

Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022-2025

Schlussbericht



Impressum

Auftraggeber

Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura

Geschäftsstelle Seeland: Thomas Berz
c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14
031 388 60 65 / thomas.berz@rvk-crt.ch

Geschäftsstelle Berner Jura : Arnaud Brahier
c/o Association Jura bernois.Bienne, Route de Sorvilier 21, 2735 Bévillard
032 492 71 30 / arnaud.brahier@rvk-crt.ch

Begleitgruppe

Thomas Berz und Arnaud Brahier, Geschäftsstelle RVK1 (Projektleitung)
Ralph Thomas, Präsident RVK1
Christophe Gagnebin, Vizepräsident RVK1
Laurent Droz, Vertreter Jura bernois.Bienne
Jacques Misteli, Vertreter Jura bernois.Bienne
Barbara Eggimann, Vertreterin seeland.biel/bienne (ab 01.01.2020)
Christine Jakob, Vertreterin seeland.biel/bienne
Jürg Räber, Vertreter seeland.biel/bienne
Konrad Schleiss, Vertreter Regionalplanung Grenchen-Büren (bis 31.12.2019)
Florence Schmoll, Leiterin Abteilung Stadtplanung Stadt Biel
Roger Racordon, Leiter Abteilung Infrastruktur Stadt Biel
Michael Knecht, Kanton Bern, AÖV

Auftragnehmer

Bahn + Bus Beratung AG 3B, Bern
Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Biel

Roland Haldemann (Projektleitung)
Felix Dudler, Pierrick Leu

Titelbild: Bahnhof Lyss (Quelle: rieggi.ch/Olivier Rüeggsegger)

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Ziele	1
2	Vorgehen und Inhalt	2
3	Erfolgskontrolle 2018–2021	3
3.1	Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele	3
3.2	Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien	4
3.2.1	Vergleich Zielerreichung 2014–2018 und Veränderungen	5
3.2.2	Würdigung Entwicklung Auslastung 2014–2018.....	10
4	Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen	12
5	Regionales Angebotskonzept 2022–2025 – Anträge	13
5.1	Anträge aus den Prüfaufträgen	13
5.1.1	Anträge Bahnlinien.....	14
5.1.2	Anträge Seilbahnlinien	15
5.1.3	Anträge Buslinien Regionalverkehr	16
5.1.4	Anträge Buslinien Ortsverkehr	19
5.2	Anträge aus ÖV-Planungsstudien	20
5.3	Anträge aus der Mitwirkung	21
5.4	Anträge benachbarter Planungsregionen die RVK 1 betreffend	22
6	Ausblick Regionales Angebotskonzept 2026–2029	24

Verzeichnis Anhang

A	Übersicht Prüfaufträge
B	Erfolgskontrolle 2018–2021 / Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele
C	Bandbreite der Abweichungen bezüglich Auslastung 2018

Abkürzungen

AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung AGV)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AS	Angebotsstufe
asm	Aare Seeland mobil AG
BLS	BLS AG
CRTU	Conception régionale des transports et de l'urbanisation
HVZ	Hauptverkehrszeit
MA	Minimalanforderung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RAK	Regionales Angebotskonzept
RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ZV	Zielvorgabe

Zweck und Inhalt des Regionalen Angebotskonzeptes öffentlicher Verkehr (RAK)

Zusammenspiel der Planungsinstrumente RGSK und RAK

Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) zeigt die Langfristperspektive zum öffentlichen Verkehr im Perimeter der RVK 1 auf. Es legt besonderes Augenmerk auf die angestrebte Siedlungsentwicklung. Es behandelt übergeordnete Fragestellungen wie beispielsweise:

- Wo ist mittel- bis langfristig aufgrund der Siedlungsentwicklung eine Steigerung der ÖV-Angebotsqualität nötig und/oder anzustreben (z. B. Verbesserung der Erschliessungsgüte)?
- Welche Infrastrukturen sind beim ÖV unter Berücksichtigung der langfristig angestrebten Angebotsqualität notwendig (z. B. neue Bahnstation)?

Das Regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr (RAK) baut auf dem RGSK auf und beschreibt das kurz- bis mittelfristige Soll-Angebot für jeweils 4 Jahre. Das RAK präzisiert und konkretisiert, wie das ÖV-Angebot gezielt weiter verbessert und effizienter gestaltet werden soll. Es beinhaltet genauere Angaben zur Angebotsgestaltung wie beispielsweise:

- Gezielte Verbesserungen und Ausbauten im bestehenden ÖV-Angebot (Ausdehnung der Betriebszeiten, Taktverdichtungen etc.)
- Anpassungen bei bestehenden Konzepten auf Basis abgeschlossener und mitgewirkter Planungen und Studien (neue Linienführungen und Haltestellen, geänderte Verknüpfungspunkte etc.)

Kerninhalt des RAK

Im Zentrum steht die gezielte, kurz- bis mittelfristige Optimierung und Weiterentwicklung des bestehenden, regionalen Bahn- und Busangebotes, wobei die Planungshoheit für die strategische Weiterentwicklung der S-Bahn Bern beim Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern liegt.

Basis für die gezielte Weiterentwicklung und Optimierung ist einerseits die periodisch durchzuführende Erfolgskontrolle gemäss Vorgaben der kantonalen Angebotsverordnung. Daraus werden diejenigen Angebote ersichtlich, welche aus verschiedenen Gründen eine unbefriedigende Nachfrage und/oder ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und deshalb von Gesetzes wegen zu überprüfen sind.

Andererseits besteht aber auch eine Vielzahl von Wünschen und Anträgen nach Angebotsverbesserungen und Angebotsausbauten, welche bereits in früheren Angebotskonzepten formuliert wurden, aber in erster Linie aus finanziellen Gründen bisher nicht bestellt bzw. umgesetzt werden konnten. Ergänzt und aktualisiert wird diese Massnahmenpalette durch Rückmeldungen von den Gemeinden und Transportunternehmungen sowie den Ergebnissen aus räumlich abgegrenzten und zeitlich abgeschlossenen Planungsstudien.

Kernaufgabe des RAK ist es, diejenigen Massnahmen zur Angebotsverbesserung herauszufiltern, welche unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten den grössten Nutzen erzielen und insbesondere auf die Siedlungsentwicklung und damit auf die Inhalte des RGSK abgestimmt sind.

1 Ausgangslage und Ziele

Der ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 wird den laufenden ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 ablösen.

Grundlage für den ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 bilden wie in den vergangenen Angebotsperioden die Regionalen Angebotskonzepte. Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination des Kantons Bern (AÖV) hat die Regionalen Verkehrskonferenzen aufgefordert, die Regionalen Angebotskonzepte 2022–2025 bis Ende März 2020 einzureichen.

Ziele der Planungen sind:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung AGV) beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen.
- Erfolgskontrolle derjenigen Angebote, welche in der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018–2021 neugestaltet beziehungsweise überarbeitet wurden.
- Erfolgskontrolle der auf Ende 2021 auslaufenden Versuchsbetriebe¹
- Aufzeigen von Verbesserungsvorschlägen für Linien mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung
- Inhalte des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) in die Planung einfliessen lassen, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des ÖV gelegt werden soll

Auf der Grundlage des Regionalen Angebotskonzeptes 2018–2021, des RGSK Biel-Seeland 2. Generation, 2^{ème} Conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) pour le Jura bernois sowie der von der RVK 1 durchgeführten ÖV-Planungsstudien soll das ÖV-Angebot in der Region Biel–Seeland–Berner Jura weiter verbessert und effizienter gestaltet werden.

Vorgeschlagene Massnahmen müssen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und bezüglich mittel- und langfristigen Angebotsvorstellungen aufwärtskompatibel sein.

Anträge für Angebotserweiterungen und Anpassungen von Angebotsstufen (AS) sind fachlich fundiert zu begründen.

¹ Betrifft im Perimeter der RVK 1:

- 22.012 Brügg Bahnhof–Industrie Bözingen (Oktober 2017 – Dezember 2020)
- 22.123 St-Imier gare–Hôpital (Dezember 2018 – Dezember 2021)
- 30.369 Bellmund–Jens–Lyss (Dezember 2018 – Dezember 2021)
- 40.034 Verlängerung Lengnau–Orpund/Biel (Dezember 2017 – Dezember 2020)

2 Vorgehen und Inhalt

Zur Erarbeitung der vorliegenden Anträge der RVK 1 zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 hat die Begleitgruppe konkrete Prüfaufträge zu Einzelanliegen und mehr oder weniger isolierten Fragestellungen definiert, welche auf folgenden Quellen und Grundlagen basieren:

- Regionales Angebotskonzept 2018–2021, erneute Prüfung von Anträgen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 nicht umgesetzt beziehungsweise abgelehnt wurden
- Erfolgskontrolle gemäss AGV, generelle Überprüfung derjenigen Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der AGV insbesondere bei der Nachfrage nicht erreichen (siehe auch Kap. 1)
- Ergebnisse Gemeinde-Umfrage zu Angebotsoptimierungen und Angebotswünschen vom Frühling 2019
- Laufende Rückmeldungen zu Angebotsbegehren und Verbesserungsvorschlägen beispielsweise von Seite Gemeinden, Verbänden oder der Transportunternehmen
- Laufende und/oder abgeschlossene ÖV-Planungsstudien²
- Übergeordnete Planungen³

Umfang und Inhalte der Prüfaufträge wurden bei der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes 2022–2025 von der Begleitgruppe intensiv diskutiert und laufend verifiziert und ergänzt.

Die komplette Liste der Prüfaufträge kann im Anhang A nachgelesen werden.

Die Prüfaufträge wurden nach einem einheitlichen Schema bezüglich Machbarkeit und Auswirkungen auf die Angebotsstufe sowie die Auswirkungen auf die Erfolgskontrolle gemäss AGV beurteilt. Gestützt auf die Beurteilungsergebnisse und die daraus abgeleiteten Erwägungen hat die Begleitgruppe festgelegt, welche Anträge mit welcher Priorität zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 eingereicht werden.

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse können im Zusatzbericht Prüfaufträge nachgelesen werden. Im vorliegenden Bericht werden im Kapitel 5 nur die von der Begleitgruppe beschlossenen Anträge zusammengefasst.

² Von Bedeutung sind insbesondere folgende Studien:

- Planungsstudie Buskonzept Biel 2020, 30. November 2015
- Saint-Imier et Villeret Concept de desserte locale, Dezember 2019

³ Namentlich zu erwähnen sind:

- RGSK Biel-Seeland 2. Generation, Dezember 2016
- 2^{ème} Conception Régionale des Transports et de l'Urbanisation (CRTU) pour le Jura bernois, Décembre 2016
- Stratégie globale de mobilité 2018-2040 Ville de Bienne, 22 octobre 2018

3 Erfolgskontrolle 2018–2021

3.1 Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele

Im Regionalen Angebotskonzept 2018–2021 wurden insgesamt 116 Anträge zuhanden des Kantonalen Angebotskonzeptes 2018–2021 beim AÖV eingereicht.

Im Anhang B können die Inhalte der 116 Anträge der RVK 1 und der jeweilige Umsetzungsstand nachgelesen werden.

Die Erfolgskontrolle beziehungsweise der Umsetzungsstand lässt sich in fünf Gruppen zusammenfassen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die 5 Gruppen, die Zuteilung der Anträge der RVK 1 und damit pragmatisch die Zielerreichung:

Gruppe	Zielerreichung (Anzahl Anträge)
A Antrag ist oder wird umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2018–2021 unterstützt)	53
B Antrag ist oder wird teilweise umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2018–2021 teilweise unterstützt)	9
C Antrag ist oder wird nicht umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt)	39
D Nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept (zum Beispiel Aspekte zur Infrastruktur)	13
F Offen, Gegenstand übergeordneter, externer oder separater Planungen (zum Beispiel Planungshoheit Nachbarkantone)	2

Die Anträge aus den Gruppen B und C (nur teilweise umgesetzte oder abgelehnte Anträge) wurden in der Begleitgruppe erneut diskutiert. Diejenigen Anträge, welche die Begleitgruppe weiterhin als sinnvolle Angebotsverbesserungen erachtet, sind erneut aufgenommen worden und in die Liste der Prüfaufträge zum Regionalen Angebotskonzept 2022–2025 eingeflossen.

3.2 Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien

- Vorgaben gemäss AGV des Kantons Bern (Stand: 01.01.2015)

– Angebotsstufen

Angebotsstufe	minimale Anzahl Kurspaare pro Werktag	maximale Anzahl Kurspaare pro Werktag	Kurstakt
1	4	15	weniger dicht als Stundentakt oder alternative Betriebsform
2	16	25	ungefähr Stundentakt
3	26	39	ungefähr Halbstundentakt
4	40	offen	dichter als Halbstundentakt

– Kriterium Auslastung

(durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs im meistbelasteten Teilstück einer Linie)

AS: Angebotsstufe

ZV: Zielvorgabe

MA: Minimalanforderung

AS	Kleinbus		Midi- und Standardbus		Gelenk- und Megabus		Schmalspurzug und Tram		Normalspurzug	
	ZV	MA	ZV	MA	ZV	MA	ZV	MA	ZV	MA
1	3	2	6	4	8	5	20	12	25	15
2	5	3	10	6	15	9	25	15	35	20
3	6	4	13	8	20	12	30	20	50	30
4	8	5	16	10	25	15	40	25	60	40

– Kriterium Kostendeckungsgrad

(prozentualer Anteil der Einnahmen an den Ausgaben für eine Linie)

AS	Kleinbus		Alle übrigen Verkehrsmittel	
	ZV	MA	ZV	MA
1	25 %	15 %	35 %	20 %
2	30 %	15 %	40 %	20 %
3	35 %	20 %	45 %	25 %
4	40 %	25 %	50 %	30 %

- Legende und Abkürzungen für die nachfolgende Beurteilung der Zielerreichung

■ Zielvorgabe erreicht ▲ Minimalanforderung erreicht ● Minimalanforderung nicht erreicht

B (N) Bahn Normalspur

QS Querschnitt

B (S) Bahn Schmalspur

AUSL Auslastung / Kurs

GB / MB Gelenkbus / Megabus

KDG Kostendeckungsgrad

MB / SB Midibus / Standardbus
KB Kleinbus

3.2.1 Vergleich Zielerreichung 2014–2018 und Veränderungen

Hinweise/Erläuterungen

Die "Ampeln" der Erfolgskontrolle hinsichtlich Kriterium Auslastung und damit auch die Veränderungen 2014–2018 basieren auf folgenden Angaben resp. Quellen:

- 2014 Kantonales Angebotskonzept 2018–2021
- 2018 Liste AÖV vom 26.08.2019 (Auslastung aufgrund IST-Werte 2018 oder Offerte 2020)
- Teilweise Anpassungen Liste AÖV vom 26.08.2019 aufgrund Überprüfung Zählzeiten 2018 ist in relevanten Querschnitten (bei Transportunternehmen erhoben beziehungsweise nachgefragt)

In den folgenden Tabellen sind Veränderungen 2014–2018 beim Angebotsniveau (Anzahl Kurspaare) und allenfalls damit verbundene Anpassungen in der Angebotsstufe (Auf- oder Abstufung) hellgrün hinterlegt.

▪ Bahnlinien

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
210 (R)		B (N)	Neuchâtel–Biel/Bienne	27.0	26.5	3	3	▲	▲	▼	
225 (RE)		B (N)	La Chaux-de-Fonds–Sonceboz–Biel/Bienne	7.5	7.5	1	1	■	■		
225/ 226 (R)		B (N)	La Chaux-de-Fonds–Biel/Bienne	24.0	24.0	2	2	■	▲		
225/ 226 R		B (N)	Sonceboz–Moutier	30.5	30.5	3	3	▲	▲	▲	
230 (RE)		B (N)	Biel/Bienne–Moutier–Delémont	14.0	18.5	1	2	■	■		
236 (R)		B (S)	La Chaux-de-Fonds–Le Noirmont–Saignelégier	18.5	19.5	2	2	■	▲		▼
237 (R)		B (S)	Le Noirmont–Tavannes	25.0	28.0	2	3	▲	▲		
255 (S20/S21)		B (N)	Neuchâtel–Ins–Murten–Fribourg	25.0	33.0	2	3	■	■		
290		B (S)	Biel/Bienne–Täuffelen–Ins	54.0	55.0	4	4	▲	▲		
291 (R)		B (N)	Kerzers–Lyss	19.0	19.0	2	2	■	▲		

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
291 (R)		B (N)	Lyss–Büren an der Aare	22.0	25.0	2	2	▲	▲		
303 (S3/S33)		B (N)	Biel/Bienne–Lyss–Bern	68.5	68.5	4	4	■	■		
305 (S5/S52)		B (N)	Bern–Bern Brünnen Westside–Kerzers(–Neuchâtel)		35.0		3	■	▲		
410 (R)		B (N)	Biel/Bienne–Solothurn–Olten	38.0	38.0	3	3	■	■		▲
411 (R)		B (N)	Solothurn–Moutier	21.0	21.0	2	2	▲	▲		▲

▪ Seilbahnlinien

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
2016		SL	Ligerz–Tessenberg	17.5	17.5	2	2	■	▲		▼
2020		SL	St-Imier–Mont-Soleil	24.5	29.0	2	2	●	●		
2022		SL	Biel/Bienne–Magglingen	65.0	65.0	4	4	●	■		
2023		SL	Biel/Bienne–Evilard	101.0	101.0	4	4	●	▲		

▪ Buslinien Regionalverkehr

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
20.535	535	GB / MB	Avenches–Salavaux–Cudrefin–Ins		13.0		1	■	▲		2014 nicht beurteilt

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
21.132	132	MB / SB	La Neuveville–Le Landeron–Plateau de Diesse	11.5	19.0	1	2	■	▲		
22.070	70	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Les Prés-d'Orvin	15.0	14.5	1	1	■	■		
22.071	71	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Romont	11.0	11.0	1	1	■	▲		↓
22.072	72	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	35.0	37.0	3	3	■	■		
22.073	73	MB / SB	Pieterlen–Bözigen/Boujean–Reuchenette-Péry	15.0	15.0	1	1	■	▲		
22.074	74	GB / MB	Biel/Bienne–Studen–Worben, Bad–Lyss, Bahnhof	32.0	32.5	3	3	▲	■		↑
22.075	75	MB / SB	Biel/Bienne–Brügg–Schwaderdorn–Scheuren–Orpund	15.0	15.0	1	1	■	▲		
22.086	86	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Aarberg	20.0	20.0	2	2	■	■		↑
22.087	87	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne	14.0	14.0	1	1	■	■		↑
22.131	131	MB / SB	Tramelan–St-Imier	8.0	8.0	1	1	■	▲		↓
22.132	132	MB / SB	Tramelan–Saignelégier–Goumois	6.0	6.0	1	1	■	●		↓
22.133	133	MB / SB	Saignelégier–Tramelan–Glovelier–Bassecourt	9.5	12.0	1	1	■	●		↓
22.141	141	MB / SB	Tavannes–Reconvilier–Bellelay–Lajoux JU–Les Genevez	9.5	10.0	1	1	▲	▲		↑
22.211	211	MB / SB	Delémont–Courrendlin–Moutier	20.0	23.0	2	2	■	▲		
22.231	231	MB / SB	Moutier–Souboz–Bellelay	7.0	14.0	1	1	■	●		↑
22.232	232	MB / SB	Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)	6.0	11.0	1	1	●	●	↓↓	↓
30.100	100	GB / MB	Bern–Wohlen–Detligen–Aarberg	29.0	31.0	3	3	■	■		↑
30.105	105	GB / MB	Bern–Meikirch–Seedorf–Lyss	18.5	20.5	2	2	■	▲		
30.361	361	GB / MB	Aarberg–Aarberg, Spital–Lyss	15.0	19.0	1	2	■	■		
30.362	362	MB / SB	Lyss–Schnottwil	13.0	15.0	1	1	■	▲		

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.363	363	MB / SB	Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden	13.0	16.0	1	2	■	▲		
30.365	365	GB / MB	Aarberg–Seedorf	17.5	17.5	2	2	●	▲		
30.369	369	KB	Lyss–Jens–Bellmund	Neu, Versuchsbetrieb							
30.521	521	MB / SB	Ins–Tschugg–Erlach	2014 Linien separat erfasst	33.0	2014 Linien separat erfasst	3	▲	▲	2014 alle Linien	▲
	522	MB / SB	Ins–Vinelz–Erlach								
	524	MB / SB	Ins–Tschugg–Vinelz–Erlach								
30.525	525	MB / SB	Erlach–Vinelz–Lüscherz	15.5	15.5	1	1	▲	▲		
30.526	526	MB / SB	Erlach–Gals–Le Landeron	12.0	12.0	1	1	▲	▲		↑
30.527	527	MB / SB	Ins–Gampelen–Gals–Erlach–(Le Landeron)	5.0	5.0	1	1	■	▲		
30.898	898	MB / SB	Münchenbuchsee–Wengi b.B.–Büren a.A.	24.0	25.0	2	2	■	■		↑
40.008	8	MB / SB	Büren an der Aare–Solothurn	20.0	25.0	2	2	■	■		
40.033	33	MB / SB	Grenchen–Arch–Büren	15.0	15.0	2	2	■	■		
40.034	34	MB / SB	Grenchen–Lengnau	25.0	31.0	2	3	●	▲		↓

▪ Buslinien Ortsverkehr

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
22.001	1	TB	Biel Vorhölzli–Biel Bahnhof–Stadien	114.5	112.5	4	4	■	■		
22.002	2	GB / MB	Biel Mösliacker–Biel Bahnhof–Orpundplatz	54.5	68.0	4	4	▲	■		
22.004	4	TB	Nidau Bahnhof–Biel Bahnhof–Omega–Löhre	113.0	112.0	4	4	■	▲		↓

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
22.005	5	MB / SB	Biel Bahnhof–Spitalzentrum	66.5	68.5	4	4	▲	▲		▼
22.006	6	MB / SB	Nidau Bahnhof/Port Bellevue– Biel Bahnhof–Spitalzentrum	68.5	68.0	4	4	▲	▲	▼	▼
22.007	7	GB / MB	Brügg–Biel Bahnhof– Goldgrube	68.0	68.0	4	4	▲	■		▲
22.008	8	MB / SB	Biel Klinik Linde–Biel Bahnhof– Fuchsried	67.0	68.0	4	4	▲	■	▼	
22.009	9	GB / MB	Biel Schiffländte–Biel Bahnhof– Schulen Linde		68.0		4	●	▲	2014 nicht beurteilt	
22.011	11	MB / SB	Biel Bahnhof–Magglingen- bahn–Rebenweg	64.0	42.5	4	4	●	●		
22.012	12	MB / SB	Brügg Bahnhof–Biel Bözingen- feld			Neu, Versuchsbetrieb					
22.101	101	MB / SB	Moutier gare–Hôpital / Pa- tinoire	10.0	25.0	1	2	●	●	▼	
22.101	103	MB / SB	Moutier gare– Chantemerle / Aux Laives	18.0	16.0	2	2	●	●	▼	
30.364	364	MB / SB	Ortsbus Lyss Schlaufe Lyssbachpark	43.0	43.0			●	▲	Wird per Ende 2019 aufgehoben	
30.367	367	MB / SB	Ortsbus Lyss Schlaufe Dreihubel	30.0	32.0	3	3	●	▲		
30.368	368	MB / SB	Ortsbus Lyss Schlaufe Kornweg	28.0	31.0	3	3	●	●		

Anmerkung zu den Linien im Bieler Ortsverkehr

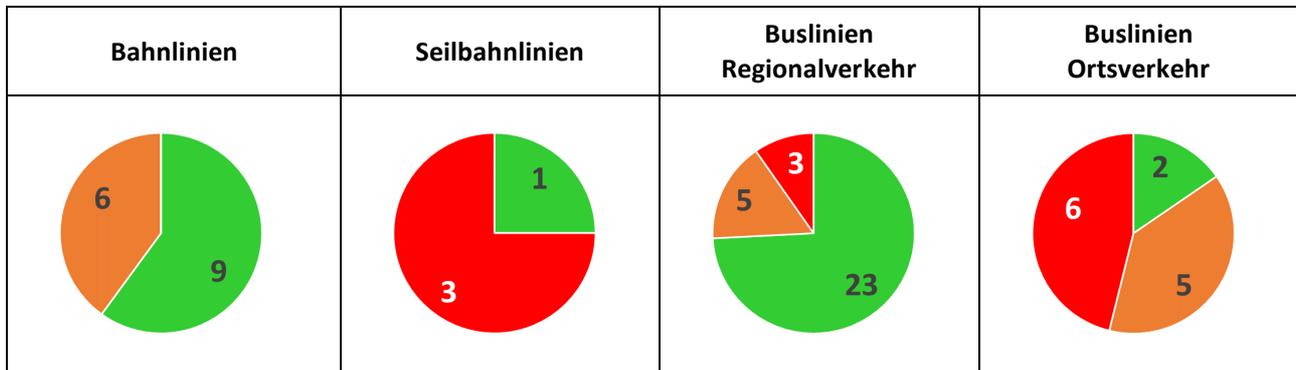
Bei den Linien im Bieler Ortsverkehr erfolgten zwischen 2014 und 2018 mit der Umsetzung der 1. Etappe Buskonzept 2020 gemäss Kantonaalem Angebotsbeschluss 2017–2021 verschiedene Netz- und Linienänderungen. Daher ist die linienbezogene Betrachtung 2014–2018 zum Teil mit Unschärfen behaftet.

Im Anhang C können die Bandbreiten der Abweichungen der Auslastung bezüglich der gesetzlichen Vorgaben nachgelesen werden (zum Beispiel Zielwert weit übertroffen oder Minimalwert nur knapp erreicht).

3.2.2 Würdigung Entwicklung Auslastung 2014–2018

▪ Zielerreichung – Gesamtbilanz

■ Zielvorgabe erreicht ▲ Minimalanforderung erreicht ● Minimalanforderung nicht erreicht



- Ein sehr erfreuliches Ergebnis zeigen die Bahnlinien. Die Mehrheit der Linien erreicht die Zielvorgaben. Keine der Bahnlinien liegt unterhalb des Minimalwertes.
- Bei den Seilbahnlinien hat sich im Vergleich zum Jahr 2014 nichts verändert. Drei von vier Linien erreichen die Minimalanforderungen nicht.
- Eine positive Gesamtbilanz weisen die Regionalbuslinien auf. Von 31 Buslinien (ohne Versuchsbetrieb Linie 30.369 Lyss–Jens–Bellmund) erreichen 23 Linien (rund 75 %) die jeweiligen Zielwerte. Drei Linien liegen unterhalb des kritischen Schwellenwertes der Minimalanforderung und sind deshalb grundsätzlich zu überprüfen.
- Ein insgesamt eher unbefriedigendes Gesamtbild zeigen die Buslinien des Ortsverkehrs. Nur gerade zwei Linien erreichen die jeweiligen Zielwerte. Sechs von 13 Linien (ohne Versuchsbetrieb Linie 22.012 Brügg–Biel/Bienne) erreichen die Minimalanforderungen nicht. Unter diesen sechs Linien befinden sich alle drei Buslinien des Ortsbusses Lyss sowie die Ortbuslinien in Moutier (Linien 22.101 und 22.103).

▪ Verbesserungen

Von ⇨ zu	Bahnlinien	Seilbahnlinien	Buslinien Regionalverkehr	Buslinien Ortsverkehr
● ⇨ ▲	2	–	–	–
▲ ⇨ ■	–	–	1	–

- Bei den Bahnlinien zeigt sich eine positive Entwicklung. Insbesondere zu erwähnen ist, dass neu die beiden Linien 225/226 Sonceboz–Moutier und 411 Solothurn–Moutier knapp die Minimalwerte erreichen.
- Bei den Seilbahnen zeigen sich bezüglich der Erfolgskontrolle keine positiven Veränderungen.
- Bei den Regionalbuslinien erreicht neu die Linie 22.231 Moutier–Souboz–Bellelay den Zielwert der Angebotsstufe 1 deutlich.

- Wie bei den Seilbahnen haben sich auch bei den Buslinien des Ortsverkehrs keine positiven Veränderungen ergeben.

▪ Verschlechterungen

Von ⇒ zu	Bahnlinien	Seilbahnlinien	Buslinien Regionalverkehr	Buslinien Ortsverkehr
■ ⇒ ▲	1	–	–	2
▲ ⇒ ●	–	–	1	1
■ ⇒ ●	–	–	1	–

- Die Bahnlinie 210 Neuchâtel–Biel wird gemäss Offerte 2020 den Zielwert knapp nicht mehr erreichen.
- Bei den Seilbahnen haben sich bezüglich der Erfolgskontrolle keine negativen Veränderungen ergeben. Die Linie 2016 Ligerz–Tessenberg erreichte im 2018 den Zielwert nach wie vor deutlich.
- Bei den Regionalbuslinien zeigen zwei Linien eine negative Entwicklung:
 - Die Linie 40.034 Grenchen–Lengnau erreicht nach der Aufstufung von der Angebotsstufe 2 in die Angebotsstufe 3 mit einer durchschnittlichen Belegung im stärksten Querschnitt von 7.8 Personen die Minimalanforderung der Angebotsstufe 3 von 8 Personen pro Kurs ganz knapp noch nicht.
 - Nicht erfolgreich war der Angebotsausbau auf der Linie 22.232 Moutier–Belprahon–(Corcelles BE) von 6 auf 11 Kurspaare (ohne Aufstufung). Die erwartete Nachfragezunahme hat sich nicht eingestellt. Mit durchschnittlich 3.2 Personen/Kurs werden die Minimalanforderungen der Angebotsstufe 1 von 4 Personen/Kurs nicht mehr erreicht. Auch hier ist eine generelle Überprüfung des Angebotes beziehungsweise des erfolgten Angebotsausbaus zwingend.
- Bei den Buslinien des Ortsverkehrs erreichen neu zwei weitere Linien den Zielwert bezüglich Auslastung nicht mehr.
 - Wenig kritisch ist dabei die Linie 22.006 Nidau Bahnhof/Port Bellevue–Biel Bahnhof–Spitalzentrum. Der Zielwert von 16 Personen/Kurs wird mit 15.9 Personen/Kurs de facto erreicht.
 - Einen relativ starken Nachfragerückgang weist die Linie 22.008 Klinik Linde–Bahnhof–Biel/Bienne Fuchsenried auf. Benutzten diese Linie im 2014 noch mindestens 16 Personen/Kurs (Zielvorgabe Angebotsstufe 4 für Midi- oder Standardbuseinsatz), waren es im Jahr 2018 nur noch 12 Personen/Kurs. Die Minimalanforderungen von 10 Personen/Kurs werden jedoch nach wie vor gut erreicht.
 - Bei der Linie 22.101 (Linie 101 Moutier, gare–Hôpital/Patinoire und 103 Moutier, gare–Chantemerle/Aux Laives) hat der Angebotsausbau und die damit verbundene Aufstufung dazu geführt, dass die Minimalanforderungen nicht mehr erreicht werden. Eine generelle Überprüfung des Angebotes ist zwingend.

4 Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen

▪ Entwicklung und Trends

Im Moment gibt es keine Signale, dass die Mobilität abnimmt. Bezüglich des Mobilitätsverhaltens beziehungsweise der Verkehrsnachfrage muss vielmehr davon ausgegangen werden, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen (beispielsweise weitere Zunahme Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse, zunehmende Pendlerbewegungen infolge der Trennung zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz) anhalten und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl keine wesentlichen Änderungen erfahren. Ziel muss es deshalb sein, die Verkehrsnachfrage so umweltfreundlich wie möglich auszugestalten.

▪ Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte Biel-Seeland / Berner Jura

Die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) als übergeordnete Planungsinstrumente zeigen auf, wie die Siedlungsentwicklung und der Verkehr zur Bewältigung der Transportbedürfnisse aufeinander abzustimmen sind. Die RGSK 2021 sind in Erarbeitung und Anfang 2020 werden sich Gemeinden, Verbände und die Bevölkerung in der öffentlichen Mitwirkung dazu äussern können.

Der in den RGSK 2021 eruierte Handlungsbedarf und die daraus abgeleiteten Zielsetzungen und Handlungsanweisungen (Strategien und Angebotsgrundsätze) können an dieser Stelle erst ergänzt werden, wenn die RGSK mitgewirkt und genehmigt sind.

An dieser Stelle bereits erwähnt werden kann, dass das zentrale verkehrliche Element "Regiotram" im RGSK Biel–Seeland 2021 aufgrund der politischen Entscheide entfällt.

▪ ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung

Die RVK 1 hat zusammen mit der Stadt Biel die Planungsstudie "ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung" ausgelöst. Bis ca. Mitte 2021 soll mit dieser Studie aufgezeigt werden, wie die verkehrspolitischen Zielsetzungen in der Stadt und Agglomeration Biel mittel- bis längerfristig auch ohne Regiotram erreicht werden können.

Im Rahmen der Studie ist auch eine Etappierung entsprechend den Laufzeiten der Angebotsbeschlüsse des Kantons Bern aufzuzeigen (2026–2029 etc.). Es kann davon ausgegangen, dass in Abstimmung mit den Überlegungen zur laufenden Planungsstudie "Buskonzept Biel 2020+" erste Vorschläge zuhanden des Regionalen Angebotskonzeptes 2026–2029 resultieren werden.

5 Regionales Angebotskonzept 2022–2025 – Anträge

5.1 Anträge aus den Prüfaufträgen

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse zu den Prüfaufträgen können wie eingangs erwähnt in einem separaten Zusatzbericht nachgelesen werden. In der nachfolgenden Zusammenstellung sind alle Begehren der RVK 1 bezüglich Angebotsveränderungen, Angebotsoptimierungen und Angebotsausbauten aufgelistet. Dies ermöglicht allen Beteiligten und Betroffenen (Gemeinden, Verbände etc.) sich einen Überblick über die von der RVK 1 angestrebte Angebotsentwicklung zu verschaffen.

Alle Anträge sind einer von drei Prioritätenstufen zugeteilt:

- Anträge mit Priorität 1
 - Angebotsausbauten oder Angebotsoptimierungen, die schon seit längerem unbestritten sind, aber aus finanziellen Gründen im letzten Angebotsbeschluss zurückgestellt werden mussten (Notwendigkeit mit einer positiven Erfolgskontrolle nachgewiesen, Zielvorgaben Auslastung und Kostendeckungsgrad in der Regel erreicht)
 - Kapazitätssteigernde Massnahmen, die aufgrund der bereits bestehenden oder absehbaren Nachfrage zwingend erforderlich sein werden
 - Massnahmen, die einen teilregionalen und nicht nur lokalen Nutzen auslösen
 - Massnahmen aus bereits durchgeführten Planungen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 umgesetzt werden sollen

Ebenfalls der Priorität 1 zugeteilt sind die Angebote, die aufgrund der Erfolgskontrolle generell zu überprüfen und beurteilen sind, bei denen es aber trotz untersuchten Massnahmen nicht gelingt, die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad zu erreichen. Aufgrund der Funktion und Bedeutung im Gesamtnetz sollen diese Angebote unverändert weitergeführt werden.

- Anträge mit Priorität 2
 - Massnahmen, die eine wichtige und sinnvolle Harmonisierung des Gesamtangebotes zur Folge haben
 - Massnahmen, die aus Kundensicht störende Angebotslücken beseitigen und einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, das Gesamtangebot in der Region Biel–Seeland–Berner Jura zu verbessern und ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu fördern
- Anträge mit Priorität 3

Zugewiesen in diese Prioritätsstufe sind ähnliche Massnahmen wie bei der Prioritätsstufe 2. Die Angebote beschränken sich aber eher auf lokale Bedürfnisse mit eher bescheidenen Nachfragepotenzialen. Ebenfalls der Priorität 3 zugewiesen sind Massnahmen, deren Umsetzung die Erfolgskontrolle gemäss AGV stark negativ beeinflussen würde.

5.1.1 Anträge Bahnlinien

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
226	Moutier–Tavannes–Sonceboz–Biel/Bienne	Tous les jours: train n° 7146, de Bienne 0.26 à Tavannes 0.51 (voir ligne 237)	2	3	3
237	Tramelan–Tavannes	A) Tous les jours: train n° 198, de Tavannes 0.53 à Tramelan 1.02 (voir ligne 226)	2	3	3
		B) 3 paires de courses à 8.11, 14.11 et 15.11 au départ de Tavannes (1 course le matin et 2 courses l'après-midi)	1	3	3
		C) 2 paires de courses à 9.11 et 10.11 au départ de Tavannes (2 courses le matin)	2	3	3
290	Täuffelen–Ins	A) Montag–Freitag: Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins mit 3 zusätzlichen Kurspaaren am Vormittag	1	3	3
		B) Samstag: Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins am Mittag und frühen Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	2	3	3
		C) Sonntag: Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins am Mittag und frühen Nachmittag mit 5 zusätzlichen Kurspaaren	2	3	3
303	Biel–Münchenbuchsee–Bern	Verlängerung S31 Bern ab 16.16 Uhr / Münchenbuchsee an 16.27 Uhr nach Biel inkl. Gegenleistung Biel ab 16.15 Uhr / Münchenbuchsee an 16.33 Uhr	1	4	4
305	Bern–Kerzers–Ins–Neuchâtel	Früh-S5 Bern ab ca. 5 Uhr nach Neuchâtel mit Anschlüssen Fernverkehr Neuenburg um 6 Uhr	1	(AÖV)	(AÖV)
410	Biel/Bienne–Solothurn	Einführung neuer Zug Biel/Bienne ab 23.53 Uhr an allen Wochentagen	1	3	3

5.1.2 Anträge Seilbahnlagen

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
2020	Saint-Imier– Mont-Soleil	Maintien de l’offre existante	1	2	2
2022	Biel/Bienne– Magglingen/ Macolin	Beibehaltung heutiges Angebot	1	4	4
2023	Biel/Bienne– Evilard/ Leubringen	Beibehaltung heutiges Angebot	1	4	4

5.1.3 Anträge Buslinien Regionalverkehr

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
22.072 (asm 72)	Biel/Bienne– Meinisberg	A) Montag–Donnerstag: Integraler 30-Takt bis Betriebsschluss mit 2 zusätzlichen Kurspaaren (analog FR-SO)	1	3	3
		B) Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4 (Voraussetzung für Anträge C und D)	1	3	4
		C) Montag–Freitag: Einführung 15'-Takt Meinisberg–Biel/Bienne in den HVZ am Morgen und Abend mit 11 zusätzlichen Kurspaaren	1	3	4
		D) Montag–Freitag: Einführung 15'-Takt Meinisberg–Biel/Bienne in der HVZ am Morgen und ab Mittag durch- gehend bis ca. 19 Uhr mit 19 zusätzlichen Kurspaaren Umsetzung im Rahmen Zwischenbeschluss Kantonales ÖV-Angebotskonzept 2022–2025 per Fahrplan 2024	1	3	4
		E) Sonntag: Integraler 30-Takt von 10 Uhr bis Betriebsschluss mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	3	4
22.087 (PAG 87)	Biel/Bienne– Bellmund– Merzligen– Jens– Biel/Bienne	A) Montag–Freitag: Schliessung Taktlücke Nachmittag mit 1 zusätzlichen Rundkurs	1	1	1
		B) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2 (Voraussetzung für Antrag C und/oder A+D)	2	1	2
		C) Montag–Freitag: Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag mit 2 zusätzlichen Rundkursen	2	1	2
		D) Montag–Donnerstag: Führung Kurs Biel/Bienne ab 23.20 Uhr auch Montag–Donnerstag	3	1	1

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
22.087 (PAG 87)	Biel/Bienne– Bellmund– Merzligen– Jens– Biel/Bienne	E) Samstag: Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag mit 2 zusätzlichen Rundkursen	2	1	1
22.101 (PAG 101)	Moutier gare– Hôpital/ Patinoire	Separate Konzeptstudie/Planungsstudie rasch auslösen (Ergebnisse bis spätestens Ende 2021)		2	Offen
22.103 (PAG 103)	Moutier gare– Chantemerle/ Aux Laives	Umsetzung per Fahrplan 2023 mit Wiederinbetrieb- nahme Bahnbetrieb Linie 411 zwischen Oberdorf und Moutier nach Sanierung Weissensteintunnel		2	Offen
22.141 (PAG 141)	Reconvilier– Bellelay	Horaire générale, du lundi au vendredi : – Course de Les Genevez à Reconvilier (départ entre 12.27 et 12.36) – Course de Reconvilier 12.55 à Bellelay 13.07	1	1	1
22.232 (PAG 232)	Moutier– Belprahon– (Corcelles BE)	Separate Konzeptstudie/Planungsstudie rasch auslösen (Ergebnisse bis spätestens Ende 2021) Umsetzung per Fahrplan 2023 mit Wiederinbetrieb- nahme Bahnbetrieb Linie 411 zwischen Oberdorf und Moutier nach Sanierung Weissensteintunnel * Angebotsniveau innerhalb Angebotsstufe 1 kann vorausgesetzt werden		1	1*
30.363 (RBS 363)	Lyss– Vorimholz	Aufhebung Bedienung Haltestelle Ammerzwil Dorf (Aufhebung Stichfahrt)	1	2	2
30.365 (PAG 365)	Aarberg– Seedorf	Angebot unverändert weiterführen Gesamtüberprüfung zuhanden Regionales Angebots- konzept 2026–2029 im Rahmen Konzeptstudie "Überprüfung Angebotskonzept Frienisberg" (gemeinsame Studie RVK 1 und RKBM)	1	2	Offen
30.369 (PAG 369)	Lyss–Jens– Bellmund	Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot	1	1	1

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.871 (RBS 871)	Jegenstorf– Messen– Waltwil/Balm b. Messen	A) Linienverlängerung Messen–Waltwil im Stundentakt nach Wengi und Anschluss- optimierung Jegenstorf	1	2	2
		B) 2 zusätzliche Kursverlängerungen Messen– Waltwil–Messen um ca. 11 und 15 Uhr Nur Rückfallebene, wenn Antrag A nicht umgesetzt wird			
30.898 (RBS 898)	München- buchsee– Büren an der Aare	A) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	1	2	3
		B) Ausdehnung Verdichtungszeiten HVZ Morgen und Abend mit je 1 Kurspaar	1	2	3
40.008 (RBS 8)	Büren an der Aare– Solothurn	A) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	2	2	3
		B) Einführung 30'-Takt Mittag mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	2	2	3
40.033 (BGU 33)	Grenchen– Arch– Büren	A) Montag–Freitag: Einführung 30'-Takt Grenchen–Büren in den HVZ am Morgen und Abend mit 5 zusätzlichen Kurspaaren	1	2	2
		B) Montag–Sonntag: Ausbau Abendangebot bis ca. 23.00 Uhr mit 3 zusätzlichen Kurspaaren	1	2	2
40.034 (BGU 34)	Grenchen– Lengnau– Orpund/Biel Renferstrasse	Aufnahme Versuchsbetrieb Lengnau–Orpund und Lengnau–Biel/Bienne ins Grundangebot	1	3	3

5.1.4 Anträge Buslinien Ortsverkehr

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
22.001 – 22.011 (VB 1 – 12)	Diverse VB-Linien Ortsverkehr Biel/Bienne	Generelle Ausdehnung Betriebszeiten Hauptlinien bis 01.00 Uhr und generelle Ausdehnung Betriebszeiten Nebenlinien bis 00.30 Uhr (mit einzelnen Ausnahmen auf Linienelementen mit geringem Nachfragepotenzial) Konkrete Vorschläge zu Anzahl zusätzliche Kurspaare siehe Bericht Prüfaufträge Kap. 13)	1	4 alle Linien	4 alle Linien
22.009 (VB 9)	Schiffländte– Bahnhof– Biel/Bienne Schulen Linde	Beibehaltung heutiges Angebot	1	4	4
22.011 (VB 11)	Biel/Bienne Bahnhof/gare– Magglingen- bahn–Reben- weg/Vignes	Beibehaltung heutiges Angebot	1	4	4
22.012 (VB 12)	Brügg– Biel/Bienne	Aufnahme Versuchsbetrieb in Grundangebot	1	1	1

5.2 Anträge aus ÖV-Planungsstudien

Zurzeit liegen zwei konkreten ÖV-Planungen vor, welche ÖV-Angebote im Perimeter der RVK 1 beinhalten:

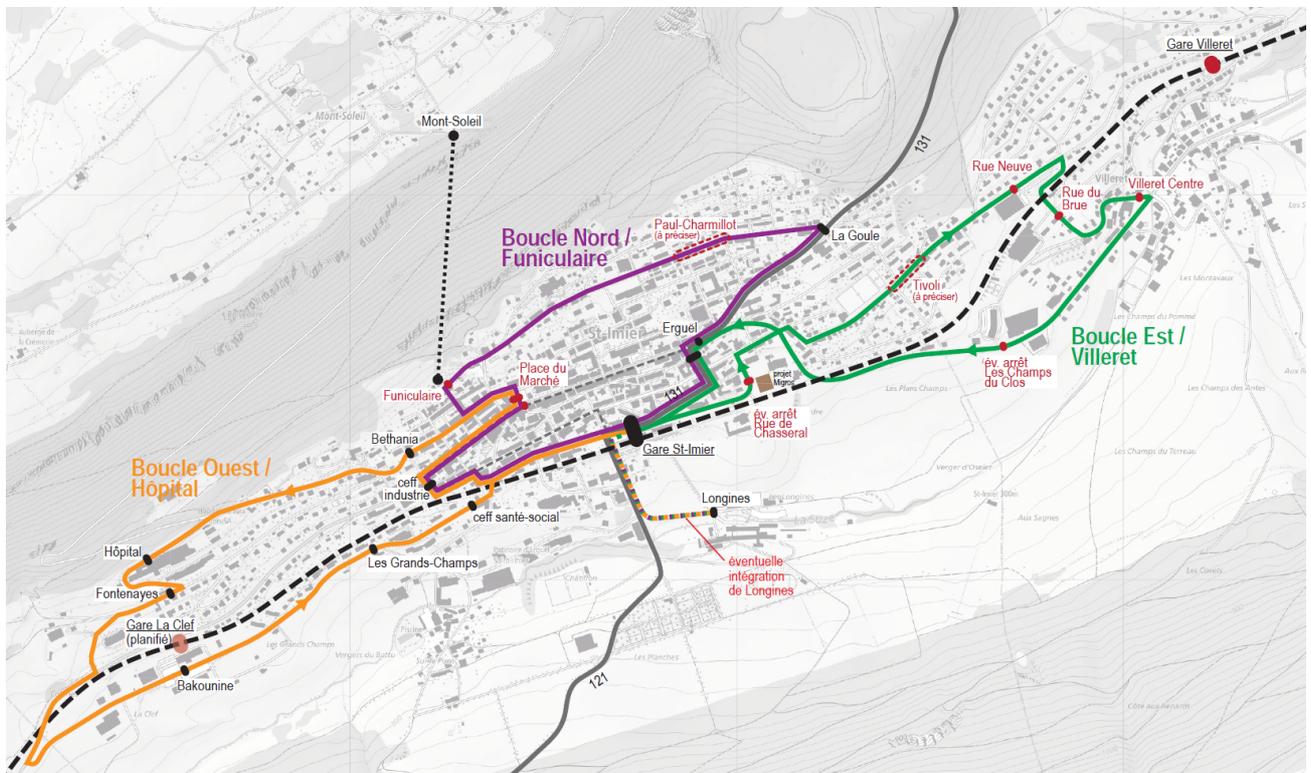
- Saint-Imier et Villeret, Concept de desserte locale, Dezember 2019
- Etude lignes 226/411 – Etape 1 : amélioration à court terme de l’offre sur la ligne 226, octobre 2019

Aus der Studie zu den Bahnlinien 226/411 haben sich keine Anträge für Angebotsveränderungen für den Zeithorizont 2022–2025 ergeben.

In St-Imier wurde per Dezember 2018 die Linie 22.123 St-Imier, gare–hôpital–gare als Versuchsbetrieb eingeführt; per Dezember 2019 erfolgte noch ein kleiner Fahrplanausbau.

Parallel dazu haben die Gemeinden St-Imier und Villeret einen Studienauftrag lanciert, der eine Prüfung der Verbesserung der Quartierserschliessung in den beiden Gemeinden beinhaltet. Die Ergebnisse dieser Studie liegen im Entwurf vor.

Der favorisierte Lösungsansatz beinhaltet ein Angebot, welches mit zwei bis drei Schlaufenlinien (boucle Ouest / Hôpital, boucle Est / Villeret und eventuelle boucle Nord / Funiculaire) die Erschliessung verbessert. Darin integriert bzw. ersetzt wird die Versuchsbetriebslinie 22.123. Das Angebot wird auf Montag–Freitag morgens, mittags und abends beschränkt und demnach vorwiegend auf den Berufsverkehr ausgerichtet. Für das Zustandekommen ist es von Bedeutung, dass das bestehende, von einigen Industriebetrieben separat bestellte Busangebot für ihre Angestellten, in das neue ausgebaute öffentlich-lokale Busangebot integriert werden kann.



Aus der Studie resultieren folgende Anträge zuhanden des Regionalen Angebotskonzeptes 2022–2025:

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
22.123A	Boucle Ouest / Hôpital	Ausdehnung und Verlängerung Versuchsbetrieb	1	1	1
22.123B	Boucle Est / Villeret	Ausdehnung und Verlängerung Versuchsbetrieb	1	–	1
22.123C	Boucle Nord / Funiculaire	Ausdehnung und Verlängerung Versuchsbetrieb	2	–	1

Grundsätzliche Voraussetzung:

Wie bereits erwähnt bedingt der Ausbau der Ortsbuslinien St-Imier / Villeret, dass es in den Verhandlungen mit den Industriebetrieben gelingt, die heutigen privat bestellten Busangebote für die Arbeitnehmenden ins ausgebaut öffentliche Verkehrsangebot zu integrieren und die Industriebetriebe auch bereit sind, die entfallenden Kosten für eine – zumindest teilweise – Mitfinanzierung des neuen öffentlichen Angebots zu reinvestieren.

5.3 Anträge aus der Mitwirkung

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
230 (RE)	Biel/Bienne–Moutier–Delémont	Integraler 30'-Takt RE zwischen Biel/Bienne und Delémont ohne Lücken bis Mitternacht (zusätzliche RE Delémont ab 23.12 und Biel/Bienne ab 23.49)	1	2	2
290	Biel/Bienne–Täuffelen	Ausdehnung 15'-Takt Täuffelen–Biel/Bienne Montag–Freitag bis 9 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	4	4
305 (RE)	Bern–Ins–Neuchâtel	Sicherstellung Anschluss RE 3932 Bern ab 17.23 und Ins an 17.48 in Ins an Regio 7111 Linie 290 Ins ab 17.48 Uhr Richtung Biel/Bienne	1	1	1
2016	Ligerz–Tessenberg	Zusätzliches Kurspaar am Abend in der Sommersaison (Prêles ab 21.45 Uhr und Ligerz Talstation ab 22.04 Uhr)	1	2	2

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.898 (RBS 898)	München- buchsee- Büren an der Aare	Aufhebung Stichfahrt Wengi Dorf in Fahrtrichtung Büren–Münchenbuchsee	1	2	2
40.033 (BGU 33)	Grenchen- Arch- Büren	Zusätzlicher Frühkurs Büren–Grenchen, Grenchen Süd an ca. 5.45 Uhr mit Anschluss an IC5 nach Olten–Zürich Grenchen Süd ab 5.52 Uhr	1	2	2

5.4 Anträge benachbarter Planungsregionen die RVK 1 betreffend

Im Regionalen Angebotskonzept 2022–2025 der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM sind folgende Anträge enthalten, welche von der RVK 1 unterstützt werden:

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.100 (PAG 100)	Bern- Wohlen- Dettligen- Aarberg	A) Zusätzlicher Kurs Bern ab 19.33 Uhr Montag bis Freitag	1	3	3
		B) Durchgehender 30'-Takt Montag bis Freitag bis 20.00 Uhr mit 4.5 zusätzlichen Kurspaaren	1	3	3
*		Anpassung Angebotsverordnung (AGV) und Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV) ⁴ Umsetzung innerhalb Laufzeit Angebotsbeschluss 2022–2025	1		

* Begründung

Eine aktuelle Studie der RKBM zeigt auf, wie das MOONLINER-Angebot im Perimeter der RKBM wieder zu einem gut nachgefragten und wirtschaftlichen Produkt weiterentwickelt werden soll/kann. Behandelt wurden die Handlungsfelder "Angebot", "Tarif" und "Finanzierung". Die wichtigsten Elemente sind die umlaufoptimierte

⁴ Eine Anpassung der KBV ist erforderlich, weil beispielsweise aktuell aufgrund Art. 3a Abs. 1a Abfahrten von Kursen, die an weniger als 122 Tagen pro Jahr verkehren, den Gemeinden nicht angerechnet werden.

Anpassung des Angebots und der Wechsel von einem eigenen Tarif zur Anerkennung aller gültigen Fahrausweise mit Nachtzuschlag.

Das AÖV hat die Studie zur Kenntnis genommen und prüft die Möglichkeit zur kantonsweiten Anpassung des Nachtbusnetzes und die Auswirkungen einer allfälligen Bestellung des Nachtangebots durch den Kanton. Unter der Gesamtleitung des AÖV wurde deshalb im Januar 2020 ein Projekt zur Umsetzung gestartet.

Der Kanton Bern ist jedoch aktuell nicht in der Lage, ein Nachtangebot zu bestellen. Grund dafür ist insbesondere Art. 5 der AGV, welche festlegt, dass Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 01.00 Uhr verlassen, vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgegolten werden. Damit der Kanton seine Rolle als Besteller künftig auch für die Nachtangebote wahrnehmen kann, sind zeitgerecht die rechtlichen Voraussetzungen dazu zu schaffen.

Folgende Anträge der RVK 1 sind mit den Eingaben der RKBM identisch:

- Bahnlinie 303 Verlängerung S31 Bern ab 16.16 Uhr / Münchenbuchsee an 16.27 Uhr nach Biel inkl. Gegenleistung Biel ab 16.15 Uhr / Münchenbuchsee an 16.33 Uhr
- Buslinie 30.871 Linienverlängerung Waltwil–Wengi und Anschlussoptimierung Jegenstorf

6 Ausblick Regionales Angebotskonzept 2026–2029

Die Eruiierung des Handlungsbedarfs von Angebotsoptimierungen und das Ausarbeiten von Lösungsansätzen beziehungsweise Verkehrsstudien in der Laufzeit des Angebotsschlusses 2022–2025 im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖV im Raum Biel–Seeland–Berner Jura für die Jahre 2026–2029 bleibt als Daueraufgabe bestehen. In der Angebotsperiode 2026–2029 sollen weitere Inhalte des RGSK umgesetzt werden.

Wie bereits erwähnt, kann davon ausgegangen werden, dass erste ÖV-Massnahmen aus der Planungsstudie "Concept des transports publics 2035 de Bienne et environs" in das Regionale Angebotskonzept 2026–2029 einfließen werden (Erläuterungen dazu siehe Kap. 4).

Gemäss aktuellem Arbeitsprogramm sind im Hinblick auf das Regionale Angebotskonzept 2026–2029 folgende weitere Studien vorgesehen beziehungsweise angedacht:⁵

- Konzeptstudie/Planungsstudie zu den Ortsbuslinien Moutier (22.101 und 22.103) und zur Regionallinie 22.232 Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)⁶
- Konzeptstudie/Planungsstudie zur Erschliessung Ligerz/Plateau de Diesse im Zusammenhang mit der Aufhebung der Bahnstation Ligerz⁷
- Korridorstudie Kerzers–Ins/Erlach–Neuenburg⁸
- Zweite Etappe Studie zur Bahnlinie 226⁹
- Überprüfung Angebotskonzept Frienisberg (Auslöser und Federführung RKBM)¹⁰
- Konzeptstudie/Planungsstudie zu den Buslinien im Raum Biel–Täuffelen–Lyss/Aarberg
- Konzeptstudie/Planungsstudie zu einem Bürgerbus Golaten–Niederried–Kallnach–Bargen–Aarberg unter Einbezug der Linie 30.541 Kerzers–Golaten–Wileroltigen–Gurbrü

⁵ Perimeter, Umfang, konkrete Inhalte und erwartete Resultate sind noch im Detail festzulegen

⁶ Empfehlung aufgrund vorliegender Untersuchungen zum Regionalen Angebotskonzept 2022–2025

⁷ ÖV-Konzept Bielersee Nord und Plateau de Diesse nach Eröffnung SBB Umfahrungstunnel

⁸ Grosser Handlungsbedarf im Bereich Verkehr generell auf der Entwicklungsachse Kerzers-Neuenburg; in diesem Zusammenhang auch Gesamtüberprüfung Busangebot im Raum Erlach sinnvoll und zweckmässig

⁹ Neue Handlungsspielräume für Angebotsgestaltung für mittel- bis längerfristige Zeithorizonte infolge Infrastrukturmassnahmen

¹⁰ Diverse Änderungen im Raum in Diskussion; eventuell Gesamtplanung aufgrund Ergebnisse Studie Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

Anhang

Anhang A: Übersicht Prüfaufträge

Annexe A : Vue d'ensemble des mandats d'évaluation

AS: Angebotsstufe
NO: niveau d'offre

KP: Anzahl Kurspaare
PC: paires de courses

AUSL: Auslastung
UTIL: taux d'utilisation

KDG: Kostendeckungsgrad
TCC: taux de couverture des coûts

B (N)	Bahn Normalspur	train à voie normale
SL.....	Stand-/Luftseilbahn	funiculaire
TB.....	Trolleybus	trolleybus
KB.....	Kleinbus	minibus
B (S).....	Bahn Schmalspur	train à voie étroite
GB / MB.....	Gelenkbus / Megabus	bus articulé et mégabus
MB / SB.....	Midibus / Standardbus	midibus et bus standard

■	Zielvorgabe erreicht	objectif atteint
▲	Minimalanforderung erreicht	exigence minimale atteinte
●	Minimalanforderung nicht erreicht	exigence minimale non atteinte

Prüfergebnis:

Résultat de l'examen des requêtes:

■	Antrag Angebotskonzept 2022-2025	Requête intégrée dans le schéma d'offre 2022-2025
■	Kein Antrag Angebotskonzept 2022-2025	Requête non intégrée dans le schéma d'offre 2022-2025

Erfolgskontrolle
Contrôle d'eff.
2018

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. moy.de tr.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP PC	AUSL UTIL	KDG TCC
1	237	B (S)	Le Noirmont–Tavannes	Lu-Ve: comblement des lacunes de 30' de l'horaire en journée (5 paires de course supplémentaires)	3	28.0	▲	▲
2	237	B (S)	Le Noirmont–Tavannes	Di-Je: rétablissement de la correspondance de Bienne 23.47 à Tramelan	3	28.0	▲	▲
3	237	B (S)	Le Noirmont–Tavannes	Sa-Di: horaire asymétrique en coordination avec la ligne 226	3	28.0	▲	▲
4	290	B (S)	Biel/Bienne–Täuffelen–Ins	Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins A Mo–Fr Vormittag mit 3 zusätzlichen Kurspaaren B Sa am Mittag und frühen Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren C Sa ganztags mit 7 zusätzlichen Kurspaaren D So am Mittag und frühen Nachmittag mit 5 zusätzlichen Kurspaaren E So ganztags mit 10 zusätzlichen Kurspaaren	4	56.0	▲	▲
5	291	B (N)	Lyss–Büren	A Aufstufung Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Einführung 30'-Takt Mittag und Verlängerung 30'-Takt Abend (3 zusätzliche Kurspaare)	2	25.0	▲	▲

Erfolgskontrolle
Contrôle d'eff.
2018

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. moy.de tr.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP PC	AUSL UTIL	KDG TCC
6	303	B (N)	Biel/Bienne– Lyss–Bern	Zusätzliche S31 im Abschnitt Münchenbuchsee–Biel um ca. 16.15 Uhr zur Glättung der Abendspitze	4	68.5	■	■
7	410	B (N)	Biel/Bienne– Solothurn– Olten	Integraler 30'-Takt Biel–Solothurn an allen Wochentagen bis Betriebschluss	3	38.0	■	■
8	2016	SL	Ligerz– Tessenberg	Weitere Stilllager-Nutzungen	2	17.5	■	▲
9	2020	SL	St-Imier– Mont-Soleil	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT)	3	29.0	●	●
10	2022	SL	Biel/Bienne– Magglingen	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4	65.0	●	■
11	2023	SL	Biel/Bienne– Evilard	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4	101.0	●	▲
12	22.001 bis 22.012	GB / MB	Ortsverkehr Biel	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	Div	Div	Div	Div
13	22.001 bis 22.012	GB / MB	Ortsverkehr Biel	Überprüfung Betriebszeiten Randstundenangebot Abend aufgrund Anpassung AGV (Betriebszeit neu bis 01.00 Uhr)	Div	Div	Div	Div
14	22.004 22.006	TB MB / SB	Nidau Bahnhof– Biel/Bienne Bahnhof/Gare– Omega–Löhre/ Mauchamp Nidau Bahnhof/ Port Bellevue– Biel/Bienne Bahnhof– Spitalzentrum	Neuprüfung Verlängerung Linie 4 oder anderweitige Anpassung der Erschliessung im Raum Nidau–Port–Brüggmoos	4 4	112.0 68.5	■ ▲	▲ ▲
15	22.009	GB / MB	Schiffländte– Bahnhof– Biel/Bienne Schulen Linde	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4	68.0	●	▲
16	22.011	MB / SB	Biel/Bienne Bahnhof/gare– Magglingen- bahn- Rebenweg/ Vignes	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV Behandlung Antrag Gemeinde Twann-Tüscherz	4	42.5	●	●
17	22.072	GB / MB	Biel/Bienne– Meinisberg	Integraler 30-Takt bis Betriebschluss Montag–Donnerstag	3	37.0	■	■
18	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Mei- nisberg	Behebung HVZ-Kapazitätsengpässe	3	37.0	■	■
19	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Mei- nisberg	Integraler 30-Takt von 10 Uhr bis Betriebschluss an Sonntagen	3	37.0	■	■

Erfolgskontrolle
Contrôle d'eff.
2018

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. moy.de tr.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP PC	AUSL UTIL	KDG TCC
20	22.087	GB / MB	Biel/Bienne– Bellmund– Merzligen–Jens– Biel/Bienne	A Mo–Fr: Schliessung Taktlücke Nachmittag (1 zusätzlicher Rundkurs) B Mo–Fr: Schliessung Taktlücken Vor-/Nachmittag (2 zusätzliche Rundkurse, Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2) C Mo–Do: Spätangebot analog Fr–Sa (Führung Kurs Biel/Bienne ab 23.20 Uhr auch Mo–Do, 1 zusätzlicher Rundkurs) D Sa: Schliessung Taktlücken (2 zusätzliche Rundkurse)	1	14.0	■	■
21	22.087	GB / MB	Biel/Bienne– Bellmund– Merzligen–Jens– Biel/Bienne	Einführung Sonntagsangebot	1	14.0	■	■
22	22.101	MB / SB	101: Moutier, gare– Hôpital / Patinoire 103: Moutier, gare– Chantemerle / Aux Laives	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT)	2	25.0	●	●
23	22.141	MB / SB	Tavannes– Reconvilier– Bellelay–Lajoux– Les Genevez	Intégration de la course spéciale de 13.10 de Saicourt dans l'horaire général et départ de Reconvilier	1	10.0	▲	▲
24	22.232	MB / SB	Moutier– Belprahon– (Corcelles BE)	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT)	1	11.0	●	●
25	30.362	MB / SB	Lyss– Schnottwil	A Aufstufung Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2 B So–Do: Betriebsausdehnung bis 22 Uhr (eventuell nur Lyss–Diessbach) C Fr–Sa: Betriebsausdehnung bis 24 Uhr (ev. nur Lyss–Diessbach und Spätkurs Lyss ab 00.37 bis Büren)	1	15.0	■	▲
26	30.363	MB / SB	Lyss–Grossaffol- tern–Messen– Limpach– Bätterkinden	Aufhebung Bedienung Haltestelle Ammerzwil Dorf (Aufhebung Stichfahrt)	2	15.5	▲	▲
27	30.363	MB / SB	Lyss–Grossaffol- tern–Messen– Limpach– Bätterkinden	A Aufstufung Abschnitt Lyss–Vorimholz Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2 B So–Do: Betriebsausdehnung bis 22 Uhr (Abschnitt Lyss–Vorimholz) C Fr–Sa: Betriebsausdehnung bis 24 Uhr (Abschnitt Lyss–Vorimholz)	2	16.0	▲	▲
28	30.365	GB / MB	Aarberg– Seedorf	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	2	17.5	●	▲
29	30.369	KB	Lyss–Jens– Bellmund	Aufnahme Versuchsbetrieb in Grundangebot (Kleinbuslinie Angebotsstufe 1)	1	7.0		Neues Angebot

Erfolgskontrolle
Contrôle d'eff.
2018

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. moy.de tr.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP PC	AUSL UTIL	KDG TCC
30	30.871	MB / SB	Jegenstorf– Messen– Waltwil/ Balm b. Messen	Linienverlängerung Messen–Waltwil im Stundentakt nach Wengi	2	24	▲	●
31	30.871	MB / SB	Jegenstorf– Messen– Waltwil/ Balm b. Messen	Schliessung grosser Bedienungslücken von Ruppoldsried und Waltwil	2	24	▲	●
32	30.898	MB / SB	Münchenbuch- see–Wengi b.B.– Büren a.A.	A Aufstufung Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Mo–Fr: 30'-Taktverdichtung Mittag C Ausdehnung HVZ-Verdichtungszeiten Morgen und Abend mit je 1 Kurspaar	2	25.0	■	■
33	40.008	MB / SB	Büren an der Aare–Solothurn	A Aufstufung Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Mo–Fr: 30'-Taktverdichtung Mittag	2	25.0	■	■
34	40.033	MB / SB	Grenchen– Arch–Büren	30'-Takt HVZ Morgen und Abend (in Absprache mit Kt. Solothurn als Mitbesteller der Linie)	2	15.0	■	■
35	40.033	MB / SB	Grenchen– Arch–Büren	Ausdehnung Abendbetrieb nach 20 Uhr (in Absprache mit Kt. Solothurn als Mitbesteller der Linie)	2	15.0	■	■
36	40.034	MB / SB	Grenchen– Lengnau– Meinisberg– Orpund	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV (in Absprache/Koordination AÖV)	3	31.0	▲	▲
37	Div	Div	Div	Erhöhung Güteklasse E auf Güteklasse D für die beiden Vorranggebiete Solothurnstrasse und Galgenfeld in Büren an der Aare				

Nachträglich aufgenommene Prüfaufträge

Mandat d'évaluation additionnel

38	305	B (N)	Neuchâtel– Ins–Kerzers–Bern (S5, S52)	Früh-S5 Bern ab ca. 5 Uhr (mit zusätzlichen Halten nach Neuchâtel) mit Anschlüssen Fernverkehr um 6 Uhr	3	35.0	■	▲
----	-----	-------	---	---	---	------	---	---

Anhang B: Erfolgskontrolle 2018–2021**Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele****Annexe B Contrôle d'efficacité 2018-2021****Bilan des objectifs réalisés et non réalisés**

Ist oder wird umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2018–2021 unterstützt)
réalisé ou à réaliser (validé par le schéma d'offre 2018-2021)

Ist oder wird teilweise umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2018–2021 teilweise unterstützt)
partiellement réalisé ou à réaliser (validé partiellement par le schéma d'offre 2018-2021)

Ist oder wird nicht umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt)
non réalisé ou réalisation non prévue (rejeté par le schéma d'offre 2018-2021)

Nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept
ne concerne pas le schéma régional d'offre

A Bahnlagen / Lignes ferroviaires

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
210	Biel–Neuchâtel: Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar und Schliessung der nachmittäglichen 30'-Taktlücke (+ 3 KP)	1	Die Schliessung der nachmittäglichen Taktlücken ist aufgrund von Konflikten mit dem Güterverkehr nicht möglich. Früheres Erstkurspaar wird per Fahrplan 2021 umgesetzt.
210	Biel–Neuchâtel: Sa+So vermehrter 30'-Takt nachmittags	2	Die Priorität liegt aus kantonaler Sicht auf einem Ausbau von Montag–Freitag. Der Antrag wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
210	Biel–Neuchâtel: Strikte Vertaktung zwischen Basis- und Verdichtungskursen auch in Fahrtrichtung Biel	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Wird im Rahmen der infrastrukturseitigen Möglichkeiten umgesetzt.
225	Biel–La Chaux-de-Fonds: Nouveau point d'arrêt ferroviaire de Saint-Imier La Clé, projet annoncé dans Prodes, mise en service prévue en 2021		Ne fait pas partie du schéma d'offre. La demande a été déposée à l'OFT pour la planification de PRODES 2030.
226	Sonceboz–Moutier: lu-ve, réintroduction d'une offre systématique sur la ligne 226, avec 2 liaisons par heure entre Malleray–Bévilard et Bienne	1	Non réalisé
226	Sonceboz–Moutier: sa+di: examen approfondi de l'amélioration de la qualité des correspondances à Moutier, Tavannes et Sonceboz et de la productivité de la région à la cadence horaire dans la vallée de Tavannes	2	Non réalisé
226	Examen des mesures d'infrastructures nécessaires pour assurer les correspondances à Moutier de/vers Delémont	2	Ne fait pas partie du schéma d'offre.
230	Biel–Delémont (seulement RE): Prolongement des RE Bienne–Delémont–Delle jusqu'à Belfort avec correspondances TGV à Belfort-Montbéliard	2	Ne fait pas partie du schéma d'offre, le tronçon concerné se trouve en France.

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
230	Biel–Delémont (seulement RE): lu-di: train supplémentaire le soir (Delémont 23.12 – Bienne 23.40; Bienne 23:49 – Delémont)	2	Der Antrag wird aufgrund des Repriorisierungswunschs der RVK1 zurückgestellt.
230	Biel–Delémont (nur RE): Nächte Fr+Sa: Zusatzhalte des RE Biel 1:19 – Delémont in Pieterlen und Lengnau	2	Die Regionalerschliessung nach 1 Uhr wird durch die Gemeinden organisiert und bestellt (Moonliner). Der Antrag wird abgelehnt.
236	La Chaux-de-Fonds–Saignelégier : lu–di : suppression de la dernière lacune du soir	2	Le Canton de Berne est concerné uniquement pour la commune de la Ferrière. La conception de l'offre est sous la responsabilité du Canton du Jura.
237	Tavannes–Le Noirmont : lu-di intégration des offres supplémentaires Tavannes–Tramelan à l'offre de base Niveau 3 au lieu de 2	1	Réalisé
237	Tavannes–Le Noirmont: lu-ve : Tavannes–Tramelan cadence intégrale à 30 min en journée, soit 5 paires de trains supplémentaires (au lieu de pauses de 40 min à Tavannes) avec correspondances de/vers Bienne et Malleray–Bévilard	1	La demande est refusée. Le potentiel est jugé insuffisant pour une offre semi-horaire systématique.
237	Tavannes–Le Noirmont: di-je : réintroduction d'une liaison tardive Bienne 23:47 – Tramelan.	2	La dernière liaison est 30 minutes plus tôt. Ceci est justifié en comparaison d'autres communes. La demande est refusée.
237	Tavannes–Le Noirmont: sa+di : offre asymétrique, en relation avec l'offre de la ligne 226 avec croisements à Tavannes en option, prolongement des trains jusqu'à Saignelégier	2	Non réalisé
255	Fribourg–Ins–Neuchâtel: Mo-Fr: Herstellung einer Frühverbindung Neuchâtel–Fribourg 6:37 Mo-Fr: Anschluss des Raums Vully auf RE Ins 7:09 – Bern mittels Verlängerung des Buskurses (Linie 20.530) nach Ins Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins zw. dem Kurs Bern–Ins 17:48 (BLS) und dem Kurs Neuchâtel–Ins 17:48 – Fribourg	2	Eine Frühverbindung existiert. Die Angebotsgestaltung Vully erfolgt durch den Kanton Freiburg. Der Anschlussbruch ist nicht vermeidbar.
290	Biel–Ins: Mo-Fr: Schliessung der vor- und nachmittäglichen Taktlücken im Abschnitt Täuffelen – Ins (+ 5 KP, wovon vordringlich 2 KP nachmit- tags)	1	Schliessung nachmittägliche Taktlücken umgesetzt Ein Schliessen der Taktlücken am Vormittag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und nicht umgesetzt.
290	Biel–Ins: Sa+So: Erweiterung des 30'-Taktes (Biel–) Täuffelen–Ins am Mittag und frühen Nachmittag (samstags + 4 und sonntags + 5 KP)	2	Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird aus finanzi- ellen Gründen abgelehnt.
290	Biel–Ins: Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins auf RE aus Bern Ank. 17:48	1	Nicht Bestandteil des Angebotskon- zepts. Der Anschlussbruch ist in der aktuellen Fahrplankonstellatation nicht vermeidbar. Der Antrag wird abgelehnt.
290	Biel–Ins: Mo-So: Leichte Früherlegung dreier Abendkurse im Abschnitt Ins– Täuffelen zwecks attraktiverer Anschlüsse auf die Züge aus Bern / Neuenburg / Freiburg	2	Nicht Bestandteil des Angebotskon- zepts. Die Vorteile eines ganztägig merkbareren Taktfahrplans werden höher gewichtet als die Übergangs- zeiten am Abend. Der Antrag wird abgelehnt.
290	Biel–Ins: Nächte Fr+Sa: Letzte Zugsabfahrt Biel 0:26 (Anschlüsse aus allen Bahn-Korridoren) statt 0:56, dafür Moonliner-Kurs Abf. Biel 1:00	2	Umgesetzt

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
291	Lyss–Büren: Aufklassierung von AS 2 zu 3 Mo-Fr: Vermehrter 30'-Takt in HVZ (+ 3 KP; blosse Grenzkosten)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Eine Aufstufung wird aufgrund der Nachfrage und des Kostendeckungsgrads abgelehnt. 2 zusätzliche Zugpaare zur Angleichung an das neue Buskonzept umgesetzt
291	Lyss–Büren: Mo-So: Schiebung der Basiskurs-Taktlage um 30' (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)	1	Umgesetzt
291	Lyss–Büren: Fr+Sa: Späteres letztes Kurspaar Lyss 0:40 – Büren 1:00 – Lyss 0:20 per Bus unter Einbezug von Bütigen/Diessbach (-> s. Antrag Buslinie 30.362)	2	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird abgelehnt.
303	Biel–Bern: Mo-Fr: Von der Nachfrageentwicklung abhängiger Ausbau des Angebots an S31-Verlängerungen bis Biel	2	Umgesetzt (2 zusätzliche Kurspaare)
303	Biel–Bern: Mo-So: Leichte Späterlegung dreier Spätkurse S3 Bern–Biel	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Die Vorteile eines ganztägig merkbareren Taktfahrplans werden höher gewichtet als die Übergangszeiten am Abend. Der Antrag wird abgelehnt. Die bereits heute bestehende Taktabweichung um 2 Minuten wird beibehalten.
303	Biel–Bern: Nächte Fr+Sa: Zusatzhalt des letzten RE Bern–Biel in Suberg-Grossaffoltern	2	Umgesetzt
305	Bern–Neuchâtel: Mo-Fr: RE Früherer Erstkurs Bern–Neuchâtel	1	Der Erstkurs verkehrt um 5.53, was als vertretbar erachtet wird. Der Antrag wird abgelehnt.
305	Bern–Neuchâtel: Mo-Fr: Zusätzliches RE-Kurspaar Neuchâtel 5:33 – Bern 6:07 (in Ins Anschluss auf TPF n. Fribourg) und Bern 18:23 – Neuchâtel 19:05	1	Frühkurs umgesetzt Der Abendkurs ist aus Kapazitätsgründen nicht nötig, bereits der heutige Zusatzzug um 17.23 weist eine vergleichsweise tiefe Auslastung auf und wird nicht umgesetzt.
305	Bern–Neuchâtel: Mo-So: Anpassung Haltekonzept S5/S52 im Abschnitt Bern–Kerzers und Prüfen eines RE-Zusatzhalts in Bern Brünnen nach Inbetriebnahme des neuen Rosshäusern-tunnels	2	Das Haltekonzept wird in zwei Etappen (Rosshäuserntunnel und STEP AS2025) angepasst. Der RE Bern–Neuenburg erfüllt die Funktion einer Städteverbindung, ein Halt in Bern Brünnen passt nicht ins Konzept. Der Antrag wird abgelehnt.
305	Bern–Neuchâtel: Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins zw. dem RE Bern – Ins 17:48 und den Kursen nach Biel (-> s. Antrag Linie 290) und nach Sugiez–Fribourg (-> s. Antrag Linie 255)	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Das Anliegen ist infrastrukturell nicht möglich. Der Antrag wird abgelehnt.
410	Biel–Solothurn: Mo-So: Ausdehnung 30'-Takt abends (+ 3 KP)	1	Umgesetzt
410	Biel–Solothurn: So: Ausdehnung des 30'-Taktes tagsüber im Abschnitt Biel–Solothurn (+ 6 KP)	2	Umgesetzt

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
410	Biel–Solothurn: Mo-So: Beseitigung der minimalen Abweichung vom strikten 30'-Takt im Abschnitt Biel–Solothurn	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Der Antrag ist ein Anliegen aller beteiligten Partner, ist aber nicht umsetzbar.
411	Moutier–Solothurn: Scenario 1: assainissement du tunnel et maintien de l'exploitation ferroviaire -> Pas d'adaptation de concept nécessaire Scenario 2: suppression de l'exploitation ferroviaire entre Moutier et Gänsbrunnen -> Remplacement du train à cadence horaire par un prolongement de la ligne de bus (Oensingen–) Balsthal–Gänsbrunnen jusqu'à Moutier, en complément des paires de courses Moutier–Crémines (avec correspondances rapides vers Delémont)	2	Les deux scénarios correspondent aux résultats de l'étude lancée par les Cantons de Soleure, de Berne et l'OFT.

B Seilbahnlagen / Funiculaires

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
2016	Seilbahn Ligerz–Prêles: Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar und vermehrter 30'-Takt tagsüber (+ 3 KP), abgestimmt auf die vermehrten Bahnhalte in Ligerz und auf den Fahrplan der Buslinie La Neuveville–Prêles–Nods	1	Umgesetzt
2020	St-Imier–Mont Soleil: Pas d'adaptation de l'offre, une amélioration de la liaison avec la gare s'impose (voir ligne de bus Saint-Imier–Tramelan ligne 21.131).	2	Ne fait pas partie du schéma d'offre.

B Buslinien (Regional- und Ortsverkehr) / Lignes de bus régionales et locales

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
20.531	Ins-Cudrefin-Mur: Zusatz-Haltestelle in Witzwil Mo-Fr: + 1 KP in Morgenspitze Mo-So: Angleichung der Taktlage werktags und wochenends und Prüfung von Synergien mit dem Busangebot im Raum Erlach Neu AS 1 (bisher nicht in Grundangebot, da nicht durch Kt. Bern bestellt).	2	Umgesetzt

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
21.132	La Neuveville–Nods: lu-ve, branche de Prêles: en journée, cadence horaire et correspondances rapides avec le funiculaire à Prêles Intégration des transports scolaires à l'offre de base Niveau d'offre 2 (jusqu'ici niveau 1)	1	Réalisé
21.132	La Neuveville–Nods: lu-ve, branche de Lignièrès: réduction de l'offre entre Nods et Lignièrès au profit d'une augmentation entre Lignièrès et Le Landeron–La Neuveville en prenant mieux en compte les transports scolaires Correspondances plus attractives au Landeron vers Neuchâtel, ce qui décharge la ligne 21.030 Marin– Le Landeron entre Le Landeron Gare et la Route de Bâle.	2	Réalisé
21.132	La Neuveville–Nods: sa+di, légère augmentation de l'offre, cadencement de 2 heures systématique Nods–La Neuveville desservies alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et dans le sens contraire.	2	Réalisé
21.132	La Neuveville–Nods: Desserte touristique estivale du Chasseral Coordination avec la desserte du flanc nord par les CJ (voir ligne 22.121)	2	Les offres touristiques ne font pas partie du schéma d'offre. La demande est refusée.
22.001	Konzeptanpassung Neuer Linienendpunkt Löhre statt Vorhölzli und neue Haltestelle südlich Knoten Länggasse/Sägefildweg	2	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.002	1. Etappe der umfassenden Konzeptanpassung gemäss konsolidiertem Entwurf: Linie 2 Durchbindung des Linienastes Bözingenfeld neu mit Linienast Möslacker	1	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.005	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Linie 5 neu vorderhand als Radiallinie Bahnhof–Spitalzentrum anstatt Durchmesserlinie nach Möslacker	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I)
22.005	Versuchsbetrieb Linie 5: Verlängerung Biel Bahnhof nach Ipsach Oberdorf zur HVZ mit ausgewählten Halten in Nidau.	2	Kommt nicht zustande, da Ipsach das Vorhaben nicht unterstützt.
22.006	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Linie 6 Durchbindung des Linienastes Spitalzentrum mit Linienast Port (bis zur Umsetzung der Etappe 2 Splitting ab Port Spittel nach Port Bellevue resp. Port Gummen)	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I)
22.007	Konzeptanpassung Linie 7: Neuer Linienendpunkt Stadien statt Goldgrube (soweit möglich betriebliche Verknüpfung mit L2)	1	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.008	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Linie 8 Durchbindung des Linienastes Fuchsenried mit neu konzipiertem Linienast Linde Klinik	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I)
22.008	Abends evtl. betriebliche Koordination mit neuer L9 zwecks Kostenoptimierung des Randstundenangebots	2	Anliegen betrieblich nicht gut machbar und obsolet, da im Rahmen Umsetzung Buskonzept 2020 Etappe I eine zweckmässige Lösung realisiert wurde
22.009	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Neue Linie 9 Durchbindung des Linienastes Schifffländte mit neu konzipiertem Linienast Linde Schulen Mo-Sa tagsüber 15'-Takt (AS 4b)	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I)
22.009	Abends evtl. betriebliche Koordination mit L8 zwecks Kostenoptimierung des Randstundenangebots	2	Analog 22.008 (vgl. oben)

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
22.011	Biel Bhf–Vingelz: Zusätzliches Kurspaar vor Betriebsschluss	2	Die Linie erreicht die Minimalvorgaben nicht. Der Antrag wird abgelehnt.
22.012	1. Etappe Konzeptanpassung gemäss Entwurf: Neue Linie 12 HVZ-Versuchsbetrieb betr. halbstündlicher tangentialer Eilverbindung Brügg–Bözingenfeld mit optimalen S3-Anschlüssen in Brügg (+max. 12 KP, AS 1)	1	Umgesetzt als Versuchsbetrieb (Buskonzept 2020 Etappe I) Antrag Aufnahme ins Grundangebot im AK 2022-25
22.003 22.004	Aufteilung der aktuellen Linie 4 in zwei Linien mit identischer Linienführung im Abschnitt Bhf Mett–Continental: Linie 3: Vorhölzli–Orpundplatz–Bhf Mett–Bhf Biel–Dr. Schneider-Str.–Bhf Nidau Beunden Linie 4: Vorhölzli–Goldgrube–Bhf Mett–Bhf Biel–Bhf Nidau–Port Allmendstrasse–Brüggmoos	2	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II) Ausbau Abschnitt Nidau Ruferheim–Brüggmoos wird zurückgestellt.
22.003 22.004	Mo-Fr tagsüber lückenloser 7.5'-Takt (somit zwischen ca. 8 und 15.30 h Verdichtung vom 10'-Takt zum 7.5'- Takt) auf dem gemeinsamen Abschnitt der Linien 3 und 4 (zeitlich versetzter 15'-Takt auf den Linien 3 und 4)	2	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.003 22.004	L3 / L4 abends bis 22 Uhr und sonntags: 20'-Takt statt 30'-Takt (somit im gemeinsamen Abschnitt 10'-Takt)	2	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II)
22.002 22.007	L2 / L7 mit neuer Linienführung im Abschnitt Swiss Tennis–Zürichstrasse via Stadien und Autobahndamm-Durchstich Zusammen mit der neukonzipierten Linie 2 resultieren Mo-Sa tagsüber stündlich 8 Direktverbindungen zwischen Bahnhof / Zentrum Biel und Bözingenfeld. Ebenso resultiert neu eine Abend- und Sonntagsbedienung für das Bözingenfeld.	1	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II) Neue Busroute Linie 2 via Stadien wird bereits auf FP 2020 umgesetzt
22.002 22.007	L2 / L7 abends bis 22 Uhr und sonntags: 20'-Takt statt 30'-Takt (ausg. reduziertes Angebot im Bözingenfeld)	1	Wird per FP 2021 realisiert (Bestandteil Buskonzept 2020 Etappe II) Genauere Ausgestaltung Randstundenangebot im Rahmen Umsetzung festzulegen
22.001 bis 22.012	Ortsverkehr Biel: Taktverdichtung 20-22h sowie sonntags auf den Linien mit bisherigem 30'-Takt zu 20'-Takt	1	Umgesetzt (Buskonzept 2020 Etappe I) Kleine Konzeptänderung: bis 21.30 Uhr 15'-Takt / ab 21.30 Uhr 30'-Takt.
22.070	Bienne–Prés d'Orvin: lu-di: desserte des Prés-d'Orvin en journée à une cadence stricte de 2 heures 1 paire de courses supplémentaire lu-ve	1	Réalisé
22.070	Bienne–Prés d'Orvin: lu-di: lors de forte affluence en hiver: remplacement de courses doubles par des courses supplémentaires assurant la cadence horaire avec l'offre de base	2	La desserte des Prés d'Orvin a un effet négatif sur les correspondances à Bienne pour les habitants d'Orvin. La demande est refusée.
22.070	Bienne–Prés d'Orvin: sa + di en été, prolongement pour 2-3 paires de courses jusqu'à la Place centrale, nouvellement niveau d'offre 1	2	Les offres touristiques ne font pas partie du trafic régional bénéficiant d'une indemnisation. La demande est refusée.
22.071	Bienne–Romont: lu-ve: paire de courses supplémentaire Bienne 10:49 – Romont – Bienne 11:42.	2	Réalisé

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
22.073	Pieterlen–Péry: Symmetrische Linienführung in Pieterlen via Bahnhofstrasse (z's. mit Neuordnung Hst. Bahnhof)	1	Umgesetzt
22.074	Biel–Aegerten–Lyss: Aufklassierung des Abschnitts Biel–Studen Wydenplatz (von AS 3 zu 4) Mo-Sa tagsüber: Deutlich effizienterer Einsatz des dritten Fahrzeugs zugunsten eines stündlichen Zusatzkurspaars Biel–Studen mit Wendepunkt Studen Grien, mit optimalem Anschluss in Studen / Wydenplatz an S3 von/nach Bern (+ 13 KP im Abschnitt Biel–Studen Wydenplatz zu blossen Grenzkosten)	1	Linie wurde ausgeschrieben Antrag wird per Fahrplan 2021 umgesetzt
22.074	Biel–Aegerten–Lyss: Mo-Sa tagsüber: Strikter 30'-Takt auf der Direktroute Biel–Lyss, stets mit RE-Anschluss in Lyss Zudem nochmalige Streckung der Fahrplanzeit in beiden Fahrtrichtungen	1	Linie wurde ausgeschrieben Antrag wird per Fahrplan 2021 umgesetzt
22.075	Biel–Aegerten–Orpund: Aufklassierung (von AS 1 zu 2) Mo-Sa: Einführung Abendangebot im Studentakt (Mo-Fr + 3 resp. Sa + 5 KP)	1	Linie wurde ausgeschrieben Antrag wird per Fahrplan 2021 umgesetzt
22.075	So: Einführung Sonntagsangebot im Studentakt (max. + 14 KP)	1	Umgesetzt
22.074 22.075	Biel–Aegerten–Lyss/-Orpund: Zusammenlegung der Haltestellen Brügg Möschler / Bärletweg (zu einer neuen Haltestelle 'Brügg Bahnhof' westlich des geplanten Kreisels Bahnhofstrasse / Bernstrasse / Hauptstrasse) Zusammenlegung der Haltestellen Aegerten Dorfplatz (L74) / Bären (L75) Weitere Massnahmen zur Busbeschleunigung	2	Voraussichtlich Umsetzung per FP 2021 (Linien wurde ausgeschrieben) Zusammenlegung Haltestellen und Massnahmen Busbeschleunigung nicht Gegenstand des Angebotskonzeptes
22.086	Biel–Bellmund–Aarberg: So: Schliessung der Taktlücken tagsüber sowie frühere Erst- und spätere Letztverbindung (Erstankunft Biel 7:12, Letztabfahrt Biel 23:20, + 4 KP)	2	Umgesetzt
22.087	Biel–Jens: Mo-Do: Spätangebot analog Fr+Sa (+ 1 KP, von AS 1 zu 2)	1	Der gemeindefinanzierte Spätkurs wird übernommen. Eine Ausdehnung auf So-Do ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird abgelehnt.
22.087	Biel–Jens: Mo-Sa: Schliessung der zwei Taktlücken tagsüber (+ 2 KP, von AS 1 zu 2)	2	Das Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär. Der Antrag wird aus finanziellen Gründen abgelehnt.
22.121	St-Imier–Chasseral: Desserte touristique estivale du Chasseral Coordination avec la desserte sud par CarPostal (voir Ligne 21.132).	2	Les offres touristiques ne font pas partie du trafic régional bénéficiant d'une indemnisation. La demande est refusée.
22.121	St-Imier–Chasseral: Desserte touristique hivernale des Savagnières Flexibilisation de l'offre en fonction de l'affluence prévisible	2	Les offres touristiques ne font pas partie du trafic régional bénéficiant d'une indemnisation. La demande est refusée.
22.123	St.Imier Gare–Hopital: lu – di, extension de l'offre de 2 à 7 paires de courses Exploration pilote	1	Réalisé

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
22.131	Tramelan–St.Imier: lu-ve : systématisation et cadence horaire pendant la journée avec correspondances optimales avec les trains régionaux Saint-Imier correspondances des courses supplémentaires à Tramelan de/pour Tavannes, suppression de la boucle par Les Breuleux, maintien à Saint-Imier de la boucle via le ceff industrie.	1	Réalisé
22.131	Tramelan–St.Imier: sa+di, améliorations des correspondances trains/bus à Tramelan en relation avec la nouvelle conception de l'offre de la ligne 237, Jonctions avec la ligne de Saignelégier (voir ligne 21.232)	2	L'offre du weekend sera adaptée à la ligne 237. La diamétralisation dépend des entreprises de transport concernées. La demande est partiellement soutenue.
22.132	Tramelan–Saignelégier: lu-ve, section Saignelégier–Tramelan : légère augmentation de l'offre (+ 2 paires de courses).	2	La conception de l'offre est sous la responsabilité du Canton du Jura. La demande est refusée à cause de la concurrence pour l'offre ferroviaire.
22.132	Tramelan–Saignelégier: sa+di: section Saignelégier–Tramelan, systématisation et augmentation de l'offre Cadencement strict à 2 heures, (3 paires de courses supplémentaires).	2	La conception de l'offre est sous la responsabilité du Canton du Jura. La demande est refusée.
22.132	Tramelan–Saignelégier : Desserte du centre de loisirs de Saignelégier (courte boucle)	2	Le centre sportif de Saignelégier se trouve dans le Canton du Jura. La demande est refusée.
22.133	Tramelan–Bassecourt: sa+di: remplacement de l'offre à la demande par une offre fixe de 6 paires de courses en tirant parti des synergies avec les autres lignes desservant la Haute Sorne	1	Réalisé
22.141	Tavannes–La Courtine: di: remplacement de l'offre à la demande par une offre à l'horaire Reconvilier–Bellelay (–Lajoux–Les Genevez /–Sornetan–Souboz) comparable à l'offre introduite le samedi en décembre 2015 (6 paires de courses entre Reconvilier et Bellelay)	1	Réalisé
30.105	Mo-Sa: Schliessung der Taktlücken vor-/nachmittags im Abschnitt Lyss – Seedorf (+ 2 KP)	2	Umgesetzt
30.105	Mo-Sa: Nächte Fr+Sa: Bedarfskurs Lyss 0:37 – Seedorf in Kooperation mit Taxiunternehmung (-> vgl. Linie 30.363)	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
30.361	Lyss–Aarberg: Aufklassierung (von AS 1 zu 2), Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot (+ 3 KP abends)	1	Umgesetzt
30.361	Lyss–Aarberg: Mo-Fr: Sobald der Kurs mit Ankunft Lyss 6.57 ans Kapazitätslimit stösst und ein Zusatzfahrzeug eingesetzt werden muss, ist dieses evtl. einige Minuten früher und via Kappelen zu führen (Zusatznutzen für Kappelen und Industrie Lyss Süd, Ausrichtung auf Zugskreuzung S31 n. Bern / S3 n. Biel um 6:53)	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes.

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Prio- rität prio- rité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
30.362	Lyss–Schnottwil: Aufklassierung (von AS 1 zu 2) Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss Kompromissvorschlag März 2016 Neue Linienführung via Busswil In Zwischenzeiten und wochenends Wende der Kurse neu in Diessbach	1	Der Angebotsausbau Lyss–Schnottwil wird teilweise unterstützt. Die Linienführung via Busswil ist aber nur mit grösseren Eingriffen ins Fahrplangefüge und Nachteilen für Gemeinden ausserhalb der RVK1 realisierbar und zudem mit erheblichen Stabilitätsrisiken verbunden. Der Antrag nach einer neuen Linienführung wird somit abgelehnt.
30.362	Ausdehnung Betrieb bis 22 h resp. Fr+Sa bis 24 h im Stundentakt Lyss–Diessbach (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost) inkl. Spätkurs Fr. + Sa Lyss 00.37 – Büren 1.00.	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Betriebsausdehnung bis ca. 21 Uhr umgesetzt
30.362	Lyss–Schnottwil: Mo-Fr in HVZ und mittags: Stundentakt Lyss–Schnottwil mit schlanken Anschlüssen in Lyss auf den RE v./n. Bern, in Busswil auf die S3 v./n. Biel und in Schnottwil auf den Bus Rtg. Bern	1	vgl. obige Anträge. Der Antrag wird abgelehnt.
30.363	Lyss–Messen: Aufklassierung des Abschnitts Lyss–Vorimholz (von AS 1 zu 2) Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss Kompromissvorschlag März 2016: Abschnitt Lyss–Vorimholz, Mo- So: Angebotsausbau / Stundentakt bis ca. 22 h, mit RE-Anschlüssen in Lyss v./n. Bern und v./n. Biel, Schlaufe Ammerzwil Dorf nur in den HVZ, in Zwischen- und Randzeiten betriebliche Durchbindung mit Linie 362	1	Die umfassende Konzept- und Fahrplananpassung weist aus Gesamtsicht deutlich mehr Nach- als Vorteile auf und wird daher abgelehnt. Das AÖV erachtet den Vorschlag der RVK1 nicht als Kom- promissvorschlag. Der Antrag wird abgelehnt.
30.363	Ausdehnung Betrieb im Abschnitt Lyss–Vorimholz bis 22 h resp. Fr+Sa bis 24 h (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)	1	Der Antrag wird teilweise unterstützt. Betriebsausdehnung bis ca. 21 Uhr umgesetzt
30.363	Abschnitt Vorimholz–Wengi: Leichter Angebotsausbau Mo-Fr in HVZ und mittags Wendepunkt neu in Wengi statt Messen (kombiniert mit Verlängerung der Linie 871 Jegenstorf–Messen bis Wengi) Schlanker Anschluss Rtg Münchenbuchsee / Bern, Büren / Solothurn so- wie Messen / Jegenstorf	1	Das Angebot wird leicht ausgebaut. Der Antrag wird teilweise unterstützt. Der Wendepunkt Wengi wird abgelehnt.
30.363	Fr+Sa: Bedarfskurs Lyss 0:37 – Grossaffoltern in Kooperation mit Taxiun- ternehmung (-> vgl. Linie 30.105)	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
30.364	Ortsbus Lyss Bhf–Industriering: Überführung des Versuchsbetriebs betr. Linienverlängerung Industrie- ring ins Grundangebot (Abschnitt Lyssbachpark–Industriering in AS 2)	1	Der Antrag wird aufgrund ungenügender Nachfrage abgelehnt.
30.525	Erlach–Lüscherz: Bedienung der Hst. Vinelz Post auf den Kursen der Linie 525 nurmehr bei Bedarf (Zustieg nur auf Voranmeldung Rufsäule, Ausstieg auf Anmeldung beim Chauffeur)	2	Nicht Bestandteil des Angebots- konzeptes. Der Antrag wird abge- lehnt.
30.527	Ins–Gals–Erlach: Überführung des Mittagskurses auf der Linie 527 vom Zusatzangebot ins Grundangebot Prüfung eines bescheidenen Angebotsausbaus an Werktagen	2	Der gemeindefinanzierte Kurs wird übernommen, ein weiterer Ausbau wird abgelehnt. Der Antrag wird teilweise unterstützt.

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
30.521 bis 30.527	Neue Haltestelle "Ins, Wäberhof"	2	Nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes
30.521 30.525 30.526 30.527	Erlach: Sa+So: Annäherung des Wochenendkonzepts an das Werktagskonzept unter Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auch im Winterhalbjahr (allerdings mit mehr Lücken als sommers) resp. unter Nutzung von Synergien mit der Linie Ins–Cufrefin–Mür Überführung des aktuellen Zusatzangebots (an Wochen-enden im Sommerhalbjahr) ins Grundangebot	2	Der Antrag ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär und wird abgelehnt.
30.871	Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung mit Linienverlängerung im Stundentakt nach Wengi gemäss Kompromissvorschlag März 2016 (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost), Knotenbildung mit Linie 898 und 363	1	Die umfassende Konzept- und Fahrplananpassung weist aus Gesamtsicht deutlich mehr Nach- als Vorteile auf und wird daher abgelehnt. Das AÖV erachtet den Vorschlag der RVK1 nicht als Kompromissvorschlag. Der Antrag wird abgelehnt.
30.871	Ganztags lückenloser Stundentakt (im Abschnitt Jegenstorf–Messen verstärkt durch HVZ-Verdichtungskurse der Linie 883 → in Lastrichtung präziser 30-min-Takt für Zuzwil / Iffwil / Etzelkofen	2	Umgesetzt
30.898	Büren a.A.-Zollikofen: Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung inkl. Linieneinkürzung im Abschnitt Zollikofen–Münchenbuchsee und HVZ-Verdichtung im Abschnitt Schnottwil–Büren (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost) Einkürzung der Linie mit neuem Linienendpunkt am Bahnhof Münchenbuchsee, deutliche Fahrzeitverkürzung in Fahrtrichtung Büren mittels Verzicht auf die Schlaufe nach Messen Zudem Aufhebung der vereinzelter Fahrschlaufen via Moosaffoltern	1	Umgesetzt
30.898	Neu asymmetrisches Taktkonzept wie auf der betrieblich verknüpften Linie Solothurn–Büren, optimierte Anschlüsse auf die Bahn in Büren mittels neuen asymmetrischen Taktkonzept auf der Bahnlinie (s. Linie 291)	1	Umgesetzt
30.898	Mo-Fr: Angebotsausbau in den HVZ zum Halbstundentakt im Abschnitt Schnottwil–Büren in Koordination mit analogem Angebotsausbau zwischen Büren und Solothurn (s. Linie 40.008)	1	Umgesetzt
30.898	Busbeschleunigungsmassnahmen am Knoten Schönbrunnen und bei der Ortseinfahrt Münchenbuchsee Sicherung des gefährlichen Fussgängerstreifens bei der Hst. Lätti Neue Haltestelle in Rapperswil auf Höhe der Gemeindeverwaltung Sicherstellung der Verknüpfung am Bahnhof Münchenbuchsee und einer gemeinsamen Haltestelle mit der L 36 auf der Bernstrasse	1	Nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes Das Anliegen wird unterstützt.
40.008	Büren a.A.-Solothurn: Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung inkl. Linieneinkürzung im Abschnitt Solothurn Amthausplatz–Bahnhof und HVZ-Verdichtung (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost) Einkürzung der Linie mit neuem Linienendpunkt am Bahnhof Solothurn	1	Umgesetzt
40.008	Büren a.A.-Solothurn: Neu asymmetrisches Taktkonzept wie auf der betrieblich verknüpften Linie Büren–Münchenbuchsee Beibehaltung der optimalen Anschlüsse auf die Bahn in Büren mittels neuem asymmetrischen Taktkonzept auf der Bahnlinie (s. Linie 291)	1	Umgesetzt

Linie ligne	Antrag RVK Requête CRT	Priorität priorité	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand réalisation des objectifs état de mise en œuvre état de planification
40.008	Büren a.A.-Solothurn: Mo-Fr: Angebotsausbau in den HVZ zum Halbstundentakt in Koordination mit analogem Angebotsausbau zwischen Büren und Schnottwil (s. Linie 30.898)	1	Umgesetzt
40.008	Büren a.A.-Solothurn: Neue Haltestelle in Rüti auf der Höhe der Industriezone	1	Nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes. Der Antrag wird unterstützt.
40.033	Büren a.A.-Grenchen: Mo-So: Wiederherstellung des spät-abendlichen Kurspaars Grenchen–Büren	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
40.034	Grenchen–Lengnau–Orpund/Biel Bözingenfeld: Mo-Fr: HVZ-Versuchsbetrieb betr. Linienerläuterung über Lengnau hinaus abwechslungsweise nach Orpund resp. nach Bözingenfeld (je 7 KP, AS 1)	1	Umgesetzt
40.034	Grenchen–Lengnau: Überführung des aktuellen Zusatzangebots (Mo-Fr 6 KP, Sa 4 KP) ins Grundangebot	2	Umgesetzt
neu	Lyss-Bellmund: Mo-Fr: HVZ-Versuchsbetrieb mit optimalen Bahnanschlüssen in Lyss (+ 7 KP, AS 1)	1	Umgesetzt
-	Neue Bürgerbuslinie Aarberg–Kallnach–Niederried: Mo-Fr: Drei Bürgerbus-Einsatzblöcke morgens / mittags / feierabends mit total 8 Kurspaaren Niederried–Kallnach Bahnhof und 6 Kurspaaren Niederried–Kallnach Dorf–Aarberg Bahnhof (stets auf Bahnanschlüsse ausgerichtet) Versuchsbetrieb AS 1	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
-	Neues Bürgerbus-Angebot Schüpfen: Bis Herbst 2016 noch vertieft abzuklären: Machbarkeit und Zweckmäßigkeit eines Bürgerbus-Angebots mit Anbindung an die S3-Kreuzung in Schüpfen zwecks ÖV-Grundversorgung in den abseits des Bahnhofs und Dorfes Schüpfen liegenden Siedlungen (AS 1)	2	Der Antrag wird mangels Potenzial abgelehnt.
-	Exploitation pilote St-Imier - Val de Ruz	2	La demande est refusée par manque de potentiel.

Anhang C: Bandbreite der Abweichungen bezüglich Auslastung 2018**Annexe C: Variations de fréquentation en 2018**▪ **Bahnlinien / Lignes ferroviaires**

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
210 (R)		B (N)	Neuchâtel–Biel/Bienne	30	50	44.9	▲	▼	Zielwert knapp nicht erreicht (Offerte 2020)
225 (RE)		B (N)	La Chaux-de-Fonds– Sonceboz–Biel/Bienne	15	25	58.1	■		Objectif largement dépassé
225/ 226 (R)		B (N)	La Chaux-de-Fonds– Biel/Bienne	20	35	47.6	■		Objectif atteint
225/ 226 R		B (N)	Sonceboz–Moutier	30	50	30.5	▲	▲	La valeur min. tout juste atteint
230 (RE)		B (N)	Biel/Bienne–Moutier– Delémont	15	25	84.1	■		Objectif largement dépassé
236 (R)		B (S)	La Chaux-de-Fonds– Le Noirmont–Saignelégier	15	25	28.8	■		Objectif atteint
237 (R)		B (S)	Le Noirmont–Tavannes	15	25	24.7	▲		Objectif presque atteint
255 (S20/ S21)		B (N)	Neuchâtel–Ins–Murten– Fribourg	30	50	57.9	■		Zielwert gut erreicht (Offerte 2020)
290		B (S)	Biel/Bienne–Täuffelen–Ins	25	40	39.6	▲		Zielwert knapp nicht erreicht
291 (R)		B (N)	Kerzers–Lyss	20	35	39.5	■		Zielwert gut erreicht (Offerte 2020)
291 (R)		B (N)	Lyss–Büren an der Aare	20	35	30.0	▲		Minimalwert gut erreicht
303 (S3/ S33)		B (N)	Biel/Bienne–Lyss–Bern	40	60	108.0	■		Zielwert weit übertroffen
305 (S5/ S52)		B (N)	Bern–Kerzers–Neuenburg	30	50	54.8	■		Zielwert erreicht
410 (R)		B (N)	Biel/Bienne–Solothurn–Olten	30	50	67.8	■		Zielwert gut erreicht
411 (R)		B (N)	Solothurn–Moutier	20	35	20.9	▲	▲	Minimalwert knapp erreicht

▪ Seilbahnlinien / Funiculaires

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
2016		SL	Ligerz–Tessenberg	6	10	12.7	■		Zielwert erreicht
2020		SL	St-Imier–Mont-Soleil	6	10	2.6	●		Valeur min. clairement pas atteinte
2022		SL	Biel/Bienne–Magglingen	10	16	7.1	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
2023		SL	Biel/Bienne–Evilard	10	16	4.9	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht

▪ Buslinien Regionalverkehr / Lignes de bus régionales

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
20.535	535	GB / MB	Avenches–Salavaux–Cudrefin–Ins	5	8	8.9	■		Zielwert knapp erreicht
21.132	132	MB / SB	La Neuveville–Le Landeron–Plateau de Diesse	6	10	> 10.0	■		Objectif atteint
22.070	70	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Les Prés-d'Orvin	4	6	15.9	■		Objectif largement dépassé
22.071	71	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Romont	4	6	7.8	■		Objectif atteint
22.072	72	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	12	20	27.4	■		Zielwert weit übertroffen
22.073	73	MB / SB	Pieterlen–Bözingen/Boujean–Reuchenette–Péry	4	6	11.3	■		Zielwert weit übertroffen

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indicateur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
22.074	74	GB / MB	Biel/Bienne–Studen–Worben, Bad–Lyss, Bahnhof	12	20	18.7	▲		Zielwert knapp nicht erreicht
22.075	75	MB / SB	Biel/Bienne–Brügg–Schwaderneau–Scheuren–Orpund	4	6	17.0	■		Zielwert weit übertroffen
22.086	86	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Aarberg	9	15	19.1	■		Zielwert gut erreicht
22.087	87	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne	5	8	13.0	■		Zielwert weit übertroffen
22.131	131	MB / SB	Tramelan–St-Imier	4	6	11.1	■		Objectif atteint
22.132	132	MB / SB	Tramelan–Saignelégier–Goumois	4	6	9.2	■		Objectif clairement atteint
22.133	133	MB / SB	Saignelégier–Tramelan–Glovelier–Bassecourt	4	6	8.0	■		Objectif largement dépassé
22.141	141	MB / SB	Tavannes–Reconvilier–Bellelay–Lajoux JU–Les Genevez	4	6	5.7	▲		Objectif tout juste pas atteint
22.211	211	MB / SB	Delémont–Courrendlin–Moutier	6	10	13.2	■		Objectif atteint
22.231	231	MB / SB	Moutier–Souboz–Bellelay	4	6	7.7	■	▲	Objectif largement dépassé
22.232	232	MB / SB	Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)	4	6	3.2	●	▼▼	Valeur min. pas atteinte
30.100	100	GB / MB	Bern–Wohlen–Detligen–Aarberg	12	20	25.6	■		Zielwert weit übertroffen
30.105	105	GB / MB	Bern–Meikirch–Seedorf–Lyss	9	15	17.2	■		Zielwert gut erreicht
30.361	361	GB / MB	Aarberg–Aarberg, Spital–Lyss	9	15	16.5	■		Zielwert knapp erreicht
30.362	362	MB / SB	Lyss–Schnottwil	4	6	6.7	■		Zielwert knapp erreicht
30.363	363	MB / SB	Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden	6	10	6.7	▲		Minimalwert knapp erreicht
30.365	365	GB / MB	Aarberg–Seedorf	9	15	5.9	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
30.369	369	KB	Lyss–Jens–Bellmund	2	3				Versuchsbetrieb

Kurs- buch- Nr.	Linien- Nr.	Ver- kehrs- mittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimal- wert	Ziel- wert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indica- teur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
30.521	521	MB / SB	Ins–Tschugg–Erlach	8	13	10.6	▲		Minimalwert gut erreicht
	522	MB / SB	Ins–Vinelz–Erlach						
	524	MB / SB	Ins–Tschugg–Vinelz–Erlach						
30.525	525	MB / SB	Erlach–Vinelz–Lüscherz	4	6	4.7	▲		Minimalwert knapp erreicht
30.526	526	MB / SB	Erlach–Gals–Le Landeron	4	6	5.0	▲		Minimalwert gut erreicht
30.527	527	MB / SB	Ins–Gampelen–Gals– Erlach–(Le Landeron)	4	6	7.9	■		Zielwert gut erreicht
30.898	898	MB / SB	Münchenbuchsee– Wengi b.B.–Büren a.A.	6	10	12.0	■		Zielwert gut erreicht (Offerte 2020)
40.008	8	MB / SB	Büren an der Aare–Solothurn	6	10	18.0	■		Zielwert weit übertroffen
40.033	33	MB / SB	Grenchen–Arch–Büren	4	6	14.0	■		Zielwert weit übertroffen
40.034	34	MB / SB	Grenchen–Lengnau–Pieter- len–Biel/Bienne Grenchen–Lengnau–Meinis- berg–Orpund	8	13	7.3	●		Minimalwert knapp nicht erreicht

▪ **Buslinien Ortsverkehr / Lignes de bus locales**

Kurs- buch- Nr.	Linien- Nr.	Ver- kehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs voyageurs /course			Ampel voyant		Würdigung
				Minimal- wert	Ziel- wert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
indica- teur officiel	n° de ligne	moyen de transp.	tronçon	valeur min.	objectif	situation 2018	2018	variation p/r à 2014	Appréciation
22.001	1	TB	Biel/Bienne Vorhölzli/ Bois-Div–Bahnhof/Gare– Stadien/Stades	15	25	29.3	■		Zielwert gut erreicht
22.002	2	GB / MB	Biel/Bienne Mösliacker– Bahnhof–Orpundplatz	15	25	19.5	▲		Minimalwert gut erreicht
22.004	4	TB	Nidau Bahnhof–Biel/Bienne Bahnhof/Gare–Omega– Löhre/Mauchamp	15	25	27.6	■		Zielwert gut erreicht
22.005	5	MB / SB	Biel/Bienne Bahnhof– Spitalzentrum	10	16	13.4	▲		Minimalwert gut erreicht
22.006	6	MB / SB	Nidau Bahnhof/Port Bellevue– Biel/Bienne Bahnhof– Spitalzentrum	10	16	15.9	▲	▼	Zielwert knapp nicht erreicht
22.007	7	GB / MB	Brügg–Biel/Bienne– Nidau–Biel/Bienne	15	25	20.4	▲		Minimalwert gut erreicht
22.008	8	MB / SB	Klinik Linde–Bahnhof– Biel/Bienne Fuchsenried	10	16	12.2	▲	▼	Minimalwert gut erreicht
22.009	9	GB / MB	Schiffländte–Bahnhof– Biel/Bienne Schulen Linde	15	25	10.8	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
22.011	11	MB / SB	Biel/Bienne Bahnhof/gare– Magglingenbahn– Rebenweg/Vignes	10	16	6.8	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
22.012	12	MB / SB	Brügg–Biel/Bienne	4	6				Neue Linie
22.101	101	MB / SB	Moutier, gare– Hôpital / Patinoire	6	10	4.5	●	▼	La valeur minimale pas atteinte
22.101	103	MB / SB	Moutier, gare– Chantemerle / Aux Laives	6	10	5.3	●	▼	La valeur minimale pas atteinte
30.364	364	MB / SB	Ortsbus Lyss Schlaufe Lyssbachpark	8	13	3.5	●		Wird per Ende 2019 aufgehoben
30.367	367	MB / SB	Ortsbus Lyss Schlaufe Dreihubel	8	13	4.7	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
30.368	368	MB / SB	Ortsbus Lyss Schlaufe Kornweg	8	13	4.0	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht