RVK 1 Regionale Verkehrskonferenz Biel - Seeland - Berner Jura

CRT 1 Conférence régionale des transports Bienne - Seeland - Jura bernois

Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022-2025

Zusatzbericht Prüfaufträge

30. März 2020

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 Bévilard
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	Roland Haldemann (Projektleitung)
Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Biel	Felix Dudler, Pierrick Leu

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

Inhaltsverzeichnis / Sommaire

1 Ligne ferroviaire 237: Le Noirmont–Tavannes 1

2 Ligne ferroviaire 237: Le Noirmont–Tavannes
Ligne ferroviaire 226: Moutier–Tavannes–Sonceboz–Biel/Bienne 3

3 Ligne ferroviaire 237: Le Noirmont–Tavannes 4

4 Bahnlinie 290: Biel/Bienne–Täuffelen–Ins 5

4.1 Prüfauftrag A 5

4.2 Prüfauftrag B 7

4.3 Prüfauftrag C 8

4.4 Prüfauftrag D 9

4.5 Prüfauftrag E 10

5 Bahnlinie 291: Lyss–Büren an der Aare 11

6 Bahnlinie 303: Biel/Bienne–Lyss–Bern–Belp–Thun 13

7 Bahnlinie 410: Biel/Bienne–Solothurn–Olten 14

8 Seilbahn Linie 2016: Ligerz–Prêles (Tessenberg) 16

9 Funiculaire 2020: Saint-Imier – Mont-Soleil 17

10 Funiculaire 2022: Biel/Bienne–Magglingen/Macolin 18

11 Seilbahn Linie 2023: Biel/Bienne–Evilard/Leubringen 19

12 Buslinien 22.001 bis 22.012: Ortsverkehr Biel/Bienne 20

13 Buslinien 22.001 bis 22.012: Ortsverkehr Biel/Bienne 21

14 Buslinie 22.004: Nidau–Biel Bahnhof–Omega–Löhre/Mauchamp
Buslinie 22.006: Nidau Bahnhof/Port Bellevue–Biel/Bienne–Spitalzentrum 23

15 Buslinie 22.009: Schiffländte–Bahnhof–Biel/Bienne Schulen Linde 24

16 Buslinie 22.011: Biel Bahnhof–Magglingenbahn–Rebenweg/Vignes 25

17 Buslinie 22.072: Biel/Bienne–Meinisberg 28

18 Buslinie 22.072: Biel/Bienne–Meinisberg 29

19 Buslinie 22.072: Biel/Bienne–Meinisberg 32

20 Buslinie 22.087: Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne 33

20.1 Prüfauftrag A 33

20.2 Prüfauftrag B 34

20.3 Prüfauftrag C 36

20.4 Prüfauftrag D 37

21 Buslinie 22.087: Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne 39

22 Ligne de bus 22.101: Moutier gare–Hôpital/Patinoire
Ligne de bus 22.103: Moutier gare–Chantemerle/Aux Laives 41

23 Ligne de bus 22.141: Tavannes–Reconvilier–Bellelay–Lajoux–Les Genevez 44

24 Buslinie 22.232: Moutier–Belprahon–(Corcelles BE) 46

25 Buslinie 30.362: Lyss-Schnottwil
Buslinie 30.363: Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden 48

25.1 Prüfauftrag A 49

25.2 Prüfauftrag B 51

26 Buslinie 30.363: Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden 53

27 Buslinie 30.363: Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden 55

28 Buslinie 30.365: Aarberg–Seedorf 56

29 Buslinie 30.369: Lyss–Jens–Bellmund 58

30 Buslinie 30.871: Jegenstorf–Messen–Ruppoldsried–Waltwil/Balm 59

31 Buslinie 30.871: Jegenstorf–Messen–Ruppoldsried–Waltwil/Balm 61

32 Buslinie 30.898: Münchenbuchsee–Wengi b.B.–Büren an der Aare 63

32.1 Prüfauftrag A 63

32.2 Prüfauftrag B 65

33 Buslinie 40.008: Büren an der Aare–Solothurn 67

34 Buslinie 40.033: Grenchen–Arch–Büren 70

35 Buslinie 40.033: Grenchen–Arch–Büren 72

36 Buslinie 40.034: Grenchen–Lengnau–Pieterlen–Biel/Bienne
Buslinie 40.034: Grenchen–Lengnau–Meinisberg–Orpund 73

37 Erhöhung Güteklassen Vorranggebiete Büren an der Aare 76

38 Bahnlinie 305: Bern–Kerzers–Ins–Neuchâtel 78

Anhang / Annexe

Übersicht mögliche Prüfaufträge für Triage Begleitgruppe
Potentiels mandats d'évaluation à trier par le groupe d'accompagnement
Stand/version: 20. August / 20 août 2019

Angebotsstufen und Vorgaben Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss Angebotsverordnung (AGV)

AGV Stand 01.01.2015

Angebotsstufen

Angebotsstufe (AS)	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 %

Behandlung Prüfaufträge mit einheitlichem Beurteilungsschema

Die definierten Prüfaufträge werden nach einem einheitlichen Schema beurteilt und dargestellt:

Linie, Verkehrsmittel, Strecke und Erfolgskriterien gemäss Angebotsverordnung AGV

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
00.000	00	Bahn/Tram/Bus	Von–Nach	3 A)	■ B)	▲ C)

A) Bezogen auf betrachteten Linienabschnitt gemäss Angebotsbeschluss 2018–2021
B) Bezogen auf betrachteten Linienabschnitt
C) Bezogen auf ganze Linie

AS: Angebotsstufe AUSL: Auslastung KDG: Kostendeckungsgrad

■ Zielvorgabe erreicht ▲ Minimalanforderung erreicht ● Minimalanforderung nicht erreicht

Prüfauftrag	Stichwortartiger Inhalt des Prüfauftrages bzw. des Massnahmenvorschlages
Kurspaare	Anzahl Kurspaare im relevanten Querschnitt IST und NEU im Falle einer Umsetzung des Prüfauftrages bzw. des Massnahmenvorschlages
Auf-/Abstufung	Führt Umsetzung des Prüfinhaltes bzw. des Massnahmenvorschlages zu einer Änderung der Angebotsstufe (ja oder nein / wenn ja ⇨ Auf- oder Abstufung)?
Nachweise Machbarkeit	Pragmatische Realisierungsnachweise und Kurzerläuterungen Konsequenzen (zum Beispiel Anzahl benötigte Zusatzfahrzeuge oder Umsteigebeziehungen in Anschlussknoten), Darstellung anhand Karten- und Fahrplanausschnitten (Netzgrafiken und grafische Fahrpläne auf Basis Fahrplan 2019)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	Beurteilung Auswirkungen auf die Erfolgskontrolle bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss AGV Keine Detailzahlen, sondern nur pragmatische Beurteilung Veränderungen im "Ampelsystem" ■ / ▲ / ● (KDG mit Transportunternehmungen abgesprochen)
Erwägungen Würdigung	Stichwortartige Zusammenfassung von weitergehenden Überlegungen zu Auswirkungen, Vor- und Nachteile etc. Grobbeurteilung Zweckmässigkeit und Konsequenzen, pragmatische Würdigung und Empfehlungen

Antrag AK 2022–2025	JA ☑	NEIN ☑		Entscheid RVK 1, ob Massnahmenvorschlag als Antrag zuhanden des Angebotsbeschlusses beantragt werden soll oder nicht
Priorität	1 ☑	2 ☑	3 ☑	Festlegung der Priorität durch RVK 1

Prioritätsstufen und Priorisierung der Anträge

Alle beantragten Massnahmen und Angebotsverbesserungen werden 3 Prioritätsstufen 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 Angebotsbeschluss 2018–2021 hätten 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 (zum Beispiel einheitliche Betriebszeiten am Wochenende und in Randzeiten)

– Massnahmen, die aus Kundensicht störende Angebotslücken beseitigen und einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, das Gesamtangebot in der Region Bern-Mittelland nachhaltig zu verbessern und ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu fördern

- **Anträge mit Priorität 3**

Zugeteilt 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.

Übersicht über die Prüfaufträge

Abkürzungen Verkehrsmittel:

B (N).....Bahn Normalspur
SL.....Stand-/Luftseilbahn
TB .....Trolleybus
KB .....Kleinbus
B (S) .....Bahn Schmalspur
GB / MB.....Gelenkbus / Megabus
MB / SB .....Midibus / Standardbus

[Quelle AS, KP, AUSL und KDG: Erfolgskontrolle AÖV IST 2018 beziehungsweise Offerte 2020 vom 26.08.2019]

Nr n°	**Linie** ligne	**Verkehrsm.** m. de transp.	**Strecke** tronçon	**Prüfinhalt** mandat	**AS** NO	**KP** AR	**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 courses 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	▲	▲
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 Betriebsschluss	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	●	▲

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. m. de transp.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
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	TB	Nidau Bahnhof–Biel/Bienne Bahnhof/Gare–Omega–Löhre/Mauchamp	Neuprüfung Verlängerung Linie 4 oder anderweitige Anpassung der Erschliessung im Raum Nidau–Port–Brüggmoos	4	112.0	■	▲
	22.006	MB / SB	Nidau Bahnhof/Port Bellevue–Biel/Bienne Bahnhof–Spitalzentrum		4	68.0	▲	▲
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–Reben-weg/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 Betriebsschluss Montag–Donnerstag	3	37.0	■	■
18	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	Behebung HVZ-Kapazitätsengpässe	3	37.0	■	■
19	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	Integraler 30-Takt von 10 Uhr bis Betriebsschluss an Sonntagen	3	37.0	■	■
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	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT)	2	25.0	●	●
			103: Moutier, gare–Chantemerle / Aux Laives		2	16.0	●	●

Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. m. de transp.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
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–Messen–Limpach–Bätterkinden	Aufhebung Bedienung Haltestelle Ammerzwil Dorf (Aufhebung Stichfahrt)	2	16.0	▲	▲
27	30.363	MB / SB	Lyss–Grossaffoltern–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	
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	Münchenbuchsee–Wengi b.B.–Büren a.A.	A Aufstufung Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Mo–Fr: 30'-Taktverdichtung Mittag mit 3 Kurspaaren C Mo–Fr: Ausdehnung Verdichtungszeiten HVZ 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	■	■

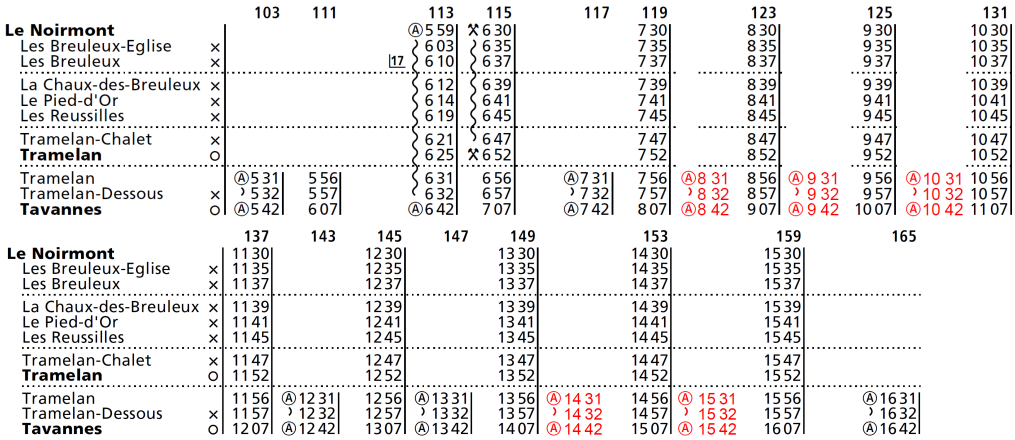
Nr n°	Linie ligne	Verkehrsm. m. de transp.	Strecke tronçon	Prüfinhalt mandat	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
36	40.034	MB / SB	Grenchen–Lengnau–Meinisberg–Orpund	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV (in Absprache/Koordination AÖV)	3	31.0	▲	▲
37	Div	Div	Div	Erhöhung Güteklasse E auf Güteklasse D für die beiden Vorranggebiete Solothurnstrasse und Galgenfeld in Büren an der Aare				

Nachträglich aufgenommene Prüfaufträge

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	■	▲

1 Ligne ferroviaire 237: Le Noirmont–Tavannes

Indicateur	Ligne	Moyen de transports	Tronçon	Niveau d'offre	Objectifs atteints UTIL	TCC
237	R	Train à voie étroite	Tramelan–Tavannes	3	▲	▲

Mandat	Lu-Ve: comblement des lacunes de 30' de l'horaire en journée (5 paires de courses supplémentaires)
Paires de courses	Lu–Je Actuel: 28.0 Projet: 33.0 Ve Actuel: 29.0 Projet: 34.0
Niveau modifié	Non
Faisabilité	 – En sens inverse, départ de Tavannes à 8.11, 9.11, 10.11, 14.11 et 15.11 – Exploitation sans difficulté particulière (actuellement, rame à l'arrêt à Tavannes pour 40 min)
Incidences sur l'efficacité	– UTIL: Non Légère diminution (estimation à –2 voyageurs/course) avec maintien au-dessus de l'exigence minimale (20 voyageurs/course) – TCC: Evaluation par l'entreprise de transport
Appréciation Remarques	– Amélioration de la cadence sur le tronçon le plus fréquenté de la ligne – Correspondances à Tavannes des courses proposées avec la ligne 226 : Le rapport coût/utilisation de l'après-midi est plus performant (meilleure qualité des correspondances, fréquentation plus forte) et justifie une priorisation en faveur des courses de l'après-midi. Une nuance toutefois : la course de Tavannes 8.11 à Tramelan 8.20 répondrait concrètement aux besoins/attentes des centres de formation de Tramelan (ceff commerce et CIP). Ainsi, les paires de courses de 8.11, 14.11 et 15.11 (proposition A) sont à prioriser sur celles de 9.11 et 10.11 (proposition B). – Coûts d'exploitation supplémentaires modérés (courses durant service existant) – La proposition B (courses de 9.11 et 10.11) implique l'introduction de correspondances de/vers Bienne, une question qui dépend des résultats de l'étude sur la ligne 226 (non encore disponible)

Proposition A

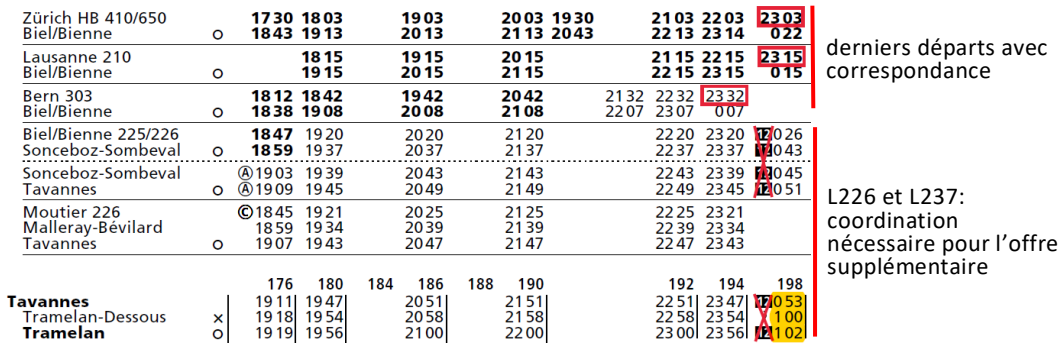
Proposition Schéma d'offre 2022-2025	OUI	☑	NON	☑	3 paires de courses à 8.11, 14.11 et 15.11 au départ de Tavannes (1 course le matin et 2 courses l'après-midi)	
Priorité	1	☑	2	☑	3	☑

Proposition B

Proposition Schéma d'offre 2022-2025	OUI	☑	NON	☑	2 paires de courses à 9.11 et 10.11 au départ de Tavannes (2 courses le matin)	
Priorité	1	☑	2	☑	3	☑

2 Ligne ferroviaire 237: Le Noirmont–Tavannes
Ligne ferroviaire 226: Moutier–Tavannes–Sonceboz–Biel/Bienne

Indicateur	Ligne	Moyen de transports	Tronçon	Niveau d'offre	Objectifs atteints UTIL	TCC
237	R	Train à voie étroite	Tavannes–Tramelan	3	▲	▲

Mandat	Di–Je: rétablissement de la correspondance de Bienne 23.47 à Tramelan
Paires de courses	Lu–Je Actuel: 28.0 Projet: 29.0 Ve Actuel: 29.0 Projet: 29.0 Sa Actuel: 20.0 Projet: 20.0 Di Actuel: 19.0 Projet: 20.0
Niveau modifié	Non
Faisabilité	 – Intégration de la course supplémentaire Ve–Sa Tavannes 0.53 – Tramelan 1.02 dans l'offre de base Lu–Di
Incidences sur l'efficacité	– UTIL: Non (très légère diminution de la fréquentation moyenne, estimation à –1 voyageur/course) – TCC: Evaluation par l'entreprise de transport
Appréciation Remarques	– Ve–Sa: bonne fréquentation actuelle (10–15 voyageurs/course) – Di–Je: fréquentation attendue à un niveau plus faible – Prérequis: coordination des lignes 226 et 237 par l'intégration de la course Ve–Sa Bienne 0.26 – Tavannes 0.51 dans l'offre de base – Offre supplémentaire permettant de renforcer la chaîne de transport au soir (départs de Zürich, Lausanne, Berne) – Coûts d'exploitation supplémentaires relativement élevés (prolongement du service) – Prise en considération des résultats de l'étude sur la ligne 226 (non encore disponible)

Proposition Schéma d'offre 2022-2025	OUI	☑	NON	☐	Tous les jours : – train n° 7146, ligne 226, de Bienne 0.26 à Tavannes 0.51 – train n° 198, ligne 237, de Tavannes 0.53 à Tramelan 1.02	
Priorité	1	☐	2	☑	3	☐

3 Ligne ferroviaire 237: Le Noirmont–Tavannes

Indicateur	Ligne	Moyen de transports	Tronçon	Niveau d'offre	Objectifs atteints UTIL	TCC
237	R	Train à voie étroite	Bienne–Tramelan	3	▲	▲

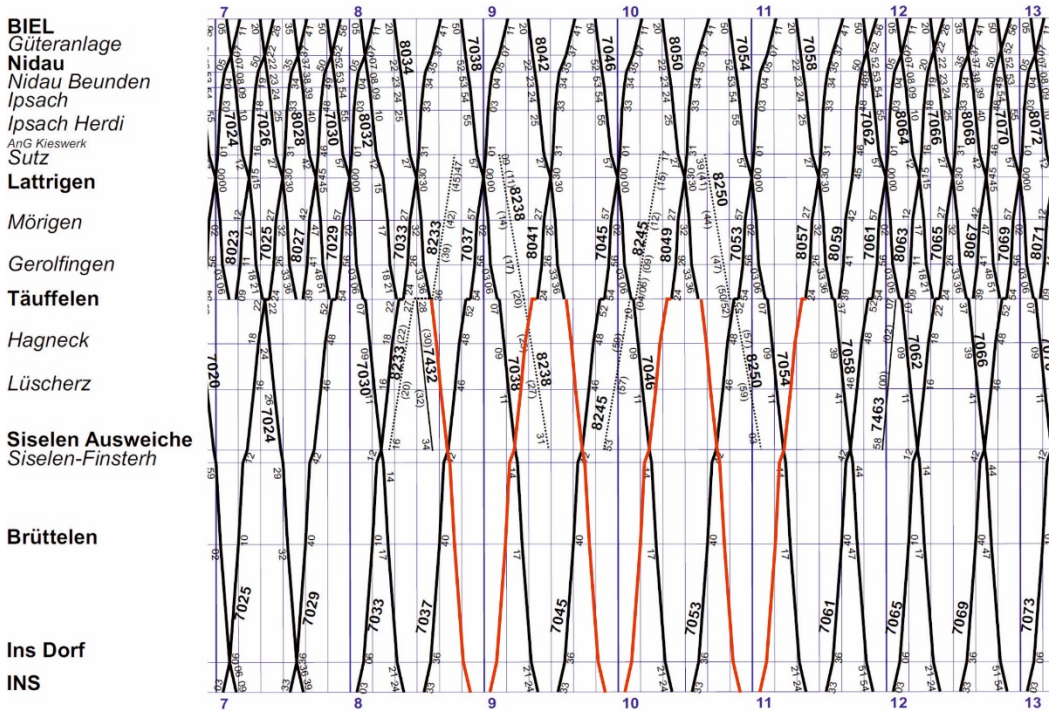
Mandat	Sa–Di: horaire asymétrique en coordination avec la ligne 226
Paires de course	Actuel : 28.0 Projet : –
Niveau modifié	–
Faisabilité	– La faisabilité et la pertinence du mandat sont discutables par rapport au concept actuel d'horaires des lignes 237 et 226. – Une évaluation globale de l'horaire de la ligne 237 est à envisager en fonction des résultats de l'étude sur la ligne 226 (non encore disponible)
Incidences sur l'efficacité	–
Appréciation Remarques	–

Proposition Schéma d'offre 2022-2025	OUI	☐	NON	☑	Aucune modification substantielle de la ligne 226 est prévue pour la période d'offre 2022-2025.	
Priorité	1	☐	2	☐	3	☐

4 Bahnlinie 290: Biel/Bienne–Täuffelen–Ins

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
290	290	Bahn (Meterspur)	Täuffelen–Ins	3	▲	▲

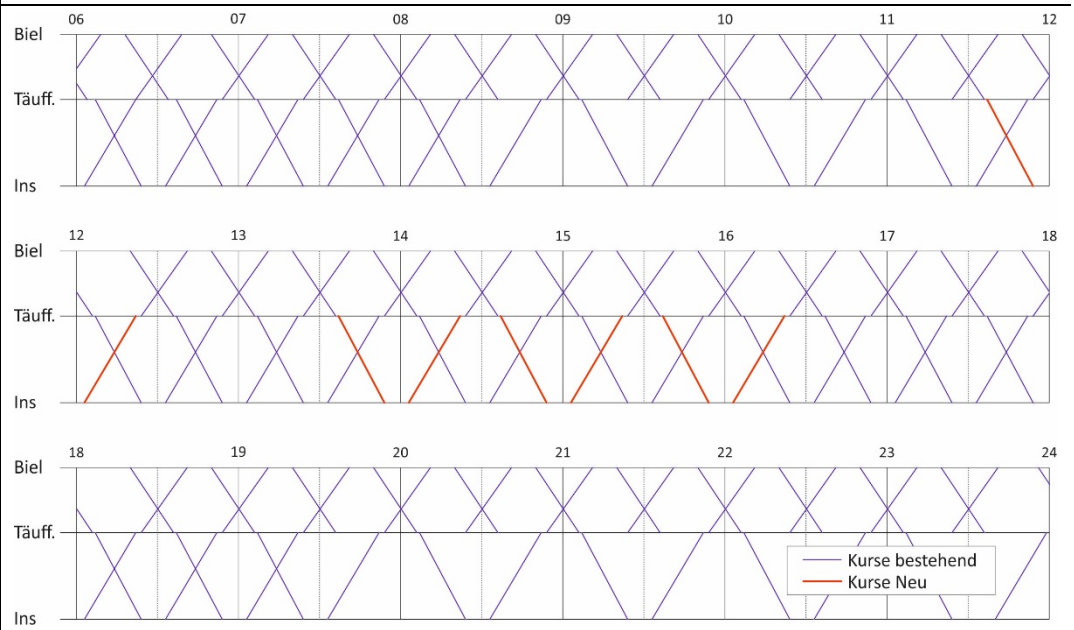
4.1 Prüfauftrag A

Prüfauftrag	Montag–Freitag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins mit 3 zusätzlichen Kurspaaren am Vormittag
Kurspaare	IST: 29.0 NEU: 32.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	 – 3 zusätzliche Kurse Täuffelen ab 8.37, 9.37 und 10.37 Uhr und 3 zusätzliche Kurse Ins ab 9.03, 10.03 und 11.03 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (bestehende Fahrzeuge verkehren während heutiger Aufenthaltszeit in Täuffelen von rund 45 Minuten nach Ins und zurück)

Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Ja Abschnitt Täuffelen–Ins; Angebotsstufe 3; stärkster Querschnitt Täuffelen–Hagneck: Im 2018 Minimalwert knapp erreicht; heutige stündlich verkehrende Kurse am Vormittag mit Belastungen von ca. 15 P/K; mit Verdichtung wird durchschnittliche Auslastung am Vormittag zwischen 8.30 und 11.30 auf ca. 10 P/K sinken ⇨ Minimalwert wird neu knapp nicht mehr erreicht Abschnitt Täuffelen–Biel; Angebotsstufe 4; stärkster Querschnitt Nidau–Biel: Im 2018 Zielwert knapp nicht erreicht; mit halbstündlicher Verlängerung Vormittagskurse nach/von Ins kann davon ausgegangen werden, dass Belastung im Querschnitt Nidau–Biel pro Kurs zunimmt ⇨ Zielwert wird neu knapp erreicht – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Integraler 30'-Takt im Hinblick auf Gesamtharmonisierung Angebot Linie 290 zwischen Biel und Ins zwischen 6 und 20 Uhr grundsätzlich sinnvoll und kundenfreundlich (Eliminierung von "Kundenfallen") – Integraler 30'-Takt verbessert Anschlussvoraussetzungen für Buslinien im Raum Erlach (beispielsweise für Buslinie 30.525 Erlach–Vinelz–Lüscherz, gleichzeitig Anschlüsse von und nach Biel in Lüscherz Bahnhof möglich) – Angebotsverdichtung im Hinblick auf Anschlüsse in Biel attraktiv (neu halbstündliche Fernverkehrsanschlüsse auch für Korridor Ins–Hagneck) – Keine Anschlüsse beziehungsweise Transportketten in Ins, beispielsweise – Linie 290 Ins an xx.54 und S5 nach Bern Ins ab xx.17 > Umsteigezeit 23 Minuten – S5 aus Bern Ins an xx.37 und Linie 290 Ins ab xx.03 > Umsteigezeit 26 Minuten – Angebotsverdichtung Vormittag beeinflusst Erfolgskontrolle bezüglich Auslastung voraussichtlich und gestützt auf pragmatische Nachfrageabschätzung diffenziert nach Linienabschnitten: ⇨ Linienabschnitt Biel–Täuffelen: Zielwert neu voraussichtlich knapp erreicht ⇨ Linienabschnitt Täuffelen–Ins: Minimalwert neu voraussichtlich knapp nicht erreicht – Massnahme bereits im RAK 2018–2021 beantragt, aber abgelehnt

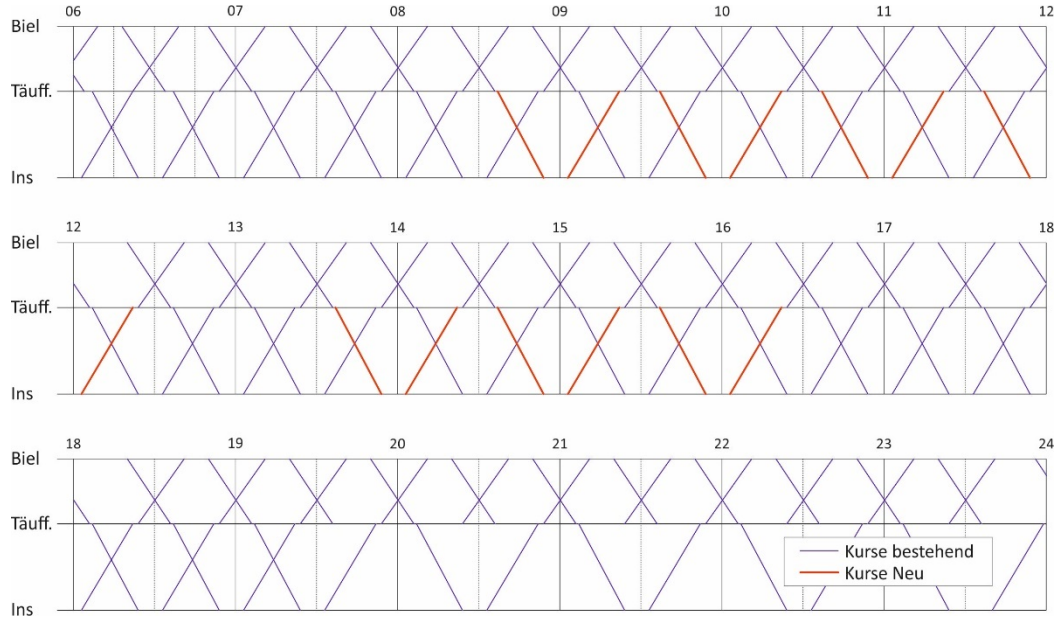
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Montag–Freitag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins mit 3 zusätzlichen Kurspaaren am Vormittag	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

4.2 Prüfauftrag B

Prüfauftrag	Samstag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins am Mittag und frühen Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: 29.0
Auf-/Abstufung	Wochenendangebot nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	 – 4 zusätzliche Kurse Täuffelen ab 11.37, 13.37, 14.37 und 15.37 Uhr und 4 zusätzliche Kurse Ins ab 12.03, 14.03, 15.03 und 16.03 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (bestehende Fahrzeuge verkehren während heutiger Stilllagerzeit in Täuffelen von rund 45 Minuten nach Ins und zurück)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Wochenendangebot nicht relevant – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Integraler 30'-Takt ab Mittag bis ca. 19 Uhr im Hinblick auf Gesamtharmonisierung Angebot Linie 290 zwischen Biel und Ins an Samstagen sinnvoll und kundenfreundlich – Massnahme berücksichtigt zunehmende Bedeutung Freizeitverkehr – Zu den Zugsanschlüssen in Biel und Ins und zu den Anschlussvoraussetzungen für Buslinie im Raum Erlach siehe Prüfauftrag A – Massnahme bereits im RAK 2018–2021 beantragt, aber abgelehnt

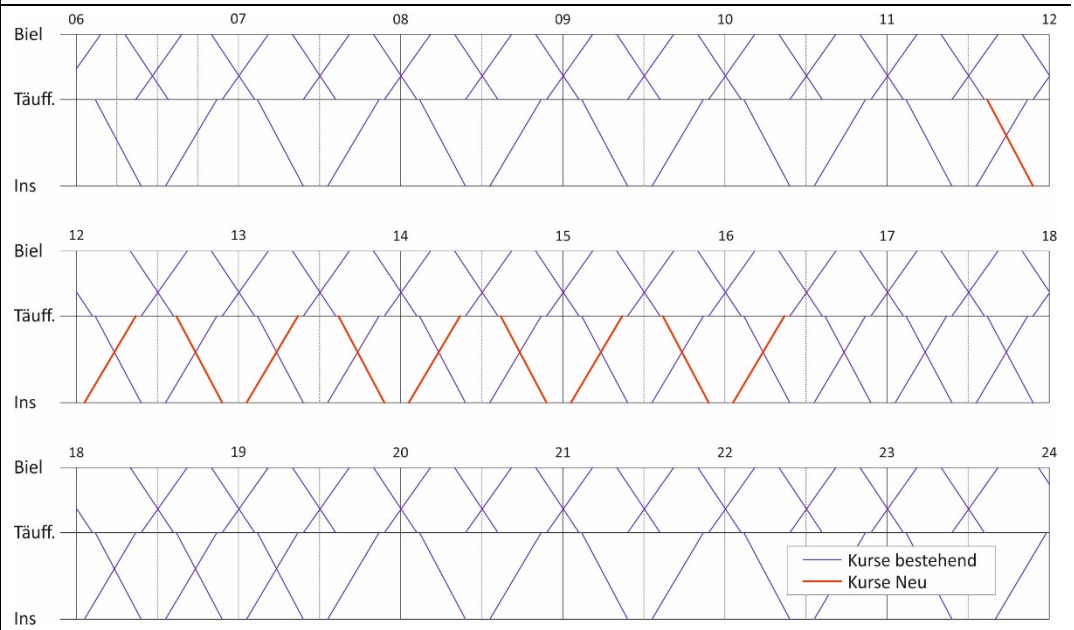
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☐	Samstag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins am Mittag und frühen Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☐	2	☑	3	☐

4.3 Prüfauftrag C

Prüfauftrag	Samstag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins ganztags mit 7 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: 32.0
Auf-/Abstufung	Wochenendangebot nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	 – 7 zusätzliche Kurse Täuffelen ab 8.37, 9.37, 10.37, 11.37, 13.37, 14.37 und 15.37 Uhr und 7 zusätzliche Kurse Ins ab 9.03, 10.03, 11.03, 12.03, 14.03, 15.03 und 16.03 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (bestehende Fahrzeuge verkehren während heutiger Stilllagerzeit in Täuffelen von rund 45 Minuten nach Ins und zurück)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Wochenendangebot nicht relevant – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Integraler 30'-Takt an Samstagen von ca. 6 bis ca. 19 Uhr im Hinblick auf Gesamtharmonisierung Angebot an Samstagen grundsätzlich sinnvoll und kundenfreundlich – Massnahme berücksichtigt zunehmende Bedeutung Freizeitverkehr, wobei Nachfrage am Vormittag in der Regel noch deutlich kleiner ist als am Nachmittag und Potenziale im Abschnitt Ins–Hagneck beschränkt sind – Zu den Zugsanschlüssen in Biel und Ins und zu den Anschlussvoraussetzungen für Buslinien im Raum Erlach siehe Prüfauftrag A – Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins auch am Samstagvormittag für längerfristige Angebotsperioden vormerken und beispielsweise bei Korridorstudie Ins–Neuenburg berücksichtigen

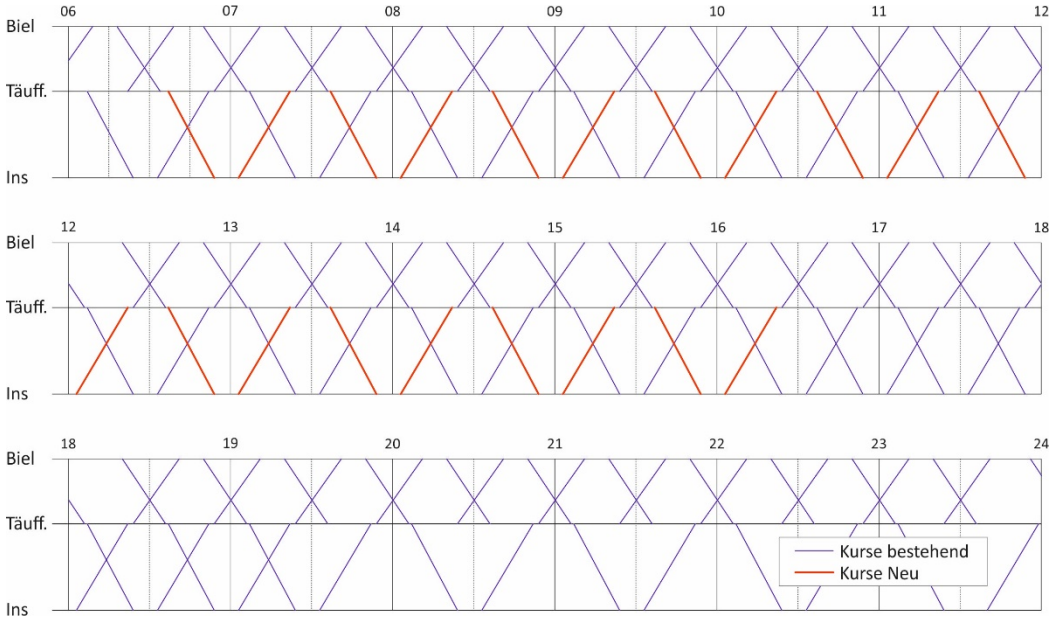
Antrag AK 2022-2025	JA	☐	NEIN	☑	Samstag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins ganztags mit 7 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☐	2	☐	3	☐

4.4 Prüfauftrag D

Prüfauftrag	Sonntag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins am Mittag und frühen Nachmittag mit 5 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 21.0 NEU: 26.0
Auf-/Abstufung	Wochenendangebot nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	 – 5 zusätzliche Kurse Täuffelen ab 11.37, 12.37, 13.37, 14.37 und 15.37 Uhr und 5 zusätzliche Kurse Ins ab 12.03, 13.03, 14.03, 15.03 und 16.03 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (bestehende Fahrzeuge verkehren während heutiger Stilllagerzeit in Täuffelen von rund 45 Minuten nach Ins und zurück)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Wochenendangebot nicht relevant – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Integraler 30'-Takt ab Mittag bis ca. 19 Uhr im Hinblick auf Gesamtharmonisierung Angebot Linie 290 zwischen Biel und Ins an Sonntagen sinnvoll und kundenfreundlich – Massnahme berücksichtigt zunehmende Bedeutung Freizeitverkehr (insbesondere zu berücksichtigen Naherholungsgebiet Bielersee/Raum Erlach) – Zu den Zugsanschlüssen in Biel und Ins und zu den Anschlussvoraussetzungen für Buslinie im Raum Erlach siehe Prüfauftrag A – Massnahme bereits im RAK 2018–2021 beantragt, aber abgelehnt

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☐	Sonntag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins am Mittag und frühen Nachmittag mit 5 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☐	2	☑	3	☐

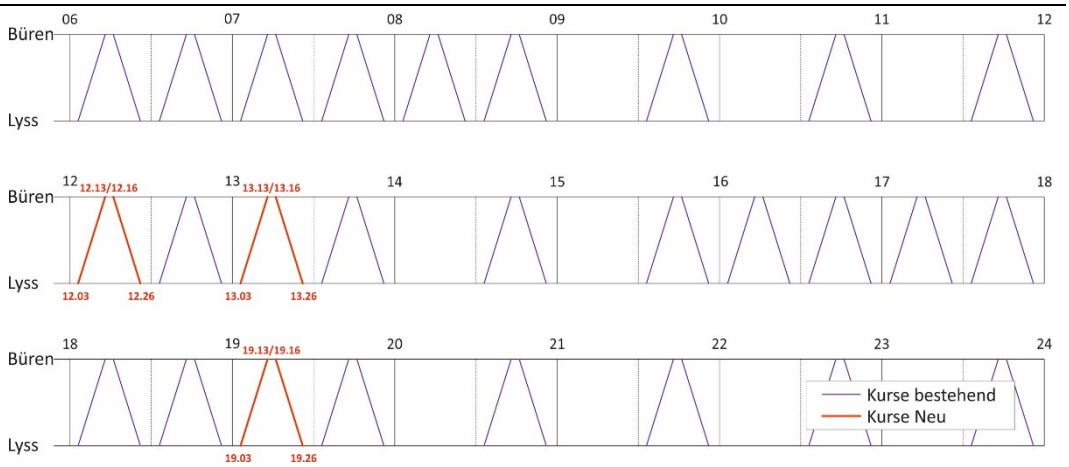
4.5 Prüfauftrag E

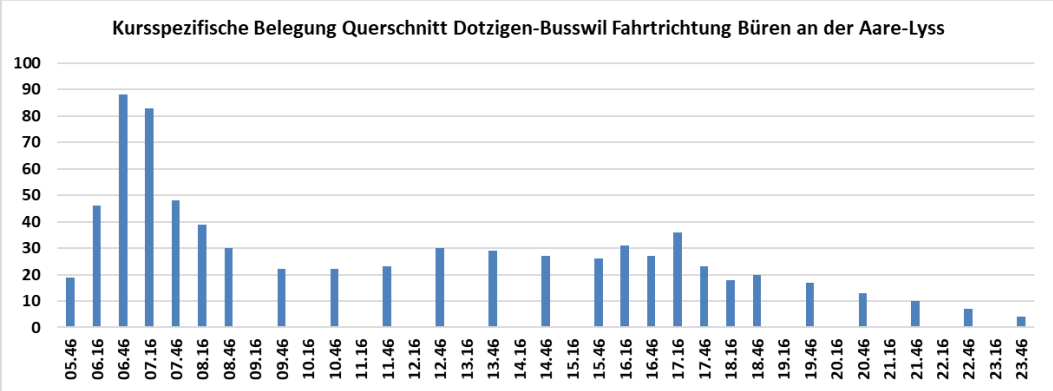
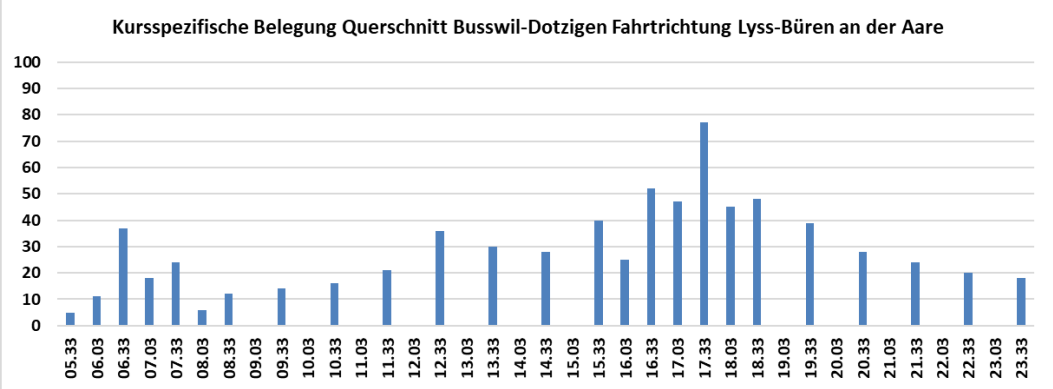
Prüfauftrag	Sonntag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins ganztags mit 10 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 21.0 NEU: 31.0
Auf-/Abstufung	Wochenendangebot nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	 – 10 zusätzliche Kurse Täuffelen ab 6.37, 7.37, … 14.37 und 15.37 Uhr und 10 zusätzliche Kurse Ins ab 7.03, 8.03, … 15.03 und 16.03 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (bestehende Fahrzeuge verkehren während heutiger Stilllagerzeit in Täuffelen von rund 45 Minuten nach Ins und zurück)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Wochenendangebot nicht relevant – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Integraler 30'-Takt an Sonntagen von ca. 6 bis ca. 19 Uhr im Hinblick auf Gesamtharmonisierung Angebot an Sonntagen grundsätzlich sinnvoll und kundenfreundlich – Massnahme berücksichtigt zunehmende Bedeutung Freizeitverkehr, wobei Nachfrage am Vormittag in der Regel noch deutlich kleiner ist als am Nachmittag und Potenziale im Abschnitt Ins–Hagneck beschränkt sind – Zu den Zugsanschlüssen in Biel und Ins und zu den Anschlussvoraussetzungen für Buslinien im Raum Erlach siehe Prüfauftrag A – Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins auch am Sonntagvormittag für längerfristige Angebotsperioden vormerken und beispielsweise bei Korridorstudie Ins–Neuenburg berücksichtigen

Antrag AK 2022-2025	JA	☐	NEIN	☑	Sonntag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins ganztags mit 10 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☐	2	☐	3	☐

5 Bahnlinie 291: Lyss–Büren an der Aare

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
291	291	Bahn (Normalspur)	Lyss–Büren an der Aare	2	▲	▲

Prüfauftrag	Montag–Freitag Einführung 30'-Takt Mittag und Verlängerung 30'-Takt Abend mit 3 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: 28.0
Auf-/Abstufung	Ja AS 2 ⇨ AS 3
Nachweise Machbarkeit	 – 3 zusätzliche Kurse Lyss ab 12.03, 13.03 und 19.03 Uhr und 3 zusätzliche Kurse Büren an der Aare ab 12.16, 13.16 und 19.16 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar – Kostengünstige Produktion (Produktion aus Stillager)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Ja Minimalanforderung AS 3 von 30 P/K nicht erreichbar (zur Erreichung Minimalanforderung AS 3 müsste Nachfrage im stärksten Querschnitt Dotzigen–Busswil um mindestens 15 % zunehmen, was einer durchschnittlichen Belegung jedes zusätzlich eingeführten Kurses von mehr als 35 Personen entspricht) – KDG: Keine weiteren Abklärungen, da Verzicht auf Antrag

Erwägungen Würdigung	Ergänzung zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Auslastung Nachfolgende Abbildungen zeigen die Tagesganglinien der Belegung im stärksten Querschnitt Dotzigen–Busswil:   – Nachfrage Mittag eher gering (ca. 30 P/K); Tagesganglinien deuten auf keine grösseren Transportbedürfnisse am Mittag hin (beispielsweise Schülertransportbedürfnisse) – Ausgeprägte Lastrichtungen (HVZ Morgen ⇨ Büren–Lyss / HVZ Abend ⇨ Lyss–Büren) führen zu jeweils schwach frequentierten Gegenlastkursen und erschweren Erreichung der geforderten durchschnittlichen Auslastung über alle Kurse – Einzugsgebiete und Potenziale für Bahnlinie 291 auch unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen beschränkt – 30'-Takt am Mittag hinsichtlich Erfolgskontrolle mit negativen Auswirkungen – Wenn 30'-Takt Verdichtung, dann nur Ausdehnung Taktverdichtung am Abend um 19 Uhr sinnvoll, bedingt aber trotzdem Aufstufung wegen nur 1 zusätzlichen Kurspaar – Folgerungen für Bahnlinie 291 korrespondieren mit Folgerungen für Buslinie 30.898 (siehe Prüfauftrag 32) – Massnahme bereits im RAK 2018–2021 beantragt, aber abgelehnt

Antrag AK 2022-2025	JA	☐	NEIN	☑	1) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 2) Einführung 30'-Takt Mittag und Verlängerung 30'-Takt Abend mit 3 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☐	2	☐	3	☐

6 Bahnlinie 303: Biel/Bienne–Lyss–Bern–Belp–Thun

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
303	S1/S31	Bahn (Normalspur)	Biel–Münchenbuchsee–Bern	4	■	■

Prüfauftrag	Zusätzliche S31 im Abschnitt Münchenbuchsee–Biel um ca. 16.15 Uhr
Kurspaare	IST: 68.5 NEU: 68.5
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– Verlängerung S31 (Zug 16361) in Taktlage von Münchenbuchsee bis Biel (Bern ab 16.16 Uhr, Biel an 16.45 Uhr) – Erfordert Gegenleistung Biel–Münchenbuchsee auf die S31 (Zug 16360, Münchenbuchsee ab 16.31 Uhr) mit Abfahrt in Biel 16.15 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Bessere Glättung der Nachfrage in der HVZ Abend – 15'-Takt bereits ab ca. 16.15 Uhr anstatt 16.45 Uhr – Massnahme bereits im RAK 2018-2021 beantragt

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	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	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

7 Bahnlinie 410: Biel/Bienne–Solothurn–Olten

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
410	410	Bahn (Normalspur)	Biel/Bienne–Solothurn	3	■	■

Prüfauftrag	Integraler 30'-Takt Biel/Bienne–Solothurn an allen Wochentagen bis Betriebsschluss
Kurspaare	Mo–Do IST: 37.5 NEU: 39.0 Fr IST: 38.5 NEU: 39.0 Sa IST: 38.0 NEU: 38.5 So IST: 37.0 NEU: 38.5
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	Fehlende Züge (Basis: Fahrplan 2019):

Abfahrten Biel/Bienne ab	21.21	21.53	22.21	22.53	23.21	23.53	00.21
MO-DO	☑	☑	☑	☑	☑	☒	☑
FR	☑	☑	☑	☑	☑	☒	☑
SA	☑	☑	☑	☑	☑	☒	☑
SO	☑	☑	☑	☑	☑	☒	☑

Ankünfte in Biel/Bienne	21.38	22.07	22.38	23.07	23.43	00.07	0.49
MO-DO	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
FR	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
SA	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑
SO	☑	☑	☑	☑	☑	☑	☑

☑	Angebot Fahrplan 2019
☑	Angebot wird per Fahrplan 2021 bestellt
☒	Fehlendes Angebot ab Fahrplan 2021

- Detaillierte Nachweise zur technischen Machbarkeit und der resultierenden Konsequenzen aufgrund fehlender Grundlagen (z. B. detailliertes Betriebs- und Abstellkonzept SBB) im Rahmen Bearbeitung Prüfauftrag nicht möglich
- Zusätzliche Führung neuer Zug Biel ab 23.53 Uhr im Rahmen Randstunden-Gesamtkonzept auf ganzer Strecke Biel/Bienne–Solothurn–Olten beurteilbar
- Ziel: Zugsdurchbindung in Solothurn

Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein

Erwägungen Würdigung	– Integraler 30'-Takt an allen Wochentagen bis Betriebsschluss am Jurasüdfuss auf der Linie Biel/Bienne–Solothurn–Olten aufgrund Bedeutung der Linie und guter Frequentierung grundsätzlich gerechtfertigt – Integraler 30'-Takt an allen Wochentagen bis Betriebsschluss entspricht heutigem Standard auf den Linien der Berner S-Bahn – Gutes und durchgängiges Randstundenkonzept erhöht Gesamtattraktivität ÖV am Jurasüdfuss – Gutes und durchgängiges Randstundenkonzept verbessert Anschlussvoraussetzungen für Buszu- und -abbringerlinien in den späten Nachtstunden

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Einführung neuer Zug Biel/Bienne ab 23.53 Uhr an allen Wochentagen	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

8 Seilbahn Linie 2016: Ligerz–Prêles (Tessenberg)

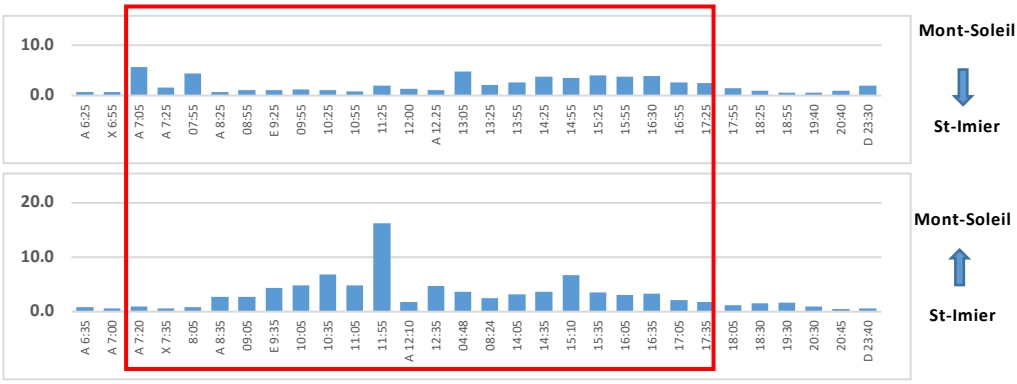
Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
2016	2016	Seilbahn	Ligerz–Tessenberg	2	■	▲

Prüfauftrag	Weitere Stilllager-Nutzungen
Kurspaare	IST: 17.5 NEU: 17.5
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– –
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	Bemerkung zum Fahrplan 2020 Ab Fahrplanwechsel Dezember 2019 wird Kurspaar 39/40 (Ligerz ab 15.34 Uhr und Prêles ab 15.16 Uhr) anstatt nur vom April bis Oktober ganzjährig geführt. – Weitere Kurse nur sinnvoll, wenn Anschlüsse auf die Bahn in Ligerz oder Anschlüsse an das Schiff bestehen – Bisherige Praxis zur Angebotsgestaltung hat sich bewährt und soll weitergeführt werden (laufende und kurzfristige Angebotsanpassungen bei Änderungen in den Anschlussbedingungen Bahn und Schiff im Rahmen des jährlich stattfindenden öffentlichen Fahrplanvernehmlassungsverfahrens des Bundes) Ausblick Im Zusammenhang mit der auf den Fahrplan 2026 vorgesehenen Inbetriebnahme des Ligerztunnels und der damit einhergehenden Neukonzeption der Reiseketten Biel–Ligerz beziehungsweise Biel–Plateau de Diesse wird eine Gesamtüberprüfung und Neukonzeption des Angebotes der Seilbahn Ligerz–Tessenberg erforderlich sein.

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Weitere Stilllager-Nutzungen	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

9 Funiculaire 2020: Saint-Imier – Mont-Soleil

Indicateur	Moyen de transports	Tronçon	Niveau d'offre	Objectifs atteints UTIL	TCC
2020	Funiculaire	Saint-Imier – Mont-Soleil	3	●	●

Mandat	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT) Piste testée : diminution de l'offre par réduction du temps de service
P. de courses	Actuel: 29.0 Projet: 29.0
Niveau modifié	Non
Faisabilité	– Pour que l'offre soit conforme aux exigences minimales, un levier à considérer est de diminuer l'offre pour ne retenir que les blocs horaires les plus performants en termes de fréquentation. A titre indicatif (nombre moyen de voyageurs par course en 2018):  – Une réduction conséquente du temps de service est nécessaire pour diminuer les coûts d'exploitation et atteindre un nombre minimal de paires de courses correspondant au niveau d'offre 2 ou 1. Un tel scénario se traduit par une détérioration de la fréquentation et du rendement avec des coûts fixes qui demeurent cependant relativement élevés. – Absence de marge de manœuvre pour une réduction pertinente de l'offre existante
Incidences sur l'efficacité	– UTIL: diminution de la fréquentation – TCC: faible réduction des coûts d'exploitation
Appréciation Remarques	– Le nombre de voyageurs/course reste stable (2016 : 2.7; 2017 : 3.0; 2018: 2.6, pour une exigence minimale de 6.0). Le potentiel de la ligne est et restera limité en termes clientèle (beaucoup d'écoliers, quelques pendulaires, ponctuellement des touristes) – Une piste alternative consisterait à réduire le cadencement horaire. Cette solution n'a cependant que peu d'incidence sur les coûts d'exploitation. – En raison du potentiel limité de la fréquentation et des contraintes d'exploitation, une diminution de l'offre n'est ici pas recommandée pour satisfaire les exigences minimales selon l'OOT.

Proposition Schéma d'offre 2022-25	OUI	☑	NON	☑	Maintien de l'offre existante	
Priorité	1	☑	2	☑	3	☑

10 Funiculaire 2022: Biel/Bienne–Magglingen/Macolin

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
2022		Seilbahn	Biel/Bienne–Magglingen/Macolin	4	●	■

Prüfauftrag	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV
Kurspaare	IST: 65.0 NEU: 65.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	–
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Heutiges Angebot zweckmässig und betrieblich effizient – Liniencharakteristik in Bezug auf Erfüllung Minimalanforderungen Auslastung Angebotsstufe 4 grundsätzlich ungünstig (kurze Radiallinie Bahn, Fahrgastpotenzial beschränkt) – Im Gegensatz zu Auslastung erreicht Kostendeckungsgrad sogar Zielvorgabe (dazu dürfte Umstand beitragen, dass Linie 2022 über drei Zonen verläuft und dass Angebot für Velotransport stark genutzt wird) – Weiter besitzt Linie nebst der Erschliessung von Magglingen mit dem Bundesamt für Sport BASPO auch touristischen Charakter (Ausflugsverkehr), was ebenfalls zum guten Kostendeckungsgrad beiträgt – Keine zweckmässige Angebotsvariante zur Erreichung Minimalvorgaben Auslastung Angebotsstufe 4 ausser Lösungsansatz "Taktreduktion und/oder Verkürzung Betriebszeiten" – Taktreduktion verursacht nur marginale Kosteneinsparungen – Mit Reduktion Betriebszeiten Kosteneinsparungen möglich, Massnahme wäre aber unverhältnismässig im Vergleich zum übrigen Angebot im Umfeld (Ortsverkehr Biel) – Anpassung beziehungsweise Reduktion heutiges Angebot wird nicht empfohlen

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Beibehaltung heutiges Angebot	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

11 Seilbahn Linie 2023: Biel/Bienne–Evilard/Leubringen

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
2023		Seilbahn	Biel/Bienne–Evilard/Leubringen	4	●	▲

Prüfauftrag	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV
Kurspaare	IST: 101.0 NEU: 101.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	–
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Heutiges Angebot zweckmässig und betrieblich effizient – Liniencharakteristik in Bezug auf Erfüllung Minimalanforderungen Auslastung Angebotsstufe 4 grundsätzlich ungünstig (kurze Radiallinie Bahn, Fahrgastpotenzial beschränkt) – Kostendeckungsgrad erfüllt Minimalanforderungen Angebotsstufe 4 (dazu dürfte Umstand beitragen, dass Linie 2023 über eine Zonengrenze verläuft und dass Angebot für Velotransport stark genutzt wird) – Keine zweckmässige Angebotsvariante zur Erreichung Minimalvorgaben Auslastung Angebotsstufe 4 ausser Lösungsansatz "Taktreduktion und/oder Verkürzung Betriebszeiten" – Taktreduktion verursacht nur marginale Kosteneinsparungen – Mit Reduktion Betriebszeiten Kosteneinsparungen möglich, Massnahme wäre aber unverhältnismässig im Vergleich zum übrigen Angebot im Umfeld (Ortsverkehr Biel) – Anpassung beziehungsweise Reduktion heutiges Angebot wird nicht empfohlen

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Beibehaltung heutiges Angebot	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

12 Buslinien 22.001 bis 22.012: Ortsverkehr Biel/Bienne

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	KDG
22.001 bis 22.012	1 bis 12	Divers	Diverse Linien Stadtteil Bözingenfeld	Div.	Div.	Div.

Prüfauftrag	Generelle Verbesserung Erschliessung Bözingenfeld, soweit nicht durch andere Studien abgedeckt Weiter ist die Tangentiallinie 22.012 Brügg– Bözingenfeld (Versuchsbetrieb seit Oktober 2017) bezüglich Erfolgskontrolle AGV zu beurteilen. Die nachfolgend aufgeführten Angaben zu Kurspaaren bis Erfolgskontrolle und der Antrag beziehen sich nur auf den Versuchsbetrieb Linie 12.
Kurspaare	– Linie 22.012: NEU: 11.0 Kurspaare Mo–Fr
Auf-/Abstufung	– Nein (Linie 22.012)
Nachweise Machbarkeit	–
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL (Linie 22.012): Minimalanforderung erreicht – KDG (Linie 22.012): Zielvorgabe erreicht
Erwägungen Würdigung	Linie 22.012: – Aufgrund der Erfolgskontrolle soll der Versuchsbetrieb ins Grundangebot überführt werden. Übriges Angebot Bözingenfeld: – Die Erschliessung des Bözingenfelds wird mit der Einführung der 2. Etappe Buskonzept 2020 per Fahrplanwechsel Dezember 2020 (FP 2021) ausgebaut. Die Anzahl umsteigefreier Verbindungen zwischen Bahnhof/Zentrum Biel und dem Bözingenfeld wird erhöht. Damit wird ein Teil der eingegangenen Eingaben erfüllt. – Hingegen sind die Anliegen bezüglich der geografisch besseren Einbindung (z.B. umsteigefreie Verbindungen von Süden her oder die bessere Einbindung der Bahnhaltestelle Bözingenfeld noch offen.

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Aufnahme Versuchsbetrieb Linie 20.012 ins Grundangebot	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

Weitere Massnahmen zur Angebotsentwicklung fürs Bözingenfeld sind noch offen und abhängig von den Ergebnissen anderer Studien sowie übergeordneten Planungen:
- RGSK Biel – Seeland mit Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation
- Planungsstudie Buskonzept Biel 2020+ / 30
- etc.

Aufgrund des Standes der übergeordneten Planungen können für das Regionale Angebotskonzept 2022–2025 noch keine konkreten Anträge zu Angebotsänderungen im Bözingenfeld formuliert werden. Denkbar ist aber, dass eine Änderung (Ausbau) der Erschliessung Bözingenfeld in den Zwischenbeschluss des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 oder ins nachfolgende Regionale Angebotskonzept 2026–2029 aufgenommen werden könnte.

13 Buslinien 22.001 bis 22.012: Ortsverkehr Biel/Bienne

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	KDG
22.001 bis 22.012	1 bis 12	Divers	Diverse Linien	Div.	Div.	Div.

Prüfauftrag	Überprüfung Betriebszeiten Randstundenangebot Abend aufgrund Anpassung AGV (Betriebszeit neu von 5:30 bis 01:00 Uhr)
Kurspaare	Divers (betrifft mehrere Linien Ortsverkehr mit verschiedenem Kursangebot)
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– Letzte Zugsankünfte in Biel von Neuchâtel (210): R 0.07, IC 0.15, IC 1.17 von La Chaux-de-Fonds (225): R 0.40 (Mo–Do+So), R 0.46 (Fr/Sa+Sa/So) von Tavannes (226): R 23.40 (Mo–Do+So), R 0.15 (Fr/Sa+Sa/So) von Delémont (230): IC 23.10, RE 0.13 (Fr/Sa+Sa/So) von Täuffelen (290): R 23.41, R 0.17 (Fr/Sa+Sa/So) von Bern (303): R 0.07, RE 0.38, R 0.50, RE 1.43 (Fr/Sa+Sa/So) von Solothurn(410): IC 0.22, R 0.49 – Letzte Zugsabfahrten ab Biel nach Neuchâtel (210): R 23.50, IC 0.25 (Fr/Sa+Sa/So) nach La Chaux-de-Fonds (225): R 23.47, R 0:26 (Fr/Sa+Sa/So) nach Tavannes (226): R 0.03 (Mo–Do+So), R 0.26 (Fr/Sa+Sa/So) nach Delémont (230): IC 0.19, RE 1.21 (Fr/Sa+Sa/So) nach Täuffelen (290): R 23.56, R 0.26 (Fr/Sa+Sa/So) nach Bern (303): R 23.54, RE 0.26 (Fr/Sa+Sa/So) nach Solothurn(410): IC 23.46, R 0.21 – Ausser den Trolleybuslinien 1 und 4 erfolgt die letzte Abfahrt (und Ankunft) am Bahnhof Biel jeweils vor Mitternacht. Mehrheitlich werden die Zugsankünfte 23.35 – 23.43 Uhr mit den letzten Busabfahrten noch abgenommen. In einzelne Richtungen verkehren die letzten Busse bereits um 23.00 oder 23.30 Uhr. In den Nächten Fr/Sa und Sa/So werden einzelne Quartiere ab 1.00 Uhr mit dem Moonlinerangebot abgedeckt. – Insgesamt werden die Spätzüge vom Bieler Busnetz nur schlecht abgenommen, vor allem die ankommenden aber zum Teil auch die letzten in Biel abfahrenden Züge. Eine gezielte Ausdehnung des Randstundenangebots für die Bedienung der Spätzüge wird als zweckmässig und bedürfnisgerecht eingestuft. – Die Massnahmen haben keinen Einfluss auf den Fahrzeugbedarf; es fallen nur zusätzliche variable Betriebskosten an. Allerdings sind die zusätzlichen nächtlichen Betriebsstunden infolge der Zulagen für das Fahrpersonal etwas teurer als tagsüber.
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein Da diese Massnahme nur Linien mit hoher Taktdichte und relativ grosser Nachfrage betrifft, ist nicht zu erwarten, dass diese einzelnen zusätzlichen Spätkurse höchstens eine marginale Veränderung der durchschnittlichen Auslastung bewirken. – KDG: Beurteilung Transportunternehmen

Erwägungen Würdigung	**Vorschlag Ausbau für neue Betriebszeiten Randstundenangebot Abend** Es wird ein Ausbau der Spätverbindungen vorgeschlagen und beantragt, so dass die relevanten Spätzüge besser bedient (insbesondere abgenommen) werden können. Die nachfragestarken Linien (Trolleybus 1 und 3/4) sollen täglich bis 01 Uhr betrieben werden (letzte Abfahrt ab Bahnhof Biel/Bienne ca. 00.55 Uhr). Die übrigen Linien werden in der Regel bis 00.30 Uhr betrieben (letzte Abfahrt ab Bahnhof Biel/ Bienne ca. 00.30 Uhr). Ausgenommen davon sind die Linie 11 sowie einzelne Linienabschnitte mit einem – strukturell bedingt – geringeren Nachfragepotenzial für ein Spätangebot, wie zum Beispiel die Linie 2 Ast Bözingenfeld oder die Linie 9 Ast Schiffländte). Denkbar wäre zudem, in den Nächten Fr/Sa und Sa/So auch auf einzelnen Autobuslinien Fahrten bis 1 Uhr anzubieten. Darauf soll aber vorerst verzichtet werden und der weitere Ausbau allenfalls in einem späteren Ausbauschritt in Erwägung gezogen werden, wenn beim Spätangebot eine deutliche Nachfragesteigerung erkennbar ist. Für die Ausdehnung der Betriebszeiten (mit bestehendem Randverkehrszeit-Taktangebot) ist pro Linie etwa mit folgenden zusätzlichen Kurspaaren zu rechnen: Linie 1 + 3 Kurspaare Linie 2 + 1 Kurspaar (Teilstrecke Mösliacker – Bahnhof – Omega / ev. bis Zollhaus) Linien 3 und 4 + je 2 Kurspaare (Linie 3 ab FP 2021 in Betrieb) Linie 5 + 1 Kurspaar Linie 6 + 1 bis 2 Kurspaare Linie 7 + 2 bis 3 Kurspaare (Teilstrecke Brügg – Mühlefeld – Bahnhof) Linie 8 + 1 Kurspaar Linie 9 + 1 Kurspaar (Teilstrecke Linde – Bahnhof) Linie 11 (keine Ausdehnung Betriebszeit) – Ausbau Nachtangebot trägt dem allgemeinen Trend der Nutzerbedürfnisse Rechnung. – Weiter werden die Transportketten vom und zum Regional- und Fernverkehr der Bahn verbessert. Prioritär ist die Angebotsverbesserung für heimkehrende Fahrgäste; der spätere Betriebsschluss auf dem städtischen Busnetz hat in 2. Priorität den Effekt, dass spätere Verbindungen in die Aussengemeinden (mit Bahnhof) und auch in die benachbarten Städte ermöglicht werden. Indirekt hat so die Massnahme auch eine positive Auswirkung auf die Auslastung der Spätzüge von/nach Biel. – In den letzten Jahren wurde schrittweise das Frühkursangebot angepasst, so dass auf den meisten Linien der erste Bus kurz nach 5:30 Uhr am Bahnhof Biel ankommt und so zumindest aus allen Richtungen/Quartieren (ausser Vingelz u. Schiffländte) die Züge um 05.45–05.52 erreicht werden. Die ersten Zugsabfahrten um 5.15–05.22 Uhr werden grundsätzlich nicht erreicht, wobei dies von der AGV auch nicht zulässig/vorgesehen ist. – Der vorgeschlagene Ausbau in den nächtlichen Randstunden stellt das Pendant zum bereits erfolgten Angebotsausbau am frühen Morgen dar, so dass das Bieler Busnetz künftig von ca. 05.30 bis 01:00 Uhr betrieben wird mit Bedienung aller wichtigen Früh- und Spätzüge.

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	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)		
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑	

14 Buslinie 22.004: Nidau–Biel Bahnhof–Omega–Löhre/Mauchamp
Buslinie 22.006: Nidau Bahnhof/Port Bellevue–Biel/Bienne–Spitalzentrum

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
22.004	4	Trolleybus	Nidau–Port–Brüggmoos	4	■	▲
22.006	6	Midi-/Standardbus		4	▲	▲

Prüfauftrag	Neuprüfung Verlängerung Linie 4 oder anderweitige Anpassung der Erschliessung im Raum Nidau–Port–Brüggmoos

Erläuterungen

Der Prüfauftrag besitzt enge Verflechtungen zum RGSK Biel–Seeland, zur Planungsstudie Buskonzept Biel 2020+ / 30 sowie weiteren Planungen und kann deshalb zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschliessend bearbeitet werden.

Nachfolgend einige Hinweise zur aktuellen beziehungsweise neuen Ausgangslage und zu ersten Lösungsansätzen:

Per Ende Dezember 2020 wird im Raum Nidau–Port die 2 Etappe Buskonzept 2020 eingeführt gemäss dem aktuellen Angebotskonzept 2018–2021. Allerdings wird gemäss den Beschlüssen der Gemeinde Nidau auf die Verlängerung der Linie 4 bis Ruferheim verzichtet, da diese Lösung hohe Infrastrukturkosten zur Folge hätte und dennoch gewisse Ange-botsmängel aufweisen würde (beispielsweise keine Direktverbindung nach Nidau und der Umsteigepunkt Linie 6 auf Linie 4 wäre beim Ruferheim, was auch nicht als ideal bezeichnet werden kann). Weiter bliebe die heute relativ komplizierte Linienführung in Port–Brüggmoos unverändert bestehen.

Nun haben die Gemeinden Port und Nidau beantragt, die im Rahmen der Planungsarbeiten für das Angebotskonzept 2018–2021 angedachte Lösung mit Verlängerung der Linie 4 via Port bis Brüggmoos wieder aufzunehmen. Diese Lösung wurde damals nicht weiterverfolgt; einerseits wegen der Kosten und andererseits weil damit gemäss damaliger Einschätzung (die vermutlich auch heute noch zutrifft) ein "Überangebot" für den Raum Port/Brüggmoos entstanden wäre.

Zwischenzeitlich sind folgende neue Elemente und Gegebenheiten entstanden, welche einen Einfluss auf die Angebotsentwicklung im Raum Süd haben:

a) Die Wehrbrücke in Port wurde aus statischen Gründen für den Schwerverkehr gesperrt und die Standardbusse der Linie 6 sind mit reduzierter Geschwindigkeit geduldet. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Brücke in den nächsten Jahren saniert wird und diese Einschränkung für den Busverkehr mittelfristig wieder entfällt.

b) Der Westast mit Porttunnel ist im Moment sistiert und aufgrund des laufenden Dialogprozesses zum Westast ist offen, ob und wann dieser Teil des Hochleistungsstrassennetzes gebaut wird.

c) Das Spitalzentrum Biel klärt im Rahmen ihrer Standortevaluation ab, ob im Brüggmoos ein neues Spital gebaut werden kann. Gemäss den letzthin erschienenen Zeitungsberichten wird der Standort Brüggmoos favorisiert. Dieses Vorhaben hätte eine erhebliche Auswirkung (Steigerung) auf die Nachfrage auf den Buslinien zur Folge.

Aufgrund dieser Sachverhalte und Perspektiven ist es nun angezeigt, auch neue Lösungsmöglichkeiten für den Raum Nidau–Port–Brüggmoos in Erwägung zu zeihen. Diese könnten ansatzweise wie folgt aussehen:

Erschliessung von Port via Nidau, indem die Linie über Nidau geführt wird. Ab Port Spittel könnte dann die Linie gesplittet werden (je zwei Kurse nach Bellevue beziehungsweise Brüggmoos) oder es wäre auch denkbar, alle Kurse nach Port Bellevue zu führen.

Der Linienabschnitt Biel–Nidau Kreuzweg müsste allenfalls in der HVZ (Morgen und Abend) verstärkt werden (eventuell mit Linie 5). Bei günstiger Nachfrageentwicklung könnten die Verdichtungskurse dereinst auch bis Port geführt werden.

Im Gegenzug würde dann die Linie 4 statt nach Nidau Richtung Mühlefeld geführt.

15 Buslinie 22.009: Schiffländte–Bahnhof–Biel/Bienne Schulen Linde

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
22.009	9	Gelenk- und Megabus	Schiffländte–Bahnhof–Biel/Bienne Schulen Linde	4	●	▲

Prüfauftrag	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV
Kurspaare	IST: 68.0 NEU: 68.0 (ca. 70 unter Berücksichtigung Prüfauftrag 13)
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– Einsatz Standardbusse ⇨ Minimalanforderungen Auslastung erreicht – Mit Standardbussen allerdings Kapazitätsprobleme auf einzelnen stark nachgefragten Kursen (Linienäste Schulen Linde und Schiffländte) und deshalb kapazitive Verstärkungen erforderlich: – Zusatzwagen (Schülerkurse) auf Linienast Schulen Linde – Einsatz von Gelenkbussen oder Verstärkungskurse auf Linienast Schiffländte an einzelnen Tagen im Sommerhalbjahr
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Ja Minimalanforderungen mit Standardbussen erfüllt – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Liniencharakteristik in Bezug auf Erfüllung Minimalanforderungen Angebotsstufe 4 nicht optimal (relativ kurze Durchmesserlinie mit sehr unterschlich langen Ästen und daher insgesamt beschränktes Fahrgastpotenzial) – Linie 9 ist neue Linie des Buskonzepts 2020 (Betriebsaufnahme Dezember 2017) – Daher denkbar, dass Nachfrage noch zunimmt, u.a. auch im Zusammenhang mit der noch laufenden starken Siedlungsentwicklung im Bereich der neuen Haltestelle Schüsspark – Nebst verbesserter Erschliessung konnten Verstärkungskurse eliminiert werden – Erst Fahrgastentwicklung der nächsten Jahre wird zeigen, ob Umstellung Linie 9 auf Standardbusse zweckmässig sein könnte

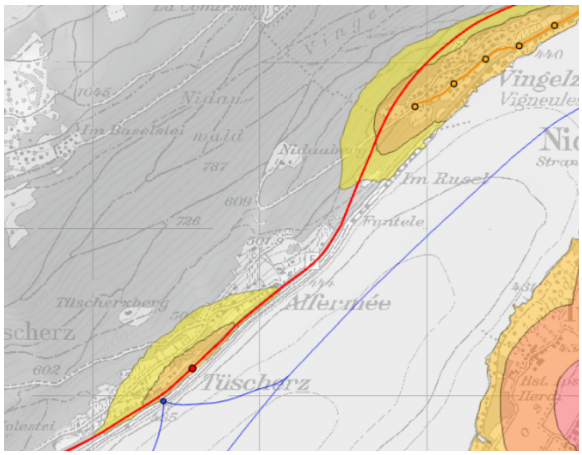
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Beibehaltung heutiges Angebot	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

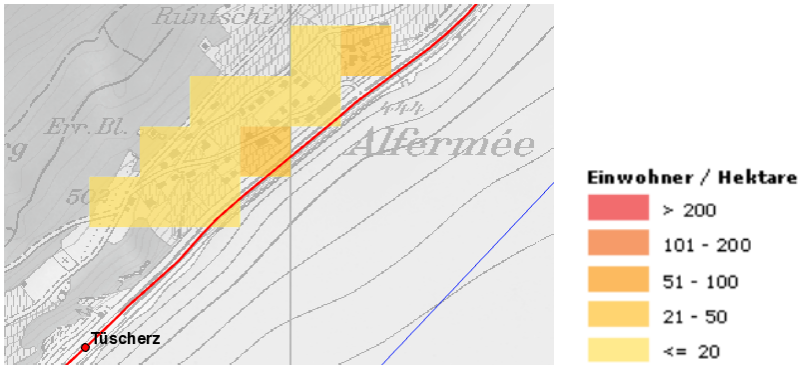
16 Buslinie 22.011: Biel Bahnhof–Magglingenbahn–Rebenweg/Vignes

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
22.011	11	Midi-/Standardbus	Biel/Bienne Bahnhof/gare–Magglingenbahn–Rebenweg/Vignes	4	●	●

Prüfauftrag	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV Behandlung Antrag Gemeinde Twann-Tüscherz (Wiederaufnahme Busbetrieb Biel–Alfermée)
Kurspaare	IST: 42.5 NEU: 42.5 Anmerkung: Gesamtstrecke Biel Bahnhof–Magglingenbahn–Rebenweg wird mit 35 Kurspaaren bedient (entspricht Angebotsstufe 3). Zusätzlich wird Teilstrecke Biel Bahnhof–Magglingenbahn mit 29 Zwischenkursen bedient, womit Teilstrecke 64 Kurspaare aufweist. Zwischenkurse werden offenbar nicht oder nur teilweise angerechnet.
Auf-/Abstufung	Nein

Nachweise Machbarkeit	**Genereller Handlungsspielraum**
	– Beschränkter Handlungsspielraum für Angebotsanpassung zur Erreichung Minimalanforderung Angebotsstufe 4:
	  – Lösungsansatz 1: Abstufung in Angebotsstufe 3 durch Einschränkung Betriebszeiten mit Verzicht auf Abendangebot ab 20 Uhr und allenfalls leichte Reduktion der Anzahl Zwischenkurse Bahnhof–Magglingenbahn, so dass noch maximal 39 Kurspaare angerechnet werden
	  – Lösungsansatz 2: Verknüpfung mit einer anderen Linie und Bildung Durchmesserlinie (da jedoch keine günstigen Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen und die Linie 11 zudem mit Midibussen betrieben wird, kaum Handlungsspielraum für diesen Ansatz)
	  – Lösungsansatz 3: Abstufung in Angebotsstufe 3 durch Verzicht auf Zwischenkurse (nur noch 35 durchgehende Kurspaare bis Vingelz) und Anpassung der Linienführung, die neu eine umsteigefreie Verbindung von Vingelz über den Bahnhof hinaus ins Stadtzentrum ermöglicht
	  Streckenanpassungen:
	  – Zwischen Magglingenbahn und Biel Bahnhof neu in beiden Richtungen via Viaduktstrasse mit neuer Haltestelle Pasquart im Bereich Einmündung Viaduktstrasse/ Museumsstrasse; Aufhebung Strecke Spitalstrasse sowie Haltestellen Amtshaus und Museen
	  – Ab Bahnhof Verlängerung Linie via Guisanplatz bis Zentralplatz (allenfalls bis Brunnenplatz oder Nidaugasse, im Rahmen Detailplanung festzulegen)
	– Mit Lösungsansätzen 1 und 3 Erreichung Minimalanforderungen Auslastung realistisch (Ansatz 2 theoretisch auch, aber Machbarkeit nicht gegeben)
	– In Bezug auf Kostenreduktion Lösungsansatz 1 wirksam und Lösungsansatz 3 mit geringfügiger Kostenreduktion; bezüglich Erreichung Vorgaben Kostendeckungsgrad gemäss AGV von beiden Varianten Verbesserung zu erwarten (insbesondere infolge Abstufung)
	Zu Ansatz 2 keine Angaben zu Kostenauswirkungen möglich, da Machbarkeit und allfällige Verknüpfungsvariante offen

Nachweise Machbarkeit	**Antrag Gemeinde Twann-Tüscherz (Wiederaufnahme Busbetrieb Biel–Alfermée)** – Antrag grundsätzlich nachvollziehbar, da Distanzen zum Bahnhof Tüscherz relativ gross – Lösungsansatz: Reduktion Angebot Vingelz Rebenweg und stündliche Bedienung Alfermée mit Linie 11
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Beurteilung Transportunternehmen
Erwägungen Würdigung	**Generelle Beurteilung** – Liniencharakteristik in Bezug auf Erfüllung Minimalanforderungen Angebotsstufe 4 grundsätzlich ungünstig (relativ kurze Radiallinie und daher beschränktes Fahrgastpotenzial) – Linie 11 als kurze Radiallinie besitzt wichtige Quartiererschliessungsfunktion – Linie erfüllt zudem wichtige Funktion in der Transportkette Bahnhof Biel–Magglingenbahn, weshalb heutiges Angebotskonzept mit stündlich 4 Kurspaaren auf der Teilstrecke Bahnhof bis Magglingenbahn besteht und die Fahrpläne aufeinander abgestimmt sind (Anschluss an die im 15'-Takt verkehrende Magglingenbahn). Dennoch festzuhalten, dass Zwischenkurse nur bis Magglingenbahn sehr geringe Auslastung aufweisen (Hinfahrt Bahnhof–Magglingenbahn 2.8 P/K, Rückfahrt 1.2 P/). Tiefere Auslastung bei Rückfahrt hängt auch damit zusammen, dass Fahrt Magglingenbahn–Bahnhof nicht auf Normalroute sondern via Viaduktstrasse erfolgt und keine Haltestellen bedient werden – Zur Erreichung Minimalanforderungen bezüglich Auslastung Angebotsstufe 4 liegt keine zweckmässige Angebotsvariante auf der Hand – Empfehlung: Angebot unverändert weiterführen und Änderung des Angebots im Sinne von Lösungsansatz 3 (Aufhebung Zwischenkurse und Anpassung Route mit Linienverlängerung bis Stadtzentrum) im Rahmen weiterer Planungsstudien zu vertiefen **Beurteilung Antrag Gemeinde Twann-Tüscherz (Wiederaufnahme Busbetrieb Biel–Alfermée)** – Wiedereinführung Buserschliessung Alfermée nur zulasten Angebotsqualität Rebenweg möglich (Bedienung Rebenweg statt halbstündlich nur noch stündlich und dafür stündliche Fahrt nach Alfermée) – Potenziale Alfermée trotz den neuen Wohnungen zu gering, um oben erwähnten Angebotsabbau Rebenweg zu rechtfertigen – Siedlungsgebiete von Alfermée liegen weitgehend innerhalb Erschliessungsradius Bahn von 750 m und gelten somit als "erschlossen" (Güteklasse E) 

Erwägungen Würdigung	– Zudem besitzt Ortsteil Alfermée wesentlich weniger als 300 Einwohner und damit Erschliessungsberechtigung gemäss AGV fraglich  – Fahrzeugumläufe nach Alfermée zeitlich sehr knapp und wegen regelmässiger Staubildung auf Neuenburgstrasse durchgehende Busspur vermutlich zwingende Voraussetzung (Realisierbarkeit fraglich) – Empfehlung: Verzicht auf Bedienung Alfermée mit Linie 11

Antrag A

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☐	Beibehaltung heutiges Angebot *	
Priorität	1	☑	2	☐	3	☐

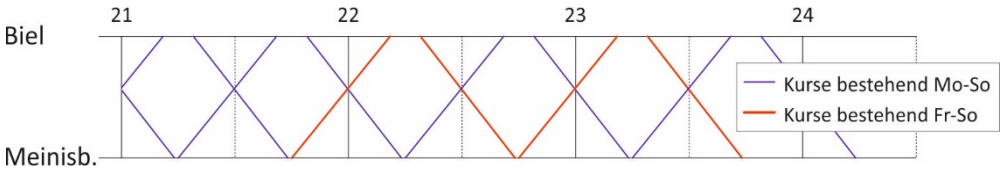
Antrag B

Antrag AK 2022-2025	JA	☐	NEIN	☑	Wiederaufnahme Busbetrieb Biel–Alfermée	
Priorität	1	☐	2	☐	3	☐

* Konzeptionelle Überlegungen im Sinne von Lösungsansatz 3 (Aufhebung Zwischenkurse und Anpassung Route mit Linienverlängerung bis Stadtzentrum) im Rahmen weiterer Planungsstudien zu prüfen

17 Buslinie 22.072: Biel/Bienne–Meinisberg

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	KDG
22.072	72	Gelenkbus/Megabus	Biel/Bienne–Meinisberg	3	■	■

Prüfauftrag	Montag–Donnerstag Integraler 30-Takt bis Betriebsschluss
Kurspaare	IST: 37.0 NEU: 39.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	 – 2 zusätzliche Kurse Biel/Bienne ab 22.19 und 23.19 Uhr und 2 zusätzliche Kurse Meinisberg ab 21.45 und 22.45 Uhr an den Wochentagen Montag–Donnerstag – Betrieblich problemlos umsetzbar (Fahrzeug vorhanden); zusätzliche Betriebsleistung von 2 Fahrplanstunden pro Tag
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Sehr positive Erfolgskontrolle bezüglich Nachfrage; Zielwert AS 3 (20 P/K) im stärksten Querschnitt in Biel mit ca. 30 P/K weit übertroffen; Zielwert AS 3 auch im Querschnitt Orpund Byfang–Bürenstrasse noch erreicht – Heutige Abendkurse, welche nur Montag–Donnerstag verkehren, weisen innerhalb Biel und bis Orpund Bürenstrasse durchgehend gute Belegungen auf:

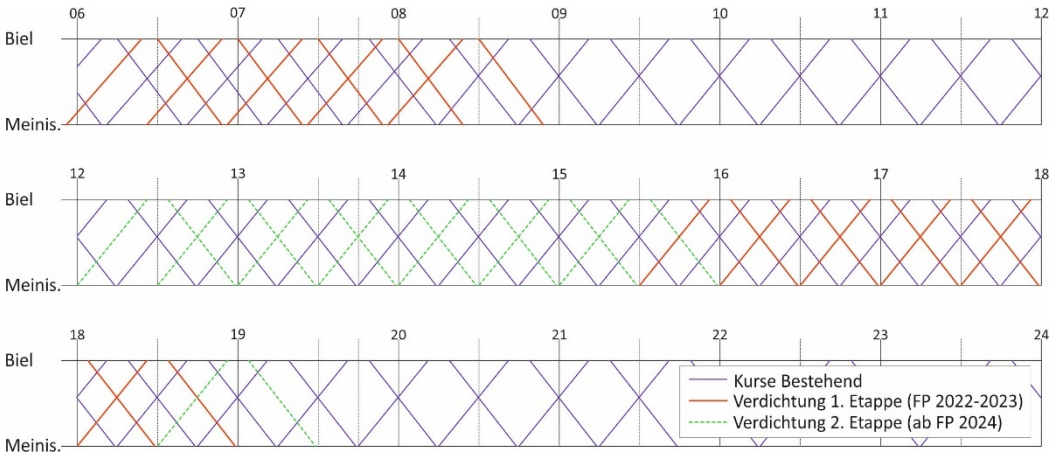
Biel ab	20.19	20.49	21.19	21.49	22.49	23.49
Belegung bei Abfahrt …						
Biel/Bienne, Bahnhof/Gare	22	18	14	**17**	**18**	**14**
Biel/Bienne, Orpundplatz	23	19	14	**18**	**19**	**16**
Orpund, Neumatt	22	19	14	**17**	**19**	**15**
Orpund, Post	19	16	11	**15**	**16**	**12**
Orpund, Byfang	17	13	9	**13**	**14**	**12**
Orpund, Bürenstrasse	12	10	6	**11**	**10**	**8**

– Integraler 30'-Takt bis Betriebsschluss an allen Wochentagen angesichts heutiger Nachfrage und vorhandener Potenziale gerechtfertigt

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Integraler 30-Takt bis Betriebsschluss Montag–Donnerstag mit 2 zusätzlichen Kurspaaren (analoges Angebot wie Freitag–Sonntag)		
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑	

18 Buslinie 22.072: Biel/Bienne–Meinisberg

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	KDG
22.072	72	Gelenkbus/Megabus	Biel/Bienne–Meinisberg	3	■	■

Prüfauftrag	Montag–Freitag Behebung Kapazitätsengpässe
Kurspaare	IST: 37.0 NEU: 48.0 (56.0 ab Fahrplan 2024)
Auf-/Abstufung	Ja AS 3 ⇨ AS 4
Nachweise Machbarkeit	 – Mit nur 1 Fahrzeug unmöglich, kapazitätskritischen Linienabschnitt Orpund–Biel halbstündlich zu bedienen (halbstündlicher Fahrzeugumlauf auch nicht möglich, wenn nur die Haltestellen in Lastrichtung bedient werden) – Vorschlag: 15'-Takt HVZ-Verdichtung ganze Linie – 1. Etappe (HVZ Morgen und Abend): 11 zusätzliche Kurse Biel ab 6.30, 7.00, 7.30, 8.00, 8.30 und 16.04, 16.34, 17.04, 17.34, 18.04, 18.34 Uhr 11 zusätzlich Kurse Meinisberg ab 5.56, 6.26, 6.56, 7.26, 7.56 und 15.30, 16.00, 16.30, 17.00, 17.30, 18.00 Uhr – 2. Etappe (HVZ Morgen und ab Mittag durchgehend bis ca. 19 Uhr): 8 zusätzliche Kurse Biel ab 12.34, 13.04, 13.34, 14.04, 14.34, 15.04, 15.34,19.04 Uhr 8 zusätzlich Kurse Meinisb. ab 12.00 12.30, 13.00, 13.30, 14.00, 14.30, 15.00, 18.30 Uhr – Für Verdichtung werden 2 zusätzliche Fahrzeuge benötigt – Zusätzliche Betriebsleistung 1. Etappe: ca. 11 Fahrplanstunden pro Tag 2. Etappe: ca. 18 Fahrplanstunden pro Tag
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein Unter Annahme einer Frequenzzunahme von ca. 10 % Zielvorgabe Angebotsstufe 4 von 25 P/K erreicht – KDG: Nein

Erwägungen Würdigung

– Linie weist starke und gleichmässig verteilte Auslastung auf

– Morgenkurse um 6.41 und 7.11 Uhr bereits 2018 überlastet; mit zu erwarteter Fahrgastzunahme erreichen weitere Kurse am Morgen und Abend bereits kurzfristig kritische Kapazitätsauslastungen

HVZ Morgen Meinisberg–Biel

Meinisberg ab	5.11	5.41	6.11	6.41	7.11	7.41	8.15	8.45
Meinisberg, Rosenweg	-	4	-	-	-	-	-	-
Meinisberg, Rütti	3	4	6	7	14	10	9	10
Meinisberg, Unterdorf	3	6	7	10	19	12	10	10
Meinisberg, Dorfplatz	4	6	10	17	25	15	12	12
Meinisberg, Niesenstrasse	7	7	12	19	29	18	14	13
Safnern, Industriestrasse	7	7	12	20	29	19	15	14
Safnern, Moosweg	7	8	13	21	31	21	16	14
Safnern, Dorfplatz	9	12	21	32	42	27	22	19
Safnern, Kirchweg	9	13	23	35	45	29	23	20
Safnern, Gürweg	9	13	25	39	47	31	24	21
Safnern, Grenzweg	9	14	25	40	48	32	24	21
Orpund, Bürenstrasse	12	19	37	53	57	42	32	26
Orpund, Byfang	15	23	43	59	55	45	38	30
Orpund, Post	16	27	49	68	65	51	43	33
Orpund, Zumbach	17	28	51	70	67	54	45	34
Orpund, Neumatt	17	28	53	71	68	55	46	36
Biel/Bienne, Orpundplatz	18	28	50	69	63	53	44	36
Biel Mett, Bahnhof/Gare Mâche	19	29	48	67	62	52	45	36
Biel/Bienne, Omega	21	29	47	66	58	48	44	35
Biel/Bienne Stadtpark	22	29	49	67	59	49	44	35
Biel/Bienne Diamantstrasse	24	30	52	70	59	47	43	34
Biel, Zentralplatz	23	27	49	66	47	38	31	24
Biel/Bienne, Bahnhof/Gare	-	-	-	-	-	-	-	-

HVZ Abend Biel–Meinisberg

Biel ab	15.19	15.49	16.19	16.49	17.19	17.49	18.19	18.49	19.19
Biel/Bienne, Bahnhof/Gare	23	32	33	46	52	47	42	37	30
Biel, Zentralplatz	29	40	41	57	61	55	48	45	34
Biel/Bienne Diamantstrasse	29	40	42	57	61	55	48	45	34
Biel/Bienne Stadtpark	29	41	42	57	61	55	47	44	33
Biel/Bienne, Omega	30	41	45	59	62	56	48	44	34
Biel Mett, Bahnhof/Gare Mâche	30	41	46	59	61	55	47	44	33
Biel/Bienne, Orpundplatz	30	42	47	57	61	54	46	43	32
Orpund, Neumatt	29	41	46	55	60	53	45	41	30
Orpund, Zumbach	29	39	43	52	57	50	43	40	29
Orpund, Post	26	32	37	42	47	41	34	33	24
Orpund, Byfang	25	30	35	38	41	36	28	28	20
Orpund, Bürenstrasse	21	24	27	29	32	27	21	21	15
Safnern, Grenzweg	20	24	27	29	31	27	21	20	15
Safnern, Gürweg	20	23	25	27	29	25	20	19	14
Safnern, Kirchweg	19	21	23	25	27	23	18	18	13
Safnern, Dorfplatz	15	17	18	18	19	17	13	12	10
Safnern, Moosweg	14	16	17	18	19	16	12	12	9
Safnern, Industriestrasse	14	16	17	18	19	16	12	12	9
Meinisberg, Niesenstrasse	12	13	13	15	14	13	10	9	8
Meinisberg, Dorfplatz	10	11	10	13	11	10	8	8	6
Meinisberg, Rosenweg	9	11	9	11	9	9	7	7	6
Meinisberg, Rütti	-	-	-	-	-	-	-	-	-

– Bereits heute auch starke Nachfrage auf Mittagskursen in beiden Richtungen; Ausdehnung 15'-Takt auf Zeitfenster Mittag bis ca. 19 Uhr in einer zweiten Phase entspricht einem mittelfristig adäquatem Angebotsniveau im Korridor Meinisberg–Safnern–Orpund–Biel

Bemerkung zur Infrastruktur

Prüfung Realisierung einer Wendeschlaufe in Meinisberg am Dorfausgang, damit heutige Wendefahrten via Quartierstrassen Rosenweg und Hintere Gasse eliminiert und Haltestellen Meinisberg Rütti und Meinisberg Unterdorf in beiden Fahrrichtungen bedient werden können

Antrag A

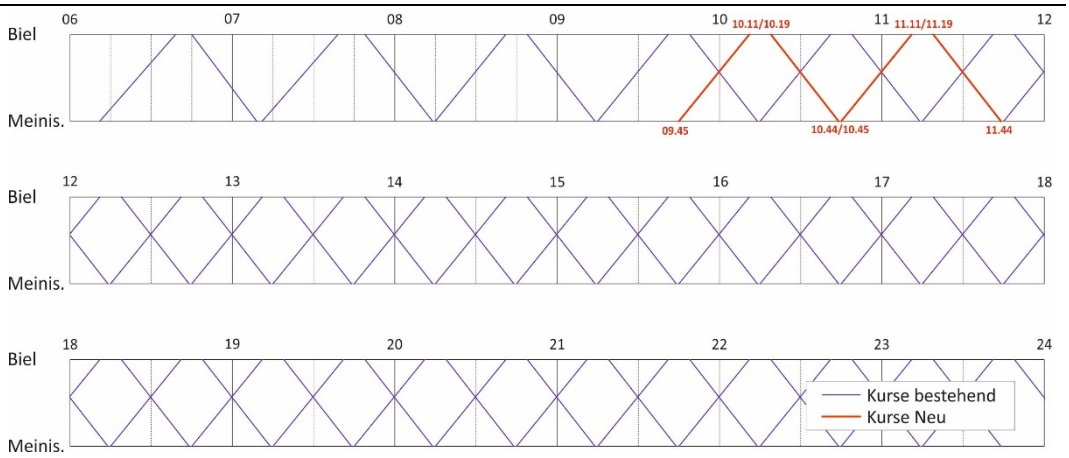
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	1) Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4 2) Montag–Freitag Einführung 15'-Takt Meinisberg–Biel/Bienne in den HVZ am Morgen und Abend mit 11 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

Antrag B

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Montag–Freitag Einführung 15'-Takt Meinisberg–Biel/Bienne in der HVZ am Morgen und ab Mittag durchgehend bis ca. 19 Uhr mit 19 zusätzlichen Kurspaaren Umsetzung im Rahmen Zwischenbeschluss Kantonales ÖV-Angebotskonzept 2022–2025 per Fahrplan 2024	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

19 Buslinie 22.072: Biel/Bienne–Meinisberg

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	KDG
22.072	72	Gelenkbus/Megabus	Biel/Bienne–Meinisberg	3	■	■

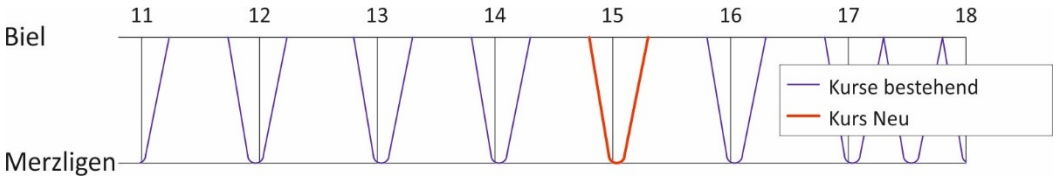
Prüfauftrag	Sonntag Integraler 30-Takt von 10 Uhr bis Betriebsschluss
Kurspaare	IST: 30.0 NEU: 32.0
Auf-/Abstufung	Wochenendangebot nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	 – 2 zusätzliche Kurse Biel/Bienne ab 10.19 und 11.19 Uhr und 2 zusätzliche Kurse Meinisberg ab 09.45 und 10.45 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (Fahrzeug vorhanden); zusätzliche Betriebsleistung von 2 Fahrplanstunden pro Tag
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Wochenendangebot nicht relevant – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Massnahme berücksichtigt zunehmende Bedürfnisse Freizeitverkehr – Heute verdoppelt sich Nachfrage zwischen den Kursen Meinisberg ab 08.15 Uhr und 09.15 Uhr auf knapp 30 Personen – Vorverschiebung 30'-Takt Verdichtung auf 9.45 Uhr entspricht heutigen Kundenbedürfnissen

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Integraler 30-Takt von 10 Uhr bis Betriebsschluss an Sonntagen mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

20 Buslinie 22.087: Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
22.087	87	Gelenkbus/Megabus	Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne	1	■	■

20.1 Prüfauftrag A

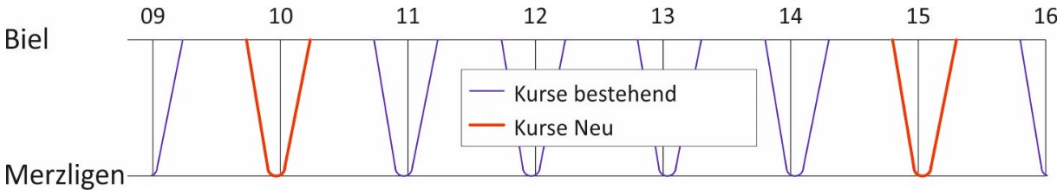
Prüfauftrag	Montag–Freitag Schliessung Taktlücke Nachmittag (1 zusätzlicher Rundkurs)
Kurspaare	IST: 14.0 NEU: 15.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	 – 1 zusätzlicher Rundkurs Biel/Bienne ab 14.48 Uhr und Biel/Bienne an 15.18 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (Fahrzeug vorhanden)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Sehr positive Erfolgskontrolle bezüglich Nachfrage; Zielwert AS 1 (8 P/K) im stärksten Querschnitt in Nidau Beunden–Nidau Friedhof Schürlirain mit 13 P/K weit übertroffen – Heutige Nachfrage ab Mittag durchgehend zufriedenstellend ⇨

	11:43	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:18	17:48	18:48	19:48
Biel/Bienne, Bahnhofplatz	6	11	8		19	31	13	35	29	15
Biel/Bienne, Badhausstrasse	7	11	8		23	32	13	36	29	15
Nidau, Kirche/Eglise	24	12	10		26	36	14	36	30	14
Nidau, Beunden	45	12	10		29	42	21	34	29	13
Nidau, Friedhof Schürlirain	44	11	9		26	38	20	28	24	9
Bellmund, Dorf	32	6	7		17	24	12	18	16	8
Bellmund, Stöckleren	27	6	8		16	22	12	15	14	7
Bellmund, Bodenacher	24	6	7		14	17	10	12	12	6
St. Niklaus b. Merzligen	23	6	6		14	16	9	11	9	6
Merzligen, Grossackerweg	19	6	7		14	14	8	10	9	6
Merzligen, Linde	16	6	8		11	12	8	10	8	6
Merzligen, Holzmattweg	15	6	8		11	11	8	10	8	6
Jens, Kürze	15	5	8		12	12	8	10	7	6
Jens, Dorfplatz	11	9	8		8	9	6	8	5	5
Jens, Birkenweg	5	10	7		5	6	6	5	3	4
Jens, Herrenwald	4	9	7		5	6	4	4	3	4
Bellmund, Jäissbergweg	4	10	7		5	6	3	4	3	4
Bellmund, Kornfeld	5	14	13		7	8	3	6	6	5
Nidau, Friedhof Schürlirain	5	13	14		8	8	3	8	6	6
Nidau, Beunden	5	12	14		9	8	3	8	6	6
Nidau, Kirche/Eglise	5	10	13		8	9	3	8	6	5
Biel/Bienne, Continental	5	10	13		7	8	3	7	5	5
Biel/Bienne, Bahnhofplatz	0	0	0		0	0	0	0	0	0

– Fehlender Kurs als störende und unbedingt zu behebende Angebotslücke nicht nur auf der Linie 87 (für Merzligen Dorf, Jens und Teile von Bellmund), sondern auch im Linienverbund Linien 86/87 (Taktlücke im 30'-Takt Biel/Bienne–Nidau–St. Niklaus b. Merzligen)

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Montag–Freitag Schliessung Taktlücke Nachmittag mit 1 zusätzlichen Rundkurs	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

20.2 Prüfauftrag B

Prüfauftrag	Montag–Freitag Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag (2 zusätzliche Rundkurse)
Kurspaare	IST: 14.0 NEU: 16.0
Auf-/Abstufung	Ja AS 1 ⇨ AS 2
Nachweise Machbarkeit	 – 2 zusätzliche Rundkurse Biel/Bienne ab 9.43 und 14.48 Uhr und Biel/Bienne an 10.13 und 15.18 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (Fahrzeug vorhanden)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Ja Zielvorgabe Angebotsstufe 2 von 15 P/K nicht erreichbar – KDG: Beurteilung Transportunternehmen
Erwägungen Würdigung	– Zum Nachmittagskurs siehe Prüfauftrag A – Ansprechende Nachfrage am Vormittag in Richtung Biel/Bienne aus dem Raum Bellmund/Nidau ⇨

	06:38	07:13	07:43	08:43	09:43	10:43	11:43
Biel/Bienne, Bahnhofplatz	1	3	6	5		6	6
Biel/Bienne, Badhausstrasse	1	4	6	6		6	7
Nidau, Kirche/Eglise	2	3	4	8		7	24
Nidau, Beunden	0	2	3	5		7	45
Nidau, Friedhof Schürlirain	0	3	3	5		6	44
Bellmund, Dorf	-	2	1	3		4	32
Bellmund, Stöckleren	-	3	4	3		4	27
Bellmund, Bodenacher	-	7	5	4		4	24
St. Niklaus b. Merzligen	-	7	6	5		5	23
Merzligen, Grossackerweg	-	7	7	5		5	19
Merzligen, Linde	-	8	8	6		5	16
Merzligen, Holzmattweg	-	8	9	6		5	15
Jens, Kürze	-	8	9	6		5	15
Jens, Dorfplatz	-	11	12	8		5	11
Jens, Birkenweg	-	12	15	10		5	5
Jens, Herrenwald	-	13	16	10		5	4
Bellmund, Jäissbergweg	-	13	17	10		6	4
Bellmund, Kornfeld	-	17	26	23		7	5
Nidau, Friedhof Schürlirain	81	21	30	24		8	5
Nidau, Beunden	70	19	30	25		9	5
Nidau, Kirche/Eglise	50	17	29	25		8	5
Biel/Bienne, Continental	43	15	24	24		8	5
Biel/Bienne, Bahnhofplatz	0	0	0	0		0	0

Erwägungen Würdigung	– Fehlender Vormittagskurs analog fehlender Nachmittagskurs als störende Angebotslücke ("Kundenfalle") nicht nur auf der Linie 87 (für Merzligen Dorf, Jens und Teile von Bellmund), sondern auch im Linienverbund Linien 86/87 (Taktlücke im 30'-Takt St. Niklaus b. Merzligen–Bellmund–Nidau–Biel/Bienne) – Aufgrund Nachfragecharakteristik generell (Nachfrage am Nachmittag infolge Freizeitverkehr in aller Regel grösser als Nachfrage am Vormittag) hat Taktlückenschliessung Nachmittag höhere Priorität

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☐	Montag–Freitag Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag mit 2 zusätzlichen Rundkursen	
Priorität	1	☐	2	☑	3	☐

20.3 Prüfauftrag C

Prüfauftrag	Montag–Donnerstag Führung Kurs Biel/Bienne ab 23.20 Uhr auch Montag–Donnerstag (Spätangebot analog Freitag–Samstag, 1 zusätzlicher Rundkurs)
Kurspaare	IST: 14.0 NEU: 15.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– Teure Leistung, da zu dieser Zeit nur 1 Fahrzeug für Linien 86 und 87 im Raum Biel/Bienne im Einsatz ist (siehe Fahrplanauszug)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Beurteilung Transportunternehmen
Erwägungen Würdigung	– Heutige Nachfrage Freitag und Samstag

Biel/Bienne ab		Biel/Bienne, Bahnhofplatz	Biel/Bienne, Badhausstrasse	Nidau, Kirche/Eglise	Nidau, Beunden	Nidau, Friedhof Schürlirain	Bellmund, Dorf	Bellmund, Stöckleren	Bellmund, Bodenacher	St. Niklaus b. Merzligen	Merzligen, Grossackerweg	Merzligen, Linde	Merzligen, Holzmattweg	Jens, Kürze	Jens, Dorfplatz
23:20	Freitag	23	24	24	24	22	17	16	14	13	8	5	5	5	1
	Samstag	12	12	12	12	11	7	7	6	5	5	5	5	5	4

– Zur Beurteilung Randstundenangebot Linien 86 und 87 zu betrachten:

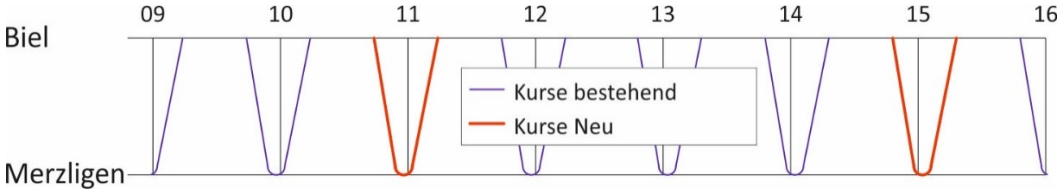
	8727	8637	8729	8639	8641	8643	8647	8731	8649
Biel/Bienne, Bahnhofplatz 5	✕1848	1918	Ⓐ1948	2018	2118	2218	10 2320	11 2320	12 2350
Biel/Bienne, Badhausstrasse	1849	1919	1949	2019	2119	2219	2321	2321	2351
Nidau, Kirche/Eglise	1851	1921	1951	2021	2121	2221	2323	2323	2353
Nidau, Friedhof Schürlirain	1853	1923	1953	2023	2123	2223	2325	2325	2355
Bellmund, Dorf	1855	1925	1955	2025	2125	2225	2327	2327	2357
St. Niklaus b. Merzligen	✕1857	1927	Ⓐ1957	2027	2127	2227	2329	11 2329	2359
Hermrigen, Dorf		1930		2030	2130	2230	2332		002
Bühl b. Aarberg, Dorf		1932		2032	2132	2232	2334		004
Kappelen, Kirche		1935		2035	2135	2235	2337		007
Aarberg, Murtenstrasse		1940		2040	2140	2240	2342		012
Aarberg, Post/Bahnhof 1		1943		2043	2143	2243	10 2345		12 015

10 ①–④, ⑦ sowie 19 Apr
11 ⑤, ⑥ ohne 19 Apr
12 ⑤/⑥, ⑥/⑦ ohne 19/20 Apr

– Montag–Donnerstag und Sonntag verkehrt Linie 86 Biel/Bienne ab 23.20 Uhr mit Bedienung aller Haltestellen Linie 87 bis St. Niklaus b. Merzligen
– Freitag und Samstag verkehrt Linie 87 Biel/Bienne ab 23.20 Uhr als normaler Rundkurs (Linienabschnitt St. Niklaus–Aarberg Linie 86 nicht bedient)
– Führung Kurs Biel/Bienne ab 23.20 Uhr auf Linie 87 Montag–Donnerstag ergibt Parallelverkehr mit Linie 86 zwischen Biel/Bienne und St. Niklaus und "abholbare" Potenziale beschränken sich auf Merzligen und Jens (Jens/Merzligen als einzige Gemeinden ohne Abendangebot im Nahumkreis Biel, Potenziale allerdings bescheiden, siehe oben)

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☐	Montag–Donnerstag Führung Kurs Biel/Bienne ab 23.20 Uhr auch Montag–Donnerstag	
Priorität	1	☐	2	☐	3	☑

20.4 Prüfauftrag D

Prüfauftrag	Samstag Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag (2 zusätzliche Rundkurse)
Kurspaare	IST: 11.0 NEU: 13.0
Auf-/Abstufung	Wochenendangebot nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	 – 2 zusätzliche Rundkurse Biel/Bienne ab 10.43 und 14.48 Uhr und Biel/Bienne an 11.13 und 15.18 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (Fahrzeug vorhanden)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Wochenendangebot nicht relevant – KDG: Beurteilung Transportunternehmen
Erwägungen Würdigung	– Ansprechende Nachfrage über den ganzen Tag (zumindest in Lastrichtung Zielvorgabe Angebotsstufe 1 von 8 P/K in der Regel erreicht)

	06:43	07:43	08:43	09:43	10:43	11:43	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	18:48	23:20
Biel/Bienne, Bahnhofplatz	3	2	5	3		4	18	7		10	14	14	12
Biel/Bienne, Badhausstrasse	5	2	5	4		5	18	7		11	14	14	12
Nidau, Kirche/Eglise	5	2	5	4		5	18	8		12	14	14	12
Nidau, Beunden	4	2	5	4		5	18	8		12	14	14	12
Nidau, Friedhof Schürlirain	1	2	5	4		5	16	6		10	13	8	11
Bellmund, Dorf	1	1	4	4		3	9	4		7	7	11	7
Bellmund, Stöckleren	1	1	4	5		3	7	4		7	7	10	7
Bellmund, Bodenacher	1	1	5	3		3	6	4		7	6	9	6
St. Niklaus b. Merzligen	1	1	5	3		3	6	4		6	6	7	5
Merzligen, Grossackerweg	1	1	5	4		3	6	4		6	6	6	5
Merzligen, Linde	2	1	7	5		3	8	4		6	6	5	5
Merzligen, Holzmattweg	2	2	6	6		3	8	4		6	6	5	5
Jens, Kürze	2	2	6	7		3	8	5		6	6	5	5
Jens, Dorfplatz	3	2	7	7		3	9	5		4	5	5	4
Jens, Birkenweg	3	3	7	7		4	11	5		3	2	5	3
Jens, Herrenwald	4	3	7	7		5	10	5		3	2	5	2
Bellmund, Jäissbergweg	4	3	8	7		5	10	5		3	3	5	2
Bellmund, Kornfeld	7	5	10	8		6	11	6		5	5	3	3
Nidau, Friedhof Schürlirain	8	7	12	8		7	13	8		5	7	3	3
Nidau, Beunden	7	7	12	8		7	12	9		5	7	3	3
Nidau, Kirche/Eglise	6	7	12	7		6	12	8		5	7	3	3
Biel/Bienne, Continental	6	6	10	7		6	11	8		5	7	3	3
Biel/Bienne, Bahnhofplatz	0	0	0	0		0	0	0		0	0	0	0

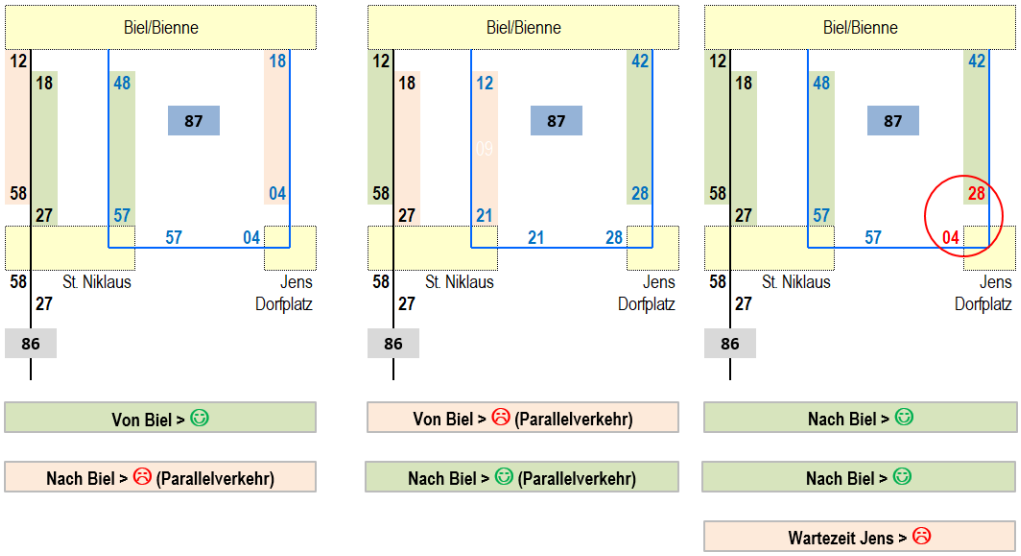
– Fehlende Kurse als störende Angebotslücken ("Kundenfallen") nicht nur auf der Linie 87, sondern auch im Linienverbund Linien 86/87 (Taktlücken im 30'-Takt St. Niklaus b. Merzligen–Bellmund–Nidau–Biel/Bienne)

– Sinnvolle Angebotsergänzung Gesamtangebot (Taktlücken schliessen und Harmonisierung mit Fahrplan Montag–Freitag)

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Samstag Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag mit 2 zusätzlichen Rundkursen	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

21 Buslinie 22.087: Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
22.087	87	Gelenkbus/Megabus	Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne	1	■	■

Prüfauftrag	Einführung Sonntagsangebot
Kurspaare	IST: –
Auf-/Abstufung	Wochenendangebot nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	– Keine verfügbaren Stillager für kostengünstige Produktion ⇨ Erfordert Einsatz separates Fahrzeug für einen Fahrzeugumlauf mit rund 30 Minuten (sehr geringe Produktivität für Angebot im Stundentakt) – Unter heutigen Voraussetzungen kein geeignetes Angebotskonzept für Gemeinschaftsstrecke Biel/Bienne–Bellmund zusammen mit Linie 86 möglich (entweder Parallelverkehr in einer Richtung oder längere Wartezeit für "durchfahrende" Fahrgäste auf Ringkurs Linie 87)  – Für sinnvolle Lösung auf Gemeinschaftsstrecke und einen Ringkurs Linie 87 ohne Aufenthaltszeit bei einer Unterwegshaltestelle muss gesamtes PostAuto-Sonntagsangebot im Raum Biel/Bienne–Aarberg–Lyss überprüft und angepasst werden (betriebsoptimierte Produktion Angebot Linien 86 Biel/Bienne–Aarberg, 100 Biel/Bienne–Bern und 361 Aarberg–Lyss)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Sonntagsangebot nicht relevant – KDG: Keine weiteren Abklärungen, da Verzicht auf Antrag

Erwägungen Würdigung	– Sehr teures und ineffizientes Angebot bei isolierter Umsetzung (Produktivität ca. 50 %) – Potenziale Merzligen und Jens an Sonntagen bescheiden Zum Vergleich: Bei den Haltestellen Merzligen Grossackerweg, Merzligen Linde, Merzligen Holzmattweg, Jens Kürze, Jens Dorfplatz, Jens Hungenberg und Jens Herrenwald steigen heute an Samstagen total rund 30 Fahrgäste ein und aus – Isolierte Einführung kann nicht empfohlen werden (Kosten-Nutzen-Verhältnis) – Für sinnvolle Lösung Überprüfung Gesamtangebot im Raum Biel/Bienne–Aarberg–Lyss erforderlich; Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges aber in jedem Falle erforderlich

Antrag AK 2022-2025	JA	☐	NEIN	☑	Einführung Sonntagsangebot	
Priorität	1	☐	2	☐	3	☐

22 Ligne de bus 22.101: Moutier gare–Hôpital/Patinoire Ligne de bus 22.103: Moutier gare–Chantemerle/Aux Laives

Remarque préliminaire

- **Lignes de bus exploitées à Moutier et environs**

Les 4 lignes de bus
– 22.101 Moutier gare–Hôpital/Patinoire
– 22.103 Moutier gare–Chantemerle/Aux Laives
– 22.231 Moutier–Souboz–Bellelay
– 22.232 Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)
sont combinées entre-elles par une exploitation très efficace de deux midibus. Des véhicules en provenance de Bellelay viennent compléter la ligne 22.231.

L'offre d'horaires et le déploiement des véhicules sont représentés sous forme d'horaire graphique à la page suivante.

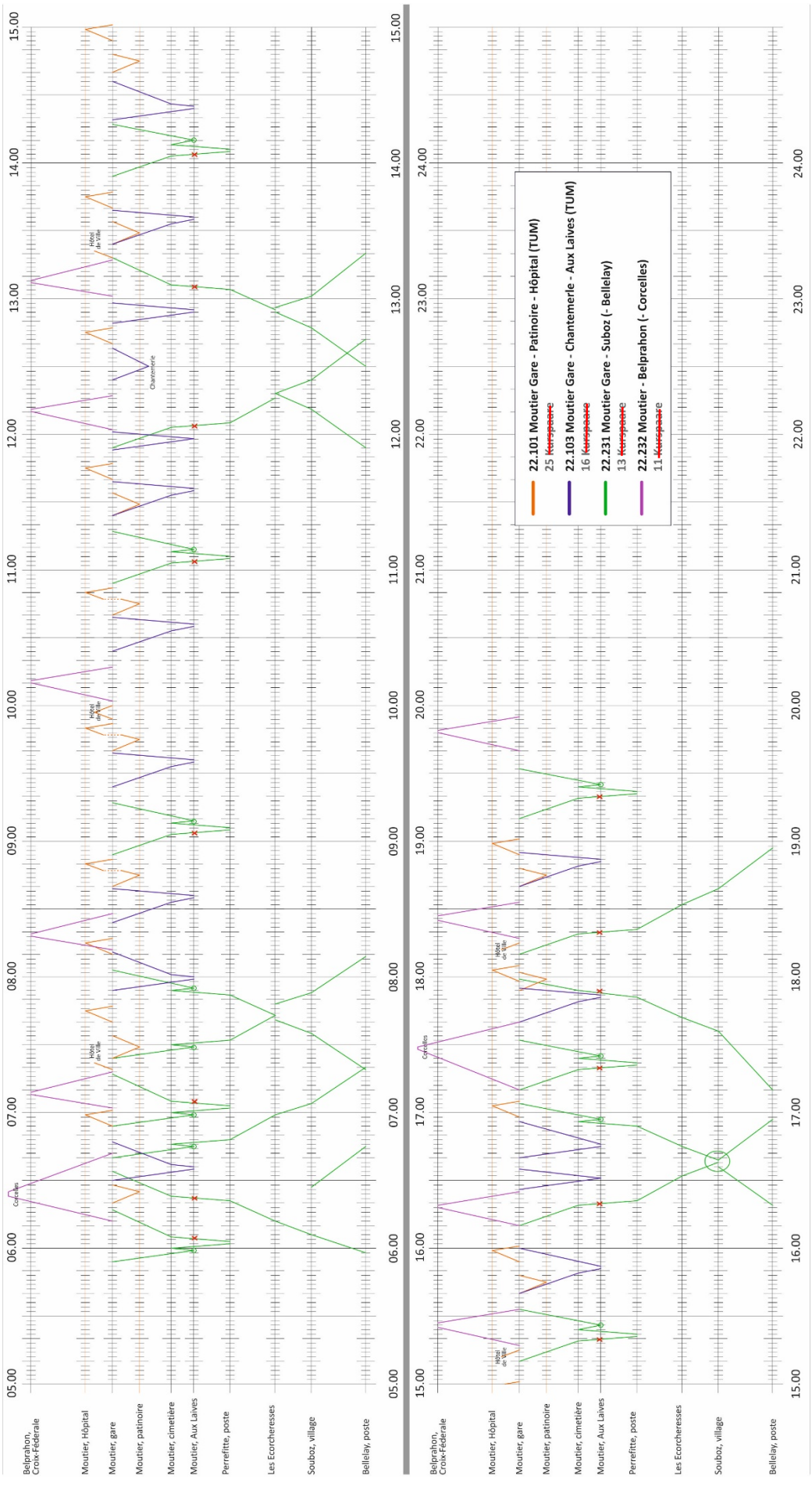
- **Contrôle d'efficacité OOT des 4 lignes de bus 101, 103, 231 et 232**

Les données de la fréquentation fournies par CarPostal ont été évaluées en détail et comparée à la liste de l'Office des transports publics et les caractéristiques de l'offre.

Les horaires 2018 (horaires +/- identiques en 2019) et les chiffres de fréquentation de 2018 permettent d'établir la situation suivante :

Ligne	Niveau d'offre	Fréquentation : exigence minimale	Fréquentation : objectif	Paires de courses	Nbre de voyageurs au tronçon déterminant	Nbre de voyageurs par course	Voyant fréquentation	Voyant couverture des coûts
22.101	2	6	10	25.0	~ 150	3.0	●	●
22.103	2	6	10	16	~ 170	5.3	●	●
22.231	1	4	6	13.0	~ 215	8.3	■	●
22.232	1	4	6	11.0	~ 55	2.5	●	●

Le contrôle d'efficacité montre que seule la ligne 22.231 présente une fréquentation satisfaisante.


22.101 Moutier Gare - Patinoire - Hôpital (TUM)
25 Kursgasse
22.103 Moutier Gare - Chantemerle - Aux Laives (TUM)
16 Kursgasse
22.231 Moutier Gare - Suboz (- Bellelay)
13 Kursgasse
22.232 Moutier - Belprahon (- Corcelles)
11 Kursgasse
Belprahon, Croix-Fédérale
Moutier, Hôpital
Moutier, gare
Moutier, patinoire
Moutier, cimetière
Moutier, Aux Laives
Perrefitte, poste
Les Ecorcheresses
Suboz, village
Bellelay, poste
05.00
06.00
07.00
08.00
09.00
10.00
11.00
12.00
13.00
14.00
15.00
16.00
17.00
18.00
19.00
20.00
21.00
22.00
23.00
24.00

Mandat	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT)
P. de courses	Voir remarques préliminaires
Niveau modifié	A préciser (cf. appréciations ci-dessous)
Faisabilité	–
Incidence sur l'efficacité	– UTIL: à préciser – TCC: à préciser
Appréciations Remarques	L'offre globale – L'offre est principalement optimisée en fonction de l'exploitation : chaque créneau horaire est mis à profit, sans adéquation systématique avec les besoins – La suppression de courses faiblement fréquentées est une solution qui ne modifie pas substantiellement le taux insuffisant de couverture des coûts (coûts des véhicules diminués, coûts du personnel +/- inchangés) Ligne 101 – Une suppression de 10 paires de courses ou env. 40% de l'offre est nécessaire pour un abaissement du niveau d'offre de 2 à 1 – L'exigence minimale de 4 voyageurs par course (niveau d'offre 1) peut être atteinte de manière réaliste avec une offre de 15 paires de courses durant les créneaux horaires les plus adéquats et avec des correspondances attractives à la gare CFF – La desserte de la patinoire présente une très faible fréquentation, sa suppression est à discuter au vu de la demande actuelle Ligne 103 – L'abaissement du niveau d'offre de 2 à 1 implique la suppression d'une seule paire de courses – L'exigence minimale de 4 voyageurs par course (niveau d'offre 1) peut être atteinte sans difficulté avec une offre de 15 paires de courses – Paire de courses à supprimer (suggestion) : de Moutier Gare 12.24 à Chantemerle 12.30 et Chantemerle 12.30 à Moutier Gare 12.38 (fréquentation moyenne de 1 voyageur par course) Conclusions et recommandations – Réexaminer le concept introduit à l'horaire 2016 dans le cadre d'une étude générale (les objectifs ne seront pas atteints après 3 années d'exploitation) – Etude pour la période 2020–2021, résultats pour fin 2021 – Mise en service dès 2023 dans le cadre de la validation intermédiaire du schéma d'offre cantonal pour les transports publics 2022–2025

Proposition Schéma d'offre 2022-2025	OUI	☑	NON	☑	Etude générale à démarrer rapidement (résultats au plus tard pour fin 2021) Mise en service à l'horaire 2023 en coordination avec la réouverture de la ligne de train 411 entre Oberdorf et Moutier après assainissement du tunnel du Weissenstein (voir également mandat n° 24)	
Priorité	1	☑	2	☑	3	☑

23 Ligne de bus 22.141: Tavannes–Reconvilier–Bellelay–Lajoux–Les Genevez

Indicateur	Ligne	Moyen de transports	Tronçon	NO	Objectifs atteints UTIL	TCC
22.141	141	Midibus /bus stand.	Reconvilier – Bellelay	1	▲	▲

Mandat	Intégration de la course spéciale de Saicourt 13:10 à Bellelay 13.18 (circulant lu-ma-je-ve) dans l'offre de base avec un départ depuis Reconvilier
Paires de course	Actuel : 10.0 (+3.0 spéciales) Projet : 11.0 (+2.0 spéciales)
Niveau modifié	Non
Faisabilité	ANNÉE HORAIRE 2020 22.141 **Tavannes - Reconvilier - Bellelay - Lajoux JU - Les Genevez** **État:** 9. Septembre 2019 Lundi–vendredi sauf fêtes générales 4123 4127 4129 4163 4133 4135 4159 4139 Moutier 13 21 Tavannes 13 43 Biel/Bienne 12 20 13 20 Sonceboz-Sombeval 12 39 13 39 Tavannes 12 46 13 45 **Tavannes, gare** 13 48 Moutier 11 45 12 21 13 21 Court 11 51 12 27 13 27 Reconvilier 12 03 12 38 13 38 Reconvilier, gare 12 08 12 55 13 55 Saules BE, poste 12 10 13 57 13 57 Saicourt, poste 12 12 13 10 12 59 13 59 15 12 Le Fuet, poste 12 15 13 13 13 02 14 02 15 15 Bellelay, poste 12 20 13 18 13 07 14 07 15 20 Bellelay, poste 11 53 12 21 12 55 13 22 14 08 15 21 Fornet-Dessous, village 11 58 13 00 14 13 15 26 Fornet-Dessus, village 12 01 13 03 14 16 15 29 Lajoux JU, poste 12 03 13 05 14 18 15 31 **Les Genevez JU, poste** 12 12 12 27 13 14 13 28 14 27 15 40 4166 4146 4126 4128 4132 4134 4140 4142 **Les Genevez JU, poste** 12 36 13 15 15 15 16 00 17 28 18 02 Lajoux JU, poste 16 08 18 10 Fornet-Dessus, village 16 11 18 13 Fornet-Dessous, village 16 13 18 15 Bellelay, poste 12 41 13 20 15 20 16 18 17 33 18 20 Bellelay, poste 13 01 12 41 13 22 15 00 15 22 16 22 17 34 18 22 Le Fuet, poste 13 06 12 46 13 27 15 05 15 27 16 27 17 39 18 27 Saicourt, poste 13 09 13 49 13 30 15 08 15 30 16 30 17 42 18 30 Saules BE, poste 12 52 13 32 15 32 16 32 17 44 18 32 Reconvilier, gare 12 55 13 35 15 35 16 35 17 47 18 35 **Tavannes, gare** 13 42 16 42 18 42 – La requête permet d'envisager la mise à profit d'une course à vide de Les Genevez et Bellelay et une paire de courses entre Bellelay et Reconvilier qui assurent les correspondances à la gare de Reconvilier depuis Moutier et Bienne. – Au vu du potentiel combiné des élèves et travailleurs, la paire de courses est à envisager du lundi au vendredi y compris durant les vacances scolaires. – Exploitation sans difficulté particulière (confirmation par CarPostal)
Incidences sur l'efficacité	– UTIL: Non (éventuelle légère augmentation de la fréquentation moyenne située à 5.7 voyageurs au tronçon déterminant entre Le Fuet et Saicourt, la valeur minimale étant fixée à 4.0) – TCC: Evaluation par l'entreprise de transport

Appréciation Remarques	– La paire de course permet en principe de satisfaire à la fois les écoles primaires et secondaires de la Courtine, les élèves des centres de formation et autres établissements scolaires de Bienne et Moutier ainsi que certains travailleurs. L'intérêt public (qui va au-delà du cercle scolaire de la Courtine) des courses concernées légitime une intégration dans l'offre de base. – La fréquentation actuelle est de 2-3 voyageurs entre Bellelay et Saicourt et de 5-6 voyageurs en sens inverse. Le potentiel d'augmentation de la fréquentation se situe clairement sur la course au départ de Reconvilier. – L'intégration des courses concernées dans l'offre de base implique une redéfinition de la répartition des coûts des transports scolaires entre la commune de Saicourt, la commune du Petit-Val et l'école secondaire de Bellelay. – Pour la commune de Saicourt, l'intégration a pour effet de supprimer la « double facturation » des coûts des transports et des abonnements pour les élèves.

Proposition Schéma d'offre 2022-2025	OUI	☑	NON	☑	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	
Priorité	1	☑	2	☑	3	☑

24 Buslinie 22.232: Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)

Remarque préliminaire

L'exploitation et le contrôle d'efficacité des 4 lignes de bus
– 22.101 Moutier gare–Hôpital/Patinoire
– 22.103 Moutier gare–Chantemerle/Aux Laives
– 22.231 Moutier–Souboz–Bellelay
– 22.232 Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)
sont explicités au mandat n° 22.

Indicateur	Ligne	Moyen de transports	Tronçon	Niveau d'offre	Objectifs atteints UTIL	TCC
22.232	232	Midibus /bus stand.	Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)	1	●	●

Mandat	Evaluation générale (exigences minimales non atteintes selon contrôle d'efficacité OOT)
P. de courses	Actuel: 11.0
Niveau modifié	Non
Faisabilité	–
Incidences sur l'efficacité	– UTIL: à préciser – TCC: à préciser
Appréciations Remarques	**Evolution de la demande 2010–2018:**

Année	Paires de courses	Fréquentation au tronçon déterminant
2010	6	160
2014	6	90
2017	11	70
2018	11	55

⇨ Baisse massive de la demande entre 2010 et 2014, l'offre restant inchangée
⇨ Poursuite de la baisse de la demande entre 2014 et 2017, malgré (presque) un doublement de l'offre en 2016
⇨ la tendance à la baisse de la demande continue en 2018 (–20% par rapport à 2017)
⇨ Les données disponibles ne permettent pas d'expliquer cette baisse de la demande.

Evaluation sommaire des correspondances bus/trains à Moutier (chaînes de transport) :

– Liaisons du matin vers …. (temps de transfert jusqu'à 15 minutes)

Züge Moutier ab			22.232 Moutier an 06.42	07.18	08.28	10.17	12.17
			Umsteigezeiten in Minuten				
230 nach Biel/Bienne	IC	52	10				
230 nach Biel/Bienne	RE	23		5		6	6
230 nach Delémont-Basel	IC	08					
230 nach Delémont-Delle	RE	39			11		
226 nach Sonceboz-Biel/Bienne	R	45	3				
226 nach Sonceboz-Biel/Bienne	R (HVZ)	21		3			4
22.211 nach Courrendlin-Moutier	Bus	52	10				
22.211 nach Courrendlin-Moutier	Bus (HVZ)	14					
Belegung Linie 22.232 im Querschnitt Moutier Rue de Soleure-Moutier gare			**8**	**9**	**1**	**1**	**0**

Appréciations Remarques

– Liaisons de l'après-midi et du soir depuis…. (temps de transfert jusqu'à 15 minutes)

Züge Moutier an			22.232 Moutier ab						
			12.02	13.01	15.17	16.10	17.10	18.17	19.40
			Umsteigezeiten in Minuten						
230 aus Biel/Bienne	IC	07			10	3	3	10	
230 aus Biel/Bienne	RE	38							2
230 Basel-Delémont	IC	51	11	10					
230 Delle-Delémont	RE	22							
226 aus Biel/Bienne-Sonceboz	R	35							5
22.211 aus Moutier-Courrendlin	Bus	45							
22.211 aus Moutier-Courrendlin	Bus	05					5	12	
Belegung Linie 22.232 im Querschnitt Moutier gare-Moutier Rue de Soleure			**9**	**1**	**5**	**3**	**9**	**2**	**1**

– Les correspondances vers/depuis Biel/Bienne (InterCity) sont « acceptables » (au matin, 2 liaisons vers Biel/Bienne avec des temps de transfert entre 5 et 10 minutes ; l'après-midi et le soir, 4 liaisons depuis Biel/Bienne avec des temps de transferts entre 3 et 10 minutes)
– Absence de correspondance vers/depuis Delémont (InterCity) pour la direction de charge de Grandval
– Correspondance ponctuelle sur la ligne de bus 22.211 vers/depuis Delémont (1 liaison au matin vers Delémont et 2 liaisons au soir depuis Delémont)
– « Mauvaises » correspondances vers/depuis le Regio Sonceboz–Biel/Bienne (2 liaisons au matin vers Sonceboz–Biel/Bienne, absence de liaison dans l'après-midi et au soir depuis Biel/Bienne–Sonceboz)

Conclusions et recommandations

– Le nœud de transports de Moutier présente aujourd'hui des conditions défavorables pour des liaisons attractives en direction de Biel/Bienne et Delémont
– L'horaire « optimisé pour l'exploitation » d'aujourd'hui ne répond pas –ou de manière insuffisante– aux besoins des pendulaires réguliers (travailleurs, élèves et étudiants)
– Il est supposé que les bus scolaires qui circulent en parallèle entrent dans une large mesure en concurrence avec l'offre de base de la ligne 22.232
– Le potentiel d'optimisation ne peut être évalué que dans le cadre d'un réexamen global de la ligne 22.232, de la desserte locale à Moutier et en tenant compte des bus scolaires en service aujourd'hui (objectif : intégration des transports scolaires à l'offre de base)
– Coordination de la mise en œuvre d'un concept optimisé de lignes de bus avec la réouverture du tunnel du Weissenstein et le concept d'offre de la ligne ferroviaire 411 *

Proposition Schéma d'offre 2022-2025	OUI	☑	NON	☐	Planification séparée à démarrer rapidement (résultats au plus tard pour fin 2021) Mise en service pour l'horaire 2023 avec réouverture de la ligne 411 entre Oberdorf et Moutier suite à l'assainissement du tunnel du Weissenstein	
Priorité	1	☐	2	☐	3	☐

* Le tunnel du Weissenstein entre Soleure et Moutier est en mauvais état et doit être assaini. Pour que cet assainissement reste efficace et financièrement viable, BLS doit fermer le tunnel durant toute la durée des travaux (juin 2021 à novembre 2022). Durant cette période, des travaux de modernisation vont concerner six gares de la ligne Moutier–Soleure, plusieurs tronçons de la voie ferrée et l'ensemble des lignes de contact. Les viaducs du Geissloch et de Corcelles seront également assainis.

25 Buslinie 30.362: Lyss-Schnottwil
Buslinie 30.363: Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden

Vorbemerkungen

- **Gemeinsame Betrachtung Prüfaufträge 25 und 27**

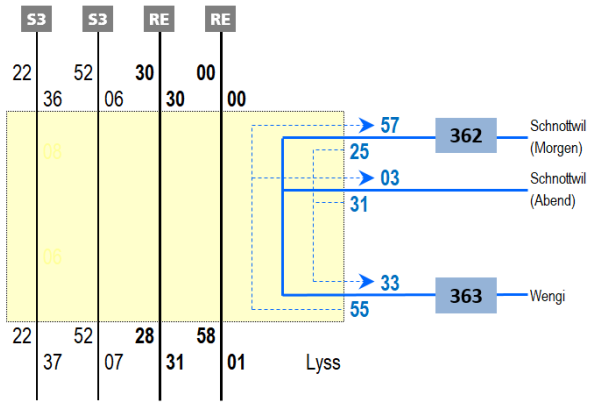
Die Buslinien 30.362 Lyss-Schnottwil und 30.363 Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden sind betrieblich miteinander verknüpft (betriebliche Produktion).

Die Inhalte der Prüfaufträge 25 zur Linie 30.362 und 27 zur Linie 30.363 sind identisch:

A Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2

B So–Do: Betriebsausdehnung bis 22 Uhr

C Fr–Sa: Betriebsausdehnung bis 24 Uhr



Die Prüfaufträge 25 und 27 müssen zwingend gemeinsam betrachtet beziehungsweise bearbeitet werden.

- **Zur Erfolgskontrolle AGV der beiden Linien 30.362 und 30.363**

Gemäss Liste AÖV vom 25. Februar 2019 wird folgende Erfolgskontrolle ausgewiesen (Basis Offerten 2018 Transportunternehmen):

Linie	Angebots-stufe	Auslastung Min.-Wert	Auslastung Ziel-Wert	Anzahl Kurspaare	Anzahl P im QS max.	Anzahl P pro Kurs	Ampel Auslastung	Ampel KDG
30.362	1	4	6	15.0	200	6.67	■	▲
30.363	1	4	6	15.0	200	6.67	■	▲

Auf der Linie 30.363 verkehren jedoch 16 Kurspaare, womit diese Linie bereits der Angebotsstufe 2 zugewiesen werden muss. Vom RBS wurden die Detailfrequenzen für das Jahr 2018 geliefert (2018 Ist). Damit präsentiert sich die effektive Erfolgskontrolle wie folgt:

Linie	Angebots-stufe	Auslastung Min.-Wert	Auslastung Ziel-Wert	Anzahl Kurspaare	Anzahl P im QS max.	Anzahl P pro Kurs	Ampel Auslastung	Ampel KDG
30.362	1	4	6	15.0	190	6.33	■	▲
30.363	2	6	10	16.0	220	6.68	▲	▲

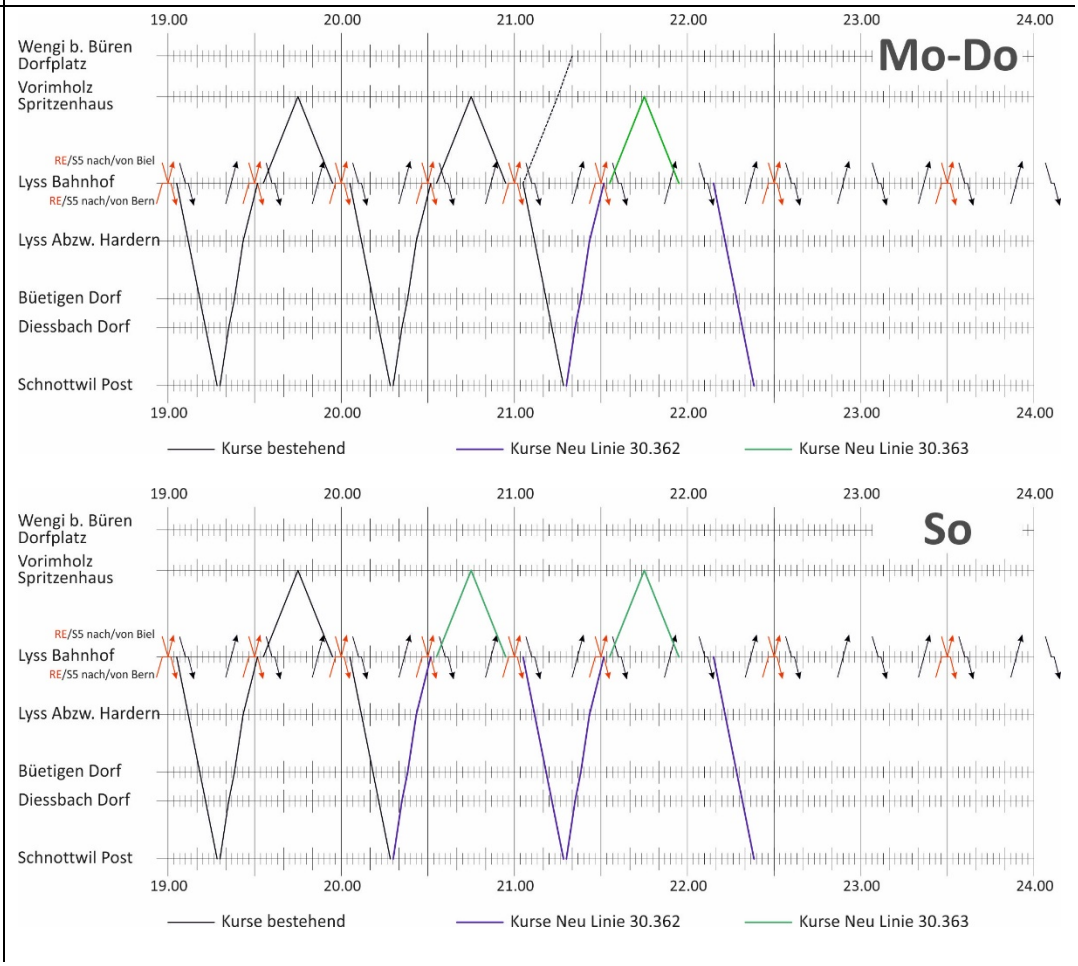
25.1 Prüfauftrag A

Linie 30.362

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.362	362	Midi-/Standardbus	Lyss-Schnottwil	1	■	▲

Linie 30.363

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.363	363	Midi-/Standardbus	Lyss–Vorimholz	2	▲	▲

Prüfauftrag	Sonntag–Donnerstag Betriebsausdehnung bis 22 Uhr
Kurspaare	Linie 30.362 Mo–Do IST: 15.0 NEU: 16.0 So IST: 13.0 NEU: 15.0 Linie 30.363 Mo–Do IST: 16.0 NEU: 17.0 So IST: 13.0 NEU: 15.0
Auf-/Abstufung	Linie 30.362 Ja AS 1 ⇨ AS 2 Linie 30.363 Nein
Nachweise Machbarkeit	

Nachweise Machbarkeit	– Betrieblich problemlos umsetzbar (vorhandenes Fahrzeug bleibt länger im Betrieb – Zusätzliche Betriebsleistung Mo–Do ca. 1 Fahrplanstunden pro Tag und Sonntag ca. 2 Fahrplanstunden pro Tag
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Linie 30.362 Ja Minimalanforderung Angebotsstufe 2 knapp erreicht Linie 30.363 Nein Minimalanforderung Angebotsstufe 2 knapp erreicht – KDG: Keine weiteren Abklärungen, da Verzicht auf Antrag
Erwägungen Würdigung	Montag–Donnerstag Linie 362 – Ausbau verbunden mit Aufstufung mit massiven negativen Auswirkungen auf Erfolgskontrolle AGV – Bei nur geringem allgemeinem Nachfragerückgang besteht Gefahr, dass Minimalanforderung bezüglich Auslastung nicht mehr erreicht wird – Nachfrage heutiger letzter Kurs Lyss ab 21.03 Uhr mit 3 nur Einsteigern am Bahnhof Lyss gering – Neuer letzter Kurs gemäss Vorschlag Lyss Bahnhof ab ca. 22.10 Uhr ohne RE-Abnahmen (RE verkehren nur noch im Stundentakt); zu erwartende Nachfrage sehr bescheiden Montag–Donnerstag Linie 363 – Keine positive Auswirkung auf bereits kritische Erfolgskontrolle AGV – Nachfrage heutiger letzter Kurs Lyss ab 21.03 Uhr mit 3 nur Einsteigern am Bahnhof Lyss gering Sonntag Linie 362 und Linie 363 – Wochenendangebot und Nachfrage nicht relevant für Erfolgskontrolle AGV – Nachfrage heutige letzte Kurse sehr bescheiden: – Linie 362 Lyss ab 20.03 Uhr mit 2 Einsteigern am Bahnhof Lyss – Linie 363 Lyss ab 19.33 Uhr mit 2 Einsteigern am Bahnhof Lyss

Antrag AK 2022-2025	JA	☐	NEIN	☑	Linien 30.362 und 30.363 Sonntag–Donnerstag Betriebsausdehnung bis 22 Uhr	
Priorität	1	☐	2	☐	3	☐

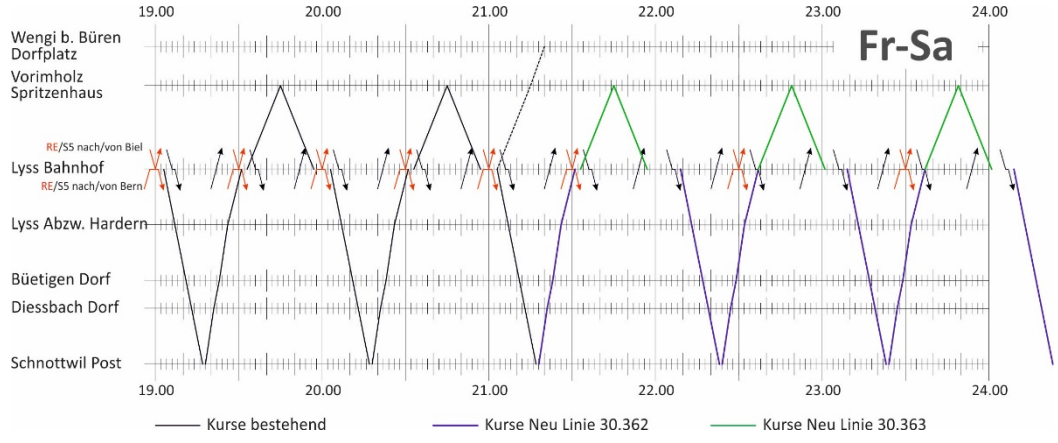
25.2 Prüfauftrag B

Linie 30.362

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.362	362	Midi-/Standardbus	Lyss-Schnottwil	1	■	▲

Linie 30.363

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.363	363	Midi-/Standardbus	Lyss–Vorimholz	2	▲	▲

Prüfauftrag	Freitag–Samstag Betriebsausdehnung bis 24 Uhr
Kurspaare	Linie 30.362 Fr IST: 15.0 NEU: 18.0 Sa IST: 15.0 NEU: 18.0 Linie 30.363 Fr IST: 16.0 NEU: 19.0 Sa IST: 16.0 NEU: 19.0
Auf-/Abstufung	Linie 30.362 Nein Angebot nur an Freitagen wird nicht angerechnet Samstagangebot nicht relevant Linie 30.363 Nein
Nachweise Machbarkeit	 – Betrieblich problemlos umsetzbar (vorhandenes Fahrzeug bleibt länger im Betrieb – Zusätzliche Betriebsleistung ca. 3 Fahrplanstunden pro Tag
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nicht relevant für Beurteilung – KDG: Keine weiteren Abklärungen, da Verzicht auf Antrag

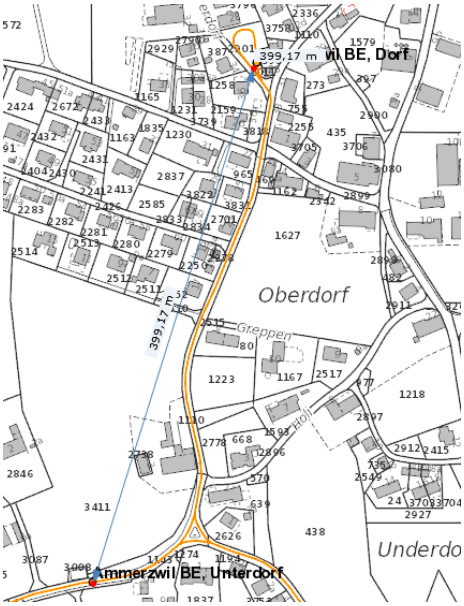
Erwägungen Würdigung	– Potenzielle Nachfrage wird als eher gering eingeschätzt
	– Nachfrage heutige letzte Kurse:
	  – Linie 362 Lyss ab 21.03 Uhr mit 5 Einsteigern am Bahnhof Lyss
	  – Linie 363 Lyss ab 20.33 Uhr mit 3 Einsteigern am Bahnhof Lyss
	– Nach 21.30 Uhr können nur noch für einen Linienast attraktive RE-Anschlüsse gewährleistet werden

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Linien 30.362 und 30.363 Freitag–Samstag Betriebsausdehnung bis 24 Uhr	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

26 Buslinie 30.363: Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.363	363	Midi-/Standardbus	Lyss–Vorimholz	2	▲	▲

Prüfauftrag	Aufhebung Bedienung Haltestelle Ammerzwil Dorf (Aufhebung Stichfahrt)
Kurspaare	IST: 16.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– Luftliniendistanz Haltestelle Ammerzwil Unterdorf–Ammerzwil Dorf ~ 400 m – Höhendifferenz Haltestelle Ammerzwil Unterdorf–Ammerzwil Dorf ~ 25 m – Aufhebung Bedienung Haltestelle Ammerzwil Dorf problemlos möglich (Haltestelle wird in Nebenverkehrszeiten auch nicht bedient)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Haltestelle Ammerzwil Dorf heute nur in HVZ mit 6.5 Kurspaaren bedient – Keine Ein- und Aussteiger nach/von Messen–Bätterkinden – Ein- und Aussteiger nach/von Lyss ca. 5–6 Personen in Lastrichtung (5–6 Einsteiger am Morgen nach Lyss und 5–6 Aussteiger am Abend aus Lyss



Bätterkinden ab	Lyss an	Einsteiger Ammerzwil Dorf	Aussteiger Ammerzwil Dorf
06.17	06.55	2	0
07.17	07.55	2	0
08.17	08.55	1	0
16.07	16.55	0	0
17.17	17.55	0	0
18.17	18.55	0	0

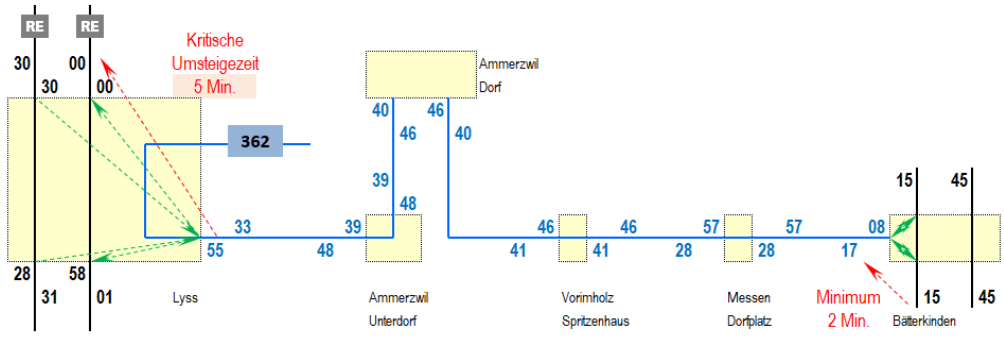
[Quelle: Jahresstatistik 2018 RBS]

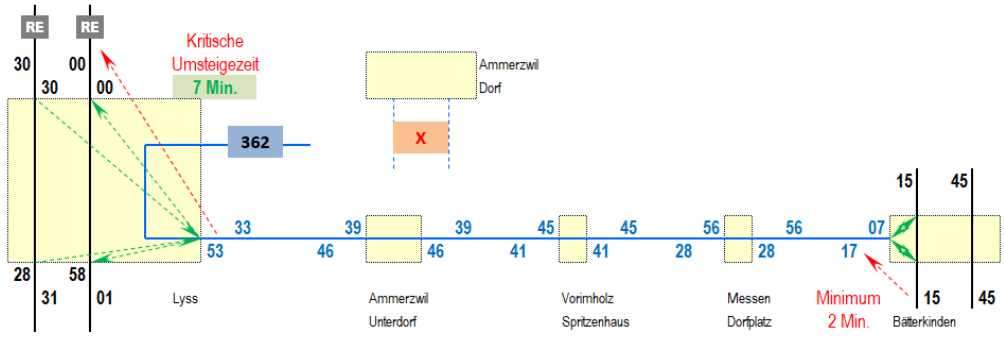
Erwägungen Würdigung

Lyss ab	Bätterkinden an	Einsteiger Ammerzwil Dorf	Aussteiger Ammerzwil Dorf
06.33	07.08	0	0
07.33	08.08	0	0
08.33	(bis Messen)	0	0
16.33	17.08	0	1
17.33	18.05	0	2
18.33	(bis Messen)	0	2

[Quelle: Jahresstatistik 2018 RBS]

– Ohne Bedienung Haltestelle Ammerzwil Dorf kann kritische Umsteigezeit auf die Züge (RE nach Biel) in der HVZ Morgen von 5 auf 7 Minuten erhöht werden





– In Gegenlastrichtung (HVZ Abend Lyss–Messen) betragen Umsteigezeiten aus Biel zwar nur 3 Minuten, aber in Bätterkinden besteht Reserve (verspätete Abfahrten Lyss beziehungsweise verspätete Ankünfte Bätterkinden bis 5 Minuten ohne Auswirkungen auf RE-Anschlüsse nach Bern und Solothurn in Bätterkinden)
– Gesicherte und zuverlässige RE-Anschlüsse in Lyss am Morgen mit 1. Priorität

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Aufhebung Bedienung Haltestelle Ammerzwil Dorf (Aufhebung Stichfahrt) *	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

* Zu diskutierende Alternative: Bedienung Ammerzwil Dorf nur noch am Nachmittag/Abend mit Kursen Lyss ab 16.33, 17.33 und 18.33 Uhr auf Bedarf (Halt nur zum Aussteigen, Berücksichtigung Höhendifferenz).

Pro Memoria Anmerkung RBS bei Eingabe: Umsetzung so rasch als möglich, wenn möglich schon vor 2022

27 Buslinie 30.363: Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden

Siehe Prüfauftrag 25

28 Buslinie 30.365: Aarberg–Seedorf

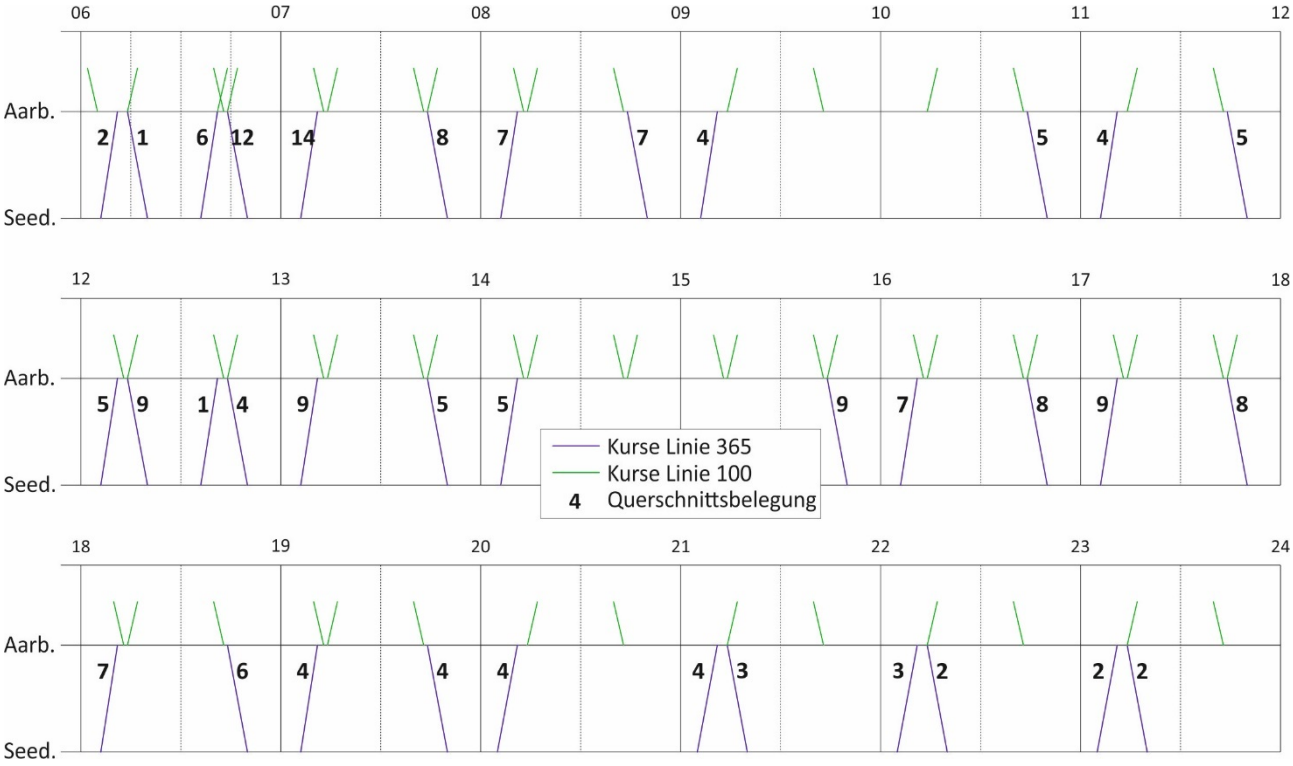
Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.365	365	Gelenkbus/Megabus	Aarberg–Seedorf	2	●	▲

Prüfauftrag	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV
Kurspaare	IST: 17.5
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	–
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Aufgrund betrieblicher Verknüpfung mit Linie 100 Einsatz von Gelenkbussen; für effektive Nachfrage Einsatz von Kleinbussen vermutlich ausreichend – Erreichung Minimalanforderung Auslastung Angebotsstufe 2 für Gelenkbusse von 9 P/K nicht möglich – Im Fahrplanjahr 2017 mit 220 Personen im stärksten Querschnitt wurde Minimalanforderung Auslastung Angebotsstufe 2 für Standardbusse von 6 P/K noch knapp erreicht (IST 2017: 6.3 P/K) – Im Fahrplanjahr 2018 Belastung im stärksten Querschnitt nur noch 200 Personen und auch Minimalanforderung Auslastung Angebotsstufe 2 für Standardbusse von 6 P/K knapp nicht mehr erreicht (IST 2018: 5.7 P/K) – Starke Nachfragezunahme von 2005 auf 2010 und seither Schwankungen im Bereich von +/- 10 % (Belegung stärkster Querschnitt 2005 ⇨ 140 P / 2010 ⇨ 200 P / 2014 ⇨ 220 P / 2017 ⇨ 220 P / 2018 ⇨ 200 P) – Empfehlung: Nachfrageentwicklung 2019 abwarten und Entscheid erst im Frühling 2019 fällen; zwei Szenarien: ▪ Nachfrage stärkster Querschnitt 2019 wieder im Bereich von 220 P oder höher ⇨ Kein Handlungsbedarf, Angebot unverändert weiterführen ▪ Nachfrage stärkster Querschnitt 2019 immer noch im Bereich von 200 P oder tiefer ⇨ Handlungsbedarf ⇨ Mögliche Lösungsansätze a) Angebotsreduktion b) Aufhebung betriebliche Verknüpfung Linie 100 und zur Nachfrage adäquater Fahrzeugeinsatz (Kleinbus)

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Angebot unverändert weiterführen Gesamtüberprüfung zuhanden Regionales Angebotskonzept 2026–2029 im Rahmen Konzeptstudie "Überprüfung Angebotskonzept Frienisberg" (gemeinsame Studie RVK 1 und RKBM)	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

Annex zu Lösungsansatz a) Angebotsreduktion

Nachfolgendes Fahrplanschema zeigt die Buskurse der Linie 365 zwischen Aarberg und Seedorf mit den kursspezifischen Belegungen im stärksten Querschnitt Aarberg Bernfeld–Seedorf Aspi:

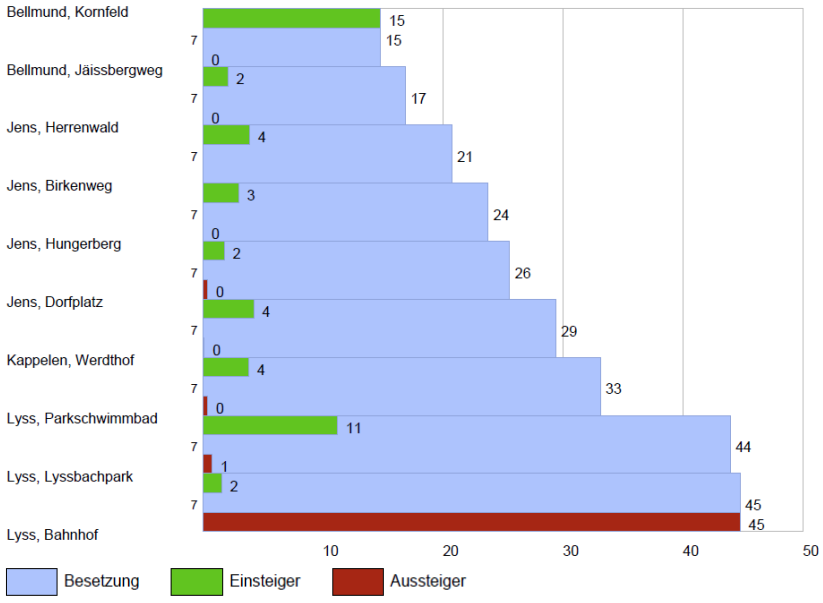


Bei einem allfällig notwendigen beziehungsweise vom Kanton geforderten Angebotsabbau stehen die Randzeiten am frühen Morgen und nach 22 Uhr im Vordergrund.

29 Buslinie 30.369: Lyss–Jens–Bellmund

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	KDG
30.369	369	Kleinbus	Lyss–Jens–Bellmund	1		

Prüfauftrag	Aufnahme Versuchsbetrieb in Grundangebot
Kurspaare	IST: 7.0
Auf-/Abstufung	–
Nachweise Machbarkeit	–
Auswirkungen Erfolgskontrolle	–
Erwägungen Würdigung	– Betrieb gut angelaufen und erfreuliche Fahrgastzahlen bereits im ersten Halbjahr 2019 seit Betriebsaufnahme (nachfolgend beispielsweise Fahrtrichtung Bellmund–Lyss)



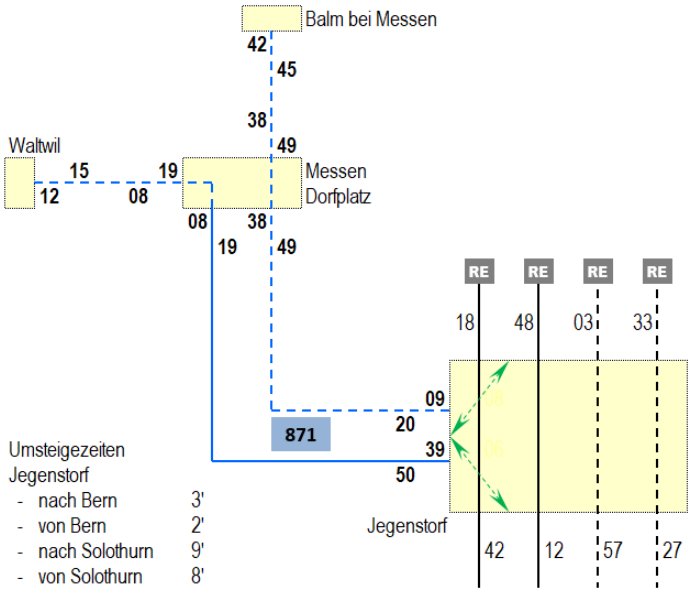
	– Zielvorgabe von 3 P/K im stärksten Querschnitt vor dem Bahnhof Lyss bereits erreicht (Total ca. 70 P oder 5 P/K) – Trotz kurzer Versuchsdauer kann in Anbetracht der ersten Nachfragewerte Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot befürwortet werden

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

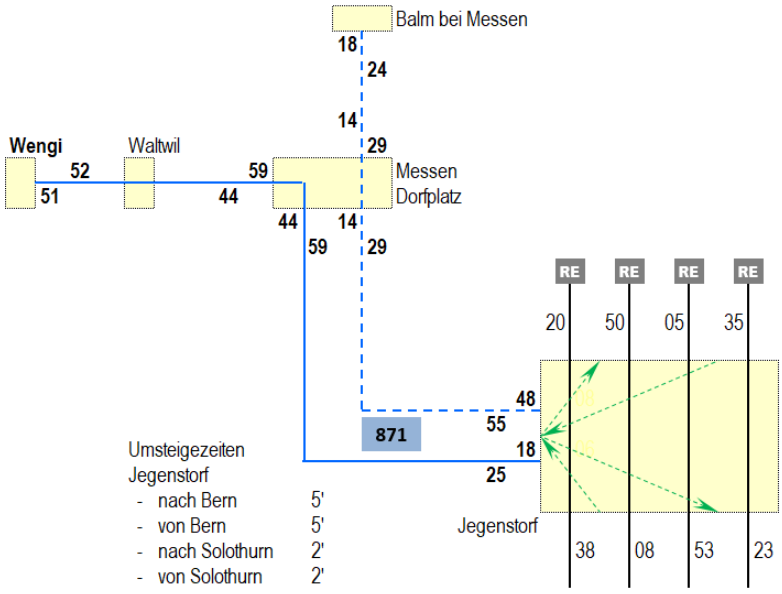
30 Buslinie 30.871: Jegenstorf–Messen–Ruppoldsried–Waltwil/Balm

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.871	871	Midi-/Standardbus	Jegenstorf–Messen–Waltwil/Balm b. Messen	2	▲	●

Prüfauftrag	Linienverlängerung Messen–Waltwil im Stundentakt nach Wengi
Kurspaare	IST: 24.0 NEU: 24.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– Fahrplankonzept 2019



– Fahrplankonzept Zielzustand 2025 (Konzept RBS)



– Ohne zusätzliche Betriebsmittel umsetzbar (2 Fahrzeuge)

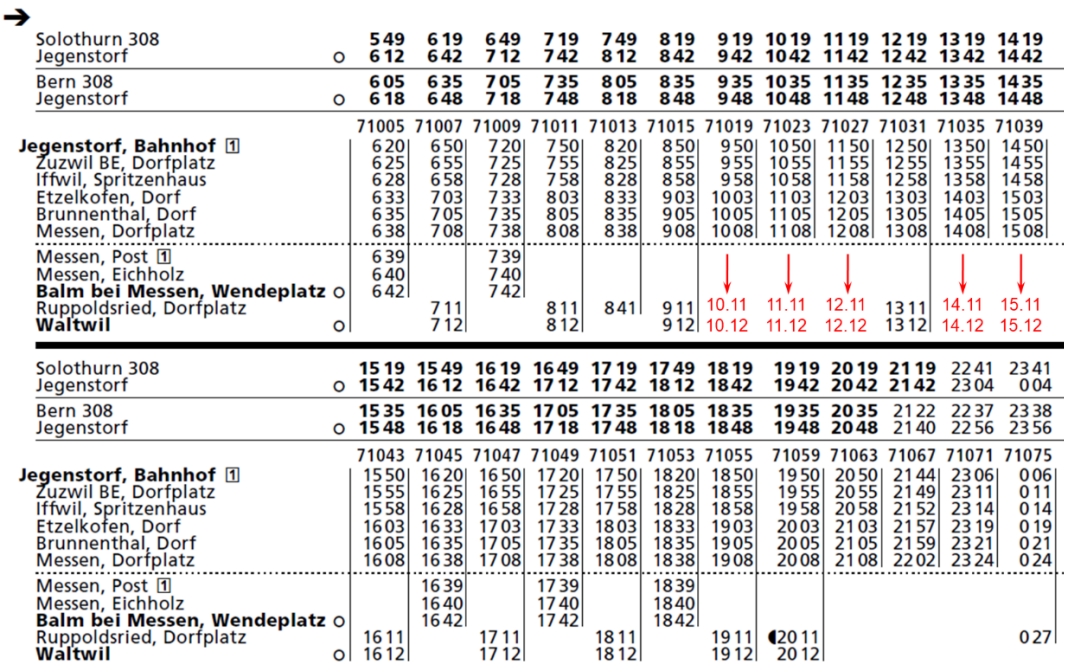
– Veränderte Umsteigezeiten Jegenstorf im Minutenbereich

Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– +/– kostenneutrale Angebotsverbesserungen für Ruppoldsried, Waltwil und Wengi – Integraler 15'-Takt RE Bern–Solothurn erlaubt Anschlussoptimierungen in Jegenstorf – Umsetzung Verbesserungsmassnahmen Linie 871 zeitgleich mit Einführung integraler 15'-Takt RE Bern–Solothurn (voraussichtlich 2023)

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Linienverlängerung Messen–Waltwil im Stundentakt nach Wengi und Anschlussoptimierung Jegenstorf	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

31 Buslinie 30.871: Jegenstorf–Messen–Ruppoldsried–Waltwil/Balm

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.871	871	Midi-/Standardbus	Jegenstorf–Messen–Waltwil/Balm b. Messen	2	▲	●

Prüfauftrag	Schliessung grosser Bedienungslücken von Ruppoldsried und Waltwil
Kurspaare	IST: 24.0 NEU: 24.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	

– 5 mögliche Kursverlängerungen ab Messen Dorfplatz diskutierbar (inkl. Gegenkurse, nicht dargestellt)
– Kostengünstige Produktion (nur Kilometerkosten)

Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Verlängerung aller 5 Kurse angesichts Nachfrage und Potenziale Waltwil und Ruppoldsried unverhältnismässig – Zweckmässig beispielsweise Verlängerung Kurse 71023 und 71039; damit Stundentakt 7–9 Uhr / 2-Stundentakt 9–15 Uhr und Stundentakt 15–20 Uhr – Wenn empfohlenes Angebotskonzept Linie 30.871 gemäss Prüfauftrag 30 mit der Linienverlängerung Messen–Wengi umgesetzt wird, erhalten Waltwil und Ruppoldsried "automatisch" stündliche Bedienungen ⇨ Umsetzung Prüfauftrag 30 in jedem Fall zu bevorzugen – Vorgeschlagene Verlängerung beispielsweise Kurse 71023 und 71039 inkl. Gegenkurse (siehe oben) nur Rückfallebene, wenn Prüfauftrag 30 nicht umgesetzt wird

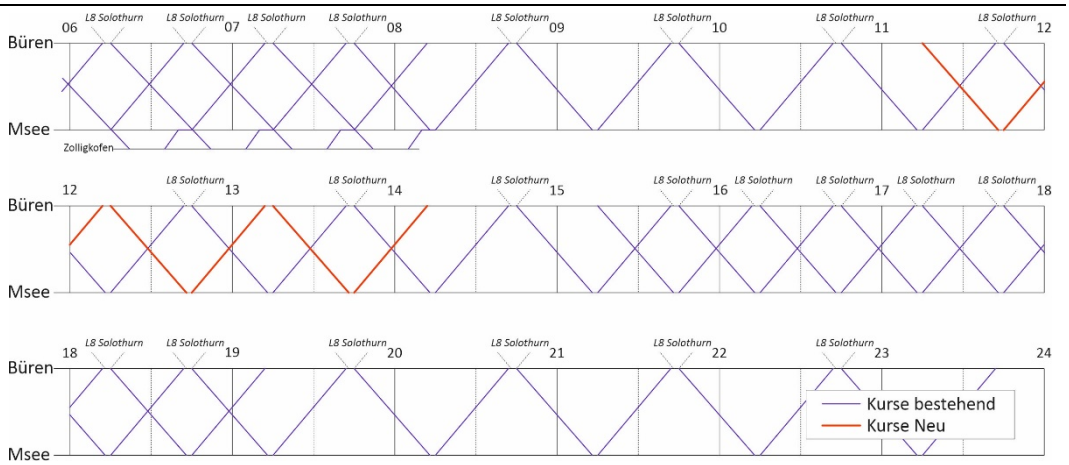
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	2 zusätzliche Kursverlängerungen Messen–Waltwil–Messen um ca. 11 und 15 Uhr *	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

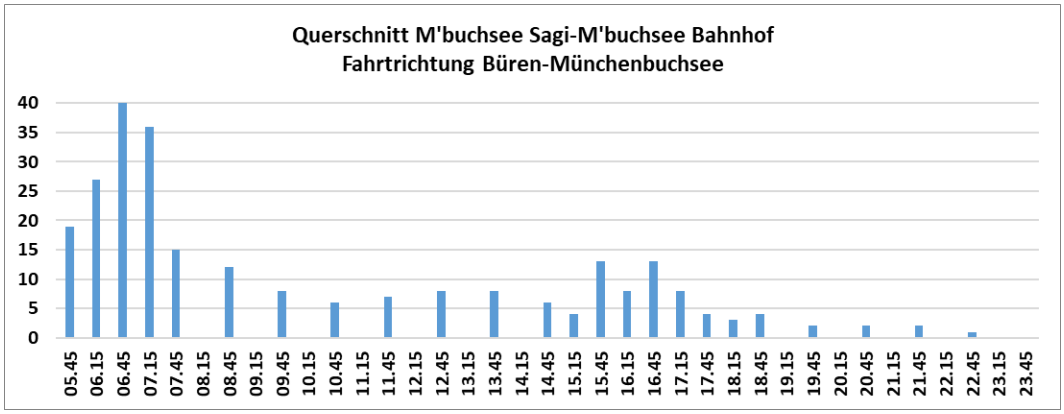
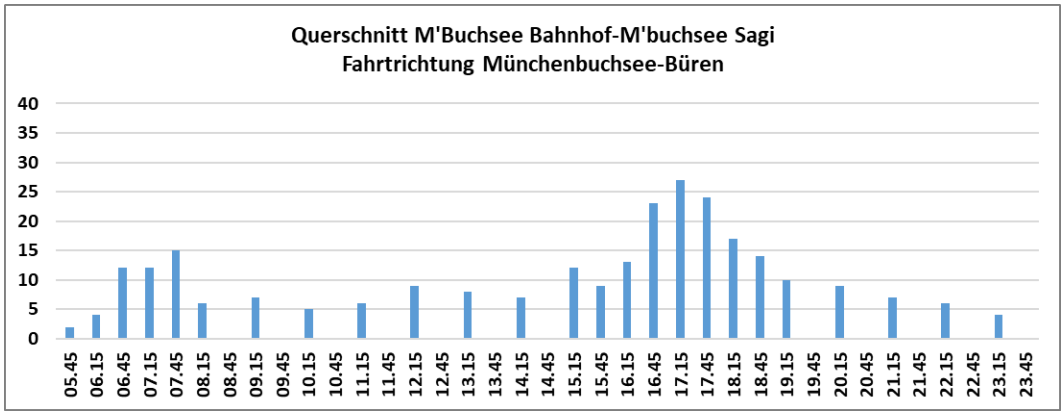
* Nur Rückfallebene, wenn Prüfauftrag 30 nicht umgesetzt wird

32 Buslinie 30.898: Münchenbuchsee–Wengi b.B.–Büren an der Aare

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.898	898	Midi-/Standardbus	Münchenbuchsee–Büren an der Aare	2	■	■

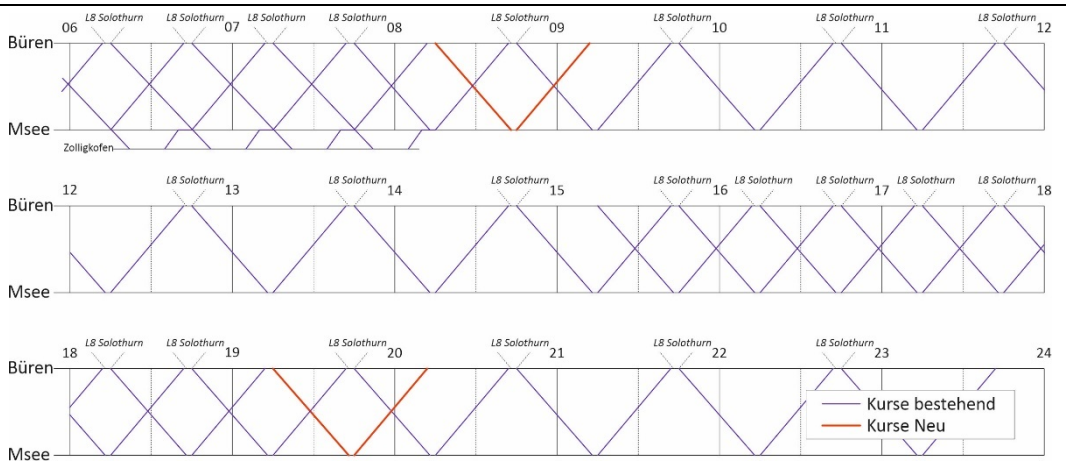
32.1 Prüfauftrag A

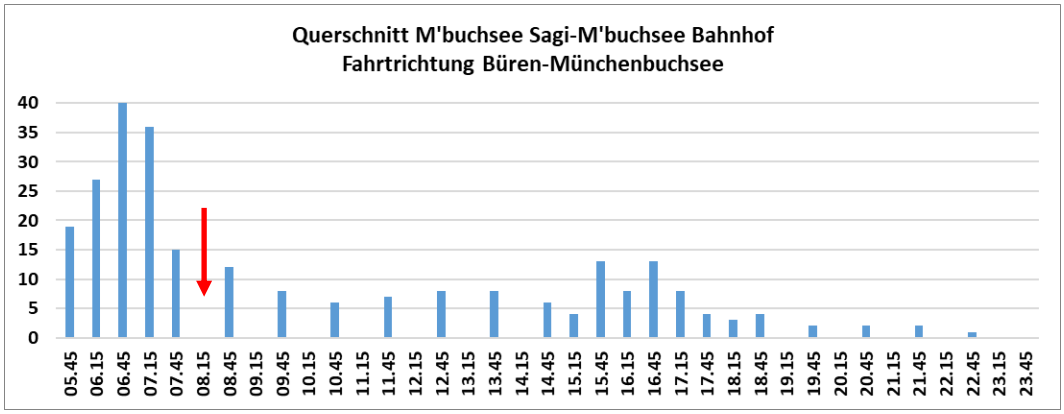
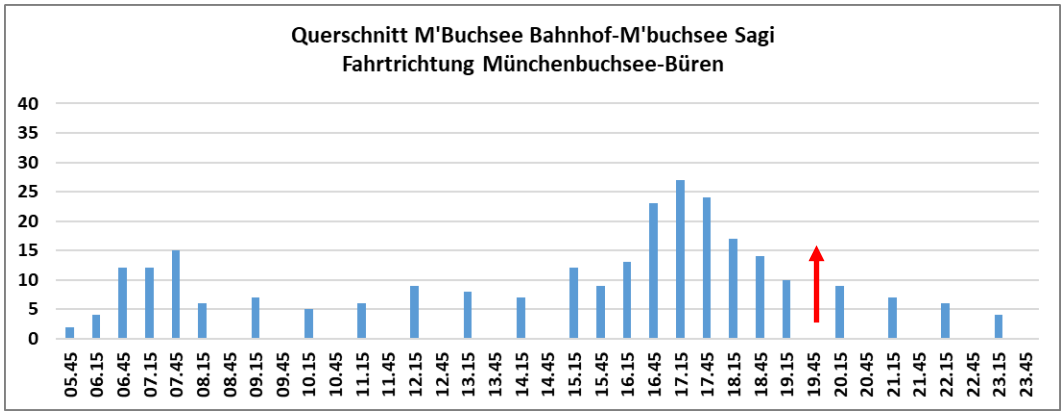
Prüfauftrag	Montag–Freitag Einführung 30'-Takt Mittag mit 3 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: 28.0
Auf-/Abstufung	Ja AS 2 ⇨ AS 3
Nachweise Machbarkeit	 – 3 zusätzliche Kurse Büren ab 11.15, 12.15 Uhr 13.15 Uhr und 3 zusätzliche Kurse Münchenbuchsee ab 11.45, 12.45 Uhr und 13.45 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (bestehende Fahrzeuge bleiben länger im Betrieb)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Ja Zielvorgabe AS 3 von 13 P/K nicht erreichbar Minimalanforderung AS 3 von 8 P/K gut erreicht (ca. 10 P/K) – KDG: Keine weiteren Abklärungen, da Verzicht auf Antrag

Erwägungen Würdigung	Ergänzung zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Auslastung Nachfolgende Abbildungen zeigen die Tagesganglinien der Belegung im stärksten Querschnitt Münchenbuchsee Sagi–Münchenbuchsee Bahnhof:   – Heutige Tagesganglinien deuten auf keine grösseren Transportbedürfnisse am Mittag hin (beispielsweise Schülertransportbedürfnisse) – Stark ausgeprägte Lastrichtungen (HVZ Morgen ⇨ Büren–Münchenbuchsee / HVZ Abend ⇨ Münchenbuchsee–Büren) führen zu schwach frequentierten Gegenlastkursen und erschweren Erreichung der geforderten durchschnittlichen Auslastung über alle Kurse – Taktverdichtung am Mittag führt zu negativen Auswirkungen bezüglich Erfolgskontrolle AGV (Zielvorgabe nicht mehr erreicht) – Folgerungen zur Buslinie 30.898 korrespondieren mit Folgerungen zur Bahnlinie 291 (siehe Prüfauftrag 5) – Mit Ausdehnung Verdichtungszeiten Morgen und Abend kann grösserer Nutzen erzielt werden ⇨ siehe nachfolgenden Prüfauftrag B

Antrag AK 2022-2025	JA	☐	NEIN	☑	1) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 2) Einführung 30'-Takt Mittag mit 2 oder 3 zusätzlichen Kurspaaren		
Priorität	1	☐	2	☐	3	☐	

32.2 Prüfauftrag B

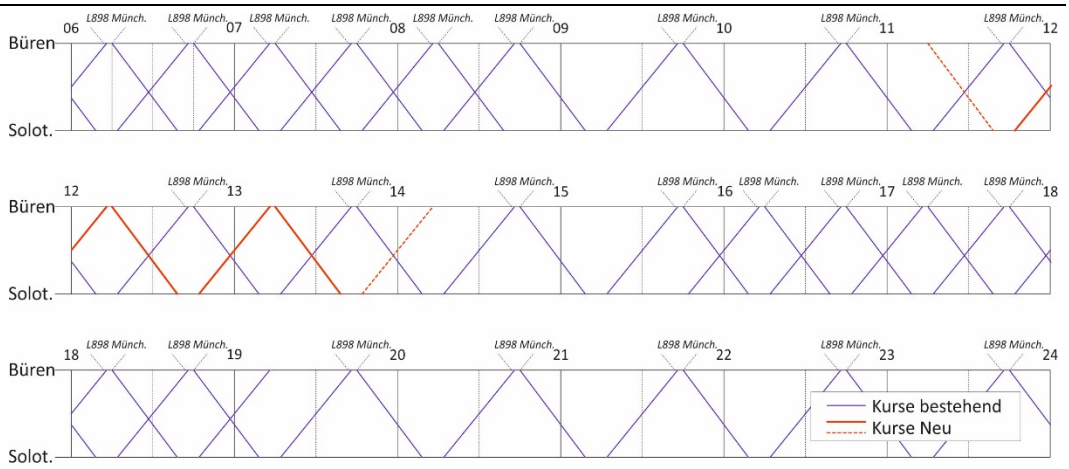
Prüfauftrag	Montag–Freitag Ausdehnung Verdichtungszeiten HVZ Morgen und Abend mit je 1 Kurspaar
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: 27.0
Auf-/Abstufung	Ja AS 2 ⇨ AS 3
Nachweise Machbarkeit	 – 2 zusätzliche Kurse Büren ab 8.15 und 19.15 Uhr und 2 zusätzliche Kurse Münchenbuchsee ab 8.45 und 19.45 Uhr – Betrieblich problemlos umsetzbar (Fahrzeuge bleiben länger im Betrieb)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Ja Zielvorgabe AS 3 von 13 P/K nicht erreichbar Minimalanforderung AS 3 von 8 P/K gut erreicht (ca. 11 P/K) – KDG: Beurteilung Transportunternehmen

Erwägungen Würdigung	Nachfolgende Abbildungen zeigen die Tagesganglinien der Belegung im stärksten Querschnitt Münchenbuchsee Sagi–Münchenbuchsee Bahnhof:   – Mit vorgeschlagenen Zusatzkursen wird Angebot in HVZ "harmonisiert" – Umlagerungen von anderen Kursen werden stattfinden; Angebot insgesamt wird aber für Pendler mit abweichenden Arbeitszeiten (z.B. Verkaufspersonal) und auch stetig zunehmenden Freizeit deutlich besser benutzbar – Mit Ausdehnung Verdichtungszeiten Morgen und Abend kann grösserer Nutzen (Zusatznachfrage) erzielt werden als mit Mittagsverdichtung ⇨ siehe Prüfauftrag A – Ausdehnung Verdichtungszeiten Morgen und Abend mit je einem Kurspaar wirtschaftlicher als Mittagsverdichtung mit 3 Kurspaaren

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	1) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 2) Ausdehnung Verdichtungszeiten HVZ Morgen und Abend mit je 1 Kurspaar	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

33 Buslinie 40.008: Büren an der Aare–Solothurn

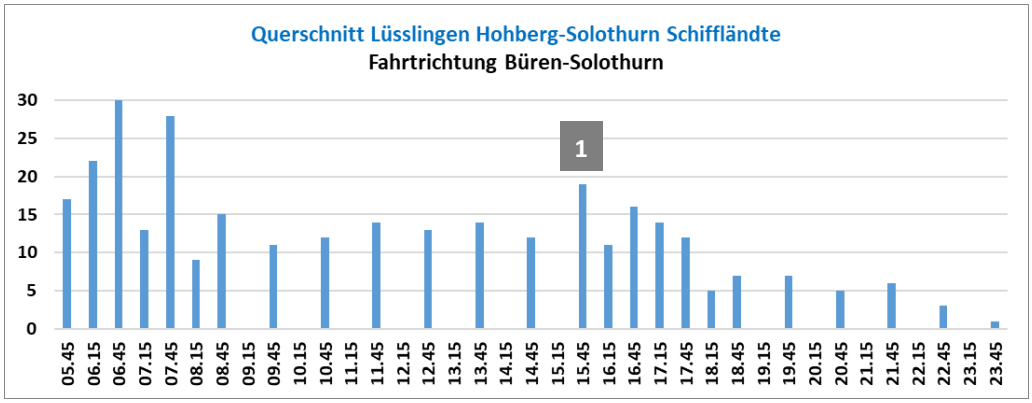
Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
40.008	8	Midi-/Standardbus	Büren an der Aare–Solothurn	2	■	■

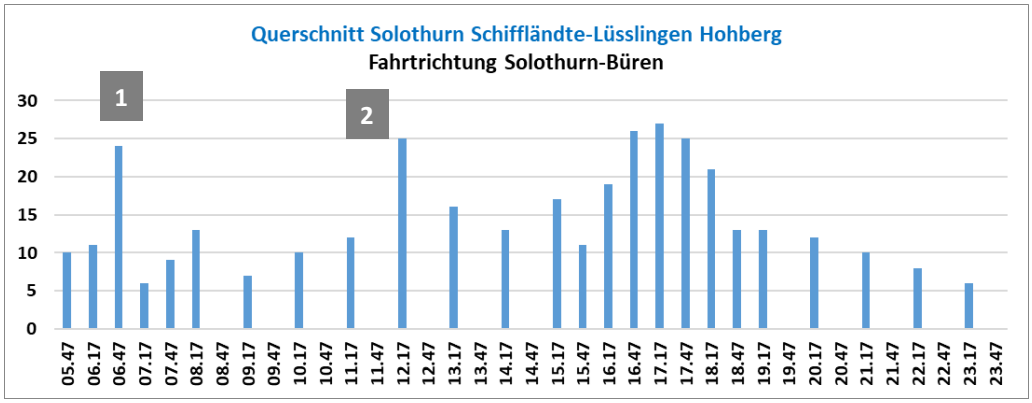
Prüfauftrag	Montag–Freitag Einführung 30'-Takt Mittag mit 2 oder 3 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: 27.0 oder 28.0
Auf-/Abstufung	Ja AS 2 ⇨ AS 3
Nachweise Machbarkeit	 – 2 (oder 3) zusätzliche Kurse Büren ab (11.15 Uhr) und 12.15 und 13.15 Uhr und 2 (oder 3) zusätzliche Kurse Solothurn ab 11.47 und 12.47 Uhr (und 13.47 Uhr) – Betrieblich problemlos umsetzbar (Fahrzeug vorhanden)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein Zielvorgabe AS 3 von 13 P/K im stärksten (ausserkantonalen) Querschnitt Lüsslingen Hohberg–Solothurn Schiffländte Ist und Neu erreicht Im stärksten Querschnitt Kanton Bern zwischen Büren Solothurnstrasse und Büren Rütifeld Minimalanforderungen Ist und Neu erreicht – KDG: Beurteilung Transportunternehmen

Erwägungen Würdigung

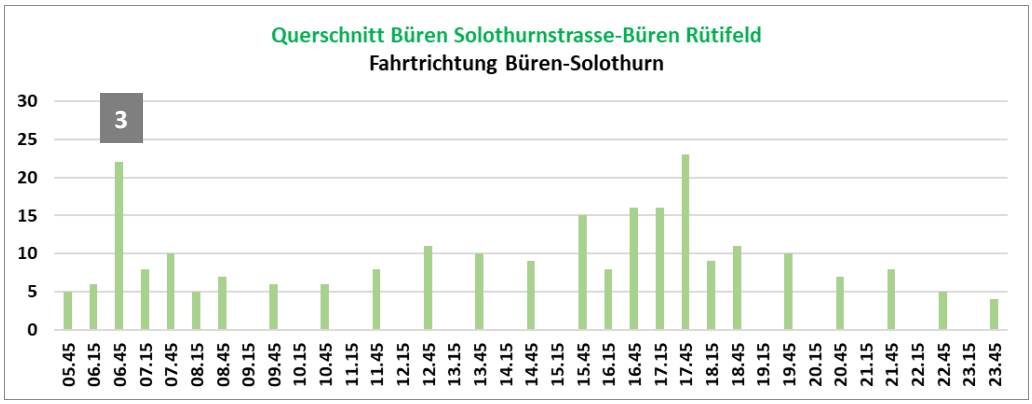
Ergänzungen zur Nachfragebeurteilung

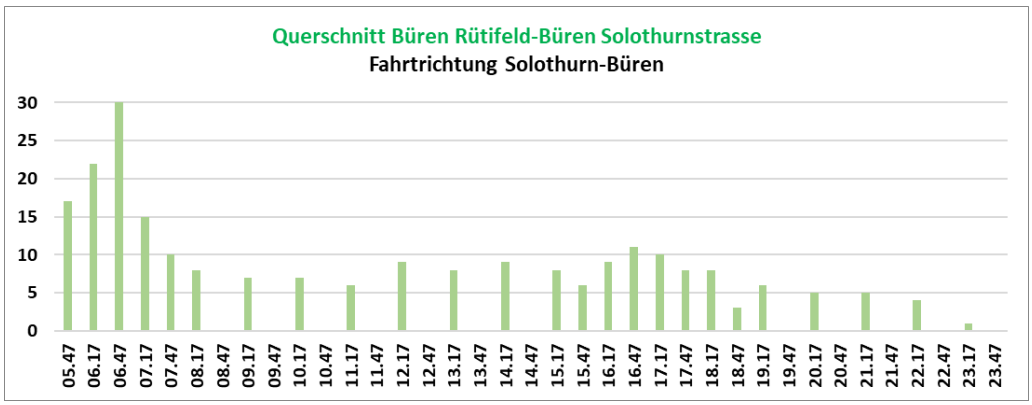
Tagesganglinien Belegung im stärksten Querschnitt der Linie 8 insgesamt:





Tagesganglinien Belegung im stärksten Querschnitt im Kanton Bern:





Erwägungen Würdigung	Bemerkungen zu spezifischen Einzelkursen: 1 Hoher Anteil Schüler im Zusammenhang mit Privatschule in Nennigkofen 2 Hoher Anteil Schüler Nennigkofen/Lüsslingen im Zusammenhang mit Schulen Solothurn 3 Hoher Anteil Kantonsschüler aus Schnottwil nach Solothurn (durchgebundene Linien 30.898 und 40.008) – Gewünschter Angebotsausbau mit erforderlicher Aufstufung ohne negative Auswirkungen auf Erfolgskontrolle AGV umsetzbar – Neue Potenziale absehbar (zum Beispiel Vorranggebiet Solothurnstrasse in Büren, Realisierung setzt jedoch Erhöhung Güteklasse E auf Güteklasse D voraus) – Aaretal heute einziger Buskorridor in Solothurn, welcher nicht mindestens über den 30'-Takt verfügt – Mit Mittagsverdichtung kann voraussichtlich heutiger Schülerkurs am Mittag zwischen Nennigkofen und Solothurn ins Grundangebot integriert werden (in der Fahrplangrafik nicht eingezeichnet) – Mittagsverdichtung sinnvoller erster Schritt für mittelfristig durchgehenden 30'-Takt vom Mittag bis ca. 20 Uhr am Abend

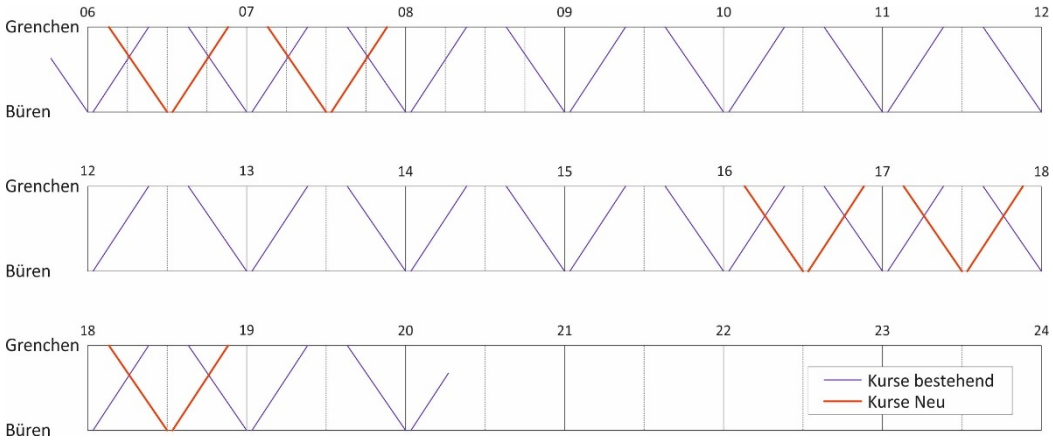
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	1) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 2) Einführung 30'-Takt Mittag mit 2 zusätzlichen Kurspaaren *	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

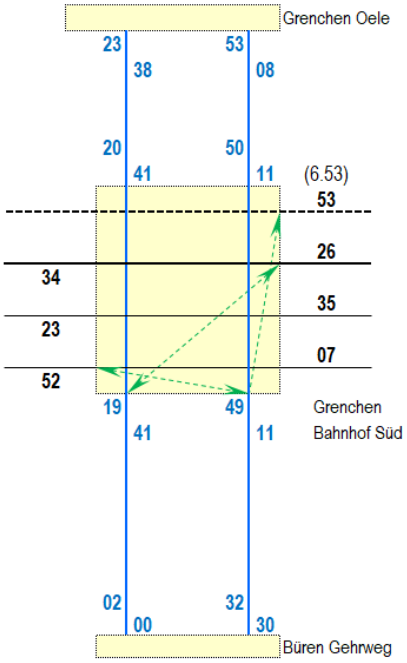
* Zeitliche Lage im Rahmen Umsetzung festzulegen

Im Hinblick auf erwähntes Mittelfristziel (durchgehender 30'-Takt Mittag bis ca. 20 Uhr) vermutlich sinnvoll
- Büren ab 12.15 und 13.15 Uhr
- Solothurn ab 11.45 und 12.45 Uhr

34 Buslinie 40.033: Grenchen–Arch–Büren

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
40.033	33	Midi-/Standardbus	Grenchen–Arch–Büren	2	■	■

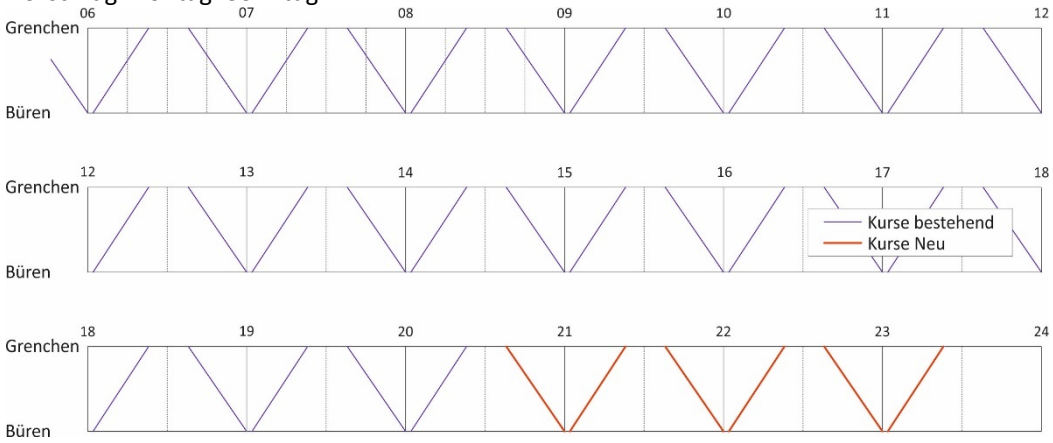
Prüfauftrag	30'-Takt HVZ Morgen und Abend (Mo-Fr) (Mitbestellung Kt. Solothurn als Voraussetzung)
Kurspaare	IST: 15.0 NEU: 20.0
Auf-/Abstufung	Nein Anmerkung: Im kantonalen Angebotskonzept 2018-2021 ist die Linie der Angebotsstufe 2 zugeordnet. Gemäss aktuellem Fahrplan verkehren aber nur 15 Kurspaare, was eigentlich der Angebotsstufe 1 entspricht. Massgebend ist jedoch die Einstufung gemäss aktuellem Angebotskonzept 2018-2021.
Nachweise Machbarkeit	 – 5 zusätzliche Kurse Grenchen Süd ab 6.11, 7.11, 16.11, 17.11 und 18.11 Uhr 5 zusätzliche Kurse Grenchen Süd an 6.49, 7.49, 16.49, 17.49 und 18.49 Uhr (5 Kurspaare genau um 30 Minuten zu den Grundkursen versetzt) – Betrieblich problemlos umsetzbar; erfordert Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Beurteilung Transportunternehmen

Erwägungen Würdigung	– In HVZ Morgen wird Kapazitätsgrenze zeitweise bereits erreicht; Taktverdichtung zur Entlastung der starkfrequentierten Kurse notwendig und sinnvoll – Linie 33 weist auch am Nachmittag generell hohe Benutzerzahlen auf – Linie 33 als frequenzstarke Linie mit wichtiger Bahnzubringerfunktion – Mit 30'-Takt in HVZ resultieren am Bahnhof Süd in Grenchen neu auch attraktive Zugsanschlüsse nach/von Biel/Bienne (Regionalzug) und in der HVZ am Morgen ein idealer Anschluss an den IC 509 nach Solothurn–Olten–Zürich (Grenchen Süd ab 6.53 Uhr)  – Bereits mit heutiger Nachfrage wird Zielwert Auslastung Angebotsstufe 2 auch bei 20 Kurspaaren erreicht; weitere Nachfragesteigerung kann mit 30'-Takt in HVZ vorausgesetzt werden

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Montag–Freitag Einführung 30'-Takt Grenchen–Büren in den HVZ am Morgen und Abend mit 5 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

35 Buslinie 40.033: Grenchen–Arch–Büren

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
40.033	33	Midi-/Standardbus	Grenchen–Arch–Büren	2	■	■

Prüfauftrag	Ausdehnung Abendbetrieb nach 20 Uhr (Mitbestellung Kt. Solothurn als Voraussetzung)
Kurspaare	Mo–Fr IST: 15.0 NEU: 18.0 Sa IST: 14.0 NEU: 17.0 So IST: 14.0 NEU: 17.0
Auf-/Abstufung	Nein (siehe auch Anmerkung Prüfauftrag 34)
Nachweise Machbarkeit	Vorschlag Montag–Sonntag  – 3 zusätzliche Kurse Grenchen Süd ab 20.41, 21.41 und 22.41 Uhr 3 zusätzliche Kurse Grenchen Süd an 21.19, 22.19 und 23.19 Uhr (Verlängerung Grundangebot um 3 Stunden Montag–Samstag) – Betrieblich problemlos umsetzbar (Fahrzeug vorhanden); zusätzliche Betriebsleistung von 3 Fahrplanstunden pro Tag
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Beurteilung Transportunternehmen
Erwägungen Würdigung	– Linie weist erhebliches Fahrgastpotenzial auf und hat eine wichtige Bahnzubringerfunktion – Moderater Ausbau mit Ausdehnung der Betriebszeiten am Abend gerechtfertigt – Neu in Grenchen Süd Abnahme Fernverkehrszüge aus Ost- und Westschweiz um ca. 20.30, 21.30 und 22.30 Uhr von Montag–Samstag

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Montag–Sonntag Ausbau Abendangebot bis ca. 23.00 Uhr mit 3 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

36 Buslinie 40.034: Grenchen–Lengnau–Pieterlen–Biel/Bienne
Buslinie 40.034: Grenchen–Lengnau–Meinisberg–Orpund

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
40.034	34	Midi-/Standardbus	Grenchen–Lengnau–Orpund/Biel Renferstr.	3	▲	▲

Prüfauftrag	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV, insbesondere für die neuen Linienverlängerungen bis Orpund/Biel Renferstrasse (Versuchsbetrieb)
Kurspaare	IST: 31.0 NEU: 31.0 31 Kurspaare Abschnitt Grenchen–Lengnau, davon in den HVZ Morgen und Abend ab Lengnau 7 Kurspaare verlängert bis Orpund Byfang und 8 Kurspaare verlängert bis Biel Renferstrasse Zusätzlich: 2 Direktkurse Grenchen Nord–Lengnau–Biel Renferstrasse und 1 Direktkurs Biel Renferstrasse–Lengnau–Grenchen Nord HVZ Morgen Ausbauoption für Angebotskonzept 2022–25: Je 4–5 zusätzliche Kurspaare auf den Teilstrecken Lengnau–Orpund und Lengnau–Biel Renferstrasse (durchgehender Betrieb Linienverlängerungen Lengnau–Orpund/Biel Renferstrasse ab ca. 11.00 Uhr bis ca. 19.30 Uhr).
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	–
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein Durch Angebotsausbau-Option wird die Auslastung in den Verlängerungsabschnitten sinken, mittelfristig durch Nachfrageentwicklungen jedoch wieder steigen. Die Nachfrage im Abschnitt Grenchen–Lengnau (Stammstrecke) wird ohne Erhöhung der Kurspaare zunehmen. Die verlängerten Kurse ergeben zusätzliche Fahrgäste im stärksten Querschnitt und die Minimalanforderungen der Angebotsstufe 3 werden weiterhin gut erreicht. – KDG: Beurteilung Transportunternehmen
Erwägungen Würdigung	– Das heutige Angebotskonzept der Linie 34 besteht seit Dezember 2017. Damals wurde die zeitweise Verlängerung der Linie 34 ab Lengnau Sportplatz alternierend nach Orpund und Biel Bözingenfeld eingeführt. Die separaten "Rolexkurse" Grenchen Nord–Biel Bözingenfeld wurden ebenfalls in die Linie 34 integriert (zusätzliche Direktkurse). – Die Frequenzentwicklung auf den verlängerten Linienabschnitten verläuft erwartungsgemäss mit leicht steigender Tendenz. Die Auswertung der zur Verfügung stehenden Fahrgastdaten Januar–Juni 2018 und 2019 zeigt folgendes Bild:

	Fahrgäste pro Tag (hin und zurück)	
	Linienast Lengnau-Orpund	Linienast Lengnau-Biel Renferstrasse *
Jan.-Juni 2018	40	100
Jan.-Juni 2019	60 (+ 50 %)	120 (+ 20 %)

* Ohne Direktkurse Grenchen-Biel

Erwägungen Würdigung

- Aufgrund des Nachfragepotenzials wurde zum Vornherein erwartet, dass der Linienast Biel Renferstrasse eine höhere Nachfrage aufweist als der Linienast Orpund. Der stärkere Linienast erfüllt die Minimalvorgaben der Angebotsstufe 1 gut, was beim schwächer frequentierten Linienast Orpund nicht der Fall ist, daher wurde dieser mit einer zusätzlichen Zählung im September 2019 nochmals untersucht. Die Auslastung lag mit 64 Fahrgästen etwa in der gleichen Grössenordnung wie bei der Erhebung Januar–Juni 2019. Neu konnte aber der für die Linienverlängerung relevante Querschnitt Lengnau/Meinisberg besser ausgewertet werden. Dieser weist 44 Personen auf, was eine durchschnittliche Kursauslastung von 3.15 Personen ergibt. Damit wird die Minimalanforderung von 4 Personen/Kurs nicht erreicht.
- Bezogen auf die Gesamtlinie ist (erwartungsgemäss) eine spürbare Frequenzsteigerung zu verzeichnen. Die Belegung im stärksten Querschnitt steigerte sich, so dass im Gegensatz zu früher die Minimalanforderung bezüglich Auslastung in der Angebotsstufe 3 bereits im 2018 erreicht wurde:

	Kurspaare	Belegung	Belegung/Kurs	Minimalanforderung AS 3	Zielvorgabe AS 3
2018	31.0	560	9.0	8.0	13.0
2019		590	9.5		

  Anmerkung: Da die Kurse halbstündlich alternierend zum Bahnhof Nord respektive Süd verkehren, ergibt sich der rechnerisch stärkste Querschnitt aus den stärksten Querschnitten pro Linienführungsvariante zusammen.

- Die Bedienung der verlängerten Strecken mit zusätzlichen Kurspaaren ab Mittag erhöht den Fahrzeugspitzenbedarf nicht
- Aus Sicht Nachfrage ist die Ausdehnung der Betriebszeiten auf dem Linienast Biel Renferstrasse gerechtfertigt, während auf dem Linienast nach Orpund wegen der geringen Auslastung ein Angebotsausbau grundsätzlich fragwürdig ist. Da die beiden Linienäste betrieblich miteinander zusammenhängen, ist die Ausdehnung der Betriebszeiten nur auf einem Linienast wenig sinnvoll (Bus nach Orpund würde in Lengnau Industrie jeweils ca. 30 Minuten warten). Aufgrund dieser Abhängigkeiten der beiden Linienäste und dem geringen Nachfragepotenzial auf dem Ast Orpund muss in der Gesamtabwägung eine Ausdehnung der Betriebszeiten auf den Verlängerungsabschnitten Lengnau–Orpund und Lengnau–Renferstrasse als ungünstig beurteilt werden. Vielmehr geht es um die Frage, ob und allenfalls mit welchen Anpassungen der Versuchsbetrieb ins Grundangebot überführt werden soll.
- Der Linienast Lengnau–Biel Renferstrasse erfüllt die Minimalvorgaben und hat noch Wachstumspotenzial und wird daher nicht infrage gestellt. Aufgrund der schlechten Auslastung des Astes Orpund könnte in Erwägung gezogen werden, den Linienast Orpund aufzuheben und alle Kurse nach Biel Bözingenfeld zu führen. Damit entstünde auf dem Linienast ins Bözingenfeld ein ungefährer 30'-Takt. Weiter könnten die heute geführten Zusatzkurse Grenchen Nord bis Rolex geringfügig reduziert werden, bzw. würden durch das erhöhte Kursangebot (teilweise) ersetzt.

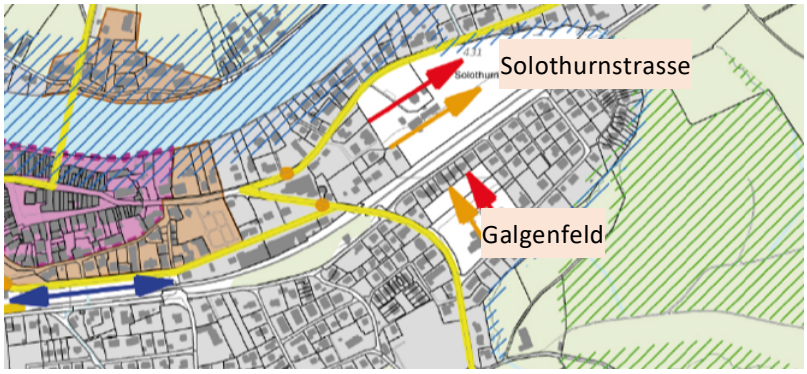
  Die grobe Prüfung der betrieblichen und fahrplantechnischen Machbarkeit hat gezeigt, dass die vom Ast Orpund auf den Ast Biel Bözingenfeld verlegten Kurse aus Fahrzeitgründen nur bis Biel Rolex geführt werden könnten (eine Haltestelle vor Biel Renferstrasse), was zwar ein kleiner Nachteil ist, aber in Bezug auf die Gesamterschliessung als tragbar eingestuft wird. Weiter zu bemerken ist, dass mit dieser Lösung ein teilweises Parallelangebot zur Bahn bezüglich der Verbindung zwischen Grenchen Süd und Biel Bözingenfeld entsteht; diese Relation wird grundsätzlich durch den Regionalverkehr auf der Schiene abgedeckt. Letztlich kann der Konkurrenzierungseffekt zwischen Bus und Bahn aber als gering eingestuft werden.

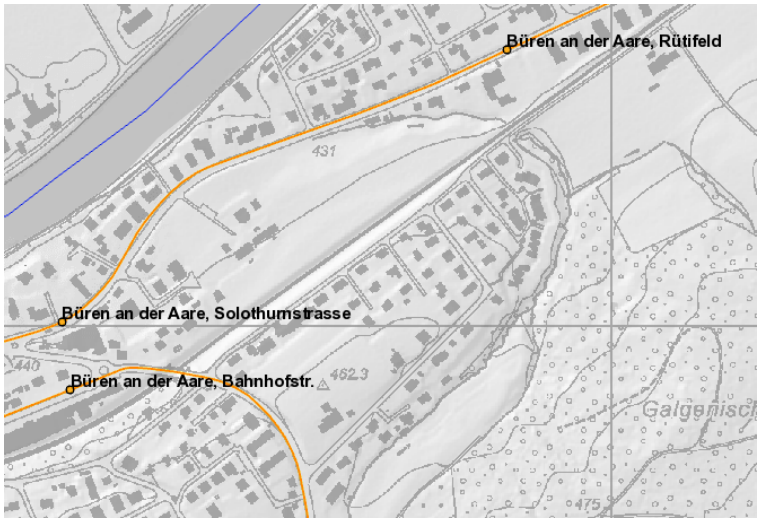
Erwägungen Würdigung	Mit der beschriebene Alternativvariante würde die Verbindung vom Korridor Opund–Meinisberg nach Lengnau–Grenchen entfallen, womit das tendenziell noch wachsende Potenzial für den Pendlerverkehr zum neuen Arbeitsplatzschwerpunkt Lengnau Industrie ersatzlos entfiele. – Im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Arbeitsplätze in Lengnau Industrie (CSL-Behring) und Biel Bözingenfeld (z.B. GF, Weiterausbau Rolex usw.) kann ein weiterer Ausbau der Linienverlängerung in Erwägung gezogen werden, insbesondere für den Linienast Biel Bözingenfeld. – Aufgrund der Entwicklung der Nachfrage entlang der ganzen Linie ist die Aufnahme des Versuchsbetriebes ins Grundangebot in der Gesamtabwägung gerechtfertigt, obschon das Nachfragepotenzial auf den beiden voneinander betrieblich abhängigen Linienäste unterschiedliche ist. Der schwächere Linienast Orpund muss noch eine Nachfragesteigerung erfahren, damit das Angebot mit beiden Linienästen mittel- bis langfristig Bestand haben kann. – Weiter in Erwägung zu ziehen ist, dass von der erfolgten Linienverlängerungen auch die Stammstrecke Lengnau–Grenchen profitiert hat, so dass inzwischen die minimalen Auslastungsanforderungen der Angebotsstufe 3 erreicht werden, was früher noch nicht der Fall war.

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Aufnahme Versuchsbetrieb Lengnau–Orpund und Lengnau–Biel/Bienne ins Grundangebot	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

37 Erhöhung Güteklassen Vorranggebiete Büren an der Aare

Prüfauftrag	Erhöhung Güteklasse E auf Güteklasse D für die beiden Vorranggebiete Solothurnstrasse und Galgenfeld in Büren an der Aare
Kurspaare	–
Auf-/Abstufung	–
Nachweise Machbarkeit	Die beiden Haltestellen Rütifeld und Solothurnstrasse werden von den Buslinien 40.008 und 40.033 bedient. Beide Linien verkehren im 60'-Takt, die Linie 40.008 ist in den HVZ am Morgen und Abend zum 30'-Takt verdichtet.





In der relevanten Zeitfenster von 06.00 bis 20.00 Uhr verkehren je Richtung insgesamt 34 Kurse, womit sich ein Kursintervall von ca. 25 Minuten ergibt.

Gemäss gültigem Richtplan des Kantons Bern können diese beiden Bushaltestellen somit die Haltestellenkategorie IV zugeweisen werden.

Kursintervall	Bahn / Fernverkehr[1]	S-Bahn / Regionalzüge	Tram[2] / Bus / Seilbahn
bis 10 Min.	I	I	II
11 - 20 Min.	I	II	III
21 - 30 Min.	II	III	IV
31 - 60 Min.	III	IV	V
min. 10 Kurspaare pro Tag	–	V	VI

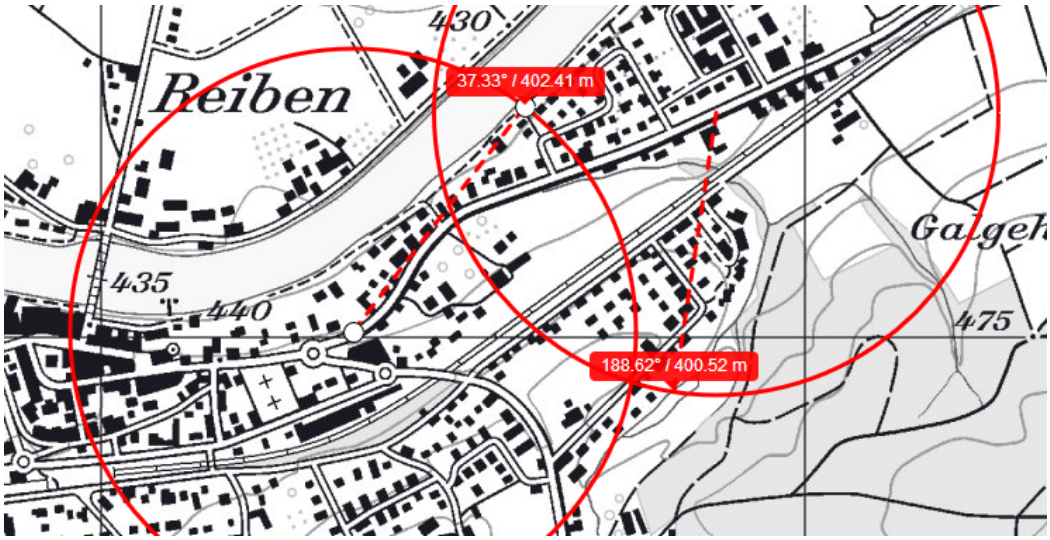
Nachweise Machbarkeit

Die Ermittlung der Güteklasse der ÖV-Erschliessung bestimmt sich gemäss gültigem Richtplan des Kantons Bern wie folgt in Abhängigkeit der Erreichbarkeit einer Haltestelle:

Haltestellenkategorie	- 400m	400 – 750m	750 – 1000m	1000 – 1250m
I	A	B	C	D
II	B	C	D	–
III	C	D	–	–
IV	D	E	–	–
V	E	–	–	–
VI	F	–	–	–

Die Erreichbarkeit der Haltestelle ergibt sich aus der Luftliniendistanz eines Gebiets zur Haltestelle. Die Luftliniendistanz nach der Tabelle schliesst einen mittleren Umwegfaktor mit ein. Bei Umwegen und Hindernissen oder grossen Steigungen werden die Luftliniendistanzen entsprechend verkleinert.

Nachfolgende Abbildung zeigt, dass das Gebiet Solothurnstrasse vollständig in einem Erschliessungsradius von weniger 400 m von den beiden Haltestellen Rütifeld und Solothurnstrasse liegt. Auch das Gebiet Galgenfeld wird von der Haltestelle Solothurnstrasse in einer Luftliniendistanz von 400 m erschlossen.

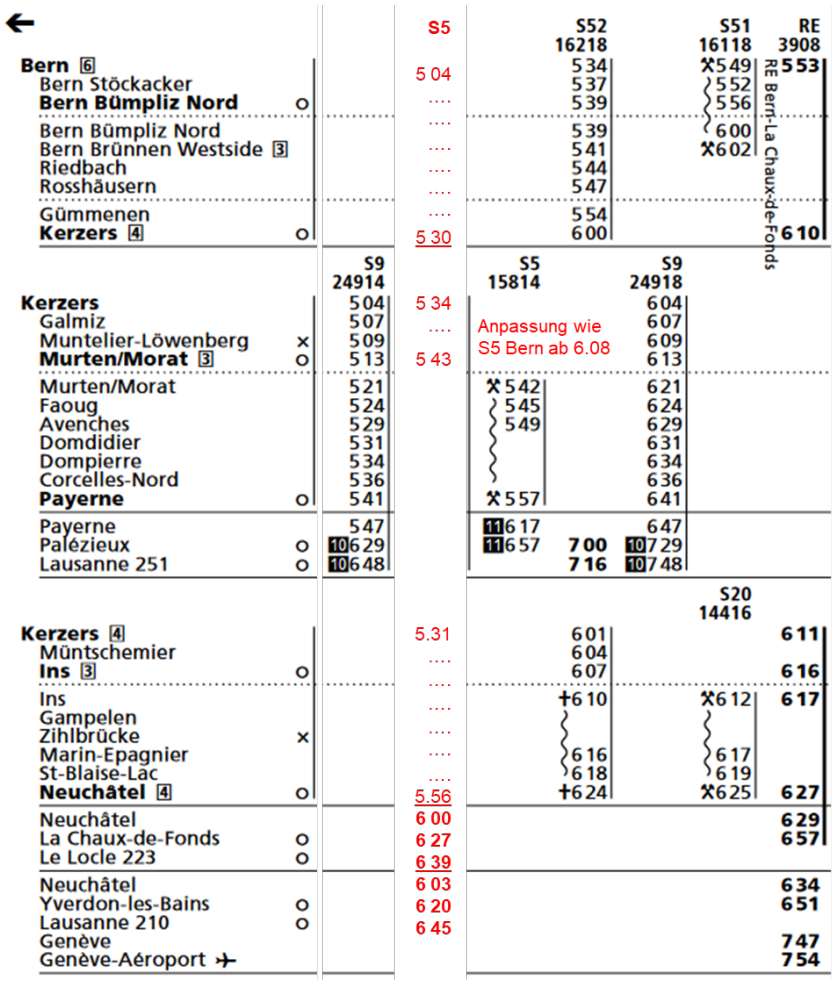


Auf der Grundlage der Bestimmung der Güteklasse nach kantonaler Richtplanung weisen folglich bereits heute beide Gebiete die Güteklasse D auf.

Zwischen dem Gebiet Galgenfeld und der Haltestelle Solothurnstrasse besteht zwar eine Höhendifferenz von 20–25 m. Wird aber berücksichtigt, dass das Gebiet Galgenfeld bei der Haltestelle Bahnhofstrasse auch noch von der Linie 30.898 Münchenbuchsee–Wengi b.B.–Büren a.A. mindestens stündlich erschlossen wird, besitzt auch das Gebiet Galgenfeld bereits heute die Güteklasse D.

38 Bahnlinie 305: Bern–Kerzers–Ins–Neuchâtel

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
305	S5	Bahn (Normalspur)	Bern–Kerzers–Ins–Neuchâtel	3	■	▲

Prüfauftrag	Früh-S5 Bern ab ca. 5 Uhr (mit zusätzlichen Halten nach Neuchâtel) mit Anschlüssen Fernverkehr Neuenburg um 6 Uhr
Kurspaare	IST: 35.0 NEU: 35.5
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	 – 1 zusätzlicher Zug Bern ab ca. 5.03 oder 5.04 Uhr und Neuenburg an ca. 5.56 Uhr mit Fernverkehrsanschlüssen nach La Chaux-de-Fons und Richtung Westschweiz Anmerkung: Längerfristig, eventuell auch schon im Zeitraum 2022-25, soll die Taktabfahrtszeit der S5 vier Minuten vorverlegt werden, um Bern Stöckacker und Riedbach zu bedienen (Systematisierung/Halbstundentakt mit der S52) und um bei der Flügelung in Kerzers wieder die aktuellen Zeiten zu erreichen.
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein

Erwägungen Würdigung	– Verkehrsströme Richtung Neuenburg mit Anschluss Richtung Westschweiz und La Chaux-de-Fonds haben in den letzten Jahren massiv zugenommen und die Bedürfnisse akzentuieren sich weiter – Erste Fernverkehrsverbindungen in Neuenburg um 06.30 Uhr aufgrund aktueller und künftiger Transportbedürfnisse zu spät

Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Früh-S5 Bern ab ca. 5 Uhr nach Neuchâtel mit Anschlüssen Fernverkehr Neuenburg um 6 Uhr	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

Übersicht mögliche Prüfaufträge für Triage Begleitgruppe
Potentiels mandats d'évaluation à trier par le groupe d'accompagnement

Stand/version: 20. August / 20 août 2019

Abkürzungen/abréviations

AS/NO
Angebotsstufe
niveau d'offre

KP/AR
Kurspaare im massgebenden Querschnitt
nombre d'allers retours à la section déterminante

AUSL/UTIL
Durchschnittliche Auslastung im massgebenden Querschnitt
taux d'utilisation moyen à la section déterminante

KDG/TCC
Kostendeckungsgrad
taux de couverture des coûts

PA/ME
Prüfauftrag im Rahmen AK 2022–2025
Mandat d'évaluation du schéma d'offre 2022-2025

ST/ES
Separate Studie ausserhalb AK 2022–2025
Étude séparée du schéma d'offre 2022-2025

ÜP/PS
Übergeordnete Planungen (z. B. RGSK oder TE S-Bahn Bern)
Planifications d'ordre supérieure (par ex. CRTU ou RER Berne)

Spalten werden vollständig ausgefüllt/ergänzt, wenn Prüfaufträge festgelegt sind

Grundlage für Festlegung Prüfaufträge AK 2022–2025 | **Triage**

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC	Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
	210	B (N)	Neuchâtel–Biel/Bienne		3	27.0	■	▲	Ligerz	Kein ersatzloser Ausfall von Zügen (scheinbar in letzter Zeit öfters passiert) *Kenntnisnahme, nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept* ***Eingabe wird an SBB weitergeleitet***			
	210	B (N)	Neuchâtel–Biel/Bienne		3	27.0	■	▲	Ligerz	30'-Takt von 6 bis 22 Uhr *Erfordert 8 zusätzliche Kurspaare* *Taktlückenschliessung Nachmittag bereits im RAK 2018–2021 beantragt (siehe unten)* *Wirkungskontrolle RVK 1: Nachfragerückgang wegen «Léman2030» ⇨ erst nach 2025 realistisch* *Kein Prüfauftrag, nur Wiedererwägung Taktlückenschliessung Nachmittag, siehe Antrag aus AK 2018–2021 unten*			
	210	B (N)	Neuchâtel–Biel/Bienne		3	27.0	■	▲	AK 2018–2021	Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar *Zustimmung AÖV* *Vom Kt. Neuenburg aus finanziellen Gründen bisher nicht bestellt (auch nicht im Fahrplan 2020)* *Umsetzung per Fahrplan 2021 anpeilen (innerhalb Angebotsbeschluss 2018–2021)* ***Falls Umsetzung per Fahrplan 2021 nicht erfolgt ⇨ Erneuter Antrag AK 2022–2025 (ohne Prüfauftrag)***			
	210	B (N)	Neuchâtel–Biel/Bienne		3	27.0	■	▲	AK 2018–2021	Mo–Fr: Schliessung der nachmittäglichen 30'-Taktlücke (2.5 zusätzliche Kurspaare) Fehlende Kurse: Biel/Bienne ab 13.22 und 14.22 / Neuchâtel ab 13.06, 14.06 und 15.06 *Erklärung AÖV 2018 für Ablehnung: Konflikte mit Güterverkehr* ***Abklärungen bei SBB, ob Konflikte Güterverkehr kurz- bis mittelfristig weiterbestehen*** ***Falls Konflikte Güterverkehr eliminiert ⇨ Erneuter Antrag AK 2022–2025 (ohne Prüfauftrag)***			
	210	B (N)	Neuchâtel–Biel/Bienne		3	27.0	■	▲	Twann-Tüscherz	SBB-Haltestelle Wingreis (Halt auf Verlangen) Ebenfalls zu prüfen ist, ob in Wingreis ein Halt auf Verlangen der Regionalzüge möglich wäre und was ein diesbezüglicher Perronausbau für die Gemeinde für Konsequenzen hätte. *Infrastruktur- und Mittel- bis Langfristplanung* *Nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept* ***Zu prüfen mit noch zu definierender Studie "ÖV-Konzept Bielersee Nord nach Eröffnung SBB Umfahrungstunnel" (siehe auch Eingaben Ligerz und ASm)***		**X** z.h. AK 26	
	225 226 (R)	B (N)	La Chaux-de-Fonds–Biel/Bienne		2	24.0	■	▲	Corgémont	La commune est satisfaite de l'offre et de la desserte actuelle. Elle ne souhaite aucun changement pour la prochaine période. *Prise de connaissance*			
	225 226 (R)	B (N)	La Chaux-de-Fonds–Biel/Bienne		2	24.0	■	▲	Cortébert	L'offre actuelle répond aux besoins de la commune. *Prise de connaissance*			
	226	T (N)	Sonceboz–Moutier		3	30.5	▲	▲	Valbirse	Le Conseil communal constate que la ligne est faiblement utilisée dans la vallée de Tavannes et que les correspondances à Moutier sont catastrophiques. Il demande: A) une amélioration des correspondances à Moutier B) une amélioration de l'horaire par un cadencement à 30' systématique dans les deux sens *Les requêtes sont liées au conflit des correspondances entre Bienne, Delémont et Soleure et de l'offre actuelle (cadencement à l'heure de la ligne)* ***Une étude d'optimisation de la ligne est en cours. Empfehlungen liegen Ende August 2019 vor.***		**X** z.h. AK 22	

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC	Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
	226	T (N)	Sonceboz–Moutier		3	30.5	▲	▲	Valbirse	Le Conseil communal constate que la gare de Malleray-Bévilard est inadaptée, voire dangereuse et les quais doivent être réaménagés urgemment. Il demande: A) le réaménagement de la gare de Malleray-Bévilard. Il constate que l'arrêt de Pré Vercelin n'a pas été retenu dans la planification PRODES I. Une partie importante du tissu bâti est mal desservie (hors qualité desserte), ce qui est insatisfaisant et pose des problèmes pour le développement de la partie est de Valbirse, où le PAL prévoit pourtant plusieurs zones à construire. Il demande: B) La réalisation rapide de l'arrêt Pré Vercelin ou la recherche d'alternatives. *Prise de connaissance* *Ne concerne pas le SRO (planification à moyen/long terme des infrastructures CFF)* ***Une étude d'optimisation de la ligne est en cours. Empfehlungen liegen Ende August 2019 vor.***		**X** z.h. AK 22	**X**
	230 (RE)	B (N)	Biel/Bienne–Moutier–Delémont		2	18.5	■	■	Biel	Bedienung der Bahnhaltestellen Biel Mett und Biel Bözingenfeld durch den Regioexpress von/nach Moutier ***Gegenstand noch zu definierende Studie "ÖV-Strategie Kernagglomeration 2040"***			**X**
	230 (RE)	B (N)	Biel/Bienne–Moutier–Delémont		2	18.5	■	■	AK 2018–2021	Mo–So: Schliessung der letzten Taktlücken am Abend (RE Delémont ab 23.12 und Biel/Bienne ab 23.49) *Wirkungskontrolle RVK 1: Sehr starke Nachfragesteigerung seit «Léman2030»* *Umsetzung per Fahrplan 2021 anpeilen (innerhalb Angebotsbeschluss 2018–2021)* ***Falls Umsetzung per Fahrplan 2021 nicht erfolgt ⇨ Erneuter Antrag AK 2022–2025 (ohne Prüfauftrag)***			
	237		Le Noirmont–Tavannes		2	25.0	▲	▲	Tramelan	De manière générale, le Conseil municipal soutient une amélioration notoire de l'offre dans la vallée de Tavannes, notamment le week-end, avec des correspondances assurées A) en provenance tant de Sonceboz que de Moutier B) et avec la ligne 237 en direction de Tramelan / Le Noirmont. *A) la requête est formulée en termes généraux. Cf. requête de la commune mixte de Valbirse* *B) la requête est formulée en termes généraux. Eventuel mandat d'évaluation à examiner avec le groupe d'accompagnement SRO*			
1	237		Le Noirmont–Tavannes	Mo–Fr: Schliessung der 30'-Taktlücken Tavannes–Tramelan tagsüber (5 zusätzliche Kurspaare)	2	25.0	▲	▲	AK 2018–2021	Mo–Fr: Schliessung der 30'-Taktlücken Tavannes–Tramelan tagsüber (5 zusätzliche Kurspaare, Tavannes ab 8.11, 9.11, 10.11, 14.11 und 15.11 / Tramelan ab 8.31, 9.31, 10.31, 14.31 und 15.31) *Wirkungskontrolle RVK 1: Anhaltende N-Steigerung ⇨ Zielvorgabe bald erreicht* *Taktlückenschliessung auf der Linie 226 als Voraussetzung (Empfehlungen aus Studie Linie 226 liegen Ende August 2019 vor)*	**X**		
2	237		Le Noirmont–Tavannes	So–Do: Wiederherstellung der Letztverbindung Biel 23.47–Tramelan	2	25.0	▲	▲	AK 2018–2021	So–Do: Wiederherstellung der Letztverbindung Biel 23.47–Tramelan (letzter Kurs alle Tage Tavannes ab 23.47 / Letzter Kurs Fr–Sa Tavannes ab 00.53) *Wirkungskontrolle RVK 1: Letztabfahrt Bern 22.32 zu früh* *Taktlückenschliessung auf der L 226 als Voraussetzung* *Kurs 7146 Biel ab 00.26 / Tavannes an 00.51 verkehrt ebenfalls nur Nächte Fr/Sa* *Empfehlungen aus Studie Linie 226 liegen Ende August 2019 vor*	**X**		
3	237		Le Noirmont–Tavannes	Sa–So: Asymmetrischer Fahrplan in Abstimmung mit Linie 226	2	25.0	▲	▲	AK 2018–2021	Sa–So: Prüfung asymmetrischer Fahrplan in Abstimmung mit Linie 226 *Ergebnisse Studie sma zur Linie 226 abwarten* *Empfehlungen aus Studie Linie 226 liegen Ende August 2019 vor*	**X**		
	255	B (N)	Neuchâtel–Ins–Murten–Fribourg		3	33.0	▲	■	Gampelen	Ein Halt der tpf (wenn auch nur nach Verlangen) in beide Richtungen, nach Neuenburg als auch nach Murten, ist für unsere Gemeinde von grosser Bedeutung. Die ständig steigende Einwohnerzahl mit vorwiegend Zuzügern aus dem Kanton Neuenburg ist besonders auf eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr in Richtung Neuenburg angewiesen. Alternativ dazu wäre eine Sicherstellung und Verbesserung der Anschlüsse in Neuenburg zu begrüssen. Aktuell betragen die Wartezeiten für den nächstmöglichen Anschluss 30 bis 40 Minuten. *Gemeint ist vermutlich Umsteigebeziehung Gampelen–Neuenburg Linie 305 in Neuenburg auf Linie 255 Richtung Murten (305 an xx.56 / 255 ab xx.35 und 255 an xx.25 / 305 ab xx.01)* *Anliegen nach besserer Verknüpfung Raum Gampelen mit Raum Neuenburg grundsätzlich berechtigt* *Ergebnisse Verkehrsmodell-Untersuchungen im Rahmen RGSK zeigen Handlungsbedarf ebenfalls auf* ***Übergeordnete Planung / Korridorstudie Ins–Neuenburg***			**X**
	255	B (N)	Neuchâtel–Ins–Murten–Fribourg		3	33.0	▲	■	tpf	Dans le Seeland, il serait idéal de pouvoir prolonger la S21 jusqu'à Neuchâtel afin de mettre en place une cadence 30 minutes Fribourg–Morat–Ins–Neuchâtel. Ceci permettrait de supprimer les 30 minutes d'attente de la rame et du mécanicien à Ins. Si ce n'est pas possible de rendre jusqu'à Neuchâtel, étudier la possibilité de s'y approcher avec la S21 (Marin ou St-Blaise Lac par exemple). *Aus betrieblicher Sicht nachvollziehbar (Nutzung Stillager)* *Nutzen für Korridor Ins–Neuenburg fraglich, da Linie 255 (S20 und S21 nach/von Murten) und Linie 305 (RE und S5 nach/von Bern) zwischen Ins und Neuenburg praktisch parallel verkehren* *Siehe auch Eingabe Gampelen oben* ***Übergeordnete Planung / Korridorstudie Ins–Neuenburg***			**X**

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC	Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
	255	B (N)	Neuchâtel–Ins–Murten–Fribourg		3	33.0	▲	■	tpf	Deuxième mandat, étudier le raccourcissement du distancement entre Neuchâtel et St-Blaise Lac pour permettra à la S20 de partir plus vite de Neuchâtel et d'arriver plus tard, ce qui permettrait à celle-ci de desservir le Löwenberg. *Entsprechende Studie nicht Aufgabe der RVK* ***Übergeordnete Planung / Korridorstudie Ins–Neuenburg***			**X**
	255 305	B (N) B (N)	Neuchâtel–Ins–Murten–Fribourg Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern (RE)	Antwort BLS: *Aus Infrastrukturgründen auch längerfristig nicht möglich (stehende Kreuzung Müntschemier)* *Erforderliche Doppelspur Müntschemier nicht Gegenstand STEP 2035*	3	33.0	▲	■	AK 2018–2021	Mo-Fr: Vermeidung knapper Anschlussbruch 17:48 in Ins (vgl. Linie 305) *Antwort AÖV AK 2018-2021: Das Anliegen ist Infrastrukturseitig nicht möglich.* *Wirkungskontrolle RVK 1: Nicht machbar* *Betrifft Linie 305, Frage, ob HVZ-Verdichtungs-RE 3932 Bern ab 17.23 Uhr und Ins an 17.48 Uhr geschoben werden kann* ***Zu beantworten von Transportunternehmen***			
	290	B (S)			4	56.0	▲	▲	Mörigen	Anlässlich der Sitzung vom 25.03.2019 hat der Gemeinderat entschieden, an den bereits mit Schreiben vom 01.03.2016 eingereichten Vorschlägen festzuhalten. Aus unserer Sicht ist einzig die Streichung bzw. Vorverlegung des letzten Nachtzuges vom Freitag und Samstag von 00.56 auf 00.26 Uhr eine deutliche Angebots-Verschlechterung. Uns scheint der Moonliner aus Kostengründen keine gute Alternative zu sein, vor allem hinsichtlich der Tatsache, dass vorwiegend Jugendliche dieses Angebot nützen. Unseres Erachtens ist sogar die Nachfrage vorhanden für einen zusätzlichen Wochenend-Nachtzug, d. h. für einen Zug nach 00.56 Uhr. *Vorverlegung letzter Kurs per Fahrplan 2018 erfolgte auf Antrag RVK 1 im Rahmen AK 2018-2021* *Vom AÖV im Rahmen Bestellverfahren umgesetzt* *Regionalerschliessung nach 1 Uhr (Moonliner) wird durch die Gemeinden bestellt und finanziert* *Keine Prüfung erneute Rückverschiebung letzter Kurs auf 0.56 Uhr*			
	290	B (S)			4	56.0	▲	▲	Mörigen	Zusätzlich würde der Gemeinderat es begrüssen, wenn an speziellen Anlässen wie z.B. dem Nidauer Stedtlifest, der Braderie, Konzerten, Sportveranstaltungen etc. vermehrt Extrazüge eingesetzt würden. Dies wurde von der ASM bereits in Aussicht gestellt, aber nie umgesetzt. *Kenntnisnahme, nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept* ***Eingabe wird an ASm weitergeleitet***			
	290	B (S)			4	56.0	▲	▲	Siselen	Der Gemeinderat von Siselen sieht folgenden Handlungsbedarf: – Halbstundentakt Biel–Täuffelen–Ins resp. bessere Anbindung an die Anschlüsse der BLS in Ins (zu lange Wartezeiten in Ins, der Verkehr verlagert sich infolge der Wartezeiten auf Strasse) *Grundsätzliche Änderungen des Angebots- und Betriebskonzept sind in der Laufzeit des Angebotsbeschlusses 2022–2025 nicht zu erwarten* ***Aktuell laufen grössere Planungen im Rahmen der Planungen zu STEP AS 2025***			**X**
	290	B (S)			4	56.0	▲	▲	ASm	Seit kurzem ist uns bekannt, dass der Kiestransport per 2022–2023 (genaues Datum noch offen) enden soll. Dies eröffnet neue Möglichkeiten in Bezug auf die Angebotsplanung auf der Linie: – Mo-Sa: Durchgehender 15-Min.-Takt auf dem Nordabschnitt Biel/Bienne–Täuffelen zwischen 06:00 und 20:00 Uhr – Damit einhergehend sind u.U. die Durchbindungen Süd-/Nordabschnitt in Täuffelen zu überprüfen ***Separate "zeitnahe" Studie und Nachweise durch ASm*** ***Allfällige Anträge/Vormerkungen im Regionalen Angebotskonzept zu diskutieren***			**X**
4	290	B (S)		Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins A Mo–Fr mit 3 zusätzlichen Kurspaaren am Vormittag im Abschnitt Täuffelen–Ins 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	▲	▲	ASm	Losgelöst vom Güterverkehr erachtet die Aare Seeland mobil folgende Anpassungen als sinnvoll: – Mo-So: Durchgehender 30-Min.-Takt auf dem Südabschnitt Täuffelen–Ins zwischen 05:30 und 20:00 Uhr *Bedingt* *- 3 zusätzliche Kurspaare am Vormittag Mo–Fr* *- 7 zusätzliche Kurspaare Sa* *- 10 zusätzliche Kurspaare So* *Zielwert Auslastung im Abschnitt Täuffelen–Biel fast erreicht (Soll: 40 Personen/Kurs, Ist: 38.5 Personen/Kurs* *Antrag prüfen getrennt nach Wochentagen*	**X**		
									AK 2018–2021	Mo–Fr: Schliessung der vormittäglichen 30'-Taktlücke Täuffelen–Ins (3 zusätzliche Kurspaare) *Wirkungskontrolle RVK 1: Letzte 30'-Taktlücke tagsüber*			
									AK 2018–2021	Sa–So: Erweiterung 30'-Takt Täuffelen–Ins mittags und frühnachmittags (samstags 4 und sonntags 5 zusätzliche Kurspaare) *Wirkungskontrolle RVK 1: Wertvoll für Raum Erlach*			
	290	B (S)			4	56.0	▲	▲	Siselen	Der Gemeinderat von Siselen sieht folgenden Handlungsbedarf: – Längere Zugskompositionen Biel Richtung Ins (asm) und Ins–Bern (BLS) während den Stosszeiten ***Auslastungs- und Kapazitätsnachweise ASm und BLS***			

Fernverkehr

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
	290	B (S)			4	56.0	▲	▲
	290	B (S)	Biel/Bienne–Täuffelen–Ins		4	56.0	▲	▲
	305	B (N)	Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern (RE)			Fernverkehr		
	291	B (N)	Kerzers–Lyss		2	19.0	■	▲
5	291	B (N)	Lyss–Büren	A Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Einführung 30'-Takt Mittag und Verlängerung 30'-Takt Abend (3 zusätzliche Kurspaare)	2	25.0	▲	▲
	303	B (N)	Biel/Bienne–Lyss–Bern	Ergebnisse Abklärungen BLS: *Zug 15328 Biel ab 7.54 und Schüpfen ab 8.12* *Belegung Schüpfen ca. 220 P* *Sitzplatzkapazität ca. 350* *Zug 15330 Biel ab 8.24 und Schüpfen ab 8.42* *Belegung Schüpfen ca. 150 P* *Sitzplatzkapazität ca. 350* ***Keine Kapazitätsprobleme um 8.30 Uhr*** *Zug 16322 (S31) Biel ab 6.45 und Schüpfen ab 6.58 wird mit grösster Wahrscheinlichkeit bereits kurzfristig in Doppeltraktion geführt werden* ***Keine Kapazitätsprobleme um 7 Uhr gelöst*** ⇨ **Kein Prüfauftrag**	4	68.0	■	■
	303	B (N)	Biel/Bienne–Lyss–Bern		4	68.0	■	■
6	303	B (N)	Biel/Bienne–Lyss–Bern	Zusätzliche S31 im Abschnitt Münchenbuchsee–Biel um ca. 16.15 Uhr zur Glättung der Abendspitze	4	68.0	■	■

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
Siselen	Der Gemeinderat von Siselen sieht folgenden Handlungsbedarf: – Der letzte Abendzug von (Biel–) Täuffelen–Siselen ins Depot in Siselen sollte Passagiere bis Siselen/Finsterhennen mitfahren lassen. Passagiere müssen den Zug in Täuffelen verlassen und mit dem Velo oder Auto nach Siselen oder Finsterhennen fahren. *Betrifft Zug Biel ab 23.20 / Täuffelen an 23.36, welcher ab Täuffelen als Leerfahrt ins Depot Siselen verkehrt* *Zug kann Siselen nicht bedienen, da Depot vor der Station Siselen liegt*			
Ins	Beim RE 3932 Bern ab 17.23, Ins an 17.48 und Regio7111 Ins-Täuffelen–Biel, Ins ab 17.48 kommt es zu einem ärgerlichen Anschlussbruch. Aufgrund der Neueröffnung des Rosshäuserntunnels sowie des Zusammenlegens der beiden ASm-Bahnhöfe Siselen und Finsterhennen kommt es neu auf beiden Linien zu kleinen Zeiteinsparungen. So könnte der angesprochene Anschluss in Ins nach Täuffelen–Biel in Zukunft im Interesse der Fahrgäste sichergestellt werden. *Betrifft Linie 305, Frage, ob HVZ-Verdichtungs-RE 3932 Bern ab 17.23 Uhr und Ins an 17.48 Uhr geschoben werden kann* ***Zu beantworten von Transportunternehmen***			
AK 2018–2021	Mo-Fr: Vermeidung knapper Anschlussbruch 17:48 in Ins (vgl. Linie 305)			
Bargen	Der Gemeinderat Bargen hat das Angebot des öffentlichen Verkehrs geprüft und sieht aktuell keinen Handlungsbedarf. Demnach reicht die Gemeinde Bargen keine Vorschläge zu Angebotsverbesserungen ein. *Kenntnisnahme*			
BLS	Zusätzliche Verdichtungszüge (Produktion aus Stilllager) zwischen Lyss und Büren, insbesondere Lyss ab 12h03, 13h03, 19h03 / Büren ab 12h16, 13h16, 19h16. Begründung: Halbstundentakt zu den nachfragestärksten Zeiten morgens, mittags, abends. Wegen der engen Bahn-Bus-Verknüpfung in Büren müssten auch die Auswirkungen auf das Busangebot analysiert werden. *Erreichung Minimalwert Auslastung in Angebotsstufe 3 zu prüfen beziehungsweise abzuschätzen* *Nutzen kann erhöht werden, wenn positive Auswirkungen auf Busangebot* *Prüfen und insbesondere Nutzen für Bus-Anschlusslinien aufzeigen*	**X**		
AK 2018–2021	Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 und vermehrter 30'-Takt in HVZ Mo–Fr (3 zusätzliche Kurspaare) *Mit Angebotsbeschluss 2018–2021 zwei zusätzliche Kurspaare eingeführt im Rahmen Angebotsstufe 2* *Antrag für Aufstufung und Ausbau 30'-Takt von AÖV abgelehnt (Nachfrage und Kostendeckungsgrad)*			
Schüpfen	Als sinnvolle Angebotserweiterung schlagen wir vor, morgens einen zusätzlichen Halt um 08.28 Uhr einzuführen sowie den bestehenden Zug um 06.58 Uhr mit mehr Wagons zu verlängern. Beides würde eine merkliche Entlastung der sehr gut ausgelasteten Züge bringen. ***Anliegen werden bezüglich Kapazitätsprobleme an BLS zur Beurteilung weitergeleitet*** ***Prüfauftrag in Abhängigkeit Prüfergebnisse BLS***	(X)		
Studen	Die Gemeinde Studen ist grundsätzlich zufrieden mit dem heutigen ÖV-Angebot. Einzig wäre es toll, wenn der letzte Zug von Bern nach Biel (Samstag, Bern ab 00:12) auch in Studen halten könnte. *Gemeint ist vermutlich RE 3397 Bern ab 1.12 Uhr in den Nächten Fr/Sa und Sa/So* *Betrifft Fernverkehr, welcher nicht Gegenstand der Regionalen Angebotskonzepte ist* ***Anliegen wird zur Abklärung an SBB weitergeleitet***			
BLS	Verlängerung 16361 (S31 Bern ab 16h16) resp. in Gegenrichtung (Umlauf) Biel ab 16h15 (16360). Begründung: Damit könnte ein weiterer Beitrag zur Glättung der Abendspitze geleistet werden. *Gleichlautender Antrag Regionales Angebotskonzept 2022–2025 der RKBM*	**X**		
AK 2018–2021	Mo–Fr: Nachfrageabhängiger Ausbau des Angebots an S31-Verlängerungen bis Biel *Per Fahrplan 2018 wurden 2 zusätzliche Kurspaare umgesetzt* *Weitere Ausbau HVZ Abend siehe Eingabe BLS oben*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
	305	B (N)	Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern (S5, S52)	Ergebnisse Offertverhandlungen 2020/21: *Vorschlag BLS (S5 15717 täglich und S52 16219 Mo-Fr) von AÖV abgelehnt* *Aus Sicht BLS nicht darauf "beharren"* *Früh-S5 mit Abfahrt Bern um 5 Uhr wird aber von BLS unterstützt (zunehmende Verkehrsströme Richtung Neuenburg mit Anschluss Richtung Westschweiz und La Chaux-de-Fonds)*				
38	305	B (N)	Neuchâtel–Ins–Kerzers–Bern (S5, S52)	**Neuer Prüfauftrag** **Früh-S5 Bern ab ca. 5 Uhr (mit zusätzlichen Halten nach Neuchâtel) mit Anschlüssen Fernverkehr um 6 Uhr**	? AÖV	? AÖV	? AÖV	? AÖV
7	410	B (N)	Biel/Bienne–Solothurn–Olten	Integraler 30'-Takt Biel–Solothurn an allen Wochentagen bis Betriebsschluss	3	38.0	■	■
	411	T (N)	Soleure–Moutier		2	21.0	▲	▲
	411	T (N)	Soleure–Moutier		2	21.0	▲	▲
8	2016	SL	Ligerz–Tessenberg	Weitere Stilllager-Nutzungen	2	17.5	■	▲
9	2020	SL	St-Imier–Mont-Soleil	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	2	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	●	▲
	21.132	Midibus / bus standard	La Neuveville–Le Landeron–Plateau de Diesse		2	18.0	▲	▲
12	22.001 bis 22.012	GB / MB	Ortsverkehr Biel	Generelle Verbesserung Erschliessung Bözingenfeld, soweit nicht durch andere Studien abgedeckt	Div.	Div.	Div.	Div.
					Siehe Arbeitspapier Nr. 2			

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
BLS	Auf der S5 ist eine tägliche Führung (statt Mo-Fr) 15717 (Neuchâtel ab 5h04) bereits als Option der Offerte 2020/21 aktuell. Die S52 16219 (Neuchâtel ab 5h35) würde dafür nur Mo-Fr verkehren, d.h. die Massnahme ist ungefähr kostenneutral. Für das AK 22–25 können wir uns darüber hinaus eine Systematisierung der Gegenrichtung (Früh-S5 Bern 5h03 mit zusätzlichen Halten nach Neuchâtel) vorstellen. Begründung: Die Linie wäre systematisiert, d.h. an allen Tagen und in beiden Richtungen von 5h bis 0h bedient. *Vorgeschlagene Systematisierung wird unterstützt* *Zeitnahe Information RVK 1 über die Ergebnisse der Offertverhandlungen* ***Wenn Frühverbindung Bern–Neuchâtel mit Anschluss 6-Uhr-Knoten nicht bestellt wird ⇨ Prüfauftrag***	(X)		
AK 2018–2021	Mo–Fr: Früherer Erstkurs Bern–Neuchâtel (Anschluss auf 6-Uhr-Knoten) *AÖV erachtet bei Beurteilung AK 2018-2021 erste RE-Verbindung Bern ab 5.53 Uhr auf 6.30-Uhr-Knoten als ausreichend* *Wirkungskontrolle RVK 1: Bedürfnis hat sich akzentuiert (Neuchâtel an 6.27 Uhr zu spät)*	**X**		
AK 2018–2021	Integraler 30'-Takt Biel–Solothurn an allen Wochentagen bis Betriebsschluss: – Neuer Kurs Biel/Bienne ab 23.53 an allen Wochentagen – Inkl. Gegenleistungen *Weiterentwicklung erfolgreicher Ausbau 2018*	**X**		
Crémines	La desserte actuelle de la commune doit être maintenue au même niveau. *Prise de connaissance*			
Crémines	Nous vous prions d'étudier la possibilité d'améliorer la correspondance pour les pendulaires qui travaillent sur Bienne. La correspondance est actuellement parfaite pour ceux qui se rendent sur Delémont au détriment de ceux de Bienne, alors que nous avons plus de travailleurs, d'étudiants, etc. qui se rendent sur Bienne. *Prise de connaissance* *Conflit de correspondances entre les destinations de Bienne et Delémont, en raison notamment du cadencement à l'heure de la ligne* ***Une étude séparée en coordination avec le canton de Soleure est ici nécessaire pour répondre à cette demande, en lien avec le projet d'assainissement du tunnel du Weissenstein.***		**X**	**X**
AK 2018–2021	Weitere Stilllager-Nutzungen	**X**		
Erfolgskontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung nicht erreicht* *Minimalwert AS 2 = 6 Personen/Kurs* *Linie 9 IST = 3.1 Personen/Kurs*	**X**		
Erfolgskontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung nicht erreicht* *Minimalwert AS 4 = 10 Personen/Kurs* *Linie 9 IST = 7.1 Personen/Kurs*	**X**		
Erfolgskontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung nicht erreicht* *Minimalwert AS 4 = 10 Personen/Kurs* *Linie 9 IST = 4.9 Personen/Kurs*	**X**		
Nods	Plusieurs usagers ont rapporté avoir manqué leur train en raison des correspondances trop courtes. Les conditions hivernales ou les convois agricoles, (notamment en direction du Landeron) rendent le trafic plus difficile et nécessitent une adaptation des horaires. La commune demande donc un peu plus de marge dans les horaires. *Prise de connaissance* *Problématique liée à la fois aux retards des bus et aux correspondances courtes (jusqu'à 3min) au Landeron et La Neuveville pour Bienne ou Neuchâtel, de la responsabilité de l'entreprise de transport* ***Requête à transmettre à l'entreprise de transports***			
Biel	A) Verbesserung der Linienführung bzw. umsteigefreie Direktverbindung aus den südlichen Quartieren (Mett, Madretsch, Linde) ins Bözingenfeld B) Generelle Verbesserung Erschliessung Bözingenfeld (Wendemöglichkeit Linie 7 bei den Stadien) – *Erschliessung Bözingenfeld wird überprüft, soweit es nicht schon in separaten Studien behandelt wird (Bus 2020/30)*	**X**		
VB	Generelle Verbesserung Erschliessung Bözingenfeld und Angebotsverdichtung infolge des Arbeitsplatzwachstums – Ergänzung des Angebots Bahnhof–Bözingenfeld mit Schnellkursen in den Spitzenzeiten – Schaffung von Direktverbindungen via Südroute ins Bözingenfeld, damit die südlich der Bahn liegenden Quertiere umsteigefrei mit dem Bözingenfeld verbunden werden – *Siehe Eingabe Biel oben*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
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.
					Siehe Arbeitspapier Nr. 2			
14	22.004	TB	Nidau Bahnhof–Biel/Bienne Bahnhof/Gare–Omega–Löhre/Mauchamp	Neuprüfung Verlängerung Linie 4 oder anderweitige Anpassung der Erschliessung im Raum Nidau–Port–Brüggmoos	4	112.0	■	▲
	22.006	MB / SB	Nidau Bahnhof/Port Bellevue–Biel/Bienne Bahnhof–Spitalzentrum		4	68.5	▲	▲
	22.005	MB / SB	Biel/Bienne Bahnhof–Spitalzentrum		4	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	●	●
	22.070	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Les Prés-d'Orvin		1	14.5	■	■
	22.071	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Romont		1	11.0	■	▲
	22.071	MB / SB	Biel/Bienne–Orvin–Romont		1	11.0	■	▲

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
AK 2018–2021	Verlängerung 15'-Takt abends um 1 Stunde und z. T. spätere Letztkurse (Biel Bahnhofplatz ab nicht vor 23.50 ausgenommen Linie 11) *Gemäss Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV; Stand 01.01.2015) können Angebote neu bis 01.00 Uhr bestellt werden "Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 01.00 Uhr verlassen, werden vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgegolten"*	**X**		
Nidau	Wiedererwägung der im RAK 2018-2021ursprünglich geplanten Verlängerung der Linie 4 nach Port–Brüggmoos *Vorhaben aus Kostengründen nicht ins kantonale Angebotskonzept aufgenommen* *Neuprüfung notwendig, da vorläufiger Endpunkt Bahnhof Nidau Linien 4 und 6 nicht ideal und langfristig infrage gestellt ist.* *Weiter ist aktuelle Erschliessung von Port nicht befriedigend*	**X**	(X)	(X)
Port	Busangebot ist grundsätzlich zufriedenstellend. Allerdings ist die Umsteigeverbindung Bellevue–Nidau an der Haltestelle Spittel nicht befriedigend (kein günstiger Anschluss, Ankunfts- und Abfahrtszeit gleichzeitig). Wie Nidau wünscht Port die Wiedererwägung der im RAK 2018-2021 ursprünglich geplanten Verlängerung der Linie 4 nach Port–Brüggmoos. *Kenntnisnahme und Weiterleitung der ungünstigen Anschlussverhältnisse an TU zur Prüfung, ob Situation durch Fahrplananpassung möglich ist (Gegenstand jährliche Fahrplanplanung, nicht Gegenstand RAK 2022-2025)* *Wiedererwägung Verlängerung Linie 4 nach Port–Brüggmoos siehe Eingabe Nidau oben*			
AK 2018–2021	L4-Verlängerung bis Brüggmoos *Planung für Infrasturkuranpassungen Etappe 2 schreitt planmässig voran, daher Umsetzungsziel per 2020 realistisch .* *Verbindung Nidau–Port–Brüggmoos als offene Pendenz in Busstudie 2020+/30 weiter zu behandeln Daraus eventuell erste Inputs für AK 2022–25* *Geplanter Umbau Bahnhof Nidau und Gewichtsbeschränkung/Tempolimit für Busse 10 km/h auf Wehrbrücke Port erfordern allenfalls Anpassung 2 Etappe (Gegenstand laufender Umsetzungsplanung)*			
AK 2018–2021	Versuchsbetrieb L5-Verlängerung nach Ipsach *Kein erneuerter Handlungsbedarf* *Vertiefungsstudie für Erschliessung oberer Dorfteil mit Verlängerung Linie 5 oder Ortsbus/Bahnzubringer brachte keine tragfähige Lösung und seitens Gemeinde (Eingabe zu AK 2022-25) wird keine Wiedererwägung gewünscht* *Daher Verzicht auf erneute Prüfung im Rahmen Regionales Angebotskonzept 2022–2025* *Anmerkung: Verschiedene Transportunternehmen führen zusammen mit der Gemeinde Ipsach eine sogenannte Forschung und Analyse zu neuartigen Mobilitätsformen durch (zum heutigen Zeitpunkt noch keine Ergebnisse vorhanden und vermutlich keinen Einfluss auf Regionales Angebotskonzept 2022–2025)*			
Erfolgs-kontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung nicht erreicht* *Minimalwert AS 4 = 15 Personen/Kurs* *Linie 9 IST = 10.6 Personen/Kurs*	**X**		
Twann-Tüscherz	Wiederaufnahme Busbetrieb Biel–Alfermée Im Jahre 2014 ist der Busbetrieb Biel–Alfermée mit der Begründung eingestellt worden, dass die Nachfrage und der Kostendeckungsgrad ungenügend sind. Statt nach Alfermée zu fahren, verkehrt der Bus Nr. 11 stündlich 2x Bahnhof-Magglingenbahn und 2x Bahnhof-Vingelz Rebenweg. Entgegen der Prognosen ist der Kurs Bahnhof–Magglingenbahn bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad ungenügend. Der Kostendeckungsgrad des Kurses Bahnhof–Vingelz liegt ebenfalls unter den geforderten 30%. In der Zwischenzeit sind in Alfermée elf neue Wohnungen entstanden. Fünf neue Wohnungen sind in Planung. Zudem wurden leerstehende Wohnungen umgebaut und wieder bewohnt. Diese Entwicklung zeigt sich auch beim Schulbus. Gab es 2014 keine oder nur einzelne Kinder, die den Schulbus in Alfermée bestiegen, sind es 2019 um die zehn Kinder. Diese Ortsentwicklung rechtfertigt eine Angebotsprüfung und Wiederaufnahme des Busbetriebes nach Aifermée. Eine Angebotsreduktion des Kurses Bahnhof–Magglingenbahn und eine Wiederaufnahme des Gebietes bis Alfermée wäre somit gerechtfertigt. *Aufgrund Erfolgskontrolle grundsätzliche Überprüfung notwendig* *Berücksichtigung Eingabe im Rahmen Gesamtüberprüfung*	**X**		
Erfolgs-kontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung nicht erreicht* *Minimalwert AS 4 = 10 Personen/Kurs* *Linie 11 IST = 7.4 Personen/Kurs*			
VB	Befürchtung von negativem Einfluss der geplanten Geschwindigkeitsreduktion auf der Reuchenettestrasse, ev. Neukonzeption der Linien 70/71 erforderlich wegen erhöhtem Zeitbedarf *Kenntnisnahme* ***Separate Studie (Verkehrsberuhigungsmassnahmen als Auslöser)?***		(X) ?	
Romont	Aucune modification de l'offre n'est souhaitée *Prise de connaissance.*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC	Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
17	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	Integraler 30-Takt bis Betriebsschluss Montag–Donnerstag	3	35.0	■	■	Orpund	Ergänzung mit den beiden fehlenden Spätkursen von Montag bis Donnerstag (21 45 und 22.45 Biel ab bzw. 22. 19 und 23.19 Meinisberg ab) Begründung: Auch von Montag bis Donnerstag besuchen etliche Orpunderinnen und Orpunder Veranstaltungen in Biel. Um die langen Wartezeiten auf den Bus zu vermeiden, wird auf das Auto ausgewichen. Die Schliessung der Lücke würde eine zusätzliche Attraktivierung auf dieser sehr gut ausgelasteten Strecke bedeuten. *Gewünschte Ergänzungen ohne Aufstufung möglich (Spielraum bis 39 Kurspaare)* *Zielwerte bezüglich Auslastung in AS 3 sehr gut erreicht (Zielwert Soll 20 Personen/Kurs, Wert Ist 28 Personen/Kurs)*	**X**		
									Safnern	Der Gemeinderat Safnern wünscht hiermit folgende Angebotsänderung: Die Buslinie 72 (Biel–Meinisberg) soll jeweils auch von Montag bis Donnerstag zwischen 21.49 Uhr und 23.49 Uhr im 30'-Takt fahren. *Siehe Orpund oben*			
									ASm	Mo-Do: Durchgehender 30-Min.-Takt bis Betriebsschluss (2 zusätzliche Kurspaare) *Siehe Orpund und Safnern oben*			
18	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	Behebung HVZ-Kapazitätsengpässe	3	35.0	■	■	Orpund	Einführung einer Entlastung während den Spitzenzeiten in Form eines 15'-Taktes oder Entlastungskursen zwischen Orpund Byfang und Biel Bahnhof. Begründung: Die Busse gelangen in den Spitzenzeiten regelmässig an ihre Kapazitätsgrenzen. Aufgrund der grossen Bautätigkeit in Orpund ist mittelfristig mit zusätzlichen Fahrgästen zu rechnen. *Detaillierte Darstellung heute Belegung Einzelkursen in kritischen Querschnitten durch ASm* *Je nach Ergebnissen, Entlastungs- oder Verdichtungskonzept prüfen*	**X**		
									ASm	Angebotsverdichtung in der Hauptverkehrszeit mind. Im Abschnitt Biel–Orpund Byfang zum 15-Min.-Takt: Bereits mit den heutigen Frequenzen würden die Zielvorgaben auch mit 9 zusätzlichen Kurspaaren (bis/ab Meinisberg) erreicht. *Siehe Orpund oben*			
19	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	Integraler 30-Takt von 10 Uhr bis Betriebsschluss an Sonntagen	3	35.0	■	■	ASm	Halbstundentakt sonntags von 10:00 bis 24:00 Uhr *Bedingt 2 zusätzliche Kurspaare zwischen 10 und 12 Uhr* *Sehr positive Erfolgskontrolle generell*	**X**		
	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg		3	35.0	■	■	ASm	Im Zusammenhang mit der Umsetzung BehiG ist zu überprüfen, ob in Meinisberg anstelle der Durchfahrt durch die Hintere Gasse eine Linienführung in beiden Richtungen auf der Hauptstrasse zweckmässiger wäre (bedingt den Bau einer neuen Wendeschleife am Ortsende). *Infrastrukturfragen nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept*			
	22.073	MB / SB	Pieterlen–Bözingen/Boujean–Reuchenette-Péry	Siehe Prüfauftrag 12	1	15.0	■	▲	ASm	Für die Linie sehen wir keinen Anpassungsbedarf. *Kenntnisnahme* ***Linie 73 ebenfalls einbeziehen bei Studie/Prüfauftrag " Generelle Verbesserung Erschliessung Bözingenfeld"*** ***(siehe VB-Linien 22.001 bis 22.012)***	(X)		
	22.074	GB / MB	Biel/Bienne–Studen–Worben Bad–Lyss Bahnhof		3	32.5	▲	■	Aegerten	Mit der Fertigstellung der neuen Überbauungen Stockfeld und Kochermatte hat Aegerten einen deutlichen Bevölkerungszuwachs erfahren. Durch den potenziellen Zuwachs an ÖV-Nutzenden erscheint eine Verbesserung des bestehenden Angebots gerechtfertigt. Konkret soll der heutige 30-Minuten Takt auf der Buslinie 74 neu auf einen 20-Minuten-Takt ausgedehnt werden. Als weitere Optimierung wird vorgeschlagen, die Umstellung auf den Stunden-Takt in die späteren Abendstunden zu verlegen. ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
	22.074	GB / MB	Biel/Bienne–Studen–Worben Bad–Lyss Bahnhof		3	32.5	▲	■	Studen	Einige Postautokurse der Linie Lyss–Studen–Biel bedienen ja auch die Haltestelle "Grien" (Nähe Florida Studen). Dort ist unser Industriequartier mit zahlreichen Arbeitsplätzen. Nach unseren Infos wird die Haltestelle nur stündlich bedient. Ein dichterer Takt wäre wünschenswert. Insbesondere unglücklich ist, dass Leute, die im Industriegebiet arbeiten und auf den Bahnhof Studen wollen, zwar 2 x pro Stunde einen Bus haben, weil jener von Lyss in Richtung Biel zur Haltestelle Grien und zurück fährt, aber auch jener von Biel in Richtung Lyss. Die beiden Busse fahren aber fast hintereinander, so dass man nachher wieder fast eine Stunde warten muss. Zudem stellt ein Gemeinderatsmitglied fest, dass das Postauto Studen-Biel oft Verspätung hat. Der Grund liegt darin, dass der Chauffeur noch "Kassier" spielen muss. ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
	22.074	GB / MB	Biel/Bienne–Studen–Worben Bad–Lyss Bahnhof		3	32.5	▲	■	Worben	Verbesserung der Anschlüsse in Lyss an die Schnellzüge Richtung Bern ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
	22.074	GB / MB	Biel/Bienne–Studen–Worben Bad–Lyss Bahnhof		3	32.5	▲	■
	22.074	GB / MB	Biel/Bienne–Studen–Worben Bad–Lyss Bahnhof		3	32.5	▲	■
	20.075	MB / SB	Biel/Bienne–Brügg–Schwadernau–Scheuren–Orpund		1	15.0	■	▲
	22.086	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Aarberg		2	20.0	■	■
	22.086	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Aarberg		2	20.0	■	■
	22.087	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne		1	14.0	■	▲
	22.087	GB / MB	Biel/Bienne–Bellmund–Merzligen–Jens–Biel/Bienne		1	14.0	■	▲
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- und 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	■	▲

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
Worben	Halbstundentakt bis um 21.00 Uhr erweitern (Lyss–Biel und Biel–Lyss) ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
Worben	Verbesserung des Warteraums bei der Haltestelle Busswilstrasse in Richtung Lyss *Kenntnisnahme* *Infrastruktur nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept*			
Aegerten	Die Abfahrtszeiten ab Orpund Richtung Biel müssen so getaktet werden, dass der Anschluss an die S3 in Brügg bei jedem Buskurs gewährleistet ist. Ebenfalls müssten die Abfahrtszeiten in Brügg Richtung Orpund so ausgestaltet werden, dass der Anschluss von der S3 aus Richtung Bern möglich ist. Es reicht nur um ganz wenige Minuten nicht, um von der S3 den Bus 75 Richtung Orpund zu erreichen. Ein genereller Halbstundentakt wäre natürlich wünschenswert, da sich die Frequenzen auf dieser Buslinie seit der Einführung sehr stark verbessert haben. ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
Bellmund	Sowohl dem Gemeinderat als auch der Baukommission von Bellmund ist es sehr wichtig, dass die Fahrplanstabilität der Linie 86 überprüft und verbessert werden kann. Die Linie haben leider oft Verspätung, so dass die Anschlusszüge nicht mehr erreicht werden. *Kenntnisnahme, nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept* ***Eingabe wird zur Beurteilung/Abklärung an PostAuto Bern weitergeleitet***			
PostAuto Bern	Keine Eingabe aber ein Hinweis an dieser Stelle und Diskussion: Jeweils um 17:18 und 17:48 verkehren (Mo-Fr) ab Biel/Bienne, Bahnhof gleichzeitig die Kurse der beiden Linien 22.086 (Biel/Bienne–Bellmund–Aarberg) und 22.087 (Biel/Bienne–Bellmund–Jens–Biel/Bienne). Beide Fahrzeuge bedienen zwischen Biel/Bienne, Bahnhof und St. Niklaus bei Merzligen die gleichen Haltestellen und behindern sich dabei. Die Folge ist, dass der Kurs der Linie 22.086 verspätet in Aarberg eintrifft. Dort warten drei PostAuto-Linien diesen Anschluss ab und verspäten sich dadurch auch. Es ist zu prüfen, ob die Linie 87 ab Biel nonstop bis Bellmund, Kornfeld verkehren kann und dann weiter nach Jens und Merzligen. Dies ist allerdings nur möglich, wenn zwischen Biel und Bellmund keine Fahrgäste nach Jens und Merzligen einsteigen. Wir analysieren dazu die Fahrgastbewegungen. Dieses Szenario wurde in der Vergangenheit schon einmal zur Diskussion gestellt und damals aber verworfen. Eventuell finden wir gemeinsam andere Massnahmen, wie wir die Linie 22.086 "beschleunigen" können. Eine solche ist nicht zwingend in das regionale Angebotskonzept aufzunehmen und könnte jeweils auf einen Fahrplanwechsel umgesetzt werden. *Kenntnisnahme* ***Aufforderung an PostAuto Bern: RVK 1 über Analyseergebnisse rasch informieren***			
Bellmund	Sowohl dem Gemeinderat als auch der Baukommission von Bellmund ist es sehr wichtig, dass die Fahrplanstabilität der Linie 87 überprüft und verbessert werden kann. Die Linie haben leider oft Verspätung, so dass die Anschlusszüge nicht mehr erreicht werden. *Kenntnisnahme, nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept* ***Eingabe wird an PostAuto Bern weitergeleitet***			
AK 2018–2021	Mo–Sa: Schliessung der Taktlücken tagsüber (2 zusätzliche Kurspaare) – Mo–Fr: Kurse Biel/Bienne ab 9.43 und 14.48 Uhr – Sa: Kurse Biel/Bienne ab 10.43 und 14.48 Uhr *Bedingt Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2* *Von AÖV im Rahmen AK 2018–2021 abgelehnt (Anliegen ist aus kantonaler Sicht nicht prioritär, wird aus finanziellen Gründen abgelehnt)*	**X**		
AK 2018–2021	Mo–Do: Spätangebot analog Fr+Sa (1 Zusatz-KP) *Gemeindefinanzierter Spätkurs Fr–Sa wurde vom Kanton übernommen (2018)* *Wirkungskontrolle RVK 1: Jens/Merzligen als einzige Gemeinden ohne Abendangebot im Nahumkreis Biel*			
Ipsach	Es besteht aktuell kein Handlungsbedarf in unserer Gemeinde. Lediglich als Wunsch wird angemeldet, dass es begrüsst würde, wenn der Bus Linie 87 (Bahnhof Biel–Jens) auch am Sonntag fahren würde. *Korridor Biel–Nidau–Bellmund wird am Sonntag stündlich von der Linie 22.086 bedient* *Siehe auch Eingabe PostAuto Bern unten*	**X**		
PostAuto Bern	Wir hören von unseren Fahrgästen wiederkehrend den Wunsch, Jens und Merzligen auch an Sonntagen zu erschliessen (Linie 22.087). Insbesondere mit der Einführung des Versuchsbetriebs Bellmund–Jens–Lyss (30.369) wurde der Wunsch erneut geäussert. Wir bitten die RVK1 deshalb, ein Sonntagsangebot auf der Linie 22.087 für das regionale Angebotskonzept 2022–2025 zu prüfen. *Nachfrage Jens und Merzligen im Detail analysieren (insbesondere Sa)* *Einführung Sonntagsangebot prüfen (unter Berücksichtigung Angebot Linie 22.086)*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC	Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
22	22.101	Midibus / bus standard	101: Moutier, gare–Hôpital / Patinoire 103: Moutier, gare–Chantemerle / Aux Laives	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	2 2	25.0 16.0	● ●	● ●	Erfolgs-kontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung nicht erreicht* *Minimalwert AS 2 = 6 Personen/Kurs* *Linie 101 IST = 4.5 Personen/Kurs* *Linie 103 IST = 5.3 Personen/Kurs*	X		
	22.121	Midibus / bus standard	Saint-Imier–Chasseral (période d'été)			non disponible/ à compléter			Saint-Imier	Le Conseil municipal propose un renforcement de la liaison vers Chasseral en lien avec les réflexions autour de l'accès au trafic individuel motorisé (TIM) au sommet. *Prise de connaissance* *Des mesures d'accompagnement sont à l'étude pour limiter le TIM au Chasseral. La mise en place effective de ces mesures justifie une réévaluation de l'offre de la ligne estivale.* *Les offres touristiques ne font pas partie du SRO.* *Separate Studie zur touristischen Erschliessung in Bearbeitung*			X
	22.123	Midibus / bus standard	Desserte locale Saint-Imier			non disponible/ à compléter			Saint-Imier	Le Conseil municipal propose: A) la pérennisation de la ligne à la suite de la phase pilote. B) la mise en place d'une nouvelle phase pilote pour la desserte des secteurs Paul-Charmillot et Champ-Meusel à Saint-Imier *Les objets A et B vont être examinés dans le cadre d'une étude visant à évaluer la ligne pilote et les possibilités d'extension de la ligne à Saint-Imier et Villeret. Les résultats sont prévus pour l'automne 2019.* *Per Fahrplan 2020 wird das Angebot des Versuchsbetriebs von aktuell 8 auf 10 Kurspaare erhöht* ***Aus der obenerwähnten – von den Gemeinden St.-Imier und Villeret – lancierten Studie zur Erweiterung der lokalen Erschliessung ergeben sich eventuell Rückschlüsse und Inputs für das Regionale Angebotskonzept 2022–25.***		X	
	22.131	Midibus / bus standard	Tramelan–Saint-Imier		1	8.0	■	▲	Tramelan	Le Conseil municipal estime que les horaires de la ligne de bus Saint-Imier – Tramelan doivent parfaitement correspondre aux besoins des apprentis et étudiants du CEFF Commerce et être élaborés en étroite collaboration avec la direction de cet établissement. Les besoins de cette clientèle doivent primer sur toute autre considération. *Prise de connaissance*			
	22.131	Midibus / bus standard	Tramelan–Saint-Imier		1	8.0	■	▲	AK 2018–2021	Mo–Fr: Aufhebung der Schlaufe Les Breuleux, Angebots-Systematisierung und -ausbau mit verbesserter Feinerschliessung St-Imier und schlanken Bahnanschlüssen *Von AÖV im Rahmen AK 2018–2021 unterstützt* *Wirkungskontrolle RVK 1: – Weitgehender Konsens betreffend Fahrplanentwurf liegt seit Anfang 2017 vor* *– Umsetzung überfällig und per Fahrplan 2020 anpeilen* ***Neues Fahrplankonzept wird per Fahrplan 2020 umgesetzt***			
	22.131	Midibus / bus standard	Tramelan–Saint-Imier		1	8.0	■	▲	AK 2018–2021	Sa–So: Bessere Anschlüsse Tramelan im Zusammenhang mit postulierter Takt-Asymmetrie Linie 237 *Wirkungskontrolle RVK 1: – Skepsis seitens CJ / Kt. JU bezüglich Asymmetrie Linie 237* *– Zustimmung CJ / Kt. JU nötig, per Fahrplan 2020 anpeilen* *Fahrplanentwurf 2020 mit diversen Änderungen* ***Neues Fahrplankonzept wird per Fahrplan 2020 umgesetzt***			
	22.132	Midibus / bus standard	Tramelan–Saignelégier–Goumois		1	6.0	■	●	Tramelan	En conséquence de la volonté affirmée par le canton du Jura, dans l'élaboration de son Plan Directeur, de concentrer l'accès à l'Etang de la Gruère par La Theurre et d'y rendre le stationnement payant, le Conseil municipal estime nécessaire d'étoffer l'offre de la ligne, du moins le week-end, pour rendre plus attractif l'accès par les transports publics. Le Conseil municipal demande également que soit étudié la possibilité de desservir, en saison, la piscine de Tramelan, avec une course en début et une autre en fin d'après-midi. ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
									AK 2018–2021	Mo–Fr: Leichter Angebotsausbau ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
									AK 2018–2021	Sa–So: Angebotsausbau zum 2-Stundentakt ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
									AK 2018–2021	Bessere Einbindung Freizeit- und Sportzentrum Saignelégier ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
	22.133	Midibus / bus standard	Saignelégier–Tramelan–Glovelier–Bassecourt		1	12.0	■	●
	22.141	Midibus / bus standard	Tavannes–Reconvilier–Bellelay–Lajoux–Les Genevez		1	10.0	▲	▲
23	22.141	Midibus / bus standard	Tavannes–Reconvilier–Bellelay–Lajoux–Les Genevez	Extension de la course spéciale de 13:10 (départ de Saicourt) avec un départ à Reconvilier/Saules	1	10.0	▲	▲
	22.231	MB / SB	Moutier–Souboz–Bellelay		1	14	■	●
	22.231	Midibus / bus standard	Moutier–Souboz–Bellelay		1	14.0	■	●
24	22.232	MB / SB	Moutier–Belprahon–(Corcelles BE)	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	1	11.0	●	●
	30.105	GB / MB	Bern–Meikirch–Seedorf–Lyss		2	20.5	■	▲
	30.362	MB / SB	Lyss–Schnottwil		1	15.0	■	▲
	30.362	MB / SB	Lyss–Schnottwil		1	15.0	■	▲

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
Tramelan	Le Conseil municipal estime que l'offre à destination de Glovelier/Bassecourt doit être maintenue au départ de Tramelan. Il convient d'étudier les moyens de rendre cette ligne plus attractive pour les voyageurs à destination de Belfort/Montbeliard TGV. ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
AK 2018–2021	Sa–So: Ersatz Rufbussystem durch vertaktetes Fixangebot (Wendepunkt Glovelier) ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
AK 2018–2021	So: Ersatz Rufbussystem durch vertaktetes Fixangebot wie samstags ***Linie aktuell ausgeschrieben*** ***Keine weiteren Prüfungen im Rahmen RAK 2022–2025***			
Saicourt	Le Conseil municipal souhaiterait que la course spéciale pour les scolaires, avec un départ à 13:10 de Saicourt en direction de Bellelay, puisse être mise à l'horaire avec un départ de Reconvilier. Les pendulaires qui travaillent a Bellelay ainsi que les enfants de Saules qui sont scolarisés dans nos écoles pourraient également en profiter. *Requête à examiner s'il existe une marge de manœuvre dans l'exploitation actuelle de la ligne*	**X**		
CarPostal Ouest	Le Publicar de la Courtine, qui ne circule actuellement plus que le dimanche sera vraisemblablement supprimé en 2020, pour être remplacé par des courses à l'horaire. Nous devons chiffrer pour 2020 plusieurs versions plus ou moins "light" pour les samedis et dimanche. Aucune de ces propositions d'horaire ne tient compte de la desserte actuelle du Petit-Val les samedis par des courses à l'horaire et les dimanches par le Publicar. De fait, les villages de Châtelat, Sornetan, Souboz et les Ecorcheresses ne seront plus desservis les samedis. Les dimanches seules 3 paires de courses circulent d'avril à octobre. Je vous proposerais donc de mettre dans la planification 2022-2025 une offre minimale de ces villages les weekends, soit depuis Moutier, soit depuis Bellelay. *Kenntnisnahme* *Fahrplanentwurf 2020 soll umgesetzt werden*			
Perrefitte	Nous n'avons pas de propositions d'améliorations à formuler mais insistons sur l'importance du respect de l'horaire des cars qui desservent notre localité pour la gare de Moutier, car il est primordial que nos habitants puissent prendre leur train. Quelques étudiants en période d'examen ont dû organiser des plans B de dernière minute après avoir manqué leur train en raison du retard des cars postaux reliant Perrefitte à Moutier. *Prise de connaissance* *De la responsabilité de l'entreprise de transport* ***Requête à transmettre à l'entreprise de transport en raison des retards rapportés***			
Erfolgskontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung nicht erreicht* *Minimalwert AS 1 = 4 Personen/Kurs* *Linie 232 IST = 3.2 Personen/Kurs* *Insbesondere Samstagsangebot schlecht genutzt; Aufhebung Samstagsangebot zu diskutieren*	**X**		
AK 2018–2021	Nächte Fr–Sa: Bedarfskurs Lyss–Grossaffoltern–Seedorf um 0.37 Uhr in Koop. Mit Taxifirma *Von AÖV im Rahmen AK 2018–2021 abgelehnt (Potenziale)* *Wirkungskontrolle RVK 1: Mit Gemeinden Alternativen prüfen* ***Gemäss Gemeindebefragung 2019 kein Bedarf angemeldet ⇨ Antrag streichen und nicht weiterverfolgen***			
Diessbach	Das heutige Kursangebot und den drei bestehenden Bushaltestellen soll unbedingt aufrechterhalten bleiben. *Kenntnisnahme, Leistungsabbau steht nicht zur Diskussion*			
Diessbach	Die Abfahrtszeiten sollen unbedingt nach Fahrplan eingehalten werden. Gemäss Rückmeldungen aus der Bevölkerung können oftmals die Anschlusszüge in Lyss nicht mehr rechtzeitig erreicht werden. Eventuell könnte man hier den Spielraum etwas vergrössern. Eine Möglichkeit wäre, wenn eine automatische Ansage erfolgen würde, mit der Aufforderung, dass die Fahrgäste bei der Bushaltestelle "Aldi" in Lyss aussteigen sollen. Durch eine solche Massnahme wäre es sicher möglich, die Anschlusszüge noch rechtzeitig zu erreichen. *Kenntnisnahme, nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept* ***Eingabe wird an RBS weitergeleitet***			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
25	30.362	MB / SB	Lyss–Schnottwil	A Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2 B So–Do: Betriebsausdehnung bis 22 Uhr (eventuell nur Lyss–Diessbach) C Fr–Sa: Betriebsausdehnung bis 24 Uhr (eventuell nur Lyss–Diessbach und Spätkurs Lyss ab 00.37 bis Büren)	1	15.0	■	▲
	30.362	MB / SB	Lyss–Schnottwil		1	15.0	■	▲
26	30.363	MB / SB	Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden	Aufhebung Bedienung Haltestelle Ammerzwil Dorf (Aufhebung Stichfahrt)	1	15.0	■	▲
27	30.363	MB / SB	Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden	A Aufstufung Abschnitt Lyss–Vorimholz von 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)	1	15.0	■	▲
	30.363	MB / SB	Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden		1	15.0	■	▲
	30.871	MB / SB	Jegenstorf–Messen–Ruppoldsried–Waltwil		2	24.0	▲	●

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
AK 2018–2021	Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2 *Von AÖV im Rahmen AK 2018–2021 abgelehnt* *Wirkungskontrolle RVK 1: Markant höherer KDG mit neuem Konzept*	X		
AK 2018–2021	So–Do: Ausdehnung Betrieb bis 22 Uhr *Zu berücksichtigen:* *– Linie 362 nimmt ab dem Mittag die RE Bern–Lyss und Biel–Lyss mit Ankunft Lyss zur Minuten 00 ab (Busabfahrt zur Minute 03)* *– Letzte RE Ankünfte aus Bern und Biel zur Minute 00 heute um 21.00 Uhr und letzter Kurs Linie 362 nach Schnottwil Lyss ab 21.03 Uhr* *– Ab 21 Uhr Ankunft RE aus Bern zu den Minuten 30 (21.30, 22.30, 23.30 und Nächte Fr/Sa und Sa/So 00.34 Uhr)*			
AK 2018–2021	Fr–Sa: Ausdehnung Betrieb bis 24 Uhr *Siehe Bemerkungen oben*			
Lyss	Seit der Einführung des Angebotskonzepts 2018-2021 wird gemäss Buskonzept "Lyss-Solothurn-Münchenbuchsee" der Weiler Hardern nicht mehr bedient. Im Rahmen der Mitwirkung schlug Lyss damals vor, die Linie Schnottwil ab Büetigen nicht durch Wald und Feld, sondern durch das Siedlungsgebiet Busswil und das Industriegebiet Nord zu führen. Pierre Pestalozzi erarbeitete einen Vorschlag, wie die Umsetzung aussehen könnte. Die RVK nahm den Vorschlag auf und leitete ihn mit dem Angebotskonzept dem AöV weiter. Dieses lehnte den Vorschlag jedoch ab, weil der Kanton Solothurn mit dieser Variante nicht einverstanden war. Die Gemeinde Lyss ist nach wie vor der Ansicht, dass eine Linienführung durch das Siedlungsgebiet Busswil nach Lyss attraktiver wäre als die heutige Linienführung am Siedlungsgebiet vorbei. Lyss wünscht deshalb eine erneute Überprüfung der Linie 362 im obigen Sinne. *Linie 362 weist seit Einführung neues Buskonzept Lyss-Solothurn-München sehr erfreuliche Nachfrageentwicklung aus Zunahme Einsteiger 2017 – 2018: +15% (Erfolgskontrolle RBS vom 8.5.2019)* ***Neukonzeption des 2018 eingeführten Gesamtkonzepts Lyss-Solothurn-Münchenbuchsee steht nicht zur Diskussion***			
RBS	Aufhebung Bedienung Ammerzwil Dorf zwecks Verbesserung der Pünktlichkeit prüfen (Fahrzeiteinsparung 2.5 Minuten; betroffen sind 5 Personen pro Tag Richtung Bätterkinden und 6 Personen pro Tag Richtung Lyss). *Antrag prüfen* ***Meinung/Haltung Gemeinde Grossaffoltern durch RVK 1 rasch einholen*** ***Falls Gemeinde Grossaffoltern einverstanden ⇨ Umsetzung bereits Ende 2020 per Fahrplan 2021***	X		
AK 2018–2021	Aufstufung Abschnitt Lyss–Vorimholz von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2 *Von AÖV im Rahmen AK 2018–2021 abgelehnt* *Wirkungskontrolle RVK 1: Markant höherer KDG mit neuem Konzept*	X		
AK 2018–2021	So–Do: Ausdehnung Betrieb Abschnitt Lyss–Vorimholz bis 22 Uhr *Zu berücksichtigen:* *– Linie 363 und Linie 362 betrieblich miteinander verknüpft* *– Für Beurteilung Betriebsausdehnung Immer beide Linien beachten*			
AK 2018–2021	Fr–Sa: Ausdehnung Betrieb Abschnitt Lyss–Vorimholz bis 24 Uhr *Siehe Bemerkungen oben*			
Rapperswil	Wir erlauben uns, Sie auf das minimale Angebot der Dorfbevölkerung aus Ruppoldsried an den Anschluss des öffentlichen Verkehrs aufmerksam zu machen. Durch die Tendenz der längeren Ladenöffnungszeiten am Abend sollte der Halbstundentakt verlängert werden. *Letzte Verbindungen Ruppoldsried* *- Linie 30.363 Lyss ab 17.33 / 18.33, Ruppoldsried an 17.54 / 18.54* *- Linie 30.871 Jegenstorf ab 17.50 / 18.50 / 19.50, Ruppoldsried an 18.11 / 19.11 / 20.11* *Halbstundentakt bis 19 Uhr und weiterer Kurs um 20 Uhr wird angesichts der Potenziale als ausreichend erachtet*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
	30.364	MB / SB	Alle Schlaufen Ortsbus Lyss		4	43.0	●	▲
	30.367				3	32.0	●	▲
	30.368				3	31.0	●	●
28	30.365	GB / MB	Aarberg–Seedorf	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	2	17.5	●	▲
29	30.369	KB	Lyss–Jens–Bellmund	Übernahme Versuchsbetrieb in Grundangebot Kleinbuslinie Angebotsstufe 1	1	7.0	pendent	
	30.521	MB / SB	521 Ins–Tschugg–Erlach 522 Ins–Vinelz–Erlach 524 Ins–Tschugg–Vinelz–Erlach	*Gesamtüberprüfung Linie 30.521 im Rahmen übergeordnete Planung / Korridorstudie Ins–Neuenburg*	3	33.0	▲	▲

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
Erfolgs-kontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung auf keiner Schlaufe erreicht* ***Per Fahrplan 2020 wird ein neues Konzept eingeführt (Aufhebung Linie 364 und Neukonzeption Linien 367 und 368)*** ***Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV nicht erforderlich***			
Lyss	Der Ortsbus Lyss kann die Minimalanforderungen des Kantons derzeit weder auf der Schlaufe Dreihubel noch auf der Schlaufe Kornweg erfüllen. Es haben bereits Gespräche mit Herrn Berz von der RVK und Herrn Zürcher vom RBS stattgefunden, um den Ortsbus attraktiver zu gestalten. Zu den definierten Massnahmen gehören die Aufhebung der Schlaufe zur Migros sowie Fahrplan-optimierungen. Eine Abstufung des Angebots kommt für die Gemeinde nicht in Frage, sie ist bestrebt, der Bevölkerung von Lyss eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr anzubieten. Die Entwicklung des Ortsbusses muss weiterhin beobachtet werden, und wenn nötig sind weitere Massnahmen zu dessen Attraktivierung vorzusehen. *Siehe Ausführungen oben*			
Erfolgs-kontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung nicht erreicht* *Minimalwert AS 2 = 9 Personen/Kurs* *Linie 365 IST = 5.9 Personen/Kurs*	**X**		
Bellmund	Sofern der Versuchsbetrieb der neuen Buslinie Bellmund–Jens–Lyss die definierte Mindestnachfrage erreicht, ist diese Busverbindung in das Angebotskonzept 2022–2025 aufzunehmen. *Auswertung Frequenzen erstes Halbjahr 2019 sobald verfügbar* *Antrag zuhanden RAK 20222025 in Abhängigkeit Ergebnisse Frequenzen*	**X**		
Erlach	Die Gemeinde Erlach sieht im Moment kein Handlungsbedarf für eine Angebotsverbesserung. Erlach ist sehr daran interessiert, dass die Angebote laufend optimiert werden, jedoch dürfen für die Gemeinde keine Nachteile entstehen. *Kenntnisnahme*			**X**
Tschugg	Die RVK 1 gibt uns die Möglichkeit, Wünsche zum Angebotskonzept 2022–2025 einzureichen. Solche haben wir zur Zeit nicht, wir sind mit dem Angebot zufrieden. Ebenfalls haben wir Rücksprache mit dem grössten Arbeitgeber in Tschugg, der Klinik Bethesda, genommen, auch diese sind mit dem Angebot zufrieden. Gewünscht wird seitens der Klinik, dass der Name der Haltestelle "Tschugg Klinik" in "Tschugg Klinik Bethesda" angepasst wird. Dies wäre sicher bereits für den nächsten Fahrplanwechsel machbar analog "Tschugg Unterdorf" gemäss Mailverkehr unten. *Kenntnisnahme, nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept*			
AK 2018–2021	Sa–So: Überführung Zusatzangebot (Sommerhalbjahr) ins Grundangebot *Von AÖV im Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt (Potenziale)* *Wirkungskontrolle RVK 1: Hat angesichts Nachfrageentwicklung 1. Priorität*			
AK 2018–2021	Sa–So: Angebotsausbau im Winterhalbjahr, Annäherung des Wochenendkonzepts ans Werktagskonzept unter Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auch im Winterhalbjahr (allerdings mit mehr Lücken als im Sommer) respektive unter Nutzung von Synergien mit der Linie Ins–Cufrefin–Môr *Von AÖV im Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt (aus kantonaler Sicht nicht prioritär)* *Wirkungskontrolle RVK 1: Anliegen 2. Priorität*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC	Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
	30.525	MB / SB	Erlach–Vinelz–Lüscherz	*Gesamtüberprüfung Linie 30.525 im Rahmen übergeordnete Planung / Korridorstudie Ins–Neuenburg*	1	15.5	▲	▲	Erlach	Die Gemeinde Erlach sieht im Moment kein Handlungsbedarf für eine Angebotsverbesserung. Erlach ist sehr daran interessiert, dass die Angebote laufend optimiert werden, jedoch dürfen für die Gemeinde keine Nachteile entstehen. *Kenntnisnahme*			X
									Lüscherz	Leider stellen wir fest, dass trotz Ausbau des Aare Seeland mobil-Fahrplans jeweils Mitte Vormittag und Nachmittag noch grosse Lücken für Anschlüsse nach Lüscherz bestehen. Wir bitten Sie zu prüfen, ob die fahrplanmässigen Lücken vormittags und nachmittags geschlossen werden können. *Anzahl Kurspaare AS 1 vollständig ausgeschöpft, Jeder Zusatzkurs bedingt Aufstufung in AS 2* *Minimalwert Auslastung AS 1 von 4 Personen/Kurs wird knapp erreicht (4.7 Personen/Kurs)* *Minimalwert Auslastung AS 2 von 6 Personen/Kurs wird mit Taktlückenschliessung Vor- und Nachmittag nicht mehr erreicht n*			
									Lüscherz	Ebenfalls sind die Buskurse für den Anschluss Richtung Biel teilweise mit grossen Wartezeiten am Bahnhof verbunden. Wir bitten Sie zu prüfen, ob die Anschlüsse auf den Asm-Fahrplan optimiert werden können. *Betrifft Kurse ab 16 Uhr* *Linie 50.525 betrieblich mit Busnetz Raum Erlach verknüpft und Anpassung Fahrlage mit Auswirkungen auf andere Linien verbunden* *Bessere Anschlüsse an ASm-Linie 290 am Abend erfordert zudem einen Taktwechsel auf der Buslinie* *Anliegen trotzdem prüfen und Lösungsmöglichkeiten und Konsequenzen aufzeigen* *Allenfalls bessere Anschlussvoraussetzungen mit Ausbau Bahnangebot 290*			
									AK 2018–2021	Sa–So: Überführung Zusatzangebot (Sommerhalbjahr) ins Grundangebot *Von AÖV im Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt (Potenziale)* *Wirkungskontrolle RVK 1: Hat angesichts Nachfrageentwicklung 1. Priorität*			
									AK 2018–2021	Sa–So: Angebotsausbau im Winterhalbjahr, Annäherung des Wochenendkonzepts ans Werktagskonzept unter Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auch im Winterhalbjahr (allerdings mit mehr Lücken als im Sommer) respektive unter Nutzung von Synergien mit der Linie Ins–Cufrefin–Mûr *Von AÖV im Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt (aus kantonaler Sicht nicht prioritär)* *Wirkungskontrolle RVK 1: Anliegen 2. Priorität*			
	30.526	MB / SB	Erlach–Gals–Le Landeron	*Gesamtüberprüfung Linie 30.526 im Rahmen übergeordnete Planung / Korridorstudie Ins–Neuenburg*	1	12.5	▲	▲	Erlach	Die Gemeinde Erlach sieht im Moment kein Handlungsbedarf für eine Angebotsverbesserung. Erlach ist sehr daran interessiert, dass die Angebote laufend optimiert werden, jedoch dürfen für die Gemeinde keine Nachteile entstehen. *Kenntnisnahme*			X
									AK 2018–2021	Sa–So: Überführung Zusatzangebot (Sommerhalbjahr) ins Grundangebot *Von AÖV im Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt (Potenziale)* *Wirkungskontrolle RVK 1: Hat angesichts Nachfrageentwicklung 1. Priorität*			
									AK 2018–2021	Sa–So: Angebotsausbau im Winterhalbjahr, Annäherung des Wochenendkonzepts ans Werktagskonzept unter Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auch im Winterhalbjahr (allerdings mit mehr Lücken als im Sommer) respektive unter Nutzung von Synergien mit der Linie Ins–Cufrefin–Mûr *Von AÖV im Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt (aus kantonaler Sicht nicht prioritär)* *Wirkungskontrolle RVK 1: Anliegen 2. Priorität*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
	30.527	MB / SB	Ins–Gampelen–Gals–Erlach (–Le Landeron)	*Gesamtüberprüfung Linie 30.527 im Rahmen übergeordnete Planung / Korridorstudie Ins–Neuenburg*	1	5	■	▲
	30.526	MB / SB	Erlach–Gals–Le Landeron	*Gesamtüberprüfung Linien 30.526/527 im Rahmen übergeordnete Planung / Korridorstudie Ins–Neuenburg*	1	12.5	▲	▲
	30.527	MB / SB	Ins–Gampelen–Gals–Erlach (–Le Landeron)		1	5.0	■	▲
	30.521 30.525 30.526 30.527	Siehe Zeilen oben	Siehe Zeilen oben	*Gesamtüberprüfung alle Linien im Rahmen übergeordnete Planung / Korridorstudie Ins–Neuenburg*	do.	do.	do.	do.
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	▲	●
	30.898	MB / SB	Münchenbuchsee–Wengi b.B.–Büren a.A.		2	25.0	■	■

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
Erlach	Die Gemeinde Erlach sieht im Moment kein Handlungsbedarf für eine Angebotsverbesserung. Erlach ist sehr daran interessiert, dass die Angebote laufend optimiert werden, jedoch dürfen für die Gemeinde keine Nachteile entstehen. *Kenntnisnahme*			**X**
Gampelen	Durch verschiedene Angebote im medizinischen Bereich (Mediteam, IRIS Radiologie), im Bereich der Schule Schulimont, der Kita und der Altersbetreuung (Altersheim Tertianum Le Manoir) und einer ständig wachsenden Zuzügerzahl, vor allem aus dem benachbarten Kanton Neuenburg, steigt das Bedürfnis für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Folgende Kurse mit dem Postauto werden Wochentags zusätzlich zu den bereits bestehenden Kursen auf der Linie Ins–Gampelen–Gals–Le Landeron–Erlach gewünscht (Anschlusszug Richtung Bern, bzw. Neuchâtel/Biel): – Ca. 06.30 Uhr von Ins und/oder Erlach über Gampelen – Ca. 14.00 Uhr von Ins und/oder Erlach über Gampelen – Ca. 15.30 Uhr von Ins und/oder Erlach über Gampelen – Ca. 16.30 Uhr von Ins und/oder Erlach über Gampelen – Ca. 19.30 Uhr von Ins und/oder Erlach über Gampelen *Gewünschter Angebotsausbau ohne Aufstufung möglich*			
Gampelen	Folgende Kurse mit dem Postauto werden an Wochenenden auf der Linie Ins–Gampelen–Gals–Le Landeron–Erlach gewünscht: – Ca. 14.00 Uhr von Ins und/oder Erlach über Gampelen – Ca. 15.30 Uhr von Ins und/oder Erlach über Gampelen – Ca. 16.30 Uhr von Ins und/oder Erlach über Gampelen *Heute kein Wochenendangebot auf der Linie 50.527*			
AK 2018–2021	Mo–Fr: Leichter Angebotsausbau			
Gals	Folgende Kurse werden gewünscht und zwar Wochentags und -ende: – Ca. 14.00 Uhr von Ins und/oder Erlach nach Gals, Besuchszeit im Altersheim – Ca. 15.30 von Ins und/oder Erlach nach Gals, Beginn Dienst 3 Altersheim – Ca. 16.00 Uhr, nach Ins und/oder Erlach, Ende Besuchszeit Altersheim *Handlungsspielraum für zusätzliches Angebot innerhalb bestehender Angebotsstufen vorhanden*			**X**
Gals	Weiter wünscht Aldi sein Angebot an Verkaufsfläche zu vergrössern. Dazu braucht es aber eine bessere Anbindung an den ÖV. Hier laufen Abklärungen mit dem AÖV. Allenfalls würde das zu einer neuen Haltestelle im Bereich Coop Tankstelle oder Aldi führen oder zu neuen Fahrstrecken, anstelle via Bethlehem über die Bernstrasse. Dies müsste aber sicher vor Ort besprochen werden/ wenn die Auflagen AOV bekannt sind. Mit diesem Schreiben ist vorerst der Termin vom 22. März 2019 eingehalten. Gerne werden wir dieses aber ergänzen, sobald die Details Aldi bekannt sind. *Kenntnisnahme*			
PostAuto Bern	Dazu haben wir keinen konkreten Prüfauftrag. Die Nachfrage stagniert bzw. ist sogar leicht rückläufig. Die Fahrgaststruktur besteht aus Pendlern, Schülern und in den Sommermonaten auch Touristen (mit / ohne Schiffanschluss in Erlach). Die Anschlüsse in Le Landeron und in Lüscherz werden sich verändern, in Ins hingegen nicht. Es ist deshalb zu prüfen, ob eine Konzeptanpassung der PostAuto-Linien nötig wird. Die Verkehrsströme sind zu analysieren und klare Prioritäten (Anschlüsse) zu setzen. *Gesamtüberprüfung auf konzeptioneller Ebene in Zusammenarbeit mit PostAuto Bern*			
AK 2018–2021	Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung mit Linienverlängerung nach Wengi *Von AÖV im Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt (aus kantonaler Sicht nicht prioritär)* *Wirkungskontrolle RVK 1: 60'-Takt bis Kreisel Wengi mittelfristig machbar* *Verlängerung Wengi im Zielzustand RBS 2025 enthalten*	**X**		
Wengi	Der Gemeinderat Wengi würde es sehr begrüssen, wenn die Linie Jegenstorf–Wengi–Suberg, vor allem in Stosszeiten, gestärkt werden könnte. Um Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren wäre es dienlich, wenn wir uns zu einem Gespräch treffen könnten. In der Anlage senden wir Ihnen eine Eingabe eines Bürgers betreffend Anpassungswunsch Busangebot Wengi–Waltwil–Ruppoldsried–Messen (Inhalt: Forderungen nach Zusatzkursen tagsüber und Ausbau Abendangebot für Ruppoldsried und Waltwil). *Betreffend Ausdehnung Abendbetrieb siehe Eingabe Gemeinde Rapperswil* *Schliessung der grossen Taktlücken tagsüber zu prüfen*	**X**		
Rapperswil	Wir bedauern, dass die Busverbindung nur noch bis nach Münchenbuchsee gewährleistet wird. Die Möglichkeiten der Anschlüsse wären in Zollikofen vielfältiger und flexibler. Durch die zu knapp berechneten Fahrzeiten, insbesondere während den Stosszeiten, wird der Anschluss an die S3 regelmässig verpasst. *In kritischer HVZ Morgen verkehren Kurse im Fahrplan 2019 bis Zollikofen* *Im Fahrplan 2020 nach wie vor enthalten*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
	30.898	MB / SB	Münchenbuch-see–Wengi b.B.–Büren a.A.		2	25.0	■	■
	30.898	MB / SB	Münchenbuch-see–Wengi b.B.–Büren a.A.		2	25.0	■	■
	30.898	MB / SB	Münchenbuch-see–Wengi b.B.–Büren a.A.		2	25.0	■	■
	30.898	MB / SB	Münchenbuch-see–Wengi b.B.–Büren a.A.		2	25.0	■	■
32	30.898	MB / SB	Münchenbuch-see–Wengi b.B.–Büren a.A.	A Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Mo–Fr: 30'-Taktverdichtung Mittag	2	25.0	■	■
33	40.008	MB / SB	Büren an der Aare–Solothurn	A Aufstufung von 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	16.0	■	■
35	40.033	MB / SB	Grenchen–Arch–Büren	Ausdehnung Abendbetrieb nach 20 Uhr (in Absprache mit Kt. Solothurn als Mitbesteller der Linie)	2	16.0	■	■

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
Rapperswil	Die Busse sind während den Hauptverkehrszeiten konstant überfüllt. Während den Stosszeiten sind unbedingt grössere Busse einzusetzen. ***Durch RBS zu verifizieren***			
Rapperswil	Die Schaffung einer zusätzlichen Haltestelle bei der Gemeindeverwaltung Rapperswil haben wir bereits anlässlich des Angebotskonzepts 2018–21 eingegeben. In den nächsten zwei Jahren soll mit der Überbauung des Gebietes begonnen werden, was bedeutet, dass die zusätzliche Haltestelle beim Angebotskonzept 2022–25 einzuplanen ist, da dies bestimmt Auswirkungen auf den Fahrplan haben wird. *Kenntnisnahme, nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept* ***Eingabe wird an RBS weitergeleitet***			
Rapperswil	Aus den Medien haben wir vom geplanten Leitsystem in den Agglomerationsgemeinden erfahren. Wir erlauben uns den Hinweis, dass dadurch nicht noch grössere Verzögerungen an die S3 entstehen dürfen oder ob allenfalls die Verbindung Rapperswil-Lätti–Schwanden–Schüpfen eine Option wäre. *Kenntnisnahme*			
Rapperswil	Letzte Verbindung Biel–Lyss–Rapperswil mit S3 und Buslinie 898: Der letzte Kurs der Linie 898 verkehrt Münchenbuchsee ab 23.15 Uhr. Die S3 aus Biel–Lyss kommt um 23.16 Uhr in Münchenbuchsee an. *Antrag von RBS bereits ablehnend beantwortet* *Antrag erneut prüfen und Konsequenzen aufzeigen* ***Klärung bilateral mit RBS und Verzicht auf Prüfauftrag Regionales Angebotskonzept 2022–2025***			
AK 2018–2021	Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 *Neu aus Wirkungskontrolle 2018–2021*	**X**		
AK 2018–2021	Mo–Fr: 30'-Taktverdichtung Mittag *Neu aus Wirkungskontrolle 2018–2021*			
AK 2018–2021	Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 *Neu aus Wirkungskontrolle 2018–2021*	**X**		
AK 2018–2021	Mo–Fr: 30'-Taktverdichtung Mittag *Neu aus Wirkungskontrolle 2018–2021*			
Büren an der Aare	Die heutige Situation ist grundsätzlich sehr zufrieden stellend. Folgende drei Punkte könnten für eine positive Weiterentwicklung Bürens fördernd sein: A Ausbau der Taktfrequenz mit halbstündigen Verbindungen (könnte relevant sein für die weiterführende Ortsplanung) B … C … *Angebotsniveau AS 2 bei Bahnlinie 291 Lyss–Büren mit 25 Kurspaaren voll ausgeschöpft, weiterer Ausbau bedingt Aufstufung in AS 3 und Minimalanforderungen bezüglich Auslastung werden voraussichtlich nicht mehr erreicht* *Auf Buslinien 30.898 und 40.008 wurde mit RAK 2018–2021 ein neues Angebotskonzept umgesetzt (beide Linien mit 30'-Takt in HVZ), Angebotsniveau AS 2 bei beiden Buslinien mit 25 Kurspaaren voll ausgeschöpft, weiterer Ausbau bedingt Aufstufung in AS 3* *Linie 40.033 verkehrt heute ganztags im 60'-Takt (15 Kurspaare bis 20 Uhr), Zielwerte bezüglich Auslastung in AS 1 sehr gut erreicht, Zielwert Auslastung auch bei Aufstufung in AS 2 problemlos erreicht* ***HVZ-Verdichtung Linie 40.033 prüfen / Koordination Kt. Solothurn zwingend (Mitbesteller)***	**X**		
Arch	Der letzte Bus auf der Linie Grenchen–Arch fährt in beide Richtungen bereits um 20. 00 Uhr. Die späteren Verbindungen werden nicht mehr angeboten. Die Reisenden müssen ab 20.00 Uhr eine längere Reisezeit in Kauf nehmen. Die Anschlüsse in Solothurn sind mit der Busverbindung der Linie 8 der RBS nicht gewährleistet. Die Reise über Biel–Busswil–Büren–Arch bedeutet eine längere Reisezeit. *Letzte Kurse: Grenchen Süd Bahnhof ab nach Arch 19.41 Uhr / Arch Arche ab nach Grenchen Süd 20.12 Uhr* *Spätere Verbindungen auf Basis heutige Nachfrage nach 18 Uhr prüfen* ***Koordination Kt. Solothurn zwingend (Mitbesteller)***			
Büren an der Aare	Die heutige Situation ist grundsätzlich sehr zufrieden stellend. Folgende drei Punkte könnten für eine positive Weiterentwicklung Bürens fördernd sein: A … B … C Verlängerung des Busbetriebs von Grenchen nach Büren nach 20 Uhr *Letzter Kurs Grenchen Süd Bahnhof ab nach Büren an der Aare verkehrt um 19.41 Uhr* *Spätere Verbindungen auf Basis heutige Nachfrage nach 18 Uhr prüfen*			
AK 2018–2021	Mo–So: Wiederherstellung des spätabendlichen Kurspaars *Von AÖV im Angebotskonzept 2018–2021 abgelehnt (Potenziale)* *Wirkungskontrolle RVK 1: 60'-Takt bis 23 Uhr erscheint vom Linienergebnis her berechtigt*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC
	40.033	MB / SB	Grenchen–Arch–Büren		2	16.0	■	■
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				
	Div.	Div.	Div.		Div.	Div.	Div.	Div.
	Div.	Div.	Div.		Div.	Div.	Div.	Div.
	Div.	Div.	Div.		Div.	Div.	Div.	Div.
	Div.	Div.	Div.		Div.	Div.	Div.	Div.
	Div.	Div.	Div.		Div.	Div.	Div.	Div.
	Div.	Div.	Div.		Div.	Div.	Div.	Div.

Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
BGU	Haltestellen Stockmatt und Gemeindehaus in Arch werden auf Wunsch der Einwohnergemeinde von der Linie 33 nicht mehr bedient ab 15. Dezember 2019. *Kenntnisnahme*			
Orpund	Definitive Einführung der Linie 34. Begründung: Auch diese Verbesserung begründen wir mit der grossen Bautätigkeit in unserer Gemeinde. Zudem kann die Linie 72 entlastet werden, wenn Fahrgäste mit Reiseziel Richtung Zürich nicht den Umweg über den Bahnhof Biel in Kauf nehmen müssen. *Versuchsbetrieb, welcher Ende 2020 ausläuft* *Generelle Überprüfung/Beurteilung seitens AÖV gefordert (Nachfrage unbefriedigend)*	X		
BGU	Linienverlängerung 40.034 Lengnau Sportplatz–Biel Tissot Arena–Orpund Byfang. Das Angebot soll im Dezember 2020 definitiv ins Grundangebot aufgenommen werden. Zudem sollte die Fahrplanlücke von 09.00–15.00 Uhr geschlossen werden. Das Angebot würde dann morgens von 05.15 Uhr bis abends 20.00 Uhr Mo–Fr zwischen Grenchen und Lengnau den 30'-Takt und auf den Linienabschnitte Lengnau Sportplatz resp. Biel Tissot Arena den 60'-Takt ergeben. Dem AöV des Kanton Bern wird eine Unternehmer Offerte für das Fahrplanjahr 2021 fristgerecht eingereicht. Mit den heutigen Fahrgastzahlen sowie Deckungsgrad auf diesen Linienabschnitten sollten alle Vorgaben erfüllt sein. *Siehe Orpund oben*			
AK 2018–2021	Mo–Sa: Verlängerung aller Kurse in die Industriezone Lengnau, neu alle Kurse mit Bahnanschluss in Grenchen Nord *Wirkungskontrolle RVK 1:* *– Industriezone nur in HVZ bedient* *– 30'-Takt Industriezone* *– Per Fahrplan 2021 anpeilen*			
AK 2018–2021	Mo–Fr: HVZ-Versuchsbetrieb Linienverlängerung über Lengnau hinaus (alternierend nach Orpund / Bözingenfeld mit je 7 Kurspaaren) ins Grundangebot überführen und eventuell Angebotsausbau *Wirkungskontrolle RVK 1:* *– Ermutigende Zwischenbilanz* *– Per Fahrplan 2021 anpeilen*			
Erfolgs-kontrolle 2018	*Minimalwerte Auslastung nicht erreicht* *Minimalwert AS 3 = 8 Personen/Kurs* *Linie 34 IST = 7.3 Personen/Kurs*			
Büren an der Aare	Erhöhung Güteklasse E auf Güteklasse D für die beiden Vorranggebiete Solothurnstrasse und Galgenfeld *Erwähnte Vorranggebiete liegen im Einzugsbereich der Linien 30.898, 40.008 und 40.033* *Bei Bearbeitung Berücksichtigung Prüfaufträge 31 bis 34*	X		
Biel	Optimierung der Haltestellensituation am Bahnhof Biel für die Regionallinien – *Haltestelleninfrastruktur nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept*			
Biel	Aufhebung der Busstrecke Aarbergstrasse zwischen Guisanplatz und Spitalstrasse (betrifft Linien 5, 70, 71 und 72) – *Anliegen, das über den Zeitraum des RAK 2022–2025 hinausgeht und/oder teilweise in separaten Studien bearbeitet werden muss*			X
Biel	Berücksichtigung der Mobilitätsstrategie Biel 2035 (z.B. Aufhebung von Linienabschnitten und Konzentration auf weniger Busachsen, z.B. in Biel Mett) – *Anliegen, das über den Zeitraum des RAK 2022–2025 hinausgeht und/oder teilweise in separaten Studien bearbeitet werden muss*			X
VB	Umsetzung der Massnahmen zur ÖV-Beschleunigung gemäss den Massnahme B7/III RGSK *Wird grundsätzlich unterstützt* *Ist für den ÖV wichtig und liegt in der Verantwortung der Strasseneigentümer* *Nicht Gegenstand des Regionalen Angebotskonzeptes*			
Crémines	Concernant la gare qui dessert la commune de Corcelles et qui devra être assainie prochainement, la répartition des coûts de 10% pour Crémines et 90% pour Corcelles doit être maintenue selon accord avec la commune voisine. *Prise de connaissance* *Ne concerne pas le SRO*			
Moutier	Le Conseil municipal n'a aucune demande de correction ou de complément à apporter au niveau de l'offre actuelle. *Prise de connaissance*			
Saint-Imier	Le Conseil communal propose des mesures d'infrastructure sur le réseau ferroviaire: A) le doublement du passage inférieur à l'entrée de Bienne pour éviter l'engorgement. B) la création de nouveaux points de croisement pour permettre l'introduction d'un véritable RER à la cadence 30' sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Bienne. *A) Il est ici vraisemblablement question du problème de capacité du passage sous-voie de la gare de Bienne.* *B) Prise de connaissance, ne concerne pas le SRO (planification à moyen/long terme des infrastructures)*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC	Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
	Div.	Div.	Div.		Div.	Div.	Div.	Div.	Saint-Imier	Le Conseil communal propose une amélioration des correspondances en gare de La Chaux-de-Fonds et Bienne avec les grandes lignes du pied du Jura. *Prise de connaissance* *Les correspondances actuelles sont jugées raisonnablement bonnes. Une précision de la requête peut être éventuellement envisagée.*			X
	Div.	Div.	Div.		Div.	Div.	Div.	Div.	Tramelan	Le Conseil municipal est favorable à la suppression de la rupture de charge à la gare de Sonceboz-Sombeval avec la généralisation du système de coupe-accroche. *Prise de connaissance*		X	
	Div.	Div.	Div.		Div.	Div.	Div.	Div.	VB	Überlegungen und Inputs zur langfristigen Angebotsentwicklung: – Schaffung von Umsteigeknotenpunkten ausserhalb Bahnhof/Zentrum und dafür weniger Linien via Bahnhof führen – Entlastung Bahnhof Biel durch verstärkte Nutzung der peripheren Bahnhöfe (Anknüpfungs- und Umsteigepunkte) – Einsatz von Doppelgelenkbussen aufgrund starker Spitzenbelastung (insb. Am Bahnknoten Biel / Pendlerverkehr) – Überprüfung Haltestellendichte *Kenntnisnahme* *Gegenstand separater und allenfalls übergeordneter Planungen*			X
	NEU	Bus	Büren an der Aare–Lengnau						Büren an der Aare	Die heutige Situation ist grundsätzlich sehr zufrieden stellend. Folgende drei Punkte könnten für eine positive Weiterentwicklung Bürens fördernd sein: A … B Schaffung einer Busverbindung nach Lengnau C … *Kenntnisnahme* ***Aus Sicht RVK zur Zeit keine Priorität für Weiteruntersuchung***			
	NEU	Bus	Twann-La Neuveville						Ligerz	Ab 2025 Busverbindung Twann–La Neuveville Auch in diesem Jahr organisiert die Gemeinde Ligerz eine Besprechung mit den Vertretern der umliegenden Gemeinden (Twann-Tüscherz, La Neuveville, Plateau de Diesse) und den Geschäftsleitern der Regionalen Verkehrskonferenz betreffend ÖV Erschliessung nach der Eröffnung des SBB Umfahrungstunnels. ***Zu prüfen mit noch zu definierender Studie "ÖV-Konzept Bielersee Nord nach Eröffnung SBB Umfahrungstunnel" (siehe auch Eingaben Ligerz und ASm)*** *Wegfall Regionalzugshalt Ligerz nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich per Fahrplan 2026* *Bedarfshalt Wingreis berücksichtigen*		z.h. AK 26	
	NEU (2016)	Bus (SL)	(Ligerz–Tessenberg)		(2)	(17.5)	(■)	(▲)	ASm	Planung und Bestimmung eines adäquaten Ersatzangebotes für die Erschliessung Ligerz, resp. die Aufrechterhaltung der Reisekette Tessenberg–vinifuni–Biel nach Entfall des Regionalzughalts in Ligerz. *Siehe Ligerz oben*			
	NEU	Bus	Bürgerbus Aarberg–Kallnach–Niederried–Golaten						Kallnach	Der Gemeinderat Kallnach hat beschlossen, einen Vorschlag für die Angebotsverbesserung in unserer Gemeinde zu unterbreiten. Es handelt sich um die neue Bürgerbus-Linie Aarberg–Kallnach–Niederried, welche vor längerer Zeit bereits zur Diskussion stand und immer noch in den Unterlagen des Regionalen Angebotskonzepts verankert ist. Auf den 1. Januar 2019 haben die Gemeinden Golaten und Kallnach fusioniert. Seit diesem Datum haben wir die Aufgaben des Dorfteils Golaten übernommen. Wir beantragen, dass die angesprochene Bürgerbus-Linie neu aufgerollt wird und um den Dorfteil Golaten erweitert wird. Die Linie heisst neu: Aarberg–Kallnach–Niederried–Golaten Wir ersuchen Sie, dieses Angebot vertieft zu prüfen. Durch die Fusion mit Kallnach ist es für die Einwohnerinnen und Einwohner aus Golaten ein Bedürfnis, für den Weg nach Kallnach/Aarberg den öffentlichen Verkehr benutzen zu können. Spätestens ab dem Schuljahr 2021/22 werden die Schülerinnen und Schüler inkl. Kindergarten die Schule in Kallnach besuchen. Aus diesem Grund wäre es vorteilhaft, wenn ein Busbetrieb zur Verfügung stehen würde. *Detailplanung für einen Bürgerbus Aarberg–Kallnach–Niederried–Golaten nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept* ***Weiteres Vorgehen und Zuständigkeiten zu besprechen (AÖV, RVK und Gemeinde)***			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC	Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
	NEU	Bus	Kappelen–Lyss (Direkt-verbindung						Kappelen	Der Gemeinderat Kappelen hat bereits im Jahr 2013 eine entsprechende Eingabe für eine direkte Busverbindung von der Haltestelle Kappelen Kirche zum Bahnhof Lyss eingebracht. Damals wurde das Anliegen im Rahmen des Leitbildprozesses eingebracht, jedoch nicht als realisierbar beurteilt (s. beiliegende E-Mail-Korrespondenz). Seither ist dieses Anliegen stetig an den Gemeinderat herangetragen worden, insbesondere auch aus der Bevölkerung. Eine direkte Verbindung würde den Arbeitsweg vieler Personen um 10-15 Minuten pro Fahrt verkürzen. Davon würden nicht allein die Einwohnerschaft Kappelen profitieren, sondern auch die Mehrzahl der Reisenden der Linien Biel–Aarberg, deren Ziele die Bahnhöfe Lyss resp. Bern sind. Wir beantragen der RVK deshalb, im Rahmen des Angebotskonzepts 2022–2025 die Möglichkeiten zur Realisierung einer direkten Buslinie von Kappelen nach Lyss Bahnhof (zumindest morgens und abends) zu prüfen. Sollte die Prüfung ergeben, dass eine solche Linie realisierbar und finanzierbar ist, beantragen wir, diese in das Angebotskonzept aufzunehmen. *Kenntnisnahme* ***Aus Sicht RVK zur Zeit keine Priorität für Weiteruntersuchung***			
	Nou-veau	Bus	Biel/Bienne–Orvin–Lamboing/Nods						Nods Plateau de Diesse	La commune mixte de Nods souhaite la mise en place d'une ligne de bus entre Nods et les Champs-de-Boujean (Bienne) via Frinvillier/Orvin. En parallèle, la commune demande à être informée de l'avenir du funiculaire Gléresse–Prêles. La commune mixte du Plateau de Diesse demande également d'étudier l'ouverture d'une ligne de bus reliant le Plateau de Diesse à Bienne via Orvin. Cette proposition a déjà été émise à maintes reprises. Cette requête est renouvelée à la lumière du projet CFF de doublement des voies entre Gléresse et Douanne, supposant la suppression de la gare de Gléresse et sa correspondance avec le funiculaire Gléresse–Prêles (pétition adressée à l'OFT en copie de la requête). *Prise de connaissance* *Potentiel de la ligne proposée qui dépend de la problématique de la concurrence avec la ligne de bus existante (21.132) et les raccordements avec le réseau ferroviaire* ***Gegenstand noch zu definierende Studie "ÖV-Konzept Bielersee Nord nach Eröffnung SBB Umfahrungstunnel" (siehe auch Eingaben Ligerz und ASm)***		**X** z.h. AK 26	
	Nou-veau	Train	La Chaux-de-Fonds–Berne						Saint-Imier	Le Conseil communal propose la réintroduction d'un train direct pour Berne. *Prise de connaissance* *La composition des rames à deux étages de la ligne Berne–Bienne ne permet pas d'envisager la réintroduction d'une ligne directe jusqu'à La Chaux-de-Fonds* *Ne concerne pas le SRO*			
	Nou-veau	Train	Saint-Imier–Morteau						Saint-Imier	Le Conseil municipal souhaite l'introduction d'une liaison Saint-Imier – Morteau pour desservir le pôle économique de La Clef et le secteur Longines en offrant des possibilités de transfert modal sans rupture de charge. *Prise de connaissance* *La proposition est à étudier avec le canton de Neuchâtel et la commune française de Morteau* *Ne concerne pas le SRO*			
	Nou-veau	Bus	Saint-Imier–Villiers/ Neuchâtel						Saint-Imier	Le Conseil municipal propose la mise en place d'une liaison Val-de-Ruz pour offrir un accès plus direct à Neuchâtel. *Une extension de la ligne 21.422 Neuchâtel–Cernier–Villiers vers Saint-Imier ou une ligne supplémentaire Saint-Imier–Villiers est théoriquement envisageable mais n'est pas pertinente en termes d'efficacité et de concurrence vis-à-vis de l'offre actuel (réseau ferroviaire). Cette demande est par ailleurs difficile à justifier économiquement.* ***Un projet-pilote de «ligne de pouce» est en cours de développement sur cette route. Sous la coordination du parc régional Chasseral, la commune de Saint-Imier, celle de Val-de-Ruz, les TPN et la CRT participent à ce projet-pilote. En l'attente des résultats de ce projet il n'est dès lors pas souhaitable actuellement d'examiner d'autres alternatives.***		**X**	
	Neu	Bus	Lyss–Busswil		1	15.0	■	▲	Lyss	Sollte diese Linienführung (Linie 30.362 via Busswil) nicht möglich sein, müsste aus Sicht der Gemeinde Lyss eine andere Anbindung der Gemeinde Busswil mit einem Bus nach Lyss geprüft werden, damit nicht erschlossene Gebiete in Busswil, bspw. die Quartiere Chappelacher und Ussersdorf, aber auch das Industriegebiet Nord, mit dem ÖV bedient werden könnten. Gleichzeitig könnten attraktive Anschlüsse in Busswil an den Schienenverkehr angeboten werden. ***Separate Studie z.h. AK 2026–2029***		**X** z.h. AK 26	
	Allge-mein								Ins	Die Gemeinde Ins ist aufgrund ihrer zentralen Lage als Verkehrsknotenpunkt von verschiedenen im laufenden Angebotskonzept 2018-2021 aufgeführten Linien direkt tangiert. Aufgrund ständiger Optimierungen weist das betreffende Liniennetz einen guten, weitgehend abgestimmten Entwicklungsstand auf. *Kenntnisnahme*			
	Allge-mein								Meinisberg	Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben 19.2.2019 und können Ihnen mitteilen, dass der Gemeinderat Meinisberg laut Beschluss vom 5.3.2019 auf eine Eingabe für zusätzliche Angebote bzw. Angebotsverbesserungen verzichtet. *Kenntnisnahme*			

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS NO	KP AR	AUSL UTIL	KDG TCC	Quelle	Eingaben – Wünsche – Anträge – *Bemerkungen/Erläuterungen*	PA ME	ST ES	ÜP PS
	Allge-mein								Schüpfen	Das Angebotskonzept, wie es heute auf der Linie Bern–Biel (S3 und S31) besteht, wird bereits als sehr gut eingestuft und die bestehenden Halte sollen auch im neuen Angebotskonzept für die Jahre 2022–2025 unbedingt beibehalten werden. Dies insbesondere deshalb, da die Auslastung der beiden erwähnten Linien speziell in den Stosszeiten überdurchschnittlich hoch ist. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Weiterführung des heutigen, bewährten Angebots auch für die Periode 2022 - 2025 mit den bestehenden Viertelstundentakt Halten morgens und abends sowie der Moonlinerlinie von der Sicherheitskommission wie auch vom Gemeinderat sehr begrüsst bzw. als zwingend erachtet wird. *Kenntnisnahme*			
	Allge-mein								ASm	Im Zusammenhang (u.A.) mit der Sanierung des Bahnhofs Nidau sind wir auf alle Informationen, welche mit dem Buskonzept 2020 oder anderen Linienneukonzeptionen in Zusammenhang stehen, angewiesen. Wir bitten Sie zu prüfen, in welcher Art oder in welchen Gremien die Aare Seeland mobil an diesem Prozess beteiligt werden kann. *Information erfolgt durch Haldemann/Dudler laufend während Bearbeitung Prüfaufträge*			
	Allge-mein								PostAuto Bern	Eine Frage zum Prozess zur Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts 2022-2025: Wie ist das Vorgehen durch die RVK1 geplant? Werden die Teilgebiete (Gemeindevertretungen) und die TU in die weitere Erarbeitung einbezogen? Wenn ja in welcher Form? *Information erfolgt durch Haldemann/Dudler laufend während Bearbeitung Prüfaufträge*			