



Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr Schéma d'offre cantonal pour les transports publics 2027–2030

Bericht zur Fachkonsultation
Rapport sur la consultation technique

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung / Résumé	3
2	Eingeladene Stellen / Organes invités	6
3	Ein gegangene Stellungnahmen / Prises de position rendues	8
4	Anträge der Regionen	9
4.1	Angebotskonzept 2027 - 2030, Bericht	9
4.2	Concept d'offre 2027-2030 pour les transports publics.....	56
4.3	Erfolgskontrolle	60
4.4	RVK 1 Biel - Seeland	63
4.5	RVK 2 Oberaargau.....	64
4.6	RK Emmental	64
4.7	Ortsverkehr.....	66
4.8	Anträge Regionen	69
5	Befragung.....	108

1 Zusammenfassung / Résumé

Der ÖV-Bericht des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2027-2030, das die Grundlage für den Angebotsbeschluss des Grossen Rates bildet, wurde vom Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern auf der Grundlage der regionalen Angebotskonzepte der Regionalen Verkehrskonferenzen erarbeitet. Der vorliegende Bericht umfasst sowohl die im Rahmen der Fachkonsultation bei den Regionales Verkehrskonferenzen, den Transportunternehmen, Interessenverbänden, Amtsstellen (Bund, Kanton Bern und Nachbarkantonen) eingegangenen Eingaben als auch die Beurteilung durch das federführende Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination.

Die Anzahl der Eingeladenen sowie der mitwirkenden Adressaten sind in der nachfolgenden Tabelle nach Interessengruppe zusammenge stellt:

Le Rapport 2027-2030 pour les transports publics régionaux et urbains du canton de Berne a été élaboré par l'Office cantonal des transports publics et de la coordination des transports sur la base des schémas d'offres régionaux des conférences régionales des transports. Ce schéma constitue la base de l'arrêté sur l'offre du Grand Conseil. Le présent rapport est le résultat de la consultation technique menée auprès des conférences régionales des transports, des entreprises de transport, des groupements d'intérêts, des offices (Confédération et canton de Berne) et des cantons voisins ainsi que des appréciations données par l'Office cantonal des transports publics et de la coordination des transports.

Le nombre d'invités et d'acteurs classés par groupes d'intérêts figurent dans le tableau ci-dessous:

Interessengruppe / Groupes d'intérêts	Anzahl Eingeladene / Nombre d'invités	Anzahl Mitwirkende / Nombre d'acteurs
Regionen / Régions	8	6
Nachbarkantone / Cantons voisins	10	6
Amtsstellen (Bund, Kanton und Gemeinden) / Offices (Confédération, canton et communes)	10	4
Interessenverbände / Groupements d'intérêts	11(12)	6
Transportunternehmen / Entreprises de transports	25	8
Total	65	30

ÖV-Bericht des Kantons Bern 2027–2030
Rapport sur les transports publics du canton de Berne 2027–
2030
Bericht zur Fachkonsultation
Rapport sur la consultation technique

Der Bericht wurde im Rahmen der Fachkonsultation für die Vollständigkeit und die übersichtliche Darstellung der komplexen Materie von verschiedener Seite gewürdigt.

Aus der Fachkonsultation ergeben sich keine grundlegenden Veränderungen. Es sind jedoch verschiedene Ergänzungen, Aktualisierungen und Präzisierungen ins Angebotskonzept aufgenommen worden.

Aus den Eingaben aus der Fachkonsultation ergeben sich keine spezifischen inhaltlichen Schwerpunkte.

Dans le cadre de la consultation technique, le schéma d'offre a fait l'objet d'une appréciation positive concernant l'intégralité et la clarté de d'une thématique plutôt complexe.

La consultation technique n'entraîne aucun changement fondamental dans le schéma d'offre. Quelques compléments, mises à jour et précisions y ont cependant été apportés.

Aucun point particulier ne ressort des prises de position issues de la consultation.

2 Eingeladene Stellen / Organes invités

Zur Fachkonsultation wurden folgende Stellen eingeladen:

Les organes suivants ont été invités à participer à la consultation technique:

Regionale Verkehrskonferenzen / Regionalkonferenzen / Conférences régionales de transports / Conférence régionales

- Regionale Verkehrskonferenz Biel - Seeland - Berner Jura, Fliederweg 10, 3000 Bern 14
- Conférence régionale des transports Secrétariat Jura bernois, Rte de Sorvillier 21, 2735 Bévilard
- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau, Jurastrasse 29, Postfach 835, 4901 Langenthal
- Regionalkonferenz Emmental, Geschäftsstelle, Bahnhofstrasse 35, 3400 Burgdorf
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Bereich Verkehr, Holzikofengasse 22, 3001 Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Oberland West, c/o Weitwinkel GmbH, Marktgasse 17, 3600 Thun
- Regionalkonferenz Oberland-Ost, Kommission Öffentlicher Verkehr, Jungfraustrasse 8, Postfach 312, 3800 Interlaken

Conseil du jura bernois

- Conseil du jura bernois, Rue des Fossés 1, Case postale 524, 2520 La Neuveville

Nachbarkantone / Cantons voisins

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
- Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions du Canton de Fribourg, Service de la mobilité, Grand-Rue 32, Case postale, 1701 Fribourg
- Verkehrsverbund Luzern, Seidenhofstrasse 2, Postfach 4306, 6002 Luzern
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement Kanton Obwalden, ARE Amt für Raumentwicklung Energie, Flüelistrasse 1, Postfach 1163, 6060 Sarnen
- Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn
- Canton du Valais, Département des Transports, de l'Équipement et de l'Environnement, Section transports, Rue des Creusets 5, Bâtiment Mutua, 1950 Sion
- République et Canton du Jura, Section de la mobilité et des transports, 2, rue du 24-Sepembre, 1800 Delémont
- République et Canton de Neuchâtel, Service des transports, Rue de Tivoli 22, 2000 Neuchâtel
- Canton de Vaud, Direction générale de la mobilité et des routes DGMR, Division management des transports, Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne

Amtsstellen (Bund und Kanton) / Offices (Confédération et canton)

- Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern
- Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, Generalsekretariat, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Nydegggasse 11/13, 3011 Bern
- Amt für Wirtschaft, Münsterplatz 3, 3011 Bern
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreise I bis IV
- Amt für Umweltkoordination und Energie, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Interessenverbände / Groupements d'intérêts

- Automobil Club der Schweiz ACS, Sektion Bern, Helvetiastrasse 7, 3005 Bern
- Fussverkehr Kanton Bern, Fachverband der Fussgängerinnen, 3000 Bern
- Gewerkschaftsbund des Kantons Bern (GKB), Monbijoustr. 61, Postfach, 3023 Bern
- Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV), Kramgasse 2, Postfach 5464, 3001 Bern
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGÖV, 3000 Bern
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau, Postfach, 4950 Huttwil
- Kantonale Behindertenkonferenz bern kbk, Frau Yvonne Brütsch, Oberburgstrasse 21, 3400 Burgdorf
- Pro Bahn Schweiz, Sekt. Espace Mittelland, p.A. Aldo Hänni, Böcklinstrasse 13, 3006 Bern
- Touring Club Schweiz TCS, Thunstrasse 61, Postfach, 3016 Bern
- VCS Schweiz, Sektion Bern, Aarbergergasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
- Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Dählhölzliweg 12, 3005 Bern

Transportunternehmungen und Tarifverbünde / Entreprises de transports et communautés tarifaires

- Im Kanton Bern abgeltungsberechtigte Transportunternehmungen /
Entreprises de transport du canton de Berne ayant droit à une indémnité.

3 Eingegangene Stellungnahmen / Prises de position rendues

Alle eingegangenen Stellungnahmen sind im Kap. 4 in zwei Tabellen, nach Inhalt aufgeteilt, erfasst worden. Es sind Eingaben folgender Stellen eingegangen:

Toutes les prises de position rendues figurent par sujet dans deux tableaux au chapitre 4. Les organes suivants ont envoyé une prise de position:

- **RVK1/CRT1**, Regionale Verkehrskonferenz Biel – Seeland – Berner Jura / Conférence régionale des transports Bienne – Seeland – Jura bernois
- **RVK2**, Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau
- **RK EM**, Regionalkonferenz Emmental
- **RK BM**, Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- **RVK5**, Regionale Verkehrskonferenz Oberland West
- **RK OO**, Regionalkonferenz Oberland-Ost
- **FR**, Staat Freiburg/État de Fribourg, Amt für Mobilität MobA/ Service de la mobilité SMo, Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions DAEC, Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion RUBD
- **SO**, Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau
- **VVL**, Verkehrsverbund Luzern
- **AG**, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- **VS** Canton du Valais, Département des Transports,
- **OW**, Kanton Obwalden, Volkswirtschaftsam VWA
- **BAV**, Bundesamt für Verkehr
- **AGR**, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
- **AWI**, Amt für Wirtschaft, Wirtschafts-, Energie und Umweltdirektion Kanton Bern
- **TBA**, Tiefbauamt des Kantons Bern
- **HIV**, Handels- und Industrieverein des Kantons Bern
- **IGöV Bern**, Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Bern
- **IGöV Oberaargau**, Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau
- **kbk**, Kantonale Behindertenkonferenz Bern
- **Pro Bahn Schweiz**, Sekt. Espace Mittelland
- **VCS**, Verkehrs-Club der Schweiz
- **BLS**, BLS AG, Personenverkehr
- **RBS**, Regionalverkehr Bern-Solothurn AG, (Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG)
- **BERNMOBIL**, Bernmobil, städtische Verkehrsbetriebe Bern
- **PAG**, PostAuto AG
- **VB**, Verkehrsbetriebe Biel
- **BOB/BLM/WAB**, Berner Oberland Bahn, Bergbahn Lauterbrunnen Mürren AG, Wengernalpbahn AG
- **MOB**, Montreux-Berner Oberland-Bahn
- **asm**, Aare Seeland mobil AG

4 Anträge der Regionen

4.1 Angebotskonzept 2027 - 2030, Bericht

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
1 Einleitung			
150637	Handels- und Industrieverein Kt. Be Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die in Aussicht stehenden Sparmassnahmen auf Bundesebene werfen einen Schatten auf die Planungsstabilität. Der HIV appelliert an den Kanton, auch bei allfälligen Kürzungen die wirtschaftlich relevanten Angebote prioritär zu sichern. Gleichzeitig muss die Angebotsplanung flexibel bleiben, um mit gezielten Ausschreibungen, Partnerschaften mit Privatunternehmen und Pilotprojekten auch mit knapperen Mitteln innovative Verkehrsangebote zu ermöglichen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Der Kanton Bern unterstützt die Haltung der Konferenz der Kantone (KdK) und der Konferenz der ÖV-Direktoren (KÖV) und spricht sich klar gegen diese Sparmassnahmen aus. Sollten diese Massnahmen wider Erwarten zum Tragen kommen, wären Tariferhöhungen, Verzicht auf Angebotsausbauten und allenfalls sogar ein Abbau von Angeboten zu erwarten.</p>
150067	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Kanton Bern soll allfällige Sparmassnahmen des Bundes kompensieren, damit das Angebotskonzept 2027-2030 wie vom Grossen Rat verabschiedet, umgesetzt werden kann.</p> <p>Begründung</p> <p>Ob die Sparmassnahmen im Regionalverkehr vom Eidgenössischen Parlament beschlossen werden, ist noch offen. Falls es Kürzungen geben sollte, soll der Kanton Bern die Kürzungen kompensieren. Damit kann das vom Grossen Rat beantragte bzw. beschlossene Angebotskonzept umgesetzt werden. Die Planungssicherheit ist für alle Beteiligten wichtig. Der Kanton Bern erhält zusätzliche Gelder aus dem Filag, mit welchen diese Leistungen finanziert werden können.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Der Kanton Bern unterstützt die Haltung der Konferenz der Kantone (KdK) und der Konferenz der ÖV-Direktoren (KÖV) und spricht sich klar gegen diese Sparmassnahmen aus. Sollten diese Massnahmen wider Erwarten zum Tragen kommen, wären Tariferhöhungen, Verzicht auf Angebotsausbauten und allenfalls sogar ein Abbau von Angeboten zu erwarten.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150259	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Bessere Abstimmung regionale Bedürfnisse und kantonale Planung</p> <p>Begründung</p> <p>Die RKBM dankt für die Zustellung der Unterlagen und die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir sind erfreut, dass die Resultate der zahlreichen Angebotsstudien der Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) der letzten Jahre weitgehend aufgenommen wurden. Gleichzeitig sind wir überrascht, wie viele Anträge aus finanziellen Gründen nicht im Kantonalen Angebotskonzept berücksichtigt werden.</p> <p>Die Nichtberücksichtigung steht im Widerspruch zu den kantonalen (und regionalen) Strategien und Zielen: Die Erhöhung des Modalsplits durch die Verlagerung der Mobilität vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr, die Senkung des CO2-Ausstosses sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit – insbesondere auch im ländlichen Raum – sind zentrale Elemente der kantonalen Verkehrspolitik (Kantinaler Richtplan, Gesamtmobilitätsstrategie). Wir appellieren an den Kanton, trotz der angespannten Finanzlage die nachhaltige Entwicklung im Mobilitätsbereich gemäss den eigenen Zielsetzungen zu fördern.</p> <p>Die RKBM hat, gemeinsam mit den Gemeinden, wie die anderen Regionen einen erheblichen Aufwand geleistet für die Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzepts, dies unterstützt durch den Kanton. Ziel muss es sein, dass der geleistete Aufwand in einem besseren Verhältnis zur tatsächlichen Wirkung des nun vorliegenden Angebotskonzepts steht. Daher ist kritisch zu reflektieren und gemeinsam nach Wegen zu suchen, wie sich die Abstimmung zwischen regionalen Bedürfnissen und kantonaler Planung unter gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen optimieren lässt.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft.</p> <p>Das AÖV bedankt sich bei der RKBM für die Grundlagenarbeit und die umfassenden Rückmeldungen im Rahmen der Fachkonsultation. Zu den hier eingebrachten Punkten können wir uns wie folgt äussern: Da neben den ohnehin nicht allzu grossen finanziellen Möglichkeiten seitens Kanton noch die im Raum stehende Sparrunde auf Bundesebene zur Diskussion steht, wurde bewusst zurückhaltend ausgebaut. Wir können aber das Anliegen nachvollziehen und werden gerne mit den Regionen besprechen, wie der Prozess optimiert werden kann und sich insbesondere die Abstimmung zwischen den regionalen Bedürfnissen und der kantonalen Planung unter gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen optimieren lässt.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
149287	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	Antrag / Bemerkung Prozess und Ausgestaltung der von den RK und RVK ausgearbeiteten regionalen Angebotskonzepte reflektieren Begründung	Bemerkung Gerne nehmen wir Ihre Eingabe zur Kenntnis. Wir können das Anliegen nachvollziehen und werden gerne mit den Regionen besprechen, wie der Prozess optimiert werden kann und sich insbesondere die Abstimmung zwischen den regionalen Bedürfnissen und der kantonalen Planung unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen optimieren lässt.
150733	RVK Oberland-West 3600 Thun	Seit geraumer Zeit werden in regelmässigen Abständen von den RK und RVK regionale Angebotskonzepte ausgearbeitet. Vor diesem Hintergrund erscheint uns der Zeitpunkt gekommen, die Ausgestaltung, den Prozess sowie die künftige Wirkung der regionalen Angebotskonzepte kritisch zu reflektieren. Es sollte u.E. gemeinsam nach Wegen gesucht werden, wie die Abstimmung zwischen regionalen Bedürfnissen und kantonaler Planung unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen verbessert werden kann. Ziel muss es sein, dass der geleistete Aufwand in einem ausgewogenen Verhältnis zum Nutzen steht.	

149828	TBA Bern Dienstleistungszentrum, Planung + Verkehr 3013 Bern	Antrag / Bemerkung Wird der Ausbau von Kantonsstrassen und deren Anlagen notwendig (z. B. aufgrund von Änderungen des Fuhrparks), ist der zuständige Oberingenieurkreis OIK frühzeitig in die Planungen einzubinden. Wir bitten das AÖV, dies im Bericht an geeigneter Stelle zu vermerken.	Bemerkung Kenntnisnahme. Das Angebotskonzept ist die Grundlage für den Angebotsbeschluss und daher primär an Grossrat und Regierungsrat gerichtet. Daher ist eine solche Ergänzung wenig sinnvoll. In der Planung wird dies aber vom AÖV so gelebt.
--------	--	---	---

2.3.2 Angebotsbestellung im Regional- und Ortsverkehr

150639	Handels- und Industrieverein Kt. Be Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Das System der Angebotsbestellung und Zielvereinbarungen sollte stärker Anreize für digitale Innovationen, Automatisierung (z. B. On-demand-Angebote) und neue Kooperationsformen mit der Privatwirtschaft bieten. Begründung briefliche Stellungnahme	Bemerkung Die Einschätzung wird geteilt, neu sollen beispielsweise On demand als Pilot eingeführt werden.
--------	---	--	---

2.4 Güterverkehr

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
149824	TBA Bern Dienstleistungszentrum, Planung + Verkehr 3013 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Vorgaben sowie die benannten Güterbahnhöfe und Verladeanlagen gemäss kantonalem Richtplan Massnahmenblatt B_10 «Güterbahnhöfe und Verladeanlagen raumplanerisch sichern» sind mit dem zu überarbeitenden Massnahmenblatt B_11 «Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte» abzustimmen.</p> <p>Begründung</p> <p>Wie dem AÖV bekannt ist, überarbeitet das Tiefbauamt den Versorgungsroutenplan für Ausnahmetransporte (Anhang 1 der Strassenverordnung). Die darin enthaltenen Umladebahnhöfe werden im Anschluss im Richtplan 2028 ange meldet.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Wird als Hinweis für die Umsetzung im Kantonalen Richtplan berücksichtigt.</p>

3.4 Entwicklung des ÖV im Kanton Bern

150640	Handels- und Industrieverein Kt. Be Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Bei Netzanpassungen muss der Wirtschaftsverkehr prioritätär behandelt werden. Das Angebotskonzept muss stärker auf die täglichen Pendlerströme zu Arbeitsplätzen in Gewerbe- und Industriegebieten fokussieren. Eine gezielte Erschliessung solcher Korridore würde die Reisezeiten senken und somit die Effizienz steigern. Viele Linien sind zudem nicht mit den realen Arbeitszeiten in Industrie, Pflege oder Logistik abgestimmt. Insbesondere das Angebot vor 6 Uhr morgens und nach 21 Uhr abends bleibt ungenügend.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme, betreffend der Frühverbindungen soll mit der Anpassung der Angebotsverordnung neue Möglichkeiten geschaffen werden. Die konkrete Umsetzung solcher Angebote ist dann ein Thema für die nächsten regionalen Angebotskonzepte.</p>
--------	---	---	--

3.4.2 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

144759	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Formulierung unter Bahnlinien präzisieren (2. Abschnitt): Seit 2023 verkehren am Wochenende während der Hochsaison ab Biel direkte Züge nach Thun - Spiez - Frutigen - Brig, seit 2024 zusätzlich IC-Verbindungen ab Zürich. Diese Züge fahren nicht über den Bahnhof Bern. Der RE11 Biel - Brig hält dafür zusätzlich in der Agglomeration Bern und ermöglicht dadurch kürzere und umsteigefreie Freizeitreisen.</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis</p>
--------	--	--	---

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Im Gegensatz zum IC der SBB verkehrt der RE11 Biel - Brig bereits seit Fahrplan 2023 (Dezember 2022).	
144763	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Formulierung unter Bahnlinien leicht präzisieren (4. Abschnitt): Zuvor war die S21 auf den Abschnitt Fribourg - Ins beschränkt. Begründung Die S20 verkehrt seit vielen Jahren bis Neuchâtel, die 2018 eingeführte S21 verkehrte nur bis Ins.	Bemerkung Der Inhalt der Rückmeldung ist falsch. Die S20 fuhr immer von Freiburg nach Neuchâtel, wie im Bericht beschrieben.
149410	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Zu Biel/Bienne Begründung In Biel ist der Handlungsbedarf gross. Einerseits ist der hohe MIV-Anteil ein Hindernis für den strassengebundenen öV und macht diesen weniger attraktiv. Andererseits besteht kein hinreichendes schienengebundenes Angebot. Wir fordern darum: Mit geschickter öV-Priorisierung ist der Busbetrieb zu optimieren, insb. mit Blick auf die Einführung des Buskonzepts 2035. Weiter ist rasch Klarheit zu schaffen, wie es mit der Vision S-Bahn Biel/Bienne weitergehen soll. Die nötigen Abklärungen sind rasch zu treffen, damit frühzeitig nach allfälligen Alternativen gesucht werden kann.	Bemerkung In Biel sieht auch das AÖV Handlungsbedarf und die schrittweise Umsetzung des Buskonzepts 2035 ist daher Bestandteil des Angebotsbeschlusses. Die Umsetzung der Vision S-Bahn Biel/Bienne bedingt diverse Investitionen in die Bahninfrastruktur. Der Kanotn ist bereit die konkretisierung der Vision S- Bahn mit der Regiona anzugehen.

3.4.3 RVK Oberaargau

143160	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Formulierung unter Bahnlinien präzisieren: Auf der Strecke Langenthal – Huttwil – Willisau konnte von Montag bis Samstag bis ca. 20h der durchgehende Halbstundentakt eingeführt werden. Begründung In den Randstunden ist weiterhin nur ein Stundentakt vorhanden.	Bemerkung Die Formulierung wird präzisiert
149398	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Grundsätzlich: Anträge der RVK 2 umsetzen	Bemerkung Kenntnisnahme.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Begründung</p> <p>Die RVK 2 hat beim Kanton relativ viele Begehren angemeldet. Das AöV empfiehlt nur die Umsetzung von sehr wenigen Begehren, die Verbesserung des öV-Angebots, das wir fordern, wären marginal. Insbesondere werden durchgehende Halbstunden- und Stunden-Takte bei Bahn- und Buslinien abgelehnt. Dies sollte aus unserer Sicht eigentlich der 'Standard' sein.</p> <p>Insgesamt sind die Verbesserungen in unseren Augen nur marginal und somit ungenügend.</p>	Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt.
3.4.4 RK Emmental			
144237	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Qualität der ÖV-Erschliessung ist im Emmental mit 75% am tiefsten. Entsprechend sollten im Angebotskonzept 2027-2030 zumindest folgende Prüfaufträge 90, 91, 95, 97, 101, 109, 266, zusätzlich berücksichtigt werden, dies würde einen Beitrag an ein besseres ÖV-Angebot leisten.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Qualität der ÖV-Erschliessung ist im Emmental mit 75% am tiefsten. Die Anträge der RK, welche zur Optimierung des ÖV-Angebot beitragen würden, wurden grösstenteils abgelehnt, allenfalls empfohlen als Versuchsbetriebe einzuführen oder werden unter Vorbehalt im Rahmen der Angebotsbestellung geprüft. Die Anträge die vier Freizeitverbindungen (Wanderbusse) in das Grundangebot zu überführen wurden vom Kanton abgelehnt. Eine ausführliche Begründung, weshalb dies nicht geprüft wird liegt nicht vor.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass insbesondere der Freizeitverkehr eine Zunahme aufweist, entsprechend sollten Angebote in diesem Bereich unterstützt werden.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt. Bei neuen Angeboten ist zur Potentialabklärung der Weg über den Versuchsbetrieb vorgegeben. Betreffend der Aufnahme der Freizeitlinien in das Grundangebot fehlen die gesetzlichen Grundlagen.</p>
149400	VCS Sektion Bern 3011 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Grundsätzlich: öV auch im Emmental stärker ausbauen</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt. Betreffend der Aufnahme der Freizeitlinien in das Grundangebot</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Im Zusammenhang mit der VSBOH wurde immer wieder kommuniziert, dass diese Verkehrssanierung auch ein ÖV Projekt sei. Wir vermissen nun aber ein deutlich verbessertes öV-Angebot. Gerade im Raum Burgdorf muss das Bus-Angebot deutlich verbessert werden. Die Prüfung der Mitfinanzierung der (touristischen) Angebote an den Wochenenden sollen schnellstmöglich erfolgen, Freizeitverkehr ist ein grosser Teil des Verkehrsaufkommens im Emmental und dieser soll prioritätär mit dem öV bedienbar sein.</p>	fehlen die gesetzlichen Grundlagen.
3.4.5 RK Bern-Mittelland			
143161	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Formulierung unter Bahnlinien leicht präzisieren: Zudem wurde auf Antrag des Grossen Rates das Angebot zwischen Konolfingen und Thun tagsüber sukzessive auf drei Kurspaare pro Stunde erweitert, damit in Konolfingen zusätzliche Anschlüsse Richtung Langnau – Luzern sowie Bern hergestellt werden können und auch kleinere Stationen (Stalden i.E., Brenzikofen) halbstündlich bedient werden können.</p> <p>Begründung</p> <p>Der Eckanschluss in Konolfingen Richtung Luzern war nicht die einzige Motivation des Grossen Rates resp. der auslösenden Regionen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Formulierung wird präzisiert</p>
144764	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Formulierung unter Bahnlinien präzisieren (2. Abschnitt): Seit 2023 verkehren am Wochenende während der Hochsaison ab Biel direkte Züge nach Thun - Spiez - Frutigen - Brig, seit 2024 zusätzlich IC-Verbindungen ab Zürich. Diese Züge fahren nicht über den Bahnhof Bern. Der RE11 Biel - Brig hält dafür zusätzlich in der Agglomeration Bern und ermöglicht dadurch kürzere und umsteigefreie Freizeitreisen.</p> <p>Begründung</p> <p>Im Gegensatz zum IC der SBB verkehrt der RE11 Biel - Brig bereits seit Fahrplan 2023 (Dezember 2022).</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Formulierung wird präzisiert</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
149403	VCS Sektion Bern 3011 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Grundsätzlich: öV-Ausbau vorantreiben, auch in ländlichen Gebieten es Berner Mittellands</p> <p>Begründung</p> <p>Wir fordern mehr finanzielle Mittel für den öV. Wenn ein Antrag "wegen fehlender finanzieller Mittel" abgelehnt wird, legt das nahe, dass der Antrag an und für sich sinnvoll wäre, aber der Kanton nicht bereit ist, es zu finanzieren. Das ist stossend. Insbesondere fordern wir die Einführung von On-Demand Angebote als Versuchsbetriebe. Gerade in ländlichen Regionen, in denen ein taktgebundenes Angebot nicht machbar ist, versprechen On-Demand-Angebote eine Lösung, die es unbedingt im Rahmen von Versuchsbetrieben zu testen gilt.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die finanziellen Mittel des Kantons sind beschränkt. Es gilt deshalb, die Mittel dort einzusetzen, wo sie am meisten Nutzen stiften. Zu on-demand: gemäss Kap. 6.8 sollen künftig vier On-Demand Angebote als Bürgerbusse vom Kanton mitfinanziert werden. Die als Versuchsbetriebe eingereichten On-Demand Anträge wurden abgelehnt, weil die Kosten für den Steuerzahler pro Passagier aus unserer Sicht zu hoch waren. Ebenfalls war absehbar, dass die gemäss der Angebotsstufe 1 vorgegebenen Minimalanforderung nicht erreicht werden können.</p>
3.4.6 RVK Oberland-West			
143162	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Formulierung unter Bahnlinien leicht präzisieren: Zudem wurde auf Antrag des Grossen Rates das Angebot zwischen Konolfingen und Thun tagsüber sukzessive auf drei Kurspaare pro Stunde erweitert, damit in Konolfingen zusätzliche Anschlüsse Richtung Langnau – Luzern sowie Bern hergestellt werden können und auch kleinere Stationen (Stalden i.E., Brenzikofen) halbstündlich bedient werden können.</p> <p>Begründung</p> <p>Der Übereckanschluss in Konolfingen Richtung Luzern war nicht die einzige Motivation des Grossen Rates resp. der auslösenden Regionen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Formulierung wird präzisiert</p>
149406	VCS Sektion Bern 3011 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Grundsätzlich zur RVK Oberland-West</p> <p>Begründung</p> <p>Wir unterstützen die in der Agglomeration Thun vorgesehenen Massnahmen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt.</p>
3.7 Qualität des öffentlichen Verkehrs			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150508	Behindertenkonfe- renz Kanton Bern Geschäftsleitung 3095 Spiegel b. Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Barrierefreiheit sicherstellen, Menschen mit Behinderungen einbeziehen und die Themen «Zugänglichkeit» und «Barrierefreiheit» konkretisieren.</p> <p>Begründung</p> <p>Die BKKB unterstützt, dass Untersuchungen zur Qualität des öffentlichen Verkehrs und zur Kundenzufriedenheit durchgeführt werden. Aus unserer Sicht sind die Kundenumfragen zwingend barrierefrei und inklusiv durchzuführen. Aus den Ausführungen geht nicht hervor, welche Aspekte durch Testkunden geprüft werden. Ebenso wenig wie die Auswahl erfolgt und diese zusammengesetzt sind. Aus unserer Sicht ist hier zentral, dass die ganze Breite der Gesellschaft abgedeckt wird.</p> <p>Wir bedauern zudem, dass bei den Ausführungen die Themen der Barrierefreiheit und Zugänglichkeit nicht systematisch angesprochen werden. Sie betreffen auch diverse Bevölkerungsgruppen, nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch alte Menschen oder solche, die mit Kinderwagen unterwegs sind.</p> <p>Wie Sie in Kapitel 4.5.2 schreiben, ist die Inklusion von Menschen mit Behinderungen ein vielschichtiges Thema. So sind für die BKKB auch Umfragen und Massnahmen in Bezug auf spezifische Themen oder spezifische Zielgruppen denkbar. Dies kann den generellen Einbezug resp. Massnahmen zur Barrierefreiheit jedoch nicht ersetzen.</p> <p>Ein weiterer wichtiger Punkt ist die Schulung des Personals. Diese spielt eine zentrale Rolle, wenn es um die erfolgreiche Umsetzung von Inklusion und Barrierefreiheit geht. Gut geschultes Personal ist in der Lage, Barrieren frühzeitig zu erkennen, angemessen zu reagieren und eine inklusive Atmosphäre zu schaffen. Das erhöht nicht nur die Zufriedenheit und das Wohlbefinden der Menschen mit Behinderungen, sondern trägt auch maßgeblich dazu bei, Vorurteile abzubauen und ein respektvolles Miteinander zu fördern.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Anliegen werden grundsätzlich geteilt. Dabei handelt es sich um eine Verbundaufgabe von allen Akteuren im öffentlichen Verkehr. Der Kanton Bern ist gerne bereit, konkrete Anliegen zu prüfen. Das Anliegen wird für die nächsten Kundenzufriedenheit und Bevölkerungsbefragung geprüft.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
143164	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Zweitletzter Satz unter Ausbau Bahnhof Bern: "Viertelstundentakt" statt "Viert-stundentakt" Begründung Sprachliche Korrektur.	Bemerkung Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis
147300	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Angaben zur IBN vom Wendegleis Bern Brünnen Westside korrigieren Begründung Gemäss Standbericht der Eisenbahnausbauprogramm 2024 ist die IBN des Wendegleis in Bern Brünnen Westside offen und noch nicht für 2035 vorgesehen.	Bemerkung Die Einschätzung wird geteilt. Es handelt sich beim Jahr 2035 allerdings um einen Planungshorizont und die Infrastrukturmaßnahme ist beschlossen und finanziert. Der Umsetzungszeitraum ist zudem grundsätzlich realistisch. Ein Verzicht, einen provisorischen Inbetriebnahmezeitpunkt zu nennen, würde zu mehr Fragen führen, als es beantwortet.
147301	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Beschreibung der Botschaft "Botschaft 2026" aktualisieren Begründung Die Botschaft 2026 wurde voraussichtlich auf 2027 verschoben.	Bemerkung Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis
143478	Canton du Valais Service de la mobilité 1950 Sion	Antrag / Bemerkung Vollausbau Lötschberg Basistunnel Begründung Le Canton du Valais partage le constat dressé par le Canton de Berne. L'achèvement complet du tunnel de base du Lötschberg est un élément es-sentiel pour garantir, et augmenter la capacité du transport ferroviaire sur l'axe Nord-Sud de l'Europe. De plus, il permettra d'assurer une redondance avec le tunnel de base du Gotthard en cas de problème.	Bemerkung Die Einschätzung wird geteilt
150642	Handels- und Industrieverein Kt. Be Handels- und Indust-	Antrag / Bemerkung Ein sehr wichtiges Projekt für die Wirtschaft des Kantons Bern ist der Ausbau des Bahnhofs Bern. Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der	Bemerkung Kenntnisnahme. Die ZMB Köniz Bern Süd (Dez. 2023) hat aufgezeigt zeigen, dass im Szenario Basis eine Bus-Lösung im Korridor Bern – Köniz – Schlieren am besten beurteilt wird. Die Buskapazitäten sind im Szenario Basis langfristig ausreichend.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	rieverein des Kan-tions Bern 3001 Bern	<p>Schweiz. Er spielt im nationalen Verkehr der Schweiz eine zentrale Rolle. Auf regionaler Ebene ist er das Zentrum der S-Bahn Bern.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern muss für den HIV langfristig gesichert und die Kapazität erhöht werden. Der HIV spricht sich dafür aus, dass das Inselareal mit gegen 12'000 Arbeitsplätzen, rund 1 Mio. ambulanter Konsultation pro Jahr und zahlreichen Besuchenden mittels Verlängerung des neuen unterirdischen RBS-Bahnhofs erschlossen werden sollte. Die Insel ist ein bedeutender (über-)kantonaler Medizinal-, Forschungs-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort. Da ein solches Projekt mindestens 20 Jahre dauert, müssten im Rahmen des kommenden Angebotsbeschlusses Studien und eine verbindliche Strategie des Kantons Bern definiert werden.</p> <p>Begründung</p> <p>briefliche Stellungnahme</p>	In der Bewertung erzielt sie das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis. Solange die Entwicklung im Rahmen der aktuellen Prognosen von Bund und Kanton verläuft, ist ein Wechsel von Bus auf Tram oder Bahn in den kommenden 20 oder 30 Jahren aus Kapazitätsgründen nicht notwendig. Mit Bezug zur Verkehrs-nachfrage gilt dies sowohl für den Korridor Bern – Köniz wie und auch für die Strecke Bahnhof Bern - Insel. Zur Weiterentwicklung des RBS vgl. Kap. 5.5.: Eine planerische Studie zur Evaluation möglicher Verlängerungen des RBS ist vorgesehen.
149829	TBA Bern Dienstleistungszentrum, Planung + Verkehr 3013 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Antrag: Das TBA bittet das AÖV, bei den entsprechenden Projekten (Kap. 3.8 u.a.) auf die Koordination mit dem Sachplan Velowegnetz hinzuweisen.</p> <p>Hinweis: Wir würden einen Hinweis auf weitere Synergien zwischen Bahnausbau und Velowegen begrüßen, z. B. die Nutzung freiwerdender Trassen oder Baustellenzufahrten für den Veloverkehr.</p> <p>Begründung</p> <p>Der Sachplan Velowegnetz 2025 (Verabschiedung im Herbst 2025) listet diverse Netzlücken und Schwachstellen, welche in Abstimmung mit der Bahn resp. in Koordination mit Bahnausbauten geschlossen werden sollen. Die entsprechenden Schwachstellen und Netzlücken sind der TBA-Stellungnahme vom 3. Juli 2025 zu entnehmen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme Für die Abstimmung von Bahn- und Velowegprojekten ist der Angebotsbeschluss nicht das geeignete Instrument. Diese Thematik ist Projektbezogen zu klären.</p>
3.9 Entwicklung Libero-Tarifverbund			
149897	BLS Personenmobi-lität Geschäftsbereich	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Überprüfen, ob die Preisangleichung als Ziel festgehalten werden soll.</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Formulierung wird präzisiert. Die Angleichung haben wir bisher immer an-</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Bahn 3001 Bern	Ziffer 3.9 gibt die Perimeter- und Preisentwicklung im Tarifverbund Libero in den letzten Jahren wieder mit dem Fazit, dass «auch in Zukunft die Preise in angemessener Höhe der Kostenentwicklung folgen können». Angesprochen wird auch die nach wie vor unschöne Differenz der Preise der Abos innerhalb des Verbundgebiets. Die Preisangleichung wird dann später aber nicht als anzustrebendes Ziel festgehalten.	gestrebt, wenn auch ohne Zeitplan. Mit Blick auf die mögliche myRIDE-Einführung müssen wir die Texte anschauen und allenfalls umformulieren.

4 Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung

150644	Handels- und Industrieverein Kt. Be Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Der HIV begrüßt, dass die 3V-Strategie zur 4V-Strategie wurde und neu «Verkehr vernetzen» explizit Teil der Strategie ist. Besonders begrüssenswert finden wir, dass der kombinierten Mobilität (Park and-Ride, Bike-and Ride) in Zukunft besondere Beachtung geschenkt werden soll.</p> <p>Begründung briefliche Stellungnahme</p>	<p>Bemerkung Die Einschätzung wird geteilt</p>
150260	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Massnahmen sollen kantonalen Zielen entsprechen</p> <p>Begründung Die kantonalen und regionalen Ziele decken sich weitestgehend. Leider schlagen sich die kantonalen Ziele nicht in den Massnahmen des Kantonalen Angebotskonzepts nieder. Dies betrifft insbesondere die gezielte Förderung von innovativen und attraktiven Lösungen im ÖV beim Freizeit- und Tourismusverkehr sowie Mobilitätsanbindung im schwach besiedelten Raum. Wichtige Angebotsausbauten für den Freizeitverkehr ausserhalb der Pendlerinnen- und Pendlerströme der Hauptverkehrszeit wurden im Kantonalen Angebotskonzept kaum aufgenommen. Ebenso beschränkt sich der Ausbau von On-Demand-Angeboten nur auf Bürgerbusmodelle.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme</p> <p>Betreffend der Aufnahme der Freizeitlinien in das Grundangebot fehlen die gesetzlichen Grundlagen. Die als Versuchsbetriebe eingereichten On-Demand Anträge wurden abgelehnt, weil sie aus unserer Sicht aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht darstellbar waren. Ebenfalls war absehbar, dass die gemäss der Angebotsstufe 1 vorgegebenen Minimalanforderung nicht erreicht werden.</p>

4.1 Grundlagen und Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150184	Behindertenkonfe- renz Kanton Bern Geschäftsleitung 3095 Spiegel b. Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Thema Digitalisierung (neue Technologien) umfassender behandeln.</p> <p>Begründung</p> <p>Die BKKB begrüßt, dass im Rahmen der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 die mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale genutzt werden sollen. Die Digitalisierung und generellen neuen Technologien bieten auch viele Chancen für Menschen mit Behinderungen. Es ist allerdings auf die Zugänglichkeit resp. Barrierefreiheit der Umsetzungen zu achten.</p> <p>Gleichzeitig ist zu beachten, dass laut Angaben des BFS aus dem Jahr 2023 24.1 Prozent der Bevölkerung keine oder nur geringe digitale Kompetenzen haben. Das umfasst Menschen mit und ohne Behinderungen. In einigen Bereichen ist daher darauf zu achten, dass für diese Menschen die notwendigen Alternativen bleiben. Wir unterstützen dementsprechend einige Ausführungen im Angebotskonzept, etwa zu den Verkaufssystemen (siehe Kommentar zu Kapitel 6.10).</p> <p>Die BKKB würde es zudem begrüßen, wenn das Thema Digitalisierung im Angebotskonzept umfassender, z.B. in einem eigenen Kapitel behandelt wird.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme, auf die Erarbeitung eines eigenständigen Kapitels wird im jetzigen Angebotsbeschluss verzichtet.</p>
150647	Handels- und Indust- rieverein Kt. Be Handels- und Indust- rieverein des Kan- tons Bern 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Es wäre fahrlässig, den Individualverkehr auf der Strasse in den nächsten Jahren zu vernachlässigen. Der HIV fordert in diesem Zusammenhang, dass insbesondere verkehrsintensive Wirtschaftsräume – wie Industrie-, Gewerbe- oder Logistikzonen – auch bei Netzanpassungen mit hoher Priorität behandelt werden. Verkehrserschliessung und -planung müssen die Pendler- und Güterströme zu diesen Zentren gezielt berücksichtigen.</p> <p>Begründung</p> <p>Qualitativ gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen. Regionen mit gutem Zugang zu den verschiedenen Märkten sind produktiver, wettbewerbsfähiger und somit grundsätzlich erfolgreicher als schlecht erreichbare Regionen. Der Verkehr hat jedoch auch grossen Einfluss auf die Wohn- und Lebensqualität in einem Kanton.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Einschätzung wird geteilt.</p> <p>Die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) werden im kantonalen Richtplan festgesetzt, welcher unter der Federführung der DJJ erarbeitet wird.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
149469	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	Antrag / Bemerkung Im kantonalen Richtplan ist nicht nur die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, sondern auch die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung aufeinander abzustimmen.	Bemerkung Kenntnisnahme. Verkehrsintensive Vorhaben nach Art. 91a ff der Bauverordnung sind im Richtplanmassnahmenblatt B_02 definiert und festgesetzt.
150734	RVK Oberland-West 3600 Thun	Begründung Gemäss Ziffer 4.1 (Kantonaler Richtplan, Seite 43) sind verkehrsintensive Vorhaben (ViV) auf gut durch den öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr erschlossenen Gebiete zu beschränken. In Tourismusregionen ist die Realität eine andere: Freizeitangebote und touristische Hotspots sind zwar häufig verkehrsintensiv, liegen aber gerade nicht in gut durch den ÖV erschlossenen Gebieten. Ein kantonales Angebotskonzept sollte diesem Umstand Rechnung tragen und den ÖV gezielt auch dort anbieten wo es verkehrsintensiv zu und her geht (und die meisten Reisenden unterwegs sind). Dies bedingt eine saisonale Flexibilität und Unterstützung von saisonalen Angeboten, je nach Nachfrage auf den möglichen Linien.	Freizeit- und Tourismusanlagen in Intensiverholungsgebieten und somit von kantonaler Bedeutung sind mit ganz wenigen Ausnahmen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt C_23) sind zudem die Kriterien für neue und zu erweiternde Freizeit- und Tourismusanlagen auch in Bezug auf die Erschliessung festgesetzt.

4.2 Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr

150646	Handels- und Industrieverein Kt. Be Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Es braucht heute mehr denn je Verkehrslösungen, welche die Anliegen der Menschen, Siedlung, Wirtschaft und Umwelt einbeziehen und aufeinander abstimmt. Koexistenz im Strassenverkehr spielt dort am besten, wo öffentlicher Verkehr und Individualverkehr optimal aufeinander abgestimmt und verknüpft sind. Vor allem in den Agglomerationen, der Peripherie und in touristischen Gebieten sind besondere Anstrengungen und Massnahmen nötig, um dieses Ziel zu erreichen: Zum Beispiel mit der Verbesserung der Umsteigebeziehungen, mit gezielten Kapazitätssteigerungen der ÖV-Infrastruktur, mit der Schaffung funktionierender Mobilitätsketten sowie baulichen Massnahmen für Verkehrssicherheit, Siedlungsgestaltung und Lebensqualität. Es wäre jedoch fahrlässig, den Individualverkehr auf der Strasse in den nächsten Jahren zu vernachlässigen. Damit der wirtschaftsrelevante Verkehr nicht im Stau stecken	Bemerkung Die Einschätzung wird geteilt
--------	---	---	---

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>bleibt, bedarf es sowohl weiterer Infrastrukturverbesserungen und Fahrplandichtungen beim öffentlichen Verkehr als auch der Weiterführung des Ausbaus der Strasseninfrastruktur. Die verkehrsmässigen Engpässe lassen sich in Zukunft nur durch ein sinnvolles und ausgewogenes Miteinander und nicht durch gegenseitiges Ausspielen der Verkehrsarten lösen. In diesem Zusammenhang begrüssen wir es, dass das Angebotskonzept 2027-2030 explizit festhält, dass nicht die eine Verkehrsart die andere ausschliesst. Der HIV ist einverstanden mit dem Ziel sowie den erforderlichen Massnahmen, die den Modalsplit zugunsten des öffentlichen- und Langsamverkehr erhöht, sofern die Massnahmen nicht zulasten der Wirtschaft gehen.</p>	
149280	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung Der Grundsatz, bei der Fahrplangestaltung (auch im Regionalverkehr) uneingeschränkt das Taktsystem anzustreben und Abweichungen nur in Ausnahmefällen als zulässig zu erklären, soll weniger dogmatisch umgesetzt werden. Begründung Der Taktfahrplan hat sich bewährt. Gerade im Alltags- und Berufsverkehr ist dieser eine wichtige Grundlage für zuverlässige Anschlüsse und hat zentrale Bedeutung für die schweizerische Volkswirtschaft. Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Freizeit- und Tourismusverkehrs - insbesondere der sehr starken Zunahme des Freizeitverkehrs in den ländlich geprägten Tourismusregionen, wie z.B. der Region Oberland-Ost (Ziffer 3.4, Seite 19) - sollte es bezüglich des Freizeit- und Tourismusverkehrs möglich sein, nicht nur einen getakteten ÖV anzubieten, sondern auch bedarfsoorientierte Angebote zu prüfen. Wir regen an, die absolute Gültigkeit des Taktfahrplans zu überprüfen und unter dem Aspekt der Kundenfreundlichkeit vermehrt auch andere Formen eines geregelten Personentransports zuzulassen. Was nützt dem Kunden ein nach Taktfahrplan verkehrender Bus, wenn er keinen oder nur einen Stehplatz ergattern kann?</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme. Wie in der Begründung ausgeführt, hat sich der Taktfahrplan bewährt und wird daher auch zukünftig die Grundlage für zuverlässige Anschlüsse sicherstellen. Bei sehr hohen Verkehrsaufkommen wird bereits heute mit Verdichtungskursen und Beiwagen gearbeitet, welche außerhalb des Taktes fahren. Diese Praxis soll beibehalten werden.</p>
149282	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz	Antrag / Bemerkung	<p>Bemerkung Das AÖV unterstützt das Anliegen und bringt es bei den Transportunternehmen ein.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Unter dem Grundsatz, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs vorausschauend weiterzuentwickeln ist, sollten auch Aussagen zum zukünftigen Umgang mit dem mitgeführten Gepäck der Reisenden und dem Velo-Selbstverlad zu finden sein.</p> <p>Begründung</p> <p>Immer mehr Menschen reisen mit dem ÖV in der Schweiz. Dies ist eine erfreuliche Tatsache. Weniger erfreulich ist, dass es im ÖV an Platz und Möglichkeiten fehlt das mitgeführte Gepäck sicher verstauen zu können. Um den ÖV - für Einheimische wie Gäste - weiterhin attraktiv zu halten, bedarf es Lösungen für die zum Teil kritischen Zustände in Bus und Bahn.</p> <p>Das (E-)Velo gewinnt an Beliebtheit, das Velowegnetz für die Freizeit ist gut und für den Alltagsverkehr ist ein eigenes, zusätzliches Velowegnetz in kantonaler Planung. Viele Menschen - und dies ist die Zukunft - kombinieren verschiedenste Mobilitätsformen auf dem Weg zu Arbeit, Sport und Spiel. Es wäre sehr begrüssenswert bessere und einfachere Möglichkeiten für die unkomplizierte Mitnahme von Velos zu schaffen. Es wäre zielführend, wenn sich zu diesen Themen auch von Amtes wegen vorausschauend geäussert werden würde.</p>	Da sich der Kundenmix je nach TU unterscheidet, sind kantonale Aussagen schwierig zu formulieren. Das AÖV ist im engen Kontakt mit den TUs und bringt die Bedürfnisse der unterschiedlichen Kundengruppen bei der Neubeschaffung von Rollmaterial sowie Angebotsplanung mit ein.

4.3 Weiterentwicklung der kantonalen Angebotsverordnung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung	Bemerkung
150607	AGR KPL 3011 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die AGV soll angepasst werden. U.a. erfolgt eine neue Zuteilung der Angebotsstufen, in dem die Anzahl Kurspaare neu festgelegt werden. Dazu wird ausgeführt, dass diese Änderungen "keinen unmittelbaren Einfluss auf das vorgesehene Angebot" hat. Wir gehen davon aus, dass diese Änderungen auch keinen Einfluss auf die Ermittlung der ÖV-Erschliessungsgüteklassen gemäss Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans haben. Entsprechend regen wir an, den Schlusstext in Kapitel 4.3. folgendermassen zu ergänzen: "Die Änderungen haben hingegen keinen unmittelbaren Einfluss auf das vorgesehene Angebot <u>und die Erschliessungsgüteklassen ÖV</u>".</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Der Text wird ergänzt.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Zum besseren Verständnis.			
143165	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Aus Sicht BLS ist die Weiterentwicklung der Angebotsverordnung im beschriebenen Sinn ausdrücklich positiv zu vermerken und soll weiter verfolgt werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Die neue Version ist flexibler und zeitgemässer bezüglich der mit der Angebotsverordnung kompatiblen Mengengerüste.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Einschätzung wird geteilt</p>
150643	Handels- und Industrieverein Kt. Be Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Positiv hervorzuheben ist auch, dass die Nachfrage die wichtigste Bestimmgrösse zur Festlegung des Angebots darstellt und dass die Anschlüsse in den Verkehrsknoten optimiert werden, damit möglichst wenig Zeit verloren geht.</p> <p>Auch die Anpassung der Anzahl Kurspaare erscheint sinnvoll und geboten.</p> <p>Damit bietet sich insbesondere die Möglichkeit, mittels Angebotsausbauten zu Nebenverkehrszeiten auf die veränderten Mobilitätsbedürfnisse (Homeoffice, veränderte Arbeitszeiten, Freizeitverkehr) zu antworten.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Einschätzung wird geteilt</p>
149871	PostAuto AG 3030 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>PostAuto begrüßt die geplante Anpassung der Angebotsstufen</p> <p>Begründung</p> <p>Die Anpassung der Angebotsstufen auf das gleiche Niveau wie es der Bund handhabt, erleichtert die Arbeiten in der Planung und erhöht die Flexibilität, ein Angebot auf veränderte Bedürfnisse anzupassen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Einschätzung wird geteilt</p>

4.4 Grundsätze für die Tarifgestaltung

149898	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Überprüfen, ob ein Hinweis auf die Zukunft der Tarife und insbesondere das Programm myRIDE (gemäß Ziffer 6.10) zur Einordnung der Aussage hilfreich wäre .</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft. Das Projekt myRide wird vom AÖV über die KÖV begleitet.</p>
--------	--	---	---

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Im Abschnitt werden die Grundsätze für die Tarifgestaltung festgehalten. Es wird vor allem auf die Preishöhe im Vergleich zum MIV eingegangen, welche konkurrenzfähig sein muss. Das Herausstreichen der Vorzüge des Zonensystems (S. 47 unten) irritiert, wohl wissend, dass dies mit myRIDE tendenziell wegfällt.</p>	
150645	Handels- und Industrieverein Kt. Be Handels- und Industrieverein des Kantons Bern 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der HIV sieht bei den Grundsätzen der Tarifgestaltung (S. 47) grundlegende Hemmnisse, weil der stark regulierte Rahmen den Transportunternehmen zu wenig unternehmerischen Spielraum für eine flexible und effiziente Preisbildung lässt. Dadurch werden betriebswirtschaftliche Optimierungen und innovationsgetriebene Tarifmodelle (z. B. dynamische Preise, App-basierte Tarife, Mobility-as-a-Service-Angebote) erschwert. Beim «dynamic pricing» steht die Entwicklung von neuen Tarifmodellen im Rahmen von MyRide mit Komponenten zur Auslastungssteuerung im Fokus (dieses Projekt findet im Rahmen von Alliance SwissPass statt). Weiter besteht die Sorge, dass flankierende Massnahmen zu lasten des motorisierten Individualverkehrs zu Wettbewerbsnachteilen für die Wirtschaft führen. Der HIV fordert daher eine Tarifpolitik, die marktwirtschaftliche Prinzipien stärker berücksichtigt und wirtschaftsverträglich ausgestaltet ist.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Das Projekt myRide wird vom AÖV über die KÖV begleitet. Für Den Kanton ist es wesentlich, dass das heutige Ertragsniveau beibehalten werden kann.</p>

4.5.2 Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Behinderungen

150191	Behindertenkonferenz Kanton Bern Geschäftsleitung 3095 Spiegel b. Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Verschiedene Präzisierungen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die BKKB begrüßt, dass der Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr ein eigenes Kapitel gewidmet wird. Wir finden die Grundrichtung gut und nach unserer Lesart mit dem BehiG kompatibel. Dennoch gibt es verschiedene Punkte, die uns zu wenig konkret ausgeführt erscheinen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Zum Stand der der BehiG Kompatibilität der rund 2800 Bushaltestellen wird durch den Kanton kein Monitoring geführt, da ein grosser Teil der Haltestellen auf Gemeindestrassen liegen. Die Kommunikation der Ersatztransporte erfolgt gesamtschweizerisch durch die Branche.</p>
--------	--	--	---

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Laut den Ausführungen sind bereits ein Grossteil der Bahnhöfe umgebaut während bei den rund 2800 Bushaltestellen noch Verbesserungsbedarf besteht. Hier fehlen aber konkrete Zahlen zum Zwischenstand. Wie viele Bushaltestellen wurden etwa bereits umgebaut oder auch nicht? Welche Faktoren erleichtern oder erschweren die Umsetzung?</p> <p>Wenig konkret sind auch die Ausführungen zum weiteren Vorgehen. Die Frist im BehiG ist Ende 2023 abgelaufen. In welchem Zeithorizont wird nun geplant, einen wie grossen Anteil der Haltstellen anzupassen?</p> <p>Die BKKB fordert demnach, dass hier die konkreten Zahlen zum aktuellen Stand ergänzt werden. Ebenso soll erfasst werden, wie das weitere Vorgehen in Bezug auf die barrierefreie Anpassung von Bushaltestellen konkret geplant wird.</p> <p>Gut wiederum ist, dass es einen Ersatztransport zwischen nicht-barrierefreien Haltestellen und Bahnhöfen gibt. Allerdings nehmen wir auch hier die Ausführungen als wenig konkret wahr.</p> <p>Es stellen sich für Menschen mit Behinderungen viele Fragen: Stehen die Ersatztransporte zu der gesamten Betriebszeit zur Verfügung? Gilt die Anmeldung 2 Stunden vorher die ganze Zeit und im ganzen Kanton (inkl. ländliche und abgelegene Gebiete)? Wie werden die Betroffenen informiert? Im Kanton Zürich haben etwa die Zürcher Verkehrsbetriebe (ZVV) entsprechende Informationen für Betroffene publiziert: https://www.zvv.ch/de/service/hindernisfrei-reisen/reisen-mitgehbehinderung/shuttle.html</p> <p>Interessant wäre zudem, ob es bereits erste Zahlen zur Nutzung gibt. Funktiонiert zudem der Ersatztransport schon überall reibungslos oder werden noch Verbesserungen angestrebt? Wie werden die Ersatztransporte und deren Qualität evaluiert?</p> <p>Aus unserer Sicht ist zudem anzustreben, dass der Ersatztransport möglichst eine Übergangslösung bleibt und keine Dauerlösung wird. Dementsprechend ist die barrierefreie Anpassung von Haltstellen und Bahnhöfen weiterhin konsequent voranzutreiben.</p> <p>Sehr begrüssen können wir, dass nun zunehmend auch an Menschen mit weiteren Behinderungsarten gedacht wird. Aber wir fordern auch hier, dass die</p>	

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
5 Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern			
149463	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die starke Zunahme des Freizeitverkehrs betrifft auch den ÖV und sollte bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern berücksichtigt werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Der Freizeitverkehr setzt sich aus touristischem Verkehr (27%) und alltäglichem Freizeitverkehr (25%) zusammen. Damit beträgt der Anteil des Freizeitverkehrs im schweizerischen Durchschnitt aktuell 52% und ist somit der wichtigste Verkehrszweck in der Schweiz. In Tourismusregionen ist der Anteil des Freizeitverkehrs noch höher.</p> <p>Auch im Kanton Bern gibt es eine starke Zunahme im Freizeitverkehr zu verzeichnen (Ziffer 3.4, Seite 18). Insbesondere in der Region Oberland-Ost nahm die ÖV-Nachfrage aufgrund der Entwicklung beim Freizeitverkehr sehr stark zu (Ziffer 3.4, Seite 19).</p> <p>Gemäss der Verfassung des Kantons Bern (Art. 34 Abs. 2) fördern Kanton und Gemeinden den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Das ÖVG ermöglicht dem Kanton die dazu notwendigen Anreize für den Umstieg auf den ÖV zu schaffen sowie die Koordination zwischen ÖV und MIV zu verbessern.</p> <p>Der Kanton Bern verfolgt darüber hinaus explizit das Ziel, dass auch Freizeitwege vermehrt mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden (Handlungsfeld V2.6 der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern von 2022).</p> <p>Nicht zuletzt aufgrund des demographischen Wandels (u.a. Zunahme von länger mobil bleibenden Pensionierten) und flexiblerer Arbeitszeiten in der</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Einschätzung wird geteilt. Seit der Covid-Pandemie gab es in der Region Oberland-Ost einen sehr starken Nachfrageanstieg, welcher auf eine Zunahme des Freizeitverkehrs zurückzuführen ist.</p> <p>Zu den eingebrachten Punkten kann folgendes festgehalten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Erhöhung des ÖV-Anteil ist generell ein Thema, unabhängig von dem Verkehrsgrund. Betreffend der Aufnahme von reinen Freizeitlinien in das Grundangebot fehlen aber die gesetzlichen Grundlagen. • Betreffend Gästekarten haben die gemachten Abklärungen ergeben, dass eine kantonale Lösung kaum umsetzbar ist. Entsprechend sind die lokalen und regionalen Organisation gefordert, die ÖV-Inkludierung der Gästekarten sicherzustellen. • Bei Kapazitätsengpässen im ÖV in Tourismusregionen wird wie bisher situativ nach Lösungen gesucht. • Eine Priorisierung des ÖV im Strassenverkehr (z.B. Busspuren) kann durchaus ein Lösungsansatz sein. Solche Massnahmen sind situativ mit den betroffenen Strasseneigentümern abzusprechen und über die RGSK's / AP's einzureichen. • Die Transportketten der ÖV-Linien ist ein wichtiges Thema. Optimierungen können gerne im Rahmen des nächsten regionalen Angebotskonzeptes geprüft werden.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Schweiz sowie der zunehmenden Reisefreudigkeit nationaler und internationaler Gäste wird der Freizeitverkehr weiter zunehmen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund halten wir es für zwingend notwendig, dass diese Entwicklung nicht nur in der kantonalen Verkehrspolitik berücksichtigt wird, sondern auch ihren Niederschlag in Strategien und Konzepten findet. So sollten folgende Themen berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie kann es gelingen den ÖV-Anteil im Freizeitverkehr zu erhöhen? • Wie können kantonale Vorgaben / Anreize den Zugang zum ÖV für in- und ausländische Gäste vereinfachen? Kann der Zugang zum ÖV über die kantonale Steuergesetzgebung respektive über Kurtaxenreglemente und den ÖV inkludierender Gästekarten verankert werden? Sind statt destinationsbezogener Gästekarten besser regionale oder kantonale Gästekarten anzustreben? • Welche Lösungen können für die bereits bestehenden und zukünftigen Kapazitätsengpässe im ÖV der Tourismusregionen gefunden werden? • Können nebst einem bedarfsorientierteren ÖV-Angebot in der Feinverteilung auch eine Priorisierung des ÖV im Strassenverkehr (z.B. Busspuren) Lösungsansätze sein? • Um Anreize für den Umstieg auf den ÖV zu schaffen, sollte vermehrt berücksichtigt werden, dass die Transportketten der ÖV-Linien konsequent bis zum Freizeitangebot bzw. bis zum touristischen Hotspot führen (nur möglichst umsteigefreie Angebote animieren zum Umstieg vom MIV auf den umweltfreundlicheren ÖV). • Allenfalls wäre in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob die Kriterien für den abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehr auf Bundesebene so geändert werden können, dass auch Teile des touristischen Verkehrs abgeltungsberechtigt werden. 	

5.1 Internationaler Verkehr

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung	Bemerkung
147627	IGÖV Bern 3000 BERN	<p>Der Kanton Bern soll zusammen mit dem Kanton Wallis, der Region Piemont und der Region Lombardei sowie den zuständigen Bahnunternehmen die Einführung eines Bahnangebots auf der Linie Brig-Domodossola-Novara-Milano</p>	<p>Das AÖV setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten entsprechend ein. (CTSO, usw)</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>prüfen, welches als Ersatzangebot beim Ausfall der internationalen Bahnverbindungen via Stresa-Gallarate dienen kann.</p> <p>Begründung</p> <p>Das Angebot auf der Linie Bern-Domodossola-Milano ist bereits seit mehreren Jahren insbesondere wegen den jährlich wiederkehrenden Streckenunterbrüchen und Busersatzverkehren höchst unbefriedigend. Die Situation wird noch mehrere Jahre andauern und führt aller Voraussicht nach zu einem substantiellen Nachfrageverlust. Mit einer Bahnlinie via Novara könnte die nötige Redundanz geschaffen werden, um bei Streckenunterbrüchen entlang dem Lago Maggiore ein qualitativ gutes Ersatzangebot zur Verfügung zu stellen. Eine solche Linie des Personenverkehrs würde selbstverständlich auch den regionalen und touristischen Bedürfnissen dienen, wozu ein entsprechender Finanzierungsschlüssel zu suchen wäre. Der Kanton Bern soll sich insgesamt stärker für "seine" Nord-Süd-Achse einsetzen.</p>	
147629	IGöV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die direkte TGV-Verbindung Paris-Basel-Bern ist wieder aufzunehmen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die direkte TGV-Linie ist von SBB/Lyria 2020 vorübergehend eingestellt worden, mit der Begründung, wegen der Erweiterung des Bahnknotens Liestal würden die erforderlichen Trassenkapazitäten für diesen Kurs fehlen. Per Ende 2025 wird der Bahnknoten Liestal vollständig dem Betrieb übergeben, womit die TGV-Linie wieder bis nach Bern verkehren kann.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das AÖV setzt sich sowohl für eine direkte Verbindung (TGV ohne umsteigen) wie auch für schlanke Anschlüsse (IC <-> TGV) in Basel ein. Diese Verbesserungen werden immer wieder eingefordert.</p>
5.2 Fernverkehr			
149895	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Bemerkung: Wir unterstützen die längerfristig angestrebte Entwicklung des öV im Kanton Bern. Aus verkehrsplanerischer Sicht unterstützen wir auch die Einführung von Halten von beschleunigten Zügen des Regionalverkehrs in Wankdorf und Europaplatz. Wir weisen jedoch darauf hin, dass diese zu einer Schwächung der Auslastungen des S-Bahn-Netzes führen werden.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Die Einführung beschleunigter S-Bahn Produkte soll schrittweise und nachfragegerecht erfolgen. Je nach Auslastungssituation ist eine Entlastung der entsprechenden S-Bahnlinien auch erwünscht, wenn nicht erforderlich.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Begründung			
Auswirkung auf KDG von S-Bahn Linien			
143477	Canton du Valais Service de la mobilité 1950 Sion	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Halbstundentakt Bern – Visp – Brig. Comme pour les liaisons de/pour Interlaken, préciser “dont courses directes de/pour Zürich Flughafen chaque deux heures.</p> <p>Begründung</p> <p>Comme pour la destination Interlaken, les liaisons directes entre le Valais et l'aéroport de Zürich sont très importantes pour le tourisme. Le Canton du Valais est favorable à une répartition équilibrée des liaisons directes de/pour l'aéroport de Zürich entre Interlaken et Brigue. Un éventuel développement futur de nouvelles liaisons directes doit tenir compte de ces deux destinations.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>L'évaluation est partagée.</p>
146547	Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) 3048 Worblaufen	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>RE/IR Bern-Solothurn aufführen</p> <p>Begründung</p> <p>Analog den Städteverbindungen Bern-Neuchâtel oder Fribourg-Bulle sollte auch die Verbindung Bern-Solothurn aufgeführt werden.</p> <p>Aktuell: Viertelstündliches RE-Angebot</p> <p>Perspektivisch (“S-Bahn 2040”): Ergänzung mit halbstündlichen IR</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Der Text wird ergänzt. Die Karte stellt das normalspurige Netz dar, auch übrige Schnellverbindungen wie Interlaken-Luzern sind nicht enthalten. Der Text (und Bildlegende) wird dahingehend präzisiert.</p>
146725	Verkehrsverbund Luzern Planung 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Korrektur Zugkategorie Bern - Luzern prüfen</p> <p>Begründung</p> <p>Die Zugkategorie zwischen Bern und Luzern wird bis auf Weiteres mit IR statt IC bezeichnet. Korrekte Zugklassierung mit SBB zu prüfen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Wird korrigiert. Besten Dank für den Hinweis.</p>
5.3 S-Bahn Bern und Regionalverkehr			
147633	IGöV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Vision S-Bahn Biel/Bienne: Die Planungen sind durch den Kanton rasch so weit voranzutreiben, dass ein Grundsatzentscheid herbeigeführt werden kann.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. Erste Gespräche / Abklärungen</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Begründung</p> <p>Gemäss den Ausführungen im vorliegenden Bericht beurteilt die SBB die Machbarkeit einer S-Bahn Biel/Bienne sehr kritisch, bzw. wäre eine solche mit grossen Investitionen in die Infrastruktur verbunden, welche möglicherweise auch grössere Eingriffe in die Siedlungsstruktur zur Folge hätten. Die IGöV plädiert dafür, die nötigen planerischen Abklärungen rasch durchzuführen, damit die Region Biel innert nützlicher Frist Klarheit hat, ob sie ihr zukünftiges öV-Netz auf ein S-Bahnsystem ausrichten soll oder alternative Ansätze zu prüfen hat.</p>	haben zwischen AÖV, Region RVK-1 und SBB stattgefunden.
149028	IGöV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Den Fahrplan der S5/S21 optimieren</p> <p>Begründung</p> <p>Seit dem Fahrplanwechsel 2024 entstehen beim Umstieg von der S5 auf die S21 nach Freiburg in Murten in beiden Richtungen sehr lange Wartezeiten von 27 Minuten. Bei einem Halbstundentakt auf beiden Linien wirkt das sehr ungünstig und soll korrigiert werden.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisname. Die Zuständigkeit für die Angebotsentwicklung der S21 liegt beim Kanton Freiburg. Eine Anpassung von S5/S52 wird als nicht zielführend erachtet, weil dies zu Lasten der Fernverkehrsanschlüsse in Bern gehen würde.</p>
149030	IGöV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Kapazitätsengpass S5/S52 beheben</p> <p>Begründung</p> <p>Seit dem Wegfall der S51 gibt es zwischen Bern Bahnhof und Bern Brünnen in den HVZ deutlich überlastete Züge. Hier ist der Einsatz von Kompositionen der S5/S52 mit mehr Kapazität zu prüfen, da der Zustand bis wahrscheinlich 2030 dauert.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Die Auslastung der Züge wird laufend durch die BLS verfolgt, bislang ist die Kapazität u.a. auch dank den zusätzlichen Schnellzugshalten in Brünnen Westside und zeitweise Bümpliz Nord ausreichend. Der Einsatz von kapazitätsstärkerem Rollmaterial ist aufgrund technischer Rahmenbedingungen nicht möglich (Perronbelegungen in Bern verhindern den Einsatz längerer Züge)</p>
149902	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Für das nächste Angebotskonzept 2031-2034 wird ein Anschluss der Region Oberaargau ans S-Bahn-Bern-Netz geplant.</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Die Region Oberaargau ist aktuell, vergleichbar mit der Region Oberland Ost, nur mit dem Fernverkehr ab Bern erschlossen. Dadurch kann eine umsteigefreie Verbindung nach Bern Wankdorf aktuell nicht angeboten werden. Längerfristig sind gemäss Konzept S-Bahn 2040 während der Hauptverkehrszeiten zur Entlastung der Fernverkehrsziele zusätzliche Verbin-</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Die Region Oberaargau ist nicht an die S-Bahn-Bern angeschlossen und verfügt somit nicht über Regionalverkehr aus Bern. Direkte Züge in den Entwicklungspunkt Wankdorf fehlen.</p>	dungen von Langenthal vorgesehen, welche auch den Bahnhof Bern Wankdorf bedienen können. Bis 2035 wie gefordert ist dies allerdings nicht realistisch.
150059	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung Im nächsten Angebotskonzept 2031-2034 soll vorgesehen werden, die S-Bahn von Sumiswald-Grünen nach Huttwil zu verlängern. Begründung Die S-Bahn-Komposition soll in der Wartezeit nicht mehr zwischen Ramsei und Sumiswald-Grünen verkehren, sondern auf der instandgestellten Linie nach Huttwil fahren - mit einzigem Halt in Affoltern-Weier. Der Bus wird parallel geführt und in Affoltern-Weier bzw. Huttwil und Sumiswald-Grünen gute Umsteigeverbindungen ermöglicht. Damit werden direkte und umsteigefreie Verbindungen vom oberen Langetal nach Bern möglich. Der Kanton soll die Arbeiten der RVK Emmental bzw. Oberaargau frühzeitig in der Erarbeitung des nächsten Angebotskonzepts einplanen.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme. Eine Studie zur Reaktivierung der Bahnstrecke Sumiswald-Huttwil kann durch die Region initiiert werden. Aus wirtschaftlichen Gründen dürfte es allerdings anspruchsvoll werden, im selben Korridor parallel Bahn und Bus zu betreiben. Ferner wären auch (unerwünschte) Auswirkungen auf die Achse Huttwil-Langenthal zu berücksichtigen (Nachfragerückgang wegen Verlagerung der Verkehrsströme Huttwil-Bern via Sumiswald). Ebenfalls Auswirkungen wären wohl auf das Angebot zwischen Ramsei und Sumiswald zu erwarten.</p>

5.4 Entwicklung der Bahninfrastruktur

143479	Canton du Valais Service de la mobilité 1950 Sion	<p>Antrag / Bemerkung Grimselbahn Begründung Le Canton du Valais partage l'analyse du Canton de Berne.</p>	<p>Bemerkung Prise de connaissance</p>
149903	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung Auf der Bahnlinie Langenthal-Huttwil ist die Infrastruktur anzupassen, damit Schnellzüge von Wohlhusen-Huttwil-Langenthal verkehren können. Begründung Entsprechende Eingaben wurden von der Region Luzerner Hinterland und der Region Oberaargau bereits gemacht. Ziel ist neben dem halbstündlich verkehrenden S-Bahn-Luzern-Zug einen Schnellzug verkehren zu lassen. Dafür</p>	<p>Bemerkung Aufgrund der aktuell vorhandenen Nachfrage lassen sich solch umfangreiche Angebotsausbauten nicht rechtfertigen. Aus Optik der Angebotsverordnung wird ein Halbstundentakt als nachfragegerecht angesehen. Dieser soll zudem 2027-2030 leicht erweitert werden. Ein Angebotsausbau, welcher zusätzliche Infrastrukturen erfordert, ist bis 2030 ohnehin unrealistisch.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		braucht es zusätzlich Doppelspurausbauten zwischen Kleindietwil und Rohrbach.	
149273	Kanton OW Fachverantwortung ÖV 6060 Sarnen	<p>Antrag / Bemerkung Der Kanton Obwalden stellt keinen Antrag im benachbarten Kanton. Er befürtet den Bau des Grimelsprojekts.</p> <p>Begründung Aus den aufgeführten Gründen im Angebotskonzept 2027-2030 unterstützt der Kanton Obwalden ebenfalls den Bau des Grimseltunnels.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme</p>
5.5 Entwicklung der Infrastruktur für die städtische Erschliessung in Bern			
149896	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Wir beantragen den Nutzen einer Erweiterung des RBS in Richtung Insel/Bern Süd-West in einer Gesamtbetrachtung (inkl. BLS Angebot) zu untersuchen.</p> <p>Begründung Wechselwirkung mit Angebot der BLS.</p>	<p>Bemerkung Die Formulierung wird präzisiert. Bei den aktuellen Studienphasen bestehen keine zusätzlichen Wechselwirkungen zum Angebot der BLS (abgesehen von den bestehenden Überschneidungen Bern-Zollikofen/Schönbühl). Sollten sich für künftige Wechselwirkungen ergeben, wird die BLS einbezogen.</p>
150261	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Weiterentwicklung RBS: Stärkerer Einbezug RKBM</p> <p>Begründung Die künftige Ausgestaltung der Weiterentwicklung der RBS stellt ein Schlüsselement in der Weiterentwicklung des ÖV in der Kernagglomeration Bern dar. Die RKBM ersucht darum, stärker in die Planungen einzbezogen zu werden bzw. bei den technischen Aspekten regelmässiger über den Arbeitsstand informiert zu werden.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme. Das AÖV hat der RKBM am 29. August 2024 das angeplante, dreistufige Vorgehen vorgestellt. Die erste Phase konnte zwischenzeitlich abgeschlossen werden und lief unter Federführung des RBS, welcher auch in der Kommission Verkehr der RKBM vertreten ist. Über die zweite Studienphase wird die RKBM über die Ergebnisse informiert, in Phase III ist ein enger Einbezug der Region vorgesehen.</p>
6.1.1 Bahnlinien			
145556	IGöV Bern 3000 BERN	Antrag / Bemerkung Die IGÖV unterstützt das zusätzliche Kurspaar auf der S31. Für den Angebotschritt nach 2030 ist eine Erweiterung bei positiver Entwicklung zu prüfen.	<p>Bemerkung Kenntnisnahme</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Begründung			
<p>Aufgrund der Kapazitäten sind Entlastungen nötig. Die S31 bietet einen Anschluss im Wankdorf auf die S1 Richtung Thun. Es entstehen so Verbindungen zwischen Seeland und Aaretal mit attraktiven Reisezeiten.</p>			
149764	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung S36 Lyss - Büren an der Aare: zusätzliches Zugpaar als Option offerieren lassen Begründung Mit der neuen Definition der Angebotsstufen sind die drei Linien <ul style="list-style-type: none"> • Buslinie 8 Solothurn - Büren an der Aare • Buslinie 898 Münchenbuchsee - Schnottwil - Büren an der Aare • S-Bahnlinie S36 Lyss - Büren an der Aare derselben Angebotsstufe 2 zugeteilt. Das Angebot der drei Linien sollte daher ideal aufeinander abgestimmt werden können (Reiseketten), da in Büren gegenseitige Anschlüsse der drei Linien gewährleistet werden. Per Fahrplan 2026 erfolgen einzelne Anpassungen bei den Linien 8 und 898 (Aufhebung Depot Arch). In Büren fährt um 19:15 Uhr neu ein Kurs der Linie 8 nach Solothurn und um 19:15 Uhr neu ein Kurs der Linie 898 nach Schnottwil-Münchenbuchsee. Demgegenüber fehlt zu dieser Zeit der Zubringer der S36 Lyss-Büren (Ankunft 19:13 Uhr). Wir bitten das AÖV des Kantons Bern um die Prüfung einer zusätzlichen Fahrt der S-Bahn. Da in diesem Zeitfenster die S-Bahn in Lyss herumsteht und die Leistung zu Grenzkosten erbracht werden könnte, schmerzt die in Büren gebrochene Transportkette umso mehr. In zweiter Priorität wären Verdichtungen über Mittag zu prüfen, um die Anschlüsse zur Linie 8 von/nach Solothurn zu gewährleisten (entsprechend dem Antrag der RVK1).	Bemerkung Das Anliegen wurde geprüft (Abendkurs), die Nachfrage aber als zu tief eingestuft.

6.1.2 Buslinien

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
145557	IGöV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Seitens der IGÖV unterstützen wir das Vorgehen in Biel und Seeland. In Richtung Grenchen ist das Angebot auf den nächsten Angebotsschritt hin wieder zu überprüfen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die neuen Linien und Linienänderungen in Biel sind angesichts der Elektrifizierung und Konzept 2035 schlüssig. Begrüssenswert ist insbesondere die Einführung der neuen Linien 10 und xx, welche deutliche Fahrzeitreduktionen mit sich bringen sowie die neue Linienführung der Linie 11.</p> <p>Nach Beurteilung der IGöV leidet das Busnetz in Biel heute stark unter dem hohen MIV-Aufkommen in der Innenstadt und auf den Hauptachsen. Es ist deshalb bei der Einführung des Buskonzepts 2035 dringend erforderlich, systematische ÖV-Bevorzugungsmassnahmen auf diesen Strecken und ein wirkungsvolles Verkehrsmanagementsystem zur Reduktion der Verkehrsmengen während den Hauptverkehrszeiten einzuführen.</p> <p>Das Konzept für die Region Ins - Erlach - Le Landeron und La Neuveville in Zusammenarbeit mit dem Kanton Neuenburg ist ein schönes Ergebnis der Zusammenarbeit über Kantongrenzen welches der Lebensrealität der Bevölkerung Rechnung trägt. In Richtung Grenchen besteht diesbezüglich Potenzial insbesondere beim fehlenden Lückenschluss zwischen Meinißberg und Lengnau / Pieterlen / Grenchen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
150133	PostAuto AG 3030 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Neues Angebotskonzept Ins-Erlach / entre2lacs</p> <p>Begründung</p> <p>Hier werden bestehende Linien teilweise nach Marin-E verlängert. Die Aussage, dass diese Linien als Versuchsbetrieb umzusetzen seien, können wir nicht nachvollziehen. Wenn die gesamte Linie als Versuchsbetrieb eingeführt würde, dann werden heute bestehende Linien in einen Versuchsbetrieb umgewandelt und die Gemeinden zu 2/3 an den Kosten beteiligt? Ist dieses Vorgehen korrekt?</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Der Versuchsbetrieb beschränkt sich nur auf den neuen Linienabschnitt. Wo die Linie auf bestehenden Linien verläuft, wird das Angebot weiterhin im Grundangebot geführt.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
6.2.1 Bahnenlinien			
143167	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Wir bitten um Prüfung, ob das Abendangebot Langenthal - Huttwil entsprechend dem Antrag der Region Oberaargau auch unter der Woche um 1-2 Zugspaare ausgeweitet werden könnte.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Ausweitung am Wochenende ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, scheint uns aber "homöopathisch dosiert". Vergleichbare Linien in anderen Regionen haben teilweise schon seit mehreren Jahren einen Halbstundentakt bis Betriebsschluss.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt.</p>
150061	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Halbstundentakt der Bahnlinie 440 S6 Luzern –Wolhusen –Huttwil–Langenthal soll um zwei Kurspaare am Wochenende gemäss Antrag der RVK Oberaargau verlängert werden (und nicht nur um 1 Kurspaar).</p> <p>Begründung</p> <p>Der Halbstundentakt ist zwischen Bern und Olten bis Mitternacht Tatsache, dass ist ein sehr guter Schritt. In der Region Oberaargau bzw. im Langental ist jedoch nicht klar, dass es auf der Strecke nach Huttwil keinen Halbstundentakt gibt. Immer wieder stranden Leute am Bahnhof Langenthal. Wenn nur ein Zugpaar fehlt, ist die Verwirrung für den öV-Kunden noch kompletter. Der Kanton Luzern will auf seiner Strecke ab Zell sowieso ebenfalls ausbauen. Am liebsten wäre der IGöV Oberaargau, dass der Halbstundentakt auch an den übrigen Tagen von den Zügen ab Bern bzw. Olten durchgehend abgenommen werden könnte.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Der Halbstundentakt wird auch 2027-2030 leicht ausgedehnt. Die Einschätzung, dass dieser Ausbau bei der Kundschaft Verwirrung stiften sollte, wird im Zeitalter von digitalen Fahrplanauskünften per Smartphone nicht geteilt.</p>
150066	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Anträge der RVK Oberaargau im Rahmen der Fachkonsultation sind zu unterstützen.</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Die IGÖV Oberaargau unterstützt die eingereichten Anträge der RVK Oberaargau.</p>			
6.2.2 Buslinien			
150064	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGÖV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung Es sollen zwei weitere Anträge der RVK Oberaargau im Bereich der Buslinien unterstützt werden.</p> <p>Begründung Sehr viele der gut begründeten Anträge der RVK Oberaargau im Bereich der Buslinien werden abgelehnt. Mindestens die beiden Anträge Nr. 71 auf der Linie 40.052 zur Taktverdichtung an Werktagen und Nr. 261 der Linie 30.483 zum Ausbau des Abendangebots sollen in den Antrag den Grossen Rat aufgenommen werden.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme. Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt. Das Abendangebot auf der Linie 40.483 wird zudem vorbehältlich positiver Entwicklung der Kennzahlen ausgeweitet.</p>
150065	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGÖV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung Die Anträge der RVK Oberaargau im Rahmen der Fachkonsultation sind zu unterstützen.</p> <p>Begründung Die IGÖV Oberaargau unterstützt die eingereichten Anträge der RVK Oberaargau.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme. Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt.</p>
6.3.1 Bahnlinien			
143168	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Wir bitten um erneute Prüfung, ob der von der Region Emmental beantragte Taktlückenschluss der S45 Ramsei - Sumiswald-Grünen (zwei fehlende Zugpaare in den Randstunden) nicht doch umgesetzt werden könnte.</p> <p>Begründung Trotz (wie an vielen Orten) eher tiefer Nachfrage in den Randstunden ist die Massnahme aus Gründen der Angebotssystematisierung sinnvoll. Reisende könnten "Taktfallen" vermeiden. Auch die zusätzlichen Kosten sind infolge Stilllegers der BLS-Ressourcen überschaubar. Taktlückenschliessungen bei</p>	<p>Bemerkung Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>den Buslinien 483 und 481 (Liste Anträge Regionen Position 261 und 108) sind gemäss Liste im Offertverfahren denkbar, setzen aber den genannten Taktlückenschluss der S-Bahn voraus (da sonst nur das lokale Potential von Sumiswald erschlossen würde).</p>	
143170	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Wir bitten um erneute Prüfung, ob der von der Region Emmental beantragte Taktlückenschluss am Sonntagmorgen auf der Strecke Hasle-Rüegsau - Kornolfingen (Führung der S42 in Ergänzung zur S41) nicht doch umgesetzt werden könnte.</p> <p>Begründung</p> <p>Trotz besserer Situation des RPV handelt es sich um eine der wenigen (oder die einzige?) noch nicht zurück genommene Sparmassnahme von 2013. Trotz (wie an vielen Orten) eher tiefer Nachfrage am Sonntagmorgen ist die Massnahme aus Gründen der Angebotssystematisierung sinnvoll (Halbstundentakt statt Stundentakt inkl. der Möglichkeit, auch zur gefragtesten Ausflugszeit aus dem Raum Biglen/Grosshöchstetten in Thun den Anschluss zum RE1 nach Kandersteg - Brig und Zweisimmen zu erreichen).</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Aufgrund der aktuell vorhandenen Nachfrage lassen sich Angebotsausbauten nicht rechtfertigen</p>
145778	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Aussage, dass bei der Bahn kein Angebotsausbau geplant ist, ist nicht korrekt.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Aussage im Kapitel 6.3.1, dass im Emmental bei der Bahn kein Angebotsausbau geplant sei, ist eigentlich falsch. Die Region hat Prüfaufträge zum Ausbau gestellt, diese wurden vom Kanton nicht übernommen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Aussage in 6.3.1 bezieht sich auf die Anträge, welche vom AÖV unterstützt werden. Anträge, welche abgelehnt werden, werden nicht berücksichtigt.</p>

6.3.2 Buslinien

145369	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Wie von der Region beantragt, sollten die Wanderbuslinien (Chuderhüsli, Mettlenalp, Lüderenalp, Schallenberg) ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wurde geprüft. Für die Aufnahme der Freizeitlinien in das Grundangebot fehlen aktuell die gesetzlichen Grundlagen.</p>
--------	---	--	--

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Bahn 3001 Bern	<p>Begründung</p> <p>Eine Aufnahme ins Grundangebot entspricht sowohl den im Vorfeld der AK-Erarbeitung geweckten Erwartungen als auch der mehrfach festgestellten Zunahme des Freizeitverkehrs. Es wäre inkonsistent, der Marktentwicklung in diesem Punkt nicht Rechnung zu tragen. Freizeitlinien verbinden Stadt und Land: Sie verkehren im ländlichen Raum, werden aber auch von der städtischen öV-Klientel (häufig ohne Privatautobesitz) benutzt.</p>	
149875	PostAuto AG 3030 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Mitbestellung und -finanzierung von Linien des Freizeitverkehrs</p> <p>Begründung</p> <p>Der Freizeitverkehr wächst weiterhin stark. Das Emmental ist sehr attraktiv für Ausflüge und Aktivitäten. Mit einer attraktiven Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, kann der Modalsplit im Freizeitverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs beeinflusst werden. Aktuell werden einige solcher Ziele im Emmental mit öffentlichen Buslinien bedient, welche durch die Gemeinden finanziert werden. Der Kanton Bern sollte diese Linien mitbestellen und mitfinanzieren und so dazu beitragen, dass diese Linien weiterbetrieben werden können. Das Beispiel der seit 2023 betriebenen Buslinien über den Schallenberg zeigt, dass eine solche Linie einem Bedürfnis in der Freizeitmobilität entspricht. Die Nachfrage und somit auch die Nutzerfinanzierung ist sehr hoch. Diese Linie erschliesst während des Sommerhalbjahres jeweils samstags und sonntags das Emmental mit der Region Thun.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wurde geprüft. Für die Aufnahme der Freizeitlinien in das Grundangebot fehlen aktuell die gesetzlichen Grundlagen.</p>

6.4.1 Bahnlinien

143163	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Neuformulierung eines Satzes: Diese Einschränkungen, welche auf ein striktes Minimum begrenzt werden, sind im Angebotsbeschluss nicht abgebildet und entfallen beim Wegfall der auslösenden baubedingten Kapazitätsreduktionen.</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Wird korrigiert. Besten Dank für den Hinweis.</p>
--------	--	--	--

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Sprachliche Korrektur.			
150262	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung S7: 15'-Takt Bern – Bolligen sonntagnamorgens ab 07.30 Uhr</p> <p>Begründung Die S7 ist eine der am häufigsten genutzten ÖV-Linien im Kanton Bern. Die Nachfrage nach einem 15'-Takt am Sonntagnmorgen hat die RKBM im Rahmen des Prüfauftrags nachgewiesen, und die Massnahme hat daher ein gutes Kosten-/Nutzenverhältnis. Die RKBM sieht angesichts der zunehmenden Bedeutung des Verkehrs gerade auch am Wochenende und im Freizeitverkehr weiterhin Handlungsbedarf und hält am Antrag für vier zusätzliche Kurspaare fest.</p>	<p>Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.</p>
6.4.2 Buslinien			
149815	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	<p>Antrag / Bemerkung Linie 167: Die heutigen Leerfahrten zwischen <u>Münsingen</u> <u>Wichtrach</u> und Oberdiessbach...</p> <p>Begründung Leerfahrten fahren ab/nach Garage Wichtrach</p>	<p>Bemerkung Wird korrigiert. Besten Dank für den Hinweis.</p>
149876	PostAuto AG 3030 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Ortsbus Worb</p> <p>Begründung Die Gemeinde Worb hat sich gegen die Einführung des Ortsbusses entschieden. Es sollte hier darauf hingewiesen werden, dass ein Angebotskonzept erarbeitet und der Gemeinde vorgelegt wurde.</p>	<p>Bemerkung Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis</p>
150265	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Raum Saane</p> <p>Begründung Die RKBM begrüßt die vorgesehene Umsetzung des Angebotskonzepts.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150266	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Bucheggberg Begründung Die RKBM begrüßt die vom AÖV erarbeitete Lösung zur Buslinie 30.871.	Bemerkung Kenntnisnahme
150267	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Worb Begründung Die Gemeinde Worb hat sich gegen das Ortsbuskonzept zu Gunsten des On-Demand-Angebots ausgesprochen. Die RKBM beantragt daher, auf den Ortsbus Worb (Versuchsbetrieb) zu verzichten.	Bemerkung Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis
150268	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Linie 30.792 Begründung Die Schliessung der Taktlücke stellt einen kleinen Mehraufwand mit einem klaren Mehrwert dar bei einer Buslinie, welche die Zielwerte überschreitet. Die RKBM ersucht den Kanton um Wiedererwägung.	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber nicht priorität
152488	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Linie 30.038 Begründung Auf die Verlängerung zum Shoppyland ist für die Periode 2027–2030 zu verzichten. Die entsprechende Infrastruktur ist im Agglomerationsprogramm im Zeithorizont B vorgesehen.	Bemerkung Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis. Der Antrag ist im RAK 2031-2034 erneut zu stellen.
152489	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Linie 30.038 Begründung Die Verlängerung nach Urtenen in der HVZ soll hingegen regulär eingeführt werden – und nicht als Versuchsbetrieb. Die Einführung des vom Kanton vorgesehenen Versuchsbetriebs ist aus Sicht RKBM weder zielführend noch nachvollziehbar.	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt Der Versuchsbetrieb soll zeigen, ob die Nachfrage die Verlängerung der Linie rechtfertigt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
152490	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Raum Gantrisch Begründung Die RKBM ist überzeugt, dass ein Abend-On-Demand-Angebot für diesen Raum eine sinnvolle und zielführende Ergänzung darstellt und hält entsprechend am Antrag fest.	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt Wir teilen die Einschätzung grundsätzlich, aber die beantragte Lösung mit Postauto als Betreiber ist zu teuer im Verhältnis zur erwartbaren Nachfrage.
152491	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Raum Gantrisch Begründung Ebenso ist die Verdichtung des Angebots auf den Linien 320 und 321 aus Sicht Region von hoher Priorität. Einerseits handelt es sich um eine wichtige qualitative Verbesserung für die Bewohnerinnen und Bewohner des Gebiets, anderseits ist der Gantrisch gerade am Wochenende ein gesamtregional beliebtes Ziel im Freizeitverkehr. Ein entsprechender Ausbau ist notwendig, um beim Freizeitverkehr eine Erhöhung des Modalsplits, insbesondere vom MIV hin zum ÖV, zu erreichen.	Bemerkung Kenntnisnahme Der grösste Teil der Fahrgäste dieser Linie fährt von Riggisberg nach Thurnen resp. umgekehrt, die Zwischenhaltestellen sind deutlich schwächer frequentiert. Gemeinsam mit der Linie 321 besteht zwischen Riggisberg und dem Gürbetal bereits ein Stundentakt am Wochenende, was wir als adäquat erachten. Es entspricht auch der im RAK entwickelten Leitplanke des Wochenendangebots für die AS 1 und 2.

6.4.3 Feinverteiler Agglomeration Bern

149814	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	Antrag / Bemerkung Abschnitt zur Linie 31 anpassen Begründung Nicht kongruent mit der Rückmeldung zum entsprechenden Antrag der RKBM (Viertelstundentakt ab Mittag vs. 08:30-09:30 und 18:30-19:30	Bemerkung Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis. Die Zeitfenster der Verdichtung sind noch offen. Sie werden in Rücksprache mit der Kantonspolizei noch festgelegt.
150269	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Linie 30.029 Begründung Aufgrund der Anpassungen am Angebotskonzept der Buslinien 22 und 29 werden sich auch die Anschlüsse in Niederwangen ändern. Damit die Anschlüsse auf die S1 weiterhin sichergestellt sind und auch der Siedlungsentwicklung in	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kanton finanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Niederwangen Rechnung getragen wird, erachtet die RKBM die Ausdehnung des 15'-Takts am Samstagvormittag für sehr wichtig und hält am Antrag fest.	
150270	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Linie 30.031</p> <p>Begründung</p> <p>Die RKBM ersucht den Kanton, gemeinsam mit der Kantonspolizei die benötigten Zeitfenster für die Schichtwechsel zu überprüfen, um sicherzustellen, dass das ÖV-Angebot adäquat ist.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis</p>
150271	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Linie 30.033</p> <p>Begründung</p> <p>Die Einführung des Sonntagsangebots ist kritisch für die Grundverschließung grösserer Siedlungsgebiete auch am Wochenende. Wenn die von der Region und dem Kanton anvisierte Änderung im Modalsplit gelingen soll, müssen solche Gebiete auch Abends und am Wochenende bedient werden. Nur so wird es den Bewohnerinnen und Bewohnern ermöglicht, auf das Privatauto zu verzichten.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Aufgrund der aktuell vorhandenen Nachfrage lassen sich Angebotsausbauten nicht rechtfertigen</p>
6.5.1 Bahnenlinien			
145539	IGÖV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die IGÖV Bern unterstützt eine Weiterentwicklung der Verbindungen mit Regiozügen Spiez-Frutigen R12 in Ergänzung zum RE 1. Eine Weiterführung von R12 bis Kandersteg-Goppenstein in Spitzenzeiten (Touristischer Verkehr) als Ergänzung zur RE1 und der Halt von IC-Zügen in Frutigen nach Abschluss des Doppelspurausbau LBT muss bei der Planung berücksichtigt werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Region Frutigland (Kander-und Engstligenal) und Goppenstein-Lötschen-tal, sowie Lötschberg Südrampe sind vielbesuchte Freizeitregionen. Frutigen</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Aufgrund der aktuell vorhandenen Nachfrage lassen sich Angebotsausbauten nach Kandersteg-Goppenstein nicht rechtfertigen. Langfristig ist ein Halbstundentakt des RE1 ab Bern bis Frutigen und saisonal oder an Wochenenden bis Kandersteg geplant.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>entwickelt sich vermehrt auch als Wirtschaftsstandort und erzeugt wachsenden Pendelverkehr. Mit einer guten Anschluss situation via LBT wird eine attraktive Arbeits- und Wohnsituation geschaffen.</p>			
150735	RVK Oberland-West 3600 Thun	<p>Antrag / Bemerkung Rasche Umsetzung des Ausbaus.</p> <p>Begründung Abhängigkeit zu weiteren Planungen im Kandertal.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme. Das AÖV setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten entsprechend ein.</p>
<h4>6.5.2 Buslinien</h4>			
145540	IGÖV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung Die IGÖV Bern unterstützt die Weiterentwicklung des Busverkehrs im Kander- und Engstligental, analog und zur Ergänzung der Weiterentwicklung des Bahnangebotes. Die geplanten Verbesserungen im unteren Simmental (Raum Erlenbach, Oey-Diemtigen) werden begrüßt. Die Erreichbarkeit der Stockhornbahn wird verbessert.</p> <p>Begründung Eine Koordination und Verbesserung von Pendler, Schülertransporten und touristischen Angeboten im ländlichen Raum führt zu verbesserter Wirtschaftlichkeit.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme</p>
<h4>6.5.3 Feinverteiler Agglomeration Thun</h4>			
145543	IGÖV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung Die IGÖV Bern unterstützt die in der Agglomeration Thun vorgesehenen Massnahmen. Wir unterstützen den Versuchsbetrieb der neuen Tangentiallinie Steffisburg Kirche- Zentrum Oberland. Eine Beurteilung der Auslastung erscheint uns aber nach drei Jahren etwas verfrüht. Antrag Verlängerung der Beurteilung vorsehen.</p>	<p>Bemerkung Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt. Sollten die Nachfragezahlen der Tangentiallinie in den ersten Jahren nicht befriedigend sein, kann eine Verlängerung des Versuchsbetriebs um ein Jahr geprüft werden.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Wir unterstützen die vorgesehene neue Lösung der Buslinien im Bereich Bahnhof Thun und erachten sie als zukunftsfähig. Wir beantragen eine räumliche und optische qualitative Verbesserung der Unterführungssituation am Bahnhof Thun (analog Beispiele Bahnhof Freiburg oder Neuenburg!).</p> <p>Begründung</p> <p>Die Linie 1 bedient sowohl in Thun wie in Steffisburg städtische Wachstumszonen und erschliesst die am besten erreichbare Erholungszone am See im Grossraum Thun.</p> <p>Grössere Bauprojekte der Stadt Thun im Militärgebiet, Raum Steffisburg Bahnhof, geplantes Zentrum Schweizer Fussballverband und Grossüberbauung Siegenthalergut werden erst nach der Versuchsphase später realisiert werden und ihre verkehrsmässige Wirkung zeigen. Eine allfällige spätere Weiterführung Richtung Gwatt (neue Haltestelle Thun Süd mit ÖV-Knoten) ist in einer weiteren Planung vorzusehen.</p> <p>Die Bahnhofsunterführung Thun ist wenig attraktiv und ist bei einer neuen Führung der Buslinien zwingend modern zu gestalten, inklusive Rolltreppen.</p>	

6.6.1 Bahnenlinien

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung	Bemerkung
144541	BOB / BLM / WAB Fachbereich Betrieb Eisenbahn 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Abschnitt zu BOB und WAB ist neu zu formulieren.</p> <p>Begründung</p> <p>Die aktuelle Formulierung suggeriert, dass die BOB dank Streckenausbauten ihr Angebot ausbauen kann, was so nicht korrekt ist. Das AK 2035 sieht für die Berner Oberland-Bahn zu den saisonalen Hauptverkehrszeiten zwischen Interlaken Ost und Grindelwald den Viertelstundentakt in Lastrichtung vor. Um dieses Angebot stabil betreiben zu können, müssen Kreuzungsstellen zwecks Substanzerhalt erneuert und für das "fliegende" Kreuzen ertüchtigt werden.</p> <p>Weitere Verdichtungen sind auch zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen sowie auf der WAB-Strecke Lauterbrunnen - Wengen ohne zusätzliche Infrastrukturmassnahmen möglich.</p>	<p>Die Formulierung wird präzisiert</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
6.7 Entwicklung des Nachtangebots			
150439	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Geplante Änderung beim M19 (Einkürzung bis Thurnen) ebenfalls erwähnen</p> <p>Begründung</p> <p>Gewichtige Änderung für die betroffenen Gemeinden</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis. Die Einkürzung der Linie M19 wird in Kap. 6.8 aufgenommen.</p>
144770	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Wir bitten um Prüfung, ob eine etappierte Inbetriebnahme der Nacht-S-Bahnen innerhalb der AK-Periode denkbar ist.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Gründe sind aus unserer Sicht vielfältig:</p> <ul style="list-style-type: none"> Der Grossraum Bern ist der einzige in der Schweiz ohne Nacht-S-Bahnen, obwohl die Nachfrage auf gewissen Strecken gross genug dafür wäre resp. mit der Einführung von Nachzügen weiter wachsen kann. Nachzüge senken die Reisezeit und steigern damit die Attraktivität - zumal die Netzstruktur stärker derjenigen des Tagbetriebs ähneln und somit noch einfacher für den Fahrgast wird. Ohne konkreten Plan-Zeitpunkt für eine Einführung besteht kein Grund, Nacht-S-Bahnen in der Bauphasenplanung zu berücksichtigen. Die Einführung droht bis weit in die 2030er Jahre hinausgeschoben zu werden. Die vorgesehenen Korridore bilden mit ihren Anschlusslinien überschaubare «Sektoren» mit tendenziell wenig Berührungs punkten zu anderen Korridoren. Eine Wechselwirkung zwischen diesen «Sektoren» ist eher gering. Es erscheint uns darum nicht sinnvoll, wegen des stark baubelasteten Aaretals auf eine Umstellung der anderen Korridore zu verzichten. Für den Nacht-Fernverkehr bestehen ziemlich konkrete Fahrlagen für die kommenden Jahre, welche auf baubedingte Einschränkungen Rücksicht nehmen. Wird das Nacht-Fernverkehrsnetz aufgebaut, die Nacht-S-Bahn hält aber auf den Korridoren Biel und Aaretal nicht Schritt, besteht ein gewisses Risiko, dass diese Korridore im Fernverkehr mit nur wenig RPV-Halten betrieben werden. Die Nachfrage auf den Nachtbussen würde deutlich zurückgehen, die Kosten aber blieben. 	<p>Bemerkung</p> <p>Aufgrund der aktuell finanziellen Unsicherheiten bzw. finanzielle Lage lassen sich Angebotsausbauten wie die S-Bahn Bern nicht rechtfertigen.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150060	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Moonliner M12 soll nach dem Halt am Bahnhof Langenthal weiter bis zur Haltestelle Langenthal, Tell/Kantonalbank verkehren.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Erschliessung am Wochenende von Bern in den Oberaargau ist für die jüngere Generation ein attraktives Angebot.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird bereits im Dezember 2025 umgesetzt.</p>
149762	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Vorläufiger Verzicht auf Einführung von Nacht-S-Bahn-Linien</p> <p>Begründung</p> <p>Wir unterstützen die Haltung des AÖV und können die fachliche Begründung zum Verzicht auf eine rasche Umsetzung nachvollziehen.</p> <p>Aufgrund der Sparmassnahmen im Kanton Solothurn könnten wir uns an einer Umstellung der Moonliner-Linie M11 auf Bahnbetrieb gegenwärtig nicht beteiligen. Die im Bericht erwähnte Neukonzeption am Jurasüdfuss werden wir in diesem Jahr starten, der Projektplan wurde mit dem AÖV des Kantons Bern abgestimmt.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme</p>

6.8 Bedarfsangebote im Kanton Bern

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung	Bemerkung
149904	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Kanton soll sich an den Initialisierungskosten zur Einführung eines MyBuxi-Systems (o.ä.) mit 50 Prozent beteiligen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die MyBuxi-Systeme kosten in der Regel pro Einwohner einen gewissen Betrag. Die Initialisierungskosten zum Starten sind sehr hoch und können ein Hindernis darstellen. Mit der Übernahme von 50 Prozent dieses Aufwandes zur Einführung kann ein wichtiger Beitrag aus dem Weg geräumt werden.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Der Kanton beteiligt sich an der Finanzierung von Studien der RK/RVK und unterstützt Bürgerbusse mit einem Betriebsbeitrag.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150063	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Ein On-Demand-Angebot soll auch für die Gemeinden Wynau und Roggwil ermöglicht werden.</p> <p>Begründung</p> <p>Die beiden Gemeinden bemühen sich seit Jahren den öffentlichen Verkehr in ihren Gemeinden zu verbessern. Ein On-Demand-Angebot der beiden Gemeinden soll vom Kanton ebenfalls unterstützt werden.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt. Das Anliegen ist aktuell zu wenig ausgereift und es sollen erste Erfahrungen mit On-demand Angeboten in den Regionen Huttwil-Sumiswald und Herzogenbuchsee gesammelt werden.</p>
149879	PostAuto AG 3030 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Ambitionen waren grösser</p> <p>Begründung</p> <p>Der Kanton Bern wollte den Nutzen von On-Demand - Angeboten im ganzen Kanton anhand von mehreren und unterschiedlichen Angeboten am Markt testen. Die im Angebotskonzept aufgeführten On-Demand - Angebote unterscheiden sich lediglich geographisch. Das Angebot ist wenig in die ÖV-Welt eingebettet (insbesondere das Ticketing). Damit können nur bedingt aussagekräftige Erfahrungen gesammelt werden, weil keine unterschiedliche Angebotsformen ausprobiert werden. Die Erschliessung der ersten und letzten Meile ist verhältnismässig teuer, ermöglicht aber den EinwohnerInnen im ländlichen Raum eine Form der Mobilität, welche zeitlich und örtlich unabhängig gestaltet werden kann, ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
150272	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Aufnahme «Oberer Gantrisch»</p> <p>Begründung</p> <p>Die RKBM beantragt neben der Aufnahme der mybuxi-Angebote auch die Aufnahme des Angebots «Oberer Gantrisch». Das Angebot hält die finanziellen Vorgaben, welche der Kanton den Regionen bezüglich Kostendeckungsgrad gemacht hat, ein. Die erste und letzte Meile ist im ÖV immer teurer als andere ÖV-Angebote, insbesondere auch im ländlichen Raum mit einer disperseren Bevölkerungsstruktur.</p> <p>Das von Kanton und Regionen gemeinsam definierte Ziel im Rahmen der On-</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt.</p> <p>Die beantragte Lösung mit Postauto als Betreiber ist zu teuer im Verhältnis zur erwartbaren Nachfrage.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Demand-Studien war neben der schnellen Implementierung von Angeboten auch das Sammeln von Erfahrung für zukünftige Angebotskonzepte. Dafür sind unterschiedliche Angebotsmodelle wie beispielsweise das Angebot «Oberer Gantrisch» zwingend notwendig. Mit dem Abendangebot wird das bestehende klassische ÖV-Angebot sinnvoll ergänzt und die Fahrzeuge auch zusätzlich ausgelastet. Der Betrieb durch ein konzessioniertes Transportunternehmen bringt neben höheren Kosten dabei auch verschiedene Vorteile mit sich, sei dies die Integration in den Libero-Tarifverbund, Fahrzeuge, welche auch für Rollstuhlfahrende zugänglich sind oder die Mitnahme von Kinderwagen ermöglichen, sowie den Einsatz von professionellen Fahrerinnen und Fahrern.</p> <p>Die RKBM unterstützt in diesem Sinne auch die Einführung des von der RVK 5 geplanten On-Demand-Angebots im Simmental sehr.</p>	
149285	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>On-Demand-Angebote als “offizielle” Angebotsform etablieren und Rahmenbedingungen klar und einfach regeln.</p> <p>Begründung</p> <p>Gerade in ländlichen-touristischen Regionen sind trotz eines unbestrittenen Bedarfs viele ÖV-Angebote, die nach Fahrplan verkehren, ganzjährig nicht genügend ausgelastet (und somit auch nicht kostendeckend). Andere Mobilitätsangebote sind häufig nicht rentabel ...</p> <p>Gemäss Ziffer 4.1 (Gesamtmobilitätsstrategie, Seite 43) soll das ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausgebaut und gezielt mit On-Demand-Angeboten ergänzt werden.</p> <p>Gemäss Ziffer 4.2 (Seite 44) sollen in schwach besiedelten Gebieten auch unkonventionelle Betriebsarten (Bedarfslinien, Bürgerbusse...) eine Mindestverschließung sicherstellen.</p> <p>In einem Grundsatzpapier vom Dezember 2024 setzt sich das AÖV mit den Anforderungen an On-Demand-Angebote auseinander. Wir begrüssen dies sehr.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Aktuell werden Erfahrungen gesammelt. An der aktuellen Handhabung wird festgehalten.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Denn, On-Demand-Angebote können u.E. eine sinnvolle Alternative zu herkömmlichen ÖV-Angeboten darstellen. Aufgrund neuer technologischer Möglichkeiten (z.B. die den meisten inzwischen geläufige, vorgängige Online-Rervation) einerseits sowie verändertem Mobilitätsverhalten von Einheimischen und Gästen (z.B. spontane Reiseplanung aufgrund tagesaktueller Wetter-Apps) andererseits, hat diese Angebotsform das Potenzial den Betrieb effizient und wirtschaftlich gestalten zu können. Sofern, und dies müsste inskünftig gewährleistet sein, diese Angebote kantonale - finanzielle! - Unterstützung erhalten. Durch den Wegfall ordentlicher Linien, müsste dies u.E. möglich sein.</p> <p>Es wäre hilfreich, wenn einerseits aufgrund der vorhandenen Grundlagen und Rahmenbedingungen nach Handlungsspielräumen gesucht bzw. vorhandenen Möglichkeiten ausgeschöpft werden könnten (z.B. eine extensive Auslegung der Begriffe 'Freizeitanlagen' nach Art. 3 Abs. 4 AGV resp. 'Zweckmässigkeit' nach Art. 12 AGV) und andererseits auf Regelungen hingearbeitet werden könnte, die zukünftig weniger die Unterscheidung zwischen öffentlichem, touristischem und Freizeitverkehr im Fokus haben (in Art. 2 der AGV findet z.B. nur der touristische - und nicht der Freizeitverkehr - Erwähnung), sondern vermehrt der Beförderungs-Nachfrage ein Beförderungs-Angebot gegenüberstellen.</p> <p>Zur Abdeckung einer Grundversorgung bzw. zur Sicherstellung einer Er-schliessung müsste u.E. das Potenzial sowohl aus dem touristischen wie auch dem Freizeitverkehr angerechnet werden können.</p>	

6.9 Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung	Bemerkung
		Begründung	
149880	PostAuto AG 3030 Bern	<p>Umstellung auf Elektrobusse</p> <p>PostAuto begrüßt die Ambition des Kantons Bern, bis 2030 alle Busse auf Elektroantrieb umzustellen. PostAuto verfolgt den Plan, seine gesamte Flotte mit rund 2'300 Fahrzeugen per Ende 2035 umzustellen.</p>	Kenntnisnahme.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150273	RK Bern-Mittelland Fachbereich Verkehr 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Kantonale Strategie Elektrobusse</p> <p>Begründung</p> <p>Die RKBM begrüßt die Umstellung auf erneuerbare Energien und stimmt dem Kanton zu, dass die Voraussetzungen je nach Ausgangslage sehr unterschiedlich sind. Allerdings verbleiben viele Aspekte zum Einsatz von elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr unbeantwortet.</p> <p>Einerseits sind hier die finanziellen Aspekte zu nennen: Wie wird mit den (höheren) Kosten umgegangen sowohl beim Betrieb als auch bei den Investitionen? Was passiert bei einer Reduktion des Kostendeckungsgrads aufgrund der teureren Elektrobusse? Und wie wird angesichts der knappen Finanzen die Umstellung auf Elektrobusse gesamtkantonal priorisiert?</p> <p>Anderseits fehlt auch in technischer Hinsicht eine kantonale Gesamtbetrachtung: Wichtig wäre eine Interkompatibilität zwischen den Unternehmen, damit beispielsweise Buslinien zu einem späteren Zeitpunkt auch durch andere Unternehmen betrieben werden können oder im Fall von Bahnersatzlösungen die Lademöglichkeiten sichergestellt werden.</p> <p>Die RKBM sieht hier nach wie vor dringenden Handlungsbedarf seitens Kanton Bern.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Mit dem Wegfall der Mineralölsteuerrückvergütung werden auch konventionelle Fahrzeuge teurer im Betrieb. Daher gehen wir davon aus, dass das Delta nicht sehr gross sein wird. Eine kantonale Priorisierung ist nicht realistisch. Mit den TU's wird individuell anhand der aktuellen Gegebenheiten betreffend Depots und Fahrzeugbeschaffungen das Vorgehen festgelegt. Betreffend Interkompatibilität ist es dem AÖV nicht möglich Vorgaben zu machen, einerseits wegen dem raschen technischen Fortschritt, anderseits auch wegen der sehr unterschiedlichen Ausgangslagen der verschiedenen Betriebsstandorte.</p>
149821	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass viele Aspekte zum Einsatz von elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr aktuell unbeantwortet sind.</p> <p>Begründung</p> <p>Einerseits sind hier die finanziellen Aspekte zu nennen: Wie wird mit den (höheren) Kosten umgegangen sowohl beim Betrieb als auch bei den Investitionen? Was passiert bei einer Reduktion des Kostendeckungsgrads aufgrund der teureren Elektrobusse? Und wie wird angesichts der knappen Finanzen die Umstellung auf Elektrobusse gesamtkantonal priorisiert?</p> <p>Anderseits fehlt auch in technischer Hinsicht eine kantonale Gesamtbetrachtung: Wichtig wäre eine Interkompatibilität zwischen den Unternehmen, damit</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Mit dem Wegfall der Mineralölsteuerrückvergütung werden auch konventionelle Fahrzeuge teurer im Betrieb. Daher gehen wir davon aus, dass das Delta nicht sehr gross sein wird. Eine kantonale Priorisierung ist nicht realistisch. Mit den TU's wird individuell anhand der aktuellen Gegebenheiten betreffend Depots und Fahrzeugbeschaffungen das Vorgehen festgelegt. Betreffend Interkompatibilität ist es dem AÖV nicht möglich Vorgaben zu machen, einerseits wegen dem raschen technischen Fortschritt, anderseits auch wegen der sehr unterschiedlichen Ausgangslagen der verschiedenen Betriebsstandorte.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>beispielsweise Buslinien zu einem späteren Zeitpunkt auch durch andere Unternehmen betrieben werden können oder im Fall von Bahnersatzlösungen die Lademöglichkeiten sichergestellt werden.</p>			
149473	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung Kompatibilität der verschiedenen E-Antriebssysteme sicherstellen</p> <p>Begründung Die Umstellung auf alternative Antriebe ist sinnvoll. In Anbetracht der verschiedenen Systeme, die im Bereich der E-Mobilität angeboten werden, sollte eine einheitlich ausgestattete kantonale Mobilitätsflotte oder zumindest kompatible Ladeinfrastrukturen angestrebt (und nicht den einzelnen TU überlassen) werden.</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme.</p> <p>Eine kantonale Priorisierung ist nicht realistisch. Mit den TU's wird individuell anhand der aktuellen Gegebenheiten betreffend Depots und Fahrzeugbeschaffungen das Vorgehen festgelegt. Betreffend Interkompatibilität ist es dem AÖV nicht möglich Vorgaben zu machen, einerseits wegen dem raschen technischen Fortschritt, anderseits auch wegen der sehr unterschiedlichen Ausgangslagen der verschiedenen Betriebsstandorte.</p>

6.10 Tarife und Distributionssysteme

149899	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Wir beantragen, dass die geplante Umsetzung im Markt von myRIDE in 2027 erwähnt wird.</p> <p>Begründung Die Einführung von MyRIDE im Markt wird mit neuen Regeln für die Preisbildung und Einnahmenverteilung verbunden sein. Wir sind der Ansicht, dass diese Herausforderung hinsichtlich RPV-Offerte prominenter erwähnt werden kann.</p>	<p>Bemerkung Die Einschätzung wird geteilt. Die Einführung von myRIDE ist nicht beschlossen aber es trifft zu, dass der Einfluss auf die Offerten wesentlich sein wird, vor allem bezogen auf die Planbarkeit sowie auf die Verteilung der Einnahmen.</p>
149900	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Bemerkung: Die Ausführungen zur Grundversorgung/Automaten decken unsere Position gut ab. Wir bekennen uns bis Mitte der 2030-Jahren zu einem</p>	<p>Bemerkung Kenntnisnahme</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Vertrieb via Automat. Dieser soll aber wenn möglich bargeld- und papierlos erfolgen. Das Angebotskonzept erörtert im Sinne der Branche unter welchen Rahmenbedingungen der Verzicht auf Bargeld und Papierbillette möglich ist.</p> <p>Begründung</p> <p>-</p>	
150190	Behindertenkonferenz Kanton Bern Geschäftsleitung 3095 Spiegel b. Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Kommentar zu den Ausführungen zu Verkaufssystemen.</p> <p>Begründung</p> <p>Die BKKB unterstützt die Ausführungen in diesem Abschnitt grundsätzlich. Es ist auch aus Sicht der Menschen mit Behinderungen wichtig, dass an verschiedene Zielgruppen gedacht wird. Etwa Personen mit und ohne Smartphone oder auch mit und ohne Kredit- resp. Debitkarte.</p> <p>Wie in Kapitel 4.1 beschrieben, begrüßt die BKKB, dass technische Möglichkeiten genutzt werden sollen, um den ÖV zu verbessern. Dennoch ist es hier zentral, die Thematiken umfassend zu betrachten, sonst drohen Personengruppen vom ÖV ausgeschlossen zu werden. So ist es problematisch, wenn der Zugang zum ÖV mangels Barrierefreiheit und/oder mangels digitaler Kompetenzen etwa für alte Menschen und Menschen mit Behinderungen erschwert oder verunmöglich wird. Zumal diese Personen oft keine Alternativen zum ÖV haben. So ist es nach Abschaffung der VöV-Karte für blinde Personen etwa wichtig, dass nun Tickets via SBB-Hotline bezogen werden können.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
149822	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Schaffung kantonaler Vorgaben und Anreize um zukünftig einen einfachen Zugang in- und ausländischer Gäste zum ÖV zu garantieren</p> <p>Begründung</p> <p>Die Beförderung in- und ausländischer Gäste mit öffentlichen Transportmitteln nimmt seit Jahren zu und hat noch immer grosses Potenzial. Die mit der Beförderung einer grossen Anzahl von Personen (und Gepäck) einhergehenden Verzögerungen gefährden die Fahrplanstabilität. Neben dem Bestreben nach</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Pflicht zur Inkludierung des ÖV in Gästekarten wäre sicherlich begrüßenswert, bedingt aber gesetzliche Anpassungen welche nicht über den AGB initiiert werden können.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>einer klimagerechten Mobilität, muss es u.a. das Ziel sein, den Zugang zum ÖV möglichst simpel zu halten um effiziente Abläufe gewährleisten zu können. Kantonale Vorgaben, wie z.B. eine Pflicht zur Inkludierung des ÖV in Gästekarten oder die Einführung attraktiver Gästekarten mit regionaler oder kantonaler Reichweite können dabei unterstützend wirken.</p>			
6.11 Verkehrsdrehscheiben			
150618	Behindertenkonferenz Kanton Bern Geschäftsleitung 3095 Spiegel b. Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen sicherstellen.</p> <p>Begründung</p> <p>Es ist darauf zu achten, dass Bus- und Bahnangebote gut aufeinander abgestimmt sind, damit Menschen mit Behinderungen genügend Zeit zum Umsteigen haben. Darüber hinaus ist es unerlässlich, ausreichend Behindertenparkplätze bereitzustellen, um den barrierefreien Zugang zu erleichtern. Dies ist bei Verkehrsdrehscheiben besonders wichtig, aber gilt im Prinzip überall.</p>	<p>Bemerkung.</p> <p>Die Einschätzung wird geteilt</p>
149825	TBA Bern Dienstleistungszentrum, Planung + Verkehr 3013 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Hinweis: Das TBA begrüßt die Verankerung und Überprüfung der regionalen Verkehrsdrehscheiben in den RGSK und die Ausnutzung von Fördermöglichkeiten über das Agglomerationsprogramm der 5. Generation. Im Rahmen der Entwicklung/Ausbauten der wichtigen ÖV-Knoten ist ein Augenmerk auf eine genügende Anzahl B+R- und P+R-Parkplätze zu legen (vgl. auch Richtlinie zu Artikel 61/62 Strassenge setz, Hinweis auf entsprechende Grundlage würde als sinnvoll erachtet). Die notwendigen grösseren B+R-Anlagen werden im Rahmen der Regionalen Velowegnetzplanungen (RVNP) 26 überprüft und im Sachplan Velowegnetz (SVN) 27 behördlich festgehalten.</p> <p>Begründung</p> <p>Hinweis: Das TBA begrüßt die Verankerung und Überprüfung der regionalen Verkehrsdrehscheiben in den RGSK und die Ausnutzung von Fördermöglichkeiten über das Agglomerationsprogramm der 5. Generation. Im Rahmen der Entwicklung/Ausbauten der wichtigen ÖV-Knoten ist ein Augenmerk auf eine</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Einschätzung wird geteilt</p> <p>Die Textbausteine stammen - mit Ausnahme des letzten Abschnitts, indem konkrete Standorte genannt werden - aus dem von AGR, AÖV und TBA gemeinsam erarbeiteten Merkblatt zu Verkehrsdrehscheiben. Dieses gilt als Grundlage für die Beurteilung von VDS-Vorhaben und Planungen. Die zentralen Elemente aus dem Merkblatt sind zudem im kantonalen Richtplan verankert. Eine Präzisierung im ÖV-Bericht erachten wir nicht als notwendig.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>genügende Anzahl B+R- und P+R-Parkplätze zu legen (vgl. auch Richtlinie zu Artikel 61/62 Strassenge setz, Hinweis auf entsprechende Grundlage würde als sinnvoll erachtet). Die notwendigen grösseren B+R-Anlagen werden im Rahmen der Regionalen Velowegnetzplanungen (RVNP) 26 überprüft und im Sachplan Velowegnetz (SVN) 27 behördlichenverbindlich festgehalten.</p>			
7 Verzeichnisse und Anhang			
150440	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Im Anhang IV folgende Änderungen ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • M18: Zusätzliche Fahrt Brünnen-Bern Bhf um ca. 01:30 mit Anschluss an die Abfahrtspinne um 01:45 • M19: Einkürzung der Linie bis Thurnen <p>Begründung</p> <p>Gemäss Erfolgskontrolle MOONLINER Kapitel 5.6.2 und 5.6.3 (Seiten 29f)</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis. M18 (zusätzliche Fahrt Brünnen - Bern Bhf.) und M19 (Einkürzung bis Thurnen) wird ergänzt.</p>
150443	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Im Anhang IV Bemerkung zur Linie M80 einfügen: Änderung wird bereits auf Fahrplan 2026 umgesetzt</p> <p>Begründung</p> <p>Nach Absprache mit AÖV und RKBM wird die Anpassung der Linienführung bereits auf den Fahrplan 2026 umgesetzt</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Wird korrigiert. Besten Dank für den Hinweis.</p>

4.2 Concept d'offre 2027-2030 pour les transports publics

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
1 Introduction			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150394	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Prise de position</p> <p>Begründung</p> <p>Veuillez retrouver ci-joint la prise de position de la CRT1 concernant cette consultation. n.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Prise de connaissance. Les demandes seront traitées individuellement.</p>
3.4.2 CRT Bienne-Seeland-Jura bernois			
150459	BAV Abteilung Infrastruktur, Sektion Planung 3063 Ittigen	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>“Depuis le changement d'horaire 2024, l'ins bénéficie d'une nouvelle cadence semi-horaire entre Fribourg et Neuchâtel grâce à la systématisation des liaisons sur les lignes S20 et S21.” Remplacer “Depuis le changement d'horaire 2024” par “Depuis le changement d'horaire de décembre 2024” ou “Depuis l'introduction de l'horaire 2025”.</p> <p>Begründung</p> <p>La formulation “Depuis le changement d'horaire 2024” n'est pas claire (fin 2023 ou fin 2024 ?)</p>	<p>Bemerkung</p> <p>La formulation est précisée.</p>
5.2 Trains longue distance			
150457	BAV Abteilung Infrastruktur, Sektion Planung 3063 Ittigen	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>p. 53, paragraphe “Évolution à long terme du trafic longue distance dans l'optique du canton de Berne” : “il existerait au départ de Berne des offres tous les quarts d'heure, dans toutes les directions et pour tous les produits ferroviaires”. Eventuellement à nuancer ?</p> <p>Begründung</p> <p>Le canton de Berne imagine-t-il aussi une offre au quart d'heure sur les produits IR à destination de Bienne et de Neuchâtel ? si ce n'est pas le cas, à nuancer éventuellement.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>La formulation est précisée.</p> <p>Bemerkung</p> <p>Le canton estime que la liaison Berne-Bienne doit être proposée à long terme tous les quarts d'heure. Entre Berne et Neuchâtel ainsi qu'entre Berne et Lucerne, une cadence au quart d'heure devrait effectivement constituer une offre excédentaire.</p>
5.3 S-Bahn Berne et trafic régional			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
149823	Etat de Fribourg Service de la mobilité 1701 Fribourg	Antrag / Bemerkung Le canton de Fribourg vise dès que possible la mise en place d'une deuxième liaison de type RE entre Fribourg et Berne. Begründung Amélioration de la connexion avec la capitale.	Bemerkung Prise de connaissance. La deuxième liaison RE vers Fribourg figure dans le concept d'offre 2035, mais n'est pas réaliste avant la fin des travaux dans le nœud de Berne, qui entraîneront de toute façon des restrictions de trafic. Le deuxième RE ne fait donc pas partie de l'ABG 27-30.
6.1.1 Lignes ferroviaires			
149830	Etat de Fribourg Service de la mobilité 1701 Fribourg	Antrag / Bemerkung Le canton de Fribourg demande que l'arrêt systématique de tous les trains à Muntelier-Löwenberg soit rétabli dès que possible (dégradation avec l'horaire 2025). Begründung Forte demande en direction de Berne.	Bemerkung L'OTP soutient cette demande dans la mesure où elle n'a pas d'influence sur les correspondances à Ins (et la fait valoir auprès des entreprises de transport).
6.1.2 Lignes de bus			
149819	Etat de Fribourg Service de la mobilité 1701 Fribourg	Antrag / Bemerkung Nous vous remercions pour l'intégration des prolongements de la ligne 20.530 jusqu'à Ins et de la ligne 20.520 jusqu'à Gümmenen. Begründung Valable depuis l'horaire 2025.	Bemerkung Prise de connaissance.
149820	Etat de Fribourg Service de la mobilité 1701 Fribourg	Antrag / Bemerkung Suppression de la ligne 30.541. Begründung Nous avons pris bonne note.	Bemerkung Prise de connaissance.
151239	Transports publics bernois	Antrag / Bemerkung La ligne 1 reliera le Centre Boujean et non la gare des Champs-de-Boujean Begründung	Bemerkung La formulation est précisée.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Selon discussion avec la ville de Bienne et la CRT 1	
151240	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>La ligne 7 qui reliera la gare de Bienne aux stades par l'axe sud et la gare des Champs-de-Boujean doit être considérée comme une offre de base circulant en continu la semaine et le week-end minimum à la cadence 30 minutes.</p> <p>Begründung</p> <p>Selon discussion avec la ville de Bienne et la CRT 1</p> <p>La desserte de la gare des Champs-de-Boujean doit être garantie en continu.</p> <p>Une bonne offre de transport en continu doit être proposée aux entreprises/habitants de la zone du Längfeld.</p> <p>Dans le plan de mobilité signé avec l'entreprise Hornbach, une desserte en continu est mentionnée.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>L'évaluation est partagée. Mise en balance des aspects financiers et de la cadence sur le Chemin du Long-Champ</p>
151241	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Le concept de la ligne 10 assure une liaison rapide entre la gare de Bienne et le Centre Boujean à la cadence 30 minutes aux heures de pointe.</p> <p>Begründung</p> <p>Il est important de préciser à cet endroit du rapport le concept de cette ligne.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Le texte est complété.</p>
151242	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>La modification du tracé de la ligne 11 nécessitera probablement des adaptations de l'infrastructure (LSA, zone de rebroussement)</p> <p>Begründung</p> <p>Le tracé de la ligne 11 emprunte des tronçons fortement fréquentés par les voitures.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Prise de connaissance. Merci pour la remarque</p>

6.4.2 Lignes de bus

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
149325	Etat de Fribourg Service de la mobilité 1701 Fribourg	Antrag / Bemerkung La création d'une nouvelle ligne de bus entre Gurmels et Gümmenen est à l'étude et pourrait être mise en place avec l'horaire 2027. Begründung Amélioration de la liaison Gurmels-Berne, création d'une desserte de Wallenbuch actuellement non desservi, couverture des besoins de déplacement des élèves de l'école secondaire de Gurmels.	Bemerkung Prise de connaissance
6.5.2 Lignes de bus			
149831	Etat de Fribourg Service de la mobilité 1701 Fribourg	Antrag / Bemerkung Amélioration des correspondances entre les lignes 20.259 et 20.260 à Jaun. Begründung Nous recevons régulièrement des réclamations pour une meilleure continuité des liaisons TP entre La Gruyère et le Simmental.	Bemerkung L'évaluation est en principe partagée. Les correspondances avec le train à Boltigen sont prioritaires. Malheureusement, il n'est pas systématiquement possible d'assurer les correspondances avec la ligne 20.260 à Jaun.

4.3 Erfolgskontrolle

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
30.521 Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach			
150149	PostAuto AG 3030 Bern	Antrag / Bemerkung EKO Auslastung Begründung Die EKO der Auslastung ist unserer Meinung nach nicht korrekt abgebildet. Bitte überprüfen	Bemerkung Für die EKO wurden die Auslastungswerte nach dem RPV-Massstab verwendet. Dadurch kann die Ampeldarstellung vom OV-Massstab abweichen.
40.051 Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
147684	RVK Oberaargau 4901 Langenthal	Antrag / Bemerkung Die Linie wird in der Erfolgskontrolle zweimal aufgeführt. Begründung -	Bemerkung Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis
440 S6 Luzern - Wolhusen - (Langnau i.E.) - Langenthal			
145009	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Ist die S7 Wolhusen - Langenthal gemeint? Begründung Die Offerte S6 Luzern - Langnau umfasst den Abschnitt ins Zentrum Luzern und hat daher einen höheren KDG als die weitgehend in ländlichen Bereichen verlaufenden S6/S7 Wolhusen - Langenthal.	Bemerkung Das Anliegen wurde geprüft. Die Daten stimmen mit den übermittelten Kennzahlen überein. Linienbezeichnung stimmt.
30.541 Kerzers - Golaten - Wileroltigen - Kerzers			
150151	PostAuto AG 3030 Bern	Antrag / Bemerkung EKO Auslastung Begründung Die EKO Auslastung ist unserer Meinung nach nicht korrekt. Bitte überprüfen.	Bemerkung Für die EKO wurden die Auslastungswerte nach dem RPV-Massstab verwendet. Dadurch kann die Ampeldarstellung vom OV-Massstab abweichen.
30.794 Worb Dorf - Rüfenacht			
150152	PostAuto AG 3030 Bern	Antrag / Bemerkung EKO Auslastung Begründung Die EKO Auslastung ist unserer Meinung nach nicht korrekt. Bitte überprüfen.	Bemerkung Für die EKO wurden die Auslastungswerte nach dem RPV-Massstab verwendet. Dadurch kann die Ampeldarstellung vom OV-Massstab abweichen.
302 S2 (Laupen BE-) Bern - Langnau			
145015	BLS Personenmobilität Geschäftsbereich	Antrag / Bemerkung Gemäss Erfolgskontrolle wird die Zielvorgabe beim KDG nicht erreicht. Vermutlich ist aber Laupen - Bern und nicht Bern - Langnau gemeint.	Bemerkung Wird korrigiert. Besten Dank für den Hinweis. Die Zielvorgabe werden erreicht.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Bahn 3001 Bern	Begründung Der Abschnitt Bern - Langnau der S2 hat einen deutlich höheren KDG als Bern - Laupen.	
303 S31 (Belp -) Bern - Münchenbuchsee (- Biel/Bienne)			
145018	BLS Personenmobil- tät Geschäftsbereich Bahn 3001 Bern	Antrag / Bemerkung Gemäss Erfolgskontrolle wird die Zielvorgabe beim KDG nicht erreicht. Even- tuell ist aber Bern - Belp und nicht Bern - Münchenbuchsee gemeint. Begründung Der Abschnitt Bern - M'buchsee hat einen KDG von ca. 95% und gemäss AK27-30 soll das stark ausgelastete HVZ-Angebot nach Biel sogar ausgebaut werden.	Bemerkung Wird korrigiert. Besten Dank für den Hinweis. Zielvorgaben werden erreicht.
31.058 Ortsbus Uetendorf			
150154	PostAuto AG 3030 Bern	Antrag / Bemerkung EKO Auslastung Begründung Die EKO Auslastung ist unserer Meinung nach nicht korrekt. Bitte überprüfen.	Bemerkung Für die EKO wurden die Auslastungswerte nach dem RPV-Massstab verwen- det. Dadurch kann die Ampeldarstellung vom OV-Massstab abweichen.
31.174 Geissholz - Meiringen			
150155	PostAuto AG 3030 Bern	Antrag / Bemerkung EKO Auslastung Begründung Die EKO Auslastung ist unserer Meinung nach nicht korrekt. Bitte überprüfen.	Bemerkung Für die EKO wurden die Auslastungswerte nach dem RPV-Massstab verwen- det. Dadurch kann die Ampeldarstellung vom OV-Massstab abweichen.
31.174 Meiringen - Unterbach - Brienzwiler			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150156	PostAuto AG 3030 Bern	Antrag / Bemerkung EKO Auslastung Begründung Die EKO Auslastung ist unserer Meinung nach nicht korrekt. Bitte überprüfen.	Bemerkung Für die EKO wurden die Auslastungswerte nach dem RPV-Massstab verwendet. Dadurch kann die Ampeldarstellung vom OV-Massstab abweichen.

4.4 RVK 1 Biel - Seeland

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Karte			
149777	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung Die Linie 40.033 sei als Linie 40.023 (neue Nummerierung) der Angebotsstufe 2 anstatt 1 zuzuweisen Begründung Mit 22.5 Kurspaaren (Mo-Fr) im Fahrplan 2026 gehört die Linie in die Angebotsstufe 2.	Bemerkung Wird korrigiert. Besten Dank für den Hinweis.
149778	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung Die Linie 40.034 sei als Linie 40.024 (neue Nummerierung) zwischen Lengnau und Grenchen der Angebotsstufe 2 zuzuweisen Begründung Mit 38 Kurspaaren (Mo-Fr) im Fahrplan 2026 gehört die Linie zwischen Lengnau und Grenchen in die Angebotsstufe 2.	Bemerkung Wird korrigiert. Besten Dank für den Hinweis.
149779	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung Die Linie 30.871 sei zwischen Wengi und Etzelkofen der Angebotsstufe 1 anstatt 2 zuzuweisen Begründung Die Angebotsstufe 1 entspricht der Zuweisung, die im Plan RKBM vorhanden ist.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
149784	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung Aufstufung der Linie 410 in die Angebotsstufe 3 anstatt 2 Begründung Die Linie 410 weist im Fahrplan 2026 bereits 39.5 Kurspaare auf (Wochenende). Eine tiefere Angebotsstufe dieser Linie als Burgdorf-Solothurn ist kaum verständlich.	Bemerkung Kenntnisnahme. Die Umstufung entstand durch die Anpassung der Angebotsstufen. Es gab kein Abbau des Angebots.

4.5 RVK 2 Oberaargau

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	RVK 2		
149783	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung Aufstufung der Linie 410 in die Angebotsstufe 3 anstatt 2 Begründung Die Linie 410 weist im Fahrplan 2026 bereits 39.5 Kurspaare auf (Wochenende). Eine tiefere Angebotsstufe dieser Linie als Burgdorf-Solothurn ist kaum verständlich.	Bemerkung Kenntnisnahme Bemerkung Die Angebotsstufe 2 ermöglicht neu bis zu 39.9 Kurspaare. Insofern ist die Zuweisung korrekt. Auch die Angebotsstufe zwischen Burgdorf und Solothurn erwies sich nach erneuter Überprüfung als korrekt.

4.6 RK Emmental

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Karte		
149780	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung	Antrag / Bemerkung Bezeichnung 344 anstatt 304.1 Begründung	Kenntnisnahme

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	ÖV 4509 Solothurn	angepasste Bezeichnung (entsprechend dem Kursbuchfeld)	
149781	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung Bezeichnung 304/344 anstatt 304/304.2 Begründung angepasste Bezeichnung (entsprechend dem Kursbuchfeld)	Kenntnisnahme
149782	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung Bezeichnung 304/340 anstatt 304.2/340 Begründung angepasste Bezeichnung (entsprechend dem Kursbuchfeld)	Kenntnisnahme
143529	RK Emmental 3400 Burgdorf	Antrag / Bemerkung Die Takschliessung abends zum integralen 30'-Takt bis 24 Uhr wird beantragt auf der Strecke Ramsei-Sumiswald. Begründung Die Begründung ist nicht nachvollziehbar, gemäss Erfolgskontrolle sind sowohl Kostendeckung als auch Auslastung auf der Strecke gut. Im Anhang V wird fälschlicherweise von der S4 gesprochen Richtung Langnau. Es handelt sich aber um den Streckenabschnitt Ramsei-Sumiswald (S45). Die Kurspaare Ramsei ab 22:07 und 00:07 fehlen.	Bemerkung Die Einschätzung wird geteilt. Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.
145930	RK Emmental 3400 Burgdorf	Antrag / Bemerkung Wir beantragen die prioritäre Berücksichtigung des Prüfauftrags 101. Begründung Die Regionalkonferenz Emmental hat für die Ausarbeitung des regionalen Angebotskonzept einen erheblichen Aufwand betrieben. Insbesondere die Ausarbeitung des Buskonzepts «Untere Emme» war aufwendig, davon soll nun	Bemerkung Kenntnisnahme. Die Aussage, dass dieser Antrag nicht berücksichtigt wird, ist nicht korrekt. Das AÖV unterstützt das Anliegen, hält aber an der bisherigen Praxis fest, dass bei Linienerlängerungen zuerst mittels Versuchsbetrieb der Nachweis einer ausreichenden Nachfrage aufgezeigt werden muss.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		nichts berücksichtigt werden. Die Umsetzung der Prüfaufträge 101 und 109 ermöglichen die ÖV-Anbindung von Gemeinden, welche bisher keine Erschliessung hatten.	
145932	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Wir beantragen die prioritäre Berücksichtigung der Prüfaufträge 101 und 109.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Umsetzung der Prüfaufträge 101 und 109 ermöglichen die ÖV-Anbindung von Gemeinden, welche bisher keine Erschliessung hatten. Wir weisen darauf hin, dass kleinere Gemeinden wie Hellsau und Höchstetten sich keine Versuchsbetriebe leisten können.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. An der bisherigen Praxis, dass bei Linienverlängerungen zuerst mittels Versuchsbetrieb die Nachfrage aufgezeigt werden muss, wird festgehalten.</p>

4.7 Ortsverkehr

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Lyss, Bahnhof – Drehubel		
146653	Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) 3048 Worblaufen	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Angebotsstufe für die Buslinie 367 sollte für die neue Angebotsperiode 2027-2030 AS 2 anstatt AS 1 heißen.</p> <p>Begründung</p> <p>Von Mo-Do fahren jeweils 29 Rundkurse (=29 Kurspaare).</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Da der Rundkurs nur in eine Richtung verkehrt, entspricht dies 29/2 Kurspaare = 14.5. Aus diesem Grund wird die Linie in die Angebotsstufe 1 eingestuft. Daher ist keine Anpassung notwendig.</p>
150164	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Aufstufung in Angebotsstufe 3</p> <p>Begründung</p> <p>Es werden 58 KP gefahren (1 Rundkurs = 2 KP)</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis. Mit den neuen Angebotsstufen entspricht dies der Angebotsstufe 3.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
145555	IGöV Bern 3000 BERN	Antrag / Bemerkung Die im Dokument hinterlegte Angebotsstufe anpassen/korrigieren. Begründung Angebotsstufe 2 Kann nicht stimmen. Zählt man die kleinen und Grossen Schlaufendurchfahrten zusammen ergeben sich deutlich über 40 Ringfahrten täglich	Bemerkung Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis. Mit den neuen Angebotsstufen entspricht dies der Angebotsstufe 3.
1, Brügg – Bahnhof/Gare – Bözingenfeld/Champ de Boujean – Centre Boujean			
151243	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Itinéraire correct : Brügg, gare - Bienne, gare - Axe nord - Stades - Centre Boujean Begründung La ligne 1 ne dessert pas la gare des Champs de Boujean	Bemerkung Nous vous remercions pour votre remarque. Nous avons corrigé ces erreurs dans le rapport et dans la liste des requêtes. Malheureusement, la correction n'a pas été reportée sur l'annexe trafic local.
4, Nidau Beunden – Bahnhof/Gare – Goldgrube – Vorhölzli/Bois-Devant			
151244	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Terminus correct : Nidau, Burgerallee au lieu de Nidau, Beunden Begründung Conformité avec plan actuel	Bemerkung Nous vous remercions pour votre remarque. Nous avons corrigé ces erreurs dans le rapport et dans la liste des requêtes. Malheureusement, la correction n'a pas été reportée sur l'annexe trafic local.
5, Nidau Aalmatten - Bahnhof/Gare – Spitalzentrum/Centre hospitalier			
151245	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Numérotation des lignes 5 et 6 inversée Begründung Conformité avec plan actuel Vu avec la ville de Bienne pour des motifs de ponctualité	Bemerkung Nous vous remercions pour votre remarque. Nous avons corrigé ces erreurs dans le rapport et dans la liste des requêtes. Malheureusement, la correction n'a pas été reportée sur l'annexe trafic local.
6, Klinik Linde/Clinique des Tilleuls – Bahnhof/Gare – Spitalzentrum/Centre hospitalier			
151246	Transports publics bie- nnois	Antrag / Bemerkung Numérotation des lignes 5 et 6 inversée	Bemerkung Nous vous remercions pour votre remarque. Nous avons corrigé ces erreurs

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Begründung Conformité avec plan actuel Vu avec la ville de Bienne pour des motifs de ponctualité	dans le rapport et dans la liste des requêtes. Malheureusement, la correction n'a pas été reportée sur l'annexe trafic local.
7, Bahnhof/Gare – Bözingenfeld/Champ de Boujean			
151247	Transports publics bi- ennois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Itinéraire correct : Bienne, gare - Axe sud - Gare de Mâche - Gare des Champs-de-Boujean - Centre Boujean - Stades (via boucle Swiss Tennis) Begründung Reprise d'une partie de l'itinéraire de la ligne 1	Bemerkung Nous vous remercions pour votre remarque. Nous avons corrigé ces erreurs dans le rapport et dans la liste des requêtes. Malheureusement, la correction n'a pas été reportée sur l'annexe trafic local.
8, Klinik Linde/Clinique des Tilleuls – Bahnhof/Gare – Fuchsenried			
151248	Transports publics bi- ennois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Itinéraire correct : Fuchsenried - Bienne, gare - Nidau, gare - Port, Bellevue Begründung Erreur dans le rapport : une ligne dessert la clinique des Tilleuls (L5) et une Port, Bellevue (L8)	Bemerkung Nous vous remercions pour votre remarque. Nous avons corrigé ces erreurs dans le rapport et dans la liste des requêtes. Malheureusement, la correction n'a pas été reportée sur l'annexe trafic local.
10, Bahnhof/Gare – Bözingen/Boujean - Pieterlen			
151249	Transports publics bi- ennois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Itinéraire correct : Bienne, gare - Gare de Mâche (via le long de la Suze) - Stades - Centre Boujean (-Pieterlen) Begründung Précision nécessaire afin de ne pas confondre avec l'arrêt "Bözingen/Boujean".	Bemerkung Nous vous remercions pour votre remarque. Nous avons corrigé ces erreurs dans le rapport et dans la liste des requêtes. Malheureusement, la correction n'a pas été reportée sur l'annexe trafic local.

4.8 Anträge Regionen

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
1, 20.535 , Ins - Cudrefin - Avenches			
150404	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Voir prise de position CRT1 Begründung -	Prise de connaissance
3, 21.032 , Tramelan - Saignelégier - Goumois			
149413	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Dem Antrag sei stattzugeben Begründung Für den (heute sehr MIV-lastigen) Freizeitverkehr soll ein besseres öV-Angebot geschaffen werden.	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt.
4, 21.033 , Saignelégier - Tramelan - Glovelier - Bassecourt			
149414	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Dem Antrag sei stattzugeben Begründung Für den (heute sehr MIV-lastigen) Freizeitverkehr soll ein besseres öV-Angebot geschaffen werden.	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt.
5, 21.041, Tavannes - Reconvilier - Bellelay [- Souboz] / - Lajoux JU - Les Genevez			
150367	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung Begründung	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : besoin avéré de développer l'accessibilité TP du site de Bellelay, d'autant plus que de nombreux investissements et développements y sont prévus et qu'une meilleure accessibilité est nécessaire pour les concrétiser.</p>			
10, 22.005, Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum			
151250	Transports publics bernois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Inversion de la numérotation des lignes 5 et 6 (cf. Anhang III) Begründung Cf. Anhang III	Bemerkung Die Formulierung wird präzisiert. Bei den Anträgen wird an der Liniennummerierung festgehalten. Im Text wird der Abschnitt präzisiert.
11, 22.006 , Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum			
151251	Transports publics bernois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Inversion de la numérotation des lignes 5 et 6 (cf. Anhang III) Begründung cf. Anhang III	Bemerkung La formulation sera précisée. Dans les propositions, la numérotation des lignes est maintenue. Dans le texte, le paragraphe est précisé.
14, 22.011, Biel Bahnhof - Magglingenbahn - Rebenweg			
150384	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung La CRT1 se réjouit que la mise en oeuvre soit maintenue, bien que repoussée.	Bemerkung Prise de connaissance
151252	Transports publics bernois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Soutien de la demande de la CRT d'une cadence à 15 minutes aux heures de pointe Begründung Desserte du quartier de Vigneules aux 15 minutes et correspondance systématique entre la gare de Bienne et le funiculaire de Macolin.	Bemerkung La demande n'est toujours pas soutenue.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
13, 22.011 , Biel Bahnhof - Magglingenbahn - Rebenweg			
151253	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Le tracé de la prolongation au-delà de la gare de Bienne doit encore être précisé Begründung Discussions en cours avec la ville de Bienne	Bemerkung Prise de connaissance
16, 22.022 SB , Biel - Magglingen			
150386	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung La CRT1 se réjouit que la mise en oeuvre soit maintenue, bien que repousée.	Bemerkung Prise de connaissance
151254	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Demande soutenue Begründung En raison de la mauvaise cadence de la ligne 11, de la cannibalisation de la fréquentation du funiculaire Macolin par le bus gratuit de ligne 79 et de liaison directe de la ligne 70 d'Evilard à Bienne, gare et du prix plus cher du titre de transport (1 zone Libero en plus), il sera très difficile voir impossible d'augmenter significativement la fréquentation. Cette mesure ne doit donc pas être conditionnée à l'augmentation de la fréquentation.	Bemerkung La demande sera réexaminée dans un deuxième temps, avec la fin des travaux sur l'autoroute A16. Des discussions sont en cours pour le futur tracé de la ligne 70.
17, 22.022 SB , Biel - Magglingen			
150387	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung La CRT1 se réjouit que la mise en oeuvre soit maintenue, bien que repousée.	Bemerkung Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
151255	Transports publics biennois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Demande soutenue Begründung En raison de la mauvaise cadence de la ligne 11, de la cannibalisation de la fréquentation du funiculaire Macolin par le bus gratuit de ligne 79 et de liaison directe de la ligne 70 d'Evilard à Bienne, gare et du prix plus cher du titre de transport (1 zone Libero en plus), il sera très difficile voir impossible d'augmenter significativement la fréquentation. Cette mesure ne doit donc pas être conditionnée à l'augmentation de la fréquentation.	Bemerkung La demande n'est toujours pas soutenue.
19, 22.023 SB, Biel - Evilard			
150388	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung La CRT1 se réjouit que la mise en oeuvre soit maintenue, bien que repousée.	Bemerkung Prise de connaissance
151258			
151258	Transports publics biennois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Demande de prolongation du soir soutenue. Begründung L'automatisation du funiculaire dès 11. 2025 permet d'augmenter l'amplitude de service à coûts quasiment constants.	Bemerkung La demande actuelle ne permet pas de justifier une augmentation de l'offre.
		En raison de la sur-attractivité de la ligne 70 d'Evilard à Bienne, gare en liaison direct et rapide, il sera très difficile voir impossible d'augmenter significativement la fréquentation. Cette mesure ne doit donc pas être conditionnée à l'augmentation de la fréquentation.	
21, 22.070 , Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
151259	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung Soutien de l'augmentation du nombre de course Begründung Remise en question de l'itinéraire L'offre actuelle de la L70 cannibalise le funi Evilard et les avantages re- cherchés par l'itinéraire via Taubenloch ne sont pas atteints (transbordement en direction du Centre Boujean). De ce fait, les TPB étudient un nouveau con- cept de combinaison des L70 et 71.	Bemerkung Prise de connaissance
24, 22.070 , Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin			
145558	IGöV Bern 3000 BERN	Antrag / Bemerkung Die Verbesserung des Angebotes auf der Line 70 an Wochenenden wird durch die IGÖV unterstützt. Begründung An schönen Tagen reicht die Kapazität teilweise nicht mehr aus, es wird in den Bussen unangenehm eng. Les Prés d'Orvin hat als Naherholungsgebiet von Biel eine entsprechende Bedeutung.	Bemerkung Kenntnisnahme
26, 22.071, Biel/Bienne - Vauffeln, bif sur Plagne - Romont			
150385	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung La CRT1 se réjouit que la mise en oeuvre soit maintenue, bien que repous- sée. Begründung -	Bemerkung Prise de connaissance
25, 22.071 , Biel/Bienne - Vauffeln, bif sur Plagne - Romont			
151260	Transports publics bie- nnois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	Antrag / Bemerkung La demande est soutenue Begründung	Bemerkung Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Le tracé provisoire actuel (via route des Romains) comble la non-desserte du Tierpark. Nous étudions la possibilité de pérenniser la desserte de cet arrêt.</p>			
27, 22.072, Biel/Bienne – Meiniisberg			
150368	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung Begründung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Dans tous les corridors de développement de l'agglomération de Bienne, une cadence de 15 minutes des lignes de bus doit être proposée au moins pendant les heures de pointe.	Bemerkung La demande n'est toujours pas soutenue.
28, 22.073 , Pieterlen – Bözingen/Boujean – Reuchenette-Péry			
150369	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung Begründung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Wichtige Angebotsverbesserung für die Erschliessung des ESP Bözingenfelds.	Bemerkung La demande n'est toujours pas soutenue.
29, 22.074 , Biel/Bienne – Brügg BE – Studen BE – Lyss			
150370	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung Begründung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Dans tous les corridors de développement de l'agglomération de Bienne, une cadence de 15 minutes des lignes de bus doit être proposée au moins pendant les heures de pointe.	Bemerkung La demande n'est toujours pas soutenue.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
149416	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Der Antrag sei anzunehmen Begründung Die Linie ist für PendlerInnen wichtig, eine gezielte Verdichtung zu den MSP & ASP sinnvoll.	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt.
30, 22.075 , Biel/Bienne – Brügg BE – Schwadernau – Orpund			
150371	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung Begründung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Dans tous les corridors de développement de l'agglomération de Bienne, une cadence de 15 minutes des lignes de bus doit être proposée au moins pendant les heures de pointe.	Bemerkung La demande n'est toujours pas soutenue.
31, 22.077, Sonceboz Someval - Champs-de-Boujean			
150372	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung Begründung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Wichtige Angebotsverbesserung für die Erschliessung des ESP Bözingenfelds.	Bemerkung La demande n'est toujours pas soutenue.
32, 22.086, Biel Bahnhof - Bellmund - Aarberg			
150373	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung Begründung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Dans tous les corridors de développement de l'agglomération de Bienne, une cadence de 15 minutes des lignes de bus doit être proposée au moins pendant les heures de pointe.	Bemerkung La demande n'est toujours pas soutenue.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
34, 22.087, Biel Bahnhof - Bellmund - Merzlingen - Jens - Biel Bahnhof			
150374	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung</p> <p>Begründung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Dans tous les corridors de développement de l'agglomération de Bienne, une cadence de 15 minutes des lignes de bus doit être proposée au moins pendant les heures de pointe.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>La demande n'est toujours pas soutenue. [yellow]</p>
33, 22.087 , Biel Bahnhof - Bellmund - Merzlingen - Jens - Biel Bahnhof			
150389	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>La CRT1 se réjouit que la mise en oeuvre soit maintenue, bien que repousée.</p> <p>Begründung</p> <p>-</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Prise de connaissance</p>
35, 30.365 , Aarberg - Seedorf			
150390	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>La CRT1 se réjouit que la mise en oeuvre soit maintenue, bien que repousée.</p> <p>Begründung</p> <p>-</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Prise de connaissance</p>
36, 30.366 , Bürgerbus Walperswil/Epsach/Aarberg/Täuffelen			
150375	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Aufnahme der heutigen Linie 366 in das Grundangebot mit Verlängerung nach Lyss-Kappeln und durchgehendem Stundentakt.			
37, 30.369 , Bellmund - Jens - Lyss			
150376	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung Begründung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Dans tous les corridors de développement de l'agglomération de Bienne, une cadence de 15 minutes des lignes de bus doit être proposée au moins pendant les heures de pointe.	Bemerkung La demande n'est toujours pas soutenue.
38, 30.521, Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach			
150405	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Voir prise de position CRT1 Begründung -	Bemerkung Prise de connaissance
39, 30.522, Ins - Vinelz - Erlach - Le Landeron - Marin			
150406	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Voir prise de position CRT1 Begründung -	Bemerkung Prise de connaissance
40, 30.525 , Erlach - Vinelz - Lüscherz			
150407	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Voir prise de position CRT1 Begründung -	Bemerkung Prise de connaissance

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
41, 30.526 , Erlach - Gals - Le Landeron			
150408	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Voir prise de position CRT1 Begründung -	Bemerkung Prise de connaissance
42, 30.527 , Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)			
150409	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Voir prise de position CRT1 Begründung -	Bemerkung Prise de connaissance
43, 40.026, Grenchen, BBZ-Bhf Süd SBB-Bettlach, Dorfplatz-Bhf			
143938	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung Endgültige Definition der Benennung der Haltestelle am Ende der Linie in Lengnau. Begründung Im Buskonzept Grenchen und Umgebung wird die Haltestelle als Lengnau, In- dustrie Süd geführt. In Unterlagen der Gemeinde Lengnau als Lengnau, Erlen.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. Die Haltestelle am Ende der Linie in Lengnau heisst Lengnau BE, Erle
44, 40.033 , Grenchen - Arch - Büren a.A.			
143937	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	Antrag / Bemerkung Anpassen der Liniенnummerierung auf 40.023 anstelle 40.033 sowie Textteil Antrag der Region. Der Text impliziert, dass es sich um die heutige Linie 40.034 geht und nicht um 40.023 (ex. 40.033) Begründung	Bemerkung Die Formulierung wird präzisiert Bemerkung Bei den Anträgen wird an der Liniенnummerierung festgehalten. Im Text wird der Abschnitt zum Buskonzept Grenchen ergänzt.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Im Rahmen Buskonzept Grenchen und Umgebung sowie der vorgesehenen Fusion zwischen BGU und BSU wurde die Linienummerierung angepasst, damit keine Doppelnummernierungen zwischen BGU, BSU und RBS vorkommen.</p> <p>Linie 40.023 (ex. 40.033) verkehrt zwischen Büren a. A. - Arch - Grenchen Süd - Grenchen Nord, der Text erläutert Ansätze von Biel etc.</p>			
150391	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung La CRT1 se réjouit que la mise en oeuvre soit maintenue, bien que repousée.</p> <p>Begründung -</p>	<p>Bemerkung Prise de connaissance</p>
<p>45, 40.034, Grenchen – Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne</p>			
143939	Kanton Solothurn Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV 4509 Solothurn	<p>Antrag / Bemerkung Anpassen der Nummerierung auf 40.024 anstelle 40.034.</p> <p>Begründung Im Rahmen Buskonzept Grenchen und Umgebung sowie der vorgesehenen Fusion zwischen BGU und BSU wurde die Linienummerierung angepasst, damit keine Doppelnummernierungen zwischen BGU, BSU und RBS vorkommen.</p>	<p>Bemerkung Die Formulierung wird präzisiert</p> <p>Bemerkung Bei den Anträgen wird an der Linienummerierung festgehalten. Im Text wird der Abschnitt zum Buskonzept Grenchen ergänzt.</p>
<p>46, 237 R32 , Le Noirmont - Tavannes</p>			
150377	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung</p> <p>Begründung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Demander la cadence à la demi-heure permet de limiter l'attente des voyageurs loupant leur correspondance à Tavannes actuellement (compensation retard CFF).</p>	<p>Bemerkung En raison de la faible demande, l'introduction d'un cadence à la demi-heure ne peut être justifiée, notamment en raison des problèmes financiers.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Rappel de l'objectif général d'amélioration de la ligne via la Vallée de Tavannes ainsi que développement ABR (200 emplois supplémentaires à Tramelan/Tavannes).	
47, 237 R32 , Le Noirmont - Tavannes			
149417	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Der Antrag sei anzunehmen Begründung Für die Attraktivität der Linie wichtig.	Bemerkung Aufgrund der geringen Nachfrage kann die Einführung eines Halbstundentaktes nicht gerechtfertigt werden, insbesondere aufgrund finanzieller Probleme.
47, 237 R32 , Le Noirmont - Tavannes			
150378	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung Begründung Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Demander la cadence à la demi-heure permet de limiter l'attente des voyageurs louant leur correspondance à Tavannes actuellement (compensation retard CFF). Rappel de l'objectif général d'amélioration de la ligne via la Vallée de Tavannes ainsi que développement ABR (200 emplois supplémentaires à Tramelan/Tavannes).	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt. (Kostendeckungsgrad, Finanzielle Probleme)
149418	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Der Antrag sei anzunehmen Begründung Für die Attraktivität der Linie wichtig.	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt.
48, 290 S37, Biel - Täuffelen - Ins			
150392	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	Antrag / Bemerkung La CRT1 se réjouit que la mise en oeuvre soit maintenue, bien que repousée. Begründung -	Bemerkung Kenntnisnahme

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
50, 290 S37, Biel - Täuffelen - Ins			
150379	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung</p> <p>Begründung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Le train BTI doit circuler toute la journée à une cadence de 15 minutes jusqu'à Ipsach (au lieu de Täuffelen). Ceci est impératif compte tenu de la situation d'embouteillage sur la rive droite du lac de Bienne</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird abgelehnt.</p>
51, 290 S37, Biel - Täuffelen - Ins			
150380	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung</p> <p>Begründung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Le train BTI doit circuler toute la journée à une cadence de 15 minutes jusqu'à Ipsach (au lieu de Täuffelen). Ceci est impératif compte tenu de la situation d'embouteillage sur la rive droite du lac de Bienne</p>	<p>Bemerkung</p> <p>La demande n'est toujours pas soutenue</p>
52, 290 S37, Biel - Täuffelen - Ins			
150381	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung</p> <p>Begründung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Le train BTI doit circuler toute la journée à une cadence de 15 minutes jusqu'à Ipsach (au lieu de Täuffelen). Ceci est impératif compte tenu de la situation d'embouteillage sur la rive droite du lac de Bienne</p>	<p>Bemerkung</p> <p>La demande n'est toujours pas soutenue.</p>
53, 290 S37, Biel - Täuffelen - Ins			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150382	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung</p> <p>Begründung</p> <p>Demande de reconsideration / Antrag auf Wiedererwägung : Le train BTI doit circuler toute la journée à une cadence de 15 minutes jusqu'à Ipsach (au lieu de Täuffelen). Ceci est impératif compte tenu de la situation d'embouteillage sur la rive droite du lac de Bienne</p>	<p>Bemerkung</p> <p>La demande n'est toujours pas soutenue.</p>
58, 21.133, Ins - Gampelen - Le Landeron - St-Blaise - Enges			
150410	RVK Biel-Seeland- BEJU 3008 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Voir prise de position CRT1</p> <p>Begründung</p> <p>-</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Prise de connaissance</p>
59, 22.007, Biel Bahnhof - Biel Mett - Biel Bözingerfeld			
151265	Transports publics bi- ennois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	<p>Antrag / Bemerkung</p> <ol style="list-style-type: none"> Correction de l'itinéraire : Biel Bahnhof - Biel Mett - Biel Bözingenfeld - Stades (via boucle Swiss Tennis) La ligne 7 doit être considérée comme une offre de base et donc circuler de façon continue en semaine comme en week-end <p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> Selon discussion avec la ville de Bienne et la CRT 1 La desserte de la gare des Champs-de-Boujean doit être garantie en continu. Une bonne offre de transport en continu doit être proposée aux entreprises/habitants de la zone du Längfeld. Dans le plan de mobilité signé avec l'entreprise Hornbach, une desserte en continu est mentionnée. Reprise d'une partie de l'itinéraire prévu de la ligne 1 	<p>Bemerkung</p> <p>Nous avons pris connaissance des différents éléments. Les questions concernant l'offre sont encore en cours de discussion (cadence, jour de circulation)</p>
60, 22.010, Biel Bahnhof - Omega - Stadien - Biel Bözingerfeld			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
151266	Transports publics bientinois Offres et marché 2501 Biel/Bienne	<p>Antrag / Bemerkung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Correction d'itinéraire : Biel Bahnhof - Omega - Stadien - Centre Boujean (-Pieterlen) 2. Confirmation de la part du canton de la volonté de prolonger la L10 jusqu'à Pieterlen 3. Confirmation de la part du canton de la circulation uniquement aux heures de pointe en semaine avec précision des courses concernées <p>Begründung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Conformité avec l'itinéraire prévu sur le plan actualisé 2. Suite au refus le mesure n° 28 3. La demande actuelle, validée par le canton, n'est pas suffisamment explicite 	<p>Bemerkung</p> <p>Nous avons pris connaissance des différents points. Comme mentionné plus haut, les corrections n'ont malheureusement pas été reportée sur l'annexe « trafic local ». La prolongation de la ligne 10 jusqu'à Pieterlen est une erreur.</p>
61, 30.491 , Huttwil - Eriswil			
147640	RVK Oberaargau 4901 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Stellungnahme der Gemeinde Wyssachen:</p> <p>Danke für die Gelegenheit zum Einreichen einer Rückmeldung. Es ist natürlich schade, dass der Antrag, welcher die Linie 3.491 Huttwil-Eriswil und 30.493 Huttwil-Wyssachsen betrifft, nicht berücksichtigt werden kann. Wir verstehen, dass die Minimalanforderungen dafür eingehalten werden müssen.</p> <p>Stellungnahme der Gemeinde Eriswil:</p> <p>Leider haben wir sehen müssen, dass die Linie Huttwil-Eriswil um ein halbes Kurspaar gekürzt werden soll. Wir befürchten, dass es sich um den Mittagskurs via Wyssachen handelt. Wir weisen darauf hin, dass dieser von den Eriswiler Schülerinnen und Schülern aus der Sekundarschule genutzt wird. Die Frequenzen im Sommer und im Winter dürften recht unterschiedlich sein, da im Sommer viele Schülerinnen und Schüler mit dem Velo nach Huttwil fahren. Falls also der Kürzung zugrundeliegende Zählungen im Sommerhalbjahr getätigt wurden, kann daraus nicht auf die Nutzung im gesamten Jahr geschlossen werden.</p> <p>Gewünscht wäre unsererseits bekanntlich der Ausbau des Kurses, vor allem auch zur Stärkung des Tourismus. Hinter der entsprechenden Argumentation</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Kürzung ergibt sich aus Mindestanforderungen vonseiten Bund zur Kostendeckung. Die Kürzung auf maximal 18 Kurspaare (heute 18,5) soll in Abstimmung auf die Auslastung der entsprechenden Kurse erfolgen. Es ist davon auszugehen, dass der Schülerkurs über Mittag gut nachgefragt wird.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>aus der Eingabe stehen wir nach wie vor. Wir nehmen zur Kenntnis, dass ein solcher Ausbau offensichtlich nicht möglich ist. Eine Kürzung des bestehenden Angebots können wir jedoch nicht ohne Weiteres hinnehmen.</p>			
		Begründung	
-			
68, 40.051, Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal			
149346	Aare Seeland mobil AG 4900 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>30-Min.-Takt auch vormittags umsetzen</p> <p>Begründung</p> <p>Die asm unterstützt den Antrag der Gemeinde Thunstetten, den Halbstundentakt Samstags bereits am Vormittag, nicht ab Betriebsbeginn, aber z.B. ab 8 Uhr umzusetzen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt.</p>
147646	RVK Oberaargau 4901 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Stellungnahme der Gemeinden Thunstetten und Herzogenbuchsee: Beantragt wurde ein durchgehender Halbstundentakt von 07:00 bis 19:30 Uhr. Der Entscheid sieht lediglich eine Verdichtung von ca. 12:00 bis 17:00 Uhr vor. Wir beantragen als Kompromissvorschlag den Halbstundentakt am Samstag von 07:00 bis 19:00 Uhr einzuführen.</p> <p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nur mit einem Halbstundentakt lässt sich eine Verlagerung vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr realisieren. Wenn Passagiere am Samstagmorgen nicht von einem ausgewogenen Angebot auswählen können, werden sie am Nachmittag nicht mit dem öffentlichen Verkehr zurückkommen. • Die Annahme, dass die Nachfrage am Samstag erst am Mittag ansteigt, erachten wir als falsch. Unsere Nachfragebeobachtung zeigen, dass das Einkaufsverhalten an Samstagen am Morgen und Nachmittag ausgeglichen ist. • Die Abklärungen mit der ASM haben aufgezeigt, dass die Kostendifferenz für eine Ausweitung des Angebots zwischen CHF 20'000.- 	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abklärungen mit der asm haben gezeigt, dass die Nachfrage in den Nachmittagsstunden am höchsten ist, zumal das Angebot nicht ausschliesslich dem Einkaufsverkehr dient. - Die halbstündliche Bedienung von Ersigen hängt primär mit dem an derselben Linie gelegenen Kirchberg zusammen. - Die Nachfrage von der Ortschaft Thunstetten orientiert sich primär nach Langenthal, und auch nach Herzogenbuchsee gibt es weitere Reisewege. Der Versuchsbetrieb Thunstetten-Bützberg wurde bereits im Angebotskonzept 2022-25 unterstützt - auch ohne vergleichbare Ausbauten der Linie 51. - Bei entsprechender Nachfrageentwicklung kann ein weitergehender Ausbau der Linie 51 auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Im Übrigen verkehrt auch die Linie 52 am Wochenende ohnehin (noch) nicht stündlich.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>und 30'000.- liegt. Ein Betrag, der die Argumentation der Kosteneinsparungen für ein neues Angebot nicht rechtfertigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir haben auch einen Vergleich innerhalb der Region beigezogen: Die Busverbindung zwischen Burgdorf und Ersigen verkehrt im Halbstundentakt und verbindet eine Zentrumsstadt mit einem kleinen Dorf. Ersigen ist mit ca. 2'000 Einwohner kleiner als Thunstetten mit ca. 3'600 Einwohner. Das prognostizierte Wachstum, welches die auch vom Kanton anerkannte Testplanung aufzeigt, liegt bei rund 4'600 Einwohner bis 2050. • Thunstetten wurde auch vom Kanton und Bund als Agglomerationsgemeinde anerkannt und verdient einen durchgehenden Halbstundentakt nach Langenthal und/oder Herzogenbuchsee. • In unmittelbarer Nähe zur Haltestelle Tell befindet sich ein neues Wohnbauprojekt mit ca. 90 Wohnungen, dessen Fertigstellung bis 2028 erwartet wird. • Nur mit einem durchgehenden Halbstundentakt kann der Versuchsbetrieb Thunstetten-Bützberg mit Anschluss an Herzogenbuchsee sinnvoll und aussagekräftig evaluiert werden. Bei einem Stundentakt würden die Anschlüsse insbesondere samstags nicht zuverlässig funktionieren (Erläuterung: Ohne durchgehenden Halbstundentakt funktioniert der Anschluss in Bützberg am Samstag nur zur vollen Stunde. Die Ankunft erfolgt dann beispielsweise um ca. 0:00, die Weiterfahrt nach Herzogenbuchsee um ca. 0: 10. Die Rückfahrt von Herzogenbuchsee nach Bützberg mit Anschluss nach Thunstetten gestaltet sich ebenfalls ungünstig: Ankunft um ca. 0:30, Weiterfahrt in Richtung Thunstetten erst wieder um ca. 0:00.) 	

70, 40.051, Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung	Bemerkung
147643	RVK Oberaargau	Stellungnahme der Gemeinde Wangen a.A.: Besten Dank für die Möglichkeit zum Angebotskonzept Stellung nehmen zu können. Der Gemeinderat hat vom Angebotskonzept 2027-2030, welches dem Grossen Rat zur Beschlussfassung unterbreitet wird, Kenntnis genommen. Was das lokale Angebot (Wangen a/A, inkl. Ortsteil Wangenried) angeht, steht er hinter der Neukonzeption auf der Linie 40.051 Busverkehr Wangen a/A –	Kenntnisnahme

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Herzogenbuchsee (alternierend über Walliswil-Wangen bzw. Wangenried) im Halbstunden- bzw. Wangen – Wangenried – Herzogenbuchsee im Stundentakt. Zum weiteren Angebot hat er keine weiteren Bemerkungen.</p>			
71, 40.052 , Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten			
150069	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Antrag ist zu unterstützen (gemäss Antrag unter 6.2.)</p> <p>Begründung</p> <p>Die Entwicklung auf der Achse ist sehr dynamisch. Neue Siedlungen entstehen und die Nachfrage ist gut. Damit der Bus wirklich eine Alternative zum MIV wird, soll die Taktverdichtung an Werktagen unterstützt werden.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Der Antrag wird weiterhin nicht unterstützt. Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt.</p>
147650	RVK Oberaargau 4901 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Stellungnahme der Gemeinde Thunstetten: Der derzeitige Stundentakt sollte werktags bis mindestens 22:00 Uhr verlängert werden.</p> <p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2026 wird in Thunstetten eine neue Siedlung mit 50 Wohnungen bezogen (ca. 200 m von der Haltestelle Schorenmatte entfernt). • Wenn bei Bezug der Überbauung kein attraktives Angebot besteht, richten sich die neuen Bewohnerinnen und Bewohner, laut Planer und Verkäufer grösstenteils ältere Personen, anderweitig ein. Ist diese Kundschaft einmal verloren, bleibt sie es in der Regel dauerhaft (wie aus der Logistik bekannt). 	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt. Auf dieser Linie scheint aus kantonaler Sicht eine Weiterentwicklung des Samstagsangebots prioritär.</p>
72, 40.052 , Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten			
147651	RVK Oberaargau 4901 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt. Auf dieser Linie scheint aus kantonaler Sicht eine</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>Stellungnahme Gemeinde Thunstetten: Auch sonntags muss auf dieser Linie ein durchgehender Stundentakt angeboten werden, andernfalls wird die Aussagekraft des Versuchsbetriebs beeinträchtigt (siehe Argumentation Linie 51).</p> <p>Begründung</p> <p>-</p>	Weiterentwicklung des Samstagsangebots prioritär.
73, 40.058 , Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern			
149340	Aare Seeland mobil AG 4900 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Regelmässigeres Angebot am Samstag und Sonntag minimal umsetzen.</p> <p>Begründung</p> <p>Der heutige Fahrplan mit grossen Taktlücken und der Bedienung einzelner Teilstrecken erfordert über den Tag verteilt, 8 Zu- oder Rückfahrten vom Depotstandort in Herzogenbuchsee nach oder aus Wangen a.A. und weist zusätzlich am Nachmittag eine lange Pause von fast 50 Minuten in Wangen a.A. auf. Eine Überarbeitung und Neugestaltung des Fahrplans mit nur geringem Mehrbedarf wäre trotzdem sinnvoll.</p> <p>Beispielsweise, wenn Nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr statt der Wartezeit in Wangen a.A. ein KP die Gesamtstrecke befahren würde, hätte dies lediglich Auswirkungen auf die prod. km, nicht jedoch auf die prod. Stunden. Die Taktlücke nachmittags würde so wenigstens von 4 auf 3 Stunden reduziert.</p> <p>Weitere Optimierungen hätten zusätzlich Einfluss auf die prod. Stunden - jedoch würde z.B. die Schliessung der ersten Taktlücke am Vormittag zwischen 8 und 10 Uhr nicht 1:1 durchschlagen, weil dadurch zwei Leerfahrten vom Depot nach Wangen a.A. und zurück entfallen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft. Das AÖV ist offen, die Betriebszeiten am Wochenende zu optimieren. Dies kann im Rahmen des Bestellverfahrens erfolgen, wobei den wirtschaftlichen Aspekten (Linie mit sehr tiefer Nachfrage und Kostendeckung) besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist.</p>
74, 40.058 , Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern			
147852	RVK Oberaargau 4901 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die geringfügige Anpassung der Kurse für den Schichtwechsel des Personals des Pflegeheims Dettenbühl und Wiedlisbach erscheint dem Ausschuss der</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft. Das AÖV ist offen, die Betriebszeiten am Wochenende zu optimieren. Dies kann im Rahmen des Bestellverfahrens erfolgen,</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>RVK 2 sinnvoll. Wir regen daher an, den Fahrplan nach Möglichkeit an die Schichtwechsel anzupassen.</p> <p>Begründung</p> <p>-</p>	wobei den wirtschaftlichen Aspekten (Linie mit sehr tiefer Nachfrage und Kostendeckung) besondere Aufmerksamkeit zu schenken ist. Vonseiten der Region erwarten wir, die Bedürfnisse der Arbeitnehmenden zu vertiefen.
80, 413 S11 , Solothurn - Niederbipp - Oensingen - Langenthal			
149419	VCS Sektion Bern 3011 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Antrag sei anzunehmen</p> <p>Begründung</p> <p>Für den Freizeitverkehr ist ein ausreichendes öV-Angebot auch an Wochenenden nötig.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt.</p>
82, 440 S6 , Luzern - Wolhusen - Huttwil - Langenthal			
150068	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Anträge der IGöV Oberaargau im Kapitel 6.2. gelten entsprechend auch für den Anhang V.</p> <p>Begründung</p> <p>Vgl. Anträge im Kapitel 6.2.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
149292	RVK Oberaargau 4901 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Stellungnahme der Gemeinde Rohrbach:</p> <p>Der Gemeinderat Rohrbach bedauert es sehr, dass nur wenige Anträge unterstützt resp. teilweise unterstützt werden, insbesondere auf der Bahnlinie Luzern – Wolhusen – Huttwil – Langenthal. Das Abendangebot zwischen Langenthal und Huttwil wird in den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) nur punktuell erweitert.</p> <p>Begründung</p> <p>Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass das Abendangebot einen Mehrwert für die Bevölkerung, vor allem für Jugendliche und junge Erwachsene, schaffen würde.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Der Umfang des Angebotsausbaus ist durch finanzielle Rahmenbedingungen begrenzt.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
86, Neue Buslinie, 0			
147662	RVK Oberaargau 4901 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Ausschuss weist darauf hin, dass anstelle der Tangentiallinie Murgenthal – Wynau – Roggwil I – Aarwangen das On-Demand-Angebot Wynau und Roggwil im Anhang V aufgeführt werden muss.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Tangentiallinie wurde von den Gemeinden nicht weiterverfolgt und stattdessen das On-Demand-Angebot beantragt.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Wird korrigiert. Besten Dank für den Hinweis.</p>
90, 30.252, Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Röthenbach i.E.-Thun			
143536	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Regionalkonferenz Emmental ist der Meinung, dass der Einbezug von Wanderbussen im Sinne des Freizeitverkehrs hochrelevant und zeitgemäß ist und beantragt die folgenden Linien in das kantonale Grundangebot neu aufzunehmen: 60.252, 30.271, 30.284, 30.285</p> <p>Begründung</p> <p>Die Begründung, dass dies dem bisherigen Finanzierungsprinzip nicht entspreche, reicht uns nicht aus. Wir halten zudem fest, dass der Kanton betreffend Mitfinanzierung von Freizeitverbindungen (z.b. Wanderbusse) eine Studie erarbeiten muss, welche zum Ziel hat, gesetzliche Grundlagen für eine Mitfinanzierung zu schaffen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Aufgrund derzeit fehlender rechtlicher Grundlagen ist eine Aufnahme ins Grundangebot oder eine anderweitige Unterstützung aber nicht möglich.</p>
150754	RVK Oberland-West 3600 Thun	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Grundlagen zur Mitfinanzierung schaffen, RVK 5 bei Antragstellern ergänzen</p> <p>Begründung</p> <p>Dieser Antrag wurde auch von der RVK 5 gestellt und muss entsprechend aufgeführt werden. Die Begründung ist nicht befriedigend und stimmt nicht mit dieser des Antrages 228 überein bei welchem aber dieselbe Thematik betroffen ist. Die RVK 5 verlangt hier eine gesamtkantonale Überprüfung der Mitfinanzierung ähnlicher Angebote in Anlehnung an das Modell vom Kanton Luzern.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt. Das AÖV ist gerne bereit die Situation, bzw. Prozesse bilateral mit der RVK (Geschäftsstelle) zu besprechen.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
91, 30.271, [Langnau Bhf -] Signau - Eggwil - Röthenbach			
145781	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Regionalkonferenz Emmental ist der Meinung, dass der Einbezug von Wanderbussen im Sinne des Freizeitverkehrs hochrelevant und zeitgemäß ist und beantragt die folgenden Linien in das kantonale Grundangebot neu aufzunehmen: 60.252, 30.271, 30.284, 30.285</p> <p>Begründung</p> <p>Die Begründung, dass dies dem bisherigen Finanzierungsprinzip nicht entspreche, reicht uns nicht aus. Wir halten zudem fest, dass der Kanton betreffend Mitfinanzierung von Freizeitverbindungen (z.b. Wanderbusse) eine Studie erarbeiten muss, welche zum Ziel hat, gesetzliche Grundlagen für eine Mitfinanzierung zu schaffen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Aufgrund derzeit fehlender rechtlicher Grundlagen ist eine Aufnahme ins Grundangebot oder eine anderweitige Unterstützung nicht möglich.</p>
95, 30.284 , Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)			
145782	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Regionalkonferenz Emmental ist der Meinung, dass der Einbezug von Wanderbussen im Sinne des Freizeitverkehrs hochrelevant und zeitgemäß ist und beantragt die folgenden Linien in das kantonale Grundangebot neu aufzunehmen: 60.252, 30.271, 30.284, 30.285</p> <p>Begründung</p> <p>Die Begründung, dass dies dem bisherigen Finanzierungsprinzip nicht entspreche, reicht uns nicht aus. Wir halten zudem fest, dass der Kanton betreffend Mitfinanzierung von Freizeitverbindungen (z.b. Wanderbusse) eine Studie erarbeiten muss, welche zum Ziel hat, gesetzliche Grundlagen für eine Mitfinanzierung zu schaffen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Aufgrund derzeit fehlender rechtlicher Grundlagen ist eine Aufnahme ins Grundangebot oder eine anderweitige Unterstützung aber nicht möglich.</p>
97, 30.285, Langnau Bhf - Bärau - Gohl (- Lüderenalp - Wasen i.E.)			
145783	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Regionalkonferenz Emmental ist der Meinung, dass der Einbezug von Wanderbussen im Sinne des Freizeitverkehrs hochrelevant und zeitgemäß ist</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Aufgrund derzeit fehlender rechtlicher Grundlagen ist eine Aufnahme ins</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>und beantragt die folgenden Linien in das kantonale Grundangebot neu aufzunehmen: 60.252, 30.271, 30.284, 30.285</p> <p>Begründung</p> <p>Die Begründung, dass dies dem bisherigen Finanzierungsprinzip nicht entspreche, reicht uns nicht aus. Wir halten zudem fest, dass der Kanton betreffend Mitfinanzierung von Freizeitverbindungen (z.B. Wanderbusse) eine Studie erarbeiten muss, welche zum Ziel hat, gesetzliche Grundlagen für eine Mitfinanzierung zu schaffen.</p>	Grundangebot oder eine anderweitige Unterstützung aber nicht möglich.
98, 30.465 , Burgdorf - Lyssach Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf			
149421	VCS Sektion Bern 3011 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Antrag sei anzunehmen</p> <p>Begründung</p> <p>Die Kantonsfinanzen sollen so priorisiert werden, dass ein öV-Ausbau möglich ist.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt</p>
100, 30.466 , Burgdorf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen			
149422	VCS Sektion Bern 3011 Bern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Antrag sei anzunehmen</p> <p>Begründung</p> <p>Diese Linie ist wichtig für den Raum Burgdorf, der Antrag sinnvoll</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt</p>
145929	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Wir beantragen die prioritäre Berücksichtigung der Prüfaufträge 101 und 109.</p> <p>Begründung</p> <p>Die Regionalkonferenz Emmental hat für die Ausarbeitung des regionalen Angebotskonzept einen erheblichen Aufwand betrieben. Insbesondere die Ausarbeitung des Buskonzepts «Untere Emme» war aufwendig, davon soll nun nichts berücksichtigt werden. Die Umsetzung der Prüfaufträge 101 und 109 er-</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme. Die Aussage, dass dieser Antrag nicht berücksichtigt wird ist nicht korrekt. Das AÖV unterstützt das Anliegen, hält aber an der bisherigen Praxis fest, dass bei Linienerlängerungen zuerst mittels Versuchsbetrieb der Nachweis einer ausreichenden Nachfrage aufgezeigt werden muss.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>möglichen die ÖV-Anbindung von Gemeinden, welche bisher keine Erschließung hatten. Wir weisen darauf hin, dass kleinere Gemeinden wie Hellsau und Höchstetten sich keine Versuchsbetriebe leisten können.</p>			
108, 30.481 , Sumiswald-Grünen - Wasen i.E.			
149423	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Der Antrag sei anzunehmen Begründung öV-Angebote sind in ländlichen Gebieten eine wichtige Alternative zum MIV	Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt
109, 30.884 , Bätterkinden - Utzenstorf - Koppigen			
145785	RK Emmental 3400 Burgdorf	Antrag / Bemerkung Wir beantragen die prioritäre Berücksichtigung der Prüfaufträge 101 und 109. Begründung Die Regionalkonferenz Emmental hat für die Ausarbeitung des regionalen Angebotskonzept einen erheblichen Aufwand betrieben. Insbesondere die Ausarbeitung des Buskonzepts «Untere Emme» war aufwendig, davon soll nun nichts berücksichtigt werden. Die Umsetzung der Prüfaufträge 101 und 109 ermöglichen die ÖV-Anbindung von Gemeinden, welche bisher keine Erschließung hatten. Wir weisen darauf hin, dass kleinere Gemeinden wie Hellsau und Höchstetten sich keine Versuchsbetriebe leisten können.	Bemerkung Kenntnisnahme. An der bisherigen Praxis, dass bei Linienverlängerungen zuerst mittels Versuchsbetrieb die Nachfrage aufgezeigt werden muss, wird festgehalten.
149425	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Der Antrag sei anzunehmen... Begründung ... wenigstens als Versuchsbetrieb	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt
132, 30.028 , Weissenbühl Bhf - Ostermundigen Bhf - Wankdorf Bhf			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150167	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Definitive Einführung des zusätzlichen Angebotes auf das Jahr 2027</p> <p>Begründung</p> <p>Die Erschliessungsqualität des Quartiers Tiefenmösli ist ohne Angebot der Linie 28 verhältnismässig schlecht (lange Fusswege zur nächsten ÖV-Haltestelle). Als mögliche Kompromisslösung schlägt BERNMOBIL vor, die Betriebszeit nur auf dem Abschnitt Brunnadernstrasse bis Zollgasse zu verlängern (Einsatz von nur einem Fahrzeug).</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt</p> <p>Wir danken für den Kompromissvorschlag. Der Antrag soll weiterhin im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft werden. Eine Aussage zum Umsetzungszeitpunkt ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.</p>
133, 30.028 , Weissenbühl Bhf - Ostermundigen Bhf - Wankdorf Bhf			
150168	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Umsetzung des Antrages der RKB</p> <p>Begründung</p> <p>Ein Betrieb im 15'-Takt am Samstag wäre angemessen für die Erschliessung des Tiefenmösli-Quartiers und der UPD. Die vergleichbaren Linien 27 und 29 verkehren am Samstag ebenfalls im 15'-Takt.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt Das Anliegen ist nachvollziehbar und berechtigt, aber nicht priorär.</p>
135, 30.029, Niederwangen Bhf - Köniz Bhf - Wabern Lindenweg			
150169	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Betrieb der Linie 29 am Samstag von 07:00 bis ca. 08:30 und 19:00 bis 20:30 im 15'-Takt</p> <p>Begründung</p> <p>Der Angebotsausbau auf der Linie 29 zu den genannten Zeiten ist im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes der Linien 22 und 29 mit der Tramverlängerung Kleinwabern wichtig. Im 15'-Takt werden die Busse der Linie 29 neu in anderen Fahrlagen verkehren als im Halbstundentakt (Anschlüsse in Niederwangen auf/von S1 vs. S2). Während der Betriebszeiten der Linie 22, welche Anschlüsse auf die S2 herstellt, sollte die Linie 29 deshalb Anschlüsse an die S1 herstellen und dazu im 15'-Takt verkehren.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft.</p> <p>Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.</p>
138, 30.031 , Bern Brunnadernstrasse - Europaplatz Bhf - Niederwangen Bhf			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150170	BERNMOBIL Netzmanagement 3000 Bern 14	Antrag / Bemerkung Vollständige Umsetzung des Antrags der RKBM. Begründung Mit dem neuen Polizeizentrum ist eine deutliche Zunahme der Frequenzen auf dem Abschnitt zwischen Europaplatz und Niederwangen zu erwarten. BERNMOBIL bittet das AÖV die vollständige Umsetzung des Antrags nochmals zu prüfen. Alternativ schlägt BERNMOBIL vor, im Angebotskonzept nur eine bestimmte Anzahl zusätzlicher Kurspaare zu definieren ohne Angabe des Zeitfensters, damit dieses unter Berücksichtigung der neuesten Fahrgastzahlen und evtl. nach Absprache mit der Kantonspolizei später definiert werden kann.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. Die Zeitfenster der Verdichtung werden in Rücksprache mit der Kantonspolizei noch festgelegt.
142, 30.033, Bremgarten - Worblaufen			
146674	Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) 3048 Worblaufen	Antrag / Bemerkung Linie 30.033 (Laufnummer 142): Wiedererwägungsgesuch für das beantragte Sonntagsangebot. Begründung Die Linie 33 hat eine wichtige Erschliessungsfunktion für Siedlungsteile in Bremgarten und Zollikofen, welche allerdings an Sonntagen nicht besteht. Der Modalsplit könnte aus unserer Sicht erhöht werden, wenn die Linie 33 an Sonntagen ebenfalls in Betrieb wäre. Das fehlende Sonntagsangebot wird seit Jahren von den Kunden an uns herangetragen, daher kann ein grosses Fahrgastbedürfnis abgeleitet werden.	Bemerkung Aufgrund der aktuell vorhandenen Nachfrage lassen sich Angebotsausbauten nicht rechtfertigen
196, 30.792 , Worb Dorf - Biglen			
149426	VCS Sektion Bern 3011 Bern	Antrag / Bemerkung Der Antrag sei anzunehmen Begründung Für den Freizeitverkehr wichtig	Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt. Das Anliegen ist nachvollziehbar, aber nicht prioritätär
204, 307 S7, Bern - Bolligen - Worb Dorf			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
146666	Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) 3048 Worblaufen	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Massnahme Linie S7 (Lauf-Nr. 204): Wiedererwägungsgesucht für die Angebotsverdichtung am Sonntagmorgen.</p> <p>Begründung</p> <p>Warum der Antrag aus kantonaler Sicht nicht prioritär ist, können wir nicht nachvollziehen. Die S7 ist eine der stärkst nachgefragten ÖV-Linie im Kanton und daher ist der Halbstundentakt am Sonntagmorgen aus Fahrgastsicht nicht mehr zeitgemäß. Zudem weist die beantragte Massnahme ein gutes Kosten-/Nutzenverhältnis auf.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft</p> <p>Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.</p>
209, neu, On demand Oberer Gantrisch			
150084	IGöV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>On-Demand-Betrieb Oberer Gantrisch ist gemäss Antrag RKBM einzuführen.</p> <p>Begründung</p> <p>Freizeitverkehr ist das am stärksten wachsende Segment der Verkehrsentwicklung, der öV-Anteil ist hier bisher unbefriedigend tief. Gantrisch ist ein wichtiges Naherholungsgebiet für die Region Bern-Mittelland, an Spizentagen besteht Verkehrsüberlastung. Deshalb ist das öV-Angebot hier mit neuen Formen zu ergänzen, bzw. auszubauen.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt</p> <p>Wir teilen die Einschätzung grundsätzlich, aber das beantragte Angebot mit Postauto als Betreiber ist zu teuer im Verhältnis zur erwartbaren Nachfrage.</p>
149427 VCS Sektion Bern 3011 Bern			
<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Antrag sei anzunehmen</p> <p>Begründung</p> <p>Wichtiges Angebot, insb. für den Freizeitverkehr und als Alternative zum MIV</p>			
210, neu, On demand Fraubrunnen / Jegenstorf			
150087	IGöV Bern 3000 BERN	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>On-Demand-Betrieb Jegenstorf-Frauenkappelen ist gemäss Antrag RKBM einzuführen.</p> <p>Begründung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt</p> <p>Die beantragte Angebot ist deutlich zu teuer im Verhältnis zur erwartbaren Nachfrage.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		On-Demand-Betrieb können in Gebieten mit mässiger Erschliessungsqualität die öV-Nutzung erhöhen. Der Raum Jegenstorf-Frauenkappelen ist ideal, um solche Angebotsformen in einem Pilotversuch zu prüfen und weiterzuentwickeln, namentlich im Hinblick auf die sich abzeichnende Selbstfahrttechnologie.	
211, 12.180, Saanen - Gstaad - Col du Pillon - Les Diablerets			
149429	VCS Sektion Bern 3011 Bern	<p>Antrag / Bemerkung Der Antrag sei anzunehmen</p> <p>Begründung On-Demand-Angebote sind interessante Alternativen zu fahrplangebundenen Linien, ein Versuchsbetrieb ist unbedingt zu bewilligen</p>	<p>Bemerkung Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt</p> <p>Die beantragte Angebot ist deutlich zu teuer im Verhältnis zur erwartbaren Nachfrage.</p>
212, 12.182 , Gstaad - Turbach [- Rotengraben]			
150737	RVK Oberland-West 3600 Thun	<p>Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung</p> <p>Begründung Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV) unterstützt werde.</p>	<p>Bemerkung Aufgrund der aktuell vorhandenen Nachfrage lassen sich Angebotsausbauten nicht rechtfertigen</p> <p>In Absprache mit dem Kanton Waadt kann ein moderater Ausbau bei befriedigender Nachfrageentwicklung im Bestellverfahren geprüft werden.</p>
150738	RVK Oberland-West 3600 Thun	<p>Antrag / Bemerkung Unbefriedigende Begründung der Ablehnung, Schaffung von Grundlagen zur Mitfinanzierung</p> <p>Begründung Die Begründung ist nicht befriedigend und stimmt nicht mit dieser des Antrages 90 überein bei welchem aber dieselbe Thematik betroffen ist. Die RVK 5 verlangt hier eine gesamtkantonale Überprüfung der Mitfinanzierung ähnlicher Angebote in Anlehnung an das Modell vom Kanton Luzern</p>	<p>Bemerkung Aufgrund der aktuell vorhandenen Nachfrage lassen sich Angebotsausbauten nicht rechtfertigen</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
215, 31.007, Steffisburg-Thun West			
150739	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung Begründung Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV) unterstützt werde.	Bemerkung Das AÖV unterstützt das Anliegen. Sofern die neue Tangentiallinie 31.007 die Anforderungen der AGV erfüllt, kann eine Aufnahme im Grundangebot mit dem Zwischenbeschluss 2029 geprüft werden.
216, 31.024 , Oberhofen - Schwanden - Sigriswil			
150740	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung Begründung Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV) unterstützt werde.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. Voraussetzung für einen Ausbau des Abendangebots ist eine wirtschaftliche Lösung
217, 31.043, Thun - Emberg - Heimenschwand (- Wangelen)			
150173	IGöV Bern 3000 BERN	Antrag / Bemerkung Die Taktlücke (Thun ab 16.32) ist bereits im Angebotskonzept 2027 -2030 zu schliessen Begründung Der Kurs der Linie 43 mit Abfahrt um 15:32 in Thun verkehrt aktuell nur an Samstagen. Dies wird von den Reisenden nicht verstanden, liegt diese Abfahrtzeit doch in idealer Zeitlage noch vor der abendlichen Hauptreisezeit (ab ca. 16 Uhr) und könnte diese wirksam entlasten.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft Verbesserungen werden im Rahmen der Planung der RVK 5 geprüft.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
150741	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung Begründung Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV) unterstützt werde.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft Verbesserungen werden im Rahmen der Planung der RVK 5 geprüft.
221, 31.230, Frutigen - Adelboden			
150742	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Klare Formulierung der Kriterien für einen Ausbau Begründung Von welchen Kriterien ist der Ausbau abhängig?	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. Schrittweiser Ausbau Adelboden-Frutigen im Rahmen des Bestellprozesses, koordiniert mit Stundentakt R12 Spiez-Frutigen
222, 31.241, Kandersteg - Talstation Sunnbüel			
150743	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung Begründung Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV) unterstützt werde.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. Ein etappierter Ausbau wird mit der RVK 5 und den TU geprüft.
223, 31.250, Oey Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp			
150744	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung Begründung	Bemerkung

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV) unterstützt werde.	Das Anliegen wird geprüft Ein Ausbau wird mit der RVK 5 und den TU im Zusammenhang mit einem Versuchsbetrieb Erlenbach geprüft.
224, 31.283 , Lenk Bahnhof - Simmenfälle			
150745	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung Begründung Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV) unterstützt werden.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft Ein Ausbau wird mit der RVK 5 und den TU geprüft.
225, 120 R31, Zweisimmen - Lenk			
147013	MOB Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA 1820 Montreux	Antrag / Bemerkung Correction Begründung Correction de la demande technique. Il s'agit de la ligne 120 R32 Gstaad - Zweisimmen. Et la demande est que les trains circulent entre Saanen - Gstaad - Zweisimmen à 05h00 et 06h00.	Bemerkung La demande sera examinée. En fonction de l'évolution de la demande, la demande sera examinée pour 2029.
150746	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Anpassung Antragstextes Begründung Gleiche Rückmeldung wie bei den anderen, nur mit Vorbehalt unterstützen Anträgen. Zudem stimmt der Antragstext der RVK 5 nicht. Die RVK 5 beantragt die Einführung eines zusätzlichen Kurses ab Saanen um 06:00 als Verlängerung der bisherigen Verbindung ab 06:02 ab Gstaad.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. Ein Ausbau wird mit der RVK 5 und den TU geprüft.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
227, 330 R12 , Spiez - Frutigen			
150747	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Klare Formulierung der Kriterien für einen Ausbau Begründung Von welchen Kriterien ist der Ausbau abhängig?	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft Schrittweiser Ausbau im Rahmen des Bestellprozesses, koordiniert mit Ausbau Adelboden-Frutigen
228, 12.185, Saanen - Abländschen - Jaun			
150159	PostAuto AG 3030 Bern	Antrag / Bemerkung Begründung Begründung Die Begründung sollen die gleiche sein wie bei der Linie 60.252 (Schallenberg).	Bemerkung Die Anfrage wurde geprüft, aufgrund zurzeit fehlender rechtlicher Grundlagen ist eine Aufnahme ins Grundangebot oder eine anderweitige Unterstützung aber nicht möglich.
150748	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Grundlagen zur Mitfinanzierung schaffen Begründung Die Begründung ist nicht befriedigend und stimmt nicht mit dieser des Antrages 90 überein bei welchem aber dieselbe Thematik betroffen ist. Die RVK 5 verlangt hier eine gesamtkantonale Überprüfung der Mitfinanzierung ähnlicher Angebote in Anlehnung an das Modell vom Kanton Luzern	Bemerkung Die Anfrage wurde geprüft, aufgrund zurzeit fehlender rechtlicher Grundlagen ist eine Aufnahme ins Grundangebot oder eine anderweitige Unterstützung aber nicht möglich.
230, 31.00x, Stadtlinien Thun			
150749	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung Begründung Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft Ein Ausbau wird mit der RVK 5 und den TU im Bestellverfahren geprüft.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV unterstützt werde.			
229, 31.280, Lenk - Aegerten - Lenk (Reka)			
150750	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Neuprüfung des Antrages Begründung Der Antrag wurde mit den falschen Zahlen der Auslastung geprüft. Vielen Dank für die erneute Prüfung des Antrages.	Bemerkung Die Auslastung wurde nochmals überprüft, die Linie liegt im Grenzbereich der Mindestwerte der Angebotsverordnung. Aufgrund der Mitfinanzierung durch Dritte ist unklar, wie hoch die Abgeltung ausfallen würde. Um verlässliche Zahlen zu erhalten, soll die Linie vorerst als Versuchsbetrieb finanziert werden.
231, 31.101 , Beatenberg - Interlaken West			
150160	PostAuto AG 3030 Bern	Antrag / Bemerkung Linienbezeichnung falsch Begründung Bei dieser ID handelt es sich um die Linie 31.104 und nicht 31.101	Bemerkung Wird korrigiert, besten Dank für den Hinweis
234, 31.105 , Interlaken West - Wilderswil - Gsteigwiler			
150163	PostAuto AG 3030 Bern	Antrag / Bemerkung Antrag Region nicht korrekt wiedergegeben Begründung Die Anträge der Region lauten: A) Bedienung der Linie mit Gelenkbus und B) (Nachtrag) Viertelstundentakt. Sollte der Versuchsbetrieb mit der neuen Linie 31.108 umgesetzt werden, wird der Antrag B) auf Prio 2 zurückgestuft.	Bemerkung Die Einschätzung wird geteilt Mit der Einführung der Linie 31.108 als Versuchsbetrieb ist der Antrag hinfällig
239, 31.122 , Grindelwald Gletscherschlucht - Bahnhof - Bodmi - Klusi			
149794	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz	Antrag / Bemerkung Änderung der Linienführung der Buslinie 31.122 (Verkürzung): Statt bis Haltestelle 'Klusi' neu nur noch bis Haltestelle 'Bodmi' für den Fall, dass Buslinie	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft Ein Ausbau wird mit der RKOO und der TU geprüft. Zum jetzigen Zeitpunkt

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>31.124 ganzjährig gemäss Winterfahrplan betrieben werden kann (siehe Antrag weiter unten)</p> <p>Begründung</p> <p>Der neu eingereichte Antrag (s.u.), das bestehende Liniennetz «Winter», mit der Linie 124 ganzjährig zu betreiben, führt dazu, dass die Buslinie 31.122 sowohl im Sommer als auch in der Zwischensaison nicht mehr bis Haltestelle 'Klus' fahren muss, da diese neu ganzjährig von der Buslinie 31.124 angefahren wird.</p> <p>Eine Kostenschätzung wird bei Bedarf von STI/Grindelwaldbus nach der Ferienzeit nachgereicht.</p>	unterstützen wir nachfragegerechte Ausbauten innerhalb des bestehenden Liniennetzes im Rahmen des Bestellverfahrens. Das künftige Liniennetz kann nach Abschluss des laufenden Projekts zur Optimierung des Ortbusnetzes Grindelwald festgelegt werden.
149795	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>BUSLINIE 31.124: ÜBERNAHME DES WINTER-LINIENNETZES FÜR DEN GANZJÄHRIGEN BETRIEB</p> <p>Begründung</p> <p>Ein Wechsel des Winter-Liniennetzes der Buslinie 31.124 auf den ganzjährigen Fahrplan bringt gemäss STI die dringend benötigte Entlastung. Die Verantwortlichen von STI wissen aufgrund der gesammelten Erfahrungen, dass das Konzept des Winterbetriebs auf der Linie 31.124 in Sachen Kapazität, Takt, Fahrplanstabilität sehr gut ist. In einem ersten Schritt sollte ganzjährig ein Stundentakt angeboten werden. Während der Wintersaison (Mitte Dezember - Ende März) wäre - wie bisher - ein ½ Std Takt die adäquate Lösung.</p> <p>Eine Kostenschätzung wird bei Bedarf von STI/Grindelwaldbus nach der Ferienzeit nachgereicht.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft</p> <p>Ein Ausbau wird mit der RKOO und der TU geprüft. Zum jetzigen Zeitpunkt unterstützen wir nachfragegerechte Ausbauten innerhalb des bestehenden Liniennetzes im Rahmen des Bestellverfahrens. Das künftige Liniennetz kann nach Abschluss des laufenden Projekts zur Optimierung des Ortbusnetzes Grindelwald festgelegt werden.</p>
149797	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>BUSLINIE 31.123: ERHÖHUNG DER ANGEBOTSSTUFE VON 1 AUF NEU 2</p> <p>Begründung</p> <p>Gemäss der Erfolgskontrolle (Anhang 1) wird die Buslinie 31.123 neu mit einem mittleren KDG und hoher Auslastung betrieben. Dies ist einerseits auf die Zunahme von Wohnraum für Einheimische und Ferienwohnungen auf der "Schattseite" von Grindelwald und andererseits auf die erhöhte Frequentierung</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft</p> <p>Ein nachfragegerechter Ausbau innerhalb der Angebotsstufe 1 wird mit der RKOO, der Gemeinde und der TU im Rahmen des Bestellverfahrens geprüft.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>der Gastronomieangebote im Perimeter zurückzuführen (Aspen, Stallbeizli). Mit zusätzlichen KP kann zukünftig z.B. auch die Rückreise nach dem Restaurantbesuch mit dem ÖV angetreten werden. Eine Kostenschätzung wird bei Bedarf von STI/Grindelwaldbus nach der Ferienzeit nachgereicht.</p>			
241, 31.158 , Brünig - Hasliberg Reuti			
149788	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Prüfen auf Optimierungsmöglichkeiten der Verbindung 'Brünig - Hasliberg-Reuti (Luftseilbahn) - Meiringen (Luftseilbahn) - Brünig' (inkl. Anschlüsse Meiringen (Luftseilbahn) - Innertkirchen)</p> <p>Begründung</p> <p>Es besteht die Vermutung, dass in Zusammenhang mit dem Antrag 243.31.174 durch besser aufeinander abgestimmte Anschlüsse, attraktivere Reisezeiten von Bern, Interlaken bzw. Luzern, Alpnach her geschaffen werden könnten.</p> <p>Dies müsste u.E. insbesondere in Gesprächen mit der BMH diskutiert werden.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft Ein Ausbau wird mit der RKOO und der TU geprüft.</p>
243, 31.174, Geissholz - Meiringen			
149789	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Prüfen auf Optimierungsmöglichkeiten der Verbindung 'Brünig - Hasliberg-Reuti (Luftseilbahn) - Meiringen (Luftseilbahn) - Brünig' (inkl. Anschlüsse Meiringen (Luftseilbahn) - Innertkirchen)</p> <p>Begründung</p> <p>Wir begrüssen die teilweise Unterstützung des Antrags - Danke! Darüber hinaus besteht die Vermutung, dass in Zusammenhang mit dem Antrag 241.31.158 durch besser aufeinander abgestimmte Anschlüsse, attraktivere Reisezeiten von Bern, Interlaken bzw. Luzern, Alpnach her geschaffen werden könnten.</p> <p>Dies müsste u.E. insbesondere in Gesprächen mit der BMH diskutiert werden.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird geprüft. Ein Ausbau wird mit der RKOO und den TU geprüft.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
248, 470 LIX, Luzern - Meiringen - Interlaken Ost (Bergzüge)			
149274	Kanton OW Fachverantwortung ÖV 6060 Sarnen	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Kanton begrüßt einen Ausbau des Angebots am Abend über den Brünig.</p> <p>Begründung</p> <p>Es ist eine Angebotsverbesserung für den Kanton Bern sowie für den Kanton Obwalden. Es profitiert vor allem die Bevölkerung von Meiringen und Lungern.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
261, 30.483 , Sumiswald-Grünen - Affoltern-W. - Huttwil			
150070	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau IGöV 4950 Huttwil	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Der Antrag ist zu unterstützen (gemäss Antrag unter 6.2.)</p> <p>Begründung</p> <p>Wer den Bus auch abends nutzen will und damit an eine Veranstaltung fahren will, kann dies mit dem aktuellen Angebot nicht gut. So kann der Bus gegen den MIV nicht bestehen. Der Ausbau am Abend ist deshalb nötig.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Der Antrag kann bei positiver Entwicklung der Nachfrage und der Kantonsfinanzen umgesetzt werden.</p>
262, 40.054, Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen			
147655	RVK Oberaargau 4901 Langenthal	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Stellungnahme der Gemeinde Herzogenbuchsee:</p> <p>Beantragt waren eine Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (MoSa) ab 6 Uhr bis Mitternacht Linie 54 4 zusätzliche Kurspaare (MoSa) (Massnahme 262 40.054) sowie die Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 54: durchgehender Stundentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr (Massnahme 263 40.054). Wir beantragen entgegen dem Vorentscheid an den beantragten Massnahmen festzuhalten.</p> <p>Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> Nur mit einem Halbstundentakt lässt sich eine Verlagerung vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr realisieren. Wenn Passagiere am Samstagmorgen nicht von einem ausgewogenen Angebot 	<p>Bemerkung</p> <p>Aufgrund der aktuell vorhandenen Nachfrage lassen sich Angebotsausbauten nicht rechtfertigen.</p>

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
		<p>auswählen können, werden sie am Nachmittag nicht mit dem öffentlichen Verkehr zurückkommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • An Sonntagen stellt die Linie ein wichtiges Angebot für Wanderer mit Ziel Mutzbachgragen dar. 	
266, 304.2 S4 , (Thun - Belp -) Bern - Burgdorf - Langnau i.E.			
143530	RK Emmental 3400 Burgdorf	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die Takschliessung abends zum integralen 30'-Takt bis 24 Uhr wird beantragt auf der Strecke Ramsei-Sumiswald-Grünen (S45).</p> <p>Begründung</p> <p>Die Begründung ist nicht nachvollziehbar, gemäss Erfolgskontrolle sind sowohl Kostendeckung als auch Auslastung auf der Strecke S44, S45 gut. Im Anhang V wird fälschlicherweise von der S4 gesprochen Richtung Langnau. Es handelt sich aber um den Streckenabschnitt Ramsei-Sumiswald-Grünen (S45). Die Kurspaare Ramsei ab 22:07 und 00:07 fehlen.</p> <p>Es wird zudem darauf hingewiesen, dass der unter Vorbehalt zu prüfende Ausbau des Abendbetriebs auf den Buslinien 481, Sumiswald-Grünen-Wesen und Buslinie 483 Sumiswald -Grünen - Huttwil bedingt, dass die Takschliessung auf der Strecke Ramsei -Sumiswald-Grünen umgesetzt wird.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Die Einschätzung wird grundsätzlich geteilt</p> <p>Bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen und einer guten Nachfrageentwicklung auf der Linie wird der Antrag im Rahmen der Bestellprozesse während des AGB 27 - 30 geprüft.</p>
267, 460 RE7 , Luzern - Wolhusen - Langnau i. E. (/ Langenthal)			
149654	Verkehrsverbund Luzern Planung 6003 Luzern	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Als Ausbauoption vorsehen.</p> <p>Begründung</p> <p>In Freitag- und Samstagnächten sehen wir ein gewisses Potenzial und haben die Option pendent, falls es die finanziellen Mittel und die Situation mit Bauintervallen zulassen..</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
270, 460 RE7 , Bern - Langnau i.E. - Luzern			

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
149655	Verkehrsverbund Lu- zern Planung 6003 Luzern	Antrag / Bemerkung Begründung korrigieren. Begründung Es handelt sich hier nicht um ein betriebliches Thema, sondern um ein solches im Rahmen des AK35 (konsolidiert) und entspräche auch einem Bedürfnis des VVL (und der Region Luzern West).	Bemerkung Kenntnisnahme
275, 301 S1, Bern - Münsingen - Thun			
145559	IGöV Bern 3000 BERN	Antrag / Bemerkung Wenn möglich Aufnahme der Verbindung bereits im Angebotsschritt 2027-2030. Zwingend ist eine Prüfung für das Angebot ab 2030. Begründung Die letzte Abfahrt der S1 in Richtung Aaretal um 23.42 ist früh. In Richtung Gürbetal und Konolfingen bestehen nach Mitternacht noch Verbindungen. Ebenfalls existieren in der Gegenrichtung ab Bern Verbindungen ab Bern. Thun ist als Regionalzentrum für das Aaretal von Bedeutung.	Bemerkung Kenntnisnahme. In Abhängigkeit der Nachfrage- und Kostenentwicklung wird das Anliegen geprüft.
276, 330 RE1 , Bern - Spiez - Kandersteg - Brig (- Domodossola)			
150751	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung Begründung Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV)unterstützt werde.	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. In Abhängigkeit der Nachfrage- und Kostenentwicklung wird das Anliegen geprüft.
150752	RVK Oberland-West 3600 Thun	Antrag / Bemerkung Änderung der Formulierung Begründung	Bemerkung Das Anliegen wird geprüft. Ein Ausbau wird mit der RKOO und der TU auf 2029 geprüft.

ID	Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<p>Die Rückmeldung ist sehr vage. Ab wann kann von einer positiven Entwicklung der Kantonsfinanzen gesprochen werden? Es müssen zudem Kriterien erstellt werden, damit eine "gute Nachfrageentwicklung" definiert werden kann. Eine bessere Formulierung wäre, dass der Antrag mit Vorbehalt (klare, vorab formulierte Hinderungsgründe seitens AÖV)unterstützt werde.</p>			
281, 2355 SB, Beatenbucht - Birchi - Beatenberg			
149786	RK Oberland-Ost Regionalkonferenz Oberland-Ost 3800 Interlaken	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Die bestehende Diskrepanz zwischen den Anträgen im RAK auf Seite 22 und 28 auflösen</p> <p>Begründung</p> <p>Es ist nicht ganz klar, welcher der Anträge der "richtige" ist ... Danke für eine Verifizierung.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Das Anliegen wird weiterhin nicht unterstützt. Ein fahrplanmässiger Ausbau zum Viertelstundentakt ist nicht zweckmässig, da die Nachfrage stark saison- und wetterabhängig ist.</p>
150753	RVK Oberland-West 3600 Thun	<p>Antrag / Bemerkung</p> <p>Antrag nicht unterstützen</p> <p>Begründung</p> <p>Dieser Antrag wurde von der RVK 5 abgelehnt.</p>	<p>Bemerkung</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Im Bericht ist die Annahme des Antrags der RKOO falsch aufgeführt. Die Formulierung wird angepasst. Ein Ausbau zum Viertelstundentakt ist nicht zweckmässig.</p>

5 Befragung

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
11203	Transports publics bernois	<p>Les TPB sont globalement satisfaits de l'amélioration de l'offre urbaine souhaitée par la CRT 1 et validée par le canton.</p> <p>Cependant, il nous semblerait opportun d'arbitrer entre l'amélioration de la ligne 11 non-retenue (cadence 15' en heures de pointe) et les améliorations retenues ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L6 : Nouvelle desserte du quartier de Nidau. Aalmatten en continu jusqu'à 20h depuis la gare de Biel à cadence 15 minutes. Proposition d'économie : cadence 30' en heures creuses. - L10 : 2 courses Biel gare <> Centre Boujean et 1 course Biel Gare <> Centre Boujean <> Pieterlen. Proposition d'économie : suppression de la course Biel gare <> Pieterlen. 	Nous sommes conscients de la problématique d'une égalité de traitement entre les différents quartiers de la ville de Biel. Les moyens financiers ne sont cependant pas illimités.
11053	RVK Oberland-West	<p>Vielen Dank, dass wir die Möglichkeit haben, zum Kantonalen Angebotskonzept 2027 - 2030 Stellung zu beziehen.</p> <p>Grundsätzlich sind wir mit der Aufnahme der Anträge in der Regionalkonferenz Oberland West zufrieden, wenn davon ausgegangen werden kann, dass die vage positiv beantworteten Anträge in der Periode 2027 - 2030 umgesetzt werden.</p> <p>Sehr schade finden wir hingegen, dass die Anträge im Bereich Freizeitverkehr nicht angenommen wurden. Hier sehen wir als Regionen einen grossen Handlungsbedarf Seitens Kanton. Es handelt sich hier nicht nur um Freizeitverbindungen im ländlichen Raum, sondern auch um saisonale Überlastungen an Knotenpunkten und touristische Hauptverbindungen. Wir wünschen hier die Schaffung von kantonalen Grundlagen zur Mitfinanzierung solcher Angebote.</p> <p>Leider gab es auch im Bereich On-Demand eine eher negative Entwicklung. Es mag stimmen, dass im Bereich von Neuerschliessungen ein On-Demand Versuchsbetrieb nicht die günstigste Variante ist, aber gerade im Bereich Ersatz von bestehenden Linien, kann ein On-Demand Angebot durchaus der Kostendeckungsgrad einer Linie verbessern und auch die Nachfrage erhöhen, da man mehr auf die Bedürfnisse der Kundschaft eingehen kann. Hier hätten wir mehr Geduld gewünscht, da gerade in unserer Region die Gemeinde Lenk an einem On-Demand Abendangebot plus auch tagsüber am teilweisen Ersatz vom klassischen Linienbetrieb zu On-Demand sehr interessiert war. Damit weiterhin mit der AFA zusammengearbeitet werden kann war es von Anfang an klar, dass nur Publicar für die Software in Frage gekommen wäre. Es wurden durch die Studien sehr viele Vorleistungen erbracht, welche nun nicht getestet werden können. On-Demand oder eine Mischform zwischen On-Demand und dem klassischen Linienbetrieb wird aber im ländlichen Gebiet Zukunft haben. Es wäre somit sehr wichtig gewesen, hier Erfahrungen sammeln zu können.</p>	<p>Betreffend Aufnahme von Freizeitlinien in das Grundangebot fehlen die gesetzlichen Grundlagen</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit von On-Demand-Angeboten ist nicht gegeben. Eine Unterstützung als Bürgerbus ist denkbar.</p>

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
		<p>Der Antrag 29 (der RVK 5) Änderung Linienbezeichnung Gstaad - Saanen - Schönried - Saanenmöser wird nicht bei den Anträgen aufgeführt. Hier bitten wir um die Ergänzung des Antrages.</p> <p>Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.</p>	Der Antrag wurde ergänzt aber wird abgelehnt, da die Verlängerung nicht Bestandteil des Grundangebots des Kantons ist.
10972	AGR	<p>Das AGR bedankt sich für den Einbezug zur fachlichen Stellungnahme zum Angebotskonzept 2027 - 2030. Wir begrüssen das Angebotskonzept 2027 - 2030 explizit und danken für die sorgfältige Erarbeitung des Konzeptes. Die vorgesehenen Anpassungen im Bericht sind aus unserer Sicht nachvollziehbar. Zu einzelnen Anträgen der RVKs zu Angebotsanpassungen sowie zu den Rückmeldungen des AÖV äussern wir uns nicht.</p>	Kenntnisnahme
11022	Pro Bahn Schweiz	<p>Linie Lyss - Büren an der Aare: Warum werden keine Zugverbindungen ab Lyss 12:02 und 13:02 angeboten?</p> <p>Linie 362 Lyss - Schnottwil: Warum wird am Mittag ab 12 Uhr der Fahrplan um 6min verschoben, dadurch verschlechtern sich die Anschlüsse ab Schnottwil in Lyss merklich?</p> <p>Linie: Spiez - Zweisimmen, Entlastungsverkehr</p> <ol style="list-style-type: none"> Als kurzfristige Entlastungsmassnahme schlagen wir vor, dass die zusätzlichen Bus Kurse, die zur Entlastung der Linienkurse ins Diemtigtal verkehren, in Spitzenzeiten morgens an den Hochsaison-Wochenenden bereits ab Spiez oder Thun geführt werden Für die Anreise von Tagestouristen, vor allem im Wintersportverkehr, sollen so rasch als möglich am Wochenende, saisonale Zusatzzüge angeboten werden, entweder direkt ab Bern oder analog zum bestehenden Zusatzzug ab Biel nach Frutigen – Kandersteg – Brig unter Umfahrung des Knotens Bern, beispielsweise ebenfalls ab Biel oder einer anderen Region im Norden des Kt. Bern, zum Beispiel ab dem Oberaargau / Emmental und in diesem Fall direkt nach Zweisimmen, mit Anschlüssen Richtung Lenk und Gstaad Das Grundangebot im Simmental ist derzeit nur ein Stundentakt. Das ist heute nicht mehr attraktiv genug, ausser für ganz schwach frequentierte Linien. Deshalb soll dieses in einem ersten Schritt am Wochenende mit einen durchgehenden Stundentakt der RE 8 ergänzt werden; damit ergibt sich für die grösseren Bahnhöfe im Simmental ein angenehmerer Halbstundentakt. Für ein zeitgemäßes attraktives Angebot ist schliesslich der Ausbau auf einen durchgehenden Stundentakt der RE 8 an allen Tagen (ca. 6-19 Uhr), ggf. in einem weiteren Schritt, erforderlich; damit ist auch ein effizienter Fahrzeugeinsatz und ein besserer Kostendeckungsgrad möglich, es entstehen durchgehende Reiseketten auch mit bestehenden Zügen der MOB (Lenk / Gstaad). Auch Postautoverbindungen können somit auf die halbstündlich verkehrenden Züge 	<p>Anliegen zu zusätzlichen Kursen sind über die regionalen Angebotskonzepte der Regionalkonferenzen / regionalen Verkehrskonferenzen einzureichen.</p> <p>Anliegen zum Fahrplan sind über das Fahrplanverfahren einzureichen.</p> <p>Anliegen sind über das Fahrplanverfahren oder bei der RKV5 für ein künftiges Angebotskonzept einzubringen.</p>

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
		<p>ausgerichtet werden.</p> <p>5. In den HVZ der touristischen Reiseströme müssten die GPX dafür ggf. aus der Taktlage genommen werden, um genügend Beförderungskapazität bereitstellen zu können, eine alternative Führung ca. 8min früher bzw. später ist möglich.</p>	
10890	BAV	<p>Le rapport reprend de manière adéquate les planifications ferroviaires en cours à l'OFT, y compris le projet "Transports '45". La description des projets pilotés par l'OFT est également correcte. Bei den zahlreichen Angebotsausbauen wird es eine Herausforderung werden, die Kantsquote einzuhalten. Darauf ist bei den jeweiligen Offertbesprechungen zu achten.</p>	Kenntnisnahme
10873	RVK Biel-Seeland- BEJU	<p>Allgemeine Bemerkungen</p> <p>Der Vorstand der RVK 1 ist erfreut, dass rund die Hälfte der Anträge des RAK 2027-2030 in das kantonale Angebotskonzept aufgenommen wurden und damit wichtige Angebotsverbesserungen umgesetzt werden können. Gleichzeitig ist er enttäuscht, dass weitere für die RVK 1 wichtige Anträge aus finanziellen Gründen im Angebotskonzept nicht berücksichtigt werden. Dadurch ist die angestrebte Wirkung des RAK 2027-2030 in Frage gestellt.</p> <p>Der Vorstand hat Verständnis für die finanzielle Situation des Kantons. Die Einsparungen beim ÖV stehen aber im Widerspruch zu den kantonalen Zielen und Strategien. Die Verlagerung der Mobilität vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr, die Senkung des CO2-Austosses sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit – auch in ländlichen Gebieten – sind zentrale Elemente der kantonalen Verkehrspolitik (Kantonaler Richtplan, Gesamtmobilitätsstrategie). Der öffentliche Verkehr ist ein zentraler Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung und Lebensqualität der ganzen Region Biel-Seeland-Berner Jura. Wir appellieren an den Kanton, trotz der angespannten Finanzlage eine nachhaltige Entwicklung im Mobilitätsbereich gemäss den eigenen Zielsetzungen sicherzustellen.</p> <p>Es stellt sich zudem die Frage, wie sich der grosse Aufwand für die Erarbeitung von ÖV-Studien und des Regionalen Angebotskonzepts angesichts der berücksichtigten Anträge rechtfertigen lässt. Wenn ein wesentlicher Teil der erarbeiteten Vorschläge keine Berücksichtigung findet, untergräbt dies nicht nur die Motivation der Beteiligten, sondern auch die Wirksamkeit des partizipativen Planungsprozesses mit den Gemeinden.</p> <p>Wir regen an, die künftige Rolle der regionalen Angebotskonzepte kritisch zu reflektieren und gemeinsam nach Wegen zu suchen, wie die Abstimmung zwischen regionalen Bedürfnissen und kantonaler Planung unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen verbessert werden kann. Ziel muss es sein, dass der geleistete Aufwand in einem besseren Verhältnis zur tatsächlichen Wirkung steht.</p> <p>Stellungnahme zu einzelnen Anträgen</p> <p>Die Anträge der RVK 1 basieren auf teilregionalen Angebotskonzepten, die zusammen mit dem</p>	Zu den einzelnen Themen wurde bereits bei den spezifischen Eingaben im Bericht Stellung bezogen. Es wird auf die obigen Anträge verwiesen.

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
		<p>AÖV, den Gemeinden und den Transportunternehmen sorgfältig und fachlich fundiert erarbeitet wurden. Dabei wurde das Kosten-Nutzen-Verhältnis einbezogen und eine Priorisierung vorgenommen. Die teilregionalen Angebotskonzepte und das RAK 2027-2030 fokussieren auf Angebotsverbesserungen, die sowohl für den ÖV als auch für den Gesamtverkehr sinnvoll sind, die Verkehrsverlagerungsziele von Kanton und Region unterstützen und insb. in der Agglomeration Biel/Lyss zur Entlastung stark belasteter Strassenabschnitte beitragen. Sie entsprechen den beschlossenen behörderverbindlichen Strategien des Kantons (Kantonaler Richtplan, Gesamtmobilitätsstrategie) und der Region (RGSK/CRTU, Agglomerationsprogramm) und sind nötig, um deren Ziele zu erreichen. Der Vorstand der RVK 1 beantragt, die entsprechenden Anträge vor diesem Hintergrund noch einmal zu prüfen (siehe nachfolgende Bemerkungen und Bemerkungen zu den einzelnen Anträgen).</p> <p>Jura bernois</p> <p>Le comité de la CRT1 souhaite insister sur l'importance de favoriser le transfert modal dans le Jura bernois et s'oppose à l'absence de soutien de l'OTP pour certaines requêtes. On ne peut se contenter de maintenir l'offre existante, c'est pourquoi il est important d'assurer la cadence semi-horaire dans la vallée de Tavannes et sur la ligne 237 entre Tavannes et Tramelan, ce qui permettrait, notamment à certaines heures précises, de compenser les retards de certains trains. Il faut absolument éviter que ne se renforce une tendance aujourd'hui déjà perceptible, à savoir que les habitants de Tramelan / Vallée de Tavannes ne prennent la voiture jusqu'à Sonceboz. Seule une cadence à la demi-heure est à ce titre suffisamment attractive. De plus, c'est à Tavannes que se trouvera prochainement le nouveau centre administratif cantonal pensé dans le cadre de la réorganisation des services cantonaux et du projet Avenir Berne Romande, qui prévoit près de 200 emplois supplémentaires.</p> <p>Par ailleurs, le développement de l'offre vers / depuis Bellelay est capital pour la région. En effet, la région et les offices cantonaux concernés sont unanimes à vouloir développer sur le site de l'ancienne clinique une offre tant culturelle, formative que touristique. Cela ne peut se faire valablement sans une offre attractive en matière de TP vers Bellelay qui a fait l'objet de l'étude Mobilité durable Bellelay, et qui deviendra un centre régional d'envergure :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ le canton de Berne, propriétaire du site, a tout intérêt à une reconversion réussie de l'ancienne clinique. ▪ tous les projets élaborés pour promouvoir le site insistent sur l'importance d'une desserte de qualité en termes de TP, notamment ceux relatifs au développement d'une offre formatrice en matière de tourisme durable ▪ l'offre culturelle (avec notamment le festival "Les Battements de l'Abbatiale" et les expositions d'été) rencontre une audience qui va croissant et accueille un public sans nul doute enclin à utiliser les TP si une offre existe... ▪ la DSSI a également rencontré le succès avec son projet-modèle de formation-intégration, qui 	
			111/119

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
		<p>va donc se poursuivre</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ c'est un pas important vers le développement d'une offre TP attractive dans le secteur Courtine / Tramelan / Etang de la Gruère qui, par complémentarité, permettra des offres financièrement intéressantes 	
		<p>ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel/Lyss</p> <p>Das Angebotskonzept 2027-2030 berücksichtigt die Anträge der RVK 1 für neue Linien und Linieneinpassungen im städtischen Busnetz. Im Gegenzug werden die Angebotsverbesserungen auf den Agglomerationsachsen nicht unterstützt. Für den Vorstand der RVK 1 ist dies nicht zielführend. Das ÖV-Konzept 2035 basiert auf dem Zusammenspiel von städtischen und regionalen Buslinien und sieht eine Umsetzung in zwei Schritten (2030 und 2034) vor. Ein Hauptziel ist es, auf den Buslinien der Agglomerationsachsen einen 15-Minuten-Takt einzuführen und den ESP Bözingenfeld besser zu erschliessen. Die Erhebung des Ziel-, Quell- und Transitverkehrs (2024) und die Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West (2025) von Espace Biel/Bienne.Nidau bestätigen den Handlungsbedarf beim ÖV im Agglomerationsverkehr.</p> <p>Die Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West kommt zum Schluss, dass die Schliessung der Netzlücke der A5 für den Agglomerationsverkehr nur einen geringen Nutzen (bei hohen Kosten) hat. Gleichzeitig bestätigt die Studie die Zweckmässigkeit und Notwendigkeit des ÖV-Konzepts 2035 für die Erreichung der Mobilitätsziele des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss. Diese geben vor, den MIV zu stabilisieren und die zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse durch den ÖV und den Langsamverkehr abzudecken. Dabei spielen die regionalen ÖV-Linien auf den Agglomerationsachsen eine tragende Rolle. Der Verzicht des Kantons auf den Ausbau dieser Angebote ist widersprüchlich und nicht glaubhaft zu vermitteln. Auch das Argument der Finanzen kann nicht herangezogen werden, wäre die Realisierung der Schliessung der Netzlücke der A5 für den Kanton doch wesentlich aufwändiger</p> <p>Auf den Agglomerationsachsen sind die Strassen heute stark belastet und der ÖV-Takt ist zu wenig attraktiv. Die Stausituation beim Bahnübergang Bahnhof Nidau stellt bspw- auf der Linie 86/87 (und durch die betriebliche Verknüpfung auf den Anschlusslinien 100, 361 und 365 in Aarberg) die gesamte Transportkette in Frage. Eine rasche Verbesserung der Situation durch einen 15-Minutentakt ist hier dringend. Ausserdem erinnern wir daran, dass im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 5. Generation mehrere Massnahmen im A-Horizont (Realisierung 2028-2031) für die Businfrastruktur auf Agglomerationsachsen enthalten sind und vom Kanton unterstützt wurden.</p> <p>Es kann nicht sein, dass die Angebote, auf denen diese Infrastruktur-Massnahmen beruhen, nicht bestellt werden. Die RVK 1 beantragt, auf der S37 Biel-Ipsach (BTI) und den Linien 86/87 Biel-Bellmund, 74 Biel-Lyss und 72 Meinißberg-Biel zumindest in den HVZ einen 15-Minuten-Takt in das Angebotskonzept 2027-2030 aufzunehmen.</p>	

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
		<p>Für die weitere Entwicklung des kantonal bedeutenden ESP Bözingenfeld ist eine deutliche Verbesserung der ÖV-Erschliessung in den nächsten Jahren unerlässlich. Die RVK 1 beantragt, die neue Linienführung der Linie 73 (Soncboz-Bözingenfeld-Orpund) sowie die neue Linie 77 (Soncboz-Bözingenfeld) in das Angebotskonzept 2027-2030 aufzunehmen.</p>	
	Seeland	<p>Das von der RVK 1 zusammen mit der RKV 1 des Kantons Neuenburg erarbeitete Angebotskonzept Ins/Erlach und Entre-deux-lacs wird im Angebotskonzept 2027-2030 nur teilweise und als Versuchsbetrieb berücksichtigt. Wir anerkennen das Bemühen des AÖV, die Einführung des neuen Angebotskonzepts trotz knapper Finanzen zu ermöglichen. Trotzdem wirft die Auflage eines Versuchsbetriebs Fragen auf, insbesondere nach dem Kostenteiler. Nach Auffassung der RVK 1 können die Kosten für den Versuchsbetrieb der kantonsübergreifenden Linien nicht einseitig den bernischen Gemeinden angelastet werden. Hier braucht es ein zusätzliches Engagement des Kantons Bern und allenfalls des Kantons Neuenburg. Die RVK 1 wird diesbezüglich das Gespräch mit den Gemeinden und dem AÖV suchen.</p> <p>Das Beibehalten des heutigen Angebotskonzepts ist für die RVK 1 keine Option, weil damit die bestehenden Angebotslücken und betrieblichen Mängel ungelöst bleiben. Die Gemeinden Erlach, Ins, Vinelz, Lüscherz, Tschugg und Gals finanzieren seit vielen Jahren Zusatzkurse am Abend und am Wochenende während der Sommersaison im Umfang von jährlich 62'000 CHF. Es sind Kurse, die eigentlich in das Grundangebot gehören. Es ist fraglich, ob diese Gemeinden die Zusatzkurse weiter finanzieren, wenn keine Anpassungen am heutigen Angebotskonzept erfolgen. Somit könnte es nicht nur zu keiner Verbesserung, sondern sogar zu einer Verschlechterung gegenüber dem heutigen Angebot kommen.</p> <p>Die Linie 366 Täuffelen-Aarberg (Bürgerbus) erfüllt eine wichtige Erschliessungsfunktion für die Gemeinden Walperswil, Epsach, Aarberg und Täuffelen und trägt wesentlich zur Grundversorgung des ländlichen Raums bei. Die Nachfrage hat sich in den letzten Jahren stabilisiert, insbesondere in Bezug auf die Erreichbarkeit von regionalen Zentren (Aarberg, Lyss) und den Anschluss an weiterführende ÖV-Verbindungen. Die RVK 1 beantragt, die Linie 366 mit einem durchgehenden Stundentakt von Montag bis Freitag über den gesamten Tag (entspricht einer Angebotsausweitung von ca. 15 % pro Werktag) in das kantonale Grundangebot aufzunehmen und über Kappelen bis Lyss zu verlängern.</p> <p>Hinweis: Im Anhang V ist der Antrag der RVK 1 nicht korrekt und dadurch leicht missverständlich wiedergegeben. Korrekt lautet der Antrag «Integration der Linie 366 (Bürgerbus) in das kantonale Grundangebot. Route Täuffelen - Walperswil wird aufrechterhalten und verlängert um Kappelen - Lyss. Stundentakt tagsüber von Montag bis Freitag: rund 15 Kurspaare pro Werktag».</p>	
	Nachtangebot	<p>Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Kanton vorerst auf die Einführung einer Nacht-S-Bahn im</p>	

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
		<p>Korridor Bern-Biel verzichtet und können die Gründe dafür nachvollziehen. Wir bedauern, dass damit auch die vorgesehene Anbindung von Seedorf an das Nachtliniennetz entfällt. Seit der Aufnahme der Nachtinien in das Grundangebot sind die RVK/RK auch für die Planung des Nachtangebots zuständig. Aufgrund der Erfahrungen mit der kantonalen Überprüfung des Moonlinerangebots stellt sich die Frage, ob das zielführend ist. Das Nachtangebot der S-Bahn und im Fernverkehr sind wesentliche Rahmenbedingungen für das Nachtangebot und können von den Regionen nicht beeinflusst werden. Die Angebotsplanung des Nachtnetzes muss zudem stärker als jene des Tagnetzes regionsübergreifend erfolgen. Wir regen deshalb an, die Prozesse zur Überprüfung und Abstimmung der regionalen Nachtnetze gemeinsam mit den RVK/RK zu überprüfen und zu klären.</p>	
10742	Behindertenkonferenz Kanton Bern	<p>Die Behindertenkonferenz Kanton Bern (BKKB) dankt für die Möglichkeit, sich zum ÖV-Angebotskonzept 2027 bis 2030 äussern zu können. Wir sind auf Anfang 2025 aus der Fusion der kantonalen Behindertenkonferenz Bern kbk und der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern BRB entstanden. Wir setzen uns dafür ein, dass Menschen mit Behinderungen in allen Lebensbereichen ein selbstbestimmtes Leben führen können.</p> <p>Wir können in vielen Punkten die Grundrichtung des Konzeptes unterstützen. Zu einigen Kapiteln und Abschnitten haben wir Kommentare angebracht.</p> <p>Bei der Erarbeitung unserer Vernehmlassung haben wir mit einem ÖV-Spezialisten mit Sehbehinderung zusammengearbeitet. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass die Zugänglichkeit und Barrierefreiheit der Unterlagen und des Onlinesystems noch verbessert werden können. Bei Bedarf stehen wir gerne beratend zur Seite.</p>	Kenntnisnahme
10754	PostAuto AG	<p>Anhang 1, Erfolgskontrolle</p> <p>Wir haben die Liste stichprobenartig überprüft und stellen fest, dass bei einigen Linien die EKO nicht korrekt abgebildet ist. Bitte überprüfen Sie diese Liste nochmals. Besten Dank</p>	<p>Das Anliegen wurde überprüft. Die Diskrepanz entstand durch eine unterschiedliche Datengrundlage. Bei vereinzelten Linien gab es leichte Unterschiede, welche angepasst wurden.</p>
10737	Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau	<p>Die IGöV Oberaargau fordert den Regierungsrat auf, dem Grossen Rat eine öV-Offensive vorzuschlagen. Dazu braucht es weitere Angebote, um den öffentlichen Verkehr zu verbessern. Dies fördert die Lebensqualität und die Attraktivität des Kantons Bern und leistet einen Beitrag im Sinne des neuen Klimaartikels in der Kantonsverfassung für den Klimaschutz.</p> <p>Durchgehende Takte je nach Angebotsstufe bis 22 Uhr oder Mitternacht erachtet die IGöV Oberaargau als Grundvoraussetzung für den Mobilitätswandel, insbesondere im Freizeitverkehr.</p>	Kenntnisnahme

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
10689	TBA Bern	<p>Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme für die definitive Version des Angebotskonzeptes ÖV 2027-2030 zu berücksichtigen. Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Rebekka Christ, Fachstelle Planungen.</p>	Kenntnisnahme
10684	RK Oberland-Ost	<p>Sehr geehrte Damen und Herren Vielen Dank für die Erarbeitung des Angebotskonzepts 2027 - 2023. Wir schätzen es sehr, dass unsere Anträge überwiegend unterstützt werden. Unsere Rückmeldung enthält nebst konkreten Anträgen (v.a. bezüglich des Ortsbusnetzes Grindelwald) auch zusätzliche Anregungen "out-of-the-box". Wir bitten um wohlwollende Prüfung bzw. Berücksichtigung. Fründlich Grüess aus dem östlichen Berner Oberland!</p>	Kenntnisnahme
10602	Verkehrsverbund Luzern	<p>Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Das Angebotskonzept 2027-2030 bietet einen guten Überblick über die Entwicklung des öV im Kanton Bern. Im konkreten äussern wir uns nur zu Aspekten, die in der gemeinsamen grenzüberschreitenden Angebotsentwicklung einer Erwähnung bedürfen. Wo wir einverstanden sind und keine Bemerkungen haben, äussern wir uns nicht.</p>	Kenntnisnahme
10519	VCS Sektion Bern	<p>Wir anerkennen, dass ein ausreichendes öV-Angebot in Randregionen schwierig zu finanzieren sein kann. In solchen Fällen könnten bedarfsgerechte Zusatzkurse angeboten werden, wenn sich eine hohe Nachfrage erwarten lässt (Freizeitverkehr an schönen Tagen etc.). Ein fahrplangebundenes Angebot ist für den Freizeitverkehr nicht zwingend. Grundsätzlich fordern wir mehr finanzielle Mittel für den öV. Um die Klimaziele zu erreichen, sind deutlich grössere Investitionen in den öV unabdingbar, auf Kosten von umweltschädlichen MIV-Projekten (wie zb. die Umfahrungsstrassen im Emmental und Oberaargau). Die Umstellung auf Elektrobusse muss beschleunigt werden. Wir fordern ein grundsätzlich sofortiges Ende für Neuzulassungen von Dieselbussen, insb. wenn eine valable elektrische Alternative existiert. Der Kanton soll den Transportunternehmen unter die Arme greifen und sich an den Mehrkosten beteiligen.</p>	Kenntnisnahme, auf die verschiedenen Punkte wird im ÖV-Bericht eingegangen.
10505	Aare Seeland mobil AG	<p>Die asm erachtet das kantonale Angebotskonzept ÖV 2027-2030 unter den gegebenen Umständen als ausgewogen. Die zwei konkreten Eingaben wären bei positiver Entwicklung der Erträge und der Kantonsfinanzen zu berücksichtigen. Besten Dank.</p>	Kenntnisnahme

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
10446	Kanton OW	<p>Der Kanton Obwalden hat vor allem mit der Zentralbahnenlinie Berührungs punkte in der Angebotsplanung mit dem Kanton Bern. Das zur Stellungnahme vorgeschlagene Angebotskonzept 2027–2030 des Kantons Bern ist stimmig und widerspricht nicht den Planungen vom Kanton Obwalden. Wir begrüssen ebenfalls die Unterstützung zum Grimselpunkt wie der angedachte Abendausbau über den Brünig.</p> <p>Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen.</p>	Kenntnisnahme
10120	RVK Oberaargau	<p>Wir danken Ihnen für die Zustellung der Unterlagen und die Möglichkeit zur Stellungnahme. Der Ausschuss der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau RVK 2 hat die berücksichtigten oder abgelehnten Anträge zur Kenntnis genommen. Der Ausschuss hat zudem beschlossen, die Gemeinden der RVK 2 zur Stellungnahme einzuladen und die eingegangenen Stellungnahmen dem Kanton zu übermitteln.</p> <p>Der Ausschuss dankt dem Kanton für die Berücksichtigung der Anträge, die Eingang ins kantone le Angebotskonzept gefunden haben. Gleichzeitig stellt der Ausschuss fest, dass von insgesamt 29 eingereichten Anträgen 20 abgelehnt wurden – und damit ein Grossteil der vorgeschlagenen Verbesserungen für die öV-Erschliessung im Oberaargau nicht umgesetzt werden können. Diese Entscheide stehen exemplarisch für ein grundsätzliches Problem: Die Region Oberaargau ist heute die am schwächsten erschlossene Region im ganzen Kanton Bern. Teilweise bestehen in einzelnen Gemeinden gar keine oder lediglich ein bis zwei Busverbindungen pro Tag.</p> <p>Zahlreiche Anträge werden abgelehnt, weil sie aus kantonaler Sicht nicht priorität sind (vgl. Anhang V Anträge der RK/RVK). Gemäss Auskunft von Michael Knecht bedeutet dies insbesondere, dass die Anträge aufgrund fehlender finanzieller Mittel abgelehnt werden. Wir haben Verständnis für die angespannte Finanzlage und die damit verbundenen Kürzungsentscheide. Diese stehen aber im Widerspruch mit den kantonalen Zielen und Strategien. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr, die Senkung des CO2-Austosses sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit – auch in ländlichen Gebieten – sind zentrale Elemente der kantonalen Verkehrspolitik (u.a. Gesamtmobilitätsstrategie, Richtplan Kanton Bern). Die Resultate aus der Prüfung des RAK stehen jedoch in deutlichem Widerspruch zu diesen Zielen. Was nun befürwortet wurde, bleibt weit hinter dem erarbeiteten Potential zurück und ist aus Sicht der RVK2 unzureichend. Wir appellieren daher an den Kanton, trotz der angespannten Finanzlage eine nachhaltige Entwicklung im Verkehrsbereich sicherzustellen.</p> <p>Der Mehrwert für die Region ist insgesamt enttäuschend – insbesondere in Relation zum hohen Aufwand, den die Region und ihre Gemeinden für die Ausarbeitung des RAK geleistet haben. Es stellt sich die Frage, inwiefern sich der Aufwand für die Erarbeitung des RAK im Verhältnis zu</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Umfang der Angebotsausbauten ist durch finanzielle Mittel begrenzt. Dennoch handelt es sich um Ausbauten, insofern können die Ausführungen bzgl. «Kürzungsentscheiden» nicht nachvollzogen werden, ebenso dass die Region Oberaargau die am schwächsten erschossene Region wäre.</p> <p>Die Vorgehensweise bzgl. Aufwand zu Ertrag kann an einer Austauschsitzung AÖV/Regionen thematisiert werden.</p>

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
		<p>den berücksichtigten Anträgen rechtfertigen lässt. Wenn ein wesentlicher Teil der erarbeiteten Vorschläge keine Berücksichtigung findet, untergräbt dies nicht nur die Motivation der Beteiligten, sondern auch die Wirksamkeit des partizipativen Planungsprozesses.</p> <p>Der öffentliche Verkehr bleibt ein zentraler Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung und Lebensqualität in der Region. Wir regen daher an, die künftige Rolle der regionalen Angebotskonzepte kritisch zu reflektieren und gemeinsam nach Wegen zu suchen, wie die Abstimmung zwischen regionalen Bedürfnissen und kantonaler Planung unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen verbessert werden kann. Ziel muss es sein, dass der geleistete Aufwand in einem besseren Verhältnis zur tatsächlichen Wirkung steht.</p>	
10004	BLS Personenmobilität	<p>Besten Dank für die Möglichkeit Stellung zum Angebotskonzept 2027 – 2030 zu nehmen.</p> <p>Wir unterstützen die Grundlagen und die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik. Mit den Angebotsgrundsätzen und der Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr wird der Rahmen für die qualitative und wirtschaftliche Dimensionierung des Angebots im Kanton Bern für die kommenden Jahren gesetzt. Wir begrüssen auch die Aktualisierung der kantonalen Angebotsverordnung und halten die Anpassung der Anzahl Kurspaare der Angebotsstufen für zweckmäßig.</p> <p>Zu den für die Jahre 2027–2030 vorgesehenen Angebotsentwicklungen nehmen wir grundsätzlich wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für eine Umlagerung des privaten Personenverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel sind wir grundsätzlich der Ansicht, dass gegenüber dem vorliegenden Angebotskonzept zusätzliche Angebotsverbesserungen erforderlich sind, insbesondere während der Randstunden und im Freizeitverkehr. - Entgegen den ursprünglichen Erwartungen resp. den Resultaten der Studienphase (Korridore Bern – Thun/ Biel) wird im Zeitraum 2027–2030 nicht von der Einführung von Nacht-S-Bahnen ausgegangen. Wir sind jedoch der Ansicht, dass im AK 27-30 zumindest auf dem Korridor Bern-Biel die Einführung einer Nacht S-Bahn angebracht wäre. - Wir unterstützen das Ziel, die Verkehrsrehrscheiben weiter zu optimieren, um die gesamte Mobilitätskette zu verbessern und den öffentlichen Verkehr gegenüber dem MIV attraktiver zu positionieren. - Unseres Erachtens wird dem Freizeitverkehr angesichts der heutigen Herausforderungen des Freizeitangebots, beispielsweise im Berner Oberland, zu wenig Bedeutung geschenkt. Dies äußert sich unter anderem beim Moonliner, den Wanderbussen oder Wochenendangeboten. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zu den Themen wurde bereits bei den spezifischen Eingaben im Bericht Stellung bezogen. Es wird auf die obigen Anträge verwiesen.</p>

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
		<p>- Um eine erneute Prüfung der nicht aufgenommenen Anträge der RVK wird gebeten. Dabei handelt es sich aber um Nuancen, keine "grossen Würfe".</p>	
9687	RK Emmental	<p>Die Regionalkonferenz Emmental dankt für die Zustellung der Unterlagen und die Möglichkeit im Rahmen der Fachkonsultation Stellung zu nehmen. Die Regionalkonferenz Emmental hat für die Ausarbeitung des regionalen Angebotskonzept einen erheblichen Aufwand betrieben. Das nun vorliegende Angebotskonzept des Kantons ist für die Region enttäuschend und steht im Widerspruch zur kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie. Die Verlagerung der Mobilität vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr, die Senkung des CO2-Ausstosses sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit – insbesondere auch im ländlichen Raum – sind zentrale Elemente der kantonalen Verkehrspolitik (Kantonaler Richtplan, Gesamtmobilitätsstrategie). Leider schlagen sich die kantonalen Ziele nicht in den Massnahmen im Kantonalen Angebotskonzept nieder. Dies betrifft insbesondere die gezielte Förderung von innovativen und attraktiven Lösungen im ÖV beim Freizeit- und Tourismusverkehr sowie den Aspekt der Mobilitätsvorsorge im schwach besiedelten Raum. Wichtige Angebotsausbauten für den Freizeitverkehr, wie beispielsweise Wanderbusse wurden im Kantonalen Angebotskonzept nicht aufgenommen.</p> <p>Viele der Anträge der Region Emmental wurden nicht berücksichtigt, einige Anträge nur unter Vorbehalt und bei einigen Anträgen werden Versuchsbetriebe empfohlen. Der Aufwand für das Buskonzept «Untere Emme» war gross, davon soll nun nichts berücksichtigt werden. Wir weisen darauf hin, dass kleinere Gemeinden wie Hellsau und Höchstetten sich voraussichtlich keine Versuchsbetriebe leisten können.</p> <p>Es wäre wünschenswert gewesen, beim Auftrag zur Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts seitens Kantons, die Regionen darauf hinzuweisen, dass das aktuelle RAK 2027-2030 kaum Ausbau beinhalten sollte. Das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen erscheint aus unserer Sicht unausgewogen. Wir regen an, die künftige Rolle der regionalen Angebotskonzepte kritisch zu reflektieren und gemeinsam nach Wegen zu suchen, wie die Abstimmung zwischen regionalen Bedürfnissen und kantonaler Planung unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen verbessert werden kann. Ziel muss es sein, dass der geleistete Aufwand in einem besseren Verhältnis zur tatsächlichen Wirkung steht.</p> <p>Wir halten zudem fest, dass der Kanton betreffend Mitfinanzierung von Freizeitverbindungen (z.B. Wanderbusse) eine Studie erarbeiten muss, welche zum Ziel hat, gesetzliche Grundlagen für eine Mitfinanzierung zu schaffen.</p>	Zu den einzelnen Themen wurde bereits bei den spezifischen Eingaben im Bericht Stellung bezogen. Es wird auf die obigen Anträge verwiesen.
9594	Amt für Wirtschaft	Keine Bemerkungen.	

ID	Teilnehmer/in	Bemerkung	Reaktion
9480	Bundesamt für Verkehr	Die Angebotsplanung des Kanton Bern entspricht dem heutigen Stand der Planung des BAV. Besten Dank für die Erarbeitung.	Kenntnisnahme
9437	Canton du Valais	Nous vous remercions de nous avoir permis de prendre connaissance du concept d'offre 2027 - 2030. Nous nous réjouissons de poursuivre notre bonne collaboration sur les lignes de transport public reliant nos deux cantons.	Kenntnisnahme
10690	Kanton Aargau	<p>Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Mit Interesse haben wir den Bericht zum Angebotskonzept 2027-2030 des Kantons Bern gelesen. Er zeigt die Angebotsverbesserungen im Kanton Bern in den letzten Jahren mit den damit verbundenen Auswirkungen insbesondere auf die Nachfrage und Finanzen auf. Außerdem sind die kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklungen des öV-Angebots im Kanton Bern aufgeführt.</p> <p>Der Kanton Aargau ist vor allem mit der trikantonalen S-Bahnlinie S23 gemäss Ziff. 6.2.1 tangiert.</p> <p>Erfreulicherweise kann vsl. bereits mit dem kommenden Fahrplanwechsel im Dez. 2025 die Verlängerung des 30-Min.-Taktes am Abend auf dem Abschnitt Olten–Langenthal eingeführt werden. Zudem führt, wie beschrieben, der Ausbau des Bahnhofs Lenzburg dazu, dass die S23 auf dem Abschnitt Langenthal-Lenzburg neu mit der S26 aus dem Freiamt verknüpft wird und aufwärtskompatibel zu den STEP-Bahnplanungen ist.</p> <p>Aufgrund der Verzögerungen beim Bahnausbau und der damit verbundenen Verzögerung der Einführung der Systematisierung, kann vsl., insb. auf der S26 im Freiamt, ohne die Verdichtung zum 15'-Takt, die Nachfrage nicht mehr bewältigt werden. Die SBB prüft aktuell Lösungen (längeres Rollmaterial / Doppelstockzüge) für den Übergangshorizont.</p> <p>Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und die Gelegenheit zur Stellungnahme.</p> <p>Freundliche Grüsse</p> <p>Sektion öffentlicher Verkehr Kanton Aargau Julie Lietha</p>	Kenntnisnahme