

# Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027-2030



## Öffentliche Mitwirkung

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura

Geschäftsstelle Seeland: Thomas Berz

Güterstrasse 22a, 3008 Bern, 031 388 60 65 / [thomas.berz@rvk-crt.ch](mailto:thomas.berz@rvk-crt.ch)

Geschäftsstelle Berner Jura: Fanny Farron

Rue du Pierre-Pertuis 1, 2605 Sonceboz, 032 492 71 30 / [fanny-farron@rvk-crt.ch](mailto:fanny-farron@rvk-crt.ch)

### **Projektleitung**

Thomas Berz, Geschäftsstelle Seeland

Fanny Farron, Geschäftsstelle Berner Jura

### **Begleitgruppe – Vorstand RVK1**

Ralph Thomas, Präsident

Christophe Gagnebin, Vizepräsident

Laurent Droz, Vertreter Jura bernois.Bienne

Jacques Misteli, Vertreter Jura bernois.Bienne

Petra Frommert, Vertreterin seeland.biel/bienne

Manuela Perny, Vertreterin seeland.biel/bienne

Theres Lautenschlager, Vertreterin seeland.biel/bienne (bis 31.12.2023)

Oliver Matti, Vertreter seeland.biel/bienne (ab 03.07.2024)

Florence Schmoll, Vertreterin Stadt Biel

Mit beratender Stimme:

Roger Racordon, Leiter Abteilung Infrastruktur Stadt Biel

Kilian Constantin, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern

### **Auftragnehmer**

Transitec Beratende Ingenieure AG, Bern : Pascal Martin, Sophia Badoux

Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Biel : Felix Dudler

### **Übersetzung**

Transitec Beratende Ingenieure AG, Bern

# Inhaltsverzeichnis

Seite

|                                                                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Einleitung .....                                                                                              | 5  |
| 1.1 Ausgangslage und Auftrag .....                                                                               | 5  |
| 1.2 Zweck und Inhalt des RAK.....                                                                                | 5  |
| 1.3 Vorgehen und Aufbau des RAK .....                                                                            | 6  |
| 1.4 Kosten und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern .....                                       | 9  |
| 1.5 Öffentliche Mitwirkung .....                                                                                 | 10 |
| 2. Erfolgskontrolle 2022–2025 .....                                                                              | 11 |
| 2.1 Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele .....                                                       | 11 |
| 2.2 Auslastung und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien.....                                               | 11 |
| 2.2.1 Definitionen.....                                                                                          | 12 |
| 2.2.2 Erfolgskontrolle 2022 und Veränderungen 2018 und 2022.....                                                 | 14 |
| 2.2.3 Würdigung der Auslastung 2018–2022 .....                                                                   | 18 |
| 2.2.4 Würdigung des Kostendeckungsgrades 2018-2022 .....                                                         | 19 |
| 3. ÖV-Planungsstudien.....                                                                                       | 21 |
| 3.1 ÖV-Strategien und -Ziele in übergeordneten Studien.....                                                      | 21 |
| 3.2 Angebotskonzepte und teilregionale ÖV-Planungsstudien in der Region Berner Jura – Biel/Bienne – Seeland..... | 26 |
| 3.3 Weitere laufende Studien: On Demand-Angebote und Nachtlinien .....                                           | 35 |
| 4. RAK 2027-2030: Anträge .....                                                                                  | 36 |
| 4.1.1 Anträge Bahnlinien.....                                                                                    | 37 |
| 4.1.2 Anträge Seilbahnlinien .....                                                                               | 38 |
| 4.1.3 Anträge Buslinien Regionalverkehr.....                                                                     | 38 |
| 4.1.4 Anträge Buslinien Ortsverkehr .....                                                                        | 42 |
| 4.1.5 Nicht priorisierte Anträge.....                                                                            | 43 |
| 5. Zielbild 2040 .....                                                                                           | 45 |
| 5.1 Stellenwert des Zielbilds 2040 in den Planungsinstrumenten .....                                             | 45 |
| 5.2 Allgemeine Ziele des öffentlichen Verkehrs .....                                                             | 45 |
| 5.3 Geplante Entwicklungen im ÖV-Angebot .....                                                                   | 46 |
| 5.4 Angebotsstrategie des Zielbilds 2040 .....                                                                   | 49 |
| 5.5 Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben .....                                                         | 52 |
| 5.6 Freizeit- und Tourismusverkehr im ÖV.....                                                                    | 54 |

## Abkürzungen

|        |                                                                                                                                        |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| AK     | Angebotskonzept                                                                                                                        |
| AGV    | Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr vom 10.09.1997, Stand 01.02.2022 (Angebotsverordnung)                              |
| AÖV    | Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination                                                                                  |
| ARPV   | Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs vom 11. November 2009 (Stand 10.12.2023; SR 745.16)                      |
| AS     | Angebotsstufe                                                                                                                          |
| asm    | aare seeland mobil AG (Transportunternehmen)                                                                                           |
| B(N)   | Verkehrsmittelkategorie gemäss AGV: Bahn Normalspur                                                                                    |
| B(S)   | Verkehrsmittelkategorie gemäss AGV: Bahn Schmalspur und Tram                                                                           |
| BAV    | Bundesamt für Verkehr                                                                                                                  |
| BLS    | BLS AG (Transportunternehmen)                                                                                                          |
| BSG    | Bernische Systematische Gesetzessammlung                                                                                               |
| CJ     | Chemins de fer du Jura (Jurabahnen, Transportunternehmen)                                                                              |
| FILAG  | Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich (Kanton Bern)                                                                              |
| FPV    | Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (Stand 01.01.2021; SR 745.13)                                                                  |
| GB     | Verkehrsmittelkategorie gemäss AGV: Gelenkbus oder Bus mit hoher Kapazität (oder Megabus, Länge 13 m und mehr, mit 3 oder 4 Radachsen) |
| HC     | Nebenverkehrszeit                                                                                                                      |
| HVZ    | Hauptverkehrszeit                                                                                                                      |
| KP     | Kurspaare (Begriff entspricht Hin- und Rückfahrt)                                                                                      |
| MA     | Minimalanforderung                                                                                                                     |
| MB     | Verkehrsmittelkategorie gemäss AGV: Minibus (Gewicht weniger als 5 t und Länge weniger als 8 m in der Regel)                           |
| MIV    | Motorisierter Individualverkehr                                                                                                        |
| ÖV     | Öffentlicher Verkehr                                                                                                                   |
| RAK    | Regionales Angebotskonzept                                                                                                             |
| RBS    | Regionalverkehr Bern-Solothurn (Transportunternehmen)                                                                                  |
| RE     | RegioExpress (Zuggattung)                                                                                                              |
| RGSK   | Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept                                                                                        |
| RK     | Regionalkonferenz                                                                                                                      |
| RKBM   | Regionalkonferenz Bern – Mittelland                                                                                                    |
| RVK    | Regionale Verkehrskonferenz                                                                                                            |
| RVK 1  | Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura                                                                                   |
| SARZ   | Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit                                                                             |
| SB     | Verkehrsmittelkategorie gemäss AGV: Standardbus und Midibus (Länge von 8 m bis 12 m in der Regel)                                      |
| SBB    | Schweizerische Bundesbahnen (Transportunternehmen)                                                                                     |
| SL     | Verkehrsmittelkategorie gemäss AGV: Seilbahn                                                                                           |
| VB-TPB | Verkehrsbetriebe Biel – Transports publics biennois (Transportunternehmen)                                                             |
| Z      | Zielvorgabe                                                                                                                            |

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage und Auftrag

Die Angebotsplanung für den öffentlichen Verkehr erfolgt auf unterschiedlichen Planungsebenen und in Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteurinnen und Akteuren. Diese Abstimmungsarbeit ermöglicht zunächst die Ausarbeitung regionaler Angebotskonzepte, die nach der Konsolidierung durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) in das kantonale Angebotskonzept und dann in den Angebotsbeschluss münden, der vom Grossen Rat verabschiedet wird.

Dank diesem Vorgehen und durch langfristige Planungen, Versuchsbetriebe und Zusatzleistungen wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs ständig verbessert.

Diese Grundlagen sind in der Regel für vier Jahre gültig. Der Angebotsbeschluss 2022-2025 wurde vom Grossen Rat im März 2021 verabschiedet und im März 2024 um ein Jahr bis Ende 2026 verlängert. Grund für die Verlängerung war die Anpassung an geänderte Bundesprozesse. Die nächste Angebotsperiode entspricht den Fahrplanjahren 2027 bis 2030. Die Bearbeitungsfristen sehen vor, dass die regionalen Angebotskonzepte im Februar 2025 beim AÖV eingereicht werden, damit der Angebotsbeschluss 2027-2030 im März 2026 vom Grossen Rat verabschiedet werden kann.

## 1.2 Zweck und Inhalt des RAK

Das Regionale Angebotskonzept (RAK) legt das in die Zuständigkeit der RVK 1 fallende lokale und regionale öffentlichen Verkehrsangebots fest. Dabei ist zu beachten, dass die Planungshoheit für die S-Bahnen beim kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr liegt. Das RAK enthält insbesondere detaillierte Angaben zu den gewünschten Massnahmen zur Entwicklung des Angebots des öffentlichen Verkehrs auf regionaler und lokaler Ebene.

Die grundlegende Aufgabe des RAK besteht darin, Verbesserungsmassnahmen zu priorisieren und zu beantragen, die den grössten ökologischen und ökonomischen Nutzen aufweisen und gleichzeitig mit der Siedlungsentwicklung und den Zielen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) in Einklang stehen.

Die beantragten Massnahmen müssen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und aufwärtskompatibel zu den mittel- und langfristigen Angeboten sein. Es wird zudem erwartet, dass die regionalen Angebotskonzepte folgende Aspekte berücksichtigen:

- Überprüfung von Linien, die die Minimalanforderungen in Bezug auf den Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage gemäss Art. 10 und 11 AGV nicht erfüllen und Erarbeitung entsprechender Verbesserungsvorschläge;<sup>1</sup>
- Nachweis, dass die geplanten Angebotsverbesserungen, die in der Angebotsverordnung (AGV) definierten Zielwerte erreichen;
- Umsetzung der Inhalte der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) mit besonderem Schwerpunkt auf der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Entwicklung des öffentlichen Verkehrs.

<sup>1</sup> Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie ist es nicht sinnvoll, eine detaillierte Überprüfung der Minimalanforderungen auf der Grundlage des Jahres 2022 vorzunehmen, insbesondere bei Angeboten, die im Zeitraum des Angebotsbeschlusses 2022-2025 überarbeitet oder revidiert wurden

## Zusammenspiel der Planungsinstrumente RGSK und RAK

Die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) ermöglichen es, die mittel- bis langfristigen Überlegungen zum Gesamtverkehr und zur Siedlungsentwicklung in einem Planungsinstrument auf regionaler Ebene zu verbinden. Sie sind Steuerungsinstrumente, die entsprechend der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ) entwickelt werden und alle vier Jahre überprüft werden müssen.

Als *regionale Richtpläne* formulieren sie verbindliche Richtlinien für die kommunalen Planungsinstrumente. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs konzentrieren sie sich auf langfristige Ziele, indem sie den Schwerpunkt auf die gewünschte Siedlungsentwicklung legen und strategische Fragen wie die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Verkehrs und den langfristigen Infrastrukturbedarf behandeln.

Das Regionale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr hingegen nutzt die Vorteile der RGSK, indem es die kurz- und mittelfristigen Pläne für den öffentlichen Verkehr über einen Zeitraum von vier Jahren beschreibt. Es beschreibt detailliert die notwendigen Anpassungen zur gezielten und effizienten Verbesserung des ÖV-Angebots, die manchmal aufgrund von neuen Infrastrukturen erforderlich sind, die im Rahmen der RGSK geplant wurden. Dies geschieht insbesondere durch Vorschläge für Erweiterungen und Anpassungen der bestehenden Fahrpläne und Taktdichten.

## 1.3 Vorgehen und Aufbau des RAK

Die Ausarbeitung der Anträge für die Anpassung des ÖV-Angebots im Perimeter der RVK 1 zuhanden des kantonalen ÖV-Angebotskonzepts 2027-2030 basiert auf:

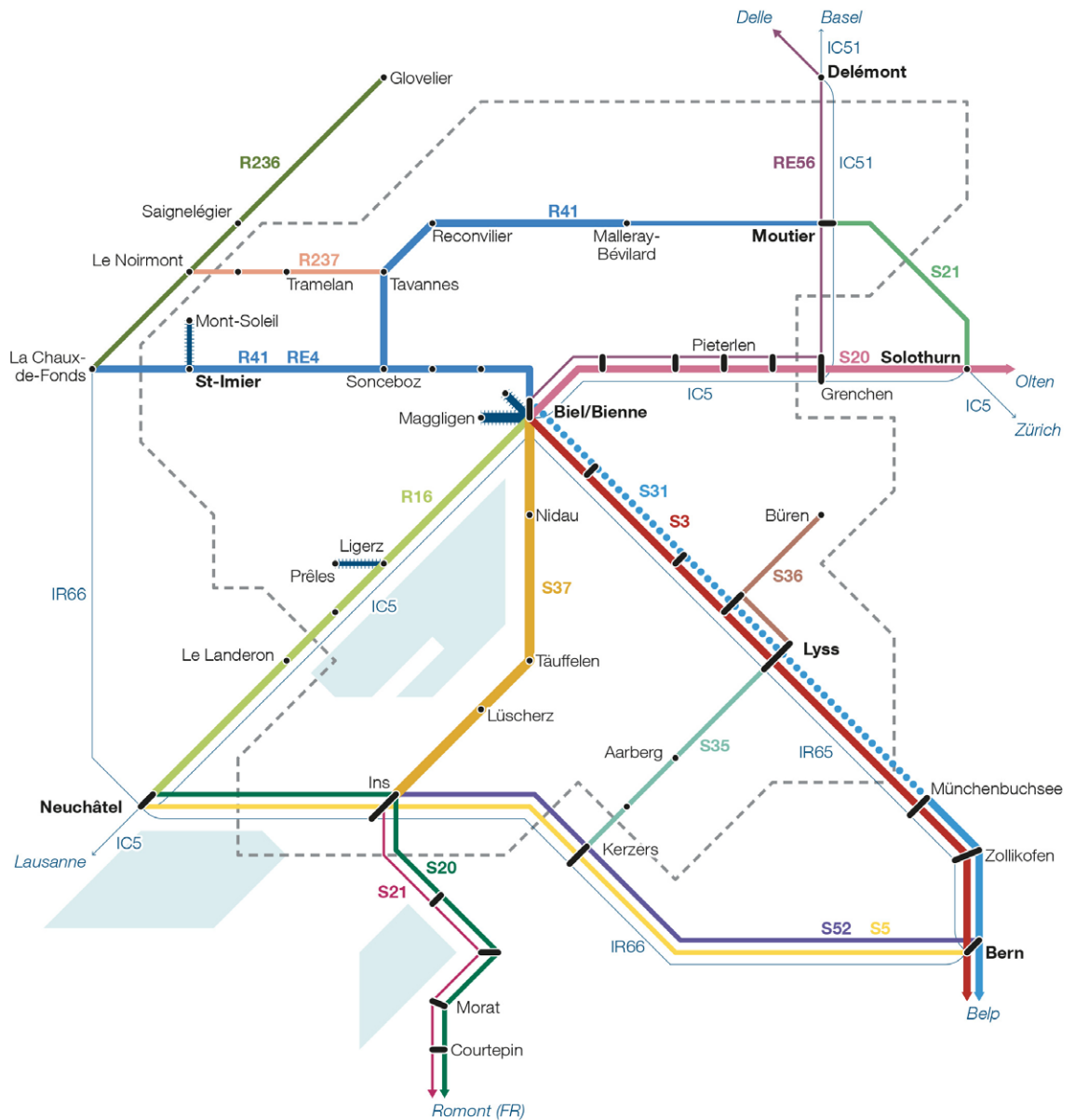
- den Anträgen des Regionalen Angebotskonzepts 2022-2025, die in das kantonale Angebotskonzept aufgenommen wurden, aber noch nicht umgesetzt worden sind;
- Anträgen, die in den ÖV-Planungsstudien der RVK 1 festgelegt wurden;
- Anträgen, die sich aus der Umsetzung von Massnahmen ergeben, die in übergeordneten Planungen festgelegt wurden;
- der Erfolgskontrolle gemäss AGV, d.h. die allgemeine Überprüfung von Linien, die die Mindestanforderungen gemäss Artikel 10 und 11 AGV nicht erfüllen, wobei jedoch aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie keine detaillierte Prüfung durchgeführt wird;
- zusätzliche Anträge zu Angebotswünschen oder Verbesserungsvorschlägen, die von Gemeinden und Transportunternehmen im Rahmen einer Umfrage eingebracht wurden.

Alle Anträge wurden von der Begleitgruppe (Vorstand der RVK 1) geprüft und diskutiert. Der Inhalt wurde, wo nötig und so weit wie möglich präzisiert.

Um den im vorherigen Kapitel beschriebenen Zielen gerecht zu werden und sich in das oben beschriebene Verfahren einzufügen, besteht das RAK aus den folgenden vier Teilen, die jeweils ein Kapitel des vorliegenden Berichts darstellen:

- Kapitel 2: **Bilanz der Umsetzung** der Massnahmen des RAK 2022-2025 und **Erfolgskontrolle** der Angebote des öffentlichen Verkehrs im Jahr 2022
- Kapitel 4: **Priorisierte Anträge zuhanden des Kantons für die Entwicklung des ÖV-Angebots im Zeitraum 2027-2030**. Der grösste Teil der Anträge wurde in teilregionalen ÖV-Planungsstudien ausgearbeitet und bewertet, die in Kapitel 3 aufgeführt sind;
- Kapitel 5: **Zielbild 2040**, das darauf abzielt, die Abstimmung zwischen dem RAK als kurz- bis mittelfristiges Planungsinstrument und anderen mittel- und langfristigen Planungen, wie den RGSK, zu stärken.

**Das Liniennetz und das Angebot des öffentlichen Verkehrs, das im vorliegenden RAK behandelt wird, ist in den folgenden Abbildungen 3 und 4 dargestellt.**

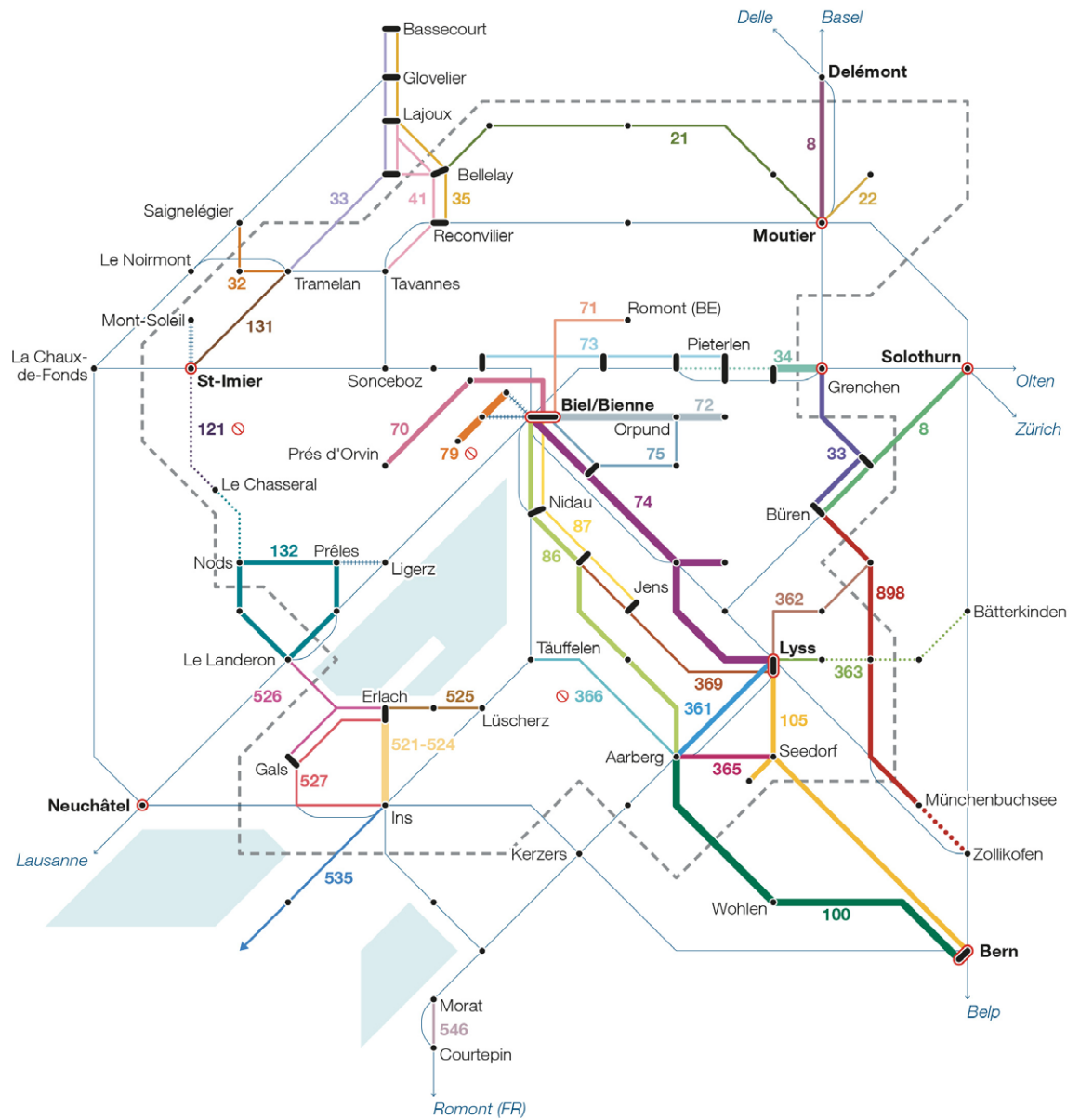


| Legende:                      |                         |
|-------------------------------|-------------------------|
| Angebotsstufe :               | — Fernverkehr Zuglinien |
| — 1 (4-15 Kurspaare pro Tag)  | ..... Seilbahnen        |
| — 2 (16-25 Kurspaare pro Tag) | --- RVK1 Perimeter      |
| — 3 (26-39 Kurspaare pro Tag) |                         |
| — 4 (≥40 Kurspaare pro Tag)   |                         |
| ..... verkehrt Zeitweise      |                         |

2309\_230-abb02-pam-Trains-DE – 12.08.24

Abbildung 1 – Aktuelles Angebot Bahn





| Legende:                      |                                    |
|-------------------------------|------------------------------------|
| Angebotsstufe :               |                                    |
| — 1 (4-15 Kurspaare pro Tag)  | • weitere Ortsbus Linien           |
| — 2 (16-25 Kurspaare pro Tag) | — Zuglinien                        |
| — 3 (26-39 Kurspaare pro Tag) | ..... Seilbahnen                   |
| ..... verkehrt Zeitweise      | --- RVK1 Perimeter                 |
|                               | ⊗ nicht vom Kanton Bern finanziert |

2309\_230-abb01-pam-Bus-DE – 12.08.24

Abbildung 2 – Aktuelles Angebot Bus



## 1.4 Kosten und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern

Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden von den Transportunternehmen festgelegt und stehen in direktem Zusammenhang mit dem Verkehrsmittel, dem Umfang des Angebots und seiner Wirksamkeit, als einzelne Linie, aber auch als Teil eines umfassenderen Netzes. Soweit möglich und nach Massgabe des Nutzens werden die Kosten der einzelnen Linien durch Studien zur Planung des ÖV-Angebots mit einer angemessenen Genauigkeit geschätzt

Die Einnahmen bestehen hauptsächlich aus den Tarifeinnahmen der auf den Linien reisenden Kunden. Aufgrund der unterschiedlichen Tarifmodalitäten (insbesondere Libero-Tarifverbund oder Direkter Verkehr unter der Branchenorganisation Allianz Swissspass) stehen die Einnahmen nicht in direktem Zusammenhang mit den Fahrgastzahlen, sondern sind das Ergebnis mehrerer Verteilungsschlüssel.

Abgeltungen sind der Teil der Kosten, der nicht durch Einnahmen gedeckt ist und zu Lasten der öffentlichen Hand geht. Im Kanton Bern wird der Anteil der Gemeinden gemäss Artikel 29 des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich vom 27. November 2000 (FILAG; BSG 631.1) berechnet. Die Anteile werden nach folgenden Kriterien festgelegt:

- dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV-Punkte) der Gemeinde im Vergleich zum Angebot aller Gemeinden (zu zwei Dritteln);
- der Anzahl der Einwohner/innen der Gemeinde im Verhältnis zur Gesamtanzahl der Einwohner/innen aller Gemeinden (zu einem Drittel).

Die Berechnung der „ÖV-Punkte“ erfordert eine detaillierte Bewertung des Verkehrsangebots und zwar weitaus genauer, als dies im Regionalen Angebotskonzept der Fall ist. Diese Berechnung muss zudem für alle Gemeinden des Kantons durchgeführt werden und kann daher nur auf der Grundlage von Fahrplandaten zuverlässig erfolgen.

Es ist daher nicht möglich, im Rahmen des RAK eine Berechnung der Abgeltung pro Gemeinde oder der ÖV-Punkte durchzuführen. Die Kosten und damit die Abgeltungen werden jedoch auf zwei Ebenen in die Überlegungen einbezogen:

- Die von der RVK 1 durchgeführten ÖV-Planungsstudien schätzen die künftigen Kosten auf der Grundlage der aktuellen Ansätze und Kosten, wenn das Angebot erheblich ausgeweitet wird und ein Anstieg der Kosten zu erwarten ist. Die Angaben finden sich in den Berichten der entsprechenden ÖV-Planungsstudien.
- Im Falle der anderen von der RVK 1 ausgearbeiteten Anträge wird entsprechend den Zielen für die RAK eine höhere Effizienz des ÖV-Angebots ohne wesentliche Änderung des Angebotsniveaus angestrebt. Eine signifikante Veränderung der Kosten ist dann nicht zu erwarten.

Angebote, die im Rahmen übergeordneter Planungen untersucht wurden, insbesondere Bahnlinien, werden von den RAK gemäss dem Verfahren ohne weitere Vertiefungen der Kosten des ÖV-Angebots übernommen.

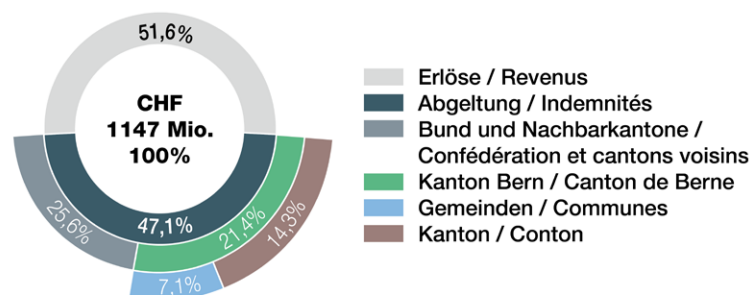


Abbildung 3 -Kosten, Erlöse und Abgeltungen der vom Kanton Bern mitbestellten Regional- und Ortsverkehrslinien (Offerten 2023). Quelle: Kanton Bern

## 1.5 Öffentliche Mitwirkung

Vom 13. August bis 31. Oktober 2024 findet eine öffentliche Mitwirkung zum Entwurf des RAK 2027-2030 statt. Gemeinden, Transportunternehmen, Fachverbände und Privatpersonen sind eingeladen, sich zum Entwurf des RAK zu äussern. Die Ergebnisse der Mitwirkung werden in einem Mitwirkungsbericht dokumentiert. Gestützt auf die Ergebnisse der Mitwirkung wird das RAK 2027-2030 bereinigt und der Delegiertenversammlung der RVK 1 zum Beschluss vorgelegt.

## 2. Erfolgskontrolle 2022–2025

### 2.1 Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele

Das Regionale Angebotskonzept 2022-2025 umfasst 54 Massnahmen, die dem AÖV zur Berücksichtigung im kantonalen Angebotskonzept 2022 - 2025 beantragt wurden. 34 dieser Massnahmen wurden auf kantonomer Ebene ganz oder teilweise in das kantonale Angebotskonzept 2022 - 2025 aufgenommen (Massnahmen der Gruppen A und B in der nachfolgenden Tabelle).

Alle im kantonalen Angebotskonzept 2022-2025 ganz oder teilweise berücksichtigten Anträge werden bis spätestens zum Fahrplan 2025 realisiert, mit Ausnahme der Verlängerung der Linie 30.871 Messen - Waltwil nach Wengi. Die Realisierung dieser Massnahme hängt von der betrieblichen Machbarkeit ab, die derzeit noch geprüft wird.

Somit gibt es keine Massnahmen aus dem RAK 2022-2025, die nicht realisiert werden und daher für das RAK 2027-2030 erneut analysiert werden müssen.

| Gruppen |                                                                                                                  | Anzahl Anträge |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| A       | Antrag ist oder wird umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2022–2025 unterstützt)                             | 27             |
| B       | Antrag ist oder wird teilweise umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2022–2025 teilweise unterstützt)         | 7              |
| C       | Antrag ist oder wird nicht umgesetzt (im Kantonalen Angebotskonzept 2022–2025 abgelehnt)                         | 18             |
| D       | Nicht Gegenstand Regionales Angebotskonzept (zum Beispiel Aspekte zur Infrastruktur)                             | 2              |
| F       | Offen, Gegenstand übergeordneter, externer oder separater Planungen (zum Beispiel Planungshoheit Nachbarkantone) | -              |

Die Details der Anträge des RAK 2022-2025 und ihre Bilanz sind in Anhang 1 dargestellt.

### 2.2 Auslastung und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien

Für die Erfolgskontrolle der effizienten Betriebsführung und Überprüfung der Zweckmässigkeit sind in der AGV (Art. 10 ff) Zielvorgaben und Minimalanforderungen für die Auslastung und den Kostendeckungsgrad definiert. Diese Schwellenwerte hängen vom Verkehrsmittel sowie von der Angebotsstufe ab.

## 2.2.1 Definitionen

### Angebotsstufen (Art. 5 AGV)

Die Angebotsstufe wird durch die Anzahl der Hin- und Rückfahrten oder Kurspaare an einem typischen Werktag auf dem Streckenabschnitt mit der höchsten Anzahl an Fahrten bestimmt.

| Angebots-<br>stufe<br>(AS) | Beschreibung                                                                                                                | Anzahl Kurspaare<br>pro Werktag |       | Kurstakt                                                    |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-------|-------------------------------------------------------------|
|                            |                                                                                                                             | Min.                            | Max.  |                                                             |
| <b>1</b>                   | Gewährleistung eine Minimalerschliessung in Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte                                        | 4                               | 15    | Weniger dicht als Stundentakt oder alternative Betriebsform |
| <b>2</b>                   | Stundentakt auf regionalen Verbindungsachsen, die durch Gebiete mit mittlerer Bevölkerungsdichte führen                     | 16                              | 25    | Ungefähr Stundentakt                                        |
| <b>3</b>                   | Halbstundentakt auf regionalen Verbindungsachsen in Korridoren mit hoher Bevölkerungsdichte und städtischen Ballungszentren | 26                              | 39    | Ungefähr Halbstundentakt                                    |
| <b>4</b>                   | Minimum Halbstundentakt in grösseren Agglomerationen mit hoher Bevölkerungs- und Arbeitsplatzkonzentration                  | 40                              | offen | Dichter als Halbstundentakt                                 |

Im Beschluss des Grossen Rates über das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird die Angebotsstufe 4 für die Linien des Ortsverkehrs in grösseren Städten, d.h. Biel für die RVK 1, in 3 Stufen unterteilt:

- Stufe A: Linien, die weniger als 60 Hin- und Rückfahrten pro Werktag anbieten; dies sind in der Regel Tangentiallinien und Quartierlinien;
- Stufe B: Linien, die 60 bis 120 Hin- und Rückfahrten pro Werktag anbieten; dies sind in der Regel Radiallinien, die die Zentren bedienen (effektive Angebotsstufe 2018 der Linien 22.001 bis 22.009);
- Stufe C: Linien, die mehr als 120 Hin- und Rückfahrten pro Werktag anbieten; dies sind in der Regel Radiallinien, die die Zentren bedienen.

Alle lokalen Linien in Biel (22.001 bis 22.012) haben eine effektive Angebotsstufe, die gleich hoch oder tiefer ist als die maximale Angebotsstufe, die im Angebotsbeschluss 2022-2025 definiert ist. Die Abstufungen haben keinen Einfluss auf die Erfolgskontrolle und die Priorisierung der Anträge und werden deshalb im vorliegenden Bericht nicht aufgeführt.

### Kriterium Auslastung (AUSL) (Art. 10 und 11 AGV)

Durchschnittlicher Auslastung des Angebots in Personen pro Fahrt auf dem am stärksten frequentierten Abschnitt einer Linie, abhängig von der Angebotsstufe und dem Verkehrsmittel.

| Angebotsstufe                                                                           | Kleinbus (KB) |    | Standardbus/ Midibus (SB), Seilbahn (SL) |    | Gelenkbus und Megabus (GB) |    | Bahn Schmalspur und Tram B(S) |    | Bahn Normalspur B(N) |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------|----|------------------------------------------|----|----------------------------|----|-------------------------------|----|----------------------|----|
|                                                                                         | Z             | MA | Z                                        | MA | Z                          | MA | Z                             | MA | Z                    | MA |
| <b>1</b>                                                                                | 3             | 2  | 6                                        | 4  | 8                          | 5  | 20                            | 12 | 25                   | 15 |
| <b>2</b>                                                                                | 5             | 3  | 10                                       | 6  | 15                         | 9  | 25                            | 15 | 35                   | 20 |
| <b>3</b>                                                                                | 6             | 4  | 13                                       | 8  | 20                         | 12 | 30                            | 20 | 50                   | 30 |
| <b>4</b>                                                                                | 8             | 5  | 16                                       | 10 | 25                         | 15 | 40                            | 25 | 60                   | 40 |
| Wert: durchschnittlicher Personen pro Fahrt    Z: Zielvorgabe    MA: Minimalanforderung |               |    |                                          |    |                            |    |                               |    |                      |    |

### Kriterium Kostendeckungsgrad (KDG) (Art. 10 und 11 AGV)

Prozentualer Anteil der Einnahmen im Verhältnis zu den Ausgaben pro Linie. Für Nachtlinien gilt eine Minimalanforderung von 10%.

| Angebotsstufe                                                        | Minibus |      | Alle anderen Verkehrsmittel |      |
|----------------------------------------------------------------------|---------|------|-----------------------------|------|
|                                                                      | Z       | MA   | Z                           | MA   |
| <b>1</b>                                                             | 25 %    | 15 % | 35 %                        | 20 % |
| <b>2</b>                                                             | 30 %    | 15 % | 40 %                        | 20 % |
| <b>3</b>                                                             | 35 %    | 20 % | 45 %                        | 25 % |
| <b>4</b>                                                             | 40 %    | 25 % | 50 %                        | 30 % |
| Wert: Kostendeckungsgrad    Z: Zielvorgabe    MA: Minimalanforderung |         |      |                             |      |

## 2.2.2 Erfolgskontrolle 2022 und Veränderungen 2018 und 2022

Legende für die folgenden Tabellen :

Kurspaare

Zunahme zwischen 2018 und 2022

Abnahme zwischen 2018 und 2022

Erfolgskontrolle

● Zielvorgabe erreicht

■ Minimalanforderung erreicht

◆ Minimalanforderung nicht erreicht

Veränderung

↗ Verbesserung

↘ Verschlechterung

### Bahnlinien (inkl. S-Bahn Bern)

| Fahrplanfeld<br>■ Siehe Kom-mentare | Linie | Strecke                                                    | Kurspaare |      | Angebotsstufe |      | Erfolgskontrolle 2022 |     | Veränderung 2018-2022 |      |
|-------------------------------------|-------|------------------------------------------------------------|-----------|------|---------------|------|-----------------------|-----|-----------------------|------|
|                                     |       |                                                            | 2018      | 2022 | 2018          | 2022 | AUSL                  | KDG | AUSL                  | KDG  |
| 210 ■                               | R     | Neuchâtel - Biel/Bienne                                    | 26.5      | 28.0 | 3             | 3    | ■                     | ●   |                       | ↗    |
| 225 ■                               | RE4   | Biel/Bienne - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds                 | 7.5       | 15.0 | 1             | 1    | ●                     | ●   |                       |      |
| 225/226                             | R41   | Biel/Bienne - La Chaux-de-Fonds / Moutier                  | 24.0      | 24.0 | 2             | 2    | ●                     | ■   |                       |      |
| 230 ■                               | RE56  | Biel/Bienne - Moutier - Delémont                           | 18.5      | 18.0 | 2             | 2    | ●                     | ●   |                       |      |
| 236 ■                               | R     | La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont - Saignelégier - Glovelier | 19.5      | 22.0 | 2             | 2    | ■                     | ■   |                       | ↘    |
| 237 ■                               | R     | Le Noirmont - Tavannes                                     | 28.0      | 28.0 | 3             | 3    | ◆                     | ◆   |                       | ↘    |
| 255 ■                               | S20   | Fribourg - Murten - Ins - Neuchâtel                        | 33.0      | 17.0 | 3             | 2    | ●                     | ●   |                       |      |
| 255 ■                               | S21   | Fribourg - Murten - Ins                                    | -         | 21.0 | k.A.          | 2    | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 290                                 | R     | Biel - Täuffelen - Ins                                     | 55.0      | 56.0 | 4             | 4    | ■                     | ■   |                       |      |
| 291 ■                               | R     | Kerzers - Lyss                                             | 19.0      | 19.0 | 2             | 2    | ●                     | ■   |                       |      |
| 291                                 | R     | Lyss - Büren an der Aare                                   | 25.0      | 25.0 | 2             | 2    | ■                     | ■   |                       |      |
| 303 ■                               | S3    | Biel/Bienne - Bern                                         | 68.5      | 38.5 | 4             | 3    | ●                     | ●   |                       |      |
| 303 ■                               | S31   | Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne]                      | -         | 30.0 | k.A.          | 3    | ●                     | ●   | k.A.                  | k.A. |
| 305 ■                               | S5    | Bern - Neuchâtel / - Murten                                | 35.0      | 19.5 | 3             | 2    | ●                     | ●   |                       |      |
| 305 ■                               | S52   | Bern - Kerzers [- Neuchâtel]                               | -         | 19.0 | k.A.          | 2    | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 410 ■                               | S20   | Biel/Bienne - Solothurn - Olten                            | 38.0      | 58.0 | 3             | 4    | ■                     | ●   |                       | ↘    |
| 411 ■                               | S21   | Solothurn - Moutier                                        | 21.0      | 19.5 | 2             | 2    | ■                     | ■   |                       |      |

#### Kommentare:

- **Umrandet:** 2018 wurden die Linien S20/S21 Fribourg-Ins/Neuchâtel, S3/S31 und S5/S52 gemeinsam ausgewertet.
- Die Bahnlinien 210, 225, 225/226, 230, 237, 291 Kerzers – Lyss, 305 S5 bedienen in geringem Ausmass einen anderen Kanton.
- Die Bahnlinien 236, 255, 410 und 411 bedienen mehrheitlich einen anderen Kanton.
- Die Bahnlinien 303 et 305 bedienen auch die Region Bern-Mittelland, oft mehrheitlich.

## Seilbahnen

| Fahrplanfeld | Linie | Strecke                          | Kurspaare |       | Angebotsstufe |      | Erfolgskontrolle 2022 |     | Veränderung 2018-2022 |     |
|--------------|-------|----------------------------------|-----------|-------|---------------|------|-----------------------|-----|-----------------------|-----|
|              |       |                                  | 2018      | 2022  | 2018          | 2022 | AUSL                  | KDG | AUSL                  | KDG |
| 2016         |       | Ligerz - Tessenberg (Vinifuni)   | 17.5      | 25.0  | 2             | 2    | ■                     | ■   | ↘                     |     |
| 2020         |       | Saint-Imier - Mont-Soleil        | 29.0      | 28.0  | 3             | 3    | ◆                     | ◆   |                       |     |
| 2022         |       | Biel/Bienne - Magglingen/Macolin | 65.0      | 65.0  | 4             | 4    | ◆                     | ■   |                       | ↘   |
| 2023         |       | Biel/Bienne-Evilard/Leubringen   | 101.0     | 101.0 | 4             | 4    | ◆                     | ■   |                       |     |

## Buslinien Regionalverkehr

| Fahrplanfeld<br>■ Siehe Kommentare | Linie   | Strecke                                                                  | Kurspaare |      | Angebotsstufe |      | Erfolgskontrolle 2022 |     | Veränderung 2018-2022 |      |
|------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------|-----------|------|---------------|------|-----------------------|-----|-----------------------|------|
|                                    |         |                                                                          | 2018      | 2022 | 2018          | 2022 | AUSL                  | KDG | AUSL                  | KDG  |
| 20.535<br>■                        | 535     | Ins - Cudrefin - Avenches                                                | 13.0      | 12.0 | 1             | 1    | ●                     | ■   |                       |      |
| 20.546<br>■                        | 546     | Murten - Courlevon - Courtepin                                           | k.A.      | 5.0  | k.A.          | 1    | ●                     | ◆   | k.A.                  | k.A. |
| 21.008<br>■                        | 8       | Charmoille - Delémont - Moutier                                          | 23.0      | 54.0 | 2             | 4    | ◆                     | ◆   | ↘                     | ↘    |
| 21.021                             | 21      | Moutier - Souboz - Bellelay                                              | 14.0      | 11.0 | 1             | 1    | ●                     | ■   |                       | ↗    |
| 21.022                             | 22      | Moutier - Belprahon (- Corcelles BE)                                     | 11.0      | 11.0 | 1             | 1    | ◆                     | ◆   |                       |      |
| 21.032<br>■                        | 32      | Tramelan - Saignelégier - Goumois                                        | 6.0       | 5.0  | 1             | 1    | ●                     | ◆   |                       |      |
| 21.033<br>■                        | 33      | Saignelégier - Tramelan - Glovelier - Bassecourt                         | 12.0      | 12.0 | 1             | 1    | ●                     | ◆   |                       |      |
| 21.041                             | 41      | Tavannes - Reconvilier - Bellelay [- Souboz] / - Lajoux JU - Les Genevez | 10.0      | 13.0 | 1             | 1    | ■                     | ■   |                       |      |
| 21.132                             | 132     | La Neuveville - Le Landeron - Plateau de Diesse                          | 19.0      | 18.5 | 2             | 2    | ■                     | ■   |                       |      |
| 22.070                             | 70      | Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin                                          | 14.5      | 16.0 | 1             | 2    | ●                     | ■   |                       | ↘    |
| 22.071                             | 71      | Biel - Orvin - Romont                                                    | 11.0      | 12.0 | 1             | 1    | ●                     | ◆   |                       | ↘    |
| 22.072                             | 72      | Biel/Bienne - Meinisberg                                                 | 37.0      | 42.5 | 3             | 4    | ●                     | ●   |                       |      |
| 22.073                             | 73      | Pieterlen - Bözingen/Boujean - Reuchenette-Péry                          | 15.0      | 15.0 | 1             | 1    | ■                     | ◆   | ↘                     | ↘    |
| 22.074                             | 74      | Biel/Bienne - Brügg BE - Studen BE - Lyss                                | 32.5      | 45.0 | 3             | 4    | ■                     | ●   |                       |      |
| 22.075                             | 75      | Biel/Bienne - Brügg BE - Schwadernau - Orpund                            | 15.0      | 18.0 | 1             | 2    | ●                     | ■   |                       |      |
| 22.086                             | 86      | Biel Bahnhof - Bellmund - Aarberg                                        | 20.0      | 20.0 | 2             | 2    | ●                     | ●   |                       |      |
| 22.087                             | 87      | Biel Bahnhof - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel Bahnhof                | 14.0      | 14.0 | 1             | 1    | ●                     | ■   |                       |      |
| 22.131                             | 131     | Tramelan - St-Imier                                                      | 8.0       | 12.0 | 1             | 1    | ●                     | ■   |                       |      |
| 30.100                             | 100     | Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg                                       | 31.0      | 31.0 | 3             | 3    | ●                     | ●   |                       |      |
| 30.105                             | 105     | Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss                                         | 20.5      | 19.5 | 2             | 2    | ●                     | ●   |                       | ↗    |
| 30.361                             | 361     | Aarberg - Aarberg Spital - Lyss                                          | 19.0      | 19.0 | 2             | 2    | ●                     | ●   |                       |      |
| 30.362                             | 362     | Lyss - Schnottwil                                                        | 15.0      | 15.0 | 1             | 1    | ●                     | ■   |                       |      |
| 30.363                             | 363     | Lyss - Grossaffoltern - Messen - Bätterkinden                            | 16.0      | 15.5 | 2             | 1    | ●                     | ◆   | ↗                     | ↘    |
| 30.365                             | 365     | Aarberg - Seedorf                                                        | 17.5      | 17.5 | 2             | 2    | ◆                     | ■   |                       |      |
| 30.369                             | 369     | Bellmund - Jens - Lyss                                                   | k.A.      | 7.0  | k.A.          | 1    | ●                     | ◆   | k.A.                  | k.A. |
| 30.521<br>524                      | 521-524 | Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach                                          | 33.0      | 33.0 | 3             | 3    | ■                     | ●   |                       | ↗    |



## Buslinien Regionalverkehr (Fortsetzung)

| Fahrplanfeld<br>■ Siehe Kommentare | Linie | Strecke                                      | Kurspaare |      | Angebotsstufe |      | Erfolgskontrolle 2022 |     | Veränderung 2018-2022 |     |
|------------------------------------|-------|----------------------------------------------|-----------|------|---------------|------|-----------------------|-----|-----------------------|-----|
|                                    |       |                                              | 2018      | 2022 | 2018          | 2022 | AUSL                  | KDG | AUSL                  | KDG |
| 30.525                             | 525   | Erlach - Vinelz - Lüscherz                   | 15.5      | 15.0 | 1             | 1    | ◆                     | ■   | ↘                     |     |
| 30.526                             | 526   | Erlach - Gals - Le Landeron                  | 12.0      | 12.0 | 1             | 1    | ■                     | ◆   |                       | ↘   |
| 30.527                             | 527   | Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)    | 5.0       | 5.0  | 1             | 1    | ●                     | ■   |                       |     |
| 30.898                             | 898   | Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.          | 25.0      | 25.0 | 2             | 2    | ●                     | ■   |                       | ↘   |
| 40.008                             | 8     | Büren an der Aare - Solothurn                | 25.0      | 25.0 | 2             | 2    | ●                     | ■   |                       | ↘   |
| 40.033                             | 33    | Grenchen - Arch - Büren a.A.                 | 15.0      | 16.0 | 2             | 2    | ●                     | ■   |                       | ↘   |
| 40.034                             | 34    | Grenchen - Lengnau - Pieterlen - Biel/Bienne | 31.0      | 33.0 | 3             | 3    | ◆                     | ■   |                       |     |

### Kommentare:

- Die Linien 20.535, 20.546, 21.008, 21.032 et 21.033 bedienen mehrheitlich einen anderen Kanton.
- Die Linien 30.100 et 30.105 bedienen mehrheitlich die Region Bern-Mittelland.

## Buslinien Ortsverkehr

| Fahrplanfeld | Linie | Strecke                                               | Kurspaare |       | Angebotsstufe |      | Erfolgskontrolle 2022 |     | Veränderung 2018-2022 |      |
|--------------|-------|-------------------------------------------------------|-----------|-------|---------------|------|-----------------------|-----|-----------------------|------|
|              |       |                                                       | 2018      | 2022  | 2018          | 2022 | AUSL                  | KDG | AUSL                  | KDG  |
| 21.020       |       | TUM Transports Urbains Moutier                        | 41.0      | 13.0  | 4             | 2    | ◆                     | ◆   |                       |      |
| 22.001       | 1     | Löhre - Biel Bahnhof - Stadien                        | 112.5     | 113.5 | 4             | 4    | ●                     | ■   |                       | ↘    |
| 22.002       | 2     | Brügg - Bahnhof Biel - Orpundplatz                    | 68.0      | 102.0 | 4             | 4    | ◆                     | ●   | ↘                     |      |
| 22.003       | 3     | Möslacker - Biel Bahnhof - Vorhölzli                  |           | 70.0  | k.A.          | 4    | ■                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.004       | 4     | Nidau Beunden - Biel Bahnhof - Vorhölzli              | 112.5     | 69.0  | 4             | 4    | ■                     | ■   | ↘                     |      |
| 22.005       | 5     | Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum          | 68.5      | 67.5  | 4             | 4    | ■                     | ■   |                       |      |
| 22.006       | 6     | Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum          | 68.0      | 73.0  | 4             | 4    | ■                     | ■   |                       |      |
| 22.008       | 8     | Klinik Linde - Biel Bahnhof - Fuchsenried             | 68.0      | 73.0  | 4             | 4    | ■                     | ■   |                       | ↘    |
| 22.009       | 9     | Schiffländte - Biel Bahnhof - Schulen Linde           | 68.0      | 68.0  | 4             | 4    | ◆                     | ■   |                       |      |
| 22.011       | 11    | Bahnhof Biel - Magglingenbahn - Rebenweg              | 42.5      | 35.0  | 4             | 3    | ◆                     | ◆   |                       |      |
| 22.012       | 12    | Brügg BE – Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean | 10.0      | 10.0  | 1             | 1    | ●                     | ■   |                       |      |
| 22.123       | 123   | Villeret - St-Imier, Gare - St-Imier, Hôpital         | 2.0       | 14.0  | 1             | 1    | ●                     | ■   |                       |      |
| 30.367       | 367   | Ortsbus Lyss Schlaufe Dreihübel                       | 32.0      | 33.0  | 3             | 3    | ◆                     | ◆   |                       | ↘    |
| 30.368       | 368   | Ortsbus Lyss Schlaufe Kornweg                         | 31.0      | 31.0  | 3             | 3    | ◆                     | ◆   |                       |      |

## Nachtlinien

| Fahrplanfeld<br>■ Siehe Kommentare | Linie | Strecke                                                   | Kurspaare |      | Angebotsstufe |      | Erfolgskontrolle 2022 |     | Veränderung 2018-2022 |      |
|------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------|-----------|------|---------------|------|-----------------------|-----|-----------------------|------|
|                                    |       |                                                           | 2018      | 2022 | 2018          | 2022 | AUSL                  | KDG | AUSL                  | KDG  |
| 21.156                             |       | Mobinight La Chaux-de-Fonds – Sonceboz-Sombeval           |           | 1.0  | k.A.          | 1    | k.A.                  | ♦   | k.A.                  | k.A. |
| 21.821                             | N21   | Tavannes - Saignelégier                                   |           | 3.5  | k.A.          | 1    | k.A.                  | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 21.822                             | N22   | Saignelégier - La Chaux-de-Fonds                          |           | 3.0  | k.A.          | 1    | k.A.                  | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.910                             | M10   | Bern - Schüpfen - Lyss - Biel                             |           | 4.5  | k.A.          | 1    | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.930                             | M30   | Biel - Pieterlen - Grenchen - Solothurn                   |           | 2.0  | k.A.          | 1    | ●                     | ●   | k.A.                  | k.A. |
| 22.931                             | M31   | Biel - Tavannes - Moutier - Delémont                      |           | 2.0  | k.A.          | 1    | k.A.                  | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.932                             | M32   | Biel - Ipsach - Täuffelen - Erlach                        |           | 1.0  | k.A.          | 1    | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.933                             | M33   | Biel - Twann - La Neuveville                              |           | 1.0  | k.A.          | 1    | ■                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.934                             | M34   | Biel - Meisberg - Büren - Lyss / Arch                     |           | 1.0  | k.A.          | 1    | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.935                             | M35   | Biel - Port - Bellmund - Jens - Kappelen - Aarberg - Lyss |           | 2.0  | k.A.          | 1    | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 30.922<br>■                        | M22   | Bern - Gümnen - Murten - Kerzers - Ins (- Sugiez)         |           | 1.0  | k.A.          | 1    | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 40.951<br>■                        | M51   | Solothurn - Oberdorf - Grenchen - Lüsslingen - Solothurn  |           | 1.0  | k.A.          | 1    | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |

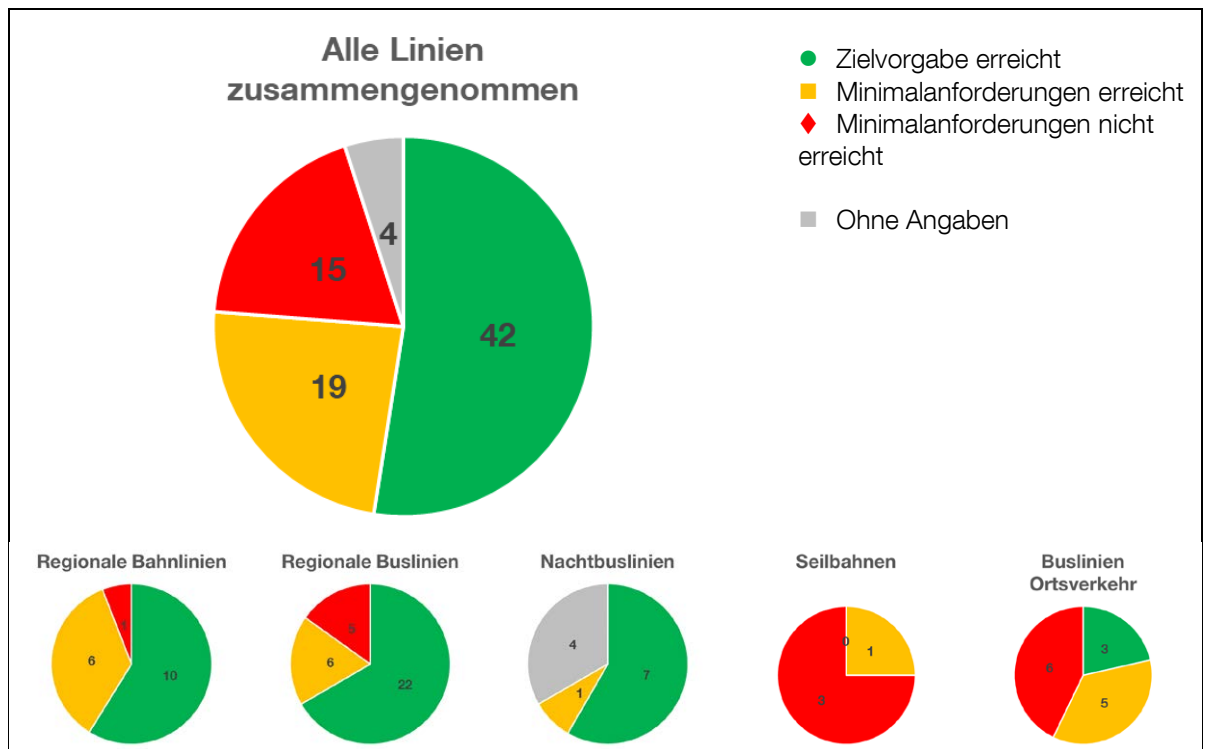
### Kommentare:

- Die Nachtlinien (Moonliner) wurden mit dem Fahrplanwechsel 2022 in das reguläre Angebot überführt, weshalb noch kein systematischer Vergleich mit den Vorjahren vorliegt. Die Erfolgskontrolle (Anhang 2) ist grundsätzlich erfreulich. Bei der Auslastung werden die Zielvorgaben grösstenteils erfüllt, beim Kostendeckungsgrad werden in einem Grossteil der Fälle die Minimalforderung erreicht.
- Die Linie 40.951 bedient mehrheitlich einen anderen Kanton.
- Die Linie 30.922 bedient mehrheitlich die Region Bern-Mittelland.

Im Anhang 2 findet sich die detaillierte Auswertung der Auslastung und des Kostendeckungsgrades gemäss AGV.

## 2.2.3 Würdigung der Auslastung 2018–2022

### Zielerreichung - Gesamtbilanz



**Die Zielvorgabe für die Auslastung wird von mehr als 50% der 80 Linien der RVK 1 über alle Verkehrsmittel erreicht. Weniger als 20% der Linien, d.h. 15 Linien, erreichen die Minimalanforderung nicht.**

Regionale Bahnlinien sowie Buslinien im Regionalverkehr sowie Nachtbuslinien weisen die höchsten Anteile an Verbindungen auf, die die Zielvorgaben erreicht haben. Im Gegensatz dazu haben die lokalen Buslinien und vor allem die Seilbahnen die höchsten Anteile an Verbindungen mit nicht erreichten Mindestanforderungen.

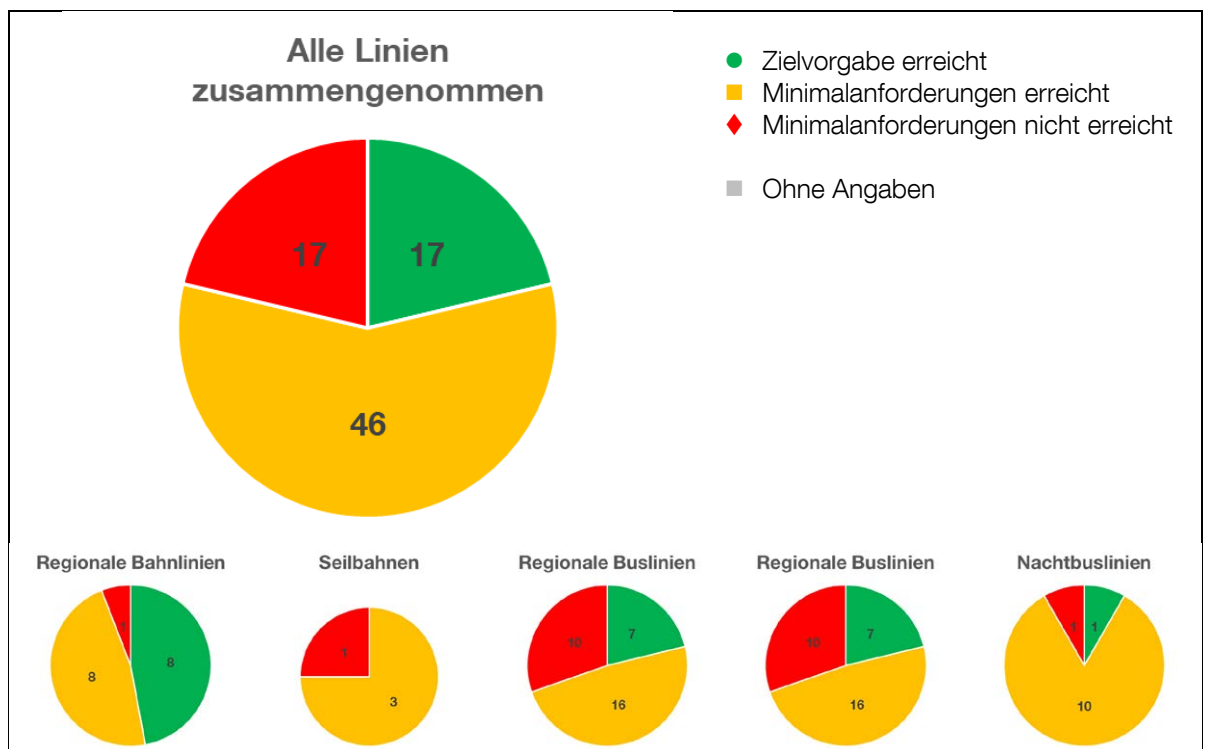
Die Nachtbuslinien werden zum ersten Mal bewertet. Sie erreichen mehrheitlich das Ziel für die Auslastung. Bemerkenswert ist auch, dass die Minimalanforderung für den Kostendeckungsgrad mit Ausnahme einer Linie erreicht wird.

### Minimalanforderungen nicht erreicht – Analyse nach Linien

- Von den Bahnlinien weist nur die Linie 237 Le Noirmont - Tavannes ein knapp nicht erreichtes Minimalanforderungsniveau auf (8 % darunter). Dieses Kriterium hat sich seit der letzten Prüfung verschlechtert.
- Fünf Regionalbuslinien erreichen die Minimalanforderung nicht. Es handelt sich um die Linien 21.008, 21.022, 30.365, 30.525 und 40.034. Die Linie 30.525 erreicht die Minimalanforderung nur knapp nicht (3% darunter). Die Linien 21.008 und 30.525 haben sich im Vergleich zur letzten Überprüfung verschlechtert, wobei es sich bei der Linie 21.008 um eine wichtige Angebotsänderung handelt, bei der die Angebotsstufe von 2 auf 4 erhöht wurde, wodurch auch die Schwellenwerte für die Minimalanforderungen und die Zielvorgabe angehoben wurden;
- Alle vier Standseilbahnlinien erreichen die Minimalanforderung nicht. Es handelt sich um die gleichen Linien wie bei der vorherigen Erfolgskontrolle (2020, 2022 und 2023);
- Der Ortsverkehr in Moutier, die beiden Linien des Ortsverkehrs in Lyss sowie die Linien 2, 9 und 11 des Ortsverkehrs in Biel erreichen die Minimalanforderung nicht. Bei der Linie 2 in Biel handelt es sich um die einzige Linie, bei der sich das Kriterium seit der letzten Kontrolle verschlechtert hat.

Von den 15 Linien, die die Minimalanforderung nicht erreichten, haben 11 diese bereits 2018 nicht erreicht. Von den 4 Linien, bei denen sich die Auslastung seit 2018 verschlechtert hat, erreichten 3 die Minimalanforderung nur knapp nicht (zwischen 3 % und 8 % darunter). **In Anbetracht der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf die Fahrgastzahlen im Jahr 2022 kann davon ausgegangen werden, dass die Situation seit 2018 eher stabil ist.**

#### 2.2.4 Würdigung des Kostendeckungsgrades 2018-2022



**60% der Linien weisen im Jahr 2022 einen Kostendeckungsgrad auf, der zwischen der Minimalanforderung und dem Zielwert liegt. Darüber hinaus überschreiten etwa 20% der Linien das Ziel für den Kostendeckungsgrad und ebenfalls 20% erreichen die Minimalanforderung nicht.**

Im Vergleich zu 2018 hat sich die Situation über alle Linien hinweg leicht verschlechtert; die Zahl der Linien, die das Ziel erreichen, ist um 4 zurückgegangen und die Zahl der Linien zwischen der Minimalanforderung und dem Ziel um 2. Folglich steigt die Zahl der Linien, die die Minimalanforderung nicht erreichen, im 2022 gegenüber 2018 um 6 an. Bereits 2023 haben mindestens 5 Linien, die die Minimalanforderung nicht erreichen, dieses Kriterium verbessert und stellen damit wieder eine Situation her, die der von 2018 nahe kommt. Aufgrund der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie auf den Kostendeckungsgrad im Jahr 2022 wird auf eine detaillierte Analyse nach Linien oder Verkehrsmitteln verzichtet.

### **Minimalanforderung nicht erreicht – Kommentare**

Von den 17 Linien, die 2022 die Minimalanforderung nicht erreichten...

- hat sich bei 7 Linien die Bewertung zwischen 2018 und 2022 verschlechtert. Dabei handelt es sich um die Linien 237, 21.008, 22.071, 22.073, 30.363, 30.526 und 30.367. Weitere 9 Linien erreichten die Minimalanforderung bereits im Jahr 2017 nicht;
- verschlechterte sich die Bewertung zwischen 2018 und 2023 nur bei 4 Linien. Dabei handelt es sich um die Linien 21.008, 22.071, 30.363 und 30.367. Tatsächlich zeigen 3 Linien zwischen 2022 und 2023 eine Verbesserung, nämlich die Linien 237, 22.073 und 30.536;
- weisen 9 Linien im Jahr 2022 einen Kostendeckungsgrad nahe der Minimalanforderung auf. Dies sind die Linien 237, 20.546, 22.073, 30.363, 30.526, 30.367, 30.368. 5 dieser Linien erreichen die Minimalanforderung im Jahr 2023.

### **Minimalanforderung bei den beiden Kriterien Auslastung und Kostendeckungsgrad nicht erreicht**

Im Jahr 2022 erreichen 7 Linien die Minimalanforderung für die beiden Kriterien Auslastungsgrad und Kostendeckungsgrad nicht. Es wird vorgeschlagen, diese Linien zumindest als zweckmässig im Sinne des AGV mit den folgenden Hinweisen zu betrachten:

- Die Bewertung des Kostendeckungsgrades von 3 Linien verbesserte sich im Jahr 2023; sie erreichen damit die Minimalanforderung (Linien 237, 22.011 und 30.368).
- In Lyss wird ein Versuchsbetrieb für ein On-Demand-Angebot geprüft, der die Ortsbuslinien 30.367 und 30.368 ganz oder teilweise ersetzen könnte.
- Für die Standseilbahn St-Imier - Mont-Soleil wird im RAK 2027-2030 die Aufrechterhaltung des Angebots beantragt (dito 2018).
- Drei Linien bedienen Moutier: Ihre Situation wird sich wahrscheinlich während der Periode des nächsten RAK mit dem Übergang der Gemeinde zum Kanton Jura ändern (Linien 21.008, 21.020 und 21.022). Eine kantonsübergreifende ÖV-Planungsstudie ist in Vorbereitung.

## 3. ÖV-Planungsstudien

Die Festlegung der zukünftigen Entwicklung der Angebote des öffentlichen Verkehrs ist eine komplexe Aufgabe. Sie erfordert zahlreiche Abstimmungen, sowohl zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln, um beispielsweise eine gute Qualität der Anschlüsse oder eine ausreichende Kapazität der Infrastruktur zu gewährleisten, als auch mit anderen Themen, insbesondere der Siedlungsentwicklung.

Das RAK fasst für einen Zeitraum von vier Jahren die Entwicklung des regionalen und lokalen öffentlichen Verkehrsangebots in seinem Einzugsbereich zusammen. Es ergänzt andere Planungsdokumente, die sich mit der notwendigen Verkehrsinfrastruktur oder der übergreifenden Koordination befassen. Die im RAK vorgeschlagenen Angebotsentwicklungen werden aus teilregionalen ÖV-Planungsstudien abgeleitet, die die Begründung und die Details der ÖV-Angebotsentwicklungen enthalten.

Die wichtigsten Planungsstudien, die als Grundlage für die Erstellung des RAK dienten, sind nachfolgend aufgeführt. Sie können herangezogen werden, um detailliertere Informationen über die im RAK beantragten Entwicklungen des ÖV-Angebots zu erhalten.

### 3.1 ÖV-Strategien und -Ziele in übergeordneten Studien

#### Entwicklung des Bahnangebots

Die Entwicklung des Bahnangebots wird in zahlreichen Dokumenten behandelt. Die verschiedenen Arten von Bahnangeboten (u. a. Fernverkehr, Regionalverkehr, S-Bahn, Güterverkehr) sind hochgradig integriert und von der Bahninfrastruktur abhängig. Wichtigste Referenz für die mittel- und langfristige Entwicklung des Bahnangebots ist daher das vom Bund gesteuerte Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) mit den Ausbausritten (AS) 2025 und 2035 und den dazugehörigen Angebotskonzepten, die an das ebenfalls in Umsetzung befindliche Programm ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) anschliesst.

Der Ausbau der Bahninfrastruktur wird mit dem Richtplan des Kantons Bern und den RGSK Biel-Seeland und Berner Jura koordiniert.

Für die **Periode des RAK 2027-2030** ist die Inbetriebnahme der Doppelspur Brüttelen Ost auf der Strecke Biel/Bienne - Täuffelen - Ins ein angebotswirksames Bahninfrastrukturprojekt. Denn die Änderung der Anschlussbedingungen am Knoten Ins erfordert eine Anpassung des Angebots auf der Linie Täuffelen - Ins. Um die Anschlüsse in Ins zu gewährleisten, muss zwischen Finsterhennen und Brüttelen eine Regelkreuzungsstelle in Form einer Doppelspur geschaffen werden.

Die Arbeiten für den Doppelspurausbau zwischen Ligerz und Twann auf der Strecke Biel - Neuenburg haben Auswirkungen auf das ÖV-Angebot, da das regionale Bahnangebot vorübergehend geändert wird und ein Busersatzverkehr erforderlich ist. Die Umsetzung der geplanten Neuorganisation des regionalen Busangebots hängt von der Inbetriebnahme dieser Bahninfrastruktur ab, die derzeit für Ende 2029 vorgesehen ist, wobei jedoch Verzögerungen möglich sind.

**Mittel- bis langfristig**, werden im Konzept S-Bahn Bern 2040<sup>2</sup> und in der Vision S-Bahn Biel 2045<sup>3</sup> Entwicklungen des Bahnangebots skizziert.

Das vorgeschlagene Angebotskonzept im Korridor Bern – Neuchâtel ist mit dem heutigen Angebotskonzept vergleichbar.

Das vorgeschlagene Angebotskonzept im Korridor Bern - Biel sieht insbesondere vor:

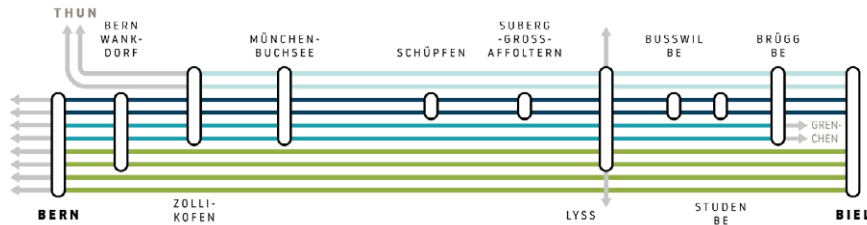
- Die Verstärkung des beschleunigten RE-Angebots mit zwei Zügen pro Stunde zwischen Bern und Biel ohne Halt und zwei Zügen pro Stunde mit Halt in Lyss und Bern Wankdorf;
- Die Verstärkung und Diversifizierung des S-Bahn-Angebots mit drei Linien im 30-Minuten-Takt, die zusammen bis zu sechs Züge pro Stunde anbieten:
  - eine Linie Bern - Biel mit Halt in allen Bahnhöfen, entsprechend der heutigen Linie S3;

<sup>2</sup> [S-Bahn Bern 2040, Schlussbericht, April 2022 \(PDF\)](#)

<sup>3</sup> [Vision S-Bahn Biel 2045](#) auf der Homepage von [seeland.biel/bienne](http://seeland.biel/bienne)

- eine neue beschleunigte Tangentiallinie Bern - Grenchen, direkt ab Brugg ohne über Biel zu fahren;
- eine neue beschleunigte Tangentiallinie Biel - Münsingen - Thun, direkt von Zollikofen nach Ostermundigen, ohne über Bern zu fahren.

#### Angebotskonzept 2040



#### Angebotskonzept 2040

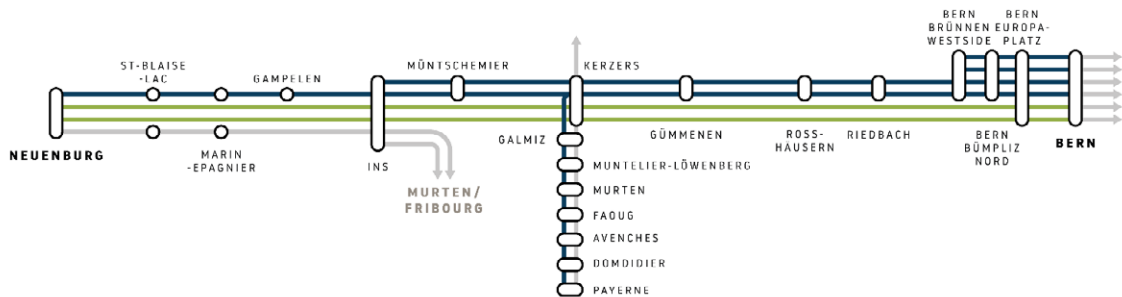


Abbildung 4 – Angebotskonzepte für die Korridore Bern – Biel et Bern – Neuchâtel des Projekts S-Bahn Bern 2040.

Die Vision für die Agglomeration Biel, die noch mit anderen Ansätzen, insbesondere der Perspektive BAHN 2050 des Bundes, koordiniert und konsolidiert werden muss, sieht insbesondere vor:

- die Prüfung neuer S-Bahn-Haltestellen in Biel, namentlich Altstadt/Vieille Ville, Bernstrasse/Route de Berne, Waldrain, Stadien/Stades;
- die Verlängerung der Regionallinien Neuchâtel - Biel/Bienne bis Grenchen Nord und Solothurn - Biel/Bienne bis Sonceboz-Sombeval;
- die Erhöhung des Taktes zwischen Biel/Bienne und Ipsach Herdi auf der Linie Biel/Bienne - Täuffelen - Ins bis zu 7,5 Minuten

Änderungen sind auch auf den Linien 225/226 Biel/Bienne - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds / Moutier geplant. In einer Studie der RVK 1 von 2021 wurden Fahrplanvarianten vertieft, wobei die Anschlüsse an die Intercity-Züge der Jurasüdfusslinie berücksichtigt wurden. Die gewählte Variante sieht neu zwei Regionalzüge (R) auf den Linien 225 Biel/Bienne - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds und 226 Biel/Bienne - Sonceboz - Moutier vor; davon soll eine Linie beschleunigt sein. Zwischen Biel und Sonceboz verkehren die beiden Züge gemeinsam (Flügelung in Sonceboz).

#### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

- Taktverdichtung auf der Linie S37 (290) Biel - Täuffelen - Ins

## Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Berner Jura (RGSK 2021)<sup>4</sup>

Das RGSK 2021 Berner Jura enthält ein Leitbild 2035 für den öffentlichen Verkehr mit:

- Aufrechterhaltung aller Linien;
- mindestens stündlichem und durchgehendem Takt von morgens bis abends für alle ÖV-Haltestellen im Perimeter;
- halbstündlichem und durchgehendem Takt für die Zentren der 3. und 4. Stufe.
- gute Anschlüsse (5-10 Minuten Wartezeit) an den Knotenpunkten.

Die gewünschte Struktur des Bahnangebots sieht wie folgt aus:

- Ein Zug pro Stunde bedient alle Bahnhöfe auf den Strecken Biel - Moutier, Biel - La Chaux-de-Fonds, Tavannes - Le Noirmont, Moutier - Solothurn.
- Ein zweiter Zug pro Stunde bietet eine beschleunigte Bedienung, die sich auf die Zentren der 3. und 4. Stufe konzentriert, wobei eine Fahrplanverschiebung von möglichst 30 Minuten zwischen den beiden Zügen angestrebt wird, wie es heute bereits z.B. in Saint-Imier, Courtelary, Sonceboz-Sombeval Fall ist.

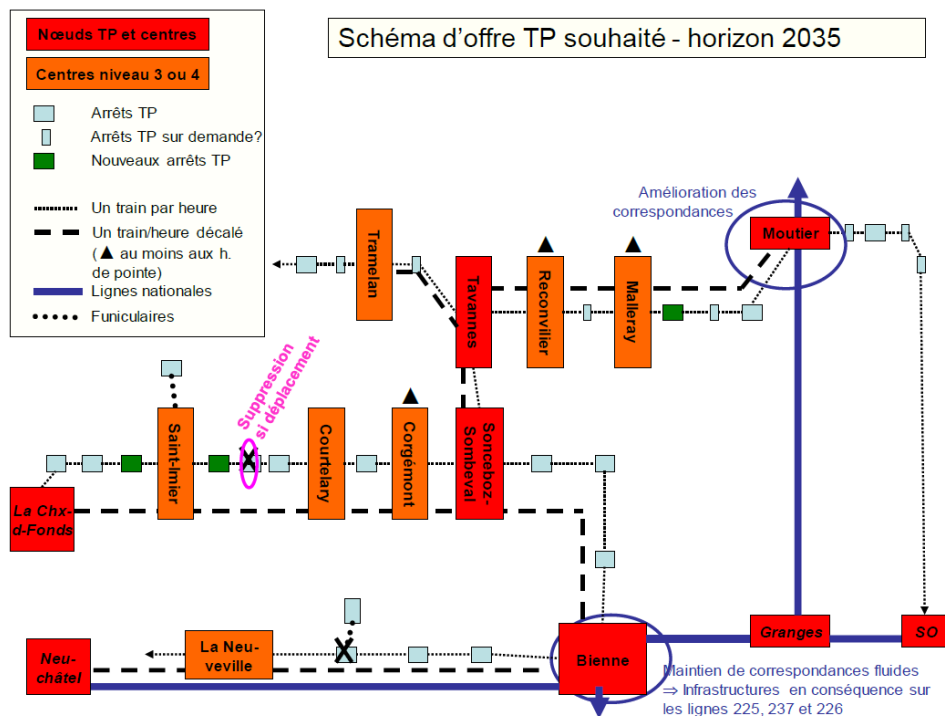


Abbildung 5 – Gewünschtes Angebotskonzept Berner Jura, Horizont 2035. Abbildung aus dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Berner Jura 2021

### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

- Es gibt keine Anträge, die direkt aus dem RGSK 2021 hervorgehen.
- Die Anträge zur Taktverbesserung zwischen Tavannes und Tramelan auf der Linie R37 (237) Le Noirmont - Tavannes sind mit dem RGSK 2021 kompatibel.

<sup>4</sup> [CRTU 2021](#) auf der Homepage von Jura bernois - Bienne



## Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland<sup>5</sup> (RGSK 2021)

Das RGSK 2021 Biel-Seeland definiert die Grundsätze der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, insbesondere dessen Takt, je nach Siedlungsraumtyp (Kernstadt, Entwicklungsachse, ländlicher Raum, Industrie und Gewerbe).

Dieser Ansatz identifiziert mehr als fünfzig infrastrukturelle, betriebliche und organisatorische Massnahmen für den öffentlichen Verkehr, die kombinierte Mobilität, den Fuss- und Veloverkehr und den Individualverkehr. Insbesondere werden hervorgehoben:

- punktuelle Gleisverdoppelungen zwischen Biel und Ipsach auf der Bahnlinie Biel - Ins, um eine Taktverdichtung von bis zu 7,5 Minuten zu ermöglichen;
- die Schaffung oder Verbesserung von 7 Verkehrsdrehscheiben an wichtigen Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs in der Region.

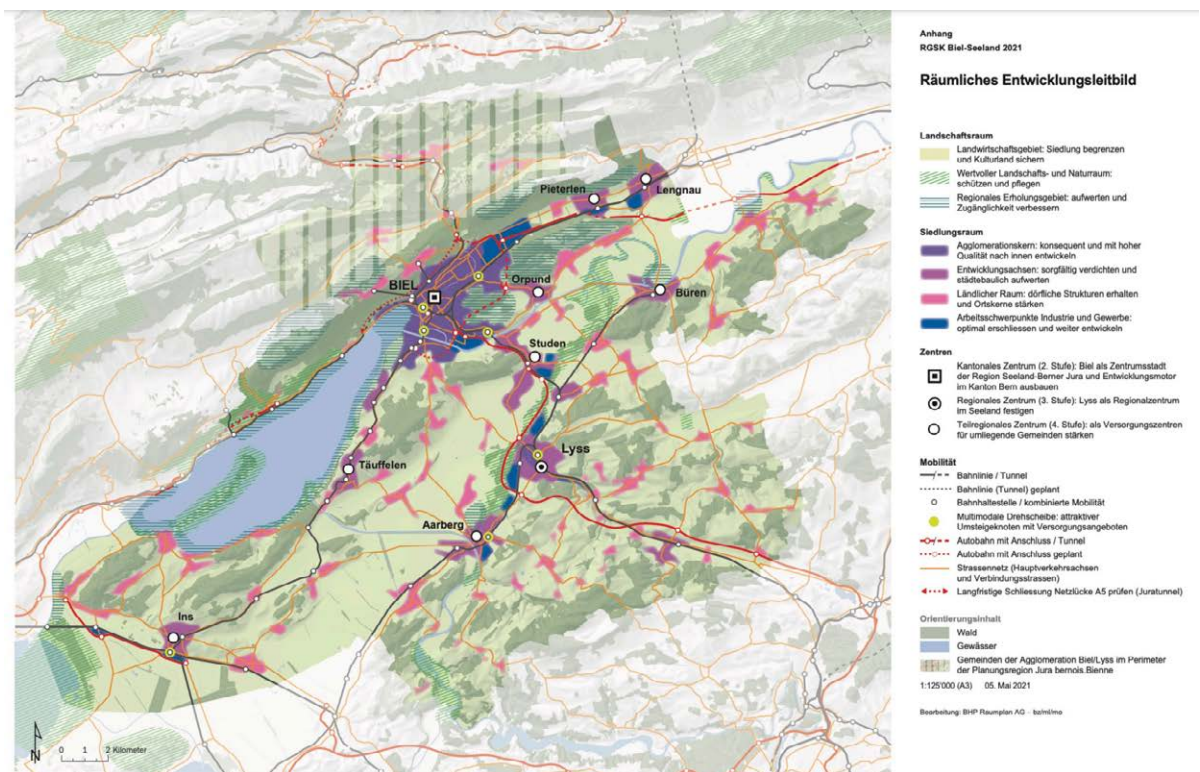


Abbildung 6 – Auszug aus dem RGSK 2021 – Räumliches Entwicklungsleitbild

### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

- Anträge zur Taktverdichtung auf der Linie S37 (290) Biel - Täuffelen - Ins

## Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation<sup>6</sup>

Das Agglomerationsprogramm der Agglomeration Biel/Lyss definiert eine Zukunftsvision bis 2040 mit Entwicklungszielen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr sowie den dazugehörigen Massnahmen. Es zeigt auf, wie die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur in der Agglomeration Biel/Lyss aufeinander abgestimmt werden und welche Massnahmen die Gemeinden und der Kanton in den nächsten Jahren umsetzen müssen.

Gemäss Zukunftsbild bildet der ÖV in Kombination mit dem Fuss- und Veloverkehr das Rückgrat der Mobilität in der Agglomeration, die Gesamtmobilitätsstrategien der Städte Biel und Nidau gehen in die gleiche Richtung. Das heutige ÖV-System verfügt über die nötigen Kapazitäten, um die angestrebte Nachfragesteigerung in den nächsten zehn Jahren zu bewältigen. Um die Schwachstellen zu beseitigen

<sup>5</sup> [RGSK 2021](#) auf der Homepage von seeland.biel/bienne

<sup>6</sup> [Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation](#) auf der Homepage von seeland.biel/Bienne

und die Ziele des Zukunftsbildes zu erreichen, sind jedoch strukturelle Anpassungen notwendig. Grundlage dafür ist das ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung, das sich mit dem städtischen und regionalen ÖV-Netz (Bus und Bahn) befasst und als Basis für künftige Angebots- und Investitionsplanungen dient.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität setzt das Agglomerationsprogramm 4. Generation den Schwerpunkt auf folgende Verbesserungen:

- Verbesserung der Ost-West-Verbindungen
- Sicherung der Kapazitäten auf dem städtischen Busliniennetz
- Stärkung der Buspriorisierung
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung
- Ausweitung des Bike+Ride- und Bikesharing-Angebots
- Verringerung der Auswirkungen auf die Umwelt

Folgende Verbesserungen sollen längerfristig in Betracht gezogen werden:

- Multimodale Verkehrsdrehscheiben (Mobility Hubs)
- Biel - Ipsach (Erhöhung des Taktes auf der Bahnlinie)
- Biel - La Chaux-de-Fonds (Verbesserung der Bahninfrastruktur)

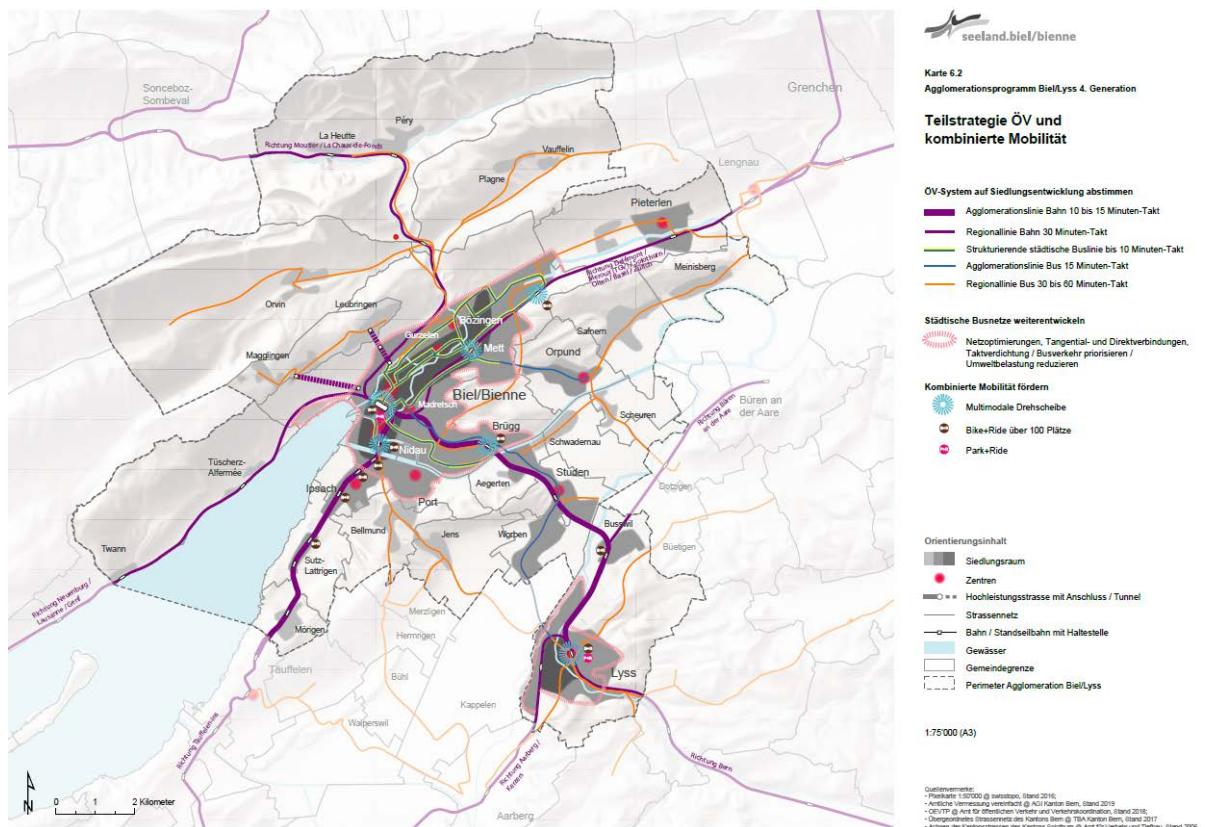


Abbildung 7 – Teilstrategie ÖV und Kombinierte Mobilität – Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation

#### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

- Umsetzung der 1. Etappe des ÖV-Konzepts Agglomeration Biel/Lyss



## 3.2 Angebotskonzepte und teilregionale ÖV-Planungsstudien in der Region Berner Jura – Biel/Bienne – Seeland

### Projekt für nachhaltige Mobilität zur Erreichbarkeit des Standortes Bellelay<sup>7</sup>

Das Gelände der Abtei Bellelay befindet sich in einer Phase der Umnutzung und wird in den nächsten Jahren ein vielfältiges Programm an Aktivitäten beherbergen. Parallel dazu werden auch die umliegenden touristischen Angebote ausgebaut. Das gewählte Szenario schlägt vor, das Netz um Bellelay herum, wo zahlreiche Anschlüsse möglich werden, neu zu strukturieren und die Fahrpläne zu vereinfachen, indem das Angebot auf wenig frequentierten Abschnitten reduziert und im Gegenzug auf der strukturierenden Linie zwischen Reconvilier und Bellelay verstärkt wird.

Darüber hinaus sind Verstärkungs- oder Rufbusfahrten in touristisch stark frequentierten Zeiten sowie die Entwicklung des Carsharings mit Bezeichnung von Fahrzeugstandorten enthalten.

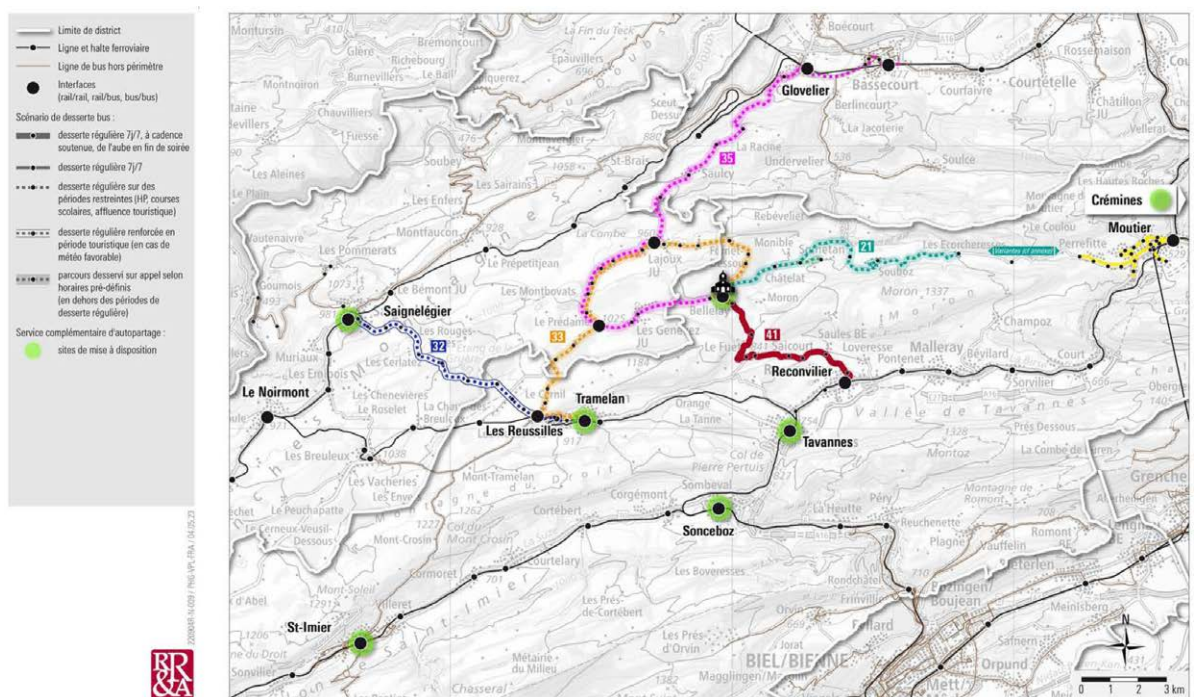


Abbildung 8 – Projekt für nachhaltige Mobilität zur Erreichbarkeit des Standortes Bellelay (März 2024)

#### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

- Alle in der Studie vorgeschlagenen Massnahmen auf den Linien 21.021 (deren geänderte Streckenführung sich noch in der Konsolidierung befindet), 21.032, 21.033, 21.035 und 21.041.

<sup>7</sup> [Projet de mobilité durable pour l'accessibilité du site de Bellelay](#) auf der Homepage Jura bernois.Bienne

## Angebotskonzept für das Nordufer des Bielersees und das Plateau de Diesse nach der Aufhebung des Bahnhaltestelle Ligerz<sup>8</sup>

Mit dem Bau des Ligerztunnels auf der Bahnlinie zwischen Neuenburg und Biel wird der Bahnhof Ligerz nicht mehr von Regionalzügen bedient. Um die Anbindung an den öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten, wird die bestehende Linie 132 in zwei verschiedene Äste aufgeteilt:

- Linie 132 (132a in der Studie), die Nods und das Plateau de Diesse mit La Neuveville verbindet.
- Linie 131 (132b in der Studie), die Nods und Lignièrès mit Le Landeron und weiter mit La Neuveville verbindet. Diese Linie wird zusätzlich verlängert, um den Zug in Ligerz zu ersetzen, mit der Möglichkeit, eine halbstündliche Verbindung zwischen der Talstation des vinifuni und der Bahnhaltestelle Twann über zusätzliche Busumläufe während der Wiederherstellungszeiten anzubieten.

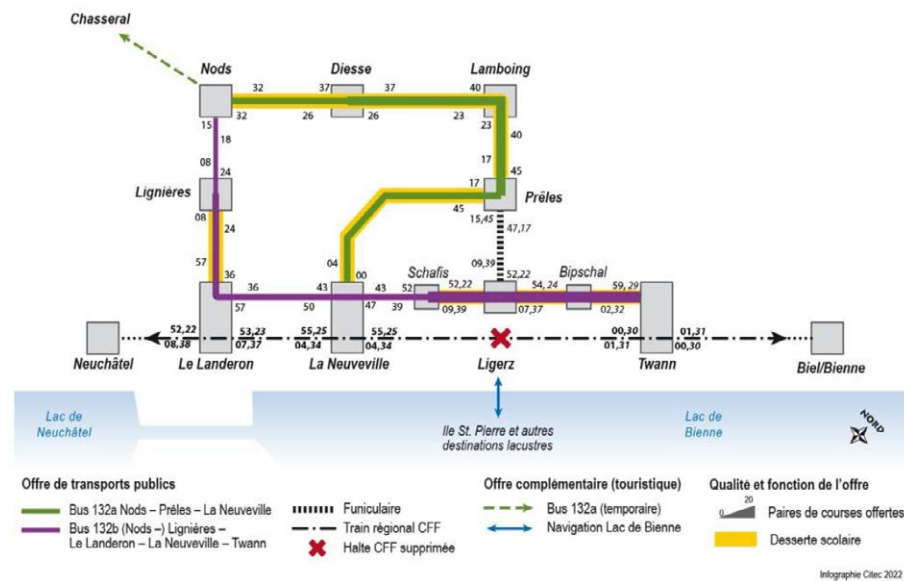


Abbildung 9 – Angebotskonzept für die Erschliessung des Nordufers des Bielersees und des Plateau de Diesse (Oktober 2022)

### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

- Alle in der Studie vorgeschlagenen Massnahmen auf den Linien 21.131 und 21.132. Ihre Umsetzung hängt von der Fertigstellung der Doppelspur zwischen Twann und Ligerz ab.

<sup>8</sup> [Schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienne et le Plateau de Diesse](#) auf der Homepage [seeland.biel/bienne](http://seeland.biel/bienne)

## ÖV-Studie Ins/Erlach und Entre-deux-Lacs 2030<sup>9</sup>

Das neue Angebotskonzept der Regionalbuslinien zwischen Ins, Erlach, Le Landeron und Marin-Epagnier führen zu einer grundlegenden Veränderung der bestehenden Linien. Sie vereinfacht die Linien und systematisiert die Fahrpläne und bietet neue Möglichkeiten für Verbindungen und Anschlüsse, die es heute noch nicht gibt:

- Verbesserung der Beziehungen zwischen dem Seeland und dem Kanton Neuenburg durch die Erhöhung der Taktfrequenzen zwischen Ins, Erlach und Le Landeron und die Schaffung von Verbindungen nach Marin-Epagnier;
- Anbindung der Gemeinde Treiten an den öffentlichen Verkehr durch die Verlängerung der Buslinie 535 Avenches – Ins.

Das Konzept beinhaltet Änderungen auf den Linien 20.535, 21.133 sowie 30.521 bis 527.

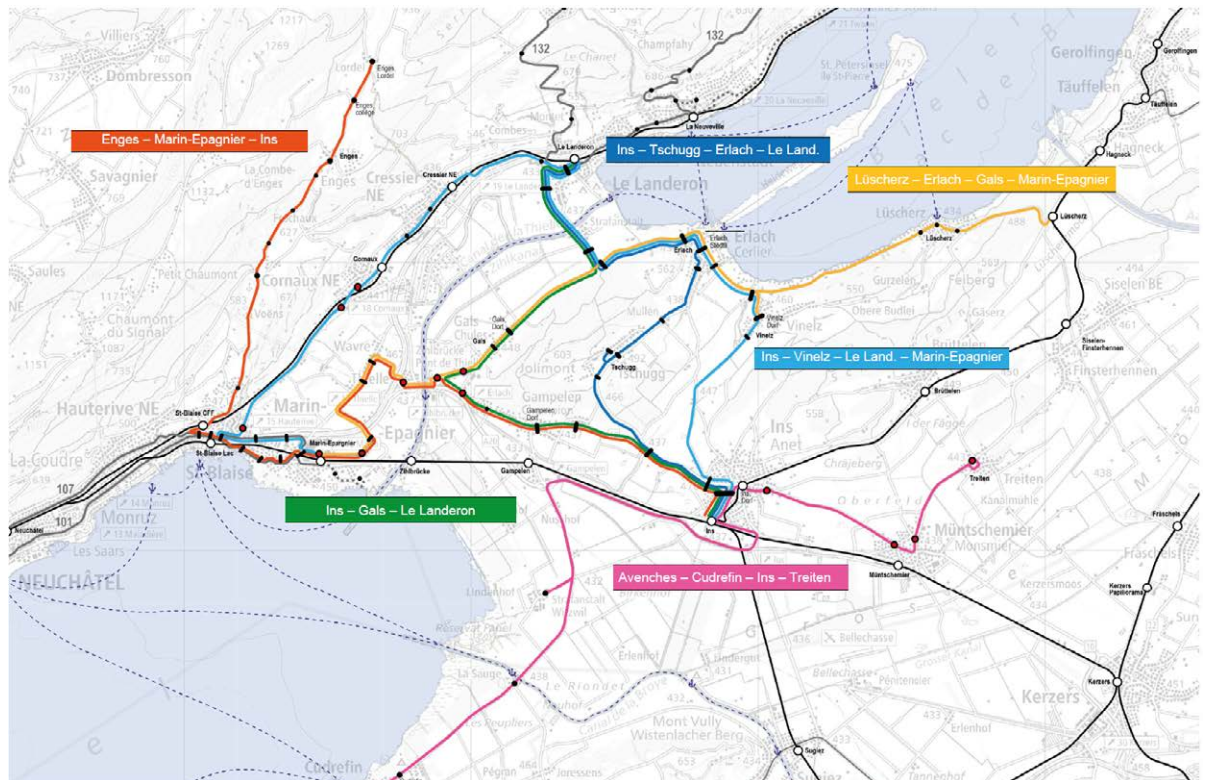


Abbildung 10 – ÖV-Studie Ins/Erlach und Entre-deux-Lacs 2030 (Juni 2024)

### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

- Alle in der Studie vorgeschlagenen Massnahmen auf den Linien 20.353, 21.133, 30.521 (Linien 521 bis 524), 30.525, 30.526 und 30.527

<sup>9</sup> [Angebotskonzept Ins/Erlach 2030](#) auf der Homepage [seeland.biel/bienne](http://seeland.biel/bienne)



## ÖV-Angebotskonzept Frienisberg 2030<sup>10</sup>

Das Busnetz am Frienisberg bedient Gebiete zwischen Lyss und Täuffelen im Norden und Zollikofen und Bern im Süden. Der Perimeter erstreckt sich somit über die RVK 1 und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)

Im nördlichen Frienisberg betreffen die Änderungen vor allem die Anpassung von Linienführungen zwischen den Linien 105 und 365 zwischen Seedorf, Aarberg und Lyss sowie die Verschiebung der Endstation der Linie 366 von Aarberg nach Lyss. Diese Änderungen ermöglichen besonders Lyss besser an das übrige Gebiet anzubinden mit direkten Verbindungen nach Täuffelen, Kappelen und Walperswil sowie mehr Verbindungen nach Seedorf durch die abwechselnde Führung der Linien 105 und 365.

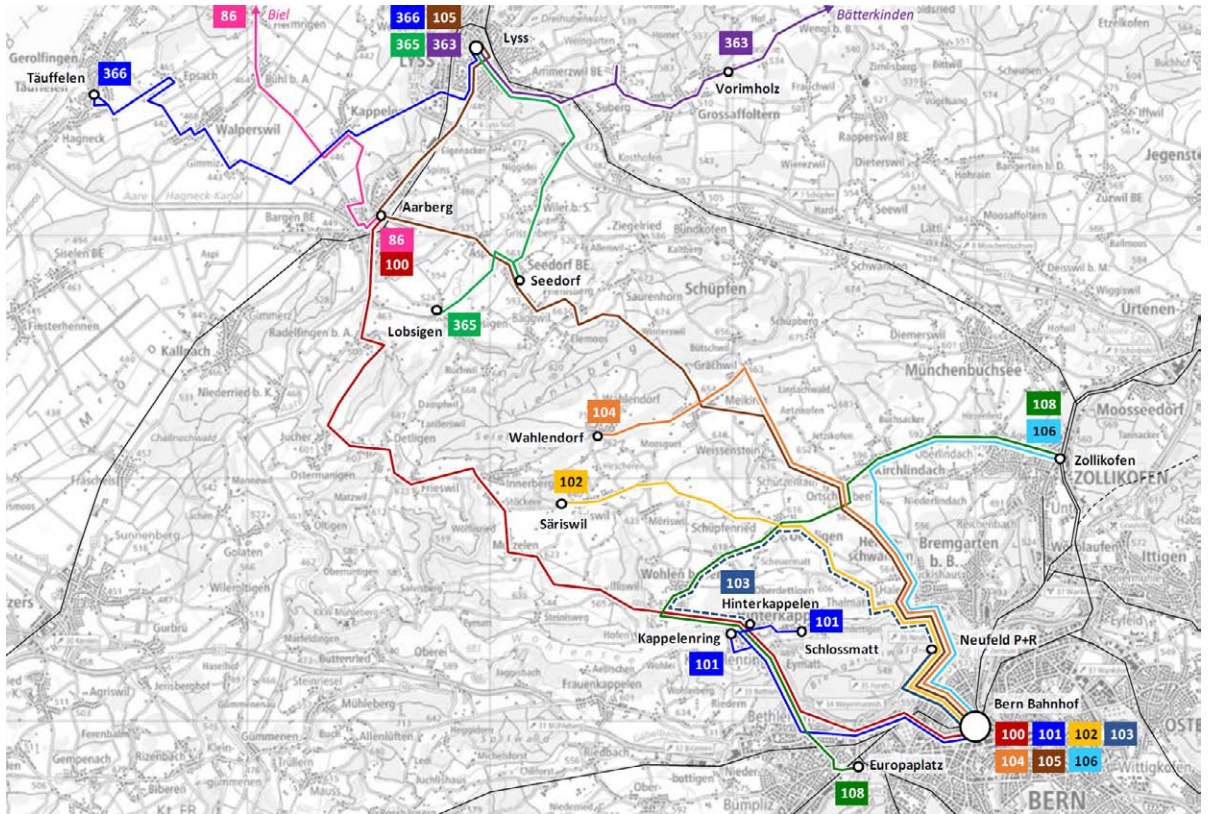


Abbildung 11 – Angebotskonzept Frienisberg 2030

Das Angebotskonzept Frienisberg 2030 empfiehlt auch Massnahmen für den Sektor Saane West/Ost.

Im Perimeter der RVK 1 ist eine neue Linie 541 Kallnach - Niederried - Golaten - Kerzers in Abklärung. Die Einrichtung dieser Linie erfordert einen dreijährigen Versuchsbetrieb mit einer Mitfinanzierung durch die Gemeinden. Da die Wirtschaftlichkeit eines konventionellen Linienbetrieb kritisch sein dürfte, ist alternativ der Betrieb als Bürgerbus zu prüfen.

<sup>10</sup> [ÖV-Angebotskonzept Frienisberg 2030](https://www.seeland.biel/bienne) auf der Homepage [seeland.biel/bienne](https://www.seeland.biel/bienne)

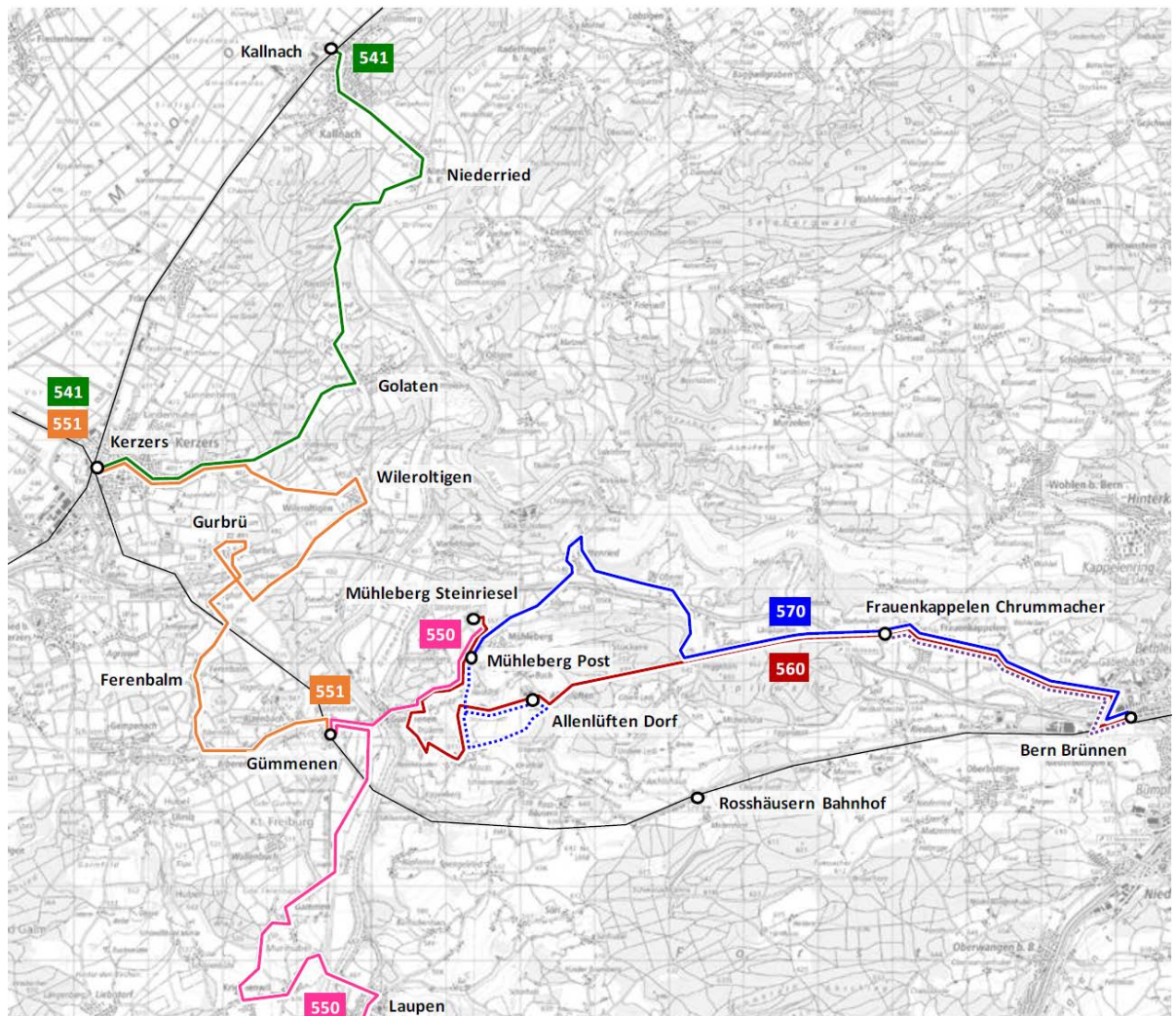


Abbildung 12 – Liniennetz Raum Saane 2030

#### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

- 7 Massnahmen betreffend Streckenänderungen der Linien 30.100, 30.105, 30.361, 30.365, 30.366, 30.369 sowie 22.087 ;
- Erhöhung der Taktfrequenzen auf der Linie 30.100 in den Nebenverkehrszeiten und am Wochenende sowie auf der Linie 30.105 in den Hauptverkehrszeiten ;
- Integration der Linie 30.366 in das kantonale Grundangebot.



## Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026<sup>11</sup>

Das Busnetz von Grenchen im Kanton Solothurn bedient auch die bernischen Gemeinden Pieterlen, Lengnau und Büren an der Aare, die sich im Perimeter der RVK 1 befinden.

Veränderungen am Netz ermöglichen es, sich an die erwarteten Entwicklungen der Siedlungsgebiete und der Nachfrageentwicklung anzupassen. Sie berücksichtigen auch die geplanten Änderungen des Bahnangebots bis 2026 und der Bahnanschlüsse. Sie ermöglichen auch eine bessere Anbindung von Arbeitsplatzgebieten, wie z.B. Lengnaumoos, was den Kanton Bern betrifft. Die Grundsätze des heutigen Angebots zwischen Grenchen und den bernischen Gemeinden werden beibehalten, auch wenn sich die Linien 40.033 und 40.034 weiterentwickeln. Insbesondere wird die Linienführung der Linie 40.034 (Linie A in der Studie) in Lengnau direkter gestaltet, wenn die Linie in den Hauptverkehrszeiten von Lengnau nach Biel verlängert wird. Die Bedienung der Industriezone Lengnau bleibt durch die Verlängerung einer anderen Linie ab Grenchen (Linie E in der Studie) erhalten.

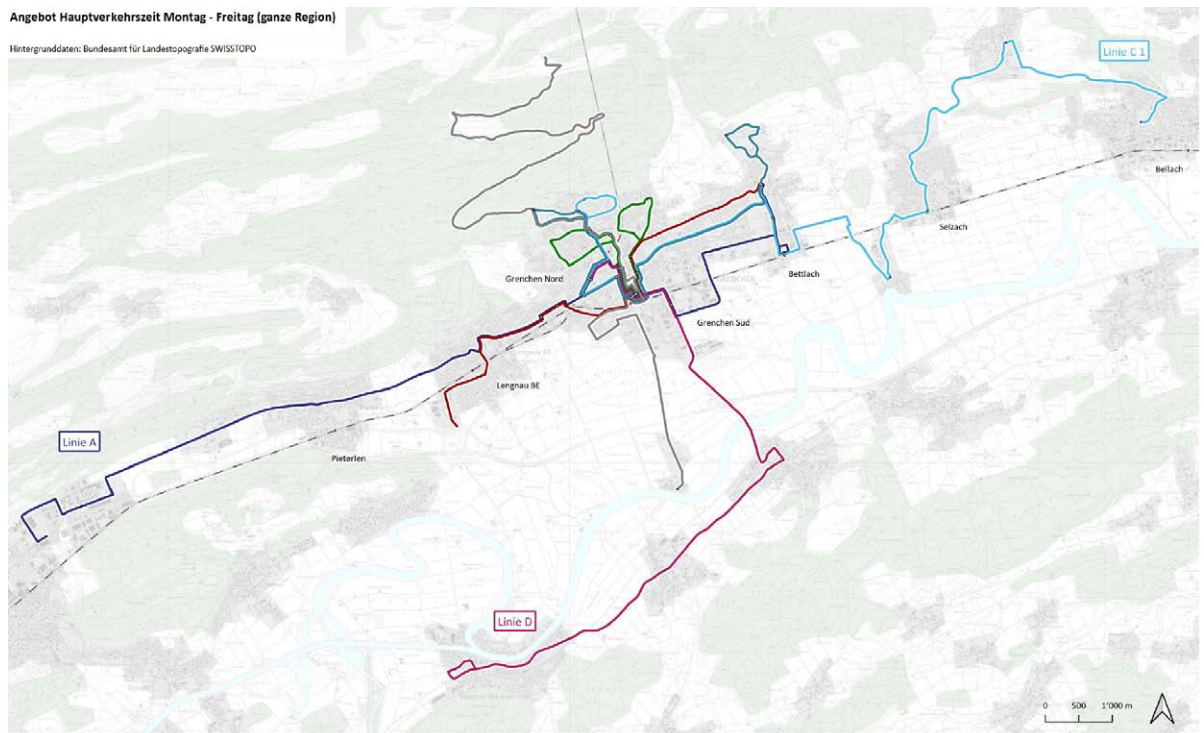


Abbildung 13 – Liniennetz in den Spitzenstunden gemäss dem Angebotskonzept Bus Grenchen und Umgebung 2026

<sup>11</sup> [Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026](#), Schlussbericht September 2022 (PDF)



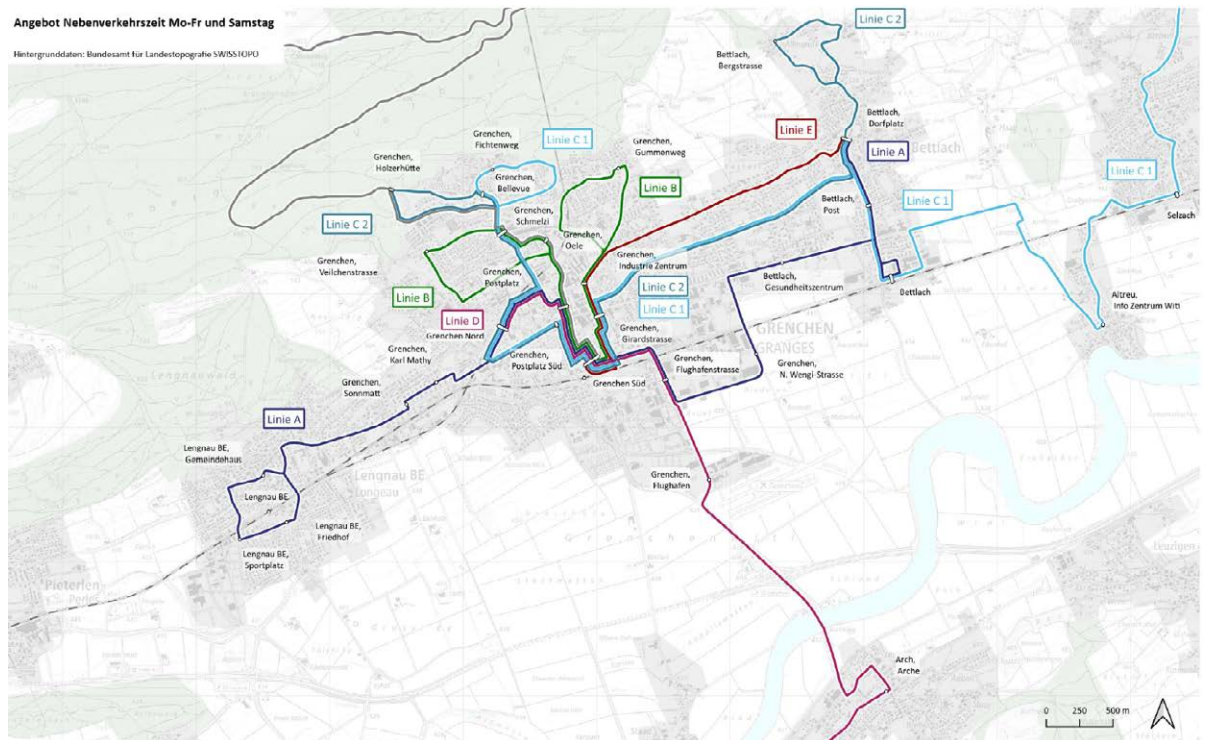


Abbildung 14 – Liniennetz in Nebenverkehrszeiten gemäss dem Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026

#### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

- 3 Massnahmen, die die Linien 40.033 und 40.034 betreffen und sich auf die Linien A, D und E des Buskonzepts Grenchen beziehen

#### ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel<sup>12</sup>

Die RVK 1 und die Stadt Biel legen ein ÖV-Konzept 2035 der Agglomeration Biel vor. Es soll die übergeordneten Strategien konkretisieren und eine konkrete Grundlage für die Umsetzung ihrer Planung bieten. Es ist somit auf einer Planungsebene zwischen den langfristigen Strategien der Raum- und Verkehrsplanung und der kurzfristigeren RAK angesiedelt. Das ÖV-Konzept 2035 definiert regionale und städtische Achsen und Zentren, liefert Grundsätze für die Linienführung und formuliert Prinzipien sowie Leitlinien, die bei der Planung des öffentlichen Verkehrsnetzes zu beachten sind.

Das von der RVK 1 und der Stadt Biel erarbeitete ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel zielt darauf ab, den öffentlichen Verkehr zum Hauptträger der gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsströme in der Agglomeration Biel zu machen und den motorisierten Individualverkehr im städtischen Raum zu reduzieren und in der Agglomeration zu plafonieren. Dies erfordert eine Verbesserung der Effizienz und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Zu diesem Zweck definiert das Konzept konkrete Erschliessungsziele des ÖV-Netz. Insgesamt verfolgt es folgende Ziele:

- Taktverdichtung
- Direktere Streckenführung: Einige Linien werden gezielt verlängert, um das Umsteigen zu reduzieren.
- Kürzere Fahrzeiten: Die Fahrzeiten, insbesondere zu den Entwicklungspolen, werden verkürzt.

Die für 2027 geplante erste Etappe umfasst unter anderem Folgendes:

- Urbane Linien: Änderung der Linienführung auf den Linien 1, 2, 5, 6, 8 und 11 sowie Einrichtung der neuen Linien 7 und 10.

<sup>12</sup> [ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel](https://www.seeland.biel/bienne) auf der Homepage [seeland.biel/bienne](https://www.seeland.biel/bienne)

■ Regionale Linien:

- Das Angebot auf den Linien 72, 86 und 87 wird verstärkt;
- Die Linie 87 wird bis Lyss verlängert und ersetzt die Linie 369;
- Die Linie 74 wird vereinfacht, indem die Erschliessung von Studengrien durch die neue Linie 76 erfolgt. Hierzu sind noch Abklärungen und Variantenanalysen im Gange;
- Die Linienführung der Linien 70, 71 und 73 werden angepasst..

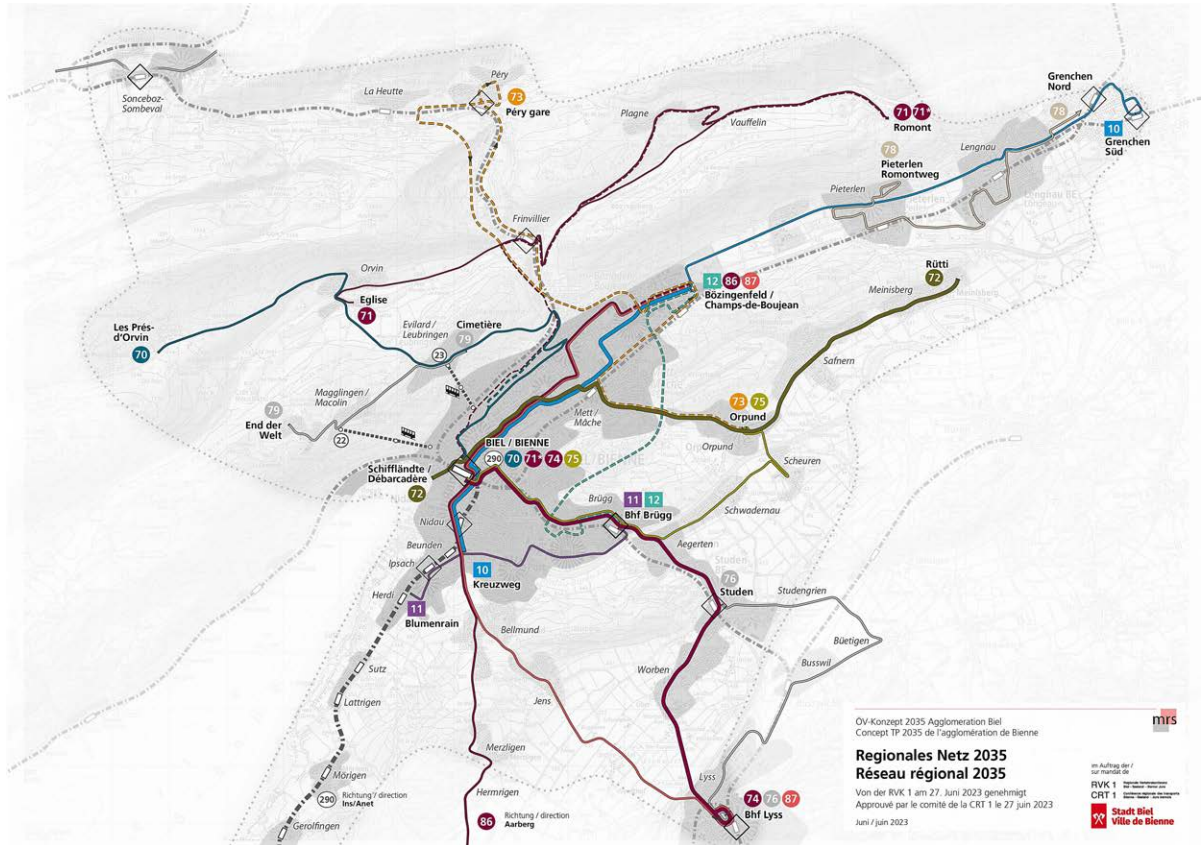


Abbildung 15- Regionales Busnetz gemäss ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel

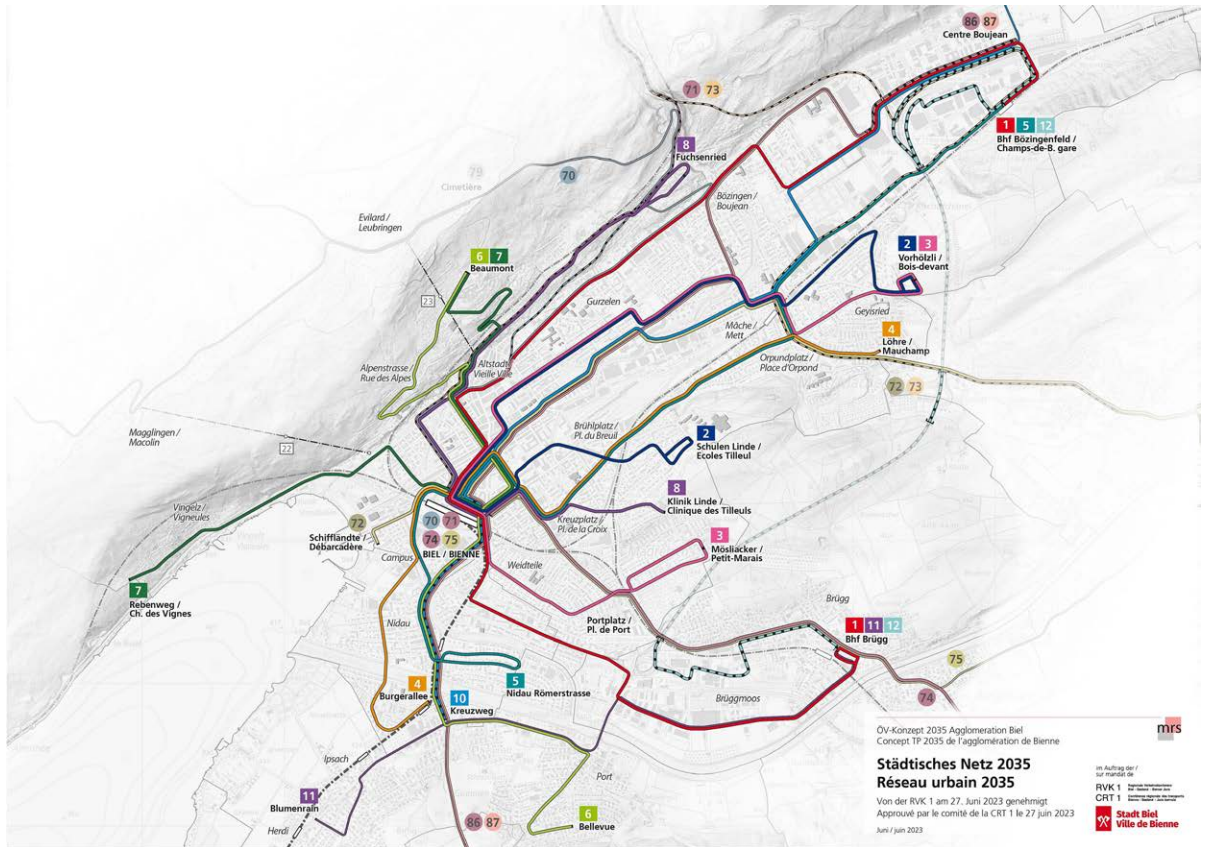


Figure 16- Städtisches Busnetz gemäss ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel

#### Priorisierte Anträge, die in das RAK 2027-2030 aufgenommen wurden:

##### ■ Insgesamt 18 betroffene Massnahmen:

- Linienführung der Linien 22.001, 22.002, 22.005, 22.008, 22.011, 22.070, 22.071, 22.073, 22.074, 22.087.
- Taktverdichtungen auf den Linien 22.072, 22.074, 22.086, 22.087 und die daraus folgende Anpassung der Fahrpläne der Linie 22.075.
- Schaffung der neuen Linien 22.007, 22.010, 22.076

### 3.3 Weitere laufende Studien: On Demand-Angebote und Nachtlinien

Parallel zur Erarbeitung des RAK 2027-2030 laufen folgende zwei Studien, deren Ergebnisse noch nicht vorliegen und zu einem späteren Zeitpunkt in das RAK bzw. das kantonale Angebotskonzept integriert werden:

#### **On Demand-Angebote**

Im Rahmen einer gemeinsamen Studie von fünf Regionen werden in sechs Gebieten im Kanton Bern Versuchsbetriebe für On Demand-Angebote geprüft. Zwei Gebiete befinden sich im Perimeter der RVK 1:

- Gemeinden Lyss, Grossaffoltern, Rapperswil, Seedorf, Wengi und Schüpfen im Seeland;
- Gemeinden Petit-Val, Saicourt, Perrefitte und Moutier im Berner Jura.

#### **Überprüfung Nachtlinienangebot**

Unter Federführung des Kantons Bern wird derzeit das Angebotskonzept für die Moonliner-Linien (Nachtlinien) überprüft. Dabei wurde beschlossen, die Einführung einer Nacht-S-Bahn im Korridor Biel-Bern näher zu prüfen. Der definitive Entscheid über deren Einführung fällt der Grosse Rat im Frühjahr 2025 im Rahmen des ÖV-Angebotsbeschlusses 2027-2030. Falls eine Nacht-S-Bahn Biel-Bern eingeführt wird, muss das Moonliner-Netz im Korridor neu organisiert werden.



## 4. RAK 2027-2030: Anträge

In den folgenden Tabellen sind alle Anträge der RVK 1 zu Änderungen, Optimierungen und Erweiterungen des ÖV-Angebots im Zeitraum 2027-2030 aufgeführt. Alle vorgeschlagenen Anträge sind einer von drei Prioritätsstufen zugeteilt:

### ■ Anträge der Priorität 1

- Angebotsänderungen, die im Rahmen einer übergeordneter Studie oder einer ÖV-Planungsstudie der RVK 1 festgelegt und verabschiedet wurden
- Massnahmen zur Behebung eines festgestellten oder absehbaren Kapazitätsdefizits
- Massnahmen zur Optimierung des Angebots, von denen ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erwartet wird
- Bereits genehmigte Angebotsänderungen, die seit längerer Zeit unbestritten sind, aber aus finanziellen oder politischen Gründen noch nicht umgesetzt wurden
- Angebote, die trotz der geprüften Optimierungsmassnahmen die Minimalanforderungen nicht erreichen, aber eine minimale Mobilität oder eine wichtige Funktion für das Gesamtnetz gewährleisten

### ■ Anträge der Priorität 2

- Massnahmen, die eine wichtige und sinnvolle Harmonisierung des Gesamtangebots bewirken (z.B. einheitliche Betriebszeiten an Wochenenden und in den Abendstunden)
- Massnahmen, die für die Kunden lästige Angebotslücken beseitigen und wesentlich zur nachhaltigen Verbesserung des Gesamtangebots in der Region und zur Förderung der Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖV beitragen

### ■ Anträge der Priorität 3

- Massnahmen, die eine sinnvolle Abstimmung des Angebots auf lokaler Ebene bewirken
- Massnahmen, die Angebotslücken für lokale Bedürfnisse oder mit mässigem Nachfragepotenzial beseitigen, insbesondere wenn die Erreichung der Mindestanforderungen unsicher ist
- Massnahmen, welche die Erfolgskontrolle gemäss AGV voraussichtlich signifikant verschlechtern

### Legende und Abkürzungen

- Zielvorgabe erreicht      ■ Minimalanforderung erreicht      ◆ Minimalanforderung nicht erreicht

| Verkehrsmittel |                     | Wirkungskriterien |                                                                                                             |
|----------------|---------------------|-------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| B (N)          | Bahn Normalspur     | UTIL              | Auslastungsgrad: Durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs im meistbelasteten Teilstück einer Linie |
| B (S)          | Bahn Schmalspur     |                   |                                                                                                             |
| SL             | Seilbahn            |                   |                                                                                                             |
| GB             | Gelenkbus           | TCC               | Kostendeckungsgrad                                                                                          |
| SB             | Standardbus/Midibus |                   |                                                                                                             |
| KB             | Kleinbus            |                   |                                                                                                             |

| Angebotsstufe |                                    |                                                             |
|---------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 1             | 4 bis 15 Kurspaare pro Werktag     | Weniger dicht als Stundentakt oder alternative Betriebsform |
| 2             | 16 bis 25 Kurspaare pro Werktag    | Ungefähr Stundentakt                                        |
| 3             | 26 bis 39 Kurspaare pro Werktag    | Ungefähr Halbstundentakt                                    |
| 4             | 40 oder mehr Kurspaare pro Werktag | Dichter als Halbstundentakt                                 |



### 4.1.1 Anträge Bahnlagen

| Linie (Fahrplanfeld)<br>■ siehe Kommentar/Anmerkung | Verkehrsmittel | Aktuelle Strecke                      | AS - Angebotsstufe 2022 | KP - Kurspaare 2022 | AUSL - Auslastungsgrad 2022 | KDG - Kostendeckungsgrad 2022 | Antragsteller oder antragsdefinierende Planungsstudien                                       | Antrag                                                                                                                                                                                        | Veränderung Angebotsstufe | Priorität |
|-----------------------------------------------------|----------------|---------------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| S31 (303)                                           | B(N)           | Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne] | 3                       | 30                  | ●                           | ●                             | Schüpfen                                                                                     | Kapazitätserhöhung S31 16322 (Biel/Bienne ab 06.45)                                                                                                                                           |                           | 1         |
| S31 (303)                                           | B(N)           | Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne] | 3                       | 30                  | ●                           | ●                             | Schüpfen                                                                                     | Ausdehnung 30'-Takt Biel/Bienne - Münchenbuchsee am Morgen, um Kapazität zu erhöhen:<br>Verlängerung 1 Kurspaar Biel - Münchenbuchsee (S31 16328 Biel/Bienne ab 08.15)                        |                           | 1         |
| R37 (237)                                           | B(S)           | Le Noirmont - Tavannes                | 3                       | 28                  | ◆                           | ◆                             | Tramelan                                                                                     | Ausdehnung 30'-Takt Tavannes - Tramelan am Morgen:<br>1 Kurspaar Tavannes - Tramelan (Tavannes ab 08.11)                                                                                      |                           | 2         |
| R37 (237)                                           | B(S)           | Le Noirmont - Tavannes                | 3                       | 28                  | ◆                           | ◆                             | Tramelan                                                                                     | 30'-Takt durchgehend von Montag bis Freitag: 3 Kurspaare am Morgen und 2 Kurspaare am Nachmittag                                                                                              |                           | 2         |
| S37 (290)                                           | B(S)           | Biel - Täuffelen - Ins                | 4                       | 56                  | ■                           | ■                             | asm<br>Doppel-<br>spurausbau<br>Brüttelen<br>& ÖV-<br>Konzept 2035<br>Agglomeratio<br>n Biel | Ausdehnung 15'-Takt Biel/Bienne - Täuffelen auf ganzen Tag:<br>5 Kurspaare am Morgen und 3 Kurspaare am Nachmittag                                                                            |                           | 1         |
| S37 (290)                                           | B(S)           | Biel - Täuffelen - Ins                | 4                       | 56                  | ■                           | ■                             | asm<br>Doppel-<br>spurausbau<br>Brüttelen                                                    | Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins tagsüber, Montag bis Freitag:<br>Verlängerung 3 Kurspaare. Biel – Täuffelen bis Ins (morgens)                                                          |                           | 1         |
| S37 (290)                                           | B(S)           | Biel - Täuffelen - Ins                | 4                       | 56                  | ■                           | ■                             | asm<br>Doppel-<br>spurausbau<br>Brüttelen                                                    | Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins am Abend, Montag bis Sonntag:<br>Verlängerung 4,5 Kurspaare. Biel - Täuffelen bis Ins (abends)                                                         |                           | 1         |
| S37 (290)                                           | B(S)           | Biel - Täuffelen - Ins                | 4                       | 56                  | ■                           | ■                             | asm<br>Doppel-<br>spurausbau<br>Brüttelen                                                    | Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins am Samstag tagsüber:<br>Verlängerung 4 Kurspaare Biel – Täuffelen bis Ins (morgens)<br>Verlängerung 3 Kurspaare Biel - Täuffelen bis Ins (nachmittags) |                           | 1         |
| S37 (290)                                           | B(S)           | Biel - Täuffelen - Ins                | 4                       | 56                  | ■                           | ■                             | asm<br>Doppel-<br>spurausbau<br>Brüttelen                                                    | Durchgehender 30'-Takt Täuffelen - Ins tagsüber, Sonn- und Feiertage:<br>Verlängerung 5 bis 10 Kurspaare Biel - Täuffelen bis Ins                                                             |                           | 1         |

Kommentare:

- **Linie R37 (237):** Die Kurse zwischen Tavannes und Tramelan, die den 30'-Takt ermöglichen (zwischen den stündlichen Kursen Le Noirmont – Tavannes), können während der Wendezeit des Zuges in Tavannes realisiert werden und benötigen keine zusätzlichen Fahrzeuge. Weil diese Kurse geringe Grenzkosten aufweisen, wird ihnen die Priorität 2 zugeordnet, auch wenn der Auslastungsgrad und der Kostendeckungsgrad der Linie die Minimalanforderungen nicht erreicht

### 4.1.2 Anträge Seilbahnlinien

| Linie (Fahrplanfeld)<br>■ siehe Kommentar/Anmerkung | Verkehrsmittel | Aktuelle Strecke                 | AS - Angebotsstufe 2022 | KP - Kurspaare 2022 | AUSL - Auslastungsgrad 2022 | KDG - Kostendeckungsgrad 2022 | Antragssteller oder antragsdefinierende Planungsstudien | Antrag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Veränderung Angebotsstufe | Priorität |
|-----------------------------------------------------|----------------|----------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| (2020)                                              | SL             | Saint-Imier – Mont-Soleil        | 2                       | 28                  | ◆                           | ◆                             | RVK1                                                    | Beibehaltung heutiges Angebot, wird als angemessen erachtet insbesondere in Anbetracht von Art. 7 Abs. 6 ARPV                                                                                                                                                                                                                                                                    |                           | 1         |
| 22<br>(22.022)                                      | SL             | Biel/Bienne – Magglingen/Macolin | 4                       | 65                  | ◆                           | ■                             | RVK1                                                    | Beibehaltung heutiges Angebot, wird als angemessen und zweckmässig erachtet insbesondere in Anbetracht von Art. 7 Abs. 6 ARPV                                                                                                                                                                                                                                                    |                           | 1         |
| 23<br>(22.023)                                      | SL             | Biel/Bienne – Evilard/Leubringen | 4                       | 101                 | ◆                           | ■                             | VB/TPB                                                  | Von Montag bis Freitag Einrichtung eines 15'-Takts (entsprechend dem Wochenende), ergänzt mit direkten Kursen in den Spitzenstunden, um eine Erhöhung der Kapazität im Vergleich zum aktuellen 10'-Takt zu ermöglichen.<br>Beibehaltung von Angebotsniveau und Anzahl Kurspaaren, wird als angemessen und zweckmässig erachtet insbesondere in Anbetracht von Art. 7 Abs. 6 ARPV |                           | 1         |

### 4.1.3 Anträge Buslinien Regionalverkehr

| Linie (Fahrplanfeld)<br>■ siehe Kommentar/Anmerkung | Verkehrsmittel | Aktuelle Strecke                                                                | AS - Angebotsstufe 2022 | KP - Kurspaare 2022 | AUSL - Auslastungsgrad 2022 | KDG - Kostendeckungsgrad 2022 | Antragssteller oder antragsdefinierende Planungsstudien | Antrag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Veränderung Angebotsstufe | Priorität |
|-----------------------------------------------------|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| 21<br>(21.021)                                      | SB             | Moutier - Souboz – Bellelay (ex 22.231)                                         | 1                       | 11                  | ●                           | ■                             | Studie nachhaltige Mobilität Bellelay                   | Konzept in Überprüfung (entsprechend der Anfrage der Gemeinde Petit-Val)                                                                                                                                                                                                                                                            |                           | 1         |
| 32<br>(21.032)                                      | SB             | Tramelan - Saignelégier – Goumois (ex 22.132)                                   | 1                       | 5                   | ●                           | ◆                             | Studie nachhaltige Mobilität Bellelay                   | Beibehaltung Buslinie Tramelan – Saignelégier Erhöhung um 2 Kurspaare von Montag bis Freitag Verstärkung während Tourismusperioden auf 60'-Takt (120Tage/Jahr) allenfalls 30'-Takt für die Erschliessung des Etang de la Gruère                                                                                                     |                           | 1         |
| 33<br>(21.033)                                      | SB             | Tramelan - Glovelier - Bassecourt (ex. 22.133)                                  | 1                       | 12                  | ●                           | ◆                             | Studie nachhaltige Mobilität Bellelay                   | Neue Linienführung Les Reussilles - Lajoux - Bellelay (andere Erschliessungen werden übernommen durch Linie 35)<br>Beibehaltung von 6 Kurspaare pro Tag, Montag bis Freitag während der Schulzeiten<br>Zusätzliche Kurse entsprechend der Nachfrage während Tourismusperioden (Basis Studenttakt, bis zu 15 Kurspaare)              |                           | 1         |
| 35<br>(21.035)                                      | SB             | Reconvilier - Bellelay (-Les Reussilles)- Les Genevez – Glovelier (-Bassecourt) | 1                       | 7                   |                             |                               | Studie nachhaltige Mobilität Bellelay                   | Neue Linienführung Bellelay - Les Genevez - Lajoux - Glovelier - Bassecourt (Übernahme der Linien 33 und 41)<br>Beibehaltung Angebotsstufe von 8 Kurspaaren pro Tag, Montag bis Freitag während der Schulzeiten<br>Zusätzliche Kurse entsprechend der Nachfrage während Tourismusperioden (Basis Studenttakt, bis zu 15 Kurspaaren) | 1                         | 1         |
| 41<br>(21.041)                                      | SB             | Tavannes - Reconvilier - Bellelay - Lajoux JU - Les Genevez (ex. 22.141)        | 1                       | 13                  | ■                           | ■                             | Studie nachhaltige Mobilität Bellelay                   | Neue Linienführung Reconvilier - Bellelay (andere Erschliessungen werden übernommen durch die Linien 33 und 35)<br>Verstärkung des Angebots: Studenttakt Montag bis Freitag (30'-Takt während Spitzenstunden zu Schulzeiten): 24 Kurspaare                                                                                          | 2                         | 1         |

| Linie (Fahrplanfeld)<br>■ siehe Kommentar/Anmerkung | Verkehrsmittel | Aktuelle Strecke                                | AS - Angebotsstufe 2022 | KP - Kurspaare 2022 | AUSL – Auslastungsgrad 2022 | KDG – Kostendeckungsgrad 22 | Antragsteller oder antragsdefinierende Planungsstudien            | Antrag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Veränderung Angebotsstufe | Priorität |
|-----------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| 535<br>(20.535)                                     | GB             | Ins - Cudrefin - Avenches                       | 1                       | 12                  | ●                           | ■                           | Angebotskonzept<br>Ins/Erlach & Entre-deux-lacs                   | Neue Linienführung Treiten - Müntschemier - Ins - Cudrefin - Salavaux - Avenches<br>Stundentakt mit Lücken, rund 12 Kurspaare von Montag bis Freitag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                           | 1         |
| 131 ■<br>(21.131)                                   | SB             | <b>Neue Linie</b><br>(ab 2029)                  |                         |                     |                             |                             | Angebotskonzept<br>Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse | Neue Linie Twann - Ligerz - Schafis - La Neuveville - Le Landeron - Lignières - Nods:<br><br>Abschnitt Twann - Schafis: durchgehender 30'Takt. (30 Kurspaare von Montag bis Freitag)<br><br>Abschnitt Schafis - Lignières - Nods: 60'-120'Takt (13 Kurspaare von Montag bis Freitag)                                                                                                                                                                                                                           | 2                         | 1         |
| 132<br>(21.132)                                     | SB             | La Neuveville - Le Landeron - Plateau de Diesse | 2                       | 33                  | ◆                           | ■                           | Angebotskonzept<br>Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse | Neue Linienführung La Neuveville - Prêles - Nods (Le Chasseral) (Le Landeron und Lignières bedient von neuer Linie 131)<br>Angebot vergleichbar mit aktuellem Angebot (120'-Takt und 60'-Takt in Spitzenstunden sowie Verstärkung während Schulzeiten)                                                                                                                                                                                                                                                         |                           | 1         |
| 133<br>(21.133)                                     | SB             | Le Landeron - Marin - St-Blaise - Enges         | -                       | -                   |                             |                             | Angebotskonzept<br>Ins/Erlach & Entre-deux-lacs                   | Neue Linienführung Ins - Gampelen - Marin - St-Blaise - Enges (Erschliessung von Cressier und Cornaux übernommen durch Linie 522)<br>Durchgehender Stundentakt: rund 15 Kurspaare von Montag bis Freitag                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 1                         | 1         |
| 70<br>(22.070)                                      | SB             | Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin                 | 2                       | 16                  | ●                           | ■                           | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerations Biel                            | Angepasste Linienführung Biel/Bienne via Taubenloch. Aufgrund der Verlängerung der Fahrzeiten, neues Betriebskonzept notwendig. Angebotsstufe aufrechterhalten, aber Anzahl Kurspaare erhöhen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                           | 1         |
| 71 ■<br>(22.071)                                    | SB             | Biel - Orvin - Romont                           | 1                       | 12                  | ●                           | ◆                           | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerations Biel                            | Provisorische Linienführung, bis die Arbeiten A16 abgeschlossen sind.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                           | 1         |
| 71 ■<br>(22.071)                                    | SB             | Biel - Orvin - Romont                           | 1                       | 12                  | ●                           | ◆                           | Sauge                                                             | Einführung einer neuen Haltestelle Aux Ecovots in Plagne (Sauge) und Umleitung der Linie über diese neue Haltestelle.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                           | 3         |
| 72<br>(22.072)                                      | GB             | Biel/Bienne – Meisberg                          | 3                       | 43                  | ●                           | ●                           | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerations Biel                            | Durchgehender 15'-Takt von Montag bis Freitag, rund 22 Kurspaare.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                           | 1         |
| 73<br>(22.073)                                      | SB             | Pieterlen – Bözingen/Boujean – Reuchenette-Péry | 1                       | 15                  | ■                           | ◆                           | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerations Biel                            | Neue, direkte Linienführung über die A16 Péry - Bözingenfeld - Orpund (Erschliessung von Pieterlen erfolgt über neue Linie 10).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                           | 1         |
| 74 ■<br>(22.074)                                    | GB             | Biel/Bienne – Brugg BE – Studen BE – Lyss       | 4                       | 45                  | ■                           | ●                           | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerations Biel                            | Haltestelle Studen, Grien wird über neue Linie 76 erschlossen<br>Verstärkung auf 15'-Takt zwischen Biel/Bienne und Lyss.<br><br>Zwischenschritt (bis Linie 76 realisiert ist): Zusätzliche Kurse Biel/Bienne-Lyss von Montag bis Freitag, im Minimum während der Spitzenstunden und allenfalls ein 15'Takt zwischen Biel/Bienne und Studen während des ganzen Tages (1 Kurs pro Stunde für Studen, Grien wie heute und 3 Kurse pro Stunde für Lyss, wovon die zusätzlichen Kurse mit der S31 abzustimmen sind) |                           | 1         |
| 75<br>(22.075)                                      | SB             | Biel/Bienne – Brugg BE – Schwadernau – Orpund   | 2                       | 18                  | ●                           | ■                           | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerations Biel                            | Anpassung des Fahrplans wegen Verstärkung des Angebots auf der Linie 74                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                           |           |
| 76 ■                                                | SB             | <b>Neue Linie</b>                               |                         |                     | ●                           | ●                           | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerations Biel                            | Neue Linie Studen – Studen, Grien - Busswil - Lyss via Industrierung.<br>Durchgehender 30'-Takt: rund 30 Kurspaare pro Tag von Montag bis Freitag<br>Die Umsetzung der Linienführung und des Angebots (detaillierte Planung) bedingt Anpassungen der Strasseninfrastruktur, deren Realisierung unter Umständen erst auf das Ende oder nach der Angebotsperiode 2027-2030 möglich ist.                                                                                                                          | 2                         | 1         |

# Kommentare:

- **Linie 131** (21.131): Das Datum der Inbetriebnahme hängt von jenem des Doppelspurausbaus SBB zwischen Ligerz und Twann ab. Ab dem Fahrplan 2025 verkehren die Kurse Le Neuveville – Le Landeron – Lignières – Nods der Linie 132 als Linie 131.
- **Linie 71** (22.071): Die Einführung der neuen Haltestelle Aux Ecovots bietet ein schwaches Potenzial für neue Nachfrage und verursacht eine längere Fahrzeit für die derzeitigen Nutzenden. Die zusätzliche Fahrzeit zur Erschliessung dieser neuen Haltestelle bedingt die Überarbeitung des Betriebskonzepts der Linie mit einem zusätzlichen Fahrzeug. Daraus ergibt sich ein sehr ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis für diesen Antrag.
- **Linien 74 und 76** (22.074 et 22.076): Betreffend die Einführung der neuen Linie 76 Studen – Studen, Grien – Busswil – Lyss müssen verschiedene Fragen betreffend Linienführung, Infrastrukturanpassungen, Fahrplans und Wirtschaftlichkeit in einer Detailplanung vertieft werden. Es wird deshalb ein Zwischenschritt vorgeschlagen, der aufwärtskompatibel zur definitiven Einführung der neuen Linie 76 ist.

| Linie (Fahrplanfeld)<br>■ siehe Kommentar/Anmerkung | Verkehrsmittel | Aktuelle Strecke                                          | AS - Angebotsstufe 2022 | KP - Kurspaare 2022 | AUSL - Auslastungsgrad 2022 | KDG - Kostendeckungsgrad 2022 | Antragsteller oder antragsdefinierende Planungsstudien | Antrag                                                                                                                                                                                                                                                                              | Veränderung Angebotsstufe | Priorität |
|-----------------------------------------------------|----------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| 86<br>(22.086)                                      | GB             | Biel Bahnhof - Bellmund - Aarberg                         | 2                       | 20                  | ●                           | ●                             | ÖV-Konzept 2035 Agglomerati on Biel                    | Durchgehender 30'-Takt von Montag bis Freitag: 10 bis 15 Kurspaare von Montag bis Freitag.                                                                                                                                                                                          |                           | 1         |
| 87<br>(22.087)                                      | GB             | Biel Bahnhof - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel Bahnhof | 1                       | 14                  | ●                           | ■                             | ÖV-Konzept 2035 Agglomerati on Biel                    | Verlängerung von Jens bis Lyss (Ersatz von Linie 369)                                                                                                                                                                                                                               | 2                         | 1         |
| 87<br>(22.087)                                      | GB             | Biel Bahnhof - Bellmund - Merzligen - Jens - Biel Bahnhof | 1                       | 14                  | ●                           | ■                             | ÖV-Konzept 2035 Agglomerati on Biel                    | Durchgehender 30'-Takt von Montag bis Freitag: 16 bis 21 Kurspaare von Montag bis Freitag                                                                                                                                                                                           | 2                         | 1         |
| 100 ■<br>(30.100)                                   | GB             | Bern – Wohlen – Detligen – Aarberg                        | 3                       | 31                  | ●                           | ●                             | AK Friesenberg 2030                                    | Durchgehender 30'-Takt tagsüber zwischen Bern und Aarberg von Montag bis Freitag: 3,5 Kurspaare von Montag bis Freitag.                                                                                                                                                             |                           | 1         |
| 100 ■<br>(30.100)                                   | GB             | Bern – Wohlen – Detligen – Aarberg                        | 3                       | 31                  | ●                           | ●                             | RKBM & AK Friesenberg 2030                             | Durchgehender 30'-Takt tagsüber, Samstag und Sonntag: 12 Kurspaare am Wochenende                                                                                                                                                                                                    |                           |           |
| 105 ■<br>(30.105)                                   | GB             | Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss                          | 2                       | 20                  | ●                           | ●                             | AK Friesenberg 2030                                    | Anpassung der Linienführung zwischen Seedorf und Lyss via Aarberg (Übernahme Linie 365 Seedorf – Aarberg und 361 Aarberg – Lyss)<br>Durchgehender 60'-Takt, verstärkt auf 30'-Takt zwischen Bern und Aarberg in den Spitzenstunden von Montag bis Freitag (6 zusätzliche Kurspaare) |                           | 1         |
| 361<br>(30.361)                                     | GB             | Aarberg - Aarberg Spital - Lyss                           | 2                       | 19                  | ●                           | ●                             | AK Friesenberg 2030                                    | Aufhebung und Übernahme durch Linie 105                                                                                                                                                                                                                                             | X                         | -         |
| 365<br>(30.365)                                     | GB             | Aarberg - Seedorf                                         | 2                       | 18                  | ◆                           | ■                             | AK Friesenberg 2030                                    | Neue Linienführung Lobsigen - Seedorf - Wiler bei Seedorf - Lyss. Aktuelle Route wird übernommen durch Linie 105. Überlagerung der Linien 105 und 365 ergibt 2 Kurspaare pro Stunde zwischen Seedorf und Lyss.                                                                      |                           | 1         |
| 366<br>(30.366)                                     | SB             | Täuffelen - Walperswil - Aarberg (Bürgerbus)              | -                       | -                   |                             |                               | AK Friesenberg 2030                                    | Integration der Linie 366 (Bürgerbus) in das kantonale Grundangebot.<br>Route Täuffelen - Walperswil wird aufrechterhalten und verlängert um Kappelen - Lyss.<br>Stundentakt tagsüber von Montag bis Freitag: rund 15 Kurspaare pro Werktag                                         | 1                         | 1         |
| 369<br>(30.369)                                     | KB             | Bellmund - Jens - Lyss                                    | 1                       | 7                   | ●                           | ◆                             | AK Friesenberg 2030                                    | Aufhebung und Integration in Linie 22.087, verlängert bis Lyss                                                                                                                                                                                                                      | X                         | -         |

| Linie (Fahrplanfeld)<br>■ siehe Kommentar/Anmerkung | Verkehrsmittel | Aktuelle Strecke                             | AS - Angebotsstufe 2022 | KP - Kurspaare 2022 | AUSL - Auslastungsgrad 2022 | KDG - Kostendeckungsgrad 2022 | Antragsteller oder antragsdefinierende Planungsstudien | Antrag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Veränderung Angebotsstufe | Priorität |
|-----------------------------------------------------|----------------|----------------------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| 521-524<br>(30.521)                                 | SB             | Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach              | 3                       | 33                  | ■                           | ●                             | Angebotskonzept<br>Ins/Erlach & Entre-deux-lacs        | Neue unabhängige Linie 521 mit Route Ins - Tschugg - Erlach - Le Landeron<br>Durchgehender Stundentakt tagsüber: rund 17 Kurspaare von Montag bis Freitag.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 2                         | 1         |
| 521-524<br>(30.521)                                 | SB             | Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach              | 3                       | 33                  | ■                           | ●                             | Angebotskonzept<br>Ins/Erlach & Entre-deux-lacs        | Neue unabhängige Linie 522 mit Route Ins - Vinelz - Erlach - Le Landeron - Cressier NE - Cornaux - St-Blaise - Marin<br>Durchgehender Stundentakt tagsüber: rund 17 Kurspaare von Montag bis Freitag.                                                                                                                                                                                                                                                                            | 2                         | 1         |
| 525<br>(30.525)                                     | SB             | Erlach - Vinelz - Lüscherz                   | 1                       | 15                  | ◆                           | ■                             | Angebotskonzept<br>Ins/Erlach & Entre-deux-lacs        | Neue Linienführung Marin - Wavre - Gals - Erlach - Vinelz - Lüscherz<br>Durchgehender Stundentakt: rund 19 Kurspaare von Montag bis Freitag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2                         | 1         |
| 526<br>(30.526)                                     | SB             | Erlach - Gals - Le Landeron                  | 1                       | 12                  | ■                           | ◆                             | Angebotskonzept<br>Ins/Erlach & Entre-deux-lacs        | Aufhebung und Integration in die Linien 30.521, 30.522 und 30.527                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                           | -         |
| 527<br>(30.527)                                     | SB             | Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)    | 1                       | 5                   | ●                           | ■                             | Angebotskonzept<br>Ins/Erlach & Entre-deux-lacs        | Neue Linienführung Le Landeron - Gals - Gampelen - Ins<br>Stundentakt in den Spitzenstunden Morgen, Mittag, Abend: rund 10 Kurspaare von Montag bis Freitag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                           | 1         |
| 33<br>(40.033)                                      | SB             | Grenchen - Arch - Büren a.A.                 | 2                       | 16                  | ●                           | ■                             | Buskonzept Grenchen 2026                               | Linienführung entsprechend der Linie D des Buskonzepts Grenchen: Grenchen - Arch - Rüti bei Büren - Büren an der Aare<br>Stundentakt, in den Spitzenstunden 30'-Takt: 22,5 Kurspaare von Montag bis Freitag                                                                                                                                                                                                                                                                      |                           | 1         |
| 34<br>(40.034)                                      | GB             | Grenchen - Lengnau - Pieterlen - Biel/Bienne | 3                       | 33                  | ◆                           | ■                             | Buskonzept Grenchen 2026                               | Linienführung entsprechend Linie A des Buskonzepts Grenchen: Bettlach - Grenchen - Lengnau [- Biel/Bienne]<br><br>Abschnitt Lengnau - Grenchen (Sonnmat): Durchgehender 30'-Takt: 38 Kurspaare von Montag bis Freitag<br><br>Abschnitt Biel/Bienne, Stadien/Stades - Lengnau: 30'-Takt in Spitzenstunden Morgen und Abend: 11 Kurspaare von Montag bis Freitag. Direkte Linienführung zwischen Lengnau Gemeindehaus und Pieterlen Gemeindehaus (Süden von Lengnau siehe Linie E) |                           | 1         |
| 34<br>(40.034)                                      | GB             | Grenchen - Lengnau - Pieterlen - Biel/Bienne | 3                       | 33                  | ◆                           | ■                             | Buskonzept Grenchen 2026                               | Linienführung entsprechend Linie E des Buskonzepts Grenchen: Bettlach, Dorfplatz - Grenchen Süd - Lengnau, Industrie Süd<br><br>Abschnitt Grenchen - Lengnau: 30'-Takt in Spitzenstunden Morgen und Abend: 12 Kurspaare von Montag bis Freitag                                                                                                                                                                                                                                   |                           | 1         |



#### 4.1.4 Anträge Buslinien Ortsverkehr

| Linie (Fahrplanfeld)<br>■ siehe Kommentar/Anmerkung | Verkehrsmittel | Aktuelle Strecke                                   | AS - Angebotsstufe 2022 | KP - Kurspaare 2022 | AUSL – Auslastungsgrad 2022 | KDG – Kostendeckungsgrad 2022 | Antragssteller oder antragsdefinierende Planungsstudien | Antrag                                                                                                                                                                                                                                                                 | Veränderung Angebotsstufe | Priorität |
|-----------------------------------------------------|----------------|----------------------------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| 1<br>(22.001)                                       | GB             | Löhre - Biel Bahnhof<br>- Stadien                  | 4                       | 114                 | ●                           | ■                             | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerati<br>on Biel               | Neue Linienführung Brügg - Biel/Bienne Bahnhof/gare -<br>Bözingenfeld/Champ de Boujean<br>Beibehaltung aktueller Takt                                                                                                                                                  |                           | 1         |
| 2<br>(22.002)                                       | GB             | Brügg - Bahnhof Biel<br>- Orpundplatz              | 4                       | 102                 | ◆                           | ●                             | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerati<br>on Biel               | Neue Linienführung Biel/Bienne Löhre/Mauchamp -<br>Bahnhof/Gare - Stadien/Stades<br>Beibehaltung aktueller Takt                                                                                                                                                        |                           | 1         |
| 5<br>(22.005)                                       | SB             | Nidau Bahnhof - Biel<br>Bahnhof -<br>Spitalzentrum | 4                       | 68                  | ■                           | ■                             | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerati<br>on Biel               | Neue Linienführung Nidau Aalmatten - Biel/Bienne<br>Bahnhof/Gare - Spitalzentrum/Centre hospitalier<br>Beibehaltung aktueller Takt                                                                                                                                     |                           | 1         |
| 6<br>(22.006)                                       | SB             | Port Bellevue - Biel<br>Bahnhof -<br>Spitalzentrum | 4                       | 73                  | ■                           | ■                             | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerati<br>on Biel               | Neue Linienführung Biel/Bienne Klinik Linde/Clinique des<br>Tilleuls - Bahnhof/Gare - Spitalzentrum/Centre hospitalier<br>Beibehaltung aktueller Takt                                                                                                                  |                           | 1         |
| 7<br>(22.007)                                       | GB             | <b>Neue Linie</b>                                  | -                       | -                   |                             |                               | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerati<br>on Biel               | Neue Linie Biel/Bienne Bahnhof/Gare –<br>Bözingenfeld/Champ de Boujean via Südroute<br>Durchgehender 30'-Takt: rund 35 Kurspaare von Montag<br>bis Freitag                                                                                                             | 3                         | 1         |
| 8<br>(22.008)                                       | SB             | Klinik Linde - Biel<br>Bahnhof -<br>Fuchsenried    | 4                       | 73                  | ■                           | ■                             | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerati<br>on Biel               | Neue Linienführung Port - Nidau - Biel/Bienne<br>Bahnhof/Gare - Fuchsenried<br>Beibehaltung aktueller Takt                                                                                                                                                             |                           | 1         |
| 10<br>(22.010)                                      | GB             | <b>Neue Linie</b>                                  | -                       | -                   |                             |                               | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerati<br>on Biel               | Neue Linie Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean -<br>Pieterlen (Schnellinie/direkt)<br>30'-Takt Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean und 60'-Takt<br>Bahnhof/Gare - Bözingen/Boujean – Pieterlen: rund 45-60<br>Kurspaare von Montag bis Freitag                     | 4                         | 1         |
| 11<br>(22.011)                                      | SB             | Bahnhof Biel -<br>Magglingenbahn -<br>Rebenweg     | 3                       | 35                  | ◆                           | ◆                             | ÖV-Konzept 2035<br>Agglomerati<br>on Biel               | Neue Linienführung Biel/Bienne Schwanengasse-<br>Güterbahnhof/Rue des Cygnes-Gare marchandises -<br>Bahnhof/Gare - Magglingenbahn/Funi Macolin -<br>Rebenweg/Chemin des Vignes<br>Beibehaltung aktueller Takt (allenfalls 15'-Takt in<br>Spitzenstunden, zu vertiefen) |                           | 1         |

### 4.1.5 Nicht priorisierte Anträge

**Die nachfolgend aufgeführten Anträge werden nicht priorisiert und nicht in das RAK 2027-2030 aufgenommen.** Der Kommentar enthält jeweils die entsprechende Begründung. Verschiedene Anträge werden in den nächsten Jahren von der RVK 1 im Rahmen von ÖV-Planungsstudien vertieft geprüft, damit sie allenfalls in das nächste RAK (2031-2034) aufgenommen werden können.

| Linie (Fahrplanfeld)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Verkehrsmittel | Aktuelle Strecke                                                                  | AS - Angebotsstufe 2022 | KP - Kurspaare 2022 | AUSL – Auslastungsgrad 2022 | KDG – Kostendeckungsgrad 22 | Antragssteller oder antragsdefinierende Planungsstudien | Antrag                                                                                                                                                                                              | Veränderung Angebotsstufe | Priorität |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| 41<br>(21.041)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | SB             | Tavannes - Reconvilier<br>- Bellelay [- Souboz] / -<br>Lajoux JU - Les<br>Genevez | 1                       | 13                  | ■                           | ■                           | Reconvilier                                             | Einrichtung eines neuen Halts in Reconvilier auf Höhe COOP zwischen den Haltestellen Reconvilier, FMB und Tavannes, route de Reconvilier                                                            |                           | -         |
| <b>Kommentar:</b><br>Die RVK 1 nimmt den Antrag zur Kenntnis.<br>Gemäss der Mobilitätsstudie Bellelay bedient die Linie 41 nicht mehr den Abschnitt Tavannes - Reconvilier, auf dem sich die beantragte Haltestelle befindet. Darüber hinaus ist die Einrichtung einer Haltestelle nicht Gegenstand des RAK. Dies kann in der Studie zum Buskonzept Loveresse/Valbirse untersucht werden. |                |                                                                                   |                         |                     |                             |                             |                                                         |                                                                                                                                                                                                     |                           |           |
| -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | -              | -                                                                                 | -                       | -                   |                             |                             | Loveresse                                               | Erschliessung von Loveresse durch den ÖV (2 Haltestellen unten und oben im Dorf) TP                                                                                                                 |                           | -         |
| <b>Kommentar:</b><br>Die RVK 1 nimmt den Antrag zur Kenntnis und unterstützt ihn.<br>Der Reifegrad und die Genauigkeit der Gesuche erlauben es nicht, diese in das RAK aufzunehmen. Die RVK 1 plant, eine Studie zum Buskonzept Loveresse/Valbirse im Jahr 2025 durchzuführen, damit Anträge in das nächste RAK 2031-2034 aufgenommen werden können.                                      |                |                                                                                   |                         |                     |                             |                             |                                                         |                                                                                                                                                                                                     |                           |           |
| -                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | -              | -                                                                                 | -                       | -                   |                             |                             | Sonceboz-Sombeval                                       | Schaffung von ÖV-Anschlüssen in Sonceboz, insbesondere in der Gewerbezone Blanches-Terres                                                                                                           |                           | -         |
| <b>Kommentar:</b><br>Die RVK 1 nimmt den Antrag zur Kenntnis und unterstützt ihn.<br>Der Reifegrad und die Genauigkeit der Anfragen lassen eine Aufnahme in das RAK nicht zu. Die RVK 1 plant, eine Studie zum Buskonzept Sonceboz im Jahr 2027 durchzuführen, damit Anträge in das nächste RAK 2031-2034 aufgenommen werden können.                                                      |                |                                                                                   |                         |                     |                             |                             |                                                         |                                                                                                                                                                                                     |                           |           |
| 72<br>(22.072)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | GB             | Biel/Bienne –<br>Meinisberg                                                       | 3                       | 43                  | ●                           | ●                           | Safnern                                                 | Verlängerung der Linie Meinisberg bis Grenchen                                                                                                                                                      |                           | -         |
| <b>Kommentar:</b><br>Die RVK 1 nimmt den Antrag zur Kenntnis.<br>Im Rahmen der Studie Buskonzept Grenchen 2026 wurde die Verbindung Meinisberg - Grenchen aufgrund eines geringen Nachfragepotenzials im Verhältnis zu den Kosten und der Einstellung des Pilotbetriebs auf dieser Verbindung nicht berücksichtigt.                                                                       |                |                                                                                   |                         |                     |                             |                             |                                                         |                                                                                                                                                                                                     |                           |           |
| 33<br>(21.033)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | SB             | Saignelégier -<br>Tramelan - Glovelier -<br>Bassecourt                            | 1                       | 12                  | ●                           | ◆                           | Tramelan                                                | Einrichtung einer Haltestelle am Chemin de Lovières mit Verlängerung ab Les Reussilles. In der Studie nachhaltige Mobilität Bellelay identifizierte Gelegenheit zur lokalen Bedienung von Tramelan. |                           | -         |
| 131<br>(22.131)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | SB             | Tramelan - St-Imier                                                               | 1                       | 12                  | ●                           | ■                           | Tramelan                                                | Einrichtung einer Haltestelle am Chemin de Lovières mit Umleitung der Linie                                                                                                                         |                           | -         |
| 131<br>(22.131)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | SB             | Tramelan - St-Imier                                                               | 1                       | 12                  | ●                           | ■                           | Tramelan                                                | Verlängerung der Linie von Tramelan, Bahnhof nach Tramelan, Dessous (Haltestelle Noctambus N21 / 22.821) Leerfahrten der Busse zwischen Tramelan Bahnhof und CJ-Depot.                              |                           | -         |
| 131<br>(22.131)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | SB             | Tramelan - St-Imier                                                               | 1                       | 12                  | ●                           | ■                           | Tramelan                                                | Ausweitung der Betriebsdauer über die letzten Kurse hinaus (Tramelan Abfahrt 17.25 / St. Imier Abfahrt 18.46) durch zusätzliche Kurse am Ende des Tages von Montag bis Freitag                      |                           | -         |
| 131<br>(22.131)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | SB             | Tramelan - St-Imier                                                               | 1                       | 12                  | ●                           | ■                           | Tramelan                                                | 2 zusätzliche Kurspaare am Abend an Wochenenden                                                                                                                                                     |                           | -         |
| <b>Kommentar:</b><br>Die RVK 1 nimmt die Anträge zur Kenntnis und unterstützt sie.<br>Der Reifegrad und die Genauigkeit der Gesuche lassen eine Aufnahme in das RAK nicht zu. Die RVK 1 plant, eine Studie zum Buskonzept Tramelan im Jahr 2026 durchzuführen, damit Anträge in das nächste RAK 2031-2034 aufgenommen werden können.                                                      |                |                                                                                   |                         |                     |                             |                             |                                                         |                                                                                                                                                                                                     |                           |           |

| Linie (Fahrplanfeld)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Verkehrsmittel | Aktuelle Strecke                                                | AS - Angebotsstufe 2022 | KP - Kurspaare 2022 | AUSL - Auslastungsgrad 2022 | KDG - Kostendeckungsgrad 2022 | Antragssteller oder antragsdefinierende Planungsstudien | Antrag                                                                                                                                                                                     | Veränderung Angebotsstufe | Priorität |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----------|
| 105<br>(30.105)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | GB             | Bern – Meikirch –<br>Seedorf – Lyss                             | 2                       | 20                  | ●                           | ●                             | Seedorf                                                 | Zusätzlicher Kurs Seedorf – Lyss am Abend                                                                                                                                                  |                           |           |
| <u>Kommentare:</u><br>Die Massnahmen aus dem Angebotskonzept Friesenberg 2030, insbesondere die Routenänderungen der Linien 30.105 und 30.361 werden zu zusätzlichen Abendkursen zwischen Seedorf und Lyss (via Aarberg) führen. Ein zusätzlicher Antrag im RAK ist daher nicht erforderlich.                                                                           |                |                                                                 |                         |                     |                             |                               |                                                         |                                                                                                                                                                                            |                           |           |
| 362<br>(30.362)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | SB             | Lyss - Schnottwil                                               | 1                       | 15                  | ●                           | ■                             | AK<br>Friesenberg<br>2030                               | Neuer 30'-Takt in Spitzenstunde, um den Taktzeiten der Linie 363 zu entsprechen (gemeinsamer Betrieb)                                                                                      |                           | -         |
| 363<br>(30.363)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | SB             | Lyss - Grossaffoltern -<br>Messen - Bätterkinden                | 1                       | 16                  | ●                           | ◆                             | AK<br>Friesenberg<br>2030                               | Neuer 30'-Takt in Spitzenstunden zur Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung eines echten Halbstundentaktes an den beiden Haltestellen Bernstrasse in Lyss aufgrund der Änderung der Linie 105 |                           | -         |
| 363<br>(30.363)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | SB             | Lyss - Grossaffoltern -<br>Messen - Bätterkinden                | 1                       | 16                  | ●                           | ◆                             | RBS                                                     | Verlängerung der Kurse Lyss - Grossaffoltern Vorimholz nach Bätterkinden zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität (v.a. gegen Mittag)                                     |                           | -         |
| <u>Kommentar:</u><br>Der Reifegrad und die Zweckmässigkeit der Gesuche lassen eine Aufnahme in das RAK nicht zu, insbesondere da die Linie 363 die Mindestanforderung an die Kostendeckung nicht erreicht. Die RVK 1 plant, eine Studie zum Buskonzept in und um Lyss im Jahr 2025 durchzuführen, damit Anträge in das nächste RAK 2031-2034 aufgenommen werden können. |                |                                                                 |                         |                     |                             |                               |                                                         |                                                                                                                                                                                            |                           |           |
| M34<br>(22.934)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | SB             | Biel - Meinisberg -<br>Büren - Lyss / Arch                      | 1                       | k.A.                |                             | ■                             | Orpund                                                  | 1 zusätzlicher Kurs                                                                                                                                                                        |                           | -         |
| M35<br>(22.935)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | SB             | Biel - Port - Bellmund -<br>Jens - Kappelen -<br>Aarberg - Lyss | 1                       | 0.5                 | ●                           | ■                             | Seedorf                                                 | Änderung der Route von Lyss über Wiler und Seedorf nach Aarberg                                                                                                                            |                           | -         |
| <u>Kommentar:</u><br>Die RVK 1 nimmt den Antrag zur Kenntnis.<br>Die Nachtlinien werden erstmals in das RAK aufgenommen. Die entsprechenden Anträge sind im Rahmen der laufenden kantonalen Studie zu behandeln.                                                                                                                                                        |                |                                                                 |                         |                     |                             |                               |                                                         |                                                                                                                                                                                            |                           |           |
| 12<br>(22.012)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | SB             | Brügg BE –<br>Biel/Bienne<br>Bözingenfeld/Champs-<br>de-Boujean | 1                       | 10                  | ●                           | ■                             | Brügg                                                   | Überprüfung des Finanzierungsmodells für den ÖV, da der finanzielle Beitrag der Gemeinde zu hoch ist                                                                                       |                           | -         |
| 86<br>(22.086)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | GB             | Biel Bahnhof -<br>Bellmund - Aarberg                            | 2                       | 20                  | ●                           | ●                             | Mehrere                                                 | Verbesserung der Regelmässigkeit der Linien 86 und 87                                                                                                                                      |                           | -         |
| 898<br>(30.898)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | SB             | Münchenbuchsee -<br>Wengi - Büren a.A.                          | 2                       | 25                  | ●                           | ■                             | Rapperswil                                              | Verbesserung der Pünktlichkeit zur Gewährleistung des Anschlusses an die S3 in Münchenbuchsee insbesondere zu den Spitzenstunden am Morgen und am Abend                                    |                           | -         |
| <u>Kommentar:</u><br>Die RVK 1 nimmt die Anträge zur Kenntnis, deren Inhalt jedoch nicht das RAK betreffen.                                                                                                                                                                                                                                                             |                |                                                                 |                         |                     |                             |                               |                                                         |                                                                                                                                                                                            |                           |           |

## 5. Zielbild 2040

### 5.1 Stellenwert des Zielbilds 2040 in den Planungsinstrumenten

Die mittel- und langfristigen Strategien für den öffentlichen Verkehr werden in verschiedenen Planungsinstrumenten dargelegt, wie dem kantonalen Richtplan und der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten sowie den Agglomerationsprogrammen. Diese Grundlagen, die einen guten Überblick auf hoher Flugebene ermöglichen, behandeln bestimmte Schwerpunkte, wie die Koordination zwischen Raumentwicklung und Verkehr oder den Bedarf an Verkehrsinfrastruktur, vertiefen.

Die kurz- und mittelfristigen Anträge des Regionalen Angebotskonzepts ergeben sich hauptsächlich aus den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten, aus Studien zu ÖV-Angebotskonzepten für bestimmte Sektoren oder Korridore und aus Mitwirkungsverfahren, insbesondere bei den Gemeinden und Betreibern. Die dabei verfolgten Ansätze sind meist sehr lokal begrenzt, in einem Massstab, der weit unter dem der RVK 1 liegt.

Das Hauptthema des regionalen Angebotskonzepts, d.h. vereinfacht gesagt die Angebotsintensität im ÖV-Netz, wird mittel- bis langfristig nicht auf einer territorialen Ebene abgedeckt, die der RVK 1 entspricht. Im Rahmen der Ausarbeitung des RAK besteht jedoch ein Bedarf, eine Verbindung zwischen grossräumigen und langfristigen Planungen sowie "punktuellen" Anfragen zu schaffen, um insbesondere zu gewährleisten, dass sie sich in eine kohärente Gesamtstrategie einfügen. **Das Zielbild 2040 soll diesen Bedarf decken, indem es ein konkreteres Bild des eher langfristigen ÖV-Netzes und des Angebots vermittelt als andere langfristige Strategiepapiere, von denen es seinen Inhalt ableitet. Damit dient es der RVK 1 als Grundlage für künftige ÖV-Planungsstudien für einzelne Teilgebiete oder Korridore und für die vierjährigen Regionalen Angebotskonzepte.**

### 5.2 Allgemeine Ziele des öffentlichen Verkehrs

Wie im kantonalen Angebotskonzept des Kantons Bern für den ÖV 2022-2025 in Erinnerung gerufen, ist in der Kantonsverfassung festgehalten, dass der Kanton und die Gemeinden den öffentlichen Verkehr und den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern.

Die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons skizziert die langfristige Ausrichtung und die Handlungslinien der Mobilitätspolitik des Kantons Bern. Sie basiert auf den folgenden vier Schwerpunkten:

- **Vermeidung** einer Zunahme des Verkehrsaufkommens, insbesondere durch die Koordinierung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und die Bündelung von Personen- und Güterströmen
- **Verlagerung** des Verkehrs auf umweltfreundliche Modi, wobei die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtaufkommen steigen sollen
- **Verträgliche Gestaltung** des verbleibenden Verkehrs d. h. umwelt- und siedlungsverträglich, unter Berücksichtigung der Kapazitäten und der Finanzierbarkeit der Infrastruktur
- **Vernetzung** der Verkehrsträger durch physische und digitale Vernetzung multimodaler Mobilitätsangebote, um attraktive Mobilitätsketten zu schaffen und das System zu optimieren

Auf dieser Grundlage sind die allgemeinen Grundsätze für das ÖV-Angebot, wie sie im Beschluss des Grossen Rates über das ÖV-Angebot für die Fahrplanperiode 2022 bis 2025 festgelegt sind, folgende:

- Auf dem gesamten Kantonsgebiet muss ein **attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes ÖV-Angebot** als Grundversorgung gewährleistet sein.
- Der öffentliche Verkehr ist der **tragende Verkehrsträger in, nach und zwischen den Agglomerationen.**
- In den **regionalen Zentren und ihren Einzugsgebieten sowie in Gebieten mit mittlerer Bevölkerungsdichte decken der öffentliche Verkehr und der Individualverkehr gemeinsam den Bedarf.** Eine optimale Ergänzung ist anzustreben.

- **In Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte gewährleistet der öffentliche Verkehr eine minimale Mobilität.**
- Das Angebot wird an die Nachfrage angepasst. Die dafür massgeblichen Parameter werden in der AGV festgelegt.
- Bei der Erstellung des Fahrplans ist darauf hinzuwirken, dass **das Taktsystem übernommen wird, möglichst gute Anschlüsse gewährleistet sind und die Betriebsmittel effizient eingesetzt werden.**
- Der öffentliche Verkehr muss behindertengerecht gestaltet werden.
- Das ÖV-Angebot wird zukunftsorientiert ausgebaut.
- Bei Fahrten von bis zu 15 Minuten gilt das Stehen in der 2. Klasse als zumutbar.

## 5.3 Geplante Entwicklungen im ÖV-Angebot

### Entwicklung im Bahnangebot

Im Bereich des Fernverkehrsangebots betreffen die geplanten Entwicklungen hauptsächlich die Verstärkung auf der sogenannten Jurasüdfusslinie mit dem Halbstundentakt auf den Achsen Lausanne - Biel/Bienne - Zürich - Westschweiz und Basel - Delémont - Biel/Bienne, der einmal pro Stunde nach Genf Flughafen verlängert wird. Längerfristig könnte der geplante IR/RE-Zug im Halbstundentakt zwischen Solothurn - Zürich und der Westschweiz nach Biel/Bienne verlängert werden. Insgesamt werden die Angebotsstruktur des Fernverkehrs auf der Schiene und die Knotenpunkte erhalten und gestärkt.

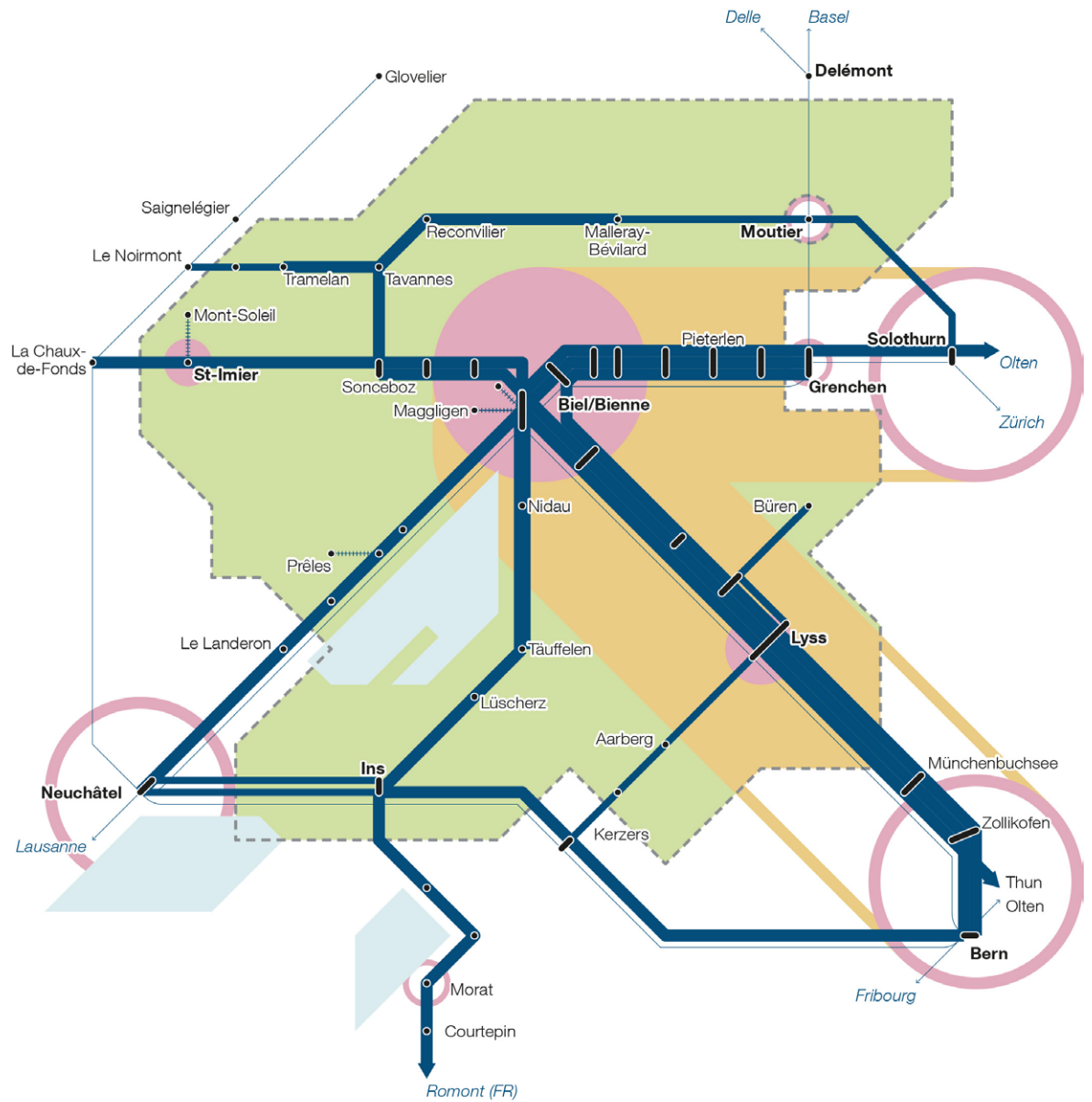
Die Entwicklung des regionalen Bahnangebots wird in Kapitel 3 dieses Berichts dargestellt. Mittel- bis langfristig (Zeithorizont 2035-2040) ist insbesondere Folgendes vorgesehen:

- Verstärkung eines beschleunigten Angebots vom Typ RE zwischen Bern und Biel mit zwei Zügen pro Stunde ohne Halt und zwei Zügen pro Stunde mit Halt in Lyss und Bern Wankdorf
- Verstärkung und Diversifizierung des S-Bahn-Angebots mit 3 Linien im 30'-Takt, die gemeinsam bis zu 6 Züge pro Stunde anbieten:
  - eine neue beschleunigte Tangentiallinie Bern - Grenchen, direkt ab Brugg ohne Umweg über Biel
  - eine neue beschleunigte Tangentiallinie Biel - Münsingen - Thun, direkt von Zollikofen nach Ostermundigen, ohne über Bern zu fahren.
- Auf den Ästen zwischen Biel/Bienne mit Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds und Tavannes/Moutier sowie zwischen Tavannes und Tramelan bestehen Bestrebungen ein Angebot bereit zu stellen, das aus einem überall haltenden Regionalzug und einem beschleunigten Zug besteht, die zusammen einen Takt ermöglichen, der so nahe wie möglich am Halbstundentakt liegt.

Längerfristig (Zeithorizont 2045) ist geplant, die Rolle der S-Bahn in Biel/Bienne mit der Schaffung neuer Haltestellen sowie der Verlängerung von Linien zu stärken. Angestrebt wird die Verlängerung der Linie Neuenburg - Biel bis Grenchen Nord und der Linie Solothurn - Biel bis Sonceboz-Sombeval. Zudem soll das Angebot auf der Linie Biel/Bienne - Täuffelen - Ins verdichtet werden.

Das langfristige strategische Konzept präsentiert sich damit wie folgt:





**Legende:**

Angebotsstufe :

- 1 (4-15 Kurspaare pro Tag)
- 2 (16-25 Kurspaare pro Tag)
- 3 (26-39 Kurspaare pro Tag)
- 4 (≥40 Kurspaare pro Tag)

- Fernverkehr Zuglinien
- Seilbahnen
- RVK1 Perimeter

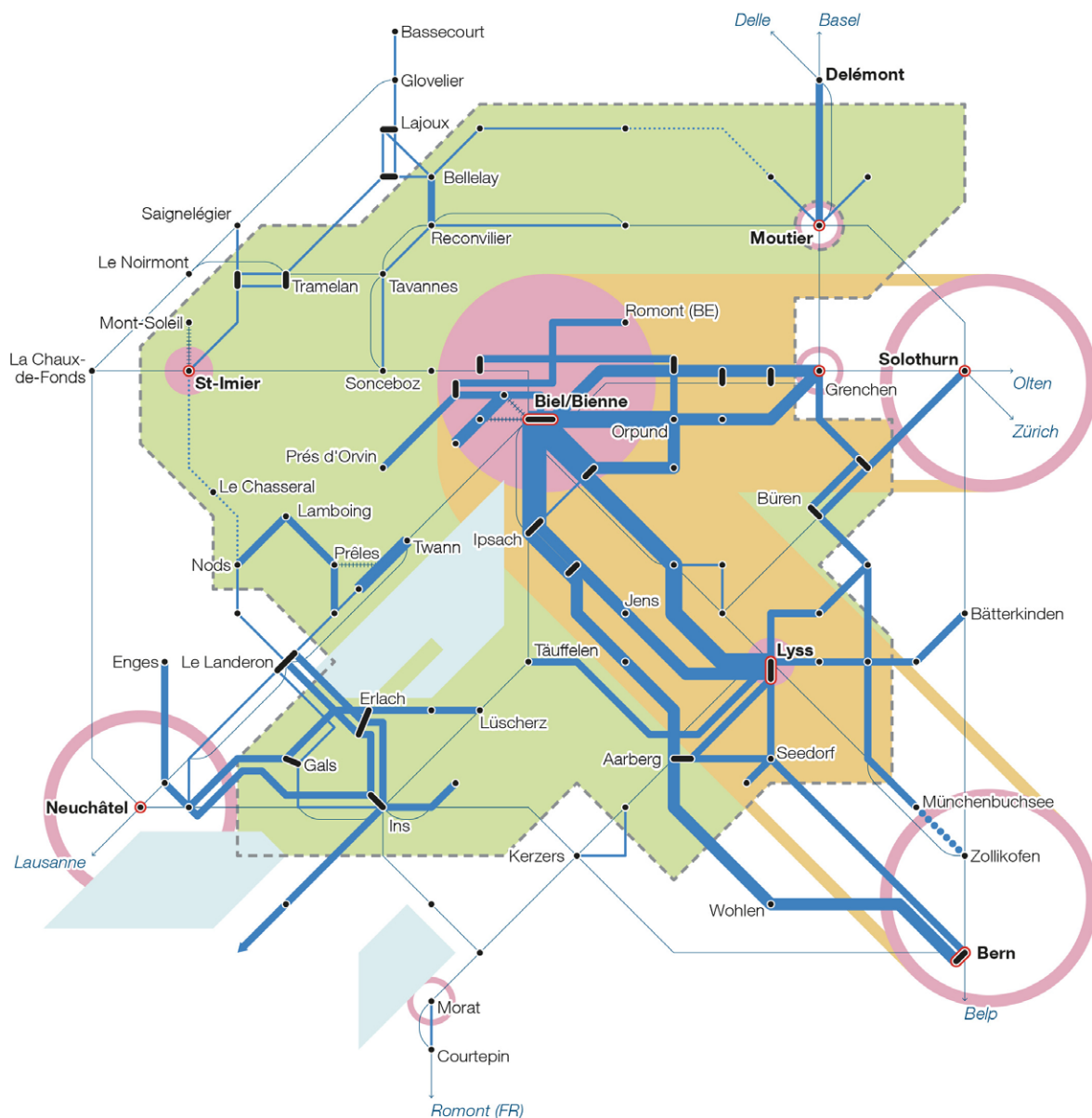
- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen inner-/ausserhalb des Perimeters der RVK1
- Regionale Zentren inner-/ausserhalb des Perimeters der RVK1
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
- Ländliche, Hügel- und Berggebiete

2309\_230-abb06-pam-Trains-2045-Bleu-DE – 12.08.24

Abbildung 17 – Strategisches Konzept für die langfristige Entwicklung im Bahnangebot

## Geplante Entwicklungen im Busangebot

Die Entwicklung des Busangebots wird nicht so umfassend und langfristig geplant wie das Angebot auf der Schiene, da es in der Regel nicht die Errichtung einer grossen Infrastruktur erfordert. Die Entwicklung stützt sich daher auf die bestehenden lokalen Planungen und deren Ziele, die in Kapitel 3 dieses Berichts zusammengefasst werden.



**Legende:**

Angebotsstufe :

- 1 (4-15 Kurspaare pro Tag)  
 2 (16-25 Kurspaare pro Tag)  
 3 (26-39 Kurspaare pro Tag)  
 4 ( $\geq 40$  Kurspaare pro Tag)

..... verkehrt Zeitweise

-  weitere Ortsbus Linien
-  Zuglinien
-  Seilbahnen
-  RVK1 Perimeter

- 
 Urbane Kerngebiete der Agglomerationen inner-/außerhalb des Perimeters der RVK1
- 
 Regionale Zentren inner-/außerhalb des Perimeters der RVK1
- 
 Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
- 
 Ländliche, Hügel- und Berggebiete

2309 230-abb05a-pam-Bus-2040-Bleu-DE – 12.08.24

Abbildung 18 – Strategisches Konzept für die langfristige Entwicklung im Busangebot

Basierend auf den Netzen und Angebotsstufen kristallisieren sich drei Gebiete mit unterschiedlichen Merkmalen heraus:

- Der Kern der Agglomeration Biel, der über mittel- bis langfristige Ziele für die Entwicklung des Busangebots verfügt. Diese charakterisiert sich hauptsächlich durch häufig verkehrende (7,5-Minuten-Takt) Radialverbindungen mit hoher Kapazität und die Entwicklung von Tangentiallinien.
- Der Gürtel der Agglomeration und die Entwicklungsachsen, für die es generelle Ziele für das mittelfristige Busangebot gibt, die mit der Entwicklung des S-Bahn-Angebots zusammenhängen. Das Netz gliedert sich hauptsächlich in:
  - Hauptverbindungen mit einem grundlegenden Halbstundentakt, der örtlich auf 15 Minuten verdichtet werden kann, z. B. durch Überlagerung von Linien und wenn die Nachfrage dies rechtfertigt;
  - Ergänzende Linien, die Verbindungen zu allen nahe gelegenen Zentren mit mindestens einem durchgehenden Stundentakt ermöglichen.
- Die übrigen Gebiete, hauptsächlich ländliche Räume, Hügel- und Bergregionen gemäss den Raumtypen des kantonalen Richtplans, die vor allem über kurzfristige Angebotskonzepte ihres Busnetzes verfügen, das meist als Zubringer zum nächsten Bahnhof oder ÖV-Knotenpunkt mit nachfrageoptimierten Taktzeiten organisiert ist.

Die Leitlinien für die Entwicklung des Busangebots in den einzelnen Teilgebieten sind im Grossen und Ganzen untereinander und mit den Entwicklungen des Bahnangebots, auf das die Linien zurückgreifen, kohärent. Betriebliche Anpassungen, die die Abstimmung der ÖV-Angebote verbessern, können noch erforderlich sein, je nachdem, wie schnell die Entwicklungen umgesetzt werden, und um beispielsweise die Qualität der Umsteigeverbindungen an den Knotenpunkten zu gewährleisten. Diese Anpassungen können zu einem Netz führen, das sich leicht von dem unterscheidet, das sich aus den Entwicklungsleitlinien ergibt.

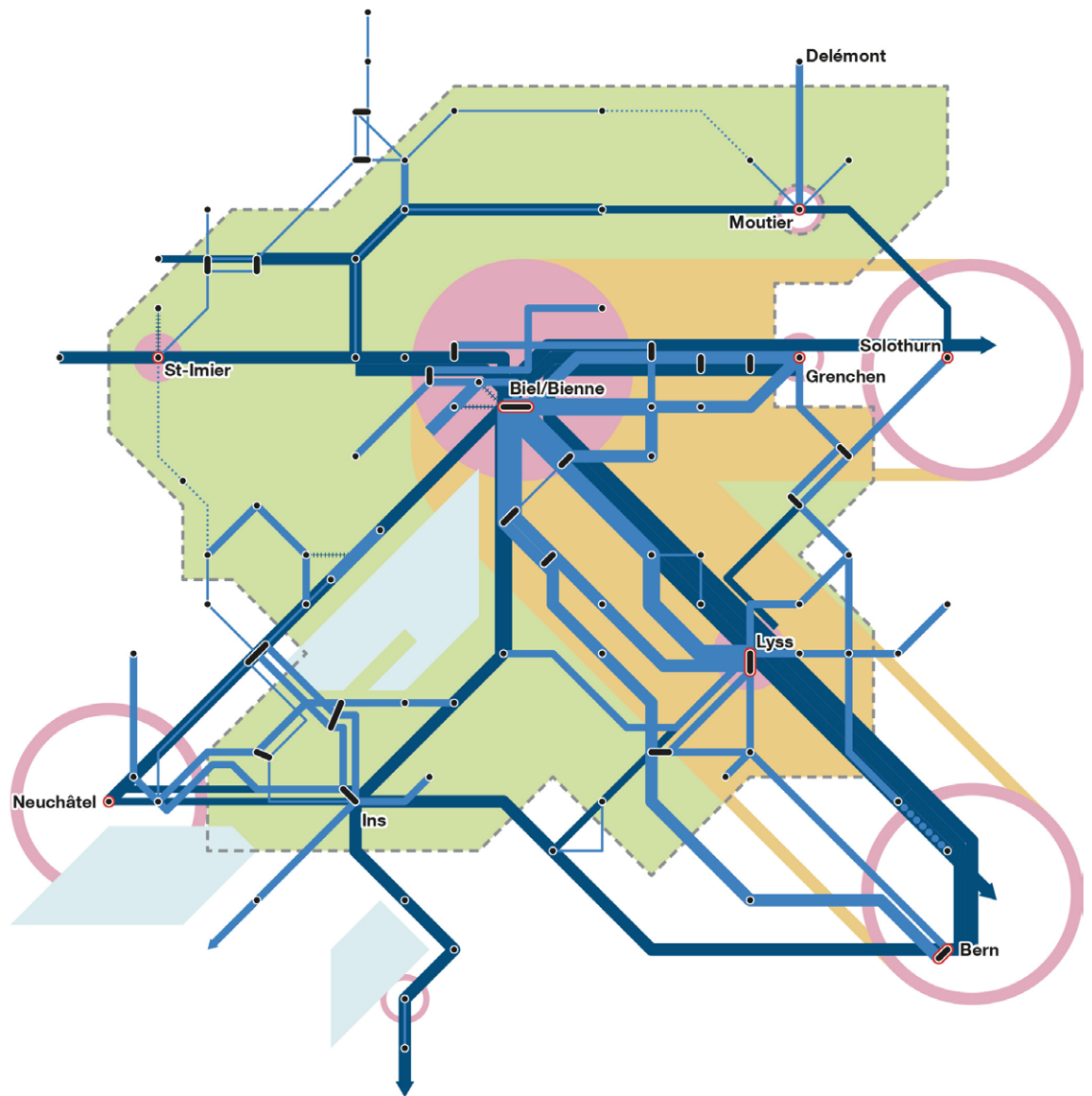
## 5.4 Angebotsstrategie des Zielbilds 2040

Auf der Grundlage der vorhergehenden Feststellungen, die ihrerseits aus verschiedenen Planungsinstrumenten für das ÖV-Angebot abgeleitet wurden, wurde eine Abstufung von Zielen vorgenommen, die auf drei verschiedene Gebiete zugeschnitten sind:

- Im Agglomerationskern:
  - S-Bahn bis 7,5-Minuten-Takt (Überlagerung von Linien) mit Verdichtung der Haltestellen.
  - Schnelle Bahnverbindungen mit hoher Kapazität zwischen den Zentren inner- und ausserhalb der Agglomeration.
  - Radiale Buslinien mit einem hohen Takt von meist 7,5 bis 10 Minuten.
  - Entwicklung von schnellen tangentialen Buslinien.
  - Multimodale Angebote und Beeinflussung der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs
- Im Agglomerationsgürtel und entlang der Entwicklungsachsen:
  - Netz von Zentren, die mit der S-Bahn im 15-Minuten-Takt bedient werden.
  - Hauptbuslinien, die Agglomerationen und/oder Zentren verbinden, in der Regel im Halbstundentakt.
  - Ergänzende Linien, die direkte Verbindungen zu den nächstgelegenen Zentren/ÖV-Knotenpunkten bieten, in der Regel mit durchgehendem Stundentakt.
  - Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV
- Ländlicher Raum:
  - Erschliessung der Zentren durch mindestens eine Bahnlinie, idealerweise im Halbstundentakt.

- ÖV-Grundversorgung durch eine Linie, zum nächstgelegenen ÖV-Knotenpunkt. Das Angebot ist auf die Nachfrage und das Potenzial abgestimmt und zielt idealerweise auf einen durchgehenden Stundentakt ab, allenfalls verdichtet auf Halbstundentakt in Zeiten mit hohem Verkehrsaufkommen (Pendler- und/oder touristische Spitzenzeiten).
- Erreichbarkeit mit dem ÖV (und generell mit alternativen Verkehrsmitteln zum motorisierten Individualverkehr) sowie Komplementarität zwischen den Verkehrsmitteln.

Linien, die das Basisnetz ergänzen, z. B. Nachtlinien, die an Wochenenden zwischen Mitternacht und 5 Uhr verkehren, werden so weit wie möglich nach denselben Grundsätzen wie das Basisnetz organisiert, um die Nutzung und das Verständnis durch die Öffentlichkeit, einschliesslich gelegentlicher Nutzer, zu erleichtern.



**Legende:**

Angebotsstufe :

- 1 (4-15 Kurspaare pro Tag)
- 2 (16-25 Kurspaare pro Tag)
- 3 (26-39 Kurspaare pro Tag)
- 4 (≥40 Kurspaare pro Tag)

..... verkehrt Zeitweise

- weitere Ortsbus Linien
- ..... Seilbahnen
- RVK1 Perimeter

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen inner-/ausserhalb des Perimeters der RVK1
- Regionale Zentren inner-/ausserhalb des Perimeters der RVK1
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
- Ländliche, Hügel- und Berggebiete

2309\_230-abb05b-pam-Bus-Trains-2040-Bleu-DE – 12.08.24

Abbildung 19 – Strategisches Konzept für die langfristige Entwicklung im Bahn- und Busangebot

## 5.5 Kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben

Unter **kombinierter Mobilität** versteht man die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel während einer Fahrt. Es gibt verschiedene Kombinationen von Verkehrsmitteln, die eine besondere Infrastruktur erfordern, um effizient und komfortabel von einem Verkehrsmittel zum anderen zu wechseln:

- Park-and-ride = Kombination von Auto oder Motorrad mit Bus oder Zug
- Bike-and-ride = Kombination von Fahrrad, E-Bike oder Moped mit Bus oder Zug
- Kiss-and-ride = System, das es Fahrzeugführern/-innen ermöglicht, Personen an einem Standort in der Nähe einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs ein- und auszusteigen zu lassen
- Car-Pooling = Fahrgemeinschaften, bei denen man an Parkplätzen in der Nähe der Autobahn startet bzw. ankommt.
- Car-Sharing = gemeinsame, Nutzung von Autos durch Personen, die auf den Besitz eines eigenen Fahrzeugs verzichten

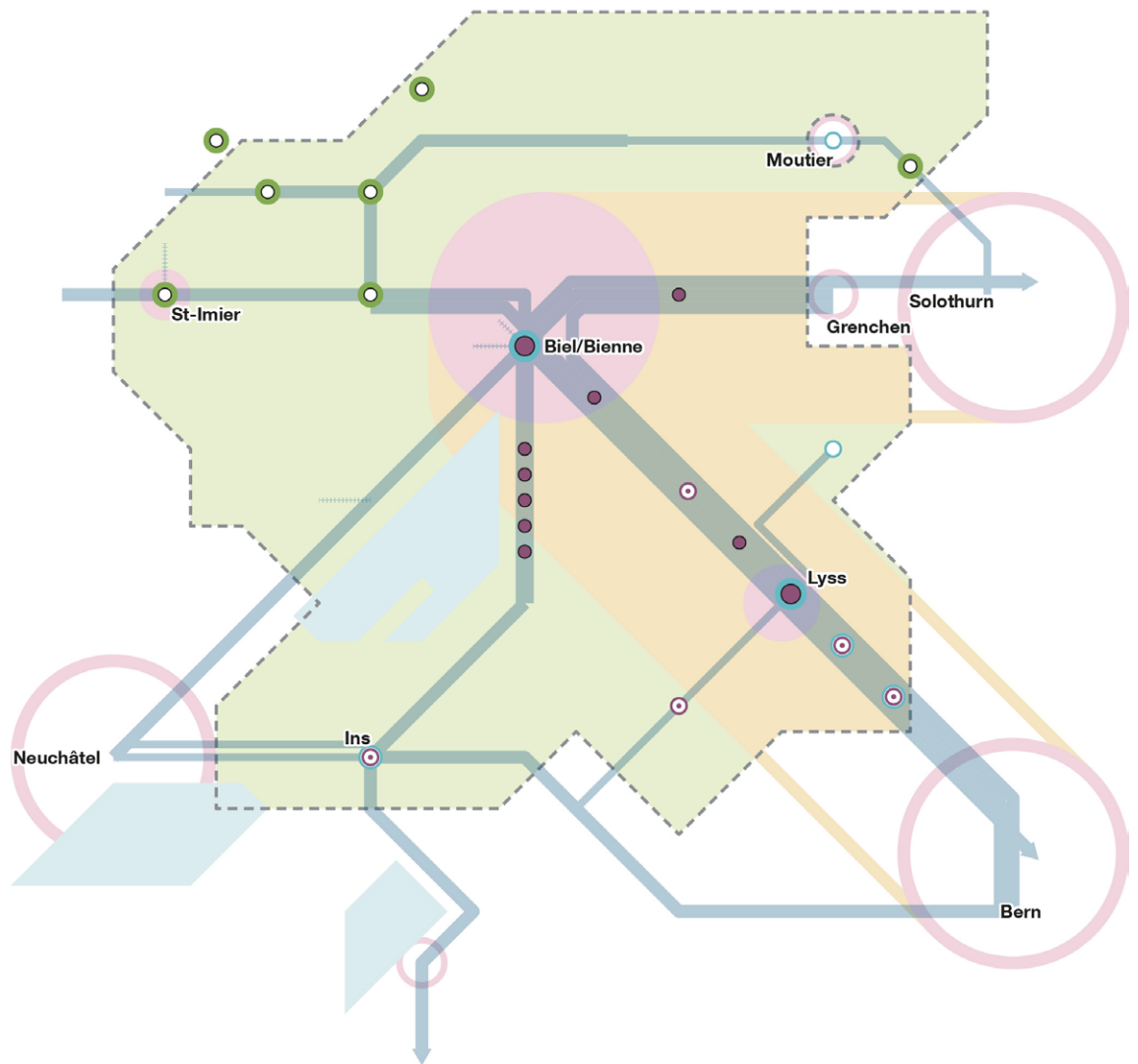
Die kombinierte Mobilität ermöglicht es, das Einzugsgebiet des öffentlichen Verkehrs zu erweitern. Gemäss der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern wird der kombinierte Verkehr mithilfe eines grossräumigen Ansatzes für B+R-Anlagen und eines dezentralen Ansatzes für P+R-Anlagen gefördert. Bei P+R-Anlagen ist es wichtig, dass die kurze Strecke bis zur ÖV-Haltestelle mit dem Auto und die lange Strecke bis zum Stadtzentrum mit dem Zug zurückgelegt wird.

Die kombinierte Mobilität stützt sich auf ein Netz von gut durchdachten und gut gelegenen **Verkehrsdrehscheiben**, die eine effizientere und nachhaltigere Verkehrslenkung fördern. Verkehrsdrehscheiben sind die funktionalen Treffpunkte für verschiedene Verkehrsträger und Mobilitätsangebote. Die Drehscheiben sind ÖV-Knotenpunkte, und die ÖV-Angebote müssen entsprechend, aufeinander abgestimmt werden.

Die Idee der Intermodalität, die kombinierte Mobilität und Verkehrsdrehscheiben berücksichtigt, ist bereits gut entwickelt und die Umsetzung bei Bahnhöfen in den Agglomerationen eingeleitet. Die Potenziale der Intermodalität ausserhalb der Agglomerationen (Kern und Gürtel) müssen noch bestätigt und entwickelt werden. Insbesondere ist es wichtig, die Einrichtung von **Bike-and-Ride-Anlagen ausserhalb der Agglomerationen und ausserhalb der Bahnhöfe, d.h. entlang der strukturierenden Buslinien**, zu fördern. Dadurch kann das Einzugsgebiet ausgeweitet und/oder die Effizienz des ÖV auf Gebiete mit schwierigerem Zugang oder geringerem Nachfragepotenzial gesteigert werden.

Innerhalb der Agglomeration (Kern und Gürtel) ist das ÖV-Angebot dichter und häufiger, und die Herausforderungen der Verkehrsverlagerung sind stärker ausgeprägt als im ländlichen Raum. Die Schaffung von Park-and-Ride-Anlagen muss beschränkt werden, um die Nutzung von Alternativen zum motorisierten Individualverkehr auf der gesamten Strecke zu fördern.





**Legende:**

Bestehende oder geplante Infrastruktur:

- B+Rail
- P+Rail
- Carsharing
- ≥ 100 Abstellplätze für Velos SBB
- ≥ 50 Parkplätze P+Rail SBB

RVK1 Perimeter

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen inner-/ausserhalb des Perimeters der RVK1
- Regionale Zentren inner-/ausserhalb des Perimeters der RVK1
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
- Ländliche, Hügel- und Berggebiete

2309\_230-abb07-sba-Off-Multi-DE – 12.08.24

Abbildung 20 – Wichtigste bestehende und geplante Standorte für die kombinierte Mobilität

## 5.6 Freizeit- und Tourismusverkehr im ÖV

Im Gebiet der RVK 1 gibt es sehr viele Erzeuger von Freizeit- und Tourismusverkehr, die sich in ihrer Art und Bedeutung stark unterscheiden. Hier wird keine umfassende Analyse angestrebt, sondern es sollen vielmehr die wichtigsten Grundsätze herausgearbeitet werden, die das Gebiet charakterisieren. Solche touristischen Stätten wie bedeutende Naturgebiete, bemerkenswerte Ortschaften oder Schiffsanlegestellen befinden sich meist ausserhalb der Agglomeration, wo das ÖV-Angebot am wenigsten dicht ist oder am Rande der Zentren. Die meisten von ihnen verfügen heute über eine stündliche oder zweistündliche ÖV-Anbindung.

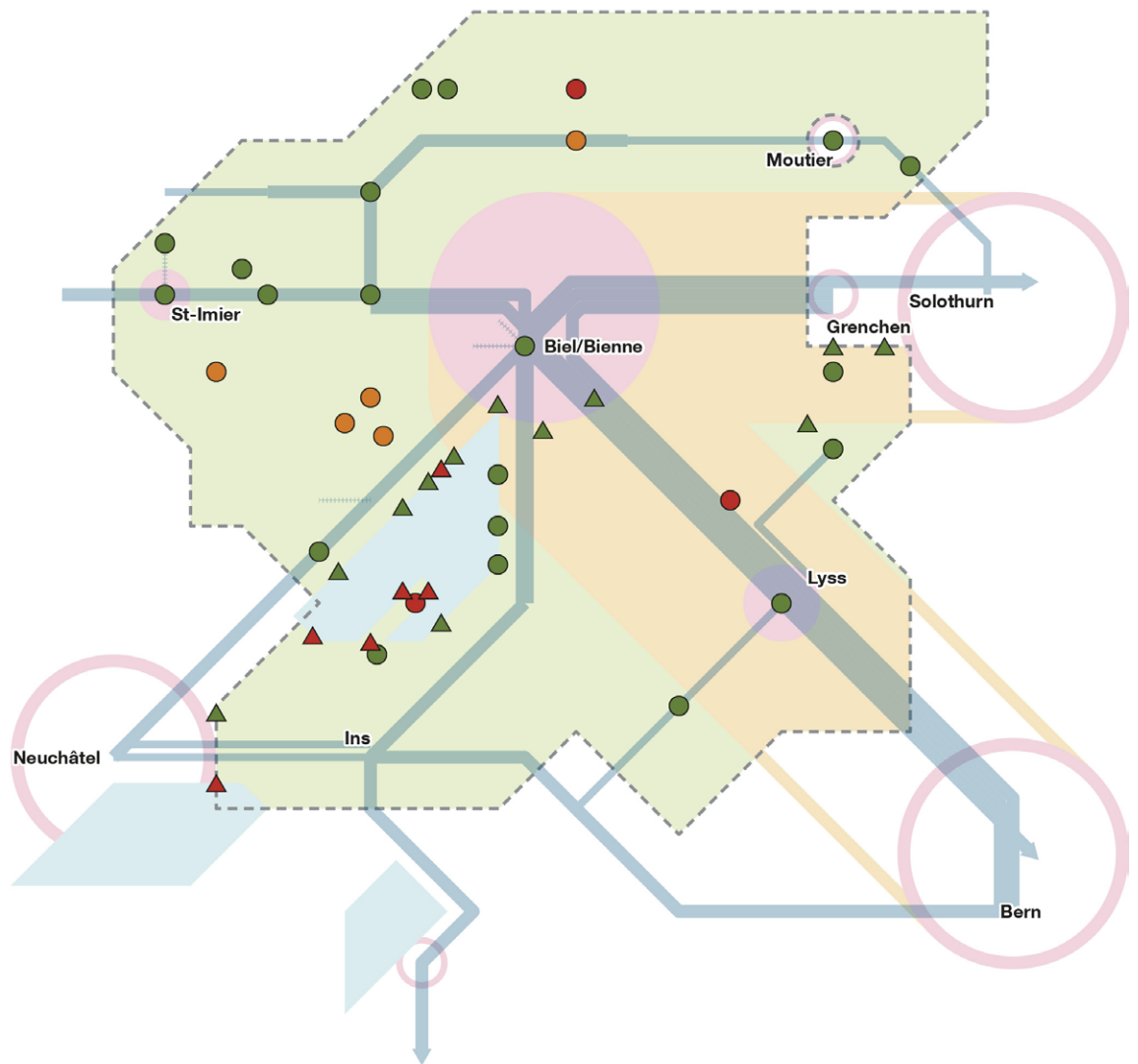
Die Erschliessung von Freizeit- und Tourismusorten durch den ÖV soll durch Linien des Basisnetzes erfolgen, um gleichzeitig deren Attraktivität und Effizienz zu ermöglichen. Um die Organisation der ÖV-Verbindungen zu erleichtern, ist es nützlich, die Besucherzahlen der Standorte zu qualifizieren: jährlich, saisonal oder ereignisbezogen, und ihre lokale, regionale oder weiterreichende Ausstrahlung.

Grundsätzlich gilt für touristische Standorte, unabhängig davon ob sie ganzjährig oder saisonal frequentiert werden und auch unabhängig vom Einzugsgebiet, dass das ÖV-Angebot sich nach den Grundsätzen der ÖV-Grundversorgung richtet. Dabei werden regelmässige und durchgehende Taktzeiten angestrebt, wobei während der touristischen Nutzung im Minimum ein Stundentakt angestrebt wird. Dieser Stundentakt sollte Umsteigemöglichkeiten zum nächstgelegenen Bahnhof oder falls nicht vorhanden zum nächstgelegenen ÖV-Knotenpunkt aufweisen.

Für die wichtigsten Standorte kann die Prüfung einer direkten ÖV-Verbindung aus dem/den Stadtkern(en) mit ein bis zwei Kurspaaren an Tagen mit hoher Tourismusnachfrage zu den Hauptverkehrszeiten in Betracht gezogen werden.

Bei Orten, die für (grössere) Veranstaltungen benutzt werden, sollten Anreize geschaffen werden, die ÖV-Zugänglichkeit und die Intermodalität durch spezielle Angebote zu stärken.

In jedem Fall schaffen leicht zugängliche Kombitarife und die operative Zusammenarbeit von Tourismus- und Verkehrsakteuren zusätzliche Anreize für den ÖV.



**Legende:**

- △ Landungsanlage
- Tourismus- / Freizeitstandort

**Accessibilité TP :**

- 1 Kurse pro Stunde oder mehr
- 1 Kurse pro 2 Stunde oder weniger
- keine Angebot (im Umkreis von 500 Metern)

- RVK1 Perimeter

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen inner-/ausserhalb des Perimeters der RVK1

- Regionale Zentren inner-/ausserhalb des Perimeters der RVK1

- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen

- Ländliche, Hügel- und Berggebiete

2309\_230-abb08-sba-Tourisme-DE – 12.08.24

Abbildung 21 – Wichtigste bestehende Tourismus- und Freizeitstandorte

# Anhang 1 – Erfolgskontrolle 2022–2025 / Bilanz der umgesetzten und nicht umgesetzten Anträge

| Quelle                | Fahrplanfeld | Linie | Strecke                                         | Antrag                                                                                                                                               | Priorität | Kant. Angebots-<br>konzept 22-25 | Umgesetzt<br>(Stand 2024) | Geplant<br>(Fahrplan 2025) |
|-----------------------|--------------|-------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Bewertung<br>smandate | 225/<br>226  | R41   | Biel/Bienne - La<br>Chaux-de-Fonds /<br>Moutier | Täglich: Zug Nr. 7146. von Biel 0.26 nach<br>Tavannes 0.51 (siehe Linie 237)                                                                         | 2         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 237          | R37   | Le Noirmont -<br>Tavannes                       | A) Täglich:<br>Zug Nr.198. von Tavannes 0.53 nach<br>Tramelan 1.02 (siehe Linie 226)                                                                 | 2         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 237          | R37   | Le Noirmont -<br>Tavannes                       | B) 3 Kurspaare 8.11. 14.11 und 15.11 ab<br>Tavannes                                                                                                  | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 237          | R37   | Le Noirmont -<br>Tavannes                       | C) 2 Kurspaare 9.11 und 10.11 ab<br>Tavannes                                                                                                         | 2         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 290          | S37   | Biel - Täuffelen -<br>Ins                       | A) Montag-Freitag:<br>integraler 30'-Takt Täuffelen-Ins mit 3<br>zusätzlichen Kurspaaren am Morgen                                                   | 1         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |
| Bewertung<br>smandate | 290          | S37   | Biel - Täuffelen -<br>Ins                       | B) Samstag:<br>Integraler 30'-Takt Täuffelen-Ins am<br>Mittag und frühen Nachmittag mit 4<br>zusätzlichen Kurspaaren                                 | 2         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 290          | S37   | Biel - Täuffelen -<br>Ins                       | C) Sonntag:<br>Integraler 30'-Takt Täuffelen-Ins am<br>Mittag und frühen Nachmittag mit 5<br>zusätzlichen Kurspaaren                                 | 2         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 303          | S31   | Bern -<br>Münchenbuchsee<br>[- Biel/Bienne]     | Verlängerung S31 Bern ab 16.16/<br>Münchenbuchsee an 16.27 Richtung Biel<br>inkl. Gegenrichtung Biel ab 16.15<br>/Münchenbuchsee an 16.33            | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 305          | S5    | Bern - Neuchâtel /<br>- Murten                  | Früh-S5 Bern ab ca. 5h nach Neuchâtel<br>mit Fernverkehrsanschlüssen in Neuchâtel<br>um 6.00                                                         | 1         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |
| Bewertung<br>smandate | 410          | S20   | Biel/Bienne -<br>Solothurn - Olten              | Einführung neuer Zug Biel/Bienne ab<br>23.53 an allen Werktagen                                                                                      | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 2020         |       | Saint-Imier -<br>Mont-Soleil                    | Aufrechterhaltung des bestehenden<br>Angebots                                                                                                        | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 2022         |       | Biel - Magglingen                               | Aufrechterhaltung des bestehenden<br>Angebots                                                                                                        | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 2023         |       | Biel - Evilard                                  | Aufrechterhaltung des bestehenden<br>Angebots                                                                                                        | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 22. 072      | 72    | Biel/Bienne –<br>Meinisberg                     | A) Montag-Donnerstag:<br>Integraler 30'-Takt bis zum Betriebsende<br>mit 2 zusätzlichen Kurspaaren (identisch<br>FR-SO)                              | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 22. 072      | 72    | Biel/Bienne –<br>Meinisberg                     | B) Wechsel von Angebotsstufe 3 zu<br>Angebotsstufe 4 (Vorbedingung für die<br>Anträge C und D)                                                       | 1         | Teil-<br>weise                   | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 22. 072      | 72    | Biel/Bienne –<br>Meinisberg                     | C) Montag-Freitag:<br>Einführung 15'-Takt Meinisberg -<br>Biel/Bienne mit 11 zusätzlichen<br>Kurspaaren am Morgen und Abend in<br>den Spitzenstunden | 1         | Teil-<br>weise                   | Teil-<br>weise            | -                          |

| Quelle                | Fahrplanfeld | Linie | Strecke                                                                              | Antrag                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Priorität | Kant. Angebots-<br>konzept 22-25 | Umgesetzt<br>(Stand 2024) | Geplant<br>(Fahrplan 2025) |
|-----------------------|--------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Bewertung<br>smandate | 22. 072      | 72    | Biel/Bienne –<br>Meinisberg                                                          | D) Montag-Freitag:<br>Einführung 15'-Takt Meinisberg -<br>Biel/Bienne in den Spitzenstunden am<br>Morgen und ab Mittag durchgehend bis<br>ca. 19.00 Uhr mit 19 zusätzlichen<br>Kurspaaren.<br>Umsetzung im Rahmen des<br>Zwischenbeschlusses des RAK ÖV 2022-<br>2025 ab Fahrplan 2024. | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 22. 072      | 72    | Biel/Bienne –<br>Meinisberg                                                          | E) Sonntag:<br>Integraler 30'-Takt von 10.00 bis<br>Betriebsende mit 2 zusätzlichen<br>Kurspaaren                                                                                                                                                                                       | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 22. 087      | 87    | Biel Bahnhof -<br>Bellmund -<br>Merzligen - Jens -<br>Biel Bahnhof                   | A) Montag-Freitag:<br>Schliessung Taktlücke am Nachmittag mit<br>einem zusätzlichen Rundkurs                                                                                                                                                                                            | 1         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |
| Bewertung<br>smandate | 22. 087      | 87    | Biel Bahnhof -<br>Bellmund -<br>Merzligen - Jens -<br>Biel Bahnhof                   | B) Übergang von Angebotsstufe 1 auf<br>Stufe 2 (Voraussetzung für Anträge<br>und/oder A+D)                                                                                                                                                                                              | 2         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |
| Bewertung<br>smandate | 22. 087      | 87    | Biel Bahnhof -<br>Bellmund -<br>Merzligen - Jens -<br>Biel Bahnhof                   | C) Montag-Freitag:<br>Schliessung Taktlücken Vor- und<br>Nachmittag mit 2 zusätzlichen<br>Rundkursen                                                                                                                                                                                    | 2         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |
| Bewertung<br>smandate | 22. 087      | 87    | Biel Bahnhof -<br>Bellmund -<br>Merzligen - Jens -<br>Biel Bahnhof                   | D) Montag-Donnerstag:<br>Betrieb Kurse Biel/Bienne bis 23.20 auch<br>Montag-Donnerstag                                                                                                                                                                                                  | 3         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 22. 087      | 87    | Biel Bahnhof -<br>Bellmund -<br>Merzligen - Jens -<br>Biel Bahnhof                   | E) Samstag:<br>Schliessung Taktlücken Vor- und<br>Nachmittag mit 2 zusätzlichen<br>Rundkursen                                                                                                                                                                                           | 2         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |
| Bewertung<br>smandate |              |       |                                                                                      | Rasche Lancierung einer Konzept-<br>/Planungsstudie (Resultate bis spätestens<br>Ende 2021).<br>Umsetzung ab Fahrplan 2023 mit<br>Wiederaufnahme des Betriebs der<br>Bahnlinie 411 zwischen Oberdorf und<br>Moutier nach der Sanierung des<br>Weissensteintunnels                       |           | Kenntrissnahme                   | -                         | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 21. 022      | 22    | Moutier -<br>Belprahon (-<br>Corcelles BE)                                           | Rasche Lancierung einer Konzept-<br>/Planungsstudie (Resultate bis spätestens<br>Ende 2021).<br>Umsetzung ab Fahrplan 2023 mit<br>Wiederaufnahme des Betriebs der<br>Bahnlinie 411 zwischen Oberdorf und<br>Moutier nach der Sanierung des<br>Weissensteintunnels                       |           | Kenntrissnahme                   | -                         | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 21. 041      | 41    | Tavannes -<br>Reconvilier -<br>Bellelay [- Soubos]<br>/ - Lajoux JU - Les<br>Genevez | Allgemeiner Fahrplan von Montag-Freitag:<br>- Fahrt von Les Genevez nach Reconvilier<br>(Abfahrt zwischen 12.27 und 12.36)<br>- Fahrt von Reconvilier 12.55 nach<br>Bellelay 13.07                                                                                                      | 1         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |

| Quelle                | Fahrplanfeld    | Linie     | Strecke                                                | Antrag                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Priorität | Kant. Angebots-<br>konzept 22-25 | Umgesetzt<br>(Stand 2024) | Geplant<br>(Fahrplan 2025) |
|-----------------------|-----------------|-----------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Bewertung<br>smandate | 30. 363         | 363       | Lyss -<br>Grossaffoltern -<br>Messen -<br>Bätterkinden | Aufhebung der Bedienung der Haltestelle<br>Ammerzwil Dorf (Wegfall des Umwegs)                                                                                                                                                                                                                                                                           | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 30. 365         | 365       | Aarberg - Seedorf                                      | Das bestehende Angebot<br>aufrechterhalten<br>Gesamtbetrachtung zuhanden des RAK<br>2026-2029 im Rahmen der Studie<br>"Überprüfung des Angebotsschemas<br>Freinisberg" (gemeinsame Studie RVK 1<br>und RKBM)                                                                                                                                             | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 30. 369         | 369       | Bellmund - Jens -<br>Lyss                              | Aufnahme des Pilotbetriebs in das<br>Grundangebot                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 30. 871         | 871       | Jegenstorf -<br>Messen - Waltwil /<br>Balm b. Messen   | A) Linienverlängerung Messen-Waltwil mit<br>Stundentakt nach Wengi und Optimierung<br>des Anschlusses nach Jegenstorf                                                                                                                                                                                                                                    | 1         | Teil-<br>weise                   | Nein                      | Nein                       |
| Bewertung<br>smandate | 30. 871         | 871       | Jegenstorf -<br>Messen - Waltwil /<br>Balm b. Messen   | B) 2 Kursverlängerungen Messen-Waltwil-<br>Messen um ca. 11.00 und 15.00 Uhr.<br>Nur Wiederherstellung, wenn Antrag A<br>nicht umgesetzt wird                                                                                                                                                                                                            | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 30. 898         | 898       | Münchenbuchsee<br>- Wengi - Büren<br>a.A.              | A) Übergang von Angebotsstufe 2 zu<br>Angebotsstufe 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 30. 898         | 898       | Münchenbuchsee<br>- Wengi - Büren<br>a.A.              | B) Erhöhter Takt den Spitzenstunden<br>morgens und abends mit jeweils einem<br>Kurspaar                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 40. 008         | 8         | Büren an der Aare<br>- Solothurn                       | A) Übergang von Angebotsstufe 2 zu<br>Angebotsstufe 3                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 2         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |
| Bewertung<br>smandate | 40. 008         | 8         | Büren an der Aare<br>- Solothurn                       | B) Einführung 30'-Takt am Mittag mit zwei<br>zusätzlichen Kurspaaren                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 2         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |
| Bewertung<br>smandate | 40. 033         | 33        | Grenchen - Arch -<br>Büren a.A.                        | A) Montag bis Freitag:<br>Einführung 30'-Takt Grenchen-Büren in<br>den Spitzenstunden am Morgen und am<br>Abend mit 5 zusätzlichen Kurspaaren.                                                                                                                                                                                                           | 1         | Ja                               | Nein                      | Ja                         |
| Bewertung<br>smandate | 40. 033         | 33        | Grenchen - Arch -<br>Büren a.A.                        | B) Montag bis Sonntag:<br>Ausweitung des Abendangebots bis ca.<br>23.00 Uhr mit 3 zusätzlichen Kurspaaren                                                                                                                                                                                                                                                | 1         | Teil-<br>weise                   | Teil-<br>weise            | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 40. 034         | 34        | Grenchen -<br>Lengnau -<br>Pieterlen -<br>Biel/Bienne  | Aufnahme des Pilotbetriebs Lengnau-<br>Orpund und Lengnau-Biel/Bienne in das<br>Grundangebot                                                                                                                                                                                                                                                             | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate | 22. 001-<br>011 | 1 à<br>11 | Lignes TP locales<br>Biel/Bienne                       | Generelle Ausdehnung der Betriebszeiten<br>der Hauptlinien bis 01.00 Uhr und<br>generelle Ausdehnung der Betriebszeiten<br>der Nebenlinien bis 00.30 Uhr (mit<br>gewissen Ausnahmen für Linien mit<br>geringem Nachfragepotenzial).<br>Konkrete Vorschläge zur Anzahl der<br>zusätzlichen Kurspaare (vgl. Bericht über<br>die Bewertungsmandat. Kap. 13) | 1         | Teil-<br>weise                   | Nein                      | Teil-<br>weise             |



| Quelle                        | Fahrplanfeld | Linie | Strecke                                                         | Antrag                                                                                                                                                     | Priorität | Kant. Angebots-<br>konzept 22-25 | Umgesetzt<br>(Stand 2024) | Geplant<br>(Fahrplan 2025) |
|-------------------------------|--------------|-------|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Bewertung<br>smandate         | 22. 009      | 9     | Schiffhände - Biel<br>Bahnhof - Schulen<br>Linde                | Aufrechterhaltung des bestehenden<br>Angebots                                                                                                              | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Bewertung<br>smandate         | 22. 011      | 11    | Bahnhof Biel -<br>Magglingenbahn -<br>Rebenweg                  | Aufrechterhaltung des bestehenden<br>Angebots                                                                                                              | 1         | Ja                               | Teil-<br>weise            | -                          |
| Bewertung<br>smandate         | 22. 012      | 12    | Brügg BE –<br>Biel/Bienne<br>Bözingenfeld/Cha<br>mps-de-Boujean | Integration des Pilotbetriebs in das<br>Basisangebot                                                                                                       | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Etudes<br>planification<br>TP | 22. 123      | 123   | Villeret - St-Imier,<br>Gare - St-Imier,<br>Hôpital             | Schleife West Spital: Erweiterung und<br>Verlängerung des Pilotbetriebs                                                                                    | 1         | Teil-<br>weise                   | Ja                        | -                          |
| Etudes<br>planification<br>TP | 22. 123      | 123   | Villeret - St-Imier,<br>Gare - St-Imier,<br>Hôpital             | Schleife Ost Villeret : Erweiterung und<br>Verlängerung des Pilotbetriebs                                                                                  | 1         | Teil-<br>weise                   | Ja                        | -                          |
| Etudes<br>planification<br>TP | 22. 123      | 123   | Villeret - St-Imier,<br>Gare - St-Imier,<br>Hôpital             | Schleife Nord Seilbahn: Erweiterung und<br>Verlängerung des Pilotbetriebs                                                                                  | 2         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Mitwirkung                    | 230<br>(RE)  | RE56  | Biel/Bienne -<br>Moutier -<br>Delémont                          | Integraler 30' RE-Takt zwischen<br>Biel/Bienne und Delémont ohne Lücken<br>bis Mitternacht (zusätzlicher RE Delémont<br>ab 23.12 und Biel/Bienne ab 23.49) | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Mitwirkung                    | 290          | S37   | Biel - Täuffelen -<br>Ins                                       | Ausdehnung 15'-Takt Täuffelen-<br>Biel/Bienne Montag-Freitag bis 09.00 mit<br>2 zusätzlichen Kurspaaren                                                    | 1         | Nein                             | Ja                        | -                          |
| Mitwirkung                    | 305          | IR66  | Bern - Neuchâtel /<br>- Murten                                  | Anschlussgarantie RE 3932 Bern ab<br>17.23 und Ins an 17.48 mit Anschluss<br>Regionalzug 7111 Linie 290 Ins ab 17.48<br>Richtung Biel/Bienne               | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Mitwirkung                    | 2016         |       | Ligerz -<br>Tessenberg<br>(Vinifuni)                            | Zusätzliches Kurspaar am Abend in der<br>Sommersaison (Prêles ab 21.45 und<br>Gléresse Talstation ab 22.04)                                                | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Mitwirkung                    | 30. 898      | 898   | Münchenbuchsee<br>- Wengi - Büren<br>a.A.                       | Abschaffung des Umwegs Wengi Dorf in<br>Richtung Büren-Münchenbuchsee                                                                                      | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Mitwirkung                    | 40. 033      | 33    | Grenchen - Arch -<br>Büren a.A.                                 | Zusätzlicher Frühkurs Büren-Grenchen.<br>Grenchen Süd ab ca. 05.45 mit IC5-<br>Anschluss nach Olten-Zürich Grenchen<br>Süd ab 05.52                        | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Koord. RVK1                   | 30. 100      | 100   | Bern - Wohlen -<br>Detligen - Aarberg                           | A) Zusatzkurs Bern ab 19.33 Uhr Montag<br>bis Freitag                                                                                                      | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |
| Koord. RVK1                   | 30. 100      | 100   | Bern - Wohlen -<br>Detligen - Aarberg                           | B) Durchgehender 30'-Takt von Montag<br>bis Freitag bis 20.00 Uhr mit 4.5<br>zusätzlichen Kurspaaren                                                       | 1         | Nein                             | Nein                      | -                          |
| Koord. RVK1                   |              |       | Moonliner Linien                                                | Integration der Moonliner-Linien /<br>Anpassung AGV und KBV                                                                                                | 1         | Ja                               | Ja                        | -                          |

Anhang 2 – Erfolgskontrolle – Detailtabelle

| Fahr-<br>planfeld | Linie | Strecke                                          | Kate-<br>gorie | Kurspaare |       | Angebotsstufe |      | Ergebnisse 2022 |      | Erfolgskontrolle<br>2022 |     | Veränderung<br>2018-2022 |      |
|-------------------|-------|--------------------------------------------------|----------------|-----------|-------|---------------|------|-----------------|------|--------------------------|-----|--------------------------|------|
|                   |       |                                                  |                | 2018      | 2022  | 2018          | 2022 | AUSL            | KDG  | AUSL                     | KDG | AUSL                     | KDG  |
| Bahnl Linien      |       |                                                  |                |           |       |               |      |                 |      |                          |     |                          |      |
| 210               | R     | Neuchâtel - Biel/Bienne                          | B (N)          | 26.5      | 28.0  | 3             | 3    | 45.1            | 46.1 | ■                        | ●   |                          | ➡    |
| 225               | RE4   | Biel/Bienne - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds       | B (N)          | 7.5       | 15.0  | 1             | 1    | 52.4            | 50.3 | ●                        | ●   |                          |      |
| 225/226           | R41   | Biel - La Chaux-de-Fonds / Moutier               | B (N)          | 24.0      | 24.0  | 2             | 2    | 66.4            | 24.1 | ●                        | ■   |                          |      |
| 230               | RE56  | Biel/Bienne - Moutier - Delémont                 | B (N)          | 18.5      | 18.0  | 2             | 2    | 86.6            | 93.8 | ●                        | ●   |                          |      |
| 236               | R     | La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont - Saignelégier - | B (S)          | 19.5      | 22.0  | 2             | 2    | 23.6            | 21.7 | ■                        | ■   | ➡                        |      |
| 237               | R     | Le Noirmont - Tavannes                           | B (S)          | 28.0      | 28.0  | 3             | 3    | 18.3            | 25.0 | ◆                        | ◆   | ➡                        | ➡    |
| 255               | S20   | Fribourg - Murten - Ins - Neuchâtel              | B (N)          | 33.0      | 17.0  | 3             | 2    | 141.1           | 50.2 | ●                        | ●   |                          |      |
| 255               | S21   | Fribourg - Murten - Ins                          | B (N)          |           | 21.0  | k.A.          | 2    | 114.2           | 34.8 | ●                        | ■   | k.A.                     | k.A. |
| 290               | R     | Biel - Täuffelen - Ins                           | B (S)          | 55.0      | 56.0  | 4             | 4    | 32.4            | 32.1 | ■                        | ■   |                          |      |
| 291               | R     | Kerzers - Lyss                                   | B (N)          | 19.0      | 19.0  | 2             | 2    | 36.8            | 28.2 | ●                        | ■   |                          |      |
| 291               | R     | Lyss - Büren an der Aare                         | B (N)          | 25.0      | 25.0  | 2             | 2    | 28.0            | 24.7 | ■                        | ■   |                          |      |
| 303               | S3    | Biel/Bienne - Bern                               | B (N)          | 68.5      | 38.5  | 4             | 3    | 131.2           | 73.8 | ●                        | ●   |                          |      |
| 303               | S31   | Bern - Münchenbuchsee [- Biel/Bienne]            | B (N)          |           | 30.0  | k.A.          | 3    | 76.7            | 87.4 | ●                        | ●   | k.A.                     | k.A. |
| 305               | S5    | Bern - Neuchâtel / - Murten                      | B (N)          | 35.0      | 19.5  | 3             | 2    | 130.8           | 59.9 | ●                        | ●   |                          |      |
| 305               | S52   | Bern - Kerzers [- Neuchâtel]                     | B (N)          |           | 19.0  | k.A.          | 2    | 92.1            | 35.4 | ●                        | ■   | k.A.                     | k.A. |
| 410               | S20   | Biel/Bienne - Solothurn - Olten                  | B (N)          | 38.0      | 58.0  | 3             | 4    | 47.2            | 60.2 | ■                        | ●   | ➡                        |      |
| 411               | S21   | Solothurn - Moutier                              | B (N)          | 21.0      | 19.5  | 2             | 2    | 24.0            | 22.2 | ■                        | ■   |                          |      |
| Seilbahnen        |       |                                                  |                |           |       |               |      |                 |      |                          |     |                          |      |
| 2016              |       | Ligerz - Tessenberg (Vinifuni)                   | SL             | 17.5      | 25.0  | 2             | 2    | 7.1             | 35.6 | ■                        | ■   | ➡                        |      |
| 2020              |       | Saint-Imier - Mont-Soleil                        | SL             | 29.0      | 28.0  | 3             | 3    | 3.2             | 14.7 | ◆                        | ◆   |                          |      |
| 2022              |       | Biel - Magglingen                                | SL             | 65.0      | 65.0  | 4             | 4    | 7.0             | 44.4 | ◆                        | ■   |                          | ➡    |
| 2023              |       | Biel - Evilard                                   | SL             | 101.0     | 101.0 | 4             | 4    | 8.1             | 48.6 | ◆                        | ■   |                          |      |

| Fahrplanfeld        | Linie | Strecke                                                                  | Kategorie | Kurspaare |      | Angebotsstufe |      | Ergebnisse 2022 |      | Erfolgskontrolle 2022 |     | Veränderung 2018-2022 |      |
|---------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|------|---------------|------|-----------------|------|-----------------------|-----|-----------------------|------|
|                     |       |                                                                          |           | 2018      | 2022 | 2018          | 2022 | AUSL            | KDG  | AUSL                  | KDG | AUSL                  | KDG  |
| regionale Buslinien |       |                                                                          |           |           |      |               |      |                 |      |                       |     |                       |      |
| 20.535              | 535   | Ins - Cudrefin - Avenches                                                | GB/MB     | 13.0      | 12.0 | 1             | 1    | 9.6             | 25.9 | ●                     | ■   |                       |      |
| 20.546              | 546   | Murten - Courlevon - Courtepin                                           | MB/SB     | k.A.      | 5.0  | k.A.          | 1    | 7.3             | 18.1 | ●                     | ◆   | k.A.                  | k.A. |
| 21.008              | 8     | Charmoille - Delémont - Moutier                                          | MB/SB     | 23.0      | 54.0 | 2             | 4    | 5.5             | 10.2 | ◆                     | ◆   | ➔                     | ➔    |
| 21.021              | 21    | Moutier - Souboz - Bellelay                                              | MB/SB     | 14.0      | 11.0 | 1             | 1    | 6.9             | 30.8 | ●                     | ■   |                       | ➔    |
| 21.022              | 22    | Moutier - Belprahon (- Corcelles BE)                                     | MB/SB     | 11.0      | 11.0 | 1             | 1    | 2.3             | 13.5 | ◆                     | ◆   |                       |      |
| 21.032              | 32    | Tramelan - Saignelégier - Goumois                                        | MB/SB     | 6.0       | 5.0  | 1             | 1    | 8.4             | 8.3  | ●                     | ◆   |                       |      |
| 21.033              | 33    | Saignelégier - Tramelan - Glovelier - Bassecourt                         | MB/SB     | 12.0      | 12.0 | 1             | 1    | 6.9             | 10.4 | ●                     | ◆   |                       |      |
| 21.041              | 41    | Tavannes - Reconvilier - Bellelay [- Souboz] / - Lajoux JU - Les Genevez | MB/SB     | 10.0      | 13.0 | 1             | 1    | 4.5             | 20.2 | ■                     | ■   |                       |      |
| 21.132              | 132   | La Neuveville - Le Landeron - Plateau de Diesse                          | MB/SB     | 19.0      | 18.5 | 2             | 2    | 5.6             | 36.7 | ■                     | ■   |                       |      |
| 22.070              | 70    | Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin                                          | MB/SB     | 14.5      | 16.0 | 1             | 2    | 14.1            | 27.7 | ●                     | ■   |                       | ➔    |
| 22.071              | 71    | Biel - Orvin - Romont                                                    | MB/SB     | 11.0      | 12.0 | 1             | 1    | 7.4             | 13.4 | ●                     | ◆   |                       | ➔    |
| 22.072              | 72    | Biel/Bienne - Meisberg                                                   | GB/MB     | 37.0      | 42.5 | 3             | 4    | 27.7            | 65.7 | ●                     | ●   |                       |      |
| 22.073              | 73    | Pieterlen – Bözingen/Boujean – Reuchenette-Péry                          | MB/SB     | 15.0      | 15.0 | 1             | 1    | 4.4             | 18.6 | ■                     | ◆   | ➔                     | ➔    |
| 22.074              | 74    | Biel/Bienne – Brügg BE – Studen BE – Lyss                                | GB/MB     | 32.5      | 45.0 | 3             | 4    | 16.7            | 52.7 | ■                     | ●   |                       |      |
| 22.075              | 75    | Biel/Bienne – Brügg BE – Schwadernau – Orpund                            | MB/SB     | 15.0      | 18.0 | 1             | 2    | 13.1            | 34.3 | ●                     | ■   |                       |      |
| 22.086              | 86    | Biel Bahnhof - Bellmund - Aarberg                                        | GB/MB     | 20.0      | 20.0 | 2             | 2    | 16.8            | 42.6 | ●                     | ●   |                       |      |
| 22.087              | 87    | Biel Bahnhof - Bellmund - Merzigen - Jens - Biel Bahnhof                 | GB/MB     | 14.0      | 14.0 | 1             | 1    | 10.8            | 29.9 | ●                     | ■   |                       |      |
| 22.131              | 131   | Tramelan - St-Imier                                                      | MB/SB     | 8.0       | 12.0 | 1             | 1    | 7.0             | 26.7 | ●                     | ■   |                       |      |
| 30.100              | 100   | Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg                                       | GB/MB     | 31.0      | 31.0 | 3             | 3    | 23.6            | 54.9 | ●                     | ●   |                       |      |
| 30.105              | 105   | Bern - Meikirch - Seedorf - Lyss                                         | GB/MB     | 20.5      | 19.5 | 2             | 2    | 22.6            | 41.9 | ●                     | ●   |                       | ➔    |
| 30.361              | 361   | Aarberg - Aarberg Spital - Lyss                                          | GB/MB     | 19.0      | 19.0 | 2             | 2    | 15.8            | 50.0 | ●                     | ●   |                       |      |
| 30.362              | 362   | Lyss - Schnottwil                                                        | MB/SB     | 15.0      | 15.0 | 1             | 1    | 7.0             | 20.3 | ●                     | ■   |                       |      |
| 30.363              | 363   | Lyss - Grosseaffoltern - Messen - Bätterkinden                           | MB/SB     | 16.0      | 15.5 | 2             | 1    | 6.1             | 18.1 | ●                     | ◆   | ➔                     | ➔    |
| 30.365              | 365   | Aarberg - Seedorf                                                        | GB/MB     | 17.5      | 17.5 | 2             | 2    | 4.7             | 21.5 | ◆                     | ■   |                       |      |

| Fahrplanfeld                | Linie   | Strecke                                               | Kategorie | Kurspaare |       | Angebotsstufe |      | Ergebnisse 2022 |      | Erfolgskontrolle 2022 |     | Veränderung 2018-2022 |      |
|-----------------------------|---------|-------------------------------------------------------|-----------|-----------|-------|---------------|------|-----------------|------|-----------------------|-----|-----------------------|------|
|                             |         |                                                       |           | 2018      | 2022  | 2018          | 2022 | AUSL            | KDG  | AUSL                  | KDG | AUSL                  | KDG  |
| regionale Buslinien (Folge) |         |                                                       |           |           |       |               |      |                 |      |                       |     |                       |      |
| 30.369                      | 369     | Bellmund - Jens - Lyss                                | KB        | k.A.      | 7.0   | k.A.          | 1    | 3.6             | 11.2 | ●                     | ◆   |                       |      |
| 30.521                      | 521-524 | Ins - Tschugg / Vinelz - Erlach                       | MB/SB     | 33.0      | 33.0  | 3             | 3    | 10.1            | 46.8 | ■                     | ●   |                       | ➔    |
| 30.525                      | 525     | Erlach - Vinelz - Lüscherz                            | MB/SB     | 15.5      | 15.0  | 1             | 1    | 3.9             | 25.6 | ◆                     | ■   | ➔                     |      |
| 30.526                      | 526     | Erlach - Gals - Le Landeron                           | MB/SB     | 12.0      | 12.0  | 1             | 1    | 4.1             | 20.0 | ■                     | ◆   |                       | ➔    |
| 30.527                      | 527     | Erlach - Gals - Gampelen - Ins (Jolimont)             | MB/SB     | 5.0       | 5.0   | 1             | 1    | 8.1             | 32.2 | ●                     | ■   |                       |      |
| 30.898                      | 898     | Münchenbuchsee - Wengi - Büren a.A.                   | MB/SB     | 25.0      | 25.0  | 2             | 2    | 10.6            | 26.6 | ●                     | ■   |                       | ➔    |
| 40.008                      | 8       | Büren an der Aare - Solothurn                         | MB/SB     | 25.0      | 25.0  | 2             | 2    | 14.2            | 34.0 | ●                     | ■   |                       | ➔    |
| 40.033                      | 33      | Grenchen - Arch - Büren a.A.                          | MB/SB     | 15.0      | 16.0  | 2             | 2    | 13.6            | 26.8 | ●                     | ■   |                       | ➔    |
| 40.034                      | 34      | Grenchen – Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne          | GB/MB     | 31.0      | 33.0  | 3             | 3    | 7.3             | 36.4 | ◆                     | ■   |                       |      |
| Ortsbus Linien              |         |                                                       |           |           |       |               |      |                 |      |                       |     |                       |      |
| 21.020                      |         | TUM Transports Urbains Moutier                        | MB/SB     | 41.0      | 13.0  | 4             | 2    | 3.9             | 12.7 | ◆                     | ◆   |                       |      |
| 22.001                      | 1       | Löhre - Biel Bahnhof - Stadien                        | GB/MB     | 112.5     | 113.5 | 4             | 4    | 27.8            | 46.6 | ●                     | ■   |                       | ➔    |
| 22.002                      | 2       | Brügg - Bahnhof Biel - Orpundplatz                    | GB/MB     | 68.0      | 102.0 | 4             | 4    | 14.3            | 51.8 | ◆                     | ●   | ➔                     |      |
| 22.003                      | 3       | Möslacker - Biel Bahnhof- Vorhözli                    | GB/MB     |           | 70.0  | k.A.          | 4    | 22.9            | 41.1 | ■                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.004                      | 4       | Nidau Beunden - Biel Bahnhof - Vorhözli               | GB/MB     | 112.5     | 69.0  | 4             | 4    | 21.3            | 36.8 | ■                     | ■   | ➔                     |      |
| 22.005                      | 5       | Nidau Bahnhof - Biel Bahnhof - Spitalzentrum          | MB/SB     | 68.5      | 67.5  | 4             | 4    | 15.5            | 42.3 | ■                     | ■   |                       |      |
| 22.006                      | 6       | Port Bellevue - Biel Bahnhof - Spitalzentrum          | MB/SB     | 68.0      | 73.0  | 4             | 4    | 15.6            | 39.8 | ■                     | ■   |                       |      |
| 22.008                      | 8       | Klinik Linde - Biel Bahnhof - Fuchsenried             | MB/SB     | 68.0      | 73.0  | 4             | 4    | 11.7            | 38.8 | ■                     | ■   |                       | ➔    |
| 22.009                      | 9       | Schiffhändte - Biel Bahnhof - Schulen Linde           | GB/MB     | 68.0      | 68.0  | 4             | 4    | 12.0            | 40.4 | ◆                     | ■   |                       |      |
| 22.011                      | 11      | Bahnhof Biel - Magglingenbahn - Rebenweg              | MB/SB     | 42.5      | 35.0  | 4             | 3    | 4.2             | 23.7 | ◆                     | ◆   |                       |      |
| 22.012                      | 12      | Brügg BE – Biel/Bienne Bözingenfeld/Champs-de-Boujean | MB/SB     | 10.0      | 10.0  | 1             | 1    | 13.8            | 27.5 | ●                     | ■   |                       |      |
| 22.123                      | 123     | Villeret - St-Imier, Gare - St-Imier, Hôpital         | KB        | 2.0       | 14.0  | 1             | 1    | 3.6             | 18.6 | ●                     | ■   |                       |      |
| 30.367                      | 367     | Ortsbus Lyss Schlaufe Dreihubel                       | MB/SB     | 32.0      | 33.0  | 3             | 3    | 6.4             | 20.3 | ◆                     | ◆   |                       | ➔    |
| 30.368                      | 368     | Ortsbus Lyss Schlaufe Kornweg                         | MB/SB     | 31.0      | 31.0  | 3             | 3    | 7.1             | 21.4 | ◆                     | ◆   |                       |      |

| Fahrplanfeld   | Linie | Strecke                                                   | Kategorie | Kurspaare |      | Angebotsstufe |      | Ergebnisse 2022 |      | Erfolgskontrolle 2022 |     | Veränderung 2018-2022 |      |
|----------------|-------|-----------------------------------------------------------|-----------|-----------|------|---------------|------|-----------------|------|-----------------------|-----|-----------------------|------|
|                |       |                                                           |           | 2018      | 2022 | 2018          | 2022 | AUSL            | KDG  | AUSL                  | KDG | AUSL                  | KDG  |
| Nachtbuslinien |       |                                                           |           |           |      |               |      |                 |      |                       |     |                       |      |
| 21.156         |       | Mobinight La Chaux-de-Fonds – Sorceboz-Sombeval           | MB/SB     |           | 1.0  | k.A.          | 1    | k.A.            | 5.3  | k.A.                  | ◆   | k.A.                  | k.A. |
| 21.821         | N21   | Tavannes - Saignelégier                                   | MB/SB     |           | 3.5  | k.A.          | 1    | k.A.            | 12.3 | k.A.                  | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 21.822         | N22   | Saignelégier - La Chaux-de-Fonds                          | MB/SB     |           | 3.0  | k.A.          | 1    | k.A.            | 13.9 | k.A.                  | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.910         | M10   | Bern - Schüpfen - Lyss - Biel                             | GB/MB     |           | 4.5  | k.A.          | 1    | 10.0            | 31.8 | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.930         | M30   | Biel - Pieterlen - Grenchen - Solothurn                   | MB/SB     |           | 2.0  | k.A.          | 1    | 17.5            | 53.5 | ●                     | ●   | k.A.                  | k.A. |
| 22.931         | M31   | Biel - Tavannes - Moutier - Delémont                      | MB/SB     |           | 2.0  | k.A.          | 1    | k.A.            | 24.8 | k.A.                  | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.932         | M32   | Biel - Ipsach - Täuffelen - Erlach                        | MB/SB     |           | 1.0  | k.A.          | 1    | 7.0             | 13.0 | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.933         | M33   | Biel - Twann - La Neuveville                              | MB/SB     |           | 1.0  | k.A.          | 1    | 5.5             | 13.3 |                       | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.934         | M34   | Biel - Meinisberg - Büren - Lyss / Arch                   | MB/SB     |           | 1.0  | k.A.          | 1    | 16.0            | 22.1 | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 22.935         | M35   | Biel - Port - Bellmund - Jens - Kappelen - Aarberg - Lyss | MB/SB     |           | 2.0  | k.A.          | 1    | 7.3             | 16.6 | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 30.922         | M22   | Bern - Gümmenen - Murten - Kerzers - Ins (- Sugiez)       | GB/MB     |           | 1.0  | k.A.          | 1    | 10.0            | 15.2 | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |
| 40.951         | M51   | Solothurn - Oberdorf - Grenchen - Lüsslingen - Solothurn  | MB/SB     |           | 2.0  | k.A.          | 1    | 7.5             | 21.6 | ●                     | ■   | k.A.                  | k.A. |