RVK 1 Regionale Verkehrskonferenz Biel - Seeland - Berner Jura

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

Schéma d'offre régional pour les transports publics 2022-2025

Rapport supplémentaire des mandats d'évaluation

Phase d'information-participation

4 décembre 2019

Impressum

Mandant
Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois

Secrétariat Seeland: Thomas Berz
Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14
031 388 60 65 / thomas.berz@rvk-crt.ch

Secrétariat Jura bernois : Arnaud Brahier
Route de Sorvilier 21, 2735 Bévilard
032 492 71 30 / arnaud.brahier@rvk-crt.ch

Groupe d'accompagnement
Thomas Berz et Arnaud Brahier, co-secrétaires de la CRT 1 (Direction de projet)
Ralph Thomas, président de la CRT1
Christophe Gagnebin, vice-président de la CRT1
Laurent Droz, représentant de Jura bernois.Bienne
Jacques Misteli, représentant de Jura bernois.Bienne
Christine Jakob, représentante de seeland.biel/bienne
Jürg Räber, représentant de seeland.biel/bienne
Konrad Schleiss, représentant du groupe d'aménagement régional Granges-Büren
Florence Schmoll, responsable du Département de l'urbanisme de la Ville de Bienne
Roger Racordon, responsable du Département des infrastructures de la Ville de Bienne
Michael Knecht, représentant du Canton de Berne, OTP

Mandataires

Bahn + Bus Beratung AG 3B, Bern	Roland Haldemann (Direction de projet)
Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Bienne	Felix Dudler, Pierrick Leu

Image de la page de couverture : Gare de Lyss (source: rieggi.ch/Olivier Rüegsegger)

Inhaltsverzeichnis

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

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	68.0	■	■
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	68.5	▲	▲
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–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	35.0	■	■
18	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	Behebung HVZ-Kapazitätsengpässe	3	35.0	■	■
19	22.072	GB / MB	Biel/Bienne–Meinisberg	Integraler 30-Takt von 10 Uhr bis Betriebsschluss an Sonntagen	3	35.0	■	■
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	? AÖV	? AÖV	? AÖV	? AÖV

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

		103	111	113	115	117	119	123	125	131
Le Noirmont				Ⓐ5 59	✕6 30		7 30	8 30	9 30	10 30
Les Breuleux-Eglise	×			⟩6 03	⟩6 35		7 35	8 35	9 35	10 35
Les Breuleux	×			17 ⟩6 10	⟩6 37		7 37	8 37	9 37	10 37
La Chaux-des-Breuleux	×			⟩6 12	⟩6 39		7 39	8 39	9 39	10 39
Le Pied-d'Or	×			⟩6 14	⟩6 41		7 41	8 41	9 41	10 41
Les Reussilles	×			⟩6 19	⟩6 45		7 45	8 45	9 45	10 45
Tramelan-Chalet	×			⟩6 21	⟩6 47		7 47	8 47	9 47	10 47
Tramelan	o			⟩6 25	✕6 52		7 52	8 52	9 52	10 52
Tramelan		Ⓐ5 31	5 56	⟩6 31	6 56	Ⓐ7 31	7 56	Ⓐ8 31 8 56	Ⓐ9 31 9 56	Ⓐ10 31 10 56
Tramelan-Dessous	×	⟩5 32	5 57	⟩6 32	6 57	⟩7 32	7 57	⟩8 32 8 57	⟩9 32 9 57	⟩10 32 10 57
Tavannes	o	Ⓐ5 42	6 07	Ⓐ6 42	7 07	Ⓐ7 42	8 07	Ⓐ8 42 9 07	Ⓐ9 42 10 07	Ⓐ10 42 11 07

		137	143	145	147	149	153	159	165
Le Noirmont		11 30		12 30		13 30	14 30	15 30	
Les Breuleux-Eglise	×	11 35		12 35		13 35	14 35	15 35	
Les Breuleux	×	11 37		12 37		13 37	14 37	15 37	
La Chaux-des-Breuleux	×	11 39		12 39		13 39	14 39	15 39	
Le Pied-d'Or	×	11 41		12 41		13 41	14 41	15 41	
Les Reussilles	×	11 45		12 45		13 45	14 45	15 45	
Tramelan-Chalet	×	11 47		12 47		13 47	14 47	15 47	
Tramelan	o	11 52		12 52		13 52	14 52	15 52	
Tramelan		11 56	Ⓐ12 31	12 56	Ⓐ13 31	13 56	Ⓐ14 31	14 56 Ⓐ15 31	15 56 Ⓐ16 31
Tramelan-Dessous	×	11 57	⟩12 32	12 57	⟩13 32	13 57	⟩14 32	14 57 ⟩15 32	15 57 ⟩16 32
Tavannes	o	12 07	Ⓐ12 42	13 07	Ⓐ13 42	14 07	Ⓐ14 42	15 07 Ⓐ15 42	16 07 Ⓐ16 42

- 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

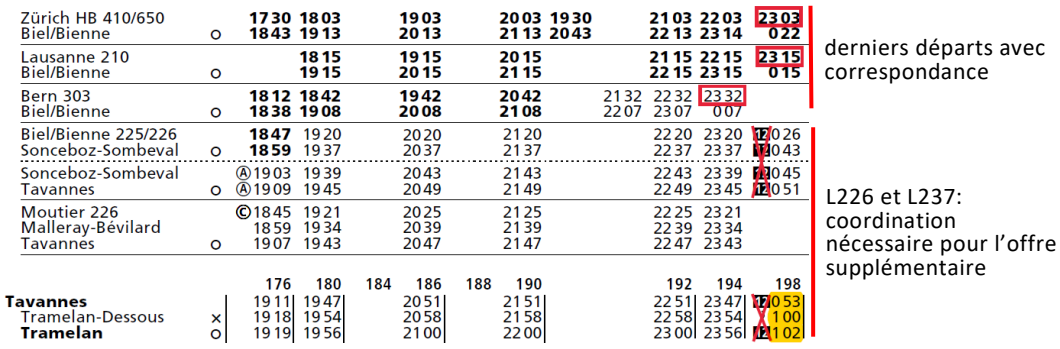
Proposition Schéma d'offre 2022-2025	OUI	☑	NON	☐	3 paires de courses à 8.11, 14.11 et 15.11 au départ de Tavannes (1 course le matin et 2 courses l'après-midi)	
Priorité	1	☑	2	☐	3	☐

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	▲	▲

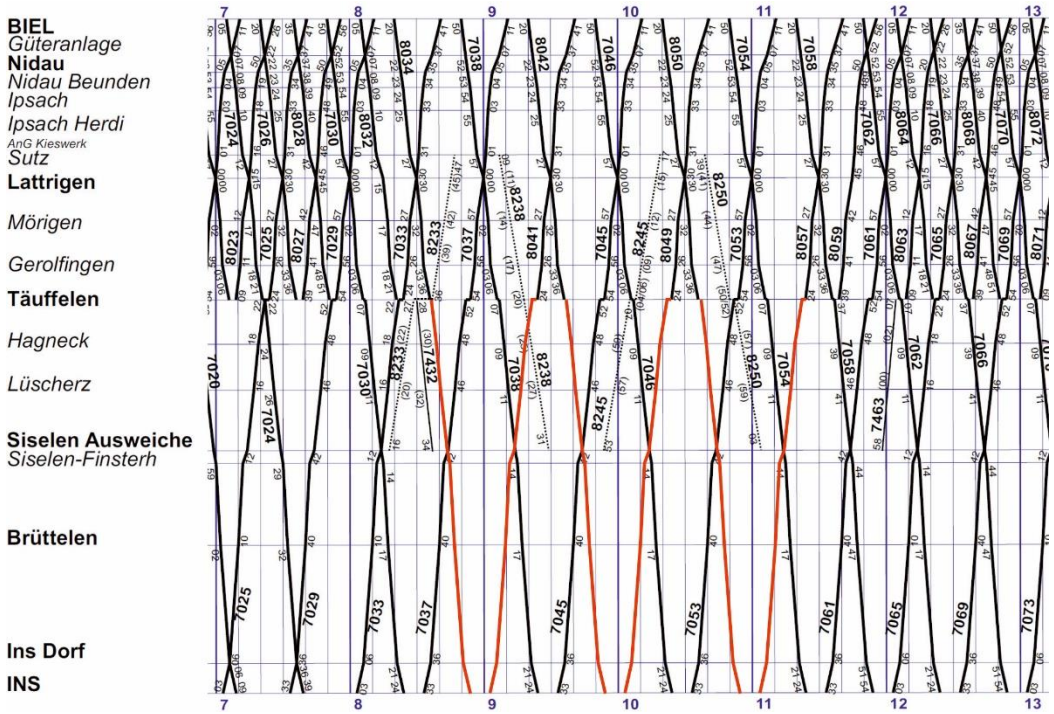
Mandat	Sa–Di: horaire asymétrique en coordination avec la ligne 226
Paires de course	Actuel : 28.0 Projet : –
Niveau modifié	–
Faisabilité	– La faisabilité et la pertinence du mandat sont discutables par rapport au concept actuel d'horaires des lignes 237 et 226. – Une évaluation globale de l'horaire 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

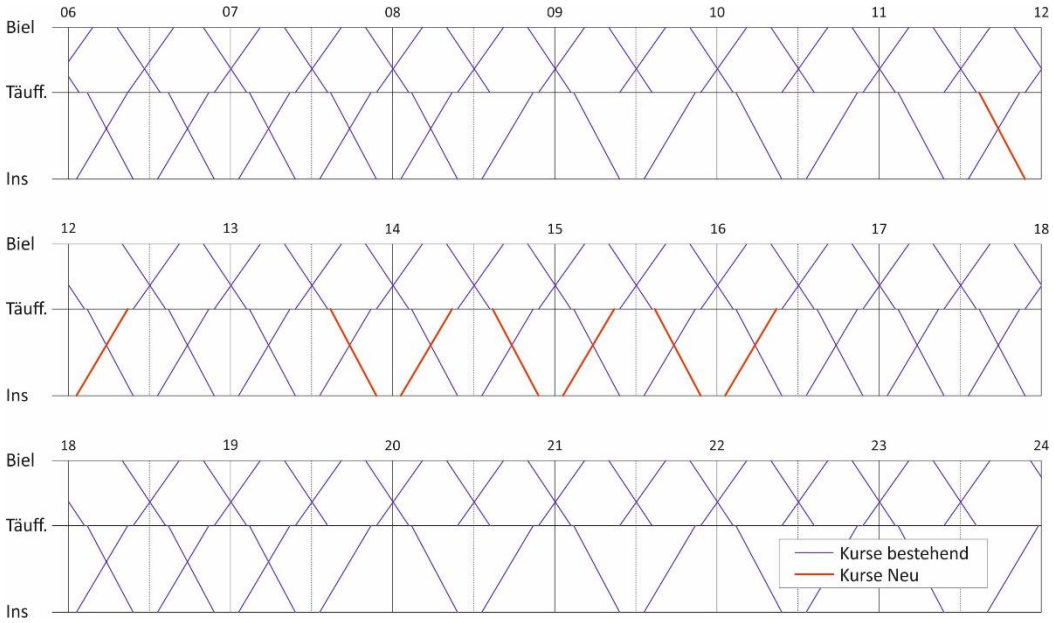
Prüfauftrag	Montag–Freitag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins mit 3 zusätzlichen Kurspaaren am Vormittag
Kurspaare	IST: 29.0 NEU: 32.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	 – 3 zusätzliche Kurse Täuffelen ab 8.37, 9.37 und 10.37 Uhr und 3 zusätzliche Kurse Ins ab 9.03, 10.03 und 11.03 Uhr – Betrieblich 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

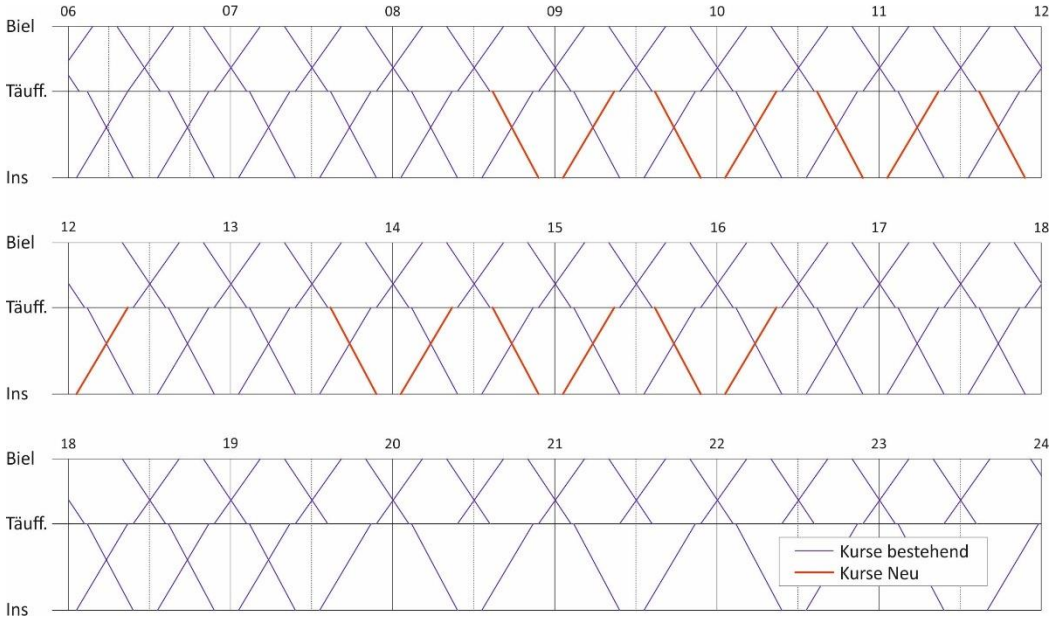
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Montag–Freitag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins mit 3 zusätzlichen Kurspaaren am Vormittag		
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑	

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

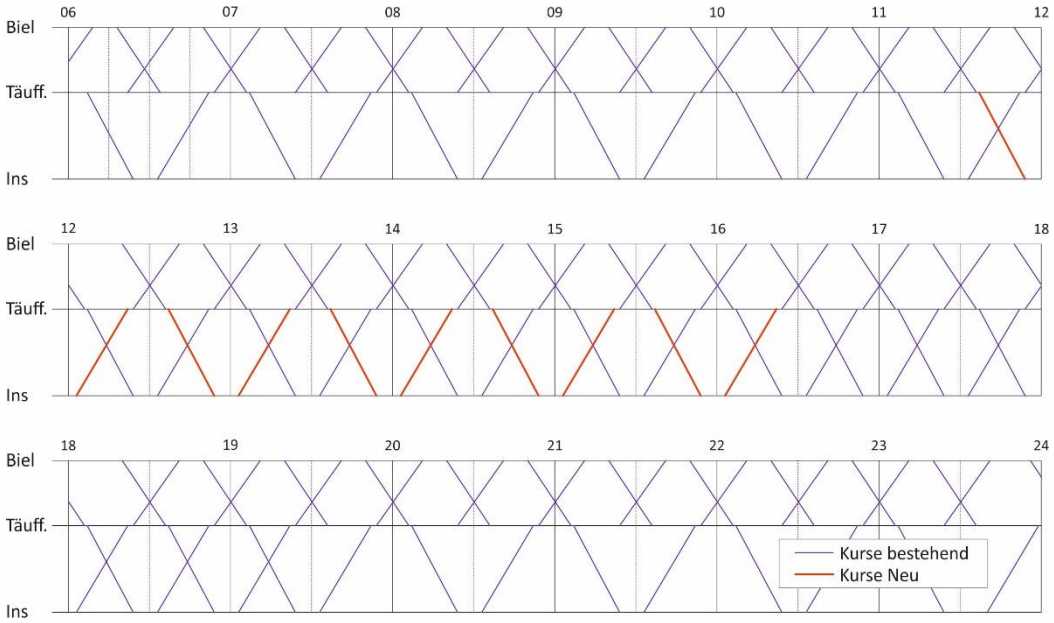
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☐	Samstag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins am Mittag und frühen Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☐	2	☑	3	☐

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

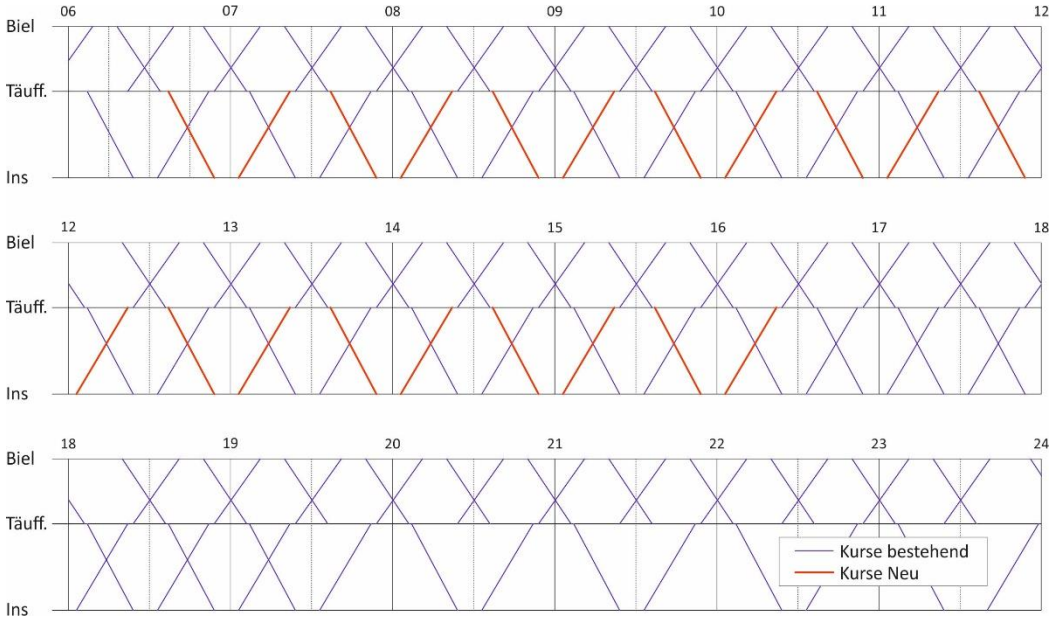
Antrag AK 2022-2025	JA	☐	NEIN	☑	Samstag Integraler 30'-Takt Täuffelen–Ins ganztags mit 7 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☐	2	☐	3	☐

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	☐

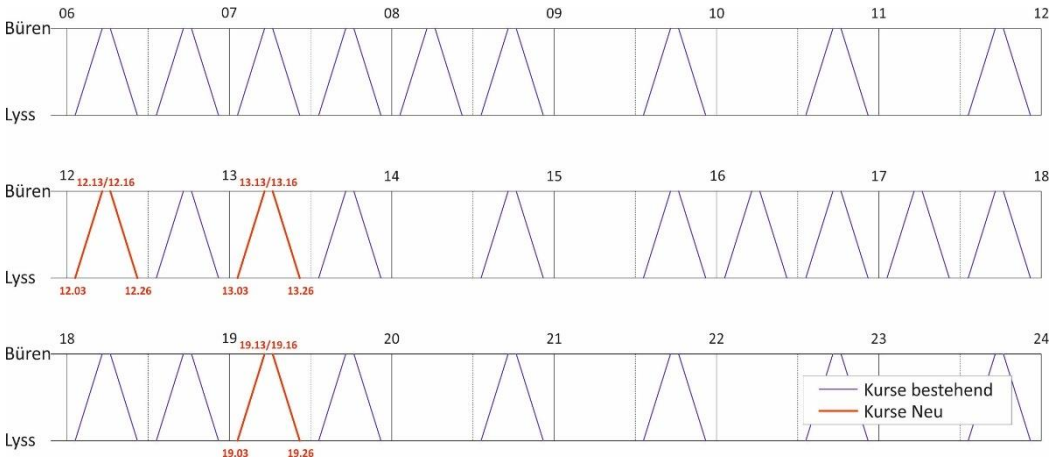
4.5 Prüfauftrag E

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

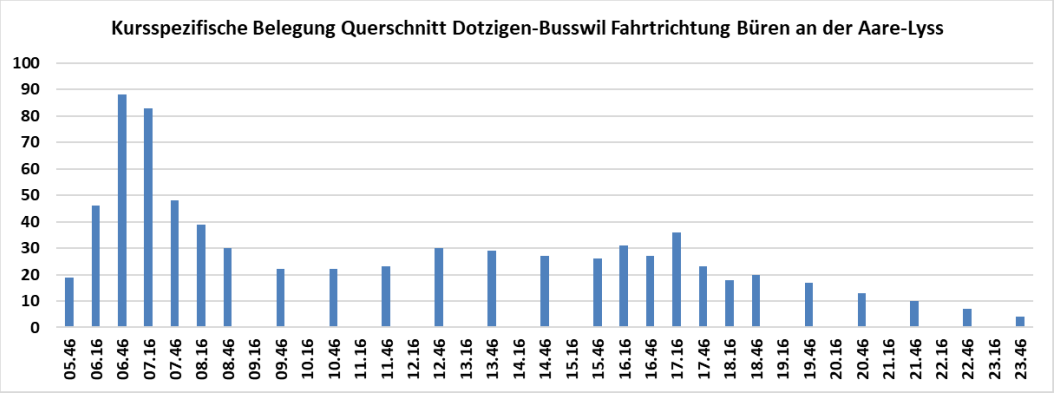
Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
291	291	Bahn (Normalspur)	Lyss–Büren an der Aare	2	▲	▲

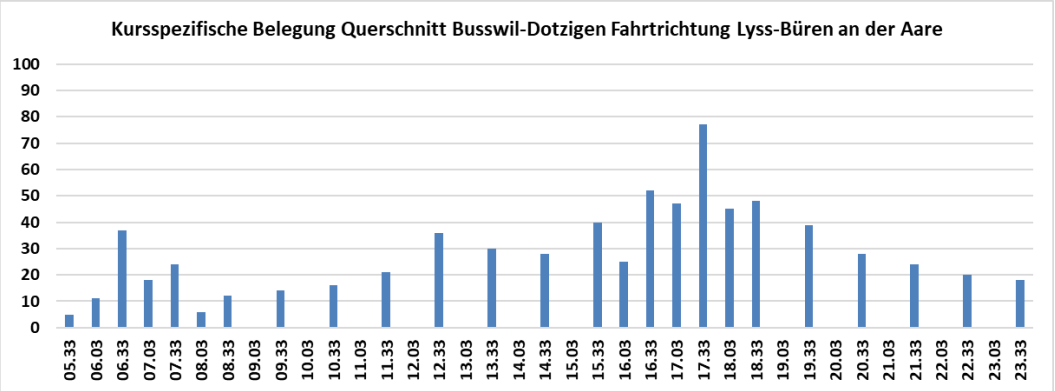
Prüfauftrag	Montag–Freitag Einführung 30'-Takt Mittag und Verlängerung 30'-Takt Abend mit 3 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: 28.0
Auf-/Abstufung	Ja AS 2 ⇨ AS 3
Nachweise Machbarkeit	 – 3 zusätzliche Kurse Lyss ab 12.03, 13.03 und 19.03 Uhr und 3 zusätzliche Kurse Büren an der Aare ab 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: 68.0 NEU: 68.0
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)

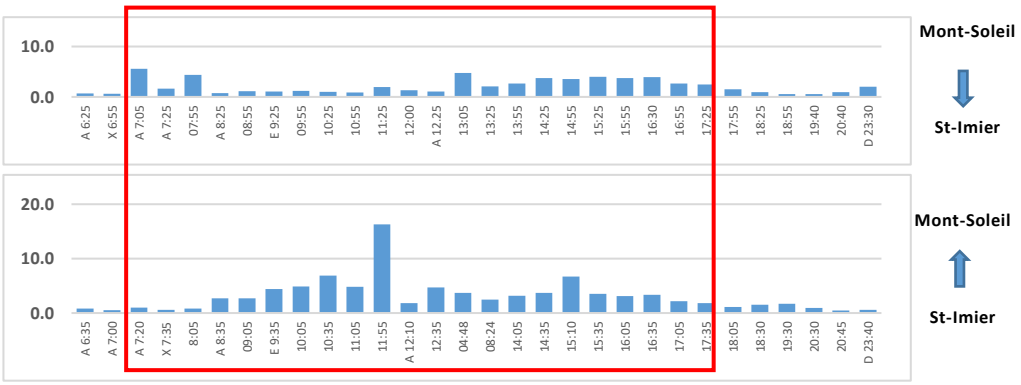
Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
2016	2016	Seilbahn	Ligerz–Tessenberg	2	■	▲

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	Zielerreichung 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	Zielerreichung 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

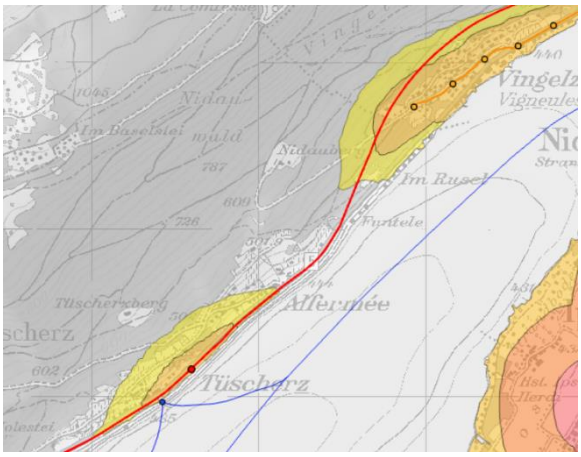
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	Beibehaltung heutiges Angebot	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

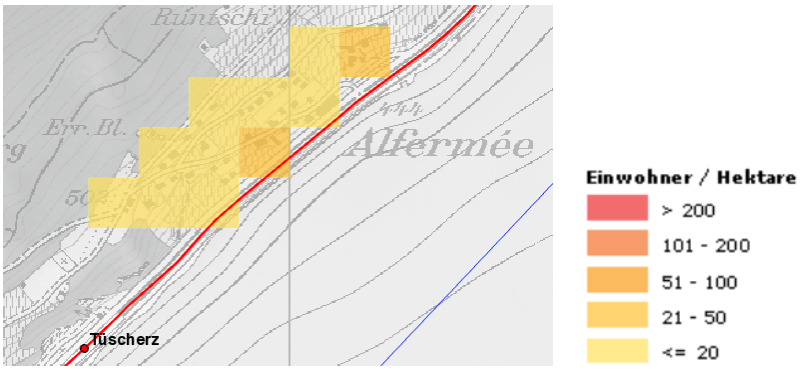
16 Buslinie 22.011: Biel Bahnhof–Magglingenbahn–Rebenweg/Vignes

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	☐

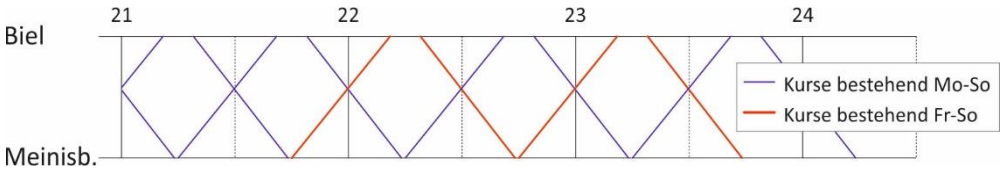
Antrag B

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	Zielerreichung KDG
22.072	72	Gelenkbus/Megabus	Biel/Bienne–Meinisberg	3	■	■

Prüfauftrag	Montag–Donnerstag Integraler 30-Takt bis Betriebsschluss
Kurspaare	IST: 35.0 NEU: 37.0
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:

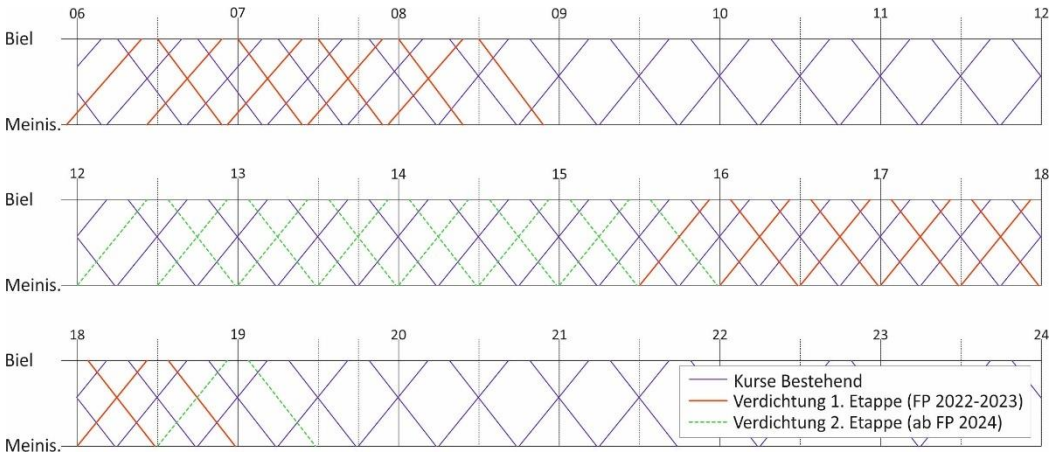
Biel ab	20.19	20.49	21.19	21.49	22.49	23.49
Belegung bei Abfahrt …						
Biel/Bienne, Bahnhof/Gare	22	18	14	**17**	**18**	**14**
Biel/Bienne, Orpundplatz	23	19	14	**18**	**19**	**16**
Orpund, Neumatt	22	19	14	**17**	**19**	**15**
Orpund, Post	19	16	11	**15**	**16**	**12**
Orpund, Byfang	17	13	9	**13**	**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	Zielerreichung KDG
22.072	72	Gelenkbus/Megabus	Biel/Bienne–Meinisberg	3	■	■

Prüfauftrag	Montag–Freitag Behebung Kapazitätsengpässe
Kurspaare	IST: 35.0 NEU: 46.0 (54.0 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

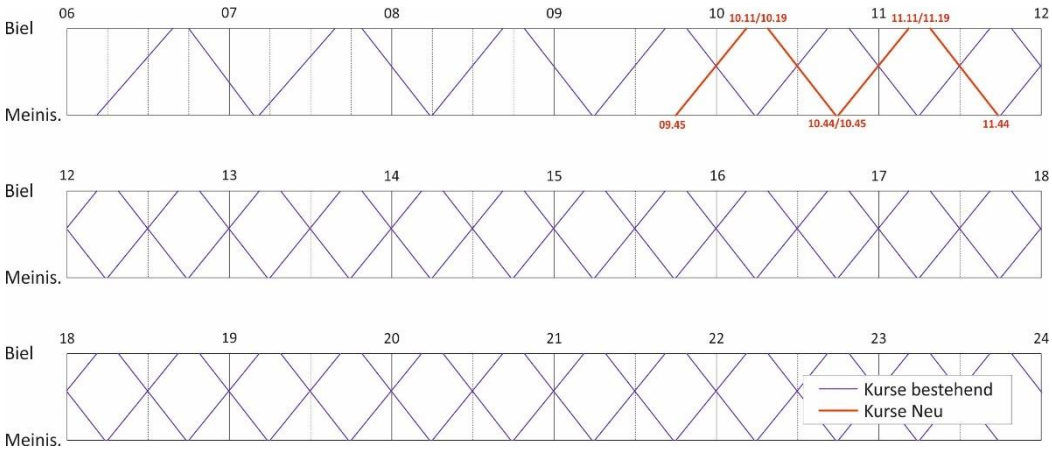
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☐	1) Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4 2) Montag–Freitag Einführung 15'-Takt Meinisberg–Biel/Bienne in den HVZ am Morgen und Abend mit 11 zusätzlichen Kurspaaren	
Priorität	1	☑	2	☐	3	☐

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	Zielerreichung 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)

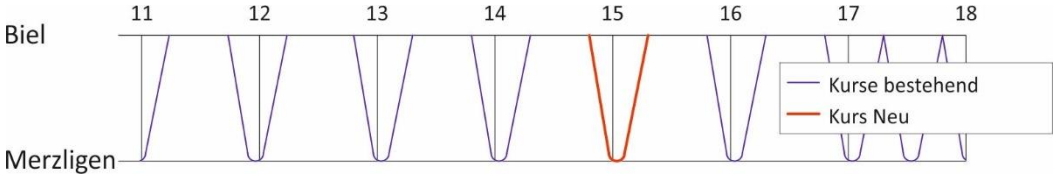
Kurspaare

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

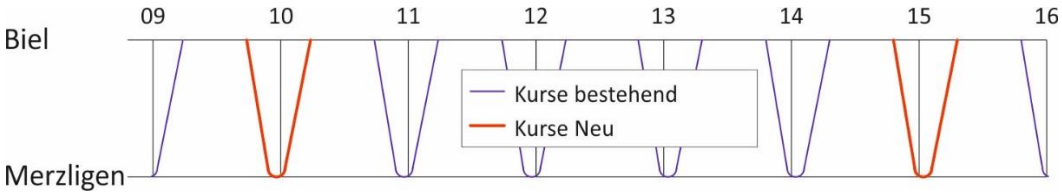
- Sehr positive Erfolgskontrolle bezüglich Nachfrage; Zielwert AS 1 (8 P/K) im stärksten Querschnitt in Nidau Beunden–Nidau Friedhof Schürlirain mit 13 P/K weit übertroffen
- Heutige Nachfrage ab Mittag durchgehend zufriedenstellend ⇨

	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		0002
Bühl b. Aarberg, Dorf		1932		2032	2132	2232	2334		0004
Kappelen, Kirche		1935		2035	2135	2235	2337		◖ 0007
Aarberg, Murtenstrasse		1940		2040	2140	2240	◖ 2342		◖ 0012
Aarberg, Post/Bahnhof 1	o	1943		2043	2143	2243	10 2345		12 0015

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)

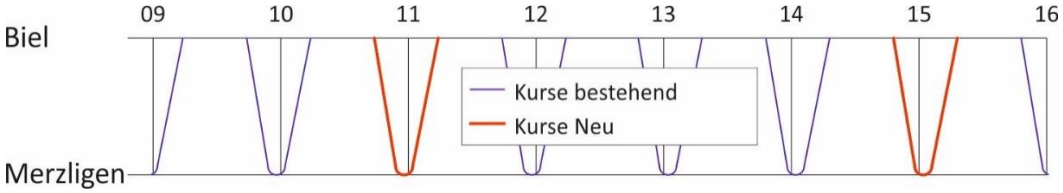
Kurspaare

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)

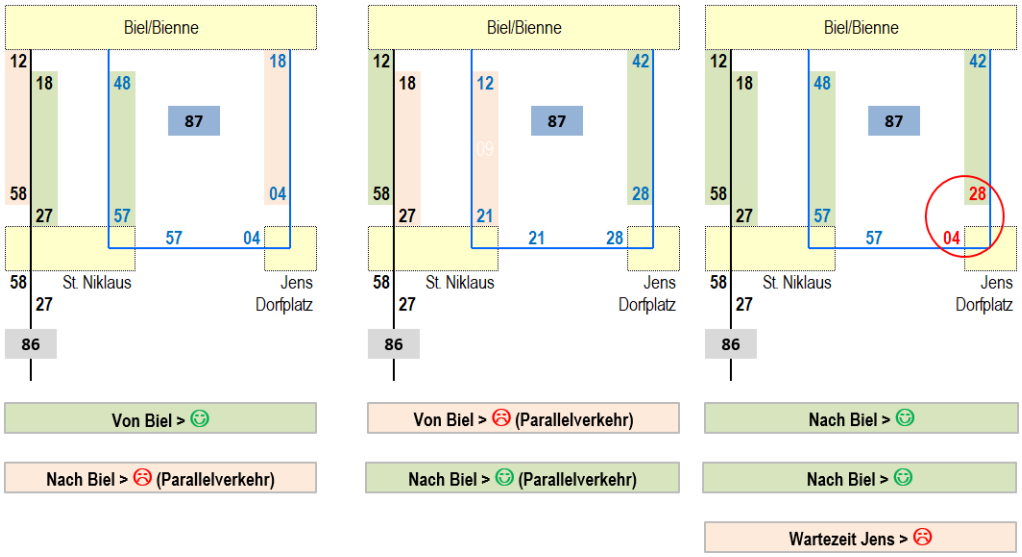
	06:43	07:43	08:43	09:43	10:43	11:43	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	18:48	23:20
Biel/Bienne, Bahnhofplatz	3	2	5	3		4	18	7		10	14	14	12
Biel/Bienne, Badhausstrasse	5	2	5	4		5	18	7		11	14	14	12
Nidau, Kirche/Eglise	5	2	5	4		5	18	8		12	14	14	12
Nidau, Beunden	4	2	5	4		5	18	8		12	14	14	12
Nidau, Friedhof Schürlirain	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.

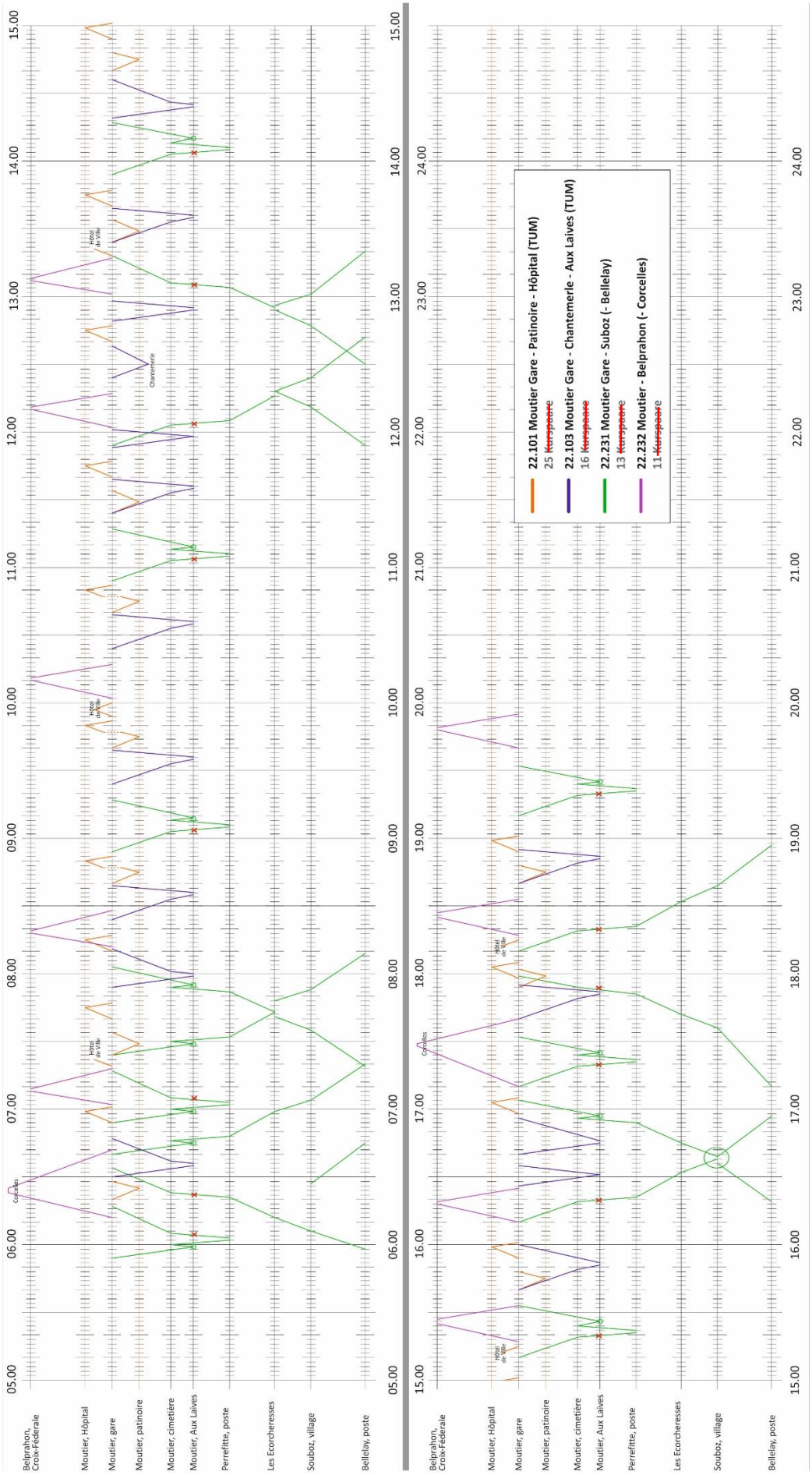
- **Contrôle d'efficacité OOT des 4 lignes de bus 101, 103, 231 et 232**

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.


Belprahon, Croix-Fédérale
Moutier, Hôpital
Moutier, gare
Moutier, patinoire
Moutier, cimetière
Moutier, Aux Laives
Perrefitte, poste
Les Ecorcheresses
Souboz, 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
Corcelles
Hôtel de Ville
Chantemerle
22.101 Moutier Gare - Patinoire - Hôpital (TUM)
25 Kurspaare
22.103 Moutier Gare - Chantemerle - Aux Laives (TUM)
16 Kurspaare
22.231 Moutier Gare - Suboz (- Bellelay)
13 Kurspaare
22.232 Moutier - Belprahon (- Corcelles)
11 Kurspaare

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 11~~ 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.

Indica-teur	Ligne	Moyen de trans-ports	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)

			22.232 Moutier an				
			06.42	07.18	08.28	10.17	12.17
Züge Moutier ab			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)

			22.232 Moutier ab						
			12.02	13.01	15.17	16.10	17.10	18.17	19.40
Züge Moutier an			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**

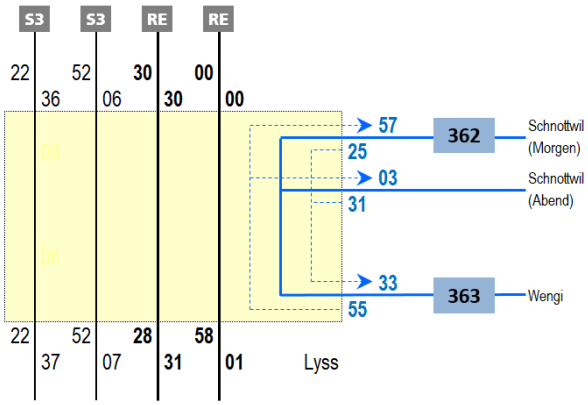
Die Buslinien 30.362 Lyss-Schnottwil und 30.363 Lyss–Grossaffoltern–Messen–Limpach–Bätterkinden sind betrieblich miteinander verknüpft (betriebliche Produktion).

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	▲	▲

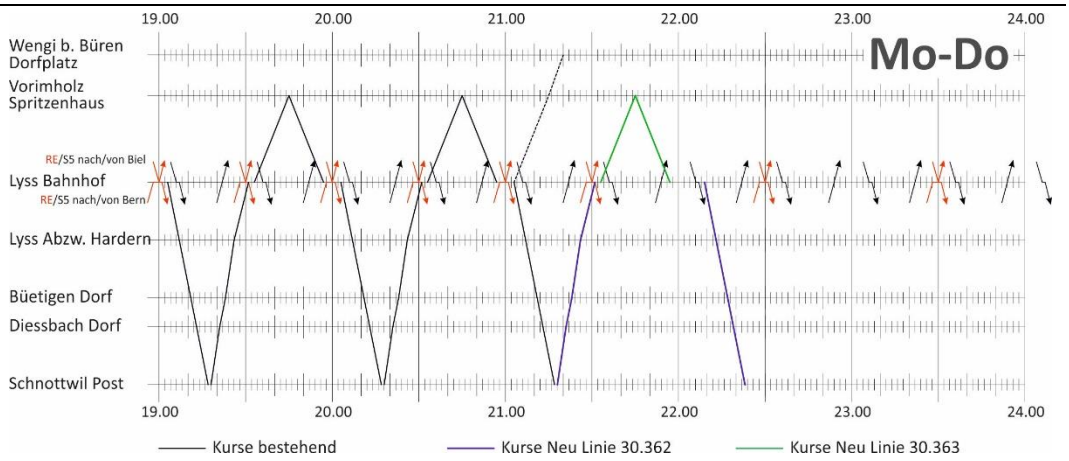
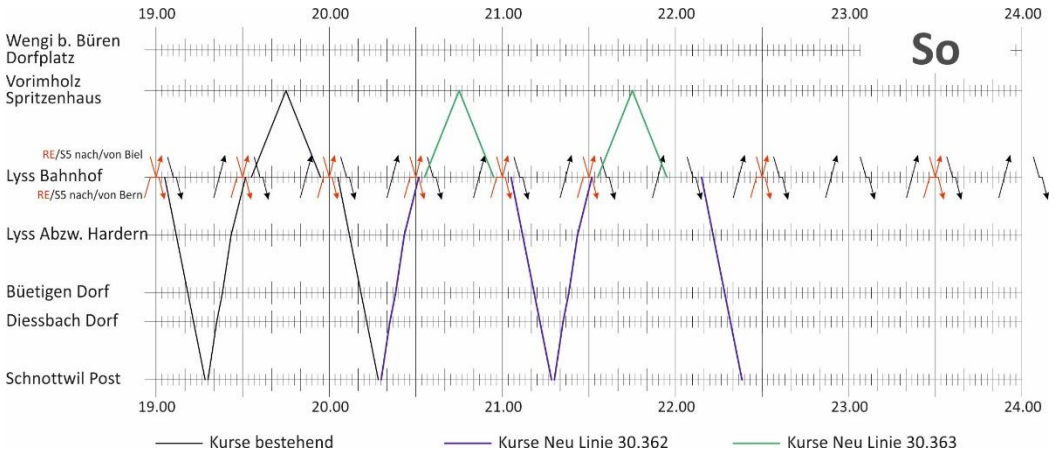
25.1 Prüfauftrag A

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	☐

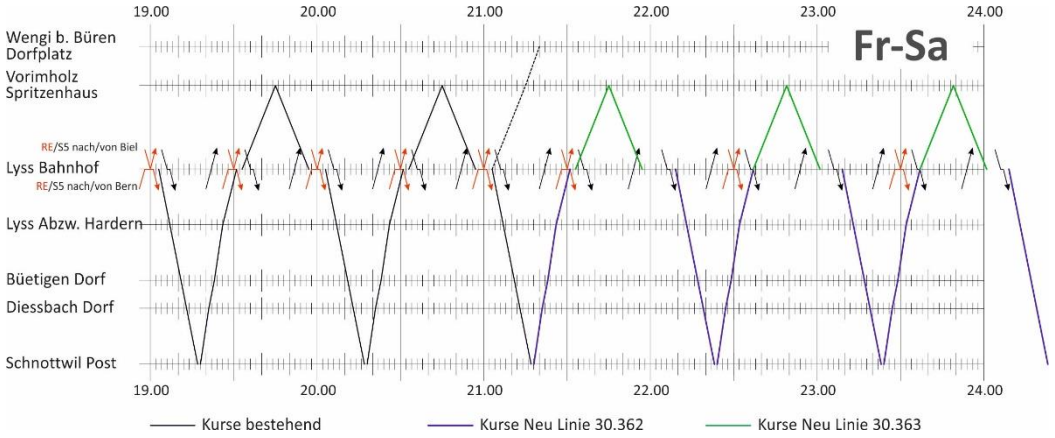
25.2 Prüfauftrag B

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	▲	▲

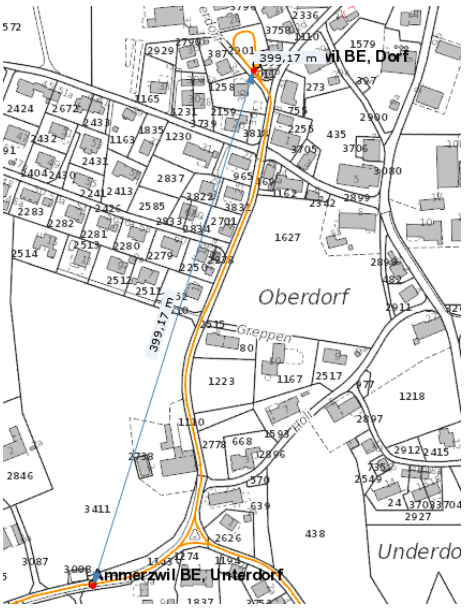
Prüfauftrag	Freitag–Samstag Betriebsausdehnung bis 24 Uhr
Kurspaare	Linie 30.362 Fr IST: 15.0 NEU: 18.0 Sa IST: 15.0 NEU: 18.0 Linie 30.363 Fr IST: 16.0 NEU: 19.0 Sa IST: 16.0 NEU: 19.0
Auf-/Abstufung	Linie 30.362 Nein Angebot nur an Freitagen wird nicht angerechnet Samstagangebot nicht relevant Linie 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

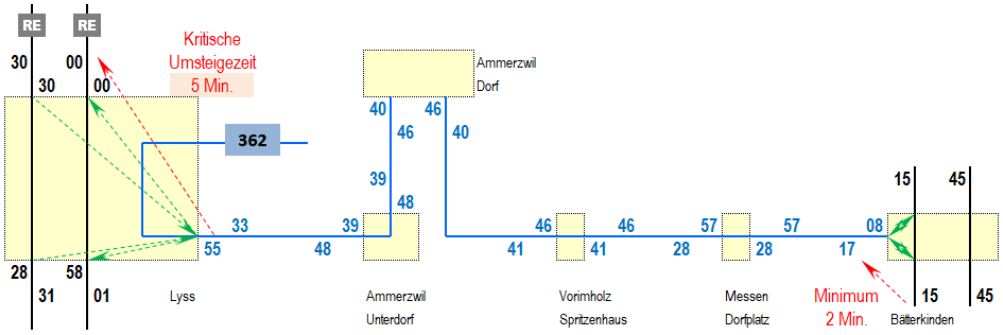
[Quelle: Jahresstatistik 2018 RBS]

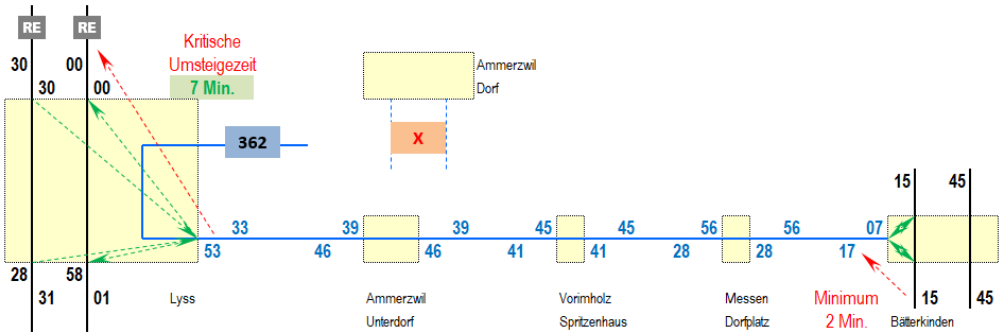
Erwägungen Würdigung

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

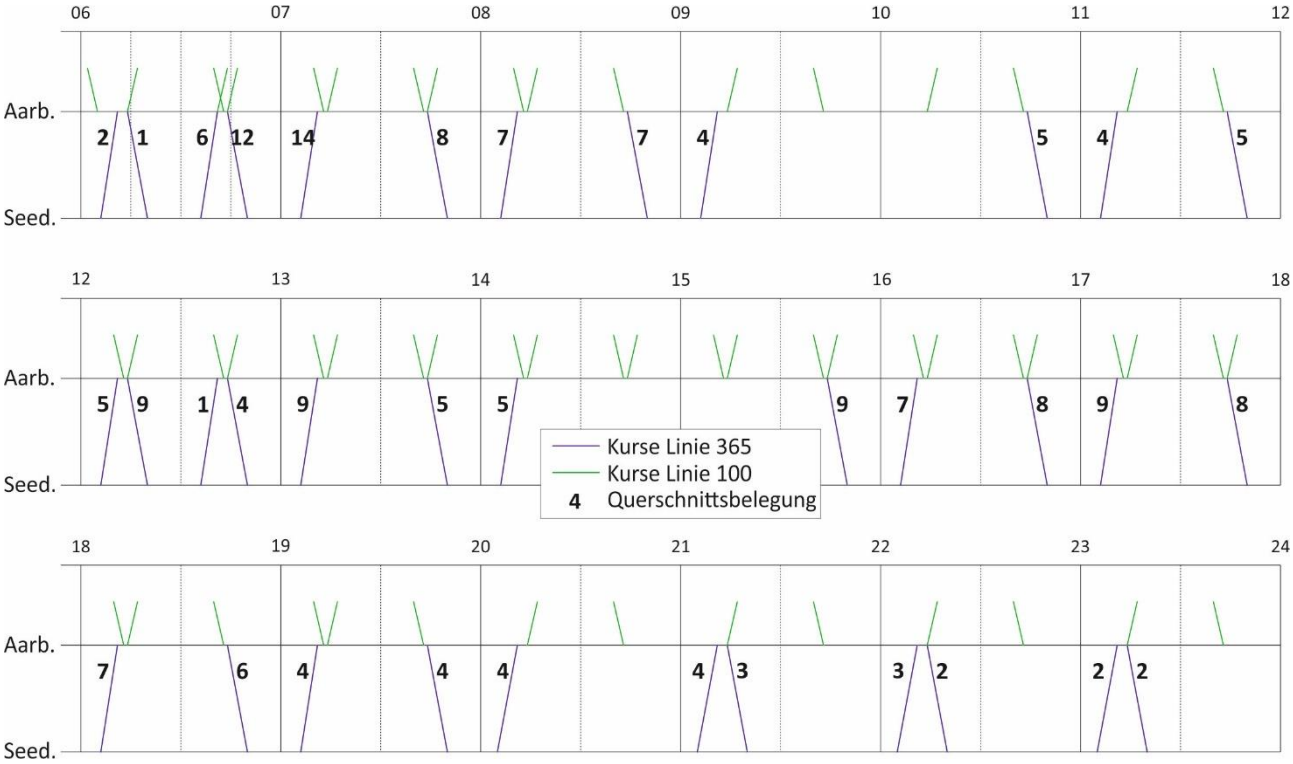
Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
30.365	365	Gelenkbus/Megabus	Aarberg–Seedorf	2	●	▲

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	☑	**Offen, Entscheid/Antrag erst im Frühling 2020**	
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:

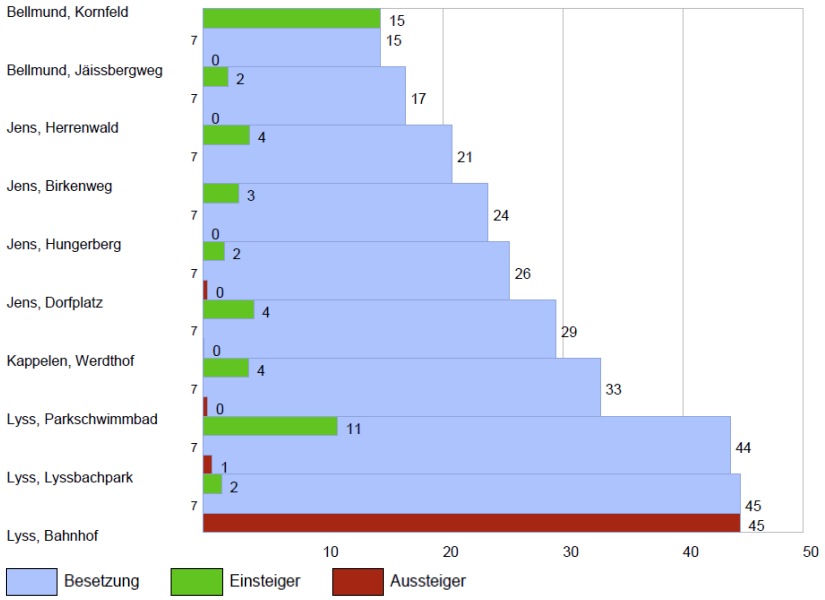


Bei einem allfällig notwendigen beziehungsweise vom Kanton geforderten Angebotsabbau stehen die Randzeiten am frühen Morgen und nach 22 Uhr im Vordergrund.

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)



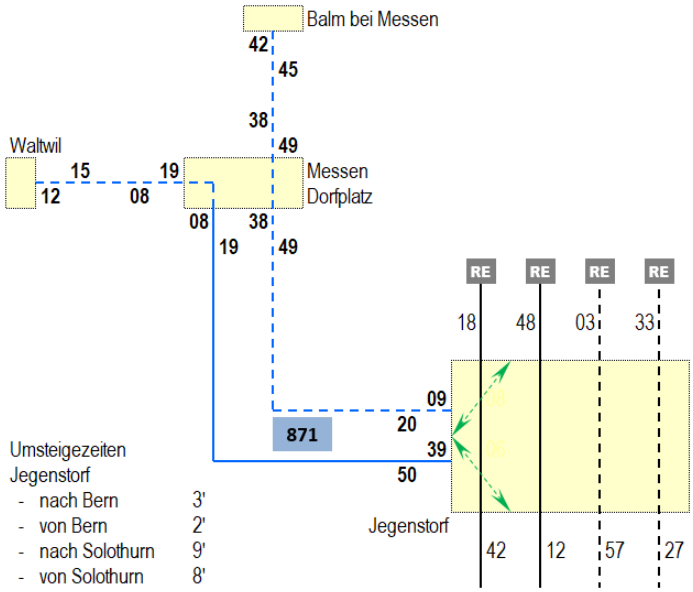
– Zielvorgabe von 3 P/K im stärksten Querschnitt vor dem Bahnhof Lyss bereits erreicht (Total ca. 70 P oder 5 P/K)
– Trotz kurzer Versuchsdauer kann in Anbetracht der ersten Nachfragewerte Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot befürwortet werden

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

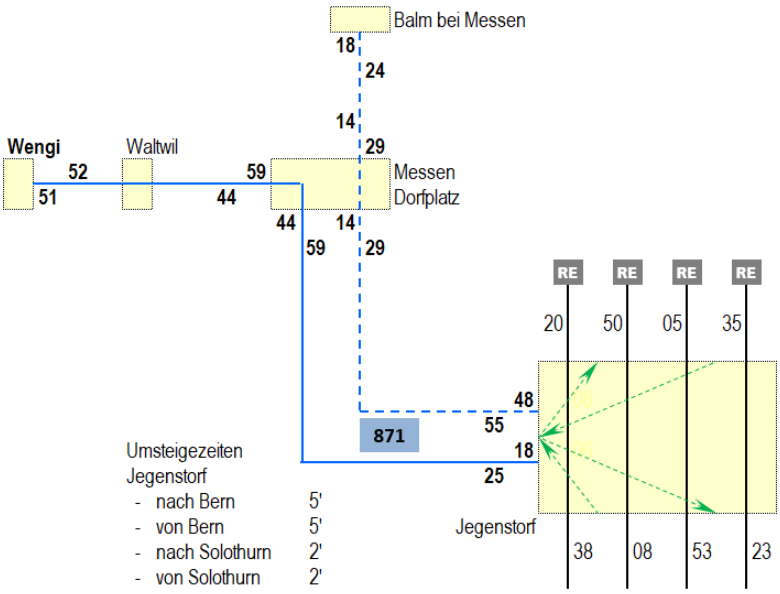
30 Buslinie 30.871: Jegenstorf–Messen–Ruppoldsried–Waltwil/Balm

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	➔

Solothurn 308		**5 49**	**6 19**	**6 49**	**7 19**	**7 49**	**8 19**	**9 19**	**10 19**	**11 19**	**12 19**	**13 19**	**14 19**
Jegenstorf	o	**6 12**	**6 42**	**7 12**	**7 42**	**8 12**	**8 42**	**9 42**	**10 42**	**11 42**	**12 42**	**13 42**	**14 42**
Bern 308		**6 05**	**6 35**	**7 05**	**7 35**	**8 05**	**8 35**	**9 35**	**10 35**	**11 35**	**12 35**	**13 35**	**14 35**
Jegenstorf	o	**6 18**	**6 48**	**7 18**	**7 48**	**8 18**	**8 48**	**9 48**	**10 48**	**11 48**	**12 48**	**13 48**	**14 48**
		71005	71007	71009	71011	71013	71015	71019	71023	71027	71031	71035	71039
Jegenstorf, Bahnhof 1		6 20	6 50	7 20	7 50	8 20	8 50	9 50	10 50	11 50	12 50	13 50	14 50
Zuzwil BE, Dorfplatz		6 25	6 55	7 25	7 55	8 25	8 55	9 55	10 55	11 55	12 55	13 55	14 55
Iffwil, Spritzenhaus		6 28	6 58	7 28	7 58	8 28	8 58	9 58	10 58	11 58	12 58	13 58	14 58
Etzelkofen, Dorf		6 33	7 03	7 33	8 03	8 33	9 03	10 03	11 03	12 03	13 03	14 03	15 03
Brunnenthal, Dorf		6 35	7 05	7 35	8 05	8 35	9 05	10 05	11 05	12 05	13 05	14 05	15 05
Messen, Dorfplatz		6 38	7 08	7 38	8 08	8 38	9 08	10 08	11 08	12 08	13 08	14 08	15 08
Messen, Post 1		6 39		7 39				↓	↓	↓		↓	↓
Messen, Eichholz		6 40		7 40									
Balm bei Messen, Wendeplatz	o	6 42		7 42									
Ruppoldsried, Dorfplatz			7 11		8 11	8 41	9 11	10.11	11.11	12.11	13 11	14.11	15.11
Waltwil	o		7 12		8 12		9 12	10.12	11.12	12.12	13 12	14.12	15.12

Solothurn 308		**15 19**	**15 49**	**16 19**	**16 49**	**17 19**	**17 49**	**18 19**	**19 19**	**20 19**	**21 19**	22 41	23 41
Jegenstorf	o	**15 42**	**16 12**	**16 42**	**17 12**	**17 42**	**18 12**	**18 42**	**19 42**	**20 42**	**21 42**	23 04	0 04
Bern 308		**15 35**	**16 05**	**16 35**	**17 05**	**17 35**	**18 05**	**18 35**	**19 35**	**20 35**	21 22	22 37	23 38
Jegenstorf	o	**15 48**	**16 18**	**16 48**	**17 18**	**17 48**	**18 18**	**18 48**	**19 48**	**20 48**	21 40	22 56	23 56
		71043	71045	71047	71049	71051	71053	71055	71059	71063	71067	71071	71075
Jegenstorf, Bahnhof 1		15 50	16 20	16 50	17 20	17 50	18 20	18 50	19 50	20 50	21 44	23 06	0 06
Zuzwil BE, Dorfplatz		15 55	16 25	16 55	17 25	17 55	18 25	18 55	19 55	20 55	21 49	23 11	0 11
Iffwil, Spritzenhaus		15 58	16 28	16 58	17 28	17 58	18 28	18 58	19 58	20 58	21 52	23 14	0 14
Etzelkofen, Dorf		16 03	16 33	17 03	17 33	18 03	18 33	19 03	20 03	21 03	21 57	23 19	0 19
Brunnenthal, Dorf		16 05	16 35	17 05	17 35	18 05	18 35	19 05	20 05	21 05	21 59	23 21	0 21
Messen, Dorfplatz		16 08	16 38	17 08	17 38	18 08	18 38	19 08	20 08	21 08	22 02	23 24	0 24
Messen, Post 1			16 39		17 39		18 39						
Messen, Eichholz			16 40		17 40		18 40						
Balm bei Messen, Wendeplatz	o		16 42		17 42		18 42						
Ruppoldsried, Dorfplatz		16 11		17 11		18 11		19 11	◐20 11				0 27
Waltwil	o	16 12		17 12		18 12		19 12	20 12				

- 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

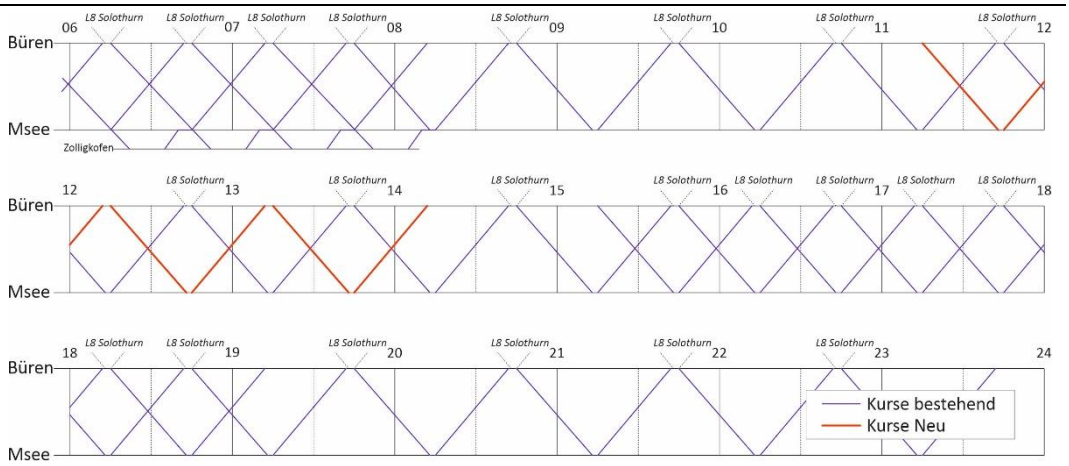
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☑	2 zusätzliche Kursverlängerungen Messen–Waltwil–Messen um ca. 11 und 15 Uhr *	
Priorität	1	☑	2	☑	3	☑

* 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	■	■

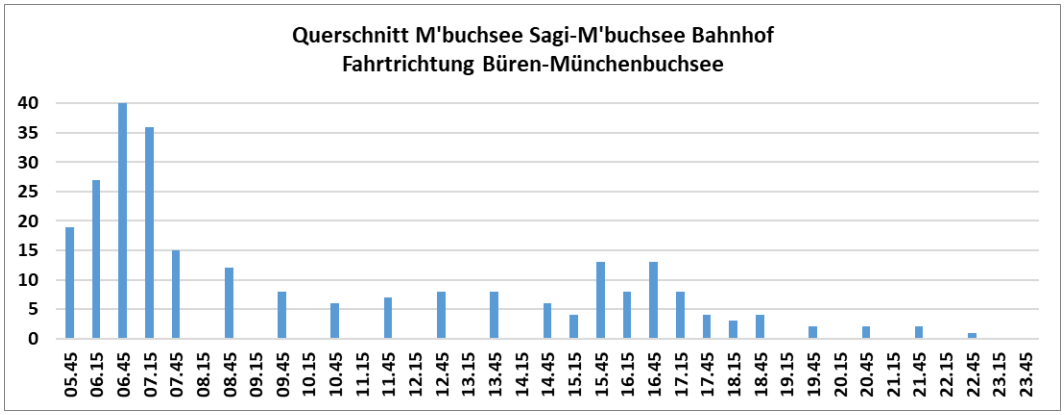
32.1 Prüfauftrag A

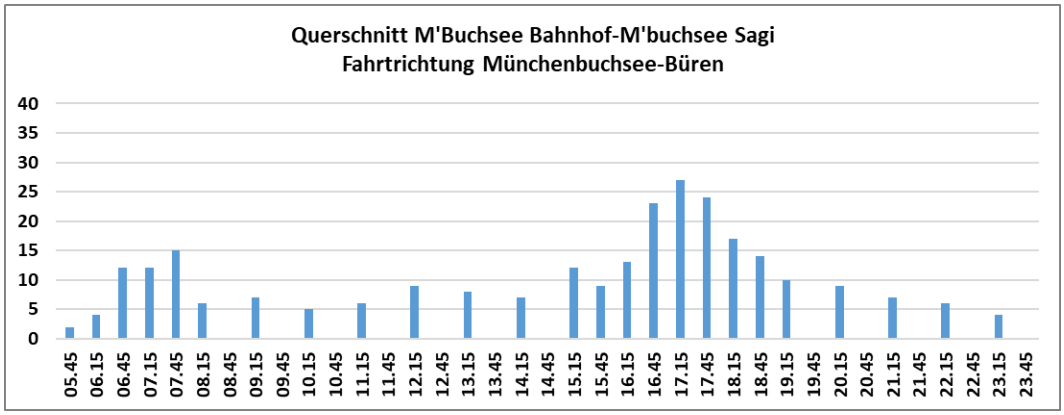
Prüfauftrag	Montag–Freitag Einführung 30'-Takt Mittag mit 3 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: 28.0
Auf-/Abstufung	Ja AS 2 ⇨ AS 3
Nachweise Machbarkeit	 – 3 zusätzliche Kurse Büren ab 11.15, 12.15 Uhr 13.15 Uhr und 3 zusätzliche Kurse Münchenbuchsee ab 11.45, 12.45 Uhr und 13.45 Uhr – Betrieblich 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:

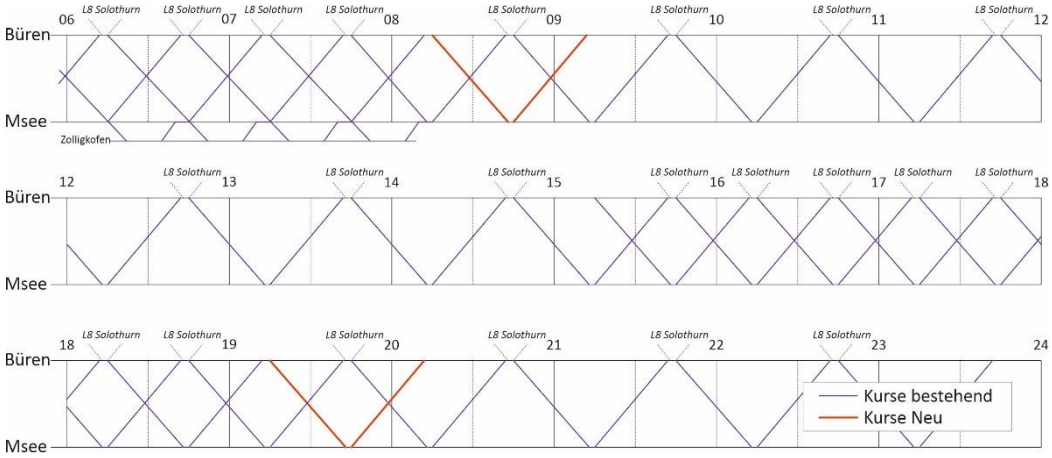




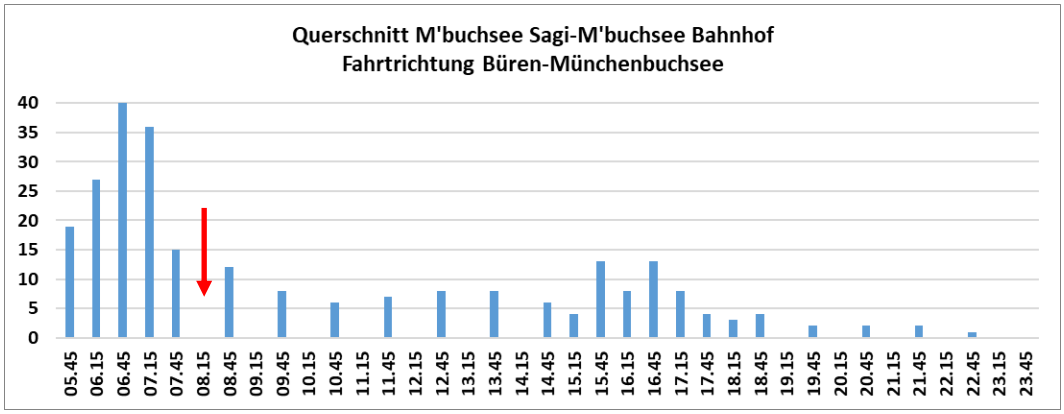
- Heutige Tagesganglinien deuten auf keine grösseren Transportbedürfnisse am Mittag hin (beispielsweise Schülertransportbedürfnisse)
- Stark ausgeprägte Lastrichtungen (HVZ Morgen ⇨ Büren–Münchenbuchsee / HVZ Abend ⇨ Münchenbuchsee–Büren) führen zu schwach frequentierten Gegenlastkursen und erschweren 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

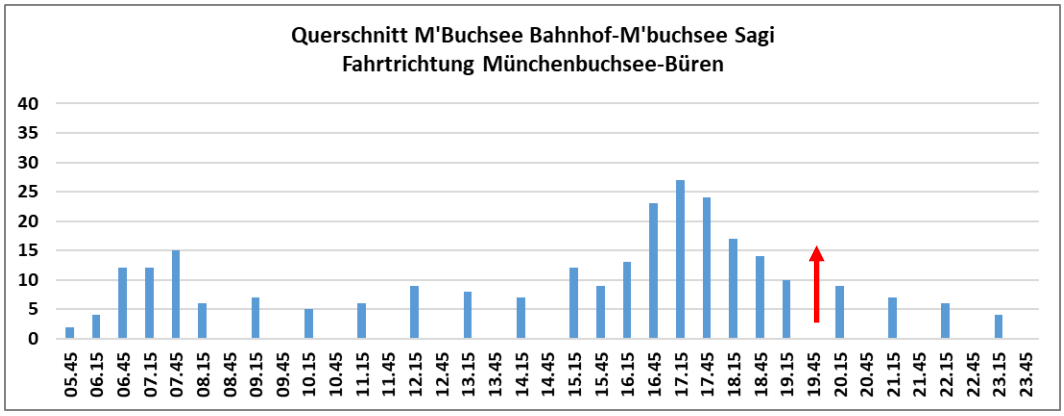
Antrag AK 2022-2025	JA	☐	NEIN	☑	1) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 2) Einführung 30'-Takt Mittag mit 2 oder 3 zusätzlichen Kurspaaren		
Priorität	1	☐	2	☐	3	☐	

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:



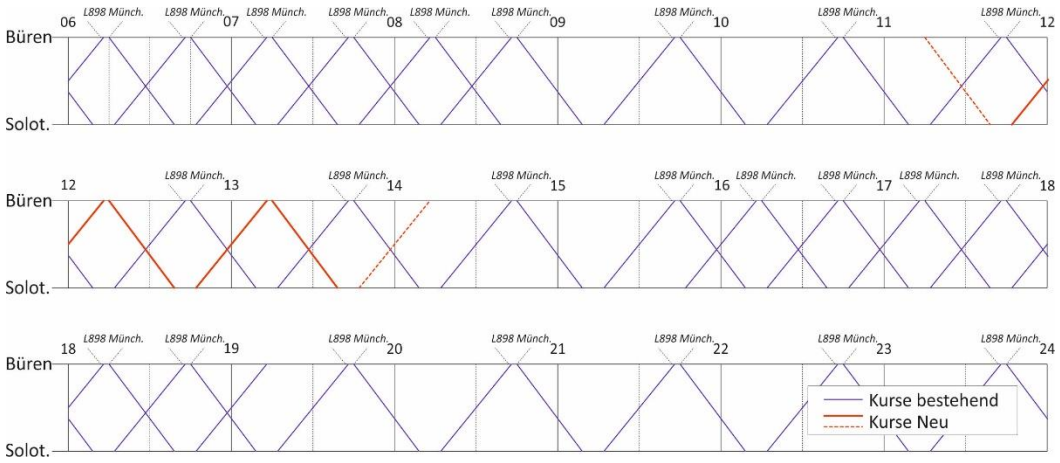


- Mit vorgeschlagenen Zusatzkursen wird Angebot in HVZ "harmonisiert"
- Umlagerungen von anderen Kursen werden stattfinden; Angebot insgesamt wird aber für Pendler mit abweichenden Arbeitszeiten (z.B. Verkaufspersonal) und auch stetig zunehmenden Freizeit deutlich besser benutzbar
- Mit Ausdehnung Verdichtungszeiten 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

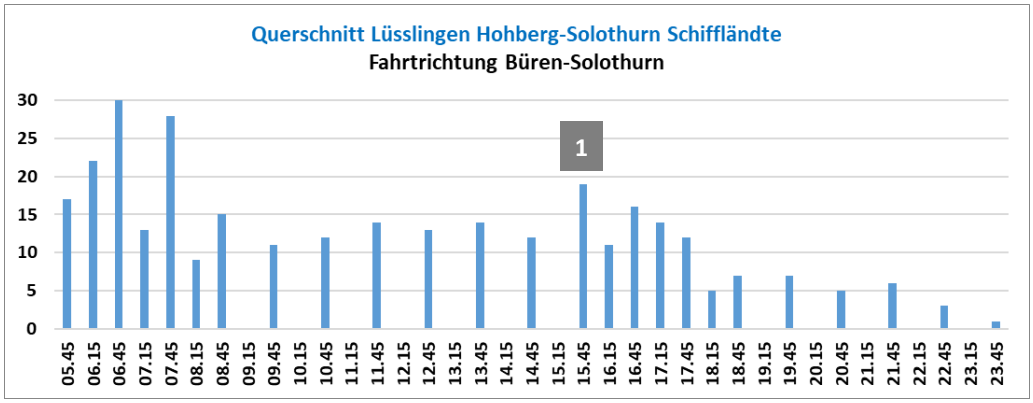
Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	AS	Zielerreichung AUSL	Zielerreichung KDG
40.008	8	Midi-/Standardbus	Büren an der Aare–Solothurn	2	■	■

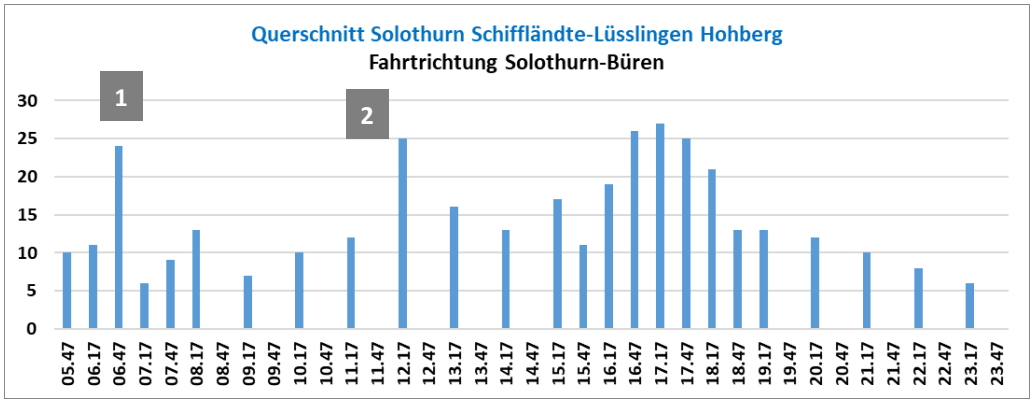
Prüfauftrag	Montag–Freitag Einführung 30'-Takt Mittag mit 2 oder 3 zusätzlichen Kurspaaren
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: 27.0 oder 28.0
Auf-/Abstufung	Ja AS 2 ⇨ AS 3
Nachweise Machbarkeit	 – 2 (oder 3) zusätzliche Kurse Büren ab (11.15 Uhr) und 12.15 und 13.15 Uhr und 2 (oder 3) zusätzliche Kurse Solothurn 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

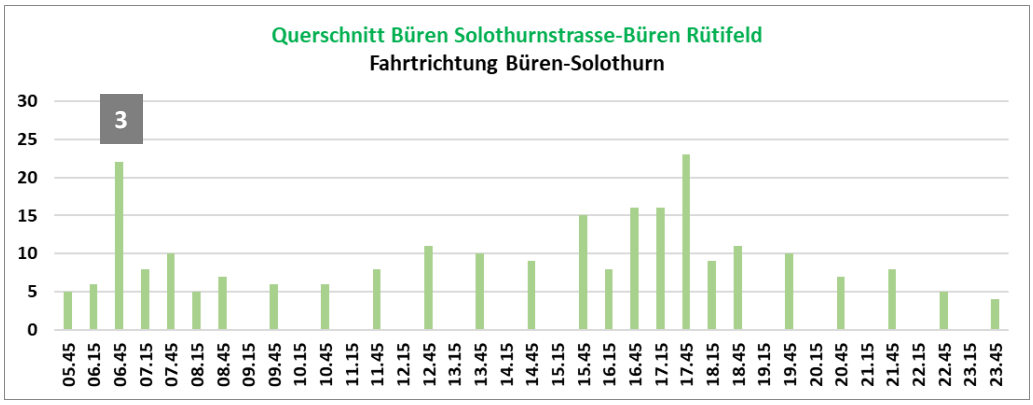
Ergänzungen zur Nachfragebeurteilung

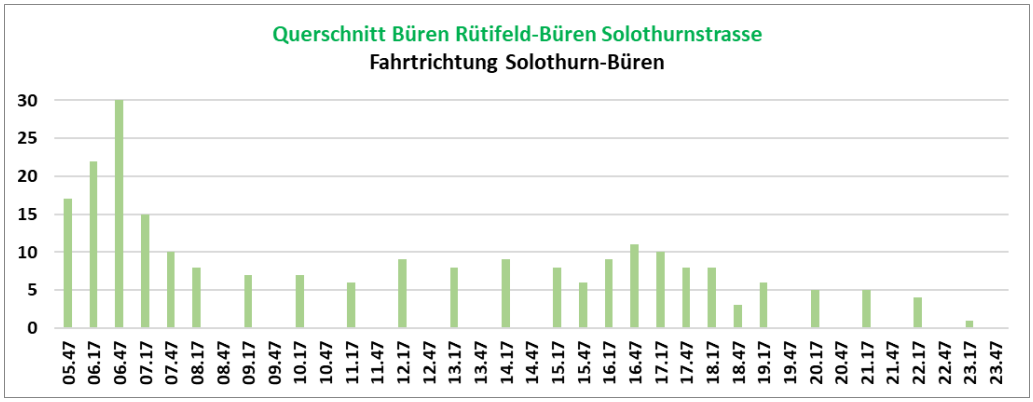
Tagesganglinien Belegung im stärksten Querschnitt der Linie 8 insgesamt:





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

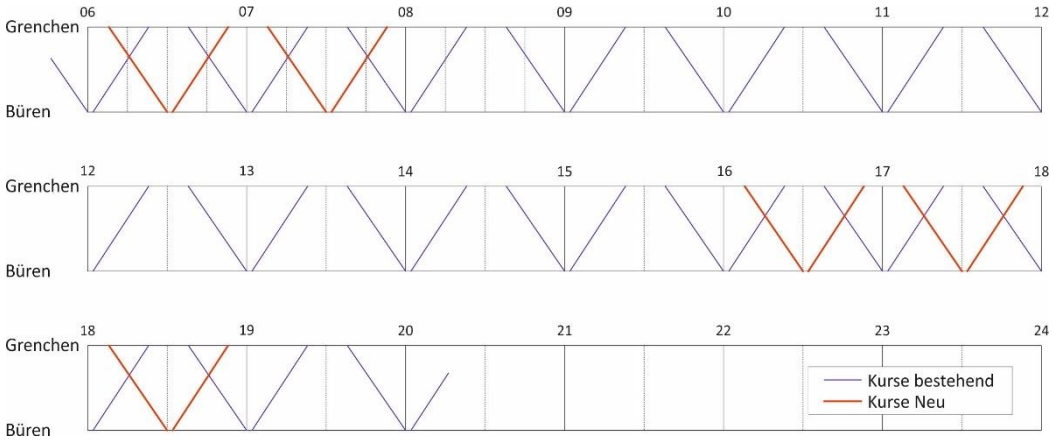
Antrag AK 2022-2025	JA	☑	NEIN	☐	1) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 2) Einführung 30'-Takt Mittag mit 2 zusätzlichen Kurspaaren *	
Priorität	1	☐	2	☑	3	☐

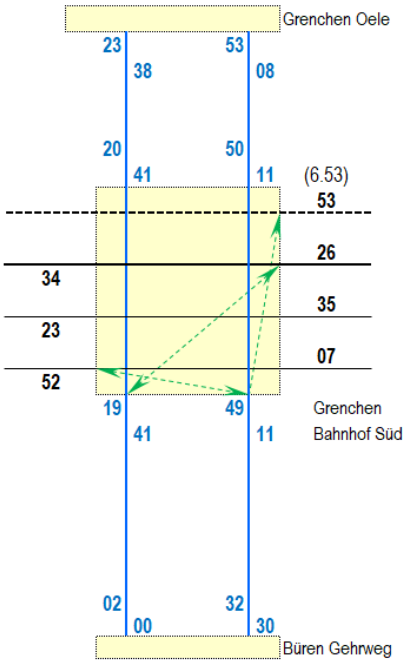
* Zeitliche Lage im Rahmen Umsetzung festzulegen

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	■	■

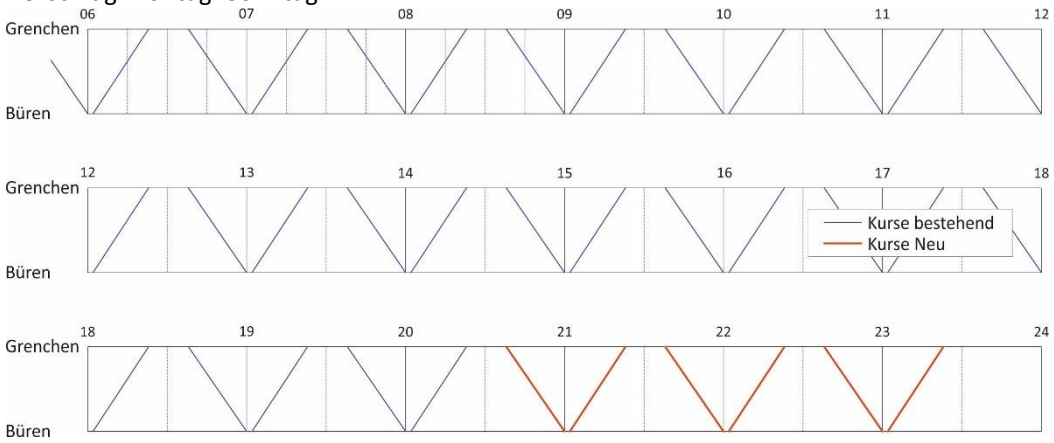
Prüfauftrag	30'-Takt HVZ Morgen und Abend (Mo-Fr) (Mitbestellung Kt. Solothurn als Voraussetzung)
Kurspaare	IST: 15.0 NEU: 20.0
Auf-/Abstufung	Nein Anmerkung: Im kantonalen Angebotskonzept 2018-2021 ist die Linie der Angebotsstufe 2 zugeordnet. Gemäss aktuellem Fahrplan verkehren aber nur 15 Kurspaare, 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.

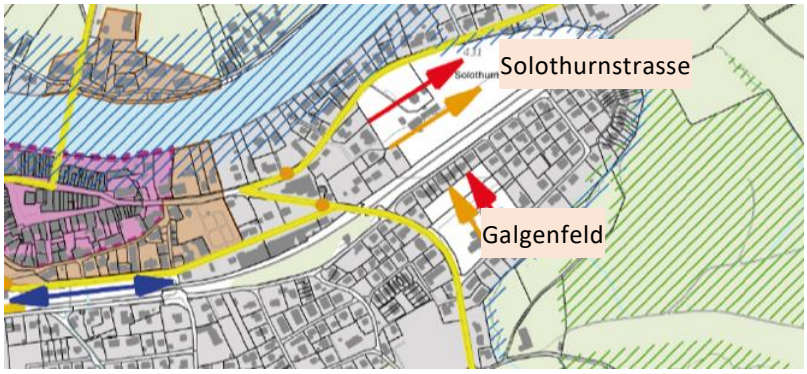
Erwägungen Würdigung	Mit der beschriebene Alternativvariante würde die Verbindung vom Korridor Opund–Meinisberg nach Lengnau–Grenchen entfallen, womit das tendenziell noch wachsende Potenzial für den Pendlerverkehr zum neuen Arbeitsplatzschwerpunkt Lengnau Industrie ersatzlos entfiele. – Im Hinblick 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

–

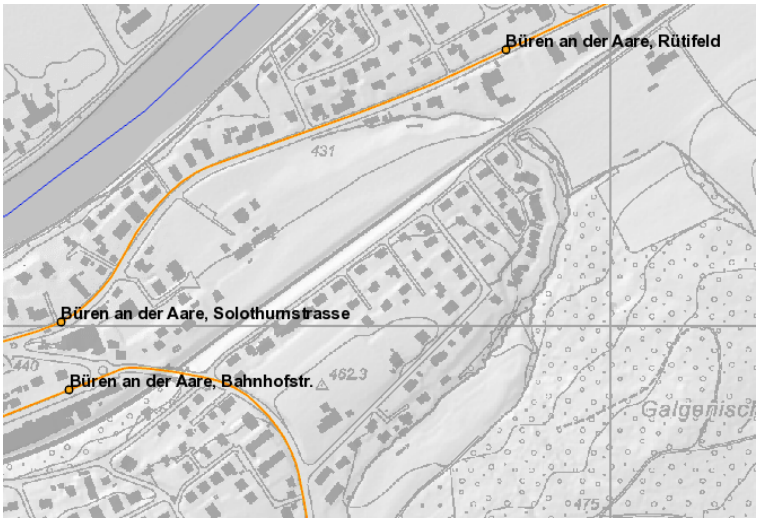
Auf-/Abstufung

–

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

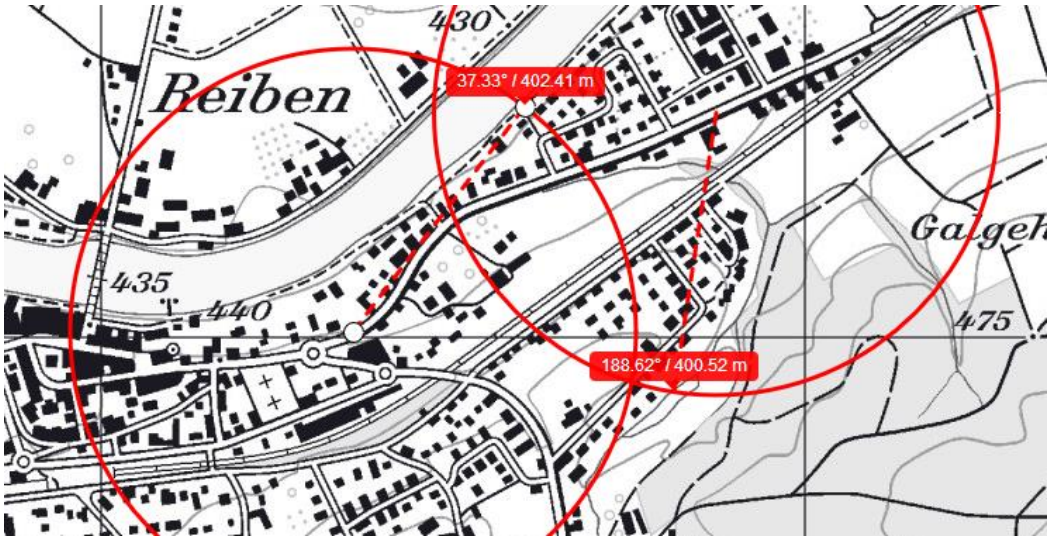
Nachweise Machbarkeit

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.

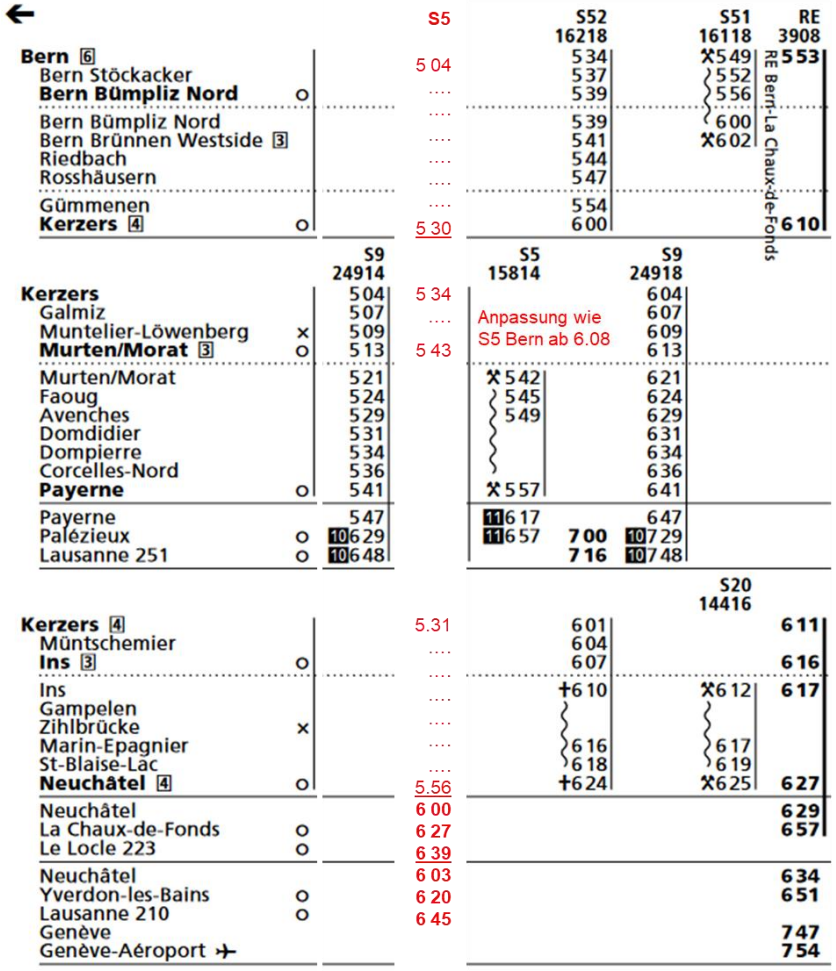


Auf der Grundlage der Bestimmung der Güteklasse nach kantonaler Richtplanung weisen folglich bereits heute beide Gebiete die Güteklasse D auf.

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	AÖV	3	3

Prüfauftrag	Früh-S5 Bern ab ca. 5 Uhr (mit zusätzlichen Halten nach Neuchâtel) mit Anschlüssen Fernverkehr Neuenburg um 6 Uhr
Kurspaare	IST: …. NEU: ….
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	

←		S5	S52 16218	S51 16118	RE 3908
Bern 6		5 04	534	✕549	553
Bern Stöckacker		....	537	552	
Bern Bümpliz Nord	o	....	539	556	
Bern Bümpliz Nord		....	539	600	
Bern Brünnen Westside 3		....	541	✕602	
Riedbach		....	544		
Rosshäusern		....	547		
Gümmenen		....	554		
Kerzers 4	o	5 30	600		610

RE Bern-La Chaux-de-Fonds

		S9 24914	S5 15814	S9 24918
Kerzers		504		604
Galmiz		507		607
Muntelier-Löwenberg	×	509		609
Murten/Morat 3	o	513		613
Murten/Morat		521	✕542	621
Faoug		524	545	624
Avenches		529	549	629
Domdidier		531		631
Dompierre		534		634
Corcelles-Nord		536		636
Payerne	o	541	✕557	641
Payerne		547	11 617	647
Palézieux	o	10 629	11 657	10 729
Lausanne 251	o	10 648		10 748

5 34 ....
5 43

Anpassung wie S5 Bern ab 6.08

700 716

			S20 14416
Kerzers 4		601	611
Müntschemier		604	
Ins 3	o	607	616
Ins		+610	✕612 617
Gampelen			
Zihlbrücke	×		
Marin-Epagnier		616	617
St-Blaise-Lac		618	619
Neuchâtel 4	o	+624	✕625 627
Neuchâtel			629
La Chaux-de-Fonds	o		657
Le Locle 223	o		
Neuchâtel			634
Yverdon-les-Bains	o		651
Lausanne 210	o		
Genève			747
Genève-Aéroport ✈			754

5.31 ....
5.56
6 00
6 27
6 39
6 03
6 20
6 45

– 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	☐	