

# ÖV-Angebotskonzept Frienisberg 2030

Schlussbericht für die Mitwirkung



## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura  
Geschäftsstelle Seeland  
Fliederweg 10  
Postfach 575  
3000 Bern 14

### **Gesamtprojektleitung**

Timo Krebs, RKBM  
Thomas Berz, RVK-1

### **Bearbeitungsteam INFRAS / Büro Dudler**

Matthias Lebküchner, INFRAS  
Jonas Stadler, INFRAS  
Francesca Foletti, INFRAS  
Lukas Gafner, INFRAS  
Felix Dudler, Büro Dudler

### **Begleitgruppe**

Thomas Berz, RVK-1  
Christine Jakob, Vorstand RVK 1 (bis Dezember 2021)  
Michael Knecht, AÖV Kanton Bern  
Timo Krebs, RKBM  
Theres Lautenschlager, Vorstand RVK 1 (ab Januar 2022)  
Martin Moser, RKBM  
Bettina Schwab, Kommission Verkehr RKBM (ab Januar 2022)  
Reto Staub, Postauto AG  
Kurt Wenger, Kommission Verkehr RKBM (bis Dezember 2021)  
Roman Zürcher, RBS



## Inhalt

<b>Zusammenfassung</b>	<b>6</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>9</b>
<b>2. Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse</b>	<b>13</b>
2.1. Ist-Situation	13
2.1.1. Region Frienisberg	13
2.1.2. Region Saane Ost/West	15
2.2. Entwicklungsdynamik und ÖV-Potenziale	17
2.3. Gemeindebefragung	22
<b>3. Handlungsbedarf und Angebotsgestaltungsgrundsätze</b>	<b>24</b>
3.1. Raum Frienisberg	24
3.2. Raum Saane	26
3.3. Randbedingungen	27
<b>4. Angebotskonzept Raum Frienisberg 2030</b>	<b>28</b>
4.1. Zentrale Konzeptelemente	28
4.2. Linienportraits	30
4.3. Auswirkungen für die einzelnen Gemeinden	41
4.4. Auswirkungen auf die Betriebskosten und Abgeltungen	45
4.5. Anforderungen an die Infrastruktur	47
4.6. Überprüfung Haltestellen	51
4.7. Umsetzung	53
4.8. Verworfenne Ansätze	54
<b>5. Angebotskonzept Raum Saane 2030</b>	<b>56</b>
5.1. Zentrale Konzeptelemente	56
5.2. Linienportraits	58
5.3. Auswirkungen für die einzelnen Gemeinden	61
5.4. Auswirkungen auf die Betriebskosten und Abgeltungen	64
5.5. Anforderungen an die Infrastruktur	66
5.6. Überprüfung Haltestellen	67
5.7. Umsetzung	68

5.8. Verworfenе Ansätze	70
<b>Annex</b>	<b>71</b>
<b>Annex 1: Siedlungsstruktur</b>	<b>72</b>
<b>Annex 2: Gesamtverkehrsströme</b>	<b>76</b>
<b>Annex 3: Netzgrafiken</b>	<b>79</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>82</b>

## Zusammenfassung

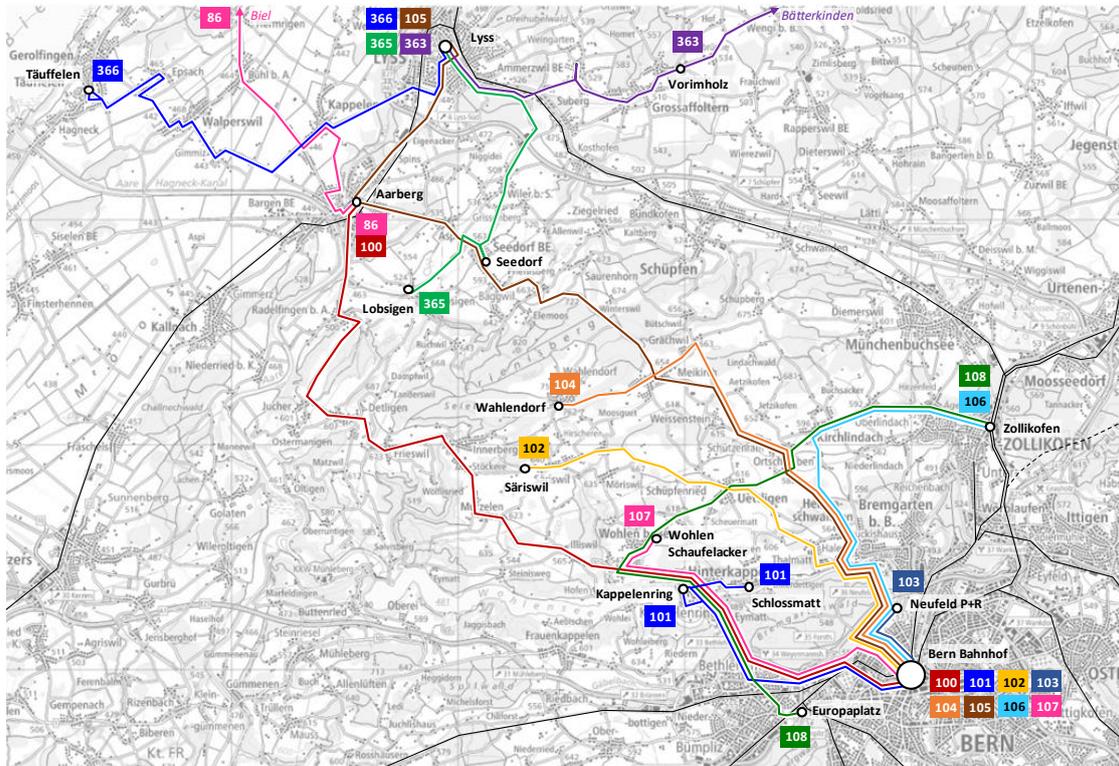
### Raum Frienisberg

Die Grundstruktur des bestehenden Busnetzes in der Region Frienisberg ist zweckmässig, nicht nur aus heutiger Sicht, sondern auch im Hinblick auf die absehbaren Entwicklungen der nächsten 10 bis 15 Jahren. Insbesondere sollen die direkten Busverbindungen ins Agglomerationszentrum Bern bestehen bleiben und am Bahnhof Bern Anschlüsse auf die S-Bahn und den Fernverkehr gewährleisten. Im Zentrum stehen vor allem Umstrukturierungen. Ein substantieller Angebotsausbau findet auf der Tangentialbeziehung Zollikofen – Wohlen – Bern West statt.

Im Frienisberg Süd werden für das Angebotskonzept 2030 – aufbauend auf der heutigen Struktur und den Erkenntnissen aus der Analyse – folgende neue Konzeptelemente vorgeschlagen:

- Im Zusammenhang mit den Anforderungen der Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird die Linie 101 Bern – Hinterkappelen gemäss bereits früheren Planungen vom 10- Minutentakt mit Gelenkbussen auf einen 7.5-Minutentakt mit Doppelgelenkbussen umgestellt. Für die beiden Linienäste Kappelenring und Schlossmatt bedeutet das neu einen 15- statt 20-Minutentakt Richtung Bern.
- Angelehnt an das raumstrukturelle Zielbild der RGSK Bern-Mittelland soll die Tangentialbeziehung Zollikofen – Frienisberg Süd – Bern West mit einer ganztägig verkehrenden Buslinie im Halbstundentakt gestärkt werden (neue Linie 108). Diese Tangente verbindet den Raum Frienisberg Süd einerseits mit den wichtigen kantonalen Entwicklungsschwerpunkten Bern West und Zollikofen und bietet andererseits eine attraktive Vernetzung mit dem S-Bahnnetz in den Knoten Europaplatz und Zollikofen.
- Mit der Fahrplanausrichtung der weiterhin in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Buslinien auf Anschlüsse an die gestärkte Ost-West-Tangente profitieren auch die nicht unmittelbar mit dieser Tangente erschlossenen Ortschaften von einer verbesserten Anbindung Richtung Zollikofen und Europaplatz. Mit den abgestimmten Fahrplänen in den Umsteigeknoten Gehacker (Ortschwaben), Uettligen Dorf und Hinterkappelen Bernstrasse werden auch die Frienisberg internen ÖV-Verbindungen verbessert.
- Im nördlichen Frienisberg wird die Anbindung des gesamten Frienisberg an das teilregionale Zentrum Aarberg gestärkt, indem die Linie 105 ab Seedorf via Aarberg nach Lyss verkehrt.
- Kappelen und Walperswil werden direkt an das Regionalzentrum bzw. an den Bahnhof Lyss angebunden. Damit entsteht neu auch eine Direktverbindung Lyss – Täuffelen, die u. a. auch aus Sicht Freizeitverkehr interessant ist (Vernetzung Raum Lyss mit dem rechten Bielerseeufer).

Abbildung 1: Liniennetz 2030 für den Raum Friesenberg



Grafik INFRAS.

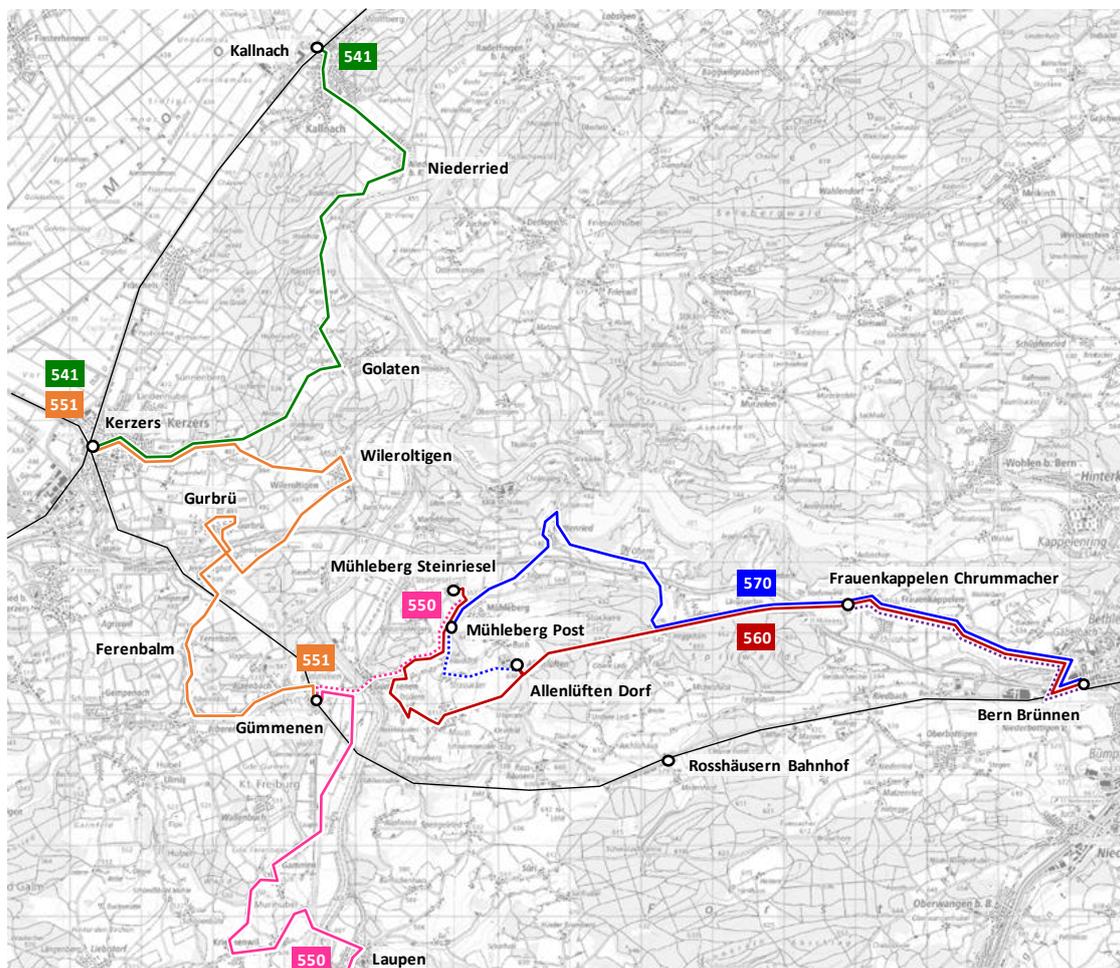
## Raum Saane

Das vorgeschlagene Angebotskonzept 2030 für den Raum Saane ist vor allem durch ein klarer strukturiertes und damit einfacher verständliches Liniennetz geprägt mit folgenden konzeptionellen Hauptelementen:

- Stärken der Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz: Beide Linien 560 und 570 verkehren neu ab Mühleberg via Frauenkappelen nach Brünnen, auf die heute nur schwach frequentierte Anbindung des S-Bahnhofs Rosshäusern wird dafür verzichtet. Das Konzept mit der wegfallende Busverbindung Mühleberg – Rosshäusern hat keine Auswirkungen auf das Bahnangebot beim Bahnhof Rosshäusern. Die 30 Personen pro Tag, die von der heutigen Buslinie 560 auf die S-Bahn umsteigen sind diesbezüglich nicht massgebend.
- Verlängerung der Linie 550 aus Richtung Laupen über den Bahnhof Gümmenen hinaus bis Mühleberg mit guten Anschlüssen für Mühleberg an die S-Bahn Richtung Neuenburg/Murten.

- Die Linie 551 verkehrt ab Bahnhof Gümmenen via Ferenbalm nach Gurbrü und weiter via Wileroltigen nach Kerzers Bahnhof.
- Golaten wird neu mit einer Linie Kerzers Bahnhof – Kallnach Bahnhof erschlossen; für diese Linie ist als Alternative zu einem konventionellen Linienbetrieb der Betrieb als Bürgerbus zu prüfen

Abbildung 2: Liniennetz Raum Sanne 2030



Grafik INFRAS.

# 1. Einleitung

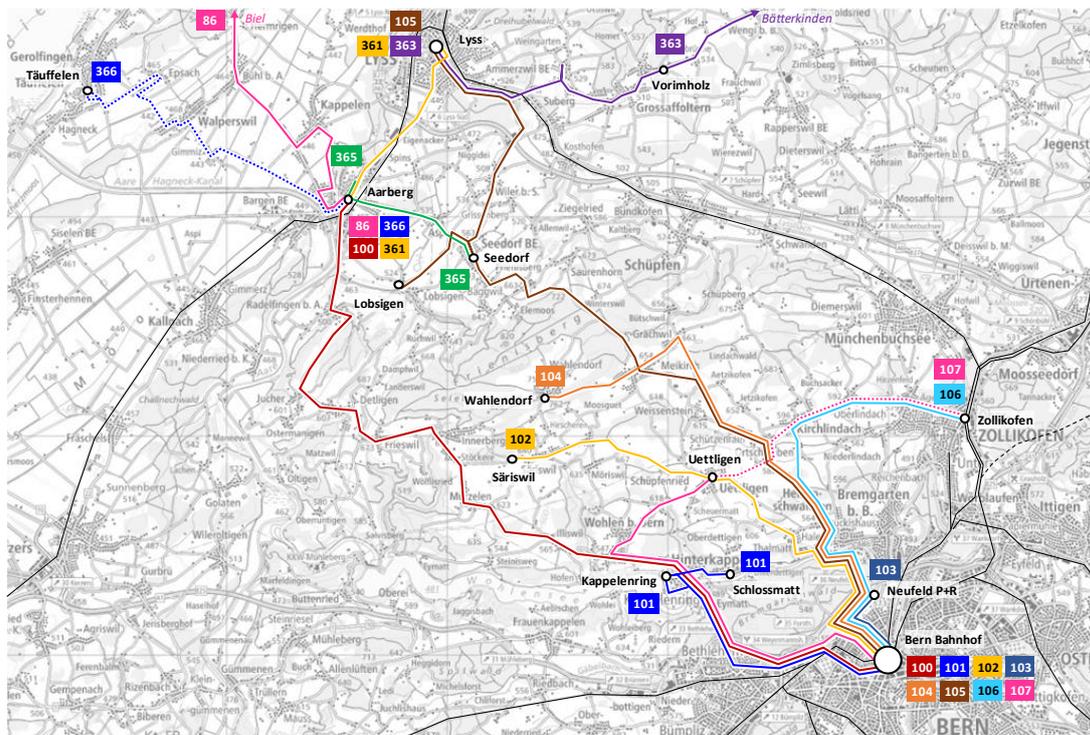
## Ausgangslage

Der Frienisberg ist ein ländlich geprägter Raum mit verschiedenen Zentren und Subzentren am Rand des Gebietes. Das heutige ÖV-Angebot ist weitgehend historisch gewachsen; auf der Strecke Bern – Wohlen – Aarberg wurde 1906 die schweizweit erste fahrplanmässige Linie von Postauto in Betrieb genommen.

Das aktuelle ÖV-Konzept für den Frienisberg wurde im Dezember 2004 eingeführt. Es hat sich weitgehend bewährt, wurde jedoch auch wiederholt angepasst (insbesondere aufgrund der Sperrung der Halenstrasse in Bern) und so weit wie möglich optimiert im Rahmen neuerer regionaler Angebotskonzepte ÖV (RAK).

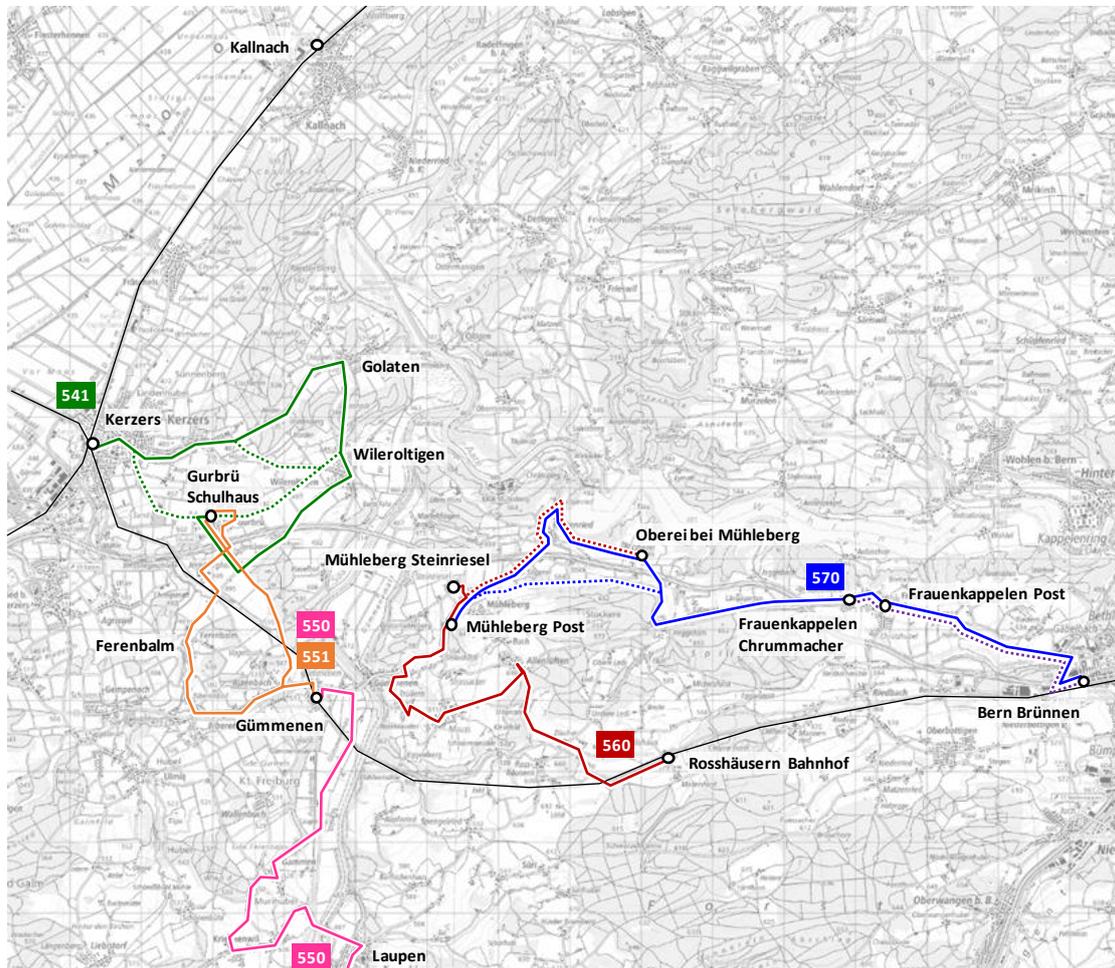
Seit Erarbeitung des heutigen Konzepts hat sich jedoch sowohl bezüglich der Siedlungsentwicklung als auch im Verkehrsverhalten einiges geändert. So sind neue Siedlungen entstanden oder Leute benutzen vermehrt eine Kombination von Auto und Postauto, um beispielsweise in die Stadt Bern zu gelangen, was in verschiedenen Orten zu Problemen mit Parkplätzen führt. Auch besteht kaum noch ein Spielraum für weitere Optimierungen beim bestehenden System, die Möglichkeiten sind weitgehend ausgereizt.

Abbildung 3: Liniennetz Raum Frienisberg: heutiger Zustand



Grafik INFRAS

Abbildung 4: Liniennetz Raum Saane: heutiger Zustand



Grafik INFRAS

### Ziele des Angebotskonzepts 2030

Mit dem Angebotskonzept 2030 soll die Verschiebung des Modal-Splits vom MIV hin zum ÖV weiter gefördert werden. Insbesondere der Autobahnabschnitt zwischen Bern und Biel, aber auch weitere Zufahrten in die Agglomerationsräume sind regelmässig überlastet. Mit einem attraktiven ÖV-Angebot soll eine nachhaltigere Form der Mobilität gefördert und das teilweise an den Kapazitätsgrenzen stehende Strassensystem entlastet werden.

### Vorgehen und relevante Grundlagen

Grundlage für die Entwicklung des Angebotskonzepts 2030 bildet die in einem ersten Schritt erarbeitete Analyse. Diese befasste sich einerseits mit der heutigen Situation (Angebot,

Siedlungsstrukturen und Verkehrsströme). Andererseits wurden basierend auf übergeordneten Planungsinstrumenten wie die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und der Region seeland.biel/bienne sowie dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell die Entwicklungsperspektiven hinsichtlich der Raumstrukturen und ÖV-Potenziale ausgeleuchtet. Diese Analysen wurden durch eine Gemeindebefragung zu den Bedürfnissen bezogen auf die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr ergänzt. Aus den Erkenntnissen der Analyse sowie der Gemeindebefragung wurden der Handlungsbedarf sowie die Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze abgeleitet.

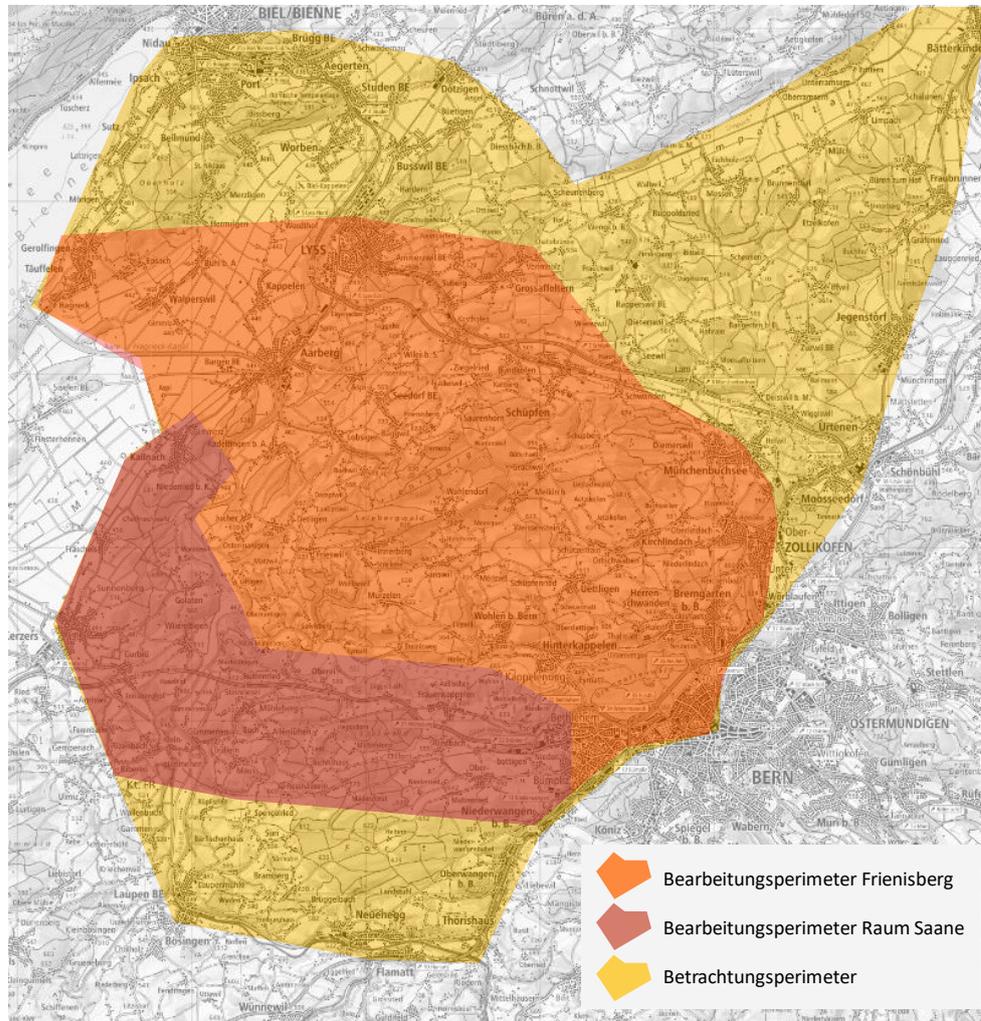
Die Konzeptentwicklung erfolgte zweistufig. In einem ersten Schritt wurden verschiedene Konzeptansätze zur Weiterentwicklung des ÖV-Angebots bzw. zur Erreichung des Ziels «Erhöhung des ÖV-Marktanteils am Gesamtverkehr» aufgezeigt und einer Grobevaluation unterzogen. Die daraus hervorgegangenen, erfolgversprechendsten Elemente wurden zu Gesamtvarianten kombiniert. Diese Gesamtvarianten wurden einer vertieften Bewertung unterzogen und Folgerungen zum Bestkonzept gezogen.

Die Planung erfolgte unter Federführung der beiden Regionen Bern-Mittelland und Biel – Seeland - Berner Jura und wurde durch eine Arbeitsgruppe begleitet (Vertretungen siehe Impressum auf Seite 2).

### **Projektperimeter**

Der Projekt- bzw. Bearbeitungsperimeter umfasst die beiden **Teilräume Frienisberg** (nördlich der Aare bzw. des Wohlensee) und **Saane** mit den Gemeinden Frauenkappelen und Mühleberg (Saane Ost) sowie Ferenbalm, Gurbrü, Wileroltigen und Kallnach (Saane West). Das zu erarbeitende Angebotskonzept bezieht sich auf diese beiden Teilräume. Ergänzend wird ein Betrachtungsperimeter definiert, der über den Bearbeitungsperimeter hinausführt: im Norden bis Biel/Täuffelen, im Osten bis Mooseedorf/Bätterkinden und im Süden bis Laupen/Neuenegg. Der Betrachtungsperimeter ist für die Marktanalyse relevant. Denn es geht nicht nur um die Bedürfnisabklärung innerhalb der Region Frienisberg, sondern auch um relevante Beziehungen bzw. Vernetzung des Frienisberg mit den umliegenden Räumen.

Abbildung 5: Projektperimeter



Grafik INFRAS

## 2. Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse

### 2.1. Ist-Situation

#### 2.1.1. Region Frienisberg

##### Heutiges Angebot

Der Frienisberg wird heute durch sieben Linien (Linien 100 – 102 und 104 – 107) aus Richtung Bahnhof Bern erschlossen. Die Netzgrundstruktur des heutigen ÖV-Angebots im Frienisberg ist geprägt durch die Nord-Süd-Busverbindungen Lyss – Meikirch – Bern (Linie 105) sowie Aarberg – Wohlen – Bern (Linie 100). Aus Richtung Bern ergänzen «Abstecher» nach Kirchlindach – Zollikofen, Uettligen – Säriswil und Wahlendorf diese beiden langläufigen Linien. Aus dem Raum Hinterkappelen wird zur Bereitstellung ausreichender Kapazitäten das Angebot Richtung Bern mit einer zusätzlichen Linie (Linie 101) verstärkt.

Mit der Linie 107 besteht auch eine tangentielle Verbindung Hinterkappelen – Wohlen – Kirchlindach – Zollikofen, welche jedoch nur in den Hauptverkehrszeiten Montag-Freitag durchlaufende Kurse anbietet; in den Nebenverkehrszeiten und am Wochenende fehlt die Verbindung zwischen Uettligen und Zollikofen.

Ergänzend verkehren im nördlichen Frienisberg ab dem Bahnhof Aarberg die Linien 361 (nach Lyss), 365 (nach Seedorf) und die Linie 86 nach Biel.

##### Betriebliche Situation

Auf den nachfragestarken Linien Richtung Bahnhof Bern verkehren heute praktisch ausschliesslich Gelenkbusse, welche i.d.R. ausreichende **Beförderungskapazitäten** bereitstellen. Einzig auf der Linie 100 aus Richtung Aarberg – Radelfingen müssen heute in der Hauptverkehrszeit am Morgen stadteinwärts Beiwagen eingesetzt werden.

In Bezug auf die **Betriebsstabilität** verkehren heute die Linien 100 – 107 von und zum Bahnhof Bern zuverlässig. Grössere Verspätungen und Anschlussbrüche sind die Ausnahme. Aus betrieblicher Sicht suboptimal ist die Stichfahrt der Linie 105 nach Lobsigen, welche den Umlauf der Linie stark ausreizt. Im Raum Aarberg hingegen ist die Linie 86 aus Richtung Bern aufgrund des knappen Umlaufes verspätungsanfällig. Durch die betrieblichen Verknüpfungen im Knoten Aarberg resultieren Verspätungsübertragungen auf angrenzende Linien (361, 365 und teilweise auch 100).

##### Siedlungsstrukturen

Die Siedlungsstruktur im Frienisberg ist geprägt durch die grossflächigen Gemeinden mit jeweils dezentralen Ortsteilen. Die Bevölkerungsdichte ist i.d.R. gering (< 50 EW pro Ha). Eine

Ausnahme bildet der Ortsteil Kappelenring der Gemeinde Wohlen als grösstes und dichtestes Siedlungsgebiet. Dichte Wohngebiete befinden sich hauptsächlich am östlichen Rand des Bearbeitungsperimeters in der Stadt Bern sowie im Raum Zollikofen/Münchenbuchsee und im Raum Lyss.

In den Frienisberg-Gemeinden befinden sich auch nur wenige, sehr punktuelle und kleine Arbeitsplatzkonzentrationen (Pflegeheim Frienisberg, Klinik Südhang Kirchlindach, Ortskerne Wohlen und Kirchlindach). Ähnliches wie bei der Bevölkerungsverteilung gilt auch für die Arbeitsplatzschwerpunkte; diese sind ebenfalls vor allem am östlichen Rand Teil des Bearbeitungsperimeters (Zollikofen, Münchenbuchsee) und in Lyss sowie generell in den Kernagglomerationsgebieten Bern und Biel angesiedelt.

### **Schulstandorte**

Die Oberstufenzentren befinden sich im nördlichen Frienisberg in Lyss und Aarberg, im südlichen Teil in Hinterkappelen und Uettligen. Zudem bestehen verschiedene dezentrale Primarschulstandorte.

Die nächstgelegenen Gymnasien bzw. Mittelschulen befinden sich in Bern, Münchenbuchsee und Biel. Relevant für den Frienisberg wird der neue Campus der Berner Fachhochschule in Ausserholligen, der voraussichtlich im Jahr 2025 eröffnet werden wird.

### **Gesamtverkehrsströme**

Die Gemeinden bzw. Ortsteile im südlichen Frienisberg (Wohlen, Meikirch und Kirchlindach) sind in Bezug auf die Gesamtverkehrsströme (MIV+ÖV) stark Richtung Stadt Bern orientiert. In Bezug auf die Zielorte innerhalb von Bern sind nebst dem Bahnhof (als Umsteigeknoten auf die S-Bahn und den Fernverkehr) und der Innenstadt primär der Stadtteil Bern West/Ausserholligen sowie das Nordquartier von Bedeutung. Die absolut stärksten Gesamtverkehrsströme treten zwischen Wohlen/Hinterkappelen und Bern West/Ausserholligen auf. Weitere bedeutende Verkehrsbeziehungen für den Raum Frienisberg Süd führen in Richtung Zollikofen – Moosseedorf – Schönbühl sowie Richtung Seedorf – Lyss – Biel.

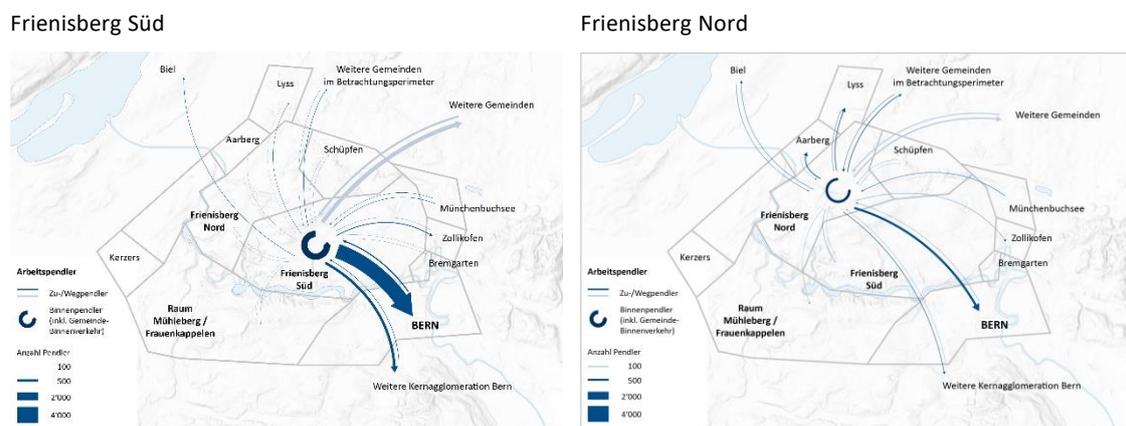
Radelfingen ist ebenfalls stärker Richtung Bern als Richtung Aarberg-Lyss orientiert. Und auch für diese Gemeinde treten die stärksten Gesamtverkehrsströme Richtung Bern West auf. Demgegenüber sind für die Gemeinde Seedorf sowohl die Beziehungen Richtung Bern als auch Richtung Lyss-Biel wichtig, wobei die Summe der Gesamtverkehrsström Richtung Norden tendenziell grösser ist als Richtung Bern.

Details zu den Gesamtverkehrsströmen finden sich im Annex 2.

## Pendlerverkehr

Die Region Frienisberg weist stärkere Wegpendler- als Zupendlerströme auf. Es handelt sich somit um eine klare Wegpendlerregion. Der Frienisberg Süd ist stark nach Bern orientiert. Der grösste Pendlerverkehr findet zwischen der Gemeinde Wohlen und Bern statt. Der Frienisberg Nord ist aus Sicht des Pendlerverkehrs sowohl Richtung Bern als auch Aarberg/Lyss/Biel ausgerichtet. Ebenfalls von Bedeutung sind die Binnenpendler zwischen und auch innerhalb der zum Teil sehr grossflächigen Gemeinden. Sehr bescheiden sind die Pendlerbeziehungen zwischen dem Frienisberg Süd und Frienisberg Nord.

Abbildung 6: Arbeitspendlerverkehr (MIV+ÖV) Frienisberg 2018



Grafik INFRAS. Quelle: BFS, Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT, Stand 2018; alle Arbeitspendler (in der Statistik wird keine Unterscheidung bzgl. Verkehrsmittel gemacht)

### 2.1.2. Region Saane Ost/West

#### Heutiges Angebot

Der Raum Saane Ost mit den Gemeinden Frauenkappelen und Mühleberg ist heute mit der Buslinie 570 nach Brünnen mit Anschluss an die S-Bahn und das Tramnetz Richtung Bahnhof bzw. Stadtzentrum Bern erschlossen. Ergänzend verbindet die Linie 560 Mühleberg mit dem S-Bahnhof Rosshäusern.

Der Raum Ferenbalm/Kerzers (Saane West) ist durch die Linie 551 Gümmenen, Bahnhof – Ferenbalm – Gurbrü sowie die Rundlinie 541 Kerzers – Kallnach – Wileroltigen – Gurbrü – Kerzers erschlossen. Beide Linien stellen nebst den regionsinternen Verbindungen, welche stark durch den Schülerverkehr geprägt sind, Bahnanschlüsse in Kerzers und Gümmenen Richtung Bern her.

**Betriebliche Situation**

Sowohl im Raum Saane Ost als auch Saane West kommen heute Standardbusse zum Einsatz, welche ausreichende Beförderungskapazitäten auf allen Linien gewährleisten.

Die Linie 570 Mühleberg-Frauenkappelen-Brünnen ist in den Hauptverkehrszeiten teilweise verspätet unterwegs. Dies rührt daher, dass die Kurse die häufig verspäteten S-Bahnankünfte in Brünnen abwarten.

**Siedlungsstruktur**

Die Gemeinden bzw. deren Ortschaften sind ländlich geprägt und weisen geringe Bevölkerungsdichten auf. Ähnliches gilt auch für die Arbeitsplätze; Arbeitsplatzkonzentrationen treten nur punktuell in Frauenkappelen im Gewerbegebiete Murtenstrasse auf.

**Gesamtverkehrsströme**

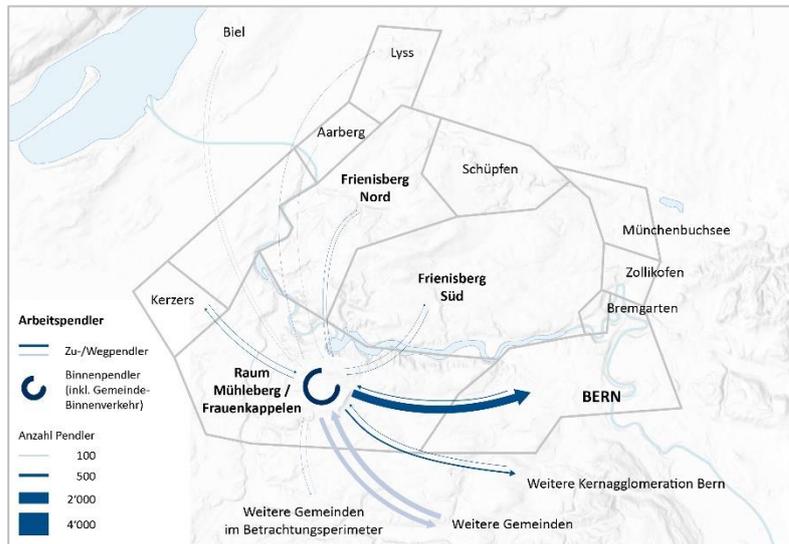
Beide Teilregionen Saane Ost und West sind Richtung Bern orientiert. Für den Raum Gurbrü/Wileroltigen/Kallnach sind zusätzlich auch die Beziehungen Richtung Aarberg/Lyss von Bedeutung.

Hervorzuheben ist zudem, dass im Zusammenhang mit den überregionalen Verkehrsbeziehungen die Relationen Richtung Seeland/Jura und Westschweiz vergleichsweise stark ausgeprägt sind.

**Pendler**

Auch die Teilregion Sanne ist eine Wegpendlerregion. Der Arbeitspendlerverkehr ist stark Richtung Bern orientiert, in abgeschwächter Masse gilt auch Kerzers als wichtige Arbeitsdestination. Die Pendlerbeziehungen Richtung Friesenberg sind unbedeutend.

Abbildung 7: Arbeitspendlerverkehr (MIV+ÖV) Teilgebiet Saane 2018



Grafik INFRAS. Quelle: BFS, Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT, Stand 2018; alle Arbeitspendler (in der Statistik wird keine Unterscheidung bzgl. Verkehrsmittel gemacht)

## 2.2. Entwicklungsdynamik und ÖV-Potenziale

### Bevölkerungs- und Arbeitsplatzprognosen

Im gesamten Bearbeitungsperimeter Frenisberg inkl. Raum Saane Ost/West gehen die aktuellen Siedlungsprognosen (gemäss kantonalem Gesamtverkehrsmodell, Stand 2018) sowohl bei der Bevölkerung als auch bei den Arbeitsplätzen von einer Zunahme in der Grössenordnung von 15% bis 20% bis ins Jahr 2040 aus<sup>1</sup>. Die Dynamik wird für die Frenisberg-Gemeinden Seedorf und Radelfingen sowie den Raum Saane leicht höher vorausgesagt als für den südlichen Frenisberg, allerdings auf tieferem Niveau.

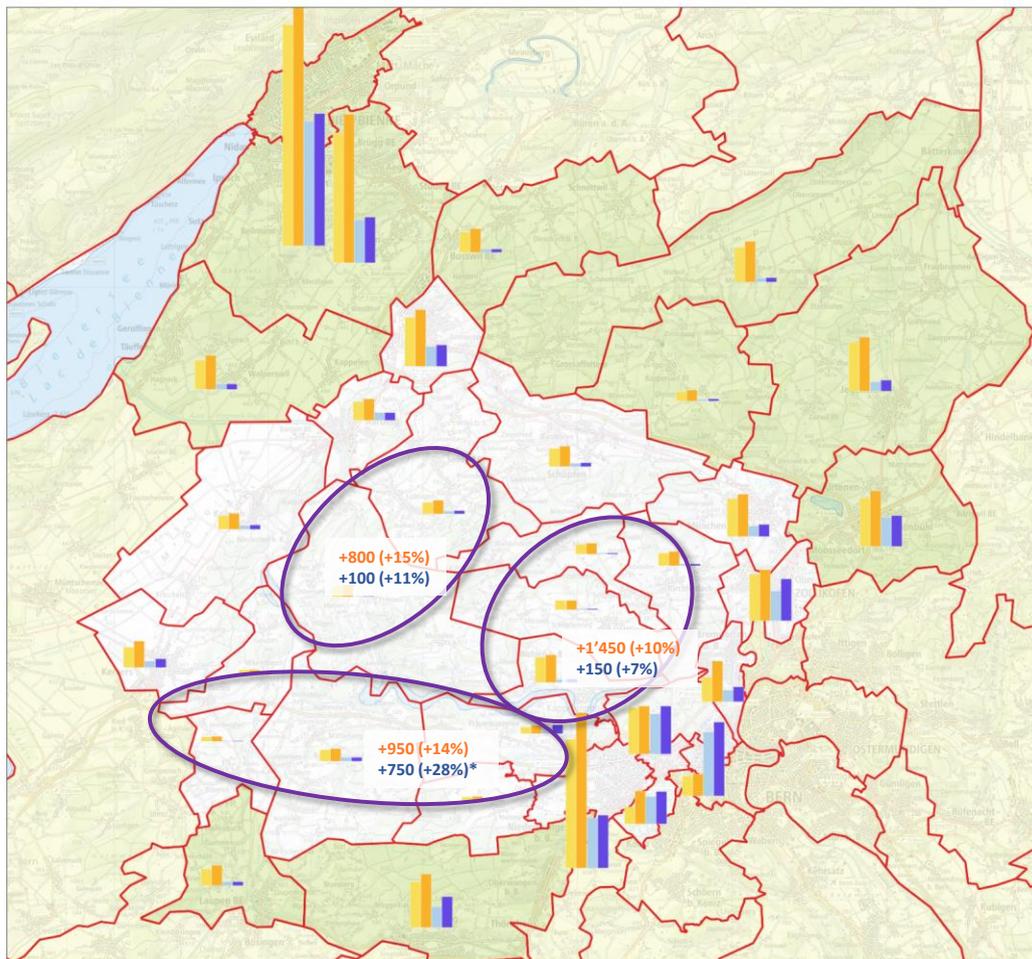
Starke, vor allem den Verkehr im Raum Frenisberg beeinflussende Siedlungsentwicklungen finden am Rand des Perimeters des zu entwickelnden Angebotskonzepts statt:

- Wohnentwicklungen: prägend sind insb. Entwicklungsgebiete in Ausserholligen und Bern West, Viererfeld/Mittelfeld, Zollikofen, Kerzers; im «Kern» des Perimeters kleinere Wohnschwerpunkte und Umstrukturierungsgebiete in Uettligen, Meikirch, Mühleberg, Frauenkappelen, Ferenbalm.

<sup>1</sup> Prognose Gesamtverkehrsmodell-Daten 2018; gemäss neuester Überarbeitung ist von tieferem Wachstum auszugehen (tiefere absolute Wachstumszahlen, Verhältnis/Struktur unverändert), auf die Studie hat diese Aktualisierung keinen nennenswerten Einfluss.

- Arbeitsplatzschwerpunkte: hauptsächlich am östlichen Rand und im nördlichen Teil des Bearbeitungsperimeters und generell in der Kernagglomeration Bern und Biel; bedeutende ESP/Entwicklungsgebiete sind: im Raum Bern ESP Meilen in Zollikofen, Insel-Areal, Ausserholligen und Wankdorf sowie im Raum Biel das Bözingenfeld.

Abbildung 8: Entwicklung der Bevölkerung und Arbeitsplätze bis 2040



\* Im Teilgebiet Frauenkappelen befindet sich auch das Gewerbegebiet an der Riedbachstrasse (Bern). Das AP-Wachstum findet hauptsächlich in diesem Gewerbegebiet statt (ohne dieses Gebiet: +6%).



Grafik INFRAS. Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern mit regionalen Anpassungen, Stand 2018.

### **Gesamtverkehrsströme und ÖV-Potenziale**

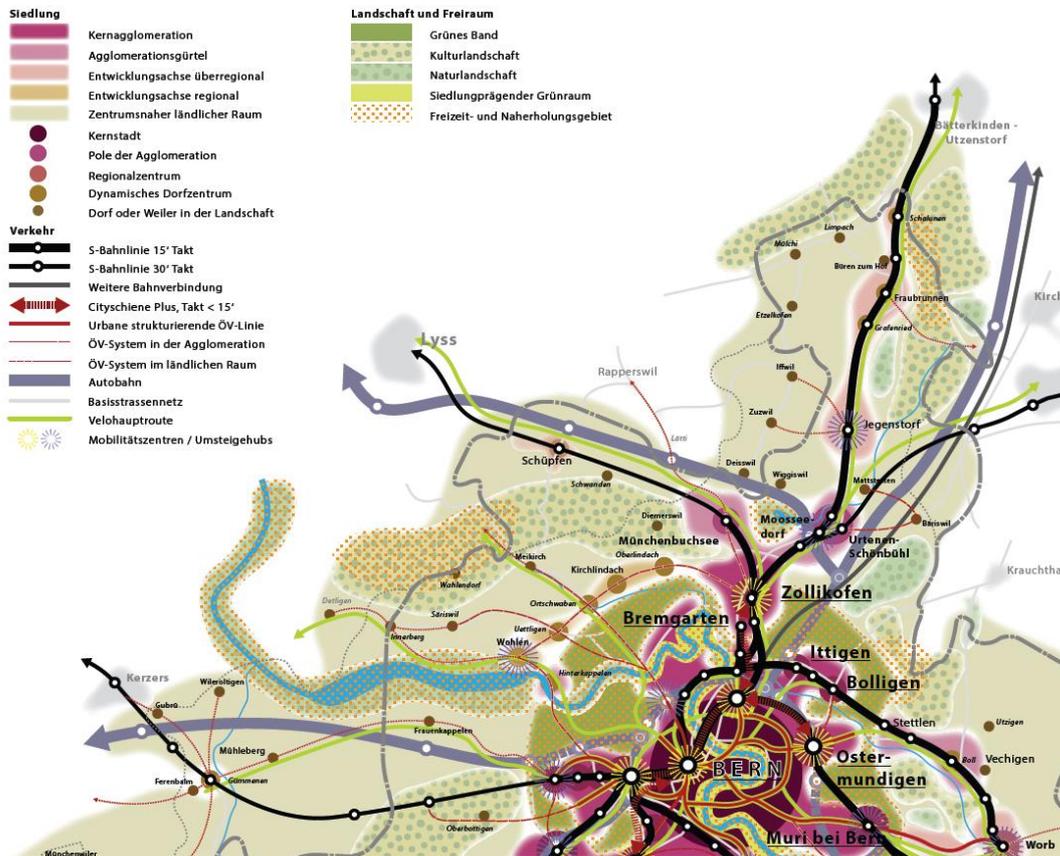
Heute konzentriert sich die Richtung Bern führende ÖV-Nachfrage stark auf den Zielort Bern Bahnhof /Innenstadt. Diese Verkehrsbeziehungen bleiben auch künftig wichtig, einerseits wegen der Bedeutung des Bahnhofs Bern als Umsteigeknoten und andererseits, weil die Innenstadt einen wichtigen Zielort für den Pendler- wie auch den Einkaufs- und Freizeitverkehr darstellt. In den nächsten Jahren werden jedoch die Beziehungen zu den Entwicklungsgebieten im Westen und Osten der Stadt Bern stark an Bedeutung gewinnen. Dies gilt sowohl für die südlichen Gemeinden als auch für Seedorf und Radelfingen. Insbesondere die Verkehrsströme zwischen dem Frienisberg und Bern West/Ausserholligen, aber auch Richtung Zollikofen und Wankdorf werden sich gemäss kantonalem Gesamtverkehrsmodell dynamisch entwickeln. Hier liegen denn auch die Potenziale für Verlagerungen vom MIV auf den ÖV und somit für Modalsplit-Verschiebungen zugunsten des öffentlichen Verkehrs.

Details zu den Gesamtverkehrsströmen finden sich im Annex 2.

### **Raumstrukturelle Entwicklungsziele**

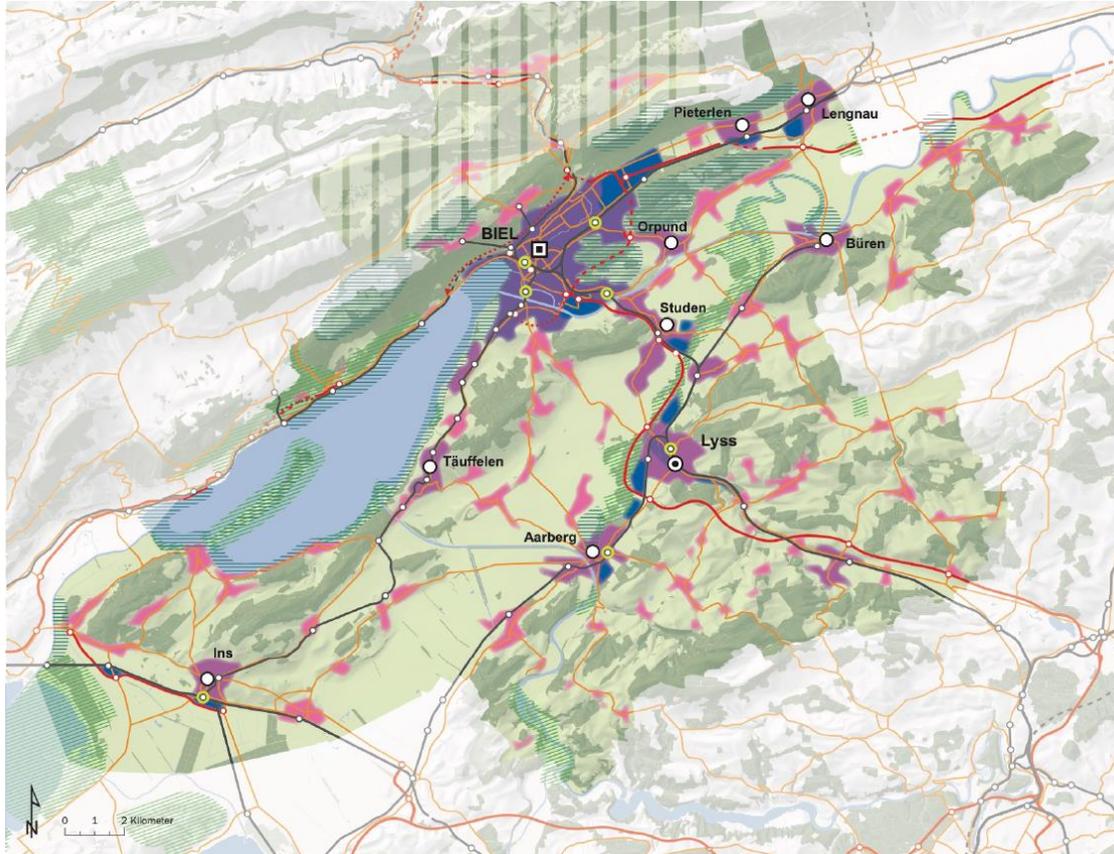
Eine wichtige Grundlage im Hinblick auf das künftige ÖV-Angebotskonzept bilden die raumstrukturellen Zukunftsbilder, wie sie die RGSK der Region Bern-Mittelland und der RVK1 postulieren. Interessant ist dabei insbesondere die funktionale Einordnung des Korridors Wohlen – Ortschaften – Kirchlindach als «Regionale Entwicklungsachse».

Abbildung 9: Das Zukunftsbild 2040 der Region Bern-Mittelland (Auszug)



Quelle: RKBM, RGSK 2021

Abbildung 10: Räumliches Entwicklungsleitbild für die RVK 1



**Landschaftsraum**

- Landwirtschaftsgebiet: Siedlung begrenzen und Kulturland sichern
- Wertvoller Landschafts- und Naturraum: schützen und pflegen
- Regionales Erholungsgebiet: aufwerten und Zugänglichkeit verbessern

**Siedlungsraum**

- Agglomerationskern: konsequent und mit hoher Qualität nach innen entwickeln
- Entwicklungachsen: sorgfältig verdichten und städtebaulich aufwerten
- Ländlicher Raum: dörfliche Strukturen erhalten und Ortskerne stärken
- Arbeitsschwerpunkte Industrie und Gewerbe: optimal erschliessen und weiter entwickeln

**Zentren**

- Kantonales Zentrum (2. Stufe): Biel als Zentrumsstadt der Region Seeland-Berner Jura und Entwicklungsmotor im Kanton Bern ausbauen
- Regionales Zentrum (3. Stufe): Lyss als Regionalzentrum im Seeland festigen
- Teilregionales Zentrum (4. Stufe): als Versorgungszentren für umliegende Gemeinden stärken

**Mobilität**

- Bahnlinie / Tunnel
- Bahnlinie (Tunnel) geplant
- Bahnhaltestelle / kombinierte Mobilität
- Multimodale Drehscheibe: attraktiver Umsteigeknoten mit Versorgungsangeboten
- Autobahn mit Anschluss / Tunnel
- Autobahn mit Anschluss geplant
- Strassennetz (Hauptverkehrsachsen und Verbindungsstrassen)
- Langfristige Schliessung Netzlücke A5 prüfen (Juratunnel)

**Orientierungsinhalt**

- Wald
- Gewässer
- Gemeinden der Agglomeration Biel/Lyss im Perimeter der Planungsregion Jura bernois.Bienne

Quelle: RGSK Biel-Seeland 2021

### 2.3. Gemeindebefragung

Im Rahmen der Analyse wurde bei den Gemeinden eine Umfrage zu den Bedürfnissen bezüglich ÖV-Erschliessung sowie der heutigen Schwachstellen durchgeführt. Daraus gehen folgende wichtigste Erkenntnisse hervor:

#### ÖV-Verbindungen/Wunschlinien

- Die genannten wichtigen Verbindungen und Zielorte für die Frienisberg Gemeinden decken sich i. d. R. gut mit der Wunschlinienanalyse auf Basis des kantonalen Gesamtverkehrsmodells (vgl. Kapitel 2.1.1), insbesondere über den Raum Frienisberg hinaus.<sup>2</sup>
- Für die grossflächigen Gemeinden mit vielen dezentralen Ortsteilen sind Verbindungen zu den zentralörtlichen Einrichtungen innerhalb der Gemeinde (für Seedorf, Meikirch, Kirchlindach, Zollikofen, Frauenkappelen) bzw. auch zur Bus-Hauptachse wichtig (für Radelfingen). Als wichtige zentralörtliche bzw. verkehrsintensive Einrichtungen, welche bis ins Jahr 2030 zusätzlich entstehen, wurden die folgenden genannt:
  - Aarberg: Schulhaus, Migros
  - Frauenkappelen: Q-Matte, Areal Oberschulhaus, Innenverdichtung Gewerbegebiet Murtenstrasse
  - Grossaffoltern: Schulhausreform, Wohnüberbauung
  - Kirchlindach: Dorfzentrum, Thalmatt
  - Münchenbuchsee: Ausbau Gymnasium Hofwil, SVSA Buechlimatt
  - Rapperswil: Coop
  - Seedorf: Innenverdichtung in allen Ortsteilen
  - Zollikofen: Wohnüberbauung Webergut, 3'500 Arbeitsplätze Meielen (gute Erschliessung aus Raum Frienisberg wichtig)

#### Schwachstellen beim heutigen Angebot

- Verschiedene kleinere Ortsteile innerhalb der Gemeinden haben keine ÖV Erschliessung.
- Betriebszeiten: fehlendes Angebot am Abend bzw. zu Randverkehrszeiten
- Kurse besser aufeinander abstimmen in Korridoren mit mehreren Linien (z.B. 15-Minuten-takt aus bestehenden Kursen bilden)
- Fehlende Verbindungen:
  - aus dem Raum Münchenbuchsee zu den Naherholungsgebieten Frienisberg und Wohlensee

---

<sup>2</sup> Allerdings liegt der Fokus bei der Beurteilung von einzelnen Gemeinden stark auf der heutigen ÖV Nachfrage bzw. auf fehlenden ÖV Verbindungen, und weniger auf einer gesamtverkehrlichen Sicht bzw. auf dem zusätzliche ÖV-Nachfrage zu generieren und damit den Modalsplit zugunsten des ÖV zu verbessern; der Grund liegt vermutlich darin, dass dieser Aspekt zu wenig präzise bzw. verständlich abgefragt wurde.

- S-Bahnanbindung aus Richtung Grossaffoltern und Rapperswil
- Verbindung zwischen Korridor Linie 105 und Schüpfen
- Bahnanbindung von Mühleberg Richtung Murten/Neuenburg

### 3. Handlungsbedarf und Angebotsgestaltungsgrundsätze

Das Angebotskonzept 2030 verfolgt das übergeordnete Ziel, den Marktanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Ein weiterentwickeltes ÖV-Angebot im Frienisberg und im Raum Saane soll somit die vom Kanton bzw. den Regionen postulierten übergeordneten verkehrlichen und umweltpolitischen Zielsetzungen unterstützen. Im Folgenden werden Leitlinien für das ÖV-Angebotskonzept 2030 in Form von Netz- bzw. Angebotsgestaltungsgrundsätzen formuliert.

#### 3.1. Raum Frienisberg

##### Netzstruktur

- Klares, verständliches Netz mit einheitlichen Linienführungen; evtl. aus wirtschaftlichen Überlegungen in Randzeiten (nach 20 Uhr, am Wochenende) Kompromisse in Form von Linienzusammenlegungen denkbar.
- Optimierung zwischen möglichst direkten Linienführungen und möglichst guter örtlichen Erschliessung
- Anbindung ans Bahnnetz:
  - Frienisberg Süd: Attraktive Anbindung an Bahnhof Bern (Fernverkehr und S-Bahn) und an S-Bahnhof Europaplatz, um rasche Verbindungen zu Zielen innerhalb der Agglomeration Bern sowie darüber hinaus anbieten zu können.
  - Frienisberg Nord: Attraktive Anbindung an Bahnhof Lyss, um zuverlässige und rasche Verbindungen nach Bern und Biel zu gewährleisten.
- Stärkung der Ost-West-Tangente im Korridor Zollikofen – Wohlen (– Bern West).
- Verbesserte Anbindung des teilregionalen Zentrums Aarberg für den gesamten Frienisberg.
- Frienisberg interne Vernetzung zwischen den Gemeinden bzw. Ortschaften verbessern, beispielsweise durch die Stärkung von Bus-Bus Umsteigeknoten.
- Attraktive Anbindung an die Entwicklungs- bzw. Arbeitsplatzschwerpunkte ausserhalb des Frienisberg insbesondere Europaplatz/Ausserholligen, Wankdorf und Zollikofen/Münchenbuchsee.

##### Angebotsniveau

- Mind. 30'-Takt auf den Hauptachsen mit nachfrageabhängigen Verdichtungen in den HVZ; Angebotsausdünnung in Neben- und Randverkehrszeiten sind möglich.

- In Korridoren/Linienabschnitten mit mehreren Linien möglichst gute zeitliche Verteilung anstreben zur Erhöhung des Kundennutzens.

#### **Örtliche Erschließungsqualität**

- Beibehaltung der heutigen örtlichen Erschließungsqualität und punktuelle Verbesserung bei neuen/ergänzenden bzw. verlagerten Nutzungen

#### **Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität**

- Hohe Fahrplanstabilität, damit zuverlässige Verbindungen inkl. Anschlusssicherung an den Umsteigeknoten (Fern-/S-Bahn-/Busverkehr) gewährleistet sind.

#### **Alternative Betriebsformen**

- Bei sehr schwacher, disperser Nachfrage (Erschließung von Kleinst-Ortschaften abseits der Hauptachsen, in Randzeiten) sind On Demand-Angebote als Alternative zum konventionellen Linienbetrieb in Betracht zu ziehen; selbstfahrende Fahrzeuge sind für den betrachteten Horizont (noch) kein Thema.

## 3.2. Raum Saane

### Netzstruktur

- Klares, verständliches Netz mit einheitlichen Linienführungen; evtl. aus wirtschaftlichen Überlegungen in Randzeiten (nach 20 h, Wochenende) Kompromisse in Form von Linienzusammenlegungen denkbar.
- Optimierung zwischen möglichst direkten Linienführungen und möglichst guter örtlichen Erschliessung.
- Anbindung ans Bahnnetz:
  - Frauenkappelen/Mühleberg: Anbindung an den S-Bahnhof Brünnen mit Anschlüssen Richtung Bern, idealerweise auf S-Bahnzüge, welche im Bahnhof Bern Richtung Wankdorf weiterfahren (was voraussichtlich erst im Horizont 2035 der Fall sein wird). Zudem sind auch verbesserte Anschlüsse an die S-Bahn Richtung Neuenburg/Murten anzustreben (vgl. Analyse, Kap. 2.1.2).
  - Ferenbalm: Anbindung an den Bahnhof Gümmenen mit Anschlüssen Richtung Bern.
  - Gurbrü/Wileroltigen/Kallnach: Anbindung an den Bahnhof Kerzers mit Anschlüssen auf die S-Bahn Richtung Bern und Neuenburg/Murten; nach Möglichkeit sind auch Anschlüsse Richtung Aarberg in Kerzers und/oder Kallnach herzustellen.
- Berücksichtigung der Schülerbedürfnisse: Anbindung der Schulen.
- Verbindung zwischen Kallnach und Golatten prüfen (Gemeindefusion).

### Angebotsniveau

- Stundentakt-Grundangebot mit nachfrageabhängigen Verdichtungen in den HVZ; Angebotsausdünnung in Neben- und Randverkehrszeiten sind möglich.
- In Korridoren/Linienabschnitten mit mehreren Linien (Frauenkappelen – Brünnen) möglichst gute zeitliche Verteilung anstreben zur Erhöhung des Kundennutzens.

### Örtliche Erschliessungsqualität

- Grundsätzlich Beibehaltung der heutigen örtlichen Erschliessungsqualität.

### Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität

- Hohe Fahrplanstabilität, damit zuverlässige Verbindungen inkl. Anschlussicherung an den Umsteigeknoten (Fern-/S-Bahn-/Busverkehr) gewährleistet sind.

### 3.3. Randbedingungen

Für die Entwicklung des Angebotskonzepts 2030 sind folgende Randbedingungen zu berücksichtigen:

#### **Raum Frienisberg**

- Die Busse aus Richtung Halenbrücke sollen weiterhin via Länggasse zum Bahnhof Bern verkehren; eine alternative Linienführung via Henkerbrännli ist aufgrund von technischen Machbarkeitsfragen zur Linienführung via Kleine Westtangente im Horizont 2030 (noch) kein Thema.
- Im Korridor Bahnhof Bern – Güterbahnhof ist aufgrund der Anforderungen an die ÖV-Erschliessung des Inselareals im Horizont 2030 vom Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 101 auszugehen (vgl. ZMB ÖV Inselareal).
- Die Linie 103 Bahnhof Bern – P&R Neufeld wird nicht beplant und mit dem Ist-Angebot ins Konzept aufgenommen.

#### **Raum Saane**

Im Zusammenhang mit der Busanbindung am S-Bahn Brünen ist zu berücksichtigen, dass die Inbetriebnahme der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, die u.a. von der Inbetriebnahme der Entflechtung Wankdorf Süd abhängig ist, voraussichtlich erst im Horizont 2035 erfolgen wird. Zudem ist die Bauphase im Zusammenhang mit der Leistungssteigerung Bern West (Entflechtung Holligen) bzw. der dadurch tangierte Bahnfahrplan mit zumindest zeitweiligem Ausfall der heutigen S51 (Bern Brünen – Bern Bahnhof) in der Zeitperiode 2025 bis 2032 zu berücksichtigen.

## 4. Angebotskonzept Raum Frienisberg 2030

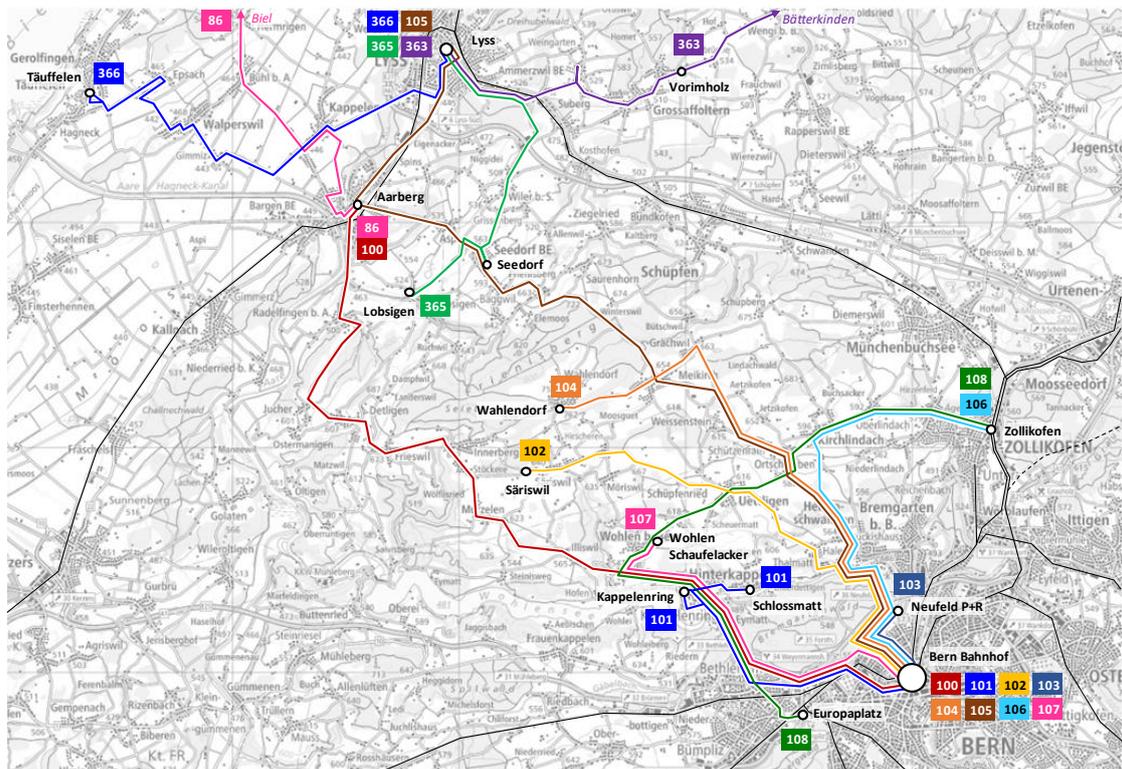
### 4.1. Zentrale Konzeptelemente

Die Grundstruktur des bestehenden Busnetzes in der Region Frienisberg ist zweckmässig, nicht nur aus heutiger Sicht, sondern auch im Hinblick auf die absehbaren Entwicklungen der nächsten 10 bis 15 Jahren. Insbesondere sollen die direkten Busverbindungen ins Agglomerationszentrum Bern bestehen bleiben und am Bahnhof Bern Anschlüsse auf die S-Bahn und den Fernverkehr gewährleisten. Im Zentrum stehen vor allem Umstrukturierungen. Eigentliche Angebotsausbauten finden – in Abstimmung mit dem Zukunftsbild 2040 der Region Bern-Mittelland – auf der Tangentialbeziehung Zollikofen – Wohlen – Bern West statt.

Im Frienisberg Süd werden für das Angebotskonzept 2030 – aufbauend auf der heutigen Struktur und den Erkenntnissen aus der Analyse – folgende neue Konzeptelemente vorgeschlagen:

- Im Zusammenhang mit den Anforderungen der Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird die Linie 101 Bern – Hinterkappelen vom 10- Minutentakt mit Gelenkbussen auf einen 7.5-Minutentakt mit Doppelgelenkbussen umgestellt. Für die beiden Linienäste Kappelenring und Schlossmatt bedeutet das neu einen 15- statt 20-Minutentakt Richtung Bern.
- Angelehnt an das raumstrukturelle Zielbild der RGSK Bern-Mittelland soll die Tangentialbeziehung Zollikofen – Frienisberg Süd – Bern West mit einer ganztägig verkehrenden Buslinie im Halbstundentakt gestärkt werden (neue Linie 108). Diese Tangente verbindet den Raum Frienisberg Süd einerseits mit den wichtigen kantonalen Entwicklungsschwerpunkten Bern West und Zollikofen und bietet andererseits eine attraktive Vernetzung mit dem S-Bahnnetz in den Knoten Europaplatz und Zollikofen.
- Mit der Fahrplanausrichtung der weiterhin in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Buslinien auf Anschlüsse an die gestärkte Ost-West-Tangente profitieren auch die nicht unmittelbar mit dieser Tangente erschlossenen Ortschaften von einer verbesserten Anbindung Richtung Zollikofen und Europaplatz. Mit den abgestimmten Fahrplänen in den Umsteigeknoten Gehracker (Ortschwaben), Uettligen Dorf und Hinterkappelen Bernstrasse werden auch die Frienisberg internen ÖV-Verbindungen verbessert.
- Im nördlichen Frienisberg wird die Anbindung des gesamten Frienisberg an das teilregionale Zentrum Aarberg gestärkt, indem die Linie 105 ab Seedorf via Aarberg nach Lyss verkehrt.
- Kappelen und Walperswil werden direkt an das Regionalzentrum bzw. an den Bahnhof Lyss angebunden. Damit entsteht neu auch eine Direktverbindung Lyss – Täuffelen, die u. a. auch aus Sicht Freizeitverkehr interessant ist (Vernetzung Raum Lyss mit dem rechten Bielerseeufer).

Abbildung 11: Liniennetz 2030 Raum Friesenberg



Grafik INFRAS.

Der Fahrplan in Form einer Netzgrafik ist im Annex zu finden.

## 4.2. Linienportraits

### Vorbemerkung Angebotsniveau

Das Angebotsniveau orientiert sich in der Regel am heutigen Mengengerüst (Anzahl Kurse und Betriebszeiten). Taktverdichtungen, das Schliessen von Taktlücken oder die Ausdehnung der Betriebszeiten sind aus Attraktivitätsüberlegungen bei einzelnen Linien anzustreben und in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten im regionalen Angebotskonzept ÖV (RAK) zu prüfen.

Linie	100 Bern Bahnhof – Wohlen – Detligen – Aarberg			
Linienführung	Unverändert			
Infrastruktur	Keine Massnahmen			
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bern – Wohlen: 15-Minutentakt (mit Linie 107) ▪ Wohlen – Aarberg: 30-Minutentakt	Mo-Fr NVZ: ▪ Bern – Wohlen: 30-Minutentakt (mit Linie 107) ▪ Wohlen – Aarberg: 60-Minutentakt	Samstag ▪ Bern – Wohlen: 30-Minutentakt (mit Linie 107) ▪ Wohlen – Aarberg: 60-Minutentakt	Sonntag ▪ Bern – Wohlen: 30-Minutentakt (mit Linie 107) ▪ Wohlen – Aarberg: 60-Minutentakt
Angebotsausbau	- zu prüfen			
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus			
Betriebskosten	Unverändert			
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Bahnhof ▪ Fernverkehr von/nach Zürich, Basel ▪ Fernverkehr von/nach Fribourg, Genf ▪ Weitere FV, S-Bahn		Aarberg ▪ von/nach Lyss	
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Aus- bausschritt 2035)	Bern Bahnhof: wie 2030		Aarberg: wie 2030	
Anschlüsse Bus intern	Aarberg: ▪ von/nach Lyss und von/nach Seedorf (105) ▪ von/nach Biel (86)			

Linie	101	Bern Bahnhof – Güterbahnhof – Kappelenring/Schlossmatt			
Linienführung	Unverändert				
Infrastruktur	Bauliche Haltestellenanpassungen damit Doppelgelenkbuseinsatz möglich ist.				
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bern – Güterbahnhof: 3.75min-Takt ▪ Güterbahnhof – Hinterkappelen: 7.5-Minutentakt ▪ Hinterkappelen – Kappelenring/Schlossmatt: je 15-Minutentakt	Mo-Fr NVZ: ▪ Bern – Hinterkappelen: 7.5min-Takt ▪ Hinterkappelen – Kappelenring/Schlossmatt.: je 15-Minutentakt	Samstag ▪ Bern – Hinterkappelen: 7.5 min-Takt ▪ Hinterkappelen – Kappelenring/Schlossmatt.: je 15-Minutentakt	Sonntag ▪ Bern – Hinterkappelen: 15min-Takt ▪ Hinterkappelen – Kappelenring/Schlossmatt.: je 30-Minutentakt	
Angebotsausbau zu prüfen	Taktverdichtungen Mo – Sa ausgelöst durch Erschliessung Inselareal				
Fahrzeugeinsatz	Doppelgelenkbus				
Betriebskosten	▪ Zusätzliche Kosten aufgrund Taktverdichtungen Mo – Sa und grösseren Gefässen (DGB), ▪ Kosten primär ausgelöst durch Erschliessung Inselareal, nicht durch Frienisberg determiniert.				
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Bahnhof: Fernverkehr und S-Bahn in alle Richtungen				
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbausschritt 2035)	Bern Bahnhof: wie 2030				
Anschlüsse Bus intern	Hinterkappelen (Bernstrasse): ▪ von/nach Zollikofen (107) ▪ von/nach Europaplatz (107)				

Linie	102	Bern Bahnhof – Uettligen – Säriswil			
Linienführung	Unverändert				
Infrastruktur	Keine Massnahmen				
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bern – Säriswil: 30-Minutentakt ▪ Beiwagen je nach Siedlungsentwick- lung Thalmatt	Mo-Fr NVZ: ▪ Bern – Säriswil: 30-Minutentakt	Samstag ▪ Bern – Säriswil: 30-Minutentakt	Sonntag ▪ Bern – Säriswil: 60-Minutentakt	
Angebotsausbau zu prüfen	Angebotsverdichtungen am Sonntag zum 30'-Takt sind anzustreben und im Rahmen Bestellprozess/Fahrplanverfahren zu prüfen (RAK 2026-2029).				
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus				
Betriebskosten	Unverändert (abhängig von Angebotsausbau Sonntag)				
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Bahnhof ▪ Fernverkehr von/nach Zürich, Basel ▪ Fernverkehr von/nach Fribourg, Genf ▪ Weitere FV, S-Bahn				
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Aus- bausschritt 2035)	Bern Bahnhof: wie 2030				
Anschlüsse Bus intern	Uettligen Dorf: ▪ von/nach Zollikofen (107) ▪ von/nach Wohlen – Europaplatz (107)				

### Option Verlängerung ab Säriswil

- Möglichkeit 1: Verlängerung Säriswil – Innerberg im 30-Minutentakt mit Endhaltestelle Innerberg Dorf; Wendemöglichkeit via Grabeggass – Aarbergstrasse;
- Möglichkeit 2: Verlängerung Säriswil – Innerberg – Radelfingen im 60-Minutentakt mit Endhaltestelle Radelfingen Dorf; Wendemöglichkeit in Radelfingen wäre zu prüfen;
- Bei beiden Verlängerungsmöglichkeiten wird 1 zusätzliches Fahrzeug eingesetzt. Finanzierung: die Einführung würde als Versuchsbetrieb erfolgen mit entsprechend höherer Gemeindebeteiligung gemäss «ÖV-Punkte».

Aus heutiger Sicht erachtet die Begleitgruppe den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs aus wirtschaftlichen Gründen als unverhältnismässig. Die Grenzkosten stehen mit dem Grenznutzen der Linienverlängerung in einem kritischen Verhältnis.

**Linie 103 Bern Bahnhof – Lindenhof – Neufeld P&R**

Linienführung	Unverändert			
Infrastruktur	Keine Massnahmen			
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bern – Neufeld P&R: 30min-Takt	Mo-Fr NVZ: ▪ Bern – Neufeld P&R: 30min-Takt	Samstag ▪ Bern – Neufeld P&R: 30min-Takt	Sonntag ▪ Bern – Neufeld P&R: 30min-Takt
Angebotsausbau zu prüfen	-			
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus			
Betriebskosten	Unverändert			
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Fahrlage abgestimmt auf erforderliche Kapazitäten und ist im Detailfahrplan zu bestimmen.			
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Fahrlage abgestimmt auf erforderliche Kapazitäten und ist im Detailfahrplan zu bestimmen.			
Anschlüsse Bus intern	-			

**Linie 104 Bern Bahnhof – Meikirch – Wahlendorf**

Linienführung	Unverändert			
Infrastruktur	Busknoten Ortschaften Gehracker: Anordnung Haltekanten der verschiedenen Linien optimieren, damit Umsteigen auf die Tangentiallinie sichergestellt ist. (siehe Kapitel 4.5)			
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bern – Wahlendorf: 30-Minutentakt	Mo-Fr NVZ: ▪ Bern – Wahlendorf: 60-Minutentakt	Samstag ▪ Bern – Wahlendorf: 60-Minutentakt	Sonntag ▪ Bern – Wahlendorf: 60-Minutentakt
Angebotsausbau zu prüfen	-			
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus			
Betriebskosten	Unverändert			
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Bahnhof ▪ Fernverkehr von/nach Biel ▪ Fernverkehr von/nach Zürich (HVZ stündlich) ▪ Fernverkehr von/nach Zürich via Altstrecke über Burgdorf–Langenthal ▪ S-Bahn			
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Bern Bahnhof ▪ Fernverkehr von/nach Zürich, Biel ▪ Fernverkehr von/nach Fribourg, Annemasse ▪ S-Bahn			
Anschlüsse Bus intern	Ortschaften Gehracker: ▪ von/nach Zollikofen (107) ▪ von/nach Wohlen – Europaplatz (107)			

<b>Linie</b>	<b>105</b>	<b>Bern Bahnhof – Meikirch – Seedorf – Aarberg – Lyss</b>			
Linienführung	Seedorf – Lyss via Aarberg anstatt Lobsigen und Wiler				
Infrastruktur	Keine Massnahmen				
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bern – Aarberg: 30-Minutentakt ▪ Aarberg – Lyss: 60 min-Takt (30min-Takt mit Bahn)	Mo-Fr NVZ: ▪ Bern – Aarberg: 60-Minutentakt ▪ Aarberg – Lyss: 60 min-Takt (30min-Takt mit Bahn)	Samstag ▪ Bern – Aarberg: 60-Minutentakt ▪ Aarberg – Lyss: 60 min-Takt (30min-Takt mit Bahn)	Sonntag ▪ Bern – Aarberg: 60-Minutentakt ▪ Aarberg – Lyss: 60 min-Takt (30min-Takt mit Bahn)	
Angebotsausbau zu prüfen	Zusätzliche Verdichtungskurse während der HVZ zwischen Aarberg und Bern sind anzustreben und im Rahmen Bestellprozess/Fahrplanverfahren zu prüfen (RAK 2026-2029).				
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus				
Betriebskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fahrzeugbedarf und Fahrplanstunden der Linien 105, 361 und 365 im Ist-Fahrplan = Fahrzeugbedarf und Fahrplanstunden der Linien 105 und 365 im AK 2030.</li> <li>▪ Effektive Betriebskosten auch abhängig von Angebotsausbau zur Hauptverkehrszeit</li> </ul>				
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Bahnhof ▪ Fernverkehr von/nach Zürich, Basel ▪ Fernverkehr von/nach Fribourg, Genf ▪ Weitere Fernverkehr, S-Bahn	Aarberg ▪ Während HVZ von/nach Lyss	Lyss ▪ Fernverkehr von/nach Bern ▪ Fernverkehr von/nach Biel ▪ S-Bahn von/nach Zollikofen-Wankdorf-Bern		
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbausschritt 2035)	Bern Bahnhof: wie 2030				
Anschlüsse Bus intern	Ortschwaben Gehracker mit 10min Umsteigezeit: ▪ von/nach Zollikofen (107) ▪ von/nach Wohlen – Europaplatz (107)		Aarberg: ▪ von/nach Biel (86)		

Linie	106	Bern Bahnhof – Kirchlindach – Zollikofen	
Linienführung	Unverändert		
Infrastruktur	Keine Massnahmen		
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bern – Zollikofen: 30-Minutentakt	Mo-Fr NVZ: ▪ Bern – Zollikofen: 30-Minutentakt	Samstag ▪ Bern – Zollikofen: 60-Minutentakt
			Sonntag ▪ Bern – Zollikofen: 60-Minutentakt
Angebotsausbau zu prüfen	Angebotsverdichtungen am Wochenende zum 30'-Takt sind anzustreben und im Rahmen Bestellprozess/Fahrplanverfahren zu prüfen (RAK 2026-2029).		
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus		
Betriebskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tendenziell kostengünstigerer Betrieb dank optimiertem Fahrzeugumlauf</li> <li>▪ Effektive Betriebskosten auch abhängig von Angebotsausbau Wochenende</li> </ul>		
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Bahnhof ▪ Fernverkehr mit ca. 15min Umsteigezeit (wie heute) ▪ S-Bahn	Lyss ▪ S-Bahn von/nach Wankdorf – Bern ▪ S-Bahn von/nach Burgdorf – Solothurn ▪ S-Bahn von/nach Jegenstorf – Bätterkinden ▪ S-Bahn von/nach Worblaufen – Bern (HVZ)	
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Bern Bahnhof: wie 2030		
Anschlüsse Bus intern	Zollikofen: ▪ von/nach Münchenbuchsee (36)		
Linie	107	Bern Bahnhof – Wohlen – Wohlen Schaufelacker	
Linienführung	Zwischen Bern Bahnhof und Wohlen Schaufelacker unverändert (Linie wendet bei Wohlen Schaufelacker).		
Infrastruktur	Wendemöglichkeit inkl. Standplatz bei der Haltestelle Wohlen Schaufelacker (siehe Kapitel 4.5)		
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bern – Wohlen Schaufelacker: 30min-Takt	Mo-Fr NVZ: ▪ Bern – Wohlen Schaufelacker: 60min-Takt	Samstag ▪ Bern – Wohlen Schaufelacker: 60min-Takt
			Sonntag ▪ Bern – Wohlen Schaufelacker: 60min-Takt
Angebotsausbau zu prüfen	-		
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus		
Betriebskosten	1 Fahrzeug weniger eingesetzt während Hauptverkehrszeit gegenüber heute		
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Bahnhof wie heute: Zur HVZ viertelstündlich versetzt zum Halbstundentakt der Linie 100 (=Viertelstundentakt Wohlen – Bern) und zur NVZ halbstündlich versetzt zum Stundentakt der Linie 100 (=Halbstundentakt Wohlen – Bern mit Anschluss auf Fernverkehr in alle Richtungen)		
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Bern Bahnhof: wie 2030		
Anschlüsse Bus intern	-		

**Linie 108 Zollikofen – Kirchlindach – Wohlen – Bern Europaplatz**

Linienführung	Zollikofen – Kirchlindach – Uettligen – Wohlen – Kirche Bethlehem – Europaplatz (detaillierte Linienführung und Anbindung Europaplatz siehe Kapitel 4.5)			
Infrastruktur	Bushaltestelle inkl. Standplatz und Wendemöglichkeit beim Europaplatz			
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bern Europaplatz – Zollikofen: 30-Minutentakt	Mo-Fr NVZ: ▪ Bern Europaplatz – Zollikofen: 30-Minutentakt	Samstag ▪ Bern Europaplatz – Zollikofen: 30-Minutentakt	Sonntag ▪ Bern Europaplatz – Zollikofen: 30-Minutentakt
Angebotsausbau zu prüfen	-			
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus			
Betriebskosten	3 Fahrzeuge ganztägig im Einsatz (neu)			
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Europaplatz ▪ S-Bahn von/nach Bern – Wankdorf ▪ S-Bahn von/nach Fribourg/Neuchâtel ▪ S-Bahn von/nach Köniz – Schwarzenburg	Zollikofen ▪ S-Bahn von/nach Wankdorf – Bern ▪ S-Bahn von/nach Lyss ▪ S-Bahn von/nach Jegenstorf ▪ S-Bahn von/nach Worblaufen – Bern		
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Bern Bahnhof: wie 2030			
Anschlüsse Bus intern	siehe Abbildung 12			

**Abbildung 12: Anschlüsse Bus intern der Tangentiallinie 108**

Schwarzer Pfeil: Fahrplanmässiger Anschluss im 30-Minutentakt

Grauer Pfeil: automatischer Anschluss, aufgrund dichtem 7.5-Minutentakt der Tramlinie 8 und Buslinie 101

Grafik INFRAS.

<b>Linie</b>	<b>86</b>	<b>Aarberg – Kappelen – Biel</b>			
Linienführung	Unverändert				
Infrastruktur	Keine Massnahmen				
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Aarberg – Biel: 30-Minutentakt	Mo-Fr NVZ: ▪ Aarberg – Biel: 60-Minutentakt	Samstag ▪ Aarberg – Biel: 60-Minutentakt	Sonntag ▪ Aarberg – Biel: 60-Minutentakt	
Angebotsausbau zu prüfen	-				
Fahrzeugeinsatz	Gelenkbus				
Betriebskosten	Unverändert				
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Aarberg ▪ von/nach Lyss		Biel: unverändert		
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Aus- bausschritt 2035)	Aarberg: wie 2030		Biel: wie 2030		
Anschlüsse Bus intern	Aarberg ▪ von/nach Lyss und von/nach Seedorf (105) ▪ von/nach Wohlen-Bern (100)				

Linie	363	Lyss – Grossaffoltern – Vorimholz – Bätterkinden			
Linienführung	Unverändert				
Infrastruktur	Keine Massnahmen				
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Bätterkinden – Lyss: 60min-Takt	Mo-Fr NVZ: ▪ Vorimholz – Lyss: 60-Minutentak	Samstag ▪ Vorimholz – Lyss: 60-Minutentakt	Sonntag ▪ Vorimholz – Lyss: 60-Minutentakt	
Angebotsausbau zu prüfen	Angebotsverdichtung während der HVZ zum Halbstundentakt ist auf den Linien 363 und 362 für die Strecke Vorimholz – Grossaffoltern – Lyss – Schnottwil zu prüfen <sup>3</sup> (RAK 2026-2029). Damit wäre einerseits der saubere Halbstundentakt auf der Bernstrasse in Lyss während HVZ wiederhergestellt und andererseits hinsichtlich des Einsatzes eines kleineren Fahrzeugs auf der Strecke Lobsigen – Seedorf – Lyss ausreichend Kapazitäten bereitgestellt.				
Fahrzeugeinsatz	Standardbus				
Betriebskosten	Unverändert (abhängig von Angebotsausbau Hauptverkehrszeit)				
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Lyss: ▪ Fernverkehr von/nach Bern ▪ Fernverkehr von/nach Biel ▪ S-Bahn von/nach Zollikofen-Wankdorf-Bern				
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbausschritt 2035)	Lyss: wie 2030				
Anschlüsse Bus intern	Lyss: diverse				

<sup>3</sup> Insbesondere ist zu prüfen, ob der Halbstundentakt bis Vorimholz mit nur einem zusätzlichen Fahrzeug mit ausreichender Betriebsstabilität machbar ist.

<b>Linie</b>	<b>365</b>	<b>Lobsigen – Seedorf – Lyss</b>		
Linienführung	Zwischen Seedorf und Lyss via Wiler bei Seedorf und Lyss Bernstrasse			
Infrastruktur	Keine Massnahmen			
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Lobsigen – Lyss: 60-Minutentakt	Mo-Fr NVZ: ▪ Lobsigen – Lyss: 60-Minutentakt	Samstag ▪ Lobsigen – Lyss: 60-Minutentakt	Sonntag ▪ Lobsigen – Lyss: 60-Minutentakt
Angebotsausbau zu prüfen	-			
Fahrzeugeinsatz	Standardbus			
Betriebskosten	Gleiches Angebotsniveau wie heute zwischen Seedorf und Aarberg. Einsparung Fahrzeugkosten aufgrund kleinerer Fahrzeuggrösse (Standardbus anstatt Gelenkbus).			
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Lyss: ▪ Fernverkehr von/nach Bern ▪ Fernverkehr von/nach Biel ▪ S-Bahn von/nach Zollikofen-Wankdorf-Bern ▪ S-Bahn von/nach Aarberg – Kerzers			
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Lyss: wie 2030			
Anschlüsse Bus intern	Lyss: ▪ Von/nach Bern (105) mit 5-10min Umsteigezeit ▪ von/nach Aarberg (105, HVZ)		<i>Fahrlage 365 könnte auch gedreht werden, so dass Anschluss Bern nur in der HVZ und Aarberg ganztägig</i>	

<b>Linie</b>	<b>366</b>	<b>Täuffelen – Walperswil – Kappelen – Lyss</b>		
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zwischen Täuffelen und Walperswil unverändert; ab Walperswil via Kappelen nach Lyss</li> <li>▪ Sollte in Epsach die Klus- und Dorfstrasse nicht mit Standardbussen befahrbar sein, würde die Linie die Haltestelle Epsach Dorf nicht bedient.</li> </ul>			
Infrastruktur	Keine Massnahmen			
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Täuffelen – Lyss: 60-Minutentakt	Mo-Fr NVZ: ▪ Täuffelen – Lyss: 60-Minutentakt	Samstag ▪ Täuffelen – Lyss: 60-Minutentakt	Sonntag ▪ Täuffelen – Lyss: 60-Minutentakt
Angebotsausbau zu prüfen	Ganztägiges Angebot Mo-So (Freizeitverkehr Wochenende) ist anzustreben und im Rahmen Bestellprozess/Fahrplanverfahren zu prüfen (RAK 2026-2029).			
Fahrzeugeinsatz	Standardbus			
Betriebskosten	1 Fahrzeug ganztags im Einsatz			
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Lastrichtung Morgen: Lyss ▪ Schnelle S-Bahn nach Bern (HVZ) Täuffelen ▪ S-Bahn nach Biel		Lastrichtung Abend: Lyss ▪ Schnelle S-Bahn von Bern (HVZ) Täuffelen ▪ S-Bahn von Biel	
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Lastrichtung Morgen: Lyss ▪ Schnelle S-Bahn nach Bern (fährt ganztags) Täuffelen: wie 2030		Lastrichtung Abend: Lyss ▪ Schnelle S-Bahn v. Bern (fährt ganztags) Täuffelen: wie 2030	
Anschlüsse Bus intern	Lastrichtung Morgen: Kappelen ▪ nach Aarberg (86)		Lastrichtung Abend: Kappelen ▪ von Aarberg (86)	

### 4.3. Auswirkungen für die einzelnen Gemeinden

Im folgenden Kapitel sind pro Gemeinde und Ortschaft die wichtigsten Vor- und Nachteile im Vergleich zum heutigen Angebot aufgeführt. Gleichbleibende Angebote sind nicht explizit aufgeführt.

#### Aarberg

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Aarberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindung von/nach Meikirch und Bern Länggasse</li> </ul>	-

#### Grossaffoltern

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Grossaffoltern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 30-Minutentakt zur HVZ zwischen Grossaffoltern und Lyss.</li> <li>▪ Halbstundentakt auf der Bernstrasse in Lyss während HVZ wieder hergestellt</li> </ul>	-

#### Kappelen

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Kappelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindung von/nach Lyss</li> <li>▪ Reisezeitgewinn von/nach Bern Bahnhof, Bern Wankdorf, Zollikofen, Münchenbuchsee und Studen/Brügg/Worben dank Direktverbindung von/nach Lyss</li> </ul>	-
Werdthof	keine Veränderung Angebot	

#### Kirchlindach

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Herrenschwanden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 10-Minutentakt zum Bahnhof Bern dank zeitlicher Versetzung der Kurse während HVZ</li> </ul>	-
Kirchlindach/ Oberlindach	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Verbindungen von/nach Wohlen – Bern Europaplatz (Linie 108)</li> <li>▪ ganztägiger 15-Minutentakt Richtung Zollikofen</li> <li>▪ Mehr Verbindungen Richtung Bern Ost/Wankdorf via Zollikofen</li> </ul>	-
Thalmatt	keine Veränderung Angebot	

**Meikirch**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Grächwil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Umsteigeverbindungen von/nach Wohlen – Bern Europaplatz und Zollikofen (Linie 108) via Ortschaften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fernverkehrsanschluss Richtung Zürich/Basel: während HVZ stündlich oder via Altstrecke über Burgdorf–Langenthal</li> </ul>
Meikirch	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Umsteigeverbindungen von/nach Wohlen – Bern Europaplatz und Zollikofen (Li 108) via Ortschaften</li> <li>▪ Hauptverkehrszeit: ungefähre 15-Minutentakt zum Bahnhof Bern dank zeitlicher Versetzung der Kurse</li> <li>▪ Direktverbindung von/nach Aarberg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nebenverkehrszeit: Abweichungen von einem «sauberen Haltstudentakt sind leicht grösser als heute (20/40- statt 25/35-Minutentakt bezogen auf Abfahrts- und Ankunftszeiten in Bern)</li> <li>▪ nur noch stündlicher FV-Anschluss</li> </ul>
Ortschaften	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Verbindungen von/nach Wohlen – Bern Europaplatz und Zollikofen (Linie 108)</li> <li>▪ Ganztägig schnelle Verbindungen Richtung Bern Ost/ Wankdorf via Zollikofen</li> <li>▪ +/- 15-Minutentakt zum Bahnhof Bern dank zeitlicher Versetzung der Kurse während HVZ</li> <li>▪ Direktverbindung von/nach Aarberg</li> </ul>	-
Wahlendorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Umsteigeverbindungen von/nach Wohlen – Bern Europaplatz und Zollikofen (Li 108) via Ortschaften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fernverkehrsanschluss Richtung Zürich/Basel: während HVZ stündlich oder via Altstrecke über Burgdorf–Langenthal</li> </ul>

**Münchenbuchsee/Diemerswil**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Allmend	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Verbindungen von/nach Wohlen – Bern Europaplatz (Linie 108)</li> </ul>	-
Diemerswil/Münchenbuchsee	keine Veränderung Angebot	

**Radelfingen**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Radelfingen	keine Veränderung Angebot	

**Schüpfen**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Schüpfen	keine Veränderung Angebot	

**Seedorf**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Frienisberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindung von/nach Aarberg (Bahnhof und Spital)</li> <li>▪ ganztägige Umsteigeverbindungen von/nach Wohlen – Bern Europaplatz und Zollikofen (Linie 108) via Ortschwaben mit 10min Umsteigezeit</li> </ul>	-
Frieswil	keine Veränderung Angebot	
Lobsigen	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Direktverbindung zum Bahnhof Bern. Umsteigeverbindung via Lyss jedoch gleich schnell.</li> </ul>
Seedorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Umsteigeverbindungen von/nach Wohlen – Bern Europaplatz und Zollikofen (Linie 108) via Ortschwaben mit 10min Umsteigezeit</li> </ul>	-
Wiler bei Seedorf	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine Direktverbindung zum Bahnhof Bern. Umsteigeverbindung via Lyss jedoch gleich schnell.</li> </ul>

**Walperswil**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Walperswil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindung von/nach Lyss</li> <li>▪ Reisezeitgewinn von/nach Bern Bahnhof, Bern Wankdorf, Zollikofen, Münchenbuchsee und Studen/Brügg/Worben dank Direktverbindung von/nach Lyss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Von/nach Aarberg umsteigen in Kappelen</li> </ul>

**Wohlen**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Hinterkappelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kapazitätsausbau durch Taktverdichtung und Fahrzeugeinsatz auf der Linie 101</li> <li>▪ ganztägige Verbindungen von/nach Bern Europaplatz und Kirchlindach – Zollikofen (Linie 108)</li> <li>▪ Ganztägig schnelle Verbindungen Richtung Bern Ost/ Wankdorf via Zollikofen und via Europaplatz</li> </ul>	-
Innerberg	keine Veränderung Angebot	
Säriswil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Umsteigeverbindungen von/nach Bern Europaplatz und Kirchlindach – Zollikofen (Linie 108)) via Uettligen</li> </ul>	-
Uettligen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Verbindungen von/nach Bern Europaplatz und Kirchlindach – Zollikofen (Linie 108)</li> <li>▪ Ganztägig schnelle Verbindungen Richtung Bern Ost/ Wankdorf via Zollikofen</li> </ul>	-
Wohlen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusätzlich zum bestehenden Angebot ganztägige Verbindungen von/nach Bern Europaplatz und Kirchlindach – Zollikofen (Linie 108)</li> <li>▪ Ganztägig schnelle Verbindungen Richtung Bern Ost/ Wankdorf via Zollikofen und via Europaplatz</li> </ul>	-

**Zollikofen**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Zollikofen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ganztägige Verbindungen von/nach Wohlen – Bern Europaplatz (Linie 108)</li> </ul>	-

## 4.4. Auswirkungen auf die Betriebskosten und Abgeltungen

### Mehrkosten

Die folgende Tabelle fasst die Kostenauswirkungen des vorgeschlagenen Angebotskonzepts Frienisberg 2030 als Grobschätzung zusammen.

**Tabelle 1: Mehrkosten Angebotskonzept Frienisberg 2030 gegenüber Ist-Angebot (Grobschätzung)**

Linie	Angebotsveränderung	Mehrkosten pro Jahr	Annahmen
Linie 106	30-Minutentakt Sa/So (heute Stunden-takt) => <b>+ 16 Fahrplanstunden je am Sa/So</b>	ca. + 280'000 CHF	Sa/So: 115 Betriebstage; Kostensatz pro FPL-Stunde: 75 CHF/h; kein zus. Fahrzeugbedarf
Linie 107	Einkürzung auf Strecke Bern Bhf. – Wohlen Schaufelacker => <b>1 Gelenkbus weniger in HVZ</b>	ca. - 300'000 CHF	Vollkostensatz pro Gelenkbus «nur in HVZ eingesetzt»: 300'000 CHF/a;
Linie 108	Neue ganztägige Linie Zollikofen – Eu- ropaplatz Mo-So im Halbstundentakt => <b>3 zusätzliche Gelenkbusse</b>	ca. + 2'500'000 CHF	Vollkostensatz pro Gelenkbus «ganztägig Mo-So eingesetzt»: 850'000 CHF/a;
Linie 366	Bürgerbus WETA wird durch Linienbe- trieb Täuffelen – Lyss ersetzt => <b>1 zusätzlicher Standardbus</b>	ca. + 700'000 CHF	Vollkostensatz pro Standardbus «ganztägig Mo-So eingesetzt»: 700'000 CHF/a;
<b>Total</b>		<b>ca. + 3.2 Mio. CHF</b>	

Tabelle INFRAS. Quelle: eigene Schätzungen, Kostensätze mit TU abgestimmt; Kostengenauigkeit: +/-30%, Kostenstand: 2022

In der Tabelle 1 nicht berücksichtigt sind die Mehrkosten auf der Linie 101 als Folge der Verdichtung des Fahrplans vom 10- auf den 7.5-Minutentakt sowie des Einsatzes von Doppelgelenkbussen. Diese Angebotserweiterung ist nicht durch die Bedürfnisse des Frienisberg ausgelöst, sondern durch die Anforderungen an die Erschliessung des Insel-Areals und somit keine direkte Folge des Angebotskonzepts Frienisberg.

Auf den übrigen, oben nicht aufgeführten Linien bleiben die Betriebskosten gegenüber dem Fahrplan 2022 bei gleichbleibendem Angebotsniveau unverändert (vorbehalten bleiben teuerungsbedingte Kostensteigerungen).

### Nachfrageeffekte und Erlösschätzung

Gegenüber dem Referenzzustand 2019 ist mit folgenden Nachfrageeffekten zu rechnen:

- Mehrnachfrage infolge Bevölkerungswachstum => **Siedlungseffekt**; Annahme: Die Nachfrage nimmt proportional zur Bevölkerungsentwicklung zu; implizit wird damit unterstellt, dass die ÖV-Nutzung pro Kopf unverändert bleibt.
- Mehrnachfrage durch **allgemeines Verkehrswachstum**; Annahme: die ÖV-Nutzung pro Kopf nimmt zu.
- Mehrnachfrage durch verbessertes Angebot => **Angebotseffekt**

Die nachfolgende Tabelle zeigt die grobgeschätzte Mehrnachfrage (Einsteiger pro Jahr) und die daraus resultierenden Mehrerlöse für den ÖV unter Annahme der durchschnittlichen Fahrtlänge pro Einsteiger auf den Frienisberg-Linien und einem durchschnittlichen Erlössatz pro Personenkilometer (Pkm). Dabei ist zu beachten, dass sich die Nachfrageeffekte infolge von Angebotsverbesserungen erfahrungsgemäss erst nach zwei bis drei Jahren voll einstellen.

**Tabelle 2: Nachfrageeffekte und Erlösschätzung Angebotskonzept Frienisberg 2030 (Grobschätzung)**

	Relativ [%]	Absolut [Mio. Pers./a]	Quelle
Total Einsteiger 2019 (ohne Linie 101)		3.8	
<b>Mehrnachfrage AK 2030</b>			
Siedlungseffekt (Bevölkerungsentwicklung)	15%	0.6	Strukturdaten GVM
Allg. Verkehrswachstum (0.5% p.a.)	5.6%	0.2	Annahme INFRAS
Angebotseffekt (10-15%)	12.5%	0.5	Annahme INFRAS
<b>Total Mehrnachfrage</b>	<b>33.1%</b>	<b>1.3</b>	
Ø Reiselänge/Einsteiger [Pkm/Einsteiger]	6.7		Topsets PAG
Zusätzliche Pkm [Mio. Pkm/a]		8.4	
Ø Erlössatz/Pkm [CHF/Pkm]	0.25		Angabe PostAuto
<b>Total Mehrerlös [Mio. CHF/a]</b>		<b>2.1</b>	

Tabelle INFRAS. Quelle: eigene Schätzungen; Erlössatz pro Pkm orientiert sich an der aktuellen Situation der Frienisberg-Linien.

### Auswirkungen auf den Abgeltungsbedarf

Mit den getroffenen Annahmen resultiert für das ÖV-Angebot im Frienisberg ein zusätzlicher Abgeltungsbedarf in der Grössenordnung von 1.1 Mio. CHF pro Jahr. Der Grenzkostendeckungsgrad (zusätzliche Erlöse versus zusätzliche Kosten) liegt bei rund 65%.

### Auswirkungen auf die Kostenbeteiligung der Gemeinden

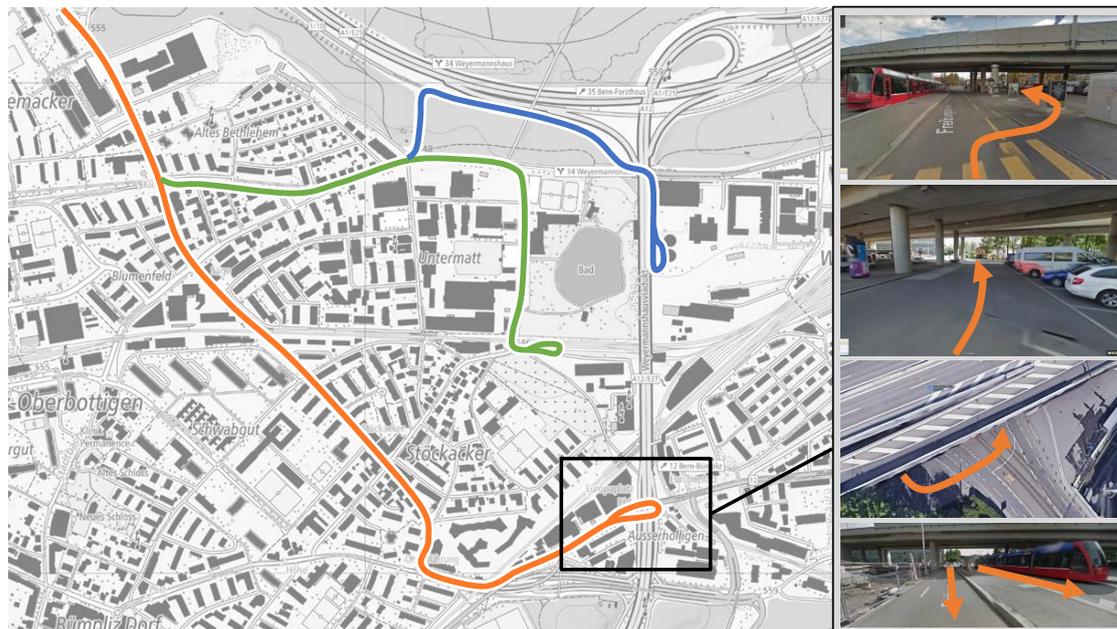
Die Gemeinden beteiligen sich über den Kostenverteilungsschlüssel gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Der Betrag der einzelnen Gemeinde ist abhängig von der Anzahl Haltestellenabfahrten. Das bedeutet, dass sich mit einem Angebotsausbau bzw. zusätzlichen Haltestellenabfahrten die Anzahl ÖV-Punkte und damit der Gemeindebeitrag tendenziell erhöht.

## 4.5. Anforderungen an die Infrastruktur

### Busvorfahrt Europaplatz für die neue Linie 108

Für die Linienführung und die Anbindung an den S-Bahnhof der neuen Tangentiallinie 108 im Bereich Europaplatz sind grundsätzlich drei Optionen denkbar (vgl. Abbildung 13). Aus ÖV-Sicht steht die «orange» Linienführung via Bethlehemstrasse – Bümpliz Unterführung – Freiburgstrasse mit S-Bahn-Anbindung direkt am Europaplatz im Vordergrund. Diese Lösung ermöglicht im Gegensatz zu den anderen beiden Optionen kurze, übersichtliche Umsteigewege zur Mehrheit der S-Bahnen und entfaltet eine bessere Erschliessungswirkung sowie Vernetzung mit dem Feinverteiler Tram/Bus in Bern West. Die Endhaltestellen «grün» und «blau» wären aufgrund der peripheren Lage suboptimal in Bezug auf die Umsteigewege und weisen zudem eine weniger gute Vernetzung mit Feinverteiler auf.

Abbildung 13: Linienführung/Anbindung der neuen Linie 108 am Bahnhof Bern Europaplatz



Linienführungsoptionen: 1. Priorität 2. Priorität 3. Priorität

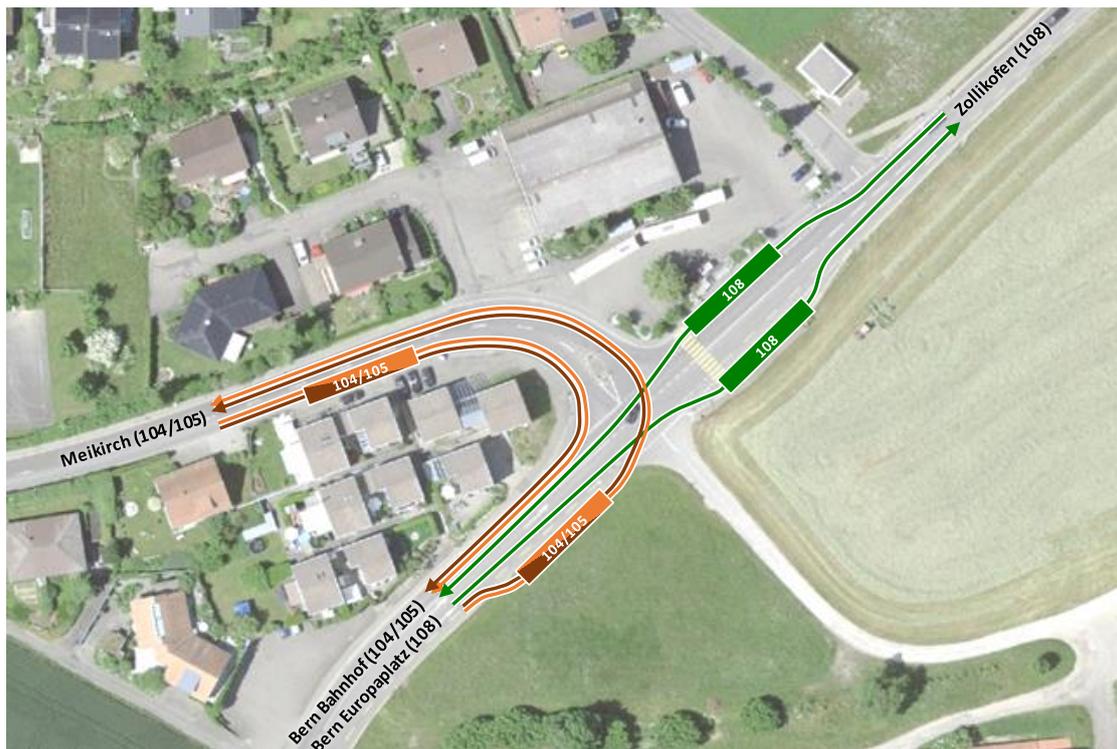
Grafik INFRAS.

### Busknoten Gehracker

Die Haltekanten der Linie 108 sind vorhanden (Haltekanten der heutigen Linie 107). Die Linien 104 und 105 bedienen die Haltestelle Gehracker zu unterschiedlichen Zeiten, was bedeutet, dass 1 Haltekante pro Richtung für die beiden Linien ausreicht. Die Fahrpläne der Linien 104 und 108 sind aufeinander abgestimmt, demnach sollen zwischen den Linien 104 und 108

Anschlüsse und Umsteigevorgänge sichergestellt werden. Die zentralen Umsteigebeziehungen sind Meikirch ⇔ Zollikofen und Meikirch ⇔ Europaplatz, entsprechend sind in die Richtungen Meikirch, Zollikofen und Europaplatz Busbucht notwendig, wo die Busse je nach Situation ein paar Minuten stehen und Anschlüsse abwarten können. In Richtung Europaplatz und Zollikofen ist bereits eine Bucht vorhanden (Linie 108), in Richtung Meikirch müsste die Bucht idealerweise in der Postgasse vor der Verzweigung Richtung Meikirch (Kirchlindachstrasse) erstellt werden (siehe Abbildung 14). Für die Anschlussicherung Richtung Bern wäre eine zusätzliche Busbucht nötig, dies ist sowohl räumlich als auch fahrplantechnisch schwierig umzusetzen. Der Anschluss hat aufgrund der Linie 106 zwischen Zollikofen – Kirchlindach – Bern auch untergeordnete Priorität und entsprechend reicht beim Knoten Gehracker in Richtung Bern Bahnhof eine Fahrbahnhaltestelle aus.

**Abbildung 14: Infrastrukturanforderung Busknoten Ortschwaben Gehracker**



Grafik INFRAS.

Ebenfalls geprüft wurde die Möglichkeit bei der Haltestelle Ortschwaben Postgasse die Umsteigevorgänge abzuwickeln. Der Standort Ortschwaben Postgasse eignet sich einerseits aufgrund der Platzverhältnisse nicht, um mehrere Umsteigebeziehungen sicherzustellen, da teilweise Anschlüsse abgewartet werden müssen und hierfür Haltestellenbucht notwendig sind.

Andererseits ist die Haltestelle Ortschaftswaben Postgasse auch aus Sicht der Kundschaft wenig attraktiv, weil beispielsweise die Verbindung Meikirch ↔ Zollikofen mit einem Umweg verbunden ist, respektive die Fahrgäste entsprechend sowieso bei der Haltestelle Ortschaftswaben Gehacker umsteigen würden.

### Wendemöglichkeit Schaufelacker

Bei der Endhaltestelle Wohlen Schaufelacker der Linie 107 ist eine Wendemöglichkeit zu realisieren. Eine Haltestellenbucht, in der die Ausgleichszeit abgewartet werden kann, ist in Richtung Wohlen Gemeindehaus bereits vorhanden. Es gibt zwei Wendemöglichkeiten, die beide infrastrukturelle Anpassungen bedingen:

- Wendeschleife via Abzweigung Oberwohlenstrasse (siehe Abbildung 15 links);
- Bau eines Kreisels bei der Kreuzung Uettligenstrasse/Oberwohlenstrasse (siehe Abbildung 15 rechts).

Abbildung 15: Wendemöglichkeiten/Standplatz Wohlen Schaufelacker



Grafik INFRAS.

Eine grossräumige Wendeschleife via Oberwohlenstrasse/Quartier Oberwohlen ist aufgrund der engen Strassen und Quartiercharakter nicht zielführend für Gelenkbusse.

### Anpassungen Haltestellen zwischen Hinterkappelen und Bern für Einsatz Doppelgelenkbusse

Die Haltestellen entlang der Buslinie 101 sind für einen Doppelgelenkbusbetrieb, der für die Erschliessung des Insel-Areals notwendig wird, auszubauen.

**Bahnhof Zollikofen**

Aus dem Raum Frienisberg bedienen zwei Buslinien (106 und 108) den Bahnhof Zollikofen. Da die beiden Linien nicht gleichzeitig den Bahnhof bedienen, bleibt die Infrastrukturanforderung von einer Buskante bestehen. Bei künftigen Anpassungen beim Bahnhof ist diese zu berücksichtigen.

## 4.6. Überprüfung Haltestellen

In der folgenden Aufzählung ist der Handlungsbedarf aus konzeptionellen Überlegungen zusammen mit dem Zielangebot 2030 aufgeführt. Anpassungen im Zusammenhang mit dem Behindertengleichstellungsgesetz sind hier nicht abgehandelt.

Linie	Handlungsbedarf	Bemerkungen
100	Fehlende Haltestelle Innerberg Ortszentrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Haltestelle Innerberg BE Weidhaus kann nicht ins Ortszentrum verschoben werden, da der Umlauf Bern Bahnhof – Aarberg angespannt ist und mit zusätzlicher Fahrzeit kritisch würde, selbst wenn die Grabegass befahrbar wäre.</li> <li>▪ Mit der Option Verlängerung Linie 102 ab Säriswil bis Innerberg kann das Ortszentrum Innerberg erschlossen werden.</li> </ul>
100	Verschiedene Haltestellen mit vergleichsweise wenig Einzugsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Innerberg BE Frieswilfeld: Haltestelle an der richtigen Stelle (Abzweigung zu Siedlung Wölfisried) ⇒ beibehalten</li> <li>▪ Radelfingen b. A., Salzmatt: Verschiebung der Haltestelle in den Bereich «Im Holz» anzustreben. ⇒ Verlegung prüfen</li> <li>▪ Aus Fahrplanüberlegungen bzw. der Umlaufthematik ist die Aufhebung einer Haltestelle nicht notwendig.</li> </ul>
101	Doppelgelenkbustaugliche Haltestellen	Haltestellen sind für Doppelgelenkbusse auszugestalten (siehe Kapitel Anforderungen an die Infrastruktur)
102	Erschliessung Thalmatt	Keine zusätzliche Haltestelle im Bereich Thalmatt, da u.a. die Realisierung der Sportanlage Thalmatt unsicher ist.
102/108	Die Haltestellen Uettligen Dorf und Uettligen Post liegen nur 150m auseinander	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Haltestelle Uettligen Dorf liegt sehr zentral und wird sowohl von der Linie 102 als auch 108 bedient. ⇒ beibehalten</li> <li>▪ Die Haltestelle Uettligen Post erschliesst kaum zusätzliche Siedlung. Sollten im nördlichen Bereich der Ortschaft Uettligen Entwicklungen stattfinden kann eine Verschiebung Richtung Säriswil sinnvoll sein.</li> <li>▪ Aus Fahrplanüberlegungen bzw. der Umlaufthematik ist die Aufhebung einer Haltestelle nicht notwendig.</li> </ul>
103	kein Handlungsbedarf	
104/105	Die Haltestellen Ortschaftswaben Gehracker und Ortschaftswaben Schulhaus liegen nur 150m auseinander	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Haltestelle Ortschaftswaben Gehracker wird von den Linie 104, 105 und 108 bedient und dient als Umsteigeknoten. ⇒ beibehalten</li> <li>▪ Die Haltestelle Ortschaftswaben Schulhaus erschliesst kaum zusätzliches Siedlungsgebiet, sollte jedoch wegen Schulwegsicherung beibehalten werden ⇒ beibehalten</li> <li>▪ Aus Fahrplanüberlegungen bzw. der Umlaufthematik ist die Aufhebung einer Haltestelle nicht notwendig.</li> </ul>
104/105	Die Haltestellen Meikirch Post und Meikirch Käserei liegen nur 150m auseinander	<p>Ein Zusammennehmen der beiden Haltestellen im Knoten Bernstrasse/Grächwilstrasse ist aus folgenden Gründen nicht zielführend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ räumliche Verhältnisse beim Knoten, während Haltestelle Post bereits ideal ausgestaltet ist.</li> <li>▪ Vergrößerung des Zugangsweges zu einer ÖV-Haltestelle für den südlichen Bereich der Ortschaft</li> <li>▪ Aus Fahrplansicht sind zwischen den beiden Haltestellen keine Anschlüsse sicherzustellen ⇒ beide beibehalten</li> </ul>

Linie	Handlungsbedarf	Bemerkungen
105	Verschiedene Haltestellen mit vergleichsweise wenig Einzugsgebiet (Saurenhorn Abzweigung, Winterswil Abzweigung, Ortschaften Aetzikofen Abzweigung, Ortschaften Weissenstein Abzweigung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Haltestellen Saurenhorn Abzweigung und Winterswil Abzweigung haben Bedeutung für den Freizeitverkehr und dienen dazu das Ausflugsziel und Naherholungsgebiet Frienisberg gut zu erreichen. ⇨ beibehalten</li> <li>▪ Ortschaften Aetzikofen Abzweigung, Ortschaften Weissenstein Abzweigung sind an der Richtigen Stelle, da sie den Zugang zu peripher gelegenen Siedlungen sicherstellen. ⇨ beibehalten</li> <li>▪ Aus Fahrplanüberlegungen bzw. der Umlaufthematik ist die Aufhebung einer Haltestelle nicht notwendig.</li> </ul>
105	Standort der Haltestelle Baggwil Dorf liegt am Siedlungsrand	Idealerweise liegt die Haltestelle in der Bernstrasse, da sie dadurch mehr Siedlungsgebiet erschliessen würde und mit Fahrplanhaltungen gleichzeitig die Möglichkeit einer Busbevorzugungsmassnahme besteht. ⇨ Verlegung prüfen
106	kein Handlungsbedarf	
107	kein Handlungsbedarf	
108	kein Handlungsbedarf	
86	kein Handlungsbedarf	
363	kein Handlungsbedarf	
365	kein Handlungsbedarf	
366	Haltestelle Aarberg Scheueracker nicht mehr bedient	Die Haltestellen Aarberg Nidastrasse und Bielstrasse/Friedhof der Linie 86 stellen die örtliche Erschliessung sicher.

## 4.7. Umsetzung

### Regionale Angebotskonzepte (RAK) 2026 – 2029

Grundsätzlich sollen alle Elemente des Zielkonzepts 2030 gemäss Kapitel 4.2 in die Regionalen Angebotskonzepte (RAK) 2026 – 2029 aufgenommen und geprüft werden. Die wichtigsten Elemente sind:

- Tangente Zollikofen – Europaplatz (Linie 108) und Kürzen der Linie 107 bis Schaufelacker; hier bestehen Abhängigkeiten zur Realisierung der erforderlichen Infrastrukturen am Europaplatz und Schaufelacker (Wendemöglichkeit).
- Linie 366 Täuffelen – Lyss als Ersatz für Bürgerbus WETA.
- Veränderung Linienführung Linie 105 und 361/365 im Raum Seedorf – Aarberg – Lyss.
- Ausbau Angebotsniveau auf einzelnen Linien am Wochenende (Linien 102, 106) und zu den Hauptverkehrszeiten (Linien 105, 363).

### Etappierter Kapazitätsausbau auf der Linie 101

Dieser Kapazitätsausbau kann in Abhängigkeit der Insel-/VonRoll-Areal-Entwicklungen schrittweise erfolgen:

- Schritt 1: 7.5-Minutentakt mit Gelenkbussen bis Hinterkappelen mit Verdichtungen Bahnhof Bern – Güterbahnhof in den Hauptverkehrszeiten zum 3.75-Minutentakt.
- Schritt 2: Umstellung auf Doppelgelenkbussbetrieb im 7.5-Minutentakt ohne Verdichtungen zwischen Bahnhof Bern – Güterbahnhof; Voraussetzung: bauliche Haltestellenanpassungen, Umsetzungshorizont noch offen.
- Schritt 3: 7.5-Minutentakt mit Doppelgelenkbussen bis Hinterkappelen mit Verdichtungen zwischen Bahnhof Bern – Güterbahnhof in den Hauptverkehrszeiten zum 3.75-Minutentakt.

### Ausblick

Das skizzierte Angebotskonzept Frienisberg 2030 kann von der Netzstruktur her grundsätzlich auch die heute absehbaren Nachfragebedürfnisse nach 2030 abdecken. Insbesondere sind im Hinblick auf den Bahnzustand 2035 keine strukturellen Anpassungen erforderlich. Im Gegenteil verbessert das vorgeschlagene Fahrplankonstrukt mit Umsetzung des STEP AS 2035 die Anschlusssituation im Knoten Bern, weil für den Fernverkehr zusätzlich zur 00/30-Spinne auch ein 15/45-Anschlussknoten entstehen wird (vgl. dazu auch die Ausführungen zur Anschlusssituation in den Linienportraits in Kap. 4.2).

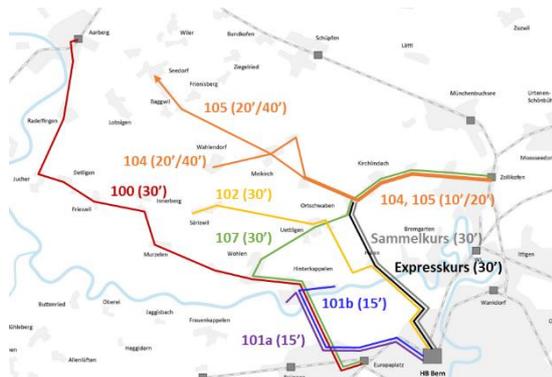
In Bezug auf das Angebotsniveau könnte das Angebot auf der Netzstruktur 2030 je nach Nachfrageentwicklung sukzessive Richtung integrale Halbstundentakte weiterentwickelt werden.

## 4.8. Verworfenne Ansätze

### Anbindung Zolllikofen und Bern West/Stärkung Mobilitätszentren Zolllikofen und Europaplatz

Konzeptioneller Ansatz:

- Linien 100 u. 107 an Europaplatz anbinden
- Linie 104 und 105 ab Meikirch via Ortschwaben und Kirchlindach nach Zolllikofen
- Express-Linie Ortschwaben – Bahnhof Bern (ohne Zwischenhalte) im Halbstundentakt und ergänzend dazu Linie, die alle Haltestellen bedient im Halbstundentakt



Ansatz nicht zielführend, weil:

- Distanz zu Bern ist für Raum Friesenberg zu gering, weshalb Hub-Ansatz keine Reisezeitvorteile zur Erreichung des Zentrums/Bahnhofs Bern bringt.

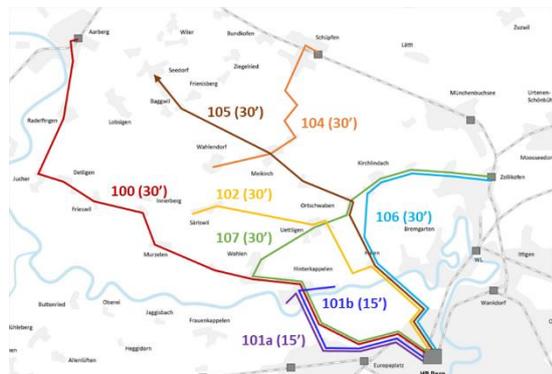
### Tangente Wahlendorf – Meikirch – Schüpfen

Konzeptioneller Ansatz:

- Linie 104 ab Wahlendorf via Meikirch bis Schüpfen anstatt Bern (oder Zolllikofen) mit Anschluss von/auf Linie 105 in Meikirch

Ansatz nicht zielführend, weil:

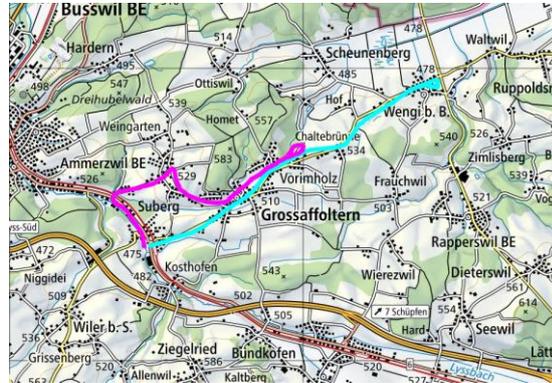
- Zielort Schüpfen aus Sicht Meikirch mit wenig Potenzial (Zolllikofen wäre interessanter)
- Kapazitätsprobleme auf Linie 105: Zusatzkurse notwendig (zus. Kosten)



### Grossaffoltern nach Suberg an S-Bahn anbinden

Konzeptioneller Ansatz:

- HVZ-Buslinie als Zubringer zur S-Bahn in Suberg-Grossaffoltern ergänzend zur Linie 363 nach Lyss
- 2 Linienäste: Bahnhof Suberg-Grossaffoltern – Vorimholz – Wengi, und Bahnhof Suberg-Grossaffoltern – Ammerziwil – Vorimholz
- beide Äste je im 60'-Takt (ca. 30'-Takt Vorimholz – Bahnhof Suberg)



Ansatz nicht zielführend, weil:

- Zwar Reisezeitgewinn für Verbindung Grossaffoltern – Wankdorf; hingegen kein Zeitgewinn nach Bern gegenüber IR-Anschluss in Lyss
- Konkurrenzierung der Linie 363 nach Lyss
- Problem fehlender Halbstundentakt Bernstrasse in Lyss ungelöst

Weitere Ansätze, die während der Konzepterarbeitung in Abstimmung mit der Begleitgruppe geprüft, diskutiert und verworfen wurden:

- Anbindung Zollikofen stärken mit Tangente Wahlendorf – Meikirch – Zollikofen
- Tangente Frienisberg – Münchenbuchsee
- Anbindung Wohlensee mit Linienbus
- HUB-System (Umsteigeknoten Bus-Bus) in Hinterkappelen, Wohlen, Uettligen oder Orschwaben
- Tangente Aarberg – Radelfingen – Wohlen – Uettligen – Zollikofen
- Linie Aarberg – Radelfingen – Lobsigen – Schüpfen
- Linie 366 via Seedorf nach Suberg oder via Lobsigen und Seedorf nach Suberg
- Linie Lobsigen – Seedorf – Suberg – Grossaffoltern / Ammerziwil
- Integration Ast Schaufelacker in Fahrplankonstrukt Linie 101 (z. Bsp. je 20'-Takt auf den drei Ästen Kappelenring, Schlossmatt und Schaufelacker)

## 5. Angebotskonzept Raum Saane 2030

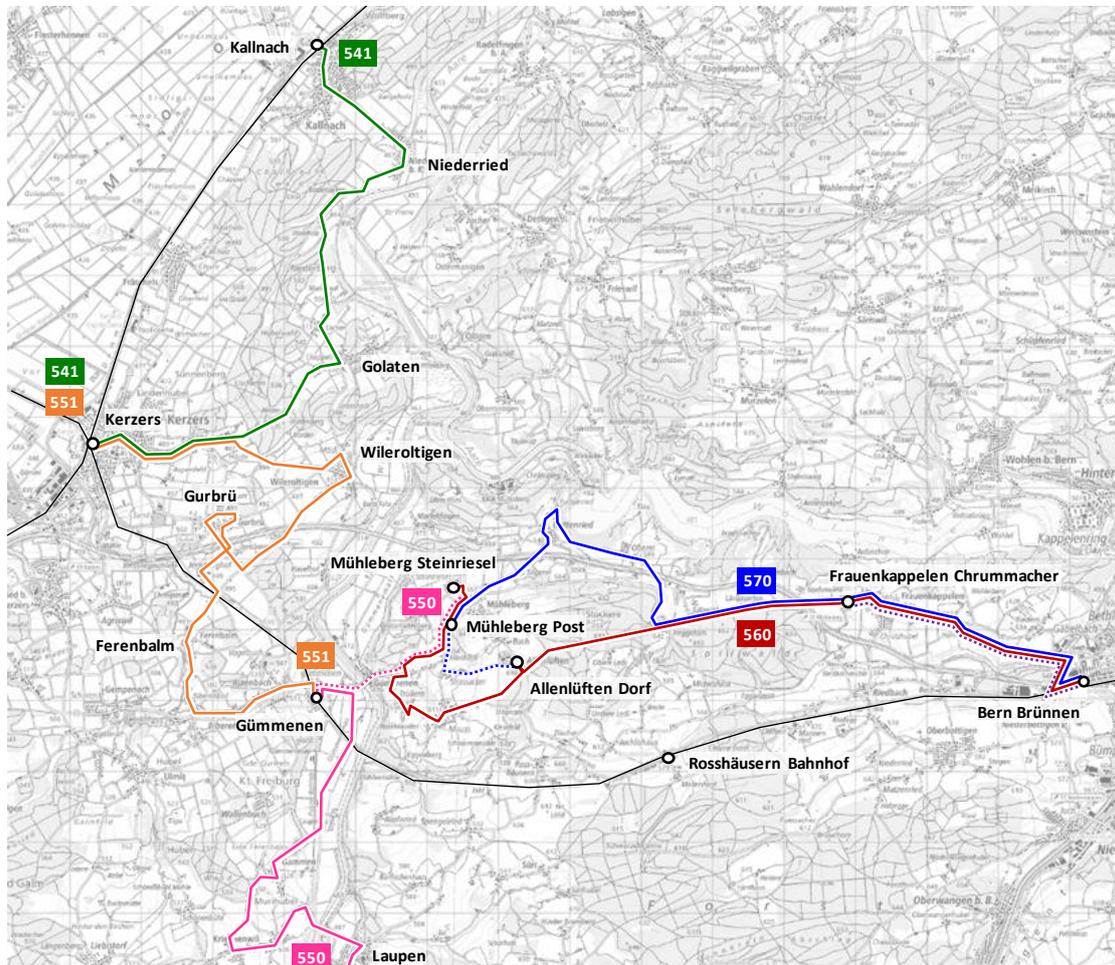
### 5.1. Zentrale Konzeptelemente

Das vorgeschlagene Angebotskonzept 2030 für den Raum Saane ist vor allem durch ein klarer strukturiertes und damit einfacher verständlicheres Liniennetz geprägt mit folgenden konzeptionellen Hauptelementen:

- Stärken der Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz: Beide Linien 560 und 570 verkehren neu ab Mühleberg via Frauenkappelen nach Brünnen, dafür Verzicht auf die heute nur schwach frequentierte Anbindung des S-Bahnhofs Rosshäusern.
- Verlängerung der Linie 550 aus Richtung Laupen über den Bahnhof Gümmenen hinaus bis Mühleberg mit guten Anschlüssen für Mühleberg an die S-Bahn Richtung Neuenburg/Murten.
- Die Linie 551 verkehrt ab Bahnhof Gümmenen via Ferenbalm nach Gurbrü und weiter via Wileroltigen nach Kerzers Bahnhof.
- Golaten wird neu mit einer Linie Kerzers Bahnhof – Kallnach Bahnhof erschlossen; für diese Linie ist als Alternative zu einem konventionellen Linienbetrieb der Betrieb als Bürgerbus zu prüfen.

Das Konzept mit der wegfallende Busverbindung Mühleberg – Rosshäusern hat keine Auswirkungen auf das Bahnangebot beim Bahnhof Rosshäusern. Die 30 Personen pro Tag, die von der heutigen Buslinie 560 auf die S-Bahn umsteigen sind diesbezüglich nicht massgebend.

Abbildung 16: Liniennetz Raum Saane 2030



Grafik INFRAS.

Der Fahrplan des Angebotskonzepts Raum Saane 2030 in Form einer Netzgrafik ist im Annex aufgeführt.

## 5.2. Linienportraits

### Vorbemerkung Angebotsniveau

Das Angebotsniveau orientiert sich in der Regel am heutigen Mengengerüst (Anzahl Kurse und Betriebszeiten). Taktverdichtungen, das Schliessen von Taktlücken oder die Ausdehnung der Betriebszeiten sind bei einzelnen Linien anzustreben und in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten im regionalen Angebotskonzept ÖV zu prüfen.

<b>Linie</b>	<b>541</b>	<b>Kerzers – Golaten – Kallnach</b>
Linienführung	Kerzers Bahnhof – Kallnach Bahnhof via Kerzers Schwimmbad, Golaten, Lachen, Niederried, Kallnach Mitteldorf	
Infrastruktur	Neue Haltestellen: Lachen, Bodenacker, Niederried, Kallnach (Krosenrain), Kallnach Sternen	
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Kerzers – Kallnach: 60min-Takt	Mo-Fr NVZ: ▪ Kerzers – Kallnach: 60min-Takt
	Samstag ▪ Kerzers – Kallnach: 60min-Takt	Sonntag ▪ Kerzers – Kallnach: 60min-Takt
Angebotsausbau zu prüfen	Ganztägiger Linienbetrieb im 60'-Takt Mo-So ist anzustreben und im Rahmen Bestellprozess/Fahrplanverfahren zu prüfen (RAK 2026-2029). Einführung dieser Linie bedingt Versuchsbetrieb mit Gemeinde-Mitfinanzierung ausserhalb ÖV-Kostenschlüssel.	
Fahrzeugeinsatz	Standardbus	
Betriebskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammen mit Linie 550 und 551 1 zusätzliches Fahrzeug Mo-So</li> <li>▪ Effektive Betriebskosten abhängig von Angebotsniveau und der Betriebsform (konventioneller Linienbetrieb oder Bürgerbus)</li> </ul>	
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Lastrichtung Morgen: Kerzers <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S-Bahn nach Bern</li> <li>▪ S-Bahn nach Neuchâtel – Ins Kallnach</li> <li>▪ S-Bahn nach Aarberg – Lyss</li> </ul>	Lastrichtung Abend: Kerzers <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S-Bahn von Bern</li> <li>▪ S-Bahn von Neuchâtel – Ins Kallnach</li> <li>▪ S-Bahn von Aarberg – Lyss</li> </ul>
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbausschritt 2035)	Kerzers und Kallnach: wie 2030	
Anschlüsse Bus intern	-	

<b>Linie</b>	<b>550</b>	<b>Laupen – Gümnenen (– Mühleberg)</b>
Linienführung	Weiterführung ab Gümnenen Bahnhof bis Mühleberg möglich.	
Infrastruktur	Wendemöglichkeit in Mühleberg, z.B. bei Kreuzung Brandstrasse Steinriselstrasse	
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Laupen – Mühleberg: 60min-Takt	Mo-Fr NVZ: ▪ Laupen – Mühleberg: 60min-Takt
	Samstag ▪ Laupen – Mühleberg: 60min-Takt	Sonntag ▪ Laupen – Mühleberg: 120min-Takt
Angebotsausbau zu prüfen	Angebotsverdichtungen am Sonntag zum 60'-Takt sind anzustreben und im Rahmen Bestellprozess/Fahrplanverfahren zu prüfen (RAK 2026-2029). Verlängerung dieser Linie bedingt Versuchsbetrieb mit Gemeinde-Mitfinanzierung ausserhalb ÖV-Kostenschlüssel.	
Fahrzeugeinsatz	Standardbus	
Betriebskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammen mit Linie 541 und 551 1 zusätzliches Fahrzeug Mo-So.</li> <li>▪ Die zusätzlichen Kosten (km-Kosten) erfordern eine entsprechende finanzielle Beteiligung der Gemeinde, da die Verlängerung als Versuchsbetrieb eingeführt würde.</li> <li>▪ Effektive Betriebskosten auch abhängig von Angebotsausbau Sonntag</li> </ul>	
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Gümnenen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Laupen ⇔ S-Bahn von/nach Bern</li> <li>▪ Mühleberg ⇔ S-Bahn v/n Kerzers – Fribourg</li> </ul>	
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Gümnenen: wie 2030	
Anschlüsse Bus intern	-	

<b>Linie</b>	<b>551</b>	<b>Kerzers – Wileroltigen – Gurbrü – Ferenbalm – Gümnenen</b>
Linienführung	Kerzers Bahnhof – Gümnenen Bahnhof via Kerzers Schwimmbad, Wileroltigen Dorf – Gurbrü, Jerisberg, Ferenbalm und Biberen	
Infrastruktur	Keine Massnahmen	
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Kerzers – Gümnenen: 60min-Takt	Mo-Fr NVZ: ▪ Kerzers – Gümnenen: 60min-Takt
	Samstag ▪ Kerzers – Gümnenen: 60min-Takt	Sonntag ▪ Kerzers – Gümnenen: 120min-Takt
Angebotsausbau zu prüfen	Angebotsverdichtung am Sonntag zum 60'-Takt ist anzustreben und im Rahmen Bestellprozess/Fahrplanverfahren zu prüfen (RAK 2026-2029).	
Fahrzeugeinsatz	Standardbus	
Betriebskosten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zusammen mit Linie 541 und 550 1 zusätzliches Fahrzeug Mo-So</li> <li>▪ Effektive Betriebskosten auch abhängig von Angebotsausbau Sonntag</li> </ul>	
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Kerzers <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S-Bahn von/nach Bern</li> <li>▪ S-Bahn von/nach Neuchâtel – Ins</li> <li>▪ S-Bahn von/nach Aarberg – Lyss</li> </ul>	Gümnenen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S-Bahn von/nach Bern</li> </ul>
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Kerzers und Gümnenen: wie 2030	
Anschlüsse Bus intern	-	

<b>Linie</b>	<b>560</b>	<b>Bern Brünnen – Frauenkappelen – Allenlüften – Mühleberg</b>			
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Frauenkappelen und Mühleberg via Allenlüften, Mauss, Trüllern und Gümmenten Stutz.</li> <li>▪ In Mühleberg Bedienung von Steinrisel weiterhin möglich (Endhaltestelle)</li> </ul>				
Infrastruktur	Wendemöglichkeit bei Allenlüften wird nach wie vor benötigt. Falls die heutige Wendemöglichkeit im Zeithorizont des Zielkonzepts nicht mehr existiert, ist eine alternative Lösung zu suchen. Die Haltestelle auf die Achse alte Bernstrasse/Dorfstrasse zu verschieben ist theoretisch denkbar, aber aus Sicht Erschliessung Allenlüften und Schülerbedürfnisse weniger zielführend.				
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: ▪ Brünnen – Mühleberg: 60min-Takt (30'-Takt mit 570)	Mo-Fr NVZ: ▪ Brünnen – Mühleberg: 60min-Takt (30'-Takt mit 570)	Samstag ▪ Brünnen – Mühleberg: 60min-Takt (30'-Takt mit 570)	Sonntag ▪ Brünnen – Mühleberg: 60min-Takt (30'-Takt mit 570)	
Angebotsausbau zu prüfen	Ganztägiger Linienbetrieb im 60'-Takt Mo-So ist anzustreben und im Rahmen Bestellprozess/Fahrplanverfahren zu prüfen (RAK 2026-2029).				
Fahrzeugeinsatz	Standardbus				
Betriebskosten	Effektive Betriebskosten abhängig von Angebotsniveau (Schliessen Taktlücken)				
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Brünnen ▪ S-Bahn von/nach Bern				
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Bern Brünnen ▪ S-Bahn von/nach Bern – Wankdorf				
Anschlüsse Bus intern	-				

<b>Linie</b>	<b>570</b>	<b>Bern Brünnen – Frauenkappelen – Oberei – Mühleberg</b>		
Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unverändert (zwischen Frauenkappelen und Mühleberg via Oberei und Buttenried)</li> <li>▪ Zu Schulbeginn/-ende Weiterführung Mühleberg – Allenlüften via alte Bernstrasse</li> </ul>			
Infrastruktur	Keine Massnahmen			
Angebotsniveau	Mo-Fr HVZ: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brünnen – Frauenkappelen Chrummacher: 15'-Takt</li> <li>▪ Frauenk. – Mühleberg: 60min-Takt (30'-Takt mit 560)</li> </ul>	Mo-Fr NVZ: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brünnen – Mühleberg: 60min-Takt (30'-Takt mit 560)</li> </ul>	Samstag <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brünnen – Mühleberg: 60min-Takt (30'-Takt mit 560)</li> </ul>	Sonntag <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brünnen – Mühleberg: 60min-Takt (30'-Takt mit 560)</li> </ul>
Angebotsausbau zu prüfen	-			
Fahrzeugeinsatz	Standardbus			
Betriebskosten	Unverändert			
Anschlüsse Bus – Bahn 2030	Bern Brünnen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S-Bahn von/nach Bern</li> </ul>			
Anschlüsse Bus – Bahn (STEP Ausbauschritt 2035)	Bern Brünnen <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ S-Bahn von/nach Bern – Wankdorf</li> </ul>			
Anschlüsse Bus intern	-			

### 5.3. Auswirkungen für die einzelnen Gemeinden

Zentraler Vorteil für alle Gemeinden ist die Systematisierung des Angebots durch die Umsetzung von einheitlichen Linienführungen. Das Angebot im Raum Saane ist aus Sicht der Kundenschaft übersichtlicher und verständlicher als das heute Busangebot.

#### Ferenbalm

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Gümmenen Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindung von/nach Mühleberg</li> </ul>	-
Jerisberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2 Verbindung pro Stunde von/nach Bern (Stündlich Anschluss in Kerzers und leicht versetzt dazu stündlich in Gümmenen)</li> </ul>	-
Ferenbalm	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindung von/nach Kerzers</li> <li>▪ 2 Verbindung pro Stunde von/nach Bern (Stündlich Anschluss in Kerzers und leicht versetzt dazu stündlich in Gümmenen)</li> </ul>	-

**Frauenkappelen**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Frauenkappelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schnelle Direktverbindung von/nach Schulhaus Allenlüften</li> <li>▪ Frauenkappelen Chrummacher – Brünnen im 15-Minutentakt zur HVZ</li> <li>▪ Ganztags im 30-min-Takt nach Brünnen ausser Taktlücken werden aus betriebswirtschaftlichen Gründen beibehalten</li> <li>▪ Künftig Anschlussausrichtung auf S-Bahnlinie, die von/nach Bern Wankdorf durchgebunden ist.</li> <li>▪ Voraussetzung für stabile Betriebsumläufe der Buslinien (für sichere Bahnanschlüsse)</li> </ul>	-

**Gurbrü**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Gurbrü	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Halbstündliche Verbindung von/nach Bern (Stündlich Anschluss in Kerzers und versetzt dazu stündlich in Gümmenen)</li> <li>▪ Stündlich S-Bahnanschluss in Kerzers von/nach Aarberg-Lyss</li> </ul>	-

**Kallnach**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Golaten	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stärkung gemeindeinterne Verbindung (Schulverkehr)</li> <li>▪ Stündlich S-Bahnanschluss in Kallnach von/nach Aarberg-Lyss</li> </ul>	-
Kallnach	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Buserschliessung von Kallnach Mitteldorf mit Anbindung an S-Bahnhaltestelle</li> </ul>	-
Niederried	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Buserschliessung Niederried</li> <li>▪ Stärkung gemeindeinterne Verbindung (Schulverkehr)</li> <li>▪ Stündlich S-Bahnanschluss in Kallnach von/nach Aarberg-Lyss und in Kerzers von/nach Bern und Neuchâtel</li> </ul>	-

**Mühleberg**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Allenlüften	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindung von/nach Bern Brünnen</li> <li>▪ Ganztägig S-Bahnanschluss in Brünnen (künftig Anschlussausrichtung in Brünnen auf S-Bahnlinie, die von/nach Bern Wankdorf durchgebunden ist.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbindung nach Bahnhof Rosshäusern entfällt (heute sehr schwach frequentiert)</li> </ul>
Buttenried/ Oberei	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ganztägig S-Bahnanschluss in Brünnen (künftig Anschlussausrichtung in Brünnen auf S-Bahnlinie, die von/nach Bern Wankdorf durchgebunden ist.)</li> </ul>	-
Gümmenen Dorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbindung mit Gemeindezentrum Mühleberg (Linie 550)</li> <li>▪ Verbindung zum Bahnhof Gümmenen mit Anschluss von/nach Kerzers/Neuchâtel,</li> </ul>	-
Mauss/Trüllern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direktverbindung von/nach Bern Brünnen</li> <li>▪ Ganztägig S-Bahnanschluss in Brünnen (künftig Anschlussausrichtung in Brünnen auf S-Bahnlinie, die von/nach Bern Wankdorf durchgebunden ist.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbindung nach Bahnhof Rosshäusern entfällt (heute sehr schwach frequentiert)</li> </ul>
Mühleberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbindung zum Bahnhof Gümmenen mit Anschluss von/nach Kerzers/Neuchâtel,</li> <li>▪ Ganztags im 30-min-Takt nach Brünnen ausser Taktlücken werden aus betriebswirtschaftlichen Gründen beibehalten</li> <li>▪ Zusätzliche HVZ-Verdichtungskurse Richtung Brünnen möglich</li> <li>▪ Künftig Anschlussausrichtung in Brünnen auf S-Bahnlinie, die von/nach Bern Wankdorf durchgebunden ist.</li> <li>▪ Direkte Busverbindung nach Laupen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbindung nach Bahnhof Rosshäusern entfällt (heute sehr schwach frequentiert)</li> </ul>
Rosshäusern	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gemeindeinterne Verbindung Rosshäusern – Mühleberg entfällt</li> <li>▪ Haltestellen Zilacher und Brünnemoos nicht bedient</li> </ul>

**Wileroltigen**

Ortsteil	Wichtigste Vorteile	Wichtigste Nachteile
Wileroltigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Halbstündliche Verbindung von/nach Bern (Stündlich Anschluss in Kerzers und versetzt dazu stündlich in Gümmenen)</li> <li>▪ Stündlich S-Bahnanschluss in Kerzers von/nach Aarberg-Lyss</li> </ul>	-

## 5.4. Auswirkungen auf die Betriebskosten und Abgeltungen

### Mehrkosten

Die folgende Tabelle fasst die Kostenauswirkungen des vorgeschlagenen Angebotskonzepts Saane 2030 zusammen.

**Tabelle 3: Mehrkosten Angebotskonzept Saane 2030 gegenüber Ist-Angebot (Grobschätzung)**

Linie	Angebotsveränderung	Mehrkosten pro Jahr	Annahmen
Linie 541	Neue ganztägig verkehrende Linie Kerzers– Kallnach im Stundentakt Mo-So bis 20 Uhr => <b>1 zusätzlicher Standardbus</b>	ca. + 600'000 CHF	Vollkostensatz pro Standardbus «ganztägig Mo-So eingesetzt»: 600'000 CHF/a; Betriebszeit: 14 Stunden während 365 Tagen
<b>Total</b>		<b>ca. + 0.6 Mio. CHF</b>	

Tabelle INFRAS. Quelle: eigene Schätzungen, Kostensätze mit TU abgestimmt; Kostengenauigkeit: +/-30%, Kostenstand: 2022

Auf den übrigen, oben nicht aufgeführten Linien bleiben die Betriebskosten bei gegenüber dem Fahrplan 2022 gleichbleibendem Angebotsniveau unverändert (vorbehalten bleiben teuerungsbedingte Kostensteigerungen).

### Nachfrageeffekte und Erlösschätzung

Gegenüber dem Referenzzustand 2019 ist mit folgenden Nachfrageeffekten zu rechnen:

- Mehrnachfrage infolge Bevölkerungswachstum => **Siedlungseffekt**; Annahme: Die Nachfrage nimmt proportional zur Bevölkerungsentwicklung zu; implizit wird damit unterstellt, dass die ÖV-Nutzung pro Kopf unverändert bleibt.
- Mehrnachfrage durch **allgemeines Verkehrswachstum**; Annahme: die ÖV-Nutzung pro Kopf nimmt zu.
- Mehrnachfrage durch verbessertes Angebot => **Angebotseffekt**

Die nachfolgende Tabelle zeigt die grobgeschätzte Mehrnachfrage (Einsteiger pro Jahr) und die daraus resultierenden Mehrerlöse für den ÖV unter Annahme der durchschnittlichen Fahrtlänge pro Einsteiger auf den Frienisberg-Linien und einem durchschnittlichen Erlössatz pro Personenkilometer (Pkm). Dabei ist zu beachten, dass sich die Nachfrageeffekte infolge von Angebotsverbesserungen erfahrungsgemäss erst nach zwei bis drei Jahren voll einstellen.

**Tabelle 4: Nachfrageeffekte und Erlösschätzung Angebotskonzept Frienisberg 2030 (Grobschätzung)**

	Relativ [%]	Absolut [Mio. Pers./a]	
Total Einsteiger 2019		0.4	
Mehrnachfrage AK 2030			
Siedlungseffekt (Bevölkerungsentwicklung)	14%	0.1	Strukturdaten GVM
Allg. Verkehrswachstum (0.5% p.a.)	5.6%	0.0	Annahme INFRAS
Angebotseffekt (5 - 10%)	7.5%	0.0	Annahme INFRAS
<b>Total Mehrnachfrage</b>	<b>27.1%</b>	<b>0.1</b>	
Ø Reiselänge/Einsteiger [Pkm/Einsteiger]	5.7		Topsets PAG
Zusätzliche Pkm [Mio. Pkm/a]		0.7	
Ø Erlössatz/Pkm [CHF/Pkm]	0.25		Annahme INFRAS
<b>Total Mehrerlös [Mio. CHF/a]</b>		<b>0.2</b>	

Tabelle INFRAS. Quelle: eigene Schätzungen

Mit den getroffenen Annahmen resultieren zusätzliche Verkehrserlöse in der Grössenordnung von 0.2 Mio. CHF pro Jahr über alle Linien in den Teilgebieten Saane Ost und West. Diese Mehrerlöse vermögen die zusätzlichen Betriebskosten, ausgelöst durch das zusätzliche Fahrzeug im Raum Saane West, nicht kompensieren. Die zusätzlich erforderlichen Abgeltungen liegen in der Grössenordnung von 0.4 Mio. CHF pro Jahr. Zudem gilt es zu beachten, dass dieser Mehrerlös mehrheitlich im Teilgebiet Saane Ost anfällt. Die Wirtschaftlichkeit des Angebots im Teilgebiet Saane West dürfte bei konventionellem Linienbetrieb kritisch sein. Für die Linie 541 Kerzers – Golaten – Kallnach ist deshalb der Betrieb als Bürgerbus mit dem Ziel von günstigeren Kostenstrukturen zu prüfen. Zudem bedingt die Einführung dieser Linie einen Versuchsbetrieb mit Gemeinde-Mitfinanzierung ausserhalb des ÖV-Kostenschlüssel, unabhängig davon, ob die Linie konventionell oder als Bürgerbus betrieben wird.

## 5.5. Anforderungen an die Infrastruktur

### **Wendemöglichkeit Mühleberg aus Richtung Gümmenen**

Für die Verlängerung der Linie 550 ab Gümmenen Bahnhof bis Mühleberg ist in Mühleberg eine Wendemöglichkeit notwendig. Sowohl heute als auch im Angebotskonzept 2030 wenden die Kurse der Linie 560 bei Mühleberg Steinriesel. Grundsätzlich ist dies auch für die Linie 550 möglich. Als eine weitere Wendemöglichkeit könnte die Abzweigung Brandstrasse – Steinrieselstrasse dienen.

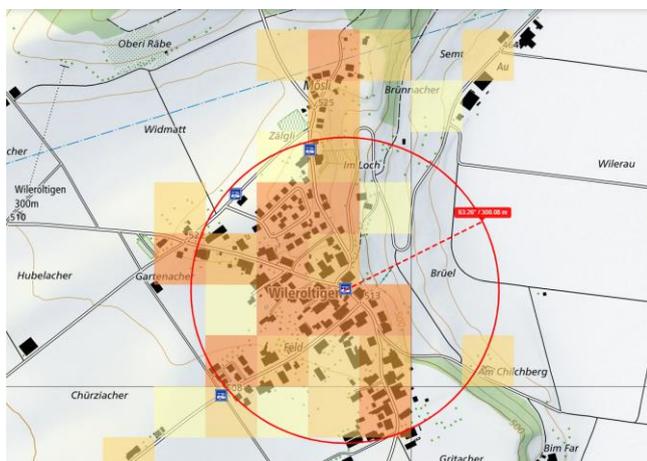
### **Wendeplatz Allenlüften**

Der bestehende Wendeplatz in Allenlüften kann zukünftig nicht mehr genutzt werden. Eine Wendemöglichkeit bei Allenlüften wird mit dem neuen Angebotskonzept nach wie vor benötigt. Die Haltestelle auf die Achse alte Bernstrasse/Dorfstrasse zu verschieben ist theoretisch denkbar, aber aus Sicht Erschließung Allenlüften und Schülerbedürfnisse weniger zielführend. Deshalb ist für die wegfallende heutige Wendemöglichkeit eine alternative Lösung zu suchen.

## 5.6. Überprüfung Haltestellen

Linie	Handlungsbedarf	Bemerkungen
741	Haltestelle Golaten Dorf in der Wileroltigenstrasse	Haltestelle in die Kerzers- oder Lachenstrasse verschieben.
741	Neue Haltestellen zwischen Golaten und Kallnach	Folgende neue Haltestellen entlang der Linie 741 sind zu prüfen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lachen,</li> <li>▪ Bodenacker,</li> <li>▪ Niederried Dorfstrasse,</li> <li>▪ Niederried Kallnachstrasse,</li> <li>▪ Kallnach Krosenrain,</li> <li>▪ Kallnach Sternen</li> </ul>
550	Erschliessung Gümmenen Dorf	Bei Verlängerung der Linie 550 bis Mühleberg soll die Haltestelle Gümmenen Dorf reaktiviert werden.
551	4 verschiedenen Haltestellen in Wileroltigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In Wileroltigen reicht grundsätzlich eine Bushaltestelle aus, um das Siedlungsgebiet zu erschliessen. Im Umkreis von 300m erschliesst die Haltestelle Wileroltigen Dorf fast das gesamte Siedlungsgebiet (siehe folgende Abbildung). Wileroltigen Dorf soll weiterhin als zentrale Bushaltestelle dienen und soll zwingend beibehalten werden.</li> <li>▪ Die Haltestellen Kindergarten, Mösli und Feld sind nicht zwingend aufrechtzuerhalten, ausser im Zusammenhang mit der Schulwegsicherung.</li> <li>▪ Grundsätzlich funktioniert vom Umlauf/Fahrplan her die Linie 551 mit dem Umweg via Kindergarten und Mösli.</li> </ul>
560	Haltestellen zwischen Allenlütten und Rosshäusern werden nicht mehr bedient	Haltestellen Zilacher bei Rosshäusern und Brünemoos bei Rosshäusern aufheben.
570	kein Handlungsbedarf	

Abbildung 17: Erschliessungsradius Wileroltigen Dorf (300m)



Grafik INFRAS.

## 5.7. Umsetzung

### Einführung Orts-/Schulbus Golaten – Niederried – Kallnach

Die Gemeinde Kallnach hat vorgesehen, einen Orts-/Schulbus zwischen Golaten, Niederried und Kallnach einzuführen. Die Einführung ist ab Schuljahresbeginn im Sommer 2023 geplant, die Publikation im Fahrplan erfolgt auf den Fahrplanwechsel 2024. Dieses durch die Gemeinde bestellte und organisierte Angebot ist mit dem Zielkonzept 2030 aufwärtskompatibel und kann als erste Umsetzungsetappe der Linie 541 Kerzers – Golaten – Niederried – Kallnach betrachtet werden.

### Regionale Angebotskonzepte (RAK) 2026 – 2029

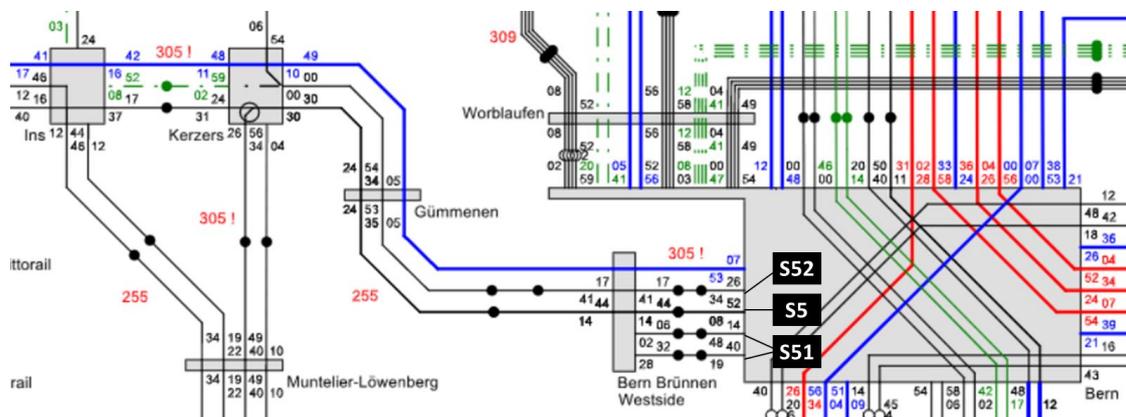
Grundsätzlich sollen die Elemente aus dem Raum Saane West des Zielkonzepts 2030 in die Regionalen Angebotskonzepte (RAK) 2026 – 2029 aufgenommen und geprüft werden:

- Linie 741 Kerzers – Golaten – Niederried – Kallnach
- Linie 550 Verlängerung bis Mühleberg
- Linie 551 Kerzers – Wileroltigen – Gurbrü – Ferenbalm – Gümmenten

### Regionales Angebotskonzept (RAK) 2030 – 2033

Die Elemente aus dem Raum Saane Ost des Zielkonzepts 2030 sollen erst ins Regionale Angebotskonzept (RAK) 2030 – 2033 aufgenommen werden. Grund dafür ist der Bahnfahrplan Bern Brünnen – Bern. Im Zusammenhang mit der Leistungssteigerung Bern West (Entflechtung Holligen) ist während der Bauphase zumindest zeitweilig mit einem Ausfall der heutigen S51 zu rechnen (siehe Kapitel 3.3 Randbedingungen).

Abbildung 18: Heutiger Bahnfahrplan Bern – Bern Brünnen Westside – Kerzers (2022)



Quelle: Fahrplan Schweiz 2022, SBB/sma+partner/Minirex AG; bearbeitet durch INFRAS.

Aufgrund des Risikos, dass die S51 für eine bestimmte Zeit ausfallen könnte, ist mit der Umsetzung des Angebotskonzepts 2030 zu warten, bis die Bauphase und die Einschränkungen im Bahnangebot abgeschlossen sind, da die Grundkurse der Linie 560 und 570 in Bern Brünnen Westside auf die Anschlüsse der S51 ausgerichtet sind.

**Ausblick**

Auch das skizzierte Angebotskonzept 2030 für den Raum Saane funktioniert mit dem künftigen Bahnangebot gemäss STEP AS 2035. Für die Anbindung der beiden Gemeinden Mühleberg und Frauenkappelen resultieren sogar Vorteile, indem Anschlüsse auf die S-Bahn, welche im Bahnhof Bern Richtung Wankdorf durchgebunden ist, entstehen.

## 5.8. Verworfenne Ansätze

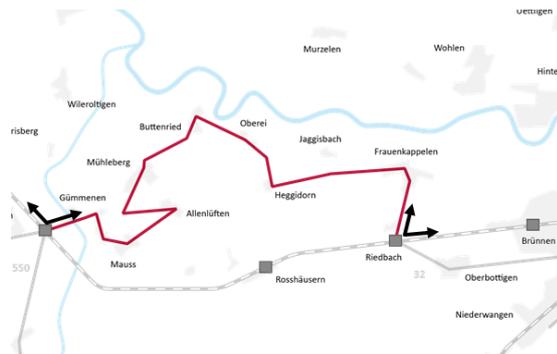
### Anbindung Bahnhof Riedbach

Konzeptioneller Ansatz:

- Spange Gümnenen – Riedbach,
- Ergänzendes Angebot Mühleberg – Frauenkappelen – Brünnen

Ansatz nicht zielführend, weil:

- Anbindung Riedbach wäre auf Kosten Anbindung Brünnen
- Bahnangebot in Bern Brünnen grösser als Riedbach; zudem Tramanschluss
- Zielort Bern Brünnen Westside attraktiver und mit mehr Potenzial



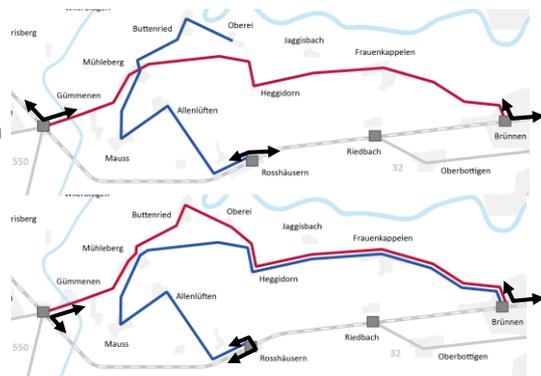
### Ansätze, die Anbindung Bahnhof Rosshäusern beibehalten

Konzeptionelle Ansätze:

- Verbindungen Mühleberg – Rosshäusern und Mühleberg – Frauenkappelen - Brünnen

Ansätze weniger zielführend, weil:

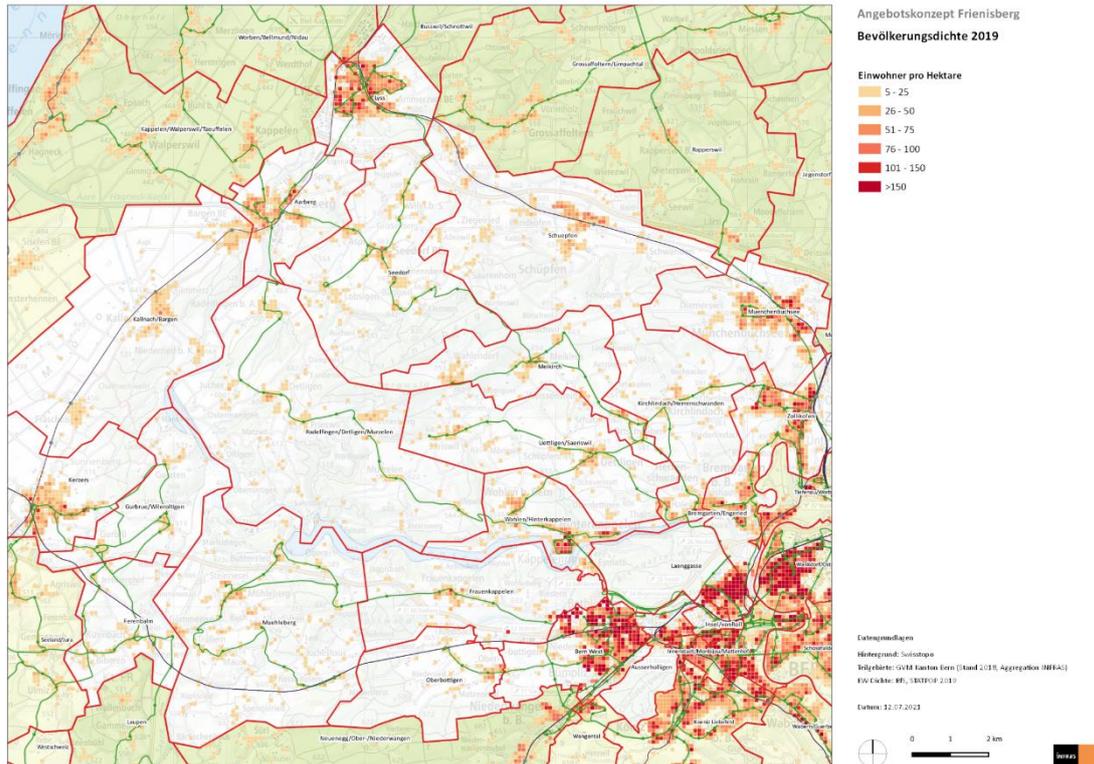
- Angebotseinbussen im nachfragestärkeren Korridor (Mühleberg –) Frauenkappelen – Brünnen: weniger Verbindungen oder ungleichmässig verteilt (z.B. 15/45-Takt Frauenkappelen – Brünnen)



## Annex

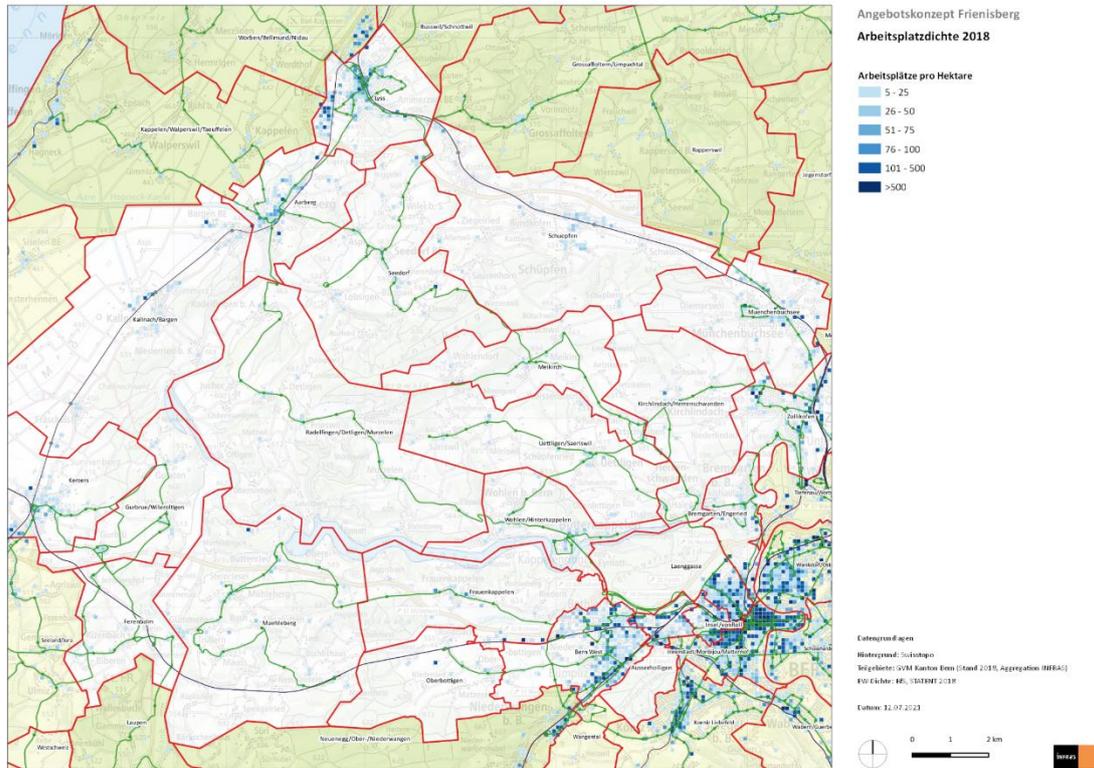
## Annex 1: Siedlungsstruktur

Abbildung 19: Bevölkerungsdichte 2019



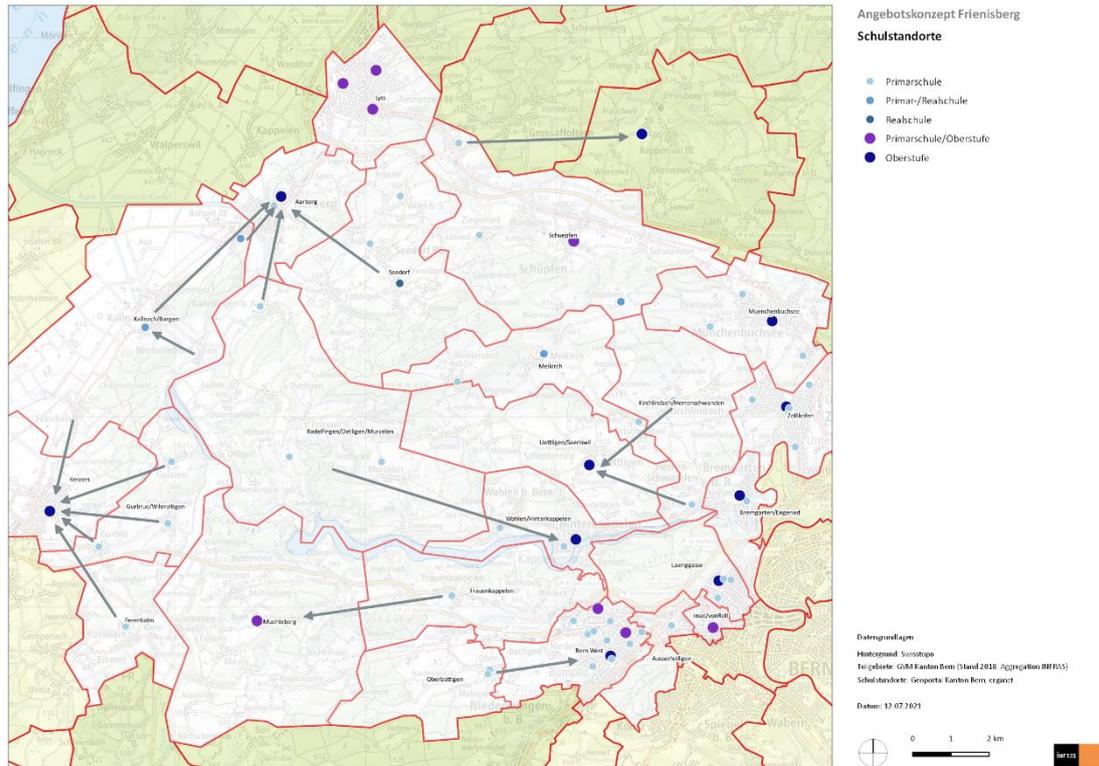
Grafik INFRAS. Quelle: <bitte hier eingeben>

Abbildung 20: Arbeitsplatzdichte 2018



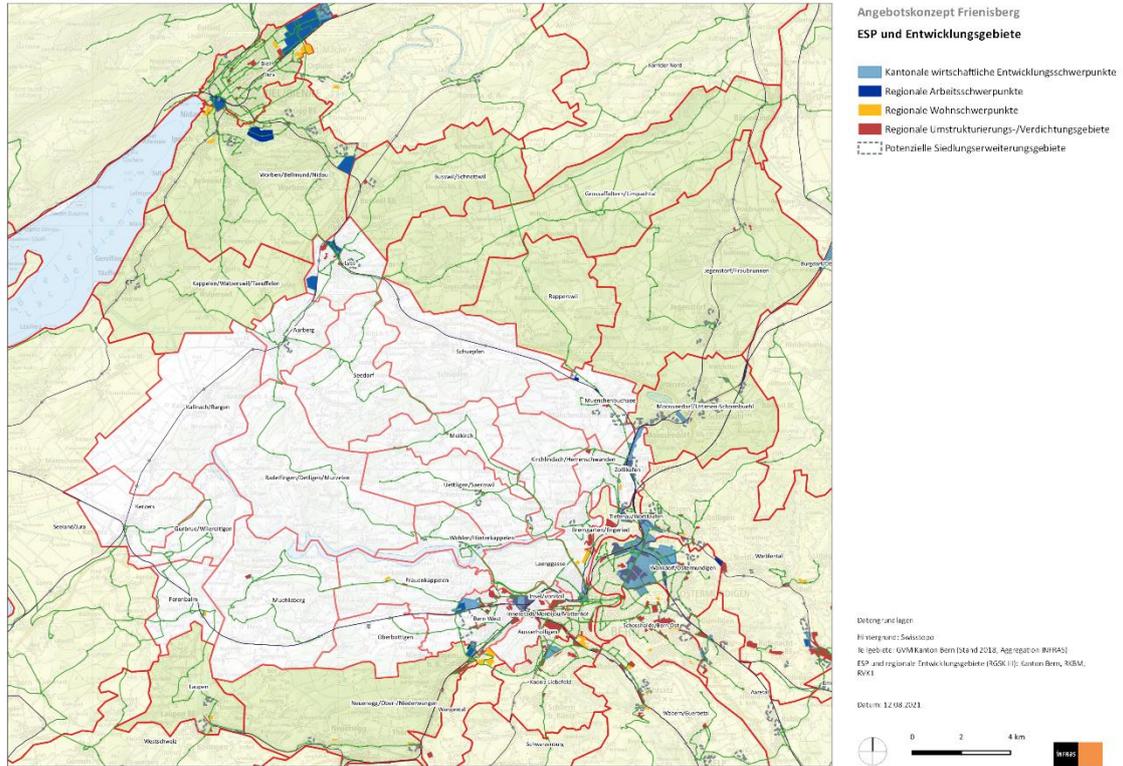
Grafik INFRAS. Quelle: <bitte hier eingeben>

Abbildung 21: Schulstandorte (Stand 2021)



Grafik INFRAS. Quelle: <bitte hier eingeben>

Abbildung 22: ESP und Entwicklungsgebiete

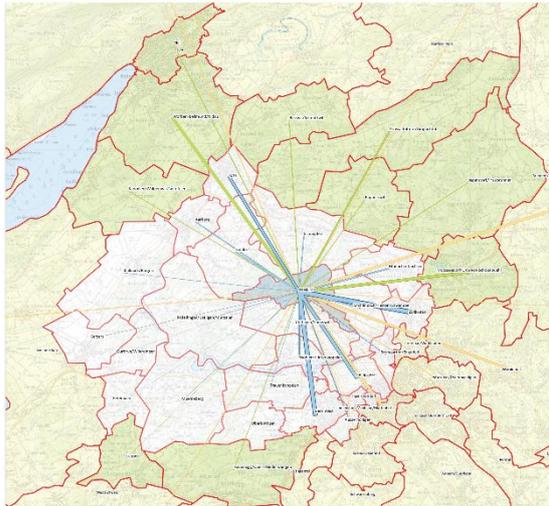


Grafik INFRAS. Quelle: <bitte hier eingeben>

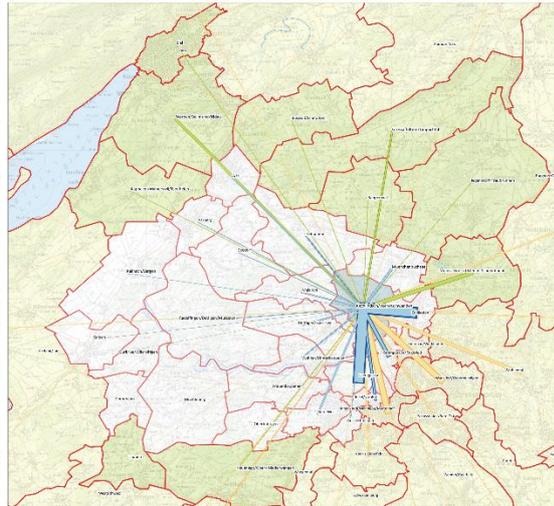
## Annex 2: Gesamtverkehrsströme

Abbildung 23: Gesamtverkehrsströme Frienisberg Süd 2016 und 2040 (MIV+ÖV)

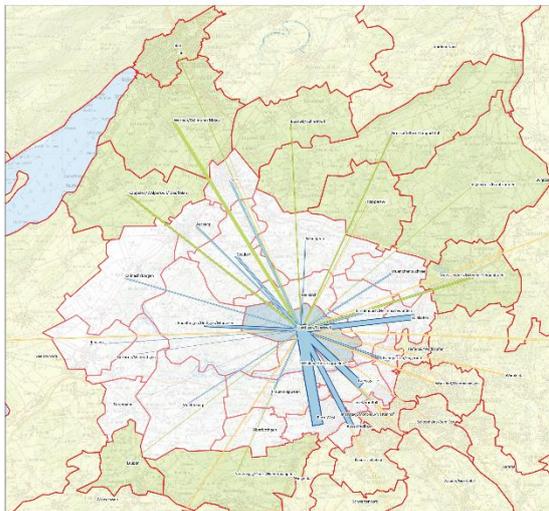
Meikirch



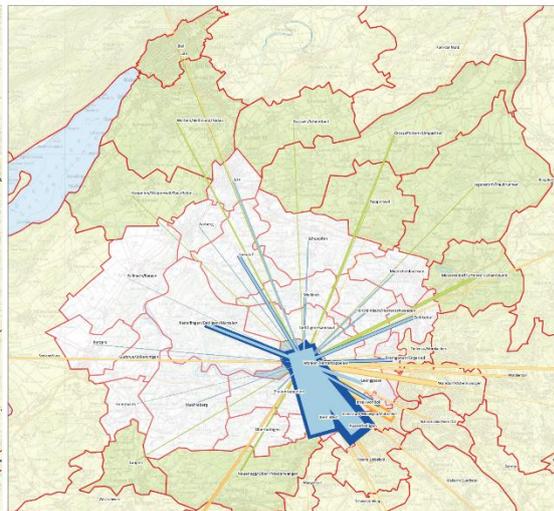
Kirchlindach



Uettligen/Säriswil



Wohlen/Hinterkappelen



Legende:

Wunschlinien 2016

- MIV+ÖV, innerhalb Frienisberg
- MIV+ÖV, Beziehungen zum Betrachtungsperimeter
- MIV+ÖV, ausserhalb Betrachtungsperimeter

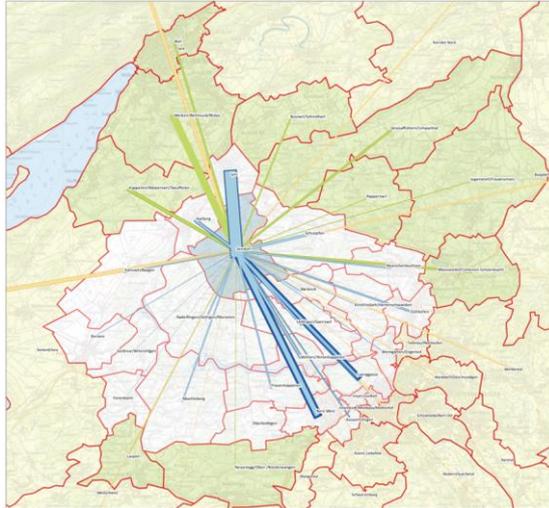
Wunschlinien 2040

- MIV+ÖV, innerhalb Frienisberg
- MIV+ÖV, Beziehungen zum Betrachtungsperimeter
- MIV+ÖV, ausserhalb Betrachtungsperimeter

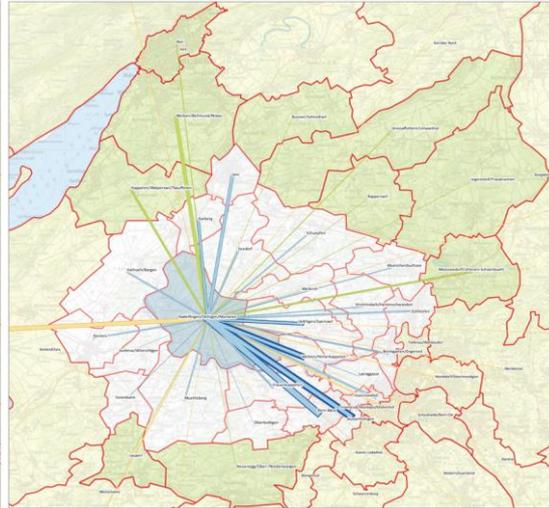
Grafik INFRAS. Quelle: Kartenhintergrund: Swisstopo, Wunschlinien: GVM Kanton Bern (Stand 2018) mit regionalen Anpassungen

**Abbildung 24: Gesamtverkehrsströme Frienisberg Nord 2016 und 2040 (MIV+ÖV)**

Seedorf



Radelfingen/Detligen/Murzelen



Legende:

**Wunschlinien 2016**

- MIV+ÖV, innerhalb Frienisberg
- MIV+ÖV, Beziehungen zum Betrachtungsperimeter
- MIV+ÖV, ausserhalb Betrachtungsperimeter

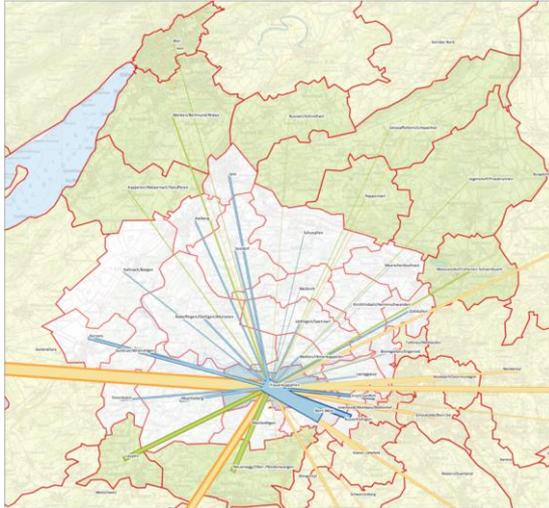
**Wunschlinien 2040**

- MIV+ÖV, innerhalb Frienisberg
- MIV+ÖV, Beziehungen zum Betrachtungsperimeter
- MIV+ÖV, ausserhalb Betrachtungsperimeter

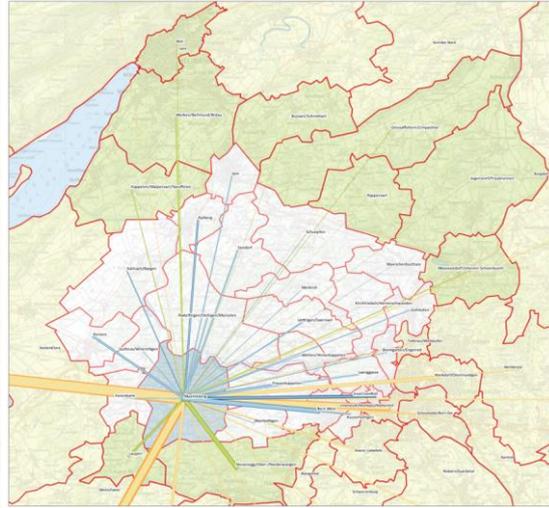
Grafik INFRAS. Quelle: Kartenhintergrund: Swisstopo, Wunschlinien: GVM Kanton Bern (Stand 2018) mit regionalen Anpassungen

Abbildung 25: Gesamtverkehrsströme Frauenkappelen/Mühleberg/Kerzers 2016 und 2040 (MIV+ÖV)

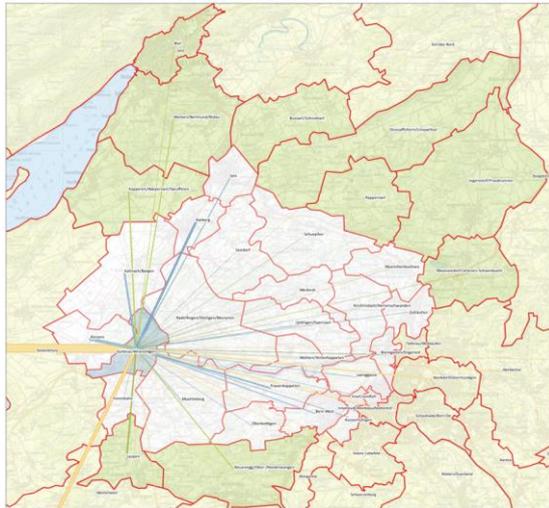
Frauenkappelen



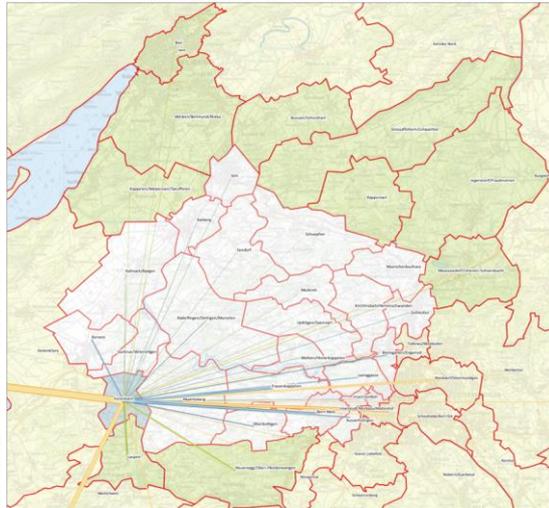
Mühleberg



Gurbrü/Wileroltigen



Ferenbalm



Legende:

Wunschlinien 2016

- MIV+ÖV, innerhalb Frienisberg
- MIV+ÖV, Beziehungen zum Betrachtungsperimeter
- MIV+ÖV, ausserhalb Betrachtungsperimeter

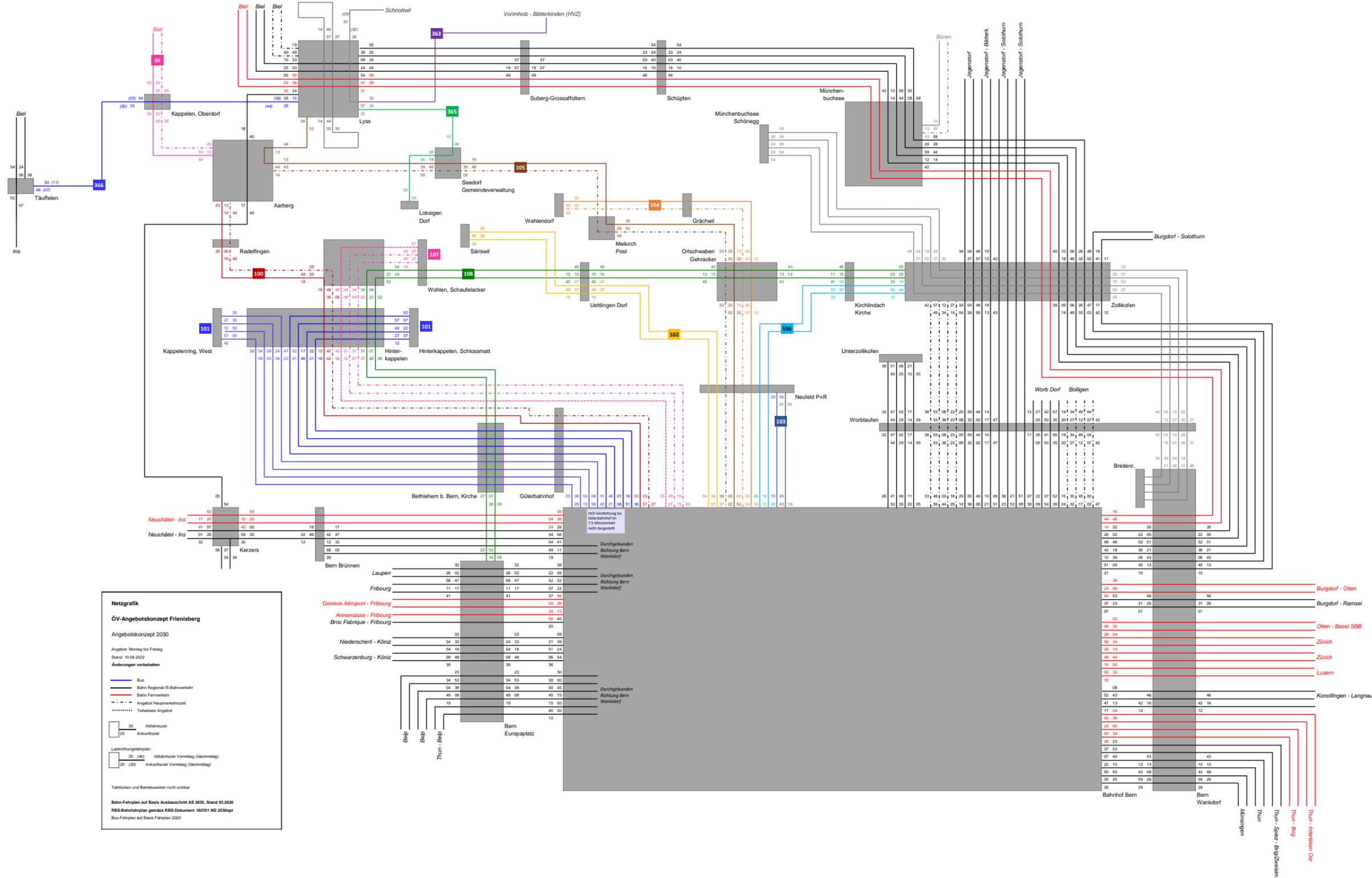
Wunschlinien 2040

- MIV+ÖV, innerhalb Frienisberg
- MIV+ÖV, Beziehungen zum Betrachtungsperimeter
- MIV+ÖV, ausserhalb Betrachtungsperimeter

Grafik INFRAS. Quelle: Kartenhintergrund: Swisstopo, Wunschlinien: GVM Kanton Bern (Stand 2018) mit regionalen Anpassungen

## **Annex 3: Netzgrafiken**

Netzgrafik Angebotskonzept Frienisberg 2030



**Netzgrafik**  
**ÖV-Angebotskonzept Frienisberg**  
 Angebotskonzept 2030  
 Angebot: Montag bis Freitag  
 Stand: 10.08.2022  
 Änderungen vorbehalten

— Bus  
— Bahn Regional-S-Bahnverkehr  
— Bahn Fernverkehr  
- - - Angebot Hauptverkehrszeit  
..... Teilweises Angebot

35 Abfahrtszeit  
25 Ankunftszeit

Lastverkehrsfahrplan:  
35 (40) Abfahrtszeit Vormittag (Nachmittag)  
25 (30) Ankunftszeit Vormittag (Nachmittag)

Taktzeiten und Betriebszeiten nicht sichtbar

Bahn-Fahrplan auf Basis Ausbauschritte AS 2035, Stand 03.2020  
 RBS-Bahnfahrplan gemäss RBS-Dokument 160701 NG 2030opt  
 Bus-Fahrplan auf Basis Fahrplan 2020



## Abkürzungsverzeichnis

AK	Angebotskonzept
DGB	Doppelgelenkbus
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
EW	Einwohner
FPL	Fahrplan
FV	Fernverkehr
GB	Gelenkbus
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HA	Hektare
HVZ	Hauptverkehrszeit
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
Pkm	Personenkilometer
RAK	Regionales Angebotskonzept ÖV
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVZ	Randverkehrszeit
SB	Standardbus
TU	Transportunternehmen
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung