

Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022–2025

Schlussbericht



3 Lyss Biel/Bienne	13.43	Lyss Biel/Bienne	13.43
4 Wankdorf Ostermündigen Gündlgen Thur	13.48	Wankdorf Ostermündigen Gündlgen Thur	13.48
10 Burgdorf Solothurn/Sumiswald-Grünen	13.80	Burgdorf Solothurn/Sumiswald-Grünen	13.80
13 Kerzers Ins Neuchâtel	13.83	Kerzers Ins Neuchâtel	13.83
10 Zofingen Sursee Luzern	14.00	Zofingen Sursee Luzern	14.00
10 Wankdorf Zollikofen Lyss Biel/Bienne	14.00	Wankdorf Zollikofen Lyss Biel/Bienne	14.00
12 Zürich HB Winterthur Romanshorn	14.02	Zürich HB Winterthur Romanshorn	14.02
12 Europaplatz Weissenbühl Kehrsatz Belp	14.02	Europaplatz Weissenbühl Kehrsatz Belp	14.02

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Begleitgruppe

Aerni Isabel, RKBM, Projektleiterin Verkehr (Projektleitung)
Burren Christian, RKBM, Kommission Verkehr
Hofer Christoph, Bernmobil
Kirsch Bernhard, Kanton Bern, AÖV
Maradan Alain, Kanton Bern, TBA DLZ
Moser Martin, RKBM, Fachbereichsleiter Verkehr
Riedle Hubert, BLS
Rupp Marco, RKBM, Kommission Verkehr
Staub Reto, PostAuto Schweiz Region Bern
Zürcher Roman, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Auftragnehmer

Bahn + Bus Beratung AG 3B, Roland Haldemann und Günter Weber

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Ziele	1
2	Vorgehen und Inhalt	2
3	Erfolgskontrolle 2018–2021	3
3.1	Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele	3
3.1.1	Zielangebot Bahnlinien	3
3.1.2	Zielangebot Buslinien	4
3.1.3	Anträge aus den ÖV-Planungsstudien	7
3.1.4	Anträge aus der Mitwirkung	10
3.2	Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien	11
3.2.1	Vergleich Zielerreichung 2014–2018 und Veränderungen	12
3.2.2	Würdigung	17
3.2.3	Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen und/oder grösseren Änderungen	18
4	Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen	22
4.1	Stärkung Tangentialbeziehungen	22
4.2	Strategie Elektrobusse	22
5	Regionales Angebotskonzept 2022–2025 – Anträge	24
5.1	Anträge aus den Prüfaufträgen	24
5.1.1	Anträge Bahnlinien	25
5.1.2	Anträge Buslinien	26
5.2	Anträge aus ÖV-Planungsstudien und separaten Teilprojekten	30
5.2.1	Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107)	30
5.2.2	Buslinie 30.036 (Linie 36-1 Zollikofen–Bern Breitenrain)	30
5.2.3	Optimierung Moonliner	31
5.3	Anträge aus der Mitwirkung	32
5.4	Durch Gemeinden bestellte und finanzierte Angebote	32
5.5	Umstellung Buslinien auf Einsatz Elektrobusse	33
5.6	Anträge benachbarter Planungsregionen die RKBM betreffend	33
5.6.1	Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1)	34
5.6.2	Regionalkonferenz Emmental (RK EM)	34
5.6.3	Regionale Verkehrskonferenz Oberland West (RVK 5)	35
6	Ausblick Regionales Angebotskonzept 2026–2029	36

Verzeichnis Anhang

- A Übersicht Prüfaufträge
- B Erfolgskontrollen

Abkürzungen

AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung AGV)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AS	Angebotsstufe
BLS	BLS AG
BM	BERNMOBIL
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
IR	Interregio
KBV	Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs
MA	Minimalanforderung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAG	Postauto AG
RAK	Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ZV	Zielvorgabe

Zweck und Inhalt des Regionalen Angebotskonzeptes öffentlicher Verkehr (RAK)

Zusammenspiel der Planungsinstrumente RGSK und RAK

Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) zeigt die Langfristsperspektive zum öffentlichen Verkehr im Perimeter der RKBM auf. Es legt besonderes Augenmerk auf die angestrebte Siedlungsentwicklung. Es behandelt übergeordnete Fragestellungen wie beispielsweise:

- Wo ist mittel- bis langfristig aufgrund der Siedlungsentwicklung eine Steigerung der ÖV-Angebotsqualität nötig und/oder anzustreben (z. B. Verbesserung der Erschliessungsgüte)?
- Welche Infrastrukturen sind beim ÖV unter Berücksichtigung der langfristig angestrebten Angebotsqualität notwendig (z. B. neue Bahnstation)?

Das Regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr (RAK) baut auf dem RGSK auf und beschreibt das kurz- bis mittelfristige Soll-Angebot für jeweils 4 Jahre. Das RAK präzisiert und konkretisiert, wie das ÖV-Angebot gezielt weiter verbessert und effizienter gestaltet werden soll. Es beinhaltet genauere Angaben zur Angebotsgestaltung wie beispielsweise:

- Gezielte Verbesserungen und Ausbauten im bestehenden ÖV-Angebot (Ausdehnung der Betriebszeiten, Taktverdichtungen etc.)
- Anpassungen bei bestehenden Konzepten auf Basis abgeschlossener und mitgewirkter Planungen und Studien (neue Linienführungen und Haltestellen, geänderte Anschlusskonzepte und Verknüpfungspunkte etc.)

Kerninhalt des RAK

Im Zentrum steht die gezielte, kurz- bis mittelfristige Optimierung und Weiterentwicklung des bestehenden, regionalen Bahn- und Busangebotes, wobei die Planungshoheit für die strategische Weiterentwicklung der S-Bahn Bern beim Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern liegt.

Basis für die gezielte Weiterentwicklung und Optimierung ist einerseits die periodisch durchzuführende Erfolgskontrolle gemäss Vorgaben der kantonalen Angebotsverordnung. Daraus werden diejenigen Angebote ersichtlich, welche aus verschiedenen Gründen eine unbefriedigende Nachfrage und/oder ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und deshalb von Gesetzes wegen zu überprüfen sind.

Andererseits besteht aber auch eine Vielzahl von Wünschen und Anträgen nach Angebotsverbesserungen und Angebotsausbauten, welche bereits in früheren Angebotskonzepten formuliert wurden, aber in erster Linie aus finanziellen Gründen bisher nicht bestellt bzw. umgesetzt werden konnten. Ergänzt und aktualisiert wird diese Massnahmenpalette durch Rückmeldungen von den Gemeinden und Transportunternehmungen sowie den Ergebnissen aus räumlich abgegrenzten und zeitlich abgeschlossenen Planungsstudien.

Kernaufgabe des RAK ist es, diejenigen Massnahmen zur Angebotsverbesserung herauszufiltern, welche unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten den grössten Nutzen erzielen und insbesondere auf die Siedlungsentwicklung und damit auf die Inhalte des RGSK abgestimmt sind.

1 Ausgangslage und Ziele

Der ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 wird den laufenden ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 ablösen.

Grundlage für den ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 bilden wie in den vergangenen Angebotsperioden die Regionalen Angebotskonzepte. Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) hat die Regionalen Verkehrskonferenzen aufgefordert, die Regionalen Angebotskonzepte 2022–2025 bis Ende März 2020 einzureichen.

Ziele der Planungen sind:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung AGV) beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen.
- Erfolgskontrolle derjenigen Angebote, welche in der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018–2021 neugestaltet beziehungsweise überarbeitet wurden.
- Erfolgskontrolle der auf Ende 2021 auslaufenden Versuchsbetriebe¹
- Aufzeigen von Verbesserungsvorschlägen für Linien mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung
- Inhalte des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) in die Planung einfliessen lassen, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des ÖV gelegt werden soll

Auf der Grundlage des Regionalen Angebotskonzeptes 2018–2021, des RGSK II (2016) Bern-Mittelland sowie der von der RKBM durchgeführten ÖV-Planungsstudien soll das ÖV-Angebot in der Region Bern-Mittelland weiter verbessert und effizienter gestaltet werden.

Vorgeschlagene Massnahmen müssen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und bezüglich mittel- und langfristigen Angebotsvorstellungen aufwärtskompatibel sein.

Anträge für Angebotserweiterungen und Anpassungen von Angebotsstufen (AS) sind fachlich fundiert zu begründen.

¹ Betrifft im Perimeter der RKBM die Linien/Abschnitte:

- 30.022 Bern Brünnen Westside Bahnhof–Niederwangen Riedmoosbrücke
- 30.031 Bern Europaplatz Bahnhof–Bern Brunnadernstrasse
- 30.168 Münsingen Bahnhof–Worb Dorf Bahnhof

2 Vorgehen und Inhalt

Zur Erarbeitung der vorliegenden Anträge der RKBM zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 hat die Begleitgruppe konkrete Prüfaufträge zu Einzelanliegen und mehr oder weniger isolierten Fragestellungen definiert, welche auf folgenden Quellen und Grundlagen basieren:

- Regionales Angebotskonzept 2018–2021 (RAK 2018–2022), erneute Prüfung von Anträgen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 nicht umgesetzt beziehungsweise abgelehnt wurden
- Erfolgskontrolle gemäss AGV, generelle Überprüfung derjenigen Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der AGV insbesondere bei der Nachfrage nicht erreichen (siehe auch Kap. 1)
- Ergebnisse Gemeinde-Umfrage zu Angebotsoptimierungen und Angebotswünschen vom Herbst 2018
- Laufende Rückmeldungen zu Angebotsbegehren und Verbesserungsvorschlägen beispielsweise von Seite Gemeinden, Verbänden oder der Transportunternehmen
- Laufende und/oder abgeschlossene ÖV-Planungsstudien²
- Übergeordnete Planungen³

Umfang und Inhalte der Prüfaufträge wurden bei der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes 2022–2025 von der Begleitgruppe intensiv diskutiert und laufend verifiziert und ergänzt.

Die komplette Liste der Prüfaufträge kann im Anhang A nachgelesen werden.

Die Prüfaufträge wurden nach einem einheitlichen Schema bezüglich Machbarkeit und Auswirkungen auf die Angebotsstufe sowie die Auswirkungen auf die Erfolgskontrolle gemäss AGV beurteilt. Gestützt auf die Beurteilungsergebnisse und die daraus abgeleiteten Erwägungen hat die Begleitgruppe festgelegt, welche Anträge mit welcher Priorität zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 eingereicht werden.

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse können in einem separaten Beilagenbericht nachgelesen werden. Im vorliegenden Bericht werden im Kapitel 5 nur die von der Begleitgruppe beschlossenen Anträge zusammengefasst.

² Von zentraler Bedeutung sind insbesondere folgende Studien:

- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Überprüfung Angebotskonzept Buslinien Bern Südost (Massnahmen für die Buslinie 40), Infrac, Schlussbericht vom 19. April 2018
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, ÖV-Erschliessung Bern Nord–Ostermundigen–Worbental (Neue Tangentiallinie im Nordosten von Bern), Metron AG Brugg, Schlussbericht vom 28. April 2016

³ Namentlich zu erwähnen sind:

- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation, genehmigter Bericht vom 27. September 2016
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Abstimmung Siedlung und Verkehr Oberes Worbental, Kontextplan AG/BHP Raumplan AG/Rudolf Keller und Partner, Schlussbericht 11. Juni 2018
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, Infrac/3B AG/Van de Wetering, Schlussbericht im Frühjahr 2020
- BVE Kanton Bern, ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal, B+S/Infrac/3B AG/Van de Wetering, Schlussbericht Frühjahr im 2020

3 Erfolgskontrolle 2018–2021

3.1 Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Zielerreichung beziehungsweise den Umsetzungsstand der Anträge der RKBM aus dem Regionalen Angebotskonzept 2018–2021 zuhanden des Kantonalen Angebotskonzeptes 2018–2021.

3.1.1 Zielangebot Bahnlinien

Linie	Strecke	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
301 (S1)	Bern– Fribourg	Ausdehnung 30'-Takt nach 20 Uhr bis Mitternacht mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	2	Umgesetzt
302 (S2)	Laupen– Bern– Langnau	Ausdehnung 30'-Takt nach 21 Uhr bis Mitternacht mit 3 zusätzlichen Kurspaaren	1	Umgesetzt
303 (S31)	Biel– München- buchsee– Bern– Belp	A Angebot S31 Bern–Belp im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
		B Zusätzliche Verlängerungen S31 von/nach Biel in HVZ	1	Umgesetzt
		C Ausdehnung Betriebszeiten S31 auf die Randzeiten nach 21 Uhr und auf das Wochenende	2	Abgelehnt (Nachfragepotenzial)
305 (S51)	Bern– Bern Brünnen	Angebot S51 Bern–Bern Brünnen Westside im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
307 (S7)	Bern– Bolligen– Worb	Verdichtung Mittagsangebot im Abschnitt Bern–Bolligen mit 9 Kurspaaren zum 7.5'-Takt	1	Umgesetzt
340	Burgdorf– Konolfingen– Thun	A Ausdehnung 30'-Takt bis 21.30 Uhr mit 1 zusätzlichen Kurspaar	1	Umgesetzt
		B Ausdehnung 30'-Takt mit 3 zusätzlichen Kurspaaren von 21.30 Uhr bis Mitternacht	2	Abgelehnt (Zielerreichung Auslastung und Kostendeckungsgrad)

3.1.2 Zielangebot Buslinien

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.009 (BM 9)	Bern Bhf– Wankdorf Bhf	Einführung Verdichtungs-/Entlastungskonzept Bern Bhf–Guisanplatz in den HVZ	1	Umsetzung abhängig von Bezug neue Arbeitsplätze (voraussichtlich Sommer 2019 oder Fahrplan 2020)
30.011 (BM 11)	Bern Bahnhof– Holligen	Linienverlängerung ab Endhalt Holligen bis Warmbächliweg (voraussichtlich 2019)	1	Beschlossen, Inbetrieb- nahme ca. 2023
30.016 (BM 16)	Köniz Zentrum– Gurten- Garten-stadt	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
30.026 (BM 26)	Breitenrain– Wylergut	A Angebot mindestens im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
		B Betriebsausdehnung Montag–Samstag von 20 bis 21 Uhr bzw. bis 22 Uhr bei Umsetzung Buskonzept Bern Nord–Ostermundigen–Worbental	1	Abgelehnt (Potenziale, keine Verknüpfung mit Versuchsbetrieb)
		C Einführung Sonntagsangebot von 9 bis 18 Uhr	1	Abgelehnt (Zielerreichung Auslastung und Kostendeckungsgrad)
30.028 (BM 28)	Weissenbühl Bhf– Wankdorf Bhf	A Betriebsausdehnung Montag–Samstag auf dem Linienabschnitt Brunnadernstrasse–Wankdorf Bhf von 22 bis 24 Uhr mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	1	Abgelehnt (Nachfragepotenzial)
		B Einführung Sonntagsangebot auf dem Linienabschnitt Brunnadernstrasse–Wankdorf Bhf von 8 bis 22 Uhr	1	Umgesetzt (Sonntagsangebot analog Linien 27 und 29)
30.031 (BM 31)	Europaplatz– Niederwangen Bhf	A Aufhebung Mittagsverdichtung und Ausdehnung HVZ-Verdichtung Morgen und Abend sowie Führung eines zusätzlichen Kurspaares am Abend um 20 Uhr	1	Umgesetzt
		B Ablösung privater Shuttle-Busbetrieb am Samstag durch Grundangebot Linie 31 von 7 bis 20 Uhr	3	Umgesetzt
30.032 (BM 32)	Bachmätteli– Riedbach Bhf	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
30.033 (RBS 33)	Worblaufen– Bremgarten	A Betriebsausdehnung Montag–Freitag von 21 bis 22 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	Umgesetzt
		B Betriebsausdehnung Samstag von 18 bis 20 Uhr mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	1	Umgesetzt
		C Einführung Sonntagsangebot von 8 bis 20 Uhr	3	Abgelehnt (Kosten-Nutzen)
30.034 (RBS 34)	Unterschöllen– Hirzenfeld	Einführung 15'-Takt Bern Bhf–Hirzenfeld an allen Wochentagen ab 21 Uhr bis Betriebsende	3	Abgelehnt (Kosten-Nutzen)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.036 (RBS 36)	Zollikofen– Bern Breitenrain	A Angebot mindestens im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
		B Betriebsausdehnung Montag–Freitag von 19 bis 20 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	Wird per Fahrplan 2020 umgesetzt
30.038 (RBS 38)	Schönbühl RBS– Bäriswil– Mattstetten	Zusätzliches Kurspaar Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um ca. 00.30 Uhr	1	Umgesetzt
30.040 (RBS 40)	Kappelisacker– Allmendingen	Entlastungskonzept HVZ Morgen Montag–Freitag im Linienabschnitt Papiermühle–Guisanplatz	1	Beschlossen (Umsetzung erst bei grösseren Kapazitätsproblemen)
30.041 (RBS 41)	Zollikofen– Breitenrain	Mittagsbetrieb Linie 41 zwischen Zollikofen und Breitenrain ca. zwischen 11.30 und 13.30 Uhr analog HVZ Morgen und Abend	<i>offen</i> ⁴	Versuchsbetrieb in Grundangebot aufgenommen Einführung Mittagsbetrieb im Dezember 2019
30.043 (RBS 43)	Talgut-Zentrum– Kappelisacker	Einführung Morgenangebot Montag–Freitag von 7.30 bis 9.00 Uhr	1	Umgesetzt
30.046 30.047 (RBS 46/47)	Bolligen– Habstetten– Lutertal	A Taktverdichtung Montag–Freitag von 8 bis 11 Uhr zum integralen 15'-Takt	3	Abgelehnt
		B Früherer Betriebsbeginn Sonntagmorgen (8 anstatt 9 Uhr)	2	Abgelehnt (Potenziale)
30.100 (PAG 100)	Bern–Detligen– Aarberg	Zusatzkurse bzw. Entlastungskonzept HVZ Morgen aus Kapazitätsgründen	1	Umgesetzt
30.102 30.104 30.105 (PAG 102/ 104/105)	Bern– Halenbrücke– Säriswil/ Wahlendorf/ Lyss	A Zusatzkurse bzw. Entlastungskonzept HVZ Morgen aus Kapazitätsgründen	1	Umgesetzt
		B Einführung 30'-Takt auf der Linie 102 am Wochenende	1	Teilweise umgesetzt (Samstag bis 20 Uhr, kein Angebotsausbau Sonntag)
30.103 (PAG 103)	Bern Bhf– Bern P+R Neuf.	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Abgelehnt (Abbau kaum benutzte Kurspaare am Abend)
30.160 (BM 160)	Konolfingen– Münsingen– Belp– Bern Flughafen	Einführung durchgehender 30'-Takt auf dem Linienabschnitt Konolfingen–Münsingen	1	Umsetzung Fahrplan 2020
30.161 30.162 30.163 (BM 161/ 162/163)	Ortsbus Münsingen	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen und die im Angebotskonzept Orts- und Regionalbus Münsingen erarbeiteten Massnahmen umsetzen	1	Umsetzung Fahrplan 2020

⁴ Im Regionalen Angebotskonzept 2018–2021 Priorität "offen" mit dem Hinweis "Weitere Entwicklung Versuchsbetrieb und Ergebnisse Bedürfnisabklärung RBS abwarten"

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.321 (PAG 321)	Riggisberg– Toffen/Thurnen	A Einführung von 2 separaten Linien <ul style="list-style-type: none"> ▪ 30.320 Riggisberg–Thurnen ▪ 30.321 Riggisberg–Toffen 	1	Umgesetzt
		B Schliessung Taktlücke am Vormittag mit 1 zusätzlichen Kurspaar Riggisberg–Thurnen auf der Linie 320	1	Umgesetzt (Zusatzangebot Linie 321)
		C Ausbau Abendangebot mit 3 zusätzlichen Kurspaaren um ca. 22, 23 und 24 Uhr auf der Linie 321 Riggisberg–Toffen	1	Umgesetzt
30.323 (PAG 323)	Thurnen– Gurnigel– Schwarzenburg	Zusätzliche Kursfahrten Thurnen–Gurnigel anstelle Führung von Beiwagen in der Sommer- und Winterhochsaison an Samstagen und Sonntagen	2	Umgesetzt
30.331 30.332 (BM 331/ 332)	Belp Bhf– Riedli Belp Bhf– Aemmenmatt (Ortsbus Belp)	Angebotsreduktion Linie 331 um 3 Kurspaare und Linie 332 um 4 Kurspaare in verkehrsschwachen Zwischenzeiten und Abstufung Linien 331 und 332	1	Umgesetzt
30.472 (PAG 472)	Lützelflüh– Arni–Biglen	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt (Kostenoptimierungen im Rahmen Bestellverfahren)
30.550 (PAG 550)	Laupen– Gümmenen	Umsetzung mitgewirktes Konzept mit Eröffnung Rosshäuserntunnel spätestens im Dezember 2018 a) Linienabschnitt Laupen–Gümmenen b) Angebot Korridor Gümmenen–Gurbrü	1	Umgesetzt (^{b)} neu Linie 551)
30.560 (PAG 560)	Mühleberg– Rosshäusern	A Integration Schülerverkehr und bedürfnisgerechtes Minimalangebot weiterführen (Integration Schülerverkehr zwingend, ansonsten Aufhebung Angebot)	1	Umgesetzt
		B Einführung Mittagsangebot im Falle Integration Schülerverkehr	1	Umgesetzt
30.570 (PAG 570)	Brünnen– Mühleberg	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
30.611 (PAG 611)	Schwarzenburg– Riggisberg	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
30.613 (PAG 613)	Schwarzenburg– Albligen	Integration Schülerverkehr und bedürfnisgerechtes Minimalangebot weiterführen (Integration Schülerverkehr zwingend, ansonsten Aufhebung Angebot)	1	Umgesetzt (Linie per Dezember 2017 aufgehoben)
30.614 (PAG 614)	Riffenmatt– Riedacker	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
30.621 (PAG 621)	Oberbalm– Niederscherli	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt
30.631 (PAG 631)	Köniz– Riggisberg	Einkürzung Angebot auf Linienabschnitt Köniz–Niedermühlern am Abend nach 21 Uhr (nur umsetzbar, wenn Abendangebot auf der Linie 321 eingeführt wird)	1	Umgesetzt

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.781 (PAG 781)	Boll-Utzigen– Utzigen	Ausbau Angebot am Sonntagnachmittag mit 2 zusätzlichen Kurspaaren zum durchgehenden 60'-Takt	1	Umgesetzt
30.782 (PAG 782)	Boll-Utzigen– Obermoos– Oberfeld– Boll-Utzigen	Ausbau Angebot am Sonntagnachmittag mit 2 zusätzlichen Kurspaaren zum durchgehenden 60'-Takt	1	Umgesetzt
30.791 (PAG 791)	Worb Dorf– Walkringen	Ausbau Abendangebot mit 3 zusätzlichen Kurspaaren nach 20 Uhr	1	Umgesetzt
30.793 (PAG 793)	Worb Dorf– Grosshöchstet- ten	Ausbau Abendangebot mit 3 zusätzlichen Kurspaaren nach 21 Uhr auf dem Linienabschnitt Worb Dorf–Schlosswil	1	Umgesetzt
30.794 (PAG 794)	Worb Dorf– Rüfenacht	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	Umgesetzt (Kostensoptimierungen im Rahmen Bestellverfahren)
30.871 30.883 30.898 (RBS 871/ 883/898)	Raum Lyss– München- buchsee– Solothurn	Neues Angebotskonzept im Raum Lyss–Münchenbuchsee–Solothurn umsetzen (inkl. Haltestellenverlegung und Busbeschleunigung in Münchenbuchsee)	1	Umgesetzt (per Fahrplan 2018)
31.044 (STI 44)	Oberdiessbach– Linden– Heimenschwand	Ausdehnung Betriebszeit am Abend Montag–Freitag mit 1 zusätzlichen Kurspaar um 20 Uhr	1	Umgesetzt

3.1.3 Anträge aus den ÖV-Planungsstudien

A Neukonzeption Linie 29, Wabern–Köniz–Niederwangen–Brünnen

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.029a (BM 29a)	Niederwangen– Ried–Köniz– Wabern Lindenweg	– Montag–Freitag: 06.00–20.30 Uhr ⇒ 15'-Takt 20.30–22.00 Uhr ⇒ 30'-Takt – Samstag: 07.00–20.30 Uhr ⇒ 15'-Takt 20.30–22.00 Uhr ⇒ 30'-Takt – Sonntag: 08.30–22.00 Uhr ⇒ 30'-Takt	1	Umgesetzt (Fahrplan 2019, Linie 29)
30.029b (BM 29b)	Bern Brünnen– Niederwangen– Köniz– Kleinwabern	– Versuchsbetrieb – Montag–Freitag: 06.00–20.30 Uhr ⇒ 30'-Takt – Samstag: 07.00–20.30 Uhr ⇒ 30'-Takt – Sonntag: kein Angebot	1	Umgesetzt (Fahrplan 2019, Linie 22)

B Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Angebotskonzept 2018–2021

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.010 (BM 10)	Schliern bei Köniz–Bern Bahnhof–Ostermundigen Rüti	<ul style="list-style-type: none"> – Verdichtung Angebot am Morgen und Abend – Grundkurse Köniz Schliern–Ostermundigen Rüti ⇒ 5'-Takt – Verdichtungskurse Köniz Schloss–Ostermundigen Wegmühlegässli ⇒ 5'-Takt – Zur Entlastung der Grundkurse verkehren die Verdichtungskurse ab Köniz Schloss bzw. Ostermundigen Wegmühlegässli jeweils unmittelbar vor den Grundkursen 	1	Umsetzung Dezember 2019

C Bern Nord–Ostermundigen–Worblental: Angebotskonzept Bus

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.044 (RBS 44)	Bolligen–Ostermundigen (-Gümligen)	<ul style="list-style-type: none"> – Neue, direkte Linienführung zwischen UPD Waldau und Ostermundigen Bahnhof <ul style="list-style-type: none"> - Richtung Gümligen über Milchstrasse–Forelstrasse–Schermenweg - Richtung Bolligen über Schermenweg – Verdichtungen zum 15'-Takt in HVZ (9 Kurspaare Montag–Freitag) zwischen Bolligen Bahnhof und Ostermundigen Zollgasse – Festlegung definitive Linienführung und Lage der Haltestellen in Absprache mit kantonalen Stellen, TU und Strasseneigentümern 	1	HVZ-Verdichtung zum 15'-Takt am Morgen umgesetzt HVZ-Verdichtung zum 15'-Takt am Abend Gegenstand Offerte 2020 Einführung neue Linienführung abhängig von Einführung neue Linie Bern Breitenrain–Ostermundigen Bahnhof–Oberfeld (siehe unten)
Neue Linie	Bern Breitenrain–Ostermundigen Bahnhof–Oberfeld	<ul style="list-style-type: none"> – Versuchsbetrieb – Montag–Freitag: 06.00–20.00 Uhr ⇒ 15'-Takt 20.00–22.00 Uhr ⇒ 30'-Takt – Samstag: 06.00–22.00 Uhr ⇒ 30'-Takt – Sonntag: kein Angebot – Festlegung definitive Linienführung und Lage der Haltestellen in Absprache mit kantonalen Stellen, TU und Strasseneigentümern 	1	Einführung aufgrund verschiedener Grossbaustellen verzögert Wiederaufnahme Umsetzung mit Begleitgruppe voraussichtlich im Jahr 2023

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.026 (BM 26)	Bern Breitenrain– Wylergut	<ul style="list-style-type: none"> – Durchbindung mit der neuen Linie Bern Breitenrain–Ostermundigen Oberfeld – Gleiche Betriebszeiten wie neue Linie Bern Breitenrain–Ostermundigen Oberfeld, aber mit Sonntagsbetrieb gemäss separatem Antrag – Festlegung Haltestellen, bauliche Massnahmen und Fahrzeuggrösse in Absprache mit kantonalen Stellen, TU und Strasseneigentümern 	1	Abgelehnt (keine Verknüpfung mit Versuchsbetrieb, siehe oben)

D Tangentiallinie Bern Süd: Angebotskonzept Bus

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
Neue Linie	Bern Europaplatz– Eigerplatz– Thunplatz– Brunnadern- strasse	<ul style="list-style-type: none"> – Versuchsbetrieb – Montag–Freitag: 06.00–22.00 Uhr ⇔ 15'-Takt – Samstag: kein Angebot – Sonntag: kein Angebot – Festlegung definitive Linienführung und Lage der Haltestellen in Absprache mit kantonalen Stellen, TU und Strasseneigentümern 	1	Umgesetzt (per Fahrplan 2019, Linie 31)

3.1.4 Anträge aus der Mitwirkung

A Bürgerbus Trimstein (Gemeinde Münsingen)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
Neue Linie	Münsingen–Trimstein	<ul style="list-style-type: none"> – Finanzielle Unterstützung für die Einführung einer neuen ÖV-Verbindung Münsingen–Trimstein in Form eines Bürgerbusses – Federführung für die Umsetzung liegt bei der Gemeinde Münsingen 	1	Antrag nicht Bestandteil RAK Einführung Versuchsbetrieb Dezember 2018

B Ausdehnung der abendlichen Betriebszeiten auf den wichtigsten und meistfrequentierten Linien (Gemeinderat der Stadt Bern)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
Divers	Divers	<ul style="list-style-type: none"> – Ausdehnung der abendlichen Betriebszeiten bis ca. 01.00 Uhr im bestehenden Randstundentakt auf folgenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> – S-Bahn-Linien S1, S2, S3, S51, S7 und S8 	1	Abgelehnt (Kosten)
		<ul style="list-style-type: none"> – Ausdehnung der abendlichen Betriebszeiten bis ca. 01.00 Uhr im bestehenden Randstundentakt auf folgenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> – Sämtliche Tramlinien – Buslinien 10, 11, 12, 17, 19, 20 und 21 		Teilweise umgesetzt (Nächte Fr/Sa und Sa/So)

C ZMB Bern–Köniz (Gemeinderat Köniz)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Antrag RAK 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
Divers	Divers	<ul style="list-style-type: none"> – Unterstützung der RKBM für die Durchführung einer ZMB zum ÖV Bern–Köniz mit besonderem Fokus auf die Feinverteilerfunktion und die Entlastung der Linie 10 	1	Gegenstand Projekt/Studie ÖV-Netzstrategie Kernagglomeration Bern

3.2 Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien

- Vorgaben gemäss AGV des Kantons Bern (Stand: 01.01.2015)

- Angebotsstufen

Angebotsstufe	minimale Anzahl Kurspaare pro Werktag	maximale Anzahl Kurspaare pro Werktag	Kurstakt
1	4	15	weniger dicht als Stundentakt oder alternative Betriebsform
2	16	25	ungefähr Stundentakt
3	26	39	ungefähr Halbstundentakt
4	40	offen	dichter als Halbstundentakt

- Kriterium Auslastung
(durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs im meistbelasteten Teilstück einer Linie)

AS: Angebotsstufe

ZV: Zielvorgabe

MA: Minimalanforderung

AS	Kleinbus		Midi- und Standardbus		Gelenk- und Megabus		Schmalspurzug und Tram		Normalspurzug	
	ZV	MA	ZV	MA	ZV	MA	ZV	MA	ZV	MA
1	3	2	6	4	8	5	20	12	25	15
2	5	3	10	6	15	9	25	15	35	20
3	6	4	13	8	20	12	30	20	50	30
4	8	5	16	10	25	15	40	25	60	40

- Kriterium Kostendeckungsgrad
(prozentualer Anteil der Einnahmen an den Ausgaben für eine Linie)

AS	Kleinbus		Alle übrigen Verkehrsmittel	
	ZV	MA	ZV	MA
1	25 %	15 %	35 %	20 %
2	30 %	15 %	40 %	20 %
3	35 %	20 %	45 %	25 %
4	40 %	25 %	50 %	30 %

- Legende und Abkürzungen für die nachfolgende Beurteilung der Zielerreichung

■ Zielvorgabe erreicht ▲ Minimalanforderung erreicht ● Minimalanforderung nicht erreicht

B (N) Bahn Normalspur

QS Querschnitt

B (S) Bahn Schmalspur

AUSL Auslastung / Kurs

GB / MB Gelenkbus / Megabus

KDG Kostendeckungsgrad

MB / SB Midibus / Standardbus

KB Kleinbus

3.2.1 Vergleich Zielerreichung 2014–2018 und Veränderungen

[Quelle: Liste AÖV, Erfolgskontrolle IST 2018 beziehungsweise Offerte 2020, Stand 11.08.2019]

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
301	S1	B (N)	Bern–Münsingen–Thun	39.0	39.0	3	3	■	■		
301	S1	B (N)	Fribourg–Bern	34.5	34.5	3	3	■	■		
302	S2	B (N)	Bern–Langnau	36.5	39.0	3	3	■	■		
302	S2	B (N)	Bern–Laupen	34.5	37.5	3	3	■	▲		
303	S3/S31	B (N)	Bern–Belp (–Thun)	67.5	66.5	4	4	■	▲		
303	S3/S31	B (N)	Biel/Bienne–Bern	68.5	68.0	4	4	■	■		
303	S4/S44	B (N)	Bern–Belp–Thun	31.5	39.0	3	3	■	■		
304.1/ 304.2	S4/S44	B (N)	Bern–Burgdorf–Ramsei– Langnau/Sumiswald–Grünen	57.5	39.0		4	■	■	Vergleich nicht möglich	
305	S51	B (N)	Bern–Bern Brücken Westside	31.0	31.0	3	3	■	▲		↑
305	S52	B (N)	Bern–Kerzers (–Neuchâtel)	19.0	19.0	2	2	■	■		↑
305	S5/S51 /S52	B (N)	Bern–Bern Brücken	70.0	70.0	4	4	■	■		↑
306	S6	B (N)	Bern–Schwarzenburg	39.0	39.0	3	3	■	▲		
307	S7	B (S) / T	Bern–Bolligen–Worb Dorf	91.5	94.0	4	4	■	■		
308	S8	B (S) / T	Bern–Jegenstorf	65.0	65.0	4	4	■	■		
308	S8/RE	B (S) / T	Bern–Solothurn (RE)	48.5	48.5	4	4	■	■		
309	S9	B (S) / T	Bern–Unterzollikofen	62.0	72.0	4	4	■	■		
340	R / RE	B (N)	Burgdorf–Konolfingen–Thun	38.0	39.0	3	3	▲	▲		
20.121	121	GB / MB	Düdingen–Bösingen– Laupen	21.0	22.5	2	2	▲	▲	↓	↓
										Zielwert Ist	15.0 14.0

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
20.181	81	MB / SB	Fribourg–Heitenried–Schwarzenburg	16.5	7.0	2	1	■	▲		
20.546	546	MB / SB	Murten–Courlevon–Courtepin		5.0		1	■	●	Neue Linie	
20.548	48	KB	Murten–Gümmenen	5.0	7.0	2	2	■	▲		
30.003	3 (W)	B (S) / T	Weissenbühl–Bern Bahnhof	106.0	106.0	4	4	▲	■		↑
30.006	6 (O)	B (S) / T	Worb Dorf–Gümligen–Bern Bahnhof	105.0	105.0	4	4	■	■		
30.006	6 (W)	B (S) / T	Fischermätteli–Bern Bahnhof	108.0	108.0	4	4	▲	■		
30.007	7 (O)	B (S) / T	Ostring–Bern Bahnhof	146.0	145.0	4	4	▲	■		↓
										Zielwert	40.0
										Ist	39.6
30.007	7 (W)	B (S) / T	Bümpliz–Bern Bahnhof	149.0	150.0	4	4	■	■		
30.008	8 (O)	B (S) / T	Saali–Bern Bahnhof	147.0	148.0	4	4	■	■		
30.008	8 (W)	B (S) / T	Bern Brünnen Westside Bahnhof–Bern Bahnhof	150.0	150.0	4	4	■	■		
30.009	9 (O)	B (S) / T	Wankdorf Bahnhof–Bern Bahnhof	163.0	162.0	4	4	■	■		
30.009	9 (W)	B (S) / T	Wabern–Bern Bahnhof	159.0	158.0	4	4	■	■		
30.010	10	GB / MB	Köniz Schliern–Bern Bahnhof–Ostermundigen Rüti	230.0	232.0	4	4	■	■		
30.011	11	TB	Güterbahnhof–Bern Bahnhof–Neufeld P+R	174.0	149.0	4	4	■	■		
30.012	12	TB	Länggasse–Bern Bahnhof–Zentrum Paul Klee	227.0	227.0	4	4	■	■		
30.016	16	MB / SB	Köniz Zentrum–Gurten–Gartenstadt	45.0	45.0	4	4	●	▲		
30.017	17	GB / MB	Bern Bahnhof–Köniz Weiermatt	118.0	118.0	4	4	■	■		
30.019	19	GB / MB	Blinzern–Bern Bahnhof–Elfenau	124.0	124.0	4	4	■	■		
30.020	20	TB	Bern Bahnhof–Wankdorf Bahnhof	267.0	266.0	4	4	■	■		
30.021	21	MB / SB	Bern Bahnhof–Bremgarten	129.0	129.0	4	4	■	■		

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.022	22	MB / SB	Brünnen–Niederwangen				3				Neues Angebot, noch keine Resultate verfügbar
30.022	22	MB / SB	Niederwangen–Kleinwabern				3				Neues Angebot, noch keine Resultate verfügbar
30.026	26	MB / SB	Breitenrain–Wylergut	42.0	42.0	4	4	●	▲		
30.027	27	MB / SB	Weyermannshaus Bad–Niederwangen Bahnhof	61.0	61.0	4	4	▲	▲		↓
30.028	28	MB / SB	Weissenbühl Bhf–Wankdorf Bhf	63.0	63.0	4	4	▲	■		
30.029	29	MB / SB	Niederwangen Bahnhof–Wabern Lindenweg	79.0	79.0	4	4	▲	■		
30.030	30	MB / SB	Bhf Bern–Marzilistrasse–Bhf Bern (Rundkurs)	13.0	13.0	1	1	■	■		↑
30.031	31	MB / SB	Bern Europaplatz–Niederwangen Bahnhof	40.0	39.0	4	3	▲	■	↑	↑
30.032	32	MB / SB	Bachmätteli–Riedbach Bahnhof (ex. 108)	38.0	38.0	3	3	●	▲		
30.033	33	MB / SB	Bremgarten, Seftau–Worblaufen	31.0	33.0	3	3	▲	▲		
30.034	34	MB / SB	Unterzollikofen–Hirzenfeld	59.0	59.0	4	4	■	■		
30.036	36	GB / MB	Zollikofen–Münchenbuchsee Hüslimoos	71.5	71.5	4	4	▲	■		
30.036	36-1	GB / MB	Zollikofen–Bern Breitenrain	51.0	51.0	4	4	●	▲		
30.038	38	MB / SB	Schönbühl–Bäriswil/Mattstetten	48.0	48.0	4	4	▲	▲		↓
30.040	40	MB / SB	Kappelisacker–Bern–Sonnenfeld/Allmendingen		37.0		4	■	■	↑	↑
30.041	41	MB / SB	Bern Breitenrain–Kappelisacker–Zollikofen	Ver-such	18.0		2	■	▲	Ge-samt-beur-teilung	Ge-samt-beur-teilung
30.043	43	MB / SB	Ittigen Talgut–Kappelisacker	41.0	47.0	4	4	▲	▲		↓
30.044	44	MB / SB	Bolligen–Ostermundigen–Gümligen	32.0	32.0	3	3	▲	▲		
30.046	46/47/48	MB / SB	Bolligen–Habstetten–Lutertal	59.0	59.0	4	4	■	■		
30.100	100	GB / MB	Bern–Wohlen–Aarberg	29.0	31.0	3	3	■	■		↑

Min.-wert Ist 10.0 10.7

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.101	101	GB / MB	Bern–Kappelenring/ Schlossmatt–Bern	107.0	134.0	4	4	■	■		↑
30.102	102	GB / MB	Bern–Uetligen–Säriswil	34.0	34.0	3	3	■	■		↑
30.103	103	MB / SB	Bern Bahnhof– Bern P+R Neufeld	29.0	24.0	3	2	■	▲	↑	↑
30.104	104	GB / MB	Bern–Meikirch–Wahlendorf	26.5	26.0	3	3	▲	▲		
30.105	105	MB / SB	Bern–Meikirch–Seedorf–Lyss	19.5	20.5	2	2	■	▲		
30.106	106	GB / MB	Bern–Kirchlindach–Zollikofen	34.0	33.0	3	3	■	■		↑
30.107	107	GB / MB	Bern–Uetligen–Kirchlindach– Zollikofen	25.0	25.0	2	2	■	■		↑
30.130	130	MB / SB	Neuenegg–Thörishaus Dorf	24.0	24.0	2	2	■	■	↑	↑
30.131	131	MB / SB	Flamatt–Ueberstorf–Albigen	16.0	19.0	2	2	▲	▲		
30.160 a)	160	MB / SB	Bern Flughafen–Belp– Münsingen–Konolfingen Dorf (2018 mit Integration L 334)	22.0	58.0	2	4	●	▲	Vergleich infolge Integration L 334 nicht möglich	
30.161 a)	161/62 /63	MB / SB	Ortsbus Münsingen	100.0	100.0	3	3	●	▲		
30.165 a)	165	MB / SB	Münsingen–Wichtrach– Gerzensee–Kirchdorf	19.5	19.5	2	2	▲	▲		
30.166 a)	166	MB / SB	Wichtrach–Kirchdorf– Kaufdorf	7.0	7.0	1	1	■	▲		
30.167 a)	167	MB / SB	Münsingen–Wichtrach– Oberdiessbach	10.0	10.0	1	1	■	▲		
30.320	320	MB / SB	Riggisberg–Thurnen	28.0	12.0	3	1	■	■	↑	↑
30.321	321	MB / SB	Riggisberg–Toffen	2014 eine Linie	19.0	2014 eine Linie	2	■	▲	Gesamt- beur- teilung	Gesamt- beur- teilung
30.322	322	KB	Hinterfultigen–Rüeggisberg– Riggisberg	9.0	9.0	1	1	■	▲		
30.323	323	MB / SB	Thurnen–Riggisberg– Gurnigel–Schwarzenburg	2.0	2.0	1	1	■	■		
30.331 a)	331	MB / SB	Belp Bahnhof–Riedli	28.0	25.0	3	2	●	▲		
30.332 a)	332	MB / SB	Belp Bahnhof–Aemmenmatt	29.0	25.0	3	2	●	●		↓
30.334	334	MB / SB	Belp Bahnhof–Bern Flughafen	35.0	0.0	3	–	In Linie 160 integriert			

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.340	340	MB / SB	Wabern–Zimmerwald–Niedermuhlern	24.5	24.5	2	2	■	▲		
30.472	472	KB	Lützelflüh/Moosegg–Arni–Biglen	9.0	10.0	1	1	▲	●	↓	
										Zielwert Ist	3.0 2.5
30.541	541	MB / SB	Kerzers–Golaten–Wileroltigen–Kerzers	15.0	15.0	1	1	■	▲		
30.550	550	MB / SB	Gümmenen–Laupen	15.0	15.0	1	1	■	●		
30.551	551	MB / SB	Gümmenen–Gurbrü		19.0 Rundkurs		2				Neues Angebot, noch keine Resultate verfügbar
30.560	560	MB / SB	Mühleberg–Allenlüften–Rosshäusern	7.5	10.5	1	1	●	●		
30.570	570	MB / SB	Bern Brünnen–Frauenkappelen–Mühleberg	33.0	32.0	3	3	▲	▲		↑
30.611	611	MB / SB	Schwarzenburg–Rüscheegg–Riggisberg	22.0	22.0	2	2	▲	▲		↑
30.612	612	MB / SB	Schwarzenburg–Guggisberg–Schwarzenburg	8.0	16.5	1	2	■	■		Vergleich 14–18 infolge unterschiedlicher Beurteilung nicht möglich
30.613	613	MB / SB	Schwarzenburg–Lanzenhäusern–Abligen	5.0		1					Aufgehoben
30.614	614	KB	Riffenmatt–Guggisberg–Hirschmatt–Riedacker	3.5	3.5	1	1	■	▲		↑
30.621	621	MB / SB	Oberbalm–Oberscherli–Niederscherli	14.0	14.0	1	1	▲	●	↓	
										Zielwert Ist	6.0 5.3
30.631	631	MB / SB	Köniz Bhf–Oberbalm–Niedermuhlern–Riggisberg	19.5	19.5	2	2	■	▲		
30.781	781	MB / SB	Boll-Utziggen–Utziggen Pflegeheim	25.0	25.5	2	2	▲	▲		
30.782	782	MB / SB	Boll-Utziggen–Obermoos–Oberfeld–Boll-Utziggen	25.0	25.0	2	2	▲	▲		
30.791	791	MB / SB	Worb Dorf–Wikartswil–Walkringen	15.0	18.0	1	2	■	■		↑
										Zielwert Ist	10.0 11.9
30.792	792	MB / SB	Worb Dorf–Biglen	15.0	15.0	1	1	■	■		↑

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.793	793	MB / SB	Worb Dorf–Grosshöchstetten	15.0	18.0	1	2	■	▲		
30.794	794	MB / SB	Worb–Rüfenacht	11.0	11.0	1	1	▲	▲		↑
30.795	795	MB / SB	Worb–Rubigen	13.0	13.0	1	1	■	■		↑
30.871	871	MB / SB	Jegenstorf–Messen–Waltwil/Balm b. Messen	15.0	24.0	1	2	▲	▲		Vergleich infolge Neukonzeption nicht möglich
30.883	883	MB / SB	Bätterkinden–Limpach–Messen	9.0		1				In Linie 363 integriert	
30.898	898	MB / SB	Münchenbuchsee–Wengi–Büren a.A.	24.0	25.0	2	2	■	▲		
31.044	44	MB / SB	Oberdiessbach–Linden–Heimenschwand	9.0	11.0	1	1	▲	▲		↓ Zielwert 6.0 Ist 5.6

a) Die Linien 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 331 und 332 waren Gegenstand der Ausschreibung Münsingen/Belp und sind neu vergeben worden. Für das Regionale Angebotskonzept 2022–2025 bedeutet dies, dass für diese Linien keine Prüfung vorgenommen werden muss (unabhängig der "Ampel").

3.2.2 Würdigung

Insgesamt verfügt die RKBM über ein gut funktionierendes ÖV-System mit entsprechender Nachfrage und Wirtschaftlichkeit.

Die S-Bahn-Linien und städtischen Hauptlinien von Bernmobil (Tram und Bus) erfüllen mehrheitlich die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad. Die Minimalanforderungen werden ausnahmslos bei beiden Kriterien erreicht.

Die städtischen Quartierbuslinien 16 und 26 liegen in der Angebotsstufe 4 und das Grundangebot wird jeweils mit 1 Fahrzeug sehr effizient erbracht. Es resultiert ein dichtes und effizientes Angebot bei vergleichsweise bescheidenen Potenzialen, was letztlich zu einer ungenügenden durchschnittlichen Auslastung pro Kurs führt. Dasselbe gilt auch für die 32 zwischen Bümpliz Bachmätteli und Riedbach Bahnhof (Angebotsstufe 3).

Ohne Berücksichtigung der Linien der erfolgten Ausschreibung Münsingen/Belp (Linien 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 331 und 332) erreichen alle Agglomerations- und Regionalbuslinien mit Ausnahme der zwei Linien 36-1 (Zollikofen–Bern Breitenrain) und 560 (Mühleberg–Allenlüften–Rosshäusern) die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung.

Bei der Linie 36-1 kann die Erreichung des Minimalwertes bezüglich Auslastung in den nächsten Jahren infolge grösserer Nutzungsentwicklungen im ESP Wankdorf und in Worblaufen vorausgesetzt werden.

Die Linie 560 Mühleberg–Allenlüften–Rosshäusern bedient sehr dünn besiedelte Gebiete, weist ein Minimalangebot auf und erfüllt nebst einer Grundversorgungsfunktion auch wichtige Schülertransportbedürfnisse.

3.2.3 Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen und/oder grösseren Änderungen

A S2 Laupen–Bern–Langnau / 30'-Takt bis Betriebsschluss

Die Erfolgskontrolle des im Fahrplan 2018 eingeführten 30'-Taktes ab 21 Uhr bis Betriebsschluss erfolgt anhand eines Frequenzvergleiches der täglichen Einsteiger 2017 und 2018 für die Wochentage Mo–Fr. Eine Detailtabelle kann im Anhang B nachgelesen werden.

Die Gesamtzahl der Einsteiger hat zwischen 2017 und 2018 um rund 420 Personen zugenommen (+2.4 %). Rund 65 % dieser Zunahme erfolgte im Zeitfenster 21 Uhr bis Betriebsschluss, also in jenem Zeitfenster, in welchem das Angebot mit dem Fahrplan 2018 ausgebaut wurde.

Zwischen 21 Uhr bis Betriebsschluss haben die Einsteigerzahlen ab Bahnhof Bern (Heimkehrer) auf beiden Linienästen bereits im ersten Betriebsjahr 2018 um mehr als 25 % zugenommen.

B Städtische Hauptlinien / Verlängerung Spätangebot an Wochenenden um 1 Stunde

Bernmobil hat eine Erfolgskontrolle zu der mit dem Fahrplan 2018 eingeführten Betriebsverlängerung in den Nächten Freitag und Samstag durchgeführt (Vergleich Fahrplanjahre 2017 und 2018). Details können im Anhang B nachgelesen werden.

Die Betriebsverlängerung bis ca. 1 Uhr führte bereits im ersten Betriebsjahr in den Nächten Freitag und Samstag zu deutlichen Nachfragesteigerungen. Insgesamt haben sich die Einsteigerzahlen zwischen 20 Uhr und Betriebsschluss vom Jahr 2017 zum Jahr 2018 wie folgt entwickelt:

Wochentag	Entwicklung 2017–2018	
	absolut	relativ
Freitag	+ 2'300	+6.6 %
Samstag	+ 2'600	+ 8.7%

C Neukonzeption Linie 29, neue Linie 22, Versuchsbetrieb Niederwangen–Brünnen

Bernmobil hat eine Erfolgskontrolle zu der mit dem Fahrplan 2019 eingeführten Neukonzeption der Linie 29 und der neu eingeführten Linie 22 durchgeführt (Vergleich 1. Quartal Fahrplanjahre 2018 und 2019). Die Einführung der Linie 22 war das Ergebnis der Neukonzeption der ehemaligen Linie 29. Die beiden Linien verkehren auf einem grossen Abschnitt örtlich parallel, zeitlich jedoch versetzt. Deshalb wurden in der Erfolgskontrolle auch die Wechselwirkungen der beiden Linien untersucht (Details siehe Anhang B).

Erwartungsgemäss hat auf der Gemeinschaftsstrecke eine Fahrgastverlagerung von der Linie 29 auf die Linie 22 stattgefunden. Insgesamt nahmen die absoluten Einsteigerzahlen um fast 17 % zu (gesamte Linie 22 eingerechnet). Aber auch auf der Gemeinschaftsstrecke ergab sich eine Zunahme der Einsteigerzahl um fast 400 Personen auf insgesamt rund 5'350 Personen (+7.8 %).

Auf dem Abschnitt Niederwangen–Brünnen (Versuchsbetrieb) sind die Frequenzen von Anfang an erfreulich hoch. Die Vorgaben des AÖV zur Aufnahme des Versuchsbetriebs in das Grundangebot werden bereits im ersten Betriebsjahr deutlich erreicht.

D Versuchsbetrieb Europaplatz–Brunnadernstrasse

Für die per Fahrplan 2019 eingeführte Verlängerung der Buslinie 31 bis Brunnadernstrasse hat Bernmobil für das 1. Quartal 2019 eine erste detaillierte Erfolgskontrolle durchgeführt (siehe Anhang B). Wichtigste Ergebnisse:

- Die Verlängerung der Linie 31 ist sehr erfolgreich gestartet. Auf der Gemeinschaftsstrecke der Linien 28 und 31 (Eigerplatz–Brunnadernstrasse) nahmen die Frequenzen im stärksten Querschnitt bereits im 1. Quartal 2019 um rund 36 %, wobei die Linie 28 nur einen geringen Nachfragerückgang aufweist.
- Ein Teil dieses Wachstums erfolgte vermutlich auf Kosten der Tramlinien 6, 7 und 8. Zusammen verzeichnen die Tramlinien 6, 7 und 8 an den Haltestellen Brunnadernstrasse und Thunplatz stadteinwärts einen Nachfragerückgang von mehr als 200 Einsteigern. Vermutlich nutzen Fahrgäste vermehrt die Tangentiallinie 28/31, was zu einer gewünschten Entlastung der Innenstadt führt.

Der Mittelwert der Belegung über das ganze Fahrplanjahr 2019 weist im stärksten Querschnitt rund 7 Fahrgäste auf, womit der Minimalwert bezüglich Auslastung der Angebotsstufe 4 von 10 Personen noch nicht erreicht wurde.

E Versuchsbetrieb Münsingen–Trimstein (Bürgerbus)

Für den per Fahrplan 2019 eingeführten Bürgerbus Münsingen–Trimstein hat Bernmobil für das 1. Quartal 2019 eine Erfolgskontrolle durchgeführt. Details können im Anhang B nachgelesen werden.

Der Versuchsbetrieb ist gut angelaufen und die Fahrgastzahlen sind sehr erfreulich. Mit einer durchschnittlichen Auslastung von 4 Personen pro Kurs im stärksten Querschnitt im ganzen Jahr 2019 (inkl. Berücksichtigung der Schulferien) ist die Zielvorgabe von 3 Personen pro Kurs bereits erreicht worden.

F Neues Angebot Linie 28 an Sonntagen / Brunnadernstrasse–Wankdorf 30'-Takt 08–22 Uhr

Für dieses per Fahrplan 2018 eingeführte neue Sonntagsangebot hat Bernmobil eine Erfolgskontrolle anhand einer Gegenüberstellung der Linie 28 mit der Linie 27 durchgeführt. Details können im Anhang B nachgelesen werden.

Das Verhältnis der Einsteiger auf der Linie 28 am Sonntag zum Samstag ist im 1. Quartal 2019 auf 55 % angestiegen, nachdem es gleich im ersten Quartal 2018 nach der Inbetriebnahme mit 50 % schon gut gestartet war. Das Total der Einsteiger ist in der Vergleichsperiode von rund 700 auf 800 gestiegen (+14 %).

Als Vergleich wird die Linie 27 beigezogen, bei der das Sonntagsangebot schon lange besteht und das Verhältnis Sonntag/Samstag im Berichtszeitraum 2015–2019 zwischen 40 % und 47 % liegt.

Die grössten Frequenzen weisen nach wie vor die Start- bzw. Endhaltestellen auf. Die grössten Frequenzzunahmen zeigen sich an den Haltestellen Giacomettistrasse, UPD Waldau und Zollgasse.

G Betriebliche Stabilisierung Linie 40

Zwischen Wankdorf und Muri wurden per Fahrplan 2018 die Fahrzeiten erhöht. Die Auswirkungen auf die Pünktlichkeitsstatistik können im Detail im Anhang B nachgelesen werden.

Gemäss RBS belegen die Verspätungsauswertungen, dass die Fahrplanmassnahme die erwünschte Wirkung erzielt hat. Auch positive Kundenrückmeldungen bestätigen diese Einschätzung.

Damit die Betriebsstabilität der Linien 40 und 41 weiter erhöht werden kann, wurden die Linien 40 und 41 per Fahrplan 2019 verknüpft und der eingesetzte Dispo-Bus in den Fahrplan integriert.

- Vorteile:
 - 7 Minuten mehr Pufferzeit für die Linie 40 und 41, wodurch Betriebsstabilität weiter verbessert wird
 - Papiermühlestrasse wird pro Umlauf nur einmal in der HVZ befahren
 - Fahrgastinformation ist genauer, da keine spontanen Dispofahrten mehr
 - Qualität Fahrgasterfassung steigt, d.h. tendenziell mehr Fahrgäste auf der Linie 40/41
- Nachteile:
 - Bei sehr grossen Verspätungen wird Disponieren schwieriger
 - Fahrzeitverlängerung für gewisse Relationen
 - Falls Linie 41 zu spät verkehrt, hält der Bus hinter dem Bus der Linie 40, muss aber zuerst losfahren

Als erstes Fazit aus dem 1. Quartal 2019 zeigt sich eine positive Wirkung der erfolgten Linienverknüpfung. Die Situation insgesamt ist aber immer noch nicht befriedigend.

H Angebotsausbau Linien 320/321 Riggisberg–Toffen/Thurnen

Details zu den Frequenzvergleichen 2017–2018 können im Anhang B nachgelesen werden.

Insgesamt hat die Zahl der Einsteiger zwischen 2017 und 2018 auf beiden Linien zusammen um rund 65 Personen oder ca. 8.5 % zugenommen.

Wie die Belastungsteppiche im Anhang A zeigen, erfolgte der Nachfragezuwachs in erster Linie auf den neu eingeführten Kursen. Die neuen Kurse am Vormittag zwischen 9.30 und 11.00 Uhr entsprechen einem offensichtlichen Bedürfnis im Freizeit- und Gelegenheitsverkehr. Die neuen Abendkurse um 22 und 23 Uhr weisen in Toffen eine ähnliche hohe Einsteigerzahl auf wie Kurse um 20 und 21 Uhr. Auch den Spätkurs kurz nach Mitternacht (Toffen ab 24.03 Uhr) benutzen durchschnittlich 6 Fahrgäste.

I Neue Linie 551 (Ferenbalm) und neue Fahrlage Linie 550

- Linie 550

Seit der Konzeptänderung per Fahrplan 2019 verkehrt die Linie 550 im strikten Stundentakt. Zudem wurde die Fahrlage um 30 Minuten verschoben. Die Anzahl Einsteiger ist insgesamt um 12.5 % zurückgegangen (insbesondere Fahrgäste vom und zum Bahnhof Gümmenen). Eine Nachfragezunahme zeigt sich bei den Schülerinnen und Schülern ins Oberstufenzentrum Laupen. Die Zielvorgabe der Angebotsstufe 1 bezüglich Auslastung wird nach wie vor knapp erreicht.

- Linie 551

Die Gesamtnachfrage liegt leicht unter den Erwartungen. Die Minimalanforderungen der Angebotsstufe 2 von 6 Personen pro Kurs werden mit 3 Personen pro Kurs im ersten Betriebsjahr 2019 noch deutlich verfehlt. Die Nachfrage ist insbesondere in den Nebenverkehrszeiten und in den abendlichen Randstunden bescheiden.

J Neues Angebotskonzept Lyss–Münchenbuchsee–Solothurn

(Linien 871 und 898 sowie Linien 362, 363 und 40.008 in der RVK 1 und Linie 884 in der RK Emmental)

Für das erste Betriebsjahr 2018 hat der RBS eine umfassende Erfolgskontrolle durchgeführt und dokumentiert. Details können im Anhang B nachgelesen werden.

– Nachfragevergleich 2017–2018

Die Anzahl Einsteiger ist in der Summe auf dem ganzen Netz konstant geblieben. Unter Berücksichtigung der vom Konzept unabhängigen Einkürzung der Linie 364 (Ortsbus Lyss Schlaufe Lyssbachpark) und der Angebotsreduktion bei den Linien 8 und 898 an den Endpunkten fällt das Fazit somit grundsätzlich positiv aus. Im Vergleich dazu wurde auf dem Stammnetz des RBS im Raum Bern in derselben Periode ein Fahrgastrückgang (bezogen auf die Einsteiger) von knapp 2 % festgestellt.

Bei den Personenkilometer zeigt sich ein Rückgang von rund 10 %. Dies war auch zu erwarten, da weniger Umwegfahrten (z.B. Stichfahrt Wengi-Messen) stattfinden und die Linien 8/898 und 364 eingekürzt wurden. Vor dem Hintergrund, dass die Einsteigerzahlen aber konstant geblieben sind, kann gefolgert werden, dass das neue Angebotskonzept insgesamt zu einer Effizienzsteigerung geführt hat.

– Nachfrage 1. Semester 2019 im Vergleich zu den Vorjahresperioden

Im Vergleich zu den ersten Semestern 2017 und 2018 konnte im Jahr 2019 eine markante Fahrgastzunahme von 10 % festgestellt werden.

Bezogen auf die Personenkilometer zeigt der Semestervergleich ebenfalls eine Zunahme. Der Stand von 2017 wurde im Jahr 2019 leicht übertroffen.

K Ausbau Abendangebot Linien 791/793 Worb–Walkringen/Grosshöchstetten (+3 Kurspaare)

Details zu den Frequenzvergleichen 2017–2018 können im Anhang B nachgelesen werden.

Insgesamt hat die Zahl der Einsteiger zwischen 2017 und 2018 auf beiden Linien zusammen um rund 75 Personen oder ca. 7.5 % zugenommen.

Auf der Linie 791 Worb Dorf–Wikartswil–Walkringen erfolgte die Zunahme in erster Linie am Abend nach 20.30 Uhr auf den drei neu eingeführten Abendkursen. Durchschnittlich steigen am Bahnhof in Worb Dorf fast je 10 Personen in die neuen Abendkurse ein.

Die Auslastung bei den neuen drei Abendkursen auf der Linie 793 Worb Dorf–Grosshöchstetten ist mit durchschnittlich rund 5 Einsteigern am Bahnhof in Worb Dorf nur halb so gross wie auf der Linie 791. Die Linie 793 verzeichnete aber auch eine generelle Nachfragezunahme über den ganzen Tag, was letztlich aber indirekt auch auf das neue Abendangebot zurückzuführen ist (Attraktivität des Angebotes generell).

4 Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen

Wesentliche Grundlagen zu den mittel- bis längerfristigen Angebotsvorstellungen bilden insbesondere folgende übergeordneten Planungen und Studien :

- RGSK 2021
- Mobilitätsstrategie
- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

4.1 Stärkung Tangentialbeziehungen

Attraktive Tangentiallinien sollen mithelfen, die Radial- und Durchmesserlinien, das Zentrum und den Bahnhof Bern zu entlasten. Die Notwendigkeit von tangentialen ÖV-Angeboten wird unter anderem auch im RGSK II bestätigt.

In der Kernagglomeration Bern konnten in den letzten Jahren einige tangentiale Buslinien auf- und ausgebaut werden (beispielsweise Verbindung Eigerplatz–Sulgenau–Monbijoubücke–Thunplatz–Brunnadern, Linien 28/31). Das bestehende Angebot muss jedoch weiter verbessert werden, damit der ÖV auf den tangentialen Verbindungen zwischen den Korridoren und den Stadtteilen konkurrenzfähig ist zum Individualverkehr. Zu berücksichtigen dabei ist die bereits vorliegende Studie zu einer Tangentiallinie Bern Nordwest.⁵

4.2 Strategie Elektrobusse

Die Reduktion der Emissionen gehört zu den Zielsetzungen des ÖV. Die technischen Entwicklungen bei den elektrischen Antrieben bieten mittlerweile grosse Möglichkeiten auch bei den Bussen im Linienverkehr.

Allerdings fehlen heute Instrumente, welche die relevanten Aspekte zum Einsatz von elektrisch betriebenen Bussen im Linienverkehr beinhalten beziehungsweise behandeln. Im Gegensatz zum Trolleybus ist die Finanzierungsfrage bei den Elektrobusen bezüglich der höheren Kosten (Betrieb, spezifische Infrastruktur und Fahrzeugbeschaffung) aus Sicht der Gemeinden ungenügend geregelt. Ebenso ungeklärt ist, ob und mit welchen finanziellen Auswirkungen die Gemeinden infolge der Elektromobilität zu rechnen haben und die Frage, ob mit Bundesmitteln gerechnet werden kann und wer diese beantragt.

Von Interesse ist auch, wie der Kanton Bern Buslinien beurteilt, bei denen der Kostendeckungsgrad infolge der Umstellung auf umweltfreundliche (aber teurere) Elektrobusse unter die Minimalanforderungen gemäss AGV sinkt oder Angebotsausbauten durch die tiefere Kostendeckung nicht mehr realisierbar sind.

In technischer Hinsicht fehlt eine regionale Gesamtbetrachtung, welche Systeme (Trolleybus, Schnelllader mit Batterieladung an Zwischen- und Endstationen, Depotlader, Hybridsysteme etc.) sich in Abhängigkeit der spezifischen Liniencharakteristik für welchen Linientyp eignen. Heute beantwortet jede Transportunternehmung diese Frage "intern" und linien- und/oder unternehmensspezifisch.

⁵ "Tangentiallinie Bern Nordwest, Angebotskonzept und Potenzialabschätzung" (Diplomarbeit DAS Verkehrswesen; Adrian Kranz, November 2018)

Die RKBM regt deshalb beim Kanton an, unter Federführung des Kantons zusammen mit allen Regionen eine "Elektrobus-Strategie" zu entwickeln und darin unter anderem folgende Fragen zu klären:

- Offenen Finanzierungsfragen
- Zuständigkeiten und Verantwortungen
- Einheitliche Vorgaben zu Systemen (Fahrzeuge, Infrastrukturen wie Ladestationen etc.)

5 Regionales Angebotskonzept 2022–2025 – Anträge

5.1 Anträge aus den Prüfaufträgen

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse zu den Prüfaufträgen können wie eingangs erwähnt in einem separaten Zusatzbericht nachgelesen werden. In der nachfolgenden Zusammenstellung sind alle Begehren der RKBM bezüglich Angebotsveränderungen, Angebotsoptimierungen und Angebotsausbauten aufgelistet. Dies ermöglicht allen Beteiligten und Betroffenen (Gemeinden, Verbände etc.) sich einen Überblick über die von der RKBM angestrebte Angebotsentwicklung zu verschaffen.

Alle Anträge sind einer von drei Prioritätenstufen zugeteilt:

▪ Anträge mit Priorität 1

- Angebotsausbauten oder Angebotsoptimierungen, die schon seit längerem unbestritten sind, aber aus finanziellen Gründen im letzten Angebotsbeschluss zurückgestellt werden mussten (Notwendigkeit mit einer positiven Erfolgskontrolle nachgewiesen, Zielvorgaben Auslastung und Kostendeckungsgrad in der Regel erreicht)
- Kapazitätssteigernde Massnahmen, die aufgrund der bereits bestehenden oder absehbaren Nachfrage zwingend erforderlich sein werden
- Massnahmen, die einen teilregionalen und nicht nur lokalen Nutzen auslösen
- Massnahmen aus bereits durchgeführten Planungen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 umgesetzt werden sollen

Ebenfalls der Priorität 1 zugeteilt sind die Angebote, die aufgrund der Erfolgskontrolle generell zu überprüfen und zu beurteilen sind, bei denen es aber trotz untersuchten Massnahmen nicht gelingt, die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad zu erreichen. Aufgrund der Funktion und Bedeutung im Gesamtnetz sollen diese Angebote unverändert weitergeführt werden.

▪ Anträge mit Priorität 2

- Massnahmen, die eine wichtige und sinnvolle Harmonisierung des Gesamtangebotes zur Folge haben
- Massnahmen, die aus Kundensicht störende Angebotslücken beseitigen und einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, das Gesamtangebot in der Region Bern-Mittelland nachhaltig zu verbessern und ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu fördern

▪ Anträge mit Priorität 3

Zugewiesen in diese Prioritätsstufe sind ähnliche Massnahmen wie bei der Prioritätsstufe 2. Die Angebote beschränken sich aber eher auf lokale Bedürfnisse mit eher bescheidenen Nachfragepotenzialen.

Ebenfalls der Priorität 3 zugewiesen sind Massnahmen, deren Umsetzung die Erfolgskontrolle gemäss AGV stark negativ beeinflussen würde.

5.1.1 Anträge Bahnlinien

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
300 (RE)	Bern–Thun–Spiez	Zusätzliche Frühverbindung im Aaretal (Bern ab ca. 06.30 Uhr und Gegenleistung ab Spiez ca. 5.45 Uhr)	1	1	1
302 (BLS S2)	Langnau–Bern	Durchgehender 30'-Takt S2 Bern–Langnau ab Betriebsbeginn auch am Wochenende (Schliessung Taktlücke zwischen 5 und 6 Uhr)	1	–	–
303 (BLS S3/S31)	Biel–München- buchsee–Bern	A Verlängerung S31 Bern ab 16.16 Uhr und Münchenbuchsee an 16.27 Uhr nach Biel inkl. Gegenleistung Biel ab 16.15 Uhr und Münchenbuchsee an 16.33 Uhr	1	4	4
		B Ausdehnung Betriebszeiten S31 auf die Randzeiten nach 21 Uhr	2	4	4
		C Ausdehnung Betriebszeiten S31 auf die Samstage	2	–	–
307 (RBS S7)	Bern–Bolligen	Ausdehnung 15'-Takt Bern–Bolligen am Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren	1	–	–
309 (RBS S9)	Bern– Unterzollikofen	Ausdehnung 15'-Takt Bern–Unterzollikofen am Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren	1	–	–
340 (BLS 340)	Burgdorf– Konolfingen–Thun	A Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4	1	3	↑ 4
		B Ausdehnung 30'-Takt von 21.30 Uhr bis Mitternacht mit 3 zusätzlichen Kurspaaren			

5.1.2 Anträge Buslinien

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
30.016 (BEM 16)	Köniz Zentrum– Gurten– Gartenstadt	Angebot unverändert weiterführen	1	4	4
30.017 (BEM 17)	Bern Bahnhof– Fischermätteli– Köniz Weiermatt	Verdichtung HVZ Morgen und Abend vom 7.5'-Takt zum 6'-Takt (Allenfalls Gegenstand ordentliches Bestellverfahren in Abhängigkeit Fahrzeugverfügbarkeit/-beschaffung)	1	4	4
30.022 (BEM 22)	Brünnen– Kleinwabern	Aufnahme Versuchsbetrieb Niederwangen–Brünnen in Grundangebot	1	3	3
30.026 (BEM 26)	Breitenrain– Wylergut	Angebot unverändert weiterführen	1	4	4
30.027 (BM 27)	Weyermannshaus Bad–Niederwan- gen Bahnhof	Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen (1 zusätzliches Kurspaar)	2	4	4
30.028 (BM 28)	Brunnadern- strasse– Ostermundigen– Wankdorf	Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen (1 zusätzliches Kurspaar)	2	4	4
30.029 (BEM 29)	Niederwangen Bahnhof– Wabern Lindenweg	A Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen (1 zusätzliches Kurspaar)	2	4	4
		B Halbstündlicher Abendbetrieb bis 24 Uhr Wochentage Donnerstag bis Samstag mit je 3 zusätzlichen Kurspaaren	2	4	4
		C 15'-Taktverdichtung Sonntag zwischen 11 und 18 Uhr	2	–	–
30.031 (BEM 31)	Versuchsbetrieb Strecke Brunn- adernstrasse– Eigerplatz– Europaplatz	Aufnahme Versuchsbetrieb Brunnadernstrasse– Eigerplatz–Europaplatz in Grundangebot Erforderliche Nachfrage aktuell nicht erreicht; Prüfung von Massnahmen (z. B. Aufhebung Abendangebot oder Angebots- reduktion auf max. 39 Kurspaare gemäss Angebotsstufe 3); abschliessende Beurteilung Anfang 2021 nach Vorliegen Nachfragedaten für zwei ganze Fahrplanjahre	1	4	4
30.032 (BEM 32)	Bümpliz Bachmätteli– Oberbottigen– Riedbach Bahnhof	Angebot unverändert weiterführen	1	3	3

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
30.034 (RBS 34)	Unterschollikon– Hirzenfeld	Ausdehnung 15'-Takt Unterschollikon–Hirzenfeld am Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren (Voraussetzung: Ausdehnung 15'-Takt auf Linie 309 am Sonntagmorgen, siehe Kap. 5.1.1 Zielangebot Bahnlagen)	1	–	–
30.036 (RBS 36)	Münchenbuchsee– Zollikofen	Einführung 15'-Takt Münchenbuchsee–Zollikofen an Sonntagen ca. 13 Uhr bis 18 Uhr mit 10 zusätzlichen Kurspaaren	1	–	–
30.036 (RBS 36-1)	Zollikofen– Bern Breitenrain	Angebot Zollikofen–Bern Breitenrain Mo–Fr unverändert weiterführen	1	4	4
30.036 (RBS 36-1)	Zollikofen– Bern Breitenrain	30'-Takt Bahnhof Worblaufen–Bern Breitenrain an Samstagen zwischen 7 und 19 Uhr mit 24 Kurspaaren	2	–	–
30.040 (RBS 40)	Kappelisacker– Papiermühle	Einführung 15'-Takt Kappelisacker–Papiermühle– Wankdorf an Sonntagen ca. 11 bis 20 Uhr mit 18 zusätzlichen Kurspaaren	1	–	–
30.043 (RBS 43)	Ittigen Bahnhof– Brunnenhof– Kappelisacker– Ittigen Bahnhof	Einführung Morgenangebot Montag–Freitag zwischen 06.30 und 07.30 Uhr mit 4 zusätzlichen Rundkursen	2	4	4
30.044 (RBS 44)	Gümligen– Ostermündigen– Bolligen	Ausdehnung Betriebszeiten an allen Wochentagen bis 22 Uhr (30'-Takt mit 4 zusätzlichen Kurspaaren zwischen 20 und 22 Uhr)	1	3	3
30.046 30.047 30.048 (RBS 44/47/48)	Bolligen– Habstetten– Bolligen (46) Bolligen–Lutertal– Bolligen (47) Papierm.–Lutert./ Habstetten– Bolligen (48)	Taktverdichtung Montag bis Freitag zwischen 8 und 11 Uhr mit 6 zusätzlichen Rundkursen je Linie	1	4	4
30.046 30.047 30.048 (RBS 44/47/48)	Bolligen– Habstetten– Bolligen (46) Bolligen–Lutertal– Bolligen (47) Papierm.–Lutert./ Habstetten– Bolligen (48)	Früherer Betriebsbeginn am Sonntagmorgen um 8 anstatt 9 Uhr mit 2 zusätzlichen Rundkursen je Linie	2	–	–

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.100 (PAG 100)	Bern-Wohlen- Dettligen-Aarberg	A Zusätzlicher Kurs Bern ab 19.33 Uhr Montag bis Freitag	1	3	3
		B Durchgehender 30'-Takt Montag bis Freitag bis 20.00 Uhr mit 4.5 zusätzlichen Kurspaaren	1	3	3
30.130 (PAG 130)	Thörishaus Dorf- Neuenegg- (Laupen)	Einführung Sonntagsangebot analog heutiges Samstagsangebot mit 14 Kurspaaren	2		
30.160 (BM 160)	Bern Flughafen- Belp-Münsingen- Konolfingen	Separate Konzeptstudie/Planungsstudie rasch auslösen (Ergebnisse bis spätestens Ende 2022) Umsetzung im Rahmen Zwischenbeschluss Kantonales ÖV-Angebotskonzept 2022–2025 per Fahrplan 2024			
30.160 (BM 160)	Münsingen- Konolfingen	Stündlicher Abendbetrieb Münsingen–Konolfingen Montag bis Sonntag 20 bis 22 Uhr mit 2 zusätzliche Kurspaaren an allen Wochentagen	1	3	3
30.168 (BM 168)	Münsingen- Trimstein–Worb SBB–Worb Dorf	Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot	1	1	1
30.320 (PAG 320)	Riggisberg- Thurnen	Schliessung Taktlücke Vormittag zwischen 10 und 11 Uhr mit 1 zusätzlichen Kurspaar	1	1	1
30.340 (PAG 340)	Wabern- Niedermuhlern	Führung Nachtkurs Fr/Sa und Sa/So Wabern Tram-Endstation ab 00.28 Uhr auch unter der Woche	2	2	2
30.340 (PAG 340)	Wabern- Niedermuhlern	Separate Planungsstudie zur Neukonzeption Buslinie 340 in der Laufzeit des Angebotsbeschlusses 2022–2025 für eine Umsetzung in der Laufzeit des Angebotsbeschlusses 2026–2029			
30.550 (PAG 550)	Gümmenen- Laupen	A Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	2	1	↑ 2
		B Ausdehnung Betriebszeiten bis ca. 23.30 Uhr Montag bis Freitag mit 3 zusätzlichen Kurspaaren			
30.560 (PAG 560)	Mühleberg- Allenlütten- Rosshäusern	Angebot unverändert weiterführen Gesamtüberprüfung zusammen mit Linie 30.570 zuhanden RAK 2026–2029 im Rahmen Angebotskon- zept "Sektor Nord/Sektor West (Frienisberg)"; siehe Kap. 6	1	1	1

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.570 (PAG 570)	Brünnen– Frauenkappelen– Mühleberg	Angebot unverändert weiterführen Gesamtüberprüfung zusammen mit Linie 30.570 zuhanden RAK 2026–2029 im Rahmen Angebotskonzept "Sektor Nord/Sektor West (Frienisberg)"; siehe Kap. 6	1	3	3
30.611 (PAG 611)	Schwarzenburg– Rüschegg– Riggisberg	Optimierung und Harmonisierung Wochenendangebot am Vormittag (systematisierter Stundentakt ab Schwarzenburg, Betriebsbeginn am Sonntag eine Stunde später als am Samstag)	2	–	–
30.612 (PAG 612)	Schwarzenburg– Guggisberg– Schwarzenburg	Optimierung und Harmonisierung Wochenendangebot am Vormittag (systematisierter Fahrplan ab Schwarzenburg)	2	–	–
30.631 (PAG 631)	Köniz–Oberbalm– Niedermuhlern– Riggisberg	Bedienung Oberbütschel nach 21 Uhr durch Änderung Linienführung Rundkurse Riggisberg–Rüeggisberg–Riggisberg	1	2	2
30.781 30.782 (PAG 781/782)	Boll-Utzigen– Utzigen Pflegeheim (781) Boll-Utzigen–Oberfeld– Boll-Utzigen (782)	A Schliessung Taktlücken und Harmonisierung Fahrpläne Samstagmorgen mit 1 zusätzlichen Kurspaar Linie 30.781 und 1 zusätzlichen Rundkurs Linie 30.782 B Schliessung Taktlücken und Harmonisierung Fahrpläne Sonntag mit 1 zusätzlichen Kurspaar Linie 30.781 und 3 zusätzlichen Rundkursen Linie 30.782		Per Fahrplan 2020 umgesetzt	
			2	–	–
30.793 (PAG 793)	Worb Dorf– Grosshöchstetten	Schliessung Taktlücken Vormittag und Nachmittag Montag bis Freitag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	1	2	2
30.871 (RBS 871)	Jegenstorf– Messen–Waltwil/ Balm b. Messen	Linienverlängerung Waltwil–Wengi und Anschlussoptimierung Jegenstorf	1	2	2
Neu	ÖV-Erschliessung Noflen	ÖV-Neuerschliessung von Noflen Verlängerung Linie 30.165 ab Kirchdorf nach Noflen mit je 3 Kurspaaren in der HVZ am Morgen und am Abend als Versuchsbetrieb	2	–	1
Neu	ÖV-Erschliessung Mitchel/ Niederhünigen	ÖV-Neuerschliessung von Mirchel/Niederhünigen Separate Konzeptstudie/Planungsstudie unter Federführung RKBM Umsetzung frühestens im Rahmen Zwischenbeschluss Kantonales ÖV-Angebotskonzept 2022–2025 per Fahrplan 2024			

5.2 Anträge aus ÖV-Planungsstudien und separaten Teilprojekten

5.2.1 Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107)

In den HVZ ist das Angebot der Linien 100 und 107 zwischen Wohlen und Bern systematisiert. Zwischen Wohlen und Bern bilden die beiden Linien den 15'-Takt. Die Gemeinde Wohlen b. Bern wünscht eine weitergehende Systematisierung des Angebots von/nach Bern in den NVZ am Vor- und Nachmittag sowie am Abend (zum Beispiel Eliminierung Taktlücken und zeitliche Parallelfahrten).

PAG hat einen entsprechenden Vorschlag erarbeitet, welcher von den betroffenen Gemeinden zur Umsetzung beantragt wird. Die entsprechenden Massnahmen auf der Linie 100 sind bereits in Kap. 5.1.2 formuliert (durchgehender 30'-Takt Montag bis Freitag bis 20.00 Uhr mit 4.5 zusätzlichen Kurspaaren). Auf der Linie 107 werden folgende Angebotsverbesserungen beantragt:

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.107 (PAG 107)	Bern–Uettligen– Kirchlindach– Zollikofen	A Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	2	↑ 3
		B Einführung durchgehender 30'-Takt Bern– Ortschwaben am Vor- und Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren am Vormittag und 3 zusätzlichen Kurspaaren am Nachmittag (neu 32.0 Kurspaare anstatt 25.0 Kurspaare)			

Damit zwischen Wohlen und Bern auch am Vor- und Nachmittag der 15'-Takt resultiert, müssen die Fahrpläne der Linie 107 bei der Umsetzung am Vor- und Nachmittag um 15 Minuten verschoben werden (Bern ab immer zu den Minuten 19 und 49).

Die Linie 107 muss von der Angebotsstufe 2 in die Angebotsstufe 3 aufgestuft werden. Die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad in der Angebotsstufe 3 werden zumindest in den ersten Betriebsjahren knapp nicht mehr erreicht werden. Aufgrund der resultierenden Angebotsqualität und unter Berücksichtigung der heutigen Nachfrage und der vorhandenen Potenziale kann aber eine entsprechende Zielerreichung nach ein paar Jahren vorausgesetzt werden.

5.2.2 Buslinie 30.036 (Linie 36-1 Zollikofen–Bern Breitenrain)

Für die Linie 36-1 Zollikofen Bern-Breitenrain erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes öffentlicher Verkehr 2022-2025 eine generelle Überprüfung aufgrund der Erfolgskontrolle gemäss AGV. Es wird beantragt, das Angebot in der Laufzeit des Angebotsbeschlusses 2022–2025 unverändert weiterzuführen. Weitere Nachfragesteigerungen sind aufgrund von geplanten Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen absehbar.

Dennoch besteht auf der Linie 36 Handlungsbedarf. In den HVZ sind das Ortszentrum in Münchenbuchsee, die Bereiche Worblaufen und Bern Breitenrain und insbesondere die Bernstrasse in Zollikofen verkehrlich hoch belastet. Dies führt dazu, dass die Busse der Linie 36 auf diesen Abschnitten den publizierten Fahrplan insbesondere in den HVZ nicht einhalten können. Dadurch können zum Teil die Anschlüsse in Zollikofen und

Worblaufen je nach Tageszeit nicht zuverlässig sichergestellt werden. Deshalb wurden vom RBS Massnahmen zur Verbesserung der Betriebsqualität der Linie 36 geprüft.

Damit eine ausreichende Betriebsstabilität gewährleistet und eine Abwanderung unzufriedener Fahrgäste vermieden werden kann, wird dem Kanton im Sinne Übergangslösung für die Angebotsperiode 2022–2025 folgender Antrag gestellt:⁶

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
30.036 (RBS 36)	Münchenbuch- see–Zollikofen– Bern Breitenrain	Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges zur Gewährleistung der Betriebsstabilität bei gleichzeitiger Anpassung der Fahrzeiten und teilweise der Zuganschlüsse	1	4	4

Nach Umsetzung der geplanten Verkehrs-Management-Projekte Region Bern Nord (siehe auch nachfolgendes Kapitel 6) soll die Notwendigkeit des beantragten Zusatzfahrzeuges neu beurteilt.

Zusätzlich soll das Angebotskonzept der Linie 30.036 (sowie mögliche Kombinationen mit Linie 30.034 und den Buslinien im Frienisberg) in einer Studie grundsätzlich überprüft werden. Darin soll insbesondere auch die Möglichkeit einer Linientrennung untersucht werden. Die Studienergebnisse sollen bis 2022 vorliegen, damit sie in das RAK 2026–2029 oder allenfalls in den Zwischenbeschluss 2024 zum RAK 2022–2025 einfließen können (siehe Kapitel 6).

5.2.3 Optimierung Moonliner

Die Studie zeigt auf, wie das MOONLINER-Angebot im Perimeter der RKBM wieder zu einem gut nachgefragten und wirtschaftlichen Produkt weiterentwickelt werden soll/kann.⁷ Solange es sich um reines Busangebot handelt, ist eine Mitbestellung und Mitfinanzierung des Angebotes durch den Kanton nicht zwingende Voraussetzung.

Mittel- bis längerfristig kann jedoch davon ausgegangen werden, dass in den wichtigsten Bedienungskorridoren die S-Bahn das richtige Betriebsmittel darstellen wird. Dannzumal wird die Bestellung und Finanzierung des Nachtangebotes nach dem ordentlichen Finanzierungsmodell des bestellten Regelangebotes erfolgen müssen.

Der Kanton Bern ist jedoch aktuell nicht in der Lage, ein Nachtangebot zu bestellen. Grund dafür ist insbesondere Art. 5 der AGV, welche festlegt, dass Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 01.00 Uhr verlassen, vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgegolten werden.

⁶ Gemeinsamer Entscheid Stadt Bern sowie Gemeinden Ittigen, Münchenbuchsee und Zollikofen anlässlich Besprechung vom 3. September 2019.

⁷ Durch den vorgesehenen zeitlichen Wechsel vom Tag- zum Nachtnetz um 1.00 Uhr, wird die per Fahrplan 2018 eingeführte Betriebsverlängerung der städtischen Bus- und Tramlinie bis 1 Uhr in den Nächten Freitag und Samstag teilweise wieder rückgängig gemacht werden müssen.

Damit der Kanton seine Rolle als Besteller künftig auch für die Nachtangebote wahrnehmen kann, sind zeitgerecht die rechtlichen Voraussetzungen dazu zu schaffen.

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
		Anpassung Angebotsverordnung (AGV) und Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV) ⁸ Umsetzung innerhalb Laufzeit Angebotsbeschluss 2022–2025	1		

5.3 Anträge aus der Mitwirkung

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
30.041 (RBS 41)	Bern Breitenrain– Kappelisacker– Zollikofen	Zusätzliches Kurspaar Papiermühle–Bern Breitenrain (Papiermühle ab 8.25 Uhr / Breitenrain ab 8.35 Uhr)	1	2	2
30.340	Wabern– Zimmerwald– Niedermuhlern	A Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3 B Zwei zusätzliche Kurse (mit Gegenleistung 2 zusätzliche Kurspaare): – Vormittag Bern–Zimmerwald Wabern ab 8.48 Uhr – Nachmittag Zimmerwald–Bern Zimmerwald Eichacher ab 16.23 Uhr	1	2	↑ 3

5.4 Durch Gemeinden bestellte und finanzierte Angebote

Die ÖV-Erschliessung des Altikofenquartiers ist in der Gemeinde Ittigen ein langjähriges und wiederkehrendes Thema. Der Gemeinderat hat deshalb den RBS beauftragt, sinnvolle Erschliessungsvarianten auszuarbeiten und diese anhand ausgewählter Kriterien und aus betrieblicher Sicht zu bewerten (inkl. Kostenschätzung).

⁸ Eine Anpassung der KBV ist erforderlich, weil beispielsweise aktuell aufgrund Art. 3a Abs. 1a Abfahrten von Kursen, die an weniger als 122 Tagen pro Jahr verkehren, den Gemeinden nicht angerechnet werden.

Auf der Basis einer Befragung der Quartierbewohner über die konkrete Ausgestaltung des ÖV-Konzepts und über ihre persönlichen Präferenzen hinsichtlich ÖV-Nutzung wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ittigen letztlich ein Angebots- und Betriebskonzept ausgearbeitet, welches den Bedürfnissen der Bevölkerung möglichst optimal entspricht. Wichtigste Angebotsmerkmale:

- Linienführung: Verlängerung heutige Linie 33 Bremgarten–Worblaufen bis ins Talgut-Zentrum inklusive Schlaufenfahrt Quartier Altikofen in beiden Richtungen jeweils im Gegenuhrzeigersinn
- Angebotsniveau: 30'-Takt analog Linie 33
- Betriebszeiten Linienabschnitt Worblaufen–Talgut-Zentrum:
 - Mo–Fr: 7.00–18.30 Uhr mit Angebotslücken 9.00–11.00 Uhr und 14.00–16.00 Uhr
 - Sa: Durchgehendes Angebot zwischen 8.00–18 Uhr

Die Gemeinde Ittigen hat das Angebot beim RBS für 3 Jahre für die Fahrplanjahre 2020–2022 bestellt. Prozess, Zeitpunkt und Kriterien für eine allfällige Aufnahme der ÖV-Erschliessung Altikofen ins kantonale Grundangebot sind zwischen Kanton, Gemeinde und RKBM noch zu klären.

5.5 Umstellung Buslinien auf Einsatz Elektrobusse

Gemäss Angaben der Transportunternehmen ist in der Laufzeit des Angebotsbeschlusses 2022–2025 auf folgenden Buslinien der Einsatz von Elektrobusen vorgesehen/geplant:

TU	Linie	Anzahl Fahrzeuge
Bernmobil	30.019 Blinzern–Bern Bahnhof–Elfenau 30.021 Bern Bahnhof–Bremgarten 30.028 Weissenbühl Bhf–Wankdorf Bahnhof	28
RBS	30.038 Schönbühl–Bäriswil/Mattstetten 30.043 Ittigen Talgut–Kappelisacker 30.044 Bolligen–Ostermundigen–Gümligen (teilweise) 30.046 Bolligen–Sternen–Halen–Habstetten–Bolligen (teilweise) 30.047 Bolligen–Sternen–Lutertal–Mannenberg–Bolligen (teilweise)	5
PostAuto	Offen	Offen

Die Gemeinde Köniz wünscht, dass die Linie 30.016 Köniz Zentrum–Spiegel–Gurten–Gartenstadt mit einem Elektrobus betrieben wird.

5.6 Anträge benachbarter Planungsregionen die RKBM betreffend

Nachfolgend sind die Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 von benachbarten Planungsregionen zu ÖV-Angeboten, welche auch die Region der RKBM betreffen und von der RKBM unterstützt werden, stichwortartig aufgelistet.

5.6.1 Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
30.898 (RBS 898)	Münchenbuch- see–Büren an der Aare	A Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	1	2	↑ 3
		B Ausdehnung Verdichtungszeiten HVZ Morgen und Abend mit je 1 Kurspaar			

5.6.2 Regionalkonferenz Emmental (RK EM)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
340 (BLS 340)	Burgdorf– Konolfingen–Thun	A Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4	1	3	↑ 4
		B Ausdehnung 30'-Takt von 21.30 Uhr bis Mitternacht mit 3 zusätzlichen Kurspaaren			
30.451 (PAG 451)	Hindelbank– Krauchthal– Bolligen	Schliessen Taktlücken Samstagvormittag zwischen 9 und 11 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	2	–	–
30.451 (PAG 451)	Hindelbank– Krauchthal– Bolligen	Ausbau Abendangebot Sonntag bis 21 Uhr mit 1 zusätzlichen Kurspaar	2	–	–
30.465 (Busland 465)	Fraubrunnen/ Lyssach–Burgdorf	Schliessung Taktlücken Vormittag und Nachmittag auf den Linienabschnitten Fraubrunnen–Lyssach–Burgdorf und Lyssach Bahnhof–Burgdorf mit je 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	1	1

5.6.3 Regionale Verkehrskonferenz Oberland West (RVK 5)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
340 (BLS 340)	Burgdorf– Konolfingen– Thun	Ausbau des Angebots mit einem zusätzlichen Regio pro Stunde (3. Produkt), Montag–Sonntag von 06.00–20.00 Uhr im 60'-Takt mit 9 zusätzlichen Kurspaaren (Thun ab jeweils xx.24 Uhr)	1	3	↑ 4
30.340	Wabern– Zimmerwald– Niedermuhlern	Aufnahme der Verbindungen Burgdorf ab 4.51 Uhr/Thun an 5.49 Uhr (Kurs 6607) und Thun ab 5.02 Uhr/Hasle-Rüegsau an 5.55 Uhr (Kurs 6606) in den Sonntagsfahrplan (1 zusätzliches Kurspaar an Sonntagen)	1	3	3

6 Ausblick Regionales Angebotskonzept 2026–2029

Die Eruiung des Handlungsbedarfs von Angebotsoptimierungen und das Ausarbeiten von Lösungsansätzen beziehungsweise Verkehrsstudien in der Laufzeit des Angebotsschlusses 2022–2025 im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖV in der Region Bern-Mittelland in den Jahren 2026–2029 bleibt als Daueraufgabe bestehen. Ebenfalls sollen in der Angebotsperiode 2026–2029 weitere Inhalte des RGSK umgesetzt werden.

Aktuell laufen folgende Planungsstudien, welche voraussichtlich mittel- bis langfristig Auswirkungen auf das ÖV-Angebot im Perimeter der RKBM haben werden:

- RGSK 2021
- Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040
- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern
- ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal

Folgende den ÖV betreffende RKBM-Studien als konkrete Inputs für das RAK 2026–2029 sind nach aktuellem Kenntnisstand im Arbeitsprogramm 2020–2022 vorgesehen:

Angebotskonzepte	Begründung/Bemerkung	Arbeitsprogramm		
		2020	2021	2022
Tangento, Linie 30.160	Antrag in RAK 2022–2025 aufgrund Prüfauftrag		x	x
Buslinien 30.022, 30.029 und 30.340	Antrag in RAK 2022–2025 aufgrund Prüfauftrag (Gesamtüberprüfung im Zusammenhang mit neuer S-Bahn-Station Kleinwabern inkl. Kapazitäten Gebiet Ried in Köniz sowie generelle Prüfung Angebotsverbesserungen Oberbottigen und Riedbach insbesondere durch mögliche Anbindung an den Knoten Brünnen Westside)		x	
Neuerschliessung Mirchel, Niederhünigen	Antrag in RAK 2022–2025 aufgrund Prüfauftrag		x	
Studie Wochenendangebot (Sonntag, wo, wann, wie oft)	Empfehlung der Begleitgruppe des RAK 2022-2025 (Update bestehende Studie aus dem Jahr 2012)		x	
Gaswerkareal ⁹	Antrag Gemeinde an Kommission Verkehr (Ziel: Einführung Versuchsbetrieb 2022/2023)	x		

⁹ Die Stadt Bern plant eine Umnutzung des Gaswerkareals an der Sandrainstrasse. Vorgesehen sind sowohl Wohnungen wie auch Gewerbe/Kultur. Voraussetzung für diese Innenverdichtung ist eine adäquate ÖV-Erschliessung. Dazu soll – zeitlich abgestimmt mit der baulichen Entwicklung – ein Versuchsbetrieb für eine neue Buserschliessung gestartet werden um das Angebot anschliessend in das Grundangebot / in das Regionale Angebotskonzept aufnehmen zu können.»

Angebotskonzepte	Begründung/Bemerkung	Arbeitsprogramm		
		2020	2021	2022
Rossfeld	Antrag Gemeinde an Kommission Verkehr	x		
Bern-Nord–Ostermundigen–Worbental	Antrag Gemeinden an Kommission Verkehr (verschiedene Studien bereits vorhanden; Versuchsbetrieb Breitenrain–Oberfeld zeitlich verschoben)			x
Sektor Nord/Sektor West (Frienisberg)	Notwendig aus Sicht Kommission Verkehr (Angebot historisch gewachsen und diverse Änderungen im Raum in Diskussion; eventuell Gesamtplanung aufgrund Ergebnisse Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern)		x	x
Limpachtal–Fraubrunnen	Antrag Gemeinde an Kommission Verkehr			x
Verbesserung ÖV-Tangentialbeziehungen	Weiterführung bisherige Strategie (siehe auch Kap. 4.1 Stärkung Tangentialbeziehungen) (insbesondere im Raum Bern–Nordwest)		x	x
Buslinie 30.036	Generelle Überprüfung Angebotskonzept Linie 36 sowie mögliche Kombinationen mit Linie 34 und Linien Frienisberg (Untersuchung insbesondere auch Möglichkeit einer Linientrennung)		x	x
Buslinie 30.040	Pendenz Projekt "Überprüfung Buslinien Bern Südost" (nach Realisierung strassenseitiger Massnahmen entlang Strecke Linie 40 erneute Beurteilung Betriebsstabilität und allfälliger Handlungsbedarf)		x	
Ortsbus Worb	Aktualisierung Studie 2008	offen		
ESP Ausserholligen/Weyermannshaus	Überprüfung ÖV-Erschliessung ESP inkl. Aufwertung S-Bahnstation Europaplatz	offen		

Bezüglich Infrastruktur sind folgende Planungen und Studien bekannt, die Auswirkungen auf den ÖV haben können respektive haben werden:

- Sanierung Seftigenstrasse und Tramverlängerung Kleinwabern
- Tram Ostermundigen
- Neugestaltung Haltestelle Guisanplatz
- Verkehrs-Management-Projekte wie
 - VM Region Bern Nord
 - VM Köniz–Bern Südwest
 - VM Köniz Wabern–Bern Süd
 - VM Ostermundigen–Bern Ost
 - VM Stadt Bern

Anhang

Anhang A Übersicht Prüfaufträge

AS: Angebotsstufe KP: Anzahl Kurspaare AUSL: Auslastung KDG: Kostendeckungsgrad

- Zielvorgabe erreicht
- ▲ Minimalanforderung erreicht
- Minimalanforderung nicht erreicht

B (N) Bahn Normalspur TB Trolleybus
 B (S) / T Bahn Schmalspur / Tram MB / SB Midibus / Standardbus
 GB / MB Gelenkbus / Megabus KB Kleinbus

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/ Abschnitt	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
1	300	Bahn (Normalspur)	Bern–Thun– Spiez–Visp– Brig	Zusätzliche RE-Frühverbindungen Aaretal Mo–Fr: – Bern ab 6.39 Uhr statt erst ab Thun – Spiez ab 5.47 Uhr / Bern an 6.20 Uhr	3	39.0	■	■
2	302 (S2)	Bahn (Normalspur)	Laupen–Bern– Langnau	Durchgehender 30'-Takt S2 ab Betriebsbeginn auch am Wochenende (Schliessung Lücke um 6 Uhr)	3	39.5	■	■
3	303 (S3 + S31)	Bahn (Normalspur)	Biel/Bienne– Lyss–Bern– Belp	4 Prüfaufträge A Zusätzliche S31 im Abschnitt Münchenbuch- see–Biel um ca. 16.15 Uhr B Zusätzliche S31-Kurse am Abend C Zusätzliche S31-Kurse am Samstag D Zusätzliche S31-Kurse am Sonntag	4	68.0	■	■
4	307 (S7)	Bahn (Schmalspur)	Bern– Bolligen– Worb Dorf	Ausdehnung 15'-Takt Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr	4	94.0	■	■
5	309 (S9)	Bahn (Schmalspur)	Bern– Unterzollikofen	Ausdehnung 15'-Takt Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr	4	72.0	■	■
6	340	Bahn (Normalspur)	Burgdorf– Konolfingen– Thun	Ausdehnung 30'-Takt mit 3 zusätzlichen Kurspaaren von 21.30 Uhr bis Mitternacht	3	39.0	▲	▲
7	16	Bus	Köniz Zentrum– Gurten– Gartenstadt	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4A	45.0	●	▲
8	17	Bus	Bern Bahnhof– Fischermätteli– Köniz Weiermatt	Taktverbesserungen im Zusammenhang mit den Arealentwicklungen	4B	118.0	■	■
9	22	Bus	Brünnen– Kleinwabern	Aufnahme Versuchsbetrieb Niederwangen–Brünnen in Grundangebot	3	29.5	offen	offen
10	26	Bus	Breitenrain– Wylergut	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4A	42.0	●	▲
11	29	Bus	Niederwangen Bahnhof– Köniz Bahnhof– Wabern Lindenweg	2 Prüfaufträge A Abendbetrieb bis 24.00 Uhr Do–Sa B Taktverdichtung Sonntag	4B	79.5	▲	■

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/ Abschnitt	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
12	32	Bus	Bümpliz Bachmätteli– Oberbottigen– Riedbach Bahnhof	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	3	38.0	●	▲
13	34	Bus	Unterschollikon– Hirzenfeld	Ausdehnung 15'-Takt Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr	4	59.0	■	■
14	34	Bus	Unterschollikon– Hirzenfeld	Einführung 15'-Takt Mo–So ab 21.00 Uhr Bern Bahnhof–Unterschollikon–Hirzenfeld	4	59.0	■	■
15	36	Bus	München- buchsee– Zollikofen	A Taktverdichtung Sonntag ca. 13.00–18.00 Uhr B Taktverdichtung Sonntag ca. 7.00–18.00 Uhr	4	71.5	▲	■
16	36-1	Bus	Zollikofen– Bern Breitenrain	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4A	51.0	●	▲
17	36-1	Bus	Zollikofen– Bern Breitenrain	Samstagsangebot Zollikofen–Bern Breitenrain 7.00–19.00 Uhr	4A	51.0	●	▲
18	40	Bus	Kappelisacker– Papiermühle– Egghölzli– Allmendingen	Einführung 15'-Takt an Sonntagen 11.00–20.00 Uhr Kappelisacker–Papiermühle (Anschlüsse Bahn)	4A	37.0	■	■
19	43	Bus	Ittigen Bahnhof– Brunnenhof– Kappelisacker– Ittigen Bahnhof	Früherer Betriebsbeginn Mo–Fr (spätestens 6.30 Uhr)	4A	47.0	▲	▲
20	44	Bus	Gümligen– Ostermundigen– Bolligen	Abendbetrieb bis 22 Uhr Mo–So	3	32.0	▲	▲
21	46	Bus	Bolligen– Sternen–Halen– Habstetten– Bolligen	Taktverdichtung Montag bis Freitag 8.00–11.00 Uhr	4A	59.0	■	■
	47	Bus	Bolligen–Sternen– Lutertal– Mannenberg– Bolligen					
22	46	Bus	Bolligen– Sternen–Halen– Habstetten– Bolligen	Früherer Betriebsbeginn Sonntag (8.00 anstatt 9.00 Uhr)	4A	59.0	■	■
	47	Bus	Bolligen–Sternen– Lutertal– Mannenberg– Bolligen					
23	100	Bus	Bern–Wohlen– Detligen– Aarberg	A Zusätzlicher Kurs ab Bern Mo–Fr um 19.33 Uhr B Durchgehender 30'-Takt bis 20.00 Uhr	3	31.0	■	■
24	130	Bus	Thörishaus Dorf– Neuenegg– (Laupen)	A Schliessung Taktlücken Montag bis Samstag B Einführung Sonntagsangebot	2	24.0	■	■
25	160	Bus	Konolfingen– Münsingen– Rubigen–Belp– Bern Flughafen	Taktverdichtung Belp-Rubigen	4	58.0	●	▲
26	160	Bus	Konolfingen– Münsingen– Rubigen–Belp– Bern Flughafen	Liniensplitting Belp Bahnhof–Bern Flughafen und Belp Bahnhof–Hühnerhubel in den HVZ	4	58.0	●	▲

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/ Abschnitt	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
27	160	Bus	Konolfingen– Münsingen	Neue Haltestelle Thunstrasse und Bedienung durch Linie 160 * Zielerreichung Fahrplan 2019 mit 22 Kurspaaren in der Angebotsstufe 2 ⇨ ■ Zielerreichung Fahrplan 2020 mit 29 Kurspaaren in der Angebotsstufe 3 ⇨ Offen (Erreichung Zielwert nach 2–3 Betriebsjahren realistisch)	3	29.0	*	▲
28	160	Bus	Konolfingen– Münsingen	Abendbetrieb bis 22.00 Uhr Mo–So * Siehe Prüfauftrag 27	3	29.0	*	▲
29	160	Bus	Konolfingen– Münsingen	Abendbetrieb bis 22.00 Uhr Mo–So * Siehe Prüfauftrag 27	3	29.0	*	▲
30	168	Bus	Münsingen– Trimstein– Worb SBB– Worb Dorf	Aufnahme Versuchsbetrieb in Grundangebot			offen	offen
31	320	Bus	Riggisberg– Thurnen	Schliessung Taktlücke Vormittag	1	12.0	■	■
32	320	Bus	Riggisberg– Thurnen	Einführung 30'-Takt bis Betriebsschluss (ca. 24.00 Uhr)	1	12.0	■	■
	321	Bus	Riggisberg– Toffen		2	19.0	■	▲
33	321	Bus	Riggisberg– Toffen	Zusätzliche Abendverbindung um 00.12 Uhr ab Bern	2	19.0	■	▲
34	321	Bus	Riggisberg– Toffen	Führung Kurs Toffen Bahnhof ab 21.03 Uhr auch an Samstagen und Sonntagen	2	19.0	■	▲
35	340	Bus	Wabern– Niedermuhlern	Führung Nachtkurs Fr/Sa und Sa/So Wabern Tram-Endstation ab 00.28 Uhr auch unter der Woche	2	24.5	■	▲
36	340	Bus	Wabern– Niedermuhlern	Neukonzeption infolge neuer S-Bahn-Haltestelle "Kleinwabern" und Verlängerung Tramlinie 9 bis Kleinwabern	2	24.5	■	▲
37	472	Bus	Lützelflüh–Arni- Biglen	Neukonzeption Wochenendangebot Linien 472, 791, 792 und 793	1	10.0	▲	●
	791	Bus	Worb Dorf– Walkringen		2	18.0	■	■
	792	Bus	Worb Dorf– Biglen		1	15.0	■	▲
	793	Bus	Worb Dorf– Grosshöch- stetten		2	18.0	■	▲
38	550	Bus	Gümmenen– Laupen	Ausdehnung Betriebszeiten am Abend	1	15.0	■	●
39	551	Bus	Gümmenen– Gurbrü	A Generelle Erfolgskontrolle neues Angebot B Neue Linienführung in Gurbrü und zwischen Gurbrü und Gümmenen Bahnhof	2	19.0	offen	offen
40	560	Bus	Mühleberg– Allenlüften– Rosshäusern	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	1	10.5	●	●
41	570	Bus	Brünnen– Frauenkappelen– Mühleberg	Klärung der zum Teil widersprüchlichen Anliegen den Gemeinden Frauenkappelen und Mühleberg	3	32.0	▲	▲
42	611	Bus	Schwarzenburg– Riggisberg	Optimierung für Schülertransportbedürfnisse ca. 11.00 Uhr	2	22.0	▲	▲

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/ Abschnitt	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
43	611	Bus	Schwarzenburg– Riggisberg	Optimierung und Harmonisierung Wochenendangebot	2	22.0	▲	▲
44	612	Bus	Schwarzenburg– Guggisberg– Milken– Schwarzenburg	Optimierung für Schülertransportbedürfnisse Morgen und Mittag	2	16.5	■	■
45	612	Bus	Schwarzenburg– Guggisberg– Milken– Schwarzenburg	Optimierung und Harmonisierung Wochenendangebot	2	16.5	■	■
46	631	Bus	Köniz Bhf– Oberbalm– Niedermuhlern– Riggisberg	Optimierung Abend-/Nachtangebot Oberbütschel	2	19.5	■	▲
47	781	Bus	Boll-Utzingen– Utzingen	Abendbetrieb bis 21.00 Uhr Mo–Fr	2	25.5	▲	▲
	782	Bus	Boll-Utzingen– Obermoos– Oberfeld– Boll-Utzingen		2	25.0	▲	▲
48	781	Bus	Boll-Utzingen– Utzingen	A Schliessung Taktlücken und Harmonisierung Fahrpläne Samstag (Morgen/Vormittag)	2	25.5	▲	▲
	782	Bus	Boll-Utzingen– Obermoos– Oberfeld– Boll-Utzingen	B Schliessung Taktlücken und Harmonisierung Fahrpläne Sonntag	2	25.0	▲	▲
49	793	Bus	Worb Dorf– Grosshöch- stetten	Schliessung Taktlücke Vormittag und Nachmittag Montag bis Freitag	2	18.0	■	▲
50	793	Bus	Worb Dorf– Grosshöch- stetten	Verlängerung Abendverbindungen nach 21.00 Uhr bis Grosshöchstetten Bahnhof	2	18.0	■	▲
51	871	Bus	Jegenstorf– Messen– Ruppoldsried– Waltwil	Gesamtoptimierung	2	24.0	▲	▲
52	Neu	(Bus)	Noflen	Neuerschliessung Noflen	–	–	–	–
53	Neu	(Bus)	Mirchel– Niederhünigen– Konolfingen	Neuerschliessung Mirchel und Niederhünigen	–	–	–	–
54	Neu	(Bus)	Offen	Prüfung Ortsbus Worb	–	–	–	–

Nachträglich eingegangene Prüfaufträge

55	27	(Bus)	Weyermanns- haus Bad– Niederwangen Bahnhof	Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen	4	61.0	▲	▲
56	28	(Bus)	Brunnadern- strasse–Oster- mundigen– Wankdorf	Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen	4	63.0	▲	■
57	29	(Bus)	Niederwangen Bahnhof–Wabern Lindenweg	Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen	4	62.0	▲	■

Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

A S2 Laupen–Bern–Langnau / 30'-Takt bis Betriebsschluss

Total Einsteiger Mo-Fr	2017	2018	Entwicklung	
			abs.	in %
Beide Linienäste ganze Betriebszeit	17'240	17'660	420	2.4%
Beide Linienäste ca. 21 Uhr bis Betriebsschluss	1'120	1'390	270	24.1%
Linienast Laupen ab HB Bern nach Laupen ca. 21 Uhr bis Betriebsschluss	310	390	80	25.8%
Linienast Langnau ab HB Bern nach Laupen ca. 21 Uhr bis Betriebsschluss	390	490	100	25.6%

Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

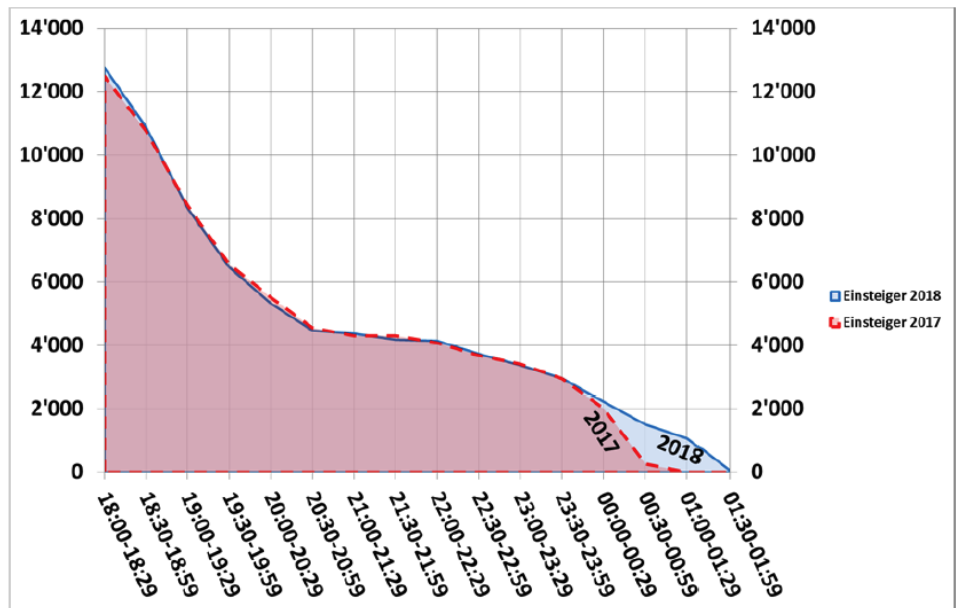
B Städtische Hauptlinien / Verlängerung Spätangebot an Wochenenden um 1 Stunde

[Quelle: Bernmobil, Erfolgskontrolle vom 22.05.2019]

Freitag

Einsteiger 20:00 – 02:00:

- 2017: 35'070
 - 2018: 37'405
- Differenz: **+2'335**
+6.6%

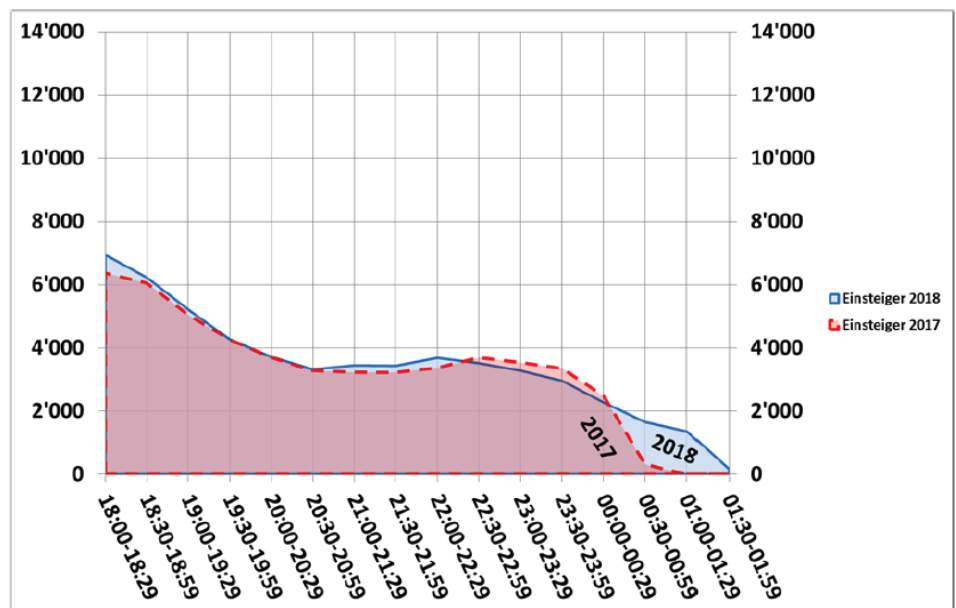


]

Samstag

Einsteiger 20:00 – 02:00:

- 2017: 30'202
 - 2018: 32'830
- Differenz: **+2'628**
+8.7%



Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

C Neukonzeption Linie 29, neue Linie 22, Versuchsbetrieb Niederwangen–Brünnen

[Quelle: Bernmobil, Erfolgskontrolle vom 23.05.2019]

Ein-, Aussteiger und Belegung in beiden Richtungen

Tageswerte Q1 2019

- Mo-Fr: 1'584
- Sa: 974

Einsteiger Q1 2019

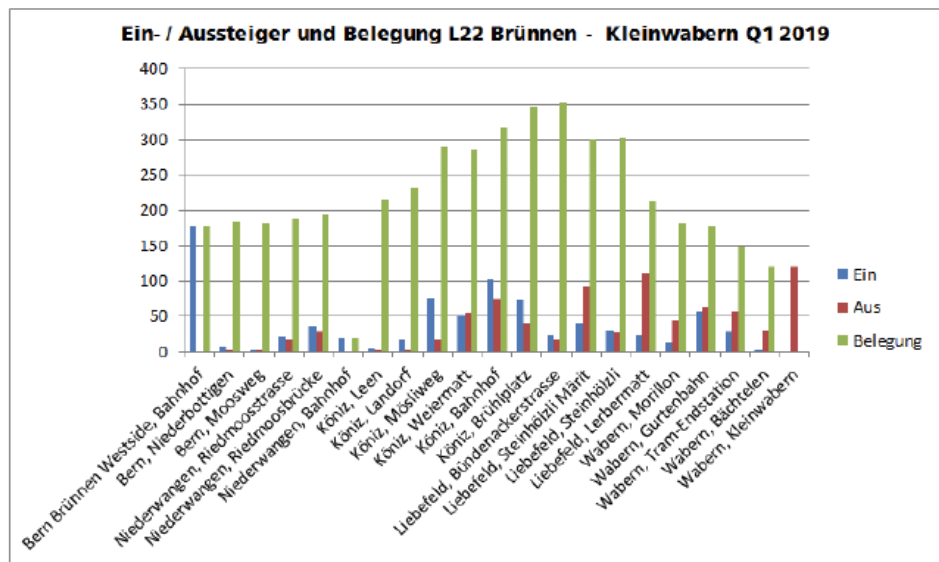
- Total: 108'881

Stärkster Querschnitt

Linie 22:

Bündenackerstr. –
Steinhölzli Märit:

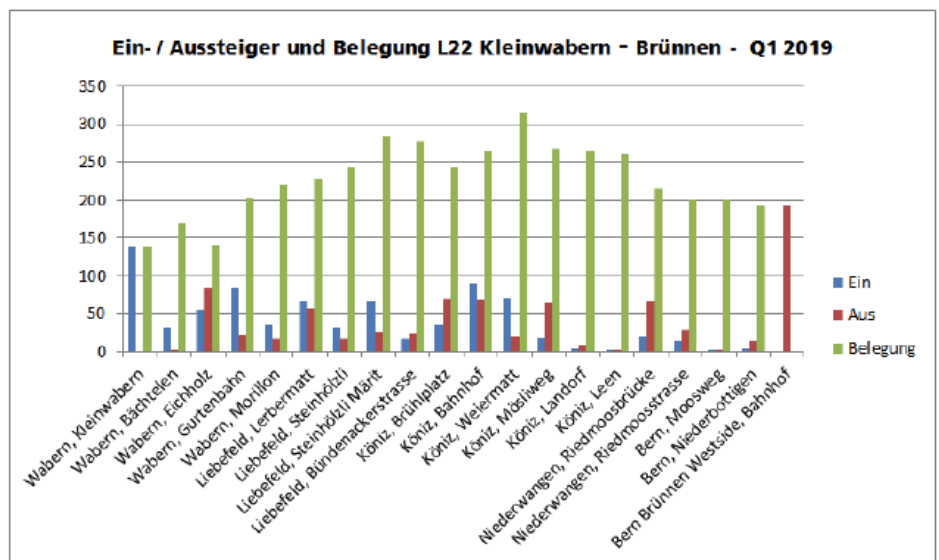
- Mo-Fr: 635



Linie 29

Steinhölzli –
Steinhölzli Märit:

- 2018 (L29): 1'851
- 2019 (L29): 1'449
- 2019 (L22+L29): 1'992 (+7.6%)



Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

C Neukonzeption Linie 29, neue Linie 22, Versuchsbetrieb Niederwangen–Brünnen

Linie 22/29

Tageswerte Q1 Mo-Fr

- Linie 29
- Linie 22 nur Parallelabschnitt zu Linie 29
- Summe Linien 22+29

Kurspaare Mo-Fr

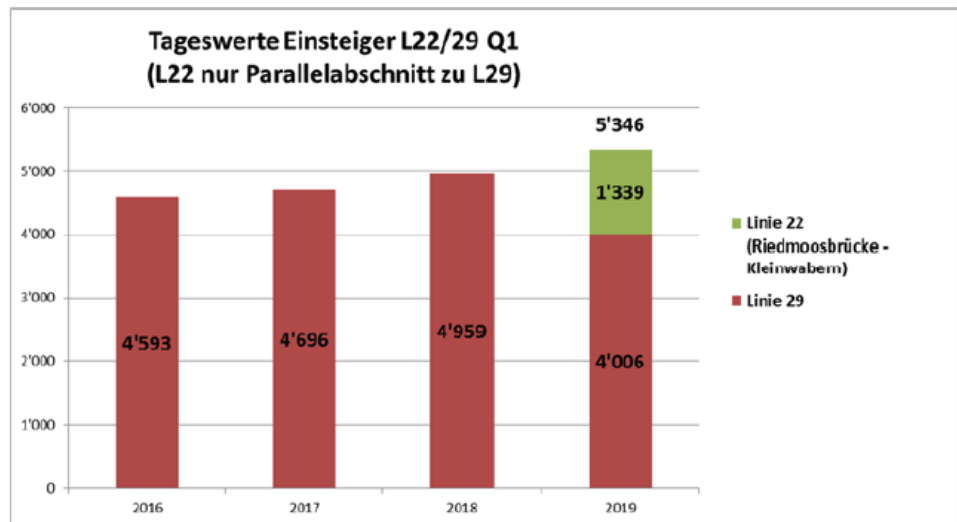
- Linie 22: 29
- Linie 29: 62

Takt Mo-Fr:

- Linie 22: 30'
- L29: 15'

Total Einsteiger Q1:

- L29: 289'046



<u>Veränderung Einsteigerzahlen Q1 2018 / 2019</u>	2018 (Linie 29):	340'323
	2019 (Linien 29+22):	397'927 (+16.9%)
	2019 (Linie 22):	108'881

Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

D Versuchsbetrieb Europaplatz–Brunnadernstrasse

[Quelle: Bernmobil, Erfolgskontrolle vom 23.05.2019]

Ein-, Aussteiger und Belegung in beiden Richtungen

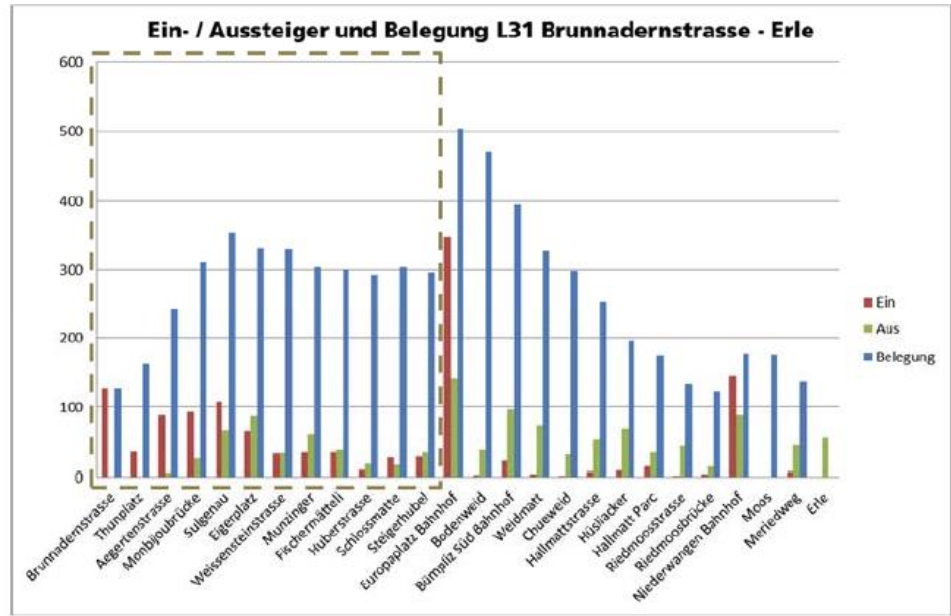
Stärkster Querschnitt

Linie 31:
Eigerplatz – Sulgenau:

- 2019: 727

Linie 28:
Monbijoubücke – Aegertenstrasse

- 2018: 1'514
- 2019: 1'490
- 2019 L28+31: 2'067 (36.5%)

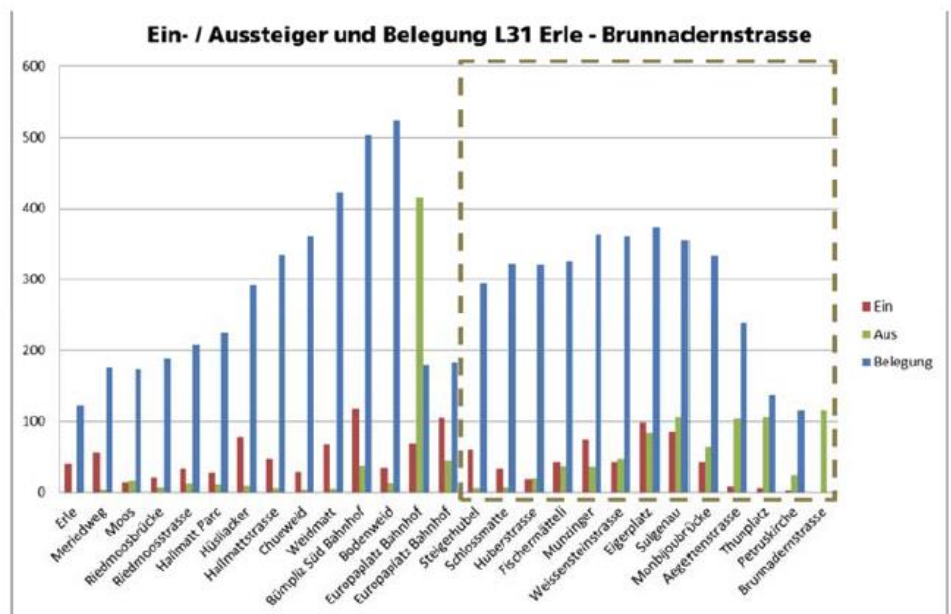


Tageswerte Einsteiger
Q1 2019:

- Mo-Fr: 2'505
- Sa: 434

Einsteiger Q1 2019

- Total: 158'863



Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

D Versuchsbetrieb Europaplatz–Brunnadernstrasse

Linien 31 und 28

Tageswerte Q1 Mo-Fr
(Parallelabschnitt)

- Linie 31
- Linie 28
- Summe Linien 31+28

Anzahl Kurspaare Mo-Fr:

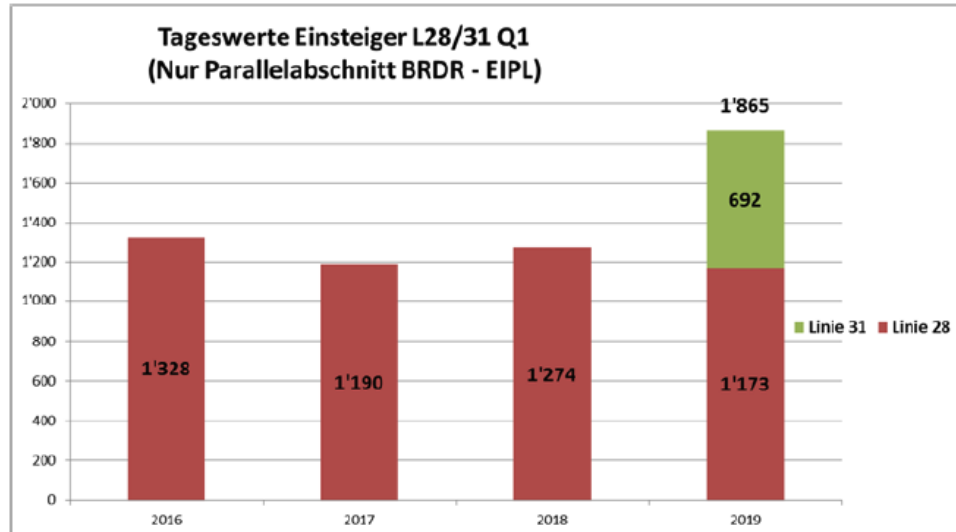
- Linie 31: 67
- Linie 28: 64

Takt Mo-Fr:

- Linie 31: 15'
- Linie 28: 15'

Total Einsteiger Q1:
(ganze Linie)

- Linie 28: 371'240



Linien 31 und 28

Nebensiehende Tabelle zeigt die Veränderungen der Einsteigerzahlen gegenüber Q1 2018 der von beiden Linien bedienten Haltestellen.

Es zeigt sich, dass nebst der teilweisen Verlagerung auf der Linie 31 auch ein generelles Wachstum stattgefunden hat.

Gemeinsame HST	2019		
	L28	L31	IN SUMME
Brunnadernstrasse	-27	127	+100
Thunplatz	6	41	+47
Aegertenstrasse	-11	96	+85
Monbijoubrücke	-51	136	+85
Sulgenau	-27	194	+167
Eigerplatz	0	163	+163
TOTAL	-109	757	648

Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

E Versuchsbetrieb Münsingen–Trimstein (Bürgerbus)

[Quelle: Bernmobil, Erfolgskontrolle vom 23.05.2019]

Ein- / Aussteiger und Belegung

Einsteiger Q1 2019

- Total: 6'216
- Tageswert: 103

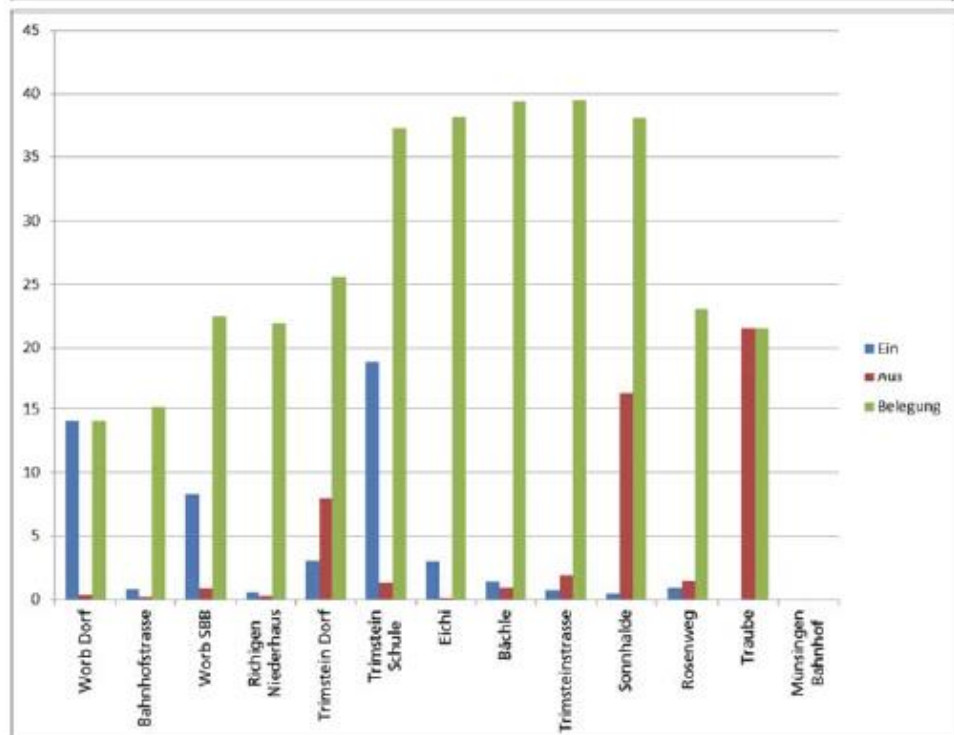
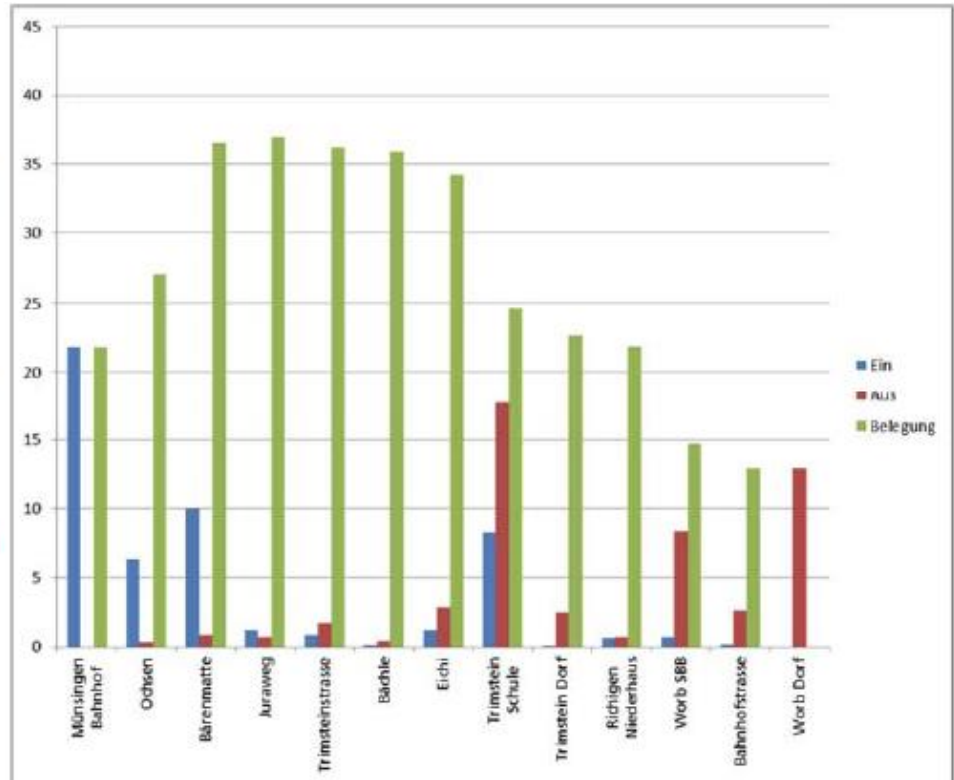
Stärkster Querschnitt

Trimsteinstr. – Bächle:

- Mo-Fr: 76

Durchschnittliche Belegung pro Kurs im stärksten Querschnitt:

5.1



Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

F Neues Angebot Linie 28 an Sonntagen / Brunnadernstrasse–Wankdorf 30'-Takt 08–22 Uhr

[Quelle: Bernmobil, Erfolgskontrolle vom 23.05.2019]

Tageswerte Q1 So/Sa

Entwicklung

- Anzahl Einsteiger
- Verhältnis So/Sa

Kurspaare

- So: 29
- Sa: 33

Takt So:

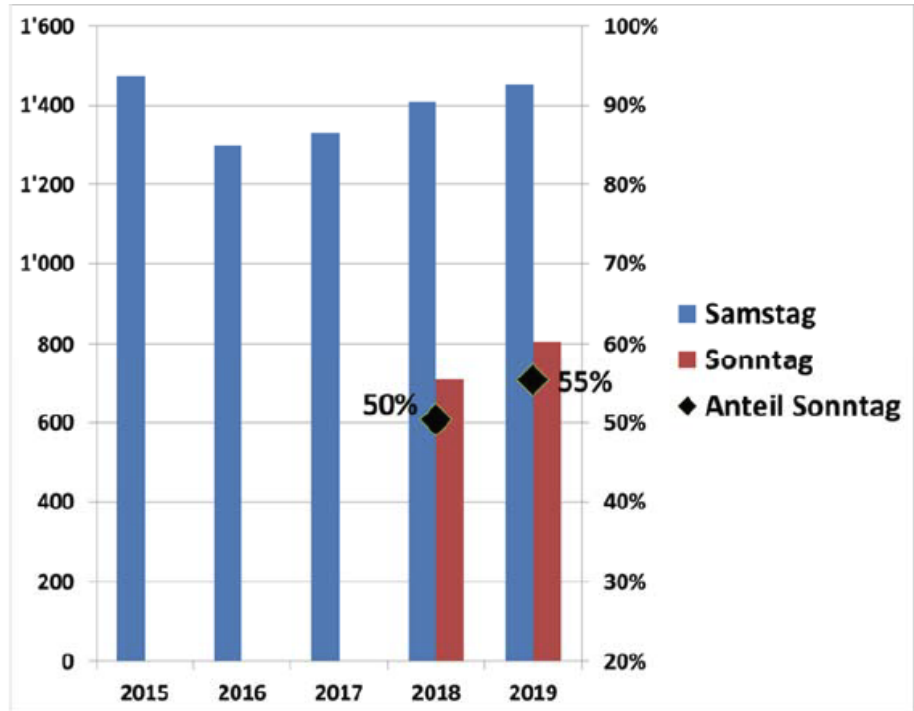
- 09:00-22:00: 30'

Takt Sa:

- 06:00-22:00: 30'

Entwicklung Einsteiger

- 2018: 708
- 2019: 805 (+14%)



Linie 27

Tageswerte Q1 So/Sa

Entwicklung

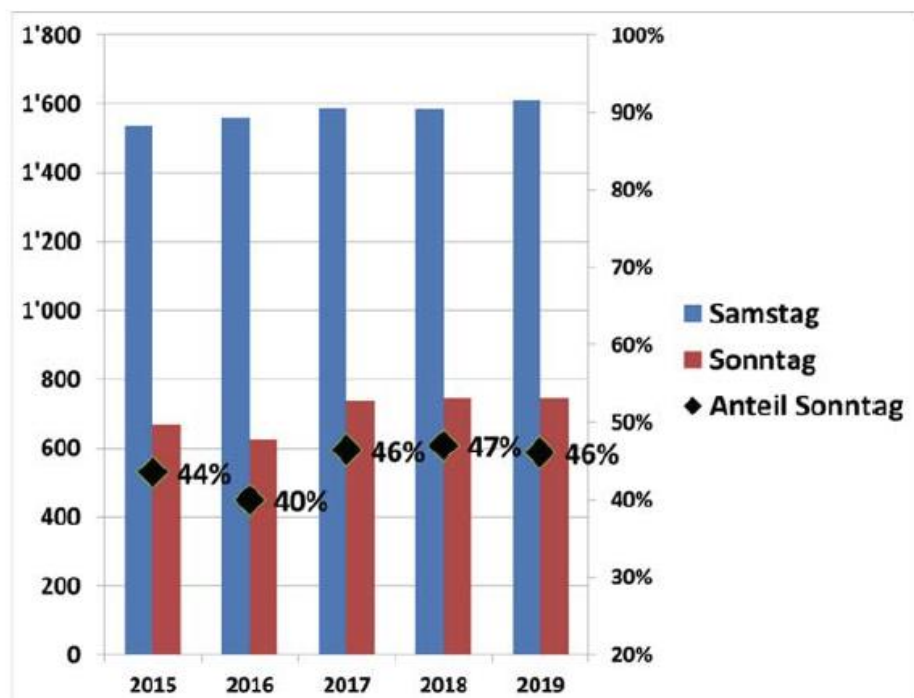
- Anzahl Einsteiger
- Verhältnis So/Sa

Kurspaare

- So: 28
- Sa: 45

Takte

- So: 30'
- Sa 7-10 Uhr: 30'
- Sa 10-17 Uhr: 15'
- Sa 17-22 Uhr: 30'



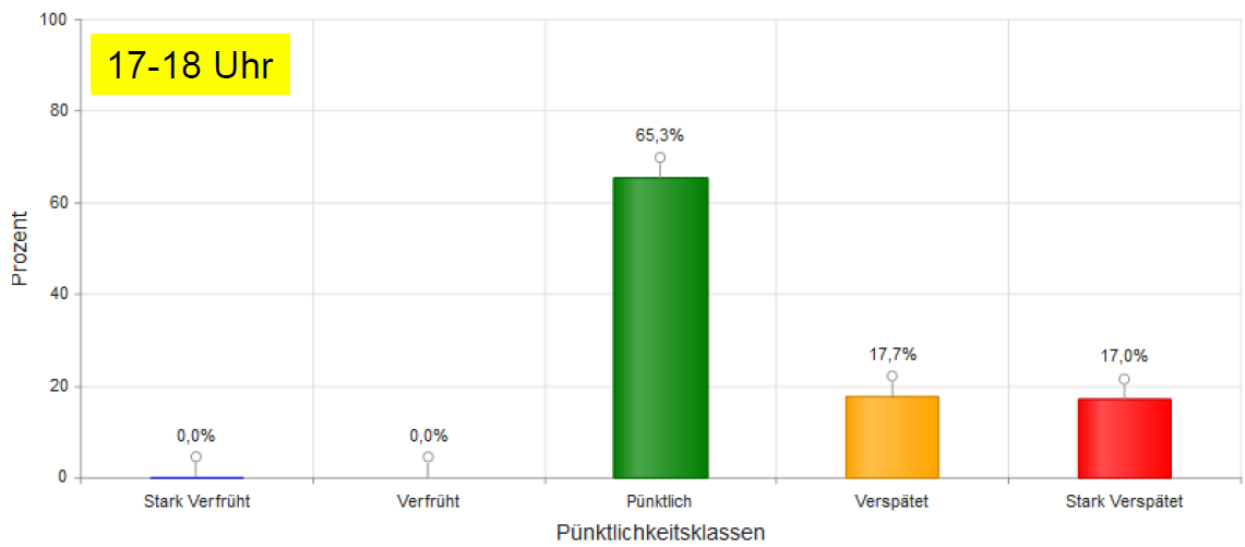
Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

G Betriebliche Stabilisierung Linie 40

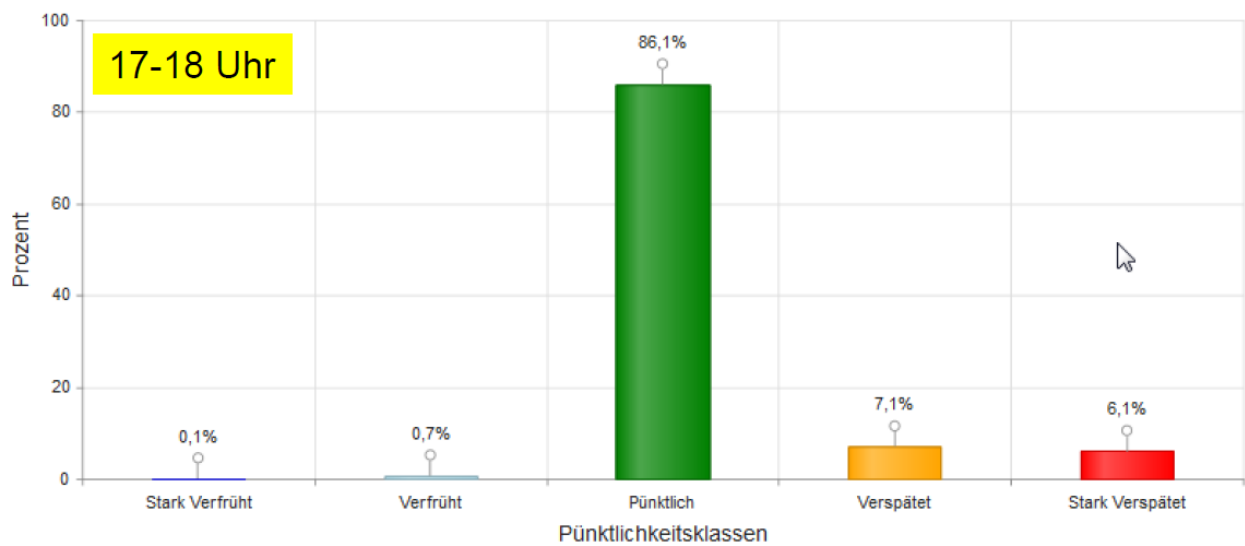
[Quelle: RBS, Erfolgskontrolle Linie 40 vom 2.04.2019]

– Allmendingen > Kappelisacker / HVZ Abend Montag–Freitag

1. Quartal 2017



1. Quartal 2018

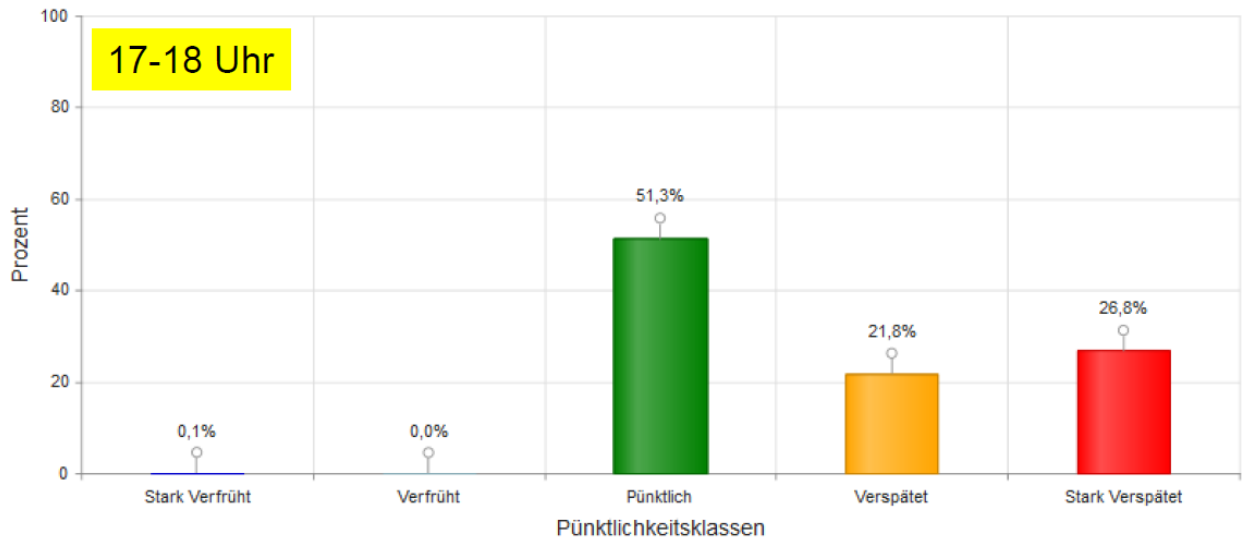


Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

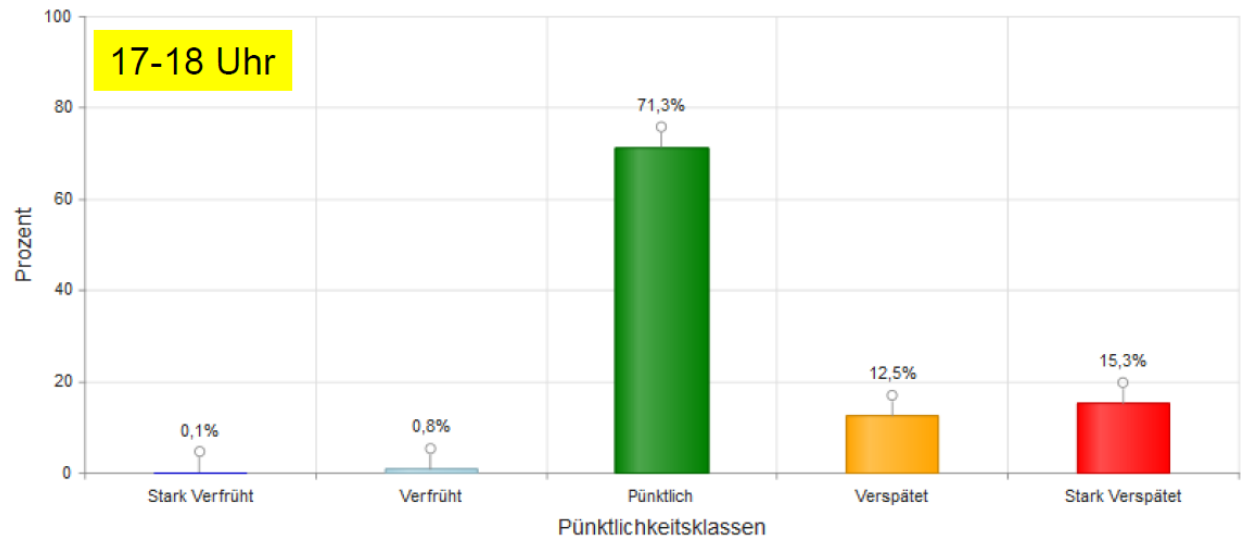
G Betriebliche Stabilisierung Linie 40

– Kappelisacker > Allmendingen / HVZ Abend Montag–Freitag

1. Quartal 2017



1. Quartal 2018

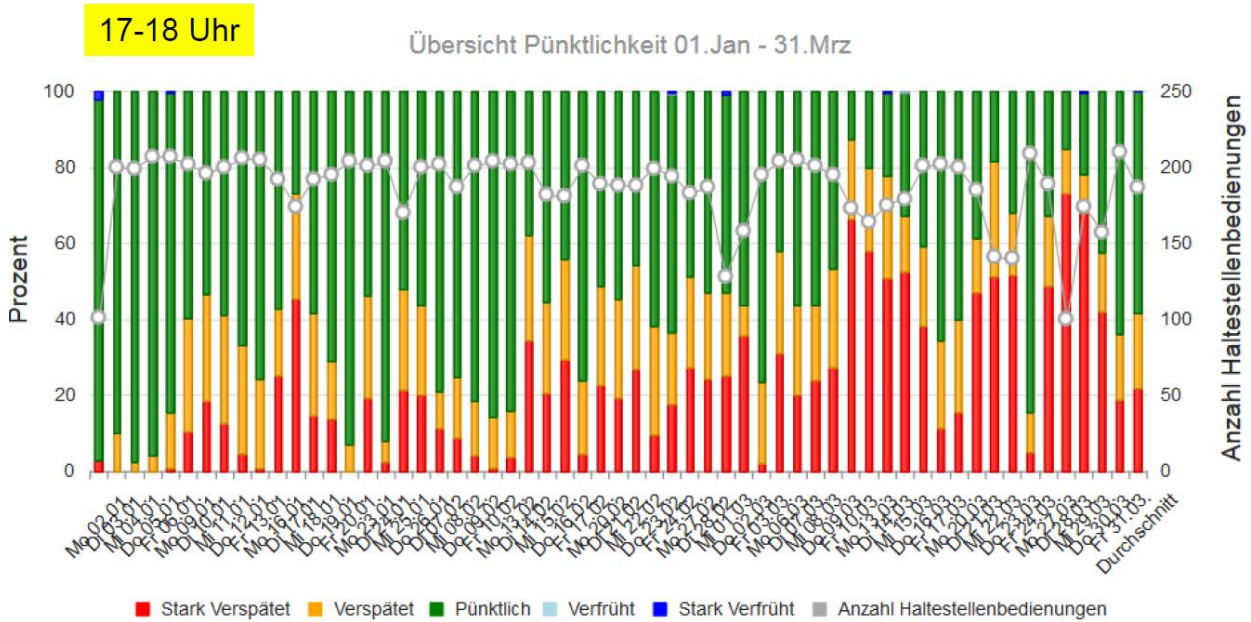


Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

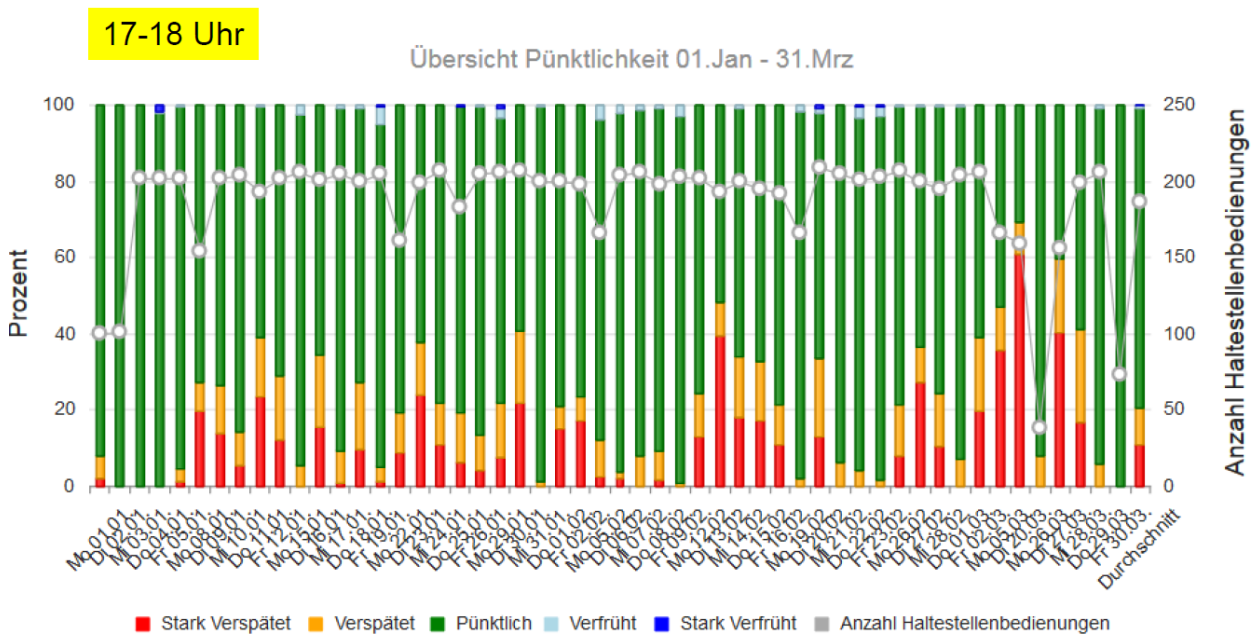
G Betriebliche Stabilisierung Linie 40

– Beide Richtungen / HVZ Abend Montag–Freitag

1. Quartal 2017



1. Quartal 2018



Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

H Angebotsausbau Linien 320/321 Riggisberg–Toffen/Thurnen

[Quelle: PostAuto Bern, Topset 2017 und 2018]

Vergleich Total Einsteiger 2017–2018 beide Linien:

Total Einsteiger	2017	2018	Zuwachs abs.	Zuwachs rel.
Linie 791	737	800	63	8.5%

Belastungsteppich 2018:

Belastungsteppich 2018	05:41	06:41	06:41	07:41	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	23:41
Riggisberg, Post	8	26	4	15	8	6	7	5	6	8	6	7	14	7	6	3	2	5	2	1
Riggisberg, Graben	9	30	10	17	9	7	7	5	7	8	6	8	14	9	6	3	3	5	3	1
Kirchenthurnen, Mösli	9	30	10	17	9	7	7	5	7	8	6	7	14	9	6	3	3	5	3	1
Rümligen, Kettenschmiede	10	33	14	19	11	8	8	6	8	9	6	8	14	9	7	3	3	5	2	1
Kaufdorf, Lochpinte	10	33	14	19	11	8	8	6	8	9	6	8	14	9	7	3	3	5	3	1
Toffen, Breitlohn	10	33	14	19	11	8	8	6	8	9	6	8	14	9	7	3	3	5	3	1
Toffen, Bahnhof	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Belastungsteppich 2018	06:03	07:03	08:03	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03	20:03	21:03	22:03	23:03	24:03
Toffen, Bahnhof	2	17	14	5	5	8	8	11	12	9	15	31	30	17	10	10	10	8	6
Toffen, Gemeindeverwaltung	2	16	14	4	5	7	8	10	11	8	13	28	28	15	8	10	10	8	6
Toffen, Breitlohn	2	16	14	4	5	7	7	10	11	8	13	28	27	14	8	10	9	8	6
Kaufdorf, Lochpinte	3	16	14	4	5	7	6	9	10	8	12	27	27	14	8	9	9	8	6
Rümligen, Kettenschmiede	3	16	14	4	5	6	6	9	10	7	11	24	22	11	7	8	9	7	5
Kirchenthurnen, Mösli	3	16	15	5	5	6	6	10	10	7	11	22	21	11	7	8	9	7	5
Riggisberg, Graben	3	15	14	4	5	6	5	9	10	6	10	21	18	9	6	7	8	7	5
Riggisberg, Post	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	3	3	2	2

Neu eingeführte Kurse

Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

I Neue Linie 551 (Ferenbalm) und neue Fahrlage Linie 550

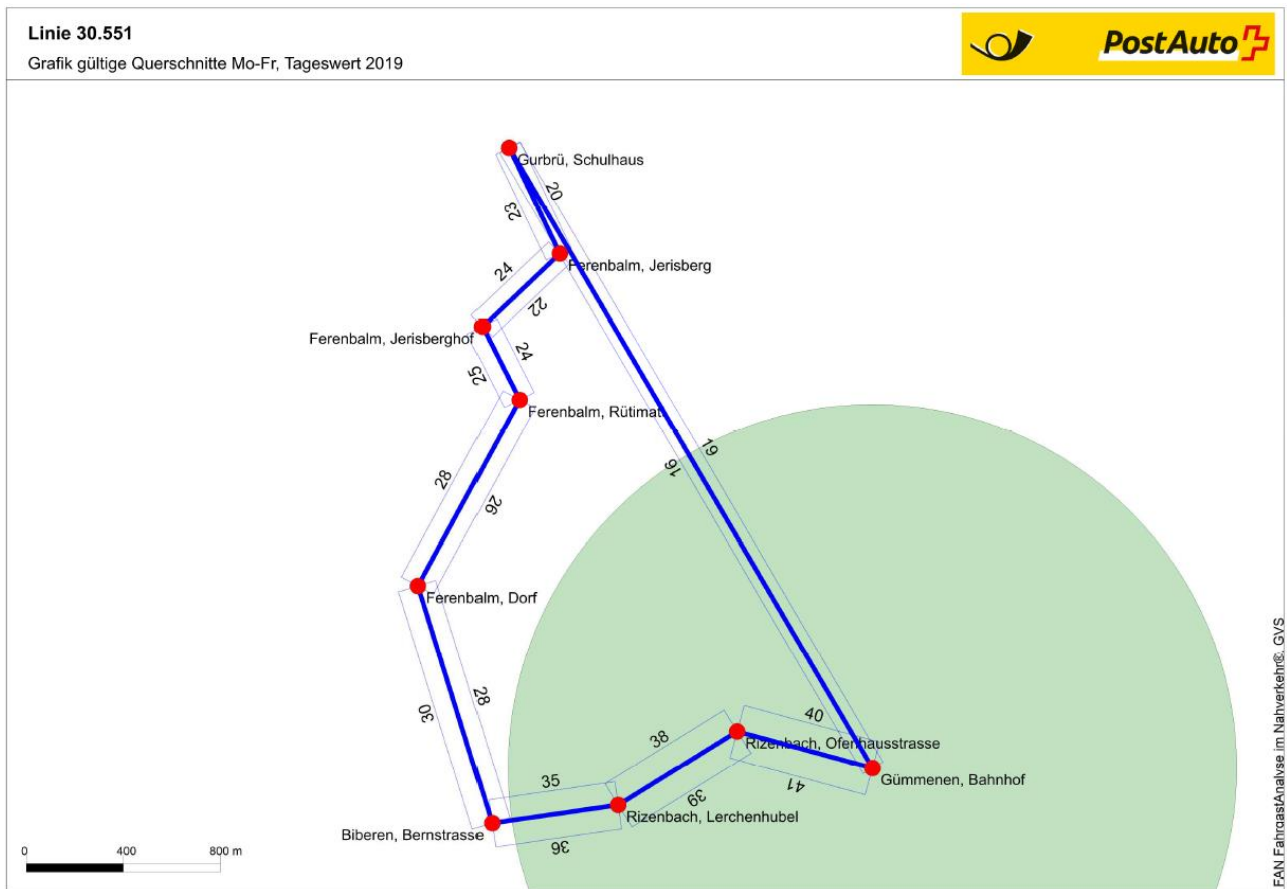
[Quelle: PostAuto Bern, März 2020]

– Linie 550

Seit der Konzeptänderung per Fahrplan 2019 verkehrt die Linie 550 im strikten Stundentakt. Zudem wurde die Fahrlage um 30 Minuten verschoben. Die Anzahl Einsteiger ist insgesamt um 12.5 % zurückgegangen (insbesondere Fahrgäste vom und zum Bahnhof Gümмениen). Eine Nachfragezunahme zeigt sich bei den Schülerinnen und Schülern ins Oberstufenzentrum Laupen. Die Zielvorgabe der Angebotsstufe 1 bezüglich Auslastung wird nach wie vor knapp erreicht.

– Linie 551

Die Gesamtnachfrage liegt leicht unter den Erwartungen. Die Minimalanforderungen der Angebotsstufe 2 von 6 Personen pro Kurs werden mit 3 Personen pro Kurs im ersten Betriebsjahr 2019 noch deutlich verfehlt. Die Nachfrage ist insbesondere in den Nebenverkehrszeiten und in den abendlichen Randstunden bescheiden.



Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

J Neues Angebotskonzept Lyss–Münchenbuchsee–Solothurn

[Quelle: RBS, Angebotskonzept 2018 Lyss–Münchenbuchsee–Solothurn, Erfolgskontrolle des ersten Betriebsjahres vom 8.5.19]

Nachfragevergleich 2017–2018:

Linie	Einsteiger		Differenz	Begründung
	2017	2018		
8	314'800	299'000	-5%	Abschnitt Solothurn Amthausplatz-Bahnhof wird nicht mehr bedient
362	50'300	57'900	15%	2017: Baustelle rund um Bahnhof, Endpunkt Bahnhof Ost 2018: neues Angebotskonzept und Angebotsausbau abends (+2 KP)
363/883	75'200	76'100	1%	2017: Baustelle rund um Bahnhof, Endpunkt Bahnhof Ost 2018: Neues Angebotskonzept (Integration L883 Messen-Bätterkinden und Angebotsausbau abends (+2 KP))
364	26'200	12'900	-51%	Einkürzung Linie (Schleife Industrie Nord nicht mehr bedient)
367	59'200	54'500	-8%	2017: Baustelle rund um Bahnhof, Endpunkt Bahnhof Ost 2018: teilweise Sperrung Alpenstr.
368	29'200	34'900	20%	2017: Baustelle rund um Bahnhof, Endpunkt Bahnhof Ost 2018: Fahrplanänderung HVZ & teilweise Umleitung via Kirchenfeldstr.
871	53'800	109'600	104%	Neues Fahrplankonzept (30'-Takt HVZ, Ausdehnung Betriebszeiten), neue Basiserschliessung Messens
884	28'400	48'100	69%	Angebotsausbau von 17 auf 30 KP (30'-Takt zur HVZ)
898	272'400	214'100	-21%	Direkte Linienführung (Verzicht Stichfahrt Messen); grundsätzliche Einkürzung auf Münchenbuchsee (statt Zollikofen)
Total	909'500	907'100	0%	

Tabelle 2: Fahrgastentwicklung 2017-2018 (Einsteiger)

Linie	Personen-km		Differenz	Begründung
	2017	2018		
8	2'697'900	2'463'600	-9%	Abschnitt Solothurn Amthausplatz-Bahnhof wird nicht mehr bedient
362	358'600	369'600	3%	2017: Baustelle rund um Bahnhof, Endpunkt Bahnhof Ost 2018: neues Angebotskonzept und Angebotsausbau abends (+2 KP)
363/883	443'800	430'100	-3%	2017: Baustelle rund um Bahnhof, Endpunkt Bahnhof Ost 2018: Neues Angebotskonzept (Integration L883 Messen-Bätterkinden und Angebotsausbau abends (+2 KP))
364	50'400	24'000	-52%	Einkürzung Linie (Schleife Industrie Nord nicht mehr bedient)
367	103'500	129'200	25%	2017: Baustelle rund um Bahnhof, Endpunkt Bahnhof Ost 2018: teilweise Sperrung Alpenstr.
368	53'700	84'200	57%	2017: Baustelle rund um Bahnhof, Endpunkt Bahnhof Ost 2018: Fahrplanänderung HVZ & teilweise Umleitung via Kirchenfeldstr.
871	316'200	771'300	144%	Neues Fahrplankonzept (30'-Takt HVZ, Ausdehnung Betriebszeiten), neue Basiserschliessung Messens
884	112'600	182'400	62%	Angebotsausbau von 17 auf 30 KP (30'-Takt zur HVZ)
898	2'831'400	1'712'800	-40%	Direkte Linienführung (Verzicht Stichfahrt Messen); grundsätzliche Einkürzung auf Münchenbuchsee (statt Zollikofen)
Total	6'968'100	6'167'200	-11%	

Tabelle 3: Fahrgastentwicklung 2017-2018 (Personenkilometer)

Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

J Neues Angebotskonzept Lyss–Münchenbuchsee–Solothurn

Vergleich von einigen relevanten Querschnitten 2017–2018:

Querschnitt	Linie	Querschnittsbelastung		Differenz
		2017	2018	
Schiffländte - Solothurn HB	8	711	686	-4%
Büren a.A. Bahnhof - Städtli	8	436	437	0%
Büren a.A. Bahnhof - Bahnhofstrasse	898	272	288	6%
Sagi - Münchenbuchsee Dorf/Kirche/Bhf	898	669	533	-20%
Jegenstorf, Zentrum - Risere	871	177	314	77%
Lyss, Bahnhof Ost - Berufsschulhaus	362	157	178	13%
Lyss, Bahnhof - Hirschenplatz	363	118	196	66%
Bätterkinder, Bahnhof – Limpach, Vorimholz	883/363	66	42	-36%
Bätterkinder, Bahnhof - Kreuz	884	99	168	70%
TOTAL		2705	2842	+5%

Tabelle 4: Fahrgastnachfrage auf ausgewählten Querschnitten

Nachfrage 1. Quartal 2019 im Vergleich zu den Vorjahresperioden:

Linie	Einsteiger			Entwicklung 2017-2019	Begründung
	Q1 2017	Q1 2018	Q1 2019		
8	79'000	75'700	82'700	5%	Wegfall Abschnitt HB-AHP
362	13'900	14'900	18'200	31%	leichter Ausbau
363/883	20'800	20'700	21'700	4%	
364	8'600	3'700	4'000	-53%	Wegfall Schlaufe Lyssbachpark
367	16'900	14'600	15'500	-8%	
368	10'000	9'900	12'200	22%	
871	15'200	27'500	30'800	103%	Ausbau Betriebszeit
884	7'800	11'900	13'600	74%	Verdichtung auf Halbstundentakt
898	70'600	54'800	59'200	-16%	Wegfall Abschnitt Mb-Zo
Total	242'800	233'700	257'900	6%	

Tabelle 6: Fahrgastentwicklung erstes Quartal 2017-2019 (Einsteiger)

Linie	Personen-km			Entwicklung 2017-2019	Begründung
	Q1 2017	Q1 2018	Q1 2019		
8	652'700	590'900	650'900	0%	Wegfall Abschnitt HB-AHP
362	96'400	94'900	128'700	34%	leichter Ausbau
363/883	120'100	115'300	120'900	1%	
364	17'100	6'000	6'700	-61%	Wegfall Schlaufe Lyssbachpark
367	30'700	34'500	34'500	12%	
368	17'000	20'800	24'200	42%	
871	87'100	192'800	201'600	131%	Ausbau Betriebszeit
884	29'900	44'100	48'400	62%	Verdichtung auf Halbstundentakt
898	690'400	420'400	465'100	-33%	Wegfall Abschnitt Mb-Zo
Total	1'741'400	1'519'700	1'681'000	-3%	

Tabelle 7: Fahrgastentwicklung erstes Quartal 2017-2019 (Personenkilometer)

Anhang B Erfolgskontrolle neuer Angebote oder von Angeboten mit grösseren Änderungen

K Ausbau Abendangebot Linien 791/793 Worb–Walkringen/Grosshöchstetten (+3 KP)

[Quelle: PostAuto Bern, Topset 2017 und Topset 2018]

Vergleich Total Einsteiger 2017–2018:

Total Einsteiger	2017	2018	Zuwachs abs.	Zuwachs rel.
Linie 791	576	619	43	7.5%
Linie 793	413	445	32	7.7%

Durchschnittliche Anzahl Einsteiger pro Kurs bei Abfahrt ab Worb Dorf, Bahnhof

– Linie 30.791 Worb Dorf–Wikartswil–Walkringen

Einsteiger 2017	05:27	06:27	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	
Worb Dorf, Bahnhof	2	11	18	10	13	11	13	16	15	13	16	23	32	25	14	232

Einsteiger 2018	05:27	06:27	07:27	08:27	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:27	19:27	20:41	21:41	22:41	
Worb Dorf, Bahnhof	1	8	24	11	16	13	14	14	14	13	16	23	31	25	14	9	9	8	237

– Linie 30.793 Worb Dorf–Grosshöchstetten

Einsteiger 2017	05:42	06:12	06:42	07:12	07:42	09:42	11:42	12:42	14:42	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:42	
Worb Dorf, Bahnhof	1	2	3	4	4	5	10	8	9	22	17	22	15	15	10	147

	05:42	06:12	06:42	07:12	07:42	09:42	11:42	12:42	14:42	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:42	21:13	22:13	23:13	
Worb Dorf, Bahnhof	1	2	3	4	5	7	10	10	10	23	20	24	17	14	11	5	5	4	161