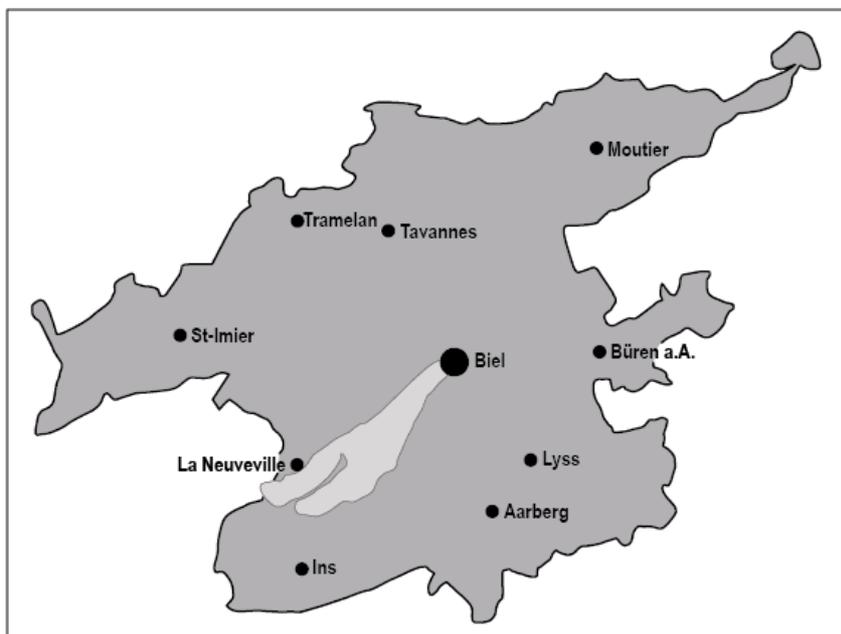


# AK 2018-21

## Regionales Angebotskonzept 2018-2021 Biel - Seeland - Berner Jura

- Analyse
- Strategie
- Postulate



Schlussbericht 9. 5. 2016

z.H. Delegiertenversammlung 9. 6. 2016

## Impressum

Projektleitung / Redaktion:	Geschäftsstelle RVK: Pierre Pestalozzi / Francis Daetwyler
Externer Support:	Teilprojekt 'Buskonzept Biel 2020': Felix Dudler / Daniel Torres, Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Biel
	Grafiken: Irène Müller, Bern
Vorstand RVK:	Fredy Sidler (Präsident) Christophe Gagnebin (Vizepräsident) Laurent Droz (Region Centre Jura) Jacques Misteli (Region Jura-Bienne) Rolf Iseli (Stadt Biel) Christine Jakob (Region seeland.biel/bienne) Jürg Räber (Region seeland.biel/bienne) Konrad Schleiss (Region Grenchen-Büren)
Technische Kommission RVK:	Daniel Schwarz (AÖV, bis Dez. 2015) Christian Aebi (AÖV, ab Jan. 2016) Katia Chardon (Region Centre Jura) Arnaud Brahier (Region Jura-Bienne) Ruedi Hartmann (Region seeland.biel/bienne, bis Aug. 2015) Bernhard Gerber (Region seeland.biel/bienne, ab Sep. 2015) Jean-Pierre Ruch (Region Grenchen-Büren) Francis Daetwyler (Geschäftsstelle RVK) Pierre Pestalozzi (Geschäftsstelle RVK)
Elektronische Version bestellbar:	<rvk@planforte.ch>
Rapport en français:	<francis.daetwyler@ne.ch>

# Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung</b> (inkl. Angebotsstufenplan 2018-21)	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1	Ausgangslage, Auftrag, Stellenwert des AK 2018-21	6
1.2	Vorgehensweise	7
<b>2</b>	<b>Analyse</b>	<b>8</b>
2.1	Angebotsentwicklung, Vergleich mit den Postulaten des AK 2014-17	8
2.2	Neuerungen Infrastruktur / Rollmaterial	15
2.3	Nachfrageentwicklung, Zielkontrolle	16
2.4	Entwicklung der Wirtschaftlichkeit, Zielkontrolle	26
2.5	Kundenzufriedenheit	29
2.6	Erfolgskontrolle der seit 2013 erfolgten Konzeptanpassungen	30
2.7	Entwicklung der kommunalen ÖV-Ausgaben	33
<b>3</b>	<b>Strategie</b>	<b>36</b>
3.1	Planungsumfeld, Rahmenbedingungen	36
3.2	Prognosen / Ziele bez. Nachfrage- und Modalsplit-Entwicklung	39
3.3	Stossrichtung bez. Regional- und Ortsverkehr 2018-2021	42
<b>4</b>	<b>Postulate Angebotskonzept 2018-2021</b>	<b>45</b>
4.1	Bahnlinien Seeland	45
4.2	Bahnlinien Berner Jura	49
4.3	Seilbahnlinien	51
4.4	Buslinien Berner Jura, Regionalverkehr	52
4.5	Buslinien Seeland, Regionalverkehr	55
4.6	Buslinien Ortsverkehr	63
4.7	Nachtlinien	68
4.8	Priorisierung der Postulate	69
<b>5</b>	<b>Auswirkungen auf das Arbeitsprogramm der RVK</b>	<b>70</b>
<b>Anhang</b>		
<b>A</b>	<b>Buskonzept Biel 2020: Vorschlag Netzentwicklung in 2 Etappen</b>	
<b>B</b>	<b>Tabelle: Linienkennziffern, Angebotspostulate, Prognosen bez. Entwicklung Nachfrage / KDG</b>	
<b>C</b>	<b>Vernehmlassungsbericht</b> (Auswertung Vernehmlassungsverfahren 25. Jan – 15. März 2016)	

---

Häufig verwendete Abkürzungen:	AÖV	Kantonales Amt für öffentlichen Verkehr und Gesamtmobilität
	AGV	Kantonale Angebotsverordnung
	AK	Angebotskonzept
	K / KP	Kurs / Kurspaar
	FP	Fahrplan
	HVZ / ZZ	Hauptverkehrszeiten / Zwischenzeiten
	KDG	Kostendeckungsgrad
	MIV	Motorisierter Individualverkehr

## 0 Zusammenfassung

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz erlebte nach der Jahrtausendwende und insbesondere nach Einführung von „Bahn und Bus 2000“ eine ausserordentlich starke Wachstumsphase: Innerhalb eines Jahrzehnts (2000-2010) legte die Nachfrage im ÖV um 41% zu, währenddem der MIV (motorisierter Individualverkehr) nur um 7% zunahm. In den letzten Jahren hat sich die Nachfragesteigerung im ÖV abgeschwächt, und der MIV nimmt wieder stärker zu. Der gesamtschweizerische Modalsplit (Verhältnis der Personenkilometer Bahn/Seilbahn/Bus zu den Personenkilometern MIV), der von 16.5% im Jahr 2000 auf 20.7% im Jahr 2010 angestiegen war, sank dementsprechend in den letzten Jahren wieder leicht – dies entgegen den Zielen und Strategien von Bund, Kantonen und Regionen.

Im Perimeter der RVK 1 hat sich die Mobilität im grossen und ganzen ähnlich entwickelt: Nach einer Phase mit markanter Nachfragesteigerung beim ÖV hat in den letzten Jahren der MIV wieder spürbar zugelegt. Je nach Verkehrskorridor sind allerdings ausgeprägte Unterschiede festzustellen: Auf den Hauptachsen Biel - Lyss - Münchenbuchsee (- Bern) und Biel - Solothurn ist die Nachfrage im Regionalverkehr auch in den letzten vier Jahren (2010-2014) je nach Abschnitt zwischen 25 und 35% gestiegen. Auf vielen Linien war die Nachfragesteigerung jedoch schwächer als in der Periode 2005-2010, und vereinzelt war die Entwicklung gar rückläufig. Bei der Interpretation gilt es zu bedenken, dass im Zeitraum 2010-2014 deutlich weniger Angebotsausbauten erfolgten als in den Jahren zuvor. Zudem wurden die ÖV-Tarife in den letzten Jahren u.a. wegen der politisch gewünschten deutlich höheren Trassenpreise im Bahnverkehr (Nutzerfinanzierung) mehrmals angehoben, währenddem die Kosten im MIV sanken.

Dennoch ist die Nachfrage im Orts- und Regionalverkehr des Seelands und Berner Juras auch in den letzten Jahren deutlich stärker gewachsen als das Angebot. Dank der markant höheren Erträge konnte die Wirtschaftlichkeit des Orts- und Regionalverkehrs im Perimeter der RVK 1 in der Periode 2010-2016 erheblich gesteigert werden – von durchschnittlich ca. 42% auf rund 46%, was in Anbetracht des Kostensprungs infolge höherer Trassenpreise eine ebenso erstaunliche wie erfreuliche Entwicklung darstellt.

Das Regionale Angebotskonzept 2018-2021 geht von einer Steigerung der ÖV-Nachfrage um durchschnittlich rund 30% im Zeitraum 2014 - 2025 aus (entsprechend der kantonalen Prognose von +50% im Zeitraum 2012 - 2030), sofern sich die "Preisschere" zwischen ÖV und MIV nicht weiter auseinanderentwickelt. In wirtschaftlich dynamischen Räumen ist mit einer überdurchschnittlichen Nachfragesteigerung zu rechnen. Handkehrum ist in entwicklungsschwachen Räumen eine Stagnation oder gar ein Rückgang der Nachfrage nicht auszuschliessen. Obige Prognosen beziehen nur bereits beschlossene Angebotsverbesserungen ein. Wo das Angebot darüber hinaus ausgebaut oder sonstwie attraktiviert wird, ist nachfrageseitig ein zusätzlicher Schub zu erwarten. Sinngemäss gilt die Umkehrfolge.

Der aktuelle Standard des Regional- und Ortsverkehrs im Seeland und Berner Jura ist mehrheitlich zufrieden stellend, obwohl zahlreiche Anliegen aus der letzten RVK-Planungsrunde (AK 2014-17) primär aus finanziellen Gründen nicht Eingang in den kantonalen Angebotsbeschluss 2014-2017 fanden. Die im AK 2014-17 postulierten Neuerungen, welche bisher umgesetzt werden konnten, haben sich grossmehrheitlich gut bewährt. Die bisher nicht erfüllten Anliegen aus dem AK 2014-17 werden im vorliegenden Bericht nicht durchwegs, aber doch mehrheitlich wieder aufgegriffen und weiterentwickelt. Hinzu kommen weitere Postulate, die sich aus neuen Erkenntnissen ergeben – stets unter gebührender Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte. Ein klarer Schwerpunkt des neuen Regionalen Angebotskonzeptes liegt beim Ortsverkehr Biel, wo nach Sistierung des Regiotram-Projektes in mehrerer Hinsicht Optimierungsbedarf besteht.

Die RVK 1 verfolgt somit weiterhin eine differenzierte Vorwärtsstrategie, dies im Einklang mit den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (Richtplan / RGSK Biel-Seeland, CRTU Jura bernois) und mit den Vorgaben der Kantonalen Angebotsverordnung.

Das AK 2018-21 empfiehlt folgende grössere konzeptionelle Anpassungen und Änderungen der Angebotsstufenzuordnung:

*Bahn \_ Regionalverkehr:*

- Bahnlinie 210 / Biel - Neuchâtel: Vermehrter 30'-Takt u.a. zugunsten Wiederherstellung attraktiver Anschlüsse in Neuchâtel v./n. Lausanne (soweit der Kapazitätsengpass in Ligerz dies nicht ausschliesst)
- Bahnlinie 226 / Biel - Sonceboz - Moutier: Prüfen der Machbarkeit eines asymmetrischen Wochenendkonzepts zugunsten attraktiverer Anschlüsse und höherer Effizienz
- Bahnlinie 237 / Abschnitt Tavannes - Tramelan: **Aufstufung 2 → 3** zugunsten vermehrtem 30'-Takt (Ausnutzung unproduktiver Standzeiten, Überführung Zusatzangebot ins Grundangebot)
- Bahnlinie 291 / Abschnitt Lyss - Büren: **Aufstufung 2 → 3** zugunsten vermehrtem 30'-Takt (Ausnutzung unproduktiver Standzeiten), Taktlagen-Schiebung Büren → Lyss
- Bahnlinie 410 / Abschnitt Biel - Solothurn: 30'-Takt auch abends und sonntags

*Bus \_ Regionalverkehr:*

- Buslinie 20.527 / Ins - Cudrefin: **Aufnahme ins Grundangebot Stufe 1**
- Buslinie 21.132 / La Neuveville - Nods: **Aufstufung 1 → 2** und grösserer Angebotsausbau unter vollständiger Integration der Schülertransporte auf dem Linienast via Prêles, differenzierte Anpassungen auf dem Linienast via Lignières
- Buslinie 22.131 / St-Imier - Tramelan: Grösserer Angebotsausbau und Systematisierung (Vertaktung, optimierte Bahnanschlüsse, verbesserte Feinerschliessung St-Imier, Aufhebung der einzelnen Schlaufen Les Breuleux)
- Buslinie 22.074 / Biel - Aegerten - Lyss: **Aufstufung des Abschnitts Biel - Studen Wydenplatz 3 → 4**, effizienterer Einsatz des dritten Fahrzeugs zugunsten Mehrangebot Biel - Studen und besserer Anschlüsse in Lyss
- Buslinie 22.075 / Biel - Aegerten - Orpund: **Aufstufung 1 → 2** zugunsten neuem Abendangebot, zudem neues Sonntagsangebot
- Buslinie 22.087 / Biel - Jens: **Aufstufung des Abschnitts Bellmund - Jens 1 → 2** zugunsten Schliessung Taktlücken
- Neue Buslinie Lyss - Bellmund: **Versuchsbetrieb:** 30'-Takt in HVZ mit schlanken RE-Anschlüssen
- Neue Bürgerbuslinie Aarberg - Kallnach - Niederried: **Versuchsbetrieb:** Massgeschneidertes Angebot in HVZ und mittags mit schlanken Bahnanschlüssen
- Buslinie 30.361 / Lyss - Aarberg: **Aufstufung 1 → 2** (Überführung Zusatzangebot ins Grundangebot)
- Buslinie 30.362 / Lyss - Schnottwil: **Aufstufung 1 → 2 (Abschnitt Lyss - Diessbach)** zugunsten Stundentakt bis 22 h, **neue Linienführung** via Busswil (S3-Anschluss Rtg Biel) statt Hardern, in Zwischen- und Randzeiten Wende neu in Diessbach
- Buslinie 30.363 / Lyss - Messen: **Aufstufung 1 → 2 im Abschnitt Lyss - Vorimholz** zugunsten Stundentakt bis 22 h, neuer Linienendpunkt Wengi
- Buslinie 30.871 / Jegenstorf - Messen: **Linienverlängerung nach Wengi (A.stufe 2)** zwecks Knotenbildung mit L 898 und mit L 363), deutlicher Angebotsausbau im Abschnitt Jegenstorf - Messen (S8-Anschluss Rtg Bern)
- Buslinie 30.898 / Zollikofen - Büren a.d. Aare: **Linieeinkürzung** um Abschnitt Zollikofen - Münchenbuchsee, Aufhebung der Schlaufenfahrten Messen und Moosaffoltern, 30'-Takt in HVZ auch im Abschnitt Schnottwil - Büren
- Buslinie 40.008 / Solothurn - Büren a.d. Aare: **Linieeinkürzung** um Abschnitt Solothurn Amthausplatz - Bahnhof, 30'-Takt in HVZ
- Buslinie 40.034 / Grenchen - Lengnau: **Aufstufung 2 → 3** (Überführung Zusatzangebot ins Grundangebot), Verlängerung nach Lengnau Industrie, **Versuchsbetrieb betr.** **Linienverlängerung** in den HVZ abwechselnd nach Orpund / nach Bözigenfeld

*Bus \_ Ortsverkehr Biel (vgl. Netzpläne Etappen 1+2 im Anhang A):*

- Trolleybuslinie 22.001 (Ortsverkehr Biel): **Ab Orpundplatz neu** nach Löhre statt Vorhölzli (Stufe 4C)
- Buslinie 22.002 (Ortsverkehr Biel): **Neu konzipierte Durchmesserlinie:** Möslacker - Biel Bhf - Centre Boujean - Bözingenfeld Bhf (Stufe 4B)
- Trolleybuslinie 22.004 (Ortsverkehr Biel): **Aufteilung der bisherigen Linie 4 (Stufe 4C) in zwei Trolleybuslinien mit Stufe 4B** (gemeinsamer Abschnitt Continental - Bhf Mett) und teilweise fahrleitungsfreien Endabschnitten:
  - L 3: Nidau Beunden Bhf - Schneider-Str. - Biel Bhf - Mett Bhf - Orpundplatz Vorhölzli
  - L 4: Brüggmoos - Port - Nidau Bhf - Biel Bhf - Mett Bhf - Goldgrube - Vorhölzli
- Buslinie 22.005 (Ortsverkehr Biel): Neu **nurmehr Radiallinie:** Biel Bhf - Spitalzentrum (Stufe 4B)
- Buslinie 22.006 (Ortsverkehr Biel): **Neu konzipierte Durchmesserlinie:** Spitalzentrum - Biel Bhf - Mühlefeld - Port Bellevue (Stufe 4B) resp. evtl. Splitting ab Mooswäldli n. Port Bellevue und Brüggmoos (je Stufe 4A)
- Buslinie 22.007 (Ortsverkehr Biel): **Ab Mett Bhf neu** via Bhf Bözingenfeld - Centre Boujean bis Stadien (Stufe 4B)
- Buslinie 22.008 (Ortsverkehr Biel): **Neu konzipierte Durchmesserlinie:** Fuchsenried - Biel Bhf - Klinik Linde (Stufe 4B)
- Neue Buslinie "22.009" (Ortsverkehr Biel): Durchbindung des Linienastes Schiffländte mit **neuem Linienast Bhf Biel - Silbergasse - Schulen Linde** (Stufe 4B)
- Neue Tangentiallinie Brügg Bhf - Bözingenfeld via A5-Ostast **Versuchsbetrieb** (auf HVZ beschränkter 30'-Takt, noch zwei Varianten im Spiel)

*Bus \_ übriger Ortsverkehr:*

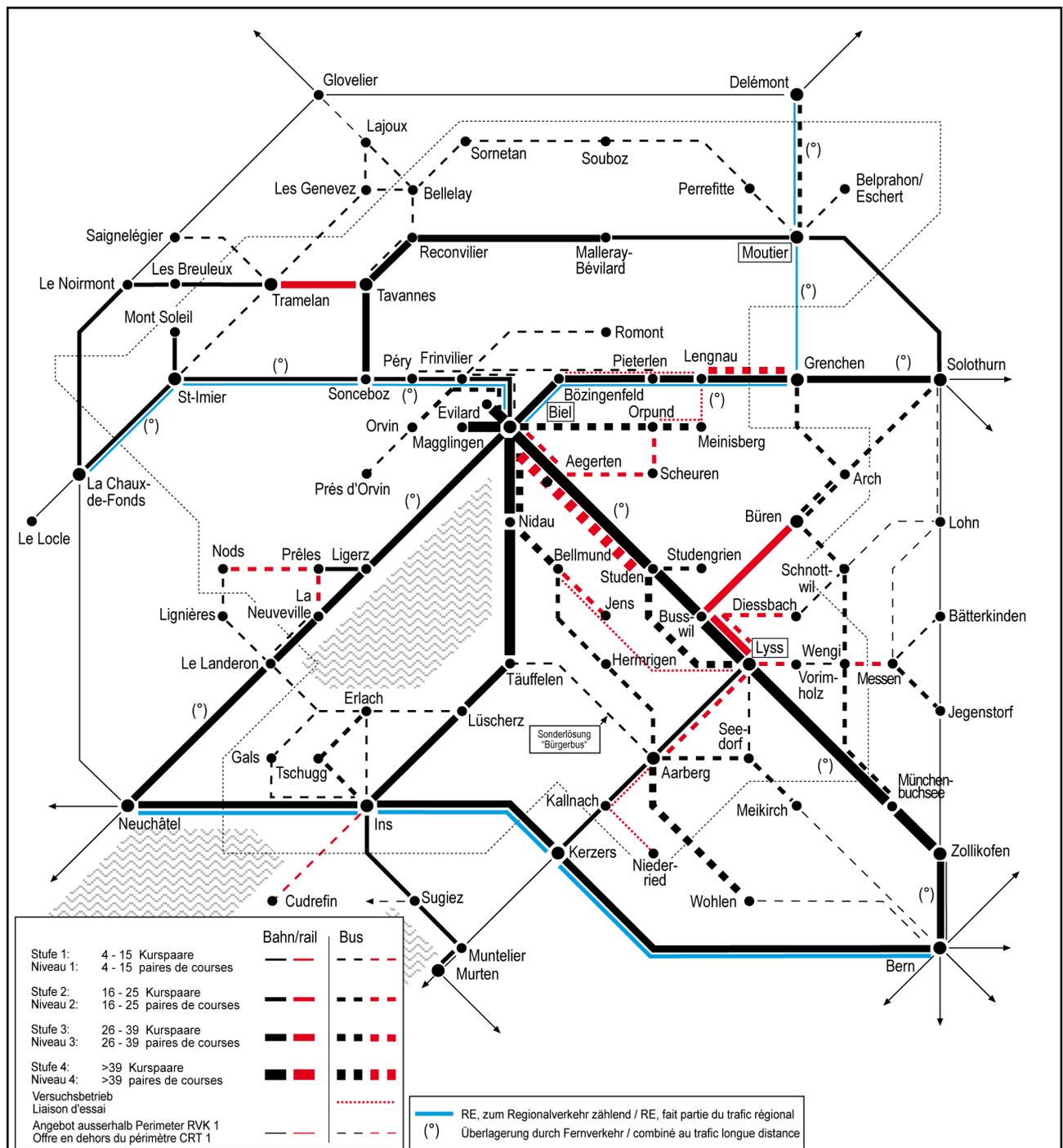
- Buslinie 22.123 / St-Imier Gare – Hôpital: **Versuchsbetrieb** betr. Angebotsausbau von 2 auf rund 7 KP (mit dem Ziel der Aufnahme ins Grundangebot)
- Buslinie 30.364 / Ortsbusschlaufe Industriering: **Überführung Versuchsbetrieb ins Grundangebot Ang.stufe 2**
- (zu prüfen) Neuer Busbetrieb Schüpfen: **Versuchsbetrieb** frühestens ab Dez 2019 (falls Zweckmässigkeitsbeurteilung positiv ausfällt)

Das AK 2018-21 geht auftragsgemäss auf jene ÖV-Linien speziell ein, die aktuell die Minimalanforderungen der Kantonalen Angebotsverordnung betr. Nachfrage und/oder betr. Kostendeckungsgrad nicht einhalten und somit im kritischen Bereich liegen. Insgesamt sind dies erfreulicherweise weniger Linien als noch vier Jahre zuvor. Bei einigen dieser in Linien ist nicht auszuschliessen, dass der "rote Bereich" auch mittelfristig nicht überwunden werden kann, zumal die Möglichkeiten zur konzeptionellen Optimierung bereits weitgehend ausgeschöpft wurden. Solche Linien im ländlichen Raum sind auf den Goodwill des Kantons angewiesen, den Spielraum auszunutzen, den die ÖV-Gesetzgebung bis zu einem gewissen Grad zulässt. Im städtischen Raum besteht hingegen kaum solcher Spielraum, weshalb jene Linien, die heute noch im kritischen Bereich liegen, unter erhöhtem Erfolgsdruck stehen.

Der nachfolgende Angebotsstufenplan stellt zusammen mit dem Kap. 4 (Postulate) und dem Anhang A (tabellarische Zusammenfassung der Postulate) das Kernstück des AK 2018-21 dar.

### Angebotsstufenplan 2018-2021

- > Die Angebotsstufen (Definition gemäss kantonaler Angebotsverordnung) beziehen sich auf das abteilungsberechtigte Grundangebot Montag-Freitag. Folglich sind in nachstehendem Plan das Fernverkehrsangebot und die vom Kanton nicht als abteilungsberechtigt anerkannten Zusatzangebote nicht dargestellt.
- > Aus plangrafischen Gründen nicht dargestellt ist zudem der abteilungsberechtigte Ortsverkehr. Die postulierten Angebotsstufen für die Linien des Ortsverkehrs in Biel, Lyss und Moutier wie auch für alle anderen Linien sind in Kapitel 4 aufgelistet / begründet und im Anhang A tabellarisch zusammengefasst.
- > **Rot dargestellt sind die postulierten Änderungen gegenüber der geltenden Angebotsstufen-Zuordnung.**



# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage, Auftrag, Stellenwert des AK 2018-21

Die periodische Überarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes gehört gemäss kantonalem ÖV-Gesetz (Art. 16 ÖVG) zu den Kernaufgaben der RVK – ein Auftrag, der durch die Statuten der RVK 1 bekräftigt wird. Die regionalen Angebotskonzepte werden jeweils im Rhythmus von vier Jahren zeitgleich in den sechs ÖV-Regionen des Kantons Bern erarbeitet und dienen als eine der Grundlagen für die mittelfristige Angebotsplanung des Kantons.

Seit Gründung der RVK im Dezember 1994 sind bereits fünf solche Planungsrunden plus eine Teilrevision erfolgt:

- Reg. Angebotskonzept 1997-2000 (DV-Beschluss Okt. 1995)
- Reg. Angebotskonzept 2001-2004 (DV-Beschluss Okt. 1999)
- Reg. Angebotskonzept 2005-2008 (DV-Beschluss April 2003)
- Teilrevision des AK 2005-08 mit Verlängerung der Geltungsdauer bis 2009 wegen der Auswirkungen von NEAT-Lötschberg (DV-Beschluss Juni 2006)
- Reg. Angebotskonzept 2010-2013 (DV-Beschluss Mai 2008)
- Reg. Angebotskonzept 2014-2017 (DV-Beschluss Juni 2012)

In der aktuellen Planungsrunde geht es um die Periode 2018-2021. Der Kanton erwartet die Regionalen Angebotskonzepte bis Juni 2016. Die Vorschläge der sechs bernischen ÖV-Regionen werden, soweit vom Kanton als zweckmässig und finanzierbar beurteilt, ins Kantonale Angebotskonzept 2018-2021 einfliessen. Dieses wiederum bildet die Basis für den Angebotsbeschluss 2018-2021, der vom Grossen Rat im März 2017 zusammen mit dem Beschluss zum Investitionsprogramm 2018-2021 zu verabschiedet sein wird.

Das Regionale Angebotskonzept 2018-2021 hat – basierend auf einer Analyse des Ist-Zustands und der Tendenzen der letzten Jahre – aufzuzeigen, wie sich der öffentliche Regional- und Ortsverkehr kürzer- bis mittelfristig weiter entwickeln soll. Es werden Aussagen erwartet zum Leistungsangebot (quantitativ und qualitativ) und zur betrieblichen Optimierung. Der Fernverkehr ist nicht Thema eines Regionalen Angebotskonzeptes – Aussagen zum Fernverkehr im vorliegenden Bericht dienen einzig dem Verständnis der Zusammenhänge.

Der Kanton erwartet primär die Definition der Angebotsstufe je ÖV-Linie (Regional- und Ortsverkehr), die Umschreibung gewisser Anforderungen an die Angebotsqualität (z.B. Anschlussqualität nach Prioritäten) und, wo Handlungsbedarf besteht, Vorschläge zur zweckmässigen Erschliessung resp. Angebotsoptimierung. Anträge für Angebotserweiterungen und für die Anpassung von Angebotsstufen sind fachlich fundiert zu begründen. Die Auswirkungen auf das Arbeitsprogramm der RVK 1 (Planungsstudien) sind darzulegen.

Im Rahmen der Regionalen Angebotskonzeptplanung 2018-2021 hat die RVK folgende spezifischen Aufgaben zu lösen:

- Für alle Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 f AGV bei Kostendeckungsgrad oder Nachfrage nicht erreichen, ist eine generelle Überprüfung erforderlich.
- Für alle seit Dez. 2013 neu gestalteten Angebote werden eine Erfolgskontrolle und im Falle einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung Verbesserungsvorschläge erwartet.
- Die Inhalte der aktualisierten Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK 2. Generation) sind zu berücksichtigen (Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Angebotsentwicklung)
- Für den Ende 2014 gestarteten Versuchsbetrieb betr. Verlängerung der Lysser Ortsbuslinie 364 in die Industriezone Nord ist Anfang 2016 eine erste Erfolgskontrolle durchzuführen.

Das Regionale Angebotskonzept hat primär ein pragmatisches Führungsinstrument für den kürzer- bis mittelfristigen Zeithorizont darzustellen. Allerdings sind auch die Zusammenhänge mit den längerfristigen Entwicklungsperspektiven resp. die Aufwärtskompatibilität zu beachten.

## 1.2 Vorgehensweise

Das Vorgehen bez. Erarbeitung des AK 2018-21 wurde vom RVK-Vorstand im März 2015 festgelegt. Als planerischer Schwerpunkt wurde die Konzeptüberprüfung und -anpassung beim Ortsverkehr Biel bestimmt. Ein entsprechender Planungsauftrag ging ans Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Biel.

Für die Rahmenplanung (generelle Analyse, weitere Konzeptarbeiten, Entwurf / Bereinigung Bericht AK 2018-21) und die Projektleitung zeichnete wie bei den früheren Regionalen Angebotskonzepten die RVK-Geschäftsstelle resp. primär der Co-Geschäftsleiter Pierre Pestalozzi verantwortlich, sekundiert durch seinen Partner Francis Daetwyler. Die Konzept-erarbeitung wurde durch den Vorstand und die Technische Kommission der RVK begleitet und schloss wiederholte Kontakte mit dem AÖV ein.

Für die Erarbeitung des AK 2018-21 galt folgender Terminplan:

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| • Analyse, Konzepterarbeitung/-diskussion, Entwurf Schlussbericht                   | Apr – Dez 2015               |
| • Verabschiedung durch RVK-Vorstand, Übersetzung Schlussbericht                     | Jan 2016                     |
| • Vernehmlassungsverfahren, Konzeptnachtrag 'Ortsbus Lyss'                          | Ende Jan – Mitte März 2016   |
| • Auswertung Vernehmlassung, Vervollständigung und Endbereinigung<br>Schlussbericht | Mitte März - Ende April 2016 |
| • Beschluss DV zuhanden Kanton  | 9. Juni 2016                 |

Im Rahmen der Erarbeitung des AK 2018-21 pflegte die RVK-Geschäftsstelle zum Teil intensive Kontakte mit Transport-Unternehmungen und Gemeinden. Wegen gewisser Verspätungen im Zeitprogramm konnten allerdings nicht alle erwünschten Rückkoppelungen bereits vor dem Start der Vernehmlassung vorgenommen werden.

Für die Erarbeitung des AK 2018-21 waren im Jahr 2015 insgesamt Fr. 85'000.- und im Jahr 2016 total Fr. 55'000.- budgetiert, die wie für Planungen der RVK üblich zu 75% vom Kanton subventioniert wurden. Hinzu kommen die Kosten für die Übersetzung des Schlussberichtes, welche vollumfänglich vom Kanton übernommen werden.

## 2 Analyse

### 2.1 Angebotsentwicklung, Vergleich mit den Postulaten des AK 2014-17

Bereits bei der Erarbeitung des AK 2014-17 war der RVK bewusst, dass der Kanton wegen des gestiegenen Spardrucks und trotz starker Nachfragesteigerung bei weitem nicht alle Postulate der RVK zur Angebotsentwicklung bis 2017 wird unterstützen können. Dennoch kam das Ausmass der Abweichungen im Kantonalen Angebotskonzept 2014-2017 überraschend, wobei alle 6 R(V)K im Kanton Ende 2012 ähnlich enttäuscht reagierten. Viele Begehren der R(V)K wurden vom Kanton damals als sachlich berechtigt, aber vorerst nicht finanzierbar beurteilt. Dementsprechend fiel der vom Grossen Rat im März 2013 verabschiedete Angebotsbeschluss 2014-2017 insgesamt ernüchternd wenn auch finanzpolitisch nachvollziehbar aus.

Deshalb ist der Realisierungsgrad bez. der Postulate aus dem AK 2014-17 vier Jahre nach Genehmigung durch die DV deutlich geringer als in der Vergleichsperiode 2008-2012 (s. Schlussbericht AK 2014-17, Tabelle S. 8-10). Hatte sich das ÖV-Angebot im Perimeter der RVK 1, gemessen an den „ÖV-Punkten“, in den 8-jährigen Perioden 1995 - 2003 und 2003 - 2011 um jeweils 16% erhöht, waren es in der 5-jährigen Periode 2011 - 2016 deutlich weniger (genaue Werte waren bis April 2016 noch nicht erhältlich – der Einfluss der im Jahr 2012 erfolgten Revision der KBV / Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs ist relativ gering). Der deutlich abgebremste Angebotsausbau im Perimeter der RVK 1 dürfte ungefähr dem Schnitt aller 6 R(V)K im Kanton entsprechen.

Festzuhalten ist, dass der Spardruck seit einigen Jahren nicht nur beim Kanton, sondern auch seitens der Gemeinden deutlich stärker spürbar ist, was sich vereinzelt sogar in Anträgen an die RVK zur Reduktion des Angebots resp. zur Einsparung von ÖV-Punkten äussert. Dieser Trend steht in zunehmendem Kontrast zu nach wie vor verbreiteten Erwartungen betreff Weiterentwicklung des ÖV-Angebots.

Nachstehend der Vergleich der Angebotsentwicklung bis 2016 mit den Postulaten gemäss AK 2014-17.

( Beurteilung der Zielerfüllung:	✓	bis Mitte 2016 ganz oder weitgehend erfülltes Postulat
	✓+	bis Mitte 2016 mehr als erfülltes Postulat
	(✓)	bis Mitte 2016 teilweise erfülltes Postulat
	–	bis Mitte 2016 nicht erfülltes Postulat

Postulate <b>BAHN</b> gem. AK 2014 (RVK 1, Juni 2012)	Zielerfüllung per Mitte 2016
<b>210 / Biel – Neuchâtel (Regio)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strikte Vertaktung zw. Basis- und Verdichtungskursen</li> <li>• Halt der Verdichtungskurse in Ligerz zumindest in HVZ-Lastrichtung</li> <li>• Früheres Erstkurspaar Mo-Fr (Ank. Biel 5.37 / Neuchâtel 5.53)</li> <li>• Durchgehender 30'-Takt Mo-Fr bis 20 h (Prior. 1)</li> <li>• Durchgehender 30'-Takt Sa 8-19 h und So 10-19 h (Prior. 2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(✓) strikter Takt immerhin in Fahrtrichtung Neuchâtel (seit Dez. 2015)</li> <li>✓+ Halt aller Kurse in Ligerz (seit Dez. 2015)</li> <li>– (Kt. BE wäre bereit gewesen)</li> <li>–</li> <li>–</li> </ul> <p><i>ferner: In Neuchâtel ausserhalb HVZ keine schlanken Anschlüsse mehr v./n. Lausanne (seit Dez. 2015)</i></p>
<b>225 / Biel – La Chaux-de-Fonds (RE + Regio)</b> <b>226 / Biel – Tavannes – Moutier (Regio)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung Flügelzugkonzept zwecks Wiederherstellung stündlicher Direktverbindungen Biel – Vallée de Tavannes</li> <li>• Verstärkungskurspaar La Chaux-de-Fonds – Biel in HVZ</li> <li>• Neue Bahnhaltestelle St-Imier La Clef</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(✓) *1 leider mit Lücke und Konzeptwechsel Mo-Fr vormittags im Vallée de Tavannes (seit Dez. 2013; Angebotsabbau seit Dez. 2012)</li> <li>✓ St-Imier 6:19 - Biel 7:02 / 7:05 - La Chaux-de-Fonds 8:02 (seit Dez. 2015)</li> <li>– Projekt steht, Grundsatzentscheid des Bundesparlaments voraussichtlich 2019, Inbetriebnahme frühestens 2021</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neue Bahnhaltestelle Bévillard</li> <li>• Verschiebung der Bahnhaltestelle Villeret um ca. 0.5 km westwärts</li> <li>• Kürzere Übergangszeiten der Shuttle-Kurse in Sonceboz und grundsätzlich Führung all dieser Kurse bis Court (-&gt; Angebotsstufe 2 -&gt; 3 im Abschnitt Malleray-Bévillard – Court)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundsatzentscheid des Bundesparlaments voraussichtlich 2019</li> <li>– analog Bévillard</li> <li>– Verlängerung n. Court mit dem neuen Angebotskonzept nicht mehr machbar</li> </ul> <p><i>ferner: Schiebung der Regio- und RE-Fahrpläne um 30'; wochenends Angebotsabbau im Vallée (nur noch 1 Kurs/h); abends asymmetrischer Fahrplan im Vallée; Nächte Fr+Sa spätere Letztverbindung von Biel in die beiden Täler, werktags hingegen frühere Letztverbindung fürs Bas Vallon; in Moutier werktags deutlich attraktivere Anschlüsse Rtg. Delémont, ansonsten aber in Moutier längere Umsteigezeiten; deutlich schlechtere Anschlüsse für den Regio in Biel v./n. Genf (seit Dez. 2015)</i></p>
<p><b>230 / Biel – Delémont (RE)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebotsstufe 1 -&gt; 2</li> <li>• Früherer Erstkurs Delémont – Biel Mo-Fr (Erstankunft Biel 5.48)</li> <li>• Abends 2 RE-Zusatzkurse Rtg. Biel und 3 Rtg. Delémont</li> <li>• Letztkurs Delémont – Biel So-Do analog Nächte Fr+Sa</li> <li>• RE-Zusatzhalt an neuer Hst. Bözingenfeld</li> <li>• Nächte Fr+Sa: Zusatzhalt des letzten RE in Pieterlen / Lengnau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(✓) Ziel A.ausbau anders gelöst (seit Dez. 2015)</li> <li>✓+ täglich Erstankunft Biel 5.40 (seit Dez. 2015)</li> <li>✓+ abends 3 Zusatzkurse Rtg. Biel und 4 Rtg. Delémont (seit Dez. 2015)</li> <li>–</li> <li>– mit neuer RE-Taktlage nicht mehr machbar</li> <li>– erübrigt sich, da Regio kurz nach RE verkehrt</li> </ul> <p><i>ferner: Aufhebung Hinketakt zw. RE und ICN (leider nicht ganz strikter 30'-Takt) und somit massiv bessere RE-Einbindung in den Knoten Biel, hingegen schlechtere RE-Anschlüsse in Delémont v./n. Basel (seit Dez. 2015)</i></p>
<p><b>236 / La Chaux-de-Fonds – Saignelégier (Regio)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schliessung der abendlichen Taktlücke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> </ul> <p><i>ferner: Massiv schlechtere Anschlüsse in La Chaux-de-Fonds v./n. Biel (seit Dez. 2015)</i></p>
<p><b>237 / Tavannes – Le Noirmont (Regio)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Angebotsstufe 2 -&gt; 3 im Linienabschnitt Tavannes – Tramelan und somit Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot</li> <li>• Lückenschliessung 30'-Takt Mo-Fr tagsüber</li> <li>• Verbesserung Abendangebot zw. Tramelan – Le Noirmont (– Saign.)</li> <li>• Verlegung der Zugkreuzung nach Les Reussilles</li> <li>• Klärung betr. Hst. Tramelan Collège</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> <li>✓ (seit Dez. 2015)</li> <li>– mit neuer Taktlage nicht mehr machbar</li> <li>✓ Aufhebung (seit Dez. 2015)</li> </ul> <p><i>ferner: Grundtakt schliesst in Tavannes neu auf Direktverbindungen v./n. Biel an (-&gt; nur noch 1x Umsteigen). Wochenends Aufhebung der Verdichtungskurse im Abschnitt Tavannes - Tramelan und massiv schlechtere Anschlüsse für Verbindungen Moutier / Vallée &lt;-&gt; Tramelan / Le Noirmont. Nächte Fr+Sa spätere Letztverbindung Biel 0.20 – Tramelan, hingegen übrige Tage frühere Letztverbindung: Abf. Biel 23.20 (seit Dez. 2015)</i></p>
<p><b>255 / Fribourg – Neuchâtel (Regio)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusatzhalt in Gampelen</li> <li>• Vermeidung knapper Anschlussbruch in Ins f. Erstverbindung NE - FR</li> <li>• Zusatzkurspaar abends, somit stündliche Städteverbindung FR - NE bis spätabends</li> <li>• Anschluss des Raums Vully auf RE Ins 7.09 – Bern mittels Verlängerung Buskurs n. Ins anstelle Standzeit in Sugiez</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– technisch nicht machbar (dichte Zugfolge)</li> <li>– vgl. auch Linie 305</li> <li>✓ (seit Dez. 2015)</li> <li>–</li> </ul>
<p><b>290 / Biel – Täuffelen – Ins (Regio)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lückenschliessung 30'-Takt Mo-Fr (Vor-/Nachmittag) im Südabschnitt</li> <li>• Erweiterung 30'-Takt Sa+So im Südabschnitt</li> <li>• Bus-Entlastungskurs Nidau Beunden – Biel 7.10</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> <li>–</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>Nächte Fr+Sa: Zusatzkurspaar Biel 0.26 – Täuffelen ret. und Schiebung Abfahrt Letztkurs auf 1.00</li> </ul>	–
<b>291 / Büren – Lyss – Kerzers (Regio)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Bahnhaltestelle Lyss Grien</li> <li>Angebotsstufe 2 -&gt; 3 im Linienabschnitt Büren – Lyss</li> <li>Halt der Verdichtungskurse in Dotzigen, Wende in Lyss statt Buswil</li> <li>Zusätzliche HVZ-Verdichtungskurse im Linienabschnitt Büren – Lyss</li> <li>Früherer Erstkurs Büren – Lyss Mo-Fr (-&gt; Ank. Biel 6.06 / Bern 6.17)</li> <li>Späterer Letztkurs Lyss – Büren in den Nächten Fr+Sa per Bus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *2 (seit Dez. 2013)</li> <li>–</li> <li>✓ *2 (seit Dez. 2013)</li> <li>–</li> <li>✓ (seit Dez. 2015)</li> <li>– vgl. auch Linie 22.362</li> </ul>
<b>303 / Biel – Bern (S-Bahn)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zusatzhalt der nach Biel verlängerten S31-Kurse in Schüpfen</li> <li>Zusätzliche S31-Kurspaare bis Biel in HVZ</li> <li>Späterlegung der vorletzten S3 Bern – Biel um 6' zwecks besserer Anschlüsse in Bern / Lyss / Biel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *3 (seit Dez. 2013)</li> <li>–</li> <li>(✓) Späterlegung um 2', womit Ziel nur teilweise erreicht (seit Dez. 2015)</li> </ul>
<b>305 / Bern – Neuchâtel (RE + S-Bahn)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Früherer Erstkurs Bern – Neuchâtel Mo-Fr (Ank. 5.57)</li> <li>Vermeidung knapper Anschlussbruch in Ins f. Erstverbindung NE - FR</li> <li>2 zusätzliche RE in HVZ (Ank. Bern 6.36, Abf. Bern 18.23)</li> <li>Ausdehnung RE-Betrieb auf die Abendstunden</li> <li>Zusatzhalt der TGV-Zubringer Bern – Frasne in Ins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>– vgl. auch Linie 255</li> <li>–</li> <li>✓ (seit Dez. 2015)</li> <li>(✓) RE Bern 17.23 – Neuchâtel neu mit Halt Ins, jedoch Aufhebung direkte TGV-Zubringer und RE Neuchâtel 11.58 – Bern (seit Dez. 2013)</li> </ul> <i>ferner: Durchbindung der RE n. La Chaux-de-Fonds (seit Dez. 2015)</i>
<b>410 / Biel – Solothurn (Regio)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Bahnhaltestelle Bözingenfeld</li> <li>Ausdehnung des Halbstundentaktes Mo-Fr abends um 3 zusätzliche Kurspaare</li> <li>Durchgehender Halbstundentakt Sa 8-19 h und So 10-19 h</li> <li>Entschärfung des Hinketakts 25'/35'</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *4 (seit Dez. 2013)</li> <li>–</li> <li>(✓) samstags starker Angebotsausbau (seit Dez. 2013), sonntags unverändert</li> <li>✓ noch kein strikter 30'-Takt (seit Dez. 2015)</li> </ul>
<b>411 / Solothurn – Moutier (Regio)</b> <i>(im AK 2014-17 wurde kein Handlungsbedarf erkannt)</i>	
<b>2016 / Ligerz – Prêles (Seilbahn)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mo-Fr je zwei Zusatzkurspaare in Morgen- und Abend-HVZ, falls zusätzliche Zugshalte in Ligerz</li> </ul>	(✓) je ein Zusatzkurspaar morgens / feierabends (seit Dez. 2015)
<b>2022 / Biel – Magglingen (Seilbahn)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tagsüber Verdichtung zum 15'-Takt</li> <li>Optimierung Transportkette Seilbahn – Bus – Bahn durch Konzeptanpassung auf der Buslinie 11</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *5 (seit Dez. 2013)</li> <li>✓ *5 vgl. auch Linie 22.011 (seit Dez. 2013)</li> </ul>
<b>2023 / Biel – Evilard (Seilbahn)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werktags frühere Erstverbindung mit Anschluss auf Bahnknoten 5.45</li> <li>Abends Verdichtung zum 15'-Takt</li> <li>Nächte Fr+Sa je 2 Zusatzkurspaare nach Mitternacht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>✓ (seit Dez. 2013)</li> <li>–</li> </ul>

Postulate <b>BUS-regional</b> gem. AK 2014 (RVK 1, Juni 2012)	Zielerfüllung per Ende 2015
<b>20.531 / Ins – Cudrefin</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme ins Grundangebot (Angebotsstufe 1)</li> <li>Werktags 2 Zusatzkurspaare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>✓ (seit Dez. 2013/14)</li> </ul> <i>ferner: Linienverlängerung nach Mur, leichter Angebotsausbau auch wochenends (seit 2013)</i>
<b>21.132 / La Neuveville – Plateau de Diesse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werktags 4 Zusatzkurspaare und verstärkte Systematisierung</li> <li>Wochenends 3 Zusatzkurspaare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> </ul>
<b>22.070 / Biel – Orvin – Les Prés d'Orvin</b> <b>22.071 / Biel – Romont</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung Angebotsstufe auf Linie 70 (1 -&gt; 2)</li> </ul>	✓ *6 (seit Dez. 2013)

<ul style="list-style-type: none"> <li>Angebotssystematisierung mit besseren Bahnanschlüssen</li> <li>Angebotsausbau, u.a. Lückenschliessung vor-/nachmittags Linie 70</li> <li>Einige zusätzliche Kursverlängerungen bis Les Prés-d'Orvin</li> <li>Im Sommerhalbjahr einige Kurse bis Place Centrale verlängert</li> <li>Spätabendliches Kurspaar Biel – Orvin – Romont</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *<sub>6</sub> (seit Dez. 2013)</li> <li>✓ *<sub>6</sub> (seit Dez. 2013)</li> <li>– vgl. auch 22.079 (Ortsbus Evillard)</li> <li>–</li> <li>(✓) *<sub>6</sub> vorerst nur Nächte Fr+Sa (seit Dez. 2013)</li> </ul>
<b>22.072 / Biel – Meinisberg</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tagsüber Verknüpfung mit Linie 34 bis Grenchen Süd / Nord (3-jähriger Versuchsbetrieb) mit leicht hinkendem 30'-Takt</li> <li>Neue Linienführung in Biel zwecks Erhöhung Fahrplanstabilität</li> <li>Mo-Do Erweiterung 30'-Takt bis Mitternacht analog Angebot Fr-So</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>✓ *<sub>7</sub> (seit Dez. 2013)</li> <li>–</li> <li>ferner: Taktabweichungen in HVZ und Ausdünnung Haltestellennetz in Biel zwecks Erhöhung Fahrplanstabilität und Anschlusssicherung (seit Dez. 2013) *<sub>7</sub></li> </ul>
<b>22.003 / Biel – Pieterlen</b> <b>22.073 / Péry – Bözingenfeld – Mett</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verknüpfung der beiden Linien zur Mo-Sa tagsüber im Stundentakt bedienten Tangentiallinie Péry – Bözingen – Pieterlen (Angebotsstufe 1), somit deutliche Angebotsausbau im Abschnitt Péry – Bözingen</li> <li>Anschluss Bahn -&gt; Bus neu in La Heutte (kurze Busschleife auf der Fahrt Péry – Biel) zwecks Erhöhung Anschlusssicherheit in Pieterlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *<sub>8</sub> (seit Dez. 2013)</li> <li>–</li> </ul>
<b>22.074 / Biel – Studen – Lyss</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>In den HVZ Zusatzkurspaare Biel – Studengrien mit optimalem Anschluss auf Bahnknoten Biel, dadurch im Abschnitt Biel – Aegerten leicht hinkender 15'-Takt in Koordination mit L 75</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> </ul>
<b>22.075 / Biel – Scheuren – Orpund</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Überführung des Versuchsbetriebs betr. Linienverlängerung Scheuren – Orpund ins Grundangebot</li> <li>Erhöhung Angebotsstufe (1 -&gt; 2), Einführung Abendangebot</li> <li>Einführung Sonntagsangebot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *<sub>9</sub> (seit Dez. 2014)</li> <li>–</li> <li>–</li> </ul>
<b>22.086 / Biel – Bellmund – Aarberg</b> <b>22.087 / Biel – Bellmund – Jens</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung Angebotsstufe (1 -&gt; 2) betr. Stich Bellmund – Jens</li> <li>Schliessung Taktlücken Mo-Sa auf der Linie 87, Spätabend-Kurspaar auch Mo-Do</li> <li>Werktags Verstärkungskurs Ank. Biel 7.10</li> <li>Ausbau Sonntagsangebot auf der Linie 86</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> <li>–</li> <li>– Problem durch Umkehrung der Fahrtrichtung bei Rundkurs L75 entschärft (seit Dez 2012)</li> <li>–</li> </ul>
<b>22.121 / St-Imier – Chasseral</b> <i>(im AK 2014-17 wurde kein Handlungsbedarf erkannt)</i>	
<b>22.123 / St-Imier – Spital</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aufnahme ins Grundangebot (Angebotsstufe 1)</li> <li>4 zusätzliche Kurspaare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> </ul>
<b>Neue Buslinie St-Imier – Val de Ruz (– Neuchâtel)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werktags 6 / wochenends 4 Kurspaare (3-jähriger Versuchsbetrieb)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> </ul>
<b>22.131 / Tramelan – St-Imier</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angebotssystematisierung auf der Direktroute Tramelan – St-Imier mit optimierten Bahnanschlüssen St-Imier / Tramelan unter Verzicht auf einzelne Schleifen Les Breuleux, bessere Feinerschliessung St-Imier</li> <li>Angebotsausbau um täglich 4 Kurspaare, zudem einige saisonale Bedarfskurspaare St-Imier – Mont Crosin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(✓) Systematisierung erst wochenends (seit Dez. 2015)</li> <li>(✓) Leichter Angebotsausbau (seit Dez. 2015)</li> </ul>
<b>Neue Buslinie St-Imier – Saignelégier</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Integration der bisherigen Kurse St-Imier – Les Breuleux und der bisherigen Schülertransporte Saignelégier – Les Breuleux in eine neue Buslinie Saignelégier – Les Breuleux – St-Imier mit werktags 5 Kurspaaren (3-jähriger Versuchsbetrieb)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(✓) Ein Kurspaar Saignelég. - St-Imier morgens</li> </ul>
<b>22.132 / Tramelan – Saignelégier</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Angebotssystematisierung und leichter Angebotsausbau, kurze Schleife zum Freizeit-/Sportzentrums in Saignelégier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> </ul>

<b>22.133 / Tramelan – Bassecourt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wochenends Angebotsausbau und Reduktion Rufbusangebot</li> </ul>	–
<b>22.141 / Tavannes – Bellelay – Les Genevez</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werktags Angebotssystematisierung und leichter Angebotsausbau</li> <li>Werktags 5 fixe Kurspaare Bellelay – Sornetan (– Souboz) anstelle Schülertransporte und Rufbusangebot</li> <li>Wochenends deutlicher Angebotsausbau, strikte Vertaktung</li> <li>Ausdehnung Rufbus-Perimeter bis Souboz, jedoch insgesamt klare Reduktion des Rufbusangebot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ (seit Dez. 2015)</li> <li>✓ (seit Dez. 2015)</li> <li>(✓) Angebotsausbau erst samstags (seit Dez. 2015)</li> <li>✓ (seit Dez. 2013/15)</li> </ul>
<b>22.211 / Delémont – Moutier</b> <i>(im AK 2014-17 wurde kein Handlungsbedarf erkannt)</i>	
<b>22.231 / Moutier – Souboz</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werktags leichter Angebotsausbau</li> <li>Sonntags Ersatz Rufbusangebot durch Fix-Kurspaare Mai-Okt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓+ Grundlegende Konzeptanpassung aufgrund neuer Anschlusskonstellation am Bahnhof Moutier und Bedürfnisse aus dem Petit-Val, u.a. werktags mehrere Verbindungen bis Bellelay. Bis Perrefitte sogar starker Angebotsausbau (seit Dez. 2015)</li> <li>✓ (seit Dez. 2013)</li> </ul>
<b>22.232 / Moutier – Belprahon</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mo-Sa leichter Angebotsausbau</li> <li>Sonntags einzelne Fix-Kurspaare Mai-Okt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓+ starker Angebotsausbau (seit Dez. 2015)</li> <li>–</li> </ul>
<b>30.100 / Bern – Dettligen – Aarberg</b> <i>(im AK 2014-17 wurde kein Handlungsbedarf erkannt)</i>	
<b>30.105 / Bern – Seedorf – Lyss</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verstärkungskurs Seedorf – Bern in der Morgen-HVZ</li> <li>Mo-Sa Schliessung der Taktlücken vor-/nachmittags im Abschnitt Seedorf – Lyss</li> <li>Nächte Fr+Sa: Bedarfskurs Abf. Lyss 23.35 mittels Sammeltaxi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ keine Überlastung mehr (seit Dez. 2013)</li> <li>–</li> <li>–</li> </ul>
<b>30.361 / Lyss – Aarberg</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung Angebotsstufe (1 -&gt; 2) zwecks Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot</li> <li>Verstärkungskurs mit Ankunft Lyss kurz vor 7 Uhr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> </ul>
<b>30.362 / Lyss – Schnottwil</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werktags Schliessung der Angebotslücken vor-/nachmittags</li> <li>Nächte Fr+Sa: Spätkurs Lyss – Diessbach – Dotzigen – Büren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> </ul>
<b>30.363 / Lyss – Grossaffoltern – Messen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werktags Schliessung der Angebotslücken vor-/nachmittags im Abschnitt Lyss – Vorimholz</li> <li>Nächte Fr+Sa: Bedarfskurs Abf. Lyss 23.35 mittels Sammeltaxi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> </ul>
<b>30.365 / Aarberg – Seedorf</b> <i>(im AK 2014-17 wurde kein Handlungsbedarf erkannt)</i>	
<b>30.366 / Aarberg – Täuffelen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Streichung der Bedarfskurse, vermehrte Fixkurse</li> <li>Linienverlängerung zum Spital Aarberg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *10 (seit Dez. 2013)</li> <li>✓ *10 (seit Dez. 2013)</li> </ul>
<b>30.521 – 30.527 / Linien im Raum Erlach</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bedienung Vinelz Post auf Linie 525 nurmehr bei Bedarf (Rufsäule)</li> <li>Verstärkte Systematisierung auf Linie 526</li> <li>Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot</li> <li>Annäherung des Wochenendkonzeptes ans Werktagskonzept unter Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auch im Winterhalbjahr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> <li>–</li> <li>–</li> </ul>
<b>30.898 / Zollikofen – Büren a.d. Aare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Werktags Zusatzkurs Schnottwil – Büren 7.13</li> <li>Verschiebung Hst. „Münchenbuchsee Dorf“ auf Höhe des Bahnhofs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> <li>–</li> </ul>
<b>40.008 / Solothurn – Büren a.d. Aare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>In der HVZ Verdichtungskurspaare im Abschnitt Solothurn – Arch mit Weiterführung nach Grenchen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>–</li> </ul> <i>ferner: Route in Büren neu via Altstadt (seit Dez '13)</i>

<b>40.033 / Grenchen – Büren a.d. Aare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>In der HVZ Verdichtungskurspaare im Abschnitt Grenchen – Arch mit Weiterführung nach Solothurn</li> <li>Verlängerung Stundentakt um 1 Std, dafür Spätkurspaar nurmehr in Nächten Fr+Sa</li> </ul>	<p>–</p> <p>– Aufhebung Spätkurspaar (seit Dez. 2013)</p>
<b>40.034 / Grenchen – Lengnau</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung Angebotsstufe (1 -&gt; 2) zwecks Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot</li> <li>Tagsüber Verknüpfung mit Linie 72 bis Biel (3-jähriger Versuchsbetrieb), nurmehr 1x/Std Schlaufe via Rado / Sportplatz, um die Bahnanschlüsse in Biel weitgehend aufrecht erhalten zu können</li> </ul>	<p>–</p> <p>–</p>
<b>Neue Bürgerbus-Linie Aarberg – Kallnach – Niederried</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Versuchsbetrieb werktags unter Berücksichtigung Schülerbedürfnisse</li> </ul>	<p>–</p>
<b>Neue Bürgerbus-Linie Ins – Müntschemier – Treiten – Brüttelen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Versuchsbetrieb werktags unter Berücksichtigung Schülerbedürfnisse</li> </ul>	<p>–</p>

Postulate <b>BUS-lokal</b> gem. AK 2014 (RVK 1, Juni 2012)	Zielerfüllung per Ende 2015
<b>22.001 / Ortsverkehr Biel, Linie 1</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Linienverlängerung bis zu den neuen Stadien</li> <li>Busbeschleunigungsmassnahmen, u.a. Aufhebung zweier Haltestellen und symmetrische Linienführung im Abschnitt Neumarkt – BBZ</li> <li>Verdichtung zum 7.5'-Takt in Morgen-HVZ und vormittags</li> <li>Optional: Linienführung via Pianoplatz/Mattenstrasse in Kombination mit neuem Erschliessungskonzept fürs Linde-Quartier (vgl. L 6)</li> </ul>	<p>✓ (seit Sep. 2015)</p> <p>(✓) Aufhebung Haltestellen (seit Dez. 2013/2015), weiterhin asymmetrische Linienführung</p> <p>(✓) *11 Taktverdichtung in Morgen-HVZ, jedoch Takt-ausdünnung zw. 11 und 15 Uhr</p> <p>–</p>
<b>22.002 / Ortsverkehr Biel, Linie 2</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung Angebotsstufe (4A -&gt; 4B)</li> <li>Tagsüber Verdichtung zum 15'-Takt, im Gegenzug Aufhebung des HVZ-Angebots auf Südroute Bhf Biel – Orpundplatz und des Parallelangebots L 73 im Abschnitt Bözingen – Centre Boujean - Orpundplatz</li> <li>Zusätzlicher Frühkurs und Ausdehnung der Betriebszeiten bis Mitternacht (abends 30'-Takt)</li> </ul>	<p>✓ *12 (seit Dez. 2013)</p> <p>✓ *12 (seit Dez. 2013)</p> <p>–</p>
<b>22.004 / Ortsverkehr Biel, Linie 4</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verdichtung zum 7.5'-Takt in Morgen-HVZ und vormittags</li> </ul>	<p>(✓) *11 Taktverdichtung in Morgen-HVZ, jedoch Takt-ausdünnung zw. 11 und 15 Uhr</p>
<b>22.005 / Ortsverkehr Biel, Linie 5</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Linienverlängerung bis Kellerriedweg</li> <li>Busbeschleunigungsmassnahmen, Zusammenlegung zweier Haltestellen im Mösli-Quartier</li> </ul>	<p>✓ (seit Dez. 2015)</p> <p>✓ (seit Dez. 2015)</p>
<b>22.006 / Ortsverkehr Biel, Linie 6</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Optional: Anpassung Erschliessungskonzept fürs Linde-Quartier in Kombination mit neuer Trolleybus-Linienführung via Pianoplatz/ Mattenstrasse (vgl. L 1)</li> </ul>	<p>–</p>
<b>22.007 / Ortsverkehr Biel, Linie 7</b> <i>(im AK 2014-17 wurde kein Handlungsbedarf erkannt)</i>	
<b>22.008 / Ortsverkehr Biel, Linie 8</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Anpassung Splitting-Konzept in Port: Jeder zweite Kurs via Lohngasse mit Wendepunkt im Quartier Bellevue anstelle Schlaufe Port Dorf</li> </ul>	<p>– Realisierung per 2017 angekündigt</p>
<b>22.011 / Ortsverkehr Biel, Linie 11</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aufhebung Linienzweig Alfermée, ganztags 30'-Takt im Abschnitt Magglingenbahn – Vingelz Rebenweg mit optimalen Bahnanschlüssen</li> <li>Verdichtung zum 15'-Takt tagsüber im Abschnitt Bahnhof – Magglingenbahn (Optimierung Transportkette Bahn – Bus – Seilbahn)</li> <li>Ausdehnung Betriebszeit abends um eine Stunde</li> </ul>	<p>✓ *5 (seit Dez. 2013)</p> <p>✓ *5 (seit Dez. 2013)</p> <p>✓ *5 (seit Dez. 2013)</p>
<b>22.079 / Ortsbus Evilard – Magglingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Optional: Nutzung der grösseren Betriebspausen vor-/nachmittags für einige Kurspaare bis Place Centrale am Chasseral-Grat</li> </ul>	<p>– vgl. auch 22.070</p>

<p><b>22.101, 22.102, 22.104 / Ortsbus Moutier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L1: Symmetrische Linienführung, Angebotsausbau Mo-Sa</li> <li>• L2: Integration Kurzschleufe Cité Ste-Marie, leichter Angebotsausbau</li>   <li>• L4: Aufhebung der Linie ‚Sur Menué‘ (L5 und L 6 unter den Reg.linien 22.231 / 22.232 behandelt)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *13 (seit Dez. 2013)</li> <li>✓ *13 (seit Dez. 2013; Schleife Cité Ste-Marie wegen oft gebrochener Bahnanschlüsse im Herbst 2014 wieder aufgegeben)</li> <li>✓ *13 (seit Dez. 2013)</li> </ul> <p><i>ferner: Grundlegende Konzeptanpassung mit Angebotsausbau aufgrund neuer (ungünstigerer) Anschlusskonstellation am Bahnhof (seit Dez. 2015)</i></p>
<p><b>30.364, 30.367, 30.368 / Ortsbus Lyss</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überführung des Versuchsbetriebs ins Grundangebot</li> <li>• Verlängerung Schleife Lyssbachpark in HVZ bis Industriezone Nord</li> <li>• Ausserhalb HVZ Ausdünnung zum 30'-Takt Schleife Lyssbachpark</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ *14 ausg. Schleife Friedhof (seit Dez. 2013)</li> <li>✓ (seit Dez. 2014 Versuchsbetrieb)</li> <li>(✓) stündlich 3 statt 4 Kurspaare (seit Dez. 2013)</li> </ul>

\*1 - \*14: Erfolgskontrolle der seit Ende 2012 umgesetzten Konzeptanpassungen siehe Kap. 2.6

#### Bemerkungen zur Angebotsentwicklung seit Mitte 2012:

- Dem im März 2013 vom Grossen Rat verabschiedeten Angebotsbeschluss 2014-2017 lag eine klare politische Haltung zu Grunde: Die Finanzen erlauben keine Mehrausgaben, ausser sie sind unumgänglich (insbesondere Rollmaterialfolgekosten). Dass per Fahrplan 2014 im Perimeter der RVK 1 dennoch einige wesentliche Verbesserungen im ÖV-Angebot umgesetzt werden konnten, hat verschiedene Gründe. Zum Teil waren die Neuerungen seit längerem vorgespurt (Flügelzugkonzept Bahnlinien 225/226, neue Bahnhaltstellen Biel Bözingenfeld und Lyss Grien). Zu einem kleineren, aber nicht ganz unbedeutenden Teil gingen die konzeptionellen Neuerungen auf Inputs der RVK und auf entsprechende Postulate im AK 2014-17 zurück (v.a. Seilbahn- und Buslinien im Raum Biel), wobei primär kostenneutrale RVK-Postulate oder solche mit nur marginalen Mehrkosten umgesetzt wurden.
- Die grössten Umwälzungen im Perimeter der RVK 1 seit Mitte 2012 geschahen nicht aufgrund des im März 2013 vom Grossen Rat verabschiedeten Angebotsbeschlusses 2014-2017, sondern aufgrund des neuen Fernverkehrskonzeptes „Léman 2030“ per Fahrplan 2016. Das Konzept Léman 2030 war bei der Erarbeitung des AK 2014-17 und auch bei der Beratung des Angebotsbeschlusses 2014-2017 noch nicht bekannt. Erst ab Mitte 2014 zeichnete sich das Ausmass der Auswirkungen des neuen Fernverkehrskonzeptes v.a. auf den Regionalverkehr im Berner Jura, aber auch auf gewisse Linien im Seeland und auf den Ortsverkehr in Moutier ab.
- Die als Folge von Léman 2030 per Fahrplan 2016 umgesetzten Neuerungen im ÖV-Angebot des Seelands und Berner Juras sind aus Kundensicht nicht ausschliesslich positiver Natur; denn wie bei jeder Konzeptänderung gibt's nebst Gewinnern auch Verlierer, indem z.B. attraktive Anschlüsse verloren gehen oder zusätzlich umgestiegen werden muss. Am kritischsten zu beurteilen sind die mit einem weiteren Angebotsabbau verknüpften Konzeptänderungen im Vallée de Tavannes.
- Insgesamt wird nur ein kleinerer Teil der Postulate aus dem AK 2014-17 bis im Jahr 2017 umgesetzt sein, sogar bei den als prioritär eingestufteten Massnahmen-Postulaten (S. 55-57 im Schlussbericht vom Mai 2012). Andererseits wurden per Fahrplan 2016 einzelne durch das neue Fernverkehrsangebot bedingte Angebotsverbesserungen eingeführt, an welche die RVK vor vier Jahren noch nicht zu hoffen wagte.

## 2.2 Neuerungen Infrastruktur / Rollmaterial

### 2.2.1 Bahninfrastruktur (Gleisanlagen, Bahnstationen)

Im Seeland und Berner Jura wurden seit 2012 folgende wichtigste Projekte vollendet:

- Linie 305: Doppelspurausbau Fanel – Zihlbrücke (IBN 2012)
- Neues Stellwerk Lyss (IBN 2012 → ermöglichte u.a. den Weiterzug der Verdichtungskurse Büren – Buswil bis Lyss mit Halt auch in Dotzigen)
- Linie 303: Anpassungen im Bahnhof Lyss zugunsten Halt der Züge Bern – Biel auf Perron 1 (IBN 2012 → Entlastung Mittelperron und Verbesserung für fast die Hälfte aller Ein-/Aussteigevorgänge im Bahnhof Lyss), Perronverlängerung auf 200 m in Studen / Suberg / Schüpfen (IBN 2015)
- Linie 410: Neue Bahnstation Biel Bözingenfeld (IBN per FP 2014)
- Linie 291: Neue Bahnstation Lyss Grien (IBN per FP 2014)
- Linie 290: Zusammenlegung der Bahnhaltstellen Siselen und Finserhennen (per FP 2016)
- Umbau Bahnhofgebäude Biel (SBB-Programm „mehr Bahnhof“)

Ende 2015 befanden sich im Perimeter der RVK 1 keine wesentlichen Bahninfrastrukturprojekte in Bau. Ausserhalb des RVK-Perimeters, aber mit Auswirkungen auf das Bahnangebot im Seeland / Berner Jura, sind hingegen folgende grosse Bahninfrastrukturen im Bau:

- Linie 305: Neuer, doppelspuriger Rosshäuserntunnel (IBN 2018 geplant)
- Reaktivierung der Bahnlinie Delle – Belfort → Städteverbindung Biel – Belfort (IBN per FP 2018 geplant)

Vor vier Jahren noch aktuell war das für den Raum Biel sehr bedeutsame Projekt Regiotram (neue Doppelspurlinie Bahnhof Biel – Bözingenfeld, Doppelspurausbau Biel – Ipsach Herdi). Infolge veränderter politischer Wetterlage wurde dieses Grossprojekt mittlerweile sistiert, womit der ÖV im Raum Biel zumindest bis 2030 ohne Verlängerung der Meterspurlinie BTI auskommen muss.

Aus angebotsplanerischer und Kundensicht sind folgende weitere Investitionen in die Bahninfrastruktur im Seeland und Berner Jura vorrangig:

- Linie 210: Schliessung der letzten Doppelspurlücke und damit eines virulenten Kapazitätsengpasses zwischen Genfer- und Bodensee mittels eines ca. 2 km langen Umfahrungstunnels Ligerz / Schafis, Rückbau der aktuellen Bahngeleise (Vorprojekt kürzlich lanciert, IBN per Dez. 2025 geplant → Voraussetzung für ICN-Halbstudentakt Biel – Lausanne und für lückenlosen Regio-Halbstudentakt. Das Grossprojekt hat aus ÖV-Sicht leider auch Schattseiten: Für Ligerz selbst (deutlich weniger attraktive ÖV-Erschliessung) und für die Seilbahn Ligerz - Prêles (Verlust der optimalen Anbindung an die Bahn)
- Linie 225: Neue Bahnstation St-Imier La Clé (IBN frühestens per FP 2022) und Verschiebung der Bahnstation Villeret um ca. 0.5 km westwärts
- Linie 226: Umfassende Modernisierung der Bahninfrastruktur (inkl. neue Bahnstation Bévillard und Ermöglichung der Ein-/Ausfahrt Bahnhof Moutier parallel zu den Zügen v./n. Grenchen) → Voraussetzung für attraktiveres Angebotskonzept
- Linie 290: Umbau der Kreuzungsstationen Nidau und Lattrigen. Die im Rahmen der Regiotram-Planung festgelegte Verschiebung der Station Nidau Beunden ostwärts (zwecks Optimierung des Umsteigepunkts Bahn/Bus, was mit dem Buskonzept Biel 2020 noch deutlich wichtiger würde) ist leider in Frage gestellt, da nach Sistierung des Regiotram-Projektes der BTI-Abschnitt Biel – Nidau Beunden nun doch als Eisenbahnlinie beplant werden soll, was höhere Anforderungen an Kurvenradien, Querungen, etc. stellt. Die Standortgemeinden Biel und Nidau pochen angesichts absehbarer städtebaulicher Konflikte auf die Umklassierung des Abschnitts Biel – Nidau Beunden als Tramlinie.
- Bahnhof Biel: Zweite durchgehende Personenunterführung (Perronzugang Ost) zwecks Behebung der zunehmend gravierenden Kapazitätsengpässe.
- Generell: Behindertengerechter Zugang zu allen Bahnstationen (gemäss Gesetz bis 2023 sicherzustellen) und Verbesserungen im Bereich der kombinierten Mobilität (v.a. Bike&Ride und Car-Sharing-Standplätze an den Bahnhöfen).

Ausserhalb des RVK-Perimeters aber mit wesentlichen Auswirkungen auf das Bahnangebot im Seeland sind auf der Linie 305 die Gleisüberwerfung Bern-Holligen und bauliche Anpassungen im Bahnhof Bern sowie der Doppelspurausbau Mauss – Gümmenen (inkl. Saane-Viadukt) → Voraussetzung für Halbstundentakt RE Bern – Neuchâtel (Zielhorizont gem. Absichtserklärung der Kantone BE / NE: Dez. 2025).

Unklar ist die Zukunft bezüglich der Bahnlinie 411 Solothurn – Moutier. Der ca. 4 km lange Weissensteintunnel ist dringend sanierungsbedürftig, wobei aufgrund der Grobkostenschätzung (knapp 200 Millionen mit +/- 50% Unsicherheit) und des niedrigen Kostendeckungsgrads zurzeit umfassend geprüft wird, ob eine Lösung ohne Bahn zweckmässiger wäre.

## 2.2.2 Rollmaterial

Im **regionalen Bahnverkehr** erfolgten beim Rollmaterial in der vergangenen 4-Jahre-Periode folgende wichtigste Neuerungen im Perimeter der RVK 1 :

- Linien 225 / 226 / 411: Ablösung der DOMINO-Züge durch GTW-Kompositionen (per Dez. 2013, als Voraussetzung fürs Flügelzugkonzept im Berner Jura und somit für die Wiederherstellung von Direktverbindungen Biel – Vallée de Tavannes)
- Linie 303: Neue Doppelstockzüge MUTZ im S-Bahnverkehr (etapierte Einführung 2014/2015) und neue Doppelstockzüge auch im RE-Verkehr (per Dez. 2013), wodurch die Kapazitätsprobleme und Komfortdefizite auf dieser Linie behoben sind
- Linie 410: Neue FLIRT-Züge im Regionalverkehr (per Dez. 2013, als Voraussetzung für die problemlose Integration zwei neuer Bahnhaltstellen zwischen Biel und Solothurn in den Regio-Fahrplan)

Neues Rollmaterial bedeutet in der Regel zugleich Komfortsteigerung für die Kundschaft als auch Erleichterungen für die Betreiberin. Auf den Linien 225 / 226 / 411 funktionierte allerdings das neue Flügelzugkonzept lange Zeit alles andere als reibungslos (Probleme bei der Koppelung der Zugskompositionen und bei der Betriebsleitung), und die Mängel waren auch zwei Jahre nach Einführung leider nicht vollumfänglich behoben, was sich sehr negativ auf die Kundenzufriedenheit auswirkte (s. Kap. 2.6). Abgesehen von dieser Problematik präsentiert sich das Rollmaterial im regionalen Bahnverkehr deutlich attraktiver als vier Jahren zuvor.

**Seitens Bus** hat die Modernisierung des Fahrzeugparks seit 2012 weitere Fortschritte (auf bereits hohem Niveau) gemacht. Alle Linien im Seeland / Berner Jura verfügen heute über umweltschonende und behindertengerechte Fahrzeuge.

## 2.2.3 Bushaltstellen

Im Bereich der Bushaltstellen besteht im Seeland und Berner Jura vielerorts mehr oder weniger dringender Handlungsbedarf: Prioritär sind Verbesserungen bei den ÖV-Knoten Biel und Aarberg notwendig. Generell ist die behindertengerechte Ausgestaltung des ÖV nach Gesetz bis 2023 sicherzustellen, wobei der Aspekt der Verhältnismässigkeit mitzubedenken ist – ein entsprechender Leitfaden des AÖV wird im Herbst 2016 erscheinen.

## 2.3 Nachfrageentwicklung, Zielkontrolle

Nach wie vor stellt die Beschaffung der Nachfragedaten eine mühsame Kleinarbeit für die RVK dar, und leider fordert der Kanton (als Besteller des ÖV-Angebots) nicht selber diese Daten systematisch von den Transportunternehmungen ein, ausgenommen die Nachfrageprognose für den jeweils stärksten Linienabschnitt im Rahmen der Offertverhandlungen / Angebotsvereinbarungen. Die RVK 1 hat wiederholt moniert, dass für eine seriöse Angebotsplanung nicht nur Angaben zum jeweils stärksten Linienabschnitt erforderlich sind, sondern Nachfragedaten über die ganze Linie hinweg resp. zumindest über eine repräsentative Auswahl von Linienabschnitten.

Nachfolgende Tabelle liefert einen rudimentären und dennoch aussagekräftigen Überblick über die Nachfrageentwicklung im Regional- und Ortsverkehr seit 2005, wobei die Methodik der Nachfragerhebung im Kanton Bern erst seit ca. 2010 standardisiert erfolgt. Somit ist der Vergleich der Daten 2005 und 2010 mit gewissen Vorbehalten verbunden.

Zudem ist zu beachten, dass die Entwicklung selten ganz regelmässig verläuft – bei einigen Linien können die in der Tabelle ausgewiesenen Werte unter Umständen „Ausnahmehahre“ betreffen. Insofern sind die Daten mit gewisser Vorsicht zu interpretieren.

### 2.3.1 Bahnlinien Reg.verkehr Zielvorgabe gem. AGV erfüllt / Minimalvorgabe erfüllt / Minimalvorgabe nicht erfüllt

Linie, aktuelle Angebotsstufe	Ausgewählte Linien- abschnitte (fett = massgebender Abschnitt gem. AGV)	Ø Nachfrage Mo-Fr 2005 -> 2010		Ø Nachfr. Mo-Fr 2014		Ø Nachfrage Δ 2005–2010 / Δ 2010–2014
		P/Tag	P/Kurs	P/Tag	P/Kurs	
<b>210</b> <b>Biel – Neuchâtel</b> A.stufe 3  (im Jahr 2005 noch Stufe 2, weshalb die Zielvorgabe damals deutlich erreicht wurde)	<b>Biel – Tüscherz</b>	<b>2'200</b> (24 KP) -> <b>2'560</b> (26)	<b>46</b> -> <b>49</b>	<b>2'900</b> (27 KP)	<b>54</b>	+ 16 % / + 13 %
	Ligerz – La Neuveville	1'730 -> 2'090	36 -> 40	2'250	42	+ 21 % / + 8 %
	La Neuveville – Le Landeron	1'260 -> 1'540	26 -> 30	1'780	33	+ 22 % / + 16 %
	Le Landeron – Cressier	1'770 -> 2'130	37 -> 41	2'350	44	+ 20 % / + 10 %
	St-Blaise – Neuchâtel	1'870 -> 2'360	39 -> 45	2'640	49	+ 26 % / + 12 %
	-> Entwicklung in der Agglomeration Neuchâtel leicht stärker als auf bernischer Seite. Recht ausgeglichene Nachfrage über die ganze Linie ausgenommen (analog L 410) Abschnitt an der Kantonsgrenze Zielvorgabe (Ø 50 P/K) neuerdings erreicht (stärkster Abschnitt dürfte mittelfristig St-Blaise - Neuchâtel werden)					
<b>225</b> <b>Biel – La Chaux-de-Fonds</b> RE: A.stufe 1  (8 KP gelten als Fernverkehr, N-Daten inkl. diesen FV-Kursen)	<b>Biel – Sonceboz</b>	<b>1'780</b> (15 KP) -> <b>2'130</b> (15.5)	<b>59</b> -> <b>69</b>	<b>2'430</b> (18.5 KP)	<b>66</b>	+ 20 % / + 14 %
	Sonceboz – Courtelary	1'410 -> 1'630	47 -> 53	1'880	51	+ 16 % / + 15 %
	Courtelary – St-Imier	1'380 -> 1'560	46 -> 50	1'780	48	+ 13 % / + 14 %
	St-Imier – La Ch.-de-F.	1'020 -> 1'150	34 -> 37	1'370	37	+ 13 % / + 19 %
	-> Stärkere Nachfrageentwicklung beim RE als beim Regio u.a. wegen Umklassierung von Abendzügen Zielvorgabe (Ø 35 P/K) deutlich erreicht (auch bei Ausklammerung der zum Fernverkehr zählenden Kurse)					
<b>225 / 226</b> <b>Biel – La Ch.-de-F. / – Moutier</b> Regio: A.stufe 2	<b>Biel – Frinvilier</b>	<b>1'890</b> (22 KP) -> <b>2'020</b> (23)	<b>43</b> -> <b>44</b>	<b>2'210</b> (19.5 KP)	<b>57</b>	+ 7 % / + 9 %
	Sonceboz – Corgémont	(17.5 KP) -> (19.5)	. -> .	1'100 (16.5 KP)	33	. / .
	Villeret – St-Imier	. -> .	. -> .	680	21	. / .
	Renan – La Chaux-de-F.	. -> .	. -> .	550	17	. / .
	-> Steigerung im Bas Vallon insgesamt (Σ Regio + RE): 13% zw. 2005-2010, 12% zw. 2010-2014 Zielvorgabe (Ø 35 P/K) im Bas Vallon deutlich erreicht. Bei gesonderter Betrachtung des Haut Vallon resp. des Abschnitts Sonceboz - La Chaux-de-Fonds ist der Zielwert immerhin in Griffnähe					
<b>226 / Sonceboz – Moutier</b> A.stufe 3 (Sonc – Mall-Bév) A.stufe 2 (Mall-Bév. – Moutier)	<b>Sonceboz – Tavannes</b>	<b>1'530</b> (33.5 KP) -> <b>1'620</b> (34)	<b>23</b> -> <b>24</b>	<b>1'810</b> (30.5 KP)	<b>29.7</b>	+ 6 % / + 12 %
	Pontenet – Malleray-Bév.	970 -> 950	14 -> 14	990	16	- 2 % / + 4 %
	Court – Moutier	740 (19.5) -> 730 (19.5)	19 -> 19	690 (20.5 KP)	17	- 1 % / - 6 %
	-> Ermutigende Nachfrageentwicklung im stärksten Abschnitt (trotz Angebotsabbau, wohl dank Wiederherstellung der Direktverbindungen), hingegen leicht rückläufige Entwicklung im östlichen Linienabschnitt Minimalvorgabe (Ø 30 P/K) nurmehr ganz knapp nicht erreicht					
<b>230</b> <b>Biel – Moutier – Delémont</b> RE: A.stufe 1	<b>Biel – Grenchen Nord</b>	<b>700</b> (8 KP) -> <b>1'410</b> (14)	<b>44</b> -> <b>50</b>	<b>1'680</b> (14 KP)	<b>60</b>	+101 % / + 19 %
	<b>Grench. Nord – Moutier</b>	<b>790</b> -> <b>1'450</b>	<b>49</b> -> <b>52</b>	<b>1'750</b>	<b>62</b>	+ 84 % / + 21 %
	Moutier – Delémont	610 -> 1'190	38 -> 43	1'430	51	+ 95 % / + 20 %
	-> Anhaltend starke Nachfragesteigerung und recht ausgeglichene Nachfrage über die ganze Strecke Zielvorgabe (Ø 25 P/K) sehr deutlich erreicht. Sämtliche Linienabschnitte übertreffen diesen Wert					
<b>236</b> <b>La Chaux-de-F. – Glovelier</b> A.stufe 2	<b>La ChF. Est – La Cibourg</b>	<b>1'070</b> (18 KP) -> <b>1'120</b> (18.5)	<b>30</b> -> <b>30</b>	<b>1'120</b> (18.5 KP)	<b>30</b>	+ 5 % / + 0 %
	Les Bois – Le Noirmont	(19) -> 980 (19)	. -> 26	1'070 (19)	28	. / + 9 %
	Le Noirm. – Saignelégier	(24) -> 760 (24)	. -> 16	900 (24)	19	. / + 18 %
	Combe-Tab. – Glovelier	(13) -> 380 (13)	. -> 15	400 (13)	15	. / + 5 %
	-> Sehr ausgeglichene Nachfrage im Abschnitt La Chaux-de-Fonds - Saignelégier. Nachfragezuwachs innerhalb der Franches-Montagnes am stärksten. Im Abschnitt Saignelégier - Glovelier ist die Nachfrage wochenends gleich hoch wie werktags (-> sehr hohe Bedeutung des Freizeitverkehrs) Zielvorgabe (Ø 25 P/K) erreicht, erst seitdem Meterspurbahnen als 'tramähnliche Züge' gelten					
<b>237</b> <b>Tavannes – Le Noirmont</b> A.stufe 2  (N-Daten inkl. dem Zusatzangebot im Abschnitt Tavannes - Tramelan)	<b>Tavannes – Tramelan</b>	<b>790</b> (27 KP) -> <b>950</b> (30 KP)	<b>15</b> -> <b>16</b>	<b>1'100</b> (31 KP)	<b>18</b>	+ 20 % / + 16 %
	Les Reuss. – Les Breul.	(17) -> 260 (17.5)	. -> 7	280 (17.5)	8	. / + 8 %
	Les Breuleux – Le Noirm.	. -> 410	. -> 11	420	12	. / + 2 %
	-> Ausgeprägter Nachfragepeak und anhaltende Nachfragesteigerung im Abschnitt Tavannes - Tramelan, geringe Entwicklungsdynamik im nachfrageschwachen Abschnitt Tramelan - Le Noirmont Minimalvorgabe (Ø 15 P/K) erreicht, erst seitdem Meterspurbahnen als 'tramähnliche Züge' gelten					
<b>255</b> <b>Fribourg – Ins – Neuchâtel</b> A.stufe 2	<b>Fribourg – Givisiez</b>	<b>3'630</b> (25 KP) -> <b>4'400</b> (25)	<b>73</b> -> <b>88</b>	<b>3'760</b> (25 KP)	<b>75</b>	+ 21 % / - 15 %
	Muntelier – Sugiez	(19) -> 1'860 (19)	. -> 49	1'590 (19)	42	. / - 15 %
	Ins – Marin	(17) -> 1'510 (17)	. -> 44	1'390 (17)	41	. / - 8 %
	St-Blaise – Neuchâtel	. -> 1'740	. -> 51	1'800	53	. / + 3 %
	-> Ausgeprägter Nachfragepeak in Agglo Fribourg, recht ausgeglichene Nachfrage im Abschnitt Murten - Neuchâtel, Ausmass des N-Rückgangs seit 2010 wenig plausibel nach der starken Steigerung 2005-2010 Zielvorgabe (Ø 35 P/K) sehr deutlich erreicht. Sämtliche Linienabschnitte übertreffen diesen Wert					

Linie, aktuelle Angebotsstufe	Ausgewählte Linien- abschnitte (fett = massgebender Abschnitt gem. AGV)	Ø Nachfrage Mo-Fr 2005 -> 2010		Ø Nachfr. Mo-Fr 2014		Ø Nachfrage Δ 2005–2010 / Δ 2010–2014
		P/Tag	P/Kurs	P/Tag	P/Kurs	
290 Biel – Täuffelen – Ins Biel – Täuffelen: A.stufe 4 Täuffelen – Ins: A.stufe 3  (*: Keine plausiblen Nachfragedaten aus dem Jahr 2005)	<b>Biel – Nidau</b>	. (41 KP) ° -> 3'830 (54 KP)	. -> 35	4'140 (54 KP)	38	. / + 8 %
	Nidau Beunden – Ipsach	. -> 3'700	. -> 34	3'800	35	. / + 3 %
	Ipsach Herdi – Sutz	. -> 2'720	. -> 25	2'820	26	. / + 4 %
	Gerolfingen – Täuffelen	. -> 1'660	. -> 15	1'780	17	. / + 7 %
	Täuffelen – Hagneck	. (25) -> 1'000 (28)	. -> 18	1'060 (28)	19	. / + 6 %
	Lüscherz – Siselen	. -> 930	. -> 17	890	16	. / - 4 %
	Brüttelen – Ins Dorf	. -> 870	. -> 15	940	17	. / + 8 %
	Ins Dorf – Ins BLS	. -> 660	. -> 12	730	13	. / + 11 %
	-> Ausgeprägter Nachfragepeak in Agglomeration Biel, recht ausgeglichene Auslastung im Südabschnitt Zielvorgabe Im Nordabschnitt (Ø 40 P/K) in Griffnähe. Bei gesonderter Betrachtung des Südabschnitts wird die Minimalvorgabe (Ø 20 P/K) knapp nicht erreicht, doch ist die Ø Kurs-Auslastung im Abschnitt Täuffelen - Hagneck höher als im Abschnitt Täuffelen - Gerolfingen					
291 Lyss – Büren A.stufe 2	Lyss – Busswil	750 (17 KP) -> 880 (19)	22 -> 23	1'010 (22 KP)	23	+ 17 % / + 15 %
	<b>Busswil – Dotzigen</b>	1'080 (20) -> 1'260 (22)	27 -> 29	1'330	30	+ 17 % / + 5 %
	Dotzigen – Büren	. -> 980	. -> 22	1'040	24	. / + 6 %
	-> Recht ausgeglichene Nachfrage über die ganze Strecke. Deutlich stärkere Zunahme im Abschnitt Lyss - Busswil dürfte auf Verlängerung der Verdichtungskurse zurückzuführen sein Zielvorgabe (Ø 35 P/K) noch knapp nicht erreicht					
291 Lyss – Kerzers A.stufe 2	<b>Lyss – Lyss Grien</b>	1'100 (17.5 KP) -> 1'300 (19)	31 -> 34	1'400 (19 KP)	37	+ 18 % / + 8 %
	Kallnach – Fräschelz	460 -> 520	13 -> 14	600	16	+ 13 % / + 15 %
	Papiliorama – Kerzers	550 -> 610	16 -> 16	640	17	+ 11 % / + 5 %
	-> Wirkung der neuen Bahnhofstabelle Lyss Grien ersten Betriebsjahr noch kaum ersichtlich Zielvorgabe (Ø 35 P/K) neuerdings erreicht					
303 Biel – Lyss – Bern S3 + S31: A.stufe 4	Bern – B. Wankdorf	6'290 (38 KP) -> 8'010 (39)	83 -> 103	11'430 (68.5 KP)	83	+ 27 % / + 43 %
	<b>Zollikofen – Münchenb.</b>	6'540 -> 8'170	86 -> 105	11'750	86	+ 25 % / + 44 %
	Münchenb. – Schüpfen	5'480 -> 7'170	72 -> 92	9'230 (42.5)	109	+ 31 % / + 29 %
	Suberg – Lyss	4'710 -> 6'000	62 -> 77	8'100	95	+ 27 % / + 35 %
	Lyss – Busswil	4'180 -> 5'040	55 -> 65	6'850	81	+ 21 % / + 36 %
	Brügg – Biel	4'340 -> 5'140	57 -> 66	6'770	80	+ 18 % / + 32 %
	-> Ausgeprägte Nachfragesteigerung auf der ganzen Strecke u.a. dank Einführung der S31, Aufhebung RE-Halt Münchenbuchsee und neuem Rollmaterial. Bemerkenswert ist die relativ geringe Nachfrage-Differenz zwischen den Abschnitten Bern - Münchenbuchsee (S-Bahn tagsüber im 15'-Takt) und dem Abschnitt Münchenbuchsee - Schüpfen (bloss 4 Kurspaare S31, ansonsten 30'-Takt). Dementsprechend weist neuerdings der Abschnitt Münchenbuchsee - Schüpfen die weitaus höchste durchschnittliche Kursauslastung auf Zielvorgabe (Ø 60 P/K) sehr deutlich erreicht. Separat betrachtet, erreicht jedoch die S31 die Zielvorgabe nicht					
305 Neuchâtel – Ins – Bern S5 / S52: A.stufe 3  (*: In diesem Abschnitt ist das Total aller S-Bahnlinien darge- stellt. Wegen diverser Konzept- wechsel seit 2005 ist einzig dieser Vergleich aussagekräftig)	<b>Bern – Stöckacker *</b>	8'100 (64 KP) -> 13'200 (70)	63 -> 94	12'580 (70 KP)	90	+ 63 % / - 5 %
	Ferenb.-Gurbrü – Kerzers	3'500 (20) -> 4'550 (39)	88 -> 58	4'760 (39)	61	+ 30 % / + 5 %
	Kerzers – Müntschemier	1'820 -> 1'890 (29.5)	46 -> 33	1'810 (28.5)	32	+ 4 % / - 4 %
	Ins – Gampelen	1'050 -> 890 (21.5)	26 -> 21	910 (21.5)	21	- 15 % / + 2 %
	St-Blaise – Neuchâtel	960 -> 850	24 -> 20	900	21	- 11 % / + 6 %
	-> Ausgeprägter Nachfragepeak in Agglomeration Bern. Die deutliche Nachfragesteigerung vor 2010 im stärksten Abschnitt ist auf das neue Angebotskonzept (Aufhebung der RE-Halte Bümpliz Nord / Gümnenen, neue Bahn- station Bern Brünnen, stündlich zwei S-Bahnkurse im Abschnitt Brünnen - Kerzers) zurückzuführen. In den letzten Jahren legte die S-Bahn auf dieser Achse insgesamt nicht mehr zu, ähnlich dem RE (s. unten) Zielvorgabe (Ø 50 P/K) sehr klar erreicht. Bei gesonderter Betrachtung des Abschnitts Kerzers - Neuchâtel wird die Minimalvorgabe (Ø 30 P/K) nur knapp erreicht					
305 / Neuchâtel – Ins – Bern RE: A.stufe 2	<b>Bern – Kerzers</b>	3'630 (16 KP) -> 3'050 (16)	113 -> 95	2'980 (16 KP)	93	- 16 % / - 2.3 %
	Kerzers – Ins	2'130 -> 2'660	67 -> 83	2'710	85	+ 25 % / + 1.9 %
	Ins – Neuchâtel	1'540 -> 1'890	48 -> 59	1'940	61	+ 23 % / + 2.6 %
	-> Der deutliche Nachfragerückgang vor 2010 im stärksten Abschnitt ist auf die Aufhebung der RE-Halte in Bümpliz Nord und Gümnenen zurückzuführen. Abschnitte Ins - Kerzers fast gleich stark ausgelastet wie Bern - Kerzers Zielvorgabe (Ø 35 P/K) sehr deutlich erreicht. Sämtliche Linienabschnitte übertreffen diesen Wert					
410 Biel – Solothurn – Olten A.stufe 3	Biel – B. Mett	1'980 (29.5 KP) -> 2'650 (34.5)	34 -> 38	3'540 (34.5 KP)	51	+ 34 % / + 34 %
	B. Bözingenfeld – Pieterl.	2'080 -> 2'840	35 -> 41	3'580	52	+ 37 % / + 26 %
	Lengnau – Grenchen Süd	1'300 -> 1'850	22 -> 27	2'300	33	+ 42 % / + 24 %
	Grenchen Süd – Bettlach	1'800 -> 2'460	30 -> 36	3'050	44	+ 37 % / + 24 %
	Selzach – Bellach	2'100 -> 2'990	36 -> 43	3'780	55	+ 42 % / + 26 %
	Soloth. West – Solothurn	1'600 -> 2'350	22 -> 34	3'070	45	+ 47 % / + 31 %
	Deitingen – Wangen a.A	1'870 (35.5) -> 2'460 (37.5)	26 -> 33	2'940 (38)	39	+ 32 % / + 20 %
	Oensingen – Oberbuchs.	1'880 -> 2'730	26 -> 36	3'210	42	+ 45 % / + 18 %
	<b>Wangen b. O. – Olten H.</b>	2'910 -> 4'380	41 -> 58	5'190	68	+ 51 % / + 19 %
	-> Anhaltend starke Nachfragesteigerung dürfte auf die neuen Bahnhofstellen in Biel und Solothurn, aufs attrak- tive neue Rollmaterial und auf die generell grosse Entwicklungsdynamik am Jurasüdfuss zurückzuführen sein Zielvorgabe (Ø 50 P/K) deutlich erreicht. Auch bei gesonderter Betrachtung des Abschnitts Biel - Solothurn wird der Zielwert neuerdings erreicht, einzig an der Kantonsgrenze ist (analog L 210) die Nachfrage deutlich geringer					

<b>411</b> <b>Solothurn – Moutier</b> A.stufe 2 (N-Daten südlich Weissensteintunnel inkl. den 8 KP, die als Verlängerung des Regio Olten - Soloth. verkehren)	<b>Soloth. W – Langendorf</b>	<b>870</b> (29 KP) → <b>950</b> (29)	<b>15</b> → <b>16</b>	<b>810</b> (28.5 KP)	<b>14</b>	+ 9 % / – 15 %
	Oberdorf – Gänsbrunnen	..... (21) → ..... (21)	... → ...	530 (20.5)	13	..... % / – ... %
	Gänsbr. – Crémines Zoo	360 (19) → 350 (19)	9 → 9	290 (18.5)	7	– 2 % / – 17 %
	Grandval – Moutier	460 → 430	12 → 11	400	11	– 7 % / – 7 %
	→ Der deutliche Nachfragerückgang zwischen 2010 und 2014 ist primär auf die vorübergehende Einstellung des Seilbahnbetriebs Oberdorf - Weissenstein und sekundär auf die geringe Entwicklungsdynamik im Abschnitt Oberdorf - Moutier zurückzuführen. Minimalvorgabe (Ø 20 P/K) deutlich nicht erreicht. Eigentlich müsste im Abschnitt Solothurn - Langendorf die Angebotsstufe 3 zur Anwendung kommen, womit die Minimalvorgabe (Ø 30 P/K) noch deutlicher verfehlt wäre					

**2.3.2 Seilbahnlinien**

(: Zielvorgabe gem. AGV erfüllt / : Minimalvorgabe erfüllt / : Minimalvorgabe nicht erfüllt)

Linie, aktuelle Angebotsstufe	Ausgewählte Linienabschnitte (fett = massgebender Abschnitt gem. AGV)	Ø Nachfrage Mo-Fr 2005 -> 2010		Ø Nachfr. Mo-Fr 2014		Ø Nachfrage Δ 2005–2010 / Δ 2010–2014
		P/Tag	P/Kurs	P/Tag	P/Kurs	
<b>2016</b> <b>Ligerz – Prêles</b> A.stufe 2	<b>Ligerz – Pilgerweg</b>	<b>290</b> (16 KP) → <b>540</b> (17 KP)	<b>9</b> → <b>16</b>	<b>360</b> (17 KP)	<b>11</b>	+ 86 % / – 33 %
→ Der deutliche Nachfragerückgang nach starkem Zuwachs 2005-2010 ist laut ASm v.a. damit zu erklären, dass nur während 4 Wochen im Jahr gezählt wird – Ergebnis somit stark vom Wetter in den Zählwochen abhängig Zielvorgabe (Ø 10 P/K) noch knapp erreicht						
<b>2020</b> <b>St-Imier – Mont Soleil</b> A.stufe 2	<b>St-Imier – Mont Soleil</b>	<b>200</b> (21 KP) → <b>180</b> (24.5 KP)	<b>5</b> → <b>4</b>	<b>180</b> (24.5 KP)	<b>4</b>	– 10 % / + 0 %
→ Verharren auf sehr bescheidenem Nachfrageniveau Minimalvorgabe (Ø 6 P/K) deutlich nicht erreicht						
<b>2022</b> <b>Biel – Magglingen</b> A.stufe 4	<b>Biel – Hohfluh</b>	<b>820</b> (56 KP) → <b>1'250</b> (56 KP)	<b>7</b> → <b>11</b>	<b>1'030</b> (65 KP)	<b>8</b>	+ 52 % / – 18 %
→ Daten 2010 wenig plausibel. Nachfragesteigerung zwischen 2005 und 2014 beträgt immerhin + 26 % Minimalvorgabe (Ø 10 P/K) nicht mehr erreicht; doch dürften die Daten 2010 fehlerhaft sein						
<b>2023</b> <b>Biel – Leubringen</b> A.stufe 4	<b>Biel – Beaumont</b>	<b>880</b> (92 KP) → <b>1'100</b> (92 KP)	<b>5</b> → <b>6</b>	<b>1'250</b> (101 KP)	<b>6</b>	+ 25 % / + 14 %
→ Erfreuliche Nachfrageentwicklung Minimalvorgabe (Ø 10 P/K) deutlich nicht erreicht						

**2.3.3 Buslinien Reg.verkehr**

(: Zielvorgabe gem. AGV erfüllt / : Minimalvorgabe erfüllt / : Minimalvorgabe nicht erfüllt)

Linie, aktuelle Angebotsstufe	Ausgewählte Linienabschnitte (fett = massgebender Abschnitt gem. AGV)	Ø Nachfrage Mo-Fr 2005 -> 2010		Ø Nachfr. Mo-Fr 2014		Ø Nachfrage Δ 2005–2010 / Δ 2010–2014
		P/Tag	P/Kurs	P/Tag	P/Kurs	
<b>21.132</b> <b>La Neuveville – Nods</b> A.stufe 1	<b>La Neu. – Prêles</b> <b>Prêles Gare – Poste</b> Lamboing – Diesse Diesse – Nods Nods – Lignièeres Lignièeres – Le Landeron Le Landeron – La Neu.	<b>220</b> (9.5 KP) → 230 (9.5 KP) . → <b>270</b> (9) . → 180 (9.5) . → 70 . → 50 (11.5) . → 130 (11) . → 40 (7.5)	<b>12</b> → <b>12</b> . → <b>15</b> . → 10 . → 4 . → 2 . → 6 . → 2	300 (11 KP) <b>320</b> (11.5) 200 (11) 120 (10.5) 40 (10) 140 (9.5) 25 (6.5)	14 <b>14</b> 9 6 2 8 2	+ 5 % / + 30 % . / + 19 % . / + 11 % . / + 71 % . / – 20 % . / + 8 % . / – 37 %
→ Je nach Abschnitt sehr unterschiedliche Nachfrageentwicklung. Stärkster Linienabschnitt hat sich verschoben (Schulpendlers innerhalb Plateau als Erklärung). Linienast via Prêles deutlich nachfragestärker und zumindest in jüngster Zeit deutlich dynamischer als Linienast via Lignièeres Zielvorgabe (Ø 6 P/K) deutlich erreicht						
<b>22.070</b> <b>Biel – Orvin – Les Prés-d'Orv.</b> A.stufe 2	<b>Biel Reuch.str. – Frinvil.</b> Frinvilier – Orvin Orvin – Les Prés d'Orvin	<b>**390</b> (22 KP) → <b>**440</b> (22) . → 330 (14.5) . → 60 (4)	<b>9</b> → <b>13</b> . → 11 . → 8	<b>480</b> (15 KP) 450 95 (4)	<b>16</b> 15 12	** + 13 % / + 57 % . / + 38 % . / + 58 %
→ **: Die Daten für den gemeinsamen Abschnitt der L70/71 wurden bis 2010 nur aggregiert erhoben Sehr starke Nachfragesteigerung (u.a. aufgrund Angebotsausbau/-Systematisierung per 2014) Trotz Aufstufung wird Zielvorgabe (Ø 10 P/K) deutlich erreicht						
<b>22.071</b> <b>Biel – Romont</b> A.stufe 1	<b>Biel Reuch.str. – Frinvil.</b> Frinvilier – bif. sur Plagne Vauffelin – Romont	Σ L70+L71 s. oben . → 170 (10 KP) . → 65	<b>6</b> → <b>6</b> . → 9 . → 3	<b>210</b> (11 KP) 210 75	<b>10</b> 10 3	Σ L70+L71 s. oben . / + 24 % . / + 15 %
→ Nachfragesteigerung nicht ganz so ausgeprägt wie auf der L 70 Zielvorgabe (Ø 6 P/K) deutlich erreicht						

Linie, aktuelle Angebotsstufe	Ausgewählte Linien- abschnitte (fett = massgebender Abschnitt gem. AGV)	Ø Nachfrage Mo-Fr 2005 -> 2010		Ø Nachfr. Mo-Fr 2014		Ø Nachfrage Δ 2005–2010 / Δ 2010–2014
		P/Tag	P/Kurs	P/Tag	P/Kurs	
22.072 Biel – Meinisberg A.stufe 3 / Gelenkbus	Biel Bhf – Zentralplatz <b>Biel Omega – Bhf Mett</b> Biel – Orpund Orpund – Safnern Safnern – Meinisberg	. -> 1'510 (33 KP) <b>2'110 (33 KP) -&gt; 1'760</b> . -> 1'760 . -> 900 . -> 560	. -> 23 <b>32 -&gt; 27</b> . -> 27 . -> 14 . -> 8	1'700 (35 KP) <b>1'890</b> 1'870 1'140 670	24 <b>27</b> 27 16 10	. / + 13 % - 17 % / + 7 % . / + 6 % . / + 27 % . / + 20 %
	-> Deutliche Nachfragesteigerung nach einem im Ausmass nicht plausiblen Nachfragerückgang 2005-2010 Zielvorgabe (Ø 20 P/K) deutlich erreicht					
22.073 Pieterlen – Reuchenette-Péry A.stufe 1	Reuch.-Péry - Reuch.str. Biel Heilmannstr. – BBZ Biel Taubenl. – Bözingen <b>Centre Bouj. – Piet. Ind.</b> Piet. Dorf – Bahnhof	<b>610 (15 KP -&gt; 700 (15 KP))</b> . -> 570 . -> 450 . -> 290	<b>20 -&gt; 23</b> . -> 19 . -> 15 . -> 10	180 (15 KP) 230 <b>270</b> 230	6 8 <b>9</b> 8	+ 15 % / . / - 60 % . / - 40 % . / - 21 %
	-> Wie erwartet massiver Nachfragerückgang (-> Umlagerung v.a. auf VB-Linien 1 / 2) aufgrund neuem Tangential- konzept. Deutlich ausgeglichenerer Auslastung über die ganze Strecke als die frühere Radiallinie Biel - Pieterlen Zielvorgabe (Ø 6 P/K) dank neuerdings Einsatz von Standardbus statt Gelenkbus nach wie vor erreicht					
22.074 Biel – Aegerten – Lyss A.stufe 3 / Gelenkbus	<b>Biel Tiefenm. – 3 Tann.</b> Biel 3Tannen – Friedhof Brügg – Aegerten Studen Schul.–Wydenpl. Studen Sagi – Grien Petinesca – Worben Tri. Worben Bad – Lyss	<b>1'160 (33 KP) -&gt; 1'140 (32)</b> . -> 1'090 . -> 920 . -> 670 . -> 340 (18) . -> 560 (32) . -> 680	<b>17 -&gt; 17</b> . -> 17 . -> 15 . -> 10 . -> 9 . -> 9 . -> 11	<b>1'170 (32 KP)</b> 1'150 960 700 320 (19.5) 540 (32) 700	<b>18</b> 18 15 11 8 8 11	- 2 % / + 3 % . / + 6 % . / + 4 % . / + 5 % . / - 6 % . / - 4 % . / + 3 %
	-> Sehr verhaltene Nachfrageentwicklung im Verhältnis zum Potenzial Zielvorgabe (Ø 20 P/K) in Reichweite					
22.075 Biel – Aegerten – Orpund A.stufe 1	<b>Biel Tiefenm. – 3 Tann.</b> Biel 3Tannen – Friedhof Brügg – Aegerten Aegerten – Schwadern. Schwadern. – Scheuren Scheuren – Orpund	<b>310 (13 KP) -&gt; 350 (15 KP)</b> . -> 330 . -> 230 . -> 150 . -> 60	<b>12 -&gt; 12</b> . -> 11 . -> 8 . -> 5 . -> 2	<b>380 (15 KP)</b> 350 260 190 100 50	<b>13</b> 12 9 6 3 2	+ 7 % / + 9 % . / + 6 % . / + 13 % . / + 27 % . / + 67 %
	-> Nachfragesteigerung seit 2010 v.a. auf Linienverlängerung nach Orpund zurückzuführen Zielvorgabe (Ø 6 P/K) sehr deutlich erreicht					
22.086 Biel – Bellmund – Aarberg A.stufe 2 / Gelenkbus	<b>Nidau Beu. – Schü.rain</b> Bellmund – St.Niklaus Bühl – Kappelen Kappelen – Aarberg	<b>**780 (34 KP) -&gt; **880 (34)</b> (20) -> **610 (27) . -> 320 (20) . -> 320	<b>11 -&gt; 13</b> . -> 11 . -> 8 . -> 8	<b>660 (20 KP)</b> 500 340 340	<b>17</b> 13 9 9	**+13 % / + 14 % ** / + 5 % . / + 8 % . / + 7 %
	-> **: Die Daten für den gemeinsamen Abschnitt der L86/87 wurden bis 2010 nur aggregiert erhoben Zielvorgabe (Ø 15 P/K) wäre evtl. bereits im 2010 bei separater Erhebung der 86er-Daten erreicht worden. Angesichts der Angebotskoordination 86/87 müsste eigentlich die A.stufe 3 zur Anwendung kommen – so gerechnet würde die Zielvorgabe (Ø 20 P/K) verfehlt, hingegen die Minimalvorgabe (Ø 12 P/K) klar erreicht					
22.087 Biel – Bellmund – Jens A.stufe 1 / Gelenkbus	<b>Nidau Beu. – Schü.rain</b> Bellmund – St.Niklaus Merzligen – Jens Jens – Bellmund	Σ L86+L87 s. oben Σ L86+L87 s. oben -> 70 (14 Kurse) (14 KP) -> 95	<b>6 -&gt; 6</b> -> . -> 5 -> 7	<b>340 (14 KP)</b> 140 (14 Kurse) 95 70	<b>12</b> 10 6 5	Σ L86+L87 s. oben Σ L86+L87 s. oben / + 36 % / - 26 %
	-> **: Die Daten für den gemeinsamen Abschnitt der L86/87 wurden bis 2010 nur aggregiert erhoben Die gegensätzlichen Nachfrageentwicklungen in den Abschnitten südlich und nördlich Jens sind vermutlich auf die Umkehrung der Fahrtrichtung des wichtigsten Kurses in der Morgen-HVZ zurückzuführen Zielvorgabe (Ø 8 P/K) deutlich erreicht. Siehe Bemerkung zu L 86					
22.131 Tramelan – St-Imier A.stufe 1	<b>St-Imier Gou – Mt.Cro.</b> Mt.Crosin – Bif. L. Breul. Mont Tram – Les Reus. Tram. Place Ma. – Gare	<b>160 (7 KP) -&gt; 200 (7 KP)</b> . -> 180 (6.5) . -> 130 (6) . -> 90	<b>11 -&gt; 14</b> . -> 14 . -> 12 . -> 8	<b>180 (8 KP)</b> 170 140 (7) 110	<b>11</b> 11 10 8	+ 25 % / - 10 % . / - 6 % . / + 8 % . / + 22 %
	-> Gegensätzliche Nachfrageentwicklung. Rückgang im Umfeld Mont Crosin evtl. auf gehäuftes Schlechtwetter im 2014 zurückzuführen Zielvorgabe (Ø 6 P/K) deutlich erreicht					
22.132 Tramelan – Saign. – Goumois A.stufe 1	Tram. Gare – Place M Les Reuss – La Theurre La Theurre – Saignelég. <b>Saign. – Les Pommer.</b>	. -> .... (5.5 KP) . -> .... . -> .... (6) <b>70 (6.5 KP) -&gt; 70 (5)</b>	. -> ... . -> ... . -> ... <b>5 -&gt; 7</b>	... (... KP) ... (...) ... (...) ... (...)	... ... ... <b>...</b>	. / ..... % . / ..... % . / ..... % 0 % / ..... %
	-> ..... (Daten ausstehend) Zielvorgabe (Ø 6 P/K) deutlich erreicht					

Linie, aktuelle Angebotsstufe	Ausgewählte Linien- abschnitte (fett = massgebender Abschnitt gem. AGV)	Ø Nachfrage Mo-Fr 2005 -> 2010		Ø Nachfr. Mo-Fr 2014		Ø Nachfrage Δ 2005–2010 / Δ 2010–2014
		P/Tag	P/Kurs	P/Tag	P/Kurs	
22.133 Tramelan – Bassecourt A.stufe 1	Bassec. école – Glov. Glovelier – Saucy Saucy – Lajoux Lajoux – le Prédame Les Genev. – Les Reuss. Tram. Place M. – Gare	<b>110</b> (4 KP) -> <b>100</b> (4 KP)	<b>14</b> -> <b>13</b>	150 (8 KP) <b>190</b> (9.5)	9 <b>10</b>	- 9 % / + 90 % + 50 % + 100 % + 143 % + 160 %
	-> Massive Nachfragesteigerung aufgrund Linienverlängerung nach Bassecourt, deutlichem Angebotsausbau und Integration Schülertransporte in den ÖV Zielvorgabe (Ø 6 P/K) deutlich erreicht					
22.141 Tavannes – Les Genevez A.stufe 1	Tavannes – Reconvilier Reconvilier – Saicourt <b>Saicourt – le Fuet</b> Le Fuet – Bellelay Bellelay – Fornet Dess. Bellelay – Les Genevez	. -> .... (8 KP) . -> .... (9.5) <b>130</b> (11.5 KP) -> <b>140</b> . -> .... . -> .... (6) . -> .... (5)	. -> ... . -> ... <b>5.7</b> -> <b>7</b> . -> ... . -> ... . -> ...	... (6 KP) ... (8) ... (9.5) ... ... (6) ... (5)	... ... <b>...</b> ... ... ...	. / ..... % . / ..... % + 8 % / ..... % . / ..... % . / ..... % . / ..... %
	-> ..... (Daten ausstehend) Nur noch Minimalvorgabe (Ø 4 P/K) erreicht.					
22.211 Delémont – Moutier A.stufe 2	<b>Delém. – Courrendlin</b> Choindez – Roches Roches – Moutier	<b>550</b> (29 KP) -> <b>420</b> (20 KP)	<b>9</b> -> <b>11</b>	... (20 KP) ... ...	<b>...</b> ... ...	- 24 % / ..... % . / ..... % . / ..... %
	-> ..... (Daten ausstehend) Zielvorgabe (Ø 10 P/K) deutlich erreicht					
22.231 Moutier – Souboz A.stufe 1 (inkl. Ortsbus-KP n. Perrefitte)	<b>Mout. gare – banque c.</b> Les Ecorcher. – Souboz	. -> <b>110</b> (5.5 KP) . -> .... (3.5)	<b>...</b> -> <b>10</b> . -> ...	<b>70</b> (7 KP) 15 (4)	<b>5</b> 2	. / - 36 % . / ..... %
	-> Ausmass des Nachfragerückgangs (trotz Angebotsausbau) nicht plausibel Zielvorgabe (Ø 6 P/K) knapp erreicht					
22.232 Moutier – Belprahon (- Corc.) A.stufe 1 (inkl. Ortsbus-KP n. Belprahon)	<b>Mout. gare – Crêt</b> Grandval – Crémines	. -> <b>160</b> (6 KP) . -> ..... (1 KP)	<b>...</b> -> <b>13</b> . -> ...	<b>90</b> (6 KP) ..... (1 KP)	<b>8</b> ...	. / - 44 % . / ..... %
	-> Ausmass des Nachfragerückgangs nicht plausibel Zielvorgabe (Ø 6 P/K) dennoch deutlich erreicht					
30.100 Bern – Aarberg A.stufe 3 / Gelenkbus	<b>Bern – Hinterkappelen</b> Wohlen – Illiswil Murzelen – Innerberg Frieswil – Detligen Detligen – Radelfingen Radelfingen – Aarberg	<b>1'710</b> (26.5 KP) -> <b>1'560</b> (29)	<b>32</b> -> <b>27</b>	<b>1'570</b> (29 KP) 1'040 920 580 570 490	<b>27</b> 18 16 10 10 8	- 9 % / + 1 % . / + 14 % . / + 14 % . / + 18 % . / + 14 % . / + 20 %
	-> Deutliche Nachfragesteigerung ausg. im stadtnahen Abschnitt, wo wegen des Ausbaus parallel führender Buslinien die Linie 100 schwächer frequentiert ist als vor 10 Jahren Zielvorgabe (Ø 20 P/K) deutlich erreicht					
30.105 Bern – Lyss A.stufe 2	<b>Bern – Herrenschw. MÖ.</b> Ortschwa. – Weissenst. Meikirch – Abzw. Wint. Seedorf Post – Schulh. Lyss Mühlepl. – Hi.platz	<b>560</b> (16.5 KP) -> <b>610</b> (18 KP)	<b>17</b> -> <b>17</b>	<b>670</b> (18.5 KP) 570 410 130 (12 KP) 230	<b>18</b> 15 11 6 10	+ 9 % / + 10 % . / + 27 % . / + 24 % . / + 117 % . / + 130 %
	-> Ausgeprägte Nachfragesteigerung (Zunahme im stadtnahen Abschnitt geringer vermutlich wegen der Aufhebung des Halts 'Halenbrücke'). Innert Kürze mehr als Verdoppelung der Nachfrage im Abschnitt Seedorf – Lyss erscheint nicht ganz plausibel (Daten 2010 evtl. fehlerhaft?) Zielvorgabe (Ø 10 P/K) deutlich erreicht. Der Linienteil Seedorf – Lyss mit 12 Kurspaaren entspricht eigentlich der Ang.stufe 1, womit die Zielvorgabe (Ø 6 P/K) auch auf diesem Linienteil deutlich erreicht wird					
30.361 Lyss – Aarberg A.stufe 1 / Gelenkbus (N-Daten inkl. dem Zusatzangebot)	Lyss Hirsch. – Beundeng. <b>Lyss Stigli – Aarberg Bif</b> Aarberg Spital – Bahnhof	. (16 KP) -> 490 (19 KP) <b>620</b> -> <b>480</b> . -> 400	. -> 13 <b>19</b> -> <b>13</b> . -> 10	580 (19 KP) <b>580</b> 470	15 <b>15</b> 12	. / + 18 % - 22 % / + 21 % . / + 18 %
	-> Deutliche Nachfragesteigerung in den letzten Jahren (Daten 2005 wenig plausibel). Ausgeglichene Auslastung über die ganze Linie Zielvorgabe (Ø 8 P/K) sehr deutlich erreicht					
30.362 Lyss – Schnottwil A.stufe 1	<b>Lyss Bhf Ost – Berufs.</b> Büetigen – Diessbach Diessbach – Schnottwil	<b>120</b> (13 KP) -> <b>120</b> (13 KP)	<b>5</b> -> <b>5</b>	<b>190</b> (13 KP) 120 55	<b>7</b> 5 2	+ 0 % / + 58 % . / + 33 % . / + 38 %
	-> Erfreuliche Nachfragesteigerung. Allerdings im 2015 bereits wieder deutlich weniger N (plausibel?) Zielvorgabe (Ø 6 P/K) neuerdings erreicht					

Linie, aktuelle Angebotsstufe	Ausgewählte Linien- abschnitte (fett = massgebender Abschnitt gem. AGV)	Ø Nachfrage Mo-Fr 2005 -> 2010		Ø Nachfr. Mo-Fr 2014		Ø Nachfrage Δ 2005–2010 / Δ 2010–2014
		P/Tag	P/Kurs	P/Tag	P/Kurs	
30.363 Lyss – Grossaffolt. – Messen A.stufe 1	<b>Lyss Mühlepl. – S.halle</b>	160 (13 KP) -> 120 (13 KP)	6 -> 5	220 (13 KP)	8	-25 % / +83 %
	Ammerzwil – Grossaffolt.	. -> .....	. -> ...	160	6	. / .....
	Grossaffoltern – Vorimholz	. -> 40	. -> 2	90	4	. / +125 %
	Kaltenbrunnen – Wengi	. -> 30 (7)	. -> 2	40 (7 KP)	3	. / +33 %
	Ruppoldsried – Messen	. -> 10 (5.5)	. -> 1	45 (5.5 KP)	4	. / +350 %
	-> Der Nachfragesprung 2010 - 2014 resp. v.a. die 2010er-Daten sind nicht plausibel. 2015 wieder klar weniger N. Zielvorgabe (Ø 6 P/K) wieder erreicht					
30.365 Aarberg – Seedorf A.stufe 2 / Gelenkbus	<b>Aarberg Bernfeld – Aspi</b>	140 (19.5 KP) -> 200 (17.5)	4 -> 6	220 (17.5 KP)	6	+43 % / +10 %
	Seedorf Schulh. – Post	. -> 180	. -> 5	200	6	. / +11 %
	-> Ermutigende Nachfrageentwicklung Wegen des Einsatzes von Gelenkbussen (Grund: Verknüpfung mit Linie 100) wird die Minimalvorgabe (Ø 9 P/K) deutlich nicht erreicht. Bez. Standardbussen wäre die Minimalvorgabe (Ø 6 P/K) knapp erreicht					
30.366 Aarberg – Täuffelen A.stufe 1 / Kleinbus	<b>Täuffelen – Epsach</b>	25 (7 Fix-KP) -> 25 (7 Fix-KP)	1.8 -> 1.8	25 (10 Fix-KP)	...	0 % / 0 %
	Gimmiz – Aarberg	. -> 20 (8 Fix-KP)		.... (8 Fix-KP)	...	. / + ... %
	Aarberg Murtenstr – Bhf	. -> 20		35	2	. / +75 %
	-> Aarberg - Walperswil neuerdings deutlich stärker als Walperswil - Täuffelen (Datenbasis nicht sehr zuverlässig) Minimalvorgabe (Ø 2 P/K) neuerdings knapp erreicht					
30.521 Ins – Tschugg/Vinelz – Erlach A.stufe 3 (via Tschugg A.stufe 2, via Vinelz A.stufe 1)	<b>Ins Bhf – Ins Dorf</b>	. (30 KP) -> 570 (34 KP)	4 -> 8	720 (33 KP)	11	. / +26 %
	Ins Dorf – Ins West	. -> 490	. -> 7	590	9	. / +20 %
	Ins W – Vinelz Flachsere	. (13) -> 170 (13)	. -> 7	220 (13)	8	. / +29 %
	Ins Br – Tschugg Matten	210 (16) -> 310 (21)	. -> 7	350 (20)	9	+48 % / +13 %
	Tschugg Mullen – Erlach	. -> 230	. -> 5	250	6	. / +9 %
	-> Anhaltende Nachfragesteigerung, in den letzten Jahren v.a. auf dem Linienast via Vinelz. Ähnliche Auslastung pro Kurs auf den zwei Linienästen Minimalvorgabe A.stufe 3 (Ø 8 P/K) mittlerweile deutlich erreicht, Zielvorgabe (Ø 13 P/K) in Reichweite					
30.525 Erlach – Lüscherz A.stufe 1	<b>Erlach – Vinelz</b>	. (13 KP) -> 110 (15.5)	4 -> 3.7	140 (15.5 KP)	5	. / +27 %
	Vinelz – Lüscherz	. -> 110	. -> 3.7	125	4	. / +16 %
	Lüscherz Post – Bhf	90 -> 100	3 -> 3	110	4	+11 % / +13 %
	-> Ermutigende Nachfrageentwicklung Minimalvorgabe (Ø 4 P/K) neuerdings erreicht					
30.526 Erlach – Le Landeron A.stufe 1	<b>Erlach – Neuhaus</b>	80 (12 KP) -> 90 (12)	3 -> 3.8	95 (12 KP)	4	+13 % / +6 %
	Le Land. Vielle ville – gare	. -> 80	. -> 3	95	4	. / +19 %
	-> Ermutigende Nachfrageentwicklung. Die höchsten Frequenzen weist der Abschnitt Neuhaus – Gals auf, allerdings nur weil die Durchreisenden Erlach – Le Landeron auf der Schlaufe Gals doppelt gezählt werden Minimalvorgabe (Ø 4 P/K) neuerdings ganz knapp erreicht					
30.527 Ins – Gals – Erlach A.stufe 1	<b>Ins Bhf – Ins Dorf</b>			75 (5 KP)	8	
	Ins – Gampelen	(neue Linie: 2010 startete der Versuchsbetrieb)		70	7	
	Gampelen – Gals			40	4	
	Neuhaus – erlach			30	3	
	-> Leicht steigende Nachfrage seit Ende des Versuchsbetriebs Zielvorgabe (Ø 6 P/K) erreicht					
30.898 Zollikofen – Büren a.A. A.stufe 2	<b>Zollikofen – Münchenbu.</b>	560 (25 KP) -> 540 (25 KP)	11 -> 11	550 (24 KP)	11	-3 % / +2 %
	Münchenbu. Dorf – Sagi	. -> 350	. -> 7	580	12	. / +66 %
	Rapperswil – Wengi	. -> 180	. -> 4	270	6	. / +50 %
	Wengi – Schnottwil	. -> 110	. -> 2	190	4	. / +73 %
	Oberwil – Büren	. -> 120 (19)	. -> 3	220 (19.5 KP)	6	. / +83 %
	-> Der enorme Nachfragesprung 2010 - 2014 resp. die 2010er-Daten sind nicht plausibel. Stadtnaher Abschnitt deutlich nachfragestärker Zielvorgabe (Ø 10 P/K) erreicht					
40.008 Solothurn – Büren a.d. Aare A.stufe 2	<b>Solothurn – Lüsslingen</b>	450 (19.5 KP) -> 570 (19.5)	12 -> 15	570 (20 KP)	14	+27 % / +0 %
	Nennigkofen – Leuzigen	. -> 380	. -> 10	430	11	. / +13 %
	Arch – Rüti	. -> 300	. -> 8	370 (19 KP)	10	. / +23 %
	Rüti – Büren	. -> 330	. -> 9	430	11	. / +30 %
	-> Stagnierende Nachfrage im stärksten Abschnitt wenig plausibel (2015 bereits 18% mehr Nachfrage als 2014) Zielvorgabe (Ø 10 P/K) deutlich erreicht					
40.033 Grenchen – Büren a.d. Aare A.stufe 2	<b>Gre. Flughafenstr – Güt.</b>	330 (15 KP) -> 470 (16 KP)	11 -> 15	... (16 KP)	...	+42 % / + ... %
	Arch – Rüti	. -> 280	. -> 9	...	...	. / + ... %
	Rüti – Büren	. -> 200	. -> 6	...	...	. / + ... %
	-> ..... (Daten ausstehend) Zielvorgabe (Ø 10 P/K) deutlich erreicht					
40.034 Grenchen – Lengnau A.stufe 2 (N-Daten inkl. dem Zusatzangebot)	<b>Gre N / Schl. – Monbijou</b>	... (29 KP) -> ... (31 KP)	.. -> ..	... (31 KP)	...	. / + ... %
	Gre. Sonn. – Len. Grienb.	... -> ...	.. -> ..	...	...	. / + ... %
	-> ..... (Daten ausstehend) Minimalvorgabe (Ø 6 P/K) deutlich erreicht, Zielvorgabe (Ø 10 P/K) in Reichweite					

### 2.3.4 Buslinien Ortsverkehr

(; Zielvorgabe gem. AGV erfüllt | ; Minimalvorgabe erfüllt | ; Minimalvorgabe nicht erfüllt)

Linie, aktuelle Angebotsstufe	Ausgewählte Linien- abschnitte (fett = massgebender Abschnitt gem. AGV)	Ø Nachfrage Mo-Fr 2005 -> 2010		Ø Nachfr. Mo-Fr 2014		Ø Nachfrage Δ 2005–2010 / Δ 2010–2014
		P/Tag	P/Kurs	P/Tag	P/Kurs	
22.001 Vorhölzli – Biel Bhf – Eisbahn Ang.stufe 4C / Gelenkbus	Beaulieuweg – Orp.platz . . . . .	-> 1'570 (117 KP)	. -> 7	1'690 (114 KP)	7	. / + 8 %
	Piasio – Brühlplatz . . . . .	-> 3'490	. -> 15	4'010	18	. / + 15 %
	Zukunftsstr. – Bhf Biel . . . . .	-> 5'060	. -> 22	5'700	25	. / + 13 %
	Bhf Biel – Guisanplatz . . . . .	-> 5'350	. -> 23	6'020 (114.5)	26	. / + 13 %
	<b>Neumarkt – Heilm./Jura</b>	<b>5'320 (108 KP) -&gt; 5'590</b>	<b>24 -&gt; 24</b>	<b>6'360</b>	<b>28</b>	+ 5 % / + 14 %
	Zeughausstr. – Redernw. . . . .	-> 3'770	. -> 16	4'280	19	. / + 14 %
	Taubenloch – Bözingen . . . . .	-> 1'670	. -> 7	1'860 (115)	8	. / + 11 %
	-> Erfreuliche Nachfrageentwicklung seit 2010 (auf nördlichem Linienast z.T. wegen Nachfrageumlagerung infolge Aufhebung der Radiallinie Biel - Pieterlen per Dez 2013) trotz Angebotsausdünnung zw. 8.30 und 15.30 h Zielvorgabe (Ø 25 P/K) neuerdings erreicht. Effekt der Linienverlängerung zu den Stadien wird erst ab 2016 sichtbar werden. Auch der Linienast Vorhölzli erreicht neuerdings obgenannten Schwellenwert knapp					
22.002 Schiffliä. – Biel Bhf – Bö.feld – Orpundplatz Ang.stufe 4B / Gelenkbus	Seehofweg – Bhf Biel . . . . .	-> 350 (39 KP)	. -> 4	380 (52 KP)	4	. / + 9 %
	Bhf Biel – Guisanplatz . . . . .	-> 1'140 (43)	. -> 13	1'410 (54.5)	13	. / + 24 %
	<b>Orange – Stadtpark</b>	<b>1620 (41 KP) -&gt; 1'750</b>	<b>20 -&gt; 20</b>	<b>2'300</b>	<b>21</b>	+ 8 % / + 31 %
	Rolex – Centre Boujean . . . . .	-> 900	. -> 10	1'250	11	. / + 39 %
	Centre Bou. – Gassmann . . . . .	-> 700	. -> 8	720	7	. / + 3 %
	Jakob-Str. – Bhf Mett . . . . .	-> 680	. -> 8	590	5	. / - 13 %
	-> Starke Nachfragesteigerung seit 2010 einerseits wegen genereller Entwicklungsdynamik im Bözingenfeld und andererseits seit Dez. 2013 wegen Angebotsausbau und Verknüpfung mit neuer Bahnhaltestelle Bözingenfeld. Nachfragerückgang im Abschnitt Bhf Bözingenfeld - Orpundplatz wegen Aufhebung der HVZ-Kurse Bhf Biel - Bözingenfeld via Mettstrasse. Sehr bescheidene Nachfrage auf dem kurzen Linienast Schiffliände Minimalvorgabe (Ø 15 P/K) sehr deutlich erreicht. Zielvorgabe (Ø 25 P/K) in einigen Jahren erreichbar					
22.004 Nidau – Biel Bhf – Löhre Ang.stufe 4C / Gelenkbus	Nidau Bhf – Kirche . . . . .	-> 1'150 (117 KP)	. -> 5	1'090 (113 KP)	5	. / - 5 %
	Badhausstr. – Bhf Biel . . . . .	-> 2'540	. -> 11	2'400	11	. / - 5 %
	Bhf Biel – Guisanplatz . . . . .	-> 4'530	. -> 19	4'800	21	. / + 6 %
	<b>Bibliothek – Bubenb.str</b>	<b>5'940 (108 KP) -&gt; 6'220</b>	<b>28 -&gt; 27</b>	<b>6'690</b>	<b>30</b>	+ 5 % / + 8 %
	Zaunweg – Grünweg . . . . .	-> 4'030	. -> 17	4'280 (113.5)	19	. / + 6 %
	Orpundplatz – Battenberg . . . . .	-> 1'570	. -> 7	1'670	7	. / + 6 %
	-> Bescheidene Nachfragesteigerung im Linienast Löhre (dennoch weiterhin stärkster VB-Linienast). Rückläufige Nachfrage im Linienast Nidau, wodurch sich das Ungleichgewicht zwischen den beiden Linienästen verstärkt Zielvorgabe (Ø 25 P/K) erreicht. Linienast Nidau für sich allein erreicht nicht einmal Minimalvorgabe (Ø 15 P/K)					
22.005 Mösliacker – Biel Bhf – Spit.z. Ang.stufe 4B	Berm./Friedhof – Kutterw. . . . .	-> 1'070 (67 KP)	. -> 8	990 (66.5 KP)	7	. / - 7 %
	Kutterweg – Zihlplatz . . . . .	-> 1'650	. -> 12	1'620	12	. / - 2 %
	Gurnigelstr. – Bhf Biel . . . . .	<b>1'960 (66.5 KP) -&gt; 1'950</b>	<b>15 -&gt; 15</b>	<b>2'000</b>	<b>15</b>	- 1 % / + 3 %
	<b>Bhf Biel – Guisanplatz</b>	<b>-&gt; 2'050</b>	<b>-&gt; 15</b>	<b>2'070</b>	<b>15.6</b>	. / + 1 %
	Mühlebrü. – Leubr.bahn . . . . .	-> 1'950	. -> 15	1'910	14	. / - 2 %
	Helvetiapl. – Spitalzentr. . . . .	-> 670	. -> 5	670	5	. / + 0 %
	-> Stagnierende Nachfrage auf beiden Linienästen (plausibel bez. Linienast Mösliacker?) Zielvorgabe (Ø 16 P/K) knapp nicht erreicht. Auch dem Linienast Mösliacker ist obgenannter Schwellenwert in Griffnähe					
22.006 Linde – Biel Bhf – Spitalzentr. Ang.stufe 4B	Schulen Linde – Finkenw. . . . .	-> 715 (66 K.)	. -> 11	710 (66 K)	11	. / - 1 %
	<b>Zukunftsstr. – Bhf Biel</b>	<b>1'920 (66 ) -&gt; 2'290 (66 KP)</b>	<b>15 -&gt; 18</b>	<b>2'330 (66 KP)</b>	<b>18</b>	+ 23 % / + 2 %
	Bhf Biel – Guisanplatz . . . . .	-> 2'100	. -> 16	2'160	16	. / + 3 %
	Mühlebrü. – Leubr.bahn . . . . .	-> 1'800	. -> 14	1'810	14	. / + 1 %
	Helvetiapl. – Spitalzentr. . . . .	-> 840	. -> 6	830	6	. / - 1 %
	-> Stagnierende Nachfrage auf beiden Linienästen, wobei die Daten 2014 durch die Baustelle Blumenrainbrücke und temporär geänderte Linienführung negativ beeinflusst sein dürften Zielvorgabe (Ø 16 P/K) erreicht. Auch der Linienast Spitalzentrum erreicht obgenannten Schwellenwert knapp					
22.007 Brügg – Biel Bhf – Goldgrube Ang.stufe 4B / Gelenkbus	Bhf Brügg/Mösch. – Pfeid . . . . .	-> 520 (68 KP)	. -> 4	690 (68 KP)	5	. / + 33 %
	Erlacherweg – Heideweg . . . . .	-> 1'570	. -> 12	1'910	14	. / + 22 %
	<b>Gurnigelstr. – Bhf Biel</b>	<b>1'870 (52 KP) -&gt; 2'590</b>	<b>18 -&gt; 19</b>	<b>3'110</b>	<b>23</b>	+ 39 % / + 20 %
	Bhf Biel – Guisanplatz . . . . .	-> 2'070	. -> 15	2'520	19	. / + 22 %
	Omega – Forellenweg . . . . .	-> 1'390	. -> 10	1'590	12	. / + 14 %
	Bhf Mett – Büthenbergstr. . . . .	-> 900	. -> 7	940	7	. / + 4 %
	-> Sehr starke Nachfragesteigerung v.a. im Linienast Brügg und primär aufgrund Angebotsausbau Zielvorgabe (Ø 25 P/K) nur noch knapp verfehlt					
22.008 Nid.- Port – Biel Bhf – Fu.ried Ang.stufe 4B	Bhf Nidau – Beunden . . . . .	-> 240 (35 KP)	. -> 3	240 (35 KP)	3	. / + 0 %
	Ruferheim – Porth./Neum. . . . .	-> 540 (67 KP)	. -> 4	680 (67)	5	. / + 26 %
	Spittel – Brüggm./Moosw. . . . .	-> 930	. -> 7	1'100	8	. / + 18 %
	Erlacherweg – Heideweg . . . . .	-> 1'200	. -> 9	1'320	10	. / + 10 %
	<b>Gurnigelstr. – Bhf Biel</b>	<b>1'760 (53 KP) -&gt; 2'030 (67)</b>	<b>17 -&gt; 15</b>	<b>2'140</b>	<b>16</b>	+ 20 % / + 5 %
	Bhf Biel – Guisanplatz . . . . .	-> 1'700	. -> 13	1'810	14	. / + 6 %
	Mühlebrü. – Leubr.bahn . . . . .	-> 1'265	. -> 9	1'490	11	. / + 18 %
	Pilatusstr. – Ried . . . . .	-> 630	. -> 5	890	7	. / + 41 %

Linie, aktuelle Angebotsstufe	Ausgewählte Linien- abschnitte (fett = massgebender Abschnitt gem. AGV)	Ø Nachfrage Mo-Fr 2005 -> 2010		Ø Nachfr. Mo-Fr 2014		Ø Nachfrage Δ 2005 – 2010 / Δ 2010 – 2014	
		P/Tag	P/Kurs	P/Tag	P/Kurs		
(Forts. Linie 22.008)		-> Sehr unterschiedliche Nachfragesteigerung je nach Abschnitt, insgesamt leicht geringer als Angebotssteigerung Zielvorgabe (Ø 16 P/K) wieder ganz knapp erreicht					
22.011 Biel Bhf – Vingelz Ang.stufe 4A	Bhf Biel – Guis.pl./Amth.	. -> 380 (47 KP)	. -> 4	420 (64 KP)	3	. / + 11 %	
	<b>Museen – Maggl.bahn</b>	<b>520 (50 KP) -&gt; 530</b>	<b>5 -&gt; 5</b>	<b>560</b>	<b>4</b>	+ 2 % / + 6 %	
	Maggl.bahn – Beurivage	. -> 450	. -> 5	400 (35)	6	. / - 11 %	
	Ving. Räblus – Am Stutz	. -> 290 (33 KP)	. -> 4	240	3	. / - 17 %	
	-> Die Neukonzeption per FP 2014 mit dem markanten Angebotsausbau im zentrumsnahen Abschnitt schlägt sich in den Nachfragedaten noch kaum nieder und benötigt kundenseitig offenbar mehr Zeit bis zur Verinnerlichung Minimalvorgabe (Ø 10 P/K) wegen Angebotsausbau im stärksten Abschnitt noch deutlicher verfehlt als zuvor, dürfte erst längerfristig erreichbar sein						
22.101 Moutier Gare - Patinoire Ang.stufe 1	<b>Moutier gare – Hôpital</b>	. -> <b>90 (8 KP)</b>	. -> <b>5,6</b>	<b>90 (10 KP)</b>	<b>5</b>	. / 0 %	
	Place Marché – Crèche	. -> .....	. -> .....	.....	.....	. / ..... %	
	-> Angebotsausbau hat sich nachfrageseitig noch nicht niedergeschlagen Minimalvorgabe (Ø 4 P/K) erreicht.						
22.102 Moutier Gare – Chantemerle Ang.stufe 2	<b>Moutier gare – Banque c.</b>	. -> <b>280 (17 KP)</b>	. -> <b>8</b>	<b>300 (18 KP)</b>	<b>8</b>	. / + 7 %	
	Hôtel de Ville – Neusté	. -> .....	. -> .....	.....	.....	. / + ... %	
	-> Minimalvorgabe (Ø 6 P/K) deutlich erreicht, Zielvorgabe (Ø 10 P/K) in Bälde erreichbar						
30.364 Lyss Bhf – Lyssbachpark Ang.stufe 4	<b>Lyss Bhf – Lyssb.park</b>	Daten Versuchsbetrieb nicht verwendbar		<b>130 (47 KP)</b>	<b>1,4</b>		
	-> Im 2015 dank versuchsweiser Linienverlängerung in den Industriering bereits 290 P und somit Ø 3.0 P/Kurs Minimalvorgabe (Ø 10 P/K) deutlich nicht erreicht, dürfte erst längerfristig erreichbar sein						
30.367 Lyss Bhf – Dreihubel Ang.stufe 3	<b>Lyss Bhf – Hirschenpl.</b>	Daten Versuchsbetrieb nicht verwendbar		<b>190 (30 KP)</b>	<b>3</b>		
	-> Im 2015 bereits 270 P und somit Ø 4.5 P/Kurs Minimalvorgabe (Ø 8 P/K) deutlich nicht erreicht, erscheint jedoch bis ca. 2020 erreichbar						
30.368 Lyss Bhf – Kornweg Ang.stufe 3	<b>Lyss Bhf – Hirschenpl.</b>	Daten Versuchsbetrieb nicht verwendbar		<b>170 (28 KP)</b>	<b>3</b>		
	-> Im 2015 bereits 210 P und somit Ø 3.8 P/Kurs Minimalvorgabe (Ø 8 P/K) deutlich nicht erreicht, erscheint jedoch bis ca. 2020 erreichbar						

Fazit: Die Nachfrage bez. Orts- und Regionalverkehr hat sich im Perimeter der RVK 1 in den letzten Jahren sehr unterschiedlich entwickelt. Auf den Hauptachsen im Seeland (Biel – Bern, Biel – Solothurn) ist die Anzahl Fahrgäste innert neun Jahren (2005 - 2014) je nach Abschnitt um 60 bis 90 % gestiegen, währenddem am anderen Ende des Spektrums einige wenige Linien(abschnitte) heute sogar weniger Nachfrage aufweisen als im Jahr 2005. Insgesamt dürfte die Nachfrage im Perimeter der RVK 1 (Personenkilometer im Orts- und Regionalverkehr) in den neun Jahren von 2005 bis 2014 um gut 30 % zugelegt haben.

### 2.3.5 Fazit der Zielkontrolle betr. Nachfrage (Vergleich 2010 / 2014)

Unter dem Strich ist die Bilanz 2014 besser als vier Jahre zuvor, wie nachfolgende Auflistung der Verschiebungen innerhalb der "Ampelbewertung" zeigt (grün: Zielvorgabe erreicht; gelb: Minimalvorgabe erreicht; rot: Minimalvorgabe verfehlt). Insgesamt ist eine Linie weniger im "roten Bereich" und sind sechs Linien mehr im "grünen Bereich" als im Jahr 2010. Der Trend ist somit wie schon in der vorletzten 4-Jahres-Periode deutlich positiv:

- **6 Linien lagen 2014 wie schon 2010 im "roten Bereich", d.h. sie verfehlen die Minimalvorgabe (MV) gem. AGV**
  - Bahn: 226 / Sonceboz – Moutier MV Ang.stufe 3 nur noch sehr knapp nicht erreicht  
-> MV demnächst erreichbar
  - 411 / Solothurn – Moutier MV Ang.stufe 2 relativ knapp nicht erreicht (allerdings stärkster Abschnitt Solothurn West – Langendorf de facto in Ang.stufe 3)  
-> MV betr. Ang.stufe 2 mittelfristig erreichbar, hingegen betr. Ang.stufe 3 auch längerfristig nicht erreichbar. Grundsatzfrage 'wie weiter?' wird im 2017 durch Kantone SO/BE und BAV entschieden werden

- Seilbahn: 2020 / St-Imier – Mont Soleil MV Ang.stufe 2 deutlich nicht erreicht  
-> *MV längerfristig erreichbar, falls das wachsende Potential im Freizeitverkehr (Parc Chasseral, Schau-Kraftwerke für erneuerbare Energien) vermehrt genutzt werden kann*
- 2023 / Biel – Evillard MV Ang.stufe 4 deutlich nicht erreicht  
-> *MV auch längerfristig kaum erreichbar. Angebotsausdünnung von tagsüber 10'-Takt auf 15'-Takt wäre jedoch kontraproduktiv*
- Bus RV: 30.365 / Aarberg – Seedorf MV Ang.stufe 2 für Gelenkbus deutlich nicht erreicht. Allerdings sind solche Fahrzeuge nur wegen der betrieblichen Verknüpfung mit der Linie 100 im Einsatz – bei Einsatz von Standardbussen wäre die MV knapp erreicht  
-> *MV betr. Gelenkbus auch längerfristig nicht erreichbar – dies darf der Linie 365 nicht angelastet werden, da sie mit Standardbussen auskäme*
- Bus OV: 22.011 / Biel Bhf – Vingelz MV Ang.stufe 4 deutlich nicht erreicht, zumal mit der Neukonzeption die Anzahl Kurse im massgeblichen Abschnitt Bahnhof – Talstation FUNIC um rund ein Drittel gesteigert wurde  
-> *MV auch längerfristig kaum erreichbar. Streichung der Verdichtungskurse im Abschnitt Bahnhof – Talstation FUNIC wäre kontraproduktiv*
- **4 Linien tauchten 2014 (im Vgl. zum Jahr 2010) neu im "roten Bereich" auf:**
  - Seilbahn: 2022 / Biel – Magglingen MV Ang.stufe 4 nicht mehr erreicht  
-> *MV relativ kurzfristig wieder erreichbar (Bedeutung von Magglingen wird markant zunehmen. Die per 2014 optimierte Transportkette Bahn / Bus / Seilbahn muss sich in der Wahrnehmung noch etablieren)*
  - Bus OV: 30.364 / Lyss Bhf – Lyssb.park MV Ang.stufe 3 deutlich nicht erreicht
  - 30.367 / Lyss Bhf – Dreihubel MV Ang.stufe 3 deutlich nicht erreicht
  - 30.368 / Lyss Bhf – Kornweg MV Ang.stufe 3 deutlich nicht erreicht  
-> *MV auf den Ortsbuslinien 367 und 368 erscheint mittelfristig erreichbar, auf der L 364 hingegen bestenfalls langfristig. 2 zusätzliche Beobachtungsjahre angebracht, bevor über allf. Angebotsabbau entschieden wird*
- **5 Linien tauchten 2014 (im Vgl. zum Jahr 2010) nicht mehr im "roten Bereich" auf:**
  - Bahn: 237 / Tavannes – Le Noirmont: MV Ang.stufe 1 klar erreicht (dank Senkung der MV bei Meterspurbahnen)
  - Bus RV : 30.366 / Aarberg – Walperswil: MV Ang.stufe 1 knapp erreicht
  - 30.525 / Erlach – Lüscherz MV Ang.stufe 1 knapp erreicht
  - 30.526 / Erlach – Le Landeron MV Ang.stufe 1 knapp erreicht
  - Bus OV: 21.104 / Moutier Bhf – Sur Menué Ortsbuslinie TUM 4 aufgehoben (Bedienung Industriezone anders geregelt)
- **8 Linien stiegen 2014 (im Vgl. zum Jahr 2010) in den "grünen Bereich" auf, d.h. die Zielvorgabe (ZV) gem. AGV wurde neu erreicht:**
  - Bahn: 210 / Biel – Neuchâtel ZV recht klar erreicht
  - 236 / La Chaux-d.-F. – Glovelier ZV recht klar erreicht (dank Senkung der MV bei Meterspurbahnen)
  - 291 / Lyss – Kerzers ZV recht klar erreicht (u.a. dank neuer Bahnhofstabelle Lyss Grien)
  - Bus RV: 30.086 / Biel – Aarberg ZV erreicht (allerdings nur, solange die Kurse der L 87 Biel – Bellmund separat gerechnet werden)
  - 30.362 / Lyss – Schnottwil ZV recht klar erreicht
  - 30.363 / Lyss – Messen ZV recht klar erreicht
  - Bus OV: 22.001 / Biel Eisbahn – Vorhölzli ZV recht klar erreicht
  - 22.008 / Biel Fu.ried – Port/Nidau ZV knapp erreicht

• **Zwei Linien stiegen 2014 (im Vgl. zum Jahr 2010) aus dem "grünen Bereich" ab:**

- Bus RV: 22.141 / Tavannes – Courtine ZV deutlich verfehlt  
-> Massnahmen gegen den markanten Nachfragerückgang wurden per FP 2016 umgesetzt, ZV kurzfristig wieder erreichbar
- 22.231 / Moutier – Souboz ZV eher knapp verfehlt  
-> Massnahmen gegen den markanten Nachfragerückgang wurden per FP 2016 umgesetzt, ZV kurzfristig wieder erreichbar

## 2.4 Entwicklung der Wirtschaftlichkeit, Zielkontrolle

Nachdem der durchschnittliche Kostendeckungsgrad des abgeltungsberechtigten Orts- und Regionalverkehrs im Perimeter der RVK 1 in der Periode 2004 – 2010 von ca. 41% auf ca. 42% stieg, hat sich der positive Entwicklungstrend trotz der erhöhten Trassenpreise in den letzten Jahren verstärkt, da Nachfrage und Erträge deutlich mehr zulegten als das Angebot. Im Jahr 2016 beträgt der durchschnittliche KDG des Orts- und Regionalverkehrs im Seeland / Berner Jura rund 46%.

Da der RVK keine präzisen Daten bez. des Kostendeckungsgrads je Linie zur Verfügung stehen, sondern einzig die linienweise Zuteilung in die drei Kategorien "Minimalvorgabe gemäss AGV nicht erreicht", "Minimalvorgabe erreicht, Zielvorgabe nicht erreicht" und "Zielvorgabe erreicht", ist nachfolgende Tabelle bezüglich der Entwicklung bei den einzelnen Linien nur teilweise aussagegräftig; denn im Schwellenbereich können bereits kleine Verschiebungen des KDG zu einer Änderung in der Ampelbewertung führen, währenddem grössere Verschiebungen des KDG innerhalb einer der drei Kategorien nicht ablesbar sind.

### 2.4.1 Bahnl Linien

( Zielvorgabe gem. AGV erfüllt /  Minimalvorgabe erfüllt /  Minimalvorgabe nicht erfüllt)

Linie	Angebotsstufe und Kostendeckungsgrad			Bemerkungen (MV: Minimalvorgabe / ZV: Zielvorgabe)
	2007	2011	2015	
210 / Biel – Neuchâtel (Regio)	2:  20-40 %	3:  25-45 %	3:  25-45 %	vermutlich nur knapp unter der ZV
225 / Biel – La Chaux-de-F. (8 Kursp. RE)	1:  >35 %	1:  >35 %	1:  >35 %	
225 / Biel – La Chaux-de-Fonds (Regio)	2:  20-40 %	2:  20-40 %	2:  20-40 %	
226 / (Biel –) Sonceboz – Moutier	3:  <25 %	3:  <25 %	3:  25-45 %	+ (MV neuerdings knapp erreicht)
230 / Biel – Delémont (RE)	– (nicht im Grundang.)	1:  >35 %	1:  >35 %	
236 / La Chaux-de-Fonds – Glovelier	2:  20-40 %	2:  20-40 %	2:  >40 %	+ (ZV neuerdings knapp erreicht)
237 / Tavannes – Le Noirmont	2*:  20-40 %	2*:  20-40 %	2:  20-40 %	
255 / Fribourg – Neuchâtel	2:  >40 %	2:  >40 %	2:  >40 %	
290 / Biel – Ins	4:  30-50 %	4:  30-50 %	4:  30-50 %	
291 / Lyss – Büren	2:  <20 %	2:  20-40 %	2:  20-40 %	MV mittlerweile wohl deutlich erreicht
291 / Lyss – Kerzers	2:  <20 %	2:  20-40 %	2:  20-40 %	MV mittlerweile wohl deutlich erreicht
303 / Biel – Bern (S3) °	3:  >45 %	3:  >45 %	3:  >45 %	
305 / Bern – Neuchâtel / – Murten (S5)	2:  >40 %	2:  >40 %	2:  >40 %	
305 / Bern – Kerzers (– Neuchâtel) (S52)	2:  20-40 % ?	2:  20-40 % ?	2:  20-40 %	
305 / Bern – Neuchâtel (RE)	2:  >40 %	2:  >40 %	2:  >40 %	
410 / Biel – Solothurn – Olten (Regio)	3:  25-45 %	3:  25-45 %	3:  25-45 %	vermutlich nur knapp unter der ZV
411 / Solothurn – Moutier	2*:  20-40 %	2*:  20-40 %	2*:  20-40 %	In Ang.stufe 3 wäre MV nicht erreicht

°: ohne S31 resp. ohne die vier bis Biel verlängerten S31-Kurspaare

\*: de facto eine Angebotsstufe höher (da > 25 Kurspaare im Grundangebot Solothurn – Oberdorf)

⋮: Veränderung Angebotsstufe gegenüber früherem Vergleichsjahr

**2.4.2 Seilbahnlinien**

(█: Zielvorgabe gem. AGV erfüllt / █: Minimalvorgabe erfüllt / █: Minimalvorgabe nicht erfüllt)

Linie	Angebotsstufe und Kostendeckungsgrad			Bemerkungen (MV: Minimalvorgabe / ZV: Zielvorgabe)
	2007	2011	2015	
2016 / Ligerz – Prêles	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: green;">&gt;40</span> %	+ (ZV neuerdings knapp erreicht)
2020 / St-Imier – Mont Soleil	2: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	2: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	2: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	! (MV schwer erreichbar)
2022 / Biel – Magglingen	4: <span style="background-color: yellow;">30-50</span> %	4: <span style="background-color: yellow;">30-50</span> %	4: <span style="background-color: green;">&gt;50</span> %	+ (ZV neuerdings knapp erreicht)
2023 / Biel – Evillard	4: <span style="background-color: yellow;">30-50</span> %	4: <span style="background-color: red;">&lt;30</span> %	4: <span style="background-color: yellow;">30-50</span> %	+ (MV wieder knapp erreicht)

**2.4.3 Buslinien Reg.verkehr**

(█: Zielvorgabe gem. AGV erfüllt / █: Minimalvorgabe erfüllt / █: Minimalvorgabe nicht erfüllt)

Linie	Angebotsstufe und Kostendeckungsgrad			Bemerkungen (MV: Minimalvorgabe / ZV: Zielvorgabe)
	2007	2011	2015	
21.132 / La Neuveville – Nods	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	
22.070 / Biel – Orvin	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	2: <span style="background-color: green;">&gt;40</span> %	ZV trotz Erhöhung Ang.stufe erreicht
22.071 / Biel – Romont	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	1: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	
22.072 / Biel – Meinisberg	3: <span style="background-color: green;">&gt;45</span> %	3: <span style="background-color: green;">&gt;45</span> %	3: <span style="background-color: green;">&gt;45</span> %	
22.073 / Pieterlen – Reuchenette-Péry	–	–	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	Fusionsprodukt aus L <span style="background-color: green;">3</span> und L <span style="background-color: yellow;">73</span>
22.074 / Biel – Lyss	3: <span style="background-color: green;">&gt;45</span> %	3: <span style="background-color: green;">&gt;45</span> %	3: <span style="background-color: yellow;">25-45</span> %	– (wegen Zusatzfahrzeug L 74/86/87)
22.075 / Biel – Scheuren – Orpund	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	– (ZV wohl nur knapp nicht erreicht)
22.086 / Biel – Aarberg	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: green;">&gt;40</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	– (wegen Zusatzfahrzeug L 74/86/87)
22.087 / Biel – Jens	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	– (wegen Zusatzfahrzeug L 74/86/87)
22.131 / Tramelan – St-Imier	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	1: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	
22.132 / Tramelan – Saignelég. – Goumois	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	
22.133 / Tramelan – Lajoux – Glovelier	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	– (nach deutlichem Angebotsausbau)
22.141 / Tavannes – Bellelay – Lajoux	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	–! (MV mit Konzept '16 wieder erreichbar)
22.211 / Delémont – Moutier	2*: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	
22.231 / Moutier – Souboz	1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	! (MV mit Konzept '16 evtl. erreichbar)
22.232 / Moutier – Belprahon	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	
30.100 / Bern – Wohlen – Aarberg	2*: <span style="background-color: green;">&gt;40</span> %	3: <span style="background-color: yellow;">25-45</span> %	3: <span style="background-color: yellow;">25-45</span> %	vermutlich nur knapp unter der ZV
30.105 / Bern – Seedorf – Lyss	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	
30.361 / Lyss – Aarberg	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	1*: <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	Auch in Ang.stufe 2 wäre ZV erreicht
30.362 / Lyss – Schnottwil	1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	
30.363 / Lyss – Messen	1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	
30.365 / Aarberg – Seedorf	2: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	
30.366 / Aarberg – Täuffelen	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	Sonderfall Bürgerbus
30.521 / Ins (– Tschugg / – Vinelz) – Erlach	1/1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	2/1 <span style="background-color: yellow;">20-40</span> / <span style="background-color: green;">&gt;35</span> %	3: <span style="background-color: yellow;">25-45</span> %	neue gebündelte Berechnung
30.525 / Erlach – Lüscherz	1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	
30.526 / Erlach – Gals – Le Landeron	1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	1: <span style="background-color: red;">&lt;20</span> %	–! (MV wohl nur knapp nicht erreicht)
30.527 / Ins – Gals – Erlach	–	Versuchsbetrieb	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	
30.898 / Büren – Zollikofen	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	
40.008 / Solothurn – Büren	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: green;">&gt;40</span> %	2: <span style="background-color: green;">&gt;40</span> %	
40.033 / Grenchen – Büren	1: <span style="background-color: yellow;">20-35</span> %	2: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2: <span style="background-color: green;">&gt;40</span> %	+ (ZV neuerdings knapp erreicht)
40.034 / Grenchen – Lengnau	2*: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2*: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	2*: <span style="background-color: yellow;">20-40</span> %	Auch in A.stufe 3 wäre MV wohl erreicht

\*: de facto eine Angebotsstufe höher

**2.4.4 Buslinien Ortsverkehr** ( : Zielvorgabe gem. AGV erfüllt / : Minimalvorgabe erfüllt / : Minimalvorgabe nicht erfüllt)

Linie	Angebotsstufe und Kostendeckungsgrad			Bemerkungen (MV: Minimalvorgabe / ZV: Zielvorgabe)
	2007	2011	2015	
22.001 / Vorhölzli – Biel Bhf – Eisbahn	4: >50 %	4: >50 %	4: >50 %	
22.002 / Schifflä. – Bi Bhf – Bö.feld – Orp.pl.	4: >50 %	4: >50 %	4: >50 %	
22.004 / Nidau – Biel Bhf – Löhre	4: >50 %	4: >50 %	4: >50 %	
22.005 / Möslacker – Bi Bhf – Spitalzentr.	4: 30-50 %	4: 30-50 %	4: >50 %	+ (ZV neuerdings knapp erreicht)
22.006 / Linde – Biel Bhf – Spitalzentrum	4: >50 %	4: >50 %	4: >50 %	
22.007 / Brügg – Biel Bhf – Goldgrube	4: 30-50 %	4: 30-50 %	4: 30-50 %	vermutlich nur knapp unter der ZV
22.008 / Fuchsenr. – Bi Bhf – Port – Nidau	4: 30-50 %	4: 30-50 %	4: >50 %	+ (ZV neuerdings knapp erreicht)
22.011 / Biel Bhf – Vingelz	4: <30 %	4: <30 %	4: <30 %	! (MV wohl nur knapp nicht erreicht)
22.101 / Moutier gare – Patinoire	Σ TUM: <20 %	1: 20-35 %	1: 20-35 %	
22.103 / Moutier gare – Chantemerle		2: 20-40 %	2: 20-40 %	
30.364 / Lyss Bhf – Lyssbachpark	–	Σ Versuchsbetrieb: 25-45 %	4: 30-50 %	
30.367 / Lyss Bhf – Dreihubel	–		3: 25-45 %	
30.368 / Lyss Bhf – Kornweg	–		3: <25 %	–! MV nur knapp nicht erreicht

**2.4.5 Fazit der Zielkontrolle bez. Entwicklung des Kostendeckungsgrads (Vgl. 2011 / 2015)**

- 3 Linien befinden sich weiterhin im "roten Bereich"**, indem sie die Minimalvorgaben (MV) gemäss AGV nicht erfüllen:

  - Seilbahn: 2020 / St-Imier – Mont Soleil (A.stufe 2: MV 20% schwer erreichbar)
  - Regionalbus: 21.231 / Moutier – Souboz (A.stufe 1: MV 20% mit Konzept '16 evtl. knapp erreichbar)
  - Ortsverkehr: 22.011 / Biel Bhf – Vingelz (A.stufe 4: MV 30% wohl kurzfristig erreichbar)
- 3 Linien sind neu im "roten Bereich"**, erreichen also die Minimalvorgaben gemäss AGV nicht mehr:

  - Regionalbus: 22.141 / Tavannes – La Courtine (A.stufe 1: MV 20% mit Konzept 2016 wieder erreichbar)
  - Regionalbus: 22.526 / Erlach – Le Landeron (A.stufe 1: MV 20% wohl kurzfristig wieder erreichbar)
  - Ortsverkehr: 30.368 / Lyss, Schlaufe Kornweg (A.stufe 3: MV 25% wohl kurzfristig wieder erreichbar)
- 2 Linien waren neuerdings nicht mehr im "roten Bereich"**, d.h. sie erfüllen nun die Minimalvorgaben gemäss AGV:

  - Bahn: 226 / Sonceboz – Moutier (A.stufe 3 bis Malleray-Bévilard)
  - Seilbahn: 2023 / Biel – Evillard (A.stufe 4)

=> Der "rote Bereich" betraf im 2015 zwar wieder eine Linie mehr als im 2011 (nach der deutlichen Verbesserung zwischen 2007 und 2011), doch dürften die Minimalvorgaben in mehreren Fällen nur knapp nicht erreicht sein. Erfreulich ist, dass sich trotz deutlich höherer Trassenpreise neuerdings keine Bahnlinie resp. kein Bahnprodukt mehr im "roten Bereich" befindet. Problematisch erscheint das Nicht-Erreichen der Minimalvorgabe vorab bei Ortslinien mit erhöhter Angebotsstufe. Gerade bei diesen (Linie 11 in Biel, Linie 368 in Lyss) dürften jedoch die Schwellenwerte in Kürze erreicht werden können. Schwer erreichbar erscheint die Minimalvorgabe einzig bei der Seilbahn St-Imier – Mont-Soleil, wo angebotskonzeptionell kaum Spielraum besteht.

=> Im "doppelten Rot" (Minimalvorgaben sowohl bez. Nachfrage als auch bez. KDG nicht erreicht) befinden sich gemäss den vom AÖV und den Transportunternehmungen zur Verfügung gestellten Daten noch drei Linien: Die Seilbahn St-Imier - Mont Soleil, die Ortslinie 11 in Biel und die Ortslinie 368 in Lyss. Die zwei Ortslinien werden die Minimalvorgabe betr. KDG vermutlich bald erreichen, währenddem die Seilbahn SMtS noch längere Zeit im doppelten Rot bleiben dürfte.

- **6 Linien erreichen neuerdings die Zielvorgabe** gemäss AGV (somit neu im „grünen Bereich“):
 

- Bahn:	236 / La Chaux-de-Fonds – Glovelier	(A.stufe 2)
- Seilbahn:	2016 / Ligerz – Prêles	(A.stufe 2)
- Seilbahn:	2022 / Biel – Magglingen	(A.stufe 4)
- Regionalbus:	40.033 / Grenchen – Büren	(A.stufe 2)
- Ortsverkehr:	22.005 / Möslacker – Spital	(A.Stufe 4)
- Ortsverkehr:	22.008 / Fuchsenried – Port	(A.Stufe 4)
  
- **5 Linien erreichen neuerdings die Zielvorgabe nicht mehr** (somit neu im „gelben Bereich“):
 

- Regionalbus:	22.074 / Biel – Aegerten – Lyss	(A.stufe 3: ZV wohl kurzfristig wieder erreichbar)
- Regionalbus:	22.075 / Biel – Aegerten – Orpund	(A.stufe 1: ZV wohl kurzfristig wieder erreichbar)
- Regionalbus:	22.086 / Biel – Bellmund – Aarberg	(A.stufe 2: ZV wohl kurzfristig wieder erreichbar)
- Regionalbus:	22.087 / Biel – Bellmund – Jens	(A.stufe 1: ZV wohl kurzfristig wieder erreichbar)
- Regionalbus:	22.133 / Tramelan – Glovelier	(A.stufe 1: ZV wohl schwer wieder erreichbar)

=> Den „grünen Bereich“ erreichte im 2015 eine Linie mehr als vier Jahre zuvor. Zu beachten ist, dass von den Linien in Angebotsstufe 4 drei Linien mehr die Zielvorgabe erreichten. Bemerkenswert ist, dass mittlerweile bereits 6 der 8 Bieler Ortslinien einen KDG von über 50% aufweisen.

## 2.5 Kundenzufriedenheit

Das AÖV führt alle zwei Jahre abwechselungsweise eine Umfrage zur Kundenzufriedenheit im Öffentlichen Verkehr resp. eine Bevölkerungsumfrage über die Zufriedenheit mit dem ÖV durch, wobei alle Bahnlinien (nur Regionalverkehr), jedoch nicht sämtliche Buslinien erfasst werden. Die letzte Umfrage zur Kundenzufriedenheit fand im Sommer/Herbst 2014 statt und bestätigte, dass die ÖV-Kundschaft im Kanton Bern insgesamt ziemlich zufrieden ist. Bei der auch in anderen Kantonen angewandten Umfragemethodik gelten Zuordnungen von 80 bis 100 Punkte als "sehr zufrieden", Werte von 60 bis 79 Punkte als "recht zufrieden" und Werte unter 60 Punkte als "unzufrieden". In der Umfrage 2014 erreichte die "Gesamtzufriedenheit Angebot und Leistungen" 77 Punkte, war also nahe am "sehr zufrieden", womit der Kanton Bern im schweizerischen Vergleich gut abschneidet.

Von den insgesamt erfassten 17 Kundenthemen interessiert die RVK primär das Thema "Angebot/Netzqualität", das gesamtkantonal 76 Punkte erreichte und nach dem Thema "Tickets und Preise" (gesamtkantonal 67 Punkte) den grössten Einfluss auf die Kundenzufriedenheit hat, gefolgt vom Thema "Fahrkomfort" (gesamtkantonal 74 Punkte). Zum Thema "Angebot/Netzqualität" erfasste die Umfrage 7 Kriterien. Wie erwartet schnitt das Kriterium "gutes Abendangebot" (gesamtkantonal 64 Punkte) am schlechtesten ab, gefolgt vom Kriterium "gutes Wochenendangebot" (gesamtkantonal 70 Punkte). Bezeichnenderweise besteht bei diesen beiden Kriterien die grösste Differenz zwischen dem Total der Bahnlinien und dem Total der Buslinien im Kanton. Bei den Buslinien liegt der gesamtkantonale Zufriedenheitsgrad bez. Abendangebot bei bloss 61 Punkten. Überdurchschnittlich schneiden demgegenüber die Kriterien "gut ausgebautes Liniennetz (gute geografische Erschliessung)", "direkte Verbindungen (wenig Umsteigen)" und "angemessene Fahrzeiten" ab. Ziemlich genau im Schnitt lagen die Kriterien "häufige Abfahrten (dichter Fahrplan)" und "gute Anschlüsse (kurze Wartezeiten beim Umsteigen)".

Das AÖV stellte der RVK zum Thema "Angebot/Netzqualität" und zu dessen 7 Kriterien die aggregierten Werte für 12 Liniengruppen zu, die ganz oder teilweise den Perimeter Seeland / Berner Jura betreffen. Für die RVK von besonderem Interesse sind jene 6 Liniengruppen, bei denen alle erfassten Linien zumindest den RVK-Perimeter tangieren (PostAuto Raum Erlach / Plateau de Diesse, CarPostal Raum Moutier, SBB Linien 210/225/226/230, CJ Bahn- und Buslinien) oder sogar ausschliesslich innerhalb des RVK-Perimeter liegen (VB Raum Biel, PostAuto Raum Biel/Lyss/Aarberg). Bemerkenswert wenn auch in vielen Fällen nicht überraschend sind namentlich folgende Ergebnisse:

- Für all die genannten 6 Liniengruppen lag die Kundenzufriedenheit beim Thema "Angebot/Netzqualität" unter dem kantonalen Schnitt von 76 Punkten – bei der Liniengruppe VB nur knapp, bei allen anderen Liniengruppen hingegen deutlich. Wie weit hierbei die generell etwas kritischere Haltung v.a. im frankophonen Teil der RVK mitspielt, bleibt offen.
- Beim Kriterium "häufige Abfahrten (dichter Fahrplan)" lag die Liniengruppe VB knapp über dem kantonalen Schnitt von 76 Punkten, währenddem die Liniengruppe PostAuto Raum Erlach / Plateau de Diesse sogar deutlich im Bereich "unzufrieden" landete. Letzteres dürfte v.a. mit dem aktuellen Busangebot auf dem Plateau de Diesse zu erklären sein, da der Raum Erlach aus objektiver Sicht recht gut bedient ist.
- Beim Kriterium "gutes Angebot nach 21 Uhr" lagen wiederum alle 6 Liniengruppen unter dem kantonalen Schnitt von 64 Punkten: Einzig die Liniengruppe VB kam nahe an diesen (bescheidenen) Wert heran, alle anderen Liniengruppen landeten mehr oder weniger deutlich im Bereich "unzufrieden" mit einem Extremwert von bloss 35 Punkten (CarPostal Raum Moutier), was angesichts des dort fehlenden Abendangebots erklärbar ist. Das Abendangebot wird offenbar von grossen Teilen der Kundschaft im RVK-Perimeter als eine Schwachstelle des ÖV taxiert.
- Beim Kriterium "gutes Angebot am Samstag und Sonntag" lagen alle 6 Liniengruppen mehr oder weniger deutlich unter dem kantonalen Schnitt von 70 Punkten. Klar im Bereich "unzufrieden" waren die Liniengruppen PostAuto Raum Erlach / Plateau de Diesse und CarPostal Raum Moutier.
- Beim Kriterium "angemessene Fahrzeiten" lag die Liniengruppe VB genau im kantonalen Schnitt von hohen 79 Punkten, die anderen 5 Liniengruppen wiesen Werte zwischen 70 und 76 Punkten auf, was einer recht hohen Zufriedenheit entspricht. Bei diesem Thema scheint also aus Kundensicht relativ wenig Handlungsbedarf im Seeland / Berner Jura zu bestehen.
- Beim Kriterium "direkte Verbindungen (wenig Umsteigen)" lagen alle 6 Liniengruppen mehr oder weniger knapp unter dem kantonalen Schnitt von sehr hohen 82 Punkten. Bezüglich dieses Kriteriums erkennt demnach die Kundschaft im Seeland / Berner Jura kaum mehr Optimierungsbedarf.
- Auch beim Kriterium "gute Anschlüsse (kurze Wartezeiten beim Umsteigen)" lagen alle 6 Liniengruppen unter dem kantonalen Schnitt von 77 Punkten. Für einmal den höchsten Wert der 6 Gruppen wies PostAuto Raum Erlach / Plateau de Diesse auf, nur bei drei Liniengruppen lag der Wert knapp unter 70 Punkten.
- Beim Kriterium "gut ausgebautes Liniennetz (gute geografische Erschliessung)" kam einzig die Liniengruppe VB nahe an den sehr hohen kantonalen Schnitt von 83 Punkten heran. Die anderen 5 Liniengruppen lagen im Mittelfeld des Bereichs "recht zufrieden".

Fazit: Der Grad der Kundenzufriedenheit mit dem ÖV-Angebot im Jahr 2014 lag im Seeland / Berner Jura mehr oder weniger deutlich unter dem kantonalen Schnitt. Die niedrigsten Zufriedenheitswerte beim Thema "Angebot/Netzqualität" riefen in der Umfrage 2014 im RVK-Perimeter die Kriterien Abendangebot (5 der 6 obgenannten Liniengruppen im Bereich "unzufrieden") und Wochenendangebot (2 der 6 Liniengruppen im Bereich "unzufrieden") hervor. Die Ergebnisse der Kundenumfrage liefern durchaus wertvolle Anhaltspunkte für die Angebotsplanung im Seeland / Berner Jura; doch können sich Forderungen nach Angebotsverbesserungen selbstverständlich nicht allein auf solche Resultate abstützen.

## 2.6 Erfolgskontrolle der seit 2013 erfolgten Konzeptanpassungen

(Nummerierung entsprechend der Tabelle auf den Seiten 8-14)

- \*1 **Linien 225 / Biel – La Chaux-de-Fonds, 226 / Biel – Sonceboz – Moutier: Einführung Flügelzugkonzept**  
Die per FP 2014 eingeführten Zugs(ent)kupplungen in Sonceboz zwecks Wiederherstellung stündlicher umsteigefreier Verbindungen Biel – Vallée de Tavannes (und dadurch nur noch 1x Umsteigen bei Fahrten Biel – Tramelan / Le Noirmont) bei gleichzeitiger Erhöhung der Zugkapazitäten im gemeinsamen Abschnitt Biel – Sonceboz ist aus angebotskonzeptioneller Sicht zweifellos zweckmässig. Allerdings hat sich die Umsetzung als sehr pannen anfällig erwiesen, und noch zwei Jahre nach Einführung des Flügelzugkonzeptes kommt es bisweilen zu Zugsausfällen wegen Problemen mit dem Kupplungssystem. Der dadurch entstandene Imageschaden für die Bahnlinien 225 / 226 ist erheblich – auch etliche frühere ÖV-Stammkunden sind aufs Auto umgestiegen.

Wenn die Flügelzugtechnik von Beginn weg einwandfrei funktioniert hätte, wäre die Nachfrageentwicklung auf den Linien 226 / 226 und im Gefolge auch auf der Linie 237 mit Sicherheit deutlich positiver verlaufen.

Ein weiteres Problem des aktuellen Konzeptes stellen die in der Regel halbstündlich nötigen Zugs(ent)kupplungen im Bahnhof Biel resp. der damit verbundene grosse betriebliche Mehraufwand gegenüber früher dar. Dieses Problem würde entfallen, wenn nicht bloss der Regio, sondern auch der RE Biel – La Chaux-de-Fonds im Flügelzugsystem betrieben würde, wodurch grundsätzlich alle Verbindungen Biel – Vallée de Tavannes umsteigefrei wären. Eine solche Erweiterung des Flügelzugkonzeptes auf den Linien 225 / 226 scheiterte bisher an der technischen Machbarkeit, da der RE zu enge Umläufe aufweist, um einen um 1-2 Minuten verlängerten Aufenthalt in Sonceboz wegen des Kupplungsmanövers zu verkraften. Es sollte daher alles daran gesetzt werden, die (Ent-)kupplungstechnik zu perfektionieren und längerfristig das Flügelzugsystem auf den Regio-Express und den heute in Sonceboz wendenden Regio zu erweitern.

**\*2 Linie 291 / Lyss – Kerzers: Neue Bahnhaltestelle Lyss Grien**

Die Ende 2013 in Betrieb genommene Bahnhaltestelle Lyss Grien funktioniert betrieblich einwandfrei. Sie hat im ersten Betriebsjahr Ø 105 Ein-/Aussteiger pro Werktag generiert und dazu beigetragen, dass der Regio die Zielvorgabe betr. Nachfrage mittlerweile klar erreicht. Da im Nahumfeld der Bahnhaltestelle eine grössere Wohnsiedlung entsteht, darf für die nächsten Jahre mit einer markanten Nachfragesteigerung gerechnet werden.

**\*3 Linie 303 / Biel – Bern: Zusatzhalt der bis Biel verlängerten S31-Kurse in Schüpfen**

Da die neuen Doppelstockzüge zügiger verkehren als ursprünglich berechnet, hat sich der per FP 2014 eingeführte Zusatzhalt in Schüpfen vorbehaltlos bewährt. Per FP 2016 konnte sogar die S31-Ankunfts- und Abfahrtslage in Biel derart angepasst werden, dass nun auch stets Anschluss auf die BTI-Linie besteht.

**\*4 Linie 410 / Biel – Olten: Neue Bahnhaltestelle Biel Bözingenfeld**

Die Ende 2013 in Betrieb genommene Bahnhaltestelle Biel Bözingenfeld hat im zweiten Betriebsjahr Ø 400 Ein- und Aussteiger pro Werktag generiert, was allerdings noch weit unter dem ermittelten Potenzial liegt. Um dieses auszuschöpfen, müssen die Anschlüsse auf den Ortsverkehr attraktiver werden. Abends und sonntags fehlt bisher sogar jegliche Busanbindung. Der im Agglomerationsprogramm Biel festgelegte "Busvorlauf" (Anbindung der neuen Stadien an die Bahnhaltestelle als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme des Regiotrams) lässt nach wie vor auf sich warten. Aus betrieblicher Sicht funktionieren die zwei neuen Bahnhaltstellen im Abschnitt Biel – Solothurn reibungslos, denn dank der neuen FLIRT-Züge ist die Fahrzeit nicht länger als zuvor.

**\*5 Linien 2022 / Biel – Magglingen, 22.011 / Biel Bhf – Vingelz: Koordinierte Taktverdichtung auf der Magglingenbahn und Neukonzeption der Buslinie inkl. Aufhebung Linienzweig Alfermée**

Die per FP 2014 umgesetzte Neukonzeption hat sich grundsätzlich bewährt; doch führen auf der Linie 11 die zunehmenden Verkehrsstaus auf der Jurasüdfussachse weiterhin zu Problemen der Fahrplanstabilität, obwohl die zuvor sehr engen Busumläufe entspannt wurden. Als Notmassnahme wurde deshalb vereinbart, die Verdichtungskurse Biel – Magglingenbahn auf dem Rückweg bis auf weiteres nicht mehr via Spitalstrasse, sondern auf der kürzeren Route via Viaduktstrasse (unter Auslassung der Haltestellen Museen / Amthaus) zu führen. Zur vollen Zufriedenheit funktionieren immerhin die Basiskurse Biel – Rebenweg, welche in Biel optimale Anschlüsse auf den Bahnknoten bieten.

In Alfermée und in den westlichsten Teilen von Vingelz (Gottstatterhaus) hat sich die Bevölkerung widerwillig mit der Aufhebung der Feinerschliessung abgefunden. Die erhoffte markante Nachfragesteigerung auf der Magglingenbahn und auf dem Buslinienabschnitt Bahnhof – Magglingenbahn aufgrund der Verdichtung zum 15-Min-Takt tagsüber und der Anschlussoptimierung ist noch nicht eingetreten resp. braucht offenbar mehr Zeit, denn das Potenzial ist zweifellos vorhanden. Nachteilig dürfte sein, dass die Fahrt Biel – Magglingen neu drei Tarifzonen umfasst, was auf z.T. scharfe Kritik stiess, jedoch handkehrum dazu beitrug, dass die Linie 2022 neuerdings die Zielvorgabe betr. Kostendeckungsgrad erreicht. Demgegenüber liegt die Linie 11 auch beim KDG immer noch im "roten Bereich" – zusammen mit dem Rot bei der Nachfrage stellt die L 11 leider eine der drei Linien im RVK-Perimeter dar, welche sogar im "doppelten Rot" abschliesst. Zumindest beim KDG dürfte allerdings die L 11 demnächst die Minimalvorgabe erreichen.

- \*6 Linien 22.070 / Biel – Orvin, 22.071 / Biel – Romont: Erhöhung Angebotsstufe L70, Angebotsausbau und -systematisierung**
- Die per FP 2014 umgesetzte Angebotssystematisierung (Vertaktung mit optimierten Anschlüssen am Bahnhof Biel) und der leichte Angebotsausbau haben sich vorbehaltlos bewährt. Der Fahrplan ist stabil genug, und die Nachfrageentwicklung auf den Linie 70 / 71 ist sehr erfreulich. Trotz Erhöhung der Angebotsstufe erreicht auch die Linie 70 weiterhin die Zielvorgabe betr. Nachfrage und Kostendeckungsgrad.
- \*7 Linie 22.072 / Biel – Meinisberg: Neue Linienführung und weniger Halte in Biel, Taktabweichungen HVZ**
- Die Ende 2013 umgesetzten Konzeptanpassungen haben sich sehr bewährt. Die Fahrplanstabilität / Anschluss-sicherheit hat sich deutlich verbessert, und der Stress fürs Fahrpersonal ist weit geringer als zuvor. Erwartungs-gemäss hat die Streckung der Linienführung und die Reduktion der Anzahl Halte zu einer geringeren Binnen-nachfrage innerhalb von Biel geführt; doch hat sich die Nachfrage insgesamt positiv entwickelt, und die Auslastung ist über die ganze Linie ausgeglichener als zuvor, was von der Klientel ebenfalls geschätzt wird.
- \*8 Linie 22.073: Verknüpfung zweier bisheriger Linien (3N / 73) zulasten Aufhebung zweier Endabschnitte, Angebotsausbau im Abschnitt Reuchenette-Péry – Bözingen**
- Was die per FP 2014 umgesetzte Verknüpfung der zwei bisherigen Linien Biel – Pieterlen und Reuchenette – Bözingen – Bözingenfeld – Orpundplatz zur neuen Tangentiallinie Reuchenette-Péry – Bözingen – Pieterlen angeht, wurde im Vorfeld klar angekündigt, dass diese Neukonzeption nebst Vorteilen auch Nachteile mit sich bringt. Nach erfolgter Konzeptanpassung gab v.a. der Nachteil der aufgehobenen Direktverbindung von Pieterlen ins Stadtzentrum Biel resp. der Qualitätsverlust wegen des neuen Umsteigezwangs in Bözingen zu reden. Wie erwartet ist im Abschnitt Pieterlen – Bözingen ein deutlicher Nachfragerückgang eingetreten, währenddem sich die Nachfrage im Abschnitt Reuchenette-Péry – Bözingen positiv entwickelt hat, was in erster Linie auf die Schliessung der grossen Taktlücken vor- und nachmittags zurückzuführen ist. Die Nachfrage ist über die ganze Strecke deutlich ausgeglichener als auf der früheren Linie 3N – die nunmehr eingesetzten Standardbusse genügen vollauf. Die Fahrplanstabilität in den HVZ ist nicht optimal, doch die prioritären Anschlüsse in Reuchenette-Péry sind i.d.R. gewährleistet, solange die Flügelzüge im Abschnitt Biel – Sonceboz keine grossen Verspätungen aufweisen oder gar ausfallen (s. Punkt 1). Die Anschlusssicherheit in Pieterlen ist ungenügend.
- \*9 Linie 22.075 / Biel – Scheuren – Orpund: Überführung des Versuchsbetriebs Scheuren – Orpund ins Grundangebot**
- Die Linienerweiterung nach Orpund hat zu einer spürbaren Nachfragesteigerung v.a. im westlichen Linienabschnitt geführt, weshalb es erstaunt, dass die Buslinie 75 neuerdings die Zielvorgabe betr. Kostendeckungsgrad nicht mehr erreicht. Vermutlich wurde die Zielvorgabe zuvor ganz knapp erreicht und wird neuerdings ganz knapp verfehlt. Da die Schliessung der Netzlücke nur relativ bescheidene Grenzkosten verursachte, ist diese Neuerung insgesamt zweifellos positiv zu bewerten.
- \*10 Linie 30.366 / Aarberg – Täuffelen: Linienerweiterung bis Spital Aarberg, Angebotssystematisierung inkl. Aufhebung der Bedarfskurse zugunsten vermehrter Fixkurse**
- Auch die per Ende 2013 vorgenommene Verlängerung der Bürgerbuslinie bis zum Spital Aarberg verursachte bloss geringe Grenzkosten und brachte nebst dem Kundennutzen auch den betrieblichen Vorteil, dass der Kleinbus keine Aufenthaltszeit mehr am Bahnhof Aarberg resp. auf der in Platznöten steckenden Bushaltestelle auf dem Postareal hat. Die Aufhebung der Bedarfskurse zugunsten vermehrte Fixkurse und die vermehrte Systematisierung des Angebots kommen bei der Kundschaft gut an, doch ist die Nachfrage nach wie vor bescheiden.
- \*11 Linien 22.001 / Biel Eisenbahn – Vorhölzli, 22.004 / Nidau – Löhre: Taktverdichtung in Morgen-HVZ zulasten Taktausdünnung 11-15 Uhr**
- Auf den beiden Trolleybuslinien hat sich die per Ende 2013 vorgenommene Verdichtung vom 10-Minuten-Takt zum 7.5-Min-Takt in der Morgen-Hauptverkehrszeit gut bewährt, zumal auf den Linienästen Eisenbahn und Löhre die Konkurrenz durch Regionalbusangebote reduziert wurde (vgl. Punkte 7 und 8). Dass diese Neuerung durch eine Ausdünnung auf 10-Minuten-Takt mittags und am frühen Nachmittag kompensiert wurde, ist von der aktuellen Nachfrage her verantwortbar, doch dürfte auf diesen zwei Hauptlinien des Bieler Ortsverkehrs der

tagsüber durchgehende 7.5-Minuten-Takt in wenigen Jahren unumgänglich sein, wenn die Ziele betr. Erhöhung des Modalsplits in Biel erreicht werden wollen.

**\*12 Linie 22.002 / Biel Schiffländte – Bözingenfeld – Orpundplatz: Taktverdichtung, Aufhebung der HVZ-Südroute**

Die per FP 2014 umgesetzten Neuerungen haben sich sehr bewährt, auch wenn der Wegfall der HVZ-Verbindung Bahnhof / Madretsch / Mett Süd – Bözingenfeld von den einstigen Nutzern bedauert wurde. Mit der Verdichtung zum 15-Min-Takt ist die Linie 2 absolut zu Recht aufs Angebotsniveau etlicher anderer Bieler Buslinien aufgerückt, zumindest werktags und tagsüber. Umso mehr wird nun das gänzlich fehlende Busangebot abends und sonntags im westlichen Bözingenfeld und im Längfeld-Quartier als Mangel empfunden.

**\*13 Ortsbus Moutier: Angebotsausbau und -systematisierung Linien 22.101 / 22.102, Aufhebung Linie 22.104**

Die per FP 2014 umgesetzten Neuerungen haben sich nicht durchwegs bewährt, indem die in die Ortsbuslinie 2 neu integrierte Schlaufe ins Industriequartier (Cité Ste-Marie) nach wenigen Monaten wieder aufgegeben werden musste, da immer wieder Bahnanschlüsse gebrochen wurden. Weil das Ortsbuskonzept per FP 2016 erneut und diesmal grundlegend angepasst wurde, gibt eine vertiefte Beurteilung der Übergangsperiode 2014/15 keinen Sinn.

**\*14 Ortsbus Lyss: Überführung des Versuchsbetriebs Linien 30.364 / 30.367 / 30.368 ins Grundangebot, Aufhebung Linie 22.369**

Betreff Nachfrage erreichen die Ortsbuslinien die Minimalvorgaben gemäss AGV noch bei weitem nicht, und eine der drei Linien befindet sich sogar im "doppelten Rot". Insofern stellt sich rein formell die Frage, ob die Überführung von drei der vier versuchsweise eingeführten Ortsbuslinien ins Grundangebot gerechtfertigt war, zumal die Nachfragedaten aus der Versuchsphase – damals war noch PostAuto Region Bern Betreiberin der Ortsbuslinien – schon seinerzeit einige Zweifel hervorriefen. Es wäre allerdings kaum angemessen, den Ortsbus Lyss bereits jetzt wieder in Frage zu stellen. Sollte jedoch die Nachfrage in den nächsten Jahren nicht deutlich zulegen, könnte es für den Ortsbus Lyss kritisch werden. Erstaunlich ist, dass das grössenmässig vergleichbare Münsingen weit mehr Nachfrage auf seinen Ortsbuslinien generiert. Offenbar braucht ein neues Ortsbusangebot längere Zeit, bis es die Bevölkerung über die politische Unterstützung hinaus auch intensiv nutzt.

## 2.7 Entwicklung der kommunalen ÖV-Ausgaben

In den letzten Jahren erhielt das Thema "Kosten des ÖV" auch auf Gemeindeebene zunehmend kritische Beachtung. Die RVK muss sich deshalb viel stärker als früher mit den Kostenfolgen von Angebotsanpassungen auseinandersetzen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang der Hinweis, dass nicht etwa der Ausbau des ÖV-Angebots oder die erhöhten ÖV-Investitionen den grössten Kostenschub bei den dem Kanton zu überweisenden Gemeindebeiträgen verursachten, sondern die per 1. 1. 2008 erfolgte Inkraftsetzung des Bundesgesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich FILAG, was den ÖV für den Kanton und die Gemeinden auf einen Schlag um rund 35% verteuerte. Die Erhöhung der ÖV-Gemeindebeiträge im Kanton Bern um insgesamt 48% resp. des durchschnittlichen Pro-Kopf-Beitrags an den ÖV um 41% im Zeitraum 2007 - 2014 (s. untenstehende Tabelle) ist demnach zu fast drei Vierteln auf die Neuregelung der Subventionssätze zwischen Bund und Kanton zurückzuführen.

Die Entwicklung der jährlichen ÖV-Kosten für die einzelne Gemeinde ist auch abgesehen von obgeanntem FILAG-Effekt nicht nur von der Entwicklung des ÖV-Angebots in dieser Gemeinde abhängig – dies aus mehreren Gründen:

- Es sind die gesamten ÖV-Kosten des Kantons, an denen sich die Gemeinden zu einem Drittel beteiligen müssen. Insbesondere die Investitionsbeiträge können von Jahr zu Jahr relativ stark schwanken und werden nach einem Rückgang 2015/2016 in den kommenden Jahren steigen (u.a. aufgrund der Grossprojekte Entflechtung Wylerfeld und ZBB / Zukunft Bahnhof Bern).
- Nebst dem quantitativen Angebotsausbau führen auch qualitative Angebotsverbesserungen (neues / grösseres Rollmaterial, Fahrgastinfo, Erweiterung TV Libero, etc.) zu steigenden ÖV-Kosten.

- Aufgrund der zunehmenden Stauproblematik auf der Strasse müssen bisweilen zusätzliche Fahrzeuge eingeplant werden, damit der Fahrplan einigermaßen gehalten werden kann.
- Die Bahn-Trassenpreise wurden in den letzten Jahren in zwei Schritten erhöht. Die erste Erhöhung konnte nicht vollständig über Tarifierhöhungen auf die Kunden überwältigt werden, belastete also die öffentliche Hand.
- Änderungen beim Kostenteiler zwischen Bund und Kantonen über den neuen Finanzausgleich ab 2008 hinaus (z.B. ab 2016 als Folge von FABI).
- Änderungen bei der Berechnung der ÖV-Punkte, v.a. bei der Gewichtung der Verkehrsmittel (Anpassung KBV per 2013). Dies hatte bei einzelnen Gemeinden grössere Veränderungen der ÖV-Punktezahl zur Folge, sei es im Sinne eines Zuwachses oder einer Reduktion mit entsprechenden Kostenfolgen.
- Entwicklung der Einwohnerzahl: Gemeinden mit einem überdurchschnittlichen Einwohnerzuwachs werden entsprechend mehr belastet.

Aus der Steigerung der ÖV-Punkte im Kanton Bern um 18.7% und im RVK-Perimeter um 15.5% zwischen 2007 (FP-Basis 2006) und 2014 (FP-Basis 2012) kann abgeleitet werden, dass sich das ÖV-Angebot im Seeland / Berner Jura in diesem Zeitraum unterdurchschnittlich stark entwickelt hat.

Die für die Gemeinden kostenrelevanten Kennziffern und deren Veränderungen im Zeitraum 2007 - 2014 lassen interessante Vergleiche und Folgerungen zu. So ist z.B. festzuhalten, dass nach wie vor die meisten Gemeinden im Perimeter der RVK 1 mehr als 50% der ÖV-Beiträge aufgrund ihrer Einwohnerzahl zu entrichten haben. Jene Gemeinden, die mit null ÖV-Punkten belastet sind, zahlen ihre ÖV-Beiträge logischerweise zu 100% aufgrund ihrer Einwohnerzahl (im Jahr 2007 waren's 26 Fr/E, im Jahr 2014 waren's 36 Fr/E). Am anderen Ende der Skala befindet sich die Stadt Biel, wo rund 80% der ÖV-Beiträge aufgrund der ÖV-Punktezahl anfallen und nur 20% aufgrund der Einwohnerzahl. Auf die Stadt Biel entfielen im Jahr 2007 nicht weniger als 59% aller ÖV-Punkte im RVK-Perimeter, und im Jahr 2014 waren's immer noch 56%.

Tab: Entwicklung der ÖV-Kennziffern 2007 - 2014 je Gemeinde im Seeland und Berner Jura

Gemeinde	2007 (vor FILAG, Fahrplanbasis 2006)				2014 (Fahrplanbasis 2012)			
	Einwohner	ÖV-Punkte (gerundet)	Gem.beitrag (gerundet)	Beitrag pro Einw. (gerundet)	Einwohner	ÖV-Punkte (gerundet)	Gem.beitrag (gerundet)	Beitrag pro Einw. (gerundet)
Aarberg	3'973	346	186'800	47	4'363	489	308'200	71
Aegerten	1'687	170	85'000	50	1'886	207	132'000	70
Arch	1'574	166	81'100	52	1'543	205	118'700	77
Bangerten	146	-	3'800	26	154	-	5'600	37
Bargen	960	71	42'100	44	982	78	59'600	61
Bellmund	1'360	165	75'200	55	1'596	209	121'900	76
Belprahon	313	9	10'300	33	313	11	14'900	48
Bévilard	1'718	44	55'200	32	1'753	50	79'400	45
Biel	49'518	23'971	7'110'900	144	53'037	26'217	9'893'300	187
Brügg	4'080	1'227	403'800	99	4'187	1'576	631'400	151
Brüttelen	607	77	34'300	57	578	112	55'200	95
Büetigen	791	52	33'100	42	783	52	44'500	57
Bühl	428	50	23'100	54	413	59	33'100	80
Büren	3'212	288	153'100	48	3'444	383	242'400	70
Busswil	1'947	299	123'100	63				
Champoz	159	-	4'100	26	155	-	5'700	37
Chatelet	123	8	5'200	42	102	7	5'900	58
Corcelles	237	34	14'500	61	212	27	125'900	75
Corgémont	1'520	89	60'900	40	1'648	105	92'100	56
Cormoret	506	103	38'000	75	487	104	49'400	101
Cortébert	726	88	40'200	55	716	105	57'900	81
Court	1'390	82	55'900	40	1'432	107	85'000	59
Courtelay	1'209	208	81'700	68	1'324	211	112'600	85
Crémines	552	84	34'700	63	552	90	47'500	86
Diessbach	870	26	28'800	33	968	39	47'300	49
Diesse	414	17	14'700	36				
Dotzigen	1'350	68	51'400	38				
Epsach	332	-	8'600	26	1'421	95	80'900	57
Erlach	1'159	141	64'300	55	322	-	11'800	37
Eschert	368	14	12'900	35	1'348	153	95'700	71
Évilard	2'361	142	95'600	40	364	§4	17'700	49
Finsterhennen	505	77	31'700	63	2'520	149	137'600	55
Gals	721	47	30'100	42	530	113	53'600	101
Gampelen	757	117	48'000	63	762	42	40'700	53
Grandval	333	56	22'200	67	830	115	65'300	79
Grossaffoltern	2'844	283	142'300	50	381	78	37'700	99
					2'912	362	216'400	74

Hagneck	419	75	29'100	69	406	71	36'400	90
Herrnigen	252	50	18'600	74	269	41	22'300	83
Ins	3'046	542	210'400	69	3'379	623	312'800	93
Ipsach	3'771	237	155'100	41	4'035	430	278'300	69
Jens	653	59	31'100	48	682	41	37'400	55
Källnach	1'491	71	55'800	37	1'957	98	101'500	52
Kappelen	1'139	90	51'300	45	1'298	79	71'500	55
La Ferrière	543	87	35'200	65	549	74	42'600	78
La Heutte	501	97	36'500	73	487	97	47'300	97
La Neuveville	3'432	158	127'100	37	3'715	198	196'200	53
Lamboing	675	17	21'500	32	fusioniert -> s. Plateau de Diesse			
Lengnau	4'503	298	188'900	42	4'738	398	294'300	62
Leuzigen	1'185	77	49'400	42	1'229	78	68'700	56
Ligerz	516	131	45'100	87	540	113	54'100	100
Loveresse	324	32	16'200	50	338	-	12'400	37
Lüscherz	543	114	41'800	77	539	117	55'200	102
Lyss	11'161	815	486'700	44	14'134	1'364	931'700	66
Malleray	1'943	67	66'400	34	2'005	102	104'400	52
Meienried	52	-	1'300	26	52	-	1'900	37
Meinisberg	1'236	208	82'500	67	1'328	252	125'100	94
Merzigen	404	23	15'900	39	392	33	24'500	63
Mörigen	843	119	50'600	60	866	216	97'200	112
Monible	37	1	1'300	35	35	2	1'700	50
Mont-Tramelan	120	6	4'400	37	116	5	5'900	50
Moutier	7'430	516	317'500	43	7'605	851	536'900	71
Muntschemier	1'298	125	64'000	49	1'350	156	96'800	72
Nidau	6'584	1649	571'300	87	6'809	1'964	845'100	124
Niederried	291	-	7'500	26	fusioniert -> s. Källnach			
Nods	729	18	23'100	32	739	38	38'600	52
Oberwil	783	38	29'500	38	827	56	47'200	57
Orpund	2'653	320	146'400	55	2'669	360	207'000	78
Orvin	1'203	160	70'000	58	1'201	86	70'100	58
Perrefitte	485	23	18'100	37	446	18	21'800	49
Péry	1'356	100	59'400	44	1'380	103	81'700	59
Pieterlen	3'367	283	155'900	46	3'961	323	243'000	61
Plagne	378	41	19'700	52	fusioniert -> s. Sauge			
Plateau de Diesse	Gem. noch nicht existent				2'069	126	113'900	55
Pontenet	199	39	14'500	73	222	67	28'400	128
Port	3'221	380	175'700	55	3'401	734	347'400	102
Prêles	829	50	33'500	40	fusioniert -> s. Plateau de Diesse			
Radelfingen	1'212	194	78'400	65	1'223	261	124'000	101
Rapperswil	2'148	197	103'400	48	2'419	242	162'100	67
Rebevelier	49	-	1'300	26	44	-	1'600	37
Reconvilier	2'238	163	97'500	44	2'319	219	151'400	65
Renan	834	90	43'400	52	860	105	63'200	74
Roches	236	53	19'000	81	210	36	18'800	89
Romont	190	14	8'300	44	197	10	10'300	52
Rüti	834	68	38'100	46	828	70	51'600	62
Ruppoldsried	265	41	16'800	63	fusioniert -> s. Rapperswil			
Safnern	1'860	240	106'500	57	1'891	324	167'600	89
Saicourt	581	65	30'900	53	604	68	42'700	71
Sauge	Gem. noch nicht existent				816	85	55'600	68
Saules	153	14	7'200	47	158	13	9'700	61
Schelten	49	-	1'300	26	40	-	1'500	37
Scheuren	450	20	16'400	36	461	45	30'500	66
Schüpfen	3'360	229	142'500	42	3'696	193	193'900	52
Schwadernau	627	33	24'100	38	668	75	47'200	71
Seedorf	3'003	425	181'000	60	2'980	461	249'100	84
Seehof	80	-	2'100	26	71	-	2'600	37
Siselen	613	75	34'100	56	587	113	55'900	95
Sonceboz-Sombeval	1'760	286	115'100	65	1'906	299	160'400	84
Sornviller	1'158	90	51'800	45	1'257	105	77'800	62
Sornetan	126	5	4'400	35	142	5	6'800	48
Sorviller	272	49	18'900	69	265	59	27'500	104
Souboz	132	6	4'900	37	130	9	7'500	58
St-Imier	4'773	262	187'000	39	5'053	289	272'800	54
Studen	2'639	435	174'000	66	3'043	529	271'800	89
Sutz-Lattrigen	1'305	237	91'400	70	1'425	432	183'200	129
Täuffelen	2'595	218	120'000	46	2'675	409	221'900	83
Tavannes	3'479	210	141'000	41	3'597	253	208'600	58
Tramelan	4'212	348	193'500	46	4'385	456	298'900	68
Treiten	432	-	12'600	26	445	-	16'300	37
Tschugg	425	59	25'200	59	442	64	35'400	80
Tüscherz-Alfermée	315	105	33'700	107	fusioniert -> s. Twann-Tüscherz			
Twann	862	144	57'300	66	1'154	211	106'200	92
Vauffelin	433	51	23'500	54	fusioniert -> s. Sauge			
Villeret	910	89	45'000	50	925	105	65'600	71
Vinelz	814	105	46'600	57	860	130	70'800	82
Walperswil	909	1	23'600	26	982	-	36'000	37
Wengi	607	59	30'000	49	606	68	42'700	70
Worben	2'306	243	118'600	51	2'274	325	181'900	80
<b>Σ Perimeter RVK 1</b>		<b>40'649</b>				<b>46'936</b>		
<b>Vgl. Σ Kanton BE</b>	<b>964'524</b>	<b>204'923</b>	<b>74'776500</b>	<b>78</b>	<b>1'005'431</b>	<b>243'210</b>	<b>110'606'600</b>	<b>110</b>

■ : Gemeinden mit einer Pro-Kopf-Belastung, die über dem kantonalen Durchschnitt liegt (2007: >78 Fr/E ; 2014: > 110 Fr/E)

## 3 Strategie

### 3.1 Planungsumfeld, Rahmenbedingungen

#### 3.1.1 Kantonale Angebotsverordnung

Das AK 2018-21 hat sich wie seine Vorläuferprodukte an die in der Kantonalen Angebotsverordnung (AGV) formulierten Angebotsgrundsätze zu halten. Der Fernverkehr unterliegt der AGV nicht und wird somit im AK 2018-21 nur am Rande thematisiert. Nachfolgend die wichtigsten Grundsätze zum Regional- und Ortsverkehr:

- Es ist zwischen Grundangebot (seitens Kanton abgeltungsberechtigt) und Zusatzangebot (nicht abgeltungsberechtigtes übriges ÖV-Angebot) zu unterscheiden. Rein touristische Linien (z.B. Kursschiffahrt Drei-Seen-Land, Erschliessung Chasseral) und Nachtlinien (moonliner etc.) werden nicht als Grundangebot anerkannt.
- Ein Anspruch auf ein Grundangebot besteht für zusammenhängende Siedlungsgebiete mit mindestens 300 resp. im Berggebiet mit mindestens 200 ständigen Einwohnern, Arbeits- oder Ausbildungsplätzen, sofern die ÖV-Erschliessung gewisse Minimalvorgaben bez. Nachfrage und Kostendeckungsgrad zu erfüllen vermag. Obgenannter Schwellenwert kann unterschritten werden, wenn die ÖV-Erschliessung mit vertretbarem Aufwand machbar oder wenn die zu erwartende Nachfrage (z.B. auch bei einer Freizeitanlage) die Erschliessung rechtfertigt (Art. 3 AGV).
- Das Ausmass des abgeltungsberechtigten Grundangebots richtet sich einerseits nach dem Nachfragepotenzial, andererseits nach der effektiven Nachfrage (Fahrgastfrequenzen) und dem Kostendeckungsgrad. Bezüglich Werktagsangebot (Mo-Fr) werden 4 Angebotsstufen unterschieden (Art. 5 AGV). Gemäss Art. 10 und 11 AGV gelten folgende Minimalvorgaben und Zielvorgaben betr. Kostendeckungsgrad (KDG) und durchschnittlicher Auslastung (Personen pro Kurs Mo-Fr, gemessen im meist belasteten Linienabschnitt):

		<b>Angebotsstufe 1</b> (4-15 Kurspaare)	<b>Ang.stufe 2</b> (16-25 KP)	<b>Ang.stufe 3</b> (26-39 KP)	<b>Ang.stufe 4</b> (> 40 KP)
<b>Kostendeckungsgrad</b>	Mindestanforderung / Zielvorgabe	20% / 35%	20% / 40%	25% / 45%	30% / 50%
<b>Ø Auslastung pro Kurs</b>	Mindestanforderung / Zielvorgabe				
• Kleinbus		2 / 3	3 / 5	4 / 6	5 / 6
• Midi- und Standardbus, Seilbahn		4 / 6	6 / 10	8 / 13	10 / 16
• Gelenkbus		5 / 8	9 / 15	12 / 20	15 / 25
• Tram, Regionalzug Meterspur		12 / 20	15 / 25	20 / 30	25 / 40
• Regionalzug Normalspur		15 / 25	20 / 35	30 / 50	40 / 60

- Angebote, welche die Minimalvorgaben nicht erreichen, bedürfen einer vertieften Zweckmässigkeits- und Effizienzüberprüfung. Ist die Zweckmässigkeit ausgewiesen, sind Massnahmen vorzuschlagen, um die Minimalvorgaben zu erreichen (Art. 11 und 12 AGV).
- Wenn unkonventionelle Betriebsarten wie Bedarfs- oder Bürgerbusse, Sammeltaxis etc. zu besseren Betriebsergebnissen führen als ein konventioneller Linienbetrieb, beteiligt sich der Kanton an der Finanzierung (Art. 14 AGV).
- Für Gemeinden oder andere Interessierte besteht grundsätzlich die Möglichkeit, selber ÖV-Leistungen zu bestellen („Zusatzangebot“) – ohne finanzielle Beteiligung des Kantons.

### 3.1.2 Übergeordnete ÖV-Konzepte

Folgende übergeordnete ÖV-Konzepte gilt es im AK 2018-21 zu berücksichtigen, d.h. die Postulate der RVK müssen mit diesen Konzepten kompatibel sein:

- **Fernverkehrskonzept „Léman 2030“:** Das per FP 2016 umgesetzte neue Fernverkehrskonzept auf den Achsen Zürich / Basel – Biel – Lausanne / Genf wird gemäss aktueller Terminplanung bis und mit Fahrplan 2025 gültig sein resp. bis Abschluss des Bahnhofumbaus Lausanne und Fertigstellung des Ligerz-Tunnels. Der Kapazitätsengpass am linken Bielerseeufer (einzige Doppelspurlücke zwischen Genfer- und Bodensee) wird somit noch rund ein Jahrzehnt Bestand haben mit Konsequenzen für den Regionalverkehr. Auch der ursprünglich bereits per 2016 angekündigte 30-Min-Takt Biel – Lausanne und die stündlichen Direktverbindungen Basel – Genf Flughafen werden erst per FP 2026 eingeführt werden können.
- **HGV-Anschluss:** Die Reaktivierung der Bahnstrecke Delle – Belfort und damit der Anschluss an den TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard (Fahrzeit v./n. Paris 2h 20') war ursprünglich per FP 2016 geplant und ist nun per FP 2018 angekündigt. Die Verlängerung des RE Biel - Delémont - Delle bis Belfort wird zu einer wertvollen neuen Städteverbindung führen, hat aber für den Perimeter der RVK 1 keine direkten angebotskonzeptionellen Konsequenzen, da die RE-Taktlage zwischen Biel und Delémont nach der per FP 2016 vorgenommenen Anpassung (striktes 30'-Intervall zum ICN im Abschnitt Biel - Delémont) unverändert bleiben wird. Die Ende 2013 erfolgte Aufhebung der TGV-Linie Paris – Neuchâtel – Bern – Interlaken stellte fürs Seeland und den Berner Jura dank der neuen und häufigeren Verbindungen via Basel kein grosses Problem dar – für den Regionalverkehr auf der BN-Linie hatte sie sogar positive Effekte, indem sich einzelne Taktabweichungen erübrigten.
- **Weiterentwicklung S-Bahn Bern:** Auf die Bahnlinien im Seeland bezogen (S 3 / S 31 Biel – Bern, S5 / S52 und RE Bern – Neuchâtel), sind für den Zeitraum 2018-21 keine wesentlichen konzeptionellen Neuerungen zu erwarten. Die per FP 2019 geplante Inbetriebnahme des neuen Rosshäusern-Tunnels wird die RE-Fahrzeit um gut eine Minute verkürzen, doch bleiben die Ankunfts- und Abfahrtslagen in Ins unverändert. Bei der S5 / S52 wird das Haltekonzept im Abschnitt Bern – Kerzers angepasst, während im Abschnitt Kerzers – Neuchâtel keine Änderungen geplant sind. Wegen der Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern und bei der Verzweigung Holligen ist der RE-Halbstundentakt Bern – Neuenburg erst per FP 2026 geplant.
- **FABI / STEP 2030:** Das vom Schweizer Stimmvolk gutgeheissene Bau- und Finanzierungsprogramm FABI sieht als zentrale Massnahme im RVK-Perimeter den bereits oben erwähnten Bau des Ligerztunnels vor (Inbetriebnahme per FP 2026 geplant). Das Programm STEP 2030 soll im Jahr 2017 oder 2018 beschlossen werden. Der Kanton Bern hat gegenüber dem federführenden Bundesamt für Verkehr auch fürs Seeland und den Berner Jura diverse Investitionsmodule eingegeben – noch ist nicht klar, inwieweit diese Anliegen im Programm STEP 2030 unterkommen und somit bis 2030 umgesetzt werden können. Längerfristige Entwicklungsvorstellungen zum Fernverkehr gehen von einem Vollknoten Biel zur Minute 00 / 30 aus (aktuell Knoten 15 / 45). War diesbezüglich einst von einem Zeithorizont 2020+ die Rede, ist mittlerweile eine Umsetzung nicht vor 2035 zu erwarten. Somit muss sich das AK 2018-21 noch keinerlei Überlegungen zur Aufwärtskompatibilität mit einem Bieler Knoten 00 / 30 machen.

### 3.1.3 Regionale Richtplanungen / Raumentwicklungsprogramme

- **RGSK Biel-Seeland** (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept), **CRTU Jura bernois** (concept régional transports et urbanisation): Zeitparallel zu den Regionalen Angebotskonzepten müssen die Regionen auch ihre RGSK aus dem Jahr 2012 revidieren. Das Ziel einer konsequenten Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und öffentlichen Verkehr dürfte im aktuellen raumordnungspolitischen Umfeld noch stärker gewichtet werden als vor vier Jahren. Dementsprechend wurde die RVK frühzeitig in die Überarbeitung des RGSK Biel-Seeland und des CRTU Jura bernois einbezogen.
- **Agglomerationsprogramm Biel:** Parallel zu den RGSK / CRTU werden im Kanton zurzeit auch die Agglomerationsprogramme aktualisiert, in denen der ÖV ein sehr wichtiges Thema darstellt. Bürokratie-bedingt wurden bis zum heutigen Zeitpunkt in der Agglomeration Biel erst relativ wenige der im Agglomerationsprogramm 1. Generation aufgelisteten Massnahmen (u.a. Busbevorzugung) mit Geldern des Agglomerationsfonds

realisiert. Ins Stottern geraten ist das grösste im Agglomerationsprogramm Biel aufgeführte Projekt, das Regiotram. Ging das AK 2014-17 noch davon aus, dass im günstigsten Fall mit einer Inbetriebnahme des Regiotrams im Jahr 2020 zu rechnen ist, haben mittlerweile die Exekutiven der Gemeinden Biel und Nidau beschlossen, die Arbeiten am Projekt zu sistieren, womit mindestens bis 2030 von einem ÖV-Angebotsszenario ohne Regiotram auszugehen ist. Dennoch hat das AK 2018-21 die Aufwärtskompatibilität zum längerfristig durchaus chancenreichen Projekt Regiotram mit zu berücksichtigen.

#### **3.1.4 Behindertengleichstellungsgesetz (BehinG)**

Bis Ende 2023 muss gemäss BehinG der öffentliche Verkehr für Behinderte durchgehend zugänglich sein. Wie die Erfahrungen und aktuellen Diskussionen zeigen, stellt dies vielerorts eine enorme Herausforderung dar und kann auch konkrete Auswirkungen auf die Angebotskonzeption haben. Wenn es nicht gelingen sollte, das im Gesetz ebenfalls erwähnte Gebot der Verhältnismässigkeit hochzuhalten, dürften zahlreiche aktuelle Bushaltestellen gefährdet sein, weil eine vollumfänglich behindertengerechte Umgestaltung entweder aus Platz- oder anderen technischen Gründen gar nicht oder aber nur mit unverantwortbar hohem finanziellen Aufwand machbar ist oder weil andere wichtige öffentliche Interessen (z.B. Ortsbildschutz) entgegenstehen. Sowohl seitens ÖV-Kreisen und Gemeinden / TBA (als Verantwortliche für die Haltestellen) als auch seitens der Behindertenorganisationen sind deshalb Flexibilität und Augenmass resp. eine pragmatische Linie gefragt. Ein Leitfaden des Kantons zu diesem sensiblen Thema wird im Herbst 2016 erscheinen.

#### **3.1.5 Situation der öffentlichen Finanzen**

Die Ausgaben der öffentlichen Hand für den öffentlichen Verkehr sind in den letzten Jahrzehnten erheblich gestiegen, was sich im starken Ausbau und den deutlichen qualitativen Verbesserungen des ÖV-Angebots niederschlägt und die Nachfrage v.a. seit Ende 2004 (Inbetriebnahme "Bahn 2000") markant anziehen liess. Gerade im Kanton Bern hat die Erhöhung der ÖV-Ausgaben zu einer überdurchschnittlichen Nachfragesteigerung geführt. In Zeiten drohender Defizite auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene wird jedoch zunehmend der Ruf nach mehr Zurückhaltung beim ÖV-Ausbau resp. gar nach Abstrichen beim ÖV-Budget laut, begleitet von Forderungen nach einem höheren Kostendeckungsgrad des ÖV.

Diese Tendenzen und die wiederholten Preissteigerungen – sie liessen den ÖV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr in den letzten Jahrzehnten deutlich teurer werden –, sind einerseits verständlich und stehen andererseits im Widerspruch zum breit unterstützten Ziel einer Erhöhung des Modalsplit (Anteil des ÖV am Gesamtverkehr). Dass die Steigerung der ÖV-Nachfrage in der Schweiz seit 2010 deutlich abgeflacht ist (s. Tabelle und Grafik in Kap. 3.2), dürfte zu einem guten Teil auf die zweimaligen Tarifierhöhungen zurückzuführen sein.

Bezeichnend ist, dass noch vor wenigen Jahren die RVK kaum je mit Kritik der Gemeinden an der Höhe der dem Kanton abzuliefernden ÖV-Beiträge konfrontiert wurde. In jüngster Zeit hat sich das Bild stark verändert, indem sich die Gemeinden deutlich kritischer mit den Kostenfolgen jeglichen ÖV-Ausbaus auseinandersetzen oder gar nach Sparmöglichkeiten z.B. mittels Ausdünnung des Bushaltestellennetzes suchen. Kriterien der Wirtschaftlichkeit dürften somit im ÖV-Sektor künftig noch stärker gewichtet werden. Dies verpflichtet auch die RVK zu einer sorgfältig begründeten Prioritätensetzung beim postulierten weiteren ÖV-Ausbau.

## 3.2 Prognosen / Ziele bez. Nachfrage- und Modalsplit-Entwicklung

### 3.2.1 Ableitung aus der generellen Entwicklung in der Schweiz

Im Bericht zum AK 2014-17 wurde aufgezeigt, dass die ÖV-Nachfrage sowohl gesamtschweizerisch wie auch spezifisch im Perimeter der RVK 1 seit Einführung von "Bahn 2000" deutlich stärker zugelegt hatte als anfangs des neuen Jahrtausends prognostiziert. Zwischen 2004 und 2010 haben die ÖV-Personenkilometer in der Schweiz insgesamt um 21.4% zugelegt resp. um durchschnittlich 4.5% pro Jahr im Zeitraum 2004 – 2007 und um durchschnittlich 2.1% pro Jahr im Zeitraum 2007 – 2010 (s. nachfolgende Tabelle und Grafik, Q: LITRA, 2015). Der Modalsplit (Verhältnis zwischen ÖV und MIV, unter Ausklammerung von Luftverkehr, Schifffahrt, Zweirad- und Fussverkehr) stieg innert eines Jahrzehnts (2000-2010) von 16.5% auf 20.7% an.

Im Zeitraum 2010 – 2013 betrug die Nachfragesteigerung im schweizerischen ÖV nurmehr durchschnittlich 1.2 % pro Jahr. Diese Abschwächung des Wachstums dürfte in erster Linie auf die deutliche Tarifierhöhung Ende 2011 zurückzuführen sein. Da Ende 2013 die ÖV-Tarife nochmals erhöht wurden und weitere Preisanpassungen in Diskussion sind, wird sich der Trend der abgedämpften Nachfragesteigerung im ÖV vermutlich vorerst fortsetzen. Das in der kantonalen Mobilitätsstrategie und den RGSK formulierte Ziel, die Zunahme des Gesamtverkehrs hauptsächlich durch den ÖV aufzufangen und somit den Modalsplit weiter zu erhöhen, ist in den letzten Jahren klar verfehlt worden. Der Modalsplit ist sogar wieder leicht rückläufig, weil der Gesamtverkehr einmal mehr stärker zugelegt hat als prognostiziert, dies wegen der unerwartet deutlichen Bevölkerungszunahme und der anhaltend guten Konjunkturlage.

Tab: Verkehrsentwicklung CH in Personenkilometern (Daten aus LITRA, 2015; vgl. nachfolgende Grafik)

	Gesamtverkehr $\Sigma$ °		ÖV Bahn / Seilbahn / Bus			MIV (mot. Individualverkehr)			Luftverkehr + Schifffahrt			Modalsplit ÖV : MIV
	Pkm / J (in Mio)	$\Delta$	Pkm / J (in Mio)	$\Delta$	Anteil am $\Sigma$	Pkm / J (in Mio)	$\Delta$	Anteil am $\Sigma$	Pkm / J (in Mio)	$\Delta$	Anteil am $\Sigma$	
1950	14'800		8'250		55.8%	6'400		43.2%	150		0.9%	56.3 %
1960	28'990	+ 95.9%	10'030	+ 21.6%	34.6%	18'590	+190.5%	64.1%	370	+146.7%	1.2%	35.0 %
1970	59'300	+104.6%	12'510	+ 24.7%	21.1%	45'880	+146.8%	77.4%	900	+143.2%	1.5%	21.4 %
1980	82'180	+ 38.6%	13'780	+ 10.1%	16.7%	67'040	+ 46.1%	81.6%	1'370	+ 52.2%	1.6%	17.1 %
1990	97'440	+ 18.6%	17'670	+ 28.3%	18.1%	77'760	+ 16.0%	79.8%	2'010	+ 46.7%	2.0%	18.5 %
2000	103'560	+ 6.3%	16'420	- 7.1%	15.8%	83'150	+ 6.9%	80.3%	*3'990	*	*3.9%	16.5 %
'04	107'560	+ 3.9%	19'080	+ 16.2%	17.8%	85'340	+ 2.6%	79.3%	*3'140	*	*2.9%	18.3 %
'05	109'950	+ 2.2%	20'310	+ 6.4%	18.5%	86'020	+ 0.8%	78.2%	3'610	*	3.3%	19.1 %
'06	111'520	+ 1.4%	20'840	+ 2.6%	18.7%	86'820	+ 0.9%	77.8%	3'870	+ 7.2%	3.5%	19.4 %
'07	113'430	+ 1.7%	21'800	+ 4.6%	19.2%	87'490	+ 0.8%	77.1%	4'130	+ 6.7%	3.6%	19.9 %
'08	114'910	+ 1.3%	22'030	+ 1.0%	19.2%	88'530	+ 1.2%	77.0%	4'360	+ 5.6%	3.8%	19.9 %
'09	117'110	+ 1.9%	22'900	+ 4.0%	19.6%	89'930	+ 1.6%	76.8%	4'290	- 1.6%	3.6%	20.3 %
2010	116'340	- 0.7%	23'160	+ 1.2%	19.9%	88'700	- 1.4%	76.2%	4'480	+ 4.4%	3.8%	20.7 %
'11	118'120	+ 1.5%	23'360	+ 0.8%	19.8%	89'950	+ 1.4%	76.1%	4'810	+ 7.4%	4.0%	20.6 %
'12	120'340	+ 1.9%	23'470	+ 0.5%	19.5%	91'810	+ 2.1%	76.3%	5'050	+ 5.0%	4.2%	20.4 %
'13	122'630	+ 1.9%	24'110	+ 2.7%	19.7%	93'460	+ 1.8%	76.2%	5'060	+ 0.2%	4.1%	20.5 %
00-10		+ 12.3%		+ 41.0%			+ 6.7%			+ 12.2%		
10-13		+ 5.4%		+ 4.1%			+ 5.3%			+ 12.9%		

°: Der "Langsamverkehr" (Velo-/Mofa- und Fussverkehr) ist in dieser Statistik ausgeklammert

\*: Wenig plausible Werte (Ausmass der Veränderungen nicht nachvollziehbar)

Aus heutiger Sicht scheinen deshalb die nach Linien differenzierten Nachfrageprognosen im AK 2014-17 fürs Jahr 2020 insgesamt etwas zu hoch gegriffen. Allerdings ist die gegenwärtige Nachfrageentwicklung im Seeländer und bernjurasischen Liniennetz sehr unterschiedlich (s. Kap. 2.4). Auf einigen wenigen Linien dürften die im 2012 erstellten Prognosen der RVK sogar übertroffen werden.

Abb.: Entwicklung des Modalsplit (Verhältnis ÖV:MIV in Pkm) in der Schweiz (Daten aus LITRA, 2015)

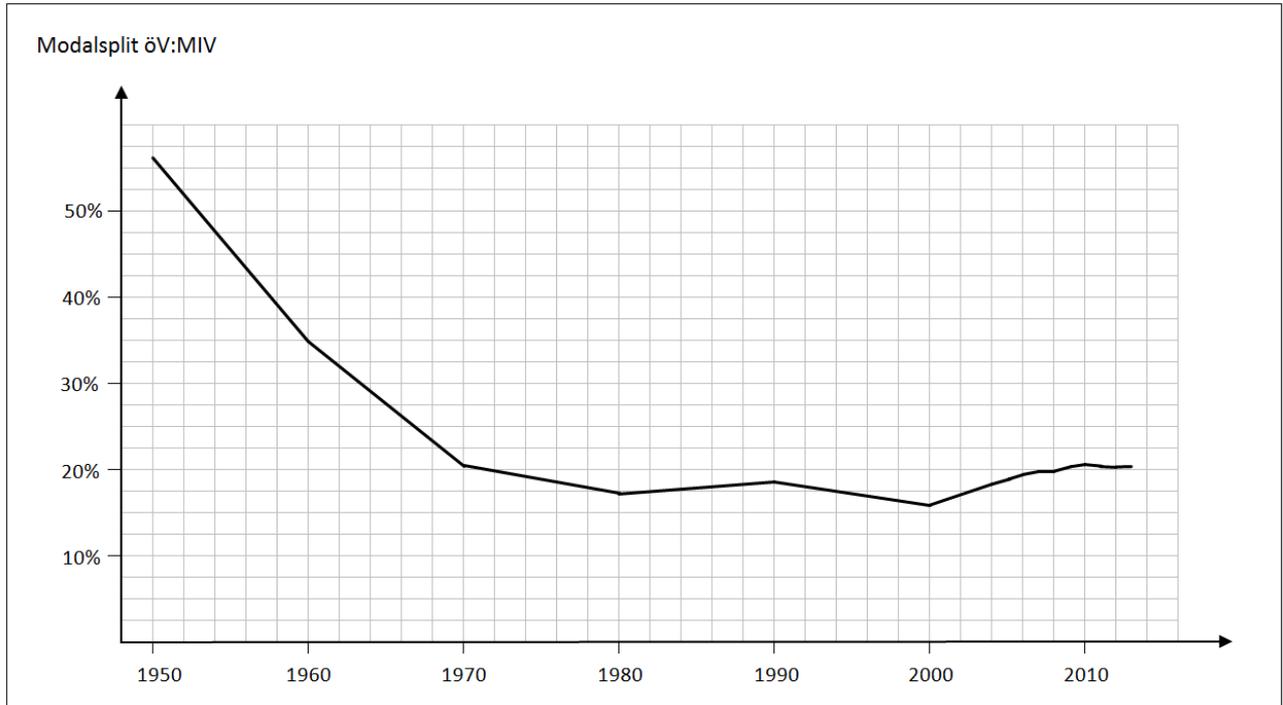
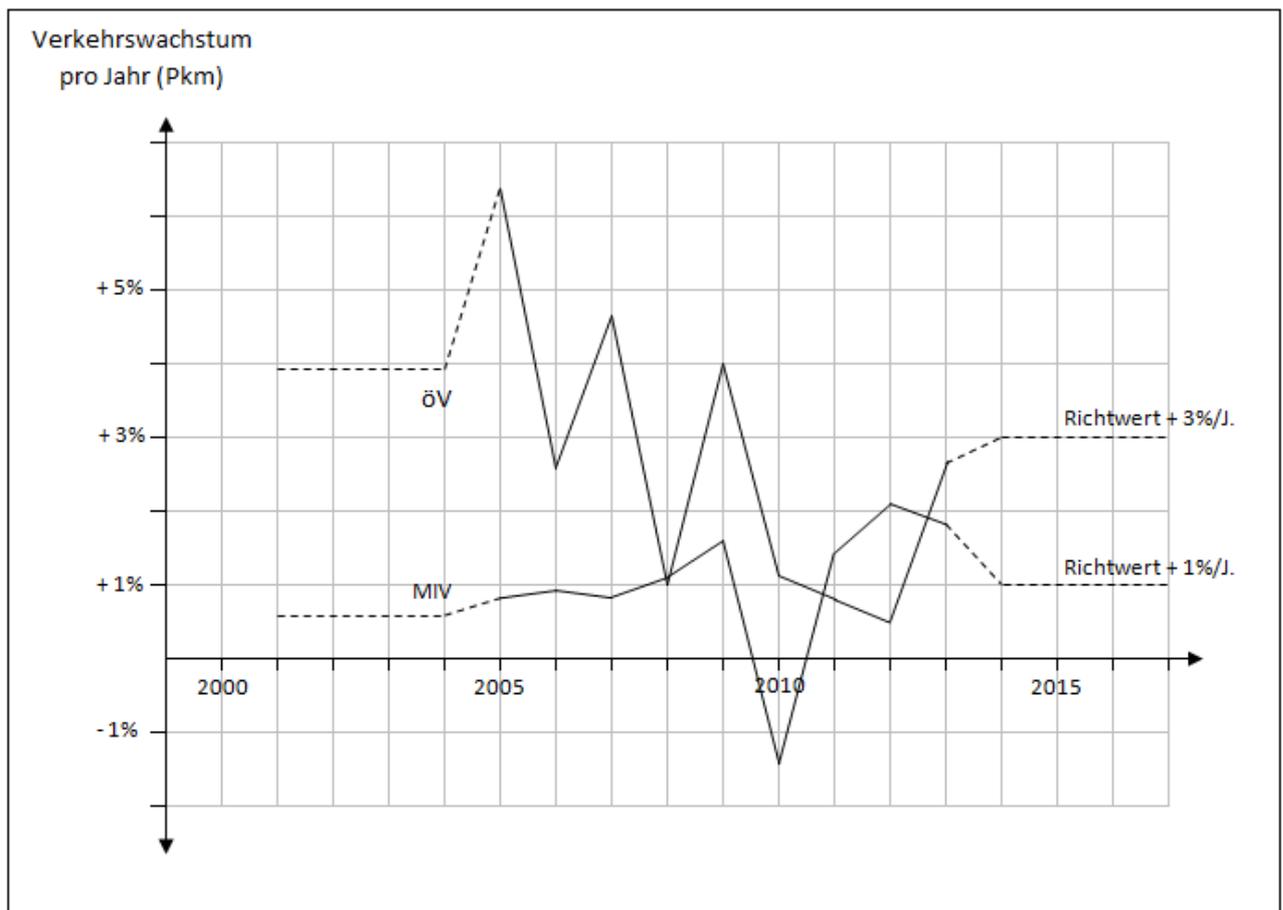


Abb.: Entwicklung der Nachfrage ÖV und MIV (Pkm) in der Schweiz (Daten aus LITRA, 2015)



Für die Angebotsplanung 2018-21 soll primär auf die Prognosen gemäss aktualisiertem kantonalem Gesamtverkehrsmodell (GVM) abgestützt werden: Rechnet dies, über den ganzen Kanton Bern betrachtet, vor einigen Jahren für den Zeitraum 2007 – 2030 noch mit einer MIV-Zunahme von 25% (Ø 1.0% pro Jahr) und einer ÖV-Zunahme von 61% (Ø 2.1% pro Jahr), gehen die neusten Modellberechnungen aus dem Jahr 2015 von einem verstärkten Bevölkerungswachstum und somit auch Gesamtverkehrswachstum im Kanton aus. Für den Zeitraum 2012 – 2030 prognostiziert das GVM, über den ganzen Kanton betrachtet, aktuell eine MIV-Zunahme 24% (Ø 1.2% pro Jahr) und eine ÖV-Zunahme von 52% (Ø 2.5% pro Jahr), wobei in der Modellberechnung nur Infrastruktur- und Angebotsausbauten berücksichtigt sind, die Ende 2014 gesichert waren, und davon ausgegangen wird, dass das Preisverhältnis zwischen ÖV und MIV nicht ändert. Auf den im AK 2018-21 besonders interessierenden Zeitraum 2014 – 2025 herunter gebrochen, bedeutet dies eine durchschnittliche ÖV-Zunahme von gut 30 % im Kanton Bern.

Trotz der erwähnten gegenläufigen Tendenzen in jüngster Zeit prognostiziert also der Kanton eine deutliche Erhöhung des Modalsplit bis 2030, wobei drei Grundkonstellationen unterschieden werden. Nachstehend die Ziele des Kantons aus dem Jahr 2008 und die unverändert aus dem AK 2014-17 übernommenen Vorschläge der RVK 1 zur Differenzierung im Seeland / Berner Jura.

### 3.2.2 Entwicklung in Agglomerationen (A-Gebiete höherer Siedlungsdichte)

Bei den Verbindungen innerhalb, zu und zwischen den Agglomerationen soll gemäss Kantonalem AK 2010-2013 der ÖV als Basisverkehrsträger dienen, was einen Modalsplit von >50% bedeuten würde. Dieses Ziel bis zum Zeithorizont 2030 erscheint bereits für grosse Agglomerationen sehr ambitioniert, für Kleinagglomerationen wie z.B. Lyss aber noch viel schwieriger erreichbar. Deshalb postuliert die RVK 1 folgende Differenzierung der Modalsplit-Zielwerte (-> benchmarks, soweit statistisch erfassbar):

Bezugsgebiet	Σ Binnen-, Zu- u. Wegpendler 2000 *	Modalsplit (ÖV:MIV) Pendlerverkehr ° 2000 *			Modalsplit Pendlerverkehr ° Ziel 2030			Modalsplit Gesamt-Personenverkehr (Pendler°, Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr) Ziel 2030			
		Binnen-P	Zu-P	Weg-P	Binnen-P	Zu-P	Weg-P	Binnen-V	Ziel-V	Quell-V	Total
Stadt Biel	51'300	50 %	40 %	46 %	70 %	60 %	65 %	55 %	45 %	50 %	50 %
Agglo Biel	73'800	39 %	36 %	42 %	60 %	55 %	60 %	50 %	40 %	45 %	45 %
Agglo Lyss	12'000	4 %	19 %	42 %	40 %	45 %	60 %	35 %	30 %	40 %	35 %

\*: Q: VZ 2000      °: Beim Pendlerverkehr (knapp 30% des Gesamtverkehrs) sind auch die AusbildungspendlerInnen einbezogen

### 3.2.2 Entwicklung in kleineren Regionalzentren und Umkreis (B-Gebiete mittlerer Siedlungsdichte)

Hier ist der Schwerpunkt laut Kantonalem AK 2010-2013 je nach Eignung einzelner Teilgebiete auf den öffentlichen oder individuellen Verkehr zu legen. Die RVK erachtet für den Gesamt-Personenverkehr im Jahr 2030 (ohne die Beziehungen zu den Agglomerationen, die bei den A-Gebieten eingerechnet sind) ein Modalsplit-Ziel von 20% als realistisch.

### 3.2.3 Entwicklung in dünn besiedelten Räumen (C-Gebiete)

In diesen Räumen hat der ÖV gemäss Kantonalem AK 2010-2013 eine Mindesterschliessung zu gewährleisten (evtl. mittels unkonventionellen Systemen wie Rufbus, Bürgerbus. etc), wobei ein Anspruch auf ÖV nur unter den in Kap. 3.1 genannten Bedingungen besteht. Je disperser die Siedlungsstruktur, desto ungünstiger die Konstellation für eine ÖV-Erschliessung. Für den Gesamt-Personenverkehr im Jahr 2030 (ausgenommen die Beziehungen zu den Agglomerationen, die bei den A-Gebieten eingerechnet sind) wird ein Modalsplit-Ziel von 5% formuliert. Nur in speziellen Fällen dürfte in einzelnen Verkehrssegmenten ein Modalsplit von >15% erreichbar sein.

### 3.2.4 Abhängigkeit von der Angebots-, Preis- und Konjunktorentwicklung

Auf die einzelnen ÖV-Linien heruntergebrochen, wird die Nachfrageentwicklung letztlich sehr stark davon abhängen, ob das Angebot weiter entwickelt werden kann und ob das ÖV-Umfeld Aufwertungen erfährt oder nicht. Wenn wie im Falle der Bahnlinie Sonceboz – Moutier seit Jahrzehnten nur das Allernötigste in die Infrastruktur investiert wird und das aktuelle Angebot deutlich weniger attraktiv ist als noch vor wenigen Jahren, liegt es auf der Hand, dass die Nachfrage nicht in obgenanntem Durchschnittsmass steigen kann. Umgekehrt zeigt das Beispiel des Regionalverkehrs auf der Bahnlinie Biel – Olten, welcher deutlichen Nachfrageeffekt eine ganzheitliche Vorwärtsstrategie (Angebotsausbau, neue Haltestellen, leistungsfähiges neues Rollmaterial) und flankierende siedlungsplanerische Massnahmen haben können.

Klar ist, dass die vom Kanton prognostizierte Nachfragesteigerung im ÖV nur erreichbar sein wird, wenn dieser im Verhältnis zum MIV nicht noch teurer wird und wenn die Konjunktur in der Schweiz keinen Einbruch erleidet.

## 3.3 Stossrichtung bez. Regional- und Ortsverkehr 2018-2021

Die Strategie der ÖV-Entwicklung muss in Einklang mit den übergelagerten Zielen einer geordneten Siedlungsentwicklung und umweltschonenden Mobilitätsentwicklung stehen. Alle Signale deuten darauf hin, dass die Bedeutung der ÖV-Erschliessungsqualität als Standortfaktor (Wohnen, Arbeit, Einkauf, Freizeit) weiter zunehmen wird.

Die insgesamt sehr positive Entwicklung seit 2004 bei der ÖV-Nachfrage im Seeland und Berner Jura (s. Kap. 2.3), die insgesamt knapp zufrieden stellende Entwicklung beim Kostendeckungsgrad (s. Kap. 2.4) sowie der breite Wille in der Region, künftige Mobilitätszunahmen prioritär mittels öffentlichem Verkehr abzudecken und somit den Modalsplit zu erhöhen, führen dazu, dass das AK 2018-21 ähnlich wie beim Vorläuferprodukt eine offensive Strategie vorschlägt.

Das ÖV-Angebot soll bedarfsorientiert und betrieblich effizient weiterentwickelt werden. Nebst gezielten Angebotsverdichtungen (Schwerpunkte je nach Bedarf in den HVZ, in den Zwischenzeiten werktags, an Wochenenden oder beim Abendangebot) soll das Augenmerk auch den Reisezeiten (Fahrzeitverkürzung, Anschlussoptimierung) und der Systematisierung des Angebots (Vertaktung, Einprägsamkeit des Fahrplans) gelten.

Postulierte Angebotsausbauten müssen sich an den Vorgaben der Kantonalen Angebotsverordnung orientieren: Wo die Zielvorgaben bez. Nachfrage und Kostendeckungsgrad erreicht werden, sind die Chancen auf Umsetzung der Ausbaupostulate weit grösser als wenn bloss die Mindestvorgaben erreicht werden. Umgekehrt bedeutet dies aber auch, dass in Fällen, wo die Minimalvorgaben trotz aller Bemühungen nicht erreicht werden, ein Leistungsabbau und im Extremfall sogar die Aufhebung eines Grundangebots kein Tabu sein darf. Die RVK hat stets diese Haltung verfolgt, wobei in gut begründeten Fällen durchaus die in der Verordnung aufgeführten Ausnahmeregelungen angewandt werden dürfen.

Im ländlichen Raum ist der Anspruch auf eine ÖV-Grundversorgung ernst zu nehmen. Anreize zur Verstärkung der dispersen Siedlungsentwicklung sind jedoch zu vermeiden. Wo ein Grundangebot die Minimalvorgaben nicht zu erreichen vermag, steht die RVK unkonventionellen Betriebsarten (Bürgerbus-Systeme, Bedarfsangebote, Sammeltaxis, etc.) grundsätzlich offen gegenüber. Diesbezüglich sei allerdings vor zu hohen Erwartungen gewarnt, u.a. auch weil zunehmende Vorgaben (z.B. aufgrund Behindertengleichstellungsgesetz) solche Systeme immer mehr erschweren oder sogar verunmöglichen.

Die RVK geht davon aus, dass die in Kap. 3.2 genannten ambitiösen Modalsplit-Ziele nebst Angebotsausbauten und qualitativen Verbesserungen auch flankierende Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) bedingen, z.B. Parkplatzbewirtschaftung, was auf anderer Ebene sicherzustellen ist. Die Steigerung des Modalsplit wird zudem nur erreichbar sein, wenn künftige Preiserhöhungen im ÖV nicht höher ausfallen als jene im MIV und wenn der ÖV auch in anderen Bereichen (Zuverlässigkeit, Reisekomfort, etc) im Vergleich zum MIV nicht Terrain einbüsst.

Deutliche Angebotsverbesserungen resp. die damit verknüpften deutlichen Mehraufwendungen für den Regional- und Ortsverkehr erscheinen nur dann realistisch, wenn der Kostendeckungsgrad im Perimeter der RVK 1 trotz angekündigter

weiterer Trassenpreiserhöhung gehalten werden kann (vgl. Kap. 2.4: 2004: Ø KDG ca. 41% → 2010: ca. 42% → 2016: ca. 46%). Fürs Jahr 2020 soll ein durchschnittlicher Kostendeckungsgrad von mindestens 47% beim Regional- und Ortsverkehr im Seeland und Berner Jura anvisiert werden. Dieses Ziel ist angesichts des zunehmenden Mittelbedarfs für neues Rollmaterial und Infrastrukturunterhalt ambitiös, zumal der Spielraum für weitere Tarifierhöhungen sehr begrenzt ist, solange nicht beim konkurrierenden MIV die Preise ebenfalls steigen. Sollte ein pessimistisches Szenario mit rückläufiger Wirtschaftlichkeit des ÖV eintreten, dürfte von den nachstehend im Kap. 4 postulierten Angebotsverbesserungen nur ein kleiner Teil bis 2021 umsetzbar sein. Ohnehin sind die Chancen auf Realisierung bei jenen Postulaten am grössten, die aus Kapazitätsgründen unverzichtbar erscheinen.

Nach Linien differenziert, wird in folgenden Bereichen Handlungsbedarf für den Zeitraum 2018-2021 geortet (ohne Gewichtung; vgl. Erläuterungen im Kap. 4):

		Angebotsumfang						Angebots-systematik	Anschluss-qualität	Fahrzeit / Fahrplan-Stabilität	effizienter Mittel-einsatz
Mo-Fr HVZ	Mo-Fr ZZ	Sa bis 19h	So bis 19h	Mo-So Abend	Fr+Sa Nacht						
<b>Bahn Regionalverkehr</b>											
210	Biel - Neuchâtel	Erstkurs	x	x	x		x	striker Takt	NE: v./n. LS		x
225	Biel - La Chaux-de-F.							neue Hst.		x	
226	Biel - Sonc. - Moutier		x					Sa+So	v.a. Moutier	x	x
230	Biel - Delémont					x					
236	La Chaux-de-F. - Saign.					x					
237	Tavannes - Tramelan		x			So-Do		Sa+So	Sa+So		ZA -> GA
	Tramelan - Le Noirm.							Sa+So			
255	Fribourg - Ins - Neuch.	Erstkurs									
290	Biel - Täuffelen						x	Morgen-HVZ			
	Täuffelen - Ins		x	x	x			Morgen-HVZ			x
291	Büren - Lyss	x					x	Optimierung Knoten Büren			x
	Lyss - Kerzers										
303	Biel - Bern	x							BE: abends		
305	Bern - Neuchâtel	Erstkurs									
410	Biel - Solothurn - Olten				x	x		striker Takt			
411	Solothurn - Moutier	temporärer Bahnersatz infolge Totalsanierung Weissensteintunnel									
<b>Seilbahn</b>											
2016	Ligerz - Prêles	x									x
2020	St-Imier - Mont Soleil										
2022	Biel - Leubringen							Buskurs			
2023	Biel - Magglingen										
<b>Bus Regionalverkehr</b>											
20.531	Ins - Cudrefin - Mur *	x / ZA->GA									
21.132	La Neuveville - Nods	x	x	x	x			x			x
	Nods - Chasseral *		Sommer								
22.070	Biel - Les Prés d'Orvin		Prés d'O								
	Pr. d'O. - Place Centr. **			Sommer (ZA)							
22.071	Biel - Romont		x								
22.072	Biel - Meinsberg					Mo-Do					
22.073	Reuch.-Péry - Pieterlen								Pieterlen		
22.074	Biel - Studen - Lyss	x	x	x				x	Lyss / Biel	x	x
22.075	Biel - Scheur. - Orpund				x	x		x			
22.086	Biel - Bellm. - Aarberg				x						x
22.087	Biel - Bellm. - Jens		x		x	x	ZA->GA				x
22.121	St-Imier - Savagnières *		x	x	x			Skisaison			
	St-Imier - Chasseral *										
22.131	St-Imier - Tramelan	x	x					x	St-Im. / Tra.		x
22.132	Tramelan - Saignelég.	x	x	x	x						
22.133	Tramelan - Bassecourt				x			So			So
22.141	Tavannes - Les Genev.				x			So			So
22.211	Delémont - Moutier										
22.231	Moutier - Bellelay										
22.232	Moutier - Belprahon										
30.100	Bern - Dettig. - Aarberg										
30.105	Bern - Seedorf - Lyss		x								
....	Lyss - Bellmund **	x (Vb)									
30.361	Lyss - Aarberg					ZA->GA					
30.362	Lyss - Schnottwil		x			x	x	x	Lyss		x

Angebotsumfang						Angebots- systematik	Anschluss- qualität	Fahrzeit / Fahrplan- Stabilität	effizienter Mittel- einsatz
Mo-Fr HVZ	Mo-Fr ZZ	Sa bis 19h	So bis 19h	Mo-So Abend	Fr+Sa Nacht				

**Bus Regionalverkehr (Forts.)**

30.363	Lyss - Vorimholz		x			x	x	x	Lyss	x	x
	Vorimholz - Messen	x						x			x
30.365	Aarberg - Seedorf										
30.366	Aarberg - Täuffelen										
....	Aarb. - Kalln. - Ni.ried **	Bürgerbus (Vb)									
30.521	Ins - Tsch./Vin. - Erlach			ZA->GA			ZA->GA		Ins: v./n. NE		
30.525	Erlach - Lüscherz			ZA->GA			ZA->GA				
30.526	Erlach - Le Landeron			ZA->GA							
30.527	Ins - Gals - Erlach		ZA->GA								
30.898	Zollikofen - Schnottwil							x	Mü.buchsee	x	x
	Schnottwil - Büren	x						x	Büren		x
40.008	Solothurn - Büren	x						x		x	x
40.033	Grenchen - Büren					x					
40.034	Grenchen - Lengnau			ZA->GA				x	Gre. Nord		x
	(Gre. -) Le. - Orpund **	x (Vb)						x			
	(Gre. -) Le. - Böz.feld **	x (Vb)						x			

**Bus Ortsverkehr**

21.123	St-Imier gare - hôpital *		x (Vb)					x			
22.101	Moutier gare - patinoire		x					x			
22.102	Moutier gare - Laives		x					x			
22.001	Biel Bhf - Stadien		x					x			
	Biel Bhf - Vorhölzli		x					x			
22.002	Biel Bhf - Schiffflände				x			x			
	Biel Bhf - Böz.feld Bhf	x			x	x		x			
	Böz.feld Bhf - Orp.platz							x			
22.004	Biel Bhf - Löhre		x					x			
	Biel Bhf - Nidau Bhf							x			
22.005	Biel Bhf - Spitalzentrum				x	x					
	Biel Bhf - Mösiacker				x	x					
22.006	Biel Bhf - Spitalzentrum				x	x					
	Biel Bhf - Linde				x	x		x			
22.007	Biel Bhf - Brügg Bhf				x	x					
	Biel Bhf - Goldgrube				x	x		x			
22.008	Biel Bhf - Port				x	x		x			
	Biel Bhf - Fuchsenried				x	x					
22.011	Biel Bhf - Vingelz						letztkurs				
....	Feinerschl. Nidau W **	x / GA									
....	Feinerschl. Silber. **	x / GA									
....	Brügg Bhf - Böz.feld **	x (Vb)									
22.079	Evilard - Magglingen *										
30.364	Lyss Bhf - Lyssb.park										
	Lyssb.park - Industrie N	Vb->GA									
30.367	Lyss Bhf - Dreihubel										
30.368	Lyss Bhf - Kornweg										
....	Schüpfen **	Grundversorg. Aussendörfer (Vb)									

\*: Linien(abschnitte) ausserhalb Grundangebot

\*\*: zurzeit noch kein Angebot

ZA: Zusatzangebot

GA: Grundangebot

Vb: Versuchsbetrieb

## 4 Postulate Angebotskonzept 2018-2021

### 4.1 Bahnlinien Seeland

#### 210 / Biel – Neuchâtel (nur Regio)

- ➔ Mo-Fr: Vermehrter 30-Min-Takt tagsüber (vordringlich: frühere Erstkurse Ank. Biel 5:38 und Ank. Neuchâtel 5:53 sowie Schliessung der nachmittäglichen Halbstundentaktlücke), soweit dies die limitierte Linienkapazität (Engpass Ligerz, Gütertrassen) erlaubt
- ➔ Sa+So: Vermehrter 30-Min-Takt nachmittags
- ➔ Mo-So: Strikte Vertaktung zwischen Basis- und Verdichtungskursen auch in Fahrtrichtung Biel

#### ➔ **Angebotsstufe 3 (wie bisher)**

##### Begründung der Postulate:

- Ein tagsüber vermehrter 30-Min-Takt dürfte, ähnlich wie auf der Linie 410 geschehen, zu einem markanten Nachfragesprung führen, v.a. aufgrund des Potenzials im regionalen Zwillingszentrum La Neuveville / Le Landeron (8'000 Einw.). Regionalzentren dieser Grösse und Bedeutung haben werktags grundsätzlich Anspruch auf tagsüber halbstündliche Verbindungen mit den übergeordneten Zentren Neuchâtel / Biel / Bern. Da die Auslastung des Regio Biel – Neuchâtel über die ganze Strecke überdurchschnittlich ausgeglichen ist, darf zudem nicht nur der stärkste Abschnitt massgebend sein, ob ein Angebotsausbau in Frage kommt. Eine Verdichtung vom Stunden- zum 30-min-Takt ermöglicht zudem einen effizienten Shuttlebetrieb mit kürzeren Standzeiten in Biel. Allerdings stellt die kurze Doppelspurlücke in Ligerz ein entscheidendes (Kapazitäts-)Problem dar – ein tagsüber lückenloser Halbstundentakt dürfte deshalb erst nach Inbetriebnahme des Ligerztunnels 2025 realisierbar sein.
- Seit Fahrplan 2016 gibt's in Neuchâtel attraktive Anschlüsse auf die ICN v./n. Lausanne nur noch zu Zeiten, wo Verdichtungskurse angeboten werden – zu den anderen Zeiten beträgt die Umsteigezeit neuerdings 40 Minuten, oder aber man wählt den ICN v./n. Genf und steigt in Yverdon auf den RE v./n. Lausanne um, was aber mit einer deutlich längeren Reisezeit und schlechten Anschlüssen in Lausanne verbunden ist. Dieser Umstand erhöht die Bedeutung der Verdichtungskurse erheblich. Besonders wichtig sind frühere Erstkurse, die fürs linke Bielerseeufer eine Erstkunfkt Lausanne 6:45 und Zürich 6:56 (statt je ca. 7:30) ermöglichen.
- Der minime Hinketakt zwischen Grundkursen (Biel an .08) und Verdichtungskursen (Biel an .37) ist aus Kundensicht ärgerlich. Im Fahrplan ist ein strikter 30'-Takt aufzuführen, auch wenn wegen eines Gütertrasses z.T. erst leicht später gefahren werden kann.

#### 255 / Fribourg – Ins – Neuchâtel

- ➔ Mo-Fr: Herstellung einer Frühverbindung Neuchâtel – Fribourg 6:37 (→ s. Postulat Linie 305)
- ➔ Mo-Fr: Anschluss des Raums Vully auf RE Ins 7:09 – Bern mittels Verlängerung des Buskurses (Linie 20.530) nach Ins anstelle der Standzeit in Sugiez
- ➔ Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins zw. dem Kurs Bern – Ins 17:48 (BLS) und dem Kurs Neuchâtel – Ins 17:48 – Fribourg

#### ➔ **Murten – Ins: Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

#### ➔ **Ins – Neuchâtel: Angebotsstufe 3 gemeinsam mit Regio Linie 305 (wie bisher)**

##### Begründung der Postulate:

- Alle drei Postulate betreffen die RVK 1 resp. den Kanton Bern nur indirekt (Umstieg in Ins). Mittels eines zusätzlichen RE-Kurses Neuchâtel 5:33 – Bern kann der aktuell knappe Anschlussbruch ins Ins betr. Frühverbindung Neuchâtel – Fribourg vermieden werden und wird die Erstverbindung Sugiez – Bern um 20 Minuten beschleunigt. Mit der Verlängerung des Buskurses Vully - Sugiez 6:48 nach Ins (statt 20-minütiger Standzeit, somit blosse Grenzkosten) entsteht eine deutlich attraktivere HVZ-Verbindung nach Bern (Ank. Bern 7:36, somit 16' kürzere Reisezeit als aktuell). Es geht um eine solitäre Parallelfahrt zur Bahnlinie ähnlich dem solitären Bus-Morgenkurs Kallnach - Aarberg. Die Herstellung des Anschlusses in Ins zwischen dem RE Abf. Bern 17:23 und dem TPF-Kurs 14467 Rtg. Sugiez ist nur denkbar, wenn die TPF-Abfahrt auf 16:50 (= einstige Taktlage) verschoben werden und ein Umstieg am selben Perron erfolgen kann.

**Hinweis:** Längerfristig ist ein Zusatzhalt der TPF-Züge in Gampelen anzustreben, d.h. es sind die technischen Voraussetzungen für eine um eine leicht frühere Ankunft und leicht spätere Abfahrt der TPF-Züge in Neuchâtel zu schaffen.

**290 / Biel – Ins**

- ➔ Mo-Fr: Lösung des Kapazitätsproblems in der Morgenspitze durch Früherlegung dreier Kurse Ins – Biel um je 15 Minuten
  - ➔ Mo-Fr: Schliessung der vor- und nachmittäglichen Taktlücken im Abschnitt Täuffelen – Ins (5 Zusatzkurspaare, wovon vordringlich 2 Kurspaare nachmittags)
  - ➔ Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs zwischen dem Kurs Bern – Ins 17:48 (BLS) und dem Kurs Ins 17:48 – Biel
  - ➔ Sa+So: Erweiterung des 30-Min-Taktes (Biel –) Täuffelen – Ins am Mittag und frühen Nachmittag (samstags 4 und sonntags 5 Zusatzkurspaare)
  - ➔ Mo-So: Leichte Früherlegung dreier Abendkurse im Abschnitt Ins – Täuffelen zwecks attraktiverer Anschlüsse auf die Züge aus Bern / Neuenburg / Freiburg
  - ➔ Nächte Fr+Sa: Letzte Zugsabfahrt Biel 0:26 (Anschlüsse aus allen Bahn-Korridoren) statt 0:56, dafür Moonliner-Kurs Abf. Biel 1:00
- ➔ **Biel – Täuffelen: Angebotsstufe 4 (wie bisher)**
  - ➔ **Täuffelen – Ins: Angebotsstufe 3 (wie bisher)**

**Begründung der Postulate:**

- Im nördlichen Linienabschnitt (Biel – Täuffelen) weist der Kurs mit Ankunft Biel 7:10 die weitaus grösste Nachfrage aus und stösst an die Kapazitätslimite. Mit der Früherlegung der aktuellen Zugsabfahrten Ins 6:33 / 7:03 / 7:33 um eine Viertelstunde (analog der früher gelegten Taktlagen in der Gegenrichtung) wird eine deutlich ausgewogenere Auslastung der Kurse im Abschnitt Täuffelen – Ins erreicht, und der aktuelle Spitzenkurs wird um fast 40% entlastet. Diese kostenneutrale Art der Problemlösung und die schlanken Anschlüsse in Ins auf die Züge aus Bern, Neuenburg und Freiburg überwiegen den Nachteil der nur für den Südabschnitt geltenden schlechteren Einbindung in den Knoten Biel 7:15 / 7:45 / 8:15 (wichtigste Verbindung n. Zürich und Basel betrifft den Knoten Biel 6:45, der nicht tangiert wird).
- Der Südabschnitt (Täuffelen – Ins) weist zwar deutlich weniger Nachfrage auf als der Nordabschnitt, doch ist die durchschnittliche Kursauslastung nur wenig niedriger als zwischen Täuffelen und Lattrigen. Ein Ausbau des Halbstundentakts unter Ausnutzung der 45-minütigen Standzeiten in Täuffelen ist mit vergleichsweise bescheidenen Mehrkosten verbunden, kommt auch den Anschlüssen von/nach Erlach zugute (-> vgl. Linie 30.525) und ist mit den Kiestransporten zwischen Finsterhennen und Sutz vereinbar.
- Auch wochenends ist ein Ausbau des Halbstundentakts mit blossen Grenzkosten verbunden (Ausnutzung der 45-minütigen Standzeiten in Täuffelen) und verbessert die insbesondere im Sommerhalbjahr wertvolle Verbindung mit dem Raum Erlach.
- Der hauchdünne Anschlussbruch (Sichtanschluss) in Ins um 17:48 auf den RE aus Bern stellt ein Ärgernis dar. Zu prüfen ist eine Späterlegung der Abfahrt Ins um 3 Minuten (dementsprechend 3 Minuten Wartezeit des Gegenzugs in Ins Dorf sowie 1 Minute längere Wartezeit des nächsten Gegenzugs in Täuffelen).
- Die Früherlegung der Kursabfahrten Ins 20:33 / 21:33 / 22:33 um jeweils 6 Minuten auf die Minute .27 verkürzt die Umsteigezeiten auf die Züge aus Bern. Die Taktabweichung und der entsprechend längere Zugsaufenthalt in Täuffelen sind abends vertretbar.
- Das aktuelle nachmittägliche Angebot in den Nächten Fr+Sa ist ineffizient (40-minütige Standzeit in Biel) und inkohärent, da alle anderen Abfahrten um 1 Uhr nachts in Biel mit Tarifzuschlag verbunden sind. Die postulierte Früherlegung der letzten Zugsabfahrt um 30 Minuten ergibt insgesamt deutlich attraktivere Anschlüsse in Biel. Ein Moonliner-Kurs nach Täuffelen (– Ins) mit Abfahrt Biel 1:00 (s. Kap. 4.7) ermöglicht die Einbindung von Port / Bellmund analog der M32-Abfahrt Biel 2:25 nach Täuffelen – Ins.

**Hinweis:** Bezüglich der anstehenden bahnbaulichen Projekte im Abschnitt Biel – Nidau Beunden bedarf es noch einer Lösung des Grundsatzkonfliktes zwischen den Haltungen der Standortgemeinden und jener von ASm / AÖV. Es geht um die Frage, ob die Linie 290 im urbanen Bereich weiterhin als Eisenbahnlinie klassiert bleiben soll oder neu als Tramlinie gelten soll, wie es die Regiotram-Planung vorsah. Der diesbezügliche Entscheid hat in vielerlei Hinsicht einschneidende Konsequenzen. U.a. lassen die strengeren Vorgaben bei einer Eisenbahnlinie keine leichte Ostwärts-Verschiebung der Station Nidau Beunden zu, wie es im Rahmen des Projektes Regiotram zugunsten einer Optimierung des Umsteigepunktes Bahn/Bus festgelegt worden war.

**291 / Büren – Lyss – Kerzers**

- ➔ Mo-So: Schiebung der Taktlage der Basiskurse Büren – Lyss um 30 Minuten
- ➔ Mo-Fr: 3 zusätzliche Verdichtungskurspaare im Abschnitt Lyss – Büren
- ➔ Fr+Sa: Späteres Letztkurspaar Lyss 0:40 – Büren 1:00 – Lyss 0:20 per Bus unter Einbezug von Bütigen / Diessbach (-> s. Postulat Buslinie 30.362)

→ **Lyss – Büren: neu Angebotsstufe 3 (bisher Stufe 2)**

→ **Lyss – Kerzers: Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Abgestimmt auf das Buskonzept 2018 im Dreieck Lyss / Solothurn / Münchenbuchsee soll die Taktlage der Basiskurse in Fahrtrichtung Lyss um 30 Minuten geschoben werden, wodurch der ÖV-Knoten Büren optimiert wird (schlanke Anschlüsse Bahn / Bus neu auch v./n. Schnottwil). Der Nachteil für die Beziehung Büren – Kerzers (nur über Aarberg hinaus) fällt kaum ins Gewicht.
- Im Abschnitt Lyss – Büren hat sich die Verlängerung der zunächst nur zwischen Büren – Busswil geführten Verdichtungskurse nach Lyss sehr bewährt. Die Mehrkosten solcher Einschubkurse sind vergleichsweise bescheiden (Ausnutzung der gut 30-minütigen Standzeiten in Büren). Abgestimmt mit den Angebotsverdichtungen auf den RBS-Buslinien 30.898 / 40.008 dürften drei Zusatz-Kurspaare Büren 7:46 / 11:46 / 18:46 – Lyss – Büren 8:13 / 12:13 / 19:13 auf rege Nachfrage stossen. Weil damit die obere Grenze der Angebotsstufe 2 minim übertroffen wird, erscheint die Aufklassierung der Linie Lyss – Büren in die Angebotsstufe 3 angebracht, auch wenn aktuell die Zielvorgaben betr. Stufe 2 nicht erreicht werden.
- Die aktuelle Letztverbindung (Bern 23:13 – / Biel 23:22 –) Lyss 23:33 – Büren 23:43 ist zumindest wochenends nicht zeitgemäss. Anstatt eines Zusatz-Kurspaars auf der Schiene wird ein nachmittägliches Bus-Kurspaar Lyss – Büren postuliert, womit auch Bütigen / Diessbach zu einer Spätverbindung kämen. Zu prüfen sind TU-übergreifende Synergien: Das von Biel her um 0:30 in Lyss ankommende PostAuto könnte evtl. in den Nächten Fr+Sa statt der direkten Weiterfahrt nach Aarberg zuerst – mit schlankem Anschluss auf die Züge aus Bern und Biel – nach Büren und retour fahren und danach als moonliner-Kurs um 1:23 in Lyss nach Aarberg fahren, wodurch sich die aktuelle Schlaufe des moonliner-Kurses Biel 1:00 – Bern nach Aarberg erübrigt (s. auch Kap. 4.7).
- Bez. des Angebots im Abschnitt Lyss – Kerzers besteht zurzeit kein konzeptioneller Optimierungsbedarf. Das koordinierte Konzept Bahn / Bus im nachfragestärksten Abschnitt Lyss – Aarberg (dadurch ganztags halbstündliche Verbindungen) hat sich sehr bewährt.

### 303 / Biel – Bern (nur Regio; nachgenanntes dritte Postulat als Ausnahme)

→ Mo-Fr: Von der Nachfrageentwicklung abhängiger Ausbau des Angebots an S31-Verlängerungen bis Biel

→ Mo-So: Leichte Späterlegung dreier Spätkurse S3 Bern - Biel

→ Nächte Fr+Sa: Zusatzhalt des letzten RE Bern – Biel in Suberg-Grossaffoltern

→ **S3+S31: Angebotsstufe 4 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Die derzeit vier in den HVZ nach Biel verlängerten S31-Kurse werden rege genutzt und entlasten die unmittelbar nachfolgenden resp. vorausgehenden RE / S3 auf ideale Weise. Im Hinblick auf Grossprojekte wie Campus Biel, AggloLac etc. wird in den HVZ Bedarf nach zusätzlichen S31-Eilverbindungen entstehen, zumal diese in Biel diverse schlanke Anschlüsse und in Bern Wankdorf optimale Anschlüsse Richtung Aaretal bieten (Beziehungen Biel / Lyss <-> Ostermundigen / Gümligen / Münsingen / etc). Mit S31-Verlängerungen lässt sich vermeiden, dass vermehrt S3-Kurse in betrieblich aufwendiger Doppeltraktion geführt werden müssen.
- Jene S3-Kurse Bern – Biel abends, die nicht von RE-Kursen gefolgt sind, sollen neu zur Minute .34 in Bern abfahren, was aus mehreren Gründen Sinn gibt: Bessere Staffelung der 3 stündlichen Verbindungen Bern – Biel, Vermeidung diverser knapper Anschlussbrüche auf den Fernverkehr in Bern, schlankere Anschlüsse in Lyss und in Biel. Diese Vorteile überwiegen den Nachteil der Taktabweichung und der leicht längeren Aufenthaltszeit im Bahnhof Bern für die S3-Durchreisenden deutlich.
- Der nur am Wochenende verkehrende RE Bern 1:13 – Lyss – Biel bedient aktuell auch die Zwischenstationen Zollikofen / Münchenbuchsee / Schüpfen. Ein Zusatzhalt in Suberg-Grossaffoltern dürfte auf einige Nachfrage stossen und stellt kein Präjudiz im Sinne einer Forderung weiterer Zusatzhalte dar, da der Korridor Lyss – Biel mittels schlankem Anschluss RE -> moonliner gut bedient ist.

**Hinweis:** Zwei Gemeinden des S3-Korridors machen (nicht erstmals) die RVK auf dringende Anliegen betr. Verbesserung der Bahnhofinfrastruktur aufmerksam: Brugg drängt seit längerem auf einen behindertengerechten Perronzugang und Schüpfen auf eine Teilüberdachung des nordseitigen Perrons (Fahrtrichtung Bern).

### 305 / Bern – Neuchâtel

→ Mo-So: Anpassung Haltekonzept S5/S52 im Abschnitt Bern – Kerzers und Prüfen eines RE-Zusatzhalts in Bern Brünnen nach Inbetriebnahme des neuen Rosshäuserntunnels

→ Mo-Fr: Früherer Erstkurs Bern – Neuchâtel (Ank. 5:57, mit schlankem Anschluss in Ins von Fribourg her)

→ Mo-Fr: Zusätzliches RE-Kurspaar Neuchâtel 5:33 - Bern 6:07 (in Ins Anschluss auf TPF n. Fribourg) und Bern 18:23 – Neuchâtel 19:05

→ Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins zw. dem RE Bern – Ins 17:48 und den Kursen nach Biel (→ s. Postulat Linie 290) und nach Sugiez - Fribourg (→ s. Postulat Linie 255)

→ **RE: Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

→ **S5+S52, Kerzers – Ins: Angebotsstufe 3 (wie bisher)**

→ **S5+S52, Ins – Neuchâtel: Angebotsstufe 3 gemeinsam mit Regio 255 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Die Inbetriebnahme des neuen Rosshäuserntunnels per FP 2019 verkürzt die Fahrzeit im Abschnitt Rosshäusern – Gümmenen um ca. eine Minute. Dies und die geplante Aufhebung der Haltestelle Ferenbalm-Gurbrü ermöglichen bei der S-Bahn im Abschnitt Bern – Kerzers eine Konzeptsystematisierung sowie beim RE allenfalls einen Zusatzhalt in Bern Brünnen (ÖV-Knoten von wachsender Bedeutung), was von Neuchâtel / Ins / Kerzers her einem starken Bedürfnis entsprechen dürfte.
- Die Erstankunft in Neuchâtel um 6:27 ist nicht zeitgemäss, zumal seit Ende 2015 kein ICN-Anschluss mehr nach Lausanne besteht. Ein S5-Frühkurs Bern – Neuchâtel 5:57 ergibt auch eine Frühverbindung Freiburg – Neuchâtel (Umstieg in Ins) und in Neuchâtel optimale Anschlüsse nach Yverdon / Lausanne sowie La Chaux-de-Fonds / Le Locle und dürfte zumindest im westlichen Streckenteil auf rege Nachfrage stossen.
- Die erste RE-Ankunft in Bern um 7:08 ist werktags nicht zeitgemäss. Eine erste Eilverbindung (La Chaux-de-Fonds –) Neuchâtel 5:33 – Bern 6:08 dürfte auf rege Nachfrage stossen und stellt in Ins einen attraktiven Anschluss nach Fribourg her (aktuell knapper Anschlussbruch zw. S52 Abf. Neuchâtel 5:36 und TPF-Abfahrt Ins 5:48 in Ins), ebenso einen schlanken Übereckanschluss von Sugiez nach Bern (20 min kürzere Reisezeit). Die Rückführung des RE dürfte am ehesten als Verdichtungskurs Abf. Bern 18:23 (oder evtl. 16:23 ?) analog dem aktuellen Verdichtungs-RE Abf. Bern 17:23 Sinn geben.
- Der hauchdünne Anschlussbruch (Sichtanschluss) in Ins zwischen dem Verstärkungs-RE 3932 und dem BTI-Kurs 7111 sowie dem TPF-Kurs 14467 ist ärgerlich. Da eine frühere RE-Ankunft wegen fehlender Doppelspurabschnitte kaum möglich ist, muss das Problem durch leichte Späterlegung der Zugsabfahrten BTI / TPF zu lösen versucht werden (→ s. Linien 255 / 290).

**Hinweis:** Es wird davon ausgegangen, dass die Aufhebung der Bahnhaltstelle Zihlbrücke nicht mehr zur Diskussion steht, nachdem sich RVK, Region und Standortgemeinde Gampelen vor wenigen Jahren klar für die Aufrechterhaltung ausgesprochen haben, zumal eine Aufhebung ohne konzeptionellen Nutzen wäre. Ebenso wird davon ausgegangen, dass die längerfristige Angebotsplanung betr. der Linien 305 / 255 eine halbstündliche Bedienung von Müntschemier und Gampelen anstrebt; denn diese zwei Ortschaften sind um einiges grösser als manche Dörfer, die bereits heute halbstündlich durch die S-Bahn bedient werden.

#### 410 / Biel – Solothurn (nur Regio)

→ Mo-So: Ausdehnung des 30'-Taktes abends im Abschnitt Biel – Solothurn um 3 Kurspaare

→ So: Ausdehnung des 30'-Taktes tagsüber im Abschnitt Biel – Solothurn um 6 Kurspaare

→ Mo-So: Beseitigung der minimalen Abweichung vom strikten 30'-Takt im Abschnitt Biel – Solothurn

→ **Angebotsstufe 3 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Nachdem die Verdichtung zum tagsüber durchgehenden Halbstundentakt Mo-Sa, die neuen Bahnhaltstellen und das attraktive neue Rollmaterial einen gewaltigen Nachfrageschub generierten, besteht im Abschnitt Biel – Grenchen – Solothurn nurmehr beim Abend- und Sonntagsangebot Handlungsbedarf. Die Ausdehnung des 30'-Taktes abends und sonntags ist auch deshalb angebracht, weil die Grundkurse seit dem Fahrplan 2016 in Biel keinen Anschluss mehr nach Genf bieten. Die Schlechterstellung gegenüber dem Linienabschnitt Solothurn – Oensingen – Olten ist sachlich nicht gerechtfertigt.
- Der minimale Hinketakt zwischen Grundkursen (Biel an .07 / ab .53) und Verdichtungskursen (Biel an .38 / ab .21) ist aus Kundensicht ärgerlich. Der Konflikt mit dem Gütertrasse muss entsprechend gelöst werden. Ein strikter 30'-Takt Biel an .08 / .38 und Biel ab .22 / .52 ergäbe auch einen zuverlässigen Anschluss der Buslinie 73 in Pieterlen.

## 4.2 Bahnlinien Berner Jura

### 225 / Biel – La Chaux-de-Fonds (Regio / RE)

### 226 / Biel – Sonceboz – Moutier

- ➔ Neue Bahnhaltestelle St-Imier La Clé (bereits beschlossen, Inbetriebnahme frühestens per FP 2021)
- ➔ Mo-Fr: Wiederherstellung systematisches Tagsüber-Konzept auf der Linie 226 (lückenlos zwei stündliche Verbindungen Malleray-Bévilard / Reconvilier / Tavannes <-> Vallon / Biel)
- ➔ Sa+So tagsüber: Vertiefte Prüfung von Möglichkeiten zur Steigerung der Anschlussqualität in Moutier / Tavannes / Sonceboz und der Effizienz des stündlichen Regio im Vallée de Tavannes
- ➔ Vertiefte Prüfung von Möglichkeiten zur Vermeidung der knappen Anschlussbrüche in Moutier von/nach Delémont mittels Infrastrukturanpassung im Bahnhof Moutier (Ermöglichen der Paralleleinfahrt/-ausfahrt v./n. Grenchen und Court) und Halt am selben Perron

➔ **RE: Angebotsstufe 1 (wie bisher)** – nur möglich, weil ein Teil der 18.5 RE-Kurspaare als Fernverkehr gilt

➔ **Regio, Biel – La Chaux-de-Fonds und Malleray-Bévilard – Moutier: Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

➔ **Regio, Sonceboz – Malleray-Bévilard: Angebotsstufe 3 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Das aktuelle Vormittagskonzept auf der Linie 226 mit Taktwechsel und reduziertem Angebot ist verwirrend und ineffizient. Die Wiederherstellung des systematischen Taktfahrplans in Form tagsüber stündlicher Kurspaare Biel – Sonceboz – Malleray-Bévilard und stündlicher Kurspaare Sonceboz – Moutier resp. die erforderlichen vier Zusatz-Kurspaare zwischen Sonceboz und Malleray-Bévilard (110 Bahnkilometer mehr pro Werktag) generieren bloss Grenzkosten. Die Wiederherstellung der Güteklasse C rund um die Bahnhaltestellen im oberen Vallée stellt auch ein Anliegen der Standortförderung dar.
- Der Ende 2015 verordnete markante Angebotsabbau samstags/sonntags auf der Linie 226 hat zu massiv schlechteren Anschlüssen in Tavannes (Verbindung Moutier / Vallée unterhalb Tavannes <-> Tramelan / Le Noirmont) und Sonceboz (Verbindung Vallée <-> Haut Vallon / La Chaux-de-Fonds) geführt und ist betrieblich wenig effizient (lange unproduktive Standzeiten in Moutier und Biel). Mit einem asymmetrischen Taktkonzept des Regio (Fahrtrichtung Biel unverändert, in Gegenrichtung bis Sonceboz mit RE verkoppelt, danach Sonceboz .03 - Moutier .35) könnte eine Zugskomposition eingespart werden und könnten optimale Anschlüsse in Tavannes (Verbindung Moutier <-> Tramelan / Le Noirmont) sowie in Sonceboz und Moutier zumindest in der einen Fahrtrichtung (Vallée -> Delémont; La Chaux-de-Fonds / St-Imier / Courtelary -> Vallée) erreicht werden.  
Ein zusätzlicher und sehr wesentlicher Beitrag zur Effizienzsteigerung bei einer solchen Konzeptanpassung bestände darin, dass sich in Biel die aufwendigen halbstündlichen Zugtrennungs- und Kupplungsmanöver erübrigen würden. Der Nachteil des Wegfalls der stündlichen Direktverbindung Bas Vallon -> Vallée wäre im Vergleich zur Vielzahl von Vorteilen vernachlässigbar. Für die Anschlusslinie 237 resultieren nebst obgenanntem Vorteil (schlanke Umsteigeverbindungen v./n. Moutier) auch gewisse Nachteile bez. der Anschlüsse in Le Noirmont, die jedoch weitgehend aufgefangen werden können (vgl. Postulate betr. Linie 237).
- Die Verbesserung der Anschlüsse in Moutier v./n. Delémont stellt seit langem ein zentrales Anliegen der Region dar. Durch die Woche hindurch (Mo-Fr) ermöglicht seit 2016 der Shuttle Sonceboz – Moutier (Ank. zur Minute 05) zumindest Richtung Delémont / Basel optimale Anschlüsse. Um auch in der Gegenrichtung knappe Anschlüsse zu ermöglichen, sind infrastrukturseitige Massnahmen zu prüfen: Nebst der noch im 2016 geplanten Trasse- und Gleissanierung im Abschnitt Moutier – Court (aus Sicherheitsgründen muss in diesem Abschnitt derzeit langsamer gefahren werden als dies die Streckengeometrie zuliesse) dürfte eine zeitgleiche Einfahrt/Ausfahrt der Züge im Bahnhof Moutier und das Umsteigen übers Mittelperron hinweg mit einer relativ bescheidenen Investition in die Gleisinfrastruktur machbar sein.

### 230 / Biel – Delémont (nur RE)

- ➔ Weiterzug des RE Biel - Delémont - Delle bis Belfort mit Anschluss an den TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard
- ➔ Mo-So: Schliessung der letzten Angebotslücke (Delémont 23.12 – Biel 23.40; Biel 23.49 – Delémont)
- ➔ Nächte Fr+Sa: Zusatzhalte des RE Biel 1:19 – Delémont in Pieterlen und Lengnau

➔ **Angebotsstufe 1 (wie bisher)** – nur möglich, weil neu ein Teil des RE-Angebots als Fernverkehr gilt

#### Begründung der Postulate:

- Die seit langem geplante Reaktivierung der Bahnlinie Delle - Belfort ist per FP 2018 angekündigt. Das Konzept einer RE-Direktverbindung Biel - Delémont - Belfort mit HGV-Anschluss hat grosses Potenzial und darf nicht verwässert werden.

- Mit einer Letztverbindung (Delle 22:19 –) Delémont 23:12 – Biel 23:40 und der Rückfahrt Biel 23:49 – Delémont wird die letzte Lücke im durchgehenden Halbstundentakt Biel – Delémont geschlossen und entstehen attraktive Spätverbindungen über Biel hinaus (v.a. Delémont / Moutier / Grenchen Nord → Bern / Lausanne / Zürich sowie Bern → Grenchen Nord / Moutier / Delémont).
- Mit Zusatzhalten des nur am Wochenende verkehrenden RE Biel 1:19 – Delémont in Pieterlen / Lengnau lässt sich die grössere Angebotslücke zum ersten Kurs der Nachtlinie M 30 Biel – Solothurn schliessen.

**Hinweis:** Offenbar bestehen seit Einführung des Konzeptes "Léman 2030" in den HVZ regelmässig grosse Kapazitätsprobleme auf der Linie 230. Diese Probleme bedürfen einer dringenden Lösung (kein direkter Zusammenhang mit dem AK 2018-21).

### 236 / La Chaux-de-Fonds – Saignelégier

→ Mo-So: Schliessung der abendlichen Taktlücke

→ **Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Der Kanton Bern und die RVK 1 sind nur marginal (Gemeinde La Ferrière) durch die Linie 236 tangiert, weshalb die Bedürfnisse primär durch die Kantone Jura und Neuenburg zu formulieren sind. Angesichts der zweistündigen resp. Fr+Sa sogar dreistündigen abendlichen Angebotslücke La Chaux-de-Fonds – Saignelégier dürfte zumindest diesbezüglich Handlungsbedarf bestehen.

**Hinweis:** Die seit FP 2016 deutlich ungünstigeren Übereck-Anschlüsse in La Chaux-de-Fonds v./n. Biel dürften kurz- und mittelfristig nicht verbesserbar sein. Eine Schiebung der Taktlage auf der Linie 236 um 30 Minuten (im Zusammenhang mit der geplanten Zugskreuzungsstelle Bassecourt, womit Delémont – Glovelier im strikten 30'-Takt bedient würde) wäre zwar grundsätzlich möglich; doch müsste dadurch auch die Taktlage der Linie 237 (Tavannes – Le Noirmont) um 30 Minuten geschoben werden, was wiederum nicht optimal mit dem Angebotskonzept auf der Linie 226 Biel – Sonceboz – Moutier harmonieren würde.

### 237 / Tavannes – Le Noirmont

- Mo-Fr: Schliessung der Lücken im Halbstundentakt Tavannes – Tramelan tagsüber. Somit 5 Zusatz-Kurspaare (anstelle 40-minütiger Standzeiten in Tavannes) mit Anschluss v./n. Biel und v./n. Malleray-Bévilard
- So-Do: Wiederherstellung einer Letztverbindung Biel 23:47 – Tramelan
- Mo-Fr: Überführung des aktuellen Zusatzangebots Tavannes – Tramelan ins Grundangebot
- Sa+So: Vertiefte Prüfung eines asymmetrischen Angebotskonzepts und optional Weiterzug der Kurse bis Saignelégier im Zusammenhang mit der Prüfung von Möglichkeiten zur Optimierung des Wochenendkonzeptes im Vallée de Tavannes (vgl. Linie 226)

→ **Tavannes – Tramelan: neu Angebotsstufe 3 (bisher Stufe 2 + Zusatzangebot)**

→ **Tramelan – Le Noirmont: Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Regionalzentren der Grösse und Bedeutung von Tramelan haben werktags Anspruch auf tagsüber halbstündliche Verbindungen mit den übergeordneten Zentren Biel / Bern. Da die Angebotsstufe 2 maximal 25 Kurspaare zulässt und da der Kanton bisher eine Aufstufung ablehnte, wurden bis Dezember 2015 sechs und werden heute noch vier Kurspaare Tavannes – Tramelan als Zusatzangebot durch die Gemeinden bestellt. In Anbetracht der erfreulichen Nachfrageentwicklung im Abschnitt Tavannes – Tramelan und da seit der Neuordnung von Meterspurlinien zur Kategorie "tramähnliche Züge" die Mindestvorgaben erreicht werden, erscheinen eine Aufstufung in die Angebotsstufe 3 und die Überführung des bisherigen Zusatzangebots ins Grundangebot gerechtfertigt. Da die Verdichtungskurse Tavannes – Tramelan bloss Grenzkosten generieren (Ausnutzung der 40-minütigen Standzeiten in Tavannes), wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Komplettierung des Halbstundentaktes werktags tagsüber (5 Zusatzkurspaare) als sehr günstig beurteilt, sofern auch die Lücken im Halbstundentakt (Biel –) Sonceboz – Moutier wie postuliert geschlossen werden (s. Postulate zur Linie 226). Die Mehrerträge dürften die Mehrkosten bald einmal übertreffen.
- Per FP 2016 wurde die Letztverbindung Biel – Tramelan sonntags bis donnerstags um eine halbe Stunde früher gelegt, womit die letzte Abfahrt in Biel um 23:20 (und in Bern gar um 22:30 statt 23:13) erfolgt. Regionszentren der Grösse und Bedeutung von Tramelan sollten auch die Woche hindurch eine letzte Abfahrtsmöglichkeit in Bern nach 23 Uhr und in Biel nach 23:45 haben.
- Das aktuelle Angebotskonzept Sa+So ist mit erheblichen Mängeln verbunden: Sehr unattraktive Anschlüsse in Tavannes v./n. Moutier und in Tramelan v./n. St-Imier, stündlich 40-minütige Standzeiten in Tavannes und somit wenig effizienter Mitteleinsatz. Abgestützt auf das zur Prüfung vorgeschlagene asymmetrische Angebotskonzept für die Bahnlinie 226 mit Zugskreuzung in Tavannes drängt sich auch für die Linie 237 ein asymmetrisches Konzept mit folgenden Taktlagen, Zugskreuzung in Les Breuleux und Verlängerung nach Saignelégier auf (unverändert 2 Kompositionen im Einsatz):

- Tavannes .12 – Tramelan .21 / .23 – Les Breuleux .37 – Le Noirmont .46 / .49 – Saignelégier .56
- Saignelégier .00 – Le Noirmont .07 (also in beiden Fahrtrichtungen 20'/40'-Intervalle zu den Zügen der Linie 236)
- optional (zweistündlich?): Le Noirmont .09 – Les Breuleux .15; Les Breuleux .17 – Le Noirmont .24
- Le Noirmont .30 – Les Breuleux .38 – Tramelan .53 / .56 – Tavannes .07

Die Vorteile gegenüber dem seit 2016 geltenden Konzept sind zahlreich: Optimale stündliche Verbindungen Moutier / Vallée <-> Tramelan / Le Noirmont, Buslinie St-Imier – Tramelan mit schlanken Anschluss in Tramelan in Fahrtrichtung St-Imier, Mehrangebot im Abschnitt (Les Breuleux –) Le Noirmont – Saignelégier und somit höhere Produktivität anstelle 40-minütiger Standzeiten in Tavannes. Nachteile stellen die Mehrkilometer (blosse Grenzkosten) und die schlechteren Anschlüsse in Le Noirmont in Fahrtrichtung La Chaux-de-Fonds dar – allerdings ist La Chaux-de-Fonds von Tramelan / Les Reussilles aus zweistündlich und von Tavannes aus stündlich ohnehin schneller via St-Imier erreichbar, und mit Einschub-Kursen Les Breuleux – Le Noirmont bliebe auch die Qualität der Verbindungen Les Breuleux -> La Chaux-de-Fonds aufrecht erhalten. In der Bilanz dürften die Vorteile eines solchen asymmetrischen Konzeptes deutlich stärker zu gewichten sein.

## 411 / Moutier – Solothurn

Bis Ende 2016 wird entschieden werden, ob die aufwendige Totalsanierung des Weissensteintunnels und weitere dringend nötige Sanierungsmassnahmen in Angriff genommen werden sollen, was einen mehrjährigen Bahnersatzbetrieb nördlich und südlich des Tunnels erfordern würde, oder ob die Bahnlinie angesichts ungenügender Wirtschaftlichkeit zumindest im Abschnitt Oberdorf – Moutier stillgelegt werden soll. So oder so wird deshalb im Zeitraum 2018-2021 ein Bahnersatzkonzept aktuell werden, entweder temporär (wohl deutlich mehr als ein Jahr) oder aber definitiv. Das AK 2018-21 muss deshalb Überlegungen nicht nur zum Szenario "Bahnlinie bleibt", sondern auch zu einem Bahnersatz-Szenario anstellen.

### Szenario 1: Tunnelanierung und integrale Erhaltung der Bahnlinie 411

-> Aus Sicht der RVK besteht bez. Angebotskonzept kein Handlungsbedarf

### Szenario 2: Bahnersatz-Betrieb im Abschnitt Moutier – Gänsbrunnen

➔ Ablösung des Bahn-Studentaktes durch stündliche Verlängerung der Buslinie Oensingen – Balsthal – Gänsbrunnen nach Moutier (mit schlankem Anschluss v./n. Biel), zusätzlich zu einzelnen Bus-Kurspaaren Moutier – Crémines (mit schlankem Anschluss v./n. Delémont)

➔ **Moutier – Gänsbrunnen: Angebotsstufe 2 (wie bisher)** in beiden Szenarien

#### Begründung der Postulate:

- Da auch die Buslinie im Solothurnischen Thal mindestens stündlich verkehrt, erscheint es logisch, sowohl im Falle der Tunnelanierung als auch im Falle der Stilllegung der Bahnlinie diese Buslinie im Studentakt nach Moutier zu verlängern, zumal dies (unter Annahme einer Fahrzeit von ca. 18 Minuten für die Strecke Gänsbrunnen - Moutier) optimale Anschlüsse auf den ICN v./n. Biel ermöglicht. Eine solche durchgehende Buslinie Moutier – Balsthal / Oensingen dürfte auch aus touristischer Sicht (Naturpark Thal) interessant sein.

## 4.3 Seilbahnlinien

### 2016 / Ligerz – Prêles

➔ Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar und 3 zusätzliche Verdichtungskurspaare tagsüber, abgestimmt auf die vermehrten Bahnhalte in Ligerz und auf den Fahrplan der Buslinie La Neuveville – Prêles – Nods

➔ **Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Seitdem auch die Verdichtungskurse Biel - Neuchâtel in Ligerz halten, dürften entsprechende Anschlusskurse v./n. Prêles (Prêles .16 - Ligerz .21; Ligerz .34 - Prêles .40) ganzjährig ausreichend nachgefragt werden. Ausser dem postulierten früheren Betriebsstart generieren solche Zusatzkurse blosse Grenzkosten (Ausnutzung unproduktiver Standzeiten) und erscheinen umso berechtigter, als die LTB die Zielvorgaben bez. Nachfrage und Kostendeckungsgrad erreicht.

**2020 / St-Imier – Mont Soleil**

-> Aus Optik der RVK besteht in den nächsten Jahren kein Bedarf an Angebotsanpassungen. Dringend nötig ist hingegen eine Aufwertung der Verbindung vom Bahnhof St-Imier zur Talstation resp. zum Ortszentrum (bessere Anbindung an die Buslinie St-Imier – Tramelan -> siehe Postulat Linie 21.131)

→ **Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

**2022 / Biel – Magglingen**

-> Aus Optik der RVK besteht in den nächsten Jahren kein Bedarf an Angebotsanpassungen

→ **Angebotsstufe 4 (wie bisher)**

**2023 / Biel – Evilard**

-> Aus Optik der RVK besteht in den nächsten Jahren kein Bedarf an Angebotsanpassungen. Das ursprüngliche Postulat zweier Zusatzkurspaare in den Nächten Fr+Sa wurde aufgrund nachvollziehbarer Einwendungen der VB fallen gelassen. Stattdessen wird ein Moonliner-Kurs Biel – Evilard – Orvin angestrebt (-> s. Kap. 4.7)

→ **Angebotsstufe 4 (wie bisher)**

**4.4 Buslinien Berner Jura, Regionalverkehr (ohne Linien 70 / 71 / 73)****21.132 / La Neuveville – Nods (– Chasseral)**

- ➔ Mo-Fr, Route via Prêles: Tagsüber Ausbau zum Stundentakt (stets mit schlankem Anschluss in Prêles auf LTB), mehrere Zusatzkurse während Schulperiode (vollständige Integration der Schülertransporte ins ÖV-Angebot)
- ➔ Mo-Fr, Route via Lignières: Angebotsreduktion im Abschnitt Nods – Lignières zugunsten Angebotsausbau im Abschnitt Lignières – Le Landeron – La Neuveville (bessere Berücksichtigung der Schülertransportbedürfnisse, attraktivere Anschlüsse v./n. Neuchâtel), was eine Einkürzung der Linie 21.030 Marin – Le Landeron um den Abschnitt Le Landeron Gare – Route de Bâle ermöglicht
- ➔ Sa+So: Leichter Ausbau zum systematischen 2-Studentakt (Fahrtrichtung Nods – La Neuveville abwechselnd im Uhrzeigersinn / im Gegenuhrzeigersinn)
- ➔ Touristikerschliessung Chasseral im Sommerhalbjahr: Bessere Koordination mit dem CJ-Angebot auf der Chasseral-Nordflanke (vgl. Linie 22.121)

→ **La Neuveville – Prêles – Nods: neu Angebotsstufe 2 (bisher Stufe 1)**

→ **La Neuveville – Lignières – Nods: Angebotsstufe 1 (wie bisher)**

→ **Nods – Chasseral: nicht im Grundangebot (wie bisher)**

**Begründung der Postulate** (vgl. Bericht zum Konzept-/Fahrplanentwurf Plateau de Diesse):

- Der aktuelle Fahrplan beinhaltet viele unlogische Elemente, so z.B. bestehen werktags 12 Tal- und nur 8 Bergfahrten via Lignières (umgekehrt verhält es sich betr. der Route via Prêles). Auf der Route via Prêles erscheint ein Stundentakt tagsüber gerechtfertigt, da sie deutlich nachfragestärker ist als jene via Lignières und da die Zielvorgaben weit übertroffen werden. Mit der kompletten Integration der Schülertransporte ins ÖV-Angebot ist ein zusätzlicher markanter Nachfragesprung zu erwarten. Da wegen der komplexen Schulsituation auf dem Plateau 4 Zusatzkurse auf dem Plateau und 1 Zusatzkurs La Neuveville - Nods nötig sind, ist die Aufstufung in die Angebotsstufe 2 erforderlich.
- Der Linienabschnitt Nods – Lignières fällt bez. Nachfragestärke deutlich von allen anderen Abschnitten ab. Eine Angebotsreduktion in diesem Abschnitt ermöglicht eine Optimierung des Fahrplans im Abschnitt Lignières – Le Landeron – La Neuveville. Die schlanken Anschlüsse von/nach Neuchâtel für die Ortsteile zwischen den Bahnhöfen Le Landeron und La Neuveville lassen es zu, die Linie Marin – Le Landeron um den Abschnitt Le Landeron Gare – Le Landeron Route de Bâle einzukürzen und dadurch ein unzweckmässiges Parallelangebot zu beseitigen.

- Wochenends, wo keine Schülertransportbedürfnisse zu berücksichtigen sind, ist ein systematischer 2-Stunden-Takt und Rundkurskonzept zweckmässig, welches mit einem einzigen Fahrzeug stündliche Verbindungen zwischen La Neuveville und Nods ergibt (abwechslungsweise im Uhrzeiger- und Gegenverkehrsrichtung, Wende in La Neuveville).
- Das Touristikangebot Nods – Chasseral im Sommerhalbjahr darf nicht zulasten der Systematik des Grundangebots Nods – La Neuveville gehen und ist mit dem Touristikangebot St-Imier – Chasseral vermehrt zu koordinieren (bessere Staffelung der Fahrten zwecks Maximierung des Kundennutzens, vgl. Linie 21.121). Wegen der rein touristischen Ausrichtung besteht keine Möglichkeit, diesen Linienabschnitt ins abgeltungsberechtigte Grundangebot überzuführen. Eine Erweiterung des Angebots auf die Werktage (2 Kurspaare) wäre erwünscht (evtl. nur auf Reservation für Gruppen zu kostendeckendem Pauschalpreis).

**Hinweis:** Die Option einer Direktlinie Nods – Orvin – Biel wurde von der RVK im Jahr 2009 näher geprüft und hat sich als eindeutig unzweckmässig erwiesen. Die beschränkten Mittel sind viel sinnvoller in den Ausbau der Stammlinie 21.132 zu stecken.

### 22.121 / St-Imier – Chasseral

- ➔ Touristikerschliessung Chasseral im Sommerhalbjahr: Bessere Koordination mit dem CarPostal-Angebot auf der Chasseral-Südflanke (vgl. Linie 21.132)
  - ➔ Touristikerschliessung Savagnières im Winter: Flexibilisierung des Angebots gemäss voraussehbarem Andrang
- ➔ **nicht im Grundangebot (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Das Touristikangebot St-Imier – Chasseral im Sommerhalbjahr ist mit dem Touristikangebot (La Neuveville –) Nods – Chasseral vermehrt zu koordinieren (bessere Staffelung der Fahrten zwecks Maximierung des Kundennutzens, vgl. Linie 21.032). Wegen der rein touristischen Ausrichtung besteht keine Möglichkeit, diese Linie ins abgeltungsberechtigte Grundangebot überzuführen. Empfohlen wird ein strikter 3-Stunden-Takt mit schlanken RE-Anschlüssen in St-Imier v./n. Biel und eine kostenneutrale Erweiterung des Angebots im Sinne eines abendlichen Bedarfskurspaars (auf Reservation für Gruppen zu kostendeckendem Pauschalpreis, allenfalls in Kombination mit einem "Sunset dinner Chasseral").
- Auch für das Touristikangebot während der Betriebszeiten der Skilifte Savagnières / Les Bugnens wird eine verstärkte Vertaktung empfohlen sowie eine gewisse Flexibilisierung des Angebots (fünftes Kurspaar an Tagen mit guten Skisportbedingungen, abendliches Bedarfskurspaar auf Reservation für Gruppen zu kostendeckendem Pauschalpreis, allenfalls in Kombination mit einem "Candle light Fondue Chasseral").

**Hinweis:** Ein Versuchsbetrieb für eine ganzjährige Buslinie St-Imier – Savagnières – Val de Ruz (– Neuchâtel), wie von der Gemeinde St-Imier angeregt, wird vom mehrheitlich betroffenen Kanton Neuchâtel abgelehnt. Die Realisierungschancen für eine solche Linie dürften auch auf längere Sicht schlecht stehen, da die Minimalvorgabe von 20% Kostendeckungsgrad kaum erreichbar erscheint.

### 22.131 / Tramelan – St-Imier

- ➔ Mo-Fr: Systematisierung und tagsüber Ausbau zum Studententakt auf der Direktroute Tramelan – St-Imier (mit schlanken Anschlüssen auf Regio-Kreuzung in St-Imier und auf Verdichtungskurse v./n. Tavannes / Biel in Tramelan) unter Aufhebung der einzelnen Schlaufen Les Breuleux, dafür in St-Imier stets mit Schlaufe via Ortskern / Ingenieurschule
- ➔ Sa+So: Bessere Anschlüsse in Tramelan im Zusammenhang mit postulierter Taktlagenschiebung auf der Bahnlinie 237, Durchbindung nach Saignelégier (s. Linie 21.232)

#### ➔ **Angebotsstufe 1 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Mit dem aktuellen Fahrplan wird das Nachfragepotenzial (bei weitem schnellste Verbindung zwischen den Regionszentren Tramelan und St-Imier, Neuansiedlung der Handelsschule in Tramelan, zunehmender Freizeitverkehr) ungenügend ausgeschöpft. Ein deutlicher Angebotsausbau auf der Direktroute Tramelan – St-Imier, kombiniert mit einer Systematisierung des Fahrplans (Vertaktung, bessere Bahnanschlüsse, effiziente stündliche Umläufe) und der Schlaufe via Ortskern / Ingenieurschule, erscheint von der aktuellen Nachfrage und vom Steigerungspotenzial her gerechtfertigt, wobei die Bedürfnisse der höheren Schulen bestmöglich zu integrieren sind. Mit der Schlaufe via Ortskern wird auch die Talstation der Seilbahn etwas besser angebunden (eine optimale Anbindung ist leider kaum machbar). Ausgenommen in der Morgen-HVZ (Unterrichtsbeginn) kommt die L 131 mit einem Fahrzeug aus (Taktlage Tramelan .30 - St-Imier .56; St-Imier .02 - Tramelan .28). Weitergehende Anliegen bez. Feinerschliessung in St-Imier (Spital, Industriezone La Clé, Industrie Longines, Industrie Villeret) dürfen die Systematik der stündlichen Umläufe nicht beeinträchtigen.

- Die werktägliche Verbindung St-Imier – Les Breuleux (aktuell je 3 Schlaufenfahrten pro Fahrtrichtung) soll, wie in der Studie “bus Franches Montagnes / Jura bernois“ 2009 empfohlen, von der Linie 131 abgekoppelt werden. Da eine eigenständige Buslinie St-Imier – Les Breuleux – Saignelégier zurzeit chancenlos ist, ist unter Nutzung von Synergien mit den Schülertransporten zwischen Saignelégier – Les Breuleux bis auf weiteres ein Anschlusspunkt bei der Haltestelle "bifurcation Les Breuleux" anzustreben. Die Fahrpläne dieser Kurspaare ist primär durch den Kanton Jura aufgrund der Schulpendlerbedürfnisse festzulegen.
- Die Verknüpfung des Ende 2015 eingeführten Zweistundentaktes am Wochenende mit einem neuen identischen Angebot zwischen Tramelan und Saignelégier (s. Linie 22.132) trägt zu einem effizienteren Gesamtkonzept bei und ist TU-übergreifend sicherzustellen.

### 22.132 / Tramelan – Saignelégier

- ➔ Mo-Fr: Leichter Angebotsausbau (2 Zusatzkurspaare)
- ➔ Sa+So: Angebotsausbau zum 2-Stundentakt (Sa 2 und So 3 Zusatzkurspaare)
- ➔ Bessere Anbindung des Freizeit- und Sportzentrums in Saignelégier

#### ➔ Angebotsstufe 1 (wie bisher)

##### Begründung der Postulate:

- Per FP 2016 wurde bereits ein wichtiger Schritt Richtung Systematisierung und optimierten Bahnanschlüssen vollzogen. Eine verstärkte Systematisierung im Sinne eines 2-Stundentaktes tagsüber (Mo-Fr mit Verdichtung in HVZ; Taktlage Saignelégier .38 – Tramelan .54 / .59 – Saignelégier .17) dürfte zu einer markanten Nachfragesteigerung v.a. im Freizeitverkehr führen (Verbindung der zwei Regionalparks Chasseral und Doubs).
- Eine Kurzschleife zum Freizeit- und Sportzentrums in Saignelégier wäre zweifellos zweckmässig; doch erlauben die neuen Bahn-Taktilagen auf den Linien 236 / 237 vorerst nur in Fahrtrichtung Saignelégier eine solche optimierte Feinerschliessung, ohne die Bahnanschlüsse zu gefährden.

### 22.133 / Tramelan – Bassecourt

- ➔ Sa+So: Ersatz des Rufbusangebots durch vertaktetes Fixangebot (6 Kurspaare), u.U. Nutzung von Synergien mit anderen Regionalbuslinien in der Haute Sorne

#### ➔ Angebotsstufe 1 (wie bisher)

##### Begründung der Postulate:

- Das Rufbusangebot in der Courtine weist ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf (ausserordentlich hohe Kosten pro beförderte Person). Nachdem per FP 2016 bereits das PubliCar-Angebot werktags aufgehoben resp. durch vermehrte Fixkurse kompensiert wurde, bedarf es nun noch einer analogen Konzeptänderung an Sonntagen, wo heute ein einziges Fixkurspaar angeboten wird. Ein 2-Stundentakt analog dem per FP 2016 eingeführten Angebot auf der Linie 131 erscheint angemessen.

### 22.141 / Tavannes – Bellelay – Les Genevez

- ➔ So: Ersatz des Rufbussystems durch vertaktetes Fixangebot Reconvilier – Bellelay (– Lajoux – Les Genevez / – Sornetan – Souboz) ähnlich wie samstags seit Ende 2015 (6 Kurspaare im Abschnitt Reconvilier – Bellelay)

#### ➔ Angebotsstufe 1 (wie bisher)

##### Begründung der Postulate:

- Das System PubliCar (Rufbusangebot mit Tarifzuschlag, Bestellung mind. 24 Std im voraus) hat sich nicht bewährt: Einem grossen betrieblichen Aufwand steht eine sehr bescheidene Nachfrage gegenüber. Nachdem das werktägliche PubliCar-Angebot per FP 2016 zugunsten eines vermehrten Fixangebots aufgehoben wurde, ist eine analoge Anpassung des Sonntagsangebots angebracht.

### 22.211 / Moutier – Delémont

- > Aus Optik der RVK besteht in den nächsten Jahren kein Bedarf an Angebotsanpassungen

#### ➔ Angebotsstufe 2 (wie bisher)

**22.231 / Moutier – Souboz – Bellelay**

-> Aus Optik der RVK besteht nach der per FP 2016 erfolgten umfangreichen Konzeptanpassung kein Bedarf an Angebotsanpassungen

→ **Angebotsstufe 1 (wie bisher)**

**22.232 / Moutier – Belprahon (– Corcelles)**

-> Aus Optik der RVK besteht nach der per FP 2016 erfolgten umfangreichen Konzeptanpassung kein Bedarf an Angebotsanpassungen

→ **Angebotsstufe 1 (wie bisher)**

**4.5 Buslinien Seeland, Regionalverkehr (inkl. Linien 70 / 71 / 73)****20.531 / Ins – Cudrefin – Mur**

→ Zusatz-Haltestelle in Witzwil

→ Mo-Fr: Zusatzkurspaar in Morgenspitze

→ Mo-So: Angleichung der Taktlage werktags und wochenends und Prüfung von Synergien mit dem Busangebot im Raum Erlach

→ **neu Angebotsstufe 1 (bisher nicht im Grundangebot, da nicht durch Kt. Bern bestellt)**

**Begründung der Postulate:**

- Die Anbindung von Witzwil an die Buslinie generiert Zusatznachfrage und erhöht die Wirtschaftlichkeit.
- In der Morgen-HVZ dürfte ein zweites Kurspaar auf ausreichend Nachfrage stossen (Ank. Ins 6:35 / 7:35 statt einzig 7:03)
- Ausserhalb der Zeiten mit Stundentakt sind Synergien mit den Postautolinien Ins - Erlach zu prüfen. Dies könnte v.a. am Wochenende interessante Perspektiven eröffnen.
- Eine Aufnahme der Buslinie ins Grundangebot des Kantons Bern erscheint naheliegend, sofern die Mindestvorgaben betr. Nachfrage und Kostendeckungsgrad erfüllt werden. Mit den postulierten quantitativen und qualitativen Angebotsverbesserungen und dem Potenzial bez. Nachfragesteigerung dürften die Mindestvorgaben zu erreichen sein.

**22.070 / Biel – Les Prés d’Orvin****22.071 / Biel – Romont**

→ L70 Mo-So: Bedienung Les Prés d’Orvin tagsüber im strikten 2-Studentakt (1 Zusatzkurspaar Mo-Fr)

→ L 70 Mo-So an Wintersporttagen mit grossem Andrang: Zeitlich zwischengeschaltete Verstärkungskurse (primär Les Prés d’Orvin 16:20 - Biel) statt Doppelführungen im 2-Std-Takt

→ L70 Sa+So im Sommerhalbjahr: Verlängerung von 2-3 Kurspaaren bis zum Chasseral-Grat (Place Centrale)

→ L 71 Mo-Fr: Zusatzkurspaar Biel 10:49 - Romont - Biel 11:42

→ **Biel – Orvin: Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

→ **Orvin – Les Prés d’Orvin: Angebotsstufe 1 (wie bisher)**

→ **Les Prés d’Orvin – Chasseral: neu Zusatzangebot (bisher kein Angebot)**

→ **Linie 22.071: Angebotsstufe 1 (wie bisher)**

**Begründung der Postulate:**

- Angesichts des ganzjährigen Freizeitverkehrs und der wachsenden Zahl von Dauerbewohnern in Les Prés d’Orvin erscheint ein leichter Angebotsausbau im Linienabschnitt Orvin – Les Prés d’Orvin überfällig, zumal dies nur Grenzkosten verursacht

(Ausnutzung der Standzeiten in Orvin). Ein systematischer 2-Std-Takt (Abf. Biel 8:50 / ... / 16:50; Abf. Prés d'Orvin 9:20 / ... / 17:20) ist kundenfreundlicher und betrieblich vorteilhafter als der heutige Fahrplan, indem die 4-stündige Angebotslücke wegfällt und jeweils nach einem sehr dichten Umlauf ein lockerer Umlauf folgt.

- An den Wintertagen mit Grossandrang in Les Prés d'Orvin ist anstelle der aktuell angebotenen Doppelführung des bestfrequentierten Kurses ein zeitlich zwischengeschalteter Zusatzkurs mit Abfahrt 16:20 vorzusehen, was deutlich kundengerechter erscheint und an solchen Tagen gut kommunizierbar ist.
- Zur Verbesserung des Zugangs zum Parc Chasseral ist während des Sommerhalbjahrs vorerst am Wochenende die Verlängerung von 2-3 Kursen der L 70 über Les Prés d'Orvin bis zur Place Centrale erwünscht. Dies ist allerdings nur ausserhalb des abgeltungsberechtigten Grundangebots möglich, weshalb solche Leistungen durch Dritte (Parc Chasseral, Stadt Biel, etc.) bestellt werden müssten.
- Angesichts des "doppelten Grün" erscheint auf der Linie 71 ein Zusatzkurspaar vor dem Mittag angebracht, zumal dies auch zu einem effizienteren Einsatzblock führen würde.

## 22.072 / Biel – Meinisberg

-> Aus Optik der RVK besteht in den nächsten Jahren kein Bedarf an Angebotsanpassungen

### → Angebotsstufe 3 (wie bisher)

#### Hinweis:

- Der von der RVK ursprünglich postulierte Schliessung der letzten Halbstundentaktlücken (Mo-Do zwischen 22 Uhr und Mitternacht) wird auf Wunsch der Gemeinde Orpund zurückgestellt.

## 22.073 / Pieterlen – Bözingen – Reuchenette-Péry

→ Symmetrische Linienführung in Pieterlen via Bahnhofstrasse und Neuordnung der Hst. Pieterlen Bahnhof

### → Angebotsstufe 1 (wie bisher)

#### Begründung der Postulate:

- Asymmetrische Linienführungen sind stets mit Mängeln behaftet und daher nicht ohne sehr gute Gründe beizubehalten. Im Falle von Pieterlen wird eine Lösung mit Umplatzierung der Endhaltestelle am Bahnhof und mit symmetrischer Linienführung via Bahnhofstrasse angestrebt (gut 2 Minuten kürzere Fahrzeit pro Umlauf), wodurch die Anschlusssicherheit von/nach Biel deutlich erhöht und die Haltestelle im Ortszentrum ('Gemeindehaus') in beiden Fahrrichtungen bedient werden kann. Konsequenz dieser Konzeptanpassungen ist die Aufhebung der aktuell nur in einer Fahrrichtung bedienten Haltestellen Südstrasse und Metzgergasse.

## 22.074 / Biel – Aegerten – Lyss

- Mo-Sa tagsüber: Strikter 30-min-Takt auf der Direktroute Biel - Lyss, stets mit RE-Anschluss in Lyss. Zudem nochmalige Streckung der Fahrplanzeit in beiden Fahrrichtungen
- Mo-Sa tagsüber: Deutlich effizienterer Einsatz des dritten Fahrzeugs zugunsten eines stündlichen Zusatzkurspaars Biel – Studen mit Wendepunkt Studen Grien, mit optimalem Anschluss in Studen / Wydenplatz an S3 von/nach Bern (13 Zusatzkurspaare im Abschnitt Biel – Studen Wydenplatz zu blossen Grenzkosten)
- Zusammenlegung einerseits der Haltestellen Brügg Möschler / Bärletweg (zu einer neuen Haltestelle 'Brügg Bahnhof' unmittelbar westlich des geplanten Kreisels Bahnhofstrasse / Bernstrasse / Hauptstrasse) und andererseits der Haltestellen Aegerten Dorfplatz (L74) / Bären (L75), weitere Massnahmen zur Busbeschleunigung
- **Biel – Studen Wydenplatz: neu Angebotsstufe 4 (bisher Stufe 3)**
- **Studen Wydenplatz – Lyss: Angebotsstufe 3 (wie bisher)**
- **Studen Wydenplatz – Studen Grien: Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Das derzeitige Angebotskonzept mit Integration einer Schlaufenbedienung von Studen Grien in jeden zweiten Kurs Biel – Lyss vermindert die Attraktivität für Durchreisende und führt in Lyss zu den viel kritisierten knappen Anschlussbrüchen auf jeden zweiten RE v./n. Bern (dadurch 13 min längere Reisezeit von/nach Bern). Nur mit einer Aufhebung der Schlaufenfahrt sind ein strikter

30-Minuten-Takt auf der ganzen Linie (Taktlage Biel .00 / .30 – Lyss .27 / .57; Lyss 02 / 32 – Biel 29 / 59) und zuverlässige Anschlüsse in Lyss auf alle RE von/nach Bern möglich. Und nur auf diese Weise kann das seit einigen Jahren eingesetzte dritte Fahrzeug deutlich wirksamer eingesetzt werden, als es aktuell der Fall ist.

- Das Freispülen des dritten Fahrzeugs durch obgenannte Massnahme erlaubt es, werktags und samstags tagsüber zu blossen Grenzkosten ein stündliches Zusatzkurspaar Biel – Studen Grien und damit im Abschnitt Biel – Aegerten in Koordination mit der Linie 75 einen leicht hinkenden Viertelstundentakt anzubieten (Abfahrt Biel .00 / .19 / .30 / .49; Ankunft Biel .11 / .29 / .41 / .59). Diese Zusatzkurspaare bieten in Biel optimalen Anschluss auf den Bahnknoten und helfen somit einen grossen bisherigen Mangel beheben. Nebst diesem Vorteil resultiert für Studen Grien der Nachteil des Verlustes der umsteigefreien Verbindung mit Lyss, was allerdings durch schlanke Anschlüsse auf die S-Bahn in Studen (Übergangszeit ca. 5 Minuten inkl. 2 Fussminuten zwischen Bushaltestelle und Bahnstation) entschärft wird. Dadurch wird die Reisezeit Studen Grien – Bern gegenüber heute sogar minim kürzer. Obgenannter Nachteil ist auch insofern zu relativieren, als der überwiegende Teil der Busfahrgäste in Studen Grien Richtung Biel fährt (werktags nur ca. 25 Fahrgäste Grien <-> Lyss).
- Aufgrund der überdurchschnittlich dichten Haltestellenabfolge in Brügg und im Zusammenhang mit Plänen zur Aufwertung des Ortszentrums sollen zwei bisherige Bushaltestellen zu einer neuen Haltestelle zusammengefasst werden (s. auch 22.075). In Aegerten sollen die bisher unterschiedlichen Haltepunkte der Linien 74 und 75 zusammengelegt werden, was auch eine höhere Güteklasse der ÖV-Erschliessung zur Folge hat – dies ist eine Vorgabe für geplante Siedlungserweiterungen. Um die Fahrplanstabilität zu verbessern, sind nebst obgenannter erneuten Streckung der Fahrplanzeit Massnahmen zur Busbeschleunigung umzusetzen. Wünschbar ist, dass zumindest jede zweite Haltestelle eine Fahrbahnhaltestelle darstellt – die Umwandlung von Haltestellenbuchten zu Fahrbahnhaltestellen erlaubt i.d.R. auch eine Sicherung von Fussgängerstreifen mittels Mittelinseln und eine strassenräumliche Aufwertung.
- Mit der Eröffnung des A5-Ostastes (Umfahrung Biel) und den flankierenden Massnahmen vFM wird die Verkehrsbelastung auf der Einfallachse in Biel markant abnehmen, und mit der abermaligen Streckung der Fahrplanzeiten Mo-Sa tagsüber (+1 Minute in Fahrtrichtung Biel, + 2 Minuten in Fahrtrichtung Biel) wird die Fahrplanstabilität und die Anschlussicherheit in Lyss weiter erhöht, was auch den Stress fürs Fahrpersonal deutlich abbauen wird.

## 22.075 / Biel – Aegerten – Orpund

- ➔ So: Einführung Sonntagsangebot im Stundentakt (max. 14 Kurspaare)
- ➔ Mo-Sa: Einführung Abendangebot im Stundentakt (Mo-Fr 3 und Sa 5 Zusatzkurspaare)
- ➔ Zusammenlegung der Haltestellen Aegerten Dorfplatz (L74) / Bären (L75) einerseits und Brügg Möschler / Bärletweg (zu einer neuen Haltestelle 'Brügg Bahnhof' unmittelbar westlich des geplanten Kreisel Bahnhofstrasse / Bernstrasse / Hauptstrasse) andererseits, Aufhebung der morgendlichen Schlaufenfahrten zum Bahnhof Brügg

### ➔ **neu Angebotsstufe 2 (bisher Stufe 1)**

#### Begründung der Postulate:

- Scheuren und Schwadernau sind heute die einzigen Gemeinden in der Agglomeration Biel ohne Abend- und Sonntagsangebot, was seit langem beklagt wird. Eine Behebung dieses Mangels hat den wertvollen Nebeneffekt, dass im Abschnitt Biel – Aegerten abends und sonntags am Vormittag der aktuelle Stundentakt der Linie 74 durch ein zweites stündliches Kurspaar ergänzt wird. Zwischen den Kursen der L 74 und jenen der L75 ist abends und sonntags je nach Fahrtrichtung ein mehr oder weniger starker Hinketakt unvermeidbar – dieser Nachteil wird dadurch wettgemacht, dass die neuen Kurse der L75 optimalen Anschluss auf den Bahnknoten Biel bieten. Der Angebotsausbau werktags setzt eine Erhöhung der Angebotsstufe voraus.
- Aufgrund der überdurchschnittlich dichten Haltestellenabfolge in Brügg und im Zusammenhang mit Plänen zur Aufwertung des Ortszentrums sollen zwei bisherige Bushaltestellen zu einer neuen Haltestelle in 1.5 Fussminuten Distanz zum Bahnhof Brügg zusammengefasst werden (s. auch 22.074). Dies erlaubt auch den Verzicht auf die Schlaufenfahrt zum Bahnhof bei den drei ersten Kursen in Fahrtrichtung Biel, was aber nicht bedeutet, dass deswegen die Umsteigebeziehung in Brügg auf die S3 in Lastrichtung von/nach Bern aufgegeben werden soll.

## 22.086 / Biel – Bellmund – Aarberg

## 22.087 / Biel – Bellmund – Jens

## 22..... / neue Linie Lyss – Jens – Bellmund

- ➔ Mo-Sa: Schliessung der zwei Taktlücken tagsüber auf der Linie 87 (2 Zusatzkurspaare)
- ➔ Mo-Do: Spätangebot wie Fr+Sa (1 Zusatzkurspaar L 87), Letztkurs L 87 Fr+Sa neu ins Grundangebot integriert
- ➔ So: Schliessung der Taktlücken tagsüber sowie frühere Erst- und spätere Letztverbindung auf der Linie 86 (Erstankunft Biel 7:12, Letztabfahrt Biel 23:20). Somit 4 Zusatzkurspaare

- Mo-Fr: Neue HVZ-Direktverbindung Bellmund – Jens – Lyss mit RE-Anschluss in Lastrichtung und S3-Anschluss in Gegenlastrichtung (versuchsweise je 3.5 Kurspaaren im 30-min-Takt morgens und feierabends)
- **Biel – Bellmund (L 86 + 87): Angebotsstufe 3 (wie bisher)**
- **Bellmund – Aarberg (L 86): Angebotsstufe 2 (wie bisher)**
- **Bellmund – Jens (Rundkurs L 87): neu Angebotsstufe 2 (bisher Stufe 1)**
- **Lyss – Bellmund: Versuchsbetrieb Angebotsstufe 1**

**Begründung der Postulate:**

- Die aktuellen zweistündigen Angebotslücken für Merzligen / Jens führen auch dazu, dass Bellmund tagsüber noch über keinen lückenlosen Halbstundentakt verfügt, was für eine Vorortsgemeinde dieser Grösse nicht zeitgemäss ist. Die Lückenschliessung setzt allerdings eine Erhöhung der Angebotsstufe auf der Linie 75 voraus.
- Merzligen und Jens sollen nicht nur freitags und samstags eine spätabendliche Heimkehrmöglichkeit haben, weshalb sich auch Mo-Do dasselbe Spätabendkonzept mit einem Letztkurs Biel 23:50 – Aarberg aufdrängt.
- Das aktuelle Sonntagsangebot auf der Linie 86 mit dem späten Betriebsstart, den 2-stündigen Angebotslücken und dem frühen Betriebsschluss erscheint mangelhaft, zumal die Linie 87 sonntags nicht bedient wird. Eine Angleichung des Angebotskonzeptes an jenes an Werktagen würde ein zweites Fahrzeug erfordern, was vorderhand noch nicht angebracht erscheint; doch sollte zumindest das eine Fahrzeug sonntags häufiger im Einsatz stehen.
- Angesichts der wachsenden Pendlerbeziehungen in Richtung Bern sollen auf Initiative der Gemeinden Jens und Bellmund in einem dreijährigen Versuchsbetrieb in der Morgen- und Abendspitze je 4 Kurse in der Lastrichtung (mit schlankem RE-Anschluss) und 3 Kurse in der Gegenlastrichtung (mit S3-Anschluss) im Halbstundentakt zwischen Bellmund und Lyss verkehren.

**30.100 / Bern – Wohlen – Aarberg**

-> Aus Optik der RVK besteht in den nächsten Jahren kein Bedarf an Angebotsanpassungen

- **Angebotsstufe 3 (wie bisher)**

**Hinweis:** Das aktuelle Angebot im Seeländer Abschnitt (Aarberg – Frieswil) ist optimal. Die Linie wird primär durch die Bedürfnisse der Gemeinde Wohlen bestimmt (-> RK Bern-Mittelland), wo in den HVZ eventuell Massnahmen zur Kapazitätserhöhung nötig sein werden.

**30.105 / Bern – Seedorf – Lyss**

- Mo-Sa: Schliessung der Taktlücken vor-/nachmittags im Abschnitt Lyss – Seedorf (2 Zusatzkurspaare)
- Nächte Fr+Sa: Bedarfskurs Lyss 0:37 – Seedorf in Kooperation mit Taxiunternehmung (-> vgl. Linie 30.363)
- **Bern – Seedorf: Angebotsstufe 2 (wie bisher)**
- **Seedorf – Lyss: Angebotsstufe 1 (wie bisher)**

**Begründung der Postulate:**

- Die Taktlückenschliessung vor- und nachmittags ersetzt 40-minütige Standzeiten und verursacht somit blosser Grenzkosten.
- Für ein konventionelles Abendangebot im Abschnitt Lyss – Seedorf reicht das Nachfragepotenzial nicht aus. Es wird daher vorerst für die Nächte Fr+Sa ein Bedarfsangebot Lyss – Grossaffoltern – Suberg – Wiler – Seedorf in Kooperation mit einer ortsansässigen Taxiunternehmung vorgeschlagen (Einsteiger nur ab Bahnhof Lyss, normale ÖV-Tarife, Abos ungültig). Wenn sich dieses System bewährt, kann es später auf alle Wochentage ausgedehnt werden.

**30.361 / Lyss – Aarberg**

- Mo-So: Überführung des aktuellen Zusatzangebots (3 Kurspaare abends) ins Grundangebot
- Mo-Fr: Sobald der Kurs mit Ankunft Lyss 6.57 ans Kapazitätslimit stösst und ein Zusatzfahrzeug eingesetzt werden muss, ist dieses evtl. einige Minuten früher und via Kappelen zu führen (Zusatznutzen für Kappelen und Industrie Lyss Süd, Ausrichtung auf Zugskreuzung S31 n. Bern / S3 n. Biel um 6:53)
- **neu Angebotsstufe 2 (bisher Stufe 1 + Zusatzangebot)**

**Begründung der Postulate:**

- Die Aufstufung der Linie 361 und die Integration der Abendkurse ins Grundangebot sind überfällig, da sich diese Linie sehr stark entwickelt hat und die Zielvorgaben seit längerem erreicht werden. Das koordinierte Konzept Bahn / Bus im Abschnitt Lyss – Aarberg bewährt sich bestens.
- Mit der Führung des Verstärkungskurses in der Morgen-HVZ via Kappelen nach Lyss lässt sich ein erheblicher Zusatznutzen gegenüber einer konventionellen Doppelführung generieren. Auch die Rückführung dieses Kurses in die Garage Aarberg könnte via Kappelen erfolgen, was die heute vermisste Busankunft von Kappelen her in Aarberg um ca. 7:15 ermöglichen würde.

**30.362 / Lyss – Schnottwil**

- ➔ Neue Linienführung via Busswil (entlang Siedlungsachse, S3-Anschluss v./n. Biel). In Zwischenzeiten und wochenends Wende der Kurse neu in Diessbach (Endhaltestelle Käserei)
- ➔ Mo-Fr in HVZ und mittags: Studenttakt Lyss – Schnottwil mit schlanken Anschlüssen in Lyss auf den RE v./n. Bern, in Busswil auf die S3 v./n. Biel und in Schnottwil auf den Bus Rtg. Bern
- ➔ ausserhalb HVZ: Angebotsausbau / Studenttakt Lyss – Diessbach bis ca. 22 h, mit schlanken S3-Anschlüssen in Lyss v./n. Bern und in Busswil v./n. Biel, betriebliche Durchbindung mit Linie 363
- ➔ Fr+Sa: Spätkurspaar Lyss 0:37 – Diessbach – Büren 1:00 – Lyss 0:20 (-> s. auch Bahnlinie 291)

**➔ neu Angebotsstufe 2 (bisher Stufe 1) und via Busswil****Begründung der Postulate:**

- Die Linie 362 soll effizienter gestaltet werden. Da die Schlaufe zum Weiler Hardern wegen der sehr bescheidenen Nachfrage ohnehin aufgehoben werden soll und da eine neue Haltestelle auf der Kantonsstrasse auf Höhe des Weilers Hardern nur mit unverhältnismässig hohem Aufwand realisierbar wäre, erscheint es unweckmässig, über mehrere Kilometer durchs Grüne zu fahren, wenn quasi parallel zu dieser Strecke eine Siedlungsachse besteht, die bisher keine ÖV-Feinerschliessung kennt (rund 700 Einwohner ausserhalb der ÖV-Güteklassen). Die neue Linienführung Lyss – Bütigen via Buswil entspricht dem RGSK und ist sogar minim kürzer als jene via Kantonsstrasse, doch führt sie wegen engeren Strassen, niedrigeren Tempolimiten und zusätzlichen Haltestellen zu einer rund 4 Minuten längeren Fahrzeit. Deshalb und weil der Abschnitt Diessbach – Schnottwil nur in den HVZ ausreichend frequentiert wird, soll die Linie 362 in den Zwischenzeiten und wochenends eingekürzt werden und neu in Diessbach wenden. Mit einer solchen Neukonzeption und dem geplanten strikten Studenttakt erhalten Diessbach und Bütigen optimale Anschlüsse in Busswil auf die S3 von/nach Biel und in Lyss stets schlanke Anschlüsse von/nach Bern. Die Angebotsreduktion im Linienabschnitt Diessbach – Schnottwil ist auch deshalb vertretbar, weil Schnottwil neu ganztags stündlich und in den HVZ sogar halbstündlich via Büren mit Lyss verbunden sein wird (s. Linien 291 / 30.898).
- Da die Zielvorgabe betr. Nachfrage und die Minimalanforderung betr. KDG erreicht werden, erscheint ein leichter Angebotsausbau inkl. Betriebsverlängerung angebracht. Dies bedingt knapp eine Aufklassierung in die Angebotsstufe 2. Mit den postulierten Konzeptanpassungen dürfte die Nachfrage markant zunehmen.
- Die Wochenend-Spätverbindung Lyss – Diessbach – Büren stellt eine deutlich zweckmässigere Lösung als ein zusätzliches Bahnkurspaar auf der Linie 291 dar. Zu prüfen sind TU-übergreifende Synergien: Das von Biel her um 0:30 in Lyss ankommende PostAuto könnte evtl. in den Nächten Fr+Sa statt der direkten Weiterfahrt nach Aarberg zuerst – mit schlankem Anschluss auf die Züge aus Bern und Biel – nach Büren und retour fahren und danach als moonliner-Kurs um 1:23 in Lyss nach Aarberg fahren, wodurch sich die aktuelle Schlaufe des moonliner-Kurses Biel 1:00 – Bern nach Aarberg erübrigen würde (s. auch Kap. 4.7).

**30.363 / Lyss – Vorimholz – Messen**

- ➔ Abschnitt Lyss – Vorimholz, Mo-So: Angebotsausbau / Studenttakt bis ca. 22 h, mit RE-Anschlüssen in Lyss v./n. Bern und v./n. Biel, Schlaufe Ammerzwil Dorf nur in den HVZ, in Zwischen- und Randzeiten betriebliche Durchbindung mit Linie 362
- ➔ Abschnitt Vorimholz – Wengi: Leichter Angebotsausbau Mo-Fr in HVZ und mittags, Wendepunkt neu in Wengi statt Messen (kombiniert mit Verlängerung der Linie 871 Jegenstorf – Messen bis Wengi), schlanker Anschluss Rtg Münchenbuchsee / Bern, Büren / Solothurn sowie Messen / Jegenstorf
- ➔ Fr+Sa: Bedarfskurs Lyss 0:37 – Grossaffoltern in Kooperation mit Taxiunternehmung (-> vgl. Linie 30.105)

**➔ Lyss – Vorimholz: neu Angebotsstufe 2 (bisher Stufe 1)****➔ Vorimholz – Messen: Angebotsstufe 1 (wie bisher, jedoch neu nur noch bis Wengi)**

**Begründung der Postulate:**

- Mit der Neukonzeption werden die Betriebsumläufe in den HVZ deutlich entspannt und zuverlässige Anschlüsse auf den RE-Knoten in Lyss sichergestellt. Da die Zielvorgabe betr. Nachfrage und die Minimalanforderung betr. KDG erreicht werden, erscheint ein leichter Angebotsausbau inkl. Betriebsverlängerung angebracht. Dies bedingt knapp eine Aufklassierung in die Angebotsstufe 2 im nachfragestärkeren Abschnitt Lyss – Vorimholz. Mit den postulierten Konzeptanpassungen dürfte die Nachfrage markant zunehmen. Ausserhalb der HVZ kann die Schleife Ammerzwil nicht bedient werden, da der RE-Anschluss in Lyss Priorität hat.
- In den Nächten Fr+Sa wird auf der Strecke Lyss – Grossaffoltern – Suberg – Seedorf ein Bedarfsangebot in Kooperation mit einer ortsansässigen Taxiunternehmung vorgeschlagen (Einsteiger nur ab Bahnhof Lyss, normale ÖV-Tarife, Abos ungültig). Wenn sich dieses System bewährt, kann es später auf alle Wochentage ausgedehnt werden.

**30.365 / Aarberg – Seedorf**

-> Aus Optik der RVK besteht in den nächsten Jahren kein Bedarf an Angebotsanpassungen

→ **Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

**30.366 / Aarberg – Täuffelen (Bürgerbus)**

-> Aus Optik der RVK besteht in den nächsten Jahren kein Bedarf an Angebotsanpassungen

→ **Angebotsstufe 1, Spezialfall Bürgerbus (wie bisher)**

**30..... / Neue Bürgerbuslinie Aarberg – Kallnach – Niederried**

→ Mo-Fr: Drei Bürgerbus-Einsatzblöcke morgens / mittags / feierabends mit total 8 Kurspaaren Niederried – Kallnach Bahnhof und 6 Kurspaaren Niederried – Kallnach Dorf – Aarberg Bahnhof (stets auf Bahnanschlüsse ausgerichtet)

→ **Versuchsbetrieb Angebotsstufe 1**

**Begründung der Postulate:**

- Niederried stellt eines der wenigen ÖV-unerschlossenen Dörfer im Seeland dar, obwohl die Erschliessungsvoraussetzung gem. AGV erfüllt ist. Auch in den langgezogenen Gemeinden Kallnach und Bargen gelten gewisse Ortsteile als nicht erschlossen (> 750m Distanz zur Bahnstation). Da ein konventionelles ÖV-Angebot angesichts des limitierten Nachfragepotenzials keine Chancen hat, die Minimalvorgaben zu erfüllen, wird ein Bürgerbus-System wie im Raum Walperswil vorgeschlagen. Seit Anfang 2011 liegt ein Konzeptentwurf vor, das sich auf die HVZ beschränkt und nebst den v.a. auch die Schulbedürfnisse abdeckenden Verbindungen Niederried – Kallnach das Bahnangebot zwischen Kallnach – Aarberg optimal ergänzt (alle Kurse mit schlanken Bahnanschlüssen). Die vier angesprochenen Gemeinden hatten sich damals zur Mitfinanzierung bereit erklärt; doch wurde danach das Projekt auf Wunsch von Kallnach zurückgestellt. Nach der Fusion Kallnach / Niederried soll das Projekt nun reaktiviert werden.

**30.521 / Ins – Tschugg / Vinelz – Erlach****30.525 / Erlach – Lüscherz****30.526 / Erlach – Le Landeron****30.527 / Ins – Gals – Erlach**

→ Sa+So: Annäherung des Wochenendkonzepts an das Werktagskonzept unter Einsatz eines zweiten Fahrzeugs auch im Winterhalbjahr (allerdings mit mehr Lücken als summers) resp. unter Nutzung von Synergien mit der Linie Ins – Cufrefin – Mür. Überführung des aktuellen Zusatzangebots (an Wochenenden im Sommerhalbjahr) ins Grundangebot

→ Bedienung der Hst. Vinelz Post auf den Kursen der Linie 525 nurmehr bei Bedarf (Zustieg nur auf Voranmeldung Rufsäule, Ausstieg auf Anmeldung beim Chauffeur)

→ Überführung des Mittagskurses auf der Linie 527 vom Zusatzangebot ins Grundangebot, Prüfung eines bescheidenen Angebotsausbaus an Werktagen

→ Neue Haltestelle "Ins, Wäberhof"

- **Linie 521: Angebotsstufe 2 für Route via Tschugg und Stufe 1 für Route via Vinelz (wie bisher)**
- **Linie 525: Angebotsstufe 1 (wie bisher)**
- **Linie 526: Angebotsstufe 1 (wie bisher)**
- **Linie 527: Angebotsstufe 1 (wie bisher)**

**Hinweis:** Je mehr die Lücken im Halbstundentakt im Regionalzugsverkehrs am linken und rechten Seeufer geschlossen werden, desto bessere Verbindungen resultieren zwischen dem Raum Erlach und Biel und desto mehr lässt sich das Buskonzept systematisieren (z.T. sogar Einsparungen möglich) mit folgenden Umläufen: Ins .19 – Tschugg – Erlach – Vinelz – Lüscherz ASm .46 – Vinelz – Erlach – Tschugg – Ins .14 sowie Ins .45 – Vinelz – Erlach – Gals – Landeron .12 – Gals – Erlach – Vinelz – Ins .40 (oder umgekehrt).

#### **Begründung der Postulate:**

- Ein weiterer Angebotsausbau im Raum Erlach erscheint einzig an den Wochenenden im Winterhalbjahr angebracht. Der Wochenendfahrplan soll sich vermehrt dem Werktagsfahrplan annähern in dem Sinn, dass Wochenend-Fahrpläne möglichst auch werktags gelten sollten (aktueller Fahrplan mit den grossen Unterschieden Werktag / Weekend Sommer / Weekend Winter ist zu kompliziert). Wochenends hat der Umlauf Ins – Erlach – Lüscherz ASm – Erlach – Ins Priorität, da sowohl Tschugg als auch Vinelz erfasst werden. Synergien zur Linie Ins – Cudrefin – Mur sind zu prüfen (s. auch Linie 20.531).
- Fahrschlaufen in Vinelz, ohne dass jemand ein- oder aussteigt, sind ärgerlich für die Durchreisenden und verursachen unnötige Kosten. Um dies zu vermeiden, ist an der Haltestelle Vinelz Post eine Rufsäule zu installieren, wo sich Einsteigewillige für die Kurse der Linie 525 bis spätestens zwei Minuten vor der im Fahrplan angegebenen Abfahrtszeit anmelden müssen.
- Angesichts der grossen Bedeutung eines zeitgemässen Wochenendangebots für den Tourismus / Freizeitverkehr im Raum Erlach erscheint eine Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot angebracht. Auch der rege frequentierte werktägliche Mittagskurs auf der Linie 527 verdient eine Überführung ins Grundangebot.
- Da die Bahn Gampelen nur stündlich bedient, erscheint das Anliegen nach leichtem Angebotsausbau auf der Buslinie 527 (mit RE-Anschluss in Ins) grundsätzlich berechtigt, sofern die Minimalvorgaben gemäss AGV erreicht bleiben. Die RVK ist bereit, diesbezügliche Möglichkeiten und Synergien zur Buslinie Ins – Cudrefin – Mur näher zu prüfen.
- Eine neue Haltestelle beim Wäberhof wäre aus Sicht Freizeitverkehr interessant. Die bisher ablehnende Haltung von PostAuto stösst auf Unverständnis, da solche Haltestellen grossmehrheitlich ausserhalb der HVZ genutzt werden und insofern keine spürbare Relevanz bezüglich Fahrplanstabilität haben.

### **30.871 / Jegenstorf – Messen**

- Linienverlängerung nach Wengi, Knotenbildung mit Linie 898 und 363: Schlanke Anschlüsse v./n. Münchenbuchsee (– Bern), Schnottwil – Büren – Solothurn und Lyss (– Biel), schlanke Anschlüsse in Jegenstorf auf S8 v./n. Bern und RE v./n. Solothurn
- Ganztags lückenloser Stundentakt (im Abschnitt Jegenstorf – Messen verstärkt durch HVZ-Verdichtungskurse der Linie 883 → in Lastrichtung präziser 30-min-Takt für Zuzwil / Iffwil / Etzelkofen)

- **Angebotsstufe 2 (wie bisher, jedoch neu bis Wengi)**

#### **Begründung der Postulate:**

- Die Neukonzeption ermöglicht deutlich effizientere Betriebsumläufe (Jegenstorf .30 – Wengi .57; Wengi .00 – Jegenstorf .26) und optimale Anschlüsse nicht nur wie bisher in Jegenstorf, sondern neu auch in Wengi. Mit der Linienverlängerung bleibt das Dorf Ruppoldsried attraktiv erschlossen und bleibt Bern für Messen sowohl über Jegenstorf (S8) als auch über Münchenbuchsee (S3) erreichbar. Ebenso bleibt die Verbindung Messen <-> Schnottwil / Büren bestehen.
- Die Schliessung der Angebotslücken tagsüber und das neue Abendangebot stellen einen markanten Angebotsausbau dar, der sich dank des effizienten Mitteleinsatzes rechtfertigen lässt. Mit der Überlagerung durch die Linie 883 Jegenstorf – Messen – Bätterkinden in den HVZ und mittags bleibt der Halbstundentakt Bern / Jegenstorf <-> Zuzwil / Iffwil in Lastrichtung bestehen.

### **30.898 / Büren a.A. – Zollkofen**

- Einkürzung der Linie mit neuem Linienendpunkt am Bahnhof Münchenbuchsee (optimale Anschluss auf S3 v./n. Bern), deutliche Fahrzeitverkürzung in Fahrtrichtung Büren mittels Verzicht auf die Schlaufe nach Messen, zudem Aufhebung der vereinzelt Fahrschlaufen via Moosaffoltern
- Neu asymmetrisches Taktkonzept wie auf der betrieblich verknüpften Linie Solothurn – Büren, optimierte Anschlüsse auf die Bahn in Büren mittels neuen asymmetrischen Taktkonzept auf der Bahnlinie (s. Linie 291)

- ➔ Mo-Fr: Angebotsausbau in den HVZ zum Halbstundentakt im Abschnitt Schnottwil – Büren in Koordination mit analogem Angebotsausbau zwischen Büren und Solothurn (s. Linie 40.008)
- ➔ Busbeschleunigungsmassnahmen am Knoten Schönbrunnen und bei der Ortseinfahrt Münchenbuchsee, Sicherung des gefährlichen Fussgängerstreifens bei der Hst. Lätti, neue Haltestelle in Rapperswil auf Höhe der Gemeindeverwaltung, Sicherstellung der Verknüpfung am Bahnhof Münchebnuchsee und einer gemeinsamen Haltestelle mit der L 36 auf der Bernstrasse

➔ **Angebotsstufe 2 (wie bisher, jedoch nur noch bis Münchenbuchsee und ohne Stich nach Messen)**

**Begründung der Postulate:**

- Alle postulierten Massnahmen basieren auf der vom RBS entwickelten und gemeinsam mit den Kantonsbehörden (BE / SO), der RVK 1 und der RK Bern-Mittelland konsolidierten Neukonzeption des Busangebots im Dreieck Lyss / Solothurn / Zollikofen. Durch die Linieneinkürzung um die Abschnitte Münchenbuchsee - Zollikofen und Solothurn Hauptbahnhof - Amthausgasse und die Systematisierung der Linienführung zwischen Büren und Münchenbuchsee kann ein Fahrzeug eingespart werden, womit der Angebotsausbau zum Halbstundentakt in den HVZ im Abschnitt Solothurn - Büren - Schnottwil kostenneutral erfolgen kann. Die Vorteile des neuen Konzeptes überwiegen die vereinzelt Nachteile deutlich.
- Die flankierenden Massnahmen zur Busbeschleunigung in Münchenbuchsee / Schönbrunnen und zur Sicherung des gefährlichen Haltestellenzugang in der Lätti haben hohe Dringlichkeit – die entsprechenden Postulate richten sich ans kantonale Tiefbauamt. Die von der Gemeinde angeregte neue Haltestelle in Rapperswil drängt sich aufgrund der Distanz und des Höhenunterschieds zwischen den bestehenden zwei Haltestellen 'Post' und 'Ziegelei' auf. Die rechtzeitige Umsetzung der Massnahmen rund um den Bahnhof Münchenbuchsee stellt eine weitere Herausforderung dar.

**Hinweis:** Offenbar bestehen im stadtnahen Abschnitt der Buslinie 898 seit dem Betreiberwechsel (Einsatz von kleineren Fahrzeugen als zuvor) zunehmend Kapazitätsprobleme in den HVZ. Mit der Linieneinkürzung und dem neuen Umsteigepunkt Münchenbuchsee statt Zollikofen dürften sich die Probleme insofern leicht entschärfen, als sie einen kürzeren Abschnitt betreffen als bisher. Andererseits ist mit einer weiteren Nachfragesteigerung zu rechnen, weshalb wohl schon relativ bald der Einsatz von Gelenkbussen auf der L 898 (und der damit verknüpften Linie 8) in den HVZ erforderlich werden dürfte.

#### 40.008 / Büren a.d. Aare – Solothurn

- ➔ Einkürzung der Linie mit neuem Linienendpunkt am Bahnhof Solothurn
- ➔ Neu asymmetrisches Taktkonzept wie auf der betrieblich verknüpften Linie Büren – Münchenbuchsee, Beibehaltung der optimalen Anschlüsse auf die Bahn in Büren mittels neuem asymmetrischen Taktkonzept auf der Bahnlinie (s. Linie 291)
- ➔ Mo-Fr: Angebotsausbau in den HVZ zum Halbstundentakt in Koordination mit analogem Angebotsausbau zwischen Büren und Schnottwil (s. Linie 30.898)
- ➔ Neue Haltestelle in Rüti auf der Höhe der Industriezone

➔ **Angebotsstufe 2 (wie bisher, jedoch nur noch bis Solothurn Bahnhof)**

**Begründung der Postulate:**

- Analog Begründung zu den Postulaten betr. Linie 30.898 → s. oben. Die Konzeptneuerungen führen auch zu attraktiveren Anschlüssen in Arch für die Beziehung Nennigkofen / Leuzigen <-> Grenchen.
- Die von der Gemeinde angeregte zweite Haltestelle in Rüti zwecks besserer Erschliessung der Industriezone erscheint zweckmässig, solange sie auf der Kantonsstrasse platziert werden kann.

#### 40.033 / Büren a.d. Aare – Grenchen

- ➔ Mo-So: Wiederherstellung des spätabendlichen Kurspaars Grenchen – Büren

➔ **Angebotsstufe 2 (wie bisher)**

**Begründung der Postulate:**

- Der Wunsch nach Wiederherstellung einer täglichen Spätverbindung Grenchen – Büren auf einer Linie, welche beide Zielvorgaben erreicht, erscheint legitim. Das Angebot einer Spätverbindung hilft auch die Nachfrage tagsüber zu steigern. Im Minimum ist ein Bedarfsangebot Grenchen – Staad – Arch – Büren in Koopertion mit einer ortsansässigen Taxiunternehmung vorzusehen (nur Einsteiger ab Grenchen Nord / Gre. Postplatz / Gre. Süd, normale ÖV-Tarifierung).

**Hinweis:** Die postulierten HVZ-Verdichtungskurse auf der Linie Solothurn – Büren ergeben deutlich attraktivere Anschlüsse in Arch für die Beziehung Grenchen <-> Leuzigen / Nennigkofen

#### 40.034 / Grenchen – Lengnau

- ➔ Verlängerung aller Kurse bis in die Industriezone Süd (Wendemöglichkeit auf Höhe CSL erforderlich) sowie jener Kurse, die aktuell via Grenchen Süd am Postplatz wenden, bis zum Bahnhof Grenchen Nord (schlanker Anschluss auf neue RE-Kreuzung)
- ➔ Mo-Fr: In HVZ Weiterzug der Kurse Grenchen Nord – Gre. Süd – Lengnau bis Orpund Byfang und der Kurse Grenchen Postplatz – Gre. Nord – Lengnau bis Biel Bözingenfeld / Stadien (Versuchsbetrieb je 7 Kurspaare)
- ➔ Überführung des aktuellen Zusatzangebots (Mo-Fr 6 Kurspaare, Sa 4 Kurspaare) ins Grundangebot
- ➔ **Grenchen – Lengnau: neu Angebotsstufe 3 (bisher Stufe 2 + Zusatzangebot)**
- ➔ **Lengnau – Orpund / – Biel Bözingenfeld (– Stadien): Versuchsbetrieb Angebotsstufe 1**

#### Begründung der Postulate:

- Aufgrund der bevorstehenden hochkarätigen Industrieansiedlung in Lengnau Süd (CSL) erscheint es zweckmässig, vom heutigen Rundkurssystem in Lengnau wegzukommen und einen klaren Linienendpunkt in der Industriezone Süd vorzusehen. Optimal wäre eine symmetrische Linienführung via Gemeindehaus / Rado, doch ginge dies zulasten der Feinerschliessung in den südwestlichen Ortsteilen. Auf Wunsch der Gemeinde Lengnau soll in Fahrtrichtung Grenchen wie heute via Friedhof / Badmatt gefahren werden.
  - Die seit mehr als einem Jahrzehnt angestrebte Liniendurchbindung Biel – Meinisberg – Grenchen hat sich auch bei der neusten Prüfung als nicht auf zweckmässige Weise machbar erwiesen, weshalb nun eine Lösung postuliert wird, welche die Linie 72 Biel – Meinisberg nicht mehr einbezieht und sich entsprechend der erwarteten Nachfrage vorerst auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt:
    - In der HVZ werden die Kurse Grenchen Nord (schlanker Anschluss auf RE-Kreuzung) – Grenchen Süd (schlanker Anschluss auf ICN v./n. Zürich) – Lengnau Süd bis Orpund Byfang verlängert (Kurzweide ohne Zeitreserven).
    - In der HVZ werden die Kurse Grenchen Postplatz – Grenchen Nord (schlanker Anschluss auf ICN-Kreuzung) – Lengnau Süd via Pieterlen Bahnhof nach Biel Bözingenfeld (– Stadien) verlängert.
- Diese Linienverlängerungen resp. der entsprechende Versuchsbetrieb erfordern den Einsatz eines zweiten Fahrzeugs. Die bestehenden Werkbusangebote zwischen Grenchen Nord und Bözingenfeld erübrigen sich mit dem neuen ÖV-Angebot, auch wenn die Fahrt via Lengnau Süd rund 6 Minuten länger dauert als mit dem Werkbus ohne Halt auf der Direktroute. Beim Versuchsbetrieb wird eine Mitfinanzierung durch die nutznissenden Grossfirmen in Lengnau und Biel angestrebt.
- Aufgrund der Nachfrageentwicklung und des weiteren Steigerungspotenzials erscheint die Aufstufung der Linie 34 in die Angebotsstufe 3 und somit die Überführung des Zusatzangebots ins Grundangebot gerechtfertigt.

## 4.6 Buslinien Ortsverkehr

### 4.6.1 Ortsverkehr Biel

#### Vorbemerkungen

Die nachfolgend aufgeführten Postulate stützen sich auf das im März 2016 bereinigte "Buskonzept Biel 2020". Die Umsetzung soll in zwei Etappen erfolgen:

- Etappe 1 per FP 2018: Realisierung all jener Anpassungen im Busliniennetz, die von den Neukonzeptions-Vorschlägen bezüglich Trolleybusnetz unabhängig sind.
- Etappe 2 per FP 2020: Umsetzung der Neukonzeptions-Vorschläge bezüglich Trolleybusnetz sowie der damit verknüpften restlichen Anpassungen im Busliniennetz.

## Trolleybuslinien: L1 / neue L3 / L4

- ➔ Konzeptanpassung **Linie 1**: Neuer Linienendpunkt Löhre statt Vorhölzli. Zudem neue Haltestelle südlich Knoten Länggase / Sägefildweg
- ➔ Aufteilung der aktuellen Linie 4 in zwei Linien mit identischer Linienführung im Abschnitt Bhf Mett – Continental:
  - **Linie 3**: Vorhölzli – Orpundplatz – Bhf Mett – Bhf Biel – Dr.Schneider-Str. – Bhf Nidau Beunden (mit fahrleitungsfreiem Abschnitt Dr.Schneider-Str. – Beundenring, möglichst schlanke Anschlüsse auf die BTI v./n. Täuffelen)
  - **Linie 4**: Vorhölzli – Goldgrube – Bhf Mett – Bhf Biel – Bhf Nidau – Port Allmendstrasse – Brüggmoos (mit fahrleitungsfreien Abschnitten ab Bhf Nidau bis Knoten Portstrasse / Erlenstrasse sowie, sofern vom Gefälle her machbar, ab Knoten Geisriedstr./ G.Reimann-Str. bis Knoten Orpundstr. / Mettlenweg, schlanke Anschlüsse in Nidau Beunden v./n. Täuffelen)
- ➔ Mo-Fr tagsüber lückenloser 7.5'-Takt (somit zwischen ca. 8 und 15.30 h Verdichtung vom 10'-Takt zum 7.5'-Takt) auf dem gemeinsamen Abschnitt der Linien 3 und 4 (zeitlich versetzter 15'-Takt auf den Linien 3 und 4)
- ➔ L3 / L4 abends bis 22 Uhr und sonntags: 20'-Takt statt 30'-Takt (somit im gemeinsamen Abschnitt 10'-Takt)
- ➔ **L1: Angebotsstufe 4C wie bisher (allerdings neu nach Löhre statt nach Vorhölzli)**
- ➔ **Aufteilung der Linie 4 (bisher Angebotsstufe 4C) in zwei Linien (L3 Vorhölzli – Nidau Beunden, L4 Vorhölzli – Port – Brüggmoos) mit Angebotsstufe 4B (im gemeinsamen Abschnitt Bhf Mett – Continental bleibt de facto die Angebotsstufe 4C wie bisher)**

### Begründung der Postulate:

- Beim anstehenden Ersatz der halben Trolleybusflotte soll ausgenutzt werden, dass neue Trolleybusse nicht mehr durchgehend auf Fahrleitungen angewiesen sind, was die Flexibilität bez. Netzgestaltung markant erhöht. Im Fall von Biel ist dies primär im Raum Biel Süd von grosser Bedeutung, wo der aktuelle Linienast Nidau tendenziell ein Überangebot darstellt, währenddem Port und Nidau West ein ungenügendes ÖV-Angebot aufweisen. Ein gewisses ÖV-Überangebot besteht jedoch auch im Siedlungsgebiet nördlich und östlich des Orpundplatzes, indem z.B. in den HVZ insgesamt 20 Kurspaare pro Stunde die relativ nahe beieinander liegenden Linienendpunkte Goldgrube / Vorhölzli / Löhre bedienen.
- Das Splitting der aktuellen Linie 4 ab Bahnhof Mett generiert betrieblichen Zusatznutzen, wenn sich die Splitting-Äste am Endpunkt wieder treffen, was bei einer Verknüpfung der aktuellen Endabschnitte Goldgrube und Vorhölzli leicht machbar ist. Die Haltestelle Vorhölzli drängt sich als gemeinsamer Linienendpunkt auf. Längerfristig kann der gemeinsame Linienendpunkt ins künftige Wohnquartier Bischofkänel verlegt werden. Ein solches Splitting der Trolleybuslinie ab Bahnhof Mett impliziert die Rochade zwischen den Endabschnitten Löhre (neu L1) und Vorhölzli (neu L4) und erlaubt eine bedarfsgerechte Konzeptanpassung der Linie 7 (s. unten).
- Mit dem Splitting des bisherigen Linienastes Nidau und der vorgeschlagenen Neukonzeption betr. Erschliessung Port (s. auch L6) werden "mehrere Fliegen auf einen Schlag" getroffen: Erstens erhält der Raum Nidau West inkl. künftiges Quartier 'AggloLac / Cité-Lac' eine angemessene ÖV-Feinerschliessung. Zweitens wird die Erschliessung von Port massiv verbessert (bessere Verbindung mit Bahnhof und Stadtzentrum Biel, bedarfsgerecht differenzierter Angebotsausbau für alle Ortsteile). Drittens wird eine attraktive Tangentialverbindung angeboten (Direkturse Nidau - Brüggmoos und Umsteigeverbindung rechtes Seeufer - Brüggmoos im 15-min-Takt während Arbeitszeiten / Öffnungszeiten Centre Brügg). Viertens wird durch den Angebotsausbau im Raum Nidau allfälligen Kapazitätsengpässen im zentrumsnahen Abschnitt der BTI entgegengewirkt. Fünftens kann der aktuelle Bus-Wendeplatz am Bahnhof Nidau aufgehoben werden, was den Umbau der BTI-Haltestelle erleichtert sowie eine spätere Arealentwicklung ermöglicht und insofern ein grosses Anliegen von ASm und Stadt Nidau berücksichtigt. Diese Neukonzeption im Süden Biels bedingt einen erhöhten Fahrzeugeinsatz zu allen Betriebszeiten, was angesichts der genannten Vielzahl von Vorteilen gerechtfertigt erscheint. Nötig wird zudem ein Bus-Wendeplatz bei der Bahnstation Nidau Beunden, wobei der Raumbedarf für eine künftige Doppelspur freizuhalten ist.
- Die Angebotsverdichtung zum werktags tagsüber lückenlosen 7.5'-Takt im gemeinsamen Abschnitt der neu konzipierten L3 / L4 erscheint angesichts der prognostizierten Nachfragesteigerung legitim und dürfte Voraussetzung für die Akzeptanz der Splitting-Neukonzeption im Raum Mett und im Raum Biel Süd sein.
- In Port steht eine symmetrische Linienführung der L4 via Allmendstrasse im Vordergrund (kürzere Route, bessere Erschliessungswirkung und besser kommunizierbar als die aktuelle asymmetrische Linienführung Hauptstrasse / Allmendstrasse). An der rückstauanfälligen Einmündung in die Lohngasse ist allenfalls eine Busbeschleunigung mittels LSA vorzusehen. Während des Baus des Porttunnels (erst nach 2022 aktuell) ist bei Bedarf eine vorübergehende Einbahnregelung Allmendstrasse / Hauptstrasse denkbar.

**Hinweis:** Die von der RVK ursprünglich postulierte Taktverdichtung auf der Linie 1 Mo-Fr zwischen 8 und 15.30 Uhr wird auf Wunsch der Stadt Biel aus finanziellen Gründen zurückgestellt. Ebenso zurückgestellt wird das Postulat einer symmetrischen Linienführung im Abschnitt Neumarkt – BBZ via Heilmannstrasse (Aufhebung der Schlaufe Bellevue / Juraplatz stadteinwärts), da dies den Bau einer Busspur in der Heilmannstrasse voraussetzt, was im Rahmen des Massnahmenprogramms "vfm A5-Westast" bereits vorgesehen ist.

Sollte die im Werktags-tagsüber-Betrieb angestrebte Einsparung eines Fahrzeugs auf der Linie 1 (und damit die Entlastung der Linienrechnung um rund 0.5 Mio/Jahr) ohne Aufhebung dieser Schlaufe nicht machbar sein, ist ein vorgezogener Bau der Busspur Heilmannstrasse und die Mitfinanzierung durch den Kanton anzustreben.

### Linien mit i.d.R. Gelenkautobus-Einsatz: L2 / L7

- ➔ Konzeptanpassung **Linie 2**: Linienast Bözingenfeld mit neuem Endpunkt am Bhf Bözingenfeld (soweit möglich betriebliche Verknüpfung mit der L7) und Durchbindung neu mit Linienast Möслиacker statt Schiffländte
- ➔ Konzeptanpassung **Linie 7**: Neuer Linienendpunkt Stadien statt Goldgrube (soweit möglich betriebliche Verknüpfung mit L2)
  - L2 / L7 mit neuer Linienführung im Abschnitt Swiss Tennis – Zürichstrasse via Stadien und Autobahndamm-Durchstich
  - Zusammen mit der neukonzipierten Linie 2 resultieren Mo-Sa tagsüber stündlich 8 Direktverbindungen zwischen Bahnhof / Zentrum Biel und Bözingenfeld. Ebenso resultiert neu eine Abend- und Sonntagsbedienung für das Bözingenfeld
- ➔ L2 / L7 abends bis 22 Uhr und sonntags: 20'-Takt statt 30'-Takt (ausg. reduziertes Angebot im Bözingenfeld)
- ➔ **Linie 2: Angebotsstufe 4B wie bisher (allerdings um Abschnitt Bhf Bözingenfeld – Orpundplatz gekürzt und neu nach Möслиacker statt Schiffländte)**
- ➔ **Linie 7: Angebotsstufe 4B wie bisher (allerdings neu nach Bözingenfeld / Stadien statt nach Goldgrube) (L6 / L7 im gemeinsamen Abschnitt Bahnhof - Mooswäldli: Angebotsstufe 4 C bis bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Indem die Erschliessung Goldgrube mit den neukonzipierten Trolleybuslinien abgedeckt wird (s. L4), öffnet sich Spielraum für eine zweckmässige Verbesserung der Erschliessung Bözingenfeld: Die vier auf den Einsatz von Gelenk-Autobussen angewiesenen Linienäste Brügg, Möслиacker, Bözingenfeld Nordroute, Bözingenfeld Südroute lassen sich optimal verknüpfen.
- Dringend nötig ist die Realisierung der seit Jahren als "Busvorlauf" zum Regiotram-Projekt geforderten neuen Linienführung der L2 via Stadien und Autobahn-Unterführung. Da der bisher angepeilte rund 13 Mio teure Regiotram-kompatible neue Autobahndamm-Durchstich südlich der bestehenden Fuss- und Velo-Unterführung nicht innert der gebotenen Frist umsetzbar erscheint, sollte eine pragmatische Übergangslösung unter Verwendung der bestehenden 7m breiten und 3.5m hohen Fuss- und Velo-Unterführung ins Auge gefasst werden.
- Angesichts der wachsenden Bedeutung des Entwicklungsschwerpunktes Bözingenfeld erscheint ein Abend- und Sonntagsangebot angebracht, zumal dies auch die Anbindung an die Bahnhaltestelle Bözingenfeld sicherstellt. Allerdings wird zu diesen Zeiten kaum dieselbe Taktichte wie auf der restlichen L2 / L7 nötig sein.

### Linien mit i.d.R. Standardbus-Einsatz: L 5 / L6 / L8 / neue L9 / neue L12

- ➔ Konzeptanpassung **Linie 5**:
  - L5 neu (bis auf weiteres) als Radiallinie Bahnhof – Spitalzentrum statt als Durchmesserlinie nach Möслиacker
- ➔ Konzeptanpassung **Linie 6**:
  - Durchbindung des Linienastes Spitalzentrum neu via Mühlefeld / Portwehr nach Port Bellevue statt nach Schulen Linde. Evtl. werktags tagsüber jeder zweite Kurs nur bis Erlacherweg oder Mooswäldli
- ➔ Konzeptanpassung **Linie 8**:
  - Durchbindung des Linienastes Fuchsenried neu nach Klinik Linde mit symmetrischer Linienführung im Abschnitt Kreuzplatz – Klinik Linde
  - Abends evtl. betriebliche Koordination mit neuer L9 zwecks Kostenoptimierung des Randstundenangebots
- ➔ **Neue Linie 9**:
  - Durchmesserlinie Schiffländte – Bhf Biel – Silbergasse – Schulen Linde: Mo-Sa tagsüber 15'-Takt
  - Abends evtl. betriebliche Koordination mit L8 zwecks Kostenoptimierung des Randstundenangebots

- **L 5 / L6 / L7 / L8:** abends bis 22 Uhr und sonntags 20'-Takt statt 30'-Takt
- **Versuchsbetrieb neue Linie 12:**
  - Versuchsbetrieb betr. einer neuen Tangentiallinie Brügg Bhf - Bözingenfeld via A5-Ostast: Halbstündliche Verbindungen vorerst nur in HVZ (10-12 Kurspaare), mit schlankem Anschluss in Brügg auf S3 v./n. Bern
- **Linie 5: Angebotsstufe 4B wie bisher (allerdings neu nurmehr als Radiallinie Bahnhof – Spitalzentrum statt Durchmesserlinie Mösliacker – Spitalzentrum)**
- **Linie 6: Linienast Spitalzentrum in Angebotsstufe 4B wie bisher, neuer Linienast Süd bis Mooswäldli in Angebotsstufe 4B (gemeinsamer Streckenabschnitt L6 / L7 Bahnhof - Mooswäldli: Angebotsstufe 4 C bis bisher)**
- **Linie 8: Linienast Fuchsenried in Angebotsstufe 4B wie bisher, neuer Linienast Süd bis Klinik Linde in Angebotsstufe 4B**
- **Neue Linie 9: Linienast Schiffländte in Angebotsstufe 4B wie bisher, neu konzipierter Linienast Schulen Linde in Angebotsstufe 4B)**
- **neue Linie 12 (Tangentiallinie Brügg - Stadien - Bözingenfeld): Versuchsbetrieb Angebotsstufe 1**

#### Begründung der Postulate:

- Mit der Neukonzeption der L8 und mit der neuen L9 werden einerseits die Erschliessung des Linde-Quartiers deutlich verbessert (symmetrische und möglichst direkte Linienführung) und andererseits die Erschliessungslücke im Raum Silbergasse / Kongresshaus behoben. Auf beiden Linien reichen Standardbusse im Normalfall aus. An Tagen mit grosser Nachfrage Schiffländte ist ein vereinzelter Gelenkbuseinsatz auf der neuen Route 9 denkbar. Die Kapazitätsspitzen (Mo-Fr) zu Unterrichtsbeginn/-ende in den Schulen Linde werden wie bisher mittels Verstärkungskursen aufgefangen.
- Die neue Durchbindung des L6-Astes Spitalzentrum via Mühlefeld / Portwehr bis Port Bellevue (ohne Schlaufe Brüggmoos) ist eine Folge des neuen Erschliessungskonzeptes für Port (s. auch L4). Als Untervariante ist denkbar, in Betriebszeiten mit 15-min-Takt jeden zweiten Kurs nur bis ins Mühlefeld-Quartier (resp. bis Mooswäldli, falls keine geeignete Wendemöglichkeit im Raum Erlacherweg) zu führen – dieses Thema wird im Rahmen der Detailprojektierung zu klären sein. Mit den Linien 4 und 6 wird Port deutlich besser ÖV-erschlossen als mit dem per FP 2017 beschlossenen Konzept des L8-Splittings.
- Der Vorschlag, die Linie 5 vorderhand nur noch als Radiallinie zu führen, also am Bahnhof wenden zu lassen, belässt Spielraum für längerfristig wohl zumindest in den HVZ unumgängliche Angebotsverdichtungen auf den Linienästen Mösliacker und Nidau Beunden (v.a. nachdem die Überbauung AggloLac vollständig realisiert sein wird).
- Der Vorschlag einer neuen Tangentiallinie Brügg – Bözingenfeld via A5-Ostumfahrung Biel stützt sich auf ein im Grossen Rat überwiesenes Postulat ab. In einem dreijährigen Versuchsbetrieb ist zu prüfen, ob ein neues HVZ-Angebot mit optimalen Anschlüssen auf die S3 in Brügg (zumindest in Lastrichtung: morgens Abnahme der S3 aus Bern, abends Zuführung auf die S3 nach Bern) einem Bedarf entspricht und die Vorgaben gemäss AGV zu erreichen vermag.

Für die genaue Linienführung ist noch zwischen zwei Varianten zu entscheiden: Sobald der Durchstich unter dem Autobahndamm A16 dem Bus zur Verfügung steht, ist eine Linienführung via Orpundplatz – Stadien zum Centre Boujean denkbar, wodurch das westliche und das östliche Bözingenfeld gleichermassen bedient würden und auch attraktive Eilverbindungen (S3 →) Brügg – Mett entständen. Bei der anderen Variante (Tangentiallinie via beide A5-Tunnels) profitiert die Verbindung (S3 →) Brügg – östliches Bözingenfeld deutlich mehr, hingegen das westliche Bözingenfeld weit weniger und Mett gar nicht.

#### Linie mit Midibus-Einsatz: L 11

- **L11 Biel Bhf – Vingelz:** Zusätzliches Kurspaar vor Betriebsschluss
- **Abschnitt Bhf Biel – Funic Magglingen: Angebotsstufe 4B (wie bisher)**
- **Abschnitt Funic Magglingen – Vingelz: Angebotsstufe 4A (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Der aktuelle Letztanfahrtszeitpunkt einer städtischen Linie um 22:50 am Bahnhofplatz Biel ist nicht bedarfsgerecht. Sobald die Linie aus dem "doppelten Rot" herauskommt, erscheint ein zusätzliches Kurspaar angemessen (Abstimmung mit dem Spätkurs auf der L70/71 erforderlich). Zudem strebt die RVK in den Nächten Fr+Sa einen zweiten moonliner-Kurs auf der Nachtlinie M33 an (Biel 1:00 - La Neuveville, s. Kap. 4.7).

## 4.6.2 Übriger Ortsverkehr

### 22.001-22.003 / Ortsbus Moutier

-> Aus Optik der RVK besteht nach den per FP 2016 vorgenommenen umfassenden Neuerungen grundsätzlich kein konzeptioneller Handlungsbedarf (vorbehältlich allenfalls nötige Korrekturen aufgrund Erfolgskontrolle nach dem ersten Betriebsjahr mit dem neuen Fahrplan)

- **22.001 / Gare – Hôpital – Patinoire: Angebotsstufe 1 (wie bisher)**
- **22.002 / Gare – Chantemerle – Les Laives: Angebotsstufe 2 (wie bisher)**
- **22.003 / Gare – Perrefitte: Angebotsstufe 1 (wie bisher)**

### 22.079 / Ortsbus Evilard

-> Zurzeit kann noch kein konzeptioneller Handlungsbedarf formuliert werden

- **ausserhalb Grundangebot (wie bisher)**. Allerdings Option einer Neubeurteilung bis Juni 2017 (→ allenfalls Thema für Teilrevision Angebotsbeschluss 2018-21 im März 2019)

#### Hinweis:

Es handelt sich bei dieser Linie um ein Zusatzangebot, bestellt durch die Gemeinde Evilard und Dritte. Für die Besteller und die Kundschaft hat dies Vor- und Nachteile gegenüber der Alternative mit Einbettung ins Grundangebot und in den Integralen Tarifverbund. Der Gemeinderat Evilard wird im Kontakt mit der RVK bis Mitte 2017 die Entwicklungsperspektiven der Linie 79 neu beurteilen und allenfalls Antrag auf Aufnahme ins Grundangebot und in den ITV libero per FP 2020 stellen.

### 22.123 / St-Imier Gare – Hôpital

- Mo-So: Angebotsausbau von aktuell 2 auf rund 7 Kurspaare
- **neu Versuchsbetrieb Angebotsstufe 1 (bisher nicht im Grundangebot)**

#### Begründung der Postulate:

- Das aktuelle Angebot von täglich 2 Kurspaaren wird durch die Gemeinde St-Imier bestellt und deckt die Bedürfnisse der westlichen Ortsteile inkl. des Regionalspitals sehr ungenügend ab. Es dürfte sich um das schlechtest ÖV-erschlossene öffentliche Spital weit und breit handeln. Auch die geplante neue Bahnhaltestelle St-Imier La Clé wird wegen des Höhenunterschieds keine angemessene Feinerschliessung des Spitals darstellen. Ein Angebotsausbau auf rund 7 Kurspaare dürfte das Minimum darstellen, um ein spürbares Umsteigen auf den ÖV zu erreichen, und kann mit dem in St-Imier vorhandenen Busbestand abgedeckt werden (abgestimmt mit den Bedürfnissen der Linie 121 und der Feinerschliessung der Industriezonen).

### 30.364 – 30.369 / Ortsbus Lyss

- Überführung des Versuchsbetriebs Industrie Nord ins Grundangebot
- **30.364 / Schlaufe Industrie Nord: Abschnitt Lyss Bhf – Lyssbachpark in Angebotsstufe 4 (wie bisher), Abschnitt Lyssbachpark – Industrie Nord neu in Angebotsstufe 2 (bisher Versuchsbetrieb)**
- **30.367 / Schlaufe Dreihübel: Angebotsstufe 3 (wie bisher)**
- **30.368 / Schlaufe Kornweg: Angebotsstufe 3 (wie bisher)**

#### Begründung der Postulate:

- Der Versuchsbetrieb betr. Verlängerung der Ortsbuslinie Lyssbachpark zu den Hauptverkehrszeiten in die Industriezone Nord hat zwar nach dem ersten Betriebsjahr noch nicht den erhofften Zuspruch erhalten, aber immerhin hat sich die Nachfrage auf der L364 mehr als verdoppelt und haben die mit der Neukonzeption per FP 2015 verbundenen qualitativen Verbesserungen auf den beiden anderen Ortsbusschlaufen ebenfalls zu einer deutlichen Nachfragesteigerung geführt. Alle drei Ortsbuslinien verfehlen die Minimalvorgaben gemäss AGV betr. Nachfrage nach wie vor deutlich; doch erscheint es verfrüht, deswegen eine Reduktion der Angebotsstufe und somit einen Angebotsabbau vor- und nachmittags zu postulieren. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass sich die Nachfrage klar positiv weiter entwickeln wird und dass bis 2020 wenigstens die L 367 / 368 nicht mehr im "roten Bereich" liegen werden.

### 30..... / Neues Bürgerbus-Angebot Schüpfen

- ➔ Bis Herbst 2016 noch vertieft abzuklären: Machbarkeit und Zweckmässigkeit eines Bürgerbus-Angebots mit Anbindung an die S3-Kreuzung in Schüpfen zwecks ÖV-Grundversorgung in den abseits des Bahnhofs und Dorfes Schüpfen liegenden Siedlungen
- ➔ falls bis Herbst 2016 die Machbarkeit und Zweckmässigkeit bestätigt wird und sich die Finanzierbarkeit abzeichnet: **neu Versuchsbetrieb Angebotsstufe 1**

#### Begründung des Postulats:

- Die grossflächige Gemeinde Schüpfen ist einzig durch den Bahnhof ÖV-erschlossen. Das Regionalzugsangebot wurde zwar in den letzten 20 Jahren massiv ausgebaut und stellt heute eine makellose Groberschliessung dar, doch gelten die vielen Aussendörfer / Weiler / Neubauquartiere in mehr als 750 Meter Abstand zum Bahnhof (2'350 Einwohner resp. 62% der Gemeindebevölkerung) nach wie vor als ÖV-unerschlossen. Die RVK hat bereits 2007 angeregt, ein Bürgerbus-System für die Gemeinde Schüpfen zu studieren, was damals vom Gemeinderat verworfen wurde. Nachdem Anfang 2016 eine Petition aus der Bevölkerung für einen Ortsbus eingereicht wurde, ist der Gemeinderat bereit, diesbezügliche Möglichkeiten vertieft zu prüfen. Ein konventionelles ÖV-Angebot erscheint im vorliegenden Fall unrealistisch. Wenn überhaupt ÖV, dürfte eher ein Bürgerbus-System in Frage kommen, wobei wegen der sternförmigen Anordnung der Aussendörfer / Neubauquartiere um den Bahnhof eine allseits zufrieden stellende Grundversorgung eine grosse Knacknuss darstellt. Als Alternative zum ÖV sind auch neuartige Mitfahrssysteme wie z.B. TAXITO denkbar. Es bedarf detaillierter Abklärungen, bevor die RVK einen definitiven Antrag an den Kanton stellen kann.

## 4.7 Nachtlinien (ausserhalb Grundangebot)

- ➔ Verstärkte Angleichung der Abfahrtszeiten in Biel betr. zweiter moonliner-Staffel (aktuell Abfahrten zw. 2:00 und 2:25) und dritter moonliner-Staffel (aktuell Abfahrten zw. 3:30 und 3:45)
- ➔ M31 / Biel – Tavannes: Prüfen eines moonliner-Kurses Abf. Biel 3:40 anstelle der aktuellen Abf. Biel 1:00
- ➔ M 32 / Biel – Bellmund – Täuffelen – Ins – Erlach: Zusatzkurs Abf. Biel 1:00 bis Täuffelen (vgl. Postulat betr. Linie 290)
- ➔ M33 / Biel - La Neuveville: Zusatzkurs Abf. Biel 1:00, bessere Koordination mit noctambus Neuchâtel (bessere Anschlüsse in La Neuveville)
- ➔ Prüfen einer neuen Nachtlinie Biel - Evillard - Orvin mit Abf. Biel 1:00

**Hinweis:** Das Nachtlinienangebot gehört nicht zum Grundangebot, wird aber traditionellerweise im Regionalen Angebotskonzept kurz gestreift. Obgenannte Postulate richten sich also nicht an den Kanton, sondern sind mit der Nachtliniengesellschaft NLG und den betroffenen Gemeinden direkt zu diskutieren.

#### Begründung der Postulate:

- Eine Harmonisierung der Abfahrtszeiten in Biel und möglichst identische Intervalle zwischen den drei Abfahrtsstaffeln erlaubt zusätzliche Umsteigeverbindungen und trägt generell zur besseren Merkbarkeit bei.
- Mit dem Fahrplan 2016 wurde ein neuer Bahnkurs Biel 0:26 – La Chaux-de-Fonds / – Tavannes – Moutier eingeführt, womit dem aktuellen moonliner-Kurs Biel 1:00 - Tavannes viel Potenzial entzogen wird. Der Fahrplan der Nachtlinie M 31 erscheint auch deshalb anpassungsbedürftig, weil die Rückfahrt obgenanntem moonliner-Kurses eine Leerfahrt darstellt, da zeitgleich zum Kurs Delémont 0:50 – Tavannes 1:40 – Biel 2:10.
- Indem die Abfahrt des letzten BTI-Kurses in den Nächten Fr+Sa von 0:56 auf 0:26 vorgezogen werden soll (s. Kap. 4.1, Linie 290), drängt sich ein zusätzlicher moonliner-Kurs Biel 1:00 - Täuffelen (analog bestehendem Kurs Abf. Biel 2:25 via Mühlefeld-Quartier, Port, Bellmund) auf.
- Die aktuell grosse Angebotslücke zwischen dem letzten Regio Biel 23:52 - La Neuveville 0:04 - Neuchâtel und dem einzigen Kurs der Nachtlinie M 33 (Biel 2:25 - La Neuveville 2:50) lässt einen zusätzlichen moonliner-Kurs Biel 1:00 – La Neuveville 1:25 als zweckmässig erscheinen. Eine bessere Koordination mit dem noctambus-Angebot auf Neuenburger Seite stellt ein altes Postulat der RVK dar.
- Da eine Betriebsverlängerung des FUNIC Biel - Evillard in den Nächten Fr+Sa unverhältnismässige Mehrkosten verursachen würde, ist als Alternative ein moonliner-Kurs Biel 1:00 - Evillard - Orvin zu prüfen (Rückfahrt via A16). Wenn dereinst der Spitalzubringer gebaut sein wird, könnte eine solche Nachtlinie zusätzlich das Beaumont-Quartier erschliessen.

## 4.8 Priorisierung der Postulate

### 4.7.1 Priorität A (Umsetzung per FP 2018 vordringlich)

Nachfolgend sind jene Angebotspostulate aus den Kapitel 4.1 bis 4.6 aufgelistet, die aus Sicht der RVK erste Priorität (hohe Dringlichkeit und/oder günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis) bezüglich einer Umsetzung per FP 2018 aufweisen:

Linie	Massnahme
<b>Bahn</b>	
210 / Biel – Neuchâtel	Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar und Schliessung der nachmittäglichen 30'-Taktlücke (3 Zusatz-KP)
226 / Sonceboz – Moutier	Mo-Fr: Wiederherstellung eines systematischen Tagsüber-Konzeptes (4 Zusatz-KP Sonceboz – Malleray-Bévilard; blosse Grenzkosten)
237 / Tavannes – Le Noirmont	Aufklassierung des Abschnitts Tavannes – Tramelan (Ang.stufe 2 → 3), Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot Mo-Fr: Schliessung der 30'-Taktlücken Tavannes – Tramelan tagsüber (5 Zusatz-KP; blosse Grenzkosten)
290 / Biel – Ins	Mo-Fr: Schliessung der nachmittäglichen 30'-Taktlücke Täuffelen – Ins (2 Zusatz-KP; blosse Grenzkosten) Mo-Fr: Vermeidung des knappen Anschlussbruchs in Ins auf RE aus Bern Ank. 17:48
291 / Lyss – Büren	Aufklassierung (Ang.stufe 2 → 3) Mo-Fr: Vermehrter 30'-Takt in HVZ (3 Zusatz-KP; blosse Grenzkosten) Mo-So: Schiebung der Basiskurs-Taktlage um 30' (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)
305 / Bern – Neuchâtel	Mo-Fr: Früherer Erstkurs Bern – Neuchâtel Mo-Fr: Früherer RE Neuchâtel – Bern und Rückführung als Verdichtungs-RE in Abend-HVZ
410 / Biel – Solothurn	Mo-So: Ausdehnung 30'-Takt abends um 3 Kurspaare
<b>Seilbahn</b>	
2016 / Ligerz – Prêles	Mo-Fr: Früheres Erstkurspaar und vermehrter 30'-Takt tagsüber (3 Zusatz-KP)
<b>Bus Regionalverkehr</b>	
21.132 / La Neuveville – Nods	Aufklassierung des Linienastes via Prêles (Ang.stufe 1 → 2) Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss konsolidiertem Entwurf
21.131 / Tramelan – St-Imier	Mo-Fr: Aufhebung der Schlaufe Les Breuleux, Angebots-Systematisierung und -ausbau mit verbesserter Feinerschliessung St-Imier und schlanken Bahnanschlüssen
21.133 / Tramel. – Bassecourt 21.141 / Tavan. – La Courtine	So: Ersatz des Rufbussystem durch vertaktetes Fixangebot
22.070 / Biel – Prés d'Orvin	Mo-Fr: Systematisierung zum 2-Studentakt zw. 9 und 17 h (1 Zusatz-KP; blosse Grenzkosten)
22.073 / Pieterl. – Reuch.-Péry	Symmetrische Linienführung in Pieterlen via Bahnhofstrasse (z's. mit Neuordnung Hst. Bahnhof)
22.074 / Biel – Aeg. – Lyss	Aufklassierung des Abschnitts Biel – Studen Wydenplatz (Ang.stufe 3 → 4) Mo-Sa: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss konsolidiertem Entwurf (z's mit Anpassungen Haltestellenanordnung in Brügg und Aegerten; blosse Grenzkosten)
22.075 / Biel – Aeg. – Orpund	Aufklassierung (Ang.stufe 1 → 2) Mo-Sa: Einführung Abendangebot (3 resp. Sa 5 Zusatz-KP) So: Einführung Sonntagsangebot (max. 14 KP)
22.087 / Biel – Jens	Mo-Do: Spätangebot analog Fr+Sa (1 Zusatz-KP)
neue Linie Lyss – Bellmund	Mo-Fr: HVZ-Versuchsbetrieb mit optimalen Bahnanschlüssen in Lyss (7 KP)
30.361 / Lyss – Aarberg	Aufklassierung (Ang.stufe 1 → 2), Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot
30.362 / Lyss – Schnottwil	Aufklassierung (Ang.stufe 1 → 2) Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss Kompromisvorschlag März 2016, Ausdehnung Betrieb bis 22 h resp. Fr+Sa bis 24 h (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)
30.363 / Lyss – Messen	Aufklassierung des Abschnitts Lyss – Vorimholz (Ang.stufe 1 → 2) Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung gemäss Kompromisvorschlag März 2016, Ausdehnung Betrieb im Abschnitt Lyss – Vorimholz bis 22 h resp. Fr+Sa bis 24 h (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)

30.871 / Jegenstorf – Messen	Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung mit Linienverlängerung im Stundentakt nach Wengi gemäss Kompromisvorschlag März 2016 (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)
30.898 / Zollikofen – Büren	Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung inkl. Linieneinkürzung um Abschnitt Zollikofen – Münchenbuchsee und HVZ-Verdichtung im Abschnitt Schnottwil – Büren (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)
40.008 / Solothurn – Büren	Mo-So: Umfassende Konzept- und Fahrplananpassung inkl. Linieneinkürzung um Abschnitt Solothurn Amthausplatz – Bahnhof und HVZ-Verdichtung (Bestandteil der Neukonzeption Lyss Ost)
40.034 / Grenchen – Lengnau	Mo-Sa: Verlängerung aller Kurse in die Industriezone Lengnau, neu alle Kurse mit Bahnanschluss in Grenchen Nord Mo-Fr: HVZ-Versuchsbetrieb betr. Linienverlängerung über Lengnau hinaus abwechslungsweise nach Orpund resp. nach Bözingenfeld (je 7 Kurspaare)

**Bus Ortsverkehr**

Ortsverkehr Biel	Erste Etappe der umfassenden Konzeptanpassung gemäss konsolidiertem Entwurf: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Linie 2: Durchbindung des Linienastes Bözingenfeld neu mit Linienast Mösliacker</li> <li>- Linie 5: Neu vorderhand als Radiallinie Bahnhof – Spitalzentrum</li> <li>- Linie 6: Durchbindung des Linienastes Spitalzentrum mit Linienast Port (bis zur Umsetzung der Etappe 2 Splitting ab Port Spittel nach Port Bellevue resp. Port Gummen)</li> <li>- Linie 8: Durchbindung des Linienastes Fuchsenried mit neu konzipiertem Linienast Linde Klinik</li> <li>- neue Linie 9: Durchbindung des Linienastes Schiffländte mit neu konzipiertem Linienast Linde Schulen</li> <li>- neue Linie 12: HVZ-Versuchsbetrieb betr. halbstündlicher tangentialer Eilverbindung Brügg – Bözingenfeld mit optimalen S3-Anschlüssen in Brügg (max. 12 Kurspaare)</li> <li>- Taktverdichtung 20 - 22 h sowie sonntags auf den Linien mit bisherigem 30'-Takt zu 20'-Takt</li> </ul>
22.123 / St-Imier Gare – Hôp.	Mo-So: Versuchsbetrieb betr. Angebotsausbau von 2 auf ca. 7 Kurspaare
30.364 / Lyss Bhf – Industr.ring	Überführung des Versuchsbetriebs betr. Linienverlängerung Industriering ins Grundangebot (Abschnitt Lyssbachpark – Industriering in Ang.stufe 2)

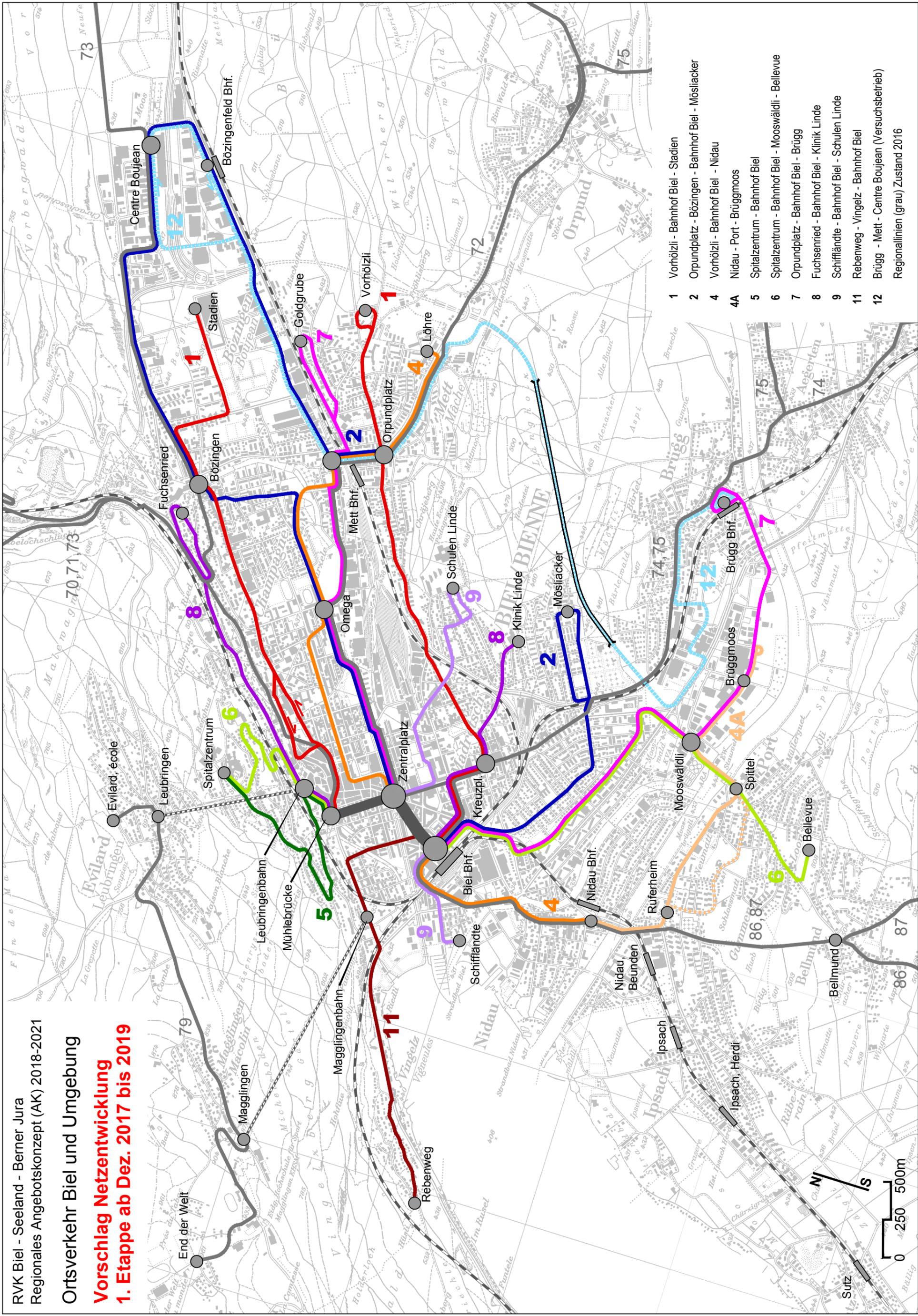
## 5 Auswirkungen auf das Arbeitsprogramm der RVK

Grundsätzlich lässt sich sagen, dass im Rahmen der Erarbeitung des AK 2018-21 der ÖV-konzeptionelle Planungsbedarf im Seeland und Berner Jura weitgehend abgetragen wurde. Sofern die Postulate der RVK 1 vom Kantonalen Angebotskonzept 2018-21 aufgenommen und vom Grossen Rat mit dem Angebotsbeschluss 2018-21 sanktioniert werden, zeichnet sich für die Zeit bis Ende 2017, vorbehaltlich allfälliger neuer Erkenntnisse, nurmehr folgender Bedarf an vertieften angebots- und fahrplankonzeptionellen Studien mit finanziellen Auswirkungen für die RVK 1 ab:

Mai - Sep. 2016	Detailplanung betr. 1. Etappe der Konzeptanpassungen im Ortsverkehr Biel (Umsetzung per Dez. 2017 geplant)
Aug. - Okt. 2016	Planungsstudie betr. Grundversorgung der abseits des Bahnhofs gelegenen Siedlungen in der Gemeinde Schüpfen → Präzisierung des Antrags zh. Kanton
Jan - Mai 2017	Detailplanung betr. circa 2-jährigem Bahnersatzkonzept im Grand Val während Sanierung Weissensteintunnel resp. betr. definitivem Bahnersatzkonzept im Falle eines Bahnlinien-Aufhebungsbeschlusses
April - Dez 2017	Detailplanung betr. 2. Etappe der Konzeptanpassungen im Ortsverkehr Biel (Umsetzung per Dez. 2019 geplant)

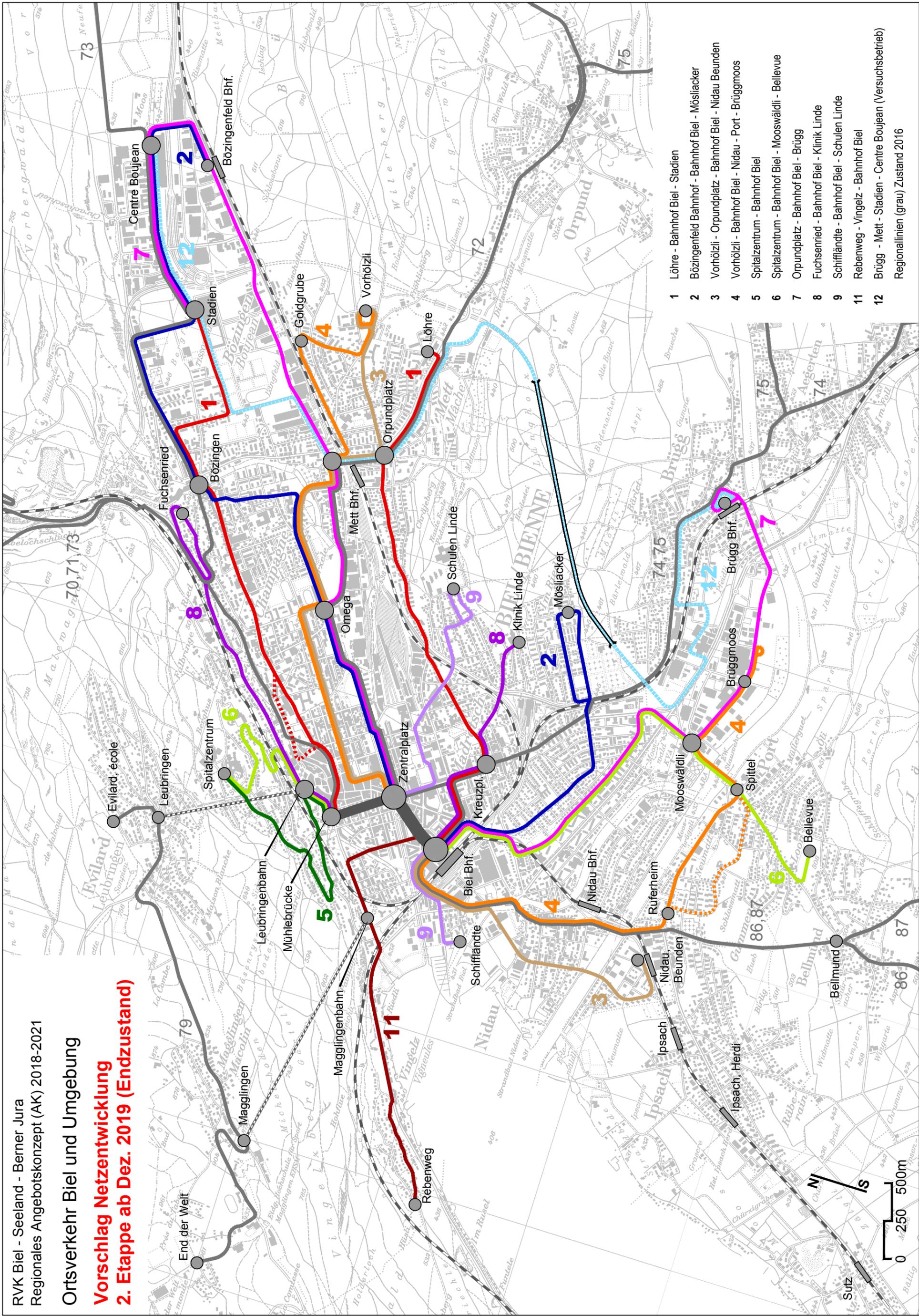
## Ortsverkehr Biel und Umgebung

### Vorschlag Netzentwicklung 1. Etappe ab Dez. 2017 bis 2019



Ortsverkehr Biel und Umgebung

**Vorschlag Netzentwicklung**  
**2. Etappe ab Dez. 2019 (Endzustand)**



- 1 Löhre - Bahnhof Biel - Stadien
  - 2 Bözingenfeld Bahnhof - Bahnhof Biel - Mösliacker
  - 3 Vorhözli - Orpundplatz - Bahnhof Biel - Nidau Beunden
  - 4 Vorhözli - Bahnhof Biel - Nidau - Port - Brüggmoos
  - 5 Spitalzentrum - Bahnhof Biel
  - 6 Spitalzentrum - Bahnhof Biel - Mooswäldli - Bellevue
  - 7 Orpundplatz - Bahnhof Biel - Brügg
  - 8 Fuchsenried - Bahnhof Biel - Klinik Linde
  - 9 Schiffflände - Bahnhof Biel - Schulen Linde
  - 11 Rebenweg - Vingelz - Bahnhof Biel
  - 12 Brügg - Mett - Stadien - Centre Boujean (Versuchsbetrieb)
- Regionallinien (grau) Zustand 2016



Linie	Angebotsstufe		Kurspaare Mo-Fr		Kurspaare Sa		Kurspaare So		Ø Nachfrage Mo-Fr im stärksten Linienabschnitt		Ø Nachfrage pro Kurs		Kostendeckungsgrad	
	2016	Ziel 2021	2016	Ziel 2021	2016	Ziel 2021	2016	Ziel 2021	2014	Prognose 2025 *	2014	Prognose 2025 *	2015	Prognose 2025 *

**Seilbahn**

2016 / Ligerz – Prêles	2	2	20	24	18	19	18	19	360	+ 50%	13	11	13	> 40%
2020 / St-Imier – Mont-Soleil	2	2	27	27	24.5	24.5	22.5	22.5	180	+ 30%	4	4	4	< 20%
2022 / Biel – Magglingen	4	4	65	65	65	65	65	65	1'030	+ 50%	8	8	12	> 50%
2023 / Biel – Evillard	4	4	101	101	73	73	73	73	1'250	+ 30%	8	6	8	30-50%

**Bus – Reg.verkehr Berner Jura (ohne Linien 70 / 71 / 73; ZA = Zusatzangebot, d.h. ausserhalb Grundangebot)**

21.132 / La Neuve – Nods – Ch.	1	2	11	14	7.5	8.5	6	6	300	+ 40%	13	15	15	20-40%
• La Neuve – Prêles	1	2	11.5	17	7.5	9.5	6	6	320	+ 50%	14	14	14	20-35%
• Prêles – Nods	1	1	10	5.5	6.5	7.5	3	3	40	- 20%	2	3	3	
• Nods – Lignières	1	1	9.5	12.5	6.5	7.5	3	3	140	+ 40%	7	8	8	
• Lignières – Le Landeron	1	1	6.5	9.5	1.5	7.5	-	-	25	+ 100%	2	2	3	
• Le Landeron – La Neuveville	1	1	-	Mat-Okt 2	Mat-Okt 3	Mat-Okt 3	Mat-Okt 3	Mat-Okt 3	-	-	-	6	6	
• Nods – Chasseral	ZA	ZA	-	Mat-Okt 3	-	-	-	6	6					
22.121 / St-Imier – Chasseral	ZA	ZA	Mat-Okt 3	.....	+ 50%	(ZA) .....	(ZA) .....	(ZA) .....	(ZA)					
• St-Imier – Chass. (Sommer)			(3.5)	(5)	(3.5)	(5)	(3.5)	(3.5)	.....	+ 50%	.....	.....	.....	
• St-Im. – Savagn. (Skisaison)														
22.131 / Tramelan – St-Imier	1	1	8	12	6	6	6	6	180	+ 50%	11	11	11	> 35%
• Tramelan – St-Imier	1	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
• Schlaufe Les Breuleux	1	1	5	7	4	6	3	3	.....	+ 40%	10	13	13	20-35%
22.132 / Tram. – Saign. – Goum.	1	1	6	6	5	5	5	5	120	+ 30%	9	13	13	20-35%
• Tramelan – Saignelégier														
• Saignelégier – Les Pomm. °														
22.133 / Tramelan – Bassecour	1	1	12	12	5	6	1+Rutibus	6	190	+ 30%	8	10	10	20-35%
• Tramelan – Glovelier			8	8	4	4	-	-	150	+ 30%	9	13	13	20-35%
• Glovelier – Bassecour														
22.141 / Tavannes – Courtine	1	1	4	4	-	-	-	-	.....	- 20%	.....	.....	.....	20-35%
• Tavannes – Reconvilier			12	12	7	7	1+Rutibus	7	.....	+ 50%	.....	.....	.....	
• Reconvilier – Bellelay			6	6	-	-	-	-	.....	+ 50%	.....	.....	.....	
• Bellelay – Les Genevez dir.			7.5	7.5	4	4	1+Rutibus	4	.....	+ 50%	.....	.....	.....	
• Bellelay – Lajoux – Les Gen.			21	21	17	17	14	14	.....	+ 30%	.....	.....	.....	20-40%
22.211 / Delémont – Moutier	2	2	13	13	6	6	Apr-Okt 3	3	50	+ 60%	.....	.....	.....	20-35%
• Moutier – Perrefitte			5	5	-	-	-	-	.....	+ 50%	.....	.....	.....	
• Perrefitte – Souboz			8	8	3	3	Rutibus	3	.....	-	.....	.....	.....	
• Souboz – Bellelay			10	10	6	6	-	-	.....	+ 60%	.....	.....	.....	20-35%
22.232 / Mout. – Belpr. – Corc.	1	1	1	1	1	1	1	1	.....	+ 30%	.....	.....	.....	20-35%
• Moutier – Belprahon									.....		.....	.....	.....	
• Belprahon – Corcelles									.....		.....	.....	.....	



Linie	Angebotsstufe		Kurspaare Mo-Fr		Kurspaare Sa		Kurspaare So		Ø Nachfrage Mo-Fr im stärksten Linienabschnitt		Ø Nachfrage pro Kurs		Kostendeckungsgrad	
	2016	Ziel 2021	2016	Ziel 2021	2016	Ziel 2021	2016	Ziel 2021	2014	Prognose 2025 *	2014	Prognose 2025 *	2015	Prognose 2025 *

**Bus – Reg. Verkehr Seeland (Forts.)**

30.871 / Jegenstorf – Wengi • Jegenstorf – Ifflwil ° • Ifflwil – Messen ° • Messen – Wengi	2 1 –	2 2 2	19 11 –	25 22 18	6 6 –	18 18 18	5 5 –	17 17 17	180 60 –	+ 80% + 100% –	320 120 70	5 3 –	6 3 2	20-40% – –	20-40%
30.898 / Zollikofen – Büren • Zollikofen – Mü.buchsee ° • Mü.buchsee – Schnottwil • Schnottwil – Büren	2 2 2	– 2 2	24 24 21.5	– 25 25	19 19 19.5	– 19 19	18 18 18	– 18 18	550 580 220	– + 30% + 50%	– 750 330	– 12 6	– 15 7	20-40% – –	> 40%
40.008 / Solothurn – Büren	2	2	20	25	19	19	18	18	570	+ 50%	860	14	17	> 40%	> 40%
40.033 / Grenchen – Büren	2	2	15	15	14	14	14	14	.....	+ 30%	.....	.....	.....	> 40%	> 40%
40.034 / Gre. – Lengn. – Or / Bö • Grenchen – Lengnau • Lengnau – Orpund • Lengnau – Bözingenfeld	2 (+ZA) – –	3 VB > 1 VB > 1	31 – –	31 7 7	27 – –	27 – –	– – –	– – –	..... – –	+ 50% – –	..... 100 150	..... – –	..... 7 11	20-40% – –	25-45% 20-35% 20-35%

**Bus Ortsverkehr Biel (die Zielwerte betr. Angebotsentwicklung sind gerundet und durch die Vertiefungsplanung Bus Biel 2020 noch zu verifizieren / präzisieren)**

22.001 / Stadien – Löhre • Bhf – Stadien • Bhf – Orpundplatz • Orpundplatz – Vorhözli • Orpundplatz – Löhre	4C (GB) 4C (GB) 4C (GB) bisher L.4	114 114 114 114	114 114 114 114	114 114 s. Linie 4 114	94 94 94 94	94 94 94 94	86 86 86 86	86 86 s. Linie 4 86	6360 5700 1690 1670	+ 30% + 30% s. Linie 4 + 30%	8270 7400 s. Linie 4 2170	28 25 7 7	36 32 s. Linie 4 10	> 50% – – –	> 50%
22.002 / Möslacker – Böz.feld • Bhf – Möslacker • Bhf – Bözingen / Stadien • Böz. / Stadien – Böz.feld Bhf • Bhf Böz.feld – Orpundplatz • Bhf – Schifflände	bisher L.5 4A (GB) 4A (GB) 4A (GB) 4A (GB)	66 54 54 54	70 70 60 60	70 70 s. Linie 7 s. Linie 9	56 36 33 33	60 60 s. Linie 7 s. Linie 9	36 19 – 19	52 52 s. Linie 7 s. Linie 9	2000 2310 1730 620	+ 40% + 60% s. Linie 7 + 100%	2800 3700 3460 s. Linie 7 s. Linie 9	15 21 16 6	20 26 s. Linie 7 s. Linie 9	> 50% – – –	> 50%
22.003 / Vorhözli – Nidau Beu. 22.004 / Vorhözli – Brüggmoos • Bhf – Mett Bhf • Mett Bhf – Orpundplatz • Orpundplatz – Löhre • Mett Bhf – Goldgrube • Goldgrube – Vorhözli • Orpundplatz – Vorhö. • Bhf – Continental • Continental – Nidau Beund. • Continental – Nidau Bhf • Nidau Bhf – Port Spittel • Port Spittel – Brüggmoos	4C (GB) 4C (GB) 4C (GB) bisher L.7 – bisher L.1 4C (GB) – 4C (GB) bisher L.8	113 113 114 68 114 113 113 35 28	140 70 s. Linie 1 70 70 140 70 70 55	94 94 94 60 94 140 70 70	94 94 94 60 94 – 94 – 94 34 21	104 52 s. Linie 1 52 52 104 52 52 35	86 86 86 38 86 86 94 34 –	104 52 s. Linie 1 52 52 104 52 52 52	6690 2380 1670 940 1690 2400 2000 240 450	+ 40% – 20% s. Linie 1 + 80% – 20% + 100% + 40% + 400% + 80%	9370 1900 s. Linie 1 1690 700 1350 4800 2200 2800 1200 810	30 11 7 7 – 7 11 9 3 8	33 14 s. Linie 1 12 5 10 17 16 20 9 7	> 50% – – – – – – – – – – –	> 50% – – – – – – – – – – –
22.005 / Bhf – Spital • Bhf – Spitalzentrum • Bhf – Möslacker	4B 4B	67 67	70 s. Linie 2	56 56	60 s. Linie 2	35 36	52 s. Linie 2	2070 2000	– 20% s. Linie 2	1650 s. Linie 2	16 15	12 s. Linie 2	> 50% –	30-50%	

Linie	Angebotsstufe		Kurspaare Mo-Fr		Kurspaare Sa		Kurspaare So		Ø Nachfrage Mo-Fr im stärksten Linienabschnitt		Ø Nachfrage pro Kurs		Kostendeckungsgrad	
	2016	Ziel 2021	2016	Ziel 2021	2016	Ziel 2021	2016	Ziel 2021	2014	Prognose 2025 *	2014	Prognose 2025 *	2015	Prognose 2025 *

**Bus – Ortsverkehr Biel (Forsts.)**

22.006 / Spital – Port Bellevue	4B	4B	56	70	60	35	52	2'160	+ 30%	2800	16	20	> 50%	> 50%
	bisher L 8	4B	56	70	60	35	52	2'140	+ 30%	2'780	16	20	> 50%	> 50%
	bisher L 8	4A	56	35	35	35	35	1'170	- 20%	940	9	13	> 50%	> 50%
		4A	—	35	35	—	—	—	—	500	—	7	> 50%	> 50%
		s. Linie 8	67	s. Linie 8	s. Linie 8	35	s. Linie 8	2'330	s. Linie 8	s. Linie 8	17	s. Linie 8	> 50%	> 50%
22.007 / Brügg – Bözingenfeld	4B (GB)	68	60	70	60	35	52	3'110	+ 30%	4'040	23	29	30-50%	> 50%
	4B (GB)	68	60	70	60	35	52	2'520	+ 30%	3'280	19	23	30-50%	> 50%
	bisher L 2	4B (GB)	60	70	60	35	52	620	+ 100%	1'240	6	9	30-50%	> 50%
	bis nur L 2	4B (GB)	33	70	60	—	—	1730	Σ L 2+7: + 100%	3'460	16	Σ L 2+7: 13 <sup>oo</sup>	30-50%	> 50%
		s. Linie 3	68	s. Linie 3	s. Linie 3	38	s. Linie 3	940	s. Linie 3	s. Linie 3	7	s. Linie 3	30-50%	> 50%
22.008 / Fuchs. – Klinik Linde	4B	67	—	—	—	—	—	1810	+ 30%	2'350	14	17	> 50%	> 50%
	bisher L 6	4B	56	70	60	35	52	2'330	- 20%	1'860	13	13	> 50%	> 50%
	4B	s. Linie 4/6	56	s. Linie 4/6	s. Linie 4/6	35	s. Linie 4/6	2'140	s. Linie 4/6	s. Linie 4/6	—	s. Linie 4/6	> 50%	> 50%
22.009 / Schiffliä. – Schul. Linde	bisher L 2	52	33	60	19	52	380	+ 50%	570	4	4	30-50%	30-50%	
	—	4B	—	70	60	—	—	—	—	1'500	—	11	30-50%	30-50%
22.011 / Bhf – Vingelz	4A	64	62	63	62	63	62	560	+ 70%	950	4	7	< 30%	30-50%
	4A	35	33	34	33	34	33	400	+ 50%	600	6	8	< 30%	30-50%
	—	VB->1	—	11	—	—	—	—	200	—	—	9	20-35%	20-35%

**Bus – übriger Ortsverkehr**

22.101 / Moutier G. – Höp. – Pat.	1	14	8	14	8	—	—	—	+ 100%	—	—	—	20-35%	20-35%
22.102 / Mout. – Chant. – Laives	2	18	10	18	10	—	—	—	+ 100%	—	—	—	20-40%	20-40%
22.123 / St-Lmier Gare – Hôpital	ZA	VB->1	2	7	5	2	5	—	+ 250%	—	(ZA)	—	20-35%	20-35%
30.364 / Lyss Bhf – Industr. ring	4	48	37	48	37	—	—	130	+ 250%	460	1,5	5	< 30%	< 30%
	VB	2	—	19	—	—	—	—	—	250	—	7	< 30%	< 30%
30.367 / Lyss Bhf – Dreihubel	3	30	24	30	24	—	—	190	+ 150%	455	3	8	25-45%	25-45%
30.368 / Lyss Bhf – Kornweg	3	28	23	28	23	—	—	170	+ 150%	425	3	8	< 25%	25-45%
..... / Ortsbus Schüpfen **	—	—	—	**	—	—	—	—	—	**	—	**	—	**

\*: Die Prognosen zur Nachfrageentwicklung 2014-2025 (Ø Mo-Fr) gehen grundsätzlich von der im Kanton Bern prognostizierten durchschnittlichen Nachfragersteigerung von ca. 30% aus. Die linien-spezifische Differenzierung der Prognose berücksichtigt die Nachfrageentwicklung 2010-2014 (resp. seit 2005, soweit plausible Daten vorhanden), den geschätzten Nachfrageeffekt der seit 2014 erfolgten Angebotsanpassungen und den geschätzten Nachfrageeffekt der im vorliegenden Bericht postulierten Angebotsveränderungen ( : N-Plus >30% ; : N-Entwicklung unterdurchschnittlich)

o: Linienabschnitt gänzlich ausserhalb des Perimeters der RVK 1. Postulate zur Angebotsentwicklung werden nur so weit formuliert, als sie die Interessen des RVK-Perimeters tangieren.

mi: Erste Zahl betrifft Wochenangebot im Winter, zweite Zahl Wochenangebot im Sommer

oo: Falls betriebliche Durchbindung der neu konzipierten Ortslinien 2 und 7 machbar, wird das Angebot im Abschnitt Bhf Bözingenfeld – Stadien deutlich weniger erweitert und steigt die Effizienz.

\*\* : Vertiefte Bedarfsabklärung / Zweckmässigkeitsstudie folgt bis Okt. 2016

## Anhang C

# Vernehmlassungsbericht

zum Entwurf des Regionalen Angebotskonzeptes 2018-2021 Biel - Seeland - Berner Jura  
(Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens vom 25. 1. 2016 bis 15. 3. 2016)

## Zusammenfassung

Zur Vernehmlassung eingeladen waren die Gemeinden im Seeland und Berner Jura, die Gastmitglieder der RVK (Transportunternehmungen, Verkehrsverbände, Wirtschaftsverbände), der Conseil du Jura bernois CJB, das Kantonale Amt für öffentlichen Verkehr, die ÖV-Ämter der vier Nachbarkantone sowie die Regionalkonferenz Bern-Mittelland.

Insgesamt 74 Eingaben wurden eingereicht:

- 58 Gemeinden (42 aus dem Seeland, 16 aus dem Berner Jura)
- CJB sowie ÖV-Ämter der Kantone SO und FR
- 8 Transportunternehmungen (SBB Reg. Nordwestschweiz / BLS / ASM / CJ / PostAuto Reg. Bern / RBS / VB / Funicar)
- 4 Verkehrsverbände (Regional- od. Kantonalsektionen von VCS / IGÖV / Pro Bahn / Fussverkehr)

Wie nachstehende tabellarische Zusammenstellung zeigt, kam der Entwurf des AK 2018-21 grossmehrheitlich gut an. Dies gilt sowohl für die Analyse (Kap. 2 des Berichts) als auch für die generelle Stossrichtung (Kap. 3.2) und die Postulate (Kap. 4). Wo das AK 2018-21 aufgrund von Mitwirkungseingaben korrigiert wurde, ist dies in der Tabelle hervorgehoben. Dies betrifft namentlich folgende Punkte:

Bahn:

- Bahnlinie 230: Stärkere Betonung der Bedeutung eines Weiterzugs des RE Biel - Delle bis Belfort
- Bahnlinie 290: Präzisierung, dass mindestens bis 2030 von einem Angebotsszenario ohne Regiotram auszugehen ist. Zudem Hinweis auf anhaltende Meinungsunterschiede unter den Hauptpartnern betreff Zuordnung des Abschnitts Biel - Nidau Beunden als Bahnlinie oder (analog dem Regiotram-Projekt) als Tramlinie – in diverser Hinsicht eine Frage von grosser Tragweite
- Bahnlinie 305: Beibehaltung der Angebotsstufe 3 im Abschnitt Kerzers - Ins. Neues Postulat betr. früherem RE Neuchâtel - Bern

Bus regional:

- Regionalbuslinien im Dreieck Lyss / Solothurn / Münchenbuchsee: Umformulierung der Postulate im Sinne des Konzeptoptimierungsvorschlags von Ende März 2016. Neu Aufstufung der Linien 362 und 363 (Abschnitt Lyss - Vorimholz) in die Ang.stufe 2
- Streichung des Postulats einer neuen Buslinie St-Imier - Saignelégier (als Folge neues Postulat betr. Linie 22.123, s. unten)
- Buslinie 21.132 / La Neuveville – Nods: Aufstufung des Linienzweigs via Prêles in die Angebotsstufe 2
- Reaktivierung Postulat aus AK 2014-17 betr. Bürgerbus Aarberg - Kallnach - Niederried
- Diverse Buslinien: Postulate bez. zusätzliche Haltestellen
- Diverse Buslinien: Stärkere Betonung der Notwendigkeit flankierender Massnahmen zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität / Anschlusssicherheit und zur Vermeidung der Notwendigkeit zusätzlicher Betriebsmittel

Bus lokal:

- Ortsverkehr Biel: Korrektur des Konzeptvorschlags im Raum Nidau / Port. Neu wird die Umsetzung des Buskonzeptes Biel 2020 in zwei Etappen (FP 2018 / FP 2020) postuliert
- Ortsbus Lyss: Bereinigung der Postulate aufgrund der jüngsten Erfolgskontrolle
- Buslinie 22.123 / St-Imier Gare – Hôpital: Versuchsbetrieb betr. Angebotsausbau und Aufnahme ins Grundangebot
- Neues Postulat: Prüfen eines Ortsbusses / Bürgerbusses in Schüpfen (Reaktivierung einer einstigen Empfehlung der RVK)

## Zu den einzelnen Eingaben

Verfasser	Inhalt der Stellungnahme (mit Liniennummer, wo linienspezifische Aussage)	Antwort RVK (Schattierung: Korrektur gegenüber Bericht-Entwurf aufgrund der Eingaben)
-----------	--	--

### Gemeinden Seeland

<b>Aarberg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit AK-Entwurf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Aegerten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokumentation sehr hilfreich, wenn auch ziemlich komplex.</li> <li>• <b>22.074</b>: Vorgesehene Konzeptanpassungen als sehr positiv gewertet. Fahrplan dürfte stabiler werden. Die mit RVK, AÖV und TBA vereinbarte Verschiebung der Hst. Stockfeld sowie Zusammenlegung der Hst. Dorfplatz (L74) und Bären (L75) sind im Bericht festzuhalten.</li> <li>• <b>22.075</b>: Einführung Abend- und Sonntagsangebot wird sehr befürwortet. Verzicht auf morgendliche Schlaufenfahrten zum Bahnhof Brügg ist verkraftbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Komplexität liegt in der Natur der Sache</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Berechtigtes Anliegen → <b>Ergänzung AK</b></li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Arch</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit AK-Entwurf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Bellmund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit AK-Entwurf. Vorgeschlagener Versuchsbetrieb Lyss - Bellmund wird als dringend notwendig erachtet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Biel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Genugtuung, dass namhafte Angebotsverbesserungen in der Agglomeration Biel vorgesehen sind.</li> <li>• <b>210</b>: Vermehrter 30-min-Takt tagsüber wird ausdrücklich begrüsst.</li> <li>• <b>225/226</b>: Wiederherstellung stündlicher Direktkurse Biel &lt;-&gt; Vallée de Tavannes wird sehr begrüsst.</li> <li>• <b>230</b>: Schliessung der spätabendlichen Angebotslücke wird begrüsst. Die RVK wird erneut gebeten, alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, dass der heute stündlich verkehrende RE Biel - Delémont - Delle ab Wiedereröffnung der Bahnlinie Delle - Belfort als RE bis Belfort geführt wird (Anschluss an TGV-Linien).</li> <li>• <b>290</b>: Schliessung der vor- und nachmittäglichen Taktlücken im Südabschnitt und vorgeschlagene Lösung des Kapazitätsproblems in der Morgenspitze werden begrüsst.</li> <li>• <b>303</b>: Verlängerung weiterer S31-Kurspaare über Münchenbuchsee hinaus nach Biel wird ausdrücklich begrüsst (attraktive Verbindungen mit Bern Wankdorf, optimale Anschlüsse auf S1 v./n. Thun).</li> <li>• <b>410</b>: Ausbau Abend-/Sonntagsangebot wird begrüsst.</li> <li>• <b>2023</b>: Betriebsverlängerung bis 1.00 Uhr in den Nächten Fr+Sa wird begrüsst.</li> <li>• <b>22.070 / 22.071</b>: Vorgeschlagene Verbesserungen beim Grundangebot werden begrüsst. Einem Zusatzangebot bis zum Chasseral-Grat (Sommerhalbjahr wochenends) widersetzt sich die Stadt Biel nicht.</li> <li>• <b>22.074 / 22.075</b>: Einverstanden mit Anpassungsvorschlägen, die auch die Fahrplanstabilität verbessern dürfte. Ein 15-min-Takt zusammen mit der L 75 Mo-Sa tagsüber im Abschnitt Biel Bahnhof – Friedhof ist sehr gewinnbringend. Jene Kurse, welche nur bis Studengrien verkehren, sollten eine eigene Liniennummer erhalten, um die Fahrgäste nicht zu verwirren.</li> <li>• <b>40.034</b>: Ein Versuchsbetrieb betr. HVZ-Verlängerung der Buslinie Grenchen - Lengnau bis Bözingenfeld wird unterstützt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul> <p>Die RVK wird sich weiterhin für eine schnelle Direktverbindung Biel - Belfort einsetzen (Problem liegt offenbar v.a. auf der französischen Seite, wo das Geld fehlt) → <b>Ergänzung AK</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul> <p>Anliegen betr. Liniennummerierung wird durch AÖV / PostAuto zu behandeln sein</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>

<p>(Forts. Biel)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Buskonzept Biel 2020 generell:</b> Grundsätzlich einverstanden mit den Ergebnissen der Planungsstudie und mit einer raschen Umsetzung des Konzeptes. Mit der Eröffnung des A5-Ostastes im nächsten Jahr wird das Angebot für den MIV massiv ausgebaut, weshalb es zwingend ist, möglichst zeitnah auch die Attraktivität des ÖV zu verbessern, um den Modalsplit halten zu können.</li> <p>Vorschläge zu den angepassten Linienführungen sind sehr ausgewogen und dürften einen kostenoptimierten Betrieb ermöglichen. Umsetzung der Massnahmen in einem Guss ist sehr wünschbar. Positiv ist auch, dass die Konzeptanpassungen nur beschränkte Massnahmen im Infrastrukturbereich bedingen.</p> <li>• <b>Ortslinie 1:</b> Konzeptanpassung mit neuem Endpunkt Löhre statt Vorhölzli sowie Taktverdichtung zw. 8.30 und 15.30 Uhr wird begrüsst.</li> <p>Die auch vom AÖV erkannte Erschliessungslücke zw. den Haltestellen Bözingen und Dunantstrasse ist durch eine Zusatzhaltestelle zu beheben.</p> <p>Die von der RVK erneut postulierte symmetrische Linienführung im Abschnitt Neumarkt - BBZ wird nach wie vor abgelehnt, einerseits wegen der verschlechterten Erschliessung der Altstadt / Juravorstadt, andererseits weil der Bau einer separaten Busspur auf der Heilmannstrasse mit hohen Kosten verbunden wäre.</p> <li>• <b>Ortslinie 2:</b> Konzeptanpassung mit neuer Durchmesserlinie Bhf Bözingenfeld - Möslacker wird begrüsst, ebenso eine möglichst weitgehende betriebliche Verknüpfung mit der neu konzipierten L7 im Bözingenfeld, wodurch tagsüber stündlich 8 Direktverbindungen zw. Bahnhof / Zentrum und Bözingenfeld resultieren. Auch die neue Abend- und Sonntagsbedienung fürs Bözingenfeld wird angesichts der wachsenden Bedeutung des Entwicklungsschwerpunktes sehr begrüsst. <p>Wichtig ist, dass zwischen Centre Boujean und Swiss Tennis via Stadien gefahren wird. Eine pragmatische Übergangslösung unter Verwendung der bestehenden 7m breiten und 3.5m hohen Fuss-/Velounterführung ist anzustreben, da der bisher anvisierte Regiotram-kompatible Autobahndammdurchstich nicht kurzfristig erstellt werden kann.</p> <li>• <b>Ortslinien 3 und 4:</b> Konzeptanpassung der bisherigen L4 zu den neuen Linien L3 und L4 wird begrüsst. Das Linienkonzept zw. Bhf Mett und Vorhölzli (L4 via Goldgrube, L3 via Orpundplatz) ist angesichts der Topografie zweckmässig, eine stärkere Bündelung würde von der Stadt klar abgelehnt. Im Quartier Goldgrube ist die Haltestellenanordnung noch im Detail zu klären. Die Taktverdichtung zw. 8.30 und 15.30 h im gemeinsamen Abschnitt Bhf Mett - Continental wird begrüsst. Mit dem neuen Konzept ab Hst. Continental wird das künftige Quartier AGGLOlac optimal ÖV-erschlossen.</li> <li>• <b>Ortslinie 5:</b> Konzeptanpassung mit Durchmesserlinie Spitalzentrum - Nidau - Port Bellevue ist sinnvoll.</li> </li></ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der generellen Zustimmung zum Buskonzept Biel 2020 und zur Bereitschaft, die notwendigen Infrastrukturmassnahmen rasch umzusetzen</li> <p>Aufgrund einer Neubeurteilung ist die Umsetzung in einem Guss per FP 2019 nicht machbar -&gt; Umsetzung neu in 2 Etappen (FP 2018 / FP 2020) angestrebt</p> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <p>Berechtigtes Anliegen -&gt; Ergänzung AK</p> <p>Das RVK-Postulat entspricht einer Massnahme aus dem auch von der Stadt Biel abegesegneten Vfm-Programm (verkehrlich flankierende Massnahmen) zum Projekt A5 Umfahrung Westast. Der Bau einer Umweltspur auf der Heilmannstrasse wird durchs ASTRA mitfinanziert werden. Die gesamte Bieler Altstadt liegt im 400m-Rayon von vier weiteren Ortslinien und bleibt somit sehr gut feinerschlossen. Der Grundsatz der symmetrischen Linienführung ist allgemein anerkannt. Wollte man die Schlaufe beibehalten, wäre die Trolleybuslinie logischerweise auch stadtauswärts via Juraplatz zu führen. Die Aufhebung der Schlaufe kann aber zeitlich zurückgestellt werden, falls die mit dem neuen L1-Konzept anvisierte Einsparung eines Fahrzeugs im Tagsüber-Betrieb nicht gefährdet wird. -&gt; Anpassung der Formulierung im AK</p> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <p>Kenntnisnahme der Zustimmung zur pragmatischen Übergangslösung, womit der seit langem anvisierte "Busvorlauf" (Verbindung Stadien &lt;-&gt; Bhf Bözingenfeld) zeitgleich mit den übrigen Massnahmen des Buskonzeptes 2020 realisiert werden kann</p> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Die Haltestellenanordnung im Goldgrube-Quartier wird im Rahmen der Detailplanung geklärt werden</li> <p>Kenntnisnahme der Zustimmung</p> <li>• Aufgrund diverser Eingaben ist die L5 neu als Radiallinie geplant (Bhf - Spitalzentrum). Stattdessen soll die L6 via Mühelfeld bis Port Bellevue führen -&gt; Anpassung AK</li> </ul>
----------------------	--	---

(Forts. Biel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ortslinie 6:</b> Konzeptanpassung mit Durchmesserlinie Spitalzentrum - Mooswäldli ist sinnvoll. Wichtig ist, dass im Mühlefeld zusammen mit der L7 weiterhin ein 7.5-min-Takt angeboten wird. Zu prüfen ist, ob diese Linie bis ins Bruggmoos geführt werden könnte.</li> <li>• <b>Ortslinie 7:</b> Konzeptanpassung mit Durchbindung ins Bözingenfeld statt nach Goldgrube inkl. die bessere Anbindung an die Bahnhofstasse Bözingenfeld wird begrüsst. Eine betriebliche Verknüpfung mit der L2 am Bhf Bözingenfeld wäre sehr vorteilhaft (geringere Betriebskosten, weniger ÖV-Punkte).</li> <li>• <b>Ortslinien 8 und 9:</b> Die Aufteilung der Linienführung im Lindenquartier auf zwei Linien (L8 Klinik Linde, L9 Schulen Linde) wird begrüsst, da die aktuelle grosse Schlaufenfahrt der L6 weder attraktiv für die Kunden noch für den Betrieb ist. Die Verknüpfung einerseits des Linienastes Fuchsenried mit einem neuen symmetrischen Linienast Klinik Linde und andererseits des Linienastes Schiffländte mit einem symmetrischen Linienast Schulen Linde ist sinnvoll, zumal auch die markante Versorgungslücke im Entwicklungsraum Silbergasse geschlossen wird. Der Verlust der Direktverbindung zw. hinterem Lindenquartier und Kreuzplatz ist vertretbar, wenn die Umsteigesituation am Brühlplatz optimal gestaltet wird. In Randzeiten ist eine betriebliche Koordination L8 / L9 zwecks Effizienzsteigerung denkbar, darf aber die Kundschaft nicht verwirren.</li> <li>• <b>Ortslinie 11:</b> Leicht längere Betriebszeit wird begrüsst</li> <li>• <b>Ortslinie 12:</b> Ein HVZ-Versuchsbetrieb betr. Eilverbindung Bhf Brugg - Bözingenfeld wird unterstützt; doch sollte dieser nicht nur durch den Längholz-, sondern auch durch den Bütenbergtunnel führen, um einen möglichst grossen Reisezeitgewinn für die Arbeitsplätze im hinteren Bözingenfeld zu erreichen.</li> <li>• <b>Genereller Vorbehalt:</b> Die Studie "Buskonzept Biel 2020" unterscheidet betr. angestrebten Umsetzungshorizont FP 2019 zwischen einer "Minimalvariante" und einer "Maximalvariante" – letztere führt für Biel zu einer Steigerung des aktuellen Gemeindebeitrags um rund 15%. Die Mehrkosten für Biel gegenüber heute sollten aber nicht mehr als 10% betragen, weshalb diverse Abstriche gegenüber der Maximalvariante nötig sind, z.B. möglichst weitgehende betriebliche Verknüpfung L2 / L7, betriebliche Koordination L8 / L9 und allenfalls auch L5 / L6 in Randzeiten, vorläufiger Verzicht auf Taktverdichtung zw. 8.30 und 15.30 Uhr bei der Linie 1. Kein Sparpotenzial besteht hingegen bei den postulierten Taktverdichtungen abends und sonntags; denn der heute weit verbreitete 30-min-Takt ist für eine Stadt in der Grössenordnung von Biel klar ungenügend. Ebenso unverzichtbar ist der werktags lückenlose 15-min-Takt tagsüber auf den Linien 3 / 4.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Die möglichst weitgehende betriebliche Verknüpfung L2 / L7 wird angestrebt</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der grundsätzlichen Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung zu einem Versuchsbetrieb. Die Linienführung wird im Rahmen der Detailplanung / Projektierung festzulegen sein -&gt; Variantenneutrale Formulierung im AK</li> <li>• Gewisse konzeptionelle Abstriche gegenüber der "Maximalvariante" sind ohne wesentliche Nachteile möglich. So ist der vorläufige Verzicht auf Taktverdichtung auf der L1 durchaus vertretbar. -&gt; Aus Spargründen diverse Abstriche gegenüber dem Entwurf des Buskonzeptes Biel 2020</li> </ul>
Brugg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Positiv, dass bei der neuen Trolleybus-Generation fahrleistunglose Abschnitte möglich sein werden.</li> <li>• <b>22.074 / 22.075:</b> Konzeptanpassung wird unterstützt. auch betr. Angebotsausbau (neu werktags tagsüber 15-min-Takt auf der Kantonsstrasse, L75 neu mit Abend- und Sonntagsangebot) und Zusammenlegung der Haltestellen Bärlet / Möschler im Zentrum Brugg.</li> <li>• <b>Ortslinie 4:</b> Konzeptanpassung mit fahrleitungsfreier Verlängerung über Nidau hinaus via Port ins Bruggmoos (tagsüber im 15-min-Takt) wird begrüsst.</li> <li>• <b>Ortslinie 12:</b> Versuchsbetrieb betr. halbstündlicher HVZ-Eilverbindung Brugg - Bözingenfeld durch den A5-Tunnel wird begrüsst.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>

<b>Büetigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>30.362:</b> Die Konzeptanpassungen und insb. die Routenanpassung (neu Lyss - Diessbach via Buswil) werden begrüsst. Voraussetzung für die Zustimmung zur Routenänderung ist die Erstellung einer neuen Bushaltestelle an der Buswilstrasse als Ersatz für die aktuelle Hst. 'Ausserdorf'</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Angesichts der Ablehnung durch RBS und Kt. Solothurn schlägt die RVK eine neue Variante vor, die konsensfähig sein könnte -&gt; <b>Umformulierung Postulat betr. L 362</b> -&gt; <b>Auswirkungen aufs Konzept der Linien 363 / 871 / 883: s. Antwort auf Eingabe Rapperswil</b></li> </ul>
<b>Bühl</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit AK-Entwurf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Büren a.A.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>291:</b> Die Optimierung des ÖV-Knotens (Anpassung der Bahn-Taktlage an die asymmetrische Taktlage der Buslinien 8 / 898) und der Angebotsausbau werden sehr begrüsst. Die Aufstufung (2 -&gt; 3) darf keine Kostensteigerung nach sich ziehen.</li> <li>• <b>30.898 / 40.008:</b> Zustimmung zu den Konzeptanpassungen inkl. Angebotsausbau in den HVZ auf den beiden Buslinien. Zu prüfen ist eine Optimierung der Ankunfts-/Abfahrtslagen in Solothurn zugunsten schlanker Anschlüsse auf den ICN v./n. Zürich.</li> <li>• <b>40.033:</b> Wiedereinführung Spätkurs wird begrüsst.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Nicht die Angebotsstufe, sondern die Anzahl Abfahrten bestimmt die Anzahl ÖV-Punkte. Eine Aufstufung ist per se nicht kostenrelevant, hingegen generieren die postulierten drei zusätzlichen Kurspaare auf der Bahnlinie Lyss - Büren geringe Mehrkosten für die Gemeinde</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung  Die Taktlage der Buslinie 898 wird durch die Bahnanschlüsse in Büren bestimmt. Gleichzeitig schlanke ICN-Anschlüsse v./n. Zürich sind nicht machbar, doch hat Büren dank der Linie 33 optimale stündliche ICN-Anschlüsse v./n. Zürich in Grenchen</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Diessbach</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>30.362:</b> Genugtuung, dass die Anliegen der Gemeinden Lyss / Büetigen / Diessbach betr. Linienführung via Buswil aufgenommen sind. Konzeptanpassung stellt für Diessbach einen grossen Mehrwert dar. Der Vorschlag eines Bus-Spätkurses Lyss - Büren via Diessbach in den Nächten Fr+Sa wird unterstützt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Angesichts der Ablehnung durch RBS und Kt. Solothurn schlägt die RVK eine neue Variante vor, die konsensfähig sein könnte -&gt; <b>s. Antwort auf Eingabe Büetigen</b> Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Dotzigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>291:</b> Die Konzeptanpassungen / Angebotsausbauten werden begrüsst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Epsach</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>30.366:</b> Kenntnisnahme des Konzeptes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Gals</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>30.526 / 30.527:</b> Das Busangebot darf nicht kleiner werden. Der Mittagskurs auf der L 527 ist vom Zusatzangebot ins Grundangebot überzuführen.  Die Bahnanschlüsse in Le Landeron werden oft nicht abgewartet und sollten v.a. abends sichergestellt sein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Da die L 527 die Zielvorgabe betr. Auslastung erreicht, erscheint das Anliegen betr. Mittagskurs legitim -&gt; <b>Ergänzung AK</b>  Solange die Züge pünktlich verkehren, ist der Busfahrplan im Raum Erlach ausreichend stabil. Eine Ausrichtung des Busfahrplans auf allfällige Zugverspätungen ist wegen der ausgereizten Busumläufe nicht möglich. Daher ist primär vermehrte Pünktlichkeit auf den Linien 210 (SBB) und 305 (BLS) nötig. Bei den letzten Kursen muss allerdings der Bus Zugverspätungen abwarten</li> </ul>
<b>Gampelen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>255:</b> Auch wenn ein Zusatzhalt der TPF-Züge in Gampelen zurzeit nicht machbar ist, sollte ein solcher Halt längerfristig anvisiert werden. Angesichts des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums ist der blosse Studententakt mit Bern / Neuenburg ungenügend</li> <li>• <b>305:</b> Der erste Zug Neuenburg - Bern soll weiterhin auch die Haltestelle Zihlbrücke bedienen</li> <li>• <b>30.527:</b> Aufgrund der regen Bautätigkeit in Gampelen ist ein Angebotsausbau in den HVZ erwünscht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Tat ist es unschön, dass Gampelen und Müntschemier vom Grundsatz "Halbstudententakt auf allen Linien der S-Bahn Bern" ausgenommen sind. Da aber die Fahrgastfrequenzen im Bahnhof Gampelen recht bescheiden sind, kann kein dringender Handlungsbedarf betr. Zusatzhalt der TPF-Züge geltend gemacht werden, zumal dies keine vermehrten Verbindungen v./n. Bern bringen würde. Längerfristig erscheint aber ein Angebotsausbau für Gampelen berechtigt -&gt; <b>Hinweis im AK betr. Ziel 2025</b></li> <li>• Auf dem Frühkurs steigen in Zihlbrücke durchschnittlich nur Ø 0.2 Fahrgäste ein oder aus. Nach Diskussion mit den BLS schlägt die RVK jedoch einen neuen Lösungsansatz mit erheblichem Mehrwert vor, der den Regio Neuchâtel 5:36 - Bern und somit den Halt in Zihlbrücke nicht tangiert -&gt; <b>Anpassung AK</b></li> <li>• Ein leichter Ausbau des Busangebots für Gampelen erscheint grundsätzlich berechtigt. Die RVK ist bereit, diesbezügliche Möglichkeiten und Synergien zur Buslinie Ins - Cudrefin - Mur näher zu prüfen -&gt; <b>Ergänzung AK</b></li> </ul>

<b>Gross- affoltern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>303</b>: Aufgrund mehrfachen Wunsches aus der Bevölkerung wird in den Nächten Fr+Sa beim letzten RE Bern - Biel ein Zusatzhalt in Suberg postuliert.</li> <li>• <b>30.363</b>: Einverstanden mit Konzeptanpassung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anliegen nachvollziehbar. Auch wenn es den Fernverkehr betrifft, kann es im AK platziert werden -&gt; <b>Ergänzung AK</b></li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Hagneck</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit dem AK-Entwurf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Ins</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzeptentwurf ist sehr detailliert und präzise. Besonders wertvoll sind Erfolgskontrolle und Zielkontrolle betr. Nachfrageentwicklung und Kostendeckungsgrad. Wegen der ÖV-Tarifanpassungen ist die Ausrichtung des AK auf eine leicht abgedämpfte Nachfragesteigerung von Ø 30% im Zeitraum 2014-2025 plausibel</li> <li>• <b>255</b>: Einverstanden mit den Postulaten</li> <li>• <b>290</b>: Einverstanden mit den Postulaten</li> <li>• <b>305</b>: Der Bedarf eines Zusatzhalts in Bern Brünnen widerspricht der RE-"Grundphilosophie" und ist daher genau abzuklären. Der knappe Anschlussbruch zwischen RE Bern 17:23 - Ins 17:48 und BTI-Abfahrt Ins 17:48 ist zu vermeiden Vorschlag der Rückstufung des Regio-Angebots im Abschnitt Kerzers - Ins ist nochmals zu prüfen.</li> <li>Formeller Punkt: Angesichts der neuen RE-Durchbindung bis La Chaux-de-Fonds ist evtl. die Linienbezeichnung anzupassen.</li> <li>• <b>20.531</b>: Einverstanden mit den Postulaten, v.a. auch mit einer Zusatzhaltestelle in Witzwil.</li> <li>• <b>30.521</b>: Einverstanden mit Postulat betr. Wochenendangebot. Nochmals zu prüfen ist eine Zusatzhaltestelle beim Wäberhof.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Der RE-Zusatzhalt Bern-Brünnen ist im AK nicht als Forderung, sondern als Prüfanliegen formuliert</li> </ul> <p>Berechtigtes Detailanliegen -&gt; <b>Ergänzung AK</b></p> <p>Angesichts des längerfristigen Ziels eines 30-min-Taktes auch für Müntschemier / Gampelen würde eine Rückstufung in die Angebotsstufe 2 (max. 25 Kurspaare) effektiv falsche Signale aussenden -&gt; <b>Beibehaltung Angebotsstufe 3 im AK</b></p> <p>Eine Anpassung der Linienbezeichnung drängt sich nicht auf, da Zugläufe über zwei Linien hinweg häufig vorkommen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Die RVK hat wenig Verständnis für die Ablehnung einer Haltestelle Wäberhof durch PostAuto und plädiert daher für einen Versuch -&gt; <b>Ergänzung AK</b></li> </ul>
<b>Jens</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit den Postulaten, auch bez. des HVZ-Versuchsbetriebs Lyss - Jens - Bellmund. Die Gemeinde erwartet als nächstes die Detailofferte und den präzisierten Kostenteilervorschlag.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>Detailofferte und Zusage des Kantons zur Mitfinanzierung (vorbehältlich Grossratsbeschluss) müssen bis Okt 2016 vorliegen, damit das Geschäft für die Jahresend-Gemeindeversammlung traktandiert werden kann</li> </ul>
<b>Kallnach</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine Bürgerbuslinie Aarberg - Kallnach - Niederried bleibt für die Gemeinde ein wichtiges Anliegen und sollte daher im AK 2018-21 wieder aufgeführt werden.</li> <li>• Der Veloständer beim Bahnhof ist oft überfüllt und soll erweitert werden. Bitte um Unterstützung durch RVK.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auf der Basis des AK 2014-17 hatte die RVK vor gut vier Jahren einen Projektentwurf betr. Bürgerbuslinie entworfen. Es war damals die Gemeinde Kallnach, die eine Sistierung forderte. Die RVK ist bereit, auf der Basis des damaligen Projektentwurfs die Diskussion wieder aufzunehmen. -&gt; <b>Ergänzung AK</b></li> <li>• Das Anliegen wird unterstützt und an SBB/BLS weitergeleitet</li> </ul>
<b>Kappelen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit dem AK-Entwurf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Lengnau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>410</b>: Es ist auf einen Regio-Viertelstundentakt und auf halbstündliche IC-Halte in Grenchen hinzuarbeiten.</li> <li>• <b>40.034</b>: Der überarbeitete Vorschlag der RVK betr. Anpassung der L 34 bedarf weiterer Anpassungen, um eine ansprechende Lösung für Lengnau darzustellen: - Sicherstellung einer Haltestelle mit Wendepplatz auf dem CSL-Areal zulasten der CSL oder des Kantons. Auch jene Buskurse, die in der HVZ nach Orpund resp. Bözingenfeld weitergeführt werden, haben die Haltestelle im CSL-Areal anzufahren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anlässlich der Sitzung vom 18. 12. 2015 in Lengnau hat der Vorsteher des AÖV dargelegt, weshalb ein 15-min-Takt auf lange Sicht nicht umsetzbar ist, u.a. weil die Grundanforderungen für eine solche Angebotsdichte bei weitem nicht erfüllt sind. Die RVK konzentriert ihre Bemühungen auf baldige Vervollständigung des 30-min-Taktes abends u. sonntags beim Regio Biel – Solothurn</li> <li>• Das Konzept wurde bereits an Wünsche der Gemeinde Lengnau angepasst. Da es sich nicht um eine Orts-, sondern um eine Regionallinie handelt, sind weitere konzeptionelle Konzessionen kaum möglich Eine Bushaltestelle innerhalb eines Firmenareals ist problematisch. Für die HVZ-Kurse nach Orpund / Bözingenfeld kommt eine Schlaufe ins CSL-Areal aus mehreren Gründen ohnehin nicht in Frage, der Bus muss auf der Industriestrasse selbst halten können. Der Kanton kann sich nicht an der Finanzierung von Wende-</li> </ul>

(Forts. Lengnau)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Hst. Sportplatz ist durch eine zweite Haltekante auf der Kreuzung Moos-/Schibli-/Industriestrasse zu ergänzen</li> </ul>	<p>platz und Haltestelle beteiligen. Angesichts der Ansiedlung des Grossbetriebs CSL wird die Gemeinde kaum darum herumkommen, sich finanziell zu engagieren</p> <p>Auf die Notwendigkeit einer zweiten Haltekante wurde in der Studie hingewiesen</p>
<b>Ligerz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>210 und 2016:</b> Einverstanden mit den Postulaten. Die Zusatzkurse der LTB müssen in Ligerz schlanken Bahnanschluss haben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Der postulierte Angebotsausbau auf der LTB ist auf gute Bahnanschlüsse in Ligerz ausgerichtet</li> </ul>
<b>Lyss</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>30.362:</b> An der gemeinsamen Stellungnahme der Gemeinden Lyss / Bütigen / Diessbach vom 13.11.2015 wird ausdrücklich festgehalten. Auf die Schlaufe Hardern kann nur verzichtet werden, wenn andernorts deutliche Mehrwerte entstehen. Die Vorteile dürfen sich nicht nur auf Kostenaspekte beschränken.</li> <li>• <b>30.364 / 30.367 / 30.368:</b> Die neusten Nachfragedaten zu den Ortsbuslinien erstaunen sehr. Dringende Klärung nötig, ob die Daten von PostAuto oder jene des RBS stimmen. Nach der angekündigten vertieften Erfolgskontrolle und vor Schlussbereinigung des AK 2018-21 sind die Postulate betr. Ortsbus mit der Gemeinde Lyss nochmals zu diskutieren.</li> <li>• Einverstanden mit Postulaten zu den anderen Linien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Angesichts der Ablehnung durch RBS und Kt. Solothurn schlägt die RVK eine neue Variante vor, die konsensfähig sein könnte → s. Antwort auf Eingabe Bütigen</li> <li>• Die neuen Nachfragedaten sind plausibel. Gemäss Erfolgskontrolle nach dem ersten Versuchsbetriebsjahr zur Linienerweiterung in den Industriering wird die Minimalvorgabe bez. Nachfrage noch bei weitem nicht erreicht. Dies gilt aber auch für die anderen zwei Ortsbusschlaufen. Wenn der Ortsbus Lyss bis 2019 nicht aus dem "roten Bereich" herausfindet, dürfte es kritisch werden. Vorderhand sollte aber auf Herabstufungen und Angebotsabbau verzichtet werden → Präzisierung Aussage im AK</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Meinisberg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit dem AK-Entwurf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Mörigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>290:</b> Einziger Vorbehalt betrifft die postulierte Vorverlegung des Letzturses in den Nächten Fr+Sa. Ein Moonlinerkurs stellt aus Kostengründen keine gute Alternative dar. Vielmehr besteht Nachfrage für einen zusätzlichen Wochenend-Nachzug.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei diesem Postulat geht es der RVK einerseits um das Gebot der Gleichbehandlung; denn in den anderen Verkehrskorridoren sind die Abfahrten in Biel um 01:00 mit einem Tarifizuschlag verbunden (ausg. Sonderfall RE Biel - Delémont). Andererseits ist die postulierte Früherlegung der letzten BTI-Abfahrt mit insgesamt deutlich attraktiveren Bahnanschlüssen und mit einer Effizienzsteigerung verbunden. Drittens erlaubt ein neuer Moonlinerkurs Biel ab 1:00 die Integration von Port und Bellmund wie beim aktuellen moonliner-Kurs Biel ab 2:15</li> </ul>
<b>Nidau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzlich wird die im AK-Entwurf verfolgte Stossrichtung der ÖV-Stärkung unterstützt.</li> <li>• <b>Buskonzept Biel 2020 generell:</b> Es fehlen Aussagen zu längerfristigen Möglichkeiten (inkl. Regiotram) und eine Gesamtverkehrsoptik (ÖV / MIV / LV). Die sektorielle Betrachtungsweise ist nicht mehr zeitgemäss. In diesem Zusammenhang erstaunt es, dass weite Teile der stark wachsenden Gemeinde Ipsach ungenügend ÖV-erschlossen sind und dies im AK kein Thema darstellt.</li> <li>• <b>Ortslinie 4:</b> Die Linienerweiterung Richtung Port und damit verbunden die Aufhebung der Buswendschleife wird begrüsst, obwohl dies der Gemeinde signifikant mehr ÖV-Punkte beschert.</li> <li>• <b>Ortslinie 3:</b> Eine Buserschliessung von Nidau West wird grundsätzlich begrüsst. Mit Blick auf die finanziellen Folgen für die Gemeinde – eine Erhöhung der ÖV-Punktzahl um 40% ist ausgeschlossen – sind noch andere Lösungsansätze zu vertiefen, welche das Quartier Beunden ausklammern. Zu prüfen ist z.B., die L4 via Dr. Schneiderstrasse (Hst. AGGLOlac) / Schlossstrasse zu führen.</li> <li>• <b>Ortslinie 5:</b> Eine Führung der L5 durch das Stedtl wird abgelehnt. Zu prüfen ist, anstelle der L3 die L5 in den Beundenring und beim Bahnübergang Beunden nach Port zu führen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Die RVK-Statuten sind auf die ÖV-Angebotsplanung fokussiert. Die Region s.b/b hat kürzlich eine spartenübergreifende Mobilitätsstudie fürs Seeland lanciert. Es ist denkbar, dass diese Studie gewisse nachträgliche Anpassungen des (ÖV-)Angebotskonzeptes bedingen werden. Die Aussage zur ÖV-Erschliessung Ipsach ist z.T. berechtigt, da die Siedlungsentwicklung vermehrt fernab der Bahnstationen geschieht. Eine Zubringerbuslinie zur BTI ist jedoch wirtschaftlich nicht vertretbar</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der grundsätzlichen Bereitschaft zu einer besseren ÖV-Erschliessung von Nidau West und der gleichzeitigen finanziellen Vorbehalte. Die Führung der L4 via AggloLac und somit Aufhebung der Hst. G.Müller-Platz ist nicht zweckmässig. Die von Nidau gewünschte Reduktion der Mehrbelastung wird durch untenstehende Konzeptanpassung erreicht</li> <li>• Eine Buserschliessung via Bahnübergang (längerfristig bis zu 16 Barrierenschliessungen pro Std) erscheint nicht sinnvoll. Port Bellevue soll neu mittels Verlängerung der L6 erschlossen werden → Anpassung AK: Streichung L5-Südast</li> </ul>

<b>Orpund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>22.072</b> und <b>22.075</b>: Das aktuelle Angebot wird als genügend erachtet. Nicht zuletzt aus finanziellen Gründen wird die im AK-Entwurf postulierte Angebotserweiterung abgelehnt.</li> <li>• <b>40.034</b>: Unterstützung des Versuchsbetriebs betr. Verlängerung bis Orpund, auch wenn diese Lösung weit von der einst geplanten regelmässigen Durchbindung der L 72 nach Grenchen entfernt ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Vervollständigung des Halbstudentaktes auf der L 72 abends ist weniger dringend als das postulierte Abend- und Sonntagsangebot auf der L 75, das lang-jährigen Forderungen mehrerer betroffenen Gemeinden entspricht. Der Angebotsausbau auf der L 75 hat zudem deutlich bescheidenere Kostenfolgen für die Gemeinde → <b>Streichung des Postulats betr. L 72</b></li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Pieterlen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>22.073</b>: Aufhebung Hst. Metzgergasse realisierbar, sobald Situation am Bahnhofplatz geklärt ist. Aufhebung der Schlaufe Südstrasse wird abgelehnt.</li> <li>• <b>40.034</b>: HVZ-Kurse Grenchen - Pieterlen - Bözingenfeld werden sehr begrüsst.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die geplante Neuregelung am Bahnhofplatz unter Beibehaltung der Schlaufe Südstrasse würde die heutigen Probleme betr. Anschlusssicherheit noch verschärfen. Für eine Stabilisierung der L73 ist die symmetrische Linienführung via Bahnhofstrasse unabdingbar.</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Port</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ortslinie 4</b>: In Fahrtrichtung Brüggmoos via Hauptstrasse statt Allmendstrasse zu führen, damit keine neuen Haltestellen errichtet werden müssen und der Rückstau bei der Einmündung Allmendstrasse in die Lohngasse umfahren werden kann.</li> <li>• <b>Ortslinie 5</b>: In Fahrtrichtung Biel via Allmendstrasse statt Hauptstrasse zu führen, damit keine neuen Haltestellen errichtet werden müssen. Als Alternative denkbar ist die Führung der L5 via Mooswäldli resp. die Verlängerung des L6-Südasts bis Port Bellevue.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Asymmetrische Linienführungen widersprechen ÖV-planerischen Grundsätzen. Auch aus Potenzialgründen (z.B. Quartier Portmoos) ist die Allmendstrasse der Hauptstrasse vorzuziehen. Nur 2 Halteketten müssen neu erstellt werden. Ob eine Busbeschleunigung mittels LSA nötig sein wird, bleibt abzuklären → <b>Präzisierung im AK</b></li> <li>• Der Verzicht auf den L5-Südast (30'-Takt) und dafür die Verlängerung des L6-Südastes bis Port Bellevue stellt eine valable Alternative dar → <b>Anpassung AK</b></li> </ul>
<b>Radel-fingen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit dem AK-Entwurf.</li> <li>• Eine Kostensteigerung bei gleich bleibendem Angebot ist strikt zu vermeiden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Wegen des erhöhten Investitionsbedarfs im ÖV und weil der Kostendeckungsgrad des ÖV höchstens noch marginal steigen wird, dürften die Gemeindebeiträge an den ÖV in den nächsten Jahren tendenziell steigen, auch wenn die ÖV-Punktezahl nicht zunimmt</li> </ul>
<b>Rapperswil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die massive Verschlechterung des Busangebots in Ruppoldsried gemäss RBS-Konzept ist nicht akzeptabel. Aktuell wird das Dorf werktags durch 22 Kurspaare bedient und ist stündlich attraktiv mit Bern verbunden. Es ist zu gewährleisten, dass die Reisezeit Ruppoldsried - Bern zumindest in den HVZ nicht verlängert wird.</li> <li>• <b>30.898</b>: Aktuell sind die Busse in den HVZ im stadtnahen Abschnitt konstant überfüllt, weshalb dringend grössere Fahrzeuge einzusetzen sind.</li> </ul> <p>Eine zusätzliche Haltestelle bei der Gemeindeverwaltung Rapperswil ist einzurichten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Ausmass der Angebotsverschlechterung im Abschnitt Messen - Wengi (- Bern / - Solothurn) ist auch für die RVK inakzeptabel – deshalb die Forderung einer Verlängerung der Verdichtungskurse auf der L 871 über Messen hinaus nach Wengi mit schlankem Anschluss v./n. Münchenbuchsee (- Bern) und Büren/Solothurn. Angesichts der Ablehnung durch RBS, Kt. Solothurn und RKBM schlägt die RVK eine neue Variante vor, die konsensfähig sein könnte → <b>Umformulierung Postulate betr. L 363 / 871 / 883:</b> → <b>Auswirkungen auf L 362: s. Antwort Bütigen</b></li> <li>• Falls die Vorgaben der Kant. Angebotsverordnung betr. Zulässigkeit von Stehplätzen nicht eingehalten werden, ist die Transportunternehmung verpflichtet, zu reagieren → <b>Hinweis im AK aufs HVZ-Kapazitätsproblem</b> Das Anliegen erscheint berechtigt → <b>Ergänzung AK</b></li> </ul>
<b>Rüti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>40.008</b> und <b>40.033</b>: Angesichts diverser Ausbauprojekten in der Industriezone ist eine neue Haltestelle an der Industriestrasse vorzusehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine zweite Bushaltestelle in Rüti erscheint berechtigt; doch muss diese an der Kantonsstrasse liegen – eine Schlaufe in die Industriezone wäre nicht zweckmässig → <b>Ergänzung AK</b></li> </ul>
<b>Safnern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit dem AK-Entwurf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Scheuren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>22.075</b>: Der postulierte Angebotsausbau wird begrüsst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Schwader-nau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>22.075</b>: Die Einführung eines Abend- und Sonntagsangebots stellt einen grossen Schritt in die richtige Richtung dar, doch stellen die höheren ÖV-Beiträge ein Problem dar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der grundsätzlichen Zustimmung. Die Mehrbelastung der Gemeinde beschränkt sich auf die drei postulierten Abendkurspaare, wodurch der ÖV-Gemeindebeitrag um knapp 10% steigen wird</li> </ul>
<b>Schüpfen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>303</b>: Weiterführung des bewährten Konzepts S3 / S31 wird begrüsst.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>

(Forts. Schüpfen)	<p>Auf dem Perron in Fahrtrichtung Bern fehlt nach wie vor eine Überdachung, was angesichts der starken Fahrgastfrequenzen mühsam ist. Bitte um Unterstützung gegenüber den SBB.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vor kurzem ist dem Gemeinderat eine Petition betr. Prüfung eines Ortsbusses eingereicht worden. Es ist abzuklären, wie die Aussendörfer besser mit Bahnhof und Dorf Schüpfen verbunden werden können.</li> </ul>	<p>Angesichts der mittlerweile über 1600 Ein-/Aussteiger im Werktagsschnitt ist ein kurzes Perrondach auf dem nordseitigen Perron in der Tat überfällig</p> <p>→ Erwähnung im AK, obwohl nicht konzeptrelevant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die RVK steht der Ortsbusidee grundsätzlich offen gegenüber, zumal sie bereits im Jahr 2007 die Prüfung eines Bürgerbusses angeregt hatte, was aber damals von Schüpfen abgelehnt worden war. Damit eine allfällige Realisierung nicht erst nach 2021 möglich wird, ist das Anliegen im AK 2018-21 festzuhalten, obwohl die Abklärungen noch ausstehen</li> </ul> <p>→ Ergänzung AK</p>
<b>Siselen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit dem AK-Entwurf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Täuffelen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>290:</b> Die im AK-Entwurf aufgeführten Postulate werden unterstützt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Twann-Tüscherz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>210:</b> Ein Ausbau des 30-min-Taktes wird unterstützt</li> <li>• <b>Ortslinie 11:</b> Die Bevölkerung von Alfermée hat sich mit der Streichung des Buserschlusses immer noch nicht abgefunden, umso mehr als das neue Konzept auf der L 11 nicht den erhofften Erfolg gebracht hat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Die per FP 2014 erfolgte koordinierte Konzeptanpassung L11 / Magglingenbahn wird nach wie vor als zweckmässig beurteilt. Zumindest beim Kostendeckungsgrad dürfte die L11 demnächst die Minimalvorgabe erreichen.</li> </ul>
<b>Vinelz</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverstanden mit dem AK-Entwurf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Wengi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das ÖV-Angebot ist grundsätzlich entsprechend dem prognostizierten Nachfragewachstum zu steigern.</li> <li>• <b>30.363:</b> Die vermehrten Verbindungen mit Lyss und schlanken RE-Anschlüsse werden begrüsst. Leichte Zugverspätungen sind unbedingt abzuwarten. Leerfahrten von/zur Garage in Waltwil sollten stets ausgenutzt werden.</li> <li>• <b>30.871:</b> Die Linienverlängerung nach Wengi und Verknüpfung mit der L 898 wird begrüsst, auch wenn die Direktverbindung mit Jegenstorf kaum nötig ist.</li> <li>• <b>30.898:</b> Der Linienendpunkt Münchenbuchsee und der Verzicht auf die Schlaufe Messen sowie auf die vereinzelt Schlaufen Moosafoltern entsprechen langjährigen Wünschen in Wengi. Die durch die Linieneinkürzung erwirkten Einsparungen sollen dem Abschnitt Wengi - Münchenbuchsee vermehrt zugute kommen. Gefordert wird die Wiedereinführung von Gelenkbussen oder eine Lösung mit Anhängewagen, da die Sitzplatzknappheit in den HVZ nicht länger zumutbar ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch wenn die ÖV-Nachfrage bis 2025 um Ø 30% zulegen sollte, wird das Angebot nur schon aus finanziellen Gründen niemals im selben Mass wachsen können.</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Mit dem neuen Buskonzept können leichte Zugverspätungen in Lyss besser abgewartet werden als bisher. Das Anliegen betr. Vermeidung von Leerfahrten wird von der RVK geteilt</li> <li>• Aufgrund neuer Überlegungen schlägt die RVK eine weitergehende Konzeptanpassung vor → s. Antwort auf Eingabe Rapperswil</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul> <p>Falls die Vorgaben der Kant. Angebotsverordnung betr. Zulässigkeit von Stehplätzen nicht eingehalten werden, ist die Transportunternehmung verpflichtet, zu reagieren → Hinweis im AK aufs HVZ-Kapazitätsproblem</p>
<b>Worben</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>22.074:</b> Die Konzeptanpassungen werden unterstützt, bessere Anschlüsse in Lyss sind sehr erwünscht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>

### Gemeinden Berner Jura

<b>Court</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>226:</b> Der erfolgte Angebotsabbau im Vallée de Tavannes inkl. Aufhebung der einzelnen bis Court verlängerten Verdichtungskurse sowie die unbefriedigenden Anschlüsse in Moutier führen zunehmend zu einem Umsteigen vom Zug aufs Auto. Da der neue Fahrplan auch die Bedürfnisse der Schulen weniger gut abdeckt, werden Schüler oft von den Eltern transportiert. Fürs Schulschwimmen in Bévillard muss die Primarschule einen Bus mieten. Dieser Teufelskreis muss durchbrochen werden – die Angebotsstufe 2 und der blosse Studentakt im Abschnitt Moutier - Malleray-Bévillard sind nicht zukunftsgerichtet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Begriff „Teufelskreis“ erscheint berechtigt: Gewisse quantitative und qualitative Angebotsverschlechterungen im Vallée de Tavannes sind fatal. Bei Herstellung attraktiver Anschlüsse in Moutier würde die Nachfrage zweifellos deutlich zulegen. Das AK enthält bezüglich der Bahnlinie 226 klare Forderungen. Eine höhere Angebotsstufe im Abschnitt Moutier – Malleray-Bévillard erscheint allerdings auf längere Sicht unrealistisch, zumal die obere Limite von 25 Kurspaaren in der Angebotsstufe 2 noch bei weitem nicht erreicht ist. Auch im Vallon de St-Imier sind mehrere Bahnhofstellen bloss stündlich bedient. Das Schwimmbad Bévillard ist nur 1 km vom Bahnhof entfernt – Bahnlinien stellen keine Feinerschliessung dar</li> </ul>
<b>Corgémont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Bemerkungen zum AK-Entwurf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Courtelay</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Bemerkungen zum AK-Entwurf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>

<b>Eschert</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Bemerkungen zum AK-Entwurf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>La Neuveville</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>21.132:</b> Der Ausbau des Grundangebots bei Integration aller Schülertransportbedürfnisse wird befürwortet. Ein Kurs La Neuveville 17:30 – Plateau ist in den Schulperioden unverzichtbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung. Der erwähnte Kurs ist im überarbeiteten Fahrplanentwurf enthalten -&gt; s. Antwort auf Eingabe Plateau de Diesse</li> </ul>
<b>Moutier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>230:</b> Wiederherstellung der Direktverbindungen Genf - Moutier / Delémont / Basel ist prioritär. Stundentakt von/nach Basel genügt nicht. Die mit "Léman 2030" reduzierten Zugskapazitäten führen zu teilweise erheblichen Problemen. Postulate betr. RE werden unterstützt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die RVK teilt diese Meinung, doch hat sie keinen direkten Draht zu SBB Fernverkehr -&gt; Weiterleitung an AÖV AÖV ist in Kontakt mit SBB. Aus diversen Gründen können längere Züge nicht kurzfristig angeboten werden -&gt; Erwähnung des Kapazitätsproblems im AK Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>Orvin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>22.070:</b> Zufrieden mit aktuellem Angebot. Zum Postulat betr. Weiterzug einiger Kurse bis "Place Centrale" wird erst Stellung genommen, wenn Finanzierungsvorschlag vorliegt. Strassenzustand evtl. ungenügend.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kenntnisnahme. Die RVK wird die offenen Fragen betr. allfälligem Zusatzangebot zur Place Centrale abklären</li> </ul>
<b>Perrefitte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>22.231:</b> Bessere Anschlüsse auf die Bahn anzustreben, im Wissen dass dies nicht leicht machbar ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wegen der Aufhebung der RE-Kreuzung in Moutier sind seit Dez. 2015 attraktive Bahnanschlüsse jeweils nur in einer Richtung möglich – entweder von Biel / nach Delémont oder von Delémont / nach Biel</li> </ul>
<b>Petit-Val</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>22.141</b> und <b>22.231:</b> Der aktuelle Leistungsumfang ist beizubehalten.  Zwei Kurse sind zu schieben: Bellelay – Moutier von 9h00 auf 8h00, Reconvilier – Bellelay – Lajoux – Les Genevez von 14h00 auf 15h00.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nach dem soeben erfolgten Angebotsausbau dürfte ein Leistungsabbau höchstens wieder erwogen werden, wenn die Minimalanforderungen gem. kantonaler Angebotsverordnung nicht erreicht werden. Die Anliegen betr. Nachbesserung des per FP 2016 umfassend umgestalteten Fahrplans werden ausserhalb des AK geprüft werden</li> </ul>
<b>Plateau de Diesse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>21.132:</b> Der Konzept- und Fahrplanentwurf stellt fürs Plateau de Diesse höchst erfreuliche Verbesserungen in Aussicht. Im überarbeiteten Fahrplanentwurf sind die Bedürfnisse der Schulen optimal berücksichtigt: Die 5 zusätzlich zum Stundentakt eingefügten Kurse (4 für die Schulen auf dem Plateau de Diesse, 1 für die Sekundarschule in la Neuveville) sind zwingend, damit sich der Einsatz von Schulbussen erübrigt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung. Der überarbeitete Konzeptentwurf bedingt eine Aufstufung des östlichen Linienastes (Route via Prêles): Angebotsstufe 2 statt 1 (Route via Lignières bleibt in Stufe 1) -&gt; Anpassung AK</li> </ul>
<b>Romont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>22.071:</b> Bessere Anschlüsse in Frinvilier auf den Regio v./n. Saint-Imier (Studenten etc.) anzustreben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der erst kürzlich ausgebaute und systematisierte Busfahrplan ist auf den Bahnknoten Biel ausgerichtet und weist sehr dichte Umläufe auf, weshalb Verschiebungen zwecks guter Anschlüsse in Frinvilier nicht machbar sind</li> </ul>
<b>Saicourt</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>22.141</b> und <b>22.231:</b> Gleiche Eingabe wie Petit-Val</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>s. Antwort auf Eingabe Petit-Val</li> </ul>
<b>Saint-Imier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>22.131:</b> Abkoppelung von Les Breuleux wäre zweckmässig, doch ist eine neue Linie St-Imier - Saignelégier wenig realistisch. Für die Beziehung Les Breuleux - St-Imier sind Anschlüsse in Les Reussilles anzustreben.  Eine verbesserte Feinerschliessung in St-Imier durch die Regionallinie wird befürwortet und sollte auch die Industriezone und Villeret einbeziehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gleichzeitig optimale Anschlüsse in St-Imier (Regio-Kreuzung) und in Les Reussilles (v./n. Les Breuleux) sind nicht möglich. Die Anschlüsse in St-Imier sind deutlich wichtiger  Kenntnisnahme der Zustimmung. Bei einem Stundentakt Tramelan - St-Imier sind nicht alle Bedürfnisse betr. Feinerschliessung in St-Imier / Villeret abdeckbar</li> </ul>
<b>Sonvilier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>225:</b> Einverstanden mit AK-Entwurf</li> <li>Ein Versuchsbetrieb bez. Busverbindung St-Imier - Val de Ruz - Neuchâtel würde unterstützt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>Aufgrund des klaren Bescheids seitens Kt. Neuenburg besteht zurzeit keine Chance auf einen Versuchsbetrieb</li> </ul>
<b>Tavannes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>226:</b> Anschlüsse in Moutier sind insgesamt nach wie vor unbefriedigend.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das AK enthält bezüglich der Anschlüsse in Moutier (Beziehung Vallée de Tavannes &lt;-&gt; Delémont) klare Forderungen</li> </ul>
<b>Tramelan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>226 / 237:</b> Vorschläge betr. Angebotssystematisierung werden unterstützt. In Tavannes sind gute Anschlüsse nicht nur v./n. Biel, sondern auch v./n. Moutier gefragt. Flügelzug-System ist zu erweitern (werktags tagsüber halbstündliche Direktverbindungen Biel &lt;-&gt; Vallée de Tavannes)</li> <li><b>22.131:</b> Aufhebung der Schlaufe Les Breuleux wird befürwortet. Bedürfnisse der 'ceff' müssen berücksichtigt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung. Eine Verbesserung der Anschlüsse wochenends in Tavannes wird im AK als dringend eingestuft  Die RVK hat bereits mehrmals die Flügelung auch der RE Biel - La Chaux-de-Fonds angeregt, was bisher stets als nicht machbar bezeichnet wurde wegen fehlender Zeitreserven</li> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung. Eine gute Abdeckung der 'ceff'-Bedürfnisse ist v.a. zu Unterrichtsbeginn morgens wichtig</li> </ul>

(Forts. Tramelan)	<p>Bessere Erschliessung des Spitals St-Imier nötig. Feinerschliessung CIP und Schwimmbad in Tramelan erwünscht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 22.132 / 22.133: Postulate werden unterstützt.</li> </ul>	<p>Die Bedienung des Spitals St-Imier und des Schwimmbads / CIP in Tramelan lässt sich nicht in einen auf optimale Bahnanschlüsse ausgerichteten Fahrplan Tramelan - St-Imier integrieren</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
-------------------	---	--

### CJB und Nachbarkantone / -regionen

<p><b>Conseil du Jura bernois</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>210:</b> Vermehrter 30'-Takt wird befürwortet.</li> <li>• <b>225:</b> Angebot ist zufrieden stellend, hingegen Mängel bei der Infrastruktur.</li> <li>• <b>226:</b> Verstärkte Systematisierung und Verbesserung der Anschlüsse in Tavannes wochenends stellen wichtige Anliegen dar. Sehr begrüsst wird auch die Prüfung einer Beschleunigung zwischen Court und Moutier und verbesserter Anschlüsse v./n. Delémont.</li> <li>• <b>230:</b> Postulate werden unterstützt.</li> <li>• <b>237:</b> Werktags tagsüber durchgehender 30'-Takt im Abschnitt Tavannes - Tramelan wird unterstützt.</li> <li>• <b>411:</b> Die Bahnlinie Solothurn - Moutier muss erhalten bleiben.</li> <li>• <b>21.132:</b> Die Neukonzeption auf dem Plateau de Diesse wird befürwortet.</li> <li>• <b>22.131:</b> Aufhebung der Schlaufe Les Breuleux und verbesserte Feinerschliessung St-Imier wird begrüsst. Auf eine neue Linie St-Imier - Saignelégier ist zu verzichten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Die Einschätzung bez. Mängel bei der Infrastruktur wird geteilt, allerdings ist der Handlungsbedarf auf der Linie 226 weit grösser</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Die betroffenen Regionen setzen sich unisono für eine Erhaltung der Bahnlinie ein. Der Entscheid des Bundes ist noch für dieses Jahr angekündigt</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul> <p>Statt einer neuen Linie bis St-Imier ist ein Anschlusspunkt bei der Strassenverzweigung in Mont-Tramelan denkbar. Es ist am Kanton Jura, konkrete Vorschläge zu unterbreiten</p> <p>→ Anpassung der Formulierung im AK</p>
<p><b>Kt. SO (AVT)</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>291:</b> Die Taktlagenschiebung in Fahrtrichtung Lyss entspricht dem gemeinsam erarbeiteten Angebotskonzept Lyss / Solothurn / Münchenbuchsee.</li> <li>• <b>410:</b> Wegen fehlendem finanziellem Spielraum wird der Kt. SO die Erweiterung des 30-min-Taktes abends und sonntags vermutlich nicht bestellen können. Die Beseitigung des Hinketakts ist grundsätzlich erwünscht, darf aber keine nachteiligen Folgen haben. Erwartung eines früheren Einbezugs des von Ausbaupostulaten betroffenen Nachbarkantons</li> <li>• <b>226:</b> Eine möglichst häufige Durchbindung mit der Linie 411 ist für die Wirtschaftlichkeit jener Linie entscheidend. Im aktuellen Fahrplan weist die L 411 werktags vormittags / abends sowie wochenends unbefriedigende lange unproduktive Standzeiten in Moutier auf. Eine Ausdehnung des 30-min-Taktes Sonceboz - Malleray-Bévilard würde dem entgegenwirken, weshalb dieses Postulat begrüsst wird.</li> <li>• <b>411:</b> Der Kt. SO widersetzt sich der Schliessung des Weissensteintunnels. Wie ein Bahnersatzbetrieb während der Tunnelanierung aussehen wird, ist noch nicht definiert, weshalb die entsprechende Textpassage auf S. 50 zu streichen ist. Baufahrpläne müssen ausserhalb des AK definiert werden.</li> <li>• <b>30.362:</b> Das Postulat betr. Linieneinkürzung steht im Widerspruch zu dem im März 2015 den Gemeinden präsentierten Konzeptentwurf 'RBS 2018' und wird klar abgelehnt. Das Vorpreschen und Ausscheren der RVK in diesem Punkt ist nicht legitim und auch sach-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Angesichts der anhaltend starken Nachfragesteigerung auf dieser Linie sollte zumindest eine nächste Ausbaustufe abends ohne markante Mehrkosten möglich sein</li> <li>• Standpunkt deckt sich mit jenem der RVK</li> </ul> <p>Die Unterlassung ist insofern entschuldbar, als alle Ausbaupostulate bereits im AK 2014-17 aufgeführt waren</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trotz jahrelanger regelmässiger betrieblicher Verknüpfung der Bahnlinien 226 und 411 werden nur sehr wenig Durchreisende in Moutier registriert. Eine Liniendurchbindung ist nur zweckmässig, wenn die Vorteile insgesamt grösser sind als die Nachteile. Die per FP 2015 erfolgte Anpassung des Abendfahrplans auf der L 226 inkl. Aufhebung der Durchbindung mit der L 411 erhöht die Effizienz der L 226 und führt zu deutlich besseren Anschlüssen in Moutier / Tavannes / Sonceboz, was allerdings in der Tat zulasten der Effizienz der L 411 geht. Insgesamt wird die erfolgte Anpassung des Abendkonzeptes nach wie vor als sinnvoll beurteilt</li> <li>• Wie der Bahnersatzbetrieb im Grand Val während einer umfassenden Sanierung des Weissensteintunnels aussehen wird, zeichnet sich klar ab: Weiterzug der Buslinie Oensingen/Balsthal - Gänsbrunnen bis Moutier, was schlanke Anschlüsse auf die Züge v./n. Biel ergäbe. Diese Aussage darf im AK durchaus platziert werden</li> <li>• Angesichts der Ablehnung des RVK-Ansatzes durch RBS und Kt. Solothurn schlägt die RVK eine neue Variante als Kompromis vor</li> </ul> <p>→ s. Antwort auf Eingabe Bütigen</p>

(Forts. Kt. SO)	<p>lich nicht berechtigt. Die Gemeinde Schnottwil lehnt die Aufhebung der Direktverbindung mit Lyss ebenfalls klar ab, da die Alternative via Büren mit längerer Reisezeit, zusätzlichem Umsteigen und höherem Tarif verbunden ist. Die Linie 362 muss weiterhin bis Schnottwil Post führen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>30.363 / 30.898 / 40.008:</b> Das gemeinsam erarbeitete Angebotskonzept 2018 wird unterstützt.</li> <li>• <b>30.871:</b> Das in der Zusammenfassung erwähnte Postulat einer Linienverlängerung bis Wengi wird im Kap. 4 ('Postulate') nicht behandelt. Für den Kt. SO steht eine Verlängerung ins Eichholz im Vordergrund. Insgesamt muss das neue Buskonzept kostenneutral sein.</li> <li>• <b>40.033:</b> Nachdem das Spätkurspaar vor zwei Jahren wegen ungenügender Auslastung gestrichen wurde, müsste zumindest eine veränderte Situation nachgewiesen werden.</li> <li>• <b>40.034:</b> Die vorgeschlagenen Konzeptanpassungen werden begrüsst. Der Versuchsbetrieb betr. Verlängerung nach Bözingenfeld / Orpund in den HVZ muss ohne Mifinanzierung durch den Kt. SO auskommen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund der nicht unerwarteten Opposition aus Lyss / Bütigen / Diessbach / Rapperswil schlägt die RVK eine neue Variante vor, die konsensfähig sein könnte -&gt; s. Antwort auf Eingabe Rapperswil</li> <li>• Dieser Fehler wird behoben -&gt; Ergänzung Kap. 4</li> <li>• Da die Linie 33 beide Zielvorgaben gemäss Kantonalen Angebotsverordnung erfüllt, ist das Anliegen eines minimalen Abendangebots zwischen dem Regionszentrum Grenchen und dem Subzentrum Büren legitim.</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Die Finanzierung des Versuchsbetriebs ist ohne Beteiligung des Kantons SO vorgesehen</li> </ul>
<b>Kt. FR (SMo)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Keine Bemerkungen zum AK-Entwurf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>RK Bern-Mittelland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>30.871:</b> Der gem. Konzept RBS postulierte 30-min-Takt zwischen Jegenstorf und Messen darf nicht verunklärt werden.</li> </ul> <p>Der Vorschlag der RVK ist zwar in der Zusammenfassung (Kap. 0), nicht aber im Kap. 4 aufgeführt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die RVK bleibt der Meinung, dass ein massiver Angebotsausbau Messen - Jegenstorf nicht zulasten der Angebotsqualität im RVK-Perimeter gehen darf. Aufgrund der divergierenden Standpunkte schlägt die RVK eine neue Variante vor, die konsensfähig sein könnte -&gt; s. Antwort auf Eingabe Rapperswil</li> <li>• Dieser Fehler wird behoben -&gt; Ergänzung Kap. 4</li> </ul>

### Transportunternehmen

<b>SBB Reg. NW</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>230 / 410:</b> Eine Bestellung der postulierten Taktverdichtungen durch die Kantone würde begrüsst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
<b>BLS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bericht ist sehr umfassend, logisch und schlüssig</li> <li>• <b>305:</b> Die Bedienung der Bahnhaltestelle Zihlbrücke bleibt vorderhand aufrecht erhalten. Wie es jedoch mit Umsetzung des Zielkonzeptes S-Bahn Bern (2025+) aussieht, ist zurzeit noch offen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme</li> <li>• Der Standpunkt der RVK wurde mehrfach kommuniziert und wird im AK-Bericht in Erinnerung gerufen: Die Bahnhaltestelle Zihlbrücke soll erhalten bleiben</li> </ul>
<b>ASM</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kap. 2.2.1 ('Neuerungen Bahninfrastruktur'): Im Zusammenhang mit dem Projekt Ligertunnel sollten die nachteiligen Folgen für die Erschliessung von Ligerz und für die LTB erwähnt werden.</li> <li>• Kap. 2.2.1 und 3.1.2 ('Übergeordnete ÖV-Konzepte'): Im Rahmen STEP 2030 wurden Planungen, die auf die Realisierung des Regiotrams abgestimmt waren, nicht weiter bearbeitet. Die BTI-Linie wird demnach auch in Biel / Nidau als Eisenbahnlinie beplant. Da für die Erstellung einer Eisenbahn-Infrastruktur höhere Anforderungen gelten, ist die Kompatibilität mit einem allfälligen späteren Regiotram sichergestellt. Eine Verschiebung der Bahnhaltestelle Nidau Beunden ostwärts ist aufgrund der herrschenden Kurvenradien und der Anforderungen der Behindertengesetzgebung (BehiG) nicht möglich.</li> </ul> <p>Im BTI-Abschnitt zwischen Kanalbrücke und Ipsach Herdi ist der Raumbedarf für eine künftige Doppelspur freizuhalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berechtigtes Anliegen, auch wenn die Zweckmässigkeit der Doppelspur-Lückenschliessung unbestritten ist -&gt; Ergänzung Kap. 2.2.1</li> <li>• Diesbezüglich besteht nach wie vor ein grundsätzlicher Konflikt: Die Städte Biel und Nidau fordern weiterhin entschieden die Klassierung der BTI im Abschnitt Biel bis Nidau Beunden als Tramlinie, um stadtverträglichere Lösungen zu ermöglichen. Auch die RVK kann nicht nachvollziehen, weshalb Ausbauprojekte in diesem Abschnitt nicht aufs Regiotramprojekt abgestimmt werden, was z.B. die vormalig unisono als zweckmässig beurteilte Ostwärts-Verschiebung der Haltestelle Nidau Beunden (Umsteigepunkt BTI/Bus) ermöglichen würde. Dieser Konflikt ist nicht im Rahmen des AK lösbar, soll aber im Bericht erwähnt werden -&gt; Ergänzung Kap. 2.2.1 und 3.1.2</li> <li>• Berechtigter Hinweis angesichts der Postulate betr. Buslinienverlängerung nach Nidau Beunden -&gt; Ergänzung AK</li> </ul>

<p>(Forts. ASM)</p>	<p>Es ist mindestens bis 2030 (nicht 2025) von einem Angebotsszenario ohne Regiotram auszugehen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zur Aussage, dass die RVK unkonventionellen Betriebsarten (Bürgerbus etc.) grundsätzlich offen gegenüber steht, ist anzumerken, dass zunehmende Vorgaben (z.B. BehiG) solche Systeme immer mehr erschweren oder sogar verunmöglichen. Es ist wichtig, keine zu hohen Erwartungen zu schüren.</li> <li><b>290:</b> Mit dem aktuell verfügbaren Rollmaterial können nur zwei Kompositionen in Doppeltraktion verkehren. Mit der von der RVK postulierten Früherlegung von 3 Kursen Ins - Biel in der Morgen-HVZ könnte Bedarf nach weiteren Doppeltraktionen entstehen, was erst ab FP 2020 lösbar ist. Zudem hat dies für den Südabschnitt schlechtere Anschlüsse in Biel zur Folge. Eine Späterlegung der Kurse Ins ab 20:33 / 21:33 / 22:33 ist ohne Anschlussbrüche in Biel nicht machbar</li> <li><b>2016:</b> Die starken Schwankungen in der Nachfragestatistik sind damit zu erklären, dass gemäss ISöV nur während 4 Wochen im Jahr gezählt wird.</li> </ul> <p>Ein leichter Angebotsausbau wird unterstützt, wobei ein früherer Erstkurs Préles - Ligerz keinen Postautoanschluss hätte. Stillstandzeiten sind nicht generell unproduktiv, sondern werden zu Unterhaltszwecken genutzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>22.072:</b> Erweiterung des 30-min-Taktes abends wird unterstützt.</li> <li><b>22.073:</b> Die postulierten Massnahmen in Pieterlen werden unterstützt. Eine Neuordnung der Bushaltestelle Bahnhof unter Beibehaltung der Schlaufenfahrt 'Südstrasse' würde hingegen die Anschlusssicherheit weiter verschlechtern.</li> <li><b>40.034:</b> Der vorliegende Konzeptvorschlag stellt angesichts der vielen Randbedingungen ein Optimum dar. In den Abschnitten Orpund - Meinisberg und Bözingenfeld - Pieterlen könnten die Fahrgastzahlen auf den L 72 und 73 wegen der Parallelfahrten sinken.</li> <li>Biel, Ortslinien L4: Bei einer Linienverlängerung über den Bahnhof Nidau hinaus ist der Bahnübergang für den Trolleybus zwingend als fahrleitungsloser Abschnitt vorzusehen.</li> </ul>	<p>Realistischerweise ist diese Einschätzung zu teilen -&gt; <b>Korrektur Kap. 3.1.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Berechtigter Hinweis -&gt; <b>Ergänzung AK</b></li> </ul> <p>Es genügt, wenn die Lösung des Kapazitätsproblems in der Morgen-HVZ per FP 2020 erfolgt. Die Konzeptanpassung stösst im BTI-Südabschnitts auf Unterstützung. Die wichtigsten Pendlerverbindungen nach Zürich/Basel sind von den um 15 Minuten längeren Anschlüssen in Biel nicht betroffen.</p> <p>Kenntnisnahme. Als Konsequenz soll das Postulat modifiziert werden: Früherlegung der drei Abendkurse im Abschnitt Ins - Täuffelen um 6 Minuten, was entsprechend kürzere Übergänge auf den RE aus Bern, die S5 aus Neuchâtel und den Regio aus Fribourg ergibt. -&gt; <b>Abänderung Postulat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei einer stark auf den Freizeitverkehr ausgerichteten ÖV-Linie sind die Ergebnisse einer solchen Zählweise naturgemäss verstärkt von der Wettersituation abhängig -&gt; <b>Hinweis im Kap. 2.3</b></li> </ul> <p>Kenntnisnahme der Zustimmung. Busseitig wird ebenfalls ein früherer Erstkurs postuliert. Auch bei einem leichten Angebotsausbau verbleiben genügend Stillstandzeiten, um den Unterhalt sicherzustellen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aufgrund der Eingabe Orpund wird dieses Anliegen zurückgestellt</li> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung. Die Beurteilung, dass eine Neuordnung der Bus-Endhaltestelle ohne gleichzeitige Aufhebung der Schlaufe 'Südstrasse' nicht zweckmässig ist, wird geteilt</li> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung. Negative Folgen für die Linien 72 und 73 dürften, wenn überhaupt, marginal sein.</li> <li>Gemäss 'Buskonzept Biel 2020' ist der Bahnübergang fahrleitungsfrei vorzusehen</li> </ul>
<p><b>CJ</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>237:</b> Die postulierten Massnahmen betreff Abschnitt Tavannes - Tramelan entsprechen den Kundenanliegen und werden sehr unterstützt.</li> <li><b>22.131:</b> Bestmögliche Ausrichtung des Fahrplans auf die Bahnanschlüsse und die Bedürfnisse der Schulen wird unterstützt. Eine bessere Feinerschliessung in St-Imier, v.a. des Spitals, wäre wertvoll.</li> <li><b>22.133:</b> Idee eines Ersatzes des sonntäglichen Rufbussystems durch Fixkurse ist interessant, allerdings haben die CJ keine Kenntnis von den Frequenzen des Rufbusses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>Kenntnisnahme der Zustimmung. Die Integration einer Schlaufe zum Spital St-Imier bedingt den Einsatz des zweiten Fahrzeugs und verursacht einen Kostensprung gegenüber einem Studentakt Tramelan – St-Imier mit optimalen Bahnanschlüssen</li> <li>Kenntnisnahme der Offenheit. Die RVK wird die Nachfragedaten bez. Rufbus La Courtine anfordern</li> </ul>
<p><b>PostAuto Reg. Bern</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im grossen und ganzen einverstanden mit dem AK-Entwurf – die meisten Anträge werden begrüsst, insbesondere auch jene betr. Versuchsbetrieb Lyss - Bellmund und Ausbau des Wochenendangebots im Raum Erlach, da die aktuellen Unterschiede winters/sommers schwer zu kommunizieren sind.</li> <li><b>22.074:</b> Die postulierten Konzeptanpassungen sind grundsätzlich interessant und würden die Effizienz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kenntnisnahme der mehrheitlichen Zustimmung</li> <li>Als die RVK vor zwei Jahren das neue Konzept erstmals zur Diskussion stellte, wurde mit AÖV und PostAuto die</li> </ul>

<i>(Forts. PostAuto)</i>	<p>zweifellos steigern. Allerdings sind in den HVZ die staubedingten Verspätungen manchmal so gross, dass ohne Fahrzeugwechsel am Bahnhofplatz Biel Anschlussbrüche in Lyss zu erwarten sind. Grundsätzlich könnte man beim heutigen System auch einige Minuten früher in Biel starten, um die halbstündlichen RE-Anschlüsse wiederherzustellen. Das neue Konzept ist nur bei einer deutlichen Abnahme des MIV im Gefolge der Eröffnung des A5-Ostastes und mit flankierenden Massnahmen zur Busbeschleunigung (v.a. vermehrt Fahrbahnhaltestellen statt Busbuchten) denkbar. Deshalb der Vorschlag, die Konzeptanpassung zurückzustellen und vorerst nur den halbstündlichen RE-Anschluss in Lyss wiederherzustellen (strikt Takt Lyss - Studen, Hinketakt Studen - Biel)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>30.525:</b> Auf die Einführung eines Rufsystems bei der gut frequentierten Hst. Vinelz Post ist zu verzichten, da schwer kommunizierbar. In Gals wurde deswegen das Rufsystem kürzlich abgeschafft. Die Fahrzeiten auf der L 525 werden gut eingehalten. Problematisch ist nur die Übernahme der Verspätungen, wenn in Ins verspätete Züge abgewartet werden.</li> </ul>	<p>Zurückstellung bis zur Eröffnung des A5-Ostastes vereinbart, da ab diesem Zeitpunkt Verkehrsstaus auf der L74-Route spürbar abnehmen werden. Eine weitere Verschiebung der als "zweifellos effizienz-steigend" taxierten Konzeptanpassung wird seitens RVK abgelehnt, zumal die betroffenen Gemeinden sehr positiv auf die vorgeschlagenen Neuerungen reagiert haben. Berechtigt erscheint hingegen das Anliegen wirksamer flankierender Massnahmen. Dieses Thema wird dringend zusammen mit den Gemeinden und dem TBA anzupacken sein.</p> <p>→ Verdeutlichung der Notwendigkeit von flankierenden Massnahmen im AK</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Vergleich mit Gals ist nicht statthaft, da dort nur bei gewissen Kursen für Zustiegswillige eine telefonische Voranmeldung bis 30 Minuten vor Fahrplanabfahrt verlangt wurde. Für die Hst. Vinelz Post wird hingegen eine Rufsäule postuliert, an der für alle Kurse nach Lüscherz der Bus per Knopfdruck/Funk bis 2 Minuten vor Fahrplanabfahrt bestellt werden kann. Für die Fahrziele Erlach / Ins / etc. wäre keine Voranmeldung nötig. Gerade wegen der häufigen Verspätungen der Kurse aus Ins (Durchbindungen via Tschugg / Erlach nach Lüscherz) erscheint es sinnvoll, auf die Schlaufe Vinelz Post verzichten zu können, wenn niemand aus- und zusteigen will. Die Gemeinde Vinelz hat keine Einwände.</li> </ul>
<b>RBS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Ortsbus Lyss:</b> Erfolgskontrolle zum Versuchsbetrieb 'Industrie Nord' liegt mittlerweile vor. Hinweis, dass der aktuelle Angebotsumfang auf den Ortsbuslinien gefährdet ist, ist wegzulassen – neutralere Formulierung zu wählen.</li> <li>• Tab. 'Handlungsbedarf' in Kap. 3.3: Handlungsbedarf 'Fahrzeit/Fahrplanstabilität' auch bei L 363 / 898 / 8, Handlungsbedarf 'Anschlussqualität' auch bei L 363 (Lyss) und L 8 (Büren)</li> <li>• <b>30.362:</b> Eine Linieneinkürzung und Linienführung via Buswil ist mit mehreren Nachteilen verbunden (knappe Umlaufzeit, Verspätungsanfälligkeit u.a. infolge Bahnübergängen Steinweg / Fulematt, Parallelverkehr zur Bahn, tieferes Fahrgastpotenzial, verlängerte Reisezeit, zusätzlicher Umsteigevorgang und zusätzliche Tarifzone für Verbindung Schnottwil - Lyss / Biel), dem als Vorteil einzig die bessere Feinerschliessung von Buswil Nord gegenübersteht. Dies dürfte zu einem sinkenden KDG führen und im schlimmsten Fall die Linie als Ganzes in ihrer Existenz gefährden.</li> <li>• <b>30.898:</b> Als Massnahmenbedarf zu erwähnen sind noch die sinnvolle Verknüpfung der Buslinie mit dem Bahnhof Münchenbuchsee sowie eine gemeinsame Haltestelle mit der L 36 auf der Bernstrasse.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die deutliche Nachfragesteigerung im Jahr 2015 wird erfreut zur Kenntnis genommen. Dennoch werden die Minimalvorgaben auf den drei Ortslinien immer noch klar nicht erreicht. Deshalb erscheint der Hinweis, dass bei länger dauernder Nicht-Erfüllung der Minimalvorgabe der Angebotsumfang gefährdet sein könnte, berechtigt</li> <li>• Beurteilung wird geteilt → Korrektur der Tabelle im Kap. 3.3</li> <li>• Angesichts der ablehnenden Haltung von RBS und Kt. Solothurn schlägt die RVK eine neue Variante vor, die konsensfähig sein könnte → s. Antwort auf Eingabe Bütigen</li> <li>• Berechtigtes Anliegen → Ergänzung AK</li> </ul>
<b>VB</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>290:</b> Eine Angebotsverdichtung im stadtnahen Abschnitt wird seitens der Ortslinien zu zusätzlichen Zeitverlusten resp. Reduktion der Fahrplanstabilität führen.</li> <li>• <b>2023:</b> Betriebsverlängerung in den Nächten Fr+Sa führt zu überproportionalen Mehrkosten von ca. 30'000 Fr/Jahr, zudem Investition von 20'000 Fr wegen der verkürzten Nachtaufladung.</li> <li>• <b>22.070:</b> Strikter 2-Std-Takt entspricht kaum dem Bedürfnis der Kundschaft. Jeder Kurs nach Les Prés d'Orvin bedeutet zudem den Verzicht auf die Bedienung von Orvin Eglise. Bedarfsbedienung an Wintertagen widerspricht der Fahrplanverordnung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berechtigter Hinweis, v.a. wenn der stadtnahe Abschnitt weiterhin als Eisenbahn und nicht, wie im Regiotram-Projekt festgelegt, als Tram gelten sollte</li> <li>• Angesichts dieser Auswirkungen ist als Alternative ein moonliner-Kurs Biel 1:00 - Evillard (- Orvin) in den Nächten Fr+Sa anzustreben → Umformulierung Postulat im AK</li> <li>• Ein strikter Takt ist grundsätzlich kundenfreundlicher. Der postulierte 2-Std-Takt nach Prés d'Orvin nachmittags anstatt einer Kursfolge 180 / 60 Minuten ist betrieblich einfacher handhabbar, da sich bei der stündlichen Kursfolge Verspätungen aufschaukeln können. Die wegfallende Bedienung von Orvin Eglise darf nicht als Argument gegen einen Angebotsausbau nach Les Prés d'Orvin dienen, da Orvin sehr gut feinerschlossen bleibt.</li> </ul>

<p>(Forts. VB)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>22.072:</b> Vor dem Hintergrund des aktuellen Überangebots auf der Mittelachse Biel und der teilweisen Konflikte mit den Ortslinien (gegenseitige Behinderungen) ist eine Linienführung via Südachse vertieft zu prüfen, was auch die Fahrplanstabilität der L72 weiter verbessern würde.</li> <li>• <b>22.074 / 22.075:</b> Die vorgeschlagene Neukonzeption mit Angebotsausbau wird voll unterstützt. Zur Vermeidung von Unklarheiten ist die Linie Biel - Studengrien mit eigener Liniennummer zu versehen. Eine Verlängerung z.B. bis Bütigen gäbe Sinn. Für die neue Linie wird eine Ausschreibung erwartet.</li> <li>• <b>40.034:</b> Die HVZ-Verbindungen Grenchen Nord - Bözingenfeld werden sehr begrüsst. Das Konzept bedarf noch weiterer Optimierungen wegen der partiellen Parallelführungen mit der L72 / L73.</li> <li>• <b>Buskonzept Biel generell:</b> Grundsätzliche Stossrichtung wird voll unterstützt, v.a. auch die Neuerschliessungen, der Abtausch von Linienästen zugunsten einer logischeren Zuordnung der Gefässgrössen sowie die Taktverdichtungen abends/wochenends. Der fahrleitungslose Betrieb von Teilstrecken der Trolleybuslinien 3 / 4 wird wohl nicht im angedachten Umfang möglich sein. Unter Berücksichtigung der wiederkehrenden Umleitungen (Braderie, Fasnacht, laufftage, etc) wären maximal 59% der neu definierten Linie 4 fahrleitungslos zu bedienen, was auf absehbare Zeit im Batteriebetrieb nicht möglich sein wird und deshalb Investitionen in die Infrastruktur erfordert (Fahrleitungen oder aber Ladestation mit Mehreinsatz eines Fahrzeugs). Die gewünschten Trolleybus-Neuerschliessungen dürften frühestens per Dez. 2019 realisiert werden können, da zunächst Erfahrungen mit der neuen Fahrzeuggeneration zu sammeln sind. Daher ist eine Umsetzung des Buskonzeptes in zwei Etappen vorzuziehen (Etappe 1 per Dez 2017, Etappe 2 frühestens per Dez 2019). Die offenen Fragen betr. Trolleybus-Linienführung haben auch Folgen fürs Bözingenfeld, da die L 7 erst ins Bözingenfeld geführt werden kann, wenn die Trolleybus-Bedienung der Goldgrube gesichert ist. Zudem kann die Neukonzeption erst mit Inbetriebnahme des Autobahndamm-Durchstichs umgesetzt werden.  Bereits Etappe 1 ist mit einem erheblichen Investitions- und Ressourcenbedarf (Planung, Budgetierung, Kreditgenehmigung) verbunden, weshalb die nächsten Schritte sofort anzugehen sind. Angesichts der Offertermine für die Fahrplanjahre 2018/2019 kann nicht die finale Genehmigung im Angebotsbeschluss 2018-21 abgewartet werden, sondern es müssen bereits zuvor gewisse Garantien bez. Umsetzung per FP 2018 vorliegen.</li> <li>• <b>L 1:</b> Die Konzeptänderungen werden befürwortet und könnten per Dez. 2017 umgesetzt werden. Mehr Zeit braucht einzig die symmetrische Linienführung via Heilmannstrasse (Busspur / LSA-Busbevorzugung am Heilmannplatz als Voraussetzung), die als sehr zweckmässig beurteilt wird (deutlicher Fahrzeitgewinn, verbesserte Fahrplanstabilität, Einsparung eines Fahrzeugs denkbar), weshalb diese im Programm der vfm-A5 Westast ohnehin geplante Massnahme vorgezogen werden sollte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die kürzlichen Konzeptanpassungen auf der Linie 72 haben sich sehr bewährt, weshalb eine erneute Routenumlegung zumindest vorderhand nicht anzustreben ist</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung  Anliegen betr. Liniennummerierung wird durch AÖV / PostAuto zu behandeln sein Weiterführung der Linie bis Bütigen kann später zum Thema werden. Solange nicht neue Strecken bedient werden sollen, ist eine Ausschreibung nicht notwendig</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung  Die Parallelführungen betreffen relativ kurze Abschnitte und sind leider kaum zu vermeiden – alle anderen Konzeptanläufe seit 15 Jahren sind bekanntlich gescheitert</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung  Die Bedenken der VB bez. rascher Realisierbarkeit fahrleitungsfreier Trolleybuslinienabschnitte sind ernst zu nehmen. Ein Rückkommen auf die im Rahmen der Planung ursprünglich empfohlene Etappierung erscheint deshalb angezeigt. Bis Ende 2019 dürfte die neue Technik konsolidiert sein. -&gt; <b>Umformulierung im AK: Die Umsetzung des Buskonzeptes Biel 2020 ist in zwei Etappen (per FP 2018 / per FP 2020) anzustreben</b></li> <li>Da mittlerweile auch die Stadt Biel eine pragmatische Übergangslösung unter Verwendung der bestehenden 7m breiten und 3.5m hohen Fuss-/Velounterführung befürwortet, erscheint eine Inbetriebnahme der optimierten Busroute per FP 2020 realistisch.  Diese Einschätzung wird vollumfänglich geteilt. Die nächsten Schritte werden umgehend anzugehen sein. Die RVK wird sich dafür einsetzen, dass auch seitens Kanton rechtzeitig verbindliche Zusagen eintreffen</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung  Die Beurteilung wird grundsätzlich geteilt; doch lehnt die Stadt Biel eine vorgezogene Realisierung dieser aufwendigen vfm-Massnahme ab</li> </ul>
--------------------	---	---

<p>(Forts. VB)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>L 2:</b> Per Dez. 2017 kann die Durchbindung Möslacker - Bözingenfeld erfolgen, vorerst aber nach wie vor mit Wendepunkt Orpundplatz. Zu klären bleibt, inwieweit abends und sonntags das Angebot im Bözingenfeld ausgebaut werden kann.</li> <li>• <b>L 4:</b> Der Abtausch des östlichen Endabschnitts mit der L1 (L4 neu nach Vorhölzli) und der Mo-Fr tagsüber lückenlose 7.5-min-Takt werden begrüsst und sind per Dez 2017 umsetzbar.</li> <li>• <b>L 5:</b> Grundsätzlich wird die Erschliessung von Port via Nidau befürwortet. Wegen der Ungewissheiten betr. Trolleybuslinien 3 und 4 wird per Dez. 2017 ein Splitting ab Ruferheim (5a nach Port Bellevue, 5b nach Brüggmoos) vorgeschlagen. Klärungsbedarf besteht in Nidau, wo eine Übererschliessung des Stedtlis zu vermeiden ist.</li> <li>• <b>L 6:</b> Umstellung der L 6 wird sehr begrüsst und ist per Dez 2017 umsetzbar. Noch zu klären ist, ob eine Verlängerung ins Brüggmoos ohne Zusatzfahrzeug machbar ist.</li> <li>• <b>L 7:</b> Bleibt in Phase 1 unverändert.</li> <li>• <b>L 8:</b> Umstellung wird sehr befürwortet und ist per Dez. 2017 realisierbar.</li> <li>• <b>L 9:</b> Einführung der Linie 9 wird sehr befürwortet und ist per Dez. 2017 machbar.</li> <li>• <b>L 11:</b> Zusatzkurspaar abends angesichts des "doppelten Rot" zurzeit kaum gerechtfertigt.</li> <li>• <b>L 12:</b> Angesichts der fehlenden Unterführung unter der A16 bleibt in Phase 1 nur die Variante via die beiden A5-Tunnels umsetzbar. Ist ein 30'-Takt mit Anbindung an die S3 in Brügg mit einem Fahrzeug zuverlässig machbar?</li> <li>• <b>L2 / L 7 in Etappe 2:</b> Die Konzeptanpassungen treffen auf Zustimmung. Eine betriebliche Verknüpfung bedingt hohe Fahrplanstabilität, was angesichts der Stausituationen in Frage gestellt ist. Zu klären ist, ob die L 2 zu Randzeiten angesichts geringen Nachfragepotentials vorzeitig wenden soll.</li> <li>• <b>L 3 / L 4 / L5 in Etappe 2:</b> Obgenannte Fragen betr. Trolleybustechneik werden über den Zeitpunkt der Konzeptumsetzung (inkl. Anpassung L5 in Port) entscheiden. Zu beachten gilt, dass der behindertengerechte Umbau des Bahnhofs Nidau in jedem Fall zu einer Aufhebung des heutigen Wendeplatzes führen wird. Unklar ist noch, ob das Längsgefälle im Goldgruben-Quartier durch fahrleitungslose Trolleybusse bewältigt werden kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Die offenen Fragen bez. Abend- und Sonntagsangebot fürs Bözingenfeld werden bis Herbst 2016 abzuklären sein</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der grundsätzlichen Zustimmung. Aufgrund diverser Eingaben soll die L5 neu als Radiallinie am Bahnhof Biel wenden. Port Bellevue ist durch die verlängerte L6 via Mühlefeld zu bedienen -&gt; <b>Anpassung AK: neu L6 bis Port Bellevue</b></li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung, wobei zumindest jeder zweite Kurs der L6 neu bis Port Bellevue geführt werden soll (s. oben)</li> <li>• Logische Folge des revidierten Umsetzungszeitplans</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Das Zusatzkurspaar ist in der Tat erst denkbar, wenn die Line 11 die Minimalvorgabe bez. KDG erreicht, was aber demnächst der Fall sein dürfte</li> <li>• Einschätzung wird geteilt. In einem nächsten Schritt werden die Fahrzeitannahmen zu verifizieren sein</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Die betriebliche Verknüpfung L2 / L7 wäre aus Effizienzüberlegungen sehr erwünscht, ist aber nicht zwingend nötig. Die offenen Fragen bez. Abend- und Sonntagsangebot fürs Bözingenfeld werden bis Herbst 2016 abzuklären sein</li> <li>• Kenntnisnahme der diversen Vorbehalte. Die offenen Fragen werden sehr rasch anzugehen sein. Die RVK möchte alles daran setzen, dass die Etappe 2 per FP 2020 realisiert werden kann.</li> </ul>
<p><b>Funicar</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>22.070:</b> Strikter 2-Std-Takt nach Les Prés-d'Orvin tönt zwar gut; doch ist ein auf Tage mit guten Wintersportbedingungen beschränkter Zusatzkurs Prés-d'Orvin 16:20 - Biel in der Praxis kaum praktikabel. Bei grossem Andrang mit Schulen (angemeldete Gruppen) wird schon heute quasi im Studententakt gefahren. Ein Kurspaar Biel ab 18:50 nach Prés-d'Orvin dürfte keinem Bedürfnis entsprechen. Kommt hinzu, dass mit jedem Zusatzkurs nach Prés-d'Orvin die Bedienung von Orvin Eglise wegfällt.</li> </ul> <p>Der Weiterzug einiger Kurse im Sommerhalbjahr bis zur Place Centrale (Chasseralgrat) ist angesichts der grossen Besucherströme im Naturpark ein Muss.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>22.071:</b> Angesichts der erreichten Zielwerte drängt sich ein Zusatzkurspaar Biel ab 10:49 auf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ein 2-Std-Grundtakt ist betrieblich einfacher handhabbar als eine Folge zweier Grundkurse nach Prés d'Orvin im Studententakt, bei dem sich Verspätungen aufschaukeln können.</li> </ul> <p>Zusatzkurspaar frühabends ist nicht prioritär. Die wegfallende Bedienung von Orvin Eglise darf jedoch nicht als Argument gegen einen Angebotsausbau nach Les Prés d'Orvin dienen, da Orvin sehr gut feinerschlossen bleibt.</p> <p>-&gt; <b>Anpassung AK</b></p> <p>Kenntnisnahme der Zustimmung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anliegen erscheint berechtigt, zumal ein 3-stündiger Einsatzblock effizienter ist als zwei 1-stündige Blöcke -&gt; <b>Ergänzung AK</b></li> </ul>

<p>(Forts. Funicar)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Biel, Ortslinie 11</b>: Postulat grundsätzlich berechtigt, allerdings in den Nächten Fr+Sa im Konflikt mit dem Spätkurspaar auf der L 70 / 71.</li> <li>• <b>22.079</b>: Die heutige Lösung bietet grosse Flexibilität zur Befriedigung der diversen Ansprüche. Einbettung ins Grundangebot mit striktem Takt könnte zum Ruf nach zusätzlichem Schulbusangebot führen. Schliessung der Taktlücken tagsüber und leicht späterer Betriebsschluss abends anzustreben</li> <li>• <b>40.034</b>: Das für die Werkbusfahrten Grenchen - Bözingenfeld eingesetzte Fahrzeug dient auch als Reservefahrzeug für Zusatzkurse auf der Linie 70. Die Aufhebung des Werkbusauftrags hätte gewisse finanzielle Folgen für die Linie 70.</li> <li>• <b>ÖV Bözingenfeld generell</b>: Bessere Feinerschliessung und Bahnbindung sind vordringlich. Nur bei schlanken Anschlüssen wird die Bahnhaltestelle vermehrt genutzt werden. Die vor 2 Jahren erfolgte Neukonzeption der L 73 überzeugt nicht, da ausserhalb der Bus oft leer v./n. Péry verkehrt. Zusatzhalt des RE Biel - Delémont anzustreben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zielkonflikt durch Schiebung Letztkurs lösbar -&gt; <b>Hinweis im AK</b></li> <li>• Pro und Contra einer Überführung vom heutigen System ins Grundangebot werden demnächst durch die Gemeinde Evillard vertieft analysiert. Die RVK wartet allfällige Anträge der Gemeinde ab Anliegen ist durch die Gemeinde Evillard zu beurteilen, solange der Ortsbus nicht im Grundangebot ist</li> <li>• Kenntnisnahme dieses Zusammenhangs. Dies spricht jedoch nicht gegen die Neukonzeption der L 34</li> <li>• Das Buskonzept Biel 2020 bringt fürs Bözingenfeld eine massiv bessere Erschliessung und dürfte auch attraktive Bahnanschlüsse ermöglichen. Die Einschätzung betr. der neu konzipierten L73 wird nicht geteilt: Im Abschnitt Reuchenette-Péry - Bözingen hat die Nachfrage markant zugelegt.</li> <li>• RE-Zusatzhalt ist technisch nicht machbar</li> </ul>
-------------------------	--	---

### Verkehrsverbände

<p><b>VCS</b> <b>Reg. Biel</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die offensive Strategie der ÖV-Entwicklung wird begrüsst. Sie ist ein Muss angesichts der jüngsten Abflachung der ÖV-Nachfragesteigerung und der Trendumkehr beim Modalsplit.</li> <li>• Die Aussage, dass beim MIV flankierende Massnahmen unabdingbar sind, um den Modalsplit zu verbessern, wird unterstützt. Die geplanten flankierenden Massnahmen im Raum Biel sind zügig umzusetzen.</li> <li>• Die zunehmenden Anschlussbrüche infolge Zugsverspätungen sind unannehmbar und führen zu einer Abwanderung zum MIV.</li> <li>• Die zu engen Platzverhältnisse in der Bahnhofunterführung Biel sind vordringlich anzugehen. Die Unterführung auf der Westseite macht nach der Sisierung des Regiotrams wenig Sinn, da lange Züge mehrheitlich östlich der aktuellen Unterführung zu stehen kommen. Daher ist der Bau der Unterführung auf der Ostseite vorzuziehen.</li> <li>• <b>210 und 290</b>: Da ein Frühkurs Ank. Biel 5:10 mit Anschluss an die ersten Züge n. Bern / Zürich / etc. nicht konform mit der Angebotsverordnung ist, soll eine Bestellung durch die Gemeinden angestrebt werden.</li> <li>• <b>226</b>: Die Wiederherstellung eines systematischen Tagsüber-Konzeptes sowie die Eliminierung der knappen Anschlussbrüche in Moutier und der Probleme mit der Zugkoppelung in Sonceboz haben höchste Priorität.</li> <li>• <b>230</b>: Die wegen dem Fahrplan Léman 2030 veränderte RE-Taktlage wird zu einem Nachfragerückgang führen. Umso wichtiger ist die RE-Verlängerung bis Belfort mitsamt TGV-Anschluss.</li> <li>• <b>237</b>: Die 40-minütigen Standzeiten in Tavannes rufen förmlich nach Schliessung der Lücken im 30-min-Takt.</li> <li>• <b>290</b>: Ausnutzung der Standzeiten in Täuffelen zugunsten vermehrtem 30-min-Takt bis Ins ist angesichts der Nachfragesteigerung gerechtfertigt.</li> <li>• <b>303</b>: Die leichte Taktabweichung bei der S3 spät-abends zwecks Herstellung zusätzlicher Anschlüsse wird begrüsst.</li> <li>• <b>410</b>: Ausdehnung 30-min-takt abends und sonntags ist angesichts der Nachfragesteigerung angezeigt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Wo die Fahrplanstabilität ungenügend ist, setzt sich auch die RVK damit auseinander, obwohl primär die TUs angesprochen sind</li> <li>• Die Einschätzung wird geteilt. In Kap. 2.2.1 wird der Bau der Bahnhofunterführung Ost als vordringlich bezeichnet</li> <li>• Primäres Ziel ist die Einführung eines Frühkurses auf der Linie 210 mit Ankunft Biel 5:40. Weitergehende Forderungen im Sinne eines durch die Gemeinden zu bestellenden Zusatzangebots sind zurzeit unrealistisch</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Die Befürchtung betr. Nachfragerückgang auf dem RE wird nicht geteilt, die Bedeutung einer RE-Verlängerung bis Belfort hingegen schon -&gt; <b>Ergänzung Kap. 4 betr. RE-Verlängerung</b></li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>
--	--	---

(Forts. VCS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>411</b>: Die erfolgreiche Petition zeigt, dass die Bevölkerung diese Linie erhalten will.</li> <li>• <b>2016</b> und <b>2023</b>: Die Vorschläge werden unterstützt.</li> <li>• <b>22.070</b>: Die Postulate stellen aus Kundensicht ein absolutes Muss dar.</li> <li>• <b>22.073</b>: Sicherstellung des Bahnanschlusses in Pieterlen v./n. Biel ist dringend nötig, die postulierten Massnahmen sind rasch umzusetzen.</li> <li>• <b>22.074 / 22.075</b>: Postulate werden unterstützt</li> <li>• <b>22.362</b>: Einigung mit Schnottwil und Kt. Solothurn nötig. Abhängen von Hardern zugunsten zusätzlicher Bedienung von Busswil braucht stärkere Argumente.</li> <li>• <b>Ortsbus Lyss</b>: Eine Steigerung der Frequenzen ist in der Mitverantwortung von Gemeinde und Gewerbe.</li> <li>• <b>Biel, Ortslinien 1 / 3 / 4</b>: Grundsätzlich sehr guter Lösungsansatz; doch wie gesichert ist die Anschaffung neuer flexiblerer Trolleybusse? Das Abhängen der kath. Kirche und des Juraplatzes kann toleriert werden.</li> <li>• <b>Ortslinien 2 / 7</b>: Konzeptanpassung wird begrüsst, v.a. auch das neue Abend- und Sonntagsangebot im Bözingenfeld.</li> <li>• <b>Ortslinie 9</b>: Die postulierte neue Linie hat Potenzial.</li> <li>• <b>Ortslinie 12</b>: Neue Tangentiallinie ist einen Versuch wert. Interessant ist die Erschliessung der Stadien ab Orpundplatz als Ersatz für die L2 in diesem Abschnitt.</li> <li>• Im Hinblick auf den Autobahnzubringer Porttunnel wird eine analoge Tangentiallinie ins Bözingenfeld ab Ipsach zu prüfen sein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Entscheid des BAV betr. Linie 411 wird im 2017 erwartet</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Die RVK schlägt aufgrund der konträren Meinungen eine neue Variante vor, die konsensfähig sein könnte → s. Antwort auf Eingabe Bütigen</li> <li>• Der Gemeinde und dem Gewerbe kann nicht fehlendes Engagement vorgehalten werden.</li> <li>• Die Einsatzbereitschaft der neuen flexibleren Trolleybusse per FP 2019 stellt ein ambitioniertes Ziel dar, das aber breit unterstützt wird</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung. Bez. Linienführung bleiben zwei Varianten im Spiel (vgl. auch Eingabe Biel)</li> <li>• Dieses Thema dürfte erst im AK 2030-2033 aktuell werden</li> </ul>
<b>IGÖV Bern</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der AK-Entwurf hinterlässt einen ausgezeichneten Eindruck.</li> <li>• Das Schliessen von Taktlücken und der Ausbau des Abendangebots auf Linien mit ausreichendem Potenzial wird begrüsst.</li> <li>• Systematisierung der Taktfahrpläne als Grundsatz richtig, doch auf gewissen Linien kann es gute Gründe für einen leichten Hinketakt geben. Gewisser Widerspruch, wenn im AK ein strikter Takt auf den Linien 210 / 410 beantragt wird, hingegen bei der S3 spät-abends ein Hinketakt.</li> <li>• Eine Angebotssystematisierung, wie bei den Buslinien im Dreieck St-Imier / Tramelan / Saignelégier postuliert, macht den ÖV merkbar und damit attraktiver.</li> <li>• <b>30.898</b>: Wie bereits in der Stellungnahme zum Buskonzept RBS im März'15 dargelegt, wird die Linieneinkürzung (Endpunkt Münchenbuchsee statt Zollikofen) abgelehnt. Ein zusätzlicher Umsteigevorgang für Fahrziele im Raum Bern Nord / Ost trägt nicht zur dringend nötigen Erhöhung des ÖV-Anteils bei.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Es mag sein, dass auf gewissen Linien ein strikter Takt vorderhand nicht machbar ist; doch als Ziel ist die Systematisierung grundsätzlich unbestritten. Die postulierten Taktabweichungen auf der Linie 303 betreffen nur drei Kurse am späten Abend und sind gut begründet. Leichte Späterlegungen sind aus Kundensicht unproblematisch, anders als Früherlegungen.</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Der genannte Nachteil wird auch von den betroffenen Gemeinden angesichts der zahlreichen Vorteile des neuen Konzeptes betr. L 898 in Kauf genommen</li> </ul>
<b>Pro Bahn Espace Mittelland</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Präziser, detaillierter und übersichtlicher Bericht.</li> <li>• Grundsätzlich werden alle postulierten Angebotsverbesserungen unterstützt. Bahnseitig besteht v.a. auf den Linien 226, 237 und 291 (Abschnitt Lyss - Büren) Aufholbedarf.</li> <li>• <b>411</b>: Diese Bahnlinie mit Weissensteintunnel ist ein Spezialfall, den Pro Bahn gesondert behandeln wird.</li> <li>• <b>30.072</b>: Die per FP 2014 ungesetzten Massnahmen haben den Fahrplan weitgehend stabilisiert.</li> <li>• <b>40.034</b>: Die Konzeptanpassung wird unterstützt.</li> <li>• <b>30.074 / 30.075</b>: Die Konzeptanpassungen stellen einen guten Vorschlag dar.</li> <li>• <b>Buskonzept Biel 2020</b>: Die Vorschläge sind plausibel und werden unterstützt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme</li> <li>• Kenntnisnahme der grundsätzlichen Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul>

<p><b>Fussverkehr Kt. Bern</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aus Fussgängersicht ist der Ausbau des ÖV in der Region zu begrüßen. Ein regelmässiger Takt bis abends und auch an den Wochenenden sowie attraktive Umsteigezeiten sind wichtige Voraussetzungen für die Benutzung des ÖV.</li> <li>• <b>Biel, Ortslinie 2:</b> Neue Durchbindung (Möslacker stat Schiffländte) ist nicht nachvollziehbar. See und Gymnasium müssen mit möglichst grossem Teil der Stadt direkt verbunden sein.</li> <li>• <b>Ortslinien 8 / 9:</b> Systematisches Angebotskonzept ist ganztätig durchzuziehen. Aussage bez. allfälliger Koordination L8 / L9 in Randzeiten ist unverständlich</li> <li>• <b>Ortslinie 12:</b> Die neue Tangentiallinie wird begrüsst</li> <li>• Die Haltung der RVK zur Umsetzung des BehiG wird voll und ganz unterstützt.</li> </ul> <p>Bei der Erarbeitung des Leitfadens hätte Fussverkehr einbezogen werden müssen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kenntnisnahme der grundsätzlichen Zustimmung</li> <li>• Die postulierten Änderungen bez. Durchmesserlinien in Biel sind im Bericht zum Buskonzept Biel 2020 näher begründet und werden von der Stadt Biel vorbehaltlos unterstützt</li> <li>• Die Option einer betrieblichen Koordination L8 / L9 in den Randzeiten könnte zur Kostenreduktion beitragen und wird in der Detailplanung näher zu prüfen sein</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> <li>• Kenntnisnahme der Zustimmung</li> </ul> <p>Die Federführung betr. Leitfaden liegt beim AÖV</p>
--	--	--

\*\*\*