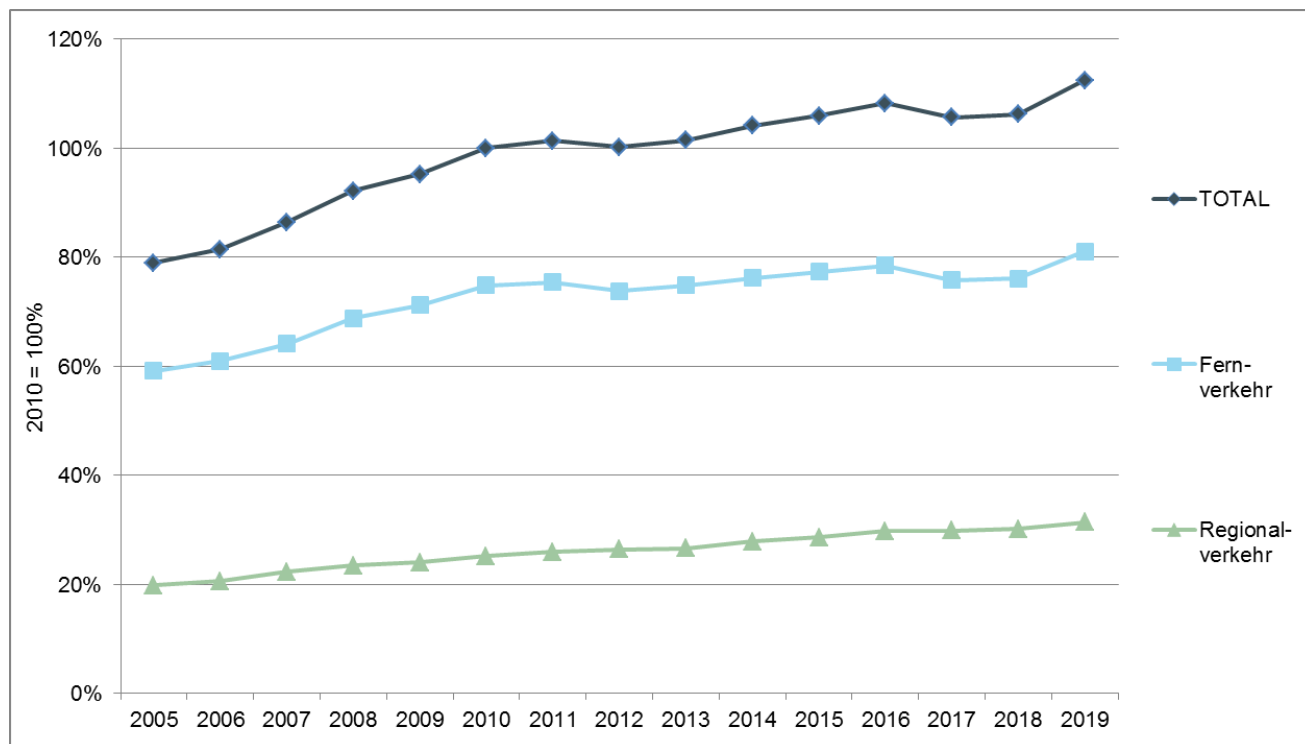


Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung der SBB in Personenkilometern
(Quelle: www.sbb.ch, 2010= 100 %)

Ende 2016 wurde der Gotthardbasistunnel in Betrieb genommen und Ende 2020 der Ceneri-Basistunnel, wodurch sich die Reisezeiten aus den meisten Regionen der Schweiz ins Tessin erheblich verkürzten.

In den letzten Jahren wurden vermehrt Strecken für Instandhaltungsarbeiten während mehrerer Wochen oder gar Monaten geschlossen und sogenannte "Sommerfahrpläne" eingeführt. Im Sommer 2018 betraf dies die Linie Bern – Lausanne, wo der Streckenabschnitt Lausanne – Puidoux – Chexbres unterbrochen war, im Sommer 2020 wurde der Saaneviadukt zwischen Rosshäusern und Gümmenen saniert und erweitert sowie der Senseviadukt bei Thörishaus erneuert. Diese Arbeiten führten dazu, dass das Angebot des Fern-, aber auch des Regional- und Güterverkehrs stark eingeschränkt wurde.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde die Fernverkehrskonzession durch das BAV an die SBB vergeben. Für die Konzession beworben hatte sich neben der SBB auch die BLS, welche so wieder in den Fernverkehr einsteigen wollte. SBB und BLS haben sich nach einem längeren Streit dank der Moderation von Bund und Kanton Bern auf ein Modell geeinigt, wonach die BLS im Rahmen der SBB-Konzession eigenwirtschaftlich die Leistungen auf drei Linien erbringt: Bern – Biel/Bienne, Bern – Burgdorf – Olten und Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds.

Mit der neuen Fernverkehrskonzession ist die bisherige Regionalverkehrslinie Bern – Neuchâtel ab 2021 neu eine Fernverkehrslinie, die Linie Biel/Bienne – La Chaux-de-Fonds ab 2020 neu integral eine Linie des Regionalverkehrs. Das Angebot auf diesen Linien wird durch diesen Wechsel nicht tangiert.

Die Entwicklung des internationalen Personenverkehrs ist in Kapitel 5.1 beschrieben.

4.3 Entwicklung des ÖV im Kanton Bern

Die schweizweite Entwicklung der Nachfrage im vergangenen Jahrzehnt zeigt sich grundsätzlich auch im Kanton Bern. Zwischen 2012 und 2019 nahm die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr um 7.5 Prozent (Einsteiger) bzw. 11.5 Prozent (Personenkilometer) zu (vgl. Abbildung 10). Weil die Personenkilometer stärker steigen als die Zahl der Einsteiger, lässt sich auch im Kanton Bern der allgemeine Trend zu längeren Reisedistanzen bestätigen. Gleichzeitig haben sich die Angebotserweiterungen (Kurskilometer) weniger stark entwickelt. Die Auslastung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs hat sich demnach wiederum erhöht, was auf eine insgesamt nochmals gestiegene Effizienz des ÖV im Kanton Bern hinweist.

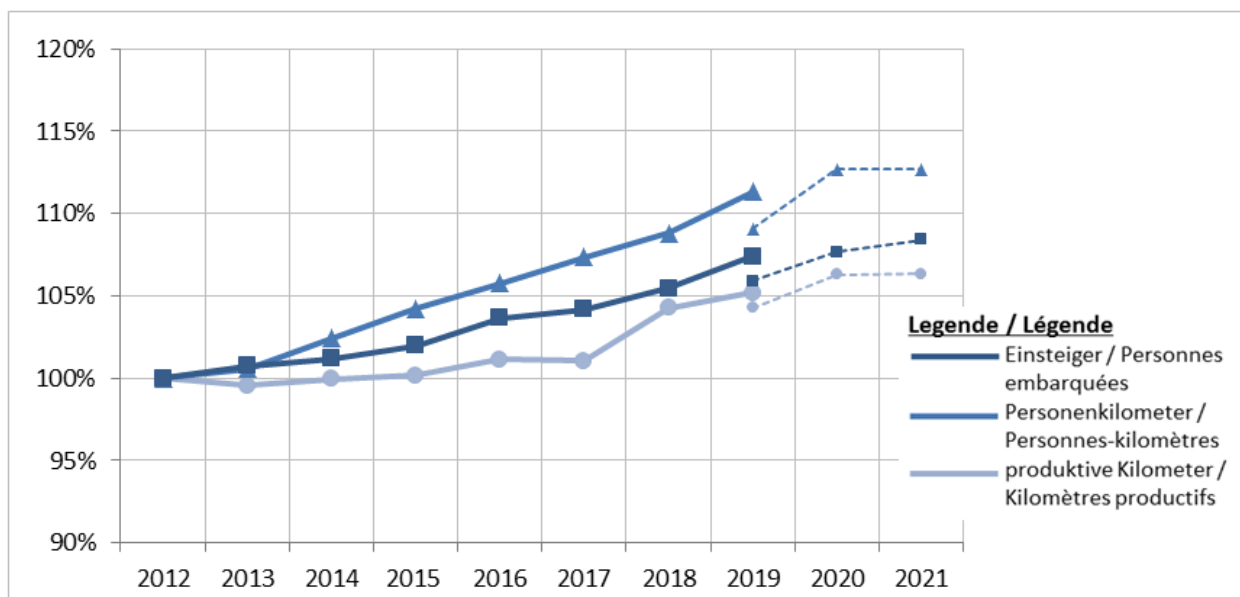


Abbildung 10: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Ein Vergleich der Regionen zeigt, dass die Nachfrage (Einsteiger) in allen Regionen zugenommen hat (vgl. Abbildung 11). Am stärksten war diese mit bis gegen 20 Prozent (2019 verglichen mit 2015) in der Region Oberland Ost, gefolgt mit rund 12 Prozent in der Region Oberaargau. In den Regionen Biel - Seeland - Berner Jura, Emmental, Bern-Mittelland und Oberland West war die Zunahme mit rund fünf bis sieben Prozent etwas geringer.

Der Vergleich zwischen den erhobenen IST-Zahlen (im Diagramm mit vollem Strich dargestellt) und der von den Transportunternehmen geschätzten Planzahlen (gestrichelt) illustriert insbesondere im östlichen Oberland die unerwartet starke Nachfrageentwicklung.

In der Region Oberland Ost weisen die starken Nachfragezunahmen auf den stetig wachsenden Freizeitverkehr und den stark boomenden Tourismusverkehr der letzten Jahre hin. Im Oberaargau wird die Nachfrage wesentlich durch die nachfragestarken und langen Linien Biel – Solothurn – Olten und Langenthal – Olten – Brugg - Baden beeinflusst. Die positive Nachfrageentwicklung ist in den Linien innerhalb des Oberaargaus klar vorhanden.

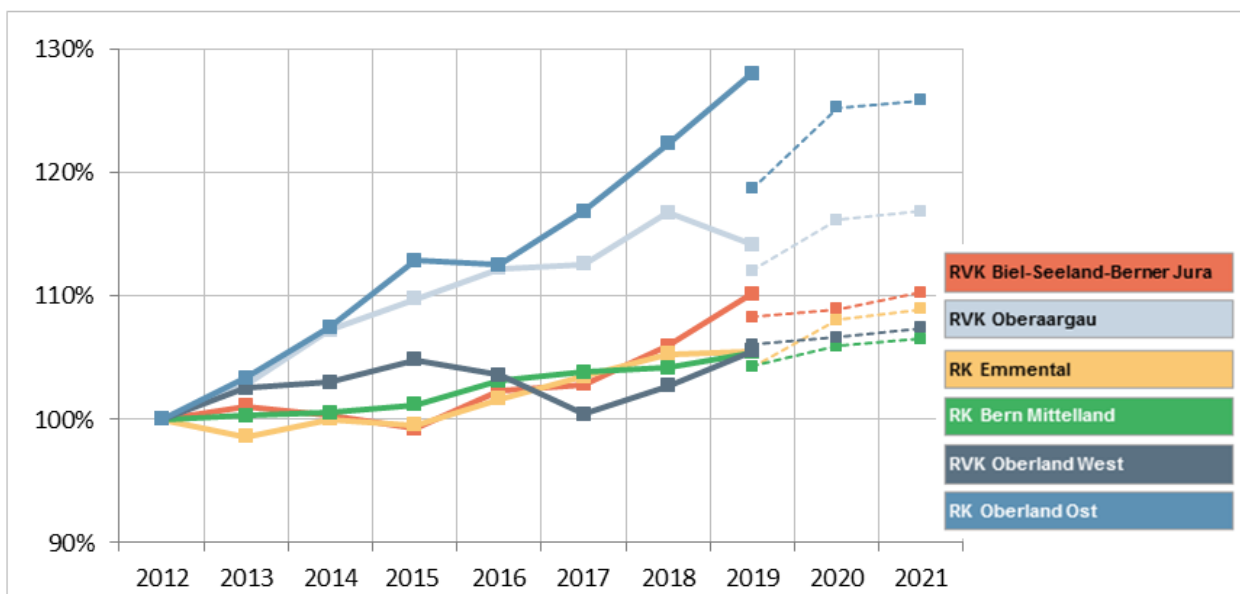


Abbildung 11: Entwicklung der Einsteiger beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den verschiedenen Regionen des Kantons Bern (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

4.3.1 S-Bahn Bern

Angebot

Das Angebot der S-Bahn Bern wurde in den letzten Jahren leicht erweitert: Die S2 und die S1 zwischen Bern und Fribourg verkehren auch abends halbstündlich, die S6 verkehrt täglich durchgehend im Halbstundentakt und die S31 in den Hauptverkehrszeiten bis Biel/Bienne. Mit der Inbetriebnahme des neuen Doppelspurtunnels Rosshäusern – Mauss Ende 2018 hält die S5 neu in Rosshäusern und die S52 in Stöckacker. Gleichzeitig wurde der Halt Ferenbalm–Gurbrü aufgehoben.

Im Zusammenhang mit Infrastrukturausbauten war das Angebot der S-Bahn Bern auf verschiedenen Linien in den letzten Jahren eingeschränkt. Stark betroffen war insbesondere die S3, welche aufgrund von Bauarbeiten im Raum Wankdorf, in Zollikofen und zwischen Weissenbühl und Kehrsatz immer wieder nicht verkehren konnte. Die S31 verkehrt in der Nebenverkehrszeit 2019 und 2020 zwischen Weissenbühl und Belp nicht. Die S2 ist wegen der Totalsanierung der Sensetalbahn während dem ganzen Jahr 2020 zwischen Flamatt und Laupen eingestellt. Aufgrund von Bauverzögerungen wird die Strecke erst Anfang April 2021 wieder befahren werden können. Andere S-Bahnen waren von Sperrungen bis zu 7 Wochen betroffen (2020 Langnau – Trubschachen). Zudem kann die S2 aufgrund der Bauarbeiten im Raum Bern Wylerfeld seit 2016 Tägertschi nur noch stündlich bedienen.

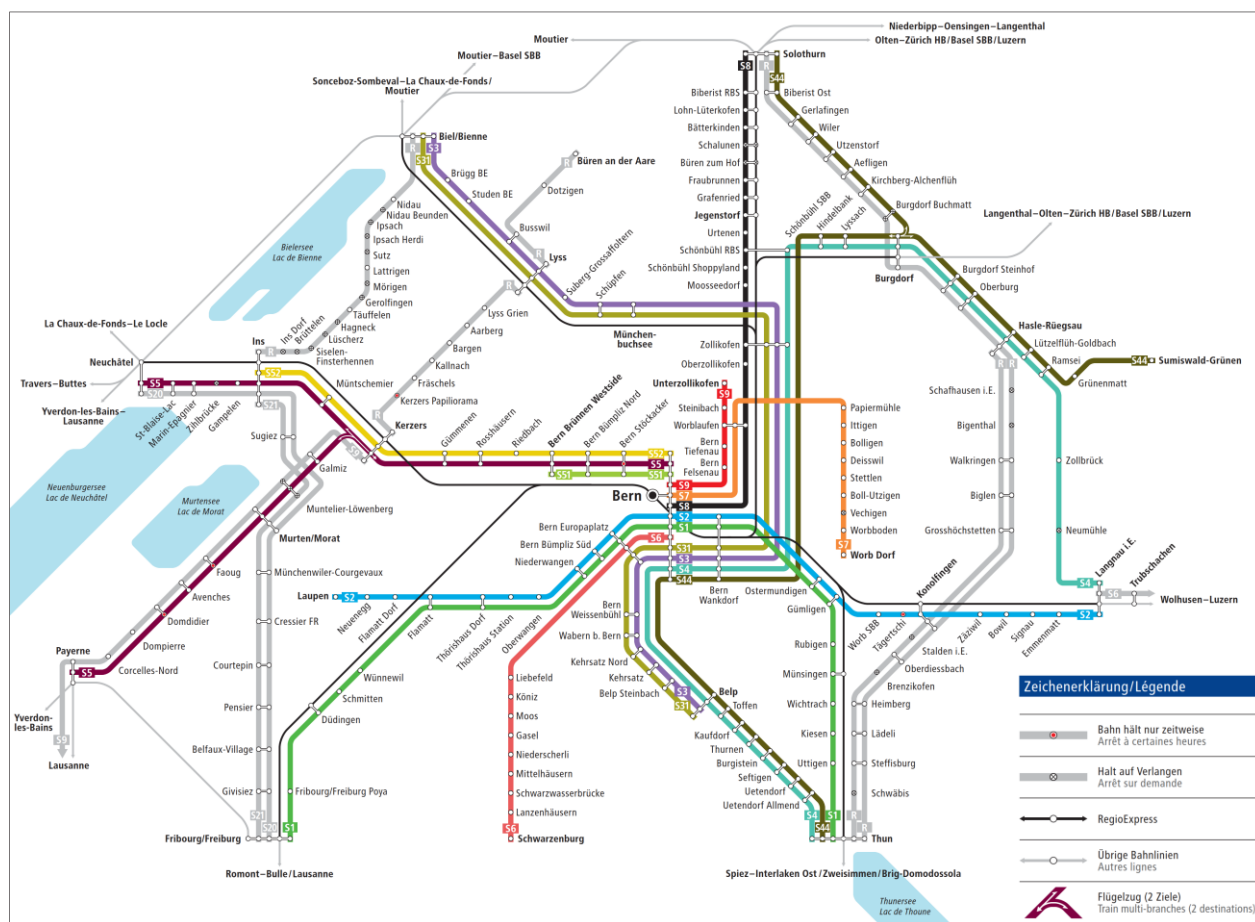


Abbildung 12: Liniennetz S-Bahn Bern 2020

Rollmaterial

Als Ersatz für die "Mandarinli-Züge" hat der RBS ab Ende 2018 die neuen "Worbla-Züge" in Betrieb genommen. Die Züge werden auf den Linien S7 und S9 eingesetzt. Um einen schnellen Fahrgastwechsel zu ermöglichen weisen die Züge viele gleichmässig verteilte Türen und einen grosszügig bemessenen Stehplatzbereich auf.

Als Ersatz für die veralteten Züge (EW III und die RBDe-Züge) beschaffen die BLS neue 100 Meter lange Triebzüge für den Einsatz auf RE- und S-Bahnlinien. Nach einer öffentlichen Ausschreibung wurde der Auftrag an die Firma Stadler vergeben. Die Züge sind in Produktion und die ersten RE-Kompositionen werden im Sommer 2021 den Fahrgastbetrieb aufnehmen, die S-Bahnzüge voraussichtlich im Sommer 2023. Die RE und S-Bahnzüge unterscheiden sich insbesondere bezüglich der Anzahl Türen: Während die RE-Kompositionen eine Türe pro Wagenkasten aufweisen werden, haben die S-Bahnfahrzeuge zwei Türen pro Wagenkasten, was bei stark frequentierten Haltestellen einen rascheren Fahrgastwechsel ermöglicht und so hilft Verspätungen zu reduzieren.

Unterhalt

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. Leider sind keine geeigneten Industriegebiete vorhanden. Die Standortsuche war daher für beide Unternehmen eine grosse Herausforderung, da Projekte für neue Werkstätten an allen potenziellen Standorten auf eine grosse lokale Opposition stiessen. In aufwändigen Prozessen konnten Standorte definiert werden. Mit der Festsetzung des Standortes für "Chliforst Nord" im Sachplan Verkehr durch den Bundesrat und des Standortes "Leimgrube" in Bätterkinden im kantonalen Richtplan durch den Regierungsrat sind die Standorte festgelegt.

4.3.2 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

Bahnlinien

Auf der CJ-Linie La Chaux-de-Fonds – Saignelégier wurde 2020 zur Hauptverkehrszeit der Halbstundentakt eingeführt. Davon profitiert im Kanton Bern die Gemeinde La Ferrière.

Die bisher durch die Gemeinde finanzierten Zusatzangebote zwischen Tramelan und Tavannes wurden ins Grundangebot übernommen.

Ins wird seit 2018 auch von der S21 angefahren, was von Ins aus in Richtung Fribourg – Murten den Halbstundentakt ergibt.

Zudem wurden die Halbstundentakte zwischen Täuffelen und Ins sowie Lyss und Büren zeitlich leicht ausgedehnt.

Auf der Linie Solothurn – Biel wurde der Halbstundentakt auch am Sonntag eingeführt sowie abends bis 23 Uhr verlängert.

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

Buslinien des Regionalverkehrs

Die Linie 20.535 Ins – Avenches wird neu durch den Kanton Bern mitbestellt, was die Bedienung von Witzwil ermöglichte.

Zudem wurden neue Buskonzepte im Bucheggberg, am Plateau de Diesse, zwischen Biel und Lyss sowie zwischen Tramelan und St-Imier eingeführt.

Die versuchsweise eingeführte Linie Lengnau-Bözingenfeld ist ein Erfolg und konnte ins Grundangebot überführt werden. Die Verbindung von Lengnau nach Orpund wird mangels genügender Nachfrage im Dezember 2020 eingestellt. Die ebenfalls versuchsweise eingeführte Linie Lyss – Bellmund ist erfreulich gut angelaufen. Der Versuchsbetrieb läuft noch bis Ende 2021 (vgl. Kap. 6.6.2).

Weiter erfolgten punktuelle Ausbauten zwischen Biel und Aarberg, Seedorf und Lyss sowie im Raum La Courtine, wo das vormalige Rufbusangebot am Wochenende durch ein festes Fahrplanangebot ersetzt wurde. An diversen weiteren Orten (Gals, Aarberg, Lengnau) konnten bisher durch die Gemeinde finanzierte Zusatzangebote durch den Kanton übernommen werden.

Buslinien des Ortsverkehrs

In der Agglomeration wurde das "Buskonzept 2020" in zwei Etappen umgesetzt: Eine 1. Etappe Ende 2017, die 2. Etappe Ende 2020. Mit dem neuen Buskonzept wurden mehrere Linienführungen verändert und neue Durchbindungen eingeführt und das Angebot verbessert. Die mit der Eröffnung des Ostastes der A5 im Herbst 2017 neu eingeführte Linien Brugg – Bözingenfeld wurde ins Grundangebot übernommen.

Der Versuchsbetrieb des Ortobusses in St-Imier wurde 2019 eingeführt. Wegen der Coronapandemie ist derzeit nicht abschätzbar, ob eine definitive Einführung gerechtfertigt ist. Die Linie soll daher vorläufig als Versuchsbetrieb weitergeführt werden. Mit Inbetriebnahme der Bahnhaltestelle St-Imier la Cléf wird der ESP St-Imier La Cléf durch die Bahn erschlossen und der Ortsbus muss neu beurteilt werden.

4.3.3 RVK Oberaargau

Bahnlinien

Auf der Linie Solothurn – Niederbipp – Langenthal konnte von Montag bis Samstag der durchgehende Halbstundentakt eingeführt werden.

Ebenso wurde das Angebot auf der S-Bahn von Langenthal nach Olten Montag bis Freitag auf den durchgehenden Halbstundentakt verdichtet.

Im Dezember 2020 wird der Halbstundentakt zudem auch am Wochenende eingeführt.

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

Buslinien

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe wurde das Angebot auf der Buslinie 40.051 im Abschnitt Langenthal – Herzogenbuchsee zu den Hauptverkehrszeiten auf einen Viertelstundentakt verdichtet. Die Nachfrageentwicklung ist positiv.

Die bislang nur zwischen Solothurn und Aeschi SO verkehrenden Zusatzkurse der BSU-Linie 7 wurden in den Hauptverkehrszeiten nach Herzogenbuchsee verlängert. Dadurch bestehen nun gute Anschlüsse auch in Richtung Langenthal und Olten.

4.3.4 RK Emmental

Bahnlinien

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

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

Buslinien

Bei den Buslinien des oberen und mittleren Emmentals blieb das Angebot mit Ausnahme des neu eingeführten Bürgerbusses 30.473 der Gemeinde Rüderswil in den letzten Jahren grösstenteils unverändert. Gleichzeitig muss eine weitgehend stagnierende Nachfrage verzeichnet werden.

Im Raum Burgdorf hat die Nachfrage auf diversen Buslinien zugenommen. Dies trifft insbesondere auf die verdichtete und verlängerte Buslinie 30.467 Burgdorf – Kirchberg – Aeßlingen zu. Der Versuchsbetrieb (Linienverlängerung) erreicht die geforderten Nachfragewerte bereits im ersten Betriebsjahr beinahe.

Die neu konzipierte Linie 884 Bätterkinden – Utzenstorf – Koppigen, verkehrt seit der Aufhebung der Linie 881 morgens, mittags und abends im Halbstundentakt. Die Nachfrage hat sich deutlich erhöht.

4.3.5 RK Bern-Mittelland

Bahnlinien

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

Seit Fahrplan 2020 verkehrt der RE Bern – Solothurn täglich im Halbstundentakt bis Betriebsschluss (RE durchgehend bis Mitternacht anstelle der bisherigen abendlichen Verlängerung der S8 nach Solothurn).

Tramlinien

Die Tramlinie 9 wird seit August 2019 in der HVZ am Morgen und Abend zur Bewältigung des Mehrverkehrs aufgrund des neuen Bundesverwaltungsentrums beim Guisanplatz mit Bussen verdichtet. Die Zusatzbusse verkehren am Morgen zwischen Bahnhof Bern und Guisanplatz, am Abend zwischen Guisanplatz und Zytglogge.

Per Fahrplan 2018 wurde auf allen Tramlinien das Spätangebot am Wochenende um ca. 1h verlängert, um die letzten Zugsankünfte um ca. 1h abzunehmen. Das Angebot des Moonliners wurde in den entsprechenden Korridoren angepasst.

Buslinien des Regionalverkehrs

Ende 2015 führte der Kanton Freiburg eine neue Linie Murten – Courlevon – Courtepin ein (Linie 20.546), die auch die bernische Gemeinde Münchenwiler tangiert. Seit 2018 bestellt der Kanton Bern diese Linie mit.

Die bisher eigenständige Linie zwischen Belp Bhf. und Bern Flughafen wurde per Fahrplan 2018 in die Linie 160 integriert. Am anderen Ende der Linie 160 wurde das Angebot auf dem Abschnitt Münsingen - Konolfingen zum durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut.

Die Buslinien 165 (Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf), 166 (Wichtrach – Kirchdorf – Gerzensee – Kaufdorf) und 167 (Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach) werden seit Fahrplan 2020 neu von Bernmobil betrieben. In diesem Zusammenhang wurde auch das Angebot der beiden erstgenannten Linien leicht verändert.

Der per Fahrplan 2019 versuchsweise eingeführte Bürgerbus Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf (Linie 168) verkehrt Montag - Freitag am Morgen, Mittag und Abend. Er ist erfreulich gut angelaufen. Der Versuchsbetrieb läuft noch bis Ende 2021 (vgl. Kap. 6.6.2).

Das Angebot Thurnen – Riggisberg wird seit Fahrplan 2018 als eigenständige Linie 320 betrieben (vorher Bestandteil der Linie 321).

Die Linie 551 Gümmenen – Gurbrü – Ferenbalm – Biberen – Gümmenen wurde per Fahrplan 2019 neu geschaffen, als Ersatz für die aufgehobene Bahnhaltstelle Ferenbalm Gurbrü. Die Linie 551 verkehrt Montag - Freitag stündlich und am Sonntag alle 2 Stunden, mit in Abhängigkeit der Lastrichtung wechselnder Fahrtrichtung. Sowohl Auslastung als auch Kostendeckungsgrad verfehlen die Minimalvorgabe noch deutlich.

Die Linie 613 Schwarzenburg – Albligen wurde per Fahrplan 2018 wegen ungenügender Nachfrage und Kostendeckungsgrad aufgehoben. Albligen ist weiterhin durch die Linie 131 (Flamatt – Albligen) an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Auf den Linien 791 und 793 (Worb – Walkringen resp. Worb – Grosshöchstetten) wurde per Fahrplan 2018 das Abendangebot ausgebaut.

Ausser den erwähnten Angebotsänderungen wurden im Rahmen des Bestellprozesses auf diversen Linien punktuelle Anpassungen vorgenommen wie beispielsweise das Schliessen von einzelnen Taktlücken, leichtes Ausdehnen der Betriebszeiten oder Anpassungen der Abfahrtszeiten.

Buslinien des Ortsverkehrs

Die Linie 10 erreichte trotz bereits dichtem Fahrplan die Kapazitätsgrenze, weshalb die Linie per Fahrplan 2020 weiter verdichtet wurde: In den Spitzenzeiten verkehren die Grundkurse Köniz Schliern –

Ostermundigen Rüti im 5'-Takt und die Verdichtungskurse zwischen Köniz Schloss - Ostermundigen Wegmühlegässli ebenfalls im 5'-Takt. Somit verkehren im überlagerten Abschnitt 24 Kurse pro Stunde und Richtung.

Per Fahrplan 2020 wurden die Trolleybusse in Bern neu verknüpft: Die mit Doppelgelenkbussen betriebene Linie 20 verkehrt neu ab dem Bahnhof Wankdorf via Bahnhof Bern in die Länggasse und ermöglicht so die Erhöhung der Transportkapazitäten. Der Ast Zentrum Paul Klee der Linie 12 wird neu via Insel nach Holligen durchgebunden und die Linie 11 verkehrt neu nur noch zwischen Neufeld P&R und dem Bahnhof. Die Neuverknüpfung führte teilweise zu Anpassungen der Kursintervalle auf diesen Linien. Die Verdichtungskurse auf dem Wylerast der Linie 20 verkehren neu als separate Linie 18 (Bern Bhf. – Wyleregg).

Die Linie 17 Bern Bhf. – Köniz Weiermatt wird seit Fahrplan 2019 im Rahmen eines Pilotbetriebs mit Elektrobussen betrieben, das Laden erfolgt an der Endstation in Köniz.

Die Linie 29 wurde in den letzten Jahren neu konzipiert: die bisherigen Verdichtungskurse werden seit Fahrplan 2019 als neue Linie 22 mit gestreckter und somit beschleunigter Linienführung angeboten (im Halbstundentakt). Seit Fahrplan 2021 verkehren die Kurse der Linie 29 über das neue Quartier Ried bei Niederwangen.

Die Linie 31 (Europaplatz – Niederwangen Erle) wurde mangels erforderlicher Auslastung in die Angebotsstufe 3 zurückgestuft und die Anzahl Kurse leicht reduziert.

Im Dezember 2018 wurden zwei neue Linien versuchsweise eingeführt (siehe auch Kap. 6.9.4):

- Die Verlängerung der Linie 22 zwischen Niederwangen Riedmoosbrücke und Brünen Westside verkehrt Montag - Samstag alle 30 Minuten. Der Versuchsbetrieb verzeichnete bereits im ersten Betriebsjahr eine erfreuliche Nachfrage. Der Versuchsbetrieb läuft noch bis Dezember 2021.
- Die Verlängerung der Linie 31 ab Europaplatz (bestehende Linie) via Eigerplatz bis Brunnadernstrasse verkehrt Montag - Freitag alle 15 Minuten. Die Nachfrage hat im ersten Betriebsjahr den erforderlichen Minimalwert noch nicht erreicht. Der Versuchsbetrieb läuft noch bis Dezember 2021.

Die Münsinger Ortsbuslinien 161, 162 und 163 werden seit Fahrplan 2020 neu von Bernmobil betrieben. In diesem Zusammenhang wurde auch das Angebot dieser Linien leicht verändert.

Die Belper Ortsbuslinien 331 und 332 mussten aufgrund ungenügender Auslastung in die Angebotsstufe 2 zurückgestuft und das Angebot leicht reduziert werden.

Per Fahrplan 2018 wurde auf gewissen Buslinien (im Ortsverkehr: Linien 10, 11, 12, 17, 19, 20 und 30) das Spätangebot am Wochenende um ca. 1h verlängert, um die letzten Zugsankünfte um ca. 1h abzunehmen. Die Fahrpläne des Moonliners in den entsprechenden Korridoren wurden angepasst.

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

4.3.6 RVK Oberland-West

Bahnlinien

Die in Thun endenden Bahnlinien S1 (Fribourg – Thun) und S4 / S44 (Bern – Thun) werden in Kapitel 4.3.1 behandelt.

Auf der Linie 120 Montreux – Zweisimmen (und weiter nach Spiez und Interlaken) hat sich die ursprünglich für 2019 vorgesehene Inbetriebnahme des "GoldenPassExpress" aufgrund der technischen Komplexität der neuen Fahrzeuge verzögert. Unabhängig davon verkehren die Regionalzüge der MOB zwischen Montreux und Zweisimmen ab dem Fahrplanwechsel Ende 2020 ganztags im Stundentakt.

Auf der Linie 310 Spiez – Interlaken Ost verkehren ab Dezember 2020 keine Regionalzüge mehr.

Auf der Linie 330 Spiez – Frutigen verkehren seit Dezember 2019 zwei zusätzliche Kurspaare.

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

Buslinien des Regionalverkehrs

Ebenso wurde wegen der hohen Nachfrage das Angebot auf der Linie 31.031 Thun – Goldwil – Heilighenschwendli zum durchgehenden Halbstundentakt erweitert.

Im Zusammenhang mit der Umstellung des Regionalverkehrs von Bahn auf Bus zwischen Spiez und Interlaken ist die Buslinie 31.065 Spiez – Faulensee in die neue Linie 31.060 Spiez – Interlaken integriert worden (vgl. dazu auch Kapitel 4.3.7).

Zudem wurde nach dem vollständigen Wegfall der beiden Bahnhaltstellen Weissenbach und Grubenwald die neue Buslinie 31.270 Boltigen – Zweisimmen als Ersatzangebot in Betrieb genommen. Das Angebot umfasst acht Kurspaare pro Tag und wird mit einem Kleinbus betrieben.

Buslinien des Ortsverkehrs

In der Stadt Thun ist das Abendangebot verbessert worden. So verkehren seit Dezember 2017 alle Stadtbuslinien bis mindestens um 21:30 Uhr (Mo - Sa) im Viertelstundentakt, die Linien 1, 2 und 5 gar bis Mitternacht. Zudem wurde per Dezember 2018 auf der Linie 31.004 Lerchenfeld tagsüber der 10'-Takt (bisher Viertelstundentakt) eingeführt.

Seit Dezember 2017 verkehren die Busse der Linie 31.003 ab Steffisburg, alte Bernstrasse bis Heimberg, Dornhalde im Halbstundentakt (Mo - Sa) im Rahmen des kantonalen Grundangebotes.

4.3.7 RK Oberland-Ost

Bahnlinien

Auf der Linie 310 Spiez – Interlaken Ost verkehren ab Dezember 2020 keine Regionalzüge mehr. Damit zwischen Bern und dem östlichen Berner Oberland weiterhin halbstündliche Verbindungen bestehen, verkehren ergänzend zu den Fernverkehrszügen zweistündlich Züge von Spiez nach Interlaken Ost mit Halt in Interlaken West.

Bei der Zentralbahn (zb) und der BOB hat sich die Nachfrage auch dank der grossen Beliebtheit bei asiatischen Gästen in den letzten Jahren rasant entwickelt. Bei der zb verkehren in der Sommersaison mehrfach täglich Zusatzzüge. Die Züge von Interlaken in die Lüscherntäler nach Grindelwald und Lauterbrunnen fahren seit Dezember 2018 tagsüber ganzjährig im Halbstundentakt.

Buslinien

Ab Dezember 2020 werden Leissigen und Därligen mit der neuen Buslinie 31.060 bedient. Die Linie führt von Spiez via Interlaken West nach Interlaken Ost. In den Hauptverkehrszeiten fahren die Busse zwischen Spiez und Interlaken West halbstündlich. Einzelne Kurse werden direkt zu den Schulstandorten in Interlaken verlängert, so dass die Schülerbedürfnisse optimal abgedeckt werden können.

Gleichzeitig mit der Einführung des Halbstundentakts der BOB, wurde auch die Buslinie von Lauterbrunnen nach Stechelberg ganzjährig zum Halbstundentakt verdichtet. Die Buslinie hat eine wichtige Funktion als Zubringer zur Schilthornbahn, die Frequenzen haben sind deutlich erhöht.

Der Erfolg von Interlaken als touristisches Zentrum mit stetig steigenden Gästezahlen wirkt sich auch die Buslinien auf dem Bodeli aus. Das Angebot wurde punktuell erweitert. Auf der Linie 31.101 Interlaken - Beatenberg haben sich die saisonalen Verdichtungskurse wie auch der durchgehende Stundentakt bis Betriebsschluss bewährt.

Im Raum Brienz – Oberhasli blieb das Angebot weitgehend unverändert.

4.4 Entwicklung der ÖV-Abgeltungen 2014 -2021

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2018-2021 konnten verschiedene Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Zwischen 2014 bis 2021 erfolgt ein Angebotsausbau von insgesamt rund 10%. Gemäss Offerten 2021 (erstellt vor der Corona-Pandemie) wurde im gleichen Zeitraum eine Ertragssteigerung von 13% erwartet. Trotz grösseren Rollmaterialbeschaffungen entwickelten sich die Kosten (+7%) weniger stark als das Angebot (+10%).

Die ungedeckten Kosten konnten zwischen 2014 (IST) und 2021 (PLAN) stabil gehalten werden. Die gute Nachfrageentwicklung (+12%) und entsprechend höhere Erträge (+14%) führen zwischen 2014 und 2021 zu einem Rückgang der ungedeckten Kosten pro Personenkilometer um rund 11% (vgl. Abbildung 13).

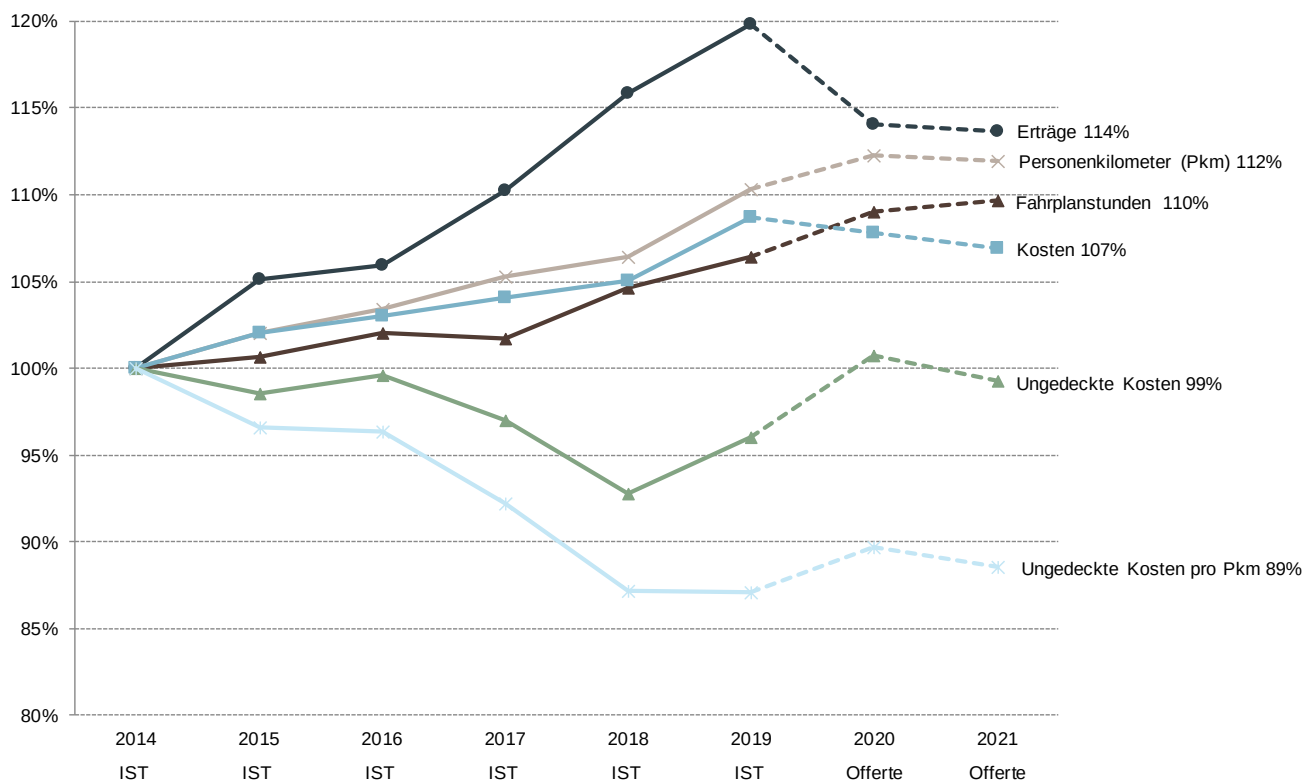


Abbildung 13: Entwicklung Eckwerte bestellter abgeltungsberechtigter Personenverkehr
(Basis 2014-2019 IST-Zahlen, 2020-2021 Offertwerte; Einsteiger, Pkm und finanzielle Werte bei interkantonalen Linien vollständig berücksichtigt).

Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr

In den vergangenen Jahren führte die positive Nachfrageentwicklung zu deutlich Ertragssteigerungen. Zudem konnten die Unternehmen ihre Produktivität verbessern. Dies führte zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrads.

Die Berechnung basiert auf den abgeschlossenen Angebotsvereinbarungen der entsprechenden Fahrplanjahre.

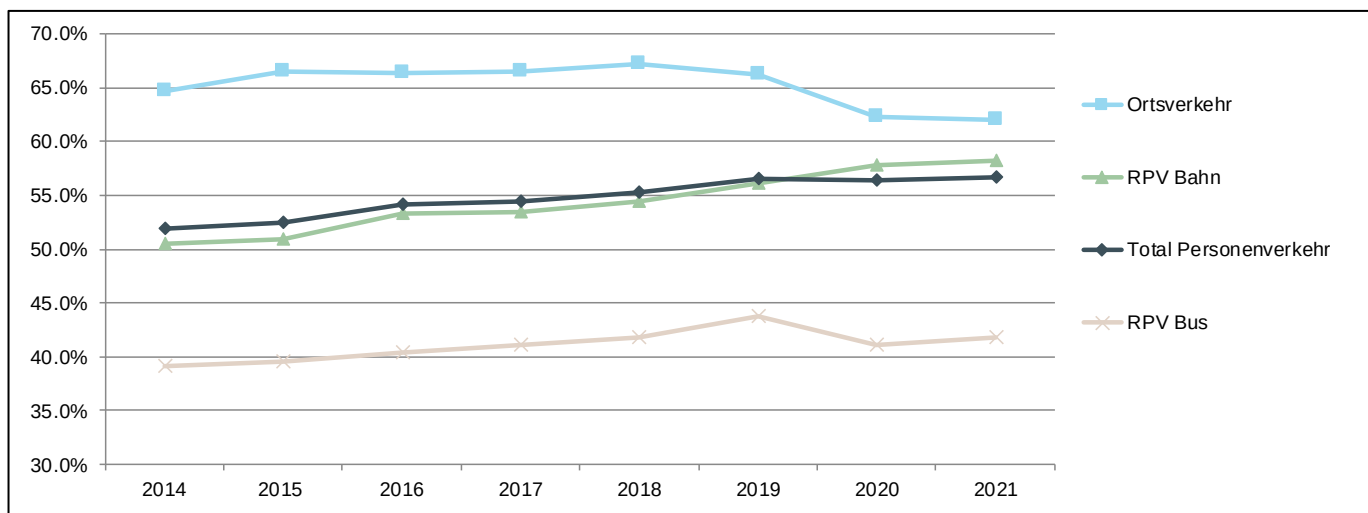


Abbildung 14: Entwicklung Kostendeckungsgrade im Personenverkehr
(Basis: Offertzahlen 2014 - 2021; alle vom Kanton Bern mitbestellte Linien)

Gemäss Offertzahlen 2021 wird im Personenverkehr eine durchschnittliche Kostendeckung von knapp 57% erwartet. Zur Entwicklung der Kostendeckungsgrade in den letzten Jahren:

- 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.
- 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. Die Nachfrage auf den Bahnlinien ist in den vergangenen Jahren stärker gewachsen als im Ortsverkehr. Die periodische Anpassung des Einnahmenverteilungsschlüssels Libero führte deshalb im 2020 zu einer Verschiebung der Ertragsanteile zugunsten der RPV Bahnlinien und damit zu einer spürbaren Verbesserung des Kostendeckungsgrades.
- Ortsverkehr:
Den höchsten Kostendeckungsgrad weist der Ortsverkehr mit über 60% aus. Dieser hat sich auf 2020 verschlechtert. Dies aufgrund der oben erwähnten Aktualisierung des Einnahmenverteilungsschlüssels im Libero. Diese führte auf 2020 zu einer Ertragsverschiebung von Ortsverkehrslinien (primär Linien von Bernmobil) zu RPV-Bahnlinien (primär Bahnlinien der BLS).

Abgeltungen und Investitionsbeiträge für den öffentlichen Verkehr 2018-2021

		AGB 2018 - 2021			
		Fp-Jahr 2018 AV/LV	Fp-Jahr 2019 AV/LV	Fp-Jahr 2020 prov.	Fp-Jahr 2021 prov.
1) Abgeltungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr	Mio. CHF	372.8	369.2	374.6	373.8
2) Abgeltungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen	Mio. CHF	25.5	25.1	11.0	11.0
3) Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.1	1.1	1.0	1.0
4) Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.8	0.6	0.8	0.6
5) Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	400.1	396.0	387.4	386.5
6) ./. Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-153.5	-149.4	-148.6	-147.0
7) Total Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	246.6	246.6	238.8	239.4
8) Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	7.7	8.2	10.7	10.1
9) Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	254.3	254.8	249.5	249.6
Veränderung zu Vorjahr		0.4%	0.2%	-2.1%	0.0%
10) Pauschalbeitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	Mio. CHF	80.4	84.4	82.8	80.8
11) Investitionsausgaben (à-fonds-perdu)	Mio. CHF	19.8	6.4	15.9	22.6
12) Investitionsausgaben (bedingt rückzahlbar & rückzahlbar)	Mio. CHF	34.3	56.5	59.8	54.3
13) Gesamttotal Investitionsbeiträge	Mio. CHF	134.5	147.3	158.5	157.8
Veränderung zu Vorjahr		1.4%	9.5%	7.5%	-0.4%
14) ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton Bern	Mio. CHF	388.8	402.1	407.9	407.3
Veränderung zu Vorjahr		0.8%	3.4%	1.4%	-0.1%
15) A.o. Abgeltungen Covid-19 (Schätzung 09.2020)	Mio. CHF			69.0	37.5
16) ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton inkl. Covid-19	Mio. CHF	388.8	402.1	476.9	444.8
Veränderung zu Vorjahr		0.8%	3.4%	18.6%	-6.7%
davon zulasten Erfolgsrechnung	Mio. CHF	354.5	345.6	417.1	390.5
davon zulasten Investitionsrechnung	Mio. CHF	34.3	56.5	59.8	54.3

AV/LV = Werte gemäss den mit den TU abgeschlossenen Angebots-/Leistungsvereinbarungen

prov. = provisorische Werte gemäss TU-Offerten 2020/2021; Stand 01.09.2020

PLAN = gemäss kantonalem Finanzplan 2022-2024 und Abschätzung 2025

Tabelle 4: Entwicklung der ÖV-Gesamtabgeltungen des Kantons Bern 2018-2021 (inkl. Corona-Sonderausgaben 2020/2021; Bruttoausgaben, davon 2/3 zulasten Kanton und 1/3 zulasten der bernischen Gemeinden)

Die Veränderungen im Detail:

Zu Ziffer 1 "Abgeltungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr"

Im Regional- und Ortsverkehr wirken sich folgende Sachverhalte abgeltungsmindernd (-), respektive abgeltungssteigernd (+) auf die Abgeltungsentwicklung 2018-2021 aus:

- (+) Investitionsfolgekosten (insb. Abschreibungen) für neues Rollmaterial und neue Betriebsanlagen
- (-) Sehr erfreuliche Entwicklung der Verkehrserträge
- (+) Wegfall der Direktabgeltung an den Tarifverbund Libero führt zu tieferen Verkehrserträgen.
- (+) RE Biel - La Chaux-de-Fonds ab Fahrplan 2020 vollständig Regionalverkehr (bisher hälftig Fernverkehr)
- (-) Trassenpreise: Senkung des Trassenpreises ab 2021
- (-) Übergang der RE-Linie Bern - Neuenburg vom Regional- zum Fernverkehr ab dem Fahrplan 2021

Zu Ziffer 2 "Abgeltungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen"

Mit dem Wegfall der direkten Abgeltungen an die Tarifverbünde Libero und BeoAbo ab 2020 sinken die Ausgaben auf dieser Position. Die Abgeltung von Ertragsausfällen an den Fernverkehr erhöht sich gemäss geltender Vereinbarung mit den SBB wegen des ab 2020 erweiterten Libero-Geltungsbereichs (Integration TV BeoAbo in den Libero).

Zu Ziffer 6 "Anteil Bund Regionalverkehr"

Der Bund beteiligt sich seit 2020 neu mit 54 % (bisher 53 %) an den Regionalverkehrsabgeltungen des Kantons Bern. Die prozentuale Mitfinanzierung des Bundes wird jeweils über eine Fixierung des Bundesbeitrags plafoniert. Diese sogenannte Kantonsquote legt den Gesamtumfang der gemeinsam bestellten RPV-Angebote fest, die der Bund pro Kanton mitfinanziert. Die Bestellung aller vom Bund und Kanton Bern gemeinsam bestellten Angebote kann vollumfänglich im Rahmen der zugesicherten Kantonsquote erfolgen.

Zu Ziffer 8 "Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr"

Aufgrund getätigter Investitionen in das Tramnetz steigen die Abschreibungen an. Gegenüber den Vorjahren sind für 2020/2021 mehr Unterhaltsarbeiten geplant. Dies führt zu höheren ungedeckten Kosten.

Zu Ziffer 10 "Beitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)"

Für die Berechnung des BIF-Beitrags wird jeweils auf das Verkehrsangebot Regionaler Personenverkehr Bahn der Vorjahre abgestellt. Für den BIF-Beitrag 2020 ist das Angebot 2018 massgebend. Während in den vergangenen Jahren verschiedene Kantone grössere Angebotsausbauten realisiert haben, hat das bernische ÖV-Angebot in den letzten Jahren nur leicht zugenommen. Dies führte dazu, dass sich der prozentuale Anteil des Kantons Bern am gesamtschweizerischen RPV-Angebot Bahn verringert hat und damit auch der prozentuale Beitragsanteil des Kantons Bern am gesamten BIF-Beitrag der Kantone. Seit 2019 werden die BIF-Beiträge der Kantone analog dem Bundesanteil neu indexiert. Diese Anpassung führte zu einer Erhöhung des BIF-Beitrags. Es ist aber absehbar, dass sich die BIF-Beiträge der Kantone aufgrund der Covid-19-Krise infolge eines tieferen Bruttoinlandproduktes 2020/2021 reduzieren werden.

Zu Ziffern 11 und 12 "Investitionsausgaben (à-fonds-perdu, bedingt rückzahlbar und rückzahlbar)"

Der Kanton leistet Investitionsbeiträge an Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen, an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs und an Massnahmen zur Umsetzung des BehiG beim Ortsverkehr und beim Rollmaterial. Diese Beiträge erfolgen in der Regel über den kantonalen Investitionsrahmenkredit ÖV. Aktuell sind verschiedene Grossprojekte in Realisierung (u.a. Entflechtung Wylerfeld, Zukunft Bahnhof Bern [neuer RBS-Tiefbahnhof und Zugang Bubenbergr], Sanierung und Erneuerung Adhäsionsbahn Grütschalp – Mürren), die zu einer Erhöhung der Investitionsausgaben geführt haben.

Der Kanton leistet zudem Beiträge an nationale und regionale ÖV-Projekte, die der Bund nicht über den Bahninfrastrukturfonds (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. Auch kann der Kanton ausnahmsweise Beiträge für Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen des touristischen Verkehrs gewähren, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind.

Zu Ziffer 15 "A.o. Abgeltungen Covid-19 (Schätzung 09.2020)"

Der öffentliche Verkehr wurde von den Auswirkungen der Corona-Pandemie massiv getroffen. Mit dem Lock-down brach die Nachfrage zusammen. Trotzdem mussten die Transportunternehmen ein Grundangebot weiterhin aufrechterhalten.

Die fehlenden Verkehrserlöse werden bei vielen Transportunternehmen zu einem negativen Jahresabschluss 2020 führen. Verluste, die nicht über Reserven aufgefangen werden können, werden voraussichtlich mittels einer nachträglichen Abgeltungszahlung durch die Besteller ausgeglichen. Damit soll sichergestellt werden, dass die ÖV-Transportunternehmen nicht in eine finanzielle Schieflage geraten und ihren Betrieb aufrechterhalten können.

Der Kanton Bern rechnet gemäss der aktuellen Finanzplanung (Spur 2) mit zusätzlichen Abgeltungen von brutto CHF 69 Mio. (netto 46 Mio.) im 2020. Auch 2021 werden die Verkehrserträge voraussichtlich immer noch unter dem Vor-Corona-Niveau sein. Entsprechend muss auch für 2021 mit zusätzlichen Abgeltungszahlungen gerechnet werden. In der Finanzplanung sind brutto CHF 38 Mio. (netto 25 Mio.) berücksichtigt. Im 2022 sollte die Pandemie hoffentlich überwunden sein und nur noch geringe Auswirkungen spürbar sein.

4.5 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 Transportunternehmungen aber auch mit andern Kantonen bzw. Verkehrsregionen. Die Erhebung wurde im Kanton Bern in den Jahren 2014 und 2018 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.

QMS RPV / QMS OV

Mit dem QMS RPV 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 der ersten beiden Jahre 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.

Zum QMS Ortsverkehr liegen zurzeit noch keine Ergebnisse vor, da die Erhebungen erst seit Anfang 2020 laufen.

Kundenzufriedenheitsumfrage

In der 2018 zum zweiten Mal durchgeführten Kundenzufriedenheitserhebung wird der öffentliche Verkehr von den Fahrgästen grundsätzlich positiv wahrgenommen. Auf einer Skala von 100 möglichen Punkten wurde er mit 77 Punkten (2014: 76 Punkte) bewertet. Dieser Wert stellt zu vergleichbaren Erhebungen in anderen Regionen eine sehr gute Bewertung dar.

Sehr zufrieden sind die Fahrgäste mit der Fahrweise des Personals von Bahn und Bus. Positiv beurteilt werden auch die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Personals an den Schaltern und in den Fahrzeugen. Sehr gut bewertet werden auch die Informationsmöglichkeiten zum Fahrplan auf den mobilen Geräten. Mit guten Noten werden das Angebot und die Netzqualität sowie die Zuverlässigkeit bewertet. Hier machen sich die kontinuierlichen Verbesserungen des Fahrplans bemerkbar. Am wenigsten zufrieden sind die Kundinnen und Kunden mit der Abwicklung von Beschwerden bzw. den Antworten auf Reklamationen. Verbesserungswünsche bestehen aus Kundensicht auch bei den Sitzgelegenheiten bei den Haltestellen. Kritisch beurteilt wurde zudem das Preis- / Leistungsverhältnis bei den Fahrausweisen.

Bevölkerungsbefragung

Bereits zum siebten Mal seit 2003 hat der Kanton Bern im März 2020 die Bevölkerung zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr befragt. Diese ist weiterhin hoch (vgl. Abbildung 15: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr

(Quelle: Bevölkerungsbefragung 2020)): 47.3 Prozent der Befragten sind sehr zufrieden und 45.9 Prozent eher zufrieden. Für 93,2 Prozent der Befragten (2016: 93,4 Prozent) erfüllen demnach Bahn, Tram und Bus

ihre Bedürfnisse. Nur 5,6 Prozent der Befragten sind eher nicht zufrieden und 0,9 Prozent gar nicht zufrieden.

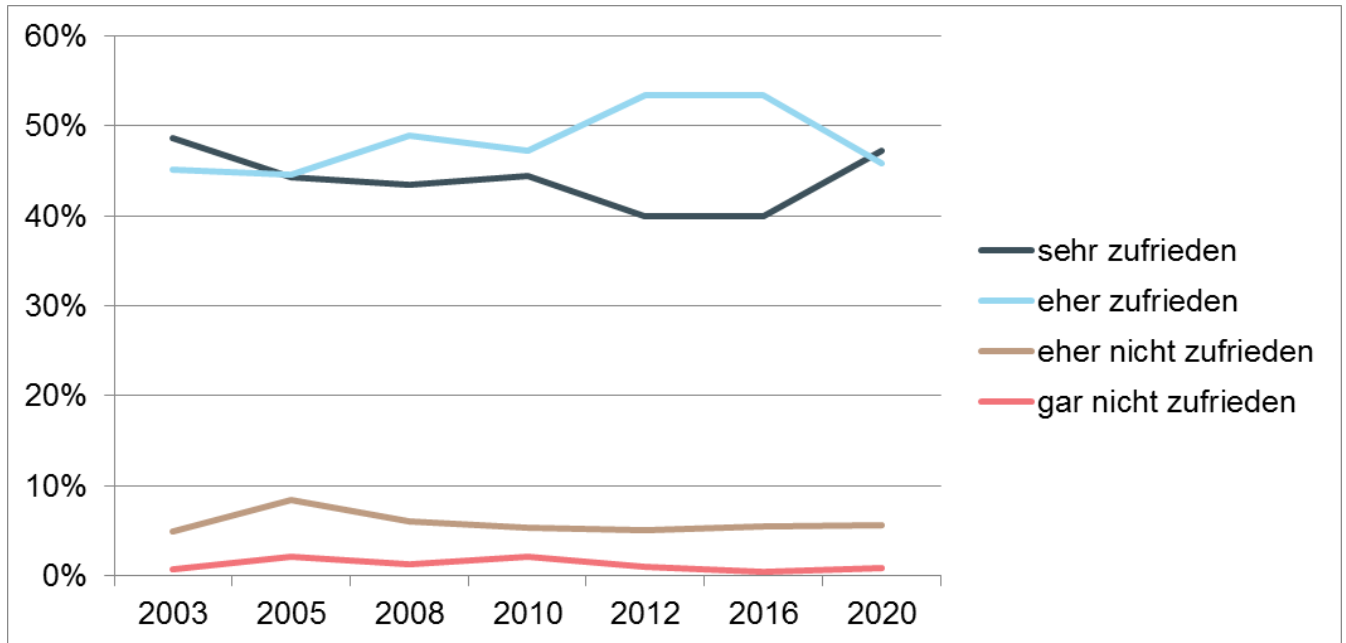


Abbildung 15: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr
(Quelle: Bevölkerungsbefragung 2020)

Bestätigt hat sich die in der Umfrage 2016 festgestellte Abnahme des Bevölkerungsanteils, welcher den ÖV gar nicht nutzen (vgl. Abbildung 16). Es ist ein knappes Viertel und somit 10 Prozentpunkte weniger als bei den Bevölkerungsbefragungen 2003 - 2008. Dieser Personenkreis begründet den Verzicht auf Bahn, Bus und Tram unter anderem mit der Flexibilität und der Unabhängigkeit der individuellen Verkehrsmittel.

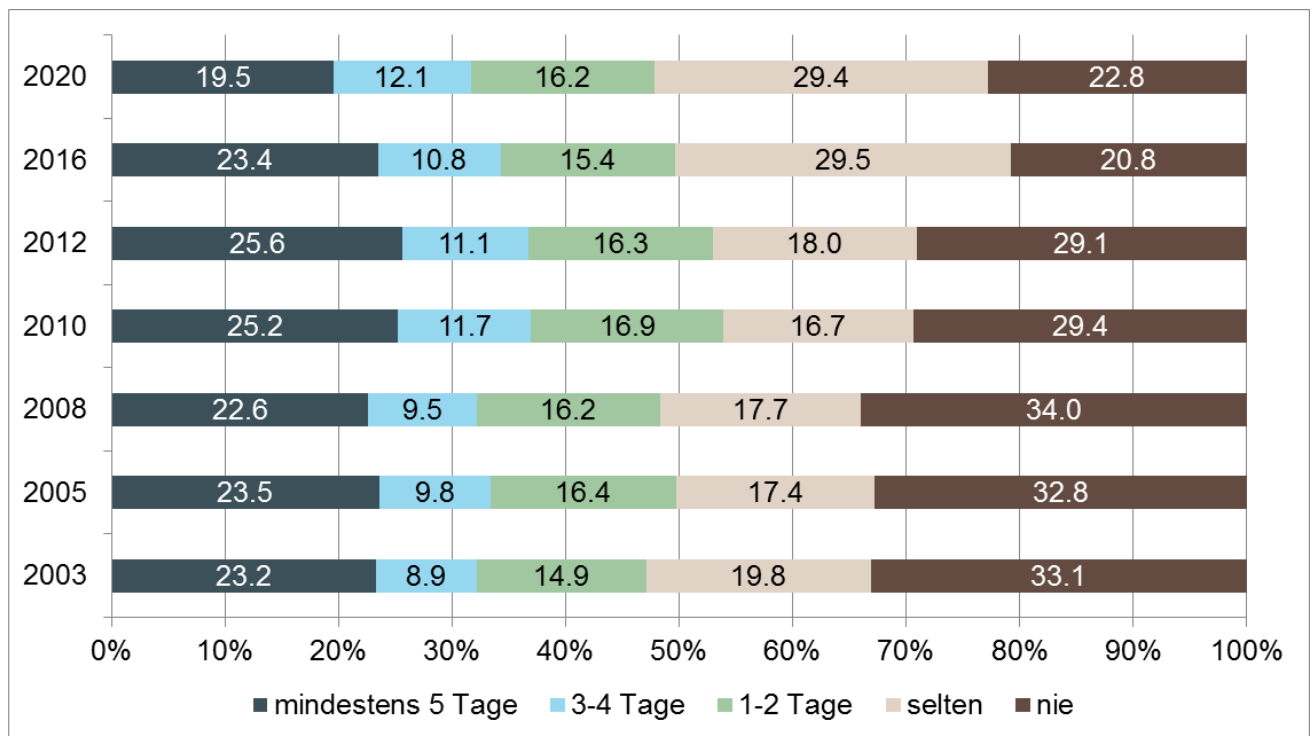


Abbildung 16: Häufigkeit der ÖV-Benützung
(Quelle: Bevölkerungsbefragung 2020)

In einer Bewertung nach Schulnoten wird der öffentliche Verkehr im Kanton Bern insgesamt mit 4,93 bewertet (vgl. Abbildung 17). Die Bewertung ist leicht besser als bei der letzten Erhebung im Jahr 2016 (4,90). Zur

Verbesserung haben die elektronischen Dienste (Fahrpläne im Internet, Fahrpläne auf mobilen Geräten und Kauf von Fahrausweisen mit mobilen Geräten) beigetragen. Reduziert hat sich die Benotung der Pünktlichkeit. Die aktuelle Erhebung bestätigt die Note aus 2016 zum Platzangebot. Offenbar haben die Rollmaterialbeschaffungen der letzten Jahre zu einer Verbesserung des Fahrkomforts beigetragen.

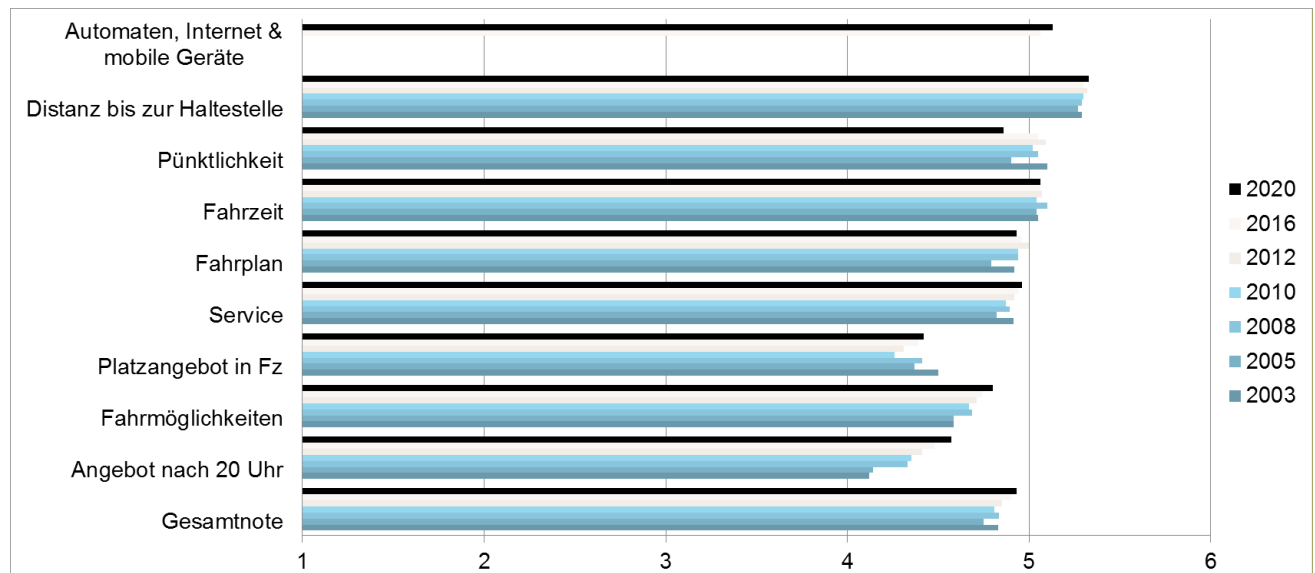


Abbildung 17: Bewertung des ÖV-Angebots
(Quelle: Bevölkerungsbefragung 2020)

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs wird von der Bevölkerung mehrheitlich positiv wahrgenommen (vgl. Abbildung 18). Bei der Erfragung von Veränderungen wurden mehr Verbesserungen als Verschlechterungen genannt. Auffallend sind die Verbesserungen beim Fahrplan bzw. beim Angebot. Als Verschlechterung wird die Pünktlichkeit und die Preisentwicklung genannt.

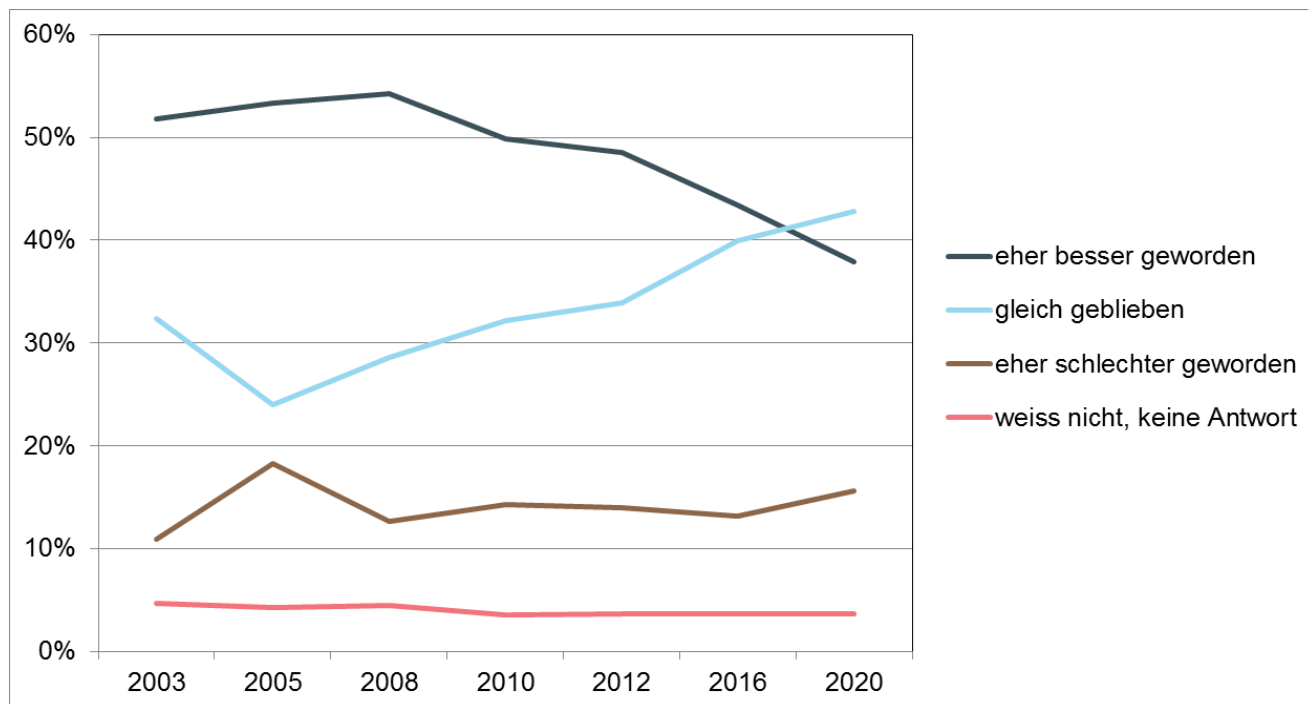


Abbildung 18: Beurteilung der Veränderungen des öffentlichen Verkehrs
(Quelle: Bevölkerungsbefragung 2020)

4.6 Entwicklung der ÖV-Infrastruktur

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Strecken saniert und Bahnhöfe und Haltestellen behindertengerecht ausgebaut. Nachfolgend werden die aus kantonaler Sicht wichtigsten Projekte dargestellt, welche sich derzeit im Bau oder zumindest im Bewilligungsverfahren befinden.

Ligerztunnel

Mit dem Ligerztunnel soll die bestehende Einspurstrecke auf Doppelspur ausgebaut werden, was ein dichteres Angebot des Fern-, Regional-, und Güterverkehrs erlaubt. Gleichzeitig wird das Dorf Ligerz in einem Tunnel umfahren. Das Projekt befindet sich innerhalb eines nationalen Schutzgebietes und das Bewilligungsverfahren ist aktuell am Laufen. Der Tunnel soll gemäss aktuellem Zeitplan im Jahr 2026 und somit ein Jahr später als geplant in Betrieb gehen.

Weissensteintunnel

Dank Druck von Seiten der Kantone Solothurn und Bern hat sich das Bundesamt für Verkehr bereit erklärt den Weissensteintunnel zwischen Solothurn und Moutier zu sanieren. Gleichzeitig mit der Tunnelsanierung wird auch die Linie Solothurn - Moutier saniert. Die Arbeiten sollen bis Ende 2022 abgeschlossen werden.

Saaneviadukt

Der historisch wertvolle Saaneviadukt zwischen Rosshäusern und Gümnenen wird derzeit saniert und auf Doppelspur ausgebaut. Die Sanierung soll Ende 2021 abgeschlossen werden.

Sanierung Sensetalbahn und Verschiebung Bahnhof Laupen

Im Jahr 2020 wird die Sensetalbahn totalsaniert und die Haltestellen werden hindernisfrei gestaltet. In einem komplexen Gemeinschaftsprojekt der Sensetalbahn, des kantonalen Tiefbauamtes und der Gemeinde wird der Bahnhof Laupen inklusive Bushaltestellen verschoben, die Strassenführung angepasst, der Hochwasserschutz verbessert und die Sense ökologisch aufgewertet. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 2021 abgeschlossen werden.

Zukunft Bahnhof Bern ZBB

Der Bahnhof Bern, welcher heute betrieblich und räumlich an seine Grenzen stösst, spielt im in- und ausländischen Bahnverkehr eine zentrale Rolle. Damit der Bahnhof Bern, als zweitgrösster Bahnhof der Schweiz, auch in Zukunft seine Funktionen erfüllt und als Drehscheibe dient, wird er ausgebaut.

Im Rahmen von Zukunft Bahnhof Bern realisieren die SBB und der RBS gemäss aktuellem Stand bis Ende 2027 zwei grosse Projekte:

- *Neuer RBS-Bahnhof:* Der RBS erstellt unterhalb der bestehenden Gleise 2 - 7 des SBB-Bahnhofs einen neuen Bahnhof mit vier Gleisen. Er besteht aus zwei grossen unterirdischen Hallen mit je zwei Gleisen und einem 12 Meter breiten Mittelperron. Rolltreppen und Lifte führen von der Perronebene auf die RBS-Verteil-Ebene. Von dort gelangen die Fahrgäste zu den Gleisen des Fern- und S-Bahnverkehrs und in die Stadt.
- *Neue Unterführung mit neuen Zugängen im SBB-Bahnhof:* Die SBB baut zwischen der bisherigen Bahnstufung und der Welle eine zweite unterirdische Passage, die «Unterführung Mitte» mit Zugängen vom Bubenbergrplatz und von der Länggasse (2029) her. Seit November 2019 ist das verlängerte Perron mit den neuen Gleisen 49 und 50 in Betrieb. Dank diesem neuen Perron kann der Bahnhof Bern unter laufendem Bahnbetrieb und ohne Ausdünnung des Fahrplanes ausgebaut werden.

Die Stadt Bern will abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs den Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisieren und gestalten. Damit sollen die stark wachsenden Passantenströme rasch und sicher vom und zum Bahnhof geführt und Verbesserungen für den Tram- und Busverkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr erzielt werden.

Doppelspurausbau Moosseedorf - Zollikofen

Im November 2019 wurde die neue 700 Meter lange Doppelspur zwischen Moosseedorf und Zollikofen erfolgreich in Betrieb genommen. Damit ist der letzte Engpass zwischen Jegenstorf und Bern beseitigt. Die neue Doppelspur bringt heute v. a. mehr Pünktlichkeit und Sicherheit, sie bildet jedoch auch die Grundlage für die geplanten Fahrplanausbauten.

Ausbauprojekte zwischen Jegenstorf und Bätterkinden

Um das Angebot bis Ende 2022 resp. 2027 auszubauen, sind beim RBS mehrere Infrastrukturausbauten nötig. Die folgenden Projekte sind für das neue Angebot im Horizont 2022 (u. a. S8 im Halbstundentakt von Bätterkinden nach Bern, der RE Bern-Solothurn im Viertelstundentakt ganztägig und beschleunigt) Voraussetzung:

- Bau eines neuen Wendegleises in Bätterkinden bis ca. 2022.
- Bätterkinden – Büren zum Hof: Bau einer Doppelspurinsel und Ausbau der Strecke für eine höhere Geschwindigkeit. Ausbau der Bahnhöfe Büren zum Hof und Schalunen. Bauzeit voraussichtlich 2021-22.
- Grafenried – Jegenstorf: Bau einer Doppelspur und Ausbau der Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Bauzeit voraussichtlich 2021-22.

Sanierung Boll-Utzingen

Mit dem Bau eines neuen Bahnhofs und eines neuen Bahntrassees südlich der bestehenden Linie können mehrere gefährliche Bahnübergänge im Dorf aufgehoben werden. Ausserdem wird damit die Möglichkeit für eine neue Zentrumsentwicklung geschaffen. Die Bauarbeiten dauern bis 2021.

Gürbetalinie

Die stark befahrene Gürbetalinie wird zwischen Wabern und Kehrsatz auf Doppelspur ausgebaut. Dies führt zu einem pünktlicheren Fahrplan und erlaubt die Bedienung der geplanten Haltestelle Kleinwabern. Die Doppelspur soll Ende 2020 in Betrieb genommen werden. Ebenfalls auf Doppelspur ausgebaut wird der Abschnitt zwischen Uetendorf und Lerchenfeld. Dank diesem Ausbau können die Anschlüsse aus dem Gürbetal in Thun ab Ende 2021 verbessert werden.

Modernisierung Konolfingen

Seit Anfang 2017 und bis Mitte 2020 wurde der Bahnhof Konolfingen modernisiert. Mit diesem Projekt wurde der Zugang zu den Perrons vereinfacht und sicherer gestaltet, sowie behindertengerecht ausgebaut.

Ausbau Lötschberg Basistunnel

Im Juni 2019 hat das Bundesparlament den Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur und damit den bahntechnischen Ausbau des Lötschberg Basistunnels beschlossen. Das Projekt befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren und soll bis 2028 realisiert werden (vgl. Kap. 5.4.2).

Kreuzungsstelle Leissigen

Damit in Zukunft wieder direkte Züge zwischen Interlaken und Zürich Flughafen verkehren können, wird in Leissigen die Kreuzungsstelle ausgebaut, so dass die 400 m langen Züge kreuzen können. Das Bewilligungsverfahren ist derzeit am Laufen, die Bauarbeiten sind zwischen 2024 und 2025 vorgesehen. Lokale Einsprachen gegen das Projekt haben die Realisierung der Kreuzungsstelle verzögert und könnten sie zusätzlich verzögern.

4.7 Entwicklung der Tarife und der Tarifverbünde

Organisation der Transportunternehmungen bezüglich Tarife

Seit Anfang 2020 ist die Alliance SwissPass zuständig für die übergeordneten Rahmenbedingungen des Nationalen Direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbünde. Damit sollen die zwei "Tarifwelten" Nationaler Direkter Verkehr und Tarifverbünde zusammengeführt und die Tarife vereinfacht werden. 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.

Nach langer Vorbereitungszeit ist das zentrale Verkaufs- und Abrechnungssystem der ÖV-Unternehmen in Betrieb. Künftig werden alle wesentlichen Distributionssysteme der Transportunternehmen an die zentrale Plattform angeschlossen sein. Daraus ergeben sich Effizienz- und Qualitätsgewinne. Die Kundendaten werden zentral gepflegt und können sowohl für nationale Angebote wie Halbtaxabo und GA oder für die regionalen Tarifverbünde genutzt werden.

Diese nationalen Harmonisierungsbestrebungen bewirken einen - beabsichtigten - Autonomieverlust der regionalen Tarifverbünde und damit indirekt der in den Tarifverbünden mitarbeitenden Kantone. Die Kantone tragen jedoch die finanziellen Konsequenzen im Bestellverfahren. Aufgrund der grossen Abhängigkeit von den Verkehrseinnahmen des Libero-Tarifverbunds werden die Entwicklungen aufmerksam verfolgt und die Interessen der Kantone werden verstärkt über die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen einerseits und zwischen Bund und den Kantonen anderseits wahrgenommen.

Libero-Tarifverbund

Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2019 wurde das Gebiet des bisherigen BeoAbos in den Libero-Tarifverbund integriert. Mit der Libero-Erweiterung sind die Tarifgrenzen im ÖV zwischen dem Berner Oberland und dem übrigen Kanton verschwunden. Insbesondere in der Region Thun, zwischen Thun und Bern sowie zwischen Thun und Interlaken wurde die Nutzung des ÖV mit dem Zonentarif einfacher, weil damit die verschiedenen Verkehrsmittel und Transportunternehmungen flexibel genutzt werden können.

Für Fahrten innerhalb des Verbundgebiets gelten bis Interlaken ausschliesslich Verbundbillette und -Abos. In die Täler ab Spiez und Interlaken gelten Libero-Abos, jedoch keine Zonenbillette. Als Übergangslösung bleiben die Abonnementspreise im heutigen BeoAbo vorübergehend tiefer. Längerfristiges Ziel ist ein einheitlicher Preis im ganzen Verbundgebiet.

Mit einem Umsatz von gut 220 Millionen Franken ist der Libero gemessen am Umsatz der schweizweit zweitgrösste Tarifverbund. In den letzten Jahren hat sich das Umsatzwachstum verlangsamt. Die im Vorfeld festgelegten Umsatzziele wurden in den letzten Jahren jeweils knapp verfehlt.

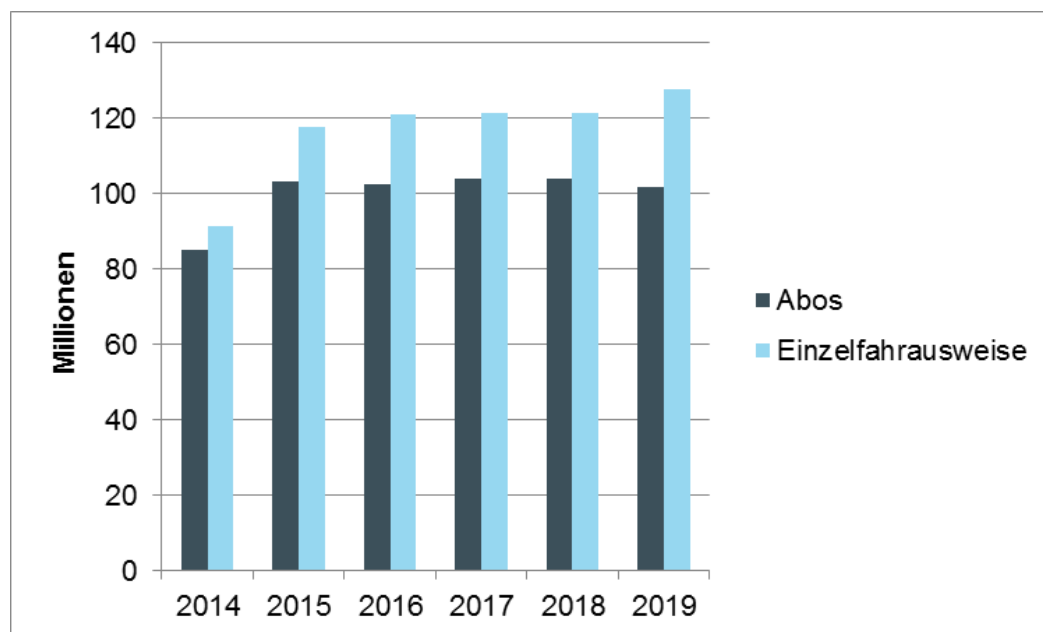


Abbildung 19 : Entwicklung der Libero Verbundeinnahmen. Ab 2015 inklusive Verbundgebiet des ehemaligen ABO zigzag. Die Umsatzanteile im Libero verschieben sich von den Abonnements zu den Einzelfahrausweisen. Innerhalb der Einzelfahrausweise gewinnt die Tageskarte Anteile.

«BeoAbo»: Tarifverbund Berner Oberland

In den Jahren vor der Überführung des BeoAbos in den Libero hat sich der Umsatz negativ entwickelt. Insbesondere bei Jugendlichen wurden rückläufige Verkaufszahlen festgestellt. Auf den langen Reisewegen im Berner Oberland stellt das GA eine attraktive Alternative dar. Im Gegensatz zum Libero wurde die Verlagerung von Abos zu Einzelfahrausweisen zudem nicht innerhalb des Verbunds aufgefangen, weil im BeoAbo nur Abos angeboten wurden. Der Umsatz verlagerte sich zum Nationalen Direkten Verkehr respektive zum TU-internen Einzelfahrausweisumsatz.

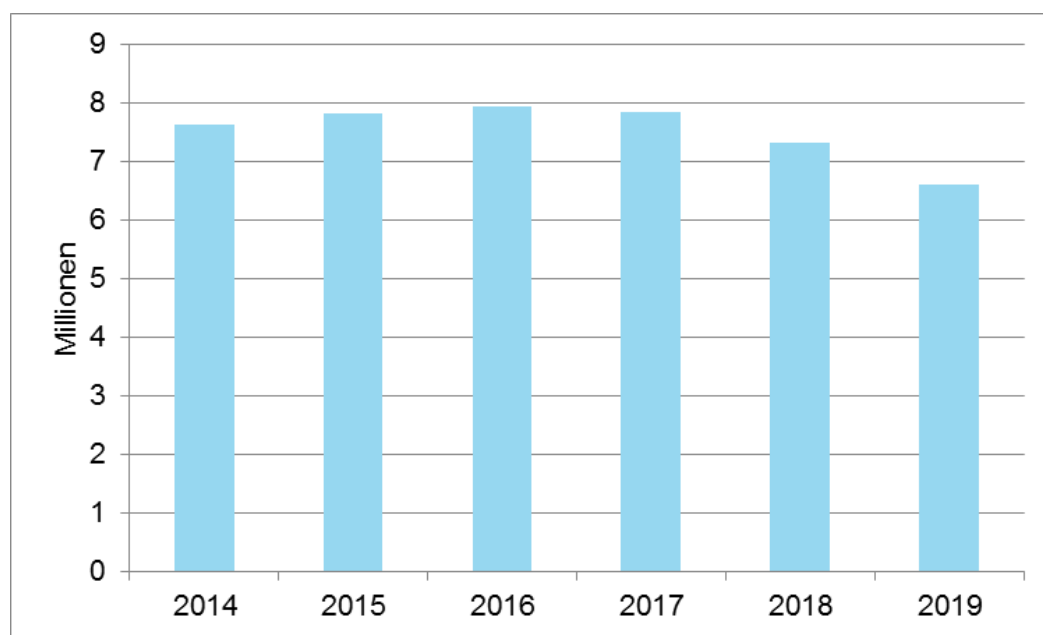


Abbildung 20: Entwicklung Umsatz BeoAbo

Tarifmassnahmen

Die Tarife werden auf der Grundlage der in Kapitel 3.4 beschriebenen Grundsätze weiterentwickelt. Die Tarifverbünde sind verpflichtet, grundsätzlich die Entwicklung der nationalen Tarife nachzuvollziehen.

Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

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

Verkaufssysteme

Die Verbreitung von Smartphones hat zu einer starken Verlagerung der Einzelfahrausweisverkäufe auf diesen neuen Verkaufskanal geführt. Das Smartphone ist jederzeit verfügbar, die Bedienung ist einfach und die Zahlungsmöglichkeiten benutzerfreundlich. Das Smartphone ermöglicht zudem Bestpreis-Modelle. Die von den Bestellern erwartete Zusammenarbeit zwischen den Anbietern wurde erreicht. Spürbare Kosteneinsparungen bei den Distributionskanälen sind möglich, wenn auf bisherige Systeme verzichtet wird. Erste Einsparungsmöglichkeiten ergeben sich durch die Reduktion der Anzahl Billettautomaten an Orten, wo bisher mehrere Automaten vorhanden waren.

5 Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern

5.1 Internationaler Verkehr

Der Kanton Bern ist seit Ende 2019 nur noch über drei Bahnlinien umsteigefrei ans benachbarte Ausland angebunden. Dies nachdem aus technischen Gründen die Direktverbindung Bern - Paris weggefallen ist.

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. Aufgrund der Coronakrise konnte zwischen SBB und Trenitalia keine Lösung für ein viertes Zugspaar ab Dezember 2020 gefunden werden. Die SBB drängen aber auf eine Einführung einer vierten Verbindung ab Ende 2021. Der Kanton Bern unterstützt die SBB bei diesem Vorhaben und setzt sich für eine möglichst gute tageszeitliche Verteilung ein. Die Pünktlichkeit auf der Achse ist insbesondere in Fahrtrichtung Italien – Schweiz ungenügend. Die SBB prüfen gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr und den italienischen Partnern Massnahmen zur Verbesserung der Situation.

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. Dazu kommt eine zusätzliche Verbindung aus Milano via Lötschberg nach Frankfurt. Zudem verkehrt ein täglicher EC von Interlaken nach Frankfurt – Köln – Hamburg. Der Kanton Bern setzt sich für einen durchgehenden Zweistudentakt Interlaken – Bern – Basel – Frankfurt mit alternierender Weiterführung in Richtung Norddeutschland ein.

RE-Züge Biel/Bienne – Moutier – Delémont – Delle – Méroux (TGV)

Die RE-Züge Biel/Bienne – Delémont – Delle verkehren seit Dezember 2018 teilweise weiter bis zum TGV Bahnhof Méroux (TGV). Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die Züge nach Paris und nach Strassburg sowie auf Regionalzüge nach Belfort. Täglich verkehren neun Züge pro Richtung zwischen Biel/Bienne und dem TGV-Bahnhof, weitere Verbindungen bestehen mit einem Umsteigen in Delémont oder Delle. Die RE-Züge sind derzeit Bestandteil des Regionalverkehrs und werden somit vom Bund und den Kantonen Bern, Solothurn und Jura finanziert. Ab Ende 2025 soll mit der Inbetriebnahme einer Doppelspur bei Grellingen der Halbstundentakt beim Fernverkehr zwischen Biel und Basel eingeführt werden. Die Züge von und nach Méroux TGV verkehren ab diesem Zeitpunkt von und nach Delémont, die umsteigefreie Verbindung ab Biel/Bienne wird somit aufgehoben.

Interlaken – Bern – Basel – Paris

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.

Wann die Direktverbindungen wieder eingeführt werden können ist noch offen.

Wegen baustellenbedingter Fahrzeitverlängerungen gibt es in Basel seit Dezember 2019 keine attraktiven Anschlüsse mehr zwischen den IC Zügen Bern – Basel und den TGV Basel – Paris. Die Reisezeit Bern – Paris hat sich dadurch um 30 Minuten verlängert. Zu dieser für alle Beteiligten unerfreulichen Situation laufen Gespräche, so dass die Anschlüsse möglichst bald wieder verbessert werden können.

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 ab 2022 neue Nachtverbindungen nach Rom, Barcelona und Amsterdam einzuführen. Die die Verbindungen nach Rom und Barcelona sollen dabei möglichst via Bern fahren. Die Machbarkeit ist aber noch nicht abschliessend geklärt.

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.

5.2 Fernverkehr

Angebotsverbesserungen im Fernverkehr in den nächsten Jahren

In den nächsten Jahren sind die folgenden Angebotsentwicklungen beim Fernverkehr vorgesehen:

- Mit der Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld und der Verlängerung der Kreuzungsstation in Leissigen können wieder Direktverbindungen Interlaken – Zürich Flughafen – Romanshorn eingeführt werden. Diese direkten Züge werden voraussichtlich alle zwei Stunden verkehren. Zudem bestehen wie bisher halbstündliche Umsteigeverbindungen. Gegen den Bau der Kreuzungsstelle in Leissigen besteht wegen der Umstellung auf Bus eine grosse Opposition gegen die Verlängerung der Kreuzungsstelle, so dass die geplante Einführung der Direktverbindungen voraussichtlich erst im Jahr 2025 erfolgen kann.
- Mit dem Bau einer Doppelspur bei Grellingen im Laufental wird das Angebot ab 2025 zwischen Biel/Bienne und Basel zum Halbstundentakt ausgebaut.
- Zwischen Bern und Luzern verkehren die IC-Züge neu im Halbstundentakt statt stündlich. Auch bei dieser Verbesserung müssen vorerst Infrastrukturausbauten realisiert werden (insbesondere Ausbau Bahnhof Bern).

Unbefriedigend ist seit längerer Zeit das Abendangebot auf der Fernverkehrslinie Bern - Burgdorf - Langenthal - Olten. Mit der neuen Fernverkehrskonzession werden die Linien ab Ende 2020 von SOB und BLS betrieben. Der Kanton und die Regionen setzen sich für eine Verlängerung des Halbstundentaktes ein.

Fernverkehrsangebot im Horizont 2035

Mit den vom Bundesparlament im Juni 2019 beschlossenen Infrastrukturausbauten sind bis 2035 die folgenden Verbesserungen beim Fernverkehrsangebot vorgesehen (vgl. Abbildung 22):

- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich via NBS
- Halbstundentakt Biel/Bienne – Lausanne – Genève und stündliche Direktverbindung Biel/Bienne – Genève – Flughafen (nicht via Lausanne)
- Halbstundentakt Bern – Neuenburg
- 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 – Brig

- Halbstündliche Bedienung von Wynigen

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

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

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

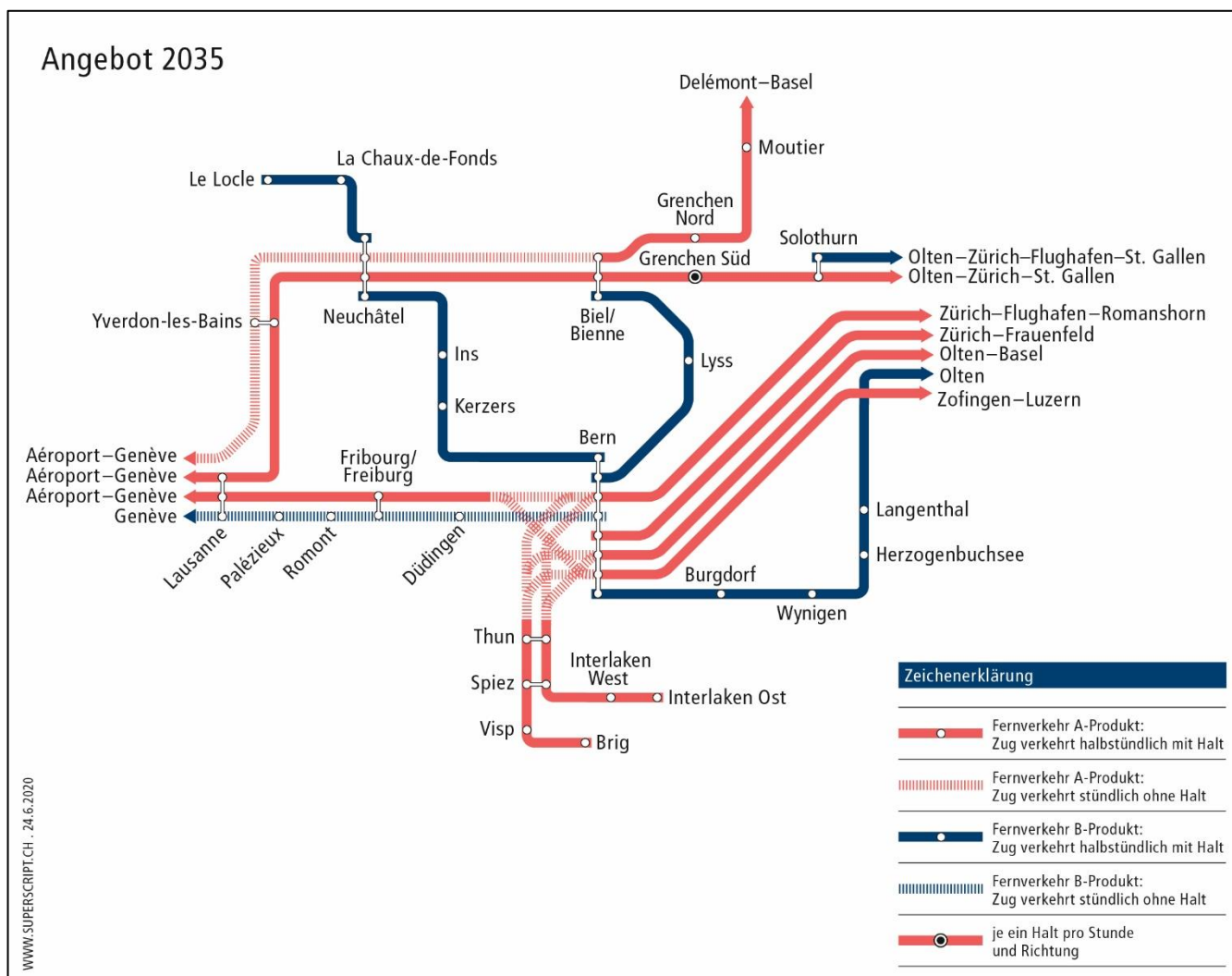


Abbildung 21: Fernverkehrsangebot gemäss Ausbauschritt 2035

Längerfristig angestrebte Entwicklung auf Bundesebene

In der Langfristperspektive Bahn aus dem Jahr 2012 hat das BAV den aus Sicht des Bundes langfristig anzustrebenden Angebotszustand dargelegt. Für den Personenverkehr werden in der Langfristperspektive folgende Angebotsdichten postuliert:

- Die Bahn bietet attraktive Reisezeiten zwischen den Metropolitanräumen an. Auf nachfragestarken Abschnitten ist der Viertelstundentakt im Fernverkehr die Regel.

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

Bis Ende 2022 soll die Langfristperspektive Bahn überarbeitet werden. Gemäss BAV sollen mit der Langfristperspektive folgende Ziele erreicht werden:

- Das Langfristkonzept stellt den Beitrag des Bahnsystems zu den Strategien des Bundes dar, insbesondere zur Erreichung des Klimazieles 2050 und zur Abstimmung von Raum und Verkehr;
- Das Langfristkonzept ist die Basis für die nächsten Ausbauschritte der Eisenbahninfrastruktur, indem die Stossrichtungen zum nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und zur Eisenbahninfrastruktur definiert sind;
- Das Langfristkonzept zeigt die Auswirkungen auf die Infrastruktur auf: durch eine Steigerung des Modalsplits, durch weitere Kapazitätserhöhung, durch Geschwindigkeitserhöhungen, durch die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern;

Die Kantone, die Güterverkehrsbranche und die Eisenbahnunternehmen sollen bei der Erarbeitung einbezogen werden.

Längerfristig angestrebte Entwicklung im Fernverkehr aus Sicht des Kantons Bern

Das Angebot auf der Jurafusslinie und auf der Linie Biel/Bienne – Basel kann mit den im Horizont 2035 vorgesehenen Halbstundentakten und der stündlichen Direktverbindung nach Genf als sehr gut bezeichnet werden. Eine Schwachstelle besteht in der wegfallenden Direktverbindung von Biel/Bienne zum Flughafen Zürich, welcher gerade für die international ausgerichtete Industrie der Region Biel und des Berner Juras von grosser Bedeutung ist. Es werden aber perrongleiche Anschlüsse in Zürich angeboten.

Ab Bern wird das Angebot aufgrund der gemäss Prognosen zu erwartenden Nachfragezunahme weiter verdichtet werden. Um möglichst gute Anschlussverhältnisse zu erreichen und um den weiteren Ausbau des Bahnhofs Bern möglichst zu vermeiden ist die heute bestehende Anschlussstruktur mit Abfahrten zu den Minuten .00 und .30 zu einer Struktur mit viertelstündlichen Abfahrten weiter zu entwickeln. Aufgrund der Nachfrage und den bestehenden viertelstündlichen Verbindungen steht der Ausbau zum Viertelstundentakt auf der Linie Bern – Olten – Basel im Vordergrund.

Aus Sicht des Kantons Bern sind längerfristig die folgenden Angebotsverbesserungen beim Fernverkehr anzustreben (vgl. Abbildung 22):

- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich – Zürich Flughafen und halbstündlicher Halt in Grenchen Süd.
- Viertelstundentakt Bern – Olten – Basel
- Weiterentwicklung des Anschlussknotens Bern zum Knoten mit viertelstündlichen Anschlüssen in alle wichtigen Richtungen

Durch die starke Belastung des Bahnhofs Bern und die Entwicklungen in den Entwicklungsschwerpunkten Wankdorf und Europaplatz prüft der Kanton Bern die Einführung von Fernverkehrshalts und von zusätzlichen Halts von beschleunigten Zügen des Regionalverkehrs (RE, S-Bahn) an diesen Haltestellen. Dabei sind die Kapazitäten der Infrastruktur und die vorhandenen Perronanlagen zu berücksichtigen. Es ist sicher zu stellen, dass die Züge auch längerfristig halten können und dass die Perronlängen den geplanten Zugs-längen entsprechen.

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

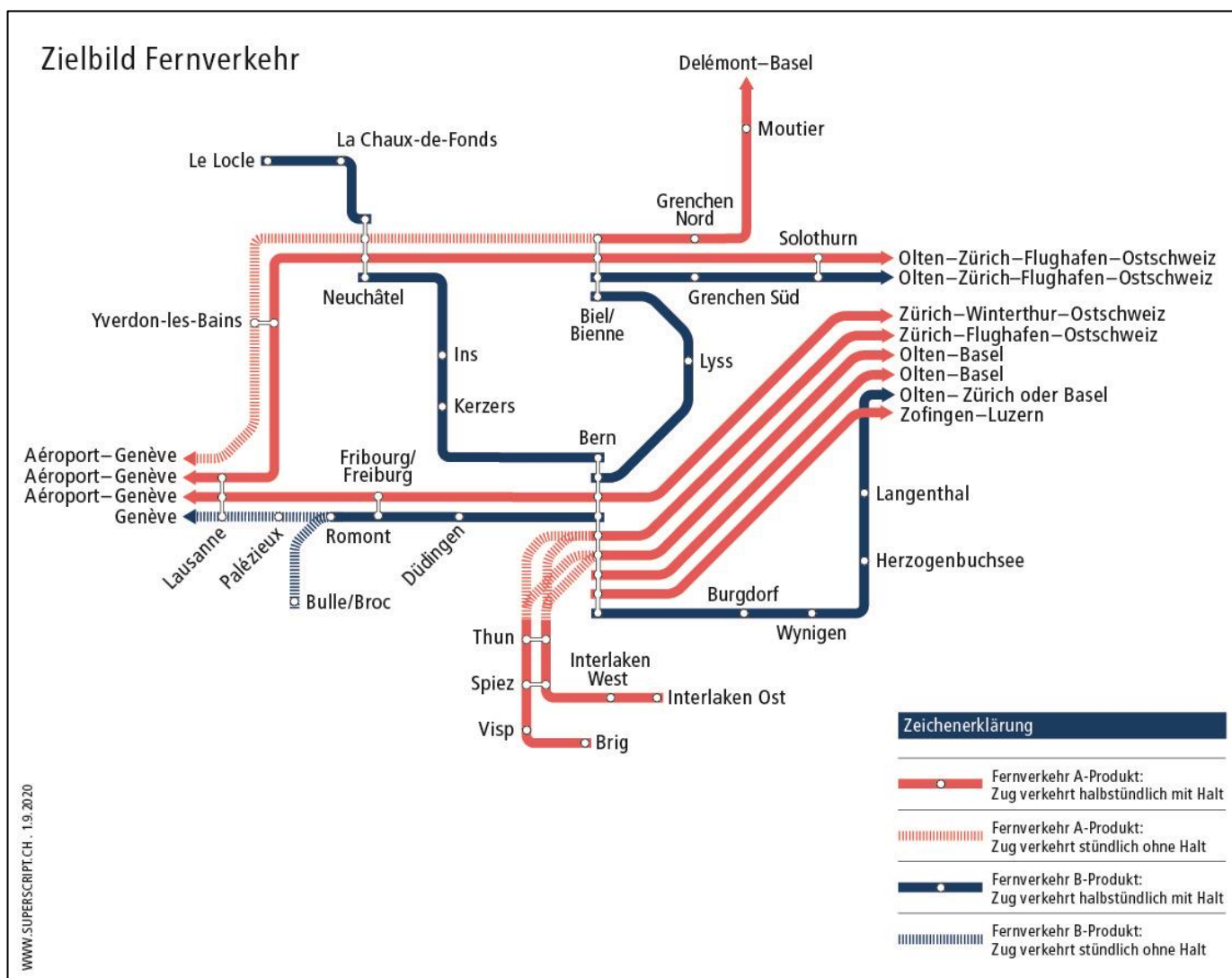


Abbildung 22: Zielbild Angebot des Fernverkehrs Kanton Bern

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 Nachfrage-richtwerte 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 23).

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 und damit die Stärkung der "City-Schiene"
- 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 2030 umgesetzt.

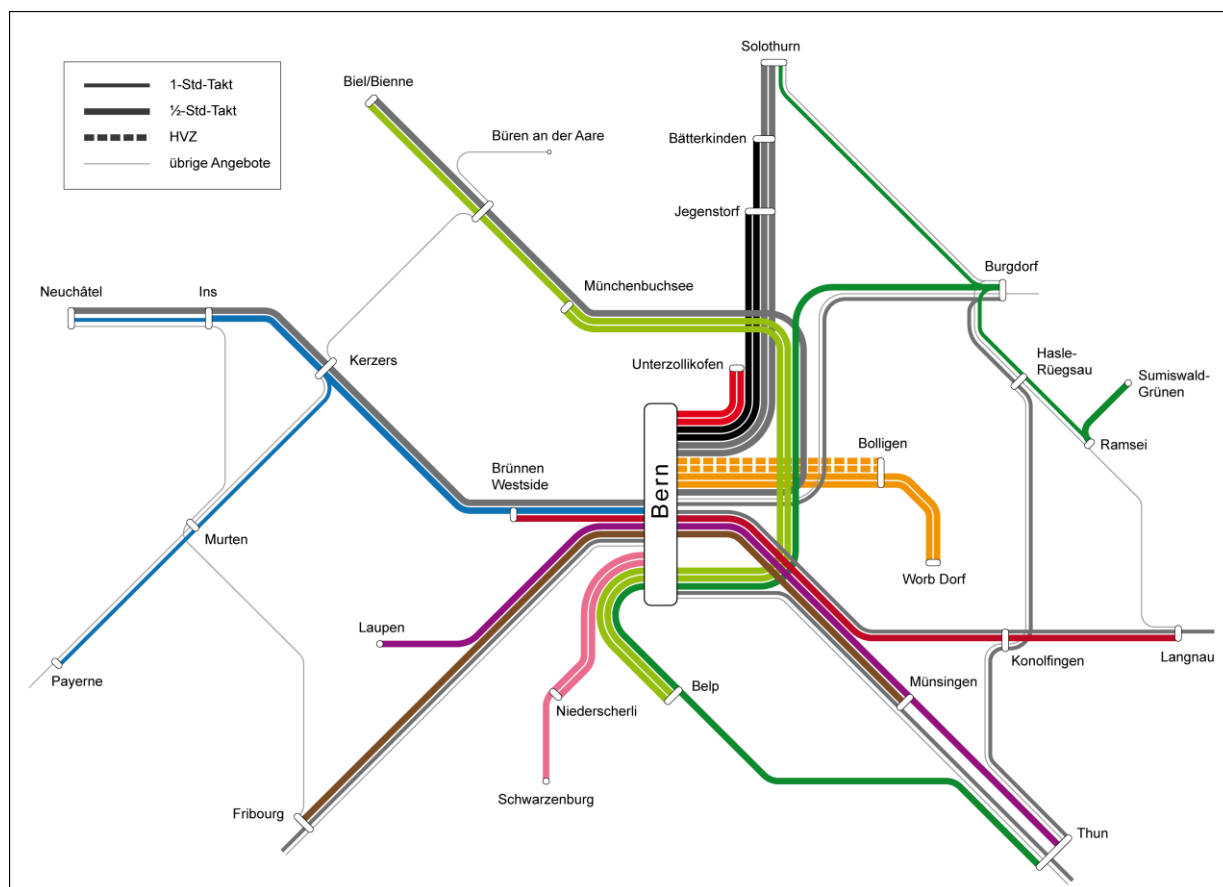


Abbildung 23: Zielkonzept S-Bahn Bern mit 2. Teilergänzung

Angebotsverbesserungen in den nächsten zehn Jahren

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

- Mehr Kapazität durch neue und längere S-Bahn-Fahrzeuge von rund 200 Metern auf allen S-Bahnlinien der BLS ausser der S6.
- Beschleunigung des RE Bern – Solothurn und Verlängerung der Züge auf 180 m
- Neue 120 m lange Züge und 7 1/2'-Takt Bern – Deisswil auf der S7
- Neue Haltestellen St-Imier La Clef
- Neue Haltestelle Kleinwabern (abgestimmt auf die Verlängerung des Trams nach Kleinwabern)
- Neue Haltestelle Thun Nord
- Neue Haltestelle Matten bei Interlaken der BOB
- Mit dem Bau des Doppelspurtunnels bei Ligerz ist zudem die Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes des Regionalverkehrs zwischen Biel/Bienne und Neuchâtel möglich. Der Bahnhof Li-

gerz hingegen muss zu diesem Zeitpunkt aufgegeben werden, Ligerz soll durch einen Bus erschlossen werden.

Durch Ausbauten der Kreuzungsstellen im Simmental kann der RE-Zug zwischen Spiez und Zweisimmen stündlich verkehren.

Angebotsverbesserungen zwischen 2030 und 2035

Mit den auf Bundesebene beschlossenen Ausbauten können folgende Angebotsverbesserungen eingeführt werden:

- 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
- 7 ½'-Takt Bern – Zollikofen (S8) in Hauptverkehrszeiten
- 7 ½'-Takt Bern – Gümligen Siloah, 15'-Takt Siloah – Worb (Tramlinie 6)
- Halt aller S-Bahn-Züge in Stöckacker und somit Verbindungen im Viertelstundentakt. Die Haltestelle Stöckacker wird zum Europaplatz verschoben.
- 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.
- Der Fernverkehrszug von Neuchâtel wird in Bern je stündlich nach Langnau – Luzern und nach Spiez – Frutigen – Brig durchgebunden.
- Zusätzliche Züge Interlaken – Brünig – Luzern in beiden Richtungen

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 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 Ausbauschnitt 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 Planungssperimeter 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.

- Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist eine Strategie im kantonalen Richtplan (Strategie A1 und B). Es ist behördenverbindlich festgehalten, dass die langfristige Angebotsplanung mit Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt wird.
- Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern bildet die erwartete Nachfrage 2040 ab. Die Personenkilometer im öffentlichen Verkehr steigen nach dem Gesamtverkehrsmodell von 2016 bis 2040 um 55 %. Der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege wächst dabei von 17% auf 21 %. Die Nachfrageprognosen der Eisenbahnverkehrsunternehmen für 2040 werden ebenfalls mit betrachtet.

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

In einem ersten Schritt sind die konzeptionellen Angebotsgrundsätze definiert worden. In der zweiten Phase werden bis im Sommer 2021 die konkreten Angebotskonzepte 2040 und für einen längerfristigen Horizont für alle Korridore erarbeitet.

Längerfristige Entwicklung übrige Bahnlinien

Auf den meisten regionalen Bahnlinien im Kanton Bern verkehren die Züge zumindest in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt. Auf einzelnen Linien werden stündlich verkehrende Züge durch Busse im Stundentakt verdichtet (z. B. Lyss – Aarberg und Ramsey – Langnau). Ein Ausbau zum durchgehenden Halbstundentakt dürfte längerfristig die Regel sein.

Im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2035 wurden einzelne Anliegen des Kantons Bern nicht aufgenommen (Verschiebung der Haltestelle Villeret, neue Haltestelle Bévillard, 7½'-Takt in der HVZ auf dem Abschnitt Ipsach Herdi – Biel/Bienne der Linie Biel/Bienne – Ins, Bau des Grimseltunnels Innertkirchen – Oberwald).

Diese Anliegen, wie auch weitere Anliegen werden in Absprache mit den RVK und den RK im Rahmen der Arbeiten zum STEP-Ausbau schritt 2040/45 ab dem Jahr 2022 beim BAV eingegeben.

Auftrag des Grossen Rates im Hinblick auf den nächsten Angebotsbeschluss

Um seine eigenen Grundsätze zum Angebot im öffentlichen Verkehr und insbesondere auch die Umsetzung der eigenen, kantonalen Mobilitätsstrategie, welche insbesondere einen weitreichenden «Modal-Shift» zahlreicher Verkehrsteilnehmenden verlangt, zu erfüllen, ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs vorausschauend und insbesondere aus den regionalen Zentren zu den Kantonshauptorten hin, auf den nächsten Angebotsbeschluss zu optimieren.

5.4 Entwicklung der Bahninfrastruktur

Die Entwicklung der Infrastruktur richtet sich nach den längerfristig geplanten Angeboten. Mit den Bundesbeschlüssen zum Ausbau der Bahninfrastruktur wird die Bahninfrastruktur in den kommenden Jahren auf verschiedenen Korridoren ausgebaut. Im Vordergrund stehen dabei die stark ausgelasteten Korridore, wo Kapazitätsengpässe beim Fern-, Regional- oder Güterverkehr bestehen.

Nebst diesen Ausbauten sind auf allen Bahnlinien in den nächsten Jahren Anpassungen an den Bahnhaltestellen für den hindernisfreien Zugang geplant. Diese sollten gemäss BehiG bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Bei den Schmalspurbahnen und auf dem Netz der BLS dürfte diese Frist in den meisten Fällen eingehalten werden. Auf dem Netz der SBB ist die Aufgabe aufgrund der Komplexität der grösseren Bahnhöfe schwieriger. Die SBB haben in Absprache mit dem BAV eine Priorisierung vorgenommen, so dass die wichtigen Haltestellen prioritär saniert werden.

5.4.1 Ausbau Bahnknoten Bern

Als Bahnknoten Bern wird der Bahnhof Bern inklusive seiner Zufahrten im Westen und Osten bezeichnet. Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. Er spielt im nationalen 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.

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

Das Gesamtkonzept sieht vor, den Bahnhof schrittweise auszubauen. Im 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 Bubenbergzentrum. Damit die Fussgängerströme sicher und attraktiv vom und zum Zugang Bubenberg geführt werden können, muss der Verkehr im Umfeld neu organisiert werden (vgl. Abbildung 24). Die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof und die Erweiterung der Publikumsanlagen SBB haben 2018 begonnen. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2027 vorgesehen.

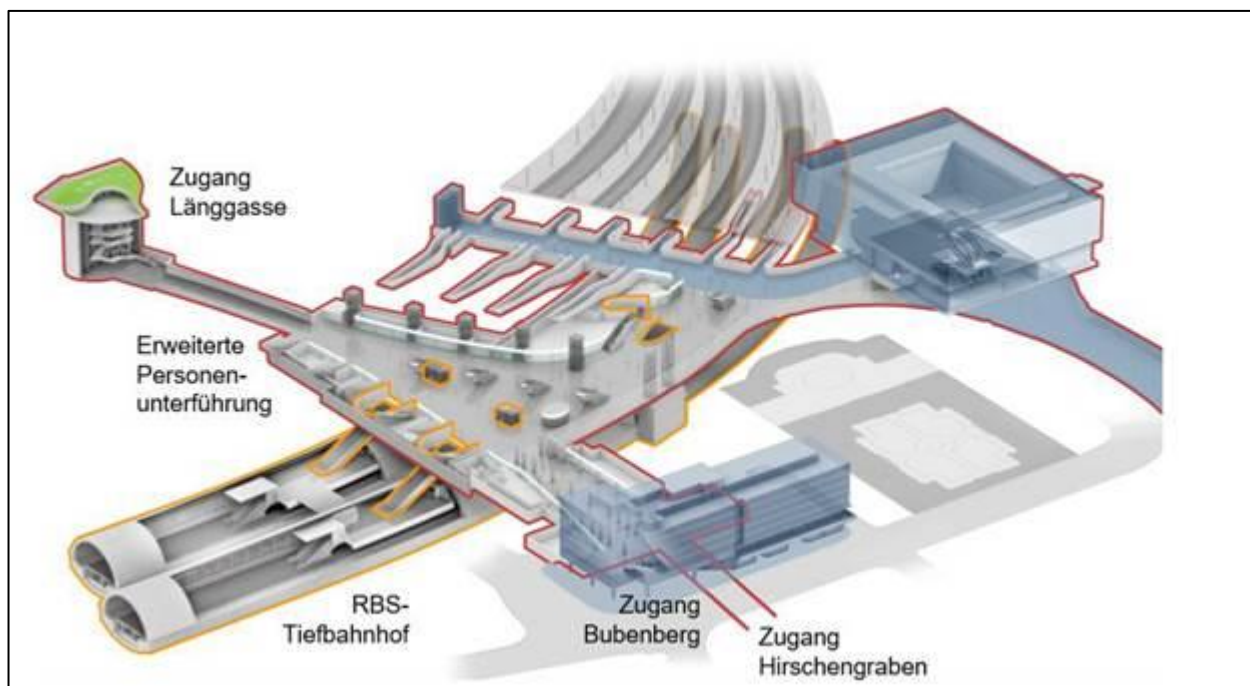


Abbildung 24: Gesamtkonzept ZBB

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 Ostermundigen, Gümligen Süd) und im Westen (Holligen) werden die Konfliktpunkte beim Zusammentreffen der diversen Zulaufstrecken entschärft. Die Entflechtung Wylerfeld ist im Bau und wird voraussichtlich im Jahr 2023 in Betrieb genommen, die Entflechtungen Holligen und Wankdorf Süd (Wankdorf – Ostermundigen) voraussichtlich Anfang der 30er-Jahre.

Ursprünglich war geplant mit dem Ausbau des Bahnhofs auch das ganze Gleisfeld bei der westlichen Ausfahrt zwischen Welle und der "roten Brücke" (Westkopf) umzubauen und für einen effizienteren Betrieb neu zu gestalten. Wegen Mehrkosten gegenüber früheren Kostenschätzungen war der Ausbau des Bahnhofs Bern finanziell in Frage gestellt und das Projekt musste überprüft werden. Dabei konnte eine Lösung gefunden werden, indem auf den Ausbau des Westkopfes grösstenteils verzichtet und gleichzeitig das ursprünglich als Bauprovisorium geplante Gleis 49/50 weiterhin genutzt wird.

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.

Bereits im Rahmen der Planungsarbeiten am Ausbauschnitt 2035 hat sich gezeigt, dass der dreispurige Abschnitt zwischen dem Bahnhof Wankdorf und dem Löchligen 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. Im Angebotskonzept 2035 hat diese Situation zur Folge, dass die RE-Züge nach Biel etwas später abfahren, was noch längere Anschlusszeiten vom Fernverkehr zur Folge hat. Die Züge der S31 verkehren ebenfalls leicht später, was zur Folge hat, dass die Wende in Münchenbuchsee nicht mehr möglich ist, und die Züge durchgehend bis Lyss fahren müssen. Aus Sicht des Kantons Bern ist der Vierspurausbau des Abschnitts Wankdorf – Löchligen und der viergleisige Ausbau des Bahnhofs Wankdorf von hoher Priorität, da nur mit diesem Ausbau Flexibilität bei der Fahrplangestaltung des S-Bahn- und des Fernverkehrs zwischen dem Bahnhof Bern und dem Löchligen geschaffen werden kann. Eine weitere kapazitätskritische Stelle besteht im Bahnhof Zollikofen wo stündlich 14 Züge je Richtung verkehren, Dabei müssen die acht stündlichen Züge (2 Fernverkehr, 4 S-Bahn und 2 Güterverkehr) aus Richtung Münchenbuchsee die sechs stündlich in beiden Richtungen verkehren Züge von und nach Burgdorf (2 S-Bahn und 4 Güterverkehr) queren. Längerfristig scheint der Bau einer Entflechtung unausweichlich.

In einem weiteren Ausbauschnitt soll die Kapazität im normalspurigen Teil des Bahnhofs erweitert werden. Vier zusätzliche Gleise sollen in den Hang unter der Grossen Schanze gebaut werden. Dies erlaubt einen Angebotsausbau sowohl im Fern- wie auch im Regionalverkehr. Dieser Ausbauschnitt wird Bestandteil eines der nächsten STEP-Ausbauschnitte sein.

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

5.4.2 Lötschberg-Basistunnel

Der Lötschberg-Basistunnel (LBT) ist heute auf einer Länge von 21 Kilometern ein einspuriger Tunnel. 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 25). 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.

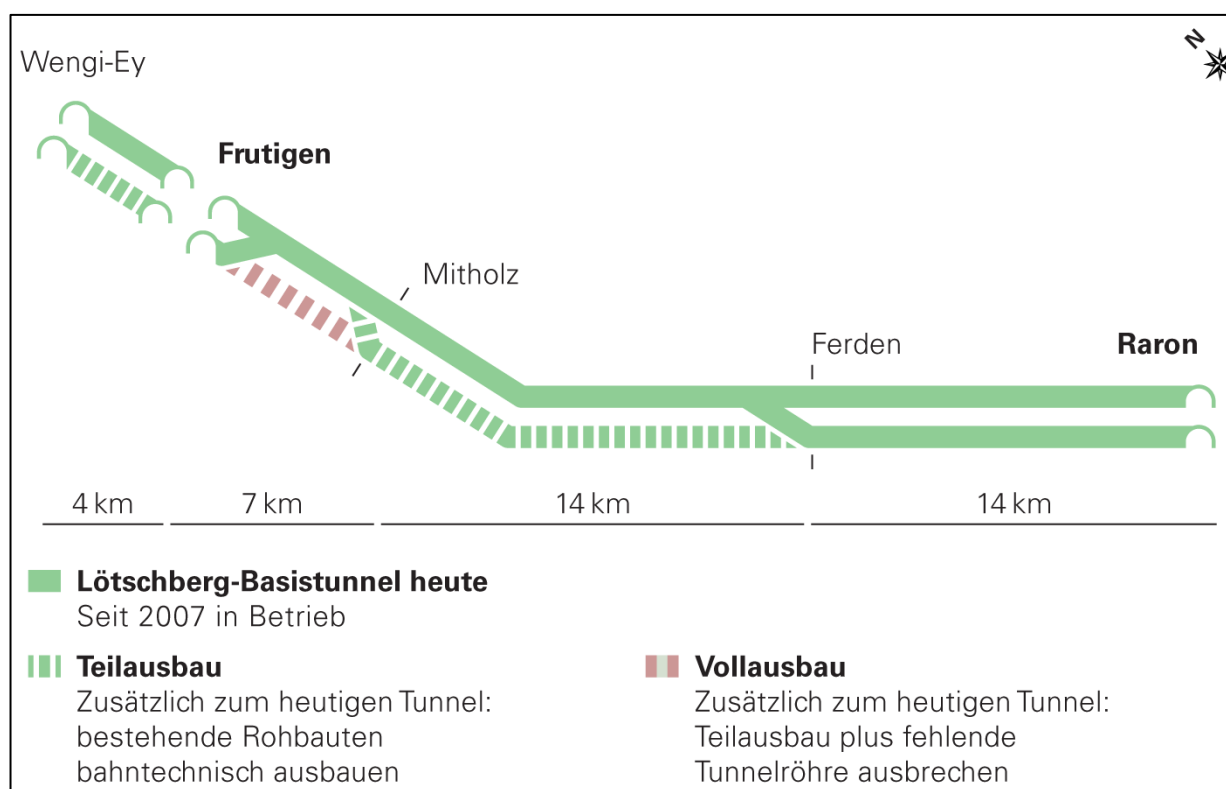


Abbildung 25: Übersicht Lötschberg-Basistunnel

Mitte 2019 wurde das fertige Auflageprojekt dem BAV zum Plangenehmigungsverfahren (PGV) eingereicht, ab Mitte 2020 liegen die Pläne öffentlich auf.

Die laufenden Projektierungsarbeiten für den Tunnelausbau zeigen, dass der vom Parlament beschlossene «Teilausbau» eine 8-monatige Totalsperre der Lötschberg-Basisstrecke bedingt, da aufwendige Arbeiten beim unterirdischen Anschluss der zweiten Tunnelröhre erforderlich sind. Aufgrund der grossen volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer derart langen Totalsperre hat das Parlament im Dezember 2019 einen Vorstoss überwiesen, der vom Bundesrat die Prüfung des direkten Vollausbaus verlangt. Der Vollausbau lässt sich ohne lange Totalsperren realisieren, weil auf den aufwändigen neuen Gleisanschluss in Mitholz verzichtet werden kann und für Arbeiten an der bestehenden Röhre eine Umleitung der Züge durch die neu erstellte zweite Röhre möglich ist. Das BAV hat die BLS beauftragt aufzuzeigen, wie die Kosten eines Vollausbaus minimiert werden können. Die Ergebnisse dieser Abklärungen sowie der Entscheid über die zu

realisierende Ausbauvariante (Teilausbau mit langer Unterhaltssperre oder Vollausbau) sollen 2022 dem Parlament in einem Zwischenbericht zum Ausbauschritt 2035 vorgelegt werden.

Der Kanton Bern unterstützt den direkten Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels aus folgenden Gründen:

- Da sämtliche Güterzüge durch den Basistunnel fahren können, kann mit dem Vollausbau ein zentrales Element der Verlagerungspolitik und des Alpenschutzes realisiert werden. Die Produktionskosten im Güterverkehr können deutlich gesenkt und die Konkurrenzfähigkeit der Bahn verbessert werden.
- Die Lötschberg-Simplon-Achse ist auch international von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Zusammen mit der Gotthardstrecke bildet sie das Rückgrat des grössten europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam/Antwerpen – Genua. Die Streckenunterbrüche in den letzten Jahren am Gotthard (Felssturz), Lötschberg (Wassereinbruch) und am Simplon (Unterhaltssperren) haben gezeigt, wie wichtig es ist, im topografisch anspruchsvollen Alpenraum über zwei funktionierende Transitachsen im Sinne der «Netzvariante» zu verfügen. So ist sichergestellt, dass der Verkehr auch bei besonderen Ereignissen auf einer der beiden Achsen aufrechterhalten werden kann, da es ansonsten keine Ausweichmöglichkeiten gibt. Nur ein doppelspuriger Lötschberg-Basistunnel kann diese Achsenredundanz vollumfänglich gewährleisten.
- Mit einem Vollausbau ist auch bei einer unterhalts- oder ereignisbedingten Sperre einer Tunnelröhre ein Betrieb durch den Basistunnel möglich.
- Darüber hinaus bietet der Vollausbau des LBT auch für die Bergstrecke über Kandersteg und Goppenstein Vorteile. Durch den Wegfall des Güterverkehrs kann sie noch besser auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs und des Autoverlads ausgerichtet werden. Das bedeutet für die touristisch attraktive Region eine Aufwertung, nicht zuletzt wegen verminderter Lärmemissionen. Zudem ergeben sich auf der Bergstrecke wesentliche betriebliche Entlastungen sowie Vereinfachungen im Unterhalt und in der Intervention bei Ereignissen.

5.4.3 Grimselbahn

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

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

Das Projekt der Grimselbahn ist nicht Bestandteil des Ausbauschritts 2035, es kann allerdings im Hinblick auf kommende Ausbauschritte mit Bundesmitteln konkretisiert 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 Aussagen zum Fahrplanangebot nicht möglich. Aus technischen Gründen ist eine Durchbindung entweder mit der ZB oder der MGB denkbar.

5.4.4 Weitere Infrastrukturausbauten

Auf verschiedenen Linien im Kanton Bern sind Infrastrukturausbauten beschlossen worden:

- Doppelspurausbau zwischen Liebefeld und Köniz für den Viertelstundentakt Bern – Niederscherli
- Doppelspurausbau Jegenstorf – Grafenried und Bätterkinden – Büren zum Hof für die Verlängerung der S8 nach Bätterkinden
- Wendegleis Münsigen für den Viertelstundentakt Bern – Münsigen der S-Bahn
- Wendegleis in Brünnen für den genauen Viertelstundentakt Bern – Brünnen und die Durchbindung in Bern nach Langnau
- Doppelspurausbau Deisswil – Bolligen und Boll-Utzigen - Stettlen für die Verlängerung der Verdichtungszüge der S7 Bern – Bolligen bis Deisswil

- Doppelspurausbau Melchenbühl - Gümligen für den 7.5' Takt der Tramlinie 6 Bern - Gümligen Siloah
- Wendegleis in Zollikofen für den 7.5' Takt in der Hauptverkehrszeit
- Bau eines Überholgleises für Güterzüge zwischen Thörishaus Station und Niederwangen
- Bau einer neuen Werkstätte und Abstellanlage der BLS in Chliffors Nord
- Bau einer neuen Werkstätte mit Abstellanlage des RBS in Bätterkinden

Auf verschiedenen Linien sind Abklärungen zu grösseren Projekten am laufen:

- In La Heutte wird der Bau einer Kreuzungsstelle geprüft. Dies würde Vereinfachungen beim Umbau des Bahnhofs Péry-Reuchenette ermöglichen und hätte leichte Anpassungen beim Fahrplanangebot auf den Linien Biel/Bienne – La Chaux-de-Fonds/Moutier zur Folge.
- In Brüttelen ist in Richtung Finsterhennen ein Doppelspurabschnitt geplant, so dass die Anschlüsse in Ins erreicht werden können.
- 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.

Auf den folgenden stark belasteten Linien sind Kapazitätsausbauten absehbar, wobei noch keinerlei 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 Müntschemier – Kerzers und Zihlbrücke – Marin-Epagnier.

5.5 Feinverteiler in den Agglomerationen

5.5.1 Feinverteiler Agglomeration Bern

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

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

Das Netz des Feinverters in der Agglomeration ist stark radial ausgeprägt. Das radiale Netz soll ergänzt werden durch tangentielle Busverbindungen in der Stadt Bern, im urbanen Kerngebiet ausserhalb der Stadt und innerhalb des Agglomerationsgürtels. Tangentielle Verbindungen sollen dazu beitragen, den Feinverteiler im Raum Bahnhof zu entlasten.

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

- Tram Bern – Ostermundigen
4450 Meter lange Neubaustrecke zwischen dem Viktoriaplatz in Bern und der neuen Endhaltestelle im Oberfeld in Ostermundigen. Beim Bahnhof Ostermundigen entsteht ein attraktiver ÖV-Knoten für Bahn, Tram und Bus, eingebettet in einer städtebaulich komplett neuen Umgebung. Anfang 2021 wird das 2014 eingestellte Bewilligungsverfahren wieder aufgenommen. Die einzige grössere inhaltliche Änderung ist wie geplant die Endhaltestelle Oberfeld. Aufgrund der komplexen planerischen Abhängigkeiten wird das Bewilligungsverfahren um den Bahnhof Ostermundigen in einem zweiten Schritt Mitte 2022 reaktiviert. Je nach Ablauf des Verfahrens kann mit dem Tramlinienbau nach heutigem Wissensstand 2024 gestartet werden. Es wird mit einer Bauzeit von mindestens vier bis fünf Jahren gerechnet.

- Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern
Zwischen Bern und Kleinwabern werden in den nächsten Jahren die Seftigenstrasse saniert und die Tramlinie 9 verlängert. Die entsprechenden 3 Projekte werden eng koordiniert. In Kleinwabern entsteht ein attraktiver Umsteigeknoten zwischen Tram, Bus und Bahn. Das Bewilligungsverfahren für die Tramlinienverlängerung startet voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2021. Die Realisierung von Tramlinienverlängerung und Strassensanierung könnte nach heutigem Planungsstand zwischen 2026 und 2028 abgeschlossen sein. Das Tram Nummer 9 dürfte frühestens 2026 bis nach Kleinwabern fahren.

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

- ZMB Wyler und Länggasse
Für die zwei Linienäste wurde geprüft, welches Verkehrsmittel am besten geeignet ist, die in Zukunft benötigten Kapazitäten bereitzustellen. Als längerfristige Bestvariante ab 2030 resultiert auf dem Ast Länggasse ein Trambetrieb und auf dem Ast Wyler ein Doppelgelenktrolleybusbetrieb, ergänzt in den Hauptverkehrszeiten mit einem Bus-Shuttle Bahnhof Bern – Gewerbeschule. Bevor ein Grundsatzentscheid für die Projektierung eines Trams Länggasse gefällt wird, werden die Verkehrsprognosen der ZMB mittels eines Verkehrsmonitorings überprüft.
- Netzstrategie 2040 ÖV Kernagglomeration Bern
Die Region Bern-Mittelland hat eine langfristig angelegte Netzstrategie ÖV erarbeitet, welche aufzeigt, wie der ÖV-Feinverteiler weiterentwickelt werden soll, um die aus den Wachstumszielen der Region resultierende ÖV-Nachfrage abzudecken. Im Gegensatz Studien, welche sich auf einzelne Korridore beschränken, betrachtet die Netzstrategie ÖV die gesamte Kernagglomeration Bern. Die Netzstrategie zeigt, dass eine der Hauptherausforderungen darin besteht den Tram- und Busverkehrs im Raum Bahnhof Bern betrieblich machbar und stadträumlich verträglich abzuwickeln. Ein weiterer Fokus ist die langfristige Erschliessung von Köniz. Mit dem Abschluss der Netzstrategie 2040 werden Vertiefungsarbeiten nötig sein, bevor Grundsatzentscheide für allfällige Projektierungen gefällt werden können.
- Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)
Die Bestvariante aus der ZMB 2. Tramachse (2012) liegt vor. Nach der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern wurde das Projekt sistiert. Entsprechend den Ergebnissen der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern 2040 ist die Linienführung der 2. Tramachse nochmals zu prüfen.
- ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal
Der Masterplan Inselspital rechnet mit einer starken Entwicklung und damit verbunden mit einer weiteren, starken Zunahme des Verkehrsaufkommens. Ab ca. 2030 wird die heutige Erschliessung mit der Trolleybuslinie 12 nicht mehr ausreichen. Um die zukünftige Erschliessung festzulegen, wurde eine ZMB durchgeführt. Neben Tram- und Busvarianten und der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs wird auch die unterirdische Verlängerung des RBS zum Inselspital geprüft. Als kurz- und mittelfristig beste Variante hat sich die Umstellung der Buslinien 12 und 101 auf Doppelgelenkbusse und die Verlängerung der Buslinie 12 zum Europaplatz. Längerfristig werden die Kapazitäten jedoch nicht ausreichen. Im Vordergrund stehen als langfristig beste Lösungen eine neue Tramlinie auf der Murtenstrasse oder die Verlängerung des RBS ins Inselareal.
- Erschliessung Köniz
Mit der Ablehnung des Trams durch die Gemeinde Köniz besteht ein grosser Handlungsdruck um ausreichende Kapazitäten bereit zu stellen. Die Buslinie 10 soll auf dem Ast Köniz ab etwa 2025 mit Doppelgelenktrolleybussen betrieben werden. Ab einem Horizont 2040 werden gemäss den aktuellen Prognosen die Kapazitäten auch mit Doppelgelenkbussen nicht mehr ausreichend sein. Die langfristig zweckmässige Erschliessung des Korridors Köniz / Bern Süd soll mit einer ZMB geklärt werden.

5.5.2 Ein- und Zweirichtungstrams in der Agglomeration Bern

Das Tramnetz von Bernmobil ist ein historisch gewachsenes städtisches Tramnetz mit Wendeschlaufen an den Endhaltestellen. Mit der Integration der RBS-Linie Bern – Gümligen – Worb, welche als traditionelle Vorortsbahn seit jeher mit Zweirichtungstrams betrieben wird, verkehren die RBS-Tramfahrzeuge auch im Stadtnetz von Bernmobil. Das heutige Tramnetz der Agglomeration weist an allen Linienenden und an wenigen weiteren Stellen (Bahnhof Bern, Holenacker, Guisanplatz, Siloah) Wendeschlaufen auf. Auf dem Casinoplatz in Bern und auf Kreuzungsstellen der Linie Bern - Worb zwischen Egghölzli und Worb können

heute Zweirichtungstrams gewendet werden. Generell weist das Tramnetz im Vergleich zu anderen Schweizer Städten (Zürich, Basel) eher wenig Netzredundanzen auf. Eine Besonderheit des Berner Tramnetzes ist - insbesondere im Vergleich mit dem Ausland - der dichte Takt und die auf mehreren Linien hohe Auslastung.

Mit der Aufhebung des ehemaligen Tramdepots am Burgernziel und dem Verzicht auf eine Wendeschleife auf dem Helvetiaplatz, wurde von Stadt, Kanton und Bernmobil beschlossen, an geeigneten Orten in Zentrumsnähe neue Wendeanlagen für Zweirichtungstrams zu realisieren. Dank diesen Anlagen soll bei geplanten Streckenunterbrüchen infolge von Baustellen oder Veranstaltungen der Trambetrieb auf Teilstrecken gleichwohl möglich sein.

Bernmobil hat in diesem Zusammenhang beschlossen, in der nächsten Trambeschaffung nebst 7 Einrichtungstrams auch 20 Zweirichtungstrams zu beschaffen. Diese Fahrzeuge sind bestellt und werden im Zeitraum 2023 - 2025 einerseits die 12 Vevey- und die 9 RBS-Trams ersetzen, die dann das Ende ihre Lebensdauer erreichen. Andererseits werden in dieser Tranche auch die Trams für die Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern und eine Taktverdichtung der Linie 9 beschafft. Damit kann die Linie 6 zukünftig vollständig mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben werden. Zusätzlich kann Bernmobil bei Baustellen, Veranstaltungen oder anderen geplanten Unterbrüchen auf ein bis zwei weiteren Tramlinienästen den Trambetrieb dank den Zweirichtungsfahrzeugen aufrechterhalten und auf Busersatzbetrieb verzichten.

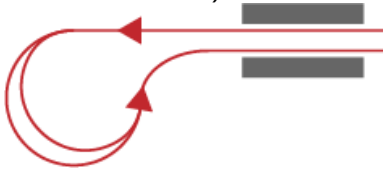
Im Zusammenhang mit den aktuellen Tramprojekten (vgl. Kapitel 5.5.1), der Beschaffung von neuen Trams durch Bernmobil und der Debatte um Kulturlandbedarf von Projekten wurde im Grossen Rat des Kantons Bern eine Motion eingereicht, welche teilweise überwiesen wurde (Motion 208-2019 Umstellung des Berner Tramnetzes auf Zweirichtungsfahrzeuge). Der Regierungsrat hat somit den Auftrag, dem Grossen Rat eine ausführliche und unvoreingenommene Auslegeordnung zum Vergleich von Zweirichtungs- und Einrichtungstramsystemen vorzulegen. Weiter soll der Regierungsrat ein Szenario mit einem vollständigen Wechsel der Berner Tramflotte zu einer reinen Zweirichtungsflotte skizzieren.

Um diese Abklärungen durchzuführen, wurde ein Mandat an Rapp Trans AG, Zürich vergeben. Zusammenfassend zieht Rapp Trans folgende Schlüsse (der gesamte Bericht findet sich bei den Publikationen auf der Internet-Seite des AÖV).

Tramnetze, die historisch gewachsen sind, basieren zumeist auf Einrichtungsfahrzeugen (Basel, Zürich, Bratislava). In den letzten Jahren neu erstellte Netze, die häufig auch etappenweise realisiert werden, basieren zumeist auf Zweirichtungsfahrzeugen (Nizza, Barcelona).

Die Thematik Ein-/Zweirichtungstrams ist sehr vielschichtig, die Vor- und Nachteile der Fahrzeugtypen hängen neben den Eigenschaften der Fahrzeuge selbst von zahlreichen weiteren Faktoren ab, die eine eindeutige Beurteilung der Typen erschweren. Eine Beurteilung muss immer im lokalen Kontext und im Zusammenspiel mit der Infrastruktur stattfinden.

Ein System mit Einrichtungsfahrzeugen (ERF) ist äusserlich primär durch den Zwang von Wendeschleifen für die Richtungsänderung der Fahrzeuge gekennzeichnet, während für Zweirichtungsfahrzeuge (ZRF) Wendeanlagen mit tendenziell geringerem Platzbedarf den Richtungswechsel der Tramzüge erlauben. In der folgenden Tabelle sind einige grundlegende Unterschiede von Ein- und Zweirichtungsfahrzeugen und der damit verbundenen Infrastruktur aufgeführt:

Element	Einrichtungsfahrzeug	Zweirichtungsfahrzeug
Form der Haltestellen	Aussenperrons	Aussen- oder Inselepperrons
Wendeanlagen	Wendeschleife (tendenziell grösserer Platzbedarf) 	Kehranlage (tendenziell geringerer Platzbedarf) oder Wendeschleife 
Kapazität	Gesamthaft höhere Beförderungskapazität, da mehr Raum für flexible Nutzung ³ .	Tiefere Anzahl Sitzplätze, dafür mehr Stehfläche
Fahrgastwechsel	Schneller, da mehr Türen pro Seite	Verzögert, da weniger Türen pro Seite
Türanordnung	Nur einseitig	Beidseitig
Führerstände	1	2

Bei der Beschaffung muss man für ZRF von rund 10 % höheren Beschaffungskosten ausgehen, dafür sind primär der zweite Führerstand sowie die zusätzlichen Türen verantwortlich. Diese zusätzlichen Komponenten sind auch verantwortlich für die leicht höheren Instandhaltungskosten von ca. 0.1 Fr./km⁴. Auf den Lebenszyklus bezogen resultieren somit um rund CHF 210'000 höhere Kosten für das ZRF.

ZRF haben den grossen Vorteil, dass sie im Betrieb flexibler einsetzbar sind. Sie können, unabhängig von der Wendeeinfrastruktur, auf dem ganzen Netz von Bernmobil eingesetzt werden und ermöglichen bei Netzerunterbrüchen, beispielsweise aufgrund von Baustellen oder Grossveranstaltungen, auf möglichst grossen Teilen des Netzes einen Restbetrieb mit Trams aufrecht zu erhalten. Damit kann die vorzuhaltende Flotte an Gelenkautobussen für den Ersatzbetrieb klein gehalten werden.

Kehranlagen, welche dieselben Anforderungen wie eine Wendeschleife erfüllen sollen und den betrieblichen Rahmenbedingungen des Berner Netzes entsprechen, sind preislich vergleichbar mit den Wendeschleifen. Im Normalfall benötigen Kehranlagen jedoch weniger Fläche, was insbesondere für Betriebskehranlagen gilt, sofern diese in das bestehende Trasse eingefügt werden können. Die städtebauliche Integration von Kehranlagen hängt stark von den örtlichen Gegebenheiten ab, ist jedoch in der Regel einfacher zu erreichen, da sie grundsätzlich im vorhandenen Strassenraum untergebracht werden können. Dies ist für Wendeschleifen nur möglich, wenn über mehrere Strassenzüge eine Bebauung umfahren werden kann. Dabei muss berücksichtigt werden, dass eine betrieblich flexibel nutzbare Kehranlage eine erhebliche Länge von ca. 200 m erreicht, was ähnlich herausfordernd in der Realisierung sein kann, wie die Unterbringung einer Wendeschleife. Zudem muss an der Endhaltestelle die Möglichkeit bestehen, dass Busse – zum Beispiel bei einem Ersatzbetrieb – wenden können.

Kehranlagen für Endhaltestellen müssen zwingend im Eigentrassee realisiert werden, Betriebskehranlagen können grundsätzlich auch im Mischverkehrstrasse liegen, bedürfen aber umfassender Sicherungsmassnahmen zur Regelung des MIV.

Die Vorteile können Kehranlagen insbesondere bei neu zu erstellenden Linien ausspielen, da diese einfacher etappiert gebaut werden können. Eine einfache Kehranlage ist günstig zu bauen und kann im Eigentrassee als temporäre Endhaltestelle, später als Betriebskehranlage dienen. Dies ist mit ein Grund, warum neu entwickelte Tramsysteme häufig auf Zweirichtungsfahrzeugen basieren.

Der Richtungswechsel an einer Wendeschleife benötigt weniger Zeit als auf einer Kehranlage. Mit dem schnelleren Fahrgastwechsel des ERF aufgrund der höheren Anzahl Türen kann mit ERF ein stabilerer Be-

³ Durch die nur einseitige Türanordnung besteht mehr Raum zur flexiblen Nutzung, sei es als zusätzliche Sitzplätze, Multifunktionsabteile oder für Stehplätze. Beim Zweirichtungstram entsteht durch die beidseitige Türanordnung zwangsläufig mehr Stehfläche.

⁴ Bei einer Laufleistung von 70'000 km/Jahr.

trieb gewährleistet werden. Die längeren Kehrzeiten, der tendenziell verzögerte Fahrgastwechsel sowie die geringere Kapazität des ZRF können zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen für die gleiche Bedienqualität führen.

Anhand der Szenarien zum Wechsel des heutigen Mischsystems auf ein reines Zweirichtungssystem konnte gezeigt werden, dass ab einer Anzahl von ca. 30 ZRF eine Schwelle erreicht ist, ab welcher jedes weitere ZRF aus betrieblicher Sicht keinen zusätzlichen Nutzen mehr generiert. Das bedeutet, es können keine weiteren Verbesserungen in der Aufrechterhaltung des Restbetriebes oder der Verringerung der Gelenkbusflotte für den Ersatzbetrieb realisiert werden. Jedoch kann der Restbetrieb bei einer reinen ZRF-Flotte ggf. auch bei ungeplanten Unterbrüchen kurzfristig aufgezo- gen werden, weil keine «gefangenen» ERF die Strecken blockieren.

Im Szenario einer Umstellung auf ein vollständiges Zweirichtungssystem könnten sämtliche Wendeschlaufen durch Kehranlagen ersetzt werden und dadurch Landgewinne erzielt werden. Es konnte aber aufgezeigt werden, dass dies kaum sinnvoll ist, da die optimierte Landnutzung die Investitionskosten neuer Kehranlagen nur teilweise decken könnte.

Abschliessend kann gesagt werden, dass es nicht sinnvoll erscheint, das bestehende Tramnetz in ein komplettes Zweirichtungssystem umzustellen. Auch bei einer Beibehaltung der existierenden Wendeschlaufen erreicht die Maximierung der betrieblichen Flexibilität eine Schwelle, ab welcher jedes weitere ZRF keinen betrieblichen Nutzen mehr bringt. Die Möglichkeit einer Monetarisierung der Landgewinne bei Aufhebung der Wendeschlaufen entfiel dabei und den Mehrkosten bei Beschaffung, Instandstellung und Energie stünden keine weiteren Vorteile gegenüber.

Fazit

Der Bericht zeigt die Vor- und Nachteile von Ein- und Zweirichtungstrams auf. Die externe Expertise stützt die aktuelle Praxis von Bernmobil und des Kantons, wonach eine Mischflotte eingesetzt wird, so dass einerseits auf mehreren Linien die Vorteile von Einrichtungstrams zum Tragen kommen und andererseits im Fall von geplanten Betriebsunterbrüchen dank Zweirichtungstrams ein Tramersatzbetrieb möglich ist. Letzteres bedingt neu zu erstellende Wendeanlagen; diese sind in Planung bzw. Umsetzung. Eine vollständige Umstellung auf Zweirichtungstrams erscheint auch in Zukunft nicht sinnvoll.

Bei neuen Tramlinien sind die räumlichen Rahmenbedingungen das wesentlichste Kriterium für den Entscheid pro Wendeschlaufe oder Kehranlage an Endhaltestellen. Insbesondere im Fall einer Wendemöglichkeit um bebauten Gebiet kann eine Wendeschlaufe vorteilhaft sein. Bei anderen räumlichen Rahmenbedingungen oder bei einem etappierten Bau einer Tramlinie, weisen Kehranlagen klare Vorteile auf. Der Entscheid punkto Typ einer Wendeanlage hat daher einzelfallweise im Rahmen der Projektierung einer neuen Tramlinie zu erfolgen.

5.5.3 Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne

2019 verabschiedete die Stadt Biel die aktualisierte Gesamtmobilitätsstrategie, welche dem öffentlichen Verkehr einen höheren Stellenwert einräumt. Seit dem Frühjahr 2020 wird eine Studie zur Langfristspektive des ÖV im Zeithorizont 2035 erarbeitet. Durch die eben erst erfolgte grundsätzliche Überarbeitung des Buskonzepts Biel 2020, aufgeteilt in zwei Etappen (2018 und 2021) sind in den nächsten Jahren keine tiefgreifenden Anpassungen zu erwarten.

5.5.4 Feinverteiler Agglomeration Thun

Auch in der Agglomeration Thun ist in den kommenden Jahren mit einer steigenden Nachfrage beim ÖV zu rechnen. Die langfristig benötigte Anzahl von Bushaltekanten und die knappen Platzverhältnisse rund um den Bahnhof Thun haben in den letzten Jahren zu diversen Diskussionen und Abklärungen geführt. Unter Federführung der RVK5 wurde im 2019 ein Lösungsansatz für das ÖV-Busnetz erarbeitet, der zum Ziel hat, einige Stadtbuslinien auf die Südseite des Bahnhofs zu verlegen. Dadurch kann der Bahnhofplatz und der stark belastete Maulbeerkreisel entlastet werden. Die Haltestelle Postbrücke soll neu als Umsteigeort für Bus-Bus-Verbindungen aufgewertet werden.

Das eidgenössische Parlament hat mit dem Ausbauschnitt 2035 die Realisierung der neuen S-Bahn-Haltestelle "Thun Nord" beschlossen. Die planerischen Vorarbeiten zur optimalen Einbindung des kantonalen Premium-ESP Thun-Nord ans ÖV-Netz sind am Laufen. Eine neue, tangentielle Buslinie Steffisburg – Thun Nord – Zentrum Oberland wird die neue S-Bahn-Haltestelle als Umsteigeort zusätzlich stärken. Zudem zeigen Potenzialabklärungen, dass die tangentielle Buslinie bereits vor der Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Haltestelle eingeführt werden kann. Die absehbaren Siedlungsentwicklungen entlang dieser neuen Buslinie ergeben ein genügend grosses Potenzial für einen Halbstundentakt. Der Inbetriebnahmezeitpunkt der Buslinie soll auf die vorgesehene Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

5.5.5 Feinverteiler übrige Agglomerationen

Burgdorf

In Burgdorf sind die Vorbereitungsarbeiten zum neuen Bushof durch Einsprachen beim Baubewilligungsverfahren blockiert. Die geforderte Höhe der Busanlegekanten hat zur Folge, dass der Bushof umgeplant und leicht redimensioniert werden muss.

Als nächster Angebotsschritt im Burgdorfer Busnetz dürfte die Verlängerung der Linie 30.467 vom Bahnhof zum Spital im Halbstundentakt anstehen. Zusammen mit der Linie 30.465 könnte dann ein Viertelstundentakt angeboten werden. Aufgrund der aktuellen Nachfrage ist dieser Schritt allerdings noch nicht angezeigt.

Langenthal

Die RVK 2 erarbeitete in den Jahren 2018/2019 eine Studie zum langfristigen Angebot und zu den Linienführungen des Stadtbusses in Langenthal. Das neue Buskonzept beeinflusst massgeblich Investitionsentscheide bezüglich Ausgestaltung der Bushaltestelleninfrastruktur (BehiG) und ist dadurch von langfristiger Tragweite. Die Ergebnisse der Studie fliessen in den Angebotsbeschluss 2022 – 25 ein (vgl. Kapitel 6.4.2).

Interlaken

Die Erschliessung des Bödels erfolgt weitgehend über die Regionallinien. Das Angebot der Linie 31.105 muss zumindest auf dem Abschnitt Wilderswil – Interlaken West im Gleichschritt mit dem Viertelstundentakt der BOB verdichtet werden.

Der ESP Flugplatz Interlaken ist heute nicht mit dem ÖV erschlossen. Die konzeptionellen Abklärungen zum Ortsbus Bödeli (2019) haben gezeigt, dass mit den heutigen Linien ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz keine attraktive Buserschliessung des Flugplatzareals möglich ist. Für die Erschliessung des Gewerbegebiets Flugplatz wird es als sinnvoll erachtet, mittelfristig einen Versuchsbetrieb einzurichten.

5.6 Multimodale Mobilitätsdrehscheiben

Multimodale Mobilitätsdrehscheiben bzw. sog. Mobilitätshubs sind attraktive Umsteigepunkte, welche den einfachen und effizienten Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen und Anreize zur Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Gastronomie, etc.) bieten. Die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln und zwischen Fern-, Regional- und Ortsverkehr eignen sich dazu, als attraktive multimodale Drehscheiben ausgestaltet zu werden. Die Reisenden können einfach und effizient zwischen Auto, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr umsteigen. Auch weitere Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing und Carpooling gehören dazu. Der Umstieg kann im Agglomerationsgürtel an einer Autobahnausfahrt, die gut mit dem städtischen ÖV erschlossen ist, oder an regionalen S-Bahnhaltestellen geschehen. Auch die grossen Bahnhöfe der Agglomerationszentren stellen bereits multimodale Drehscheiben dar, die es hinsichtlich ihrer starken Nutzung zu optimieren und städtebaulich auszugestalten gilt. Auch viele kleinere Bahnhöfe wie z. B. die ÖV-Knoten Zollikofen, Worblaufen, Papiermühle, Bolligen, Belp und Niederwangen dienen heute als multimodale Mobilitätsdrehscheiben.

Mobilitätsdrehscheiben dienen den Reisenden für den Verkehrsmittelwechsel auf dem Weg von aussen (Region, Land, ausserhalb einer Agglomeration) nach innen (in den Agglomerationskern) und umgekehrt. An den Mobilitätsdrehscheiben können auch verschiedene Dienstleistungen und Services verknüpft sein

(Einkauf, Dienstleistungen in Zusammenhang mit der Mobilität, etc.). Die Optimierung von Mobilitätsdrehscheiben hat das Potential, die Verkehrsabwicklung zu verbessern bzw. das Verkehrswachstum besser zu bewältigen. Attraktive Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln tragen dazu bei, Verkehrsprobleme zu mindern, indem sie ein frühzeitiges Umsteigen vom flächenintensiven MIV auf ÖV und den LV unterstützen. Kernstädte und urbane Räume werden dadurch vom Autoverkehr entlastet.

Multimodale Umsteigepunkte sollen folgende Beiträge zum Verkehrssystem leisten:

- Frühe Verkehrsverlagerung vom Auto auf ÖV, Fuss, Velo und Sharing-Angebote
- Bessere Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Bessere Abstimmung an den «Schnittstellen» zwischen nationalen und lokalen Verkehrsnetzen

Es gibt aber auch damit verbundene Herausforderungen und Risiken:

- Stärkeres Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz in Drehscheibennähe
- Rebound-Effekte (stärkere Autonutzung für einen Teil der Fahrt aufgrund «attraktiver Parkplätze»)
- Höhere Belastung des ÖV-Systems (Kapazitäten sind nur langsam ausbaubar)
- Notwendige neue ÖV-Linien (z. B. Tangentialen)
- Konkurrenzierung bestehender Zentren

Die Thematik hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen, u. a. im Kontext folgender Arbeiten:

- Thematisierung durch die Bahnunternehmen zur Aufwertung ihrer Bahnhöfe
- Thematisierung durch das UVEK im Rahmen eines Aktionsprogramms zusammen mit BPUK, KÖV und Schweizerischem Städteverband
- Mobilitätsdrehscheiben sind ein zentrales Thema im Rahmen der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr 4. Generation
- Gemeinsames Projekt des Kantons Bern mit den SBB und weiteren Beteiligten im Rahmen der Hauptstadtregion
- Geplante Studie der RKBM zu Mobilitätsdrehscheiben mit Unterstützung und unter Beteiligung des Kantons
- Geplante Thematisierung im aktualisierten Sachplan Verkehr, Teil Programm

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 Mobilitätsdrehscheiben. Es gibt auch verschiedene laufende Projekte, die neue bzw. verbesserte Mobilitätsdrehscheiben schaffen sollen, so z. B. in Ostermundigen, Kleinwabern, Thun Nord oder Matten bei Interlaken.

Für den Kanton Bern ist es das Ziel, dass in den Regionen möglichst nahe am Startort attraktive Umsteigeorte vorhanden sind, so dass das Strassennetz entlastet werden kann und ein möglichst grosser Teil der Reise mit dem ÖV zurückgelegt werden kann. Die Lage und die Anordnung der Schnittstellen zwischen dem nationalen, dem regionalen und dem lokalen Verkehrsnetz sowie entsprechenden multimodalen Drehscheiben sind so zu planen, dass die Verkehrsnetze effizient betrieben und mit den räumlichen Strukturen in Einklang gebracht werden. In diesem Zusammenhang sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, mit denen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln bequemer, einfacher und effizienter umgestiegen werden kann.

5.7 Klimagerechter öffentlicher Verkehr

Der Kanton Bern orientiert sich am Konzept der nachhaltigen Entwicklung und verfolgt gemäss der kantonalen Energiestrategie langfristig die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft. Dies bedeutet, dass der Energieverbrauch gesenkt und der Anteil erneuerbarer Energien erhöht werden soll. Der Verkehr, der für einen Drittel des gesamten Energieverbrauchs verantwortlich ist, birgt ein grosses Potential. Auch wenn der Individual-

verkehr mit Abstand der grössere Verbraucher ist, sind auch Anstrengungen im öffentlichen Verkehr notwendig. Der Bericht "Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr", welcher 2015 von Regierungsrat verabschiedet und 2020 mit neuen Massnahmen aktualisiert wurde, sieht eine Massnahme zur verstärkten Mitfinanzierung der Umstellung der ÖV-Flotte auf emissionsarme Fahrzeuge vor (vgl. Kapitel 6.11). Der Kanton soll die Mitfinanzierung regeln, um energieeffiziente Fahrzeuge im ÖV zu fördern. Spätestens ab 2030 sollen nur noch Busse mit CO₂-armen Antriebssystemen beschafft werden. Ziel ist eine vollständige Umstellung auf alternative Antriebe bis 2045.

5.8 Weitere Entwicklungen im ÖV-Umfeld

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

Digitalisierung

Die Digitalisierung der Gesellschaft schreitet rasch voran und beeinflusst die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs massgeblich. Kundeninformation und Billettverkauf erfolgen zunehmend über mobile Lösungen (vgl. Kapitel 6.12).

Die Digitalisierung schafft im Mobilitätsmarkt neue Möglichkeiten, die auch die ÖV-Nutzung beeinflussen. Akteure bieten private Chauffeurdienstleistungen an, vereinfachen das Teilen des eigenen Autos, vermitteln Mitfahrmöglichkeiten oder die Miete eines Velos. Im Kanton Bern laufen beispielsweise App-basierte Pilotversuche in verschiedenen Regionen und Raumtypen, die auf Anfrage ("on demand") Fahrtenwünsche aufnehmen und zusammenführen (u.a. MyBuxi in Herzogenbuchsee). Solche Angebote stellen neue Fragen, zu denen der Kanton mit weiteren Akteuren Antworten sucht: Wie sollen diese Angebote gestaltet werden, um den ÖV am besten zu ergänzen? Wie sollen sie reguliert werden? Wie funktionieren die Schnittstellen mit vorhandenen ÖV-Ticketing-Plattformen (u.a. NOVA)? Immer mehr werden solche Angebote - weitgehend über Apps - in der Reiseplanung als Ergänzung, aber auch als valable Alternativen zum öffentlichen Verkehr propagiert. Die Anforderungen an die wichtigen Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden voraussichtlich weiter zunehmen, da die neuen vielfältigen Mobilitätsangebote dort mit dem klassischen ÖV als Massentransportmittel verknüpft werden. Überlegungen zur Gestaltung von Mobilitätsdrehscheiben gewinnen an Bedeutung (vgl. Kapitel 5.6.).

Durchlässigere Grenzen zwischen öffentlichem und Individualverkehr

Die neuen Mobilitätsangebote werden die Grenzen zwischen dem öffentlichen und dem Individualverkehr weiter aufweichen. Des Weiteren nimmt der Trend von "benutzen statt besitzen" weiter zu, auch wenn die 2020 prägende Corona-Krise diese Entwicklung vorübergehend etwas abschwächt. Im Zentrum dieser Tendenzen stehen die selbstfahrenden Fahrzeuge. Diese sollen eines Tages ermöglichen, von A nach B zu kommen ohne sich selber auf die Fahrt zu konzentrieren. Heute punkten öffentliche Verkehrsmittel unter anderem dadurch, dass die Reisezeit für weitere Aktivitäten genutzt werden kann und dass keine besonderen Fahrkenntnisse vorhanden sein müssen. Diese Vorteile des ÖV würden wegfallen. Die selbstfahrenden Fahrzeuge sollen aber nicht nur individuell, sondern insbesondere auch kollektiv genutzt werden können. Die Software-Firmen, die intensiv an der Entwicklung solcher Fahrzeuge arbeiten, sind bestrebt Lösungen für eine gemeinsame Nutzung zu finden - irgendwo an der Grenze zwischen „privatem Kollektivverkehr“ und „öffentlichem Privatverkehr“.

Dem Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen stehen heute noch einige Hürden technologischer, rechtlicher, infrastruktureller und gesellschaftlicher Natur im Weg. Werden diese verschiedenen Hürden überwunden, so wird sich die Rolle des heutigen "klassischen" öffentlichen Verkehrs neu definieren müssen. Dies ist den Transportunternehmen bewusst und verschiedenen Schweizer ÖV-Unternehmen testen den Betrieb von autonomen Fahrzeuge, um mit diesen Entwicklungen Schritt zu halten. Im Kanton Bern läuft ein Pilotbetrieb von Bernmobil.

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

Glättung der Verkehrsspitzen und Mobility Pricing

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

Im Kanton Bern werden verschiedene Projekte zur Glättung der Verkehrsspitzen umgesetzt:

- Home-Office, flexible Arbeitszeiten, Telekonferenzen: Diese Möglichkeiten bietet der Kanton Bern als Arbeitgeber seinen Angestellten an. Nebst der Glättung der Verkehrsspitzen positioniert sich der Kanton damit in seiner Personalstrategie explizit als attraktiver Arbeitgeber.
- Work Smart Initiative: Mit dem Unterzeichnen dieser Charta bekennt sich der Kanton Bern gegenüber der Öffentlichkeit zu flexiblen Arbeitsformen.
- Flexibilisierung der Schulzeiten: Die Gymnasien und Fachhochschulen der Region Bern haben in Zusammenarbeit mit dem Kanton moderate Anpassungen des Stundenplans vorgenommen, die einen Beitrag zur Glättung der Verkehrsspitzen leisten.

Ein weiteres Instrument zur Glättung der Verkehrsspitzen und zur besseren Ausnutzung der Kapazitäten von Schiene und Strasse ist Mobility Pricing. Dieses finanzielle Lenkungsinstrument sieht unterschiedliche Preise je nach Tageszeit vor und soll helfen, das bestehende Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur besser auszulasten. Zudem ist es auch finanzpolitisch ein interessantes Instrument, da mit der zunehmenden Nachfrage nach Elektroautos der Geldfluss aus dem heutigen Finanzierungssystem (Mineralölbesteuerung) abnimmt. Der Bund sucht zur Zeit Kantone, Städte und Gemeinden, die Pilotversuche mit Mobility Pricing oder Elementen davon durchführen möchten. Im Kanton Bern haben die Städte Bern und Biel Interesse angemeldet. Der Grosse Rat hat mit der Annahme einer entsprechenden Motion als Postulat diesen Städten die Möglichkeit eingeräumt sich beim Bund zu bewerben (Motion 030-2020, Durchführung eines Mobility-Pricing-Pilotversuchs im Kanton Bern).

6 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2022-2025

6.1 Einleitung

Beim Fernverkehr ist in den kommenden Jahren eine wesentliche Änderung absehbar: Mit der Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld und der verlängerten Kreuzungsstelle in Leissigen können direkte Zugverbindungen zwischen Interlaken Ost und Zürich Flughafen angeboten werden. Diese Züge sollen alle zwei Stunden verkehren.

Beim Orts- und Regionalverkehr soll das Angebot in den kommenden Jahren gezielt weiterentwickelt werden. Dabei stellt das längerfristig angestrebte Angebot gemäss Kapitel 5 eine wichtige Grundlage dar. Ebenfalls eine harte Rahmenbedingung ist die im Horizont 2022 - 25 vorhandene Infrastruktur. Die Regionalkonferenzen / Regionalen Verkehrskonferenzen (RK/RVK) haben ihre begründeten und priorisierten Angebotskonzepte für die Periode 2022 - 2025 Ende April 2020 beim AÖV eingereicht. Insgesamt wurden 210 Anträge für Angebotsanpassungen formuliert. Diese umfassen das Spektrum von kleinen kostenneutralen Anpassungen bis zu Angebotsverdichtungen auf verschiedenen Linien.

In den letzten Jahren hat die Nachfrage stetig zugenommen. Dadurch besteht auf verschiedenen ÖV-Linien ein grosser Handlungsdruck für gezielte Verbesserungen.

In diesem Kapitel werden die grösseren Angebotsanpassungen nachfolgend dargestellt. Aufgeführt sind zudem alle Angebotsanpassungen, welche zu Veränderungen von Angebotsstufen führen und somit Bestandteil des kantonalen Angebotsbeschlusses ÖV 2022 - 25 des Grossen Rats sein werden.

Der Umgang mit den Detailanträgen der RVK/RK ist in Anhang V dargestellt.

Entsprechend der Nachfrageentwicklung sind im Verlauf der Jahre 2022 - 25 weitere kleinere Angebotsanpassungen möglich. Diese werden innerhalb des vom Grossen Rat gesetzten Rahmens vorgenommen.

6.2 S-Bahn Bern

Bei der S-Bahn werden zwischen 2022 und 2025 einzelne Kurspaare ergänzt. Bei der S31 wird gegen Abend ein zusätzliches Kurspaar zwischen Münchenbuchsee und Biel/Bienne verkehren, auf der S5 verkehrt ein Frühzug um 5.08 von Bern nach Neuchâtel und entsprechend einem Anliegen des Kantons Freiburg ein Frühzug von Bern nach Freiburg.

Auf der S2, der S7 und der S9 werden einzelne Kurspaare am Wochenende ergänzt um Taktlücken zu schliessen oder den Viertelstundentakt beim RBS am Sonntag leicht auszudehnen.

Das neue einstöckige RE und S-Bahn Rollmaterial der BLS (Flirt4) wird schrittweise in Betrieb genommen.

Tangentialverbindung Biel – Thun via Ostermundigen

Als zwingender Inhalt des Angebotsbeschlusses ist aufgrund einer überwiesenen Motion die Einführung einer Bahnlinie Biel – Zollikofen – Ostermundigen – Thun vorgesehen.

Die Abklärungen der BLS haben gezeigt, dass diese neue Bahnlinie ab 2022 eingeführt werden könnte. Die Züge verursachen ungedeckte Kosten zu Lasten der Besteller von rund 2 Mio. CHF pro Jahr (je 50 % Bund und Kanton Bern). Folgende Punkte sind aber zu beachten:

- Das Angebot ist längerfristig nicht gesichert. Spätestens ab 2025 besteht die erhebliche Gefahr, dass die Züge wegen Einschränkungen aufgrund von Baustellen (Entflechtung Wankdorf Süd, Umbau Wankdorf, Modernisierung Bahnhof Ostermundigen und Entflechtung Gümligen) nicht mehr verkehren können.
- Können die Züge nicht mehr fahren so fallen die Fixkosten der Züge gleichwohl noch an. Sie betragen rund 1.3 Mio. CHF/Jahr zu Lasten der Besteller der BLS.
- Nach Abschluss der Bauarbeiten und der Einführung des Viertelstundentaktes zwischen Bern und Münsingen der S-Bahn Bern sowie der Halbstundentakte Bern – Brig, Bern – Interlaken und Bern – Frutigen – Lötschberg – Brig können die Züge nicht mehr verkehren.

Eine Analyse der Bedürfnisse (ÖV und MIV) zeigt, dass rund 5 bis 10 Prozent der Nachfrage aus den Korridoren nach Biel und nach Thun die tangentiale Direktverbindung betrifft. Weiter zeigt die Analyse, dass der Anteil des ÖV schon heute auf der Tangentialbeziehung (ohne Direktverbindung) mit rund 30% höher ist als innerhalb der Korridore nach Biel und Thun.

Aus dem Korridor Biel führen rund 10 Prozent der totalen Korridornachfrage direkt nach Thun. Die Tangentialverbindung würde somit auch langfristig in der Hauptverkehrszeit verkehren, in den Nebenverkehrszeiten ist die Nachfrage zu gering.

Aufgrund des Nachfragepotenzials dürfte es äusserst schwierig werden, einen Infrastrukturausbau zwischen Biel und Thun zu rechtfertigen. Dieser Infrastrukturausbau müsste in den nächsten Ausbauschritt 2040/45 des Bundes aufgenommen werden, welcher voraussichtlich 2027 vom Parlament verabschiedet wird.

Die Einführung der neuen Tangentialverbindung Biel – Zollikofen – Ostermundigen – Thun ist nicht zweckmässig, da das Angebot hohe Fixkosten auslöst, ab 2025 kaum und mit dem neuen Angebot ab etwa 2030 nicht mehr fahrbar ist (ohne zusätzlichen Infrastrukturausbau) und der Anteil der Nachfrage für eine ganztägige Verbindung auch langfristig zu gering ist. .

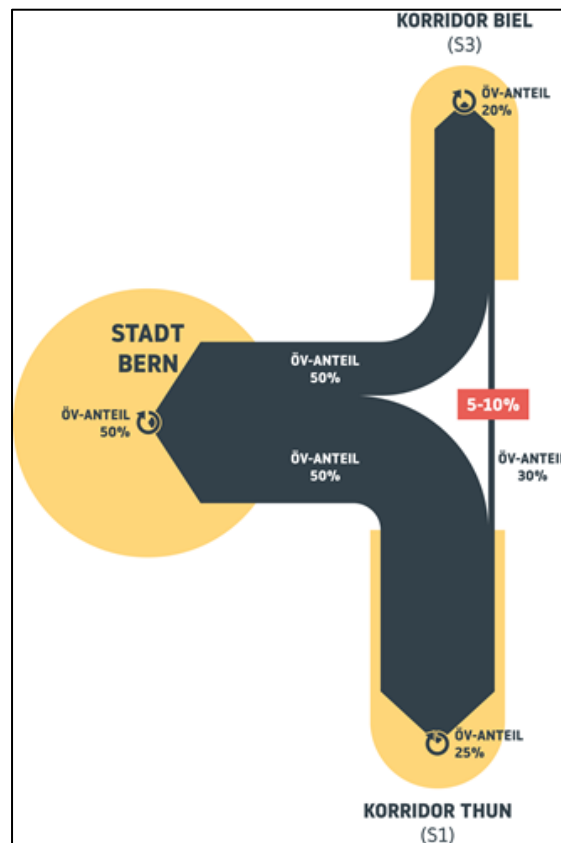


Abbildung 26: Verkehrsströme im Korridor Biel - Thun

S8 Bern – Jegenstorf bzw. Bätterkinden und RE Bern – Solothurn

Die Verlängerung der S8 nach Bätterkinden wurde im Angebotsbeschluss 2018 - 21 beschlossen, wegen fehlenden Infrastrukturen aber noch nicht eingeführt. Ebenfalls beschlossen wurden die Ausbauten beim RE, welcher von Montag - Freitag tagsüber integral im Viertelstundentakt verkehren soll. Diese Anpassungen werden umgesetzt, sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen sind.

6.3 RVK Biel-Seeland-Berner Jura

6.3.1 Bahnlinien

Auf der CJ Linie La Chaux-de-Fonds – Saignelégier ist eine Verdichtung zum Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten in Diskussion. Diese Linie erschliesst im Kanton Bern La Ferrière. Bei der CJ wird das Rollmaterial in den kommenden Jahren erneuert und so den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vollständig entsprechen.

Das Angebot der RE-Züge Biel/Bienne – Moutier – Delémont ist bisher vom Fernverkehr mitfinanziert worden. Diese Mitfinanzierung ist weggefallen und die Linie wird der Angebotsstufe 2 zugeteilt, da das Angebot bereits heute in dieser Dichte fährt.

Auf der Bahnlinie Biel – Täuffelen – Ins wird der Viertelstundentakt zwischen Biel und Täuffelen morgens bis neun Uhr verlängert, um die stark ausgelasteten Züge vor acht Uhr zu entlasten. Die betriebliche Machbarkeit ist abhängig vom Güterverkehr und noch nicht abschliessend geklärt. Von Montag bis Freitag werden zudem die Taktlücken zwischen Täuffelen und Ins geschlossen.

Punktuelle Erweiterungen sind ausserdem auf der Linie Biel – Solothurn geplant.

6.3.2 Buslinien

Buslinien im Berner Jura

Beim Versuchsbetrieb St-Imier - Hôpital wurde bereits im ersten Betriebsjahr eine ausreichende Nachfrage erreicht. Durch Veränderungen beim Schülerverkehr (neuer Schulstandort) muss 2020 jedoch mit rückläufigen Fahrgastzahlen gerechnet werden. Leider sind die Zählwerte des ersten Halbjahrs 2020 aufgrund der Coronakrise nicht aussagekräftig und eine abschliessende Bilanz zum Versuchsbetrieb somit nicht möglich. Der Versuchsbetrieb soll daher auf Antrag der RVK vorläufig verlängert werden. Dabei wird auch der Linienast in Richtung Villeret in den Versuchsbetrieb aufgenommen. Mit der Inbetriebnahme der neuen SBB-Haltestelle St-Imier La Cléf muss die Zweckmässigkeit des Ortsbus St-Imier überprüft werden.

Die RVK beabsichtigt die Buslinien im Raum Moutier einer konzeptionellen Überprüfung zu unterziehen. Der Kanton unterstützt das Vorgehen, eine Anpassung kann per 2024 erfolgen. Wegen extrem tiefer Nachfrage wird das Samstagsangebot nach Belprahon eingestellt.

Buslinien Seeland

Auf der Linie 72 Biel – Meisberg wird zu den Hauptverkehrszeiten neu der Viertelstundentakt bis Orpund eingeführt (neu Angebotsstufe 4). Punktuelle Erweiterungen erfolgen zudem abends und am Sonntagmorgen.

Bei der Linie 87 Biel – Jons werden die Taktlücken geschlossen und die Linie neu der Angebotsstufe 2 zugewiesen. Dadurch erhält Bellmund tagsüber den Halbstundentakt.

Auf der 2019 versuchsweise eingeführten Buslinie 369 Lyss – Bellmund wurde die erforderliche Minimalnachfrage bereits im ersten Betriebsjahr problemlos erreicht. Die Linie wird daher mit der Angebotsstufe 1 ins Grundangebot aufgenommen.

Im Bürenamt wird die Linie 8 Solothurn – Büren an der Aare neu auch mittags halbstündlich bedient (neu Angebotsstufe 3). Auf der Linie 33 Büren – Grenchen wird zu den Hauptverkehrszeiten der Halbstundentakt eingeführt und zudem die Betriebszeit abends um eine Stunde verlängert.

Mit dem Viertelstundentakt des RE Bern – Solothurn kann auf der Linie 871 Jegenstorf – Messen – Waltwil ein verbessertes Fahrplankonzept eingeführt werden. Dadurch kann die Anzahl der bis Waltwil fahrenden Kurse erhöht werden und je nach betrieblichen Möglichkeiten können die Busse bis Wengi Dorfplatz fahren.

6.4 RVK Oberaargau

6.4.1 Bahnlinien

Zwischen Langenthal und Huttwil wird der Halbstundentakt neu auch am Samstag von 8 bis 16 Uhr angeboten. Von Montag bis Freitag wird zudem der Halbstundentakt auf den Linien Langenthal – Huttwil und Langenthal – St. Urban abends um ein Kurspaar ausgedehnt.

Der Grosse Rat hat einem Antrag zugestimmt, wonach der Kanton die fehlenden Kurspaare für einen Halbstundentakt des Fernverkehrs auf der Linie Bern – Burgdorf – Langenthal – Olten bis Mitternacht finanziert.

6.4.2 Buslinien

Der sehr schwach frequentierte Abschnitt der Linie 40.051 von Melchnau nach Grossdietwil wird aufgehoben. Die dadurch gewonnene Flexibilität in der Fahrplangestaltung wird genutzt, um die Fernverkehrsanschlüsse für Melchnau in Langenthal zu verbessern. Die Linie erhält ein neues Fahrplankonzept.

Als Folge der Umgestaltung des Langenthaler Stadtbusnetzes erhält die Linie 52 eine neue Linienführung und verkehrt via Schorenquartier nach Thunstetten. Die Linie wird neu Angebotsstufe 1 zugeteilt (bisher 2),

es verkehren seit jeher 15 Kurspaare, weshalb sich durch die neue Einstufung beim Angebot nichts ändert. Allerdings können die Minimalvorgaben bezüglich Nachfrage so erreicht werden.

Die Linie 52 kann ab Thunstetten als Versuchsbetrieb bis Bützberg verlängert werden. Voraussetzung dafür ist die neue Linienführung am Bahnhofplatz in Langenthal. Dies ist nach heutiger Einschätzung ab 2025 der Fall.

Der Fahrplan der Linie 54 Herzogenbuchsee – Wynigen wird punktuell angepasst und besser auf die Schülerbedürfnisse abgestimmt. Dadurch sollten die Minimalanforderungen bezüglich Nachfrage erreicht werden.

Auf der Linie 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern wird ein neues Angebotskonzept eingeführt und von Montag bis Freitag auf einen Stundentakt erweitert. Der sehr schwach nachgefragte Abschnitt Rümisberg – Wolfisberg wird aufgehoben. Die Wirtschaftlichkeit des Angebots wird dadurch erheblich verbessert, gleichzeitig kann das Angebot leicht erweitert werden. Das Wochenendangebot wird auf seine Zweckmässigkeit überprüft.

6.5 RK Emmental

6.5.1 Bahnlinien

Bern – Olten

Auf der Linie Bern – Olten verkehren im Abschnitt Burgdorf – Langenthal nur Fernverkehrszüge. Da der IR 35 Bern – Zürich der SBB in Wynigen nicht hält, wird Wynigen nach wie vor nur stündlich durch den IR 17 Bern – Olten der BLS bedient. Verschiedene Vorstösse bei der SBB, die Haltepolitik anzupassen, blieben bisher erfolglos. Immerhin ist im Angebotskonzept des Bund zum Ausbauschrift 2035 die halbstündliche Bedienung von Wynigen vorgesehen. Die Züge verkehren allerdings nur noch zwischen Bern und Olten.

Burgdorf – Solothurn

Zwischen Burgdorf und Solothurn wird der Halbstundentakt um zwei Kurspaare ergänzt und damit um zwei Stunden bis 22 Uhr verlängert.

Burgdorf – Konolfingen - Thun

Der Grosse Rat hat einem Antrag zugestimmt, welcher den Halbstundentakt Burgdorf – Konolfingen – Thun bis Mitternacht verlangt. Das Angebot wird entsprechend ausgebaut.

6.5.2 Buslinien

Ramsei – Langnau

Das Busangebot der Linie 284, welches ergänzend zur stündlichen S4 verkehrt, wird gut genutzt. Die Zielvorgaben zur Auslastung und zum Kostendeckungsgrad werden deutlich übertroffen. Das Abendangebot soll deshalb ausgebaut werden und die Linie neu der Angebotsstufe 2 zugeordnet werden.

Region Burgdorf

Ergänzend zum halbstündlichen Grundangebot auf der Linie 465 Burgdorf – Lyssach, Kernenriedstrasse finanziert das Konsortium Shopping-Meile aufgrund von Bestimmungen in der damaligen Baubewilligung bisher die Verdichtungskurse zum Viertelstundentakt. Da die Zielvorgaben zur Auslastung und zum Kostendeckungsgrad auf dieser Linie deutlich übertroffen werden, sollen die Verdichtungskurse neu ins kantonale Grundangebot integriert werden. Die Linie 30.465 wird auf diesem Abschnitt der Angebotsstufe 4 zugeordnet.

Das Busangebot der Linie 466 zwischen Koppigen und Wynigen wird sehr gut genutzt. Deshalb sollen die noch bestehenden Taktlücken geschlossen und das Angebot zum integralen Stundentakt ausgebaut werden. Dieser Linienabschnitt soll deshalb neu der Angebotsstufe 2 zugeordnet werden.

Die Linie 467 Burgdorf – Kirchberg, Neuhaus wird seit dem Fahrplan 2019 versuchsweise bis zum Bahnhof Aefligen verlängert. Der dreijährige Versuchsbetrieb dieser Linienverlängerung dauert noch bis Dez. 2021. Da bereits heute absehbar ist, dass die Anforderungen der Erfolgskontrolle zu Nachfrage und Kostendeckungsgrad erreicht werden, soll der Abschnitt Neuhaus – Aefligen, Bahnhof neu mit der Angebotsstufe 3 ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden.

Im Raum Fischermätteli (Stadt Burgdorf) an der Linie 468 Burgdorf – Heimiswil – Kaltacher – Lueg sind zahlreiche neue Wohneinheiten geplant. Mit einer Optimierung des Fahrzeugumlaufes kann während der HVZ morgens, mittags und abends auf dem Abschnitt Burgdorf – Fischermätteli ohne zusätzliches Fahrzeug ein Halbstundentakt angeboten werden. Die Linie 30.468 wird auf diesem Abschnitt neu der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

6.6 RK Bern - Mittelland

6.6.1 Bahnlinien

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

6.6.2 Buslinien

Frienisberg

Das Angebot der Linien 100 und 107 zwischen Bern und Wohlen ist heute uneinheitlich und daher schwer merkbar. Mit der Einführung des Halbstundentaktes auf der Linie 107 zwischen Bern und Uetligen am Nachmittag entsteht zwischen Wohlen und Bern vom Mittag bis am Abend um 20 Uhr ein durchgehender Viertelstundentakt mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten. Die Linie 107 wird der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

Münsingen – Worb Dorf

Im Zusammenhang mit der Übertragung der Linien 161/162 an die neue Betreiberin wurde das Angebot dieser Linien neu konzipiert, was zu einer Anpassung der Angebotsstufen der Linien führte. Die Linie 161 wird neu der Angebotsstufe 1 und die Linie 162 der Angebotsstufe 4 zugeordnet.

Die Linie 168 verkehrt seit Fahrplan 2019 und bis Ende 2021 als Versuchs-Bürgerbus. Bereits im ersten Betriebsjahr wurde die Zielvorgabe bezüglich Auslastung übertroffen und die Minimalvorgabe bezüglich Kostendeckungsgrad (knapp) erreicht. In den kommenden Jahren darf mit einer weiteren Erhöhung der Kennzahlen gerechnet werden. Die Linie soll deshalb als Bürgerbus ins reguläre Grundangebot des Kantons aufgenommen und der Angebotsstufe 1 zugeordnet werden.

Längenberg

Auf der Linie 340 Wabern – Niedermuhlern wird der Halbstundentakt in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit um eine Stunde erweitert und so besser an die Bedürfnisse angepasst. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Oberbütschel wird am Abend nicht mehr erschlossen, da die Linie 631 abends nur zwischen Köniz und Niedermuhlern fährt. Die Erschliessung Rüeggisbergs erfolgt am Abend mit der Linie 321 ab Toffen. Damit auch Oberbütschel nach 21 Uhr mit öffentlichem Verkehr erschlossen werden kann, wird die abendliche Schlaufenfahrt der Linie 321 ausgeweitet und neu über Oberbütschel statt über Mättwil / Tromwil geführt.

Weitere Angebotsänderungen

Auf vielen Regionallinien der Agglomeration Bern ist das Angebot von Montag bis Freitag tagsüber bereits gut bis sehr gut. Nachholbedarf besteht auf einigen Linien jedoch beim Angebot am Abend und am Wochenende, insbesondere am Sonntag. Deshalb wird das Angebot auf diversen Linien ausgebaut.

Auf folgenden Linien wird das Angebot am Wochenende, insbesondere am Sonntag, neu eingeführt, verdichtet oder systematisiert.

- Linie 36 Münchenbuchsee – Zollikofen: Verdichtung zum Viertelstundentakt am Sonntag von ca. 13-18 Uhr
- Linie 40 Ittigen Kappelisacker – Allmendingen: Verdichtung zum Viertelstundentakt am Sonntag von ca. 11-20 Uhr Kappelisacker – Papiermühle – Wankdorf. Der genaue Endpunkt ist noch festzulegen.
- Linie 130 Thörishaus Dorf – Neuenegg: Einführung Sonntagsangebot (analog heutiges Samstagangebot)
- Linie 611 Schwarzenburg – Riggisberg: Systematisierung des Wochenendangebots am frühen Morgen
- Linie 612 Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg: Systematisierung des Wochenendangebots am frühen Morgen
- Linie 781/782 Boll-Utzen: Systematisierung und punktuelle Verdichtung des Angebots am Sonntagvormittag.

Auf der Linie 160 Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf fahren die Busse am Abend bis ca. 22 Uhr und somit zwei Stunden länger.

6.7 RVK Oberland West

6.7.1 Bahnlinien

Burgdorf – Konolfingen - Thun

Der Grosse Rat hat einem Antrag zugestimmt, welcher den Halbstundentakt Burgdorf – Konolfingen – Thun bis Mitternacht verlangt. Das Angebot wird entsprechend ausgebaut.

Gemäss dem Grossratsbeschluss wird das Angebot zwischen Konolfingen und Thun tagsüber zudem durchgehend auf drei Zugspare pro Stunde erweitert. Damit können in Konolfingen zusätzliche Anschlüsse hergestellt werden. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 4 zugeteilt.

Zweisimmen – Montreux

Zwischen Zweisimmen und Montreux verkehren die Regionalzüge der Linie 120 seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 im integralen Stundentakt. Dadurch kann das Angebot der Regionalzüge mit den Angeboten des GoldenPassExpress und der Verdichtungszüge systematisieren. Die Linien werden wie die Angebote im Simmental der Angebotsstufe 1 (GoldenPassExpress) bzw. der Angebotsstufe 2 (Regionalzüge) zugewiesen.

Spiez – Zweisimmen

Derzeit werden auf der Linie Spiez - Zweisimmen durch den RE die Unterwegshalte Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach und Boltigen bedient. Einem langjährigen Anliegen entsprechend sollen die RE-Züge und die neuen GoldenPassExpress-Züge künftig auch Därstetten bedienen. Allerdings muss sichergestellt sein, dass der Fahrplan auch mit dem zusätzlichen Halt stabil ist und dass die Züge ausreichend Kapazität haben. Somit wird der zusätzliche Halt erst eingeführt, wenn diese Punkte geklärt sind.

6.7.2 Buslinien

Simmental / Saanenland

Das Busangebot der Linie 260 Boltigen - Jaun - Bulle wird auf der Freiburger Seite neu konzipiert. Deshalb soll geprüft werden, ob die Anschlüsse in Jaun trotz anspruchsvollen Rahmenbedingungen verbessert werden können.

Im Saanenland muss das aktuelle Busangebot mit Ausnahme des Abschnittes Gstaad – Saanen – Schönried der Linie 180 Les Diablerets – Gstaad – Schönried nur geringfügig an das neue MOB-Konzept angepasst werden. Gleichzeitig ist es aufgrund der vorhandenen Nachfrage angezeigt, das Angebot im Abschnitt

Gsteig – Gstaad – Saanen schrittweise auszubauen. Dieser Abschnitt soll deshalb neu der Angebotsstufe 2 zugewiesen werden.

Zudem soll in den kommenden Jahren geprüft werden, ob die heutige Linie 180 nicht zweckmässigerweise in zwei separate Linien Les Diablerets – Col du Pillon bzw. Col du Pillon – Gstaad – Schönried aufgeteilt werden soll.

Buslinien im Raum Spiez

Die Angebote ab Spiez auf den Linien 61 (Krattigen – Aeschi), 62 (Spiezwiler – Aeschiried), 63 (Hondrich, Rundkurs) sind bisher stark in einander verwoben und das Fahrplanangebot entsprechend schlecht merkbar. Angebot und Fahrwege sollen nun systematisiert und nach der Einführung der neuen Buslinie 60 Spiez - Interlaken und der Aufhebung der bisherigen Buslinie 65 Spiez – Faulensee optimiert und leicht ausgebaut werden.

Das bisherige Angebot auf der Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi bleibt unverändert in der Angebotsstufe 2. Die bisherigen Standzeiten am Bahnhof Spiez sollen genutzt werden für eine Linienverlängerung bis zur Schiffstation. Diesem Linienabschnitt wird die Angebotsstufe 1 zugewiesen.

Auf der Linie 62 Spiez – Aeschi – Aeschiried werden die bisher je nach Tageszeit unterschiedlichen Fahrwege vereinheitlicht.

Anstelle der bisher je nach Tageszeit unterschiedlichen Rundkurse auf der Linie 63 Spiez – Spiezwiler (– Hondrich – Spiez) werden diese nur noch stündlich zur HVZ, jedoch in beiden Fahrrichtungen angeboten. Ausserhalb der HVZ verkehrt der Bus halbstündlich nur zwischen Spiez und Spiezwiler. Zusammen mit einem leicht angepassten Angebot (+ 2 Kurspaare) auf der Linie 66 (Spiez – Emdthal – Aeschi) kann für Spiezwiler damit der Halbstundentakt mit guten Anschlüssen auf den Fernverkehr ermöglicht werden. Anstelle einer Standzeit am Bahnhof Spiez soll das Fahrzeug zudem für eine stündliche Bedienung des Bürgquartiers eingesetzt werden. Der Abschnitt Spiez, Bahnhof – Spiezwiler soll der Angebotsstufe 2, die übrigen Abschnitte der Linie der Angebotsstufe 1 zugewiesen werden.

Frutigen – Adelboden

Wegen knapper Platzverhältnisse im Bushof im Zusammenhang mit den neuen, BehiG-konformen Haltekanten soll das bisherige Angebotskonzept der Linie 31.230 Frutigen - Adelboden angepasst werden. Unter Nutzung der bisherigen Standzeiten verkehren die Busse neu bis Ausserschwand. Der Abschnitt Adelboden, Post – Ausserschwand (bisher Angebotsstufe 1 der Linie 31.232) soll neu der Angebotsstufe 2 zugewiesen werden.

Aufgrund der Anpassungen bei der Linie 31.230 kann die bisherige Linie 31.232 Ausserschwand – Adelboden, Post – Unter dem Birg auf den Abschnitt Adelboden, Post – Unter dem Birg eingekürzt werden.

6.8 RK Oberland Ost

6.8.1 Bahnlinien

Spiez – Interlaken Ost

Damit zwischen Bern und dem östlichen Berner Oberland weiterhin halbstündliche Verbindungen bestehen, verkehren zwischen Spiez und Interlaken Ost in Ergänzung zu den Fernverkehrszügen weiterhin zweistündlich Züge mit Halt in Interlaken West.

Interlaken Ost – Grindelwald

Mit dem Eiger Express wird die V-Bahn im Dezember 2020 in ihrer Gesamtheit eröffnet. Die Talstation ist über die Haltestelle Grindelwald Terminal an die BOB angebunden. Im Dezember 2022 ist die Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken geplant. Die mit dem MIV anreisenden Gäste mit Ziel Jungfrau-region sollen auf das P+R auf dem ehemaligen Flugplatz Interlaken gelenkt und mit der BOB in die Region

reisen. Für die wachsende Nachfrage sieht die BOB bei Bedarf die Führung von Zusatzzügen vor. Dieses Zusatzangebot kann innerhalb der bestehenden Angebotsstufe 3 erbracht werden.

6.8.2 Buslinien

Spiez – Interlaken

Die Buslinie 60 übernimmt ab Dezember 2020 die Erschliessung von Faulensee, Leissigen und Därligen. In den ersten Betriebsjahren wird beobachtet, ob das Angebot bedürfnisgerecht ist und ob die Qualität hinsichtlich Pünktlichkeit und Anschlusssicherung gewährleistet ist. Weiter wird das Sicherheitsempfinden der Buschauffeure bei der Ausfahrt Därligen Ost in geeigneter Weise erhoben.

Region Interlaken

Bisher wird nur jeder zweite Kurs der Linie 105 Interlaken Spital – Wilderswil – Gsteigwiler ab Wilderswil bis Gsteigwiler geführt. Dieses Konzept führt in Wilderswil zu unterschiedlichen Linienführungen und dadurch zu einem schlecht merkbaren Angebot. Die Standzeit der in Wilderswil endenden Kurse soll neu für die Verlängerung aller Kurse nach Gsteigwiler genutzt werden. Der Abschnitt Wilderswil – Gsteigwiler wird wie die übrige Linie der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

Die Betriebszeiten der Linie 106 – Interlaken Habkern sollen abends um drei Stunden verlängert werden, so dass künftig die letzte Abfahrt in Interlaken West um 22.04 Uhr angeboten werden kann. Die Linie wird der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

6.9 Entwicklung des Ortsverkehrs in den Agglomerationen und Städten

6.9.1 Biel/Bienne

Mit Ausnahme der beiden Trolleybuslinien verkehrt auf den Hauptlinien des Stadtnetz Biel der letzte Kurs bereits vor Mitternacht. Die Betriebszeiten der Autobuslinien werden leicht ausgedehnt, so dass die letzte Abfahrt zwischen Mitternacht und 00:30 erfolgt. Davon ausgenommen ist die Linie 9, da das Lindequartier mit den Linien 1 und 8 im Spätbetrieb ausreichend erschlossen wird und auf dem kurzen Abschnitt Schiff-ländte-Bahnhof kein Bedürfnis für Spätangebote besteht.

6.9.2 Langenthal

Die Stadtbuslinie 64 wird neu konzipiert. Der Ast zwischen Bahnhof und Schoren-Ochsen wird aufgehoben und der Abschnitt neu von der Regionallinie 52 bedient. Dadurch reduziert sich zwar der Takt auf ein stündliches Angebot. Im Gegenzug verbessern sich aber die Fernverkehrsanschlüsse im Bahnhof Langenthal. Die Busse der Linie 64 werden neu für eine Taktverdichtung ab Bahnhof in Richtung Langenthal Süd eingesetzt (neu Angebotsstufe 4), wo in Kombination mit dem bestehenden Linienast der Linie 64 nach Lotzwil Unterdorf auf dem gemeinsamen Abschnitt der Viertelstundentakt angeboten werden kann. In Kombination mit der Neuordnung der Regionallinie nach Melchnau bedeutet dies im innerstädtischen Verkehr in Langenthal eine markante Qualitätsverbesserung. Am Wochenende wird das bestehende Angebot belassen, kleinere Anpassungen sind bei den Betriebszeiten vorgesehen.

6.9.3 Burgdorf

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

6.9.4 Bern

Linie 21 Bern Bahnhof – Bremgarten

Die Linie stösst in den Hauptverkehrszeiten an die Kapazitätsgrenze. Sie wird deshalb auf Gelenkbusbetrieb umgestellt, sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind (voraussichtlich per 2023). Auf diesen Zeitpunkt hin ist der heutige sehr dichte Takt von 6' in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr nötig und wird deshalb auf den 7½'-Takt ausgedünnt. Dadurch entstehen auf dem Abschnitt Bahnhof - Bierhübeli ganztags ein verdichtetes Angebot der Linien 11 und 21.

Trolleybuslinie 12: Verlängerung bis Warmbächliweg

Zur Erschliessung der neuen Wohngebiete im Warmbächliareal wird die Linie 12 bis zum Warmbächliweg verlängert. Diese Linienverlängerung wurde bereits mit dem Angebotsbeschluss 2018 - 21 beschlossen.

Buslinie 18: Verstärkungskurse der Buslinie 20

Seit Fahrplan 2020 werden die bisherigen Verdichtungskurse der Linie 20 als separate Linie 18 geführt. Die Linie 18 wird neu als eigenständige Linie aufgenommen. Das Angebot bleibt unverändert.

Buslinie 19: Verstärkungskurse aus Kapazitätsgründen

Auf der Linie 19 werden aus Kapazitätsgründen die morgendlichen Verdichtungskurse bereits ab/bis Blinzern geführt. Die Linie wird im Abschnitt Bern Bhf. - Blinzern neu der Stufe C zugeordnet.

Linie 22 Brünnen Bahnhof – Kleinwabern

Im Zusammenhang mit der Neukonzeption der Linie 29 wurde die beschleunigte Linie 22 mit gestreckter Linienführung zwischen Kleinwabern und Niederwangen Bahnhof eingeführt. Diese Linie wurde im Rahmen eines Versuchsbetriebs nach Brünnen verlängert. Der Versuchsbetrieb dauert noch bis Ende 2021. Schon im ersten Betriebsjahr wurde die vorgegebene Auslastung auf dem Abschnitt des Versuchsbetriebs deutlich übertroffen. Eine weitere Zunahme der Fahrgastzahlen auf diesem Abschnitt darf erwartet werden. Der Kostendeckungsgrad der Linie hat sich durch die Verlängerung nicht verschlechtert. Die Linienverlängerung wird deshalb ins Grundangebot aufgenommen und der Angebotsstufe 3 zugeordnet. Die Linie 22 wird neu in Anhang III als eigenständige Linie aufgeführt.

Linie 31 Brunnadernstrasse – Niederwangen Erle

Per Fahrplan 2019 wurde die bestehende Linie 31 als Versuchsbetrieb vom Europaplatz über die Monbijoubücke zur Brunnadernstrasse verlängert. Auf dem Abschnitt Eigerplatz – Thunplatz überlagern sich die beiden Linien 28 und 31 wodurch ein 7½'-Takt entsteht. Die Verlängerung der Linie 31 ist grundsätzlich zweckmässig, da sie als Tangentiallinie den Raum Bahnhof Bern entlastet. Sie hat im ersten Betriebsjahr die erforderliche Auslastung aber noch nicht erreicht. Da das Jahr 2020 aufgrund Corona nicht aussagekräftig sein wird, soll der Versuchsbetrieb um mindestens ein Jahr verlängert werden.

Linie 40 Kappelisacker – Papiermühle – Egghölzli – Allmendingen

Die Linie 40 verkehrt bereits seit vielen Jahren von Ittigen alternierend nach Allmendingen und Gümligen. Zwischen Gümligenfeld und Allmendingen / Gümligen ist die Linie der Angebotsstufe 3 resp. A zugeordnet. Im langen überlagerten Abschnitt Ittigen – Gümligenfeld liegt die Linie in der Stufe B. Die Tabelle in Anhang III wird dahingehend angepasst.

Spätkurse am Wochenende

Per Fahrplan 2018 wurde auf gewissen Linien des Ortsverkehrs das Spätangebot am Wochenende um ca. eine Stunde verlängert, um die letzten Zugsankünfte um ca. 01 Uhr abzunehmen (alle Tramlinien und die Buslinien 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21, 30 und 101). Dies führte zu einer Konkurrenzierung der ersten Moonliner-Abfahrten in den entsprechenden Korridoren, welche in der Folge aufgehoben oder zeitlich nach hinten verschoben wurden. Mit der Neukonzeption des Moonlinerangebot (vgl. Kapitel 6.10) werden die (regulären) letzten Kurse auf allen Linien vor 1:00 Uhr abfahren. Die ersten Moonliner sollen um 01:15 Uhr verkehren.

Weitere Angebotsänderungen

Bei vielen Ortsverkehrslinien der Agglomeration Bern ist das Angebot von Montag bis Freitag tagsüber bereits gut bis sehr gut. Nachholbedarf besteht auf einigen Linien jedoch beim Angebot am Abend und am Wochenende, insbesondere am Sonntag. Deshalb wird das Angebot auf diversen Linien ausgebaut.

Auf den Linien 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg, 34 Unterzollikofen Bahnhof – Hirzenfeld und 46/47 Bolligen Bahnhof – Habstetten / Mannenberg wird das Angebot am Sonntag verdichtet, verlängert oder systematisiert.

Auf den Linien 27 Weyermannshaus Bad – Niederwangen Bahnhof, 28 Weissenbühl Bahnhof – Wankdorf Bahnhof, 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg und 44 Bolligen Bahnhof – Gümligen Bahnhof wird das Angebot am Abend verlängert.

6.9.5 Thun

Das städtische Angebot in Thun besteht aus einem Zusammenspiel von Regional- und Ortslinien. Das Angebot bleibt unverändert.

Neue Busverbindung Steffisburg – Thun Nord – Thun, Zentrum Oberland

Wie Potenzialabklärungen zeigen (vgl. Kapitel 5.5.4), ist es zweckmässig, die vorgesehene tangentielle Buslinie bereits vor der Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord einzuführen. Ein entsprechender Versuchsbetrieb im Halbstundentakt (Montag - Freitag) wird deshalb grundsätzlich unterstützt. Die Einführung liegt in der Kompetenz des Regierungsrates. Zudem muss der Einführungszeitpunkt gut auf die vorgesehene Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

Linie 21 Thun, Bahnhof – Oberhofen

Aus fachlicher Sicht ist ein Ausbau zum 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun, Bahnhof – Oberhofen unbestritten. Aufgrund von vorgesehenen Strassensanierungsarbeiten in der Stadt Thun ab 2024 ff. ist es aus verkehrlichen Gründen angezeigt, den Angebotsausbau zum 10'-Takt bis zum Ende der Bauarbeiten aufzuschieben.

6.9.6 Interlaken

Die Erschliessung des Bödels erfolgt weitgehend über die Regionallinien. Sobald die erforderliche Infrastruktur beim Spital Interlaken realisiert ist, soll die Linie 105 mit Gelenkbussen bedient werden, um die Nachfrage effizient bewältigen zu können. Am Abend sollen die Busse eine Stunde länger verkehren. Die Busse der Linie 21 (Thun - Interlaken) verkehren in der Sommersaison am Abend bis 22.30 Uhr. Dadurch werden die Campingplätze im Gebiet Neuhaus und das rechte Seeufer auch am Abend ab Thun und Interlaken erreichbar sein.

6.10 Nachtangebot

6.10.1 Ausgangslage

Die ersten Nachtangebote wurden vor 20 Jahren in der Region Bern eingeführt. Das in der Zwischenzeit auf 42 Linien angewachsene Netz wird von 10 Busunternehmen betrieben, welche auch tagsüber Linien des Orts- und Regionalverkehrs betreiben.

Das heutige Nachtnetz ist in Abbildung 27 dargestellt. Es umfasst die meisten Bahnkorridore sowie zahlreiche tagsüber durch gut frequentierte Buslinien erschlossene Gebiete in allen Regionen des Kantons. Der Preis für eine Fahrt ist abhängig von der Fahrtlänge und beträgt zwischen CHF 6.- und 27.-. Abonnemente sind nicht gültig.

Gemäss der kantonalen Angebotsverordnung (AGV) werden Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 01.00 Uhr verlassen vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgegolten. Somit ist der Kanton heute nicht zuständig für das Nachtangebot im Kanton Bern. Die "Moonliner" werden heute über Fahrausweiseinnahmen, Defizitgarantien der Gemeinden und Sponsoring finanziert.

Das heutige Moonlinerangebot wird in Rückmeldungen von Bernerinnen und Bernern regelmässig als unzeitgemäss und aufgrund der hohen Tarife als nicht kundenfreundlich kritisiert.

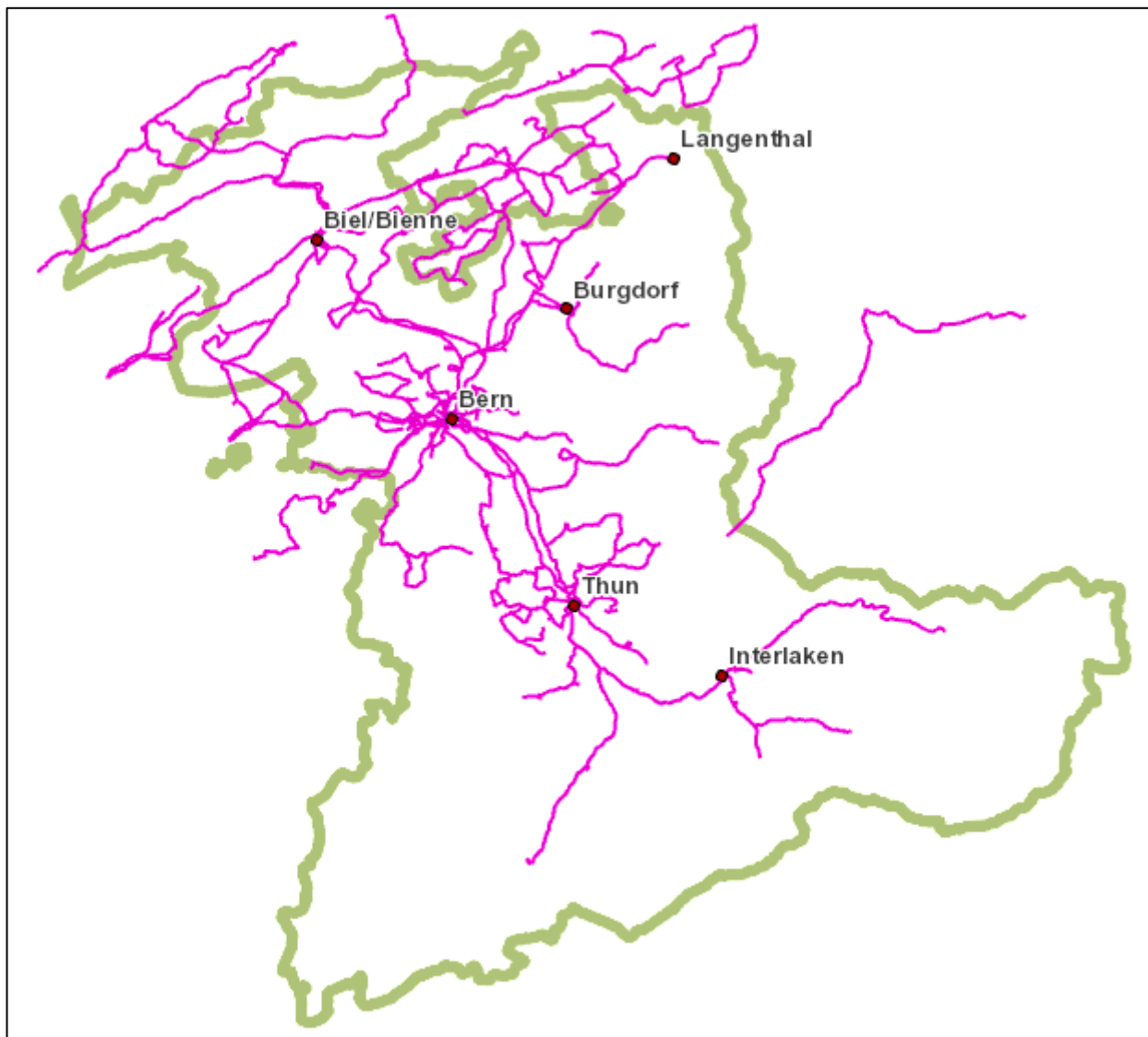


Abbildung 27: Heutiges Netz der Nachtlinien

6.10.2 Nachtangebot in der Schweiz

In der Schweiz gibt es in zahlreichen Regionen Nachtangebote, wobei die Zuständigkeit unterschiedlich geregelt ist. In den meisten Kantonen bestehen die gleichen Zuständigkeiten wie beim Tagesangebot und somit sind die Kantone verantwortlich. In wenigen Regionen sind, wie im Kanton Bern, die Gemeinden zuständig.

Dadurch ist auch das Tarifsystem der Nachtangebote sehr unterschiedlich ausgestaltet und reicht vom Spezialtarif wie im Kanton Bern bis zum üblichen Tagestarif mit Anerkennung aller Fahrausweise. Nachtangebote werden vom Bund mitfinanziert, falls sie über den im Regionalverkehr üblichen Prozess bestellt werden und falls die üblichen Fahrausweise akzeptiert werden. Beim bernischen Moonliner ist heute beides nicht der Fall.

Im Jahr 2020 haben verschiedene Kantone angekündigt bzw. beschlossen, beim Nachtangebot die gleichen Fahrausweise wie tagsüber anzuerkennen und somit auf einen Nachtzuschlag zu verzichten. Somit sind ab 2022 bei den Nachtnetzen der Kantone GE, ZH, BS, BL, AG, SG, TG, SH, LU, OW, NW, GR, TI und in der Region Lausanne die üblichen Tarife gültig (ohne Zuschlag). Die Nachbarkantone SO, FR und JU unternehmen derzeit konkrete Schritte, beim Nachtnetz ab 2022 auf ein solches System zu wechseln. Sondertarife oder Tarife mit Zuschlag sind nach aktuellem Kenntnisstand noch in den Kantonen NE, VS, UR und in einigen Regionen im Kanton Waadt vorhanden.

Damit fallen voraussichtlich ab 2022 in den allermeisten Nachtnetzen der Schweiz die Nachtzuschläge weg.

6.10.3 Aktuelle Situation beim Nachtangebot im Kanton Bern

Seit mehreren Jahren stagnieren die Fahrgastzahlen auf vielen Moonliner-Linien oder sind gar leicht rückläufig. Dazu beigetragen hat auch die Ausdehnung des Tagesangebots, wie sie beispielsweise mit dem letzten Angebotsbeschluss 2018 - 21 beschlossen worden ist. Die Linien können heute teilweise trotz der Defizitgarantie der Gemeinden nicht mehr kostendeckend betrieben werden, wodurch das heutige Nachtangebot in Frage gestellt ist.

Aufgrund dieser Situation hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland eine Studie für ein neues Nachtangebot erarbeitet. So soll das Nachtangebot im Gebiet der RKBM angepasst und betriebs- und potenzialorientiert optimiert werden. Wegen der vergleichsweise schwachen Nutzung soll das Angebot am Donnerstagabend aufgehoben werden, so dass die Busse nur noch in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag verkehren. Zudem beantragt die RKBM den Betriebsschluss des Tagesangebots auf 00:45 Uhr festzulegen. So kann das Nachtangebot effizienter und bedarfsgerechter gestaltet werden. Bezüglich Tarif will die RKBM auf ein Modell mit Regeltarif umstellen. Nur dank diesem Wechsel kann der heutige zeitaufwändige Billettverkauf durch die Chauffeure aufgehoben werden. Dies ist Voraussetzung für die Umsetzung des angestrebten, neuen Angebots. Die RKBM beantragt, dass der Kanton das Nachtangebot neu gleich wie das Tagesangebot mitfinanziert.

Angesichts dieses Antrags und da in allen Regionen des Kantons Nachtbusse unterwegs sind, hat das AÖV unter Einbezug der Regionen das gesamte Moonlinerangebot an das neue Konzept der RKBM angepasst. Das Ergebnis der Anpassung wurde den Regionen und Transportunternehmungen im Rahmen einer Fachkonsultation zur Kenntnis gebracht und die Gemeinden wurden von den Regionen einbezogen. Im Rahmen der Umsetzungsplanung sollen unter Einbezug der Regionen und Gemeinden Lösungen für die wenigen noch offenen Fragen gefunden werden.

6.10.4 Mitfinanzierung des Nachtangebots durch den Bund

Seit einigen Jahren beteiligt sich der Bund an der Finanzierung von Nachtangeboten im Rahmen der Bestellung des Regionalverkehrs. Nachtangebote sind meist besser ausgelastet als Angebote zu Randzeiten (z. B. am Sonntagmorgen oder abends von Sonntag bis Donnerstag). Der Bund hat den Kantonen angekündigt, dass ab 2022 neu nur noch zuschlagsfreie Angebote des Regionalverkehrs mitfinanziert werden. Voraussetzung ist wie beim übrigen regionalen Busverkehr ein Kostendeckungsgrad von 10 %.

6.10.5 Varianten für das Nachtangebot im Kanton Bern ab 2022

Grundsätzlich gibt es für das Nachtangebot vier Varianten mit unterschiedlichen Tarif- und Finanzierungsmodellen:

1. **Status quo: eigener Moonliner-Tarif und Finanzierung durch bediente Gemeinden**
Heutiges Angebot fortführen. Aufgrund der stagnierenden Nachfrage und steigender Kosten sind höhere Beiträge der bedienten Gemeinden unumgänglich.

2. **Variante Vorschlag RKB: Tages-Tarifsystem mit Nachtzuschlag; Finanzierung durch bediente Gemeinden**

Umstellung auf das neue Angebotskonzept der RKB. Das Tarifsystem ist analog zum Tagesangebot, sämtliche Fahrausweise haben ihre Gültigkeit sowohl tagsüber als auch in der Nacht. Zudem ist ein Zuschlag von CHF 5.- zu entrichten. Auch hier sind zumindest vorübergehend beträchtliche ungedeckte Kosten vorhanden, für welche eine Finanzierung durch die bedienten Gemeinden unumgänglich sein dürfte.

3. **Übernahme ins kantonale ÖV-Angebot mit Nachtzuschlag**

Die Bestellung und Finanzierung erfolgt wie beim Tagesangebot über den üblichen Offertprozess des öffentlichen Verkehrs. Die Finanzierung erfolgt durch den Kanton. Die Gemeinden beteiligen sich über den ordentlichen Kostenverteilungsschlüssel (Gemeindedrittel) an den Abgeltungen für das Nachtangebot. Das Angebot wird in den Kostenverteilungsschlüssel eingerechnet. Für Nachtlinien gelten gleich wie beim Tagesangebot Vorgaben bezüglich Nachfrage und Wirtschaftlichkeit.

Eine Bundesfinanzierung ist nicht möglich, da sich der Bund nicht an der Finanzierung von zuschlagspflichtigen Angeboten beteiligt. Bei dieser Variante werden die Gemeinden finanziell entlastet. Dies zu Lasten des Kantons. Die zusätzlichen Abgeltungen für das Nachtangebots zulasten von Kanton und Gemeinden betragen rund CHF 400'000.

4. **Übernahme ins kantonale ÖV-Angebot ohne Nachtzuschlag**

Das Tarifsystem ist analog zum Tagesangebot. Diese Variante entspricht der allgemeinen Stossrichtung in anderen Kantonen, dass das Tarifsystem unabhängig von der Tageszeit gilt und somit auch beim Nachtangebot gilt. Erfahrungen in anderen Regionen haben gezeigt, dass mit dem Wegfall des Zuschlags die Nachfrage deutlich ansteigt und sich verdoppelt oder sogar verdreifacht. Die erwartete Nachfragesteigerung muss bei der Beurteilung berücksichtigt werden. Es müssen vermehrt Gelenkbusse eingesetzt werden und auf stark ausgelasteten Linien muss das Angebot aus Kapazitätsgründen verdichtet werden (letzteres insbesondere in der Kernagglomeration Bern und auf den Linien von Bern nach Biel, Solothurn, Burgdorf, Thun und Fribourg). Der Bund beteiligt sich im Rahmen der ordentlichen Finanzierung an der Abgeltung der Regionalverkehrslinien. Der wegfallende Zuschlag und die höheren Betriebskosten können durch die zusätzliche Nachfrage nicht vollumfänglich gedeckt werden. Die ungedeckten Kosten zulasten von Kanton und Gemeinden betragen rund CHF 1 Mio. pro Jahr. Mit der erwarteten Nachfragezunahme dürften sich die ungedeckten Kosten mittelfristig reduzieren.

Mit der tarifarischen Angleichung von Spätkursen des «Tagesangebots» und von Nachtkursen und der Bestellung und Finanzierung durch die gleichen Besteller besteht zudem die Möglichkeit, Synergien zu nutzen und somit die Wirtschaftlichkeit zu steigern.

Im Rahmen der Fachkonsultation ist die Aufnahme des Nachtangebots ins kantonale Grundangebot von allen Seiten unterstützt worden. Die Variante 4 mit Normaltarif ohne Zuschlag wird von zwei Regionen bevorzugt, die übrigen vier Regionen haben keine Präferenz für Variante 3 oder 4 ausgedrückt. Die Variante 4 ohne Zuschlag wird zudem von den drei Städten Bern, Biel und Thun explizit unterstützt. Verschiedene weitere Gemeinden haben ihre Präferenz für die Variante 3 oder 4 dargelegt.

Von Seiten des kantonalen Tiefbauamtes wurde die Bedeutung eines guten Nachtangebots hervorgehoben, da die Unfallstatistik des Kanton Berns zeigt, dass pro Jahr rund 90 Unfälle auf die «Einwirkung von Alkohol» zurückzuführen sind. Diese Unfälle passieren zu drei Vierteln in den Nächten am Wochenende und werden mehrheitlich von Fahrzeuglenkenden unter 30 Jahren verursacht, was dem Zielpublikum des Nachtangebots entspricht.

6.10.6 **Aufnahme des Nachtangebots ins kantonale Grundangebot des öffentlichen Verkehrs ab Fahrplan 2022**

Das Nachtangebot gemäss der untenstehenden Liste soll gemäss Variante 4 ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden. Dabei handelt es sich um das heutige, teils angepasste Liniennetz mit Ausnahme der Linie Burgdorf – Wynigen. Bei dieser Linie sind die Wirtschaftlichkeit und die Nachfrage ungenügend, so dass eine Aufnahme ins kantonale Nachtnetz nicht gerechtfertigt ist. Im Nachtnetz sollen die üblichen Fahrausweise gültig sein. Folgende Überlegungen führen zu diesem Entscheid:

- Das heutige Nachtangebot mit Spezialtarif ist nicht mehr zeitgemäss. Es ist absehbar, dass ab dem Jahr 2022 schweizweit, abgesehen von wenigen lokalen Ausnahmen, Nachtangebote zuschlagsfrei sein werden.
- Mit diesem Tarifsysteem ist eine Mitfinanzierung durch den Bund möglich, der Bund trägt etwas mehr als die Hälfte der ungedeckten Kosten.
- Mit dem neuen Nachtangebot ist eine deutliche Zunahme der Nachfrage um das Zwei- bis Dreifache zu rechnen. Das führt zu einer besseren Auslastung der Busse und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Die zusätzlichen Kosten für das kantonsweite Nachtnetz betragen weniger als 0.5 % der Kosten für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr und sind daher gut tragbar.

Die Nachtlinien weisen in vielen Fällen eine andere Linienführung als die aktuell bestellten Tagesangebote auf. Deshalb werden die Linien im Angebotsbeschluss separat aufgeführt und auch als eigenständige Nachtlinien bestellt.

Bezüglich der in der Angebotsverordnung (AGV) geforderten Nachfrage und Kostendeckungsgrad sollen für die Nachtlinien folgende Anforderungen gelten:

- Es wird – analog der Mitfinanzierungsvorgabe des Bundes - ein minimaler Kostendeckungsgrad von 10 % verlangt.
Gemäss den vorgenommenen Berechnungen erwartet der Kanton für das gesamte Moonliner-Netz einen Kostendeckungsgrad von 25-30 %. Für einzelne Linien wird ein Kostendeckungsgrad von gegen 90 % erwartet, einzelne Linien liegen im Bereich der Minimalvorgabe von 10 %.
- Bezüglich Auslastung gelten die Anforderungen gemäss AGV, Art. 11 und 12 für die Angebotsstufe 1 (4 – 15 Kurspaare).

Im Rahmen der Angebotsbeschlüsse werden die Nachtlinien jeweils einer Erfolgskontrolle unterzogen und bei unbefriedigenden Nachfrage- und/oder Kostendeckungswerten werden Massnahmen geprüft.

Linienbezeichnung (provisorisch)	Linie
M1	Bern – Zollikofen – Münchenbuchsee
M2 / L9	Bern – Guisanplatz
M2 / L20	Bern – Ittigen – Bolligen – Boll – Utzigen
M3 / L10	Bern – Viktoriaplatz – Ostermundigen Rüti
M3 / L12	Bern – Ostring – Ostermundigen Zollgasse
M4 / L6	Bern – Muri – Gümligen – Worb Dorf – Biglen
M4 / L8	Bern – Saali
M4 / L19	Bern – Elfenau
M5 / L3	Bern – Weissenbühl – Wabern – Kehrsatz – Belp
M5 / L9	Bern – Wabern
M6 / L6 / L17	Bern – Fischermätteli – Köniz Weiermatt
M6 / L10	Bern – Köniz – Schliern
M6 / L19	Bern – Wander – Blinzern
M7 / L7	Bern – Bümpliz – Niederwangen – Neuenegg – Laupen
M8 / L11	Bern – Hinterkappelen – Wohlen – Innerberg
M9	Bern – Kirchlindach – Meikirch – Wahlendorf
M9 / L12	Bern – Länggasse
M9 / L21	Bern – Bremgarten
M10	Bern – Schüpfen – Lyss – Biel
M11*	Bern – Jegenstorf – Solothurn
M12	Bern – Herzogenbuchsee – Langenthal
M13	Kiesen – Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand
M14	Bern – Burgdorf – Hasle – Rüegsau – Sumiswald
M15*	Bern – Münsingen – Kiesen – Thun – Interlaken West
M16	Bern – Schwarzenburg (–Rüschegg) – Riggisberg
M17	Bern – Flamatt – Düringen – Fribourg
M18	Bern – Murten/Kerzers – Ins – Sugiez
M18 / L8	Bern – Brünnen–Gümmenen–Laupen
M19	Belp – Riggisberg – Seftigen – Gurzelen
M20	Münsingen – Konolfingen – Langnau – Trubschachen
M23	Thun – Steffisburg – Schwarzenegg – Heimenschwand
M24	Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi
M25	Thun – Hilterfingen – Oberhofen – Sigriswil – Merligen
M26	Thun – Gwatt – Reutigen – Wimmis – Erlenbach i.S.
M27	Thun – Thierachern – Blumenstein – Amsoldingen
M28	Thun – Uetendorf – Seftigen – Wattenwil – Längenbühl – Thierachern
M30	Biel – Pieterlen – Grenchen – Solothurn
M31	Biel – Tavannes – Moutier – Delémont
MN156	Sonceboz-Sombeval – St-Imier – La Chaux-de-Fonds
N21	Tavannes – Tramelan – Saignelégier
M32	Biel – Täuffelen – Erlach
M33	Biel – La Neuveville
M34	Biel – Meinisberg – Büren – Lyss / Arch
M35	Biel – Port – Bellmund – Jens – Kappelen – Aarberg – Lyss
M41	Interlaken – Wilderswil – Lauterbrunnen – Grindelwald
M42	Interlaken – Brienz – Meiringen
M45	Spiez – Frutigen – Adelboden
M51	Solothurn – Oberdorf – Grenchen – Arch – Solothurn
M52	Solothurn – Niederbipp – Wangen a.A. – Deitingen – Solothurn
M53	Solothurn – Gerlafingen – Kriegstetten – Derendingen – Subingen – Herzogenbuchsee – Aeschi
M86	Bern – Bethlehem Kirche – Bümpliz Post – Bern
M87	Bern – Bümpliz Post – Bethlehem – Kirche – Bern

* Linien werden aufgrund der Nachfrage aufgeteilt

6.10.7 Berücksichtigung des Nachtangebots im Kostenschlüssel Gemeinden gemäss FILAG, Art. 29

Das Nachtangebot wird beim Verkehrsangebot berücksichtigt. Als Nachtangebot werden Abfahrten gezählt, welche nach 1 Uhr an den Abgangsorten einer Linie abfahren.

- Abfahrten von Nachtlinien werden zu 2/5 der üblichen Abfahrten gewichtet und vollständig angerechnet. Dies entspricht der Anzahl Tage (Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) an welchen Nachtlinien verkehren. Beim Tagesangebot sind die täglichen Abfahrten von Montag bis Freitag (5 Tage) die Berechnungsgrundlage.
- Bei Nachtlinien zählen nebst den Abfahrten auch Halte nur zum Aussteigen. Nachtlinien dienen primär für die Heimfahrt, Nutzen generiert daher primär die Ankunft.
- Abfahrten an den Ausgangsorten der Linien (heute Biel/Bienne, Burgdorf, Bern, Thun, Interlaken) werden bei Haltestellen innerhalb von 750 Metern um die Bahnhöfe nur halb gezählt. Diese Abfahrten sind in der Regel Einsteigeorte und haben für die Erschliessung der Städte als Zielorte keine besondere Bedeutung, da sie in Fussdistanz liegen.

Der Regierungsrat wird beauftragt, die kantonale Angebotsverordnung (AGV) und die kantonale Kostenbeitragsverordnung (KBV) entsprechend anzupassen.

6.11 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 bernische 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.

Das AÖV hat zusammen mit den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn eine externe Studie zur Wirtschaftlichkeit des Einsatzes alternativer Antriebe im Busverkehr erarbeiten lassen. Die Ergebnisse dieser Studie (KCW GmbH und BLIC GmbH, 2020) werden in die weiteren Überlegungen des Kantons zur Umsetzung auf alternative Antriebe einfließen.

Bereits heute unterstützt der Kanton entsprechende Pilot- und Beschaffungsprojekte. So hat Bernmobil im Dezember 2018 auf der Linie 17 (Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt) einen vierjährigen Pilotbetrieb mit Streckenlader-Elektrobussen gestartet.

Elektrobusbeschaffungen werden aktuell vom Kanton mit einem Beitrag aus dem Investitionsrahmenkredit von CHF 100'000 pro Bus unterstützt. Bisher haben die Verkehrsbetriebe Biel und der Regionalverkehr Bern-Solothurn Beiträge für den Kauf von Elektrobussen beantragt.

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. Leider sind Elektrobusse aktuell noch deutlich teurer als Diesel- oder Diesel-Hybrid-Busse und führen entsprechend zu höheren ungedeckten Kosten.

Dass nur noch Busse mit einem CO₂-armen Antrieb beschafft werden können, wird gemäss heutiger Einschätzung kaum vor 2030 erreicht werden. Nebst dem finanziellen Aspekt müssen auch die betrieblichen Voraussetzungen gegeben sein. Die Umstellungsstrategie muss aus Netz-, Linien- und Unternehmenssicht zielführend und mit den Bestellern abgesprochen sein. Synergien unter den Transportunternehmen sind zu nutzen und die Kompatibilität ist bestmöglich sicherzustellen. Zudem müssen die technische und betriebliche Machbarkeit sowie eine positive Umweltwirkung nachgewiesen sein. So müssen beispielsweise auch die entsprechenden (Elektro-) Infrastrukturen in den Busdepots vorhanden sein, was sich teilweise erst bei einem Neu- bzw. Umbau eines Depots umsetzen lässt.

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses öffentlicher Verkehr 2022-2025 sind höhere Beiträge an die Mehrkosten von E-Bussen bzw. alternativen Antriebssystemen vorgesehen. Die Beiträge sollen über die Abgeltungen finanziert werden. Der Bund hat bereits signalisiert, dass bei Regionalverkehrslinien eine Abgeltungsmittelfinanzierung möglich ist.

Zur Deckung der aktuell noch hohen Mehrkosten sind aber weiterhin Drittfinanzierungen notwendig. Dies können direkte Beiträge von Gemeinden/Städten, TU-Eigenmittel und zusätzliche Bundesbeiträge u.a. via das Agglomerationsprogramm Siedlung + Verkehr oder den geplanten Klimafonds sein. Mit dem Kantonsbeitrag sollen maximal 50% der Mehrkosten gedeckt werden. Bedingung für eine kantonale Mitfinanzierung ist die Erfüllung der obenstehenden Voraussetzungen.

6.12 Tarife und Distributionssysteme

Tarifpolitik

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

Der Fokus des Bundes als Regulator wie auch der ÖV-Branche liegt in der Harmonisierung des Nationalen Direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbünde. Als Anforderungen des Kantons müssen die Tarifsyste-me attraktiv sein und den Bedürfnissen der ÖV-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 einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des ÖV gewährleisten.

Diese Anforderungen vertritt der Kanton auch im Zusammenhang mit Sparbilletten. Diese bieten Chancen, indem Kundinnen und Kunden auf schwächer genutzte Züge gelenkt werden können. Als Schwäche im Vergleich zu Zonenbilletten ist aber die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit zu nennen. Da Sparbillette teilweise sehr stark rabattiert werden ist festzustellen, dass Billette zum Normalpreis zunehmend als über-teuert empfunden werden. So haben sich in der Bevölkerungsumfrage von Anfang 2020 mehr als zwei Drittel der Befragten dahingehend geäußert, dass der öffentliche Verkehr in den letzten Jahren teurer geworden ist und dies obwohl seit längerer Zeit keine Preiserhöhungen mehr vorgenommen worden sind. Der Kanton Bern steht Sparbilletten offen gegenüber, wenn die Vorteile überwiegen und sie nicht zu einer Erhöhung der Abgeltungsleistungen der Besteller und somit zu höheren Kantonsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr führen.

Mit der Erweiterung des Tarifverbundes Libero ins Berner Oberland ist die Entwicklung der Tarifverbünde im Kanton Bern für die kommenden Jahre abgeschlossen. Die Abgrenzung der Zonen im Libero wird in Härte-fällen überprüft, Ungleichbehandlungen sollen jedoch vermieden werden.

Verkaufs- und Informationssysteme

Die Verbreitung von Smartphones hat zu einer starken Verlagerung der Fahrausweisverkäufe auf diesen Verkaufskanal geführt (vgl. Abbildung 28). Das Smartphone ist jederzeit verfügbar, die Bedienung ist einfach und die Zahlungsmöglichkeiten benutzerfreundlich. Das Smartphone ermöglicht zudem Bestpreis-Modelle. Mit der NOVA-Plattform ermöglicht zeitgemässe Technik den Zugang zu den nötigen Informationen, so dass die verschiedenen Verkaufssysteme mit den gleichen Informationen versorgt werden und die Kundinnen und Kunden immer den richtigen Preis und einen korrekten Fahrausweis erhalten. Über das Smartphone können sich der Kundinnen und Kunden zudem selbständig über Abweichungen zum Fahrplan oder Betriebsstörungen informieren.

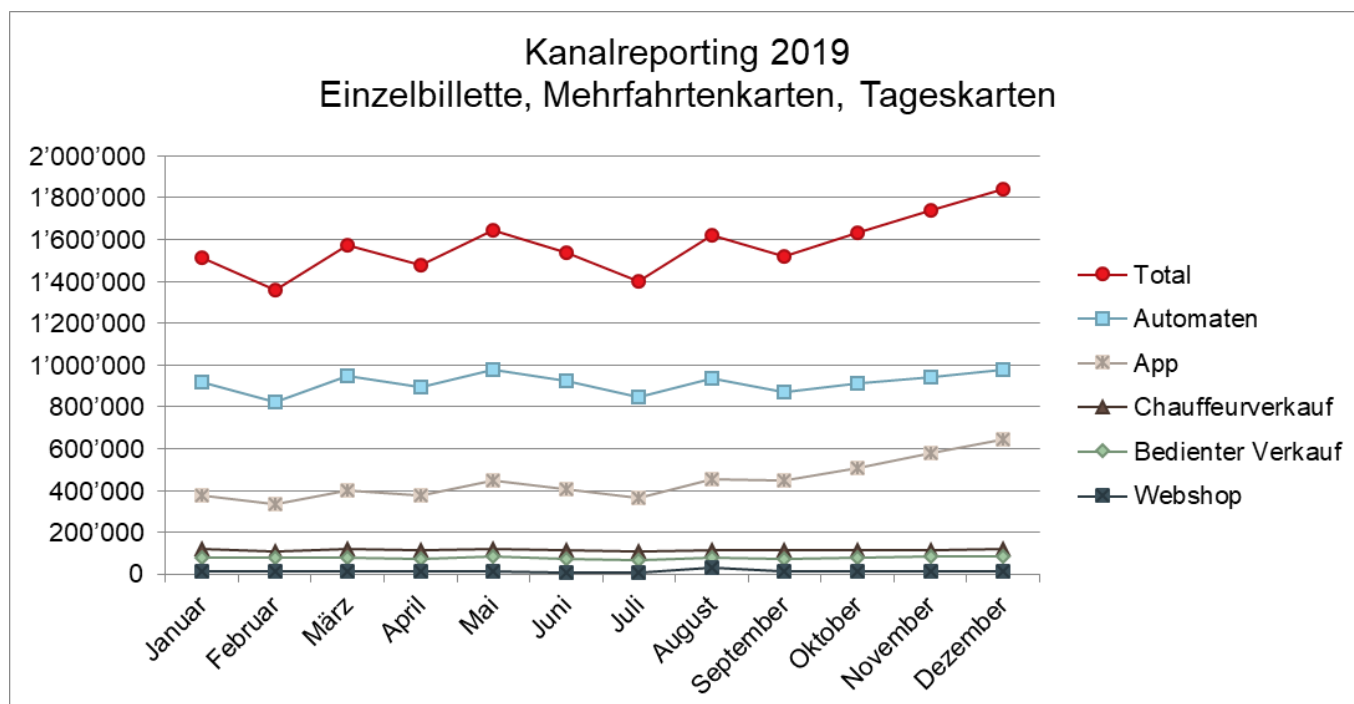


Abbildung 28: Verkaufskanäle (Quelle: Libero Tarifverbund)

Die Möglichkeiten der Digitalisierung sind unbedingt zu nutzen, um den Benutzern einen einfachen Zugang zum ÖV zu ermöglichen und gleichzeitig die Kosten für den Fahrausweisverkauf zu senken. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass es Kundengruppen gibt, die keinen Zugang zu digitalen Hilfsmitteln haben oder bewusst auf deren Nutzung verzichten wollen. Für diese muss der Billettbezug auch künftig über klassische Verkaufskanäle ermöglicht werden.

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 ist Teil des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens. Wegen der ausschliesslichen Anwendung der vergünstigten Tarife auf die Einwohner der Gemeinde Lauterbrunnen, trägt der Bund die Ausfälle nicht mit.

7 Entwicklung der ÖV-Ausgaben 2021-2025

7.1 ÖV-Ausgaben 2021-2025

Die Finanzplanung basiert aktuell auf folgenden Annahmen zu den ÖV-Ausgaben 2021-2025:

ÖV-Ausgaben (nach Fahrplanjahren)		AGB 2022 - 2025				
		Fp-Jahr 2021 prov.	Fp-Jahr 2022 Plan	Fp-Jahr 2023 Plan	Fp-Jahr 2024 Plan	Fp-Jahr 2025 Plan
1) Abgeltungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr	Mio. CHF	373.8	394.5	414.1	427.8	437.4
2) Abgeltungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen	Mio. CHF	11.0	11.4	1.4	2.2	2.2
3) Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1
4) Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.6	1.0	0.8	1.0	0.8
5) Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	386.5	408.0	417.4	432.1	441.5
6) ./ Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-147.0	-151.5	-156.5	-158.5	-160.5
7) Total Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	239.5	256.5	260.9	273.6	281.0
8) Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	10.1	11.3	13.2	13.5	14.5
9) Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	249.6	267.8	274.1	287.1	295.5
Veränderung zu Vorjahr		0.0%	7.3%	2.4%	4.7%	2.9%
10) Pauschalbeitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	Mio. CHF	80.8	83.8	85.9	87.9	88.8
11) Investitionsausgaben (à-fonds-perdu)	Mio. CHF	22.6	34.7	34.6	34.6	40.7
12) Investitionsausgaben (bedingt rückzahlbar & rückzahlbar)	Mio. CHF	54.3	93.5	84.3	79.0	77.0
13) Gesamttotal Investitionsbeiträge	Mio. CHF	157.8	212.1	204.9	201.5	206.5
Veränderung zu Vorjahr		-0.4%	34.4%	-3.4%	-1.6%	2.5%
14) ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton Bern	Mio. CHF	407.3	479.9	479.0	488.6	502.0
Veränderung zu Vorjahr		-0.1%	17.8%	-0.2%	2.0%	2.7%
15) A.o. Abgeltungen Covid-19 (Schätzung 09.2020)	Mio. CHF	37.5	4.5			
16) ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton inkl. Covid-19	Mio. CHF	444.8	484.4	479.0	488.6	502.0
Veränderung zu Vorjahr		-6.7%	8.9%	-1.1%	2.0%	2.7%

Tabelle 5: Entwicklung der ÖV-Gesamtausgaben des Kantons Bern 2021-2025 (Bruttoausgaben, davon 2/3 zulasten Kanton und 1/3 zulasten der bernischen Gemeinden)

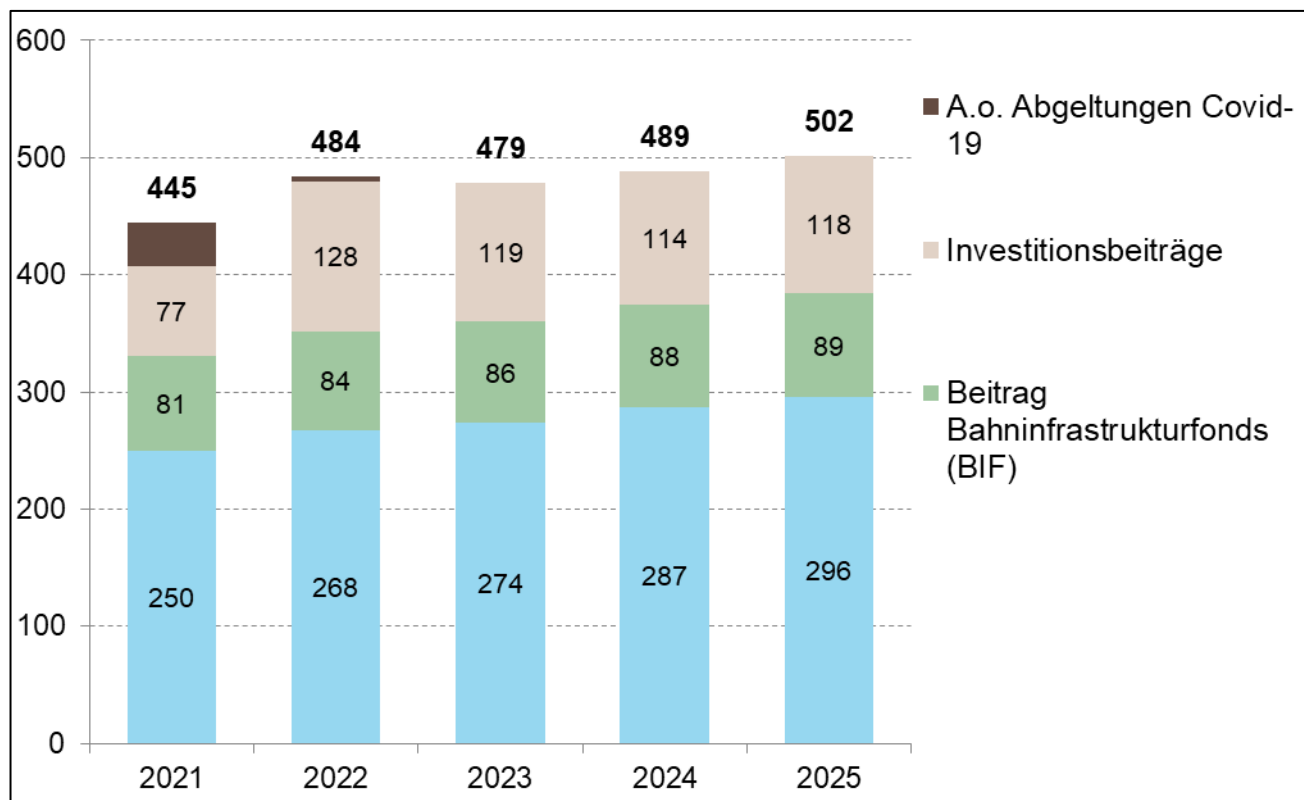


Abbildung 29: ÖV-Ausgaben 2021-2025

Veränderungen ÖV-Ausgaben 2021-2025

(1) Investitionsbeiträge

Verschiedene grössere Investitionsprojekte sind in Realisierung. Für 2022 ergibt sich eine deutliche Erhöhung bei den zu leistenden Investitionsbeiträgen.

(2) Beitrag Bahninfrastrukturfonds

Der Beitrag an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) hängt von der Entwicklung der vom Kanton Bern bestellten Zugkilometern und den Personenkilometern ab. Da der Beitrag indexiert ist, ergibt sich eine automatische Veränderung aufgrund der Indexentwicklung.

(3) Abgeltungen Sparte Verkehr (Personen/Güter/Infrastruktur)

Die Abgeltungen für bestellte Angebote des Regional- und Ortsverkehrs, des Güterverkehrs und der Infrastruktur steigen in den kommenden Jahren. Dies bedingt durch die geplanten Angebotsausbauten und Folgekosten aus Investitionen. Detailerläuterungen siehe Kapitel 7.2.

(4) A.o. Abgeltungen Covid-19

Für die Jahre 2020, 2021 und auch 2022 rechnet der Kanton mit Sonderausgaben zur Deckung der durch die Corona-Pandemie verursachten Erlösausfälle im öffentlichen Verkehr.

7.2 ÖV-Ausgaben Verkehr (angebotsentscheidungsrelevante ÖV-Abgeltungen)

Der Angebotsbeschluss ÖV umfasst folgende ÖV-Ausgaben:

- die Bestellung des Angebots im Regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr
- Abgeltungen an die Tarifverbünde und für Tarifmassnahmen
- die Bestellung von weiteren Angeboten und Leistungen im Personenverkehr (Bürgerbusse, Leistungen gemäss Ziffer 7.5)

- die Abgeltung des Betriebs der Infrastruktur im Ortsverkehr (Tramnetz) und weitere Infrastrukturabgeltungen.

Nicht Bestandteil des Angebotsbeschlusses sind der BIF-Beitrag und die Investitionsbeiträge (à-fonds-perdu und bedingt rückzahlbar).

Die Bruttoausgaben steigen in den kommenden Jahren von rund 250 Millionen Franken im 2021 (ohne Covid-19) auf voraussichtlich rund 295 Millionen Franken im Jahr 2025.

			AGB 2022 - 2025				
			Fp-Jahr 2021	Fp-Jahr 2022	Fp-Jahr 2023	Fp-Jahr 2024	Fp-Jahr 2025
			prov.	prov.	prov.	prov.	prov.
1)	Abgeltungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr	Mio. CHF	373.8	394.5	414.1	427.8	437.4
2)	Abgeltungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen	Mio. CHF	11.0	11.4	1.4	2.2	2.2
3)	Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1
4)	Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.6	1.0	0.8	1.0	0.8
5)	Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	386.5	408.0	417.4	432.1	441.5
6)	./. Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-147.0	-151.5	-156.5	-158.5	-160.5
7)	Total Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	239.5	256.5	260.9	273.6	281.0
8)	Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	10.1	11.3	13.2	13.5	14.5
Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zulasten Kanton Bern		Mio. CHF	249.6	267.8	274.1	287.1	295.5
Veränderung zu Vorjahr			0.0%	7.3%	2.4%	4.7%	2.9%
15)	A.o. Abgeltungen Covid-19 (Schätzung 09.2020)	Mio. CHF	37.5	4.5			
ÖV-Abgeltungen Verkehr und Infrastruktur inkl. Covid-19		Mio. CHF	287.1	272.3	274.1	287.1	295.5
Veränderung zu Vorjahr			-9.9%	-5.1%	0.7%	4.7%	2.9%

Tabelle 6: Entwicklung der ÖV-Gesamtabgeltungen des Kantons Bern 2021-2025 (Bruttoausgaben, davon 2/3 zulasten Kanton und 1/3 zulasten der bernischen Gemeinden)

Die Bruttoausgaben (ohne Covid 19) steigen in den kommenden Jahren von rund CHF 250 Mio. im 2021 auf voraussichtlich rund CHF 295 Mio. im Jahr 2025.

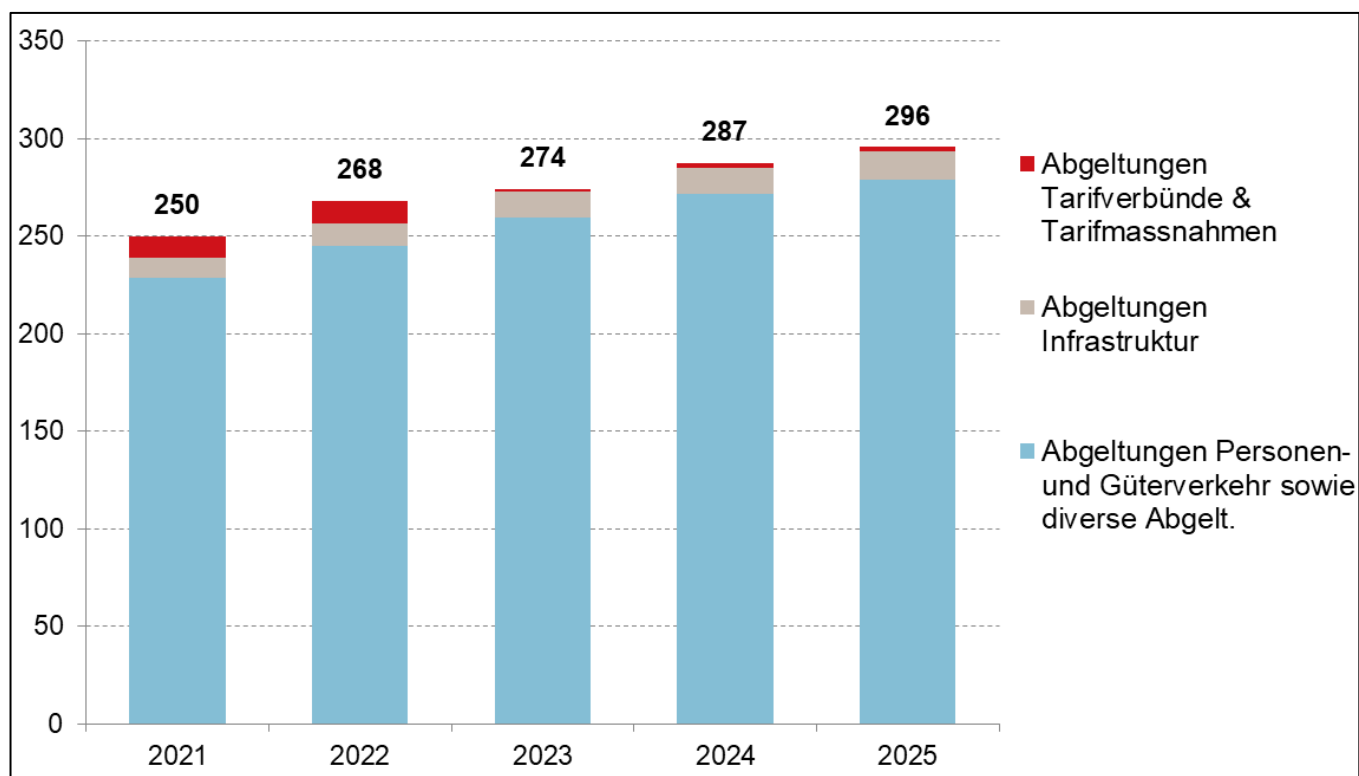


Abbildung 30: Entwicklung angebotsbeschlussrelevante ÖV-Ausgaben
(Bruttoausgaben Kanton; davon 1/3 zulasten bernische Gemeinden)

Der Abgeltungsmehrbedarf in den Jahren 2022-2025 setzt sich wie folgt zusammen:

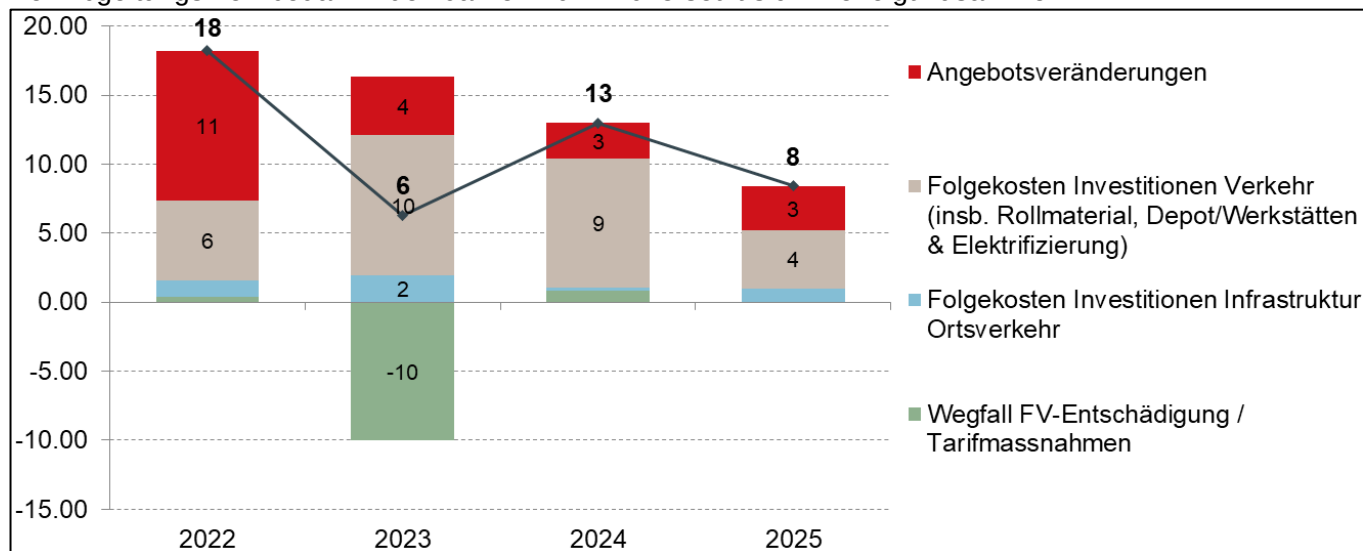


Abbildung 31: Aufgliederung des jährlichen Mehrbedarfs ÖV-Abgeltungen Verkehr 2022 bis 2025

Der Abgeltungsmehrbedarf zwischen 2021 und 2025 von CHF 42 Mio. setzt sich folgendermassen zusammen:

Grund	Betrag (brutto)	Bemerkungen
Aufnahme ins Grundangebot	CHF 2 Mio.	Auslaufende Versuchsbetriebe und Übernahme von drittfinanzierten Angeboten (Shoppingmeile Lyssach)
Angebotsveränderungen	CHF 26 Mio.	Knapp 100 Massnahmen im ganzen Kanton, kostenmässig grössere Ausbauten betreffen den RBS (bereits vom Grossen Rat beschlossen), die Regionen Thun, Langenthal, Biel und die Zentralbahn (Brünig)
Nachtangebot	CHF 1 Mio.	Anteil Kanton Bern netto CHF 650'000, Gemeinden CHF 350'000, Entlastung der Gemeinden rund CHF 500'000
Erträge	CHF -8 Mio.	Zusätzliche Erträge
Elektrifizierung	CHF 10 Mio.	Dabei handelt es sich insbesondere um weit entwickelte Projekte bei Bernmobil und RBS. Umsetzung u.a. aufgrund durch den RR genehmigten Umsetzungsbericht Reduktion Energieverbrauch im Verkehr. Der Kanton Bern verfolgt im Vergleich zu anderen Kantonen eine moderate Elektrifizierungsstrategie: Im Fokus stehen die nachfragestarken Linien und es sind weiterhin auch wesentliche Drittmittel notwendig.
Tarifmassnahmen	CHF -10 Mio.	Die Fernverkehrsentschädigung könnte nach Einschätzung des AÖV spätestens ab 2023 wegfallen.
Investitionsfolgekosten	CHF 20 Mio.	Siehe Kapitel 10.6.3
Investitionsfolgekosten Infrastruktur Ortsverkehr	CHF 4 Mio.	Siehe Kapitel 10.6.2
Total	CHF 45 Mio. CHF 15 Mio. CHF 30 Mio.	Brutto Kanton und Gemeinden z.L. Gemeinden (Gemeindedrittel) Netto Kanton

Folgekosten Investitionen Infrastruktur Ortsverkehr

Auf dem Tramnetz von Bernmobil sind verschiedene grössere Investitionen zur Sanierung oder Erweiterung der bestehenden Infrastruktur nötig (u.a. Sanierung Gleisanlagen Breitenrain, Erweiterung Depot Bolligenstrasse und Gleisersatz Fischermätteli). Daraus ergeben sich in den Folgejahren erhöhte Abschreibungskosten in der Sparte "Infrastruktur Ortsverkehr". Dank den höheren Abschreibungen wird es Bernmobil in den darauffolgenden Jahren möglich sein, einen grösseren Investitionsanteil selber zu tragen.

Folgekosten Investitionen Verkehr (insb. Rollmaterial)

Bei verschiedenen Bahnen (u.a. BLS und SBB) sind grössere Rollmaterialbeschaffungen im Gange oder in Planung. Die angestrebte Elektrifizierung im Busbereich wird aufgrund der höheren Beschaffungskosten für Elektrobusse zu einem Abgeltungsmehrbedarf führen. Die Verkehrssparte beinhaltet auch den Betrieb und die Investitionsfolgekosten für Depots und Werkstätten. Auch in diesem Bereich stehen verschiedene Projekte an. Die vorgesehenen Investitionen in neue Betriebsmittel führen zu höheren Abschreibungen und Finanzierungskosten in den kommenden Jahren. Diese Folgekosten führen zu einem höheren Abgeltungsbedarf.

Angebotsveränderungen

In den vergangenen Jahren konnten verschiedene Angebotsausbauten vorgenommen werden. Im Angebotsbeschluss 2014–2017 wurde bereits darauf hingewiesen, dass die steigende Nachfrage zu einem Nachholbedarf in den Folgejahren führen kann. Diese Situation ist eingetroffen. Im Zeitraum 2018–2021 konnte mit gezielten Angebotsausbauten reagiert werden. Trotz dem aktuellen Corona-bedingten Nachfragerückgang soll die in den letzten Jahren erfolgreiche nachfrageorientierte Angebotsausbaustrategie weitergeführt werden.

Auswirkungen Corona-Pandemie auf die ÖV-Abgeltungen

Der öffentliche Verkehr wurde von den Auswirkungen der Corona-Pandemie massiv getroffen. Mit dem Lock-down brach die Nachfrage zusammen. Trotzdem mussten die Transportunternehmen ein Grundangebot weiterhin aufrechterhalten.

Die fehlenden Verkehrserlöse werden bei vielen Transportunternehmen zu einem negativen Jahresabschluss 2020. Verluste, die nicht über Reserven aufgefangen werden können, werden gemäss dem Beschluss des Bundesparlaments mittels einer nachträglichen Abgeltungszahlung durch die Besteller ausgeglichen. Damit soll sichergestellt werden, dass die ÖV-Transportunternehmen ihren Betrieb aufrechterhalten können.

Im Zeithorizont 2022 sollte die aktuelle Corona-Pandemie hoffentlich überwunden sein und die Nachfrage sollte in der Laufzeit des vorliegenden Beschlusses wieder das vorherige Niveau erreichen. Entsprechend ist das Angebot 2022-2025 auf diese Situation auszurichten und die notwendigen Angebotsausbauten sind vorgesehen. Falls sich die Ertragssituation weniger gut entwickelt als angenommen, werden geplante Angebotsverbesserungen erst später umgesetzt. Der dargelegte Budgetrahmen gilt als harte Randbedingung.

Die vorgesehenen Angebotsverbesserungen führen erfahrungsgemäss erst mit einer gewissen Verzögerung zu zusätzlicher Nachfrage und zusätzlichen Erträgen. Entsprechend führen Angebotsausbauten häufig in den ersten Jahren zu höheren ungedeckten Kosten, die sich anschliessend wieder reduzieren.

Die Abgeltungsplanung basiert auf der Annahme, dass das Nachfrageniveau 2022 wieder das Niveau vor der Corona-Pandemie erreicht hat. Die Angebotsausbauten werden entsprechend der Nachfrageentwicklung bedarfsorientiert umgesetzt. Die Angebotsausbauten und Folgekosten aus Investitionen sind die wichtigsten Gründe für den für die Jahre 2022-2025 erwarteten Abgeltungsmehrbedarf.

Die benötigten Abgeltungsmittel für die Umsetzung des vorliegenden Angebotsbeschlusses sind im aktuellen Budget- und Finanzplan eingestellt.

Sollten die Mittel für die kantonalen Abgeltungen im Rahmen der kommenden Budgetprozesse reduziert werden, wären eine Anpassung des vorliegenden Beschlusses und eine Reduktion des ÖV-Angebots unumgänglich.

Kostenteiler Kanton Gemeinden

Von den ÖV-Ausgaben des Kantons wird ein Drittel den bernischen Gemeinden weiterverrechnet. Die Nettoaussagen der für den Angebotsbeschluss relevanten Ausgaben zulasten Kanton und Gemeinden entwickeln sich wie folgt (inkl. Corona-Sonderausgaben):

		AGB 2022 - 2025				
		2021	2022	2023	2024	2025
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern brutto	Mio. CHF	287.1	272.3	274.1	287.1	295.5
./ . Anteil bernische Gemeinden (Art. 29 FILAG)	Mio. CHF	-95.7	-90.8	-91.4	-95.7	-98.5
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern netto	Mio. CHF	191.4	181.5	182.7	191.4	197.0
<i>Veränderung zu Vorjahr</i>		-9.9%	-5.1%	0.7%	4.7%	2.9%

In den vergangenen vier Jahren hat sich der Abgeltungsbedarf erfreulicherweise deutlich besser entwickelt als erwartet. Die stetige Nachfragesteigerung führte zu höheren Verkehrserlösen, die es den TU ermöglichte, Kostensteigerungen aus Angebotsausbauten und Folgekosten aus getätigten Investitionen aufzufangen.

Die benötigten Abgeltungsmittel für die Umsetzung des vorliegenden Angebotsbeschlusses sind im aktuellen Budget- und Finanzplan eingestellt.

Sollten die Mittel für die kantonalen Abgeltungen im Rahmen der kommenden Budgetprozesse reduziert werden, wären eine Anpassung des Angebotsbeschlusses und eine Reduktion des ÖV-Angebots unumgänglich.

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	Ausbauschritt
AS25	STEP Ausbauschritt 2025
AS35	STEP Ausbauschritt 2035
asm	Aare Seeland mobil AG
AV	Angebotsvereinbarung
BauG.	Kantonales Baugesetz (BSG 762.412)
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
RBDe	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

- ARGE ÖV Bern Nord (B+S, INFRAS, 3B, F&K, Hager, ZMB ÖV Wyler - Länggasse, Synthesebericht, 12. Dezember 2018
- AÖV: Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2020 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-Pidoux / Link Institut, Mai 2020
- AÖV: Buserschliessung Spiez – Interlaken, Schlussbericht, Metron AG, 14. Juni 2018
- AÖV: Ergebnis der Kundenzufriedenheitsumfrage 2018, Link Institut, Dezember 2018
- AÖV: Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr, Umsetzungsbericht 2019 und Massnahmen 2020-2024, Bern, 2020
- AÖV: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, 11. Dezember 2013
- AÖV: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 2, 4. März 2020
- BAV: Langfristperspektive Bahn, Dokumentation zu den Grundlagen der Botschaft „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)“, 20. April 2012
- BAV: Konzept Sicherheitsaufsicht BAV in der Betriebsphase, 1. Mai 2020
- BFS / ARE: Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern, 2017
- BVD: Mobilität im Kanton Bern Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Bern, April 2018
- Ecoplan AG und B+S AG: Hindernisfreie Bushaltestellen, Arbeitshilfe. Im Auftrag des AÖV Kanton Bern, Dezember 2016
- KCW GmbH und BLIC GmbH: Wirtschaftlichkeit des Einsatzes alternativer Antriebe im Busverkehr, Schlussbericht. Im Auftrag der Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Bern, Solothurn, Februar 2020
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 - 2025, Schlussbericht, 13. März 2020
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 - 2025, Zusatzbericht Prüfaufträge, 13. März 2020
- Regionalkonferenz Bern Mittelland: MOONLINER, Studie für ein neues Nachtbusangebot, Schlussbericht, genehmigt am 5. Dezember 2019
- RK Emmental: Regionales Angebotskonzept 2022 - 2025, Schlussbericht bereinigt, 20. Feb. 2020
- RK Oberland-Ost: Regionales Angebotskonzept 2022 - 2025, Bericht, Februar 2020
- RVK Biel-Seeland-Berner Jura: Regionales Angebotskonzept 2022 - 2025, Schlussbericht, März 2020
- RVK Oberaargau: Regionales Angebotskonzept 2022 - 2025, Schlussbericht, 10. Januar 2020
- RVK Oberland-West: Regionales Angebotskonzept 2022 - 2025, 28. April 2020
- TBA: Sachplan Veloverkehr, 3. Dezember 2014, Stand vom 27. Mai 2020
- TBA: Strassennetzplan 2014 – 2029, 12. Juni 2013, Stand 31. Mai 2017

Anhang I Erfolgskontrolle

Erfolgskontrolle / Contrôle des résultats

Legende zur Entwicklung der "Ampel" gegenüber der Erfolgskontrolle im Angebotskonzept 2018-2021:
Légende concernant le développement du « Ampel » par rapport au contrôle des résultats dans le schéma d'offre 2018 – 2021:

Zielvorgabe erreicht / Objectif atteint	■
Minimalvorgabe erreicht / Exigence minimale remplie	▲
Minimalvorgabe nicht erreicht / Exigence minimale non remplie	●

- ➔ in beiden Kriterien unverändert / inchangé dans les deux critères
- ↗ in beiden Kriterien besser / amélioration dans les deux critères
- ↘ in beiden Kriterien schlechter / détérioration dans les deux critères
- ↗ in einem Kriterium besser / amélioration dans un critère
- ↘ in einem Kriterium schlechter / détérioration dans un critère
- () Angabe des Kriteriums („Nachfrage“ bzw. „KDG“), in welchem die Erfolgskontrolle verändert ist / indication du critère («demande» ou «TCC») dans le lequel le contrôle des résultats montre une modification.

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).

RVK Biel-Seeland-Berner Jura / CRT Bienne-Seeland-Jura bernois

Bahnlinien / Lignes ferroviaires

Linie / Ligne	Ang. Stufe / Niveau d'offre	Nachfrage / Demande	KDG / TCC	Bemerkungen / Remarques
210 Biel – Neuchâtel	3	▲	▲	↘ (Nachfrage). Rückgang durch Ausbau Fernverkehr erklärbar.
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	1	■	■	➔ trains RE toutes les deux heures
225 Biel – La Chaux-de-Fonds	2	■	▲	➔ trains régionaux
226 Sonceboz-Sombeval – Moutier	2/3	▲	▲	↗ (demande) Tronçon Sonceboz-Malleray Niveau d'offre 3.
230 Biel – Moutier – Delémont	1	■	■	➔ trains RE supplémentaire pour l'offre grandes lignes
236 La Chaux-de-Fonds – Glovelier	2	■	▲	↘ (TCC) tronçon bernois inférieur à 10 %.
237 Tavannes – Le Noirmont	2	▲	▲	➔ responsabilité majeure Canton de Berne
255 Fribourg – Ins – Neuchâtel	2/3	■	■	➔ Federführung Kt. Freiburg
290 Biel – Täuffelen – Ins	3/4	▲	▲	➔
291 Kerzers – Lyss	2	■	▲	↗ (Nachfrage)
291 Büren – Lyss	2	▲	▲	➔
305 RE Bern – Neuchâtel	2	■	■	➔
410 Biel – Solothurn – Olten	3	▲	■	↘ (Nachfrage). ↗ (KDG) Federführung Kt. Solothurn. Nachfrage pro Kurs leicht gesunken durch Angebotsausbau zu Randzei-

				ten. Gesamtnachfrage steigend.
411 Solothurn – Moutier	2	▲	▲	↗ (Nachfrage) Federführung Kanton Solothurn
2016 Ligerz – Prêles	2	▲	▲	↘
2020 St-Imier – Mont-Soleil	2	●	●	→ voir remarque ci-dessous
2022 Biel – Magglingen	4	●	■	→
2023 Biel – Leubringen	4	●	▲	→ Standseilbahnen mit sehr hohem Fixkostenanteil. Eine Angebotsreduktion führt nur zu Kostensenkungen, wenn das Personal nicht mehr anwesend sein muss. Dies ist nur bei einer massiven Angebotsreduktion möglich, welche nicht angebracht ist.

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Bahnlinien)

Die Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK1 hat im Beobachtungszeitraum laufend zugenommen (vgl. Abbildung 32). Die leichte Abnahme der Kurskilometer von 2013-2014 ist auf die vermehrten Bauarbeiten im Berner Jura zurückzuführen. Während der Bauarbeiten wird jeweils ein Bahnersatzbus angeboten, welcher jedoch nicht in den IST-Daten der Kurskilometer im Schienenverkehr ersichtlich ist.

Die starken Ausschläge lassen sich folgendermassen erklären: 2018: Reduziertes Angebot bei der S3 infolge Baustelle im Wankdorf und in Zollikofen, 2020: RE Biel/Bienne – La Chaux-de-Fonds neu vollständig Regionalverkehr, 2021: RE Bern – Neuchâtel neu Fernverkehr.

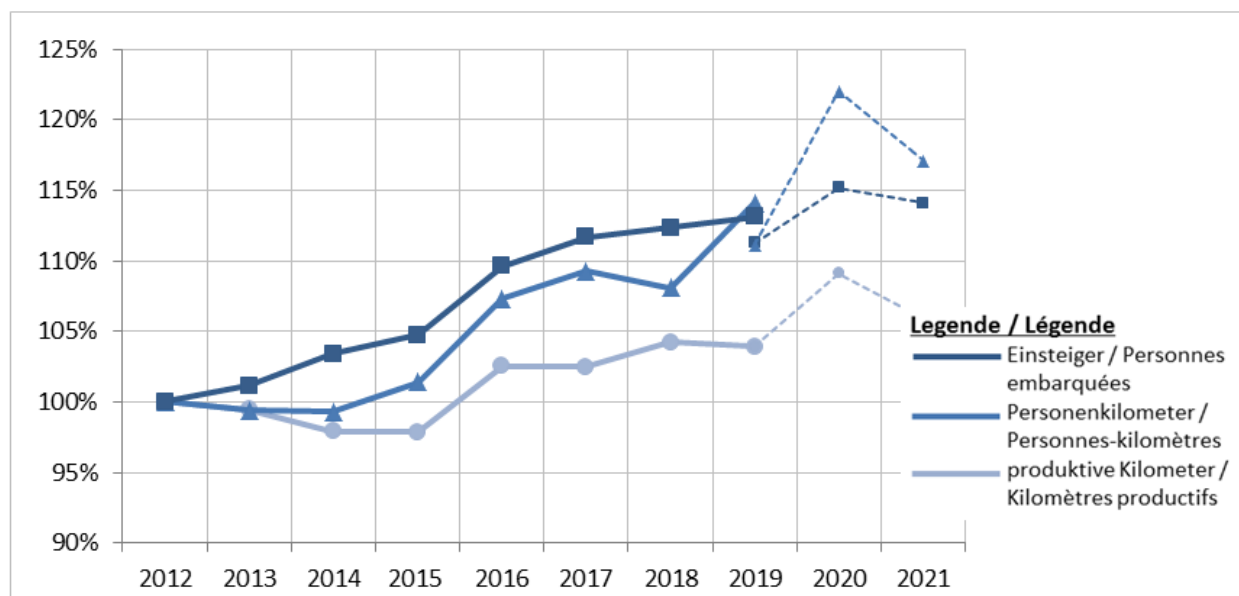


Abbildung 32: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 1
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Buslinien Berner Jura / Lignes de bus du Jura bernois

Linie / Ligne	Ang. Stufe / Niveau d'offre	Nach- frage/ De- man- de	KDG / TCC	Bemerkungen / Remarques
21.132 La Neuveville – Plateau de Diesse	1	▲	▲	↗ (demande)
22.131 Tramelan – St-Imier	1	▲	▲	➡ Nouveau concept avec offre renforcée
22.132 Tramelan – Saignelégier – Goumois	1	■	●	↗ (TCC) responsabilité majeure Canton du Jura.
22.133 Tramelan – Glovelier – Bassecourt	1	■	●	↗ (TCC) responsabilité majeure Canton du Jura.
22.141 Tavannes – Reconvilier – Bellelay [– Sornetan] – La-Joux JU – Les Genevez JU	1	▲	●	➡
22.211 Delémont – Moutier	2	■	▲	➡ responsabilité majeure Canton du Jura.
22.231 Moutier – Souboz – Bellelay	1	▲	●	↗ (demande)
22.232 Moutier – Belprahon	1	●	●	➡ Baisse de la productivité due au nouveau concept de trafic longue distance avec croisements des trains à Granges au lieu de Moutier
22.101 Moutier, Gare – Hôpital – Patinoire	1	▲	▲	➡
22.101 Moutier, Gare – Chantemerle	2	●	▲	↗ (demande)
22.101 Moutier, Gare – Perrefitte	1	▲	▲	➡
22.070 Biel – Orvin [– Les Prés-d'Orvin]	1/2	■	■	➡
22.071 Biel [– Orvin] – Romont	1	■	▲	↗ (TCC)
22.073 Reuchenette-Péry – Biel/Bienne, Mett – Pieterlen	1	■	▲	➡

Buslinien Seeland

Linie	Ang. Stufe	Nach- frage	KDG	Bemerkungen
22.072 Meisberg – Biel Bahnhof	3	■	■	➡
22.074 Biel Bhf – Studen – Worben – Lyss	3	▲	■	↗ (KDG)
22.075 Biel – Schwadernau – Scheuren – Orpund	1	■	▲	➡
22.086 Biel – Bellmund – Aarberg	2	■	■	↗ (KDG)
22.087 Biel/Bienne – Bellmund – Merzligen – Jens – Biel/Bienne	1	■	■	↗ (KDG)
30.100 Bern – Wohlen – Aarberg	3	■	■	↗ (KDG)
30.105 Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss	1/2	■	▲	➡

30.361 Aarberg – Aarberg Spital – Lyss	1	■	■	➔	
30.362 Lyss – Schnottwil	1	■	▲	➔	
30.363 Lyss – Messen – Bätterkinden	1	■	▲	➔	
30.365 Aarberg – Seedorf	2	●	▲	↗ (Nachfrage)	
30.521 Ins – Tschugg – Erlach	2	●	▲	↗ (Nachfrage)	Die Linien werden mit durchlaufenden Fahrzeugen effizient betrieben. Die Wochenendnachfrage ist vergleichbar mit derjenigen unter der Woche.
30.522 Ins – Vinelz – Erlach	1	●	▲	↗ (Nachfrage)	
30.525 Erlach – Vinelz – Lüscherz	1	▲	●	↗ (KDG)	
30.526 Erlach – Gals – Le Landeron	1	▲	●	➔	
30.527 Erlach – Gals – Gampelen – Ins (Jolimont)	1	■	▲	➔	
30.898 Zollikofen – Wengi – Büren a.A.	2	■	▲	➔	
40.008 Solothurn – Büren a.A.	2	■	■	➔	
40.033 Grenchen – Arch – Büren a.A.	2	■	▲	↗ (KDG)	
40.034 Grenchen, Postplatz – Lengnau, Sportplatz	3	●	▲	↗ (Nachfrage)	

Buslinien Ortsverkehr Biel / Trafic local de Bienne

Linie / Ligne	Ang. Stufe / Niveau d'offre	Nachfrage / Demande	KDG / TCC	Bemerkungen / Remarques
1 Vorhölzli – Bahnhof Biel – Eisbahn	4C	■	■	➔
2 Möslacker – Bahnhof Biel – Bözingen – Centre Boujean – Mett	4B	▲	■	➔
4 Nidau – Bahnhof Biel – Löhre	4C	■	▲	↗ (KDG)
5 Bahnhof Biel – Spitalzentrum	4B	▲	▲	↗ (KDG)
6 Nidau – Port – Bahnhof Biel – Regionalspital	4B	▲	▲	➡ Neues Konzept zur Stabilisierung der Fahrzeiten.
7 Brügg – Bahnhof Biel – Goldgrube	4B	▲	■	↗ (KDG)
8 Klinik Linde – Bahnhof Biel – Fuchsenried	4B	▲	▲	➡ Neues Konzept zur Stabilisierung der Fahrzeiten
9 Schiffländte – Biel Bahnhof – Schulen Linde	4B	●	▲	Neue Linie seit 2018
11 Biel – Vingelz – Alfermée	4A/B	●	●	➔ Die Quartierserschliessung erfolgt mit einem Fahrzeug. Kosteneinsparungen sind nur möglich indem die Bedienungszeit reduziert wird.

Buslinien Ortsverkehr Lyss

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen	
30.367 Schleife Dreihubel	3	●	●	↻ (KDG)	Die beiden Linien werden mit einem Fahrzeug bedient. Einsparungen sind nur möglich, falls die Bedienungszeit des Ortsbusses verkürzt wird.
30.368 Schleife Kornweg	3	●	●	➔	

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Buslinien)

Die Abbildung 14 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Buslinien im Perimeter der RVK 1, also auch der Linien des Ortsverkehrs. Die Entwicklung von Nachfrage und Angebot beim Busverkehr ist stark durch die Stadt Biel geprägt. Mit der Umsetzung der 1. Etappe des Buskonzeptes Biel/Bienne wurde das Angebot 2018 deutlich erweitert. Die Nachfrage hat sich in der Folge sehr positiv entwickelt. Mit der Umsetzung der 2. Etappe ist ein ähnliches Bild zu erwarten.

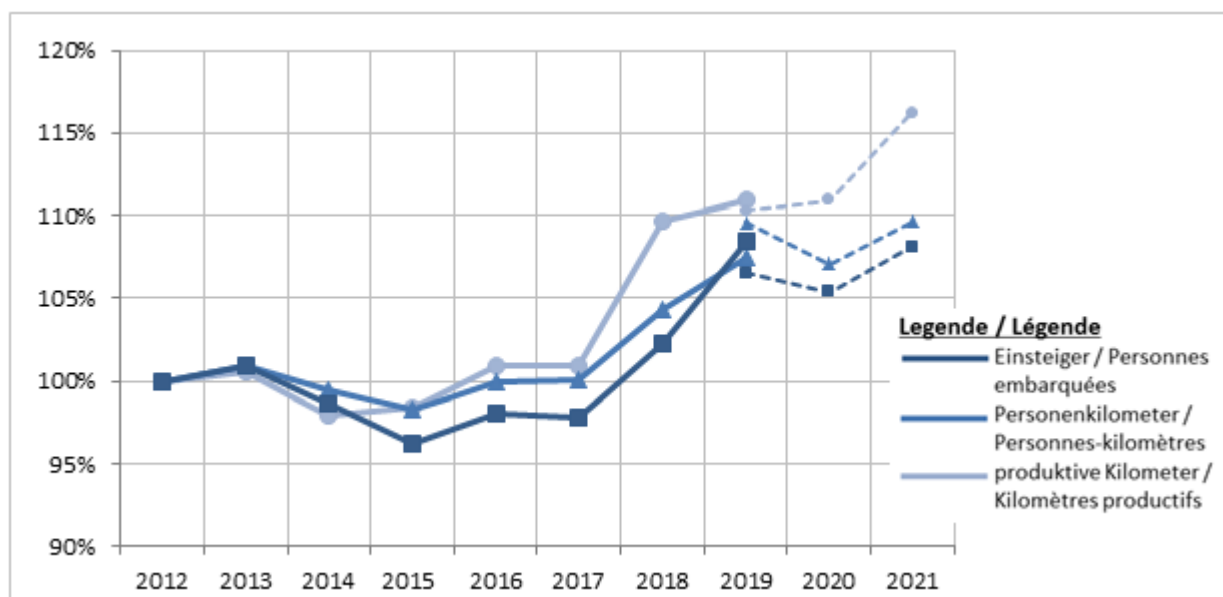


Abbildung 33: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 1 (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

RVK Oberaargau / CRT Haute-Argovie**Bahnlinien**

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
410 Biel/Bienne – Solothurn – Olten	3	▲	■	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Solothurn
413 Solothurn – Oensingen – Niederbipp – Langenthal	3	■	▲	➔
414 Langenthal – St. Urban Ziegelei	3	▲	▲	↗ (Nachfrage) Die Verdichtungen zum Halbstundentakt (durch Nutzung der Standzeiten) ermöglichen einen stündlichen Fernverkehrsanschluss von Olten nach St. Urban.
440 Langenthal – Huttwil – Wohlen	3	▲	▲	➔ Angebot der S6 und S7 zusammengefasst
450 Langenthal – Olten (– Baden / Turgi)	2	■	■	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Aargau

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Bahnlinien)

In der RVK Oberaargau konnte beim Bahnverkehr (vgl. Abbildung 9) eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Wesentliche Treiber für diese positive Entwicklung sind die Bahnlinien 410 Biel – Solothurn – Olten und die neu bis Oensingen verlängerte Bahnlinie 413, Solothurn – Oensingen – Langenthal.

Die Abnahme der Einsteigenden ist auf Veränderungen bei der Linie Langenthal – Baden zurückzuführen und nicht auf eine Abnahme im Oberaargau.

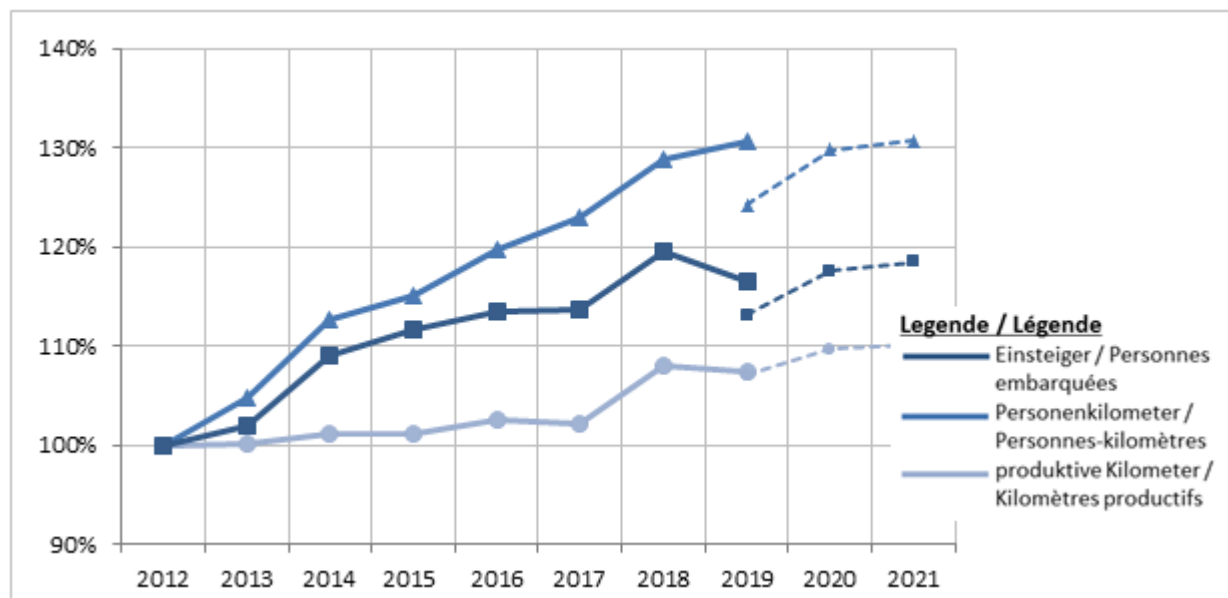


Abbildung 34: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 2
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Regionale Buslinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.491 Huttwil – Eriswil	2	●	●	➔ Angebotsanpassungen per 2020 umgesetzt (leichte Reduktion, Integration Schülerverkehr über Mittag)
30.493 Huttwil – Wyssachen	1	▲	●	↗ (Nachfrage) Angebotsanpassungen per 2020 umgesetzt (Integration Schülerverkehr über Mittag).
40.005 Solothurn – Herzogenbuchsee (Linien 5/7)	3/2	▲	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Solothurn
40.051 Wangen a. A. – Herzogenbuchsee – Langenthal	3	▲	▲	↘ inkl. Kleinbus zwischen Wangen und Herzogenbuchsee als Zubringer zur Hauptlinie.
40.051 Langenthal – Melchnau (– Grossdietwil LU)	3	▲	▲	➔
40.052 Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal – Thunstetten	2	▲	▲	↗ (Nachfrage)
40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen	2	●	▲	↘ (Nachfrage)
40.058 Farnern – Wolfisberg – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	1	▲	●	↘ (KDG)

Ortsverkehr Langenthal

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

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Buslinien)

In der RVK Ob- und Nidraargau konnte beim Busverkehr (vgl. Abbildung 15) eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Wesentlicher Treiber für die positive Entwicklung ist die Stadtbuslinie 40.063 in Langenthal. Bei den Buslinien haben die angebotenen Kurskilometer abgenommen durch die weggefallenen Buslinien 40.059 und 40.060.

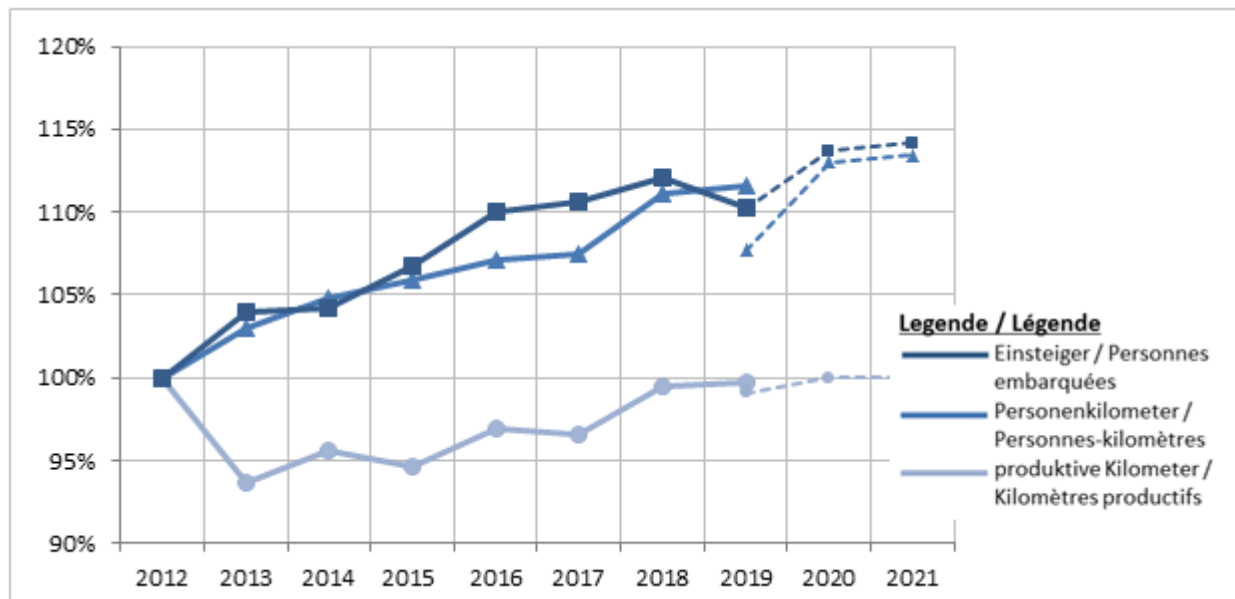


Abbildung 35: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 2
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

RK Emmental / CR Emmental**Bahnlinien**

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
304.1 Burgdorf – Solothurn (S44 / R)	3	▲	▲	➔
460 RE Bern – Luzern	2	■	■	➔
460 Luzern – Wolhusen – Langnau (S6)	2	■	■	↗ (KDG) Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Luzern

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Bahnlinien)

In der RK Emmental konnte beim Bahnverkehr (vgl. Abbildung 36) eine über die Jahre kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden. Der leichte Rückgang (2013) bei den Kurskilometern ist auf temporäre Baumaassnahmen zwischen Langnau und Wolhusen zurückzuführen. Zudem wurde dann auch das Angebot des Regionalzuges Burgdorf - Solothurn systematisiert bzw. leicht reduziert.

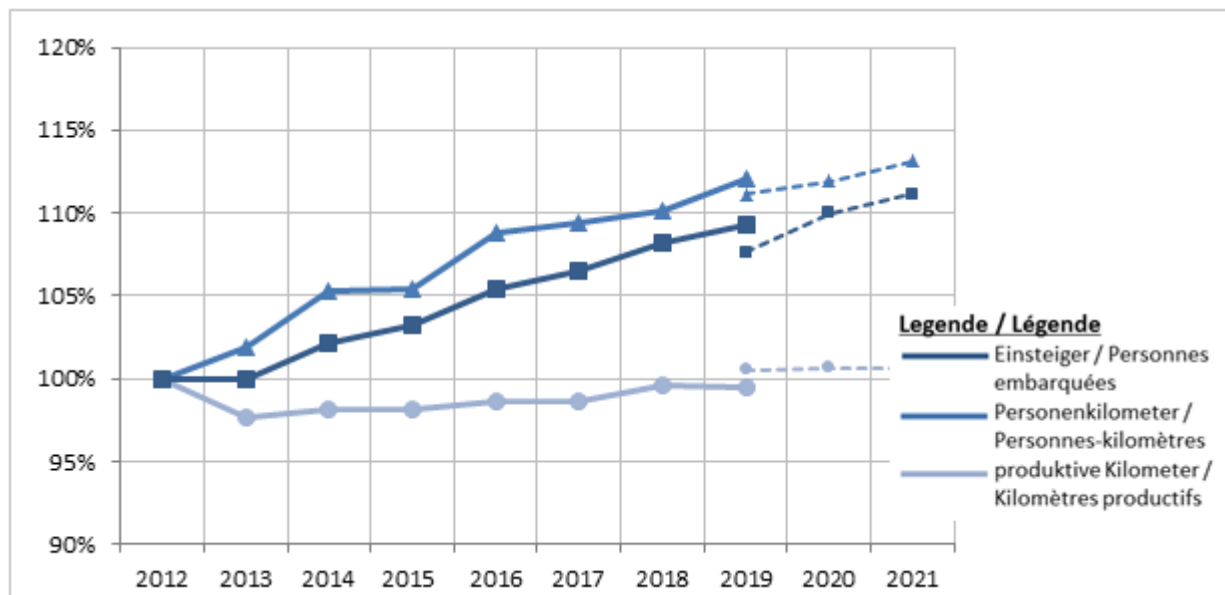


Abbildung 36: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RKEM
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Regionale Buslinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.271 Signau – Röthenbach	2	▲	▲	⚡ (Nachfrage)
30.284 Ramsei – Langnau	1	■	■	➔
30.284 Langnau – Trub – Fankhaus	3	■	▲	➔
30.285 Langnau – Bärau – Gohl	1	■	▲	⚡ (KDG): Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf. Zudem führt der hohe Anteil an Schülerverkehr dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.
30.286 Langnau – Aeugstmatte	1	▲	●	⚡ Mit der geplanten Studie "Busangebot Raum Langnau" ist auch diese Buslinie zu überprüfen (vgl. dazu auch Linie 30.281).
30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	2	▲	▲	⚡ (Nachfrage) Als Folge der Aufstufung in der letzten Periode, wird die Zielvorgabe bezüglich Nachfrage nicht mehr erreicht.
30.465 Hasle-Rüegsau – Spital – Burgdorf	3 4	▲	▲	➔
30.465 Burgdorf – Lyssach – Fraubrunnen	1	■	■	⚡ (KDG) Angebote von/nach Fraubrunnen
Burddorf – Lyssach, Kernenriedstrasse	3	■	■	⚡ (Nachfrage) Angebote von/nach Kernenriedstrasse (inkl. drittfINANZIerte Angebote bis zur Shopping-Meile)
30.466 Burgdorf – Ersigen – Koppigen – Wynigen	3	■	▲	➔
30.467 Burgdorf – Kirchberg, Neuhof	3	▲	▲	⚡ Als Folge der Aufstufung in der letzten Periode, werden die Zielvorgaben nicht mehr erreicht.
30.468 Burgdorf – Heimiswil – Lueg	1	■	●	➔ Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf. Zudem sind Massnahmen vorgesehen, welche zu Verbesserungen führen dürften.
30.471 Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	1	■	▲	➔
30.481 Sumiswald-Grünen – Wasen	2	■	▲	➔
30.482 Sumiswald-Grünen – Heimisbach	1	■	●	⚡ (KDG)
30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil	2	▲	▲	➔
30.882 Bätterkinden – Oberramsern – Messen – Schnottwil	1	■	●	⚡ (KDG) Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kt. Solothurn
30.884 Bätterkinden – Koppigen	1	■	●	Neue Linie ab 2018, noch keine Vergleich möglich zur früheren 4-Jahres-Periode.
40.002 Solothurn – Gerlafingen – Ziebbach	4	■	■	⚡ (KDG) Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kt. Solothurn
60.251 Escholzmatt – Schangnau – Kemmeriboden	2	▲	▲	⚡ (KDG) Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Luzern.

Ortsverkehr Burgdorf

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.461 Burgdorf, Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	4	▲	■	↗
30.462 Burgdorf, Bernstr. – Bahnhof – Oberburg, Geissrüti	2	▲	▲	↗
30.463 Burgdorf Gyrischachen – Bahnhof – Meienfeld	4	●	▲	↗ (KDG)

Ortsverkehr Langnau

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
30.281 Hasenknubel – Langnau – Hüselmatt	3	●	●	→ Das Angebot auf diesen zwei Linienästen wird mit einem Fahrzeug erbracht. Mit der geplanten Studie "Busangebot Raum Langnau" sind die bestehenden Buslinien im Raum Langnau so zu optimieren, dass mindestens die Minimalvorgaben gemäss AGV erreicht werden können.

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Buslinien)

Die Abbildung 37 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Buslinien im Perimeter der RK Emmental. Insbesondere bei den Buslinien in der Stadt Burgdorf sowie bei der verdichteten und neu bis Aefigen verlängerten Linie 467 konnte in den letzten Jahren eine namhafte Steigerung verzeichnet werden. Die Veränderungen der Werte zwischen 2014 und 2015 sind u.a. auf Wertberichtigungen im Zusammenhang mit der Einführung des automatischen Zählsystems einer Transportunternehmung zurückzuführen.

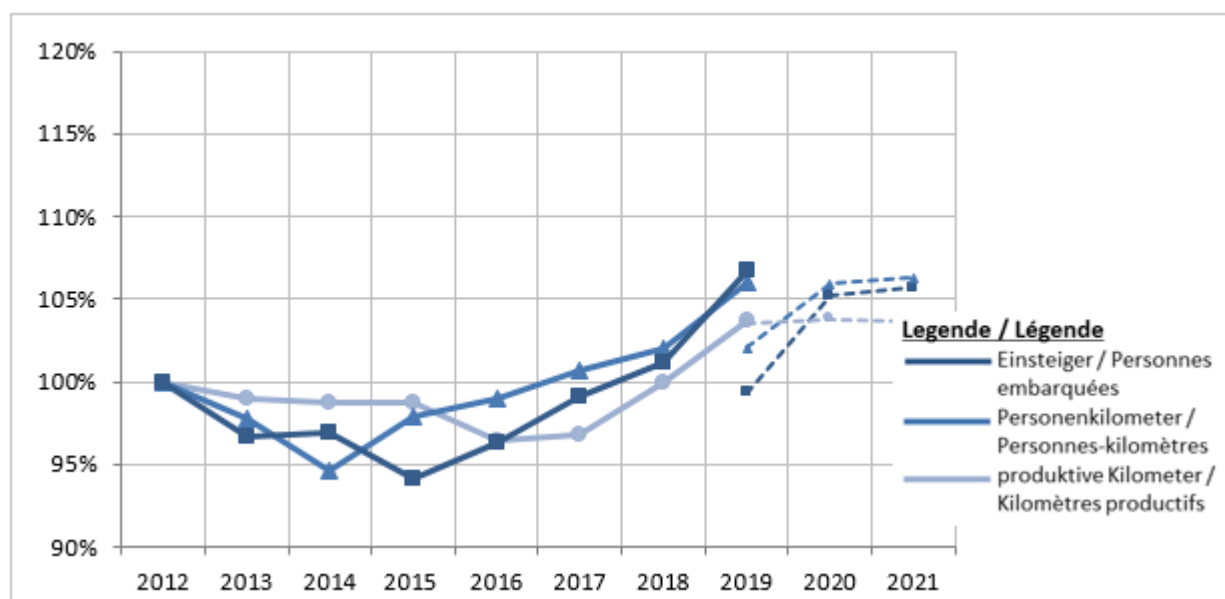


Abbildung 37: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RKEM (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

RK Bern-Mittelland / CR Berne-Mittelland**Bahnlinien**

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
305 RE Bern – Neuchâtel	1	■	■	Ist ab 2021 neu Fernverkehr
308 RE Bern – Solothurn	4	■	■	→
S1 Fribourg – Bern	3	■	■	→
S1 Bern – Münsingen – Thun	3	■	■	→
S2 Laupen – Bern	3	■	▲	→
S2 Bern – Langnau	3	■	■	→
S3/31 Bern – Münchenbuchsee (– Biel/Bienne)	4	■	■	→
S3/31 Bern – Belp (– Thun)	4	■	▲	↗ (Nachfrage)
S4/S44 Bern – Burgdorf – Langnau / Sumiswald	4	■	■	↗ (KDG)
S4/S44 Bern – Belp – Thun	3	■	■	→
S5/S52 Bern – Neuchâtel / Murten	3	■	■	→
S51 Bern – Bern Brünnen	3	■	▲	↗ (KDG)
S6 Bern – Schwarzenburg	3	■	▲	→
S7 Bern – Worb Dorf	4	■	■	→
S8 Bern – Jegenstorf	4	■	■	→
S9 Bern – Unterzollikofen	4	■	■	→

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Bahnlinien)

Die Abbildung 38 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Bahnlinien im Perimeter der RKBM (S-Bahnen und Regionalverkehr). Die Einsteiger und die Personenkilometer nahmen seit 2012 linear um total ca. 10% zu. Demgegenüber nahm das Angebot weniger stark zu. Folglich wuchs die Nachfrage überproportional gegenüber dem Angebot, was sich in einer stärkeren Auslastung äussert. Die prognostizierte deutliche Abnahme der produktiven Kilometer ist einerseits auf einen Teilausfall wegen Baustellen im Jahr 2020 (S2 Laupen, S31 Belp) und andererseits auf den ab 2021 neu zum Fernverkehr zählenden und daher nicht mehr vom Kanton Bern bestellten RE Bern-Neuenburg zurückzuführen.

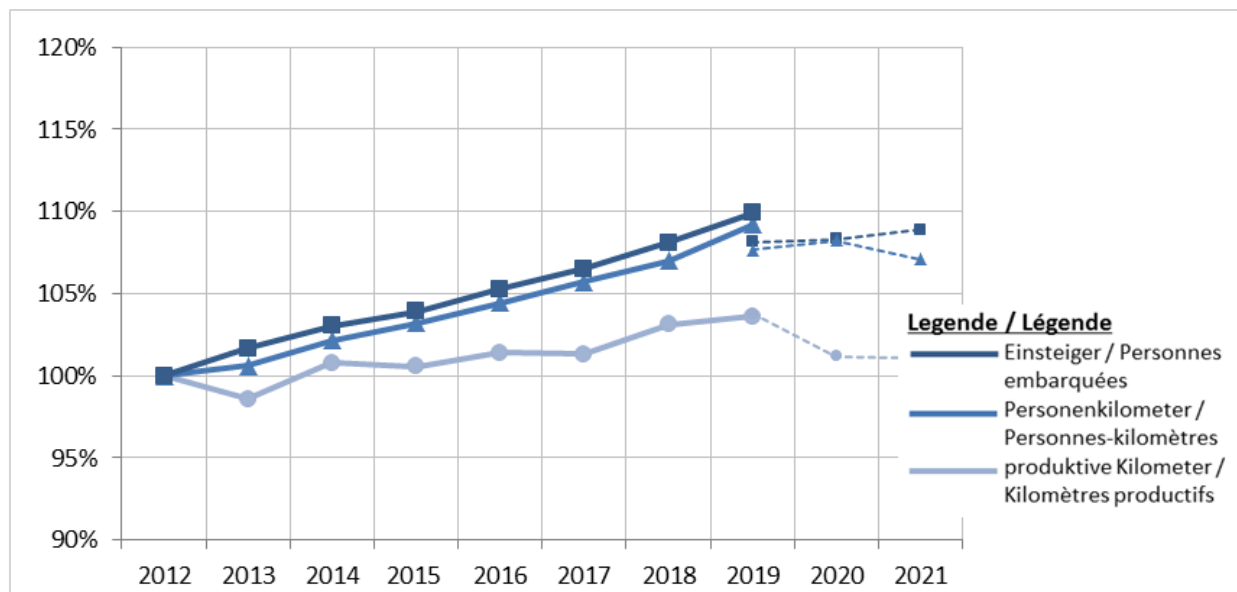


Abbildung 38: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RKBK
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Regionale Tram- und Buslinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
20.121 Düringen – Börsingen – Laupen	2	▲	▲	↘ Federführung Kt. Freiburg
20.181 Fribourg – Heitenried – Schwarzenburg	1	■	▲	➔ Federführung Kt. Freiburg
20.546 Murten – Courlevon – Courtepin	1	■	●	Erst ab 2018 mitfinanziert durch Kanton BE, Federführung Kt. Freiburg
20.548 Murten – Gümnen	1	■	▲	➔ Federführung Kt. Freiburg
30.006 Worb Dorf – Gümligen – Bern Bahnhof	4	■	■	➔
30.021 Bern – Bremgarten	4	■	■	➔
30.033 Bremgarten Seftau – Worblaufen	3	▲	▲	➔
30.034 Unterzollikofen – Hirzenfeld	4	■	■	➔
30.036 Zollikofen – Bern Breitenrain	4	●	▲	➔ Die Linie wird wegen der Nachfrage zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee mit Gelenkbussen betrieben. Mit der Entwicklung im ESP Wankdorf nimmt die Nachfrage auf der Linie derzeit weiter zu.
30.036 Zollikofen – Münchenbuchsee Hüslimoos	4	▲	■	➔
30.038 Schönbühl – Bärswil / Mattstetten	4	▲	▲	➔
30.043 Talgutzentrum – Kappelisacker – Talgutzentrum	4	▲	▲	↻ (KDG)
30.044 Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	3	▲	▲	➔

30.046/47 Bolligen – Habstetten – Lutertal	4	■	■	➔
30.100 Bern – Wohlen – Aarberg	3	■	■	↗ (KDG)
30.102 Bern – Uetligen – Säriswil	3	■	■	↗ (KDG)
30.104 Bern – Meikirch – Wahlen- dorf	3	▲	▲	➔
30.105 Bern – Meikirch – Seedorf - Lyss	2	■	▲	➔
30.106 Bern – Kirchlindach – Zolli- kofen	3	■	■	↗ (KDG)
30.107 Bern – Wohlen – Uetligen (–Zollikofen)	2	■	■	↗ (KDG)
30.130 Neuenegg – Thörishaus Dorf	2	■	■	↗
30.131 Flamatt – Ueberstorf – Albligen	2	▲	▲	➔ Federführung Kt. Freiburg
30.160 Flughafen Bern-Belp – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	1-4	●	▲	↗ (Nachfrage) Dichtes Angebot auf dem Abschnitt Flughafen Bern-Belp - Belp we- gen Flughafen
30.161/162/163 Ortsbus Münsin- gen / Schlaufe Spi- tal/Sonnhalde / Schlaufe Brückreute	3			Keine Daten vorhanden
30.165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf	2			Keine Daten vorhanden
30.166 Wichtrach – Kirchdorf – Toffen	1			Keine Daten vorhanden
30.167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach	1			Keine Daten vorhanden
30.320 Riggisberg – Thurnen	1	■	■	Neu als separate Linie geführt, daher noch kein Vergleich möglich
30.321 Riggisberg – Toffen	2	■	▲	↗ (Nachfrage)
30.322 Hinterfultigen – Rüeggis- berg – Riggisberg	1	■	▲	➔
30.323 Thurnen – Riggisberg – Gurnigel – Schwarzenburg	-	■	■	➔
30.331 Belp Bahnhof – Riedli	2	●	▲	➔
30.332 Belp Bahnhof – Aemmen- matt	2	●	●	↗ (KDG)
30.340 Wabern – Zimmerwald – Niedermuhlern	2	■	▲	➔
30.472 Biglen – Arni – Lützelflüh / - Moosegg	1	▲	●	↗ (Nachfrage) Ungünstige Siedlungsstruk- tur (lange Linie, dünn besiedeltes Gebiet)
30.541 Kerzers – Golaten – Wileroltigen – Kerzers	1	■	▲	↗ Der hohe Anteil an Schülerverkehr führt dazu, dass nur geringe Erträge erzielt wer- den können.
30.550 Gümmenen – Laupen	1	■	●	➔
30.551 Gümmenen – Gurbrü	2	●	●	Neue Linie seit Fahrplan 2019, daher noch

				kein Vergleich möglich
30.560 Mühleberg – Allenlütten – Rosshäusern	1	●	●	➔ Auf dieser Linie ist lediglich ein minimales Angebot vorhanden.
30.570 Bern Brünnen – Frauenkappelen – Mühleberg	3	▲	▲	↗ (KDG)
30.611 Schwarzenburg – Rüscheegg – Riggisberg	2	▲	▲	↗ (KDG) Ungünstige Siedlungsstruktur (lange Linie, dünn besiedeltes Gebiet)
30.612 Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg	1	■	■	↗ (KDG)
30.614 Riffenmatt – Guggisberg – Riedacker	-	■	▲	↗ (KDG) Minimales Angebot, v.a. für Schülerverkehr (weniger als 4 KP)
30.621 Oberbalm – Oberscherli – Niederscherli	1	▲	●	➔ Nachfrage auf einem relativ kurzen Abschnitt, dadurch wenig Erträge
30.631 Köniz – Oberbalm – Niedermuhlern – Riggisberg	2	■	▲	➔
30.781 Boll-Utzingen – Utzingen Pflegeheim	2	▲	▲	➔
30.782 Boll-Utzingen – Obermoos – Oberfeld – Boll-Utzingen	2	▲	▲	↗ (Nachfrage)
30.791 Worb Dorf – Wikartswil – Walkringen	2	■	■	↗ (KDG)
30.792 Worb Dorf – Biglen	1	■	■	↗ (KDG)
30.793 Worb Dorf – Grosshöchstetten	2	■	▲	➔
30.794 Worb Dorf – Rüfenacht	1	▲	▲	↗ (KDG) Betrieblich zusammen mit Linie 795
30.795 Worb Dorf – Rubigen	1	■	■	↗ (KDG)
30.871 Jegenstorf – Messen – Waltwil / Balm b. Messen	2	▲	▲	Vergleich infolge Neukonzeption der Linie nicht möglich
30.363 Bätterkinden – Messen – Grossaffoltern – Lyss	1	■	▲	Vergleich infolge Neukonzeption des Angebots nicht möglich
31.044 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand	1	▲	▲	↘ (Nachfrage)

Ortsverkehr Bern

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
3 Bahnhof – Weissenbühl	4	▲	■	↗ (KDG)
6 Bahnhof – Fischermätteli	4	▲	■	➔
7 Bahnhof – Ostring	4	▲	■	↘ (Nachfrage)
7 Bahnhof – Bümpliz	4	■	■	➔
8 Bahnhof – Brünnen	4	■	■	➔
8 Bahnhof – Saali	4	■	■	➔
9 Bahnhof – Wabern	4	■	■	➔
9 Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	4	■	■	➔

10 Köniz Schliern – Bahnhof – Ostermündigen Rütli	4	■	■	➔
11 Holligen – Bahnhof – Neufeld P+R	4	■	■	➔ Seit Dez. 2019 nur noch Bahnhof - Neufeld P+R
12 Länggasse – Bahnhof – Zentrum Paul Klee	4	■	■	➔ Seit Dez. 2019 nach Holligen statt Länggasse
16 Köniz Zentrum – Gurten-Gartenstadt	4	●	▲	➔ Linie wird effizient mit 1 Fahrzeug betrieben. Einsparungen nur mit Reduktion der Betriebszeiten möglich.
17 Bahnhof – Köniz Weiermatt	4	■	■	➔
19 Blinzern – Bahnhof – Elfenau	4	■	■	➔
20 Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	4	■	■	➔ Seit Dez.2019 Verlängerung in Länggasse
22 Niederwangen – Kleinwabern	3	▲	▲	Neue Linie seit Fahrplan 2019, daher kein Vergleich möglich
26 Breitenrain – Wylergut	4	●	▲	➔ Linie wird effizient mit 1 Fahrzeug betrieben. Einsparungen nur mit Reduktion der Betriebszeiten möglich.
27 Weyermannshaus – Niederwangen	4	▲	▲	↻ (KDG)
28 Weissenbühl Bhf. – Eigerplatz – Brunnadernstrasse – Ostermündigen Zollgasse – Wankdorf Bahnhof	4	▲	■	➔
29 Niederwangen – Köniz Bahnhof – Wabern Lindenweg	4	▲	■	➔
30 Bahnhof – Marzili – Bahnhof	1	■	■	↻ (KDG)
31 Europaplatz – Bümpliz – Niederwangen Bahnhof	3	▲	■	↗
32 Riedbach – Bachmätteli	3	●	▲	➔ Linie wird effizient mit 1 Fahrzeug betrieben. Einsparungen nur mit Reduktion der Betriebszeiten möglich.
40 Kappelisacker – Bern – Sonnenfeld/Allmendingen	4	■	■	↗
41 Zollikofen – Kappelisacker – Bern Breitenrain	2	■	▲	Neu als eigenständige Linie, daher kein Vergleich möglich
101 Bern – Kappelenring / Schlossmatt	4	■	■	↻ (KDG)
102, 103, 104, 105, 106 gemeinsamer Abschnitt Bern – Neufeld P+R	4	■	▲	↗

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Tram- und Buslinien)

Die Abbildung 39 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Bus- und Tramlinien im Perimeter der RKBM, also auch der Linien des Ortsverkehrs. Insgesamt ist in den letzten vier Jahren bei der Nachfrage eine leichte Steigerung festzustellen. Einsteiger und Personenkilometer entwickelten sich weitgehend parallel. Auf die letzten drei Fahrplanwechsel hin wurde das Angebot ausgebaut (Taktverdichtungen, zusätzliche Sonntagsangebote, Versuchsbetriebe). Die Auswirkungen auf die Nachfrage zeigt sich meist erst mit etwas Verzögerung, was in den Planzahlen 2021 und 2022 ersichtlich ist.

Die starke Angebotssteigerung 2020 betrifft den Bahnersatz Thörishaus – Laupen.

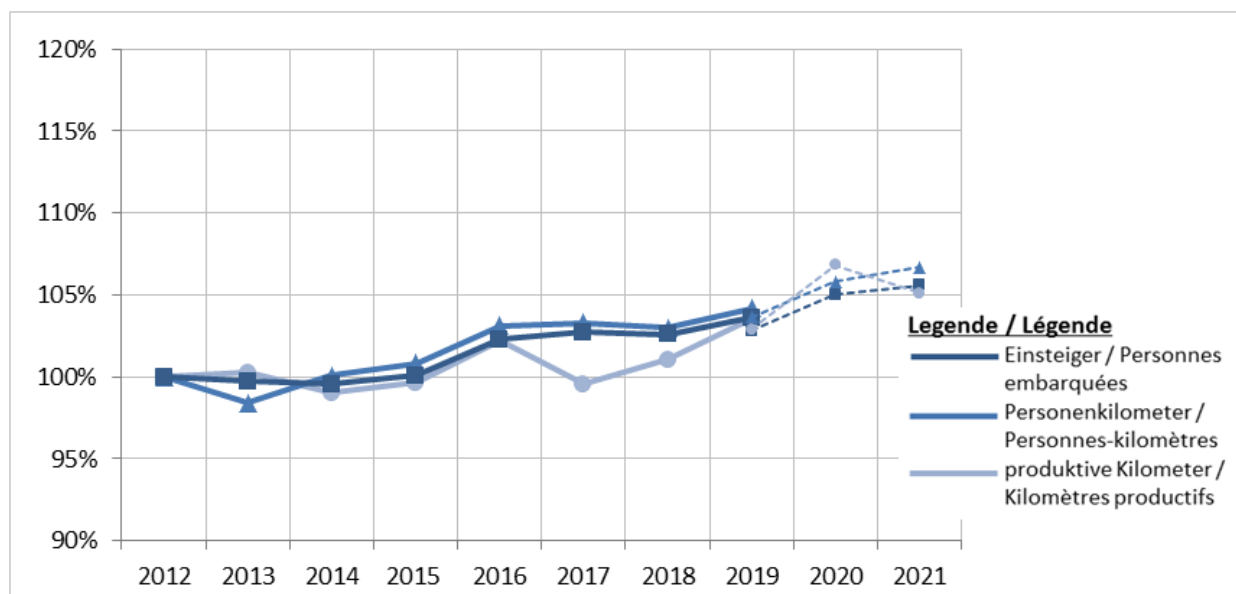


Abbildung 39: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Tram- und Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RKBM (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

RVK Oberland-West / CRT Oberland-Ouest

Bahnlinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
120 Montreux – Zweisimmen	2	■	■	➔ Zusammengefasstes Angebot (GoldenPass-Züge und Regionalzüge)
120 Zweisimmen – Lenk	2	▲	■	➔
320 RE Spiez – Zweisimmen	1	■	■	➔ Zusammengefasstes Angebot (GoldenPass-Züge und RE v/nSpiez)
320 R Spiez – Zweisimmen	2	■	■	➔ Flügelzug zum RE-Angebot Bern – Spiez– Brig
330 RE Bern – Spiez – Kandersteg – Brig	2	■	■	➔
340 Burgdorf – Thun	3	▲	▲	➔

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Bahnlinien)

In der RVK Oberland-West kann beim Bahnverkehr (vgl. Abbildung 40) eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Die grossen Zunahmen der Personenkilometer beim Bahnverkehr von 2011 auf 2012 sind im Wesentlichen durch die Angebotsausbauten beim RE Bern - Spiez - Brig begründet.

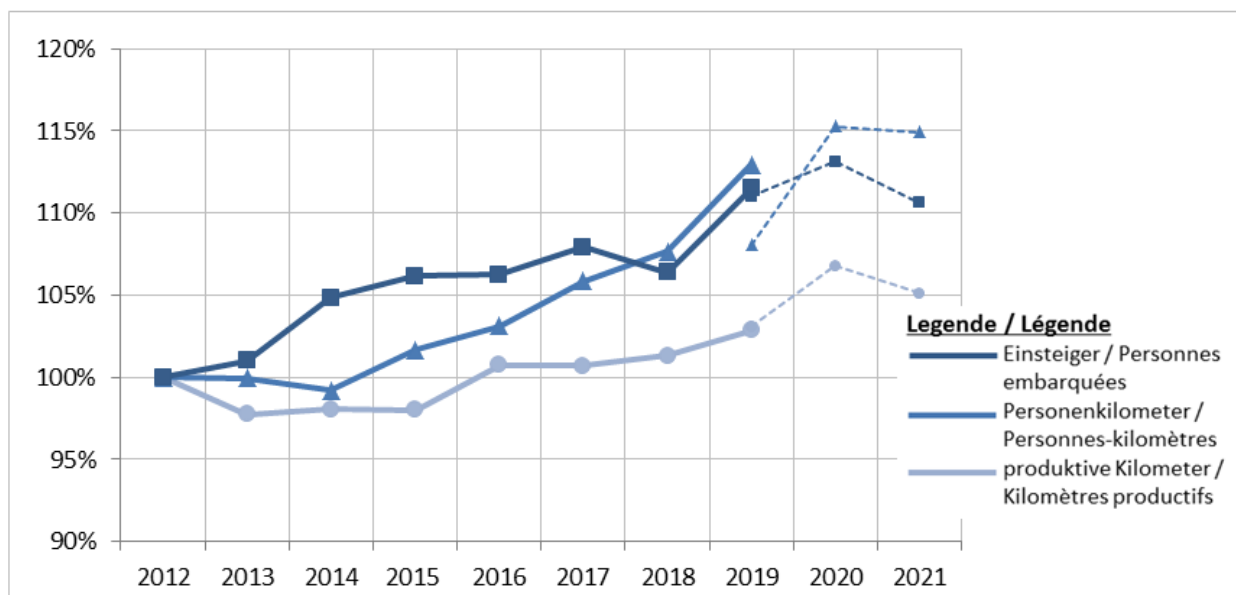


Abbildung 40: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RVK 5
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Regionale Buslinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
12.180 Schönried – Saanen – Gstaad	1	■	▲	☞ (KDG)
12.180 Gstaad – Gsteig – Les Diablerets	1	■	■	☞ (KDG)
12.181 Gstaad – Lauenen	1	■	▲	➔
12.182 Gstaad – Turbach	1	■	▲	☞ (KDG)
20.260 Bulle – Jaun – Boltigen	1	■	▲	➔ Maximaler Querschnitt ausserkantonale, Federführung Kanton Freiburg
31.001 Thun – Spiez	4	■	■	➔
31.003 Thun – Allmendingen – Blumenstein	2	■	▲	➔
31.021 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken	4	▲	■	☞ (Nachfrage)
31.022 Hünibach – Hilterfingen – Oberhofen	1	■	●	☞ (KDG) Diese Kleinbuslinie dient als Zubringer zur Linie 21, weist ungünstige Produktionsbedingungen auf und war durch mehrere Baustellen sehr beeinträchtigt.
31.024 Oberhofen – Schwanden – Sigriswil	1	■	▲	☞ (Nachfrage)
31.025 Thun – Oberhofen – Guntent – Sigriswil	3	■	■	➔
31.031 Thun – Goldwil – Heiligenschwendli	2	■	■	➔
31.032 Thun – Dörfli – Heiligenschwendli	1	■	▲	☞ (KDG) als Folge des Angebotsausbau auf der Linie 31.031

31.033 Thun – Teuffenthal	1	■	▲	↻ (KDG)
31.041 Thun – Schwarzenegg – Innereriz	1	■	■	➔
31.042 Thun – Schwarzenegg – Heimenschwand	1	■	▲	↻ (KDG)
31.043 Thun – Emberg – Heimenschwand	1	■	■	➔
31.050/51 Thun – Uebeschi/ Wattenwil – Blumenstein	3	■	■	➔
31.053 Seftigen – Wattenwil – Blumenstein	2	▲	▲	➔
31.055 Thun – Reutigen – Wimmis	2	■	■	➔
31.056 Riggisberg – Burgistein – Wattenwil	1	▲	●	➔ Als Folge der Siedlungsstruktur weist die lange Linie ungünstige Produktionsbedingungen auf. Zudem führt der hohe Anteil an Schülerverkehr dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.
31.057 Uetendorf, Bahnhof – Gurzelen	1	▲	■	↻ (Nachfrage)
31.058 Uetendorf, Ortsbus	1	▲	▲	↘
31.061 / 62 / 63 Spiez – Krattigen / Hondrich – Aeschi / Aeschi-ried	2	■	■	↻ (KDG)
31.065 Spiez – Faulensee	2	▲	▲	↘
31.066 Spiez – Emdthal – Aeschi	1	▲	▲	➔
31.210 (Spiez –) Reichenbach – Frutigen	1	▲	●	➔ Die Linie weist wegen langen Standzeiten ungünstige Produktionsbedingungen auf.
31.220 Reichenbach – Kiental	1	■	■	➔
31.230 Adelboden – Frutigen	2	■	■	➔
31.230 Frutigen – Kandersteg	2	■	■	➔
31.232 Adelboden, Ausser-schwand – U. d. Birg	1	■	■	➔
31.241 Kandersteg – Talstation Sunnbüel	1	■	■	↻ (KDG)
31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp	1	■	▲	↻ (KDG)
31.281 Lenk – Bühlberg	1	▲	▲	↘
31.283 Lenk – Simmenfälle	1	■	▲	↻ (KDG)

Ortsverkehr Thun

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
1 Steffisburg, Flühli – Thun, Bahnhof – Gwatt	4	▲	■	⚡ (Nachfrage)
2 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Neufeld	4	▲	▲	➡
3 Heimberg, Dornhalde – alte Bernstrasse – Thun, Bahnhof	4	▲	▲	➡
3 Thun, Bahnhof – Allmendingen	4	■	▲	➡
4 Thun, Bahnhof – Lerchenfeld	4	■	■	⚡ (KDG) Entspricht der Beurteilung (2019) vor dem Ausbau vom 15'- zum 10'-Takt ab Fahrplanjahr 2020.
5 Thun, Bahnhof – Schorenfriedhof via Dürrenast	4	■	▲	⚡ (Nachfrage)
6 Thun, Bahnhof – Westquartier	4	▲	▲	➡

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Buslinien)

Die Abbildung 41 zeigt die Entwicklung von Angebot und Nachfrage aller Buslinien im Perimeter der RVK 5. In der RVK Oberland-West kann beim Busverkehr eine kontinuierlich steigende Nachfrage (Einsteiger, Personenkilometer) verzeichnet werden.

Die Veränderungen der produktiven Kilometer im 2012/13 bzw. der Einsteiger und der Personenkilometer im 2015/16/17 sind auf Wertberichtigungen im Zusammenhang mit der Einführung des Betriebsleitsystems bzw. der automatischen Fahrgastzählung einer Transportunternehmung zurückzuführen.

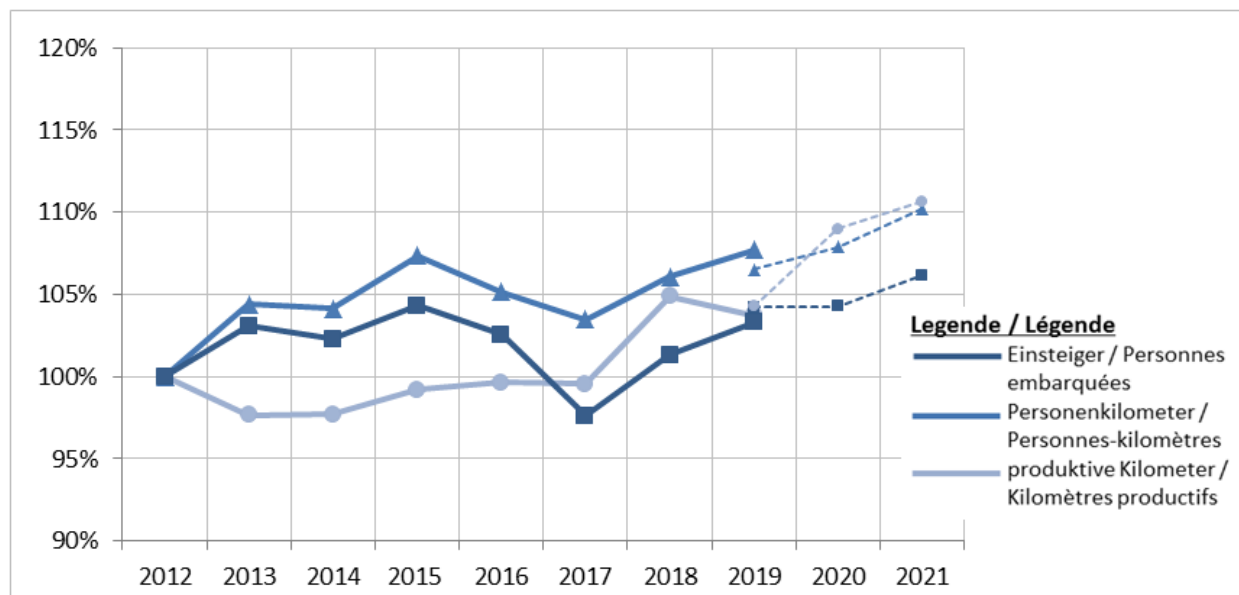


Abbildung 41: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RVK 5 (Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

RK Oberland-Ost / CR Oberland-Est**Bahnlinien**

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

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Bahnlinien)

Die RK Oberland-Ost profitierte in den vergangenen Jahren von einer grossen Nachfrage durch Gäste aus dem asiatischen Raum. Die Bahnlinien in die Jungfrauregion weisen ein durchwegs starkes Nachfragewachstum auf (vgl. Abbildung 42). Gleiches gilt für den IR Luzern – Interlaken, wo die Nachfrage seit Einführung der neuen Fahrzeuge und dem neuen Fahrplankonzept um über 40% zugenommen hat.

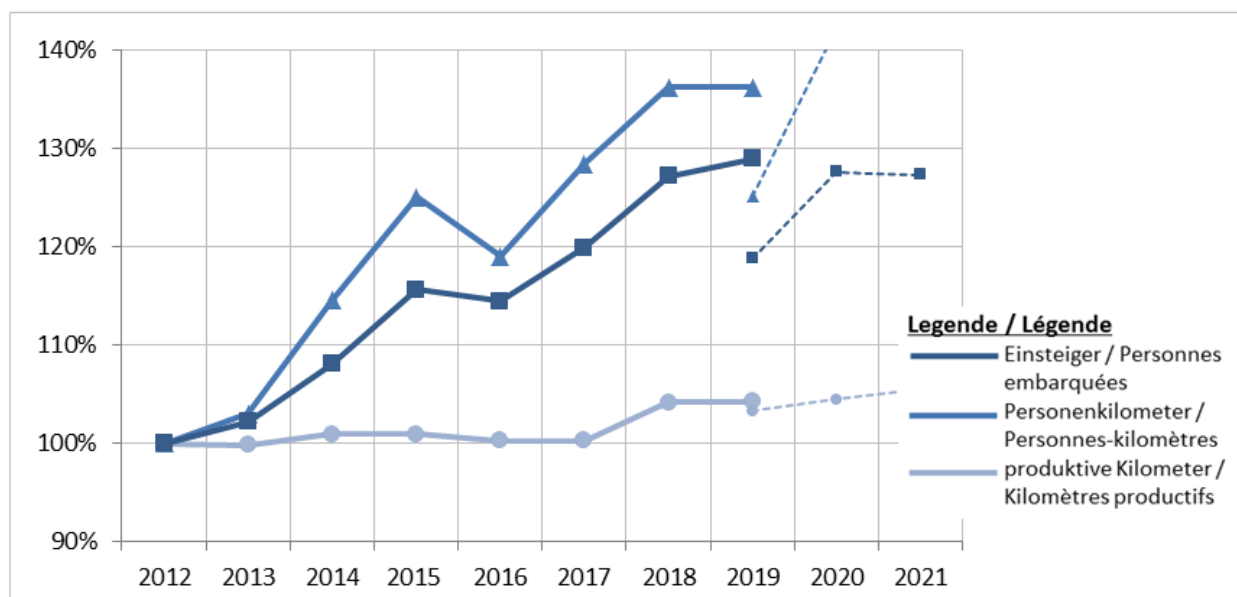


Abbildung 42: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Schienenverkehr in der RKOO
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Buslinien

Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.060 Spiez – Interlaken West – Interlaken Ost	2			Einführung Fahrplan 2021
31.101 Beatenberg – Interlaken West	2	■	■	➔
31.102 Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg	3	■	■	↗
31.103 Interlaken West – Bönigen – Iseltwald	3	■	■	↗ (KDG)
31.104 Ortsbus Interlaken	3	▲	▲	➔
31.105 Interlaken West – Regionalspital	3	▲	▲	➔
31.105 Interlaken West – Wilderswil – Gsteigwiler	3	■	■	➔
31.106 Habkern – Interlaken West	1	■	▲	➔
31.111 Wilderswil – Saxeten	1	■	●	➔ Aufgrund des kleinen Angebots relativ unproduktiver Betrieb. TU versucht mit Zusatzangeboten Mehreinnahmen zu erwirtschaften.
31.121 Oberer Gletscher – Grindelwald Bhf – Termina	2	▲	■	↗ (Nachfrage)
31.122 Gletscherschlucht – Grindelwald Bhf – Klusi	2	■	■	↗ (KDG)
31.123 Kirche – Grindelwald Bahnhof – Itramen	1	▲	▲	↗ (Nachfrage) ↗ (KDG)
31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg	2	■	■	➔
31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh	1	■	■	➔
31.151 Brienz – Ballenberg – Brienzwiler – Brünig	2	▲	▲	➔ Der Ast Brünig - Hasliberg Reuti wird neu separat geführt (31.158)
31.155 Brienz – Axalp	1	■	■	➔
31.158 Brünig – Hasliberg Reuti		▲	▲	➔ Neu eigenständige Linie
31.171 Innertkirchen – Guttannen	1	▲	■	↗ (KDG)
31.172 Innertkirchen – Gadmen – Obermaad	1	▲	●	➔ Grösster Querschnitt über kurze Strecke, daher tiefe Erträge.
31.174 Geissholz – Meiringen	1	▲	●	↗ (Nachfrage) Der hohe Anteil Schülerverkehr führt dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können. Die Anzahl Kinder pro Jahrgang wirkt sich spürbar auf die Nachfrage aus.
31.174 Meiringen – Unterbach – Brienzwiler	1	▲	●	➔ Der hohe Anteil Schülerverkehr führt dazu, dass nur geringe Erträge erzielt werden können.

Entwicklung von Angebot und Nachfrage (Buslinien)

Die Nachfrage auf den Buslinien im Raum Interlaken wächst seit Jahren stetig, wogegen bei den Linien am Brienersee und im Oberhasli teilweise gar eine rückläufige Nachfrage zu verzeichnen ist (vgl. Abbildung 43).

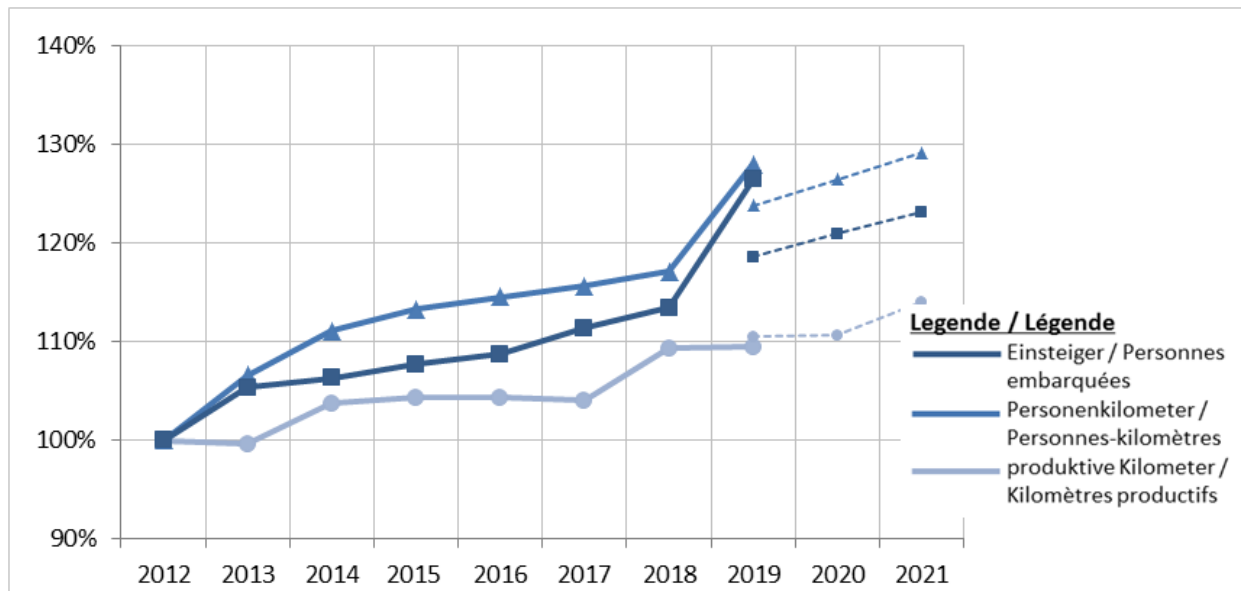


Abbildung 43: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim Busverkehr (Orts- und Regionalverkehr) in der RKOÖ
(Quelle: 2012-2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen)

Anhang II Sollzustand Angebotskonzept 2022 - 2025

Regionalzug
Chemin de fer

RE mit Halt
RE avec arrêt

Bus

Kurspaare / Tag
Paires de courses / jour



Ortsbus
Bus local

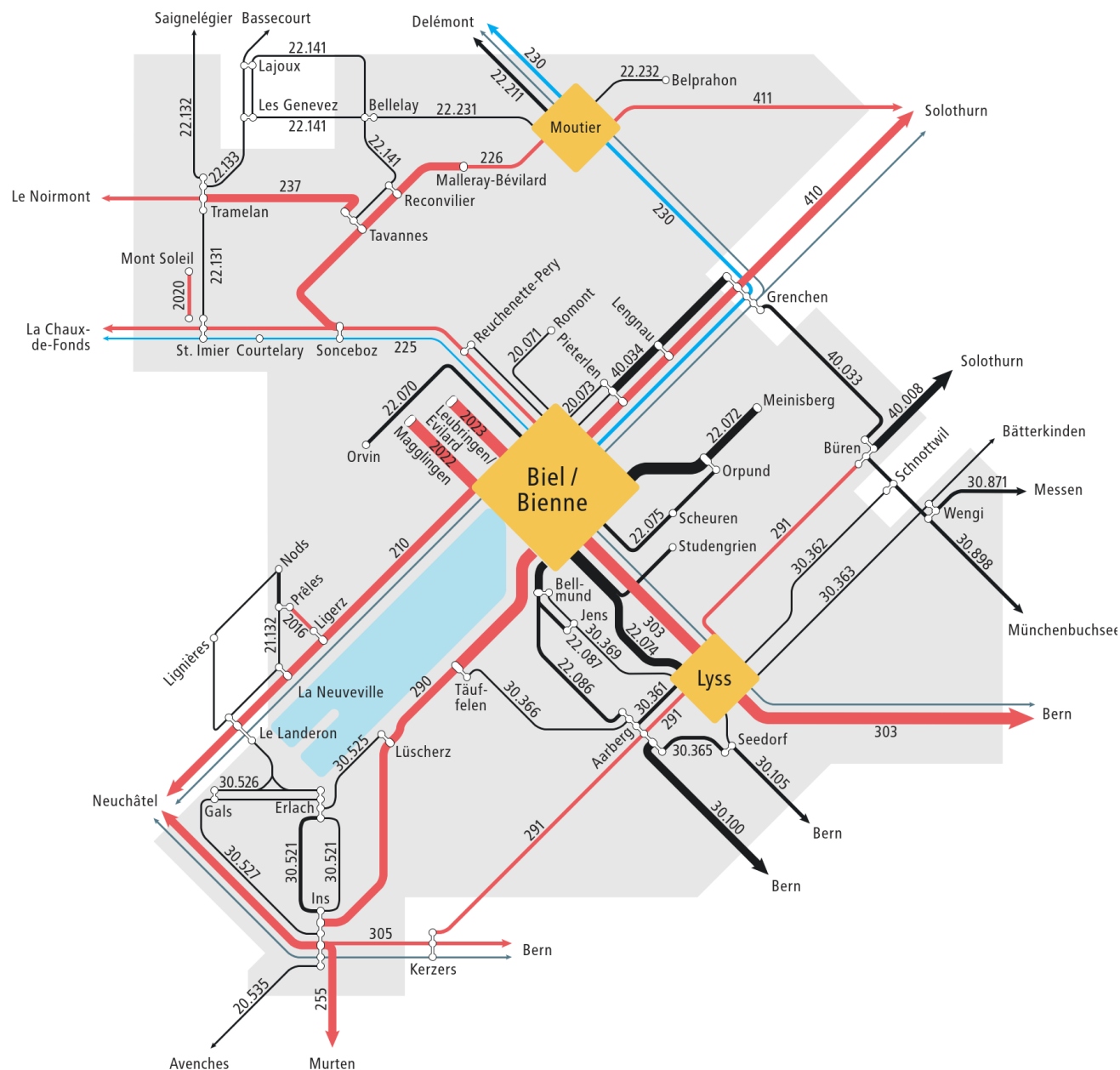
Grenze der RK
Limite de la CR

22.075 Fahrplanfeld
Tableau-horaire

Fernverkehr
Trafic grandes lignes

Angebotskonzept 2022-25, Soll-Zustand
RVK 1 Biel-Seeland-Berner-Jura

Schéma d'offre 2022-25, situation prévue
CRT 1 Bienne-Seeland-Jura bernois



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

Grenze der RK
Limite de la CR

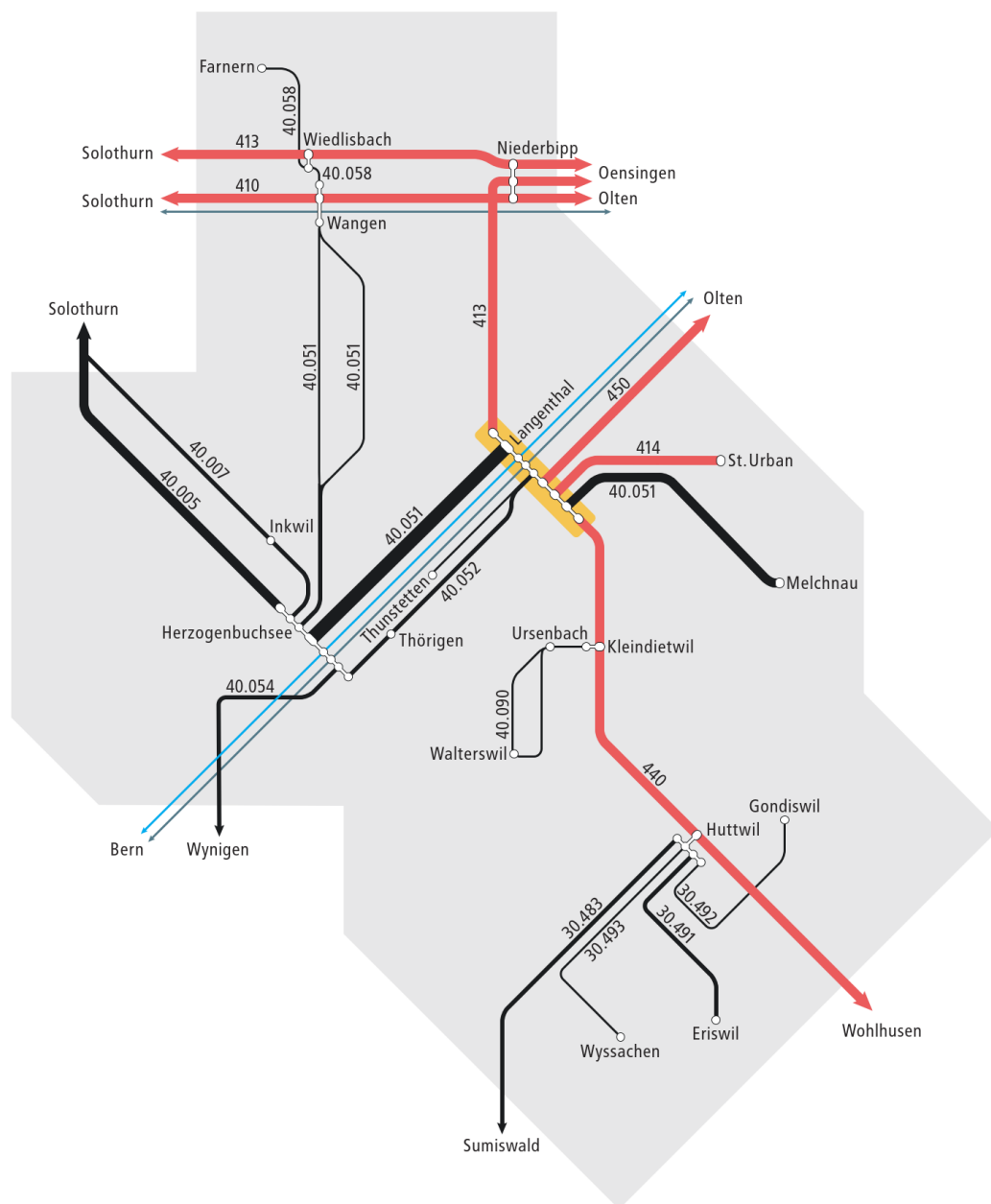
Ortsbus
Bus local

40.051 Fahrplanfeld
Tableau-horaire

Fernverkehr
Trafic grandes lignes

Angebotskonzept 2022-25, Soll-Zustand RVK 2 Oberaargau

Schéma d'offre 2022-25, situation prévue
CRT 2 Haute-Argovie

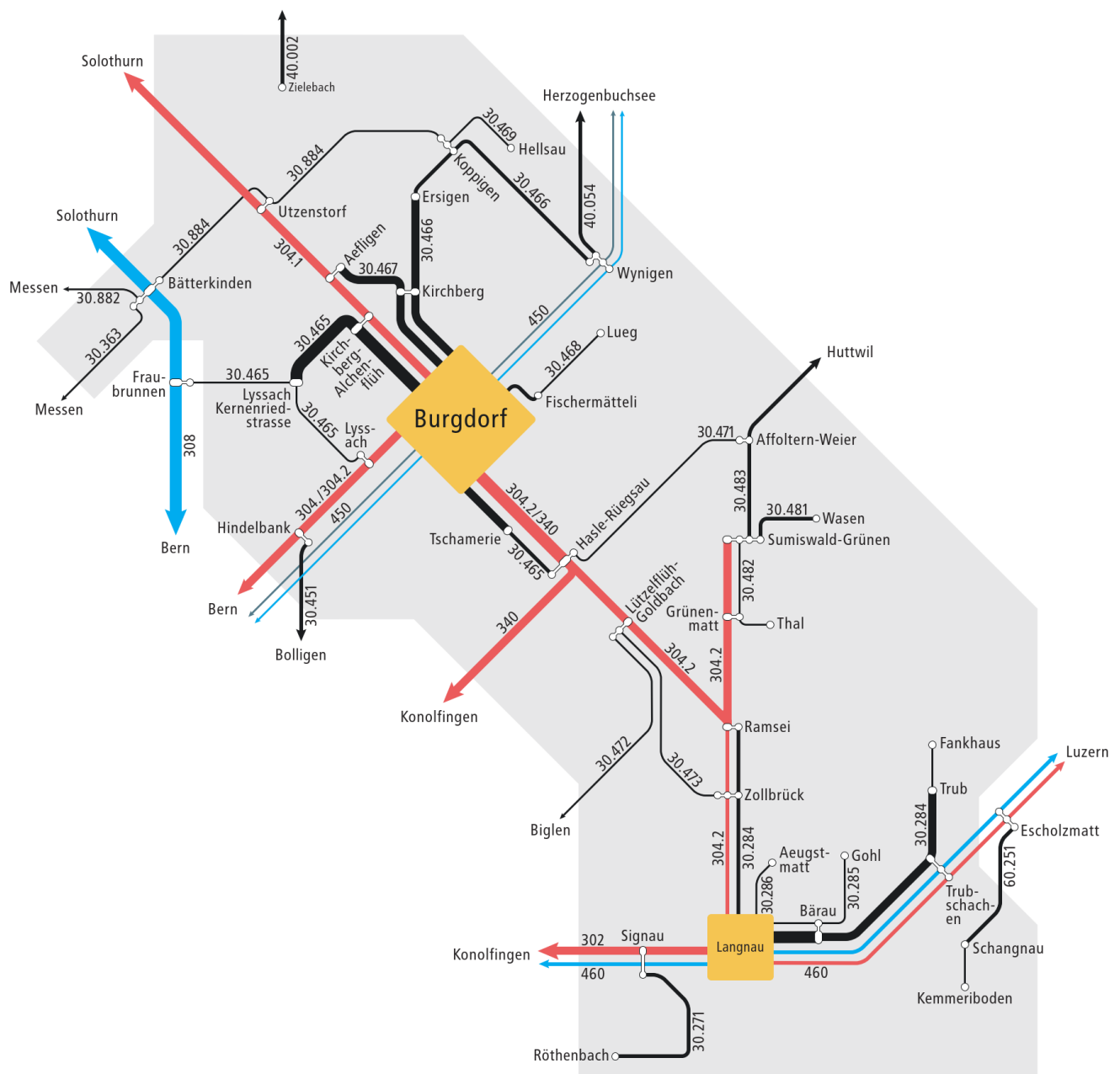


Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
			1	4–15
			2	16–25
			3	26–39
			4	≥40

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

Angebotskonzept 2022-25, Soll-Zustand RK Emmental

Schéma d'offre 2022-25, situation prévue
CR Emmental

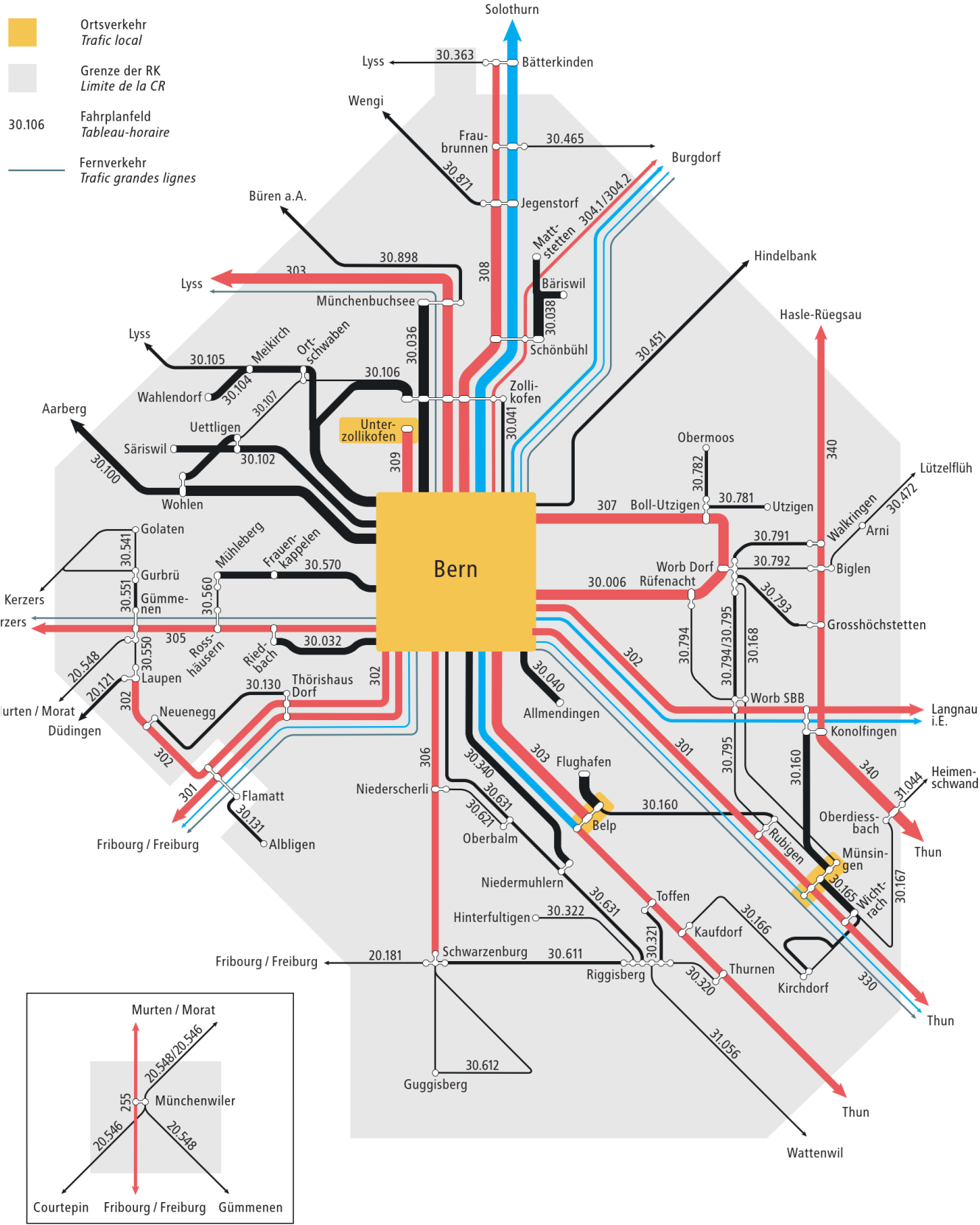


Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
			1	4–15
			2	16–25
			3	26–39
			4	≥40

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

Angebotskonzept 2022-25, Soll-Zustand
RK Bern-Mittelland

Schéma d'offre 2022-25, situation prévue
CR Berne-Mittelland

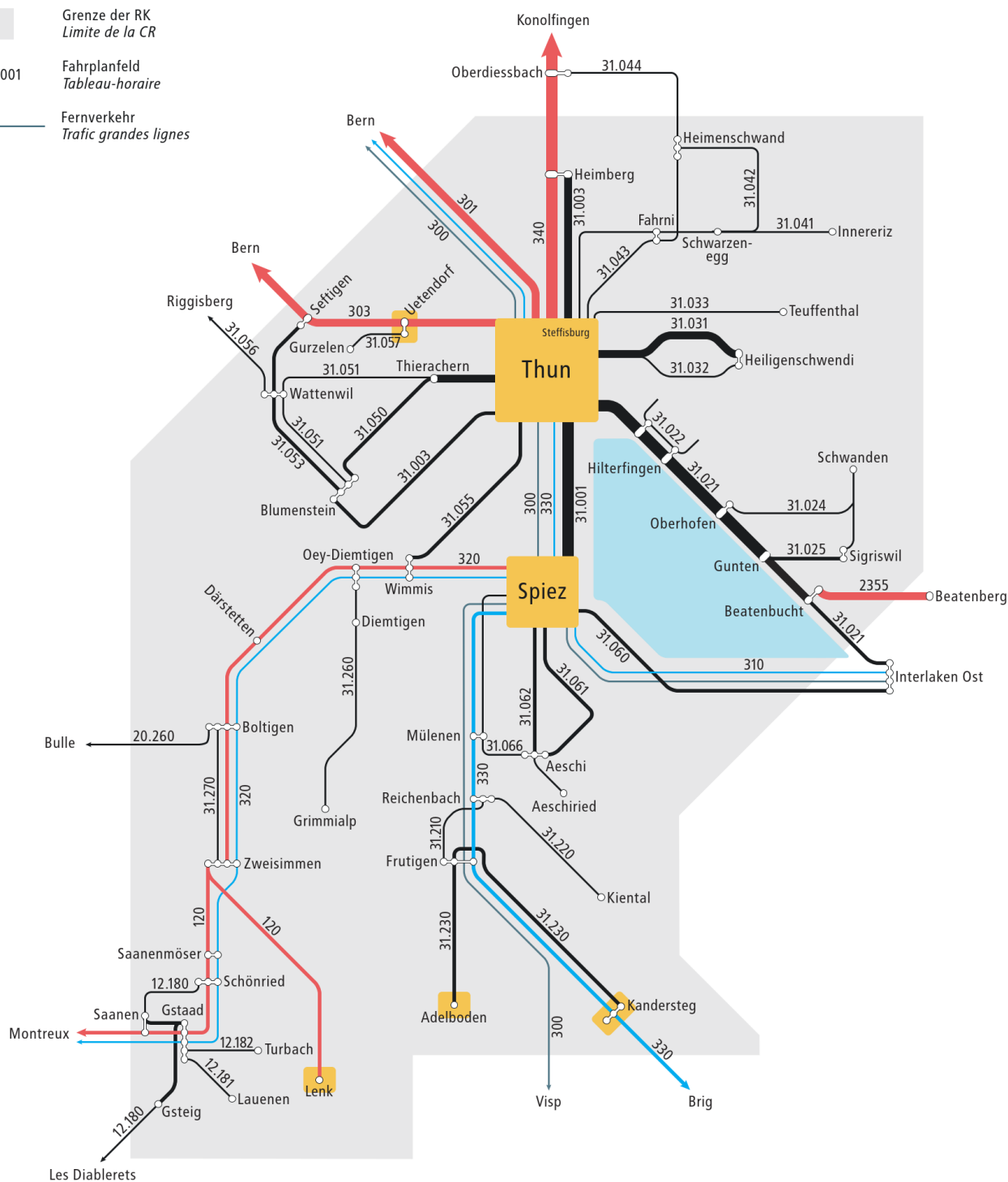


Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus		Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
			1	4–15
			2	16–25
			3	26–39
			4	≥40

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

Angebotskonzept 2022-25, Soll-Zustand RVK 5 Oberland-West

Schéma d'offre 2022-25, situation prévue
CRT 5 Oberland-Ouest



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

 Ortsverkehr
Trafic local

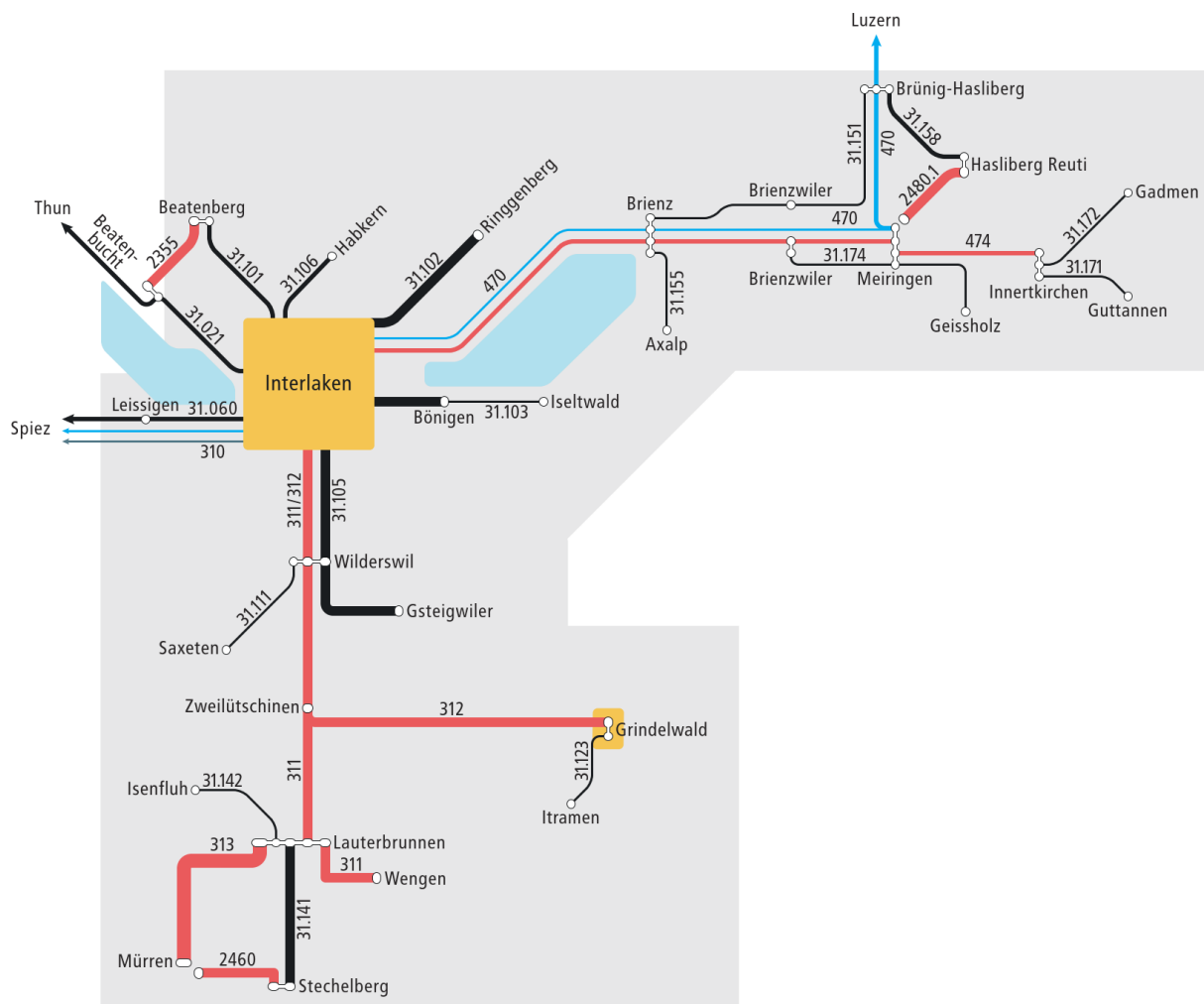
 Grenze der RK
Limite de la CR

31.101  Fahrplanfeld
Tableau-horaire

 Fernverkehr
Trafic grandes lignes

Angebotskonzept 2022-25, Soll-Zustand
RK Oberland-Ost

Schéma d'offre 2022-25, situation prévue
CR Oberland-Est



Anhang III Sollzustand Angebotskonzept 2022 - 2025 Ortsverkehr**Listen Ortsverkehr****Ortsbus (auf Karte in Anhang II gelb markiert)**

	Linie Ligne	Linienbezeichnung Désignation	Angebotsstufe Niveau d'offre
Moutier	Gare – Hôpital		1
	Gare – Patinoire		1
	Gare – Chantemerle – Aux Laives		2
Langenthal	Industrie Nord – Bahnhof – Spital	63	4
	Bahnhof – Lotzwil, Unterdorf / Langenthal Süd	64	4
Burgdorf	Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	461	4
	Burgdorf Bernstrasse – Bahnhof – Geissrüti	462	2
	Gyrischachen – Bahnhof – Meiefeld	463	4
Langnau	Bahnhof – Hasenknubel	281	2
	Bahnhof – Hüselmatt	281	1
Lyss	Bahnhof – Dreihubel	367	3
	Bahnhof – Kornfeld	368	3
Münsingen	Schlaufe Spital	161	1
	Schlaufe Sonnhalde	162	4
	Schlaufe Brückreuti – / Walke	163	3
Belp	Bahnhof – Riedli	331	2
	Bahnhof – Eissel – Aemmenmatt	332	2
Zollikofen	Untierzollikofen – Hirzenfeld	34	4
Adelboden	Post – 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
	Bürgstrasse – Bahnhof	63	1
	Bahnhof – Spiezwiler	63	2
	Spiezwiler – Hondrich – Bahnhof	63	1
Uetendorf	Ortsbus, Bahnhof – TUS	58	1
Interlaken	Unterseen – Interlaken West – Matten – Interlaken Ost	104	3
Grindelwald	Oberer Gletscher – Grindelwald Bhf – Terminal	121	2
	Gletscherschlucht – Grindelwald Bhf – Klusi 2	122	2

Stufe	Kurspaare / Tag
Niveau	Paires de courses / jour
1	4-15
2	15-25
3	35-39
4	≥40

Stadt Bern / Ville de Berne

Linie Ligne	Linien- bezeichnung Désignation	Betriebsart Mode de trans- port	Angebotsstufe Niveau d'offre
Bern – Brünnen Westside	S5/ S51 / S52	Bahn	B
Bahnhof – Weissenbühl	3	Tram	B
Fischermätteli – Bahnhof – Gümligen (– Worb)	6	Tram	B
Bümpliz – Bahnhof – Ostring	7	Tram	C
Brünnen Westside – Bahnhof – Saali	8	Tram	C
Wabern – Bahnhof – Guisanpl. – Wankdorf	9	Tram	C
Ostermundigen – Bahnhof – Köniz Schliern	10	Bus	C
Bahnhof – Neufeld P+R	11	Trolleybus	C
Warmbächliweg – Bahnhof – Zentrum Paul Klee	12	Trolleybus	C
Gurten-Gartenstadt – Köniz Zentrum	16	Bus	A
Bahnhof – Köniz Weiermatt	17	Bus	C
Bahnhof – Gewerbeschule	18	Bus	A
Elfenau – Bahnhof – Blinzern	19	Bus	C
Länggasse – Bahnhof – Wankdorf	20	Trolleybus	C
Bahnhof – Bremgarten	21	Bus	B
Brünnen – Niederwangen – Kleinwabern	22	Bus	A
Wylergut – Breitenrain	26	Bus	A
Niederwangen Bahnhof – Weyermannshaus	27	Bus	B
Weissenbühl Bahnhof – Eigerplatz – Ostermundigen – Wankdorf	28	Bus	B
Niederwangen Bahnhof – Köniz – Kleinwabern Linden- weg	29	Bus	B
Bahnhof – Marzilistrasse – Bahnhof	30	Bus	A
Europaplatz – Niederwangen Erle	31	Bus	A
Bremgarten – Worblaufen	33	Bus	A
(Münchenbuchsee –)Zollikofen – Worblaufen – Breiten- rain	36	Bus	A
Kappelisacker – Guisanplatz – Egghölzli - Gümligenfeld (– Allmendingen / Gümligen)	40	Bus	B / A
Zollikofen – Papiermühle – Breitenrain	41	Bus	A
Ittigen Bahnhof – Kappelisacker	43	Bus	A
Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	44	Bus	A
Bolligen – Habstetten	46	Bus	A
Bolligen – Lutertal - Mannenberg	47	Bus	A
Bern Bahnhof – Güterbahnhof – Bethlehem – Hinterkappelen (Kappelenring / Schlossmatt)	101	Bus	C / B
Bern Bahnhof – Länggasse – Lindenhofspital – Neufeld P+R	102/103/104/ 105/106	Bus	C

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

Stadt Biel / Ville de Bienne

Linie Ligne	Linien- bezeichnung Désignation	Betriebsart Mode de trans- port	Angebotsstufe Niveau d'offre
Stadien/Stades – Bahnhof/Gare – Löhre /Mauchamp	1	Trolleybus	C
Brügg Bahnhof – Bahnhof/Gare – Centre Boujean – Orpundplatz/Place d'Orpond	2	Bus	C
Mösliacker/Petit-Marais – Bahnhof/Gare – Orpundplatz – Vorhölzli/Bois-Devant	3	Trolleybus	B
Nidau Beunden – Bahnhof/Gare – Goldgrube – Vorhölzli/Bois-Devant	4	Trolleybus	B
Bahnhof/Gare – Nidau – Port Bellevue	6	Bus	B
Spital/Hôpital – Bahnhof/Gare	5/6	Bus	C
Klinik Linde/Clinique des Tilleuls – Bahnhof/Gare – Fuchsenried	8	Bus	B
Schiffländte/Débarcadère – Bahnhof/Gare – Schulen Linde/Ecole Tilleul	9	Bus	B
Bahnhof/Gare – Vingelz/Vigneules	11	Bus	A
Brügg Bahnhof – Bözingenfeld/Champs de Boujean	12	Bus	A

Stadt Thun / Ville de Thoun

Linie Ligne	Linien- bezeichnung Désignation	Betriebsart Mode de trans- port	Angebotsstufe Niveau d'offre
Bahnhof – Gwattzentrum	1	Bus	B
Bahnhof – Steffisburg	1	Bus	B
Bahnhof – Neufeld – Schorenfriedhof	2	Bus	B
Bahnhof – Allmendingen	3	Bus	B
Bahnhof – Alte Bernstrasse	3	Bus	B
Bahnhof – Lerchenfeld	4	Bus	B
Bahnhof – Dürrenast – Schorenfriedhof	5	Bus	B
Bahnhof – Westquartier	6	Bus	B

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

Anhang IV Sollzustand Angebotskonzept 2022 - 2025 Nachtlinien

Linienbezeichnung (provisorisch) <i>Designation de la ligne (provisoire)</i>	Linie <i>Ligne</i>
M1	Bern–Zollikofen–Münchenbuchsee
M2 / L9	Bern–Guisanplatz
M2 / L20	Bern–Nordring–Ittigen–Bolligen–Boll–Utzigen
M3 / L10	Bern–Viktoriaplatz–Ostermundigen Rüti
M3 / L12	Bern–Ostring–Ostermundigen Zollgasse
M4 / L6	Bern–Muri–Gümligen–Worb Dorf–Biglen
M4 / L8	Bern–Saali
M4 / L19	Bern–Elfenau
M5 / L3	Bern–Weissenbühl–Wabern–Kehrsatz–Belp
M5 / L9	Bern–Wabern
M6 / L6 / L17	Bern–Fischermätteli–Köniz Weiermatt
M6 / L10	Bern–Köniz–Schliern
M6 / L19	Bern–Wander–Blinzern
M7 / L7	Bern–Bümpliz–Niederwangen–Neuenegg–Laupen
M8 / L11	Bern–Hinterkappelen–Wohlen–Innerberg Dorf
M9	Bern–Kirchlindach–Meikirch–Wahlendorf
M9 / L12	Bern–Länggasse
M9 / L21	Bern–Bremgarten
M10	Bern–Schüpfen–Lyss–Biel Bhf
M11*	Bern–Jegenstorf–Solothurn Amthausplatz
M12	Bern –Herzogenbuchsee–Langenthal
M13	Kiesen–Oberdiessbach–Linden–Heimenschwand
M14	Bern–Burgdorf–Hasle–Rüegsau–Sumiswald
M15*	Bern–Münsingen–Kiesen–Thun–Interlaken West
M16	Bern –Schwarzenburg (–Rüschegg)–Riggisberg
M17	Bern–Flamatt–Düdingen–Fribourg
M18	Bern–Murten/Kerzers–Ins–Sugiez
M18 / L8	Bern– Brünnen–Gümmenen–Laupen
M19	Belp–Riggisberg–Seftigen–Gurzelen
M20	Münsingen Ochsen–Konolfingen–Langnau–Trubschachen
M23	Thun –Steffisburg–Schwarzenegg–Heimenschwand
M24	Thun–Goldiwil–Heiligenschwendi
M25	Thun–Hilterfingen–Oberhofen–Sigriswil–Merligen
M26	Thun–Gwatt–Reutigen–Wimmis–Erlenbach i.S.
M27	Thun–Thierachern–Blumenstein–Amsoldingen
M28	Thun–Uetendorf–Seftigen–Wattenwil–Längenbühl–Thierachern
M30	Biel–Pieterlen–Grenchen–Solothurn
M31	Biel–Tavannes–Moutier–Delémont gare
MN156	Sonceboz-Sombeval – St-Imier – La Chaux-de-Fonds
N21	Tavannes – Tramelan – Saignelégier
M32	Biel–Ipsach–Täuffelen–Erlach
M33	Biel–Twann–La Neuveville
M34	Biel–Meinisberg–Büren–Lyss / Arch
M35	Biel–Port–Bellmund–Jens–Kappelen–Aarberg–Lyss
M41	Interlaken West–Wilderswil–Lauterbrunnen–Grindelwald
M42	Interlaken–Brienz–Meiringen
M45	Spiez–Frutigen–Adelboden
M51	Solothurn–Oberdor–Grenchen–Arch–Solothurn
M52	Solothurn–Niederbipp–Wangen a.A.–Deitingen–Derendingen–Solothurn
M53	Solothurn–Gerlafingen–Kriegstetten–Subingen–Herzogenbuchsee–Aeschi

M86	Bern–Bethlehem Kirche–Bümpliz Post–Bern
M87	Bern–Bümpliz Post–Bethlehem–Kirche–Bern

* Linien werden aufgrund der Nachfrage aufgeteilt

Anhang V Anträge der RK/RVK

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
1	VB	22.009	Schiffländte - Biel Bahnhof - Schulen Linde: Beibehalt heutiges Angebot	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.011	Biel Bahnhof - Vingelz: Beibehalt heutiges Angebot	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	asm	22.072	Biel-Meinisberg: Verlängerung Halbstundentakt abends bis Mitternacht auch Werktags (+2 KP Mo-Do)	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	asm	22.072	Biel-Meinisberg: Einführung Viertelstundentakt zur HVZ (+11 KP), neu AS4	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Ein Viertelstundentakt bis Orpund ist zu den Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung berechtigt. Safnern und Meinisberg sind im Quervergleich gut erschlossen.
1	asm	22.072	Biel-Meinisberg: Halbstundentakt Sonntag ab 10 statt 12 Uhr.	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	asm	22.072	Biel-Meinisberg: Einführung Viertelstundentakt auch Mittags und Nachmittags ab 2024, +12 KP	1	Das Anliegen ist aus kantonalen Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
1	PAG	22.087	Biel - Jens: Schliessen der Takt-lücke Nachmittags Mo-Fr	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	PAG	22.087	Biel - Jens: Schliessen der Takt-lücke Vormittags Mo-Fr, neu AS2	2	Der Antrag wird unterstützt.
1	PAG	22.087	Biel-Jens: Führung Spätkurs Biel ab 23.30 auch So-Do statt nur Fr/Sa	3	Das Potenzial von Jens und Merzigen rechtfertigt kein tägliches Spätangebot. Der Antrag wird abgelehnt.
1	PAG	22.087	Biel-Jens: Samstag, Schliessen der Taktlücken Vor- und Nachmittags	2	Der Antrag wird unterstützt.
1	CJ	22.123	Prolongement et extension de l'exploitation pilote. Boucle ouest/hôpital, boucle est/Villeret et boucle nord/funiculaire	1	La demande est partiellement soutenue. En raison du Coronavirus, les chiffres de fréquentation de 2020 ne peuvent pas être pris en compte. Dès la mise en service de la halte la clé CFF, la pertinence de la desserte locale sera à réévaluer. La boucle nord/funiculaire est refusée.
1	PAG	22.141	Aller-retour supplémentaire à midi entre Reconvilier et Bellelay afin de répondre aux besoins scolaires, + 1KP	1	La demande est soutenue.
1	RBS	30.363	Lyss-Messen-Bätterkinden: Aufhebung Bedienung Ammerzwil Dorf	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	PAG	30.365	Aarberg - Seedorf: Beibehalt heutiges Angebot	1	Der Antrag wird unterstützt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
1	PAG	30.369	Lyss-Bellmund; Aufnahme Versuchsbetrieb in Grundangebot	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	RBS	30.871	Linienverlängerung Messen-Waltwil im Stundentakt nach Wengi und Anschlussoptimierung Jeginstorf. Prioritär sind Verlängerungen der Kurse um 11 und 15 Uhr.	1	Der Antrag wird im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten unterstützt. Die Verlängerung einzelner weiterer Kurse bis Waltwil ist möglich. Eine allfällige Verlängerung bis Wengi muss betrieblich vertieft untersucht werden.
1	RBS	30.898	Münchenbuchsee-Büren: Verlängerung Halbstundentakt HVZ um je ein Kurspaar morgens und abends (+2 KP), neu AS3	1	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
1	RBS	40.008	Solothurn - Büren: Mo-Fr Einführung Halbstundentakt mittags (Solothurn ab ca. 11.45 und 12.45), neu AS3	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	BGU	40.033	Grenchen - Büren: Einführung Halbstundentakt zur HVZ morgens (2KP) und abends (3KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	BGU	40.033	Grenchen - Büren: Einführung Abendangebot im Stundentakt +3 KP	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Sämtliche Gemeinden sind auch durch die Linie 8 erschlossen. Ein Ausbau des Abendangebots ist nicht prioritär und wird abgelehnt. Die Letztabfahrt um 19:30 ist tatsächlich früh, die Betriebsverlängerung um ein Kurspaar ist berechtigt.
1	BGU	40.033	Grenchen-Büren: Zusätzlicher Frühkurs Grenchen an 5.30 mit Anschluss Richtung Zürich	1	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
1	SBB	226	Train de Bienne 00.26 pour Tavannes tous les jours au lieu de samedi/dimanche	2	La demande est refusée. L'objectif n'est pas considéré comme prioritaire au niveau cantonal.
1	SBB	230	Aller-retour supplémentaire tardif Delémont départ 23.12, Bienne départ 23.49	1	La demande est refusée. L'objectif n'est pas considéré comme prioritaire au niveau cantonal.
1	CJ	237	3 paires de courses supplémentaires Tavannes dp 8.11, 14.11 et 15.11 et retour	1	La demande est refusée. L'objectif n'est pas considéré comme prioritaire au niveau cantonal.
1	CJ	237	2 paires de courses supplémentaires Tavannes dp 9.11 et 10.11 et retour	2	La demande est refusée. L'objectif n'est pas considéré comme prioritaire au niveau cantonal.
1	CJ	237	Train de Tavannes 00.53 pour Tramelan tous les jours au lieu de samedi/dimanche	2	La demande est refusée. L'objectif n'est pas considéré comme prioritaire au niveau cantonal.
1	ASM	290	Mo-Fr Halbstundentakt Täuffelen-Ins auch Vormittags (+ 3 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
1	ASM	290	Sa Halbstundentakt Täuffelen-Ins zusätzlich 12-16 Uhr (+4 KP)	2	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
1	ASM	290	So Halbstundentakt Täuffelen-Ins zusätzlich 12-16.30 (+5KP)	2	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
1	ASM	290	Biel-Täuffelen-Ins: Mo-Fr Ausdehnung 15' Takt Biel-Täuffelen bis 9 Uhr (+2 KP) zur Entlastung Morgenspitze	1	Der Antrag wird unterstützt, soweit er betrieblich umsetzbar ist und aufgrund der Nachfragesituation erforderlich wird.
1	BLS	303	Bern-Biel: Mo-Fr, zusätzliches Zugpaar S31 Münchenbuchsee-Biel ca. 16.15	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	BLS	305	Zusätzlicher Frühkurs Bern ab 5.08 nach Neuchâtel an 5.56	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	BLS	305	Sicherstellung Anschluss Zusatz-RE Bern 17.23 -Ins-Neuenburg in Ins auf ASM Richtung Biel um 17.48	1	Das Anliegen ist berechtigt, aufgrund infrastruktureller Rahmenbedingungen jedoch derzeit nicht umsetzbar.
1	SBB	410	Biel-Solothurn: Durchgehender 30' Takt, Zusatzkurs Biel-Solothurn um 23.53 (täglich), +0,5KP	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	ASM	2016	Ligerz-Prêles: Verlängerung Abendangebot um eine Stunde während Sommersaison (+1KP)	1	Die Angebotsstufe ist ausgeschöpft, die Voraussetzungen für eine Aufstufung sind derzeit nicht gegeben. Der Antrag wird abgelehnt.
1	StMS	2020	St-Imier - Mont-Solei I: maintien de l'offre existante	1	Nous soutenons la demande
1	VB	2022	Biel-Magglingen: Beibehalt Angebot	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	2023	Biel-Evilard: Beibehalt heutiges Angebot	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	VB	22.001-009	Verlängerung Abendangebot Stadtlinien um eine Stunde.	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Betrieb der Autobuslinien wird um ca. 1 Kurspaar verlängert. Die Linie 1 wird an Wochenenden um ca. 2 KP verlängert. Die Linie 9 wird unverändert belassen, das Lindequartier ist mit den Linien 1 und 8 im Spätbetrieb ausreichend erschlossen.
1	PAG	22.101-103	Nouvelle conception du TUM à partir de 2023 (réouverture tunnel du Weisenstein)	1	Prise de connaissance. La région est invitée à poursuivre des telles études. Une mise en oeuvre est envisageable pour 2024. En raison d'une demande extrêmement faible, l'offre du samedi à Belprahon sera déjà supprimée en 2022.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
1	PAG	30.100	Bern-Aarberg: Mo-Fr Zusätzlicher Kurs Bern-Aarberg ab 19.33	1	Der Antrag wird unterstützt.
1	PAG	30.100	Mo-Fr Durchgehender Halbstundentakt tagsüber (+4,5 KP)	1	vgl. Antrag der RKBM
1	PAG	diverse			
2	BLAG	30.483	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+2KP)	1	Der Antrag wird abgelehnt. Die Zielvorgaben werden weder bei der Nachfrage noch bei der Kostendeckung erreicht.
2	BLAG	30.491	Angebotsreduktion von 19.5 auf 18 KP. Schülerkurs über Mittag in Kombination mit Wyssachen.	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung wurde bereits auf Dezember 2019 vorgezogen.
2	BLAG	30.491	Einführung weiterer Rundkurse am Nachmittag und Vormittag.	1	Der Antrag wird abgelehnt. Zu den Hauptverkehrszeiten wird die Anschlusssituation auf die Züge höher gewichtet als die Schülerbedürfnisse.
2	BLAG	30.493	Integration Schülerverkehr über Mittag. +0,5 KP.	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Umsetzung wurde bereits auf Dezember 2019 vorgezogen.
2	BLAG	30.493	Einführung weiterer Rundkurse am Nachmittag und Vormittag.	1	Der Antrag wird abgelehnt. Zu den Hauptverkehrszeiten wird die Anschlusssituation auf die Züge höher gewichtet als die Schülerbedürfnisse.
2	ASM	40.051	Melchnau - Grossdietwil: Aufhebung Linienabschnitt	1	Der Antrag wird unterstützt.
2	ASM	40.051	Langenthal-Melchnau: Neukonzeption Fahrlage, Nutzung Stilllager zur Taktverdichtung bis Spital	1	Der Antrag wird unterstützt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
2	ASM	40.051	Langenthal-Herzogenbuchsee: Ausbau um 5 KP zur Erreichung Gütekategorie	1	Der Antrag wird abgelehnt. Aufgrund der Tagesganglinie bezüglich Nachfrage, der Erfolgskontrolle sowie der zu erwartenden baulichen Entwicklung in den nächsten Jahren drängt sich ein weiterer Ausbau Mo-Fr derzeit nicht auf. Im Fall einer baulichen Entwicklung im ESP/SAZ Oberhard - Wolfhusenfeld ist eine Angebotsverbesserung möglich. Wichtig ist, dass ein konsolidiertes Fahrplankonzept mit allfälligen zusätzlichen Haltestellen vorhanden ist. Eine wesentliche Verbesserung der Erschließungs- qualität kann kurzfristig durch einen Ausbau des Fussverkehrsnetzes erreicht werden.
2	ASM	40.051	Herzogenbuchsee-Wangen a/A: Doppelführung Kurse Wangen ab 6.38 und 7.08 zur Kapazitätssicherung	1	Der Antrag wird unterstützt, sofern aus Kapazitätssicht nötig.
2	ASM	40.052	Langenthal-Thunstetten: Linienführung neu via Schorenquartier (Kombination mit Neukonzeption Stadtbuss Langenthal)	1	Der Antrag wird unterstützt.
2	ASM	40.052	Langenthal-Thunstetten: Linienverlängerung von Thunstetten nach Bützberg	1	Es handelt sich um einen Versuchsbetrieb, die Kompetenz für die Einführung liegt beim Regierungsrat. Betrieblich wird die Verlängerung voraussichtlich erst im Verlauf des Jahres 2024 möglich (Abhängigkeit neuer Bahnhofplatz Langenthal).
2	ASM	40.052	Langenthal-Herzogenbuchsee: Neue Linienführung zwischen Langenthal Bahnhof und Dennli (Kombination mit Neukonzeption Stadtbuss Langenthal)	1	Der Antrag wird unterstützt.
2	ASM	40.052	Verlängerung Abendangebot Herzogenbuchsee-Thörigen- Langenthal um 2,5 KP (bis ca. 22:30)	1	Die Minimalvorgaben in der Erfolgskontrolle werden nur knapp erreicht. Der Antrag wird abgelehnt.
2	ASM	40.054	Herzogenbuchsee-Wynigen: Integration Schülerverkehr in Regelangebot. Ausdehnung Zusatzleistungen morgen und mittags auf Linienabschnitt Riedtwil-Wynigen. Ersatz Kleinbusse durch Midi- oder Standardbus	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Einzelne Leistungen ohne Zuganschlüsse aufs übergeordnete Netz sind durch die Gemeinden zu finanzieren.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
2	ASM	40.054	Schliessen der Taktlücke um 10 Uhr, da durch Integration Schülerverkehr Minimalanforderungen erreicht.	2	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
2	ASM	40.054	Herzogenbuchsee-Wynigen: Schliessen der Taktlücke um 14 Uhr, da durch Integration Schülerverkehr Minimalanforderungen erreicht.	1	Der Antrag wird unterstützt.
2	ASM	40.054	Vorverlegung letztes Kurspaar um eine Stunde	1	Der Antrag wird unterstützt.
2	ASM	40.058	Wangen a/A - Wiedlisbach - Farnern: Aufhebung Linienast Rumisberg-Wolfisberg. Stundentakt Wangen-Wiedlisbach-Rumisberg-Farnern mit Taktbruch am Mittag zwecks Schülerbedürfnisse. 14 KP Mo-Fr.	1	Der Antrag wird unterstützt. Zudem wird das Wochenendangebot auf seine Zweckmässigkeit überprüft.
2	ASM	40.063	Einführung Sonntagsangebot stündlich 8-22 Uhr (1Fz), halbstündlich von 11-17 Uhr (2 Fz) (Kombination mit Antrag 42)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Betriebschluss um 17 Uhr entspricht nicht den heutigen Bedürfnissen und kann bis 20 Uhr ausgedehnt werden. Ein Ausbau nach 20 Uhr sowie der Einsatz eines zweiten Fahrzeugs wird abgelehnt.
2	ASM	40.063	Ausdehnung Betriebszeiten bis 20 Uhr (halbstündlich) und bis 23 Uhr (stündlich), Kombination mit Antrag 44	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Das Angebot kann bis 20 Uhr verlängert werden (v.a. auch Samstags). Ein darüber hinausgehendes Abendangebot wird abgelehnt.
2	ASM	40.064	Einführung Sonntagsangebot stündlich 8-22 Uhr (1Fz), halbstündlich von 11-17 Uhr (2 Fz) (Kombination mit Antrag 41)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Betriebschluss um 17 Uhr entspricht nicht den heutigen Bedürfnissen und kann bis 20 Uhr ausgedehnt werden. Ein Ausbau nach 20 Uhr sowie der Einsatz eines zweiten Fahrzeugs wird abgelehnt.
2	ASM	40.064	Ausdehnung Betriebszeiten bis 20 Uhr (halbstündlich) und bis 23 Uhr (stündlich), Kombination mit Antrag 43	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Das Angebot kann bis 20 Uhr verlängert werden (v.a. auch Samstags). Ein darüber hinausgehendes Abendangebot wird abgelehnt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
2	ASM	40.064	Stadtbus Langenthal: Verzicht auf Bedienung Schorenquartier. Einführung 15'-Takt ganztags, Führung Linie 64 via Blei- chestrasse-Neuhüsli mit anschliessender Aufteilung in zwei Linienäste Lotzwil Unterdorf und Bahnhof Süd. Neu 56 KP (AS4)	1	Der Antrag wird unterstützt (Montag bis Freitag).
2	ASM	414	Ausdehnung Halbstundentakt bis Betriebsschluss zur besseren Erschliessung der LUPS St. Urban	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Halbstundentakt wird bis 22 Uhr ausgedehnt. Weitergehende Verdichtungen sind aus kantonaler Sicht nicht prioritär.
2	BLS	440	Langenthal - Huttwil: Ausdehnung Halbstundentakt bis Mitternacht (+4KP)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Die Verlängerung um ein Kurspaar ist berechtigt, ein Angebotsausbau bis Mitternacht wird abgelehnt.
2	BLS	440	Langenthal - Huttwil: Halbstundentakt an Samstagen vor 16 Uhr (+10 KP)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Das Anliegen nach Halbstundentakt von 8-16 Uhr ist berechtigt, frühmorgens wird das Potenzial als zu gering erachtet.
2	BLS	440	Langenthal - Huttwil: Halbstundentakt an Sonntagen ab 10 Uhr (+8KP)	1	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLAG	30.281	Langnau, Hasenknubel - Hüselmatte: Bestehendes Angebot vorerst beibehalten bis Resultate der begonnenen Studie "Busangebot Raum Langnau" vorliegen	1	Mit der geplanten Studie "Busangebot Raum Langnau" sind die Buslinien in Langnau so zu optimieren, dass die Vorgaben gemäss AGV (Art. 10 & 11) insgesamt verbessert werden.
3	BLAG	30.284	Ramsei - Langnau (Bahnergänzung): Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 4 KP, AS von 1 zu 2)	1	Die Zielvorgaben werden deutlich übertroffen. Der Antrag wird unterstützt.
3	BLAG	30.284	Langnau - Trubschachen: Spätverbindung ab Bern (23:12) an allen Wochentagen (nicht nur Fr/Sa) (+ 1 KP)	1	Das neue Angebot Fr/Sa besteht erst seit Dez. 2020 und erlaubt noch keine Rückschlüsse. Deshalb mit weiterem Ausbau zuwarten.
3	PAG	30.451	Hindelbank - Krauchthal - Bolligen: Schliessen Taktlücke samstags Vormittag (+ 2 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.
3	PAG	30.451	Hindelbank - Krauchthal - Bolligen: Ausbau Abendangebot sonntags bis 21 Uhr (+ 1 KP)	2	Der Antrag wird unterstützt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
3	BLAG	30.463	Burgdorf, Gyrischachen - Bhf - Meiefeld: Angebot unverändert weiterfüh- ren	1	Der Antrag wird unterstützt.
3	BLAG	30.465	Burgdorf, Bhf - Kernenriedstrasse Übernahme des drittfinanzierten 15-Min-Taktes ins kantonale Grundangebot (Mo - Fr + 26 KP, AS von 3 zu 4)	1	Der Antrag wird unterstützt.
3	BLAG	30.465	(Burgdorf -) Lyssach, Kernen- riedstr. - Lyssach, Bhf.: Schliessung der Taktlücken tags- über (+ 3 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
3	BLAG	30.465	(Burgdorf -) Lyssach, Kernen- riedstr. - Fraubrunnen: Schliessung der Taktlücken tags- über (+ 4 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
3	BLAG	30.465	Burgdorf, Tscharmerie - Hasle- Rüegsau: Kurse ab Tscharmerie in Neben- verkehrszeiten bis Hasle- Rüegsau verlängern (+ 10 KP, AS von 2 zu 3)	2	Die Nachfrage auf diesem Linienabschnitt ist unver- ändert tief. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLAG	30.466	Koppigen - Wynigen: Lücken beim 60-Min-Takt vormit- tags schliessen (+ 2 KP, AS von 1 zu 2)	1	Die Nachfrage zwischen Koppigen und Wynigen ist so gross, dass ein integra- ler Studentakt angezeigt ist. Dazu ist eine Aufstu- fung erforderlich. Der An- trag wird unterstützt.
3	BLAG	30.467	Burgdorf - Kirchberg - Aeßlingen: Linienverlängerung Neuhof - Aeßlingen nach erfolgreichem Versuchsbetrieb ins Grundange- bot aufnehmen (28 KP, AS 3)	1	Die erforderlichen Vorga- ben können mit grosser Wahrscheinlichkeit erreicht werden. Der Antrag wird unterstützt.
3	BLAG	30.467	Burgdorf, Bhf. - Spital - Ober- burg: alle Kurse (nicht nur in HVZ) bis Burgdorf, Spital führen, was zusammen mit Linie 465 den integralen 15-Min.-Takt ergibt (+16 KP)	1	Die Nachfrage 2019 auf diesem Linienabschnitt (465 & 467) erreicht die Zielvorgabe der Angebots- stufe 4. Die entsprechende Aufstufung erfolgte bereits mit AGB 2014-17. Ein schrittweiser Ausbau der Kurspaare ist damit ge- rechtfertigt. Der Antrag wird teilweise unterstützt.
3	BLAG	30.468	Burgdorf - Heimiswil - Kaltacker - Lueg: Verdichtung in HVZ bis Burgdorf, Fischermätteli (+10 KP, AS von 1 zu 2)	1	Der Antrag wird unterstützt. Das angepasste Angebot kann erst betrieben wer- den, wenn die neue Wen- deschleife Kaltacher zur Verfügung steht.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
3	BLAG	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier: Ausbau Abendangebot bis 22 Uhr (+ 2 KP, AS von 1 zu 2)	1	Die Angebotsstufe ist fast vollständig ausgeschöpft, ein zusätzliches KP erfor- dert eine Aufstufung. Die Voraussetzungen dafür sind jedoch nicht gegeben. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLAG	30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier: Ausbau Abendangebot ab 22 Uhr bis 24 Uhr (+ 2 KP)	2	Ein derartiger Ausbau- schritt ist aus heutiger Sicht (vorhandene Nachfrage & zusätzliches Potenzial) nicht vertretbar. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLAG	30.481	Sumiswald-Grünen - Wasen: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 2 KP)	1	Der Zielwerte zur Auslas- tung wird deutlich verfehlt. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLAG	30.483	Sumiswald-Grünen - Huttwil: Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (+ 2 KP)	1	Die beiden Zielwerte zur Auslastung bzw. zur Kos- tendeckung werden nicht erreicht. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BSU	40.002	Solothurn - Bibrist - Ziebach: Mit der Umsetzung des ausser- kantonalen Buskonzeptes wird Ziebach halbstündlich bedient (AS von 2 zu 3)		Der Kt. Solothurn hat den geplanten Ausbau auf ei- nen späteren Zeitpunkt verschoben.
3	BLS	304.1	Burgdorf - Solothurn: Ausbau 30-Min-Takt bis 24 Uhr (+4 KP)	1	Die Zielwerte zur Auslas- tung und zur Kostende- ckung werden noch nicht erreicht. Ein schrittweiser Ausbau des 30-Min.-Taktes (+ 2 KP) ist deshalb z.Zt. angemessen.
3	BLS	304.2	Ramsei - Sumiswald-Grünen: Schliessung Taktlücken am Abend bis 24 Uhr (+ 2 KP)	1	Im Quervergleich ist Su- miswald vergleichsweise gut erschlossen. Der Antrag wird abgelehnt.
3	BLS	340	Burgdorf-Konolfingen-Thun: Ausbau 30-Min-Takt bis 24 Uhr (+ 3 KP, AS von 3 zu 4)	1	Die Zielwerte zur Auslas- tung und zur Kostende- ckung werden deutlich verpasst. Eine Erhöhung der Angebotsstufe ist des- halb nicht angezeigt. Der Antrag wird vom Grossen Rat unterstützt.
3	SBB	450	Bern - Burgdorf - Olten: Bedienung von Wynigen halb- stündlich und Wieder-einführung des fehlenden ½-Std.-Takts Bern - Olten nach 21 Uhr. Kanton Bern soll sich bei SBB dafür einsetzen.		Der Kanton setzt sich re- gelmässig für dieses Anlie- gen ein. Gleichzeitig weist die SBB darauf hin, dass das Abendangebot eine negative Wirtschaftlichkeit aufweist und die Nachfrage am Abend nicht verbessert werden konnte.
4	Bernmobil	30.016	Angebot unverändert wei- terführen	1	Der Antrag wird unterstützt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
4	Bernmobil	30.017	Verdichtung HVZ Morgen und Abend vom 7.5'-Takt zum 6'-Takt (Allenfalls Gegenstand ordentliches Bestellverfahren in Abhängigkeit Fahrzeugverfügbarkeit/-beschaffung)	1	Der Antrag wird unterstützt, soweit er betrieblich umsetzbar ist (Ladedauer E-Busse, Verfügbarkeit Busse) und aufgrund der Nachfragesituation erforderlich wird.
4	Bernmobil	30.022	Brünnen - Niederwangen: Aufnahme Versuchsbetrieb Niederwangen-Brünnen in Grundangebot	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.026	Angebot unverändert weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.027	Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen (1 zusätzliches Kurspaar)	2	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.028	Abschnitt Brunnadernstrasse - Wankdorf: Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen (1 zusätzliches Kurspaar)	2	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.029	Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen (1 zusätzliches Kurspaar)	2	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.029	Halbstündlicher Abendbetrieb bis 24 Uhr Wochentage Donnerstag bis Samstag mit je 3 zusätzlichen Kurspaaren	2	Der Antrag wird abgelehnt. Ein Angebot, das nur Do-Sa verkehrt, ist unüblich und kaum verständlich.
4	Bernmobil	30.029	15'-Taktverdichtung Sonntag zwischen 11 und 18 Uhr	2	Der Antrag wird unterstützt. Die Details sind in der von der RKBM geplanten Gesamtüberprüfung der Linien 22, 29 und 340 zu klären.
4	Bernmobil	30.031	Aufnahme Versuchsbetrieb Brunnadernstrasse- Eigerplatz- Europaplatz in Grundangebot Erforderliche Nachfrage aktuell nicht erreicht; Prüfung von Massnahmen (z. B. Aufhebung Abendangebot oder Angebotsreduktion auf max. 39 Kurspaare gemäss Angebotsstufe 3); abschliessende Beurteilung Anfang 2021 nach Vorliegen Nachfragedaten für zwei ganze Fahrplanjahre	1	Die Minimalvorgaben gemäss Angebotsverordnung sind klar (noch) nicht erreicht. Aufgrund Corona ist das Jahr 2020 jedoch nicht aussagekräftig --> Versuchsbetrieb soll um mind. 1 Jahr verlängert werden, d.h. bis mind. Ende 2022. Wenn die Werte nicht besser werden muss das Angebot reduziert werden.
4	Bernmobil	30.032	Angebot unverändert weiterführen	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	RBS	30.033	Verlängerung Worblaufen - Ittigen Talgutzentrum (von Gemeinde bestellt und finanziert für die Fahrplanjahre 2020-22): Klärung des Prozesses, Zeitpunkts und Kriterien für allfällige Aufnahme der Verlängerung ins kantonale Grundangebot zwischen Kanton, Gemeinde und RKBM		Der Antrag wird abgelehnt, der Kanton sieht keinen Handlungsbedarf bezüglich Erschliessung, da das Gebiet bereits sehr gut erschlossen ist.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
4	RBS	30.034	Ausdehnung 15'-Takt Unterzollikofen–Hirzenfeld am Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren (Voraussetzung: Ausdehnung 15'-Takt auf Linie 309 am Sonntagmorgen, siehe Antrag 154)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt: 15'-Takt ab 9h.
4	RBS	30.036	Einführung 15'-Takt Münchenbuchsee–Zollikofen an Sonntagen ca. 13 Uhr bis 18 Uhr mit 10 zusätzlichen Kurspaaren	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	RBS	30.036	Angebot Zollikofen–Bern Breitenrain Mo–Fr unverändert weiterführen	1	Eine weitere Nachfragezunahme wird erwartet (Entwicklung ESP Wankdorf), der Antrag wird unterstützt.
4	RBS	30.036	30'-Takt Bahnhof Worblaufen–Bern Breitenrain an Samstagen zwischen 7 und 19 Uhr mit 24 Kurspaaren	2	Grundsätzlich nachvollziehbares Anliegen, aber beschränktes Potenzial am Sa. Zudem erreicht die Linie die Anforderungen der AGV insbesondere bezüglich Auslastung klar nicht. Der Antrag wird abgelehnt.
4	RBS	30.036	Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges als Übergangslösung zur Gewährleistung der Betriebsstabilität bei gleichzeitiger Anpassung der Fahrzeiten und teilweise der Zugsanschlüsse	1	Der Antrag wird abgelehnt. Hohe Kosten. Es ist im Rahmen der geplanten Studie der RBKM "Gesamtüberprüfung Linie 36" eine Lösung zu suchen.
4	RBS	30.040	Einführung 15'-Takt Kappelisacker–Papiermühle–Wankdorf an Sonntagen ca. 11 bis 20 Uhr mit 18 zusätzlichen Kurspaaren	1	Der Antrag wird unterstützt. Der Endpunkt der Zusatzkurse ist noch festzulegen.
4	RBS	30.041	Zusätzliches Kurspaar Papiermühle–Bern Breitenrain (Papiermühle ab 8.25 Uhr / Breitenrain ab 8.35 Uhr)	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	RBS	30.043	Einführung Morgenangebot Montag–Freitag zwischen 06.30 und 07.30 Uhr mit 4 zusätzlichen Rundkursen	2	Der Antrag wird unterstützt, falls dafür kein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss (Umstellung auf E-Bus).
4	RBS	30.044	Ausdehnung Betriebszeiten an allen Wochentagen bis 22 Uhr (30'-Takt mit 4 zusätzlichen Kurspaaren zwischen 20 und 22 Uhr)	1	Der Antrag wird unterstützt. Heutiger Betriebsschluss um 20h in der Agglomeration ist nicht mehr zeitgemäss. Der Ausbau erfordert die Aufstufung der Linie im Abschnitt Ostermundigen Bhf. - Bolligen Bhf. in die Stufe 4.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
4	PAG	30.100	Zusätzlicher Kurs Bern ab 19.33 Uhr Montag bis Freitag (inkl. Gegenleistung Aarberg ab 19:44) (bedingt Anpassung des zeitlich parallel verkehrenden Kurses 10743 Linie 107)	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	PAG	30.100	Durchgehender 30'-Takt Montag bis Freitag bis 20.00 Uhr mit 4.5 zusätzlichen Kurspaaren (3 am Vormittag, 1 Abends um 19:30)	1	Zur Vereinheitlichung und Merkbarkeit des Angebots grundsätzlich nachvollziehbares Anliegen, das Potenzial am Vormittag ist allerdings bescheiden. Der Antrag für die 3 Kurspaare am Vormittag wird abgelehnt. Das zusätzliche Kurspaar am Abend ist ein separater Antrag (siehe Zeile oberhalb).
4	PAG	30.107	A: Aufstufung von AS 1 in AS 2 B: Einführung durchgehender 30'-Takt Bern–Ortschwaben am Vor- und Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren am Vormittag und 3 zusätzlichen Kurspaaren am Nachmittag (neu 32.0 Kurspaare anstatt 25.0 Kurspaare)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt: die Taktlücke am Nachmittag wird geschlossen (+ 3 KP Bern - Uettiligen Mo-Fr) und abends + 1 Kurs, so dass Mo-Fr ab dem Mittag bis ca. 20h ein 30'-Takt zwischen Bern und Wohlen resultiert. Erfordert Aufstufung der Linie in Angebotsstufe 3.
4	PAG	30.130	Einführung Sonntagsangebot analog heutiges Samstagsangebot mit 14 Kurspaaren	2	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.160	Planungsstudie rasch auslösen mit folgenden Prüfaufträgen: A: Taktverdichtung Belp-Rubigen in NVZ, B: Liniensplitting Belp Bhf. - Flughafen und Belp Bhf. - Hühnerhubel in HVZ. Umsetzung i.R. Zwischenbeschluss AK 2022-25 per Fahrplan 2024		Die Durchführung einer Planungsstudie wird unterstützt. Eine Umsetzung im Rahmen AK 22-25 wird jedoch abgelehnt, Entscheidung für allfällige Umsetzung erst nach Abschluss der Planungsstudie sinnvoll, d.h. per AK 26-29.
4	Bernmobil	30.160	Stündlicher Abendbetrieb Münsingen–Konolfingen Montag bis Sonntag 20 bis 22 Uhr mit 2 zusätzliche Kurspaaren an allen Wochentagen	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	Bernmobil	30.165	ÖV-Neuerschliessung von Noflen Verlängerung Linie 30.165 ab Kirchdorf nach Noflen mit je 3 Kurspaaren in der HVZ am Morgen und am Abend als Versuchsbetrieb	2	Der Antrag wird abgelehnt, Noflen ist nicht erschliessungsberechtigt.
4	Bernmobil	30.168	Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie soll als Bürgerbus ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
4	PAG	30.320	Schliessung Taktlücke Vormittag zwischen 10 und 11 Uhr mit 1 zusätzlichen Kurspaar	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	PAG	30.340	Führung Nachtkurs Fr/Sa und Sa/So Wabern Tram-Endstation ab 00.28 Uhr auch unter der Woche	1	Der Antrag wird abgelehnt, so späte Abfahrten unter der Woche gehören nicht zum Standardangebot des ÖV im Kt. BE für ländliche Gebiete
4	PAG	30.340	A: Aufstufung von AS 2 in AS 3 B: Zwei zusätzliche Kurse (mit Gegenleistung 2 zusätzliche Kurspaare) (Wunsch VBS): – Vormittag Bern–Zimmerwald: Wabern ab 8.48 Uhr – Nachmittag Zimmerwald–Bern: Zimmerwald Eichacher ab 16.23 Uhr	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Linie muss in die Angebotsstufe 3 aufgestuft werden.
4	PAG	30.550	A: Aufstufung von AS 1 in AS 2 B: Ausdehnung Betriebszeiten bis ca. 23.30 Uhr Mo-Fr mit 3 zusätzlichen Kurspaaren	2	Grundsätzlich nachvollziehbares Anliegen, aber das Potenzial ist gering. Deutliche Verschlechterung der Auslastung zu erwarten. Der Antrag wird abgelehnt.
4	PAG	30.551	Angebot unverändert weiterführen.		Der Antrag wird unterstützt.
4	PAG	30.560	Angebot unverändert weiterführen (Gesamtüberprüfung zusammen mit Linie 30.570 i.R. geplantes AK Frienisberg für RAK 2026-29)	1	Der Antrag wird unterstützt: das Angebot soll vorläufig weitergeführt und in der vorgesehenen Planungsstudie Frienisberg optimiert werden.
4	PAG	30.570	Angebot unverändert weiterführen (Gesamtüberprüfung zusammen mit Linie 30.560 i.R. geplantes AK Frienisberg für RAK 2026-29)	1	Der Antrag wird unterstützt: das Angebot soll vorläufig weitergeführt und in der vorgesehenen Planungsstudie Frienisberg optimiert werden.
4	PAG	30.611	Optimierung und Harmonisierung Wochenendangebot am Vormittag (systematisierter Stundentakt ab Schwarzenburg, Betriebsbeginn am Sonntag eine Stunde später als am Samstag)	2	Der Antrag wird unterstützt, die Systematisierung ist zu geringen Kosten möglich.
4	PAG	30.612	Optimierung und Harmonisierung Wochenendangebot am Vormittag (systematisierter Fahrplan ab Schwarzenburg)	2	Der Antrag wird unterstützt, die Systematisierung ist voraussichtlich kostenneutral möglich.
4	PAG	30.631	Bedienung Oberbütschel nach 21 Uhr durch Änderung Linienführung Rundkurse Riggisberg–Rüeggisberg–Riggisberg	1	Der Antrag wird unterstützt, sofern mit Nutzung der Standzeit der Linie 321 in Riggisberg machbar.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
4	PAG	30.793	Schliessung Taktlücken Vormittag und Nachmittag Montag bis Freitag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	1	Anliegen grundsätzlich nachvollziehbar, aber Potenzial in den NVZ bescheiden, zudem deutliche Verschlechterung der durchschnittlichen Auslastung zu erwarten. Der Antrag wird abgelehnt.
4	RBS	30.871	Linienverlängerung Waltwil–Wengi und Anschlussoptimierung Jegenstorf (zeitgleich mit Einführung integraler 15'-Takt RE Bern-Solothurn)	1	vgl. Antrag der RVK1
4	BLS	302	Durchgehender 30'-Takt S2 Bern–Langnau ab Betriebsbeginn auch am Wochenende (Schliessung Taktlücke zwischen 5 und 6 Uhr)	1	Der Antrag wird unterstützt.
4	BLS	303	Verlängerung S31 Bern ab 16.16 Uhr und Münchenbuchsee an 16.27 Uhr nach Biel inkl. Gegenleistung Biel ab 16.15 Uhr und Münchenbuchsee an 16.33 Uhr	1	vgl. Antrag der RVK1
4	BLS	303	Ausdehnung Betriebszeiten S31 auf die Randzeiten nach 21 Uhr (Abschnitt Münchenbuchsee - Weissenbühl) (Begründung: keine Fernverkehrsanschlüsse in Bern)	2	Der Antrag wird abgelehnt. Das Nachfragepotenzial in Randzeiten ist zu gering. Zudem besteht heute mit der S8/Bus 36 eine Fahrgelegenheit, die vom/zum Fernverkehr nicht länger dauert als sie mit der S31 dauern würde.
4	BLS	303	Ausdehnung Betriebszeiten S31 auf die Samstage (Begründung: keine Fernverkehrsanschlüsse in Bern)	2	Der Antrag wird abgelehnt. Die Kosten für ein ganztägiges Sa-Angebot sind zu hoch. Zudem besteht heute mit der S8/Bus 36 eine Fahrgelegenheit, die vom/zum Fernverkehr nicht länger dauert als sie mit der S31 dauern würde.
4	RBS	307	Ausdehnung 15'-Takt Bern–Bolligen am Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren	1	Antrag wird teilweise unterstützt: 15'-Takt ab 9h (d.h. +3 KP).
4	RBS	309	Ausdehnung 15'-Takt Bern–Unterzollikofen am Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren (Zusammenhang zu Antrag 169 Bus 34)	1	Antrag wird teilweise unterstützt: 15'-Takt ab 9h (d.h. + 3 KP).
4	BLS	340	Burgdorf - Konolfingen - Thun: A: Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4 B: Ausdehnung 30'-Takt von 21.30 Uhr bis Mitternacht mit 3 zusätzlichen Kurspaaren	1	vgl. Antrag der RVK3

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
4	BLS	340	Ausbau des Angebots mit einem zusätzlichen Regio pro Stunde (3. Produkt), Montag–Sonntag von 06.00–20.00 Uhr im 60'-Takt mit 9 zusätzlichen Kurspaaren (Thun ab jeweils xx.24 Uhr)	1	vgl. Antrag der RVK5
4	BLS	340	Aufnahme der Verbindungen Burgdorf ab 4.51 Uhr/ Thun an 5.49 Uhr (Kurs 6607) und Thun ab 5.02 Uhr/ Hasle-Rüegsau an 5.55 Uhr (Kurs 6606) in den Sonntagsfahrplan (1 zusätzliches Kurspaar an Sonntagen)	1	vgl. Antrag der RVK5
4	?	?	ÖV-Neuerschliessung von Mürchel/Niederhünigen: Planungsstudie mit Ziel Umsetzung i.R. Zwischenbeschluss AK 22-25 per Fahrplan 2024	?	Potential- und Nachfrageabschätzung wird unterstützt. Detailstudie unter Federführung RKBK nötig. Bürgerbus-Versuchsbetrieb ins Auge fassen.
4	RBS	30.046 30.047	Taktverdichtung Montag bis Freitag zwischen 8 und 11 Uhr mit 6 zusätzlichen Rundkursen je Linie	1	Zur Vereinheitlichung und Merkbarkeit des Angebots grundsätzlich nachvollziehbares Anliegen, das Potenzial ist allerdings bescheiden. Der Antrag wird abgelehnt.
4	RBS	30.046 30.047	Früherer Betriebsbeginn am Sonntagmorgen um 8 anstatt 9 Uhr mit 2 zusätzlichen Rundkursen je Linie	2	Der Antrag wird unterstützt.
4	PAG	30.781 30.782	Schliessung Taktlücken und Harmonisierung Fahrpläne Sonntag mit 1 zusätzlichem Kurspaar Linie 30.781 und 3 zusätzlichen Rundkursen Linie 30.782	2	Der Antrag wird unterstützt.
4	diverse	alle Moon- liner- Linien	Anpassung Angebotsverordnung (AGV) und Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV) Umsetzung innerhalb Laufzeit Angebotsbeschluss 2022–2025	1	Der Antrag wird unterstützt. vgl. Kap. 6.10 zum Nachtnetz.
4	diverse	diverse	Entwicklung einer E-Bus-Strategie unter Federführung des Kantons zusammen mit allen Regionen zur Klärung u.a. folgender Fragen: Finanzierung, Zuständigkeiten / Verantwortungen, technische Vorgaben zu Systemen (Fahrzeuge, Ladestationen usw.)		vgl. Kapitel 6.11

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
5	PAG	12.180	Anpassung vom Busangebot Gstaad - Schönried ab 2022 auf neuen MOB-Fahrplan ab 2021		Als Folge der neuen Angebotsstruktur auf der MOB-Linie 120 muss das Busangebot angepasst werden. Gleichzeitig ist es aufgrund der vorhandenen Nachfrage angezeigt, das Angebot im Abschnitt Gsteig – Gstaad – Saanen schrittweise auszubauen. Dieser Abschnitt soll deshalb neu der Angebotsstufe 2 zugewiesen werden.
5	PAG	12.181	Gstaad - Lauenen; geringfügige Linienverlängerung	1	Diese geringfügige Anpassung wird per Fpl 2021 durch Gemeinde bestellt und mit Offerte 2022/23 ins Grundangebot aufgenommen.
5	STI	31.003	Heimberg, Dornhalde - Steffisburg, alte Bernstr.: Ausbau Wochenendangebot (So +33.5 KP)	2	Heimberg ist bereits mit zwei Bahnhaltestellen erschlossen. Ein Ausbau des Sonntagsangebots wird deshalb als nicht verhältnismässig erachtet. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.003	Heimberg, Dornhalde - Steffisburg, alte Bernstr.: Schliessen der Taktlücke, abends um 19:30 Uhr (Sa, +1 KP)	1	Ist aus Kundensicht sinnvoll. Der Antrag wird unterstützt.
5	STI	31.006	Thun Bhf - Westquartier: Verdichtung zum 10'-Takt (Mo-Sa, +28 KP)	2	Der Ausbau der Linie 6 zum 10-Min.-Takt ist aufgrund des Nachfragepotential auch längerfristig kaum gerechtfertigt (vgl. auch AGK 2018-21). Das aktuelle, umlaufbedingte Mehrangebot (Durchbindung mit Linie 4) ist z.Zt. und aufgrund der knappen Platzverhältnisse auf dem Bahnhofplatz die wirtschaftlichste und zweckmässigste Lösung. Der Antrag wird abgelehnt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
5	STI	31.021	Thun - Oberhofen - Interlaken: Verdichtung zum 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun - Oberhofen (Mo-Sa, +28 KP)	2	Aufgrund der Kapazitäts- engpässe und der Nachfra- ge ist der 10-Min.-Takt auf dem Abschnitt bis Oberh- ofen fachlich unbestritten. Da die Stadt Thun in den Jahren 2024ff. beabsichtigt, zwischen dem Maulbeer- kreisel und der oberen Hauptgasse umfangreiche Sanierungsarbeiten durch- zuführen, ist es aus ver- kehrlichen Gründen ange- zeigt, den Ausbau auf den 10-Min.-Takt bis zum Ende der Bauarbeiten aufzu- schieben.
5	STI	31.022	Die Grobprüfung von verschiede- nen Optionen zeigt, dass die ungünstige Kostenstruktur nicht verbessert werden kann, ohne einen massiven Abbau des An- gebotes. Die Region beantragt deshalb, das Angebot unverän- dert beizubehalten.	1	Falls sich die Nachfrage nicht erholt, dann muss eine Reduktion des Ange- botes ab Fpl. 2022/23 ins Auge gefasst werden.
5	STI	31.024	Oberhofen - Schwanden - Sigris- wil: Zusätzlicher Frühkurs ab Sigriswil (05:11 Uhr) und Ausbau Abendangebot ab Oberhofen (19:48 und 21.48 Uhr) bzw. ab Sigriswil (20.59 Uhr). Mo-So +2 KP und 2 Leerfahrten bzw. direkter Fahrweg.	1	Ein moderater Ausbau- schritt (+1 KP am Abend, Mo-Fr) wird als zweckmäs- sig erachtet. Der Antrag wird teilweise unterstützt.
5	STI	31.032	Thun - Dörfli - Heiligenschwendi: Ergänzende Erschliessung in NVZ durch best. Kleinbus zwi- schen Reha und Goldiwil, Scheidweg (Mo-Sa +5.5 KP, AS von 1 zu 2)	1	Das Anliegen ist prüfens- wert, es muss allerdings durch die RVK zuerst kon- zeptionell vertieft werden und kann anschliessend ggf. als Versuchsbetrieb getestet werden.
5	STI	31.032	Thun - Dörfli - Heiligenschwendi: Zusätzliches Frühangebot mit Kleinbus (Mo-Fr +1 KP, AS 1)	1	siehe oben
5	STI	31.042	Thun - Schwarzenegg - Heimen- schwand: Zusätzlicher Kurs sonntags um 19 Uhr ab Heimenschwand (So +0.5 KP)	3	Falls das Sonntagsangebot ausgebaut werden soll, dann nur auf Basis eines Konzeptes über alle drei Linien 41-43. Der Antrag wird ablehnt.
5	STI	31.042	Thun - Schwarzenegg - Heimen- schwand: Schliessung der Taktlücken sonntags um 13 Uhr (So +0.5 KP)	1	Ausser in Fahrni gibt es sonntags nirgends auf den Linien 41-43 auch nur an- nähernd einen Stundentakt. Falls das Sonntagsangebot ausgebaut werden soll, dann nur auf Basis eines Konzeptes über alle drei Linien. Der Antrag wird ablehnt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
5	STI	31.043	Heimenschwand - Wangelen: Aufnahme der Zusatzschlaufen ins Grundangebot	1	Die 4.5 Zusatzschlaufen werden überwiegend für Schulbedürfnisse gefahren, sie verkehren nur zu Schulzeiten und liegen ausserhalb der ÖV-Taktzeiten. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.053	Blumenstein - Wattenwil - Seftigen: Ausbau Angebot, Blumenstein ab 20:21 bzw. Seftigen ab 20:41 Uhr (Mo-Fr, +1 KP)	1	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht annähernd erreicht. Der Antrag wird abgelehnt.
5	PAG	31.056	Das Buslinie stellt bereits ein Minimalangebot dar und ist von zentraler Bedeutung für die Gemeinde Burgistein. Die Region beantragt deshalb, das Angebot unverändert beizubehalten.	1	Die Linie ist weiterhin kritisch. Die Ampel zum KDG konnte nachträglich von rot auf orange korrigiert werden.
5	PAG	31.061	Aeschi – Krattigen – Spiez: Verlängerung der Linie ab Spiez Bhf bis Spiez, Schiffstation (Mo-So, 15 KP, AS 1)	1	Der Antrag wird unterstützt.
5	PAG	31.061	Aeschi – Krattigen – Spiez: Verdichtungskurs am späteren Nachmittag (Mo-Fr, + 0.5 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
5	PAG	31.062	Aeschiried - Hondrich - Spiez: neu mit konsequenter Führung via Doren - Hondrich	1	Der Antrag wird unterstützt.
5	PAG	31.063	(Spiez Bhf. - Hondrich -) Spiezwiler - Spiez Bhf. - Spiez, Bürg, best. Linie neu mit konsequenter Linienführung und Linienverlängerungen (in der HVZ vom Spiez Bhf. via Hondrich) sowie mit Rundkursschleife im Bürgquartier (als Ersatz der bisherigen Linie 31.065)	1	Der Antrag wird unterstützt.
5	PAG	31.066	Spiez - Emdthal - Aeschi: Ausbau im Zusammenhang mit neuem Konzept in Spiez (Mo-Fr +2 KP)	1	Der Antrag wird unterstützt.
5	PAG	31.210	Frutigen - Reichenbach - Spiez: zusätzlich auch Ortsteil Faltschen erschliessen (Mo-So, +13 KP, AS 1, nur im Winter, weil dann ohne zusätzliches Fahrzeug realisierbar)	3	Das Gebiet Faltschen kann weder als zusammenhängend überbaut bezeichnet werden noch weist es eine genügende Anzahl Einwohner / Arbeitsplätze auf. Zudem wäre die Nutzung der Standzeiten in Frutigen für die Erschliessung Faltschen mit erheblichen Nachteilen (wegfallende Anbindung an Lötschberger) verknüpft. Der Antrag wird abgelehnt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
5	PAG	31.220	Ausbau Angebot durch zusätzli- ches KP am Abend (Mo-Fr, + 1 KP)	1	Aufgrund der erreichten Zielvorgaben wird der An- trag unterstützt.
5	AFA	31.230	Frutigen - Adelboden, Post: Verlängerung Linie ab Adelbo- den, Post neu bis Ausser- schwand (Mo-So, 24 KP, AS 2)	1	Die Konzeptanpassung ist nötig wegen den knappen Platzverhältnissen in der Halle in Adelboden. Der Antrag wird unterstützt.
5	AFA	31.230	Frutigen - Adelboden, Ausser- schwand: Ausbau Angebot (Mo-So, +2 KP, AS von 2 zu 3)	1	Bei weiter zunehmendem Freizeitverkehr wird ein weiterer Angebotsausbau absehbar, Antrag ist jedoch weder konkretisiert noch hinreichend begründet. Der Antrag wird abgelehnt.
5	AFA	31.232	Adelboden, Ausserschwand - Unter dem Birg: Abschnitt Ausserschwand - Post entfällt, neu nur noch Post - Un- ter dem Birg: (wie bisher AS 1)	1	In Abhängigkeit zu obigen Antrag zur Linie 31.320, wird der Antrag unterstützt.
5	PAG	31.260	Oey-Diemtigen - Grimmialp: Aufnahme des saisonalen Win- terkurses ins Grundangebot (Sa- So + 1 KP)	1	Der KDG liegt nur knapp über der Minmalanforde- rung. Die Antrag wird abge- lehnt.
5	PAG	31.270	Boltigen - Zweisimmen: Ausbau Angebot (Mo-Fr, + 3 KP)	1	Ein weiterer Ausbau lässt sich aufgrund der aktuellen Nachfrageentwicklung (noch) nicht rechtfertigen. Der Antrag wird abgelehnt.
5	PAG	31.270	Boltigen - Zweisimmen: Ausbau Samstagsangebot (Sa, + 3 KP)	1	Ein weiterer Ausbau lässt sich aufgrund der aktuellen Nachfrageentwicklung (noch) nicht rechtfertigen. Der Antrag wird abgelehnt.
5	PAG	31.270	Boltigen - Zweisimmen: neu An- gebot auch an Sonntagen (So, + 6 KP)	3	Die Einführung eines Sonn- tagsangebotes ist im Ver- gleich zu ähnlich gelager- ten Linien (z.B. 31.056) nicht gerechtfertigt. Der Antrag wird abgelehnt.
5	AFA	31.280	Lenk - Aegerten - Lenk: Aufnahme der Linie ins reguläre Angebot (Mo-So +9 KP, Schulbetrieb +2 KP)	1	Gemäss RVK leben 900 EW im Einzugsgebiet. Diese sind jedoch weitge- hend (> 70%) bereits durch die MOB erschlossen. Damit weist die Linie, wel- che vorwiegend auf den Schülerverkehr ausgerich- tet ist, ein zu geringes Potenzial auf. Zudem kann das Gebiet um die Halte- stelle Lenk, Stein weder als zusammenhängend über- baut bezeichnet werden, noch weist es eine genü- gende Anzahl Einwohner / Arbeitsplätze auf.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
5	AFA	31.282	Lenk - Hubelmatte (- Iffigenalp): Aufnahme von Abschnitt Lenk – Hubelmatte ins reguläre Angebot (Mo-So +12 KP)	3	Der Antrag wurde bereits früher gestellt. Falls eine Aufnahme ins Grundange- bot angestrebt wird, muss die Machbarkeit vorgängig durch eine Potenzialstudie und anschliessend durch einen Versuchsbetrieb bestätigt werden. Gemäss früheren Studien können die Minimalanforderungen jedoch nicht erreicht wer- den. Der Antrag wird abge- lehnt.
5	AFA	31.283	Lenk - Metschbahnen - Simmen- fälle: Ausbau Abendangebot (Mo-So, +2 KP)	3	Die Zielvorgaben werden nur knapp verpasst. Ein Angebotsausbau um zwei Kurspaare wird gutgeheis- sen, falls aufgezeigt wer- den kann, wie die allge- meinen Angebotsgrundsät- ze nach Art. 6 AGV künftig umgesetzt werden.
5	MOB	120	GPE- und Regio-Angebot künftig als separate Angebote darstellen (GPE in AS 1, Regio in AS 2)		Die GPE- und die neu stündlich verkehrenden Regio-Angebote weisen eine unterschiedliche Hal- tepolitik auf. Sie werden künftig als zwei separate Angebote behandelt (GPE- Züge in AS 1, Regionalzü- ge in AS 2)
5	BLS	300	Bern - Spiez (- Zweisim- men/Brig): zusätzliches RE-KP v/n Spiez (Bern an 05:20 bzw. ab 05:32), mit anschliessender Weiterfahrt nach Zweisimmen bzw. Brig (Mo- Fr +1 KP)	1	Seit 2020 verkehrt am Morgen bereits ein zusätz- liches KP. Zuerst muss diese Nachfrageentwick- lung abgewartet werden. Der Antrag wird abgelehnt.
5	BLS	310	Zusätzliches KP mit ShuttleZug um abendliche Überlastung des Busses auf der Linie 31.060 abzuwenden (Mo-So +1 KP)	3	Zuerst müssen Erfahrun- gen mit der neuen Buslinie gesammelt werden, an- schliessend ist es Sache der direktbetroffenen Transportunternehmung, eine allfällige Überlastungs- thematik anzugehen.
5	BLS	320	Spiez - Zweisimmen: Integraler RE-Halt in Därstetten (Mo-So; 9 KP)	1	Der zusätzliche Halt wird unterstützt, falls der Fahr- plan stabil ist und falls in den GoldenPass-Zügen ausreichende Kapazitäten vorhanden sind.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
5	BLS	320	Spiez - Zweisimmen: Einführung 60-Min-Takt beim RE ergänzend zum GoldenPass- Angebot (+6 KP)	1	Die Auslastung des RE ist teil- bzw. zeitweise sehr gering, zudem soll zuerst die Entwicklung des ge- planten GPE (bisher TGP) abgewartet werden, bevor über weitere Ausbauschrit- te entschieden wird. Der Antrag wird abgelehnt.
5	BLS	330	Spiez - Frutigen (Regio): Ausbau zum integralen 60-Min- Takt, Mo-So, 6-20 Uhr (+ 8 KP)	1	Die gute Auslastung er- möglichte einen massvollen Ausbau zur HVZ per Fahr- plan 2020. Nun muss diese Entwicklung zuerst abge- wartet werden. Der Antrag wird abgelehnt.
5	BLS	340	(Solothurn -) Burgdorf - Thun: Ausbau 30-Min-Takt bis Mitter- nacht (+ 3 KP, AS von 3 zu 4)	1	vgl. Antrag der RK EM
5	BLS	340	Thun-Konolfingen-Burgdorf: Ausbau Regio xx.24 ab Thun (3. Produkt, 6-20 Uhr) (+ 9 KP)	1	Die beiden Zielwerte zur Auslastung bzw. zur Kos- tendeckung werden bereits heute nicht erreicht. Zudem ist zu erwarten, dass bei einem derartigen Ausbau auch die Minimalwerte nicht mehr erreicht werden. Der Antrag wurde vom Grossen Rat angenommen.
5	BLS	340	Thun-Konolfingen-Burgdorf: Ausbau Frühangebot sonntags um 5 Uhr (So + 1 KP)	1	Ein sonntägliches Frühhan- gebot (Thun an 05:49) dürfte kaum einem Bedürf- nis entsprechen, da es dann noch keinen FV gibt Richtung BEO oder VS. Der Antrag wird abgelehnt.
5	BLS	301- 303	Biel/Bienne – Thun (- Spiez), neue Direktverbindung inkl. Prü- fung einer Verlängerung bis Spiez (Mo-Fr +4 KP)	1	Eine Verlängerung bis Spiez würde wegen zusätz- lichem Rollmaterialbedarf zu weiteren, hohen Mehr- kosten führen. Der Antrag wird abgelehnt.
5	STI	31.001 31.002 31.003 31.004 31.005 31.006 31.021	Frühkurs auf allen Stadtl. 1 - 6 sowie Linie 21: mit Anschluss auf IC nach Bern um 05:30 Uhr (Mo-Fr je +1 KP)	1	Der Quervergleich mit an- deren Städten zeigt, dass mit Buszubringer und Bahn frühestens der 06:30-Uhr- Knoten in Bern erreicht werden kann. Noch frühere Transportketten werden als nicht verhältnismässig erachtet. Der Antrag wird abgelehnt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
5	STI	31.050 31.051	Thun - Uebeschi/Wattenwil - Blumenstein: Kurs 17:46 von Thun ab Thierachern, Wahlen via Forst-Längenbühl nach Wattenwil, Postgasse verlängern (Mo-Fr +0.5 KP)	3	Bestehende Leerfahrt soll geöffnet werden. Der Antrag wird unterstützt.
5		31.0xx	Steffisburg, Kirche - ESP Thun Nord - Thun, Zentrum Oberland, Versuchsbetrieb im 30-Min-Takt (Mo-Fr, 28 KP, AS 3)	1	Der Antrag wird unterstützt. Die Vorbereitungsarbeiten (z.B. Ausschreibung) werden an die Hand genommen, die Umsetzung soll jedoch erst auf den Zeitpunkt hin erfolgen, bei dem die Siedlungsentwicklung ein genügend grosses Potenzial gewährleisten kann.
5	PAG	31.210	Die Region schlägt zur Verbesserung der Auslastung vor, die Standzeiten in Reichenbach zu verkleinern und diese eine Linienverlängerung (vgl. Antrag Faltchen) zu nutzen.	1	Eine Linienverlängerung verursacht primär mal Mehrkosten. Der Antrag wird abgelehnt. Zudem um ggf. eine Reduktion des Angebots an Sonntagen ab Fpl. 2022/23 ins Auge gefasst werden.
6	STI	31.021	(Oberhofen – Unterseen) Ausbau Abendangebot von Mai (statt März) bis Oktober (6 Monate)	1	Der Antrag wird unterstützt.
6	PAG	31.105	Halbstundentakt bis Gsteigwiler (Erhöhung der Angebotsstufe für den Abschnitt Wilderswil – Gsteigwiler von 2 auf 3). Bedienung der Linie mit Gelenkbus.	1	Die Verdichtung führt Sie zu einer Systematisierung des Angebots. Der Antrag wird unterstützt.
6	PAG	31.105	Abendangebot um eine Stunde verlängern (heutiges Sommerangebot ganzjährig, Sommer neu eine Stunde länger).	1	Der Antrag wird unterstützt.
6	Postauto	31.105	Unterseen-Interlaken-Wilderswil: Verdichtung Interlaken West – Wilderswil zum Viertelstundentakt (von AS 3 auf 4)	2	Die heutige Lösung mit Beiwagen oder künftig Gelenkbussen ist effizienter, weil diese der Nachfrage entsprechend eingesetzt werden können. Der Antrag wird abgelehnt. Kann erneut geprüft werden, wenn BOB verdichtet wird.
6	PAG	31.106	Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2. Stundentakt an Abend bis 22.04 Int. West ab, Freitag / Samstag 23.04 ab.	1	Das Bedürfnis wird anerkannt, der Antrag wird unterstützt.
6	PAG	31.111	Angebotsoptimierungen saisonal / am Wochenende auf touristische Bedürfnisse prüfen	1	Der Antrag wird unterstützt.
6	PAG	31.151	Verlängerung Brienz Schlaufe Feldstrasse in Grundangebot aufnehmen.	1	Der Antrag wird unterstützt.

RK/ RVK CRT /CR	TU ET	Linie Ligne	Antrag Regionen Demande régions	Priorität Regionen Priorité Régions	Antwort AÖV Réponse OTP
6	PAG	31.158	Aufnahme Abendbus Hasliberg Wintersaison im Grundangebot	1	Der Antrag wird unterstützt.
6	SBB	310	Prüfauftrag: Der Kanton wird beauftragt zu prüfen, ob die bestehenden Fernverkehrshalte in Därligen und Leissigen am Morgen (Kurs Nr. 1056 und Nr. 1058) und in der Nacht auf Freitag und Samstag (Kurs Nr. 993) in Leissigen auch nach den Umbauarbeiten der Kreuzungsstelle in Leissigen beibehalten werden können.	1	Die Prüfung wurde schriftlich durch die RK verlangt und wird aus Termingründen ausserhalb des Angebotskonzepts behandelt und anschliessend schriftlich beantwortet.
6	ZB	470	Meiringen - Luzern: Ausbau Abendangebot über den Brünig	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt und im Rahmen des Bestellverfahrens in Absprache mit den Mitbestellern geprüft.
6	PAG	31.060	(Spiez - Interlaken): Externes Monitoring des neuen Angebots	1	Der Antrag wird unterstützt, jedoch ausserhalb des Angebotskonzepts umgesetzt.
6	PAG	31.101	Verdichtungen nachmittags ganzjährig	1	Der Angebotsausbau der letzten Jahre wurde gut aufgenommen. Der Antrag wird unterstützt.
6	PAG	31.101	Saisonale Verdichtung am Morgen	1	Die Nachfrage ist insbesondere an Wochenenden gross. Der Antrag wird teilweise unterstützt.
6	PAG	31.104	Halbstundentakt ganzjährig auch am Sonntag	1	Die Zielwerte zu Nachfrage und Kostendeckung sind nicht erreicht. Ein Ausbau während der Nebensaison bringt kaum Nutzen. Der Antrag wird abgelehnt
6	NLG	M41, M42 und M15	Schaffen der rechtlichen Voraussetzung, dass eine Bestellung des Nachtangebots durch den Kanton erfolgen kann.	1	vgl. Kapitel 6.10
6		neu	Versuchsbetrieb Erschliessung ESP / Gewerbezone	1	Der Einführungszeitpunkt ist abhängig von der ESP-Entwicklung und derzeit nicht konkret geplant. Der Antrag wird unterstützt.