

Amt für öffentlichen Verkehr
des Kantons Bern

ANGEBOTSKONZEPT DES KANTONS BERN

FÜR DEN

ÖFFENTLICHEN ORTS - UND REGIONALVERKEHR

2005 - 2008



Dezember 2004

Bearbeitung:

Christian Aebi, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Daniel Schwarz, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Mitarbeit:

Marlène Butz, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (bis 31. Januar 2003)

Anita Stauffer, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Christoph Herren, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Martin Kindler, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Bernhard Kirsch, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ab 1. April 2003)

Beat Messerli, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Thomas Ritschard, Amt für öffentlichen Verkehr (ab 15. März 2004)

Adrian Kranz, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (ab August 2004)

Layout:

Kurt Inäbnit, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Bezugsquelle:

Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Tel.: 031 / 633 37 11, Fax: 031 / 633 37 20, Homepage: www.aev.bve.be.ch

DOCP-71225-v9-KANTONALES_ANGEBOTSKONZEPT_2005-2008.DOC

Bern, 1. Dezember 2004



INHALTVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG.....	1
1.1	Angebotskonzept 2005 - 2008: Bahn 2000, 1. Etappe, im Kanton Bern	1
1.2	Sinn und Zweck dieses Berichtes	1
1.3	Vom Konzept zum Beschluss.....	2
1.4	Berichte zur längerfristigen Angebotsentwicklung	3
2	UMFELD UND RANDBEDINGUNGEN.....	5
2.1	Gesetzliche Grundlagen	5
2.1.1	Bund.....	5
2.1.2	Kanton.....	6
2.2	Partner im öffentlichen Verkehr	7
2.2.1	Bund.....	8
2.2.2	Kanton.....	9
2.2.3	Regionale Verkehrskonferenzen (RVK)	9
2.2.4	Transportunternehmungen	11
2.2.5	Gemeinden.....	11
2.2.6	Interessenverbände	11
2.2.7	ÖV-Kunden / Öffentlichkeit (Partizipation)	11
2.3	Ablauf der Angebotsplanung	12
2.3.1	Korridorkonzepte.....	12
2.3.2	Regionale Angebotskonzepte.....	12
2.3.3	Kantonales Angebotskonzept und Grossratsbeschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsbeschluss)	14
2.3.4	Projekte	14
2.3.5	Bestellverfahren	14
2.3.6	Fahrplan	15
2.3.7	Betrieb.....	15
2.3.8	Kantonale Umfrage zum öffentlichen Verkehr	15
2.4	Bezug des Angebotskonzeptes zu weiteren Grundlagen und Planungen.....	18
2.4.1	Projekt S-Bahn Bern	18
2.4.2	Kantonaler Richtplan.....	21
2.4.3	Kantonaler Massnahmenplan zur Luftreinhaltung	22
2.4.4	Gesamtverkehrsstudien in Agglomerationen.....	22
2.4.5	Park+Ride (P+R)/ Bike+Ride (B+R)	25

2.5	Diverses	25
2.6	Fernverkehr	26
2.7	Strategische Aufgabenprüfung des Regierungsrates (SAR)	27
3	ZIELE UND GRUNDSÄTZE	28
3.1	Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	28
3.2	Angebotsgrundsätze im öffentlichen Verkehr.....	28
3.3	Definition des Angebotes.....	30
3.3.1	Regionalverkehr	30
3.3.2	Agglomerationsverkehr	31
3.3.3	Versuchsbetriebe	32
3.4	Grundsätze für die Tarifgestaltung	33
4	RÜCKBLICK: ANGEBOTSBESCHLUSS 2001 - 2005	34
4.1	Allgemeines	34
4.2	Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2001 - 2005	34
4.2.1	Schienenverkehr	34
4.2.2	Busverkehr	40
4.2.3	Das Angebot in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun	51
4.2.4	Überprüfung der Verkehrsmittelart: Bahn oder Bus?	53
4.3	Qualitative Aspekte des ÖV-Angebotes	55
4.4	Sicherheit im öffentlichen Verkehr	57
4.5	Alternative Angebote des öffentlichen Verkehrs	58
4.5.1	Rufbus, Bürgerbus	58
4.5.2	Mitfahrsystem Carlos	59
4.6	Entwicklung der Tarife / Tarifverbunde.....	59
4.7	Entwicklung der Abgeltung	60
5	VORSCHAU: ANGEBOTSKONZEPT 2005 - 2008	65
5.1	Einleitung	65
5.1.1	Grundlagen	65
5.1.2	Allgemeines.....	65
5.1.3	Angebot des Fernverkehrs ab Dezember 2004.....	66
5.1.4	Änderungen aufgrund der Inbetriebnahme des Lötschberg- Basistunnels im Jahr 2007	67
5.2	Inhalte des Konzeptes 2005 - 2008.....	68
5.2.1	Schienenverkehr	68
5.2.1.1	S-Bahn	68
5.2.1.2	RVK Biel - Seeland - Berner Jura	76
5.2.1.3	RVK Oberaargau.....	82

5.2.1.4	RVK Emmental.....	84
5.2.1.5	RVK Bern-Mittelland.....	86
5.2.1.6	RVK Oberland-West.....	86
5.2.1.7	RVK Oberland-Ost	89
5.2.2	Busverkehr	92
5.2.2.1	RVK Biel - Seeland - Berner Jura	92
5.2.2.2	RVK Oberraargau.....	98
5.2.2.3	RVK Emmental.....	100
5.2.2.4	RVK Bern-Mittelland.....	105
5.2.2.5	RVK Oberland-West.....	114
5.2.2.6	RVK Oberland-Ost	120
5.2.3	Das Angebot in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun	123
5.2.4	Überprüfung der Betriebsmittelart: Bahn oder Bus?.....	130
5.2.5	Überprüfung der Betriebszeiten	130
5.3	Qualitative Aspekte des ÖV-Angebotes	132
5.4	Tarife / Tarifverbunde	132
5.5	Voraussichtliche Entwicklung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr 2005 – 2008	133

Quellenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Anhang

Anhang 1	Grossratsbeschluss betreffend Berner S-Bahn
Anhang 2	Erfolgskontrolle gemäss Art. 11 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung
Anhang 3	Liniennetz der S-Bahn Bern 2003 und 2005
Anhang 4	Netzgraphik Fernverkehr 2005
Anhang 5	Liniennetz und Zuordnung zu den Angebotsstufen nach RVK

1 EINLEITUNG

1.1 Angebotskonzept 2005 - 2008: Bahn 2000, 1. Etappe, im Kanton Bern

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wird das zentrale Element von Bahn 2000, 1. Etappe, die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist, in Betrieb genommen. Bern wird auf diesen Zeitpunkt zum Vollknoten. Dies bedeutet, dass die Züge des Fernverkehrs kurz vor der vollen und halben Stunde im Bahnhof Bern eintreffen und diesen kurz nach der vollen und halben Stunde verlassen. Gleichzeitig wird auf verschiedenen Relationen im Fernverkehr, welche bis jetzt im Stundentakt bedient wurden, neu der Halbstundentakt eingeführt¹. Im Bahnhof Bern entstehen somit einerseits vollständig neue Anschlussbedingungen an den Fernverkehr, andererseits werden die Anschlussverhältnisse zur vollen und zur halben Stunde gleichwertig. Da sich durch die Inbetriebnahme der Abzweigung nach Solothurn die Fahrzeit zwischen Biel und Olten ebenfalls verringert, ändern sich die Fahrpläne des Fernverkehrs im ganzen Kanton Bern grundlegend. Dies bedeutet, dass die Fahrpläne aller Linien des Orts- und Regionalverkehrs im Kanton Bern grundsätzlich überprüft und an die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden müssen. Im vorliegenden Angebotskonzept ist dargestellt, wie diese Anpassung erfolgen soll.

1.2 Sinn und Zweck dieses Berichtes

Im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) wird in Artikel 13 festgelegt, dass der Regierungsrat dem Grossen Rat periodisch einen Bericht über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung unterbreitet. Der Grosse Rat beschliesst, gestützt auf diese Berichte, über das Angebot im öffentlichen Verkehr (ÖVG, Art. 14).

Einerseits entspricht das Kapitel 4 des kantonalen Angebotskonzeptes für den öffentlichen Regionalverkehr dem Bericht gemäss ÖVG Art. 13, und es wird somit die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2001-2005 des Grossen Rates aufgezeigt und die Auswirkungen der Änderungen dargelegt. Andererseits stellt das Angebotskonzept insbesondere in Kapitel 5 die vorgesehenen Inhalte des Angebotsbeschlusses des Grossen Rates gemäss ÖVG Art. 14 dar.

Im Weiteren werden das Umfeld und die Rahmenbedingungen sowie die Zielsetzungen des Angebotsbeschlusses 2005-2008 dargelegt. Fachverbände, politische Organisationen, regionale Trägerschaften, Transportunternehmungen und eine breite Öffentlichkeit sollen sich über die geplanten Veränderungen anhand des vorliegenden Berichtes informieren können.

Bestandteil des Berichtes sind die wichtigsten Elemente des Angebotes:

¹ Auf den Strecken Bern - Thun - Spiez und Bern - Olten - Basel wird neu ein Halbstundentakt angeboten, zwischen Biel - Olten - Zürich, Bern - Kanton Aargau sowie Bern - Lausanne - Genève werden neu jede Stunde zwei nahezu gleichwertige Verbindungen des Fernverkehrs angeboten.

- Die örtliche Verfügbarkeit (Linienführung und wichtigste Haltepunkte)
- Die zeitliche Verfügbarkeit (Dichte des Fahrplans: Angebotsstufen)
- Die Verkehrsmittelart (Bahn, Bus oder anderes Verkehrsmittel)
- Tarifmassnahmen zur Vereinfachung der Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel

Zudem wird über die Kostenfolgen für die öffentliche Hand informiert.

Auf weitere Aspekte des Angebots, wie die Qualität des Rollmaterials, die Distribution der Fahrausweise, die Infrastruktur der Bahnhöfe und die Haltestellen wird nur am Rande eingegangen.

1.3 Vom Konzept zum Beschluss

Basis des kantonalen Angebotskonzeptes sind die von den sechs Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) in Zusammenarbeit mit den Gemeinden erarbeiteten regionalen Angebotskonzepte.

Im Dezember 2001 wurden die Regionalen Verkehrskonferenzen aufgefordert, auf der Basis des ab Dezember 2004 vorgesehenen Angebotes im Fernverkehr und der bereits vorliegenden Planungen zum Regionalverkehr sowie unter Berücksichtigung des bestehenden Angebotes und der in den vergangenen Jahren durchgeführten Studien dem Kanton regionale Angebotskonzepte einzureichen. Als wichtigste Inhalte wurden vom Kanton die folgenden Elemente bezeichnet:

- Linienführung der Linien des öffentlichen Verkehrs und vorgesehene Angebotsstufe
- Verkehrsmittel (Bahn oder Bus)
- Anknüpfungspunkte an das übergeordnete Netz
- Anschlussprioritäten

Die Aussagen der regionalen Angebotskonzepte sollen es dem Kanton erlauben, in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmungen Kostenschätzungen der voraussichtlichen Abgeltungsbeträge vorzunehmen.

Da die Fahrpläne des Regionalverkehrs in den meisten Fällen neu konzipiert wurden, haben die RVK in den meisten ÖV-Korridoren Angebotskonzepte in Form von Netzgrafiken für die Spitzenstunden erarbeitet. Die Transportunternehmungen wurden bei den Planungen miteinbezogen oder haben die Planungen im Auftrag der RVK durchgeführt.

Die regionalen Angebotskonzepte wurden Ende März 2003 beim Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) eingereicht. Im Entwurf zum kantonalen Angebotskonzept wurden nur die aus kantonomer Sicht und im Hinblick auf den Angebotsbeschluss 2005 - 2008 des Grossen Rates relevanten Aspekte dargestellt. Die regionalen Angebotskonzepte, welche durch die zuständigen Gremien der RVK genehmigt sind, stellen jedoch für die

Arbeit der Regionalen Verkehrskonferenzen und der kantonalen Verwaltung eine wichtige Grundlage dar.

Zum Entwurf des kantonalen Angebotskonzeptes wurde vor den Sommerferien 2003 eine Fachkonsultation bei den RVK, Transportunternehmungen, kantonalen Fachstellen, Nachbarkantonen und Interessenverbänden durchgeführt. Das aufgrund der Konsultation bereinigte Angebotskonzept stellte die Grundlage des Angebotsbeschlusses des Grossen Rates dar, welcher am 10. Februar 2004 verabschiedet wurde. Das Angebotskonzept wurde aufgrund des Parlamentsentscheides überarbeitet und aktualisiert.

1.4 Berichte zur längerfristigen Angebotsentwicklung

Nebst dem kantonalen Angebotskonzept, welches die von den Transportunternehmungen während den nächsten vier Jahren zu erbringenden ÖV-Leistungen darstellt, sind auf verschiedenen Ebenen Arbeiten zur längerfristigen Angebotsentwicklung im Gang.

Bahn 2000, 2. Etappe

Im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr haben die Kantone des Espace Mittelland zur Konkretisierung der Bahn 2000, 2. Etappe (Zeithorizont 2020) einen Bericht erstellt und ihre Angebotsvorstellungen dargelegt (Espace Mittelland, 2001). In einem arbeitsintensiven Planungsprozess sind das Bundesamt für Verkehr und die SBB unter Beizug der Kantone daran, ein gemeinsames Konzept zu erarbeiten. Dabei besteht die ambitionöse Zielsetzung, mit den beschränkten Mitteln des FINÖV-Fonds die Vorgaben Bahn 2000 gemäss Volksbeschluss vom 6. Dezember 1987 zu erfüllen und den Regionalverkehr (inkl. S-Bahnen) gemäss den Vorstellungen der Kantone zu integrieren. Die Resultate dieser Abklärungen liegen noch nicht vor.

Sachplan Verkehr des Bundes

Anfangs 2003 hat der Bund eine Anhörung und Mitwirkung über den konzeptionellen Teile der Sachpläne Schiene und Strasse durchgeführt. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Vernehmlassung wird bis Ende 2004 der Teil «Programm» des Sachplans Verkehr erarbeitet. Dieser Teil «Programm» stellt die Gesamtsicht aus der Optik des Bundes in den Vordergrund. Er zeigt auf, nach welchen übergeordneten Zielen, Grundsätzen und Prioritäten der Bundesrat bei der Erfüllung seiner raumwirksamen Aufgaben im Verkehrsbereich handelt und welche Folgerungen sich daraus für die Planung der Verkehrsträger ergeben.

Investitionsrahmenkredit des Grossen Rates 2005 - 2008

Der Investitionsrahmenkredit 2005 – 2008, welcher vom Grossen Rates am 15. Juni 2004 beschlossen wurde, ermöglicht die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2005 - 2008 und schafft die Voraussetzungen für den Angebotsbeschluss 2009 - 2012. Aus dem Investitionsrahmenkredit werden primär Infrastrukturprojekte unterstützt. Die Finanzierung von Rollmaterialbeschaffungen ist nicht mehr vorgesehen. Somit stehen primär Schieneninfrastrukturprojekte im Vordergrund.

Im Zeithorizont 2005 - 2008 gilt es, die per Dezember 2004 eingeführte Neukonzeption des Regionalverkehrs zu konsolidieren. Die Neukonzeption 2004 erfolgt im Rahmen der Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000. Infolge der geänderten Ankunfts-

und Abfahrtszeiten der Fernverkehrszüge in Bern zu den Minuten .00 und .30 sowie der begrenzten Kapazität des Bahnhofs Bern mussten insbesondere die Linien der S-Bahn Bern neu konzipiert werden. Um eine möglichst optimale Fahrplangestaltung der S-Bahn zu erreichen und gute Umsteigebeziehungen zwischen den S-Bahn-Linien zu den Minuten .15 und .45 anzubieten, sind Ausbauten der Infrastruktur unabdingbar. Das Angebot per Dezember 2004 musste teilweise an den Kapazitäten der Infrastruktur ausgerichtet werden; d.h. ein grundsätzlich gewünschtes Angebot musste aufgrund der fehlenden, respektive nicht rechtzeitigen Realisierung von notwendigen Infrastrukturausbauten zurückgestellt werden. Im Zeitraum 2005-2008 sollen die für den weiteren Ausbau des Systems S-Bahn Bern und für weitere Fahrplananpassungen notwendigen Infrastrukturausbauten realisiert werden.

2 UMFELD UND RANDBEDINGUNGEN

2.1 Gesetzliche Grundlagen

Der Angebotsbeschluss 2005 - 2008 basiert auf dem Bundesrecht (Eisenbahngesetz; EBG) und auf dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG).

2.1.1 Bund

Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957

Das Eisenbahngesetz des Bundes (EBG) und die dazugehörigen Verordnungen bilden den übergeordneten, rechtlichen Rahmen für die Ausgestaltung und die Finanzierung des öffentlichen Regionalverkehrs im Kanton Bern. Diese Rahmenbedingungen wurden auf den 1. Januar 1996 und den 1. Januar 1999 in wichtigen Punkten revidiert. Die Revision brachte wesentliche Änderungen im Verhältnis Bund/Kanton/Transportunternehmungen.

Weitere massgebende Grundlagen auf Bundesebene sind:

- Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (SBBG)
Dieses Gesetz regelt die Errichtung, den Zweck und die Organisation der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB).
- Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen vom 18. Dezember 1995 (Abgeltungsverordnung ADFV)
Die Abgeltungsverordnung regelt, wie die ungedeckten Kosten von Verkehrsangeboten abgegolten werden, die der Bund allein oder gemeinsam mit den Kantonen bestellt. Die ADFV stellt die gesetzliche Grundlage für die öffentliche Ausschreibung von Linien des öffentlichen Verkehrs dar.
- Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr vom 4. Oktober 1985 (TG)
In Art. 9ff sind die Grundsätze der Tarifgestaltung aufgeführt. Die Tarifhoheit liegt bei den Transportunternehmungen. Das TG ist die gesetzliche Grundlage für die Bestellung des Ortsverkehrs (keine Beteiligung des Bundes) und der Tarifmassnahmen des Kantons (Bildung von Tarifverbunden).
- Fahrplanverordnung vom 25. November 1998 (FPV)
Diese Verordnung regelt das Fahrplanverfahren und definiert einen Teil der Mitwirkungsmöglichkeiten bei der Angebotsgestaltung (vgl. Kapitel 2. 2. 6).
- Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr vom 18. Dezember 1995 (KAV)
Legt die Kantonsbeteiligung nach einem Schlüssel fest, der die Finanzkraft der Kantone berücksichtigt.
- Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV)
Regelt die Benützung der Infrastruktur einer Eisenbahnunternehmung durch eine andere Unternehmung. Die Netzzugangsverordnung legt fest, in welchen Fällen

der Güterverkehr gegenüber dem vertakteten Personenverkehr priorisiert werden kann.

- Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998 (VPK)
Die verantwortlichen Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs müssen über die entsprechenden Konzessionen des Bundes verfügen.

Das Angebot unterliegt somit verschiedenen bundesrechtlichen Mindestanforderungen, denen auch der Angebotsbeschluss des Grossen Rates Rechnung tragen muss.

2.1.2 Kanton

Kantonsverfassung vom 6. Juni 1993

Nach Art. 34 Abs. 2 fördern Kanton und Gemeinden „den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel“.

Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 16. September 1993 (ÖVG)

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) im Kanton Bern sieht u.a. für die Festlegung der mittelfristigen Angebotsentwicklung einen Beschluss des Grossen Rates vor. Das Parlament soll in Kenntnis der verschiedenen Angebotswünsche der Regionen und Gemeinden und ihrer finanziellen Auswirkungen darüber entscheiden können, wie im Kanton Bern das Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs ausgestaltet werden soll.

Der Kanton Bern finanziert den öffentlichen Verkehr gemeinsam mit dem Bund und den Gemeinden. Die Kostenbeteiligung von Bund, Kanton und Gemeinden ist in Tabelle 1 dargestellt.

Bereich:	Finanzierung durch:		
Fernverkehr	Bund		
Regionalverkehr	Bund	Kanton	Gemeinden
Ortsverkehr		Kanton	Gemeinden
Tarifmassnahmen		Kanton	Gemeinden

Tabelle 1: Kostenbeteiligung von Bund, Kanton und Gemeinden

Die dargestellte Kostenbeteiligung gilt sowohl für Investitionsbeiträge als auch für Abgeltungen.

Die Gemeinden bezahlen gemeinsam einen Drittel der Abgeltungen des Kantons für Investitionen und Betrieb im regionalen Personenverkehr.

Gewisse Aufwendungen quantifizierbarer (z.B. Bau von Bushaltestellen) und nicht quantifizierbarer Art sind in den Investitions-, Unterhalts- und Betriebskosten der Strasseneigentümer enthalten.

Weitere massgebende Grundlagen im ÖV-Bereich sind

- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr vom 10. September 1997 (Angebotsverordnung; AGV)
- Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs vom 23. August 1995 (Kostenbeitragsverordnung; KBV)
- Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich vom 27. November 2000 (FILAG): FILAG und KBV regeln die Details und den Verteilmechanismus der Kosten unter den Gemeinden.
- Personentransportverordnung vom 17. September 1997 (PTV)
- Grossratsbeschluss Berner S-Bahn vom 22. Januar 1991
- Grossratsbeschluss S-Bahn/Siedlung vom 11. November 1992
- Richtlinien des Regierungsrates über die Partizipation bei der Angebotsdefinition im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr vom 8. Mai 2002. Auf die in dieser Richtlinie festgelegten Grundsätze der Partizipation wird in Kapitel 2.2.7 eingegangen.
- Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 29. Mai 2002

2.2 Partner im öffentlichen Verkehr

In der Planung und Finanzierung von Leistungen im öffentlichen Verkehr teilen sich mehrere Partner in wichtige Rollen. Während die eigentliche Transportleistung für den Fahrgast durch die Transportunternehmung erbracht wird, beteiligen sich Bund, Kanton und Gemeinden an der Finanzierung (Abgeltungen an den Betrieb und Investitionshilfen) und erhalten dadurch auch ein Mitspracherecht in der Angebotsplanung und im Beschaffungswesen. Diese Mitsprache wird partnerschaftlich wahrgenommen.

Die Regionalen Verkehrskonferenzen sind Sprachrohre der Regionen und vertreten somit die Anliegen der Gemeinden.

Die nachfolgende Abbildung 1 veranschaulicht das Zusammenspiel der verschiedenen Partner im Bereich öffentlicher Verkehr.

In den nachfolgenden Kapiteln wird kurz auf die verschiedenen Partner eingegangen.

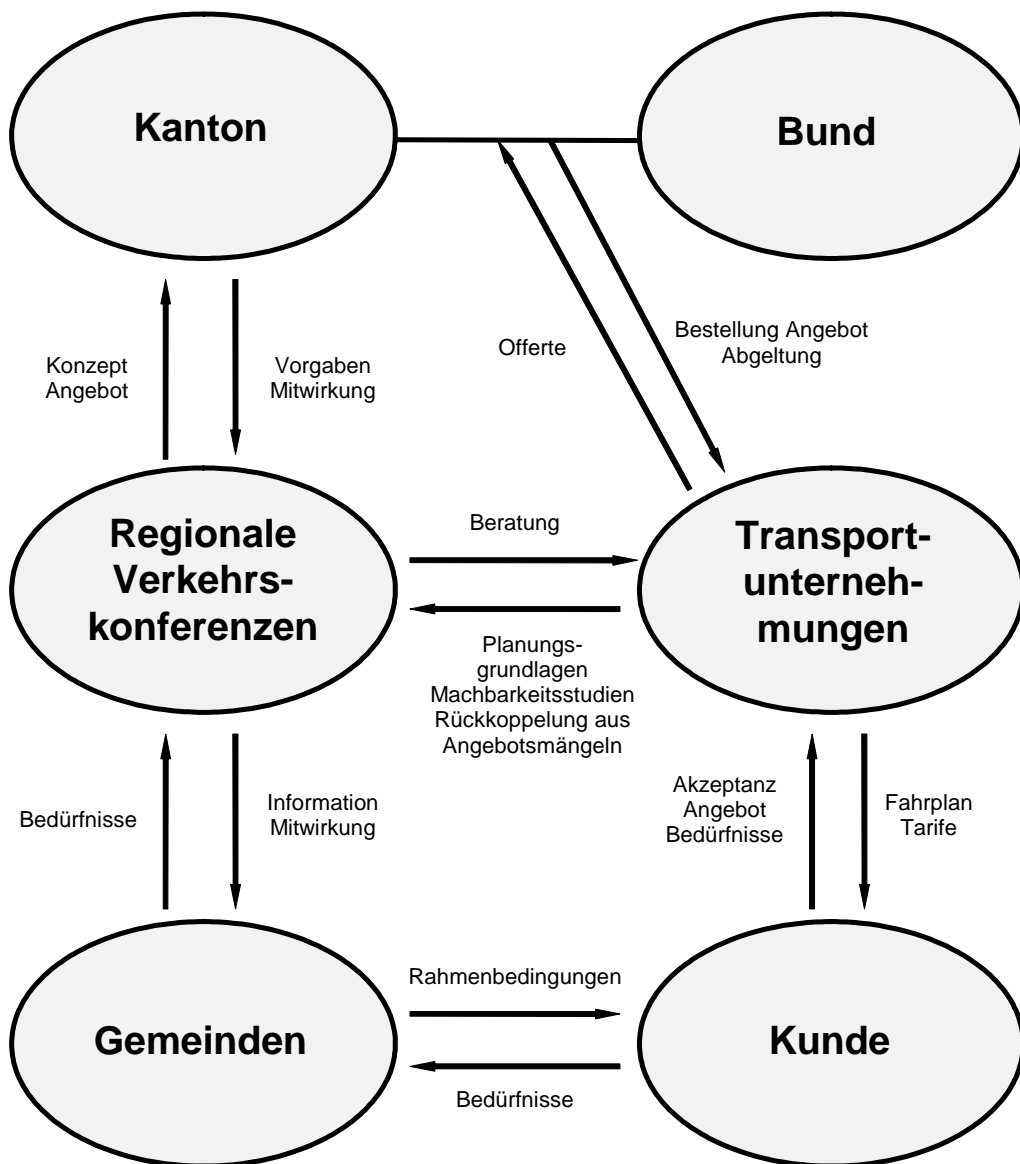


Abbildung 1: Zusammenspiel der verschiedenen Partner im Bereich öffentlicher Verkehr (Basis: Regionales Angebotskonzept 2001-2005 RVK Bern - Mittelland)

2.2.1 Bund

Durch gesetzliche Vorgaben und Verordnungen legt der Bund die Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr fest. Er regelt die Zuständigkeiten und Kompetenzen der Kantone. Die Ausgestaltung der beiden Verkehrsarten Personen-Fernverkehr und Schienen-Güterverkehr ist Sache des Bundes. Hingegen tritt im regionalen Personenverkehr der Kanton gemeinsam mit dem Bund als Besteller auf. Die Federführung liegt beim Regionalverkehr bei den Kantonen.

2.2.2 Kanton

Die Grundsätze im regionalen Personenverkehr sind im Kanton Bern im Wesentlichen im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) formuliert. Die wichtigste Einflussnahme auf das Angebot erfolgt durch den Grossen Rat mittels des Angebotsbeschlusses, der für jeweils vier Jahre Gültigkeit hat. Das Parlament entscheidet in Kenntnis der verschiedenen Angebotswünsche und ihrer finanziellen Auswirkungen darüber, wie im Kanton Bern das Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs ausgestaltet wird und welche finanziellen Mittel dafür eingesetzt werden sollen.

Innerhalb der Kantonsverwaltung setzt das Amt für öffentlichen Verkehr die Beschlüsse des Grossen Rates um. In Leistungsvereinbarungen mit den Transportunternehmungen wird jährlich festgelegt, welche Leistungen erbracht werden und welche Abgeltung die Transportunternehmungen von den Bestellern erhalten. Auch Ausschreibungen von Linien und die Vergabe obliegen dem Kanton. Ausserdem beteiligt sich der Kanton an grösseren Investitionen von Transportunternehmungen, überprüft die Konformität der Linien mit den Bestimmungen der Abgeltungsverordnung, initiiert, koordiniert und finanziert in enger Zusammenarbeit mit den Regionalen Verkehrskonferenzen Planungsarbeiten.

Das Angebot auf kantonsübergreifenden Linien wird in Zusammenarbeit der zuständigen Ämter der Kantone bearbeitet. Dabei hat in der Regel der Kanton mit dem grössten Anteil die Federführung.

2.2.3 Regionale Verkehrskonferenzen (RVK)

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) weist den Regionalen Verkehrskonferenzen eine wichtige Rolle zu. Die sechs Regionalen Verkehrskonferenzen haben insbesondere folgende Aufgaben:

- Erarbeitung regionaler Angebotskonzepte als Grundlage für die mittelfristige Angebotsplanung des Kantons
- Mitwirkung bei der Investitionsplanung des Kantons
- Vorbereitung und Begleitung von Tarifverbänden
- Vorbereitung von regionalen Zusatzangeboten
- Koordination von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr in der Region

Die Richtlinien des Regierungsrates über die Partizipation bei der Angebotsdefinition im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr legen fest, dass die Regionalen Verkehrskonferenzen bei allen Planungen des Kantons zum Angebot des öffentlichen Verkehrs in ihrer Region konsultiert werden. Vom Kanton subventionierte Planungen der RVK unterstehen ebenfalls den Richtlinien des Regierungsrates.

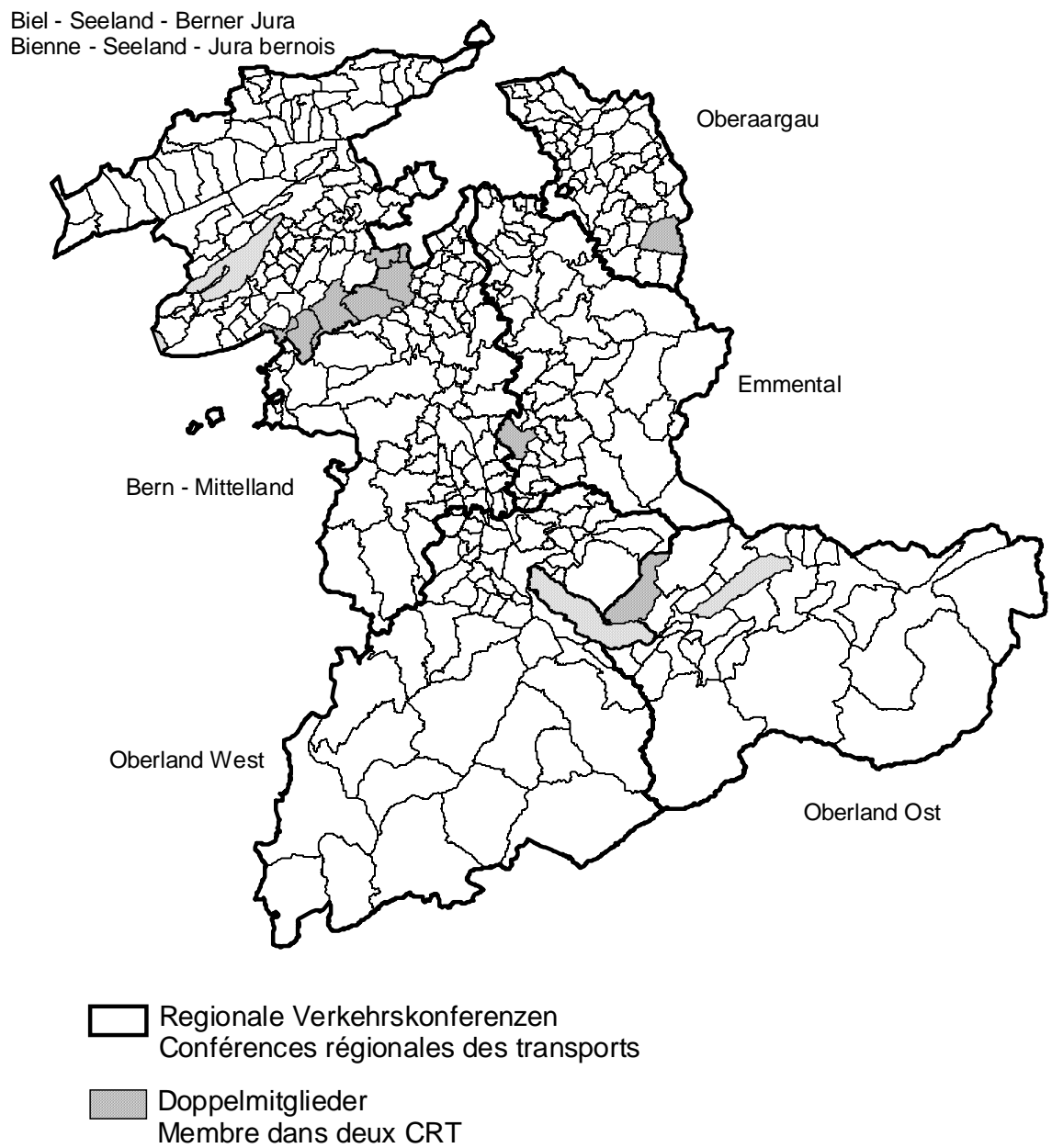


Abbildung 2: Die Regionalen Verkehrskonferenzen im Kanton Bern ²

² (Oberdiessbach ist Doppelmitglied der RVK Emmental und Oberland West)

2.2.4 Transportunternehmungen

Für die Leistungserstellung kommt den Transportunternehmungen eine zentrale Rolle zu. Insbesondere tragen sie die Produkteverantwortung gegenüber den Fahrgästen und den Bestellern. Das Ziel jeder Transportunternehmung muss es sein, dem Kunden ein den Bedürfnissen entsprechendes Angebot (Fahrplan, Tarife) zu bieten und gleichzeitig eine möglichst hohe Eigenwirtschaftlichkeit zu erzielen. Vorgaben von Bund und Kanton erhält die Transportunternehmung unter anderem im Rahmen des Offertverfahrens.

Die Transportunternehmungen werden bei Planungen, welche die von Ihnen bedienten Linien betreffen, in die Planung einbezogen oder im Rahmen einer Konsultation begrüsst.

2.2.5 Gemeinden

Gemeinden werden im Rahmen der Partizipation bei Angebotsplanungen und Angebotsveränderungen regelmässig in die Planung miteinbezogen. Ihnen obliegt die Koordination mit weiteren Einzelbegehren und die angemessene Berücksichtigung lokaler Bedürfnisse. Durch die Vertretung der Gemeinden in den Regionalen Verkehrskonferenzen ist die politische Abstützung des Planungsprozesses gewährleistet.

Die Gemeinden haben die Möglichkeit, sich im Rahmen von Konsultationen der RVK und des Kantons zu Planungen von Korridorstudien, regionalen Angebotskonzepten und Projekten zu äussern (vgl. Kapitel 2.3).

Gemeinden und Dritte können bei den Transportunternehmungen zusätzliche Leistungen bestellen, sofern sie die ungedeckten Mehrkosten dafür übernehmen.

2.2.6 Interessenverbände

Interessenverbände wie VCS, TCS, IGöV oder Pro Bahn vertreten die Interessen der Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer und verfügen über ein beträchtliches Wissen in Verkehrsfragen.

Die Interessenverbände werden im Rahmen von Konsultationen der RVK und des Kantons zu Planungen von Korridorstudien, regionalen Angebotskonzepten und Projekten sowie bei der Konsultationen zum kantonalen Angebotskonzept und zum Fahrplanverfahren einbezogen (vgl. Kapitel 2.3).

2.2.7 ÖV-Kunden / Öffentlichkeit (Partizipation)

Ansprechpartner für den Fahrgast ist in erster Linie die Transportunternehmung, durch die eine Leistung erbracht wird und die auch die Marktverantwortung trägt. Sie geht im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf die Bedürfnisse der Kunden ein und nimmt entsprechende Anregungen oder Reklamationen entgegen.

Die Möglichkeiten der Partizipation der ÖV-Kunden und der Öffentlichkeit wurde durch den Regierungsrat in einer Richtlinie festgelegt. Der Einbezug der Allgemeinheit ist je nach Problemstellung und Komplexität der Fragestellung bei der Erarbeitung von Korridorkonzepten und von Projekten vorgesehen. Der Entscheid über die Durchführung einer öffentlichen Mitwirkung liegt bei der im Projekt federführenden Stelle. Nicht mehr

vorgesehen ist gemäss der im Mai 2002 durch den Regierungsrat verabschiedeten Richtlinie die öffentliche Mitwirkung beim Fahrplanverfahren, da Eingaben aus der Bevölkerung, welche erst rund sechs Monate vor dem Fahrplanwechsel eintreffen, aus finanziellen und technischen Gründen in den meisten Fällen nicht mehr berücksichtigt werden können. Neu wird dafür, als Erfolgskontrolle für die bisherige Planungsarbeit und als Grundlage für die Angebotsplanung, alle zwei Jahre eine Umfrage bei der Bevölkerung zu den jeweils bestehenden Angeboten des ÖV durchgeführt. Die erste gesamtkantonale Umfrage wurde vom 17. März bis am 11. April 2003 durchgeführt (vgl. Kapitel 2.3.8); die nächste Umfrage findet vom 7. März bis am 1. April 2005 statt.

Zusätzlich steht es jeder Bürgerin und jedem Bürger - auch ausserhalb von Mitwirkungsverfahren - offen, bei den Gemeinden Eingaben einzureichen.

2.3 Ablauf der Angebotsplanung

Ausgehend von den gesetzlichen Grundlagen und aufgrund der seit der Gründung der Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) im Kanton Bern durchgeführten Planungen können im Sinne eines standardisierten Ablaufs die nachfolgend beschriebenen Phasen der Angebotsplanung unterschieden werden (vgl. Abbildung 3)³.

2.3.1 Korridorkonzepte⁴

Die Regionalen Verkehrskonferenzen überprüfen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, den Transportunternehmungen und den interessierten Kreisen im Rahmen der Korridorkonzepte das bestehende Angebot im regionalen Personenverkehr. Die Korridorkonzepte sind teilregionale Untersuchungen, welche einerseits aus der Analyse des Ist-Zustandes bestehen und andererseits konzeptionelle Ansätze enthalten. Sie geben Auskunft darüber, in welchem Umfang in einer Teilregion eine optimale und den gesetzlichen Grundsätzen entsprechende Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel sichergestellt werden kann. Bei kantonsübergreifenden Linien werden die Korridorkonzepte in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen erarbeitet.

2.3.2 Regionale Angebotskonzepte

Die Regionalen Verkehrskonferenzen legen im Rahmen der gesetzlichen und finanziellen Vorgaben in ihren Angebotskonzepten fest, wie sich der öffentliche Regionalverkehr in ihren Einzugsgebieten entwickeln soll. Als Grundlage dienen ihnen die Korridorkonzepte. Die Regionalen Verkehrskonferenzen achten darauf, dass ihr gesamtes Einzugsgebiet bedarfsgerecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen wird und die Linien des öffentlichen Verkehrs benutzergerecht vernetzt sind. Das re-

³ Der Text der Kapitel 2.3.1 bis 2.3.4 ist weitgehend Michel/Metron, 2000 entnommen.

⁴ Die hier beschriebenen Korridorkonzepte befassen sich in der Regel ausschliesslich mit der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und unterscheiden sich somit inhaltlich von den Korridorkonzepten der (Strassen-) Verkehrsplanung. Eine Koordination von öffentlichem und privatem Verkehr im Rahmen von Korridorstudien ist nicht zwingend, aber je nach Situation zweckmässig.

regionale Angebotskonzept sorgt für die regionale Ausgeglichenheit des Angebots und setzt aus regionaler Sicht Prioritäten.

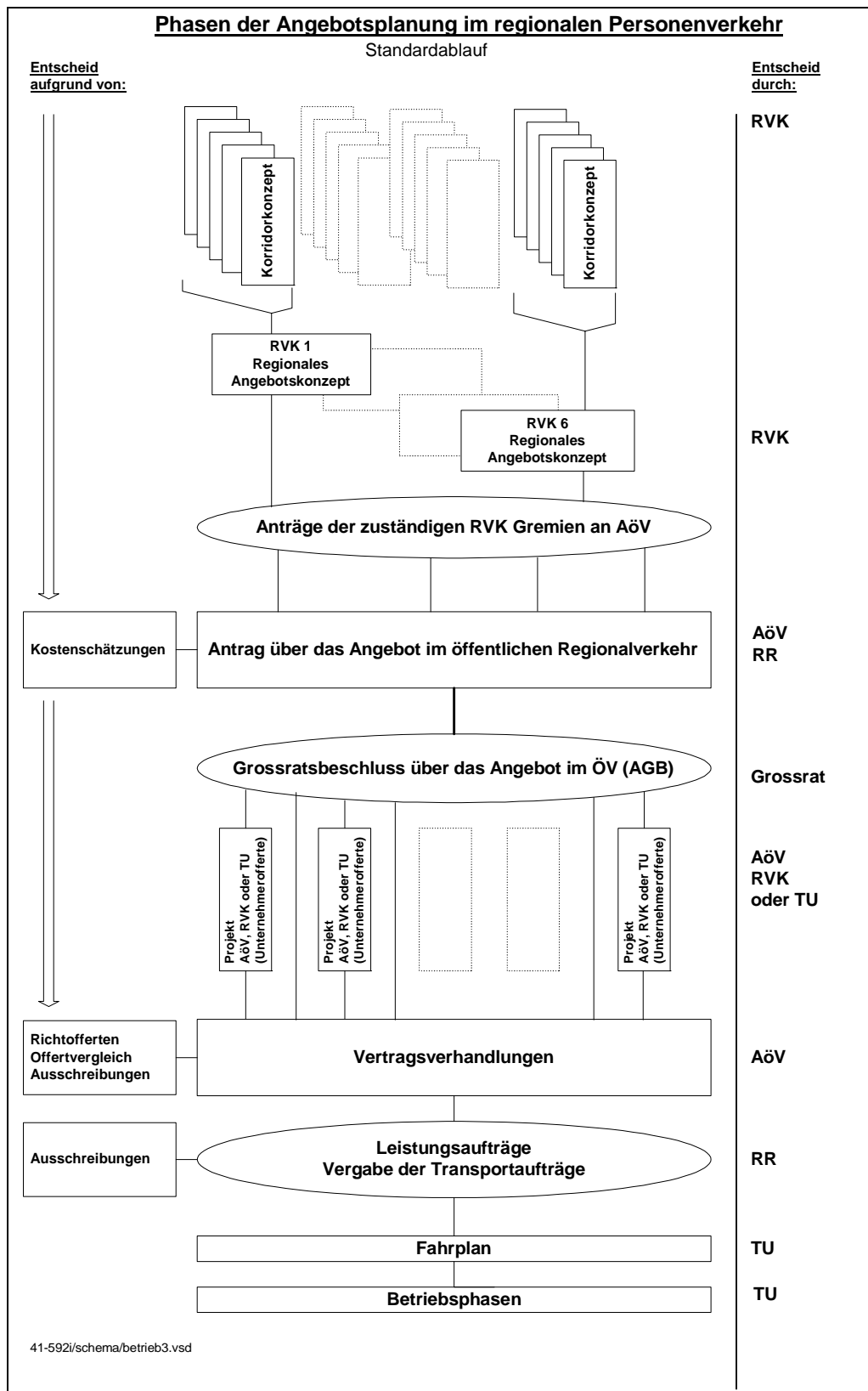


Abbildung 3: Phasen der Angebotsplanung (Michel/Metron, 2000)

2.3.3 Kantonales Angebotskonzept und Grossratsbeschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsbeschluss)

Auf der Basis der regionalen Angebotskonzepte sowie von kantonalen Vorgaben erarbeitet das Amt für öffentlichen Verkehr den Entwurf des kantonalen Angebotskonzeptes. Diese Planung dient als Grundlage für den Angebotsbeschluss, in dem der Grosse Rat die mittelfristige Angebotsentwicklung für die kommenden vier Jahre festlegt. Gestützt auf den Vortrag des Regierungsrates und in Kenntnis der finanziellen Auswirkungen bestimmt das Parlament die Schwerpunkte der künftigen Angebotsentwicklung. Der Angebotsbeschluss definiert den Rahmen, innerhalb welchem der Regierungsrat das genaue Angebot festlegen und bei den Transportunternehmungen bestellen wird. Im hier vorliegenden definitiven kantonalen Angebotskonzept sind die Entscheide des Grossen Rates berücksichtigt.

2.3.4 Projekte

Aufgrund der Vorgaben im Angebotsbeschluss sind einzelne Linien oder die Angebote in Teilregionen zu überprüfen bzw. neu zu organisieren. Das Amt für öffentlichen Verkehr kann die Projektbearbeitung an die zuständige Regionale Verkehrskonferenz delegieren. Der Entscheid über die Einführung neuer oder abgeänderter Angebote im regionalen Personenverkehr liegt aber in allen Fällen beim Kanton (Regierungsratsbeschluss).

Die Transportunternehmungen können aufgrund der Abgeltungsverordnung (ADFV) für einzelne Linien oder Teilregionen Unternehmerofferten einreichen. Die Unternehmervarianten müssen den Vorgaben der Angebotsverordnung und des Angebotsbeschlusses entsprechen.

2.3.5 Bestellverfahren

Das jährliche Bestellverfahren wickelt sich wie folgt ab:

- Der Kanton fragt bei allen Transportunternehmungen für jede ihrer Linien um eine Offerte an. Diese Offertanfrage basiert auf den Vorgaben des Angebotsbeschlusses, der regionalen Angebotskonzepte und allenfalls weiterer genehmigter Projekte und beinhaltet eine oder mehrere Angebotsvarianten. Bei kantonsübergreifenden Linien bilden die Vorgaben aller beteiligter Kantone die Grundlage für die Offertanfrage.
- Die Transportunternehmungen reichen beim Kanton die gewünschten Offerten ein. Es steht den Transportunternehmungen frei, auch eigene Ideen in Form einer Unternehmervariante einzubringen.
- Der Kanton prüft zusammen mit dem Bund die eingereichten Offerten. Dabei wird überprüft, ob die Offerten im Quervergleich konkurrenzfähig sind (Benchmarking) und ob die definierten Vorgaben und gesetzlichen Randbedingungen eingehalten werden.
- In der Regel findet unter Federführung des Kantons eine Offertverhandlung statt.
- Transportunternehmung, Kanton und Bund schliessen eine jährliche Leistungsvereinbarung ab, die eine im Voraus fixierte Abgeltung für die in der Offerte definierten Leistungen festlegt.

nierte Leistung vorsieht. Die definitive Bestellung erfolgt auf der Basis eines Regierungsratsbeschlusses.

- In besonderen Situationen werden Angebote des öffentlichen Verkehrs öffentlich ausgeschrieben. Dies ist in der Regel bei neuen Angeboten der Fall, oder wenn die Besteller kostengünstigere Angebote erwarten (beispielsweise durch die Nutzung von Synergien). Das Ausschreibungsverfahren gliedert sich wie folgt:

Ausschreibung

Die Behörde schreibt einen Auftrag öffentlich aus (amtliche Publikation) und erstellt einen Anforderungskatalog über die Dienstleistung und die Kriterien zur Beurteilung der Produktequalität. Interessierte Transportunternehmungen reichen daraufhin ihre Angebote ein. Das Verfahren richtet sich grundsätzlich nach den Vorgaben und einem Leitfaden des Bundes. Die Bestimmungen des kantonalen Submissionsrechtes werden ergänzend angewandt.

Evaluation und Zuschlagsverfügung

Das Amt für öffentlichen Verkehr beurteilt in Zusammenarbeit mit den übrigen Bestellern die verschiedenen Offerten aufgrund eines Kriterienkatalogs. Es ist verpflichtet, primär den Anbieter mit dem besten Preis-/Leistungsverhältnis zu berücksichtigen. Neben dem Preis zählen die Produktequalität und auch die Erschliessungsqualität von allfällig alternativen Erschliessungsvarianten. Von grosser Bedeutung bei der Beurteilung der Offerten und des darauf aufbauenden Vergabeentscheides ist die Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Beurteilungsverfahrens. Das AöV hat hierzu ein eigenes Verfahren entwickelt (AöV, 1999).

2.3.6 Fahrplan

Die beauftragten Transportunternehmungen legen das Angebot im Fahrplan fest, welcher im offiziellen Kursbuch publiziert wird. Mit dem Fahrplan wird das Angebot im öffentlichen Verkehr bezüglich Transportmittel, Linien, Haltestellen, Umsteigemöglichkeiten, Ankunfts- und Abfahrtszeiten festgelegt. Aufgrund der Fahrplanverordnung (FPV) unterbreitet der Kanton alle zwei Jahre das Fahrplanprojekt den interessierten Kreisen (RVK, Interessenverbände) zur Stellungnahme.

2.3.7 Betrieb

Die Transportunternehmungen führen den Betrieb gemäss den in den Offerten dargestellten Angaben. Die Nachfrage wird gemäss den vom Bund im Rahmen des ISöV definierten Grundsätzen erhoben. Dies ermöglicht es dem Kanton, die in ADFV und AGV vorgegebene Erfolgskontrolle durchzuführen. In regelmässigen Kontakten zwischen dem Amt für öffentlichen Verkehr und den Transportunternehmungen werden Aspekte des Angebotes und der Nachfrage (Fahrplanstabilität, Nachfrageentwicklung, Kundenreaktionen) diskutiert. Diese Gespräche, aber auch Reaktionen von Fahrgästen, erlauben es dem Amt für öffentlichen Verkehr, einen Überblick über die Qualität des ÖV-Angebotes zu gewinnen.

2.3.8 Kantonale Umfrage zum öffentlichen Verkehr

Im Frühjahr 2003 wurde im Kanton eine Umfrage zum öffentlichen Verkehr durchgeführt. Die Erhebung bestand aus drei Teilen: Einer repräsentativen Telefonumfrage,

einer Befragung via Internet und einer telefonischen Hotline. Internet und telefonische Hotline eignen sich besonders, um persönliche Stellungnahmen abzugeben und konkrete Verbesserungsvorschläge zu machen. Von dieser Möglichkeit wurde rege Gebrauch gemacht (gegen 2000 Eingaben per Internet oder Hotline). Die Ergebnisse wurden den betroffenen Transportunternehmen mitgeteilt und sind nach Möglichkeit in die Planung eingeflossen.

Die repräsentative Telefonumfrage hatte zum Ziel, statistisch abgesicherte Angaben zur Nutzung und zu Einstellungen zum Angebot des öffentlichen Verkehrs zu liefern. Befragt wurden 2400 im Kanton Bern wohnhafte Personen im Alter zwischen 15 und 74 Jahren. Nachfolgend einige Ergebnisse:

- Zwei Drittel der Bevölkerung sind ÖV-Kunden. Nur ein Drittel gibt an, nie mit dem ÖV unterwegs zu sein. Im Vergleich der verschiedenen RVK zeigen sich deutliche Unterschiede. In der RVK 4 sind 63 Prozent der Bevölkerung regelmässige ÖV-Benutzer (mindestens an 1 - 2 Tagen pro Woche), in den anderen RVK zwischen 27 und 38 Prozent.

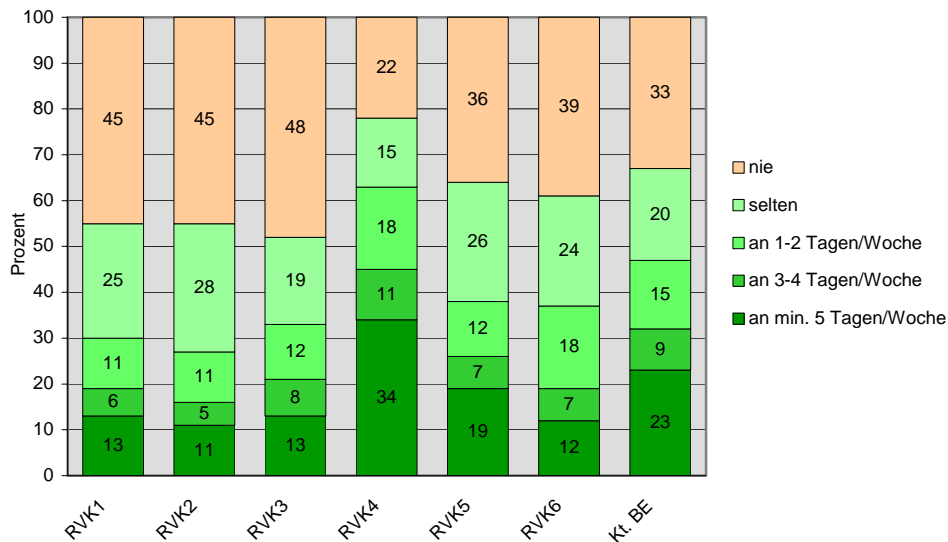


Abbildung 4: Benutzung des öffentlichen Verkehrs

- Das Generalabonnement ist im Kanton das meist gekaufte Abonnement. 25 Prozent der regelmässigen ÖV-Benutzer (mindestens an 1 - 2 Tagen pro Woche) besitzen ein GA. Nur in der RVK 4 wird das GA vom BäreAbi übertroffen (26 Prozent).

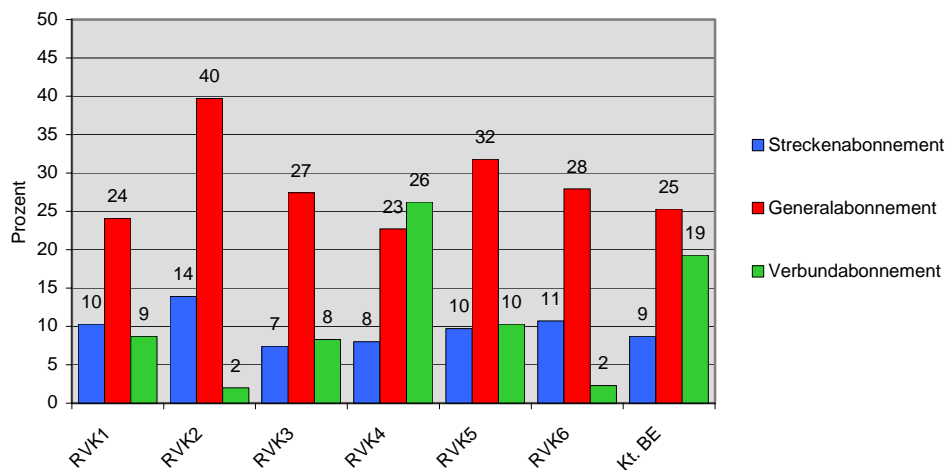


Abbildung 5 Abonnemente der regelmässigen ÖV-Benutzer

- Die Zufriedenheit mit dem ÖV ist allgemein sehr gross. Über 90 Prozent der Personen, die den ÖV mindestens selten oder häufiger benutzen, sind mit dem Angebot eher oder sehr zufrieden. Die Unterschiede nach RVK sind dabei gering.
- Mehr als die Hälfte der ÖV-Kunden sind der Ansicht, das ÖV-Angebot sei in letzter Zeit eher besser geworden. Nur 11 Prozent stellen eine Verschlechterung fest. Die regionalen Unterschiede sind auch hier gering. Einzig in der RVK 6 wird die Entwicklung etwas schlechter beurteilt.

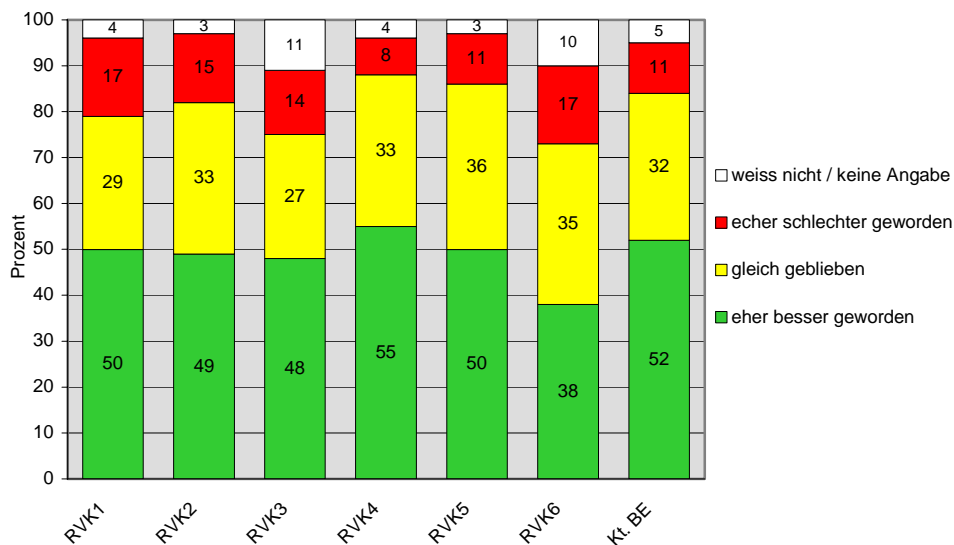


Abbildung 6 Rückblick auf das ÖV-Angebot

- Bei der Bewertung spezifischer Aspekte des ÖV-Angebots ergaben sich bis auf wenige Ausnahmen gute Notendurchschnitte. Nur genügende Noten (4 bis 4.5 der Schulnotenskala) erhielten das Angebot nach 20 Uhr, das Park+Ride-Angebot, die Veloabstellplätze an den Bahnhöfen und das Platzangebot in den Fahrzeugen.

Die Umfrage zum öffentlichen Verkehr fand in dieser Form zum ersten Mal statt. Sie soll in Zukunft alle zwei Jahre wiederholt werden. Die zweite Umfrage wird von Mitte März bis Mitte April 2005 durchgeführt.

2.4 Bezug des Angebotskonzeptes zu weiteren Grundlagen und Planungen

2.4.1 Projekt S-Bahn Bern

Ausgangslage

Die Einrichtung eines S-Bahn-Betriebes geht auf den Grossratsbeschluss betreffend Berner S-Bahn vom 22. Januar 1991 zurück (vgl. Anhang 1). Es wurden folgende hauptsächlichen Ziele und Massnahmen festgelegt:

- In einer 1. Phase ist als Basisangebot ein Halbstundentakt mit Durchmesserlinien auf dem Normalspurnetz zu verwirklichen.
- In einer 2. Phase sollen aufgrund der jeweils vorhandenen Nachfrage und Anlagekapazitäten die notwendigen Angebotsverdichtungen zur Abdeckung der Verkehrsbedürfnisse in Spitzenzeiten realisiert werden.

Die Entwicklung der S-Bahn erfolgte schrittweise. Seit 1995 wurde bei jeder zweijährigen Fahrplanperiode das S-Bahn-Angebot erweitert. Mit dem Projekt S-Bahn 2005 kann die 1. Phase des Grossratsbeschlusses abgeschlossen werden. Die 2. Phase soll im Rahmen von Bahn 2000, 2. Etappe, realisiert werden.

Zielsetzungen

Mit der Inbetriebnahme von Bahn 2000, 1. Etappe, verändern sich die Rahmenbedingungen für die S-Bahn grundlegend. Das Projekt S-Bahn Bern 2005 soll den reibungslosen Übergang von der heutigen zur künftigen S-Bahn sicherstellen. Die S-Bahn Bern 2005 ist ein anspruchsvolles Grossprojekt, welches vom Kanton Bern zusammen mit dem Bund, den Nachbarkantonen Freiburg, Neuenburg, Solothurn, Waadt sowie SBB, BLS, RM, RBS und den übrigen Partnern im öffentlichen Verkehr getragen wird.

Wer ab Ende 2004 mit der Bahn reist, wird im Fernverkehr schneller und komfortabler unterwegs sein. Mit der Inbetriebnahme von Bahn 2000, 1. Etappe, verkürzen sich beispielsweise die Reisezeiten von Bern nach Basel, Zürich und Luzern um rund eine Viertelstunde.

Der Qualitätssprung im Fernverkehr bedeutet für die S-Bahn Bern eine grosse Herausforderung. Sie muss sich in das neue Fahrplankonzept von Bahn 2000 integrieren. Die dazu notwendigen Anpassungen und einige geplante Angebotsverbesserungen erfordern den Ausbau von Strecken und Bahnhöfen.

Daraus ergeben sich folgende Zielsetzungen der S-Bahn Bern auf dem Normalspurnetz zum Fahrplan 2005:

- 4 Durchmesserlinien ergänzt durch beschleunigte S-Bahn-Linien



- Zusatzangebote in Spitzenzeiten
- Rollmaterial mit einem möglichst hohen Anteil an Niederflureinstiegen
- Vereinheitlichtes Fahrgastinformationssystem

Die Linien des RBS, die den Standard einer S-Bahn bereits seit längerem erfüllen, werden mit dem Fahrplan 2005 auch von der Kommunikation her in das S-Bahn-Netz integriert.

Projektorganisation

Entsprechend der Komplexität der Aufgabe und der grossen Anzahl Partner war es notwendig, eine kompetente und schlagkräftige Projektorganisation einzusetzen:

- In der Projektoberleitung (POL) sind die Entscheidungsträger der einzelnen Partner vertreten.
- Zur Unterstützung der POL und als Koordinator wurde ein Gesamtprojektleiter eingesetzt.
- Die Planungsarbeiten werden in einzelnen Teilprojekten durchgeführt
- Eine Begleitgruppe mit Vertretern der Regionalen Verkehrskonferenzen sowie weiteren am ÖV interessierten Organisationen sorgt für eine breite Abstützung des Projektes.

Mit der Einführung des neuen Fahrplanes Mitte Dezember 2004 wird das Projekt abgeschlossen.

Teilprojekt Markt, Angebot, Fahrplan

Die Festlegung des Angebotes und der Fahrplangestaltung stützt sich auf umfangreiche Marktanalysen und Potenzialabschätzungen. Breiten Raum nahm die Fahrplan-konstruktion ein. Infolge der äusserst knappen Kapazitäten des HB Bern und seiner Zufahrten war die Einpassung der S-Bahn-Linien ins Fahrplangefüge der Fernverkehrszüge äusserst anspruchsvoll.

Zusammenfassend ergeben sich folgende Angebote auf den einzelnen S-Bahn-Linien:

Bezeichnung der Linien	Angebot an Werktagen
S1 Fribourg/Laupen - Bern - Münsingen - Thun (Durchmesserlinie)	1/2 Stundentakt
S11 Bern - Fribourg (Eilzug)	in Spitzenzeiten
S2 Schwarzenburg - Bern - Langnau (Durchmesserlinie)	1/2 Stundentakt
S22 Bern - Schwarzenburg (Eilzug)	in Spitzenzeiten
S3 Biel/Bienne - Bern - Belp (-Thun) (Durchmesserlinie)	1/2 Stundentakt
S33 Bern - Belp - Thun (Eilzug)	1/2 Stundentakt
S4 Rosshäusern - Bern - Burgdorf - Affoltern-Weier (Durchmesserlinie)	Stundentakt
S44 Rosshäusern - Bern - Burgdorf - Langnau/Wiler (Durchmesserlinie/Eilzug)	Stundentakt
S5 Bern - Kerzers - Neuchâtel/Murten (-Payerne)	Stundentakt
S51 Bern - Bern Bümpliz Nord	1/2 Stundentakt in Hauptverkehrszeiten
S7 (alt W) Bern - Bolligen - Worb	1/4 Stundentakt
S8 (alt J) Bern - Urtenen/Jegenstorf	1/4 Stundentakt
S9 (alt Z) Bern - Unterzollikofen	1/4 Stundentakt

Teilprojekt Infrastruktur

Die Umsetzung des Konzeptes S-Bahn Bern 2005 verlangt eine Reihe von Anpassungen an der Bahninfrastruktur. Nebst der Gleisinfrastruktur (neue Kreuzungsstellen, Doppelspurausbauten) sind insbesondere die Perronanlagen auf die notwendige Länge und Höhe anzupassen. Die Infrastrukturbesitzer sind verantwortlich dafür, dass die Finanzierung sichergestellt und die notwendigen Plangenehmigungsverfahren zeitgerecht abgewickelt werden können. Durch die sach- und termingerechte Realisierung der Infrastrukturausbauten kann die für das definierte Angebot erforderliche Infrastruktur bereit gestellt werden.

Teilprojekt Rollmaterial

Basierend auf dem Angebot 2005 sind die Bahnunternehmungen für die zeitgerechte Bereitstellung des notwendigen Rollmaterials verantwortlich. Durch die vollständige Übernahme des Betriebes der S-Bahn Bern (Normalspurnetz) durch BLS und RM wurde die Neubeschaffung von Rollmaterial notwendig, da das bestehende Rollmaterial der BLS und RM nicht ausreicht, um den künftigen Verkehr abzudecken. Durch den Einsatz von neuen Pendelzügen und Niederflurzwischenwagen bei den bestehenden Pendelzügen kann bei den meisten Zügen ein Niederfluranteil angeboten werden. Im Weiteren kann die Fahrgastinformation in den Zügen durch den Einsatz entsprechender Informationssysteme weiter verbessert werden. Die eingesetzten Fahrzeuge weisen einen hohen Qualitätsstandard und eine grosse Benutzerfreundlichkeit auf.

Teilprojekt Zugang zur S-Bahn

Im Zentrum des Teilprojektes 5 stehen Massnahmen an den S-Bahnhaltepunkten, die eine Verbesserung und Vereinheitlichung des Zugangs zur S-Bahn und den Haltepunkten zum Ziel haben. Neben Elementen des Erscheinungsbildes steht dabei die Funktionalität im Vordergrund. Es wurden Standards erarbeitet, nach welchen die Stationen gestaltet werden sollen. Auch das Thema Park+Ride / Bike+Ride (P+R / B+R) wird in diesem Teilprojekt behandelt. Zunächst wurde mittels Potenzialanalyse der Handlungsbedarf ermittelt, der sich – bei P+R unter Einbezug des Angebotes der S-Bahnzubringer (Bus etc.) – aus der Anzahl vorhandener Plätze und tatsächlich abgestellter Fahrzeuge ergibt. Aufgrund des Handlungsbedarfes wurden die zu ergreifenden Massnahmen (Planung Ausbau) erarbeitet. Die Umsetzung des ersten Massnahmenpakets der Standards durch die einzelnen Transportunternehmungen wird bis im Dezember 2004 realisiert. In die Definition der Standards wurden die Anliegen der Behindertenvertretung einbezogen.

Teilprojekt Stab M + K (Marketing und Kommunikation)

Die Hauptaufgaben des Teilprojekts Stab M + K umfassen die Positionierung und die Vermarktung der S-Bahn Bern 2005 sowie die Kommunikation der Projektarbeiten bis zum Projektende 2004.

Teilprojekt Partner

Im Teilprojekt Partner erfolgt die Koordination der S-Bahn-Betreiber mit den anderen grossen Transportunternehmungen im Marktgebiet, den Nachbarkantonen und dem wichtigsten touristischen Partner. Die beiden zentralen Anliegen sind die Sicherstellung der Transportkette und ein neues Konzept der Liniennummerierung, welches die Basis für die neue Zuordnung der Kursbuchfelder darstellt.

Projekt Weiterentwicklung S-Bahn Bern (Teilergänzung 2008/2010)

Mit dem Projekt Weiterentwicklung S-Bahn Bern soll die Grundlage für die verschiedenen Finanzierungsbeschlüsse bei Transportunternehmungen und den Kantonen geschaffen werden. Gleichzeitig sollen Grundlagen für die Anpassungen der Infrastruktur erarbeitet werden, welche für die Angebotserweiterungen und -veränderungen notwendig sind.

Angebotsseitig werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Verdichtungen zum 15 Minutentakt im inneren Agglomerationskern (Linien von Bern nach Brünnen, Gümligen – Münsingen, Belp und Münchenbuchsee).
- Verbesserung der Fernverkehrsanschlüsse ohne die Anschlüsse unter den S-Bahnlinien zu verschlechtern.

Ergebnisse des Projektes liegen im Verlauf des Jahres 2005 vor.

2.4.2 Kantonaler Richtplan

Wie das Raumplanungsgesetz des Bundes verlangt, zeigt der kantonale Richtplan wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden. Der Richtplan ist behördenverbindlich. Die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs muss somit gemäss den Vorgaben des kantonalen

Richtplans mit den übrigen raumwirksamen Tätigkeiten des Kantons abgestimmt werden. Der Richtplan ist zweigeteilt: In einen Strategieteil (Kapitel „Leitsätze“, „Hauptziele“ und „Strategien“) mit einem Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren und einen Massnahmenenteil, der bei Bedarf jeweils aktualisiert werden soll.

Der kantonale Richtplan wurde im Februar 2002 vom Regierungsrat genehmigt. Er zeigt insbesondere die Querbezüge zwischen den verschiedenen Bereichen auf und bildet einen koordinierenden Gesamtrahmen für die Fachplanungen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs legt der Richtplan die aus raumplanerischer Sicht wichtigen Grundsätze und die übergeordneten kantonalen Prioritäten fest⁵.

Das kantonale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr ist somit die Fachplanung im Bereich des öffentlichen Verkehrs und weist einen Zeithorizont von vier Jahren auf. Die Umsetzung des Richtplanes wie auch des kantonalen Angebotskonzeptes erfolgt in Absprache zwischen den federführenden Amtsstellen. Der kantonale Angebotsbeschluss ist auf die Inhalte des kantonalen Richtplanes abgestimmt, berücksichtigt die Strategien und stimmt mit den aufgeführten Massnahmen überein.

Der kantonale Angebotsbeschluss trägt insbesondere zur Realisierung des Massnahmenblattes B_04 „Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn“ bei, indem ein Teil der Forderungen (Halten des Angebots und gezielter nachfrage- und potenzialoptimierter Ausbau, Qualitätssteigerung, Beibehalten der Durchmesserlinien, Erweiterung des S-Bahn-Netzes ins untere Emmental, integraler Halbstundentakt auf dem ganzen S-Bahn-Netz) erfüllt werden kann.

2.4.3 Kantonaler Massnahmenplan zur Luftreinhaltung

Die Vorschriften zur Luftreinhaltung und deren Anforderungen an den öffentlichen Verkehr bilden grundsätzlich einen Bestandteil der Angebotsplanung.

Der überarbeitete Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015 (KIGA, 2001) wurde im Jahr 2001 durch den Regierungsrat verabschiedet. Der Massnahmenplan enthält im Handlungsfeld Personenverkehr Aussagen zum öffentlichen Verkehr, indem als flankierende Massnahme umweltfreundliche Verkehrsformen gefördert werden sollen.

Die Massnahme P10 sieht vor, den öffentlichen Verkehr insbesondere in Städten, Agglomerationen, grösseren Ortschaften, im Umkreis von Entwicklungsschwerpunkten und bei Anlagen, die einen grossen Publikumsstrom erzeugen, zu fördern. Zudem sollen solche Anlagen bei der Standortwahl da angesiedelt werden, wo bereits eine möglichst gute ÖV-Erschliessung besteht.

2.4.4 Gesamtverkehrsstudien in Agglomerationen

Die grossen Verkehrsprobleme mit Kapazitätsengpässen im Schienen- und Strassenverkehr verzeichnen die Agglomerationen.

⁵ Als eines der sechs inhaltlichen Hauptziele für die Raumordnung wird beispielsweise die gegenseitige Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung genannt.

Mit der Genehmigung des Berichts "Agglomerationspolitik des Bundes" des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) und des Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO) will sich der Bund verstärkt den Problemen des urbanen Raumes annehmen. Dabei steht die nachhaltige Entwicklung der Agglomerationen im Vordergrund. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Verkehrsentwicklung. Auf Bundesebene sollen Voraussetzungen für ein verstärktes Engagement in Agglomerationen geschaffen werden. Damit Projekte durch den Bund unterstützt werden, ist die Erarbeitung von Mobilitätsstrategien eine Voraussetzung. Um diesen Bundesvorgaben zu entsprechen, aber auch um über eine gesamtheitliche Betrachtung der Verkehrsentwicklung zu verfügen, werden in verschiedenen Agglomerationen des Kantons Bern Gesamtverkehrsstudien durchgeführt.

Bern

Sowohl das Schienennetz wie das Strassennetz - auf dem sich auch ein beträchtlicher Teil des öffentlichen Verkehrs abwickelt - nähert sich der Leistungsgrenze. Kapazitätsengpässe zeichnen sich insbesondere im Hauptbahnhof Bern und seinen Zufahrten (inkl. RBS-Bahnhof) sowie auf dem Autobahnnetz und den entsprechenden Zubringerstrassen, aber auch auf etlichen städtischen Verkehrsachsen, ab. In der Gesamtverkehrsstudie der Agglomeration Bern wurden anhand von Verkehrsmodellen verschiedene Szenarien mit unterschiedlichen Zielsetzungen durchgespielt. Für den öffentlichen Verkehr wurde unter anderem die Wirkung folgender Infrastrukturmodule untersucht:

Abstimmung Siedlung und Verkehr

- Leistungssteigerung des HB Bern durch Entflechtungsbauwerke in den Vorbahnhöfen Weyermannshaus und Wylersfeld
- Anordnung von 2. und 3. Gleisen auf kritischen Zulaufstrecken
- Erweiterung des Meterspurnetzes Richtung Süden (Köniz-Schwarzenburg) und damit als eine von möglichen Varianten ein Durchgangsbahnhof für das RBS-Netz
- Erweiterung des Tramnetzes Richtung Ostermundigen und die Verlängerung der Tramlinie 9 zum Bahnhof Bern Wankdorf

Biel

Die Mobilitätsstrategie der Agglomeration Biel wurde in den Jahren 2003 und 2004 erarbeitet und stellt die Elemente einer zukünftigen Mobilitätsstrategie für die Agglomeration Biel dar. In der Agglomeration Biel wird das Verkehrssystem in den nächsten 15 Jahren durch den Bau der Nationalstrasse A5 grundsätzliche Änderungen erfahren. Nicht Bestandteil der Studie ist die A5 und die dazugehörigen verkehrlichen flankierenden Massnahmen.

In der Mobilitätsstrategie stellt sich die Frage der Rolle des öffentlichen Verkehrs, und es werden bestehende Optionen zu ÖV-Infrastrukturen aus der Optik der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung geprüft: Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Verlängerung der Linie Ins – Täuffelen - Biel (BTI) vom Bahnhof via Stadtzentrum ins Bözingenfeld dann sinnvoll sein kann, wenn im Gebiet des heutigen Rangierbahnhofes eine neue Nutzung möglich ist. Die Option der BTI-Verlängerung ist daher vorderhand offen zu halten und mögliche Linienführungen sind planerisch zu sichern. Der Bau einer zusätzlichen SBB-Bahnhaltestelle Altstadt ist ebenso als Option beizubehalten.

Zentrales Element der Studie ist, dass Siedlungsentwicklungen insbesondere an durch den öffentlichen Verkehr gut Erschlossenen Standorten erfolgen soll. Damit der öffentliche Verkehr einen grösseren Anteil des Gesamtverkehrs übernehmen kann, werden verschiedene Angebotsverbesserungen vorgeschlagen.

Thun

In der Agglomeration Thun wurde in den Jahren 2001 und 2002 unter Federführung des kantonalen Tiefbauamtes eine Gesamtverkehrsstudie erarbeitet (vgl. TBA, AöV, AGR, 2002).

Ausgangspunkt der Studie sind einerseits die negativen Folgen des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt von Thun mit den regelmässigen Stausituationen auf den Hauptachsen, welche die Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofes erschweren und die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Busnetzes beeinträchtigen. Andererseits stellen die Bemühungen der Stadt Thun einen Ausgangspunkt dar, mittels einer neuen Aarequerung im Süden die Verkehrsprobleme in der Innenstadt zu entschärfen.

Die Studie schlägt drei Massnahmenpakete vor:

- In einem ersten Massnahmenpaket soll innerhalb von 5 Jahren das bestehende Verkehrsnetz optimiert und der öffentliche Verkehr sowie der Langsamverkehr bevorzugt und ausgebaut werden. Zudem soll der Parkhausring vervollständigt und ein Parkleitsystem eingeführt werden.
- In einem zweiten Massnahmenpaket (Realisierung in 5 bis 10 Jahren) soll ein neuer Netzteil mit einer Aarequerung im Norden und Verkehrslenkungsmassnahmen in der Innenstadt umgesetzt werden.
- Eine neue Aarequerung Süd und eine verkehrsarme Freienhofgasse sind Bestandteil des Massnahmenpaketes 3, welches innerhalb von 20 Jahren realisiert werden sollen.

Der Aspekt der Siedlungsentwicklung und der Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlung wird im Agglomerationsprogramm Thun behandelt. Diese Arbeiten sind weit fortgeschritten und beinhalten die Ergebnisse der Gesamtverkehrsstudie.

Burgdorf

Die Gesamtverkehrstudie Burgdorf entspringt den zunehmenden Problemen, die der Verkehr im Raum Burgdorf in den Spitzenstunden verursacht. Die Projektleitung der Gesamtverkehrstudie wird durch das Tiefbauamt wahrgenommen. Die Studie verfolgt verschiedene Ziele:

- Verkehrsprobleme der Region Burgdorf und die Erreichbarkeit des Emmentals als weiträumige Probleme und Anliegen erkennen und analysieren.
- Beurteilung von Massnahmen aus einer ganzheitlichen Sicht, bei welcher alle Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr) in die Analyse einbezogen werden.
- Bildung von möglichen Massnahmepaketen hinsichtlich Terminierung und Kosten/Finanzierung.

Die von einer regionalen Interessengruppe erarbeitete „Machbarkeitsstudie Zufahrt Emmental“ wird als ein Element der Gesamtverkehrsstudie einbezogen. Eine optimale Verkehrslösung kann jedoch nur durch eine zweckmässige Kombination der verschiedenen Verkehrsträger gefunden werden. Die Studie wurde anfangs 2004 abgeschlossen.

Es wurden unterschiedliche Ansätze der Problemlösung erarbeitet und einander gegenübergestellt. Die im Bereich des ÖV vorgeschlagenen Massnahmen sehen Taktverdichtungen der S-Bahn, insbesondere aber bei den Buslinien in der Region Burgdorf vor. Es ergeben sich kaum Auswirkungen auf die Infrastruktur öffentlichen Verkehrs.

2.4.5 Park+Ride (P+R)/ Bike+Ride (B+R)

Aufgrund des Beschlusses des Grossen Rates zu S-Bahn/Siedlung vom 11. November 1992 unterstützt der Kanton dezentrale P+R-Anlagen mit möglichst kurzen Fahrstrecken für den motorisierten Individualverkehr. Ausgehend von diesem Beschluss wurde in den letzten Jahren im Hinblick auf die Einführung der weiteren Linien der Berner S-Bahn die Situation an allen Bahnhaltstellen und -stationen des gesamten S-Bahn-Perimeters überprüft (vgl. hierzu Kapitel 2.4.1, Teilprojekt 5). Dabei zeigte sich grosser Handlungsbedarf insbesondere bei Bike+Ride-Anlagen. An vielen Stationen und Haltestellen wurde dafür ein eigentlicher Nachholbedarf ermittelt. Insbesondere bei grösseren Anlagen, sogenannten Velostationen, gestaltet sich die Finanzierung aber schwierig.

Die Situation bei P+R-Anlagen für Autos stellte sich insgesamt als besser heraus, vor allem weil bei ländlichen Haltestellen in der Regel genügend Platz vorhanden ist. Es gibt einige wenige Stationen, bei denen der Handlungsbedarf bezüglich Autoabstellplätzen momentan kaum gedeckt werden kann. In der Regel sind dies Haltestellen von Eil- oder Schnellzügen in regionalen Zentren oder Subzentren, deren Hinterland schlecht durch den ÖV erschlossen ist. Da aufgrund der zentralen Lage dieser Stationen die Errichtung von Park+Ride-Plätzen vergleichsweise teuer ist, stellt die Finanzierung unter anderem wegen Sparmassnahmen des Bundes besondere Probleme. Bei der Erstellung von neuen Park+Ride Anlagen ist darauf zu achten, dass das Angebot an öffentlichem Verkehr auf den bestehenden ÖV-Zubringerlinien nicht in Frage gestellt wird.

Eine Arbeitshilfe des Amtes für Gemeinden und Raumordnung gibt einen Überblick über das Baubewilligungs-, Plangenehmigungs- und Beitragsverfahren für Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen. Bei grösseren P+R-Anlagen (>20 Auto-Parkplätze) werden die Anliegen des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Mitberichtsverfahrens eingebracht und auf die Angebotsplanung abgestimmt.

2.5 Diverses

Fachausschuss Velo

1999 wurde vom Regierungsrat das kantonale Leitbild Velo verabschiedet, welches die Förderung des Veloverkehrs im Kanton Bern zum Ziel hat. Mit der konkreten Umsetzung ist der Kantonale Fachausschuss Velo betraut. Das Amt für öffentlichen Verkehr ist im Fachausschuss vertreten. Die Aufgabe des AöV besteht darin, die Schnittstellen zwischen dem Veloverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu koordinieren. Es

ist um eine Optimierung der Transportkette Velo – ÖV – Velo besorgt und weist Transportunternehmungen auf die Bedürfnisse der Velofahrenden hin. Transportunternehmungen und Gemeinden werden ermuntert, genügend und bedürfnisgerechte Veloabstellplätze (insbesondere mit Überdachung) an den Bahnhöfen bereitzustellen. Bei Ausschreibungen, Neuvergaben und im Offertverfahren wirkt das AöV darauf hin, dass der Velotransport in öffentlichen Verkehrsmitteln im Rahmen der Möglichkeiten gewährleistet ist. Velotransportmöglichkeiten müssen insbesondere entlang von Velowanderrouuten (Veloland Schweiz) und zur Überwindung von grossen Höhendifferenzen gewährleistet sein.

Ortsplanungen

Verschiedene Grundlagen, wie beispielsweise Art. 74 des Baugesetzes oder der Bericht Berner S-Bahn/Siedlung, verlangen eine Abstimmung der Ortsplanungen mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Im Rahmen der Angebotsplanung im öffentlichen Verkehr wird die Umsetzung dieser Grundlagen angestrebt. Die Anliegen des öffentlichen Verkehrs stellen jedoch im Rahmen von Ortsplanungsrevisionen nur einen Teilaspekt dar und können daher nicht immer vollständig berücksichtigt werden.

Planungsgrundlagen benachbarter Kantone

Bei kantonsübergreifenden Linien des öffentlichen Verkehrs sind die Planungsgrundlagen der betroffenen Kantone eine wesentliche Basis, wie beispielsweise kantonale Richtpläne, kantonale Verkehrskonzepte oder -richtpläne.

2.6 Fernverkehr

In der Angebotsplanung und erst recht in der Fahrplangestaltung des Fernverkehrs ist der Kanton in seinem Handlungsspielraum eingeschränkt. Bei der Gewährung des Netzzugangs hat der vertaktete Personenverkehr Vorrang (Art. 9a Abs. 2 des Eisenbahngesetzes). Die Abhängigkeiten innerhalb des Personenverkehrs sind einer klaren Hierarchie unterworfen und in der Fahrplanverordnung des Bundes festgelegt. Demzufolge geschieht der Aufbau auf der Basis eines Fernverkehrskonzeptes (dem der internationale Verkehr zu Grunde liegt). Erst danach erstellen die Unternehmungen einen Fahrplänenwurf für den Fern- und Regionalverkehr. Für den Planungsprozess ist diese Hierarchie eine unabdingbare Vorgabe. Deshalb hat sich auch die Gestaltung des regionalen Personenverkehrs an die Randbedingungen wie Fahrplanlagen von Fernverkehrszügen zu halten.

Es sind somit zahlreiche Einflüsse und Fremdbestimmungen vorhanden, die sich dem unmittelbaren Einfluss des Kantons als Besteller von Leistungen entziehen (Vorrang des Fernverkehrs, technische Randbedingungen wie Kapazitätsengpässe oder Ein- und Ausstrecken bei Bahnen).

Wichtigste Grundsätze in der Angebotsgestaltung sind: Taktfahrplan, Abstimmung der Angebote und Bildung von Transportketten, Vermeidung von Mehrfachbedienungen, gute Anschlüsse an die wichtigen Verbindungen in den Knotenpunkten, kurze Reisezeiten sowie ein effizienter Einsatz der Betriebsmittel.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wird das zentrale Element von Bahn 2000, die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist, in Betrieb genommen. Bern wird auf diesen Zeitpunkt zum Vollknoten. Dies bedeutet, dass die Züge des Fernverkehrs

kurz vor der vollen und halben Stunde im Bahnhof Bern eintreffen und diesen kurz nach der vollen und halben Stunde verlassen. Gleichzeitig wird beim Fernverkehr das Angebot auf verschiedenen Strecken deutlich verbessert. Die Rahmenbedingungen des schienengebundenen Regionalverkehrs wurden bei der Festlegung des Fernverkehrskonzeptes in der Regel nicht berücksichtigt. Eine für den Kanton Bern wesentliche Ausnahme stellt dabei das Angebot im Berner Jura dar: Das Angebot des Fernverkehrs im Jurabogen wurde in Kenntnis der Möglichkeiten beim Regionalverkehr festgelegt und es wird so möglich, die Erschliessung des Jurabogens, aber insbesondere des Berner Juras, attraktiv und wirtschaftlich effizient zu gestalten.

Das Angebot im Fernverkehr ab Dezember 2004 ist in Kapitel 5.1 beschrieben.

2.7 Strategische Aufgabenprüfung des Regierungsrates (SAR)

Im Rahmen der strategischen Aufgabenüberprüfung des Regierungsrates (SAR) hat der Regierungsrat im Herbst 2002 vorgeschlagen, Linien aufzuheben, welche durchschnittlich von weniger als sechs Personen benützt werden. Zudem sollten Kurse aufgehoben werden, welche von weniger als drei Personen benützt werden.

Diese Massnahme hätte zu Einsparungen für Kanton und Gemeinden von 3.6 Mio. Franken geführt; die laufende Rechnung des Kantons wäre um 2.4 Mio. Franken entlastet worden.

Der Grosse Rat hat in der Novembersession 2002 die durch die Regierung vorgeschlagene Massnahme abgelehnt und drei Planungserklärungen angenommen. Die angenommenen Planungserklärungen enthalten die folgenden Inhalte:

1. Das Sparpotenzial ist durch eine sinnvolle Reduktion zu erreichen; den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) sind finanzielle Vorgaben zu machen (Antrag SVP, Grunder).
2. Zur Aufhebung der Linien sind Alternativen zu prüfen. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist auf die Bedürfnisse der Kunden auszurichten und die volkswirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrs für die Dörfer ist zu berücksichtigen. Mit den RVK sind einvernehmliche Lösungen zu suchen (Antrag SP, von Allmen Emil).
3. Es ist aufzuzeigen, wie viele Mittel im öffentlichen Verkehr durch gezielte Umlagerung von Schiene auf Bus und durch massiv bessere Nutzung gemeinsamer Infrastrukturen der bernischen Privatbahnen ohne Abbau des Leistungsangebots eingespart werden können. Es ist zu prüfen, ob das System des heutigen Angebotsbeschlusses genügend Wettbewerb zulässt (Antrag Finanzkommission und Geschäftsprüfungskommission).

Im Angebotsbeschluss 2005 – 2008 wurden die Planungsabklärungen wie folgt berücksichtigt:

- 1 Im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) sind die Aufgaben der RVK geregelt. Die RVK verfügen über keine finanziellen Kompetenzen und sind deshalb nicht geeignete Ansprechpartner für finanzielle Vorgaben. Den RVK eine finanzielle Vorgabe zu machen, ist zudem nicht möglich, da es sich bei den Abgeltungssummen der einzelnen Transportunternehmungen bzw. der einzelnen Linien um schützenswerte Unternehmensdaten handelt und die RVK nicht Verhandlungspartner der Transportunternehmungen bei der Angebotsbestellung sind. Bei der Erarbeitung der regionalen Konzepte haben wirtschaftliche Aspekte

eine wesentliche Entscheidungsgrundlage dargestellt und so werden bei mehreren Linien Angebotsabbauten mit entsprechenden Kostenreduktionen vorgeschlagen. Weitergehende Massnahmen zur Einhaltung des Sparpotenziales hat der Regierungsrat dem Grosse Rat in zwei Varianten dargelegt. Der Grosse Rat hat dem Vorschlag des Regierungsrates zugestimmt.

- 2 Die RVK haben Alternativen geprüft und Vorschläge ausgearbeitet, welche im Angebotsbeschluss berücksichtigt sind.
- 3 Die Wahl der wirtschaftlichsten Verkehrsmittelart ist Gegenstand der Planungsarbeiten zum Angebotsbeschluss. Auch im Hinblick auf den vorliegenden Angebotsbeschluss wurden Umstellungen der Betriebsart von Bahn auf Bus geprüft; die Ergebnisse sind in Kapitel 4.2.4 enthalten.
In Kapitel 5.2.4 werden weitere Linien zur Umstellung der Betriebsart von Bahn auf Bus aufgeführt.

3 ZIELE UND GRUNDSÄTZE

3.1 Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

1990 hat der Regierungsrat Grundsätze zur Berner Verkehrspolitik formuliert. Infolge der inzwischen eingetroffenen Veränderungen der Rahmenbedingungen haben sich diese Grundsätze als aktualisierungsbedürftig erwiesen. Der Regierungsrat hat deshalb der Verwaltung den Auftrag erteilt, einen Bericht zu den künftigen Schwerpunkten der Verkehrspolitik zu erarbeiten.

Der Bericht über die „Bernische Verkehrspolitik 2000“ wurde durch den Regierungsrat verabschiedet und dem Grossen Rat in der Januarsession 2001 zur Kenntnis gebracht. In einem entsprechenden Regierungsratsbeschluss (RRB) sind unter anderem die Ziele sowie Zuständigkeiten, Bewirtschaftung und Umsetzung festgelegt. Im Bericht wird vorgeschlagen, die bernische Verkehrspolitik nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit auszurichten. Langfristig soll der Verkehr somit sozialverträglich, wirtschaftlich und umweltverträglich sein.

3.2 Angebotsgrundsätze im öffentlichen Verkehr

Gemäss Art. 3 ÖVG umschreibt der Kanton die Grundsätze, nach welchen sich das Angebot des öffentlichen, nicht touristischen Verkehrs richten soll. In den allgemeinen Grundsätzen werden die Ziele beschrieben und festgelegt, die für die Angebotsgestaltung im öffentlichen Verkehr gelten sollen.

Weitere Vorgaben ergeben sich aus der Abgeltungsverordnung des Bundes (ADVF). Im Folgenden werden die einzelnen Grundsätze kommentiert und erläutert.

- Im ganzen Kanton ist ein Grundangebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen.

In der Regel soll jede Gemeinde bzw. jede grössere Ortschaft mit einer angemessenen Qualität erschlossen werden, sofern die Richtwerte für die minimalen Auslastungs- und Kostendeckungsgrade gemäss kantonalen Angebotsverordnung erreicht werden. Der öffentliche Verkehr erfüllt wichtige soziale, volkswirtschaftliche und regionalpolitische Funktionen. Als öffentliche Dienstleistung bietet er den Bürgerinnen und Bürgern des Kantons ein Minimum an Mobilität und den Zugang zu Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen, die ausserhalb der Wohngemeinde liegen.

- In schwach besiedelten Gebieten dient der öffentliche Verkehr der Mobilitätssorge.

Das wirtschaftliche Gedeihen und das Vermeiden von Abwanderung setzen für schwach besiedelte Gebiete gute Verkehrsverbindungen voraus. Grösseren Gruppen der Bevölkerung (z.B. Jugendliche, Senioren) ist und bleibt trotz der starken Motorisierung die Benützung eines privaten Motorfahrzeuges verwehrt. Die soziale und wirtschaftliche Integration setzt aber ein Minimum an Mobilität voraus. Der öffentliche Verkehr, der hier angeboten werden soll, muss - unter Beachtung eines vernünftigen Mitteleinsatzes - eine Mindesterschliessung sicherstellen. Dazu gehö-

ren auch unkonventionelle Betriebsarten (Rufbusse, Bedarfsangebote, Bürgerbusse).

- In den Regionalzentren und ihren Einzugsgebieten sowie in Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte decken der öffentliche und der individuelle Verkehr die Bedürfnisse gemeinsam ab. Eine optimale gegenseitige Ergänzung ist anzustreben.

In den Regionalzentren und Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte sind der Substitution des motorisierten Individualverkehrs durch den öffentlichen Verkehr Grenzen gesetzt. Soweit die Belastung von Mensch und Umwelt es erlaubt, ist je nach Eignung einzelner Teilgebiete der Schwerpunkt auf den öffentlichen oder auf den individuellen Verkehr zu legen, ohne aber den andern auszuschliessen. Besondere Beachtung ist auch dem kombinierten Verkehr (Park+Ride, Bike+Ride) zu schenken.

- In den Agglomerationen stellt der öffentliche Verkehr den Basisverkehrsträger dar.

Die hohe Nachfrage nach Transportleistungen in den Agglomerationen bildet eine günstige Voraussetzung für den Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum Individualverkehr. In den Agglomerationen soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs so dicht sein, dass ein möglichst hoher Anteil des Personenverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt wird. Neben den Zielen des Umweltschutzes soll damit auch erreicht werden, dass das kaum erweiterbare Strassennetz für diejenigen benutzbar bleibt, die zwingend auf Strassentransporte angewiesen sind (insbesondere den Nutzverkehr).

- Angebot und Nachfrage sind aufeinander abzustimmen. Die entsprechenden Bestimmungsgrößen sind in der Angebotsverordnung festgelegt.

Bei der Angebotsplanung und -gestaltung bildet die vorhandene Nachfrage die wichtigste Bestimmungsgröße. In besonderen Fällen kann auch die potenzielle Nachfrage bestimmend sein (z.B. wenn eine grössere Überbauung von Anfang an mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden soll). Im Sinne eines wirtschaftlichen Mitteleinsatzes ist die Anzahl Fahrgelegenheiten dem Fahrgastaufkommen anzupassen.

Auf der anderen Seite des Spektrums ist eine vorhandene Nachfrage zwingend zu befriedigen. Es sind sämtliche Fahrgäste mit einer annehmbaren Qualität (ohne längere Stehplatzfahrten) zu befördern, was die Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten voraussetzt. Die Regeln für die Abstimmung von Angebot und Nachfrage sind in der Angebotsverordnung festgelegt.

- Bei der Fahrplangestaltung sind das Taktsystem, möglichst gute Anschlüsse und ein effizienter Einsatz der Betriebsmittel anzustreben.

Das übergeordnete Netz der IC- und Schnellzüge ist auf einem Taktsystem aufgebaut, d.h. die Abfahrts- und Ankunftszeiten wiederholen sich halbstündlich, stündlich oder zweistündlich. Dieses Taktsystem ist auch im Regionalverkehr anzuwenden. Abweichungen vom Taktsystem sind nur in marktbedingten Ausnahmefällen zulässig. Um möglichst lückenlose Transportketten zu erreichen, sind die Anschlüsse in den Verkehrsknoten zu optimieren. Im Weiteren sind die Fahrpläne so aufzubauen, dass daraus ein möglichst effizienter Einsatz der Betriebsmittel resultiert. Insbesondere sind unproduktive Standzeiten an End- oder Zwischenhaltestellen zu minimieren.

- Der öffentliche Verkehr ist möglichst behindertenfreundlich zu gestalten.

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG), welches am 1.1.2004 in Kraft getreten ist, fordert, dass Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht sein müssen. Gemäss Art. 11 BehiG sind Ausnahmen zulässig, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand steht. Wird auf die Beseitigung der Benachteiligung verzichtet, so bestimmt Art. 12, dass das Gericht oder die Verwaltungsbehörde die SBB, die konzessionierte Transportunternehmung oder das Gemeinwesen verpflichtet, eine angemessene Ersatzlösung anzubieten (z.B. Behindertenfahrdienste).

In Art. 22 BehiG ist festgelegt, dass Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs spätestens nach 20 Jahren behindertengerecht sein müssen. Kommunikationssysteme und Billettausgabe müssen spätestens nach 10 Jahren behindertengerecht angeboten werden. Die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) regelt die funktionalen Anforderungen an die Einrichtungen, die Fahrzeuge und die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs sowie die Voraussetzungen für die Gewährung von Finanzhilfen.

3.3 Definition des Angebotes

3.3.1 Regionalverkehr

Im Angebotsbeschluss ordnet der Grosse Rat jede Linie einer bestimmten Angebotsstufe zu. In der Angebotsverordnung (AGV) wird diese Definition der Stufen in Art. 5 festgelegt:

- Stufe 1: Angebot zur Sicherstellung der Mobilitätsvorsorge in Gebieten mit schwacher Siedlungsdichte (4 bis 15 Kurspaare). Dieser Stufe 1 sind zudem unkonventionelle Betriebsformen, wie z.B. Rufbus, Bürgerbus, Sammeltaxis, Kombi-Verkehr Personen/Postsachen, zugeordnet.
- Stufe 2: Stundentakt für regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte (16 bis 25 Kurspaare)
- Stufe 3: Halbstundentakt für regionale Verbindungen in Korridoren mit hoher Siedlungsdichte und in Siedlungsschwerpunkten (26 bis 39 Kurspaare)
- Stufe 4: Kursfolgezeiten von 30 Minuten und weniger für Gebiete mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte (über 40 Kurspaare).

Für die Erfolgskontrolle der effizienten Betriebsführung und Überprüfung der Zweckmässigkeit sind in Art. 10 ff der AGV Zielvorgaben und Minimalanforderungen für die Auslastung (vgl. Tabelle 2) und den Kostendeckungsgrad definiert (vgl. Tabelle 3). Im Anhang 2 ist die Erfolgskontrolle auf der Basis der Offerten 2003 (Kostendeckungsrad) bzw. 2004 (Nachfrage) für alle Linien zusammengestellt.

Stufe	Zielvorgaben	Kleinbus (<3.5t)	Std- und Midibus	Gelenkbus	Tram/ -art. Zug ⁶	Regional- zug
1	< 16 Kurspaare/Tag	3	6	8	20	25
2	16-25 Kurspaare/Tag	5	10	15	25	35
3	26-39 Kurspaare/Tag	6	13	20	30	50
4	ab 40 Kurspaare/Tag	8	16	25	40	60

Stufe	Minimalanforderungen	Kleinbus (<3.5t)	Std- und Midibus	Gelenkbus	Tram/ -art. Zug	Regional- zug
1	< 16 Kurspaare/Tag	2	4	5	12	15
2	16-25 Kurspaare/Tag	3	6	9	15	20
3	26-39 Kurspaare/Tag	4	8	12	20	30
4	ab 40 Kurspaare/Tag	5	10	15	25	40

Tabelle 2: Zielvorgaben und Minimalanforderungen für die durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs, gemessen am meistbelasteten Teilstück einer Linie

Stufe	Zielvorgaben	Minimalanforderungen
1	< 16 Kurspaare/Tag	35%
2	16-25 Kurspaare/Tag	40%
3	26-39 Kurspaare/Tag	45%
4	ab 40 Kurspaare/Tag	50%

Tabelle 3: Zielvorgaben und Minimalanforderungen für den Kostendeckungsgrad

3.3.2 Agglomerationsverkehr

Die für den regionalen Personenverkehr gültigen Angebotsgrundsätze gelten auch für die Feinerschliessung in den Agglomerationskernen Bern, Biel und Thun. Diese umfassen folgende Gebiete:

- Agglomerationskern Bern: die Gemeinden Bern (ohne Niederbottigen, Oberbottigen, Riedbach), Bremgarten, Köniz (nur städtischer Teil, d.h. Liebefeld, Köniz, Schliern, Spiegel, Wabern), Ittigen, Muri und Ostermundigen
- Agglomerationskern Biel: die Gemeinden Biel, Brügg und Nidau
- Agglomerationskern Thun: die Gemeinden Thun und Steffisburg

⁶ Definition gemäss Kostenbeitragsverordnung vom 23. August 1995, Art. 5, Abs.4.

Zur Feinerschliessung gehören alle Linien, welche sich innerhalb der Agglomerationskerne befinden. Linien, die vom Umland in die Agglomerationskerne führen, zählen nicht zur Feinerschliessung. In der Regel gilt für diese Linien die definierte Angebotsstufe auch innerhalb des Agglomerationskerns.

In den Agglomerationskernen ist die Feinerschliessung in der Regel der Angebotsstufe 4 zugeordnet. Die Angebote innerhalb der Agglomerationskerne werden weiter differenziert und drei Stufen zugeordnet (vgl. Tabelle 4).

Die Stufe A umfasst Linien mit einem Angebot von weniger als 60 Kurspaaren. Dabei handelt es sich in der Regel um Tangential- und Quartierlinien.

Die übrigen zwei Stufen (B und C) haben einerseits die Funktion der Zentrumerschliessung, andererseits werden sie an das Nachfragepotenzial gekoppelt, wobei nach zwei Potenzialstufen unterschieden wird, die "mittlerer" bzw. "hoher Siedlungsdichte" entsprechen. Faktisch führt dies dazu, dass die Nebenlinien in der Stadt Bern und die Hauptlinien in den beiden Mittelzentren Thun und Biel in die Stufe B fallen, während die Hauptlinien im Hauptzentrum Bern der Stufe C zuzuweisen sind.

Präzisierung der Stufe 4	Funktion	ungefähres Taktintervall ⁷	Angebotsniveau
A	In der Regel Tangential- und Quartiererschliessung	20-30'	<60 Kursp./Tag
B	In der Regel Radiallinie bei mittlerer Siedlungsdichte	10-20'	60-120 Kursp./Tag
C	In der Regel Radiallinie bei hoher Siedlungsdichte	<10'	>120 Kursp./Tag

Tabelle 4: Definition von 3 Stufen für den städtischen Raum

Die Zuordnung von Linien zu einer Stufe orientiert sich grundsätzlich am Potenzial der entsprechenden Linie. Nebst dem (theoretischen) Potenzial sind in der Praxis jedoch noch weitere Aspekte zu berücksichtigen wie beispielsweise die (effektive) Nachfrage oder die von der Infrastruktur her zulässigen Gefässgrössen.

3.3.3 Versuchsbetriebe

Gemäss Art. 6, Abs. 2 ÖVG kann der Kanton Versuchsbetriebe, die im überwiegenden öffentlichen Interesse liegen, unterstützen. Die Auswirkungen von neuen Angeboten können meist nur durch Markttests ermittelt werden. Dazu werden neue Angebote versuchsweise eingeführt. Neue Angebote werden in der Regel gemeinsam durch die beteiligten Gemeinden und den Kanton finanziert, wobei der Kanton üblicherweise einen Drittel der Betriebskosten finanziert, während die übrigen Betriebskosten durch Erträge, Gemeinden und allfällige Dritte finanziert werden. Neu konzipierte Angebote (beispielsweise veränderte Betriebsformen) werden meist über den üblichen Kostenschlüssel finanziert.

⁷ Grundtakt tagsüber, ohne nachfragebedingte Zusatzkurse.

Die Versuchsergebnisse, insbesondere die Nachfrage und die Kosten, dienen als Entscheidungsgrundlage für den nachfolgenden Angebotsbeschluss.

3.4 Grundsätze für die Tarifgestaltung

Die Hoheit für die Festlegung der Tarife liegt gemäss Transportgesetz bei den Transportunternehmungen; das Bundesamt für Verkehr genehmigt die Tarife.

Nach Art. 7 ÖVG sind für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs angemessene Tarife zu erheben. Die Definition dieser Angemessenheit erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist ein möglichst hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr anzustreben.

Das kantonale Recht (Verfassung, ÖVG) verlangt eine Verringerung der Verkehrsemissionen. Diese wird erreicht, wenn die Mobilitätsbedürfnisse verringert werden und ein möglichst hoher Anteil der Transportnachfrage mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Fussgänger/-innen, Fahrräder, öffentlicher Verkehr) abgewickelt wird. Bei der Verkehrsmittelwahl spielt jedoch das Preis-/Leistungsverhältnis eine entscheidende Rolle. Die Tarife beim öffentlichen Verkehr müssen daher so angesetzt werden, dass sie gegenüber dem Preisniveau des motorisierten Individualverkehrs konkurrenzfähig bleiben.

- Durch hohe Fahrgastzahlen und Ausnutzung der Preis- und Marktsituation sind möglichst hohe Verkehrserträge zu erreichen.

Die Verbesserung der Ertragslage im öffentlichen Verkehr kann grundsätzlich durch die Erzielung von höheren Fahrgastzahlen, durch Tariferhöhungen und allenfalls Tarifiedifferenzierungen erreicht werden. Sowohl die Steigerung der Passagierfrequenzen wie Tarifierhöhungen sind jedoch nur realisierbar, wenn flankierende Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr auch tatsächlich ergriffen und umgesetzt werden.

- Bei gleichwertigen Verkehrsangeboten sind grundsätzlich vergleichbare Tarife zu erheben.

Mit der Schaffung und Erweiterung der Tarifverbunde konnten die Tarifunterschiede im Abonnementsbereich weitgehend ausgeglichen werden. Im Berggebiet mit einem höheren Tarifniveau werden zudem vergünstigte Mehrfahrtenkarten angeboten.

4 RÜCKBLICK: ANGEBOTSBESCHLUSS 2001 - 2005

4.1 Allgemeines

Am 7. September 2000 hat der Grosse Rat den Angebotsbeschluss 2001-2005 verabschiedet und den Regierungsrat mit dem Vollzug beauftragt. Am 11. Juni 2002 wurde der Angebotsbeschluss angepasst, um die Einführung neuer Konzepte⁸ zu ermöglichen und den Versuchsbetrieb Burgdorf - Fraubrunnen ins Grundangebot aufzunehmen. Am 18. Juni 2003 hat der Grosse Rat weitere Versuchsbetriebe⁹ aufgrund der positiven Erfolgskontrolle ins kantonale Grundangebot aufgenommen.

Nachfolgend wird über die Umsetzung des Beschlusses informiert und die Entwicklung des ÖV-Angebotes von 2001 bis 2005 dargestellt.

4.2 Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2001 - 2005

4.2.1 Schienenverkehr

S-Bahn Bern

Die Einführung der Berner S-Bahn ist schrittweise und entsprechend den vorhandenen Infrastrukturanlagen erfolgt. Die Grundsätze wurden durch verschiedene Grossratsbeschlüsse festgelegt:

- Im Grossratsbeschluss betreffend Berner S-Bahn vom 22. Januar 1991 wurde das S-Bahn-Konzept festgelegt und Bestimmungen zur Umsetzung erlassen:
 - Bildung von Durchmesserlinien auf dem Normalspurnetz
 - Grundsätzlicher Halbstundentakt bei S-Bahn-Linien
- Grossratsbeschluss S-Bahn/Siedlung vom 25. März 1992:
 - Anpassungen und Ergänzungen zum S-Bahn-Konzept
 - Überprüfung und Koordination der Ortsplanungen
 - Gezieltes und verdichtetes Bauen an S-Bahn-Haltestellen und dezentrale Konzentration der Arbeitsplätze
 - Wohnbauförderung
 - Aufwertung von bestehenden und Einrichtung von neuen Haltestellen
 - Park+Ride-Konzepte im S-Bahn-Perimeter
- Angebotsbeschluss 1997-2001 vom 11. November 1996 des Grossen Rates:
 - Einführung der Linie S3 (Thun - Belp - Bern - Biel)
 - Einführung der Linie S4 (Neuchâtel/Murten - Bern - Burgdorf - Emmental)¹⁰

⁸ Neue Konzepte der Buslinien Oberbottigen / Frauenkappelen - Mühleberg und Längenberg.

⁹ Versuchsbetriebe Moutier und Umgebung, Köniz - Blinzern und Worb - Walkringen

¹⁰ Aufgrund der Fahrplankonstellatation war es schliesslich nicht möglich, die Linien Neuchâtel - Bern und Bern - Burgdorf als Durchmesserlinie zu gestalten. Eingeführt wurde die S4 von Bümpliz Nord via Bern ins Emmental und die S5 Neuchâtel - Bern.

- Angebotsbeschluss 2001-2005 vom 7. September 2000 des Grossen Rates:
 - Einführung des integralen Halbstundentaktes auf der Linie S3 im Abschnitt Bern - Lyss - Biel
 - Einführung eines neuen Konzeptes auf der Linie Bern - Neuchâtel (RX, S4, S5 und S6)

Die S-Bahn Bern wurde von 2001 - 2005 insgesamt konsolidiert, und die Anpassungen auf verschiedenen Linien wurden der Nachfrage entsprechend vorgenommen. Nebst der Einführung des integralen Halbstundentaktes auf dem Ast Bern - Biel wurde bei der S2 der Halbstundentakt zwischen Bern und Schwarzenburg an Werktagen ausgedehnt und der bestehende Halbstundentakt am frühen Sonntag Morgen reduziert, sowie das Angebote der S44 zeitlich erweitert.

Durch die Aufhebung der sehr schwach frequentierten Haltestelle Rüplisried-Mauss im Dezember 2002 konnte die S5 beschleunigt und die Wirtschaftlichkeit der Linie deutlich verbessert werden. Gleichzeitig wurde die S6 nach Kerzers verlängert und im Raum Mühleberg - Frauenkappelen ein neues Buskonzept umgesetzt.

Der ursprünglich vorgesehene Halbstundentakt konnte bei verschiedenen Linien noch nicht durchgehend eingeführt werden:

- S2/S22: Auf den Fahrplanwechsel 1999 wurde das neue Schnellzugskonzept der SBB zwischen Luzern und Genève eingeführt. Aufgrund der Fahrplanlagen dieser Züge, aber auch wegen der knappen öffentlichen Mittel, verkehrt die S2 in verkehrsschwächeren Zwischenzeiten und während der Spitzenzeiten in der Gegenlastrichtung nur im Stundentakt.
- S4/S44: Die fehlende Kapazität auf der stark belasteten SBB-Strecke zwischen Bern und Burgdorf führt dazu, dass die S4 im Stundentakt verkehrt und nur in den Spitzenzeiten durch die S44 zum Halbstundentakt verdichtet wird.
- S5/S6: Die S5 und die S6 verkehren im Stundentakt, was aufgrund der Nachfrage gerechtfertigt ist. Mit den stündlich verkehrenden Regio-Express-Zügen erhalten die frequenzstarken Stationen (Bümpliz, Gümmenen, Kerzers und Ins) zusätzliche Verbindungen.

Anschlusskonzept

Das Anschlusskonzept der S-Bahn beruht darauf, dass an den Linienenden gute Anschlüsse ans übergeordnete Fernverkehrsnetz bestehen. Dieser Grundsatz wird heute erfüllt:

- S1: Gute Anschlüsse in Thun in Richtung Spiez - Interlaken und Brig, sowie in Fribourg in Richtung Lausanne - Genève.
- S2/S22: Gute Anschlüsse der S22 und der Schnellzüge in Konolfingen auf die Linien des RM (stündlich), gute Anschlüsse der S2 in Konolfingen auf die Verdichtungszüge des RM.
- S3: Gute Anschlüsse in Thun in Richtung Spiez - Interlaken und Brig¹¹ sowie in Biel in verschiedene Richtungen, gute Anschlussverhältnisse in Lyss.

¹¹ Infolge baustellenbedingter Fahrzeitverlängerungen konnten im Fahrplanjahr 2003 die Anschlüsse in Richtung Brig nicht gewährleistet werden. Zudem konnte während der Hauptverkehrszeiten der Halt Kehrsatz Nord nicht bedient werden.

- S4: Aufgrund der grossen Belastung der Strecke Mattstetten - Burgdorf ist der Spielraum bei der Gestaltung des Fahrplanes der S4 gering. Die Anschlussverhältnisse in Burgdorf und Langnau sind nicht optimal.
- S5: Die S5 weist in Neuchâtel gute Anschlussverhältnisse an den Fernverkehr in die Westschweiz auf. Die Anschlüsse nach La Chaux-de-Fonds werden durch den Regio-Express Bern - Neuchâtel hergestellt. Die S5 verkehrt zwischen Kerzers und Bern um rund 20 Minuten versetzt zum Regio-Express.

Wegen des Grundsatzes der guten Anschlüsse an den Linienenden sind die Anschlussverhältnisse der S-Bahn-Linien in Bern sehr unterschiedlich: Gute Anschlüsse an den Fernverkehr weisen S1 (Ast Flamatt), S2 (Ast Schwarzenburg), S3 und S5 auf, während vor allem die S1 (Ast Thun) und die S2 (Ast Langnau) schlechte Anschlüsse an die meisten Züge des Fernverkehrs vermitteln.

Nachfrageentwicklung

Im Korridor Bern - Biel wurde im Jahr 2001 der integrale Halbstundentakt bei der S3 und tagsüber der Halbstundentakt beim Fernverkehr eingeführt. Gleichzeitig wurde neu beim Schnellzug ein Halt in Münchenbuchsee eingeführt. Im ersten Jahr des neuen Angebotes nahmen die Frequenzen beim Fernverkehr um über 30% zu, während die Benützung der S3 trotz der starken Konkurrenz durch den Fernverkehr praktisch unverändert blieb. Erfahrungsgemäss nimmt die ÖV-Benützung nach der Einführung eines neuen Angebotes während mehrerer Jahre zu. Der in den Offerten 2004 ausgewiesene Nachfragewert zeigt denn auch eine Zunahme der Frequenz der S3 um über 5%.

Bei den übrigen S-Bahn-Linien haben die Frequenzen um jeweils 5 bis 10 % zugenommen, bei der S2 beträgt die Zunahme mehr als 10%.

Bern Nord/Ost

Auf dem Schmalspurnetz des RBS wurde im Zeitraum des Angebotskonzeptes 2001-2005 das Angebot im Wesentlichen beibehalten. Das Schienennetz konnte jedoch schrittweise ergänzt werden (einzelne Doppelspurabschnitte), damit die Fahrplanstabilität gesichert werden kann und Anpassungen auf das Jahr 2005 (Bahn 2000) erfolgen können.

Auf der Linie Z Bern - Unterzollikofen wurde ein neues Abendkonzept erarbeitet. Die Verbindung wird seit Mai 2001 abends nach 20.00 Uhr mit Bussen im 20-Minutentakt bedient. Dadurch können die z.T. unterirdischen Stationen Tiefenau und Felsenau nachts geschlossen werden. Zudem kann die Strecke Bern - Unterzollikofen - Hirzenfeld ohne Umsteigen angeboten werden.

Durch die Inbetriebnahme neuen Rollmaterials (Niederflur-Zwischenwagen) konnte die Kapazität der einzelnen Züge ausgebaut werden. Indem nun alle Züge über mindestens zwei Niederflureinstiege verfügen, ist das Bahnnetz des RBS auch für Mobilitätsbehinderte beinahe uneingeschränkt nutzbar.

Das aktuelle Liniennetz der S-Bahn Bern ist im Anhang 3 dargestellt.

RVK Biel-Seeland-Berner Jura

Veränderungen im Fernverkehr mit dem Fahrplanwechsel 2001

Auf den Fahrplanwechsel 2001 wurde im Fernverkehr der Halbstundentakt zwischen Biel und Bern sowie Biel und Zürich eingeführt. Gleichzeitig wurden die ausserhalb

des Taktsystems verkehrenden Zusatzschnellzüge am Morgen und Abend abgeschafft. Dies ermöglichte es, auf verschiedenen Zubringenlinien¹² im Raum Biel das Angebot zu systematisieren und auch am frühen Morgen einen Taktfahrplan anzubieten.

Linien Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds/Moutier

Mit dem Fahrplanwechsel 1999 wurde ein neues, in Zusammenarbeit mit der RVK und unter Einbezug der Gemeinden erarbeitetes Konzept eingeführt. Bestandteil dieses Konzeptes sind stündliche schnelle Verbindungen Biel - St-Imier - La Chaux-de-Fonds sowie Regionalzugsverbindungen zwischen Biel - Sonceboz - Moutier und Sonceboz - St-Imier.

Auswertungen der SBB zeigen, dass das neue Konzept nebst einer Zunahme der Passagierfrequenzen bei den Regionalzügen zu einem Passagierrückgang bei den Schnellzügen führt, wobei insgesamt ein leichter Rückgang der Transportleistungen (in Personenkilometern) festgestellt wurde. Aufgrund der Anschlusssituation in Biel und Tavannes sowie der feststehenden Änderungen im Dezember 2004 wurde auf eine Neukonzeption der Linien verzichtet.

Übrige Bahnlinien

Das Angebot auf den übrigen Linien wurde grundsätzlich beibehalten. Dank Optimierungen im Angebot und Sparanstrengungen der Transportunternehmungen erreichen praktisch alle Linien die Minimalanforderungen der kantonalen Angebotsverordnung bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad (Basis: Leistungsvereinbarungen für das Fahrplanjahr 2003). Eine Ausnahme bildet die Linie Tavannes - Le Noirmont, welche die Minimalvorgaben zur Nachfrage knapp nicht erreicht, sowie die Standseilbahn Saint-Imier - Mont-Soleil, welche den minimalen Kostendeckungsgrad nicht erreicht¹³. Die Nachfrage auf der Linie Lyss - Büren erreicht die Minimalanforderungen nur knapp. Eine Zusammenstellung der Erfolgskontrolle nach AGV befindet sich in Anhang 2.

RVK Oberaargau

Auf der Bahnlinie Solothurn - Olten wurde im Juni 2001 der Halbstundentakt eingeführt. Durch diesen Angebotsausbau konnte die Nachfrage zwischen 2000 und 2002 um rund 15% erhöht werden.

Auf den übrigen Bahnlinien wurde das Angebot grundsätzlich beibehalten.

Sämtliche Linien erreichen die Minimalanforderungen der kantonalen Angebotsverordnung bezüglich Kostendeckungsgrad und, mit Ausnahme der Linie Langenthal - St.Urban Ziegelei, auch die Minimalanforderungen bezüglich Nachfrage. Das Angebot auf der Linie Langenthal - St.Urban Ziegelei wird mit einem Fahrzeug erbracht. Eine Reduktion des Angebotes führt daher zu keinen wesentlichen Kosteneinsparungen, jedoch wären Ertragseinbussen zu erwarten.

¹² Dies betrifft die Bahnlinien Biel - Grenchen (- Solothurn) und Biel - Täuffelen - Ins sowie die Buslinien Biel - Meinisberg und Biel -Bellmund (- Jens/Aarberg).

¹³ Untersuchungen vor der Sanierung haben gezeigt, dass alternative Verkehrsmittel wirtschaftlich keine Vorteile brächten.

RVK Emmental

Insbesondere die Neukonzeption des Fernverkehrs auf der Linie Bern - Luzern (1999) hatte zur Folge, dass die Züge der S2 Bern - Langnau aus technischen Gründen und entgegen den Absichten des Bestellers nicht in beiden Richtungen halbstündlich verkehren können. Die Bauarbeiten für die zahlreichen Doppelspurabschnitte zwischen Worb SBB und Langnau haben zusätzlich zur Folge, dass der Fahrplan für die Jahre 2003 und 2004 wiederum angepasst werden musste. Insbesondere fallen die Interregio-Züge aus, die den 2-Studentakt zwischen Bern und Luzern in den Hauptverkehrszeiten zum Studentakt verdichteten. Sie werden zwischen Langnau und Bern nach Möglichkeit durch ein S22-Angebot ersetzt.

Die Linien im RM-Netz wurden weitgehend unverändert betrieben. Mit einem zusätzlichen Zugspaar der S44 konnte eine gezielte Verdichtung des Angebots in den Hauptverkehrszeiten eingeführt werden

Sämtliche Linien erreichen die Minimalanforderungen der kantonalen Angebotsverordnung bezüglich Kostendeckungsgrad und Nachfrage.

RVK Bern-Mittelland

Der Schienenverkehr in der Region Bern (RVK 4) ist stark durch die Berner S-Bahn geprägt. Zusätzlich sind folgende Angebote auf der Schiene zu erwähnen:

Bern - Worb (Linie G)

1997 wurde die Linie G bis Bern Zytglogge verlängert (anstelle Helvetiaplatz). Die Frequenzen sind seither überproportional angestiegen. Das bewährte Angebot wurde seit 2001 weitgehend unverändert belassen. Eine geforderte Verdichtung des 30-Minutentakts am Abend konnte bisher aus Kostengründen nicht realisiert werden.

Die Perspektiven dieser Linie sind in Zukunft stark durch die Weiterentwicklung des Tramnetzes in Bern und die Neukonzeption im Zusammenhang mit der beabsichtigten Einführung neuer Tramlinien geprägt. Die Linie erreicht die Zielvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad, bei der Nachfrage werden die Minimalvorgaben der Angebotsverordnung übertroffen.

Sensetal

2001 wurde das neue Konzept eingeführt, wonach stündlich eine S-Bahn nach Laupen verkehrt und um 30-Minuten versetzt anstatt eines Pendelzuges Laupen - Flamatt ein Bus von Laupen über Neuenegg nach Thörishaus Dorf fährt. Seither wird der Schienenverkehr im Sensetal vollständig von der S-Bahn abgedeckt.

RVK Oberland-West

Per Fahrplanwechsel im Juni 2001 wurde der Regionalverkehr auf der Linie Thun - Spiez von Bahn auf Bus umgestellt (vgl. Kapitel 4.2.2).

Simmental - Saanenland

Die Verbesserung des Morgen- und des Abendangebotes auf der Linie Spiez - Zweisimmen war aus Kostengründen leider nicht möglich.

Die Anschlusssituation in Zweisimmen nach Lenk wurde durch betriebliche Optimierungen insgesamt verbessert.

Durch verbesserte Umsteigebedingungen, eine gemeinsame Vermarktung und Verbesserungen beim Rollmaterialeinsatz haben die Transportunternehmen BLS, MOB und SBB-Brünig die Golden-Pass-Verbindung Montreux - Interlaken - Luzern attraktiver gestaltet.

Auf den übrigen Linien wurden die heutige Netzgestaltung und die Betriebszeiten im Grundsatz beibehalten.

Die meisten Linien erreichen die Zielvorgaben der kantonalen Angebotsverordnung bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad (vgl. Anhang 2); die Minimalanforderungen werden von allen Linien mit Ausnahme der Linien Zweisimmen - Lenk (Minimalvorgabe zur Nachfrage) und Spiez - Reichenbach (Minimalvorgabe zu Nachfrage und Kostendeckungsgrad) erfüllt.

RVK Oberland-Ost

Im Juni 2001 wurde auf Antrag der RVK versuchsweise an Wochenenden ein Spätangebot ab Interlaken nach Lauterbrunnen und Grindelwald sowie Brienz - Meiringen (Bus) eingeführt. Dieses Angebot wurde im ersten Jahr von durchschnittlich rund 8 Personen pro Tag benützt, wobei saisonal starke Unterschiede aufgetreten sind.

Im Übrigen wurde das Angebot im Gebiet der RVK Oberland-Ost in den Jahren 2001 bis 2004 nicht verändert.

Die meisten Bahnlinien in der Region Oberland-Ost erreichen die Zielvorgaben der kantonalen Angebotsverordnung bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad (vgl. Anhang 2). Die Linie Meiringen - Innertkirchen erreicht die Minimalvorgaben zur Nachfrage nicht, die Regionalzüge Interlaken - Meiringen erreichen die Minimalvorgaben zur Kostendeckung nicht.

4.2.2 Busverkehr

RVK Biel-Seeland-Berner Jura

Busse in der Region La Courtine de Bellelay

Die Buslinien Tavannes - Bellelay - Les Genevez/Lajoux/Sornetan sowie Glovelier - Tramelan erschliessen ein eher schwach besiedeltes Gebiet und weisen daher eine geringe ÖV-Nachfrage auf. Auf den Fahrplanwechsel 2001 wurde ein Konzept eingeführt, bei welchem nur noch Kurse mit grösserer Nachfrage fahrplanmässig verkehren. Auf der Linie Bellelay - Sornetan sowie in den nachfrageschwächeren Zeiten am Vor- und Nachmittag verkehrt ein Rufbus ab fixen Haltepunkten. Der Fahrplan wurde ab Dezember 2002 leicht angepasst, so dass die Transportbedürfnisse besser abgedeckt werden.

Mit dem neuen Konzept können die Minimalvorgaben der Angebotsverordnung eingehalten werden.

Buskonzept Moutier

Mit dem Fahrplanwechsel 2001 wurde in Moutier ein neues Buskonzept versuchsweise eingeführt, welches sowohl die regionalen als auch die lokalen Linien umfasst. Ziel des neuen Konzeptes war es, ein dem Bedarf und den Anforderungen der Angebotsverordnung entsprechendes ÖV-Angebot anzubieten und insbesondere die Erschliessung von Moutier zu verbessern. Zu den nachfragestarken Zeiten verkehren die zwei auf den Orts- und Regionallinien eingesetzten Kleinbusse nach Fahrplan. In den übrigen Zeiten verkehrt in Moutier, Perrefitte, Eschert, Belprahon und Grandval ein Rufbus. Das Angebot wird nur noch durch eine Transportunternehmung statt wie früher durch zwei Unternehmungen erbracht.

Das neue Buskonzept hat es erlaubt, den früher ungenügenden Kostendeckungsgrad auf die gesetzliche Minimalanforderung zu heben. Die Nachfrage entspricht den Zielvorgaben.

Der Versuchsbetrieb wurde auf Ende 2003 mit Grossratsbeschluss vom Juni 2003 ins Grundangebot aufgenommen.

Übrige Buslinien im Berner Jura

Bei den weiteren Buslinien im Berner Jura (Plateau de Diesse, Linien St-Imier - Tramelan, Tramelan - Glovelier und Tramelan - Saignelégier - Goumois) wurde das bestehende Angebot weitergeführt.

Die Zielvorgaben zur Auslastung werden übertroffen bzw. nur knapp verfehlt, der Kostendeckungsgrad entspricht mit Ausnahme der Linie Tramelan - Saignelégier - Goumois der Minimalvorgabe.

Buskonzept Erlach

Das Buskonzept Erlach wurde aufgrund von Änderungen bei der wichtigsten Zubringerlinie, der Linie Bern - Neuchâtel, mit dem Fahrplanwechsel 2001 angepasst. Das neue Angebot ermöglicht gegenüber heute verbesserte Anschlussverhältnisse in Ins, indem die Busse neu regelmässige Anschlüsse an die beschleunigte S5 vermitteln. Das System wird deutlich vereinfacht.

Die Nachfrage entspricht der Minimalvorgabe, während die Minimalvorgabe zum Kostendeckungsgrad trotz guten Anschlussverhältnissen in Ins, Lüscherz und Le Landeron und wirtschaftlichen Produktionsbedingungen knapp nicht erreicht wird.

Regionale Buslinien in Biel

Die Linien Biel - Orvin und Biel - Romont wurden auf der Strecke Biel - Frinvillier teilweise zusammengelegt. Dadurch verlängerten sich zum Teil die Reisezeiten, hingegen ergeben sich mehr Fahrgelegenheiten. Während bei der Nachfrage die Zielvorgabe erreicht wird, ist der Kostendeckungsgrad ungenügend.

Die übrigen Regionallinien in Biel wurden gemäss den bisherigen Konzepten weiter betrieben. Aufgrund der Änderungen beim Schienenverkehr konnten die Fahrpläne systematischer gestaltet werden. Die Minimalvorgaben werden bei allen Linien erreicht, mehrere Linien erreichen die Zielvorgaben.

Buslinien im Gebiet Biel - Aarberg - Lyss und Frienisberg Nord

Das Angebot der Linien Biel - Merzligen - Aarberg, Aarberg - Täuffelen und Biel - Aarberg wurde unter Einbezug der Linien Aarberg - Lyss und Lyss - Seedorf - Aarberg auf Juni 2001 angepasst. Dank einem rationellen Betriebskonzept wurde es möglich, das Angebot kostenneutral zu erweitern und die Linien Biel - Aarberg und Aarberg - Lyss zu verknüpfen. Zwischen Jens und Lyss wurde versuchsweise eine neue Linie eingeführt, der Versuch aber aufgrund der fehlenden Nachfrage bereits nach 1½ Jahren wieder abgebrochen. Die Linien Biel - Aarberg und Biel - Jens wurden besser aufeinander abgestimmt, so dass zwischen Bellmund und Biel ein Halbstundentakt angeboten wird. Der im Angebotsbeschluss 2001 - 2005 nicht mehr enthaltene Linienabschnitt Epsach - Täuffelen wurde mit einem besser auf die Bahnanschlüsse abgestimmten und dank einer Linienverknüpfung wesentlich kostengünstigeren Angebot sowie mangels möglicher Alternativen bisher beibehalten.

Die Linien Biel - Jens / Aarberg und Lyss - Aarberg erreichen die Zielvorgaben der AGV zur Nachfrage und die Minimalvorgaben bezüglich Kostendeckung; die Linie Lyss - Seedorf erreicht die Minimalvorgaben.

Die Linien Aarberg - Täuffelen und die einzelnen Kurse Aarberg - Ins vermögen weder die Minimalvorgaben zur Nachfrage noch zur Kostendeckung zu erfüllen. Die Kurse Aarberg - Ins (Spitalkurse) werden auf Ende 2003 aufgrund der sehr kleinen Nachfrage aufgehoben.

Buskonzept Lyss-Ost (Linien Lyss - Grossaffoltern, Lyss - Schnottwil, Bern - Wengi - Büren)

Mit dem Fahrplanwechsel 2001 wurde ein unter Federführung der RVK erarbeitetes neues Buskonzept eingeführt, nach welchem die Linie Bern - Wengi - Büren nur noch in den Spitzenzeiten als durchgehende Linie betrieben wird. In den übrigen Zeiten führt eine Linie ab Zollikofen nach Wengi und Messen. Die Linie Lyss - Schnottwil wurde ausgebaut und nach Büren verlängert und vermittelt in Lyss schlanke Anschlüsse nach Bern und Biel. Das Angebot auf der Linie Lyss - Grossaffoltern wurde ebenfalls ausgebaut.

Die Nachfrage hat sich seit der Einführung des Konzeptes insgesamt verschlechtert. Auf den Linien Lyss - Grossaffoltern und Lyss - Schnottwil erreicht die Nachfrage die Minimalvorgaben, der Kostendeckungsgrad liegt jedoch unter den Minimalvorgaben.

Buslinie Büren a.A - Solothurn

Das Angebot der Linie Büren - Solothurn wurde beibehalten. Die Buslinie erreicht die Zielvorgaben bezüglich Nachfrage, der entsprechende Wert zum Kostendeckungsgrad wird knapp verfehlt. Die Nachfrage ist insbesondere in der Region Solothurn gut.

Buslinien Grenchen - Büren und Grenchen - Lengnau

Mit dem Fahrplanwechsel 2001 wurden gewisse Änderungen wie der neue 2-Stundentakt zwischen Grenchen und Lengnau an Sonntagen eingeführt.

Die Buslinien erreichen die Minimalvorgaben nach AGV.

RVK Oberaargau

Das bestehende Angebot im Oberaargau wurde auf den meisten Linien im Grundsatz beibehalten.

Die folgenden Änderungen wurden vorgenommen:

Linien Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal und Thunstetten - Langenthal

Die beiden Linien wurden zusammengelegt. Die Linie führt von Herzogenbuchsee über Langenthal nach Thunstetten und ist somit in Langenthal eine Durchmesserlinie. Diese Zusammenlegung hat betriebliche Optimierungen und gewisse Kosteneinsparungen erlaubt.

Linien Herzogenbuchsee - Wangen

Das Angebot wurde bei den Verbindungen Walliswil b. Wangen - Wangen a.d. Aare und Heimenhausen - Herzogenbuchsee auf den Fahrplanwechsel 2001 punktuell verbessert.

Linien im Raum Huttwil

Im Raum Huttwil wurde ab Juni 2001 in Zusammenarbeit mit dem Kanton Luzern ein flächendeckendes, kombiniertes Rufbus- / Linienbus-System eingeführt.

Durch den Rufbus erhielten einerseits die heute bereits durch den ÖV erschlossenen Gemeinden qualitativ wie quantitativ ein wesentlich besseres Angebot, andererseits wurden diverse Gemeinden neu durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Rufbus-Gebiet ist kantonsübergreifend, es umfasst auch Gemeinden im angrenzenden Gebiet des Kantons Luzern.

Auf den Linien Huttwil - Gondiswil, Huttwil - Wylsachen, Kleindietwil - Oeschenbach - Walterswil - Kleindietwil und Rohrbachgraben - Kleindietwil werden in nachfragestarken Spitzenzeiten Liniengkurse geführt.

Die Linie Huttwil - Eriswil wurde unverändert im Linienbetrieb weitergeführt.

Eine durch die Transportunternehmung im Auftrag des Kantons Ende 2002 durchgeführte Erfolgskontrolle hat ergeben, dass der Rufbus in starkem Masse von den Schülern benutzt wird (zahlreiche Daueraufträge) und mehr als die Hälfte der Fahrten mit lediglich einer Person durchgeführt wurde (Taxi). Der Rufbus wird vor allem in denjenigen Gebieten benutzt, welche bereits vor Einführung mit einem Linienbetrieb erschlossen waren. Leider hat sich aber auch gezeigt, dass die Frequenzen insgesamt (Rufbus und Linienbetriebe) trotz deutlichen Zusatzkosten für die Besteller nicht zugenommen haben. Das Gesamtsystem, insbesondere aber der PubliCar, erreicht die gesetzlichen Minimalanforderungen bei Weitem nicht. Im konkreten Fall Huttwil steht sowohl seitens der Kantone Bern und Luzern wie auch seitens der Transportunternehmung fest, dass der laufende Versuchsbetrieb in dieser Form nicht weitergeführt werden kann und neue Angebotskonzepte erarbeitet werden müssen.

Erfolgskontrolle der Linien (vgl. Anhang 2)

Die meisten Buslinien in der RVK Oberaargau erreichen die Minimalvorgaben der Angebotsverordnung. Eine Ausnahme bildet der PubliCar Huttwil und die Linie Herzogenbuchsee - Wynigen, welche wegen der Anschlussverhältnisse sehr unwirtschaftliche Produktionsbedingungen mit langen Standzeiten in Wynigen hat.

RVK Emmental

Buslinien Region Oberes Emmental

Die Regionallinien und die Linien des Ortbusbetriebes Langnau waren nur geringen Änderungen unterworfen. Insbesondere auf der Linie Langnau - Signau - Röthenbach - Süderen wurde das Angebot 2001 umgestaltet. Auf dem schlecht ausgelasteten Abschnitt Röthenbach - Süderen wurde das Angebot drastisch reduziert. Hingegen konnte dadurch ein Ausbau der Verbindungen zwischen Röthenbach und Langnau erfolgen.

Sämtliche Linien übertreffen die Minimalanforderungen der Angebotsverordnung, teilweise erreichen sie auch die Zielwerte, besonders bezüglich der Nachfrage.

Buslinien Region Trachselwald

Die Linie Hasle-Rüegsau - Biembach wurde im Angebotsbeschluss 2001-2005 gestrichen. Nachdem der Bund die Linie nicht mehr mitfinanzierte und die Konzession auslief, wurde das Angebot auf den Fahrplanwechsel Ende 2002 ersatzlos eingestellt. Bei den übrigen Linien der Region sind keine relevanten Änderungen vorgenommen worden.

Mit Ausnahme der Linie Grünenmatt - Thal erreichen die Linien zumindest die Minimalanforderungen beim Kostendeckungsgrad sowie bei der Auslastung. Die Linie Grünenmatt - Thal weist beim Kostendeckungsgrad einen Handlungsbedarf auf.

Buslinien Region Kiesental

Die Linie Oberthal - Zäziwil - Grosshöchstetten blieb weitgehend unverändert. Zumindest die Minimalvorgaben werden bei dieser Linie erfüllt.

Die Linien Biglen - Arni - Moosegg und Biglen - Obergoldbach - Lützelflüh haben hingegen eine Umgestaltung erfahren. Auslöser war ein neues Buskonzept in der Region Worb (vergleiche RVK Bern-Mittelland). Nachdem eine Angebotsverdichtung zwischen Biglen und Arni nicht den gewünschten Erfolg zeigte, musste das Angebot wiederum reduziert werden. Die beiden Linien erfüllen die Minimalvorgaben nicht und weisen einen Handlungsbedarf auf.

Die Linien Oberdiessbach - Wangelen - Heimenschwand und Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand sind schlecht frequentiert und weisen einen Handlungsbedarf auf. Sie werden von der STI betrieben, Vorschläge wurden unter Federführung der RVK Oberland West im Angebotskonzept Thuner Ostamt erarbeitet.

Buslinien Raum Burgdorf

Der mit dem Fahrplanwechsel 2000 eingeführte Versuchsbetrieb Burgdorf - Frauenbrunnen hat sich bewährt und wurde auf Ende 2002 mit Beschluss des Grossen Rates in das Grundangebot aufgenommen. Das Angebot konnte abends und am Samstag leicht ausgedehnt werden.

Die übrigen Linien im auf das Jahr 2000 neu konzipierten Buskonzept Burgdorf blieben weitgehend unverändert. Die durchgeführte Erfolgskontrolle zeigte, dass sich das Konzept bewährt. Das Angebot wurde auf der Linie Burgdorf - Oberburg - Tschamerie leicht verdichtet.

Am Sonntag verkehrten Kurse der Ortslinien bis Ende 2002 auf Voranmeldung. Die-

ses nur wenig beanspruchte Angebot wurde ersatzlos aufgegeben. Die Linie zwischen Burgdorf und Koppigen weist in den Hauptverkehrszeiten einen Halbstundentakt auf. Die Nachfrage auf dieser Linie ist insbesondere zwischen Burgdorf und Ersigen sehr gut. Mit Kostenbeteiligung der Gemeinden ist der Fahrplan zwischen Burgdorf und Ersigen im Winterhalbjahr zu einem Viertelstundentakt erweitert worden.

Mit Ausnahme der Linie Koppigen - Rechterswil erfüllen alle Linien die Minimal- oder die Zielwerte der Angebotsverordnung. Bei der Linie Koppigen - Rechterswil ist der Handlungsbedarf sowohl wegen der geringen Nachfrage als auch dem ungenügenden Kostendeckungsgrad ausgewiesen.

RVK Bern-Mittelland

Buslinien Frienisberg

Das 1998 eingeführte und 1999 angepasste Angebot hat sich grundsätzlich bewährt. Es wurden keine grösseren Änderungen vorgenommen.

Buslinien Frauenkappelen - Mühleberg

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wurde das Angebot in der Region Oberbottigen / Frauenkappelen / Mühleberg reorganisiert. Die Linie wird neu stündlich ab Bern über Bethlehem - Frauenkappelen bis Mühleberg geführt, wobei jeweils in einer Richtung via Oberei - Fuchsenried gefahren wird. In den Hauptverkehrszeiten verkehren die Kurse halbstündlich. Eine Fahrt über das Schulzentrum Allenlütten ist aus Fahrzeitgründen nicht möglich. Die Weiterführung der vorher schlecht ausgelasteten Kurse nach Gümmenen wurde aufgegeben.

In den Spitzenzeiten verkehrt nun von Mühleberg nach Rosshäusern ein Kleinfahrzeug nach festem Fahrplan mit Anschluss an die S-Bahn. In den übrigen Zeiten wird dieses Fahrzeug für Schülerkurse eingesetzt. Nur ein sehr eingeschränktes Zeitfenster bleibt für den Einsatz für Rufbusfahrten im Gemeindegebiet von Mühleberg.

Oberbottigen wird von einer separaten Linie bedient. Sie verkehrt zwischen Riedbach - Oberbottigen - Bümpliz und Ausserholligen im Halbstundentakt. In den Nebenverkehrszeiten wird das Angebot auf den Stundentakt reduziert und die Linie bis Frauenkappelen ausgedehnt. In den Hauptverkehrszeiten werden die Verkehrsbedürfnisse durch eine Verlängerung der Eilkurse Bern - Bümpliz (Bernmobil Linie 13) nach Oberbottigen - Riedbach abgedeckt.

Buslinien Laupenamt

Mit dem Angebotsbeschluss 2001-2005 erfuhr das Angebot zwischen Laupen und Flamatt eine grundlegende Änderung. Die bis zum Fahrplanwechsel für den Halbstundentakt zwischen Laupen und Flamatt geführten Verdichtungszüge wurden zugunsten einer Buslösung von Laupen über Neuenegg nach Thörishaus Dorf aufgegeben. Dieses neue Konzept hat sich sehr bewährt. Die Erfolgskontrolle zeigt auf, dass nach der Umstellung insgesamt zwischen 5 und 10 % Passagiere mehr transportiert worden sind. Es ist zu vermuten, dass der grösste Teil des Zuwachses innerhalb der Gemeinde Neuenegg stattgefunden hat. Eine genauere Aussage kann nicht gemacht werden, da die vorhandenen Zahlen keine präzisen Auswertungen nach Einsteigeorten zulassen und Verlagerungen auf andere Linien schwierig abzugrenzen sind. Obwohl von Laupen das halbstündliche Angebot auf der Bahn gelegentlich vermisst wird, weist der Bus zwischen Laupen und Thörishaus eine sehr hohe Nachfrage aus, die zeitweise Entlastungskurse nötig macht. Insbesondere kann mit dieser Buslösung eine sehr gute örtliche Erschliessung von Neuenegg gewährleistet werden. Mit direkt

verkehrenden Kursen nach Gümmenen hat Laupen ausserdem eine weitere attraktive Verbindung nach Bern erhalten.

Da die S1 nach Laupen von den SBB betrieben wird, führt die Sensetalbahn AG seit 2001 keine eigenen Züge mehr. Kanton Bern und Bund haben ihren Mehrheitsbesitz des Aktienkapitals der Sensetalbahn nach einer öffentlichen Ausschreibung an die SBB und Postauto verkauft.

Die als Bürgerbus eingeführte Linie von Kerzers über Golaten, Wileroltigen und Gurbrü nach Gümmenen wurde dem mehrfach geänderten Fahrplan auf der Bahnlinie Bern - Neuenburg angepasst. Grundsätzlich muss die Feststellung gemacht werden, dass sich das Modell des Bürgerbusses in dieser Region nach einem gewissen Anfangserfolg aus verschiedenen Gründen nicht bewährt hat. Deshalb ist die Ablösung dieses Modells mit komplizierten Strukturen und Zuständigkeiten vorgesehen. Ein weiteres Problem stellt die fehlende Anerkennung der üblichen Fahrausweise des öffentlichen Verkehrs dar (z. B. Bärebü).

Längenberg/Schwarzwasser

Das 1999 eingeführte Angebotskonzept hatte zum Ziel, die Anknüpfungen der Buslinien vom Längenberg auf die S-Bahn in Thurnen, Kehrsatz, Köniz und Schwarzenburg sowie an die Tramlinie in Wabern optimal zu organisieren und Parallelfahrten von Bus und Bahn/Tram abzubauen. Das Angebot ist im Taktsystem aufgebaut und somit besser merkbar. Die Parallelfahrten nach Bern Hauptbahnhof wurden vorerst in frequenzschwachen Zeiten vermieden, und die so eingesparten Kilometer konnten für Angebotsverbesserungen in der Region genutzt werden. Mit dem Fahrplanwechsel 2001 wurden auch in den Hauptverkehrszeiten die Postautofahrten zwischen Köniz und Bern eingestellt, und Taktlücken im Fahrplan konnten geschlossen werden. Es resultierte eine Zunahme der transportierten Fahrgäste.

Mit dem Fahrplanwechsel Ende 2002 wurde eine grössere Änderung umgesetzt, die der Grosse Rat im Juni desselben Jahres beschlossen hat. Die Eil Kurse von Riggisberg nach Bern wurden durch eine neue Linie von Riggisberg nach Toffen ersetzt. Erstmals konnte dadurch Rümligen an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden. Die Reisezeit von Riggisberg nach Bern konnte verkürzt werden. Gleichzeitig wurde das Angebot zwischen Riggisberg und Thurnen reduziert, die Durchbindung der Linie von Thurnen nach Schwarzenburg mit nicht funktionierenden Anschlüssen wurde aufgegeben.

Die Halbstundenverdichtungen von Niedermuhlern nach Köniz in den Hauptverkehrszeiten wurden zugunsten einer neuen Linie von Oberbalm über Oberscherli nach Niederscherli aufgegeben.

Dadurch, dass die Anschlusspunkte an die S-Bahnlinien über den ganzen Tag gleich bleiben, konnte die Merkbarkeit des Fahrplans gesteigert werden, und die Kosten wurden spürbar reduziert. Einige Probleme, die in der Umsetzung aufgetreten sind, konnten zum Teil gelöst werden. Die Anschlusssicherung und die Vereinfachung des Tarifwesens sind wichtige Bestandteile, die für die eine reibungslose Umsetzung notwendig sind.

Das Angebot der Linie von Riggisberg nach Rüti wurde mit der Neukonzipierung der Postautolinien wesentlich aufgewertet. Die Nachfrage bleibt aber unter allen Erwartungen zurück. Der Bund hat sich per Ende 2002 aus der Finanzierung dieser Linie zurückgezogen.

Ebenfalls weit unter den Minimalvorgaben der Angebotsverordnung ist die Auslastung auf dem letzten Teilstück der Linie Freiburg - Plaffeien - Sangernboden.

Als drittes Angebot in der Region mit Ergebnissen, die eine weitere Bestellung in dieser Form verunmöglichen, ist die Linie Riffenmatt - Guggisberg - Riedacker zu erwähnen.

nen, die wegen der geringen Anzahl Kurspaare nicht als Linie im Angebotsbeschluss 2001 - 2005 aufgeführt wurde.

Die Postautolinie Albligen - Schwarzenburg weist bei den Frequenzen eine steigende Tendenz auf allerdings sehr tiefem Niveau auf.

Das touristische Angebot in dieser Region (Gurnigel, Gantrisch, Schwarzenbühl) fällt nicht in den Aufgabenbereich des Kantons, da es von der Post eigenwirtschaftlich erbracht werden muss. Wegen fehlenden Erträgen sah sich Postauto gezwungen, die Tarife anzuheben und den Fahrplan stark einzuschränken.

ÖV-Erschliessung Region Belp / Versuchsbetrieb Belp - Münsingen - Konolfingen

Im April 2002 konnte eine neue Linie als Versuch den Betrieb aufnehmen. Sie führt im Studentakt vom Flughafen Bern Belp über Belp, Rubigen und Münsingen nach Konolfingen. Die Weiterführung nach Konolfingen Dorf scheiterte vorerst aus fahrzeit-technischen Gründen. Bereits jetzt kann die Aussage gemacht werden, dass die Linie einem Bedürfnis entspricht und gut frequentiert wird. Für eine abschliessende Beurteilung ist die Erfahrung allerdings noch zu kurz.

Durch die neue Linie wurde auch eine Neuorganisation des Ortsnetzes in Belp nötig. Es wird nach einer Ausschreibung des Ortsbusses Belp zusammen mit dem Versuchsbetrieb von Bernmobil betrieben. Von den neuen Linienführungen ins Spital und ins Riedli steht nun fest, dass die Linie ins Spital einem zu kleinen Bedürfnis entspricht und deshalb aufgegeben werden muss.

Die auf den 1. Februar 1999 zwischen Belp und dem Flughafen im Belpmoos eingeführte Busverbindung wird gemäss dem Auftrag des Grossen Rates als Versuchsbetrieb weiter betrieben (AIRLINER). Das Angebot wurde etwas reduziert und die Linie konnte in den Versuchsbetrieb Belp - Münsingen - Konolfingen einbezogen werden.

Die Linie von Belp nach Gelterfingen und Gerzensee und die Linie über den Belpberg wurde unverändert betrieben. Nachfrage und Kostendeckungsgrad sind ungenügend und machen weitere Massnahmen notwendig.

Ortslinien Münsingen

Der Ortsbus Münsingen ist seit dem Fahrplanwechsel 2001 im Grundangebot des Kantons. Das Angebot des Ortsbusses Münsingen wurde im Herbst 2002 erhöht. Durch den Einsatz eines zweiten, vollumfänglich im Ortsbusbetrieb eingesetzten Fahrzeugs kann auf allen vier angefahrenen Schlaufen ein halbstündliches Angebot gefahren werden. Die Nachfrage auf den Linien hat sich nahezu verdoppelt, was einerseits auf das gute, ausgebaute Angebot, andererseits auf die Anerkennung der üblichen Fahrausweise (BäreAbi, GA) zurückzuführen ist.

Buslinien Region Worb

Mit dem Angebotsbeschluss 2001 - 2005 wurde die Linie Worb - Wattenwil - Bangerten aus dem Grundangebot gestrichen. Hingegen konnte auf den gleichen Termin hin eine neue Linie von Worb über Enggstein und das Rütthubelbad nach Walkringen eröffnet werden. Diese Linie hat sich sehr gut bewährt und wurde im Juni 2003 vom Grossen Rat ins Grundangebot aufgenommen. Die Linien von Worb nach Grosshöchstetten und Biglen und von Boll-Utzigen nach Littewil und Radelfingen wurden ebenfalls neu organisiert. Nach einer kurzfristigen Anpassung der Fahrpläne konnten kleinere Mängel behoben werden (bessere Abstimmung auf Schulbedürfnisse, Schliessung zu grosser Taktlücken).

Hindelbank - Krauchthal

Der Betrieb dieser Buslinie konnte nach den Optimierungen im Jahr 2000 weitgehend unverändert beibehalten werden.

Schönbühl - Bärswil - Mattstetten

Die Umsetzung eines Buskonzeptes zur Erschliessung von Bärswil und Mattstetten wurde in der Berichtsperiode erarbeitet, die Umsetzung musste jedoch vorwiegend aus finanziellen Gründen sistiert werden. Das Konzept hätte die vorzeitige Schliessung der Bahnhaltestelle Mattstetten erlaubt. Das Angebot auf der bestehenden Linie SCH Schönbühl - Bärswil des RBS konnte dennoch leicht erweitert werden: Einerseits konnte die Angebotslücke am Vormittag geschlossen werden, andererseits wurde das Angebot am Abend leicht ausgedehnt.

Limpachtal / Lyss Ost

Gemäss einem im Jahr 2001 umgesetzten, neuen Konzepts wird die Hauptlinie Bern - Zollikofen - Wengi - Büren in den Hauptverkehrszeiten beibehalten. In den Zwischenzeiten schliessen die Postautos an die Züge in Zollikofen an und verkehren von Wengi nach Messen.

Erfolgskontrolle

Die Buslinien halten die Anforderungen der Angebotsverordnung mehrheitlich ein (vgl. Anhang 2). Im Agglomerationsbereich werden die Zielwerte vielfach übertroffen. Probleme bestehen in peripheren Räumen (Raum Worb, Utzenstorf - Bätterkinden - Messen, Golaten). Verbesserungen in diesen Räumen mit dem Ziel eines besseren Kostendeckungsgrades und einer höheren Auslastung sind eingeleitet.

RVK Oberland-West

Thun - Spiez

Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 wurde der Regionalverkehr zwischen Thun und Spiez von Bahn auf Bus umgestellt. Gleichzeitig wurde das Busangebot neu strukturiert. Die Umstellung kann als Erfolg bezeichnet werden: Zwischen Thun und Spiez benutzen heute mehr Reisende den ÖV – bei gleichzeitig geringerem Abgeltungsbedarf.

Eine im letzten Betriebsjahr der Bahnlinie Thun - Spiez durch die BLS durchgeführte Nachfrageerhebung ergab folgendes Ergebnis:

- Die Linie wurde zwischen Thun und Dürrenast von täglich rund 1000 Fahrgästen benutzt, zwischen Gwattstutz und Einigen von rund 950 Personen und zwischen Spiezmoos und Spiez waren es rund 800 Fahrgäste.
- Davon war nur etwas mehr als die Hälfte Verkehr der Unterwegsbahnhöfe zwischen Thun und Spiez. Knapp 50% der Fahrgäste waren Durchreisende von Thun nach Spiez (oder umgekehrt). Der Anteil von Durchreisenden ist erstaunlich hoch, kann aber durch zwei Gründe erklärt werden:
 1. Der Regionalzug verkehrte zwischen Spiez und Thun rund 10 Minuten vor den Schnellzügen. Reisende von Spiez nach Thun, welche bereits am Bahnhof waren, benützten teilweise den früher in Thun eintreffenden Regionalzug.

2. Reisende aus Thun von und nach dem Kandertal benützten die umsteigefreie Verbindung ab Thun.

Der Ast Spiez - Einigen des Ortsbusses Spiez hatte eine Auslastung von durchschnittlich weniger als 50 Personen pro Tag.

Die Frequenzen der STI-Buslinien 1 (Thun - Spiez), 5 (Thun - Dürrenast - Schorenfriedhof) und 55 (Thun - Gwatt - Gwattstutz - Reutigen - Wimmis) vor und nach der Umstellung Thun - Spiez (2000 bzw. 2002) zeigen folgendes Bild:

- Die STI-Linie 1 beförderte im Jahre 2002 an ihrem schwächsten Querschnitt zwischen Spiez Kreuz und Einigen täglich rund 900 Personen.
- Die STI-Linien 1, 5 und 55 befördern zwischen Thun und Dürrenast rund 7'000 Personen pro Tag, das sind rund 2'200 Personen mehr als im Jahr 2000.

Leider nicht bekannt, und ohne sehr grossen Aufwand auch nicht zu erheben, war die Veränderung bei den Reisenden der Fernverkehrszüge zwischen Thun und Spiez.

Die obigen Werte zeigen, dass die Nachfrage im Regionalverkehr zwischen Thun und Spiez zugenommen hat. Leider ist nicht abschliessend feststellbar, warum dies der Fall ist. Für die Veränderung der Nachfrage zwischen Thun und Spiez können verschiedene Effekte eine Rolle spielen:

- Umlagerung von den Schnellzügen auf den Bus
Reisende ab Spiez nach Thun benützen aufgrund der besseren örtlichen Verfügbarkeit (kürzere Anmarschwege zu den Haltestellen) im Zentrum von Thun und von Spiez, dem durchgehenden Halbstundentakt und der Direktfahrmöglichkeit nach Steffisburg heute den Bus statt wie früher die Schnellzüge.
- Umlagerung vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr
Die Nachfrage in der Region Thun hat aufgrund der zunehmenden Probleme beim Strassenverkehr und infolge der Taktverdichtungen bei den Buslinien in den Hauptverkehrszeiten unabhängig von der Betriebsart auf der Linie Thun - Spiez zugenommen.
- Neuverkehr aufgrund des besseren Angebots
Das Busangebot wird aufgrund des attraktiven Taktes, der durchgehenden Verbindung bis nach Steffisburg, der kurzen Anmarschwege oder des modernen Rollmaterials besser benutzt als das frühere Bahnangebot.
- Umlagerung vom Regionalverkehr auf den Fernverkehr
Reisende von Thun nach Spiez benützen heute vermehrt die Fernverkehrszüge. Dies dürfte vorab diejenigen Reisenden betreffen, welche in Thun oder Spiez Anschlusszüge benützen, da einerseits die Anschlussverbindungen auf die Fernverkehrszüge abgestimmt sind und andererseits die Gesamtreisezeit bei der Benützung der Fernverkehrszüge deutlich kürzer ist als beim Bus. Dieser Grund führt zu einer verminderten Benutzung des Regionalverkehrs.

Unter Berücksichtigung der obigen Grundlagen und Überlegungen kann die Umstellung aufgrund der Frequenzerhebungen als Erfolg bezeichnet werden:

- Zwischen Spiez und Einigen beträgt die Zunahme bei den Reisenden ca. 50%. (Vorher: 800 Fahrgäste = 400 Durchreisende plus 400 Quell-/Zielverkehr. Nach-

her: Annahme, dass 25% der Durchreisenden auf die Fernverkehrszüge ausgewichen sind; d.h. 900 Fahrgäste = 300 Durchreisende plus 600 Quell-/Zielverkehr).

- Zwischen Dürrenast und Thun haben die ÖV-Frequenzen um rund 15% oder rund 1'200 Personen zugenommen (Bus heute zu Bahn und Bus im Jahr 2000). Diese Zunahme kann nicht lediglich durch das verbesserte Angebot der Linie 1 (Durchmesserlinie nach Steffisburg) erklärt werden, sondern ist auch auf eine verstärkte ÖV-Benützung im regionalen Einzugsbereich der Linie zurückzuführen.

Thuner Westamt

Die Linien im Thuner Westamt wurden auf den Fahrplanwechsel 2000 ausgeschrieben. Dank einem verbesserten Fahrzeugeinsatz und einer Kombination mit dem Stadtnetz konnten, das Angebot auf einigen Linien zu verbessert und gleichzeitig die Kosten für die öffentliche Hand deutlich zu reduziert werden. Die Zielvorgaben zur Nachfrage werden auf allen Linien im Westamt ausser der Linie Riggisberg - Wattenwil - Grundbach erreicht; beim Kostendeckungsgrad werden die Minimalvorgaben durchwegs erreicht. Die Busse der Linie Burgistein - Wattenwil - Blumenstein verkehren seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 ab Seftigen und vermittelt neu Anschlüsse nach Thun und Bern. Die kaum nachgefragte Verbindung Niederstocken - Reutigen wurde aufgehoben.

Die Nachfrage auf der Linie 55 Thun - Reutigen - Wimmis hat in den letzten Jahren stark zugenommen, was zumindest teilweise auf die Umstellung von Bahn auf Bus zwischen Thun und Spiez zurückzuführen ist. In den Hauptverkehrszeiten sind die Busse bis an die Kapazitätsgrenze belegt.

Thuner Ostamt, Thun - Heiligenschwendi und Sigriswil - Oberhofen

Das Angebot im Thuner Ostamt (Linien Thun - Teuffenthal, Thun - Schwarzenegg - Innereriz/Heimenschwand) und auf den Linien Thun - Heiligenschwendi sowie Gunten - Sigriswil - Oberhofen wurde durch die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West überprüft: Ende 2004 soll ein neues Angebot eingeführt werden. Die Linien erreichen die Zielvorgaben zur Nachfrage und zumindest die Minimalvorgaben zum Kostendeckungsgrad,

Spiez - Simmental - Saanenland

Erlenbach erfüllt für das untere Simmental und das Diemtigtal eine Funktion als regionales Subzentrum. Die Verlängerung einzelner Buskurse aus dem Diemtigtal nach Erlenbach wurde geprüft. Aufgrund der sehr unsicheren Erfolgsaussichten wurde auf die Einführung eines Versuchsbetriebes verzichtet.

Das Angebot der Linie Spiez - Krattigen - Aeschi und Spiez - Hondrich - Aeschi wurde systematisiert und entsprechend dem Angebotsbeschluss leicht ausgebaut: Einerseits wurden einzelne Taktlücken tagsüber geschlossen, andererseits wurde an Wochenenden ein Abendangebot eingeführt. Dadurch, dass gewisse Leistungen der Linie Thun - Spiez durch die in Aeschi beheimatete Transportunternehmung geführt werden, konnten für Aeschi direkte Früh- und Spätverbindungen nach Thun eingeführt werden. An Wochenenden wurden Spätkurse neu eingeführt, welche von durchschnittlich rund 10 Personen benützt werden. Die Linie erfüllt die Zielvorgaben der Angebotsverordnung.

Mit dem neu im 30-Minuten-Takt verkehrenden Bus Thun - Spiez wurde die Teilstrecke Spiez Bahnhof - Einigen des Ortsbusses Spiez hinfällig. Die dadurch entstehenden

den Stillstandszeiten des Ortsbusses wurden für gezielte Angebotsverbesserungen auf den Linien in Richtung Hondrich/Spiezwiler/Studweid und Faulensee verwendet. Die Nachfrage ist insbesondere auf dem Linienast nach Faulensee gut. Die Linie erreicht die Zielvorgaben bezüglich Nachfrage und die Minimalvorgaben zum Kostendeckungsgrad der AGV.

Das Angebot auf den übrigen Linien (Diemtigtal, Jaunpass, Lenk, Gsteig, Lauenen und Turbach) wurde beibehalten. Die Linien erreichen die Zielvorgabe zur Auslastung und zumindest die Minimalvorgabe zum Kostendeckungsgrad.

Linie Jaun - Abländschen

Die äusserst schwach frequentierte Linie Jaun - Abländschen (weniger als 1 Person pro Kurs) wurde per Fahrplanwechsel im Frühjahr 2001 aufgehoben.

Kandertal

Das Angebot der Linie Frutigen - Adelboden wurde um ein Kurspaar erhöht; das Angebot der übrigen Linien, abgesehen, von kleineren Anpassungen, beibehalten. Die Zielvorgaben der AGV werden bei allen Linien erreicht.

RVK Oberland-Ost

Interlaken und Umgebung

Das Busangebot in der Region Interlaken wird als Folge einer öffentlichen Ausschreibung seit 2001 durch Postauto erstellt.

In Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz wurde das Angebot und die Zweckmässigkeit einer verbesserten Ortserschliessung von Interlaken sowie eines Abendangebotes in der Region geprüft und mit dem Fahrplanwechsel 2001 eingeführt. Die versuchsweise eingeführte Ortsbuslinie erschliesst Wohngebiete von Matten und Interlaken sowie Unterseen und verbindet diese mit den Bahnhöfen Interlaken West und Ost.

Die Erfolgskontrolle zum als Versuchsbetrieb eingeführten Ortsbus zeigt, dass die Nachfrage die gemäss Angebotsverordnung vorgesehenen Werte nach 1½ Jahren noch nicht erreicht. Insbesondere auf dem Abschnitt Interlaken West - Matten - Interlaken Ost sind die Nachfragewerte aber erfreulich, und die hohe Zunahme der Nachfrage von 24 % im zweiten Betriebsjahr gegenüber dem ersten Jahr zeigt, dass das Angebot genutzt wird und die vorgesehenen Werte bis Ende 2004 erreicht werden könnten. Beim Kostendeckungsgrad wird die Zielvorgabe nur sehr knapp verfehlt. Aufgrund der erfreulichen Nachfrageentwicklung wird der Versuchsphase voraussichtlich verlängert und es kann davon ausgegangen werden, dass die Zielvorgabe bei dieser Linie bereits im Fahrplanjahr 2004 erreicht wird.

Die 2001 versuchsweise an Wochenenden eingeführten Spätverbindungen in Richtung Beatenberg wurden im ersten Betriebsjahr von durchschnittlich 7 Personen genutzt, die Kurse nach Habkern von lediglich 2 Personen.

Die Buslinie Wilderswil - Saxeten weist ein minimales Angebot von 3 Kurspaaren auf und war somit im Angebotsbeschluss 2001 - 2005 nicht explizit aufgeführt.

Mit Ausnahme der Linie Wilderswil - Saxeten, welche lediglich die Minimalanforderungen der Angebotsverordnung erreicht, erfüllen alle Linien die Zielvorgaben zu Nachfrage und Kostendeckung.

Buslinien in Grindelwald und Lauterbrunnen

Die Buslinie Lauterbrunnen - Isenfluh wird seit Dezember 2002 nicht mehr durch die Gemeinde, sondern durch Postauto geführt. Der Fahrplan wurde auf diesen Zeitpunkt systematischer und somit leichter merkbar gestaltet.

Das Angebot aller Linien wurde grundsätzlich beibehalten. Die Linien erreichen die Zielvorgaben zur Nachfrage und zumindest die Minimalvorgaben zur Kostendeckung.

Brienz - Brünig - Hasliberg

Per Fahrplanwechsel 2001 wurde die Strecke Brienzwiler - Brünig auf der Basis einer Erfolgskontrolle ins Grundangebot aufgenommen (Nachfrage von durchschnittlich 7 Personen pro Kurs). Das neue Angebot wird im Winter vorwiegend als Verbindung zwischen Brienz und dem Hasliberg benützt. Es verkehren täglich 4 Kurspaare. Im Sommer verkehren 7 Kurspaare, welche vor allem als Zubringer aus der Zentralschweiz zum Freilichtmuseum Ballenberg benützt werden.

Die Linie Brienz - Brünig - Hasliberg erreicht lediglich die Minimalvorgaben gemäss AGV zu Nachfrage und Kostendeckungsgrad.

Buslinie Meiringen und Erschliessung Gadmen - Guttannen

Das Angebot der Buslinie Meiringen (Erschliessung Unterbach, Geissholz und Willigen) und der Linien (Meiringen -) Innertkirchen - Gadmen / Guttannen wurde per Fahrplanwechsel Ende 2002 überprüft. Vor allem am Wochenende wurden kaum genutzte Angebote am Morgen und Abend gestrichen, so dass der Kostendeckungsgrad verbessert werden kann. Die Linien vermögen die Minimalanforderungen zum Kostendeckungsgrad knapp nicht zu erreichen. Bezüglich Nachfrage erreicht die Linie Meiringen - Guttannen die die Minimalvorgaben knapp nicht, bei den übrigen Linien werden diese Vorgaben deutlich übertroffen.

4.2.3 Das Angebot in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun

Bern

In der Agglomeration Bern fanden seit 2001 einige Änderungen statt: Die Verbindung von Radiallinien zu Durchmesserlinien geht voran (Verbindung der Linien 19 und 23 zur Linie 19, Elfenau - Bahnhof - Blinzern). Die Umsteigewege am Bahnhof unterhalb der Linien von Bernmobil und zum Bahnhof Bern konnten noch nicht verbessert werden, da die Umgestaltung des Bahnhofplatzes noch nicht an die Hand genommen werden konnte.

Folgende Anpassungen im Agglomerationsbereich wurden im Juni 2001, beziehungsweise im Dezember 2002, eingeführt:

- Buskonzept Köniz: Die Linie 10 Ostermundigen - Bahnhof - Schliern wurde auf dem Ast nach Köniz - Schliern gestreckt (Route der vormaligen Eilkurse) und das Angebot wurde reduziert. Die neu eingeführte Linie 17 nach Köniz Weiermatt erschliesst auf direkter Linienführung Gebiete, die vorher mit der Linie 10 abgedeckt waren, zugleich aber auch neue Quartiere innerhalb von Köniz.
Eine Anpassung der Linienführung der Linie 29 (Ortbus Köniz) erlaubt es, die Querbeziehungen innerhalb Köniz sicherzustellen.
Die vorher ab Bahnhof Bern wechselweise Gurten Gartenstadt und Blinzern be-

dienenden Kurse fahren infolge der grösseren Nachfrage konsequent nach Blinzern. Gurten Gartenstadt wird durch eine Quartierbuslinie nach Köniz Zentrum erschlossen, wobei im Spiegel optimale Umsteigebeziehungen nach Bern bestehen. Zwischen Spiegel und Blinzern wurde die Linie während 2½ Jahren als Versuch betrieben. Die Aufnahme ins Grundangebot fällt der Grosse Rat im Juni 2003. Die durchgeführte Erfolgskontrolle hat aufgezeigt, dass sich das Buskonzept Köniz bewährt hat und insgesamt mehr Fahrgäste transportiert werden.

- Nach Verhandlungen mit Bernmobil, Stadt Bern und Kanton Bern wurde die Linie 30 (Marzili, verkehrt nur abends) ins Grundangebot aufgenommen. Die Linie weist insbesondere an Wochenenden eine gute Auslastung auf.
- Als Versuchsbetrieb wurde eine neue Linie von Bremgarten nach Zollikofen / Worblaufen eingeführt. Die Linie verkehrt an Werktagen im Halbstundentakt. Sie erschliesst bevölkerungsstarke Quartiere innerhalb von Bremgarten und stellt eine wichtige Tangentialverbindung zu den Arbeitsplatzgebieten von Zollikofen und Worblaufen / Worblental her.
- Infolge geänderter Gewohnheiten (kürzere Mittagspausen) fällt die Mittagsspitze weniger ausgeprägt aus. Hingegen ist zu beobachten, dass die Abendspitze immer breiter wird und auch früher einsetzt. Dem wurde in der Fahrplangestaltung insofern Rechnung getragen, indem die Mittagseilkurse der Bernmobil-Linien 10, 13 und 14 gestrichen wurden und die Taktverdichtungen bereits früher am Abend einsetzen.
Auf verschiedenen Linien mussten zudem gezielte Taktverdichtungen vorgenommen werden, damit alle Leute in den Stosszeiten transportiert werden können.
- Die Umstellung der RBS-Linie nach Unterzollikofen auf Busbetrieb abends nach 20.00 Uhr bewirkte, dass die als unsicher empfundenen Haltestellen Felsenau und Tiefenau abends nicht im Untergrund bedient werden müssen.
- Die Linie von Unterzollikofen nach Hirzenfeld weist steigende Frequenzen auf und konnte ausgebaut werden. Neben der Taktverdichtung am Abend (20-Minutentakt mit direkten Buskursen von/nach Bern) ist insbesondere der neu eingeführte Betrieb am Sonntag zu erwähnen.
- Die letzten Kurse der Linien von Bernmobil fahren anstatt um 23.45 Uhr erst um 24.00 Uhr. Der verschobene Betriebsschluss entspricht einem Bedürfnis.

Die Linien in Bern erfüllen die Minimalvorgaben und meist auch die Zielvorgaben der Angebotsverordnung bezüglich Kostendeckungsgrad und Nachfrage. Bei den Linien 16, 24, 28 und M, die die Vorgaben zum Teil nicht einhalten, sind entsprechende Massnahmen vorgesehen, bzw. ist durch ein erhöhtes Potenzial ab 2005 eine grössere Nachfrage zu erwarten.

Biel

Die Buslinien in Biel sind auf den Fahrplanwechsel 1997 neu konzipiert und anschliessend aufgrund von Erfahrungen mit dem Fahrplanwechsel 1999 und 2001 optimiert worden. Ebenfalls auf den Fahrplanwechsel 2001 wurde als Ersatz für die Linie 3S eine neue Linie vom Bahnhof ins Bözingenfeld und nach Mett eingeführt. Seit Juni 2003 ist die Linie zur Schiffländte verlängert. Diese neue Linie 2, welche zu einem grossen Teil durch die Betreiberin des Einkaufszentrums finanziert wird, weist nach 2 Betriebsjahren eine zufriedenstellende Nachfrage auf, und die Minimalvorgaben bezüglich Nachfrage werden erreicht. Da die Zielvorgaben derzeit nicht erreicht werden,

ist eine Aufnahme des gesamten Angebotes der Linie ins kantonale Grundangebot weiterhin nicht vorgesehen und somit auch weiterhin eine Mitfinanzierung durch die Betreiberin des Centre Boujean notwendig.

Die Minimalvorgaben zu Kostendeckungsgrad und Nachfrage werden von allen Linien mit Ausnahme der Linie 11 erreicht. Die Zielvorgaben bezüglich Nachfrage wird von den tagsüber im 7-Minutentakt verkehrenden Trolleybuslinien (Linien 1 und 4) und der Linie 8 erreicht. Die Zielvorgabe zum Kostendeckungsgrad erreichen die Linien 4 und 6.

Thun

Mit der Umstellung von Bahn auf Bus zwischen Thun und Spiez wurde die neue Durchmesserlinie 1 von Spiez - Gwatt - Bahnhof Thun - Steffisburg eingeführt. Um eine gestreckte Linienführung am Bahnhof zu ermöglichen, wurden die Linienführungen der Linien 1 und 5 zwischen der Kreuzung Frutigstrasse / Seestrasse und dem Bahnhof abgetauscht. Aufgrund erfreulicher Nachfrageentwicklungen auf den Linien 1 und 5, aber auch wegen Behinderungen der Busse im Strassenverkehr und notwendiger zusätzlicher Fahrzeiten, werden in den nachfragestarken Zeiten zusätzliche Busse eingesetzt und der 15-Minutentakt auf einen 12-Minutentakt verdichtet.

Ebenfalls mit dem Fahrplanwechsel 2001 wurde die Stadtlinie nach Allmendingen mit der Regionallinie nach Amsoldingen - Stocken - Blumenstein verknüpft. Dies bedeutet, dass stündlich ein Kurs von Thun via Allmendingen nach Amsoldingen und Blumenstein verlängert wird.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wurde die Linie Thun - Steffisburg nach Steffisburg-Flühli verlängert. Die Erschliessungswirkung der verlängerten Linie ist aber noch unbefriedigend, da die Gemeinde Steffisburg die notwendige Haltestelle Narzissenweg bisher noch nicht erstellt hat. Zum Erfolg der Linienverlängerung kann aufgrund der kurzen Erfahrungszeit noch kein Fazit gezogen werden.

Einzelne Kurse der Linien 1 (beide Äste) und 2 weisen in den Hauptverkehrszeiten Kapazitätsprobleme auf (mehr als 100 Passagiere pro Bus).

Die Minimalvorgaben zu Kostendeckungsgrad und Nachfrage werden von allen Linien erreicht. Die Zielvorgaben bezüglich Nachfrage wird von den Linien 2, 21 und der im Halbstundentakt verkehrenden Linie 23 erreicht. Die Zielvorgabe zum Kostendeckungsgrad erreichen die Linien 1 (Thun - Steffisburg), 2, 5, und 21.

4.2.4 Überprüfung der Verkehrsmittelart: Bahn oder Bus?

Mit dem Angebotsbeschluss 2001 - 2005 hat der Grosse Rat keinen expliziten Auftrag zur Überprüfung der Verkehrsmittelartart auf Bahnlinien erteilt. Dennoch wurden im Rahmen von Planungen Umstellungen der Betriebsart geprüft und werden teils in Kapitel 5 zur Umsetzung vorgeschlagen.

Bahnlinie Lyss - Kerzers

Der Korridor zwischen Kerzers und Lyss wird heute durch die Bahnlinie Payerne - Kerzers - Lyss erschlossen. In Lyss und Kerzers als regionale ÖV-Knoten halten die Schnellzüge der Bahnlinien Biel - Bern bzw. Neuchâtel - Bern. Zwischen diesen beiden regionalen Bahnknoten liegt Aarberg, wo die verschiedenen Buslinien aus dem Seeland und vom Frienisberg zusammentreffen.

Aufgrund der bescheidenen Nachfrage und der ungenügenden Wirtschaftlichkeit ist der Ersatz der Bahn durch eine Buslinie grundsätzlich eine Möglichkeit und wurde im Hinblick auf den Angebotsbeschluss 2001 - 2005 denn auch im Detail geprüft. Derzeit werden Investitionen in die Sicherungsanlagen vorbereitet, um die Bahninfrastruktur auf einen aktuellen technischen Stand zu bringen. In diesem Kontext wurde der Ersatz der Bahnlinie durch einen Bus nochmals grob geprüft.

Das auf Ende 2004 vorgesehene Bahnangebot sieht in Lyss und Kerzers jeweils Zugskreuzungen zu den Minuten .00 und .30 vor. Damit in Kerzers und Lyss gute Anschlüsse vorhanden sind - unter der Annahme einer minimalen Übergangszeit vom Bus auf die Bahn von je 4 Minuten - darf ein Bus von Lyss nach Kerzers maximal 22 Minuten Fahrzeit aufweisen oder aber rund 45 Minuten. Die in der Studie von 1999 aufgeführte Busfahrzeit Lyss - Kerzers beträgt 29 Minuten, so dass entweder in Lyss oder Kerzers keine Anschlüsse ohne grössere Wartezeiten angeboten werden können.

Somit führt ein Ersatz der Bahn- durch eine Buslinie zu einem starken Attraktivitätsverlust und weist folglich einen ungenügenden Nutzen auf. Daher wurde auf eine umfassende Prüfung einer Umstellung verzichtet.

Bahnlinie Solothurn - Niederbipp

Aufgrund der notwendigen Sanierung der Rötibrücke in Solothurn wurde unter Federführung des Kantons Solothurn die ÖV-Erschliessung im Korridor Solothurn - Niederbipp - Oensingen geprüft.

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass eine Umstellung mit sehr hohen Kostenfolgen verbunden wäre. Diese Umstellungskosten führen dazu, dass eine Buserschliessung während einer sehr langen Zeitdauer keine höhere Wirtschaftlichkeit erreicht als das heutige Bahnangebot. Zudem ist es kaum möglich, mit einem Buskonzept die wichtigsten Kundenbedürfnisse abzudecken.

Die Kantone Solothurn und Bern lehnen daher die Umstellung von Bahn auf Bus ab und unterstützen somit den Weiterbetrieb der Bahn.

Bahnlinie Affoltern-Weier - Huttwil

Im Angebotsbeschluss 1997 - 2001 hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt, die Umstellung der Bahnlinie Sumiswald - Huttwil zu überprüfen. Die Überprüfung kam zum Schluss, dass eine Umstellung unter den gegebenen Umständen (insbesondere der Fahrplankonstellation) nicht sinnvoll sei, bei einer Änderung der übergeordneten Anschlüsse und Fahrlagen jedoch eine neue Beurteilung notwendig sei. Dementsprechend hat sich der Grosse Rat 1999 für die vorläufige Beibehaltung der Bahnlinie Sumiswald - Huttwil ausgesprochen.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 ist eine Änderung der Fahrlagen absehbar, welche eine Änderung der Verkehrsmittelart nahe legt. Der Abschnitt Huttwil - Affoltern-Weier wird daher auf diesen Zeitpunkt vom Bahnbetrieb auf Busbetrieb umgestellt.

Regionalverkehr zwischen Boltigen und Zweisimmen

Im Rahmen der interkantonalen Studie zum Angebot im Korridor Spiez - Zweisimmen - Montreux wurde festgestellt, dass sich die Regionalzüge im Angebot 2005 in Boltigen kreuzen, was dazu führt, dass die Züge rund 40 Minuten Standzeit in Zweisim-

men aufweisen. Um den Rollmaterialeinsatz um eine Zugskomposition reduzieren beziehungsweise das Angebot der RE-Züge stündlich führen zu können, wurde der Ersatz der Regionalzüge zwischen Boltigen und Zweisimmen durch Busse geprüft. Diese Prüfung hat ergeben, dass es bei einer solchen Teilumstellung nicht mehr möglich ist, in Zweisimmen Anschlüsse auf die Regionalzüge nach Saanen - Montreux zu gewährleisten. Aufgrund der nicht mehr möglichen Transportkette wurde diese Teilumstellung verworfen.

Regionalverkehr zwischen Spiez und Reichenbach

Die Nachfrage zwischen Spiez und Reichenbach ist gering. Da allein für die kurze Strecke heute eine Zugskomposition eingesetzt werden muss, ist zudem die Wirtschaftlichkeit ungenügend.

Die im Jahr 1999 durchgeführten Studien zur Betriebsart zwischen Thun und Spiez sowie Spiez und Reichenbach haben dazu geführt, dass die Betriebsart beim Abschnitt Spiez - Reichenbach beibehalten wurde. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass das Angebot des regionalen öffentlichen Verkehrs zwischen Spiez und Reichenbach im Hinblick auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels neu überprüft werden soll.

Regionalverkehr zwischen Interlaken und Meiringen

Im Rahmen der Diskussionen zum Knoten Interlaken und zur Angebotsgestaltung der Brünigbahn wurden Varianten mit einem Busersatz des Regionalzuges erarbeitet. Aufgrund der im Vergleich zur Bahn deutlich höheren Fahrzeit der Busse werden die Orte mit dem grössten Potenzial (Brienz und Meiringen) mit Bussen deutlich schlechter bedient als beim Bahnverkehr (Wegfall des hinkenden Halbstundentaktes). Die Buserschliessung wird daher wegen ungenügendem Nutzen abgelehnt.

4.3 Qualitative Aspekte des ÖV-Angebotes

Nebst dem eigentlichen Fahrplanangebot sind verschiedene weitere Aspekte wesentlich für die Qualität des ÖV-Angebotes, wie beispielsweise die Eigenschaften der eingesetzten Fahrzeuge, die Ausstattung der Haltestellen oder das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste.

Bezüglich dieser qualitativen Aspekte hat der Kanton in den vergangenen Jahren die folgende Strategie verfolgt:

- Entsprechend dem gesetzlichen Auftrag fordert der Kanton Bern wo immer möglich den Einsatz von behindertengängigen Fahrzeugen. Die neu beschafften Schienen- und Strassenfahrzeuge des öffentlichen Linienverkehrs weisen in den allermeisten Fällen einen sehr bedeutenden Niederfluranteil¹⁴ auf. Dieses Ziel konnte einerseits durch direkte Einflussnahme bei der Fahrzeugbeschaffung, an-

¹⁴ Bei den neu beschafften Bussen handelt es sich mit Ausnahme von besonderen Strecken im Gebirge um Niederflurfahrzeuge. Neue Schienenfahrzeuge mit hohem Niederfluranteil wurden von der BLS (NINA und JUMBO (Niederflurzwischenwagen für ältere Pendelzugskompositionen)), dem RBS (neue Vorortszüge und neue Niederflurmittelwagen für ältere Züge), der BOB (neue Niederflurmittelwagen) und von BTI, CJ, RM und der Brünigbahn (neue Triebzüge der Firma Stadler) beschafft.

dererseits durch entsprechende Vorgaben bei Linienausschreibungen erreicht werden.

- Insbesondere bei Umbauten von Bahnstationen wird grosses Gewicht auf die Behindertengängigkeit sowie die Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr gelegt.
- Gemäss BehiG müssen Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs spätestens nach 20 Jahren behindertengerecht sein, Kommunikationssysteme und Billettausgabe spätestens nach 10 Jahren. Während der Anpassungsfristen richten Bund und Kantone Finanzhilfen für entsprechende Massnahmen aus. In der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) werden die Anforderungen an Einrichtungen, Fahrzeuge und Dienstleistungen des ÖV definiert. Sie legt Prioritäten bei der Umsetzung fest und bestimmt die Voraussetzungen für die Gewährung von Finanzhilfen. Basierend darauf werden die TU ihre Umsetzungsprogramme erarbeiten. Das BAV wird diese dann zusammen mit den Kantonen in einem Umsetzungskonzept koordinieren.
- Anstrengungen der Transportunternehmungen zur Verbesserung der Kundeninformation werden unterstützt, sofern das Kosten/Nutzenverhältnis vertretbar ist. So wurden in den Städten Bern und Biel Kundeninformationssysteme mit aktueller Fahrplaninformation an den Haltestellen eingeführt. In Bern, Biel, Thun und in Interlaken sind werden die Haltestellen in den Fahrzeugen optisch und akustisch angekündigt.
- Die Einführung des kondukteurlosen Betriebes bei Regional- und RE-Zügen hat bedeutende Kosteneinsparungen erlaubt. Diverse Bahnen sind daran, für Linien mit kondukteurlosem Betrieb Sicherheitskonzepte zu erarbeiten und umzusetzen. Der Kanton begrüsst diese Anstrengungen der Transportunternehmungen.
- Investitionen in die Automatisierung von Strecken erlauben Kostenreduktionen, führen jedoch dazu, dass die Stationsbesetzung in Frage gestellt ist. Verschiedene Transportunternehmungen beschreiten neue Wege, indem der Verkauf von Billetten mit dem Verkauf anderer Artikel kombiniert wird (beispielsweise Kiosk, Reisebüro, Nahrungsmittel).
- Am Morgen tritt an Werktagen die grösste Nachfrage auf. Zu diesen Zeiten wird auf vielen Linien der Takt verdichtet und die Züge werden mit zusätzlichen Wagen verstärkt. Trotz dieser Massnahmen übersteigt die Nachfrage regelmässig das vorhandene Sitzplatzangebot. Aus Sicht des Kantons ist dies vertretbar, falls die Fahrzeit vergleichsweise kurz ist (kleiner als 15 Minuten). Das Bereitstellen von genügend Sitzplätzen während der Nachfragespitzen und auf den am stärksten belasteten Teilstrecken würde zu unverhältnismässigen Mehrkosten führen. Besondere Probleme werfen die innerhalb weniger Minuten auftretenden grossen Nachfragespitzen auf den stark belasteten Linien in der Agglomeration Bern auf. In besonders nachfragestarken Spitzen ist die Nachfrage trotz innerhalb von wenigen Minuten verkehrenden Bussen nicht komfortabel zu befriedigen. Das regionale Tramkonzept der RVK Bern-Mittelland kommt denn auch zum Schluss, dass bei diesen Linien mittel- bis langfristig die Einführung von neuen Tramlinien und somit grösseren Kapazitäten zur Diskussion steht.
- Wegen des in den vergangenen Jahren sehr starken Drucks zu Kostensenkungen wurden im ganzen Kanton Massnahmen umgesetzt, welche meist das Ziel eines reduzierten Personaleinsatzes hatten. Diese Massnahmen wurden von verschiedener Seite als Qualitätsabbau empfunden.

4.4 Sicherheit im öffentlichen Verkehr

In der vergangenen Berichtsperiode wurde die Sicherheit im öffentlichen Verkehr vermehrt als Problembereich wahrgenommen.

Wesentliche gesellschaftliche Veränderungen (zunehmender Vandalismus, Verschmutzung, rücksichtsloseres Auftreten von Gruppen und Individuen) wirken sich im öffentlichen Raum negativ aus. Zum öffentlichen Raum gehören in besonderem Masse auch die Transportunternehmungen. Betroffen sind sowohl die Fahrzeuge selbst als auch das Umfeld (Bahnhöfe und Haltestellen).

Die erstmals im Kanton Bern durchgeführte und repräsentative Umfrage über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr hat aufgezeigt, dass die Sauberkeit in den Fahrzeugen sowie der Unterhalt und die Bedienung an den Haltestellen unterdurchschnittlich bewertet werden. Die persönliche Sicherheit hingegen wird von den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs mehrheitlich als gut taxiert. Dieser Aspekt wird von Männern und Frauen gleich beurteilt.

In den vergangenen Jahren konnten Rationalisierungsmassnahmen mit Kosteneinsparungen erfolgen:

- Die Einführung des kondukteurlosen Betriebes bei Regional- und RE-Zügen hat namhafte Kosteneinsparungen erlaubt.
- Investitionen in die Automatisierung von Strecken erlauben Kostenreduktionen, führen jedoch dazu, dass die Stationsbesetzung in Frage gestellt ist.

Es zeigt sich, dass in Zukunft vermehrte Anstrengungen erfolgen müssen, um die negativen Folgen zu beschränken:

- Ein erhöhter Aufwand fällt im Unterhalt und in der Behebung von Vandalenakten an.
- Diverse Bahnen sind daran, für Linien mit kondukteurlosem Betrieb Sicherheitskonzepte zu erarbeiten und umzusetzen.
Die Sicherheitskonzepte weisen verschiedene Elemente auf:
 - In baulicher und gestalterischer Hinsicht (Fahrzeuge und Stationen) kann das Sicherheitsempfinden verbessert werden (Beleuchtung, offene Raumgestaltung, Durchsicht in Fahrzeugen).
 - Versuche mit Videoüberwachung in Zügen.
 - Vermehrte Stichkontrollen erhöhen die Präsenz und senken die Schwarzfahrerquote.
 - Präsenz von Bahnpolizei erhöht das Sicherheitsempfinden.
 - Verbesserte Zusammenarbeit mit der Polizei.
 - Verstärkte Anstrengungen bei der Fahrzeugreinigung.
- Verschiedene Transportunternehmungen beschreiten neue Wege, indem die Präsenz an Bahnhöfen und Stationen und der bediente Billettverkauf anderweitig sichergestellt werden (beispielsweise Kiosk, Reisebüro, Laden, Café).

Der Kanton Bern als Besteller hat darauf zu achten, dass die Qualitätsstandards kantonsweit auf einem ähnlich hohen Niveau sind. Grosse Abweichungen (z.B. je nach Region oder je nach Transportunternehmung) sind zu vermeiden.

4.5 Alternative Angebote des öffentlichen Verkehrs

Aufgrund der Vorgaben der kantonalen Angebotsverordnung sind verschiedene Linien, welche schwach besiedelte ländliche Gebiete erschliessen, immer wieder Gegenstand von Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes. Insbesondere die Vorgabe des Kostendeckungsgrades von 20% stellt für verschiedene Linien eine nur schwer zu meisternde Hürde dar. Gleichzeitig fordert das Gebot der Nachhaltigkeit eine umweltverträgliche, sozial und wirtschaftlich tragbare Mobilität, so dass ein Rückzug des kollektiven Verkehrs aus Gebieten mit geringer Nachfrage keine erstrebenswerte Lösung darstellen kann. Vor diesem Hintergrund sind alternative, den üblichen Linienverkehr ergänzende Angebote von zunehmender Bedeutung.

4.5.1 Rufbus, Bürgerbus

In den letzten Jahren wurden in einigen Regionen des Kantons Bern Rufbusangebote eingeführt, welche während gewissen Zeitfenstern Transportbedürfnisse unabhängig von Fahrplan und Linienführung abdecken. Eine erste Bilanz fällt zwiespältig aus: Einerseits erfreuen sich diese Angebote bei der Kundschaft grosser Beliebtheit und die Anzahl beförderter Personen wurde meist gesteigert, andererseits ist die Transportleistung dieser Fahrzeuge (in Personenkilometern) sehr bescheiden und die Subvention pro Fahrgast erheblich. Die bei den Gebieten im Kanton Bern durchgeführte Erfolgskontrolle zeigt, dass sich der Einsatz eines Fahrzeuges in einem beschränkten Gebiet und in Kombination mit Linienkursen, welche die grössten Nachfrageströme abdecken, eine sinnvolle und wirtschaftliche Lösung darstellen kann. Werden Rufbusse aber in grösseren Regionen mit unterschiedlichen Zentren und entsprechend schwer bündelbaren Nachfragewünschen eingesetzt, so ist das Kosten-/Nutzenverhältnis für die Bestellerseite ungenügend.

Aufgrund der bei traditionellen Linienbetrieben ungenügender Kostendeckung wurden in mehreren Regionen Überlegungen zu Bürgerbusangeboten gemacht. Das Modell des Bürgerbusses (BürgerInnen fahren BürgerInnen) erlaubt es, mit relativ geringen Kosten bedarfsgerechte Angebote zu erstellen, wobei der Standard in verschiedenen Bereichen (z.B. Tarife, Professionalität des Fahrpersonals etc.) deutlich unter demjenigen einer traditionellen Linie liegt. Bürgerbusangebote sind lediglich dort eine Alternative zu traditionellen ÖV-Angeboten wo fast ausschliesslich lokale Transportbedürfnisse vorhanden sind und die Nachfrage somit bescheiden und die Wirtschaftlichkeit schlecht ist. Problematisch ist beim Modell des Bürgerbusses insbesondere die langfristige Sicherung des Angebots, da immer wieder Personen gefunden werden müssen, welche sich für den Dienst an der Allgemeinheit zur Verfügung stellen.

4.5.2 Mitfahrsystem Carlos

Der Kanton unterstützt das Mitfahrsystem Carlos, welches seit April 2002 in einem dreijährigen Pilotversuch in der Region Burgdorf getestet wird.

Das System baut auf Haltestellen auf, bei welchen der Fahrtwunsch gegen eine Benutzungsgebühr eingegeben und auf einer Anzeigetafel aufgeführt werden kann. AutomobilistInnen mit dem entsprechenden Fahrtziel werden über diese Anzeigetafel angefragt, die Person an der Haltestelle mitzunehmen.

Das System Carlos stellt eine Ergänzung des öffentlichen Verkehrs für Regionen mit einem regen Verkehrsaufkommen dar, welche aber zumindest zu bestimmten Zeiten ein ungenügendes Potenzial für einen traditionellen öffentlichen Verkehr aufweisen.

Das Projekt Carlos erfreut sich eines ausserordentlichen Interesses der Medien im In- und Ausland.

Die bisher vorliegenden Evaluationen des Systems Carlos haben ergeben, dass Carlos technisch gut funktioniert. Ebenso besteht eine grosse Mitnahmebereitschaft, und die Wartezeiten an den Haltestellen sind entsprechend kurz. Allerdings ist die Benutzung bisher noch weit unter den Erwartungen geblieben. Es zeichnet sich ab, dass Carlos die hoch gesteckten Erwartungen nicht erfüllen kann. Ob Carlos in Zukunft eine Rolle bei der Verkehrserschliessung spielen wird, muss aufgrund der Ergebnisse der Evaluation des Pilotbetriebes festgelegt werden.

4.6 Entwicklung der Tarife / Tarifverbunde

Weiterführung der bestehenden Abonnementsverbunde

Die Abonnementsverbunde Bern (BäreAbo), Biel (Abo ZigZag), Thun (Stärncharte), Oberland-Ost (Sunnecharte) und Saanenland (CarteBleue) haben sich bewährt und erfreuen sich in breiten Bevölkerungskreisen einer grossen Beliebtheit. Durch die freizügige Benutzung sämtlicher Linien und Transportunternehmungen einer Region wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs stark gesteigert. Der Zugang zum System öffentlicher Verkehr wird vereinfacht und die Verbundabonnemente bewirken die gewünschte Kundenbindung.

Erweiterungen bestehender Tarifverbunde und Abdeckung des Kantonsgebietes mit Tarifverbunden

Auf den Fahrplanwechsel 2001 wurde der Tarifverbund Thun ins Simmen-, Kander- und Engstligental ausgedehnt.

Der Kanton Jura hat ebenfalls mit dem Fahrplanwechsel 2001 den kantonsabdeckenden Tarifverbund „vagABOnd“ eingeführt. Im Grenzraum Moutier und La Courtine wurden Überlappungszonen mit dem Tarifverbund Biel (Abo ZigZag) geschaffen.

Es sind nur noch 49 Gemeinden bzw. 6,5 % der Gesamtbevölkerung des Kantons Bern an keinem Tarifverbund beteiligt.

ZSZ-Abonnemente

Für Pendler zwischen den Zentren Bern und Thun, Bern und Biel sowie Biel und Neuenburg werden weiterhin Zonen-Strecken-Zonen-Abonnemente angeboten, welche nebst der Strecke zwischen zwei Zentren auch die jeweiligen Zentrumszonen beinhalten.

Einzel- und Mehrfahrtenkarten: Gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise

Das Aufheben der Parallelfahrten hat zur Folge, dass die Fahrgäste am Anknüpfungspunkt (z.B. in Kehrsatz) in ein anderes Verkehrsmittel umsteigen und damit auch die Transportunternehmung wechseln. Für BesitzerInnen eines Tarifverbundabonnementes spielt dieser Wechsel in tarifarischer Hinsicht keine Rolle, da sie Zonen und nicht eine bestimmte Strecke gelöst haben. Um zu verhindern, dass Fahrgäste mit Einzelfahrausweisen oder Mehrfahrtenkarten zusätzlich mit Tarifhindernissen konfrontiert werden, müssen die Transportunternehmungen spezielle Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Fahrausweise treffen. Diese recht umständlichen

Massnahmen werden mit einem integralen Tarifverbund (Zonen statt Strecken auch bei Einzelfahrausweisen) überflüssig.

4.7 Entwicklung der Abgeltung

Der Kanton Bern unterstützt das Angebot des öffentlichen Verkehrs mit folgenden Beiträgen:

- **Abgeltungsbeiträge an den Betrieb**
Zur Sicherstellung des Leistungsangebots nach Art. 3 ÖVG leistet der Kanton den Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs und des Ortsverkehrs nach Massgabe des Bundesrechts und selbständig Abgeltungen.
Die Abgeltungen im Regionalverkehr erfolgen gemeinsam mit dem Bund nach einem festen Schlüssel.
Der Ortsverkehr wird vollumfänglich durch den Kanton abgegolten.
- **Tarifmassnahmen**
Der Kanton unterstützt die regionalen Tarifverbunde und die Tarifmassnahmen für die autofreien Kurorte im Lauterbrunnental.

In Abbildung 7 ist das System der Abgeltungen von Bund und Kanton für die bestellten Leistungskomponenten der Transportunternehmungen dargestellt. Die Beiträge der Gemeinden an den öffentlichen Verkehr (ein Drittel der Bruttobeiträge des Kantons) ist in allen nachfolgenden Tabellen in den Kantonsbeiträgen enthalten.

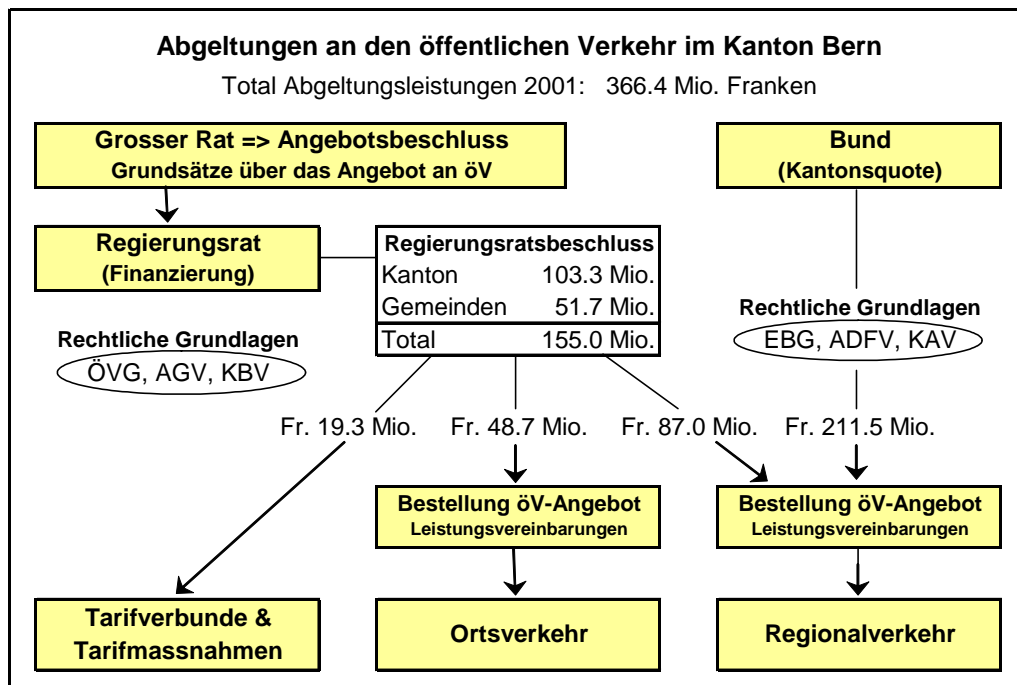


Abbildung 7: System der Abgeltungen im Kanton Bern

Die Tabelle 5 zeigt die Entwicklung der Abgeltungsleistungen der Jahre 2001 - 2004 mit einem Vergleich zum Jahr 1997 (Basis: abgeschlossene Leistungsvereinbarungen / Planzahlen 2004):

ÖV-Abgeltungen (in Mio. Fr.)	1997	2001	2002	2003	Plan 2004
Regionalverkehr (Anteil Kanton)	75.7	87.0	88.1	91.6	91.0
Ortsverkehr	49.0	48.7	49.8	50.8	50.8
Kantonsbeitrag Regional- & Ortsverkehr	124.8	135.7	137.8	142.4	141.8
Bundesbeitrag Regionalverkehr	216.9	211.5	209.7	213.9	214.9
Total Abgeltungsbeiträge	341.6	347.2	347.6	356.2	356.7
Tarifverbunde & Tarifmassnahmen	19.4	19.3	19.5	19.8	19.8
Total direkte Beiträge öV	361.1	366.4	367.1	376.0	376.4
Nominelle Entwicklung	100.0%	101.5%	101.7%	104.1%	104.3%
Konsumentenpreisindex (per Juni) (Annahme Teuerung 2003-2008: 1.2% pro Jahr)	100.0%	104.2%	104.5%	105.7%	107.0%
Reale Entwicklung Abgeltungen	100.0%	97.4%	97.3%	98.5%	97.4%

Tabelle 5: Abgeltungsbeiträge der öffentlichen Hand an den Regional- und Ortsverkehr im Kanton Bern

Da der Bund eine stufenweise Lastenverschiebung zwischen 1999 - 2002 auf die Kantone vorgenommen hat¹⁵, muss für eine Gesamtbeurteilung der Abgeltungsentwicklung nebst den kantonalen Abgeltungsbeiträgen auch der Bundesanteil berücksichtigt werden.

¹⁵ Diese Lastenverschiebung vom Bund auf die Kantone wird durch die Ausschüttung der Nationalbankgewinne an die Kantone kompensiert.

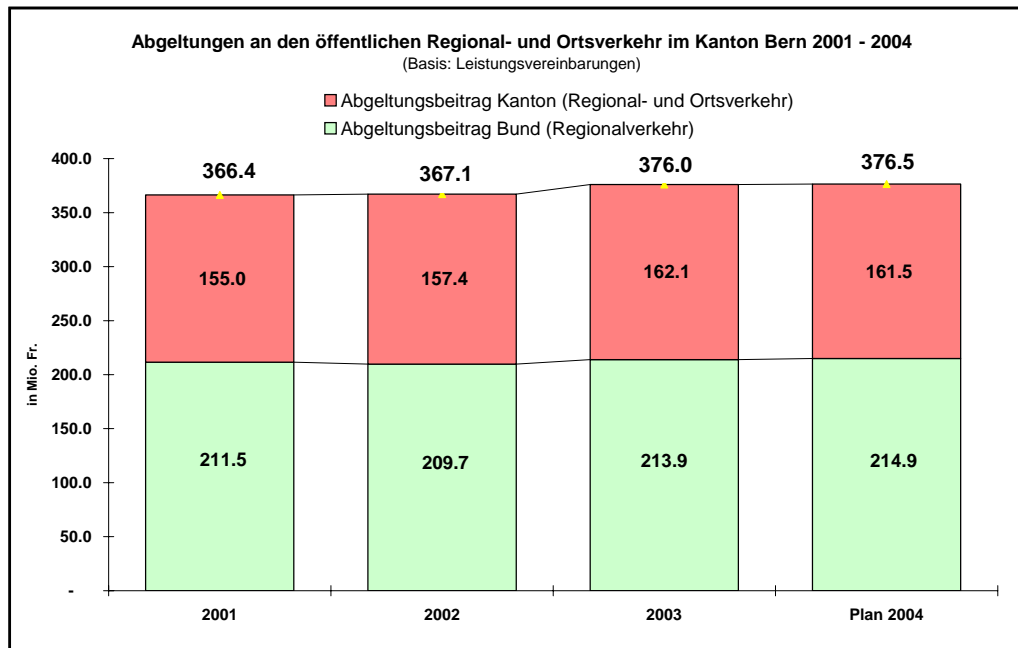


Abbildung 8: Abgeltungsbeiträge 2001 - 2004

Die Abgeltungsleistungen sind in der Periode 2001 - 2004 nominell angestiegen. Berücksichtigt man die Teuerung, kann in der Gesamtbetrachtung 2001 - 2004 die Zielvorgabe „reales Nullwachstum“ als erreicht bezeichnet werden.

Vergleich Abgeltungen - Verkehrsangebot

Im Rahmen der Berechnung des Gemeindegkostenschlüssels wird alle zwei Jahre das Verkehrsangebot im Kanton Bern erhoben. Die Anzahl ÖV-Punkte kann als Messgrösse für die kantonsweite Angebotsentwicklung verwendet werden.

Verkehrsangebot - Abgeltungen	1996	1998	2000	2002
Abgeltungsbeiträge Regional- und Ortsverkehr (Basis: abgeschlossene Leistungsvereinbarungen)	330'900'000	350'200'000	349'800'000	347'600'000
Angebot öffentlicher Verkehr (öV-Punkte) <small>Fahrplan 1995/96 Fahrplan 1997/98 Fahrplan 1999/00 Fahrplan 2001/02</small>	170'814	179'695	187'654	191'741
Abgeltung pro öV-Punkt (nominal)	SFr. 1'937	SFr. 1'949	SFr. 1'864	SFr. 1'813
Nominelle Veränderung	100.0%	100.6%	96.2%	93.0%
Konsumentenpreisindex (per Juni)	100.0%	100.6%	103.1%	104.4%
Abgeltung pro öV-Punkt (teuerungsbereinigt)	SFr. 1'937	SFr. 1'937	SFr. 1'808	SFr. 1'737
Reale Veränderung Abgeltung pro öV-Punkt	100.0%	100.0%	93.3%	89.7%

Tabelle 6: Verkehrsangebot und Abgeltungen

Das Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr (Entwicklung ÖV-Punkte) wurde in der Periode 1996-2002 um rund 12 % gesteigert (von 170 Tsd auf 191 Tsd Punkte). Dank Rationalisierungsmassnahmen und Betriebsoptimierungen konnte das Kosten-/Leistungsverhältnis im öffentlichen regionalen Personenverkehr schrittweise verbessert werden.

Entwicklung der Kostendeckungsgrade im öffentlichen Verkehr

Die Entwicklung der Kostendeckungsgrade im öffentlichen Verkehr widerspiegelt ebenfalls die weiter verbesserte Produktivität. Die Berechnung basiert auf den abgeschlossenen Leistungsvereinbarungen der entsprechenden Fahrplanperioden.

Zur Entwicklung der einzelnen Sparten:

- **Infrastruktur**
Die Reduktion des Kostendeckungsgrades ist auf die schrittweise Reduktion der vom Bund festgesetzten Trassenpreise, auf den Einsatz von leichteren und kürzeren Zügen sowie auf die zusätzlichen Kosten wegen erhöhter sicherheitsbedingter Investitionen zurückzuführen.
- **Regionalverkehr Bahn**
Nachfrage- und Ertragssteigerungen, Rationalisierungen, die Umstellung nachfragegeschwacher Bahnlinien auf Busbetrieb und die reduzierten Trassenpreise führten zu einem insgesamt höheren Kostendeckungsgrad der regionalen Bahnlinien.
- **Regionalverkehr Bus**
Dank Angebotsoptimierungen und höheren Erträgen aus Pauschalfahrausweisen konnte der Kostendeckungsgrad der regionalen Buslinien ebenfalls leicht erhöht werden.
- **Ortsverkehr**
Neue oder verbesserte Angebote in verschiedenen Städten mit unterdurchschnittlichem Kostendeckungsgrad sowie ein Rückgang der Einnahmen aus Pauschalfahrausweisen führten zu einer Reduktion des nach wie vor sehr hohen Kostendeckungsgrades im Ortsverkehr.

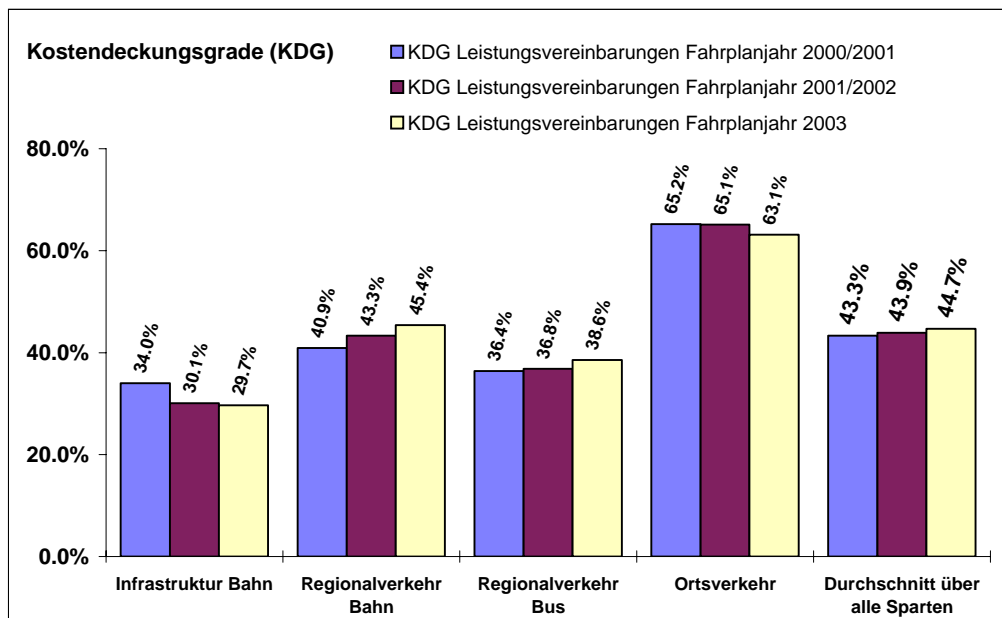


Abbildung 9: Entwicklung Kostendeckungsgrade

Der Kostendeckungsgrad über alle abgeltungsberechtigten Sparten konnte zwischen 2000 und 2003 von 43,3% auf 44,7% gesteigert werden. Dies entspricht einer Verbesserung um rund 3 Prozent.

5 VORSCHAU: ANGEBOTSKONZEPT 2005 - 2008

5.1 Einleitung

5.1.1 Grundlagen

Gemäss Art. 16 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr erarbeiten die Regionalen Verkehrskonferenzen als Grundlage für das kantonale Angebotskonzept und den Angebotsbeschluss regionale Angebotskonzepte. Grundlage des vorliegenden Kapitels 5 sind die folgenden regionalen Angebotskonzepte:

- AK 2005, Regionales Angebotskonzept Biel - Seeland - Berner Jura, Bereinigte Fassung vom März 2003, genehmigt an der Delegiertenversammlung vom 23. April 2003
- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau, Regionales Angebotskonzept 2005, genehmigt an der RVK-Sitzung vom 8. April 2003
- Regionale Verkehrskonferenz Emmental, ÖV-Angebotskonzept 2005 - 2008, genehmigt an der Mitgliederversammlung vom 24. März 2003
- Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, Entwurf Angebotskonzept 2005 - 2008 / Arbeitsschwerpunkte, sowie dazugehörige Korridorstudien, genehmigt an den jeweiligen Ausschusssitzungen.
- Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West, Regionales Angebotskonzept 2005 - 2008, Zusammenfassung der Teilkonzepte, genehmigt an der Mitgliederversammlung vom 3. April 2003
- Regionale Verkehrskonferenz Oberland Ost, Regionales Angebotskonzept 2005, ergänzend zum regionalen Angebotskonzept 2001, genehmigt an der Mitgliederversammlung vom 21. März 2003

In den regionalen Angebotskonzepten sind bei zahlreichen Korridoren genauere Angaben zur Angebotsgestaltung enthalten, welche hier nicht im Detail aufgeführt werden.

5.1.2 Allgemeines

Gemäss Art. 13 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat periodisch einen Bericht über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung Bericht. Basis des Vortrages zum Angebotsbeschluss 2005 - 2008 des Grossen Rates stellt das Kapitel 5 des Entwurfes zum kantonalen Angebotskonzept 2005 - 2008 dar. Das vorliegende Kapitel 5 wurde aufgrund des Angebotsbeschlusses des Grossen Rates vom 10. Februar 2004 aktualisiert.

Im Grossen und Ganzen wird in den Jahren 2005 bis 2008 die Angebotsdichte gemäss Fahrplan 2003 weitergeführt. Aufgrund veränderter Anschlusssituationen, Planungen der RVK, Kapazitätsengpässen oder Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit

sollen per Fahrplanwechsel im Dezember 2004 zahlreiche Änderungen eingeführt werden.

Mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels kommt es im Jahr 2007 vor allem im Berner Oberland zu weiteren Veränderungen. Aber auch bei der S-Bahn Bern sind im Jahr 2007 Anpassungen vorgesehen, welche einerseits aufgrund der Fahrzeitreduktion zwischen Bern und Thun nötig werden, oder infolge in der Zwischenzeit sich noch im Bau befindenden Infrastrukturausbauten per 2005 noch nicht umsetzbar sind.

5.1.3 Angebot des Fernverkehrs ab Dezember 2004

Beim Fernverkehr im Kanton Bern ist das folgende Angebot¹⁶ vorgesehen (vgl. Anhang 4):

- Jurasüdfusslinie:
Biel - Neuenburg - Lausanne / Genf: Die Züge verlassen Biel nach der Minute .15 in kurzem Abstand und treffen vor der Minute .45 in Biel ein.
Biel - Delémont - Basel: Zwischen Biel - Delémont und Basel verkehrt jede Stunde ein direkter Fernverkehrszug. Zusätzlich verkehrt achtmal täglich und um rund 20 Minuten versetzt ein Zug zwischen Biel – Porrentruy und Boncourt. Dadurch entsteht in dieser Zeit praktisch ein Halbstundentakt zwischen Delémont, Moutier und Biel.
Biel - Olten - Zürich: Zwischen Biel und Zürich verkehren halbstündlich Fernverkehrszüge, welche Zürich um die volle und die halbe Stunde verlassen und um die Minuten .15 und .45 eintreffen. Der eine Zug hält in Grenchen, Solothurn, Oensingen und Olten, der andere in Solothurn, Olten und Aarau. Die Fahrzeit zwischen Biel und Zürich reduziert sich um rund 5 Minuten.
- Biel - La Chaux-de-Fonds:
Gemäss Konzession der SBB verkehren alle zwei Stunden Züge des Fernverkehrs zwischen Biel und La Chaux-de-Fonds. Diese Züge werden in den übrigen Stunden durch gleichartige Züge des regionalen Angebotes ergänzt, welche durch Bund und Kantone bestellt und finanziert werden, so dass stündliche Verbindungen mit guten Anschlüssen in Biel von und nach Bern, Zürich und Basel entstehen.
- Bern - Biel:
Die Schnellzüge verkehren weiterhin jede halbe Stunde und vermitteln in Biel gute Anschlüsse in alle Richtungen. In Bern sind die Übergangszeiten auf die meisten Züge mit 12 bis über 20 Minuten gross.
- Bern - Freiburg - Lausanne:
Die Züge verkehren ab Bern im genauen 30-Minutentakt und ab Lausanne ohne Halt nach Genf. In Lausanne bestehen gute Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge.

¹⁶ Aufgrund von technischen Problemen mit der Führerstandssignalisation ETCS wird im Dezember 2004 ein Übergangsfahrplan (sog. Rückfallebene) mit verlängerter Fahrzeit zwischen Mattstetten und Rothrist umgesetzt. Die entsprechende Netzgraphik ist in Anhang 4 enthalten. Für den Kanton Bern hat der Übergangsfahrplan geringfügige Konsequenzen, indem insbesondere in Olten und Zürich einzelne Anschlussverbindungen wegfallen.

- **Bern - Olten - Basel / Aarau:**
Zwischen Bern und Basel verkehren Intercityzüge mit Halt nur in Olten im Halbstundentakt. Ein zusätzlicher Zug verkehrt von Bern via Olten nach Aarau - Brugg - Baden. Um eine halbe Stunde versetzt besteht eine Verbindung mit dem Kanton Aargau mit Umsteigen in Olten. Die Fahrzeiten zwischen Bern und Olten verkürzen sich um rund 15 Minuten.
- **Bern - Zürich:**
Zwischen Bern und Zürich verkehren weiterhin alle 30 Minuten Intercity-Züge mit einer Fahrzeit weniger als einer Stunde. Sowohl in Bern als auch in Zürich sind gute Anschlüsse vorhanden.
- **Bern - Luzern:**
Neu verkehrt stündlich ein Zug Bern - Zofingen - Luzern mit einer Fahrzeit von einer Stunde.
- **Bern - Burgdorf - Herzogenbuchsee - Langenthal - Olten:**
Wie bisher verkehrt alle 30 Minuten ein Zug von Bern nach Olten mit Halt in Burgdorf - Wynigen (stündlich) - Herzogenbuchsee und Langenthal. Sowohl in Bern wie in Olten sind gute Anschlussverhältnisse vorhanden. Der eine Zug verkehrt ab Olten ohne Halt bis nach Zürich.
- **Bern - Thun - Spiez - Interlaken / Brig:**
Zwischen Bern und Spiez verkehren neu stündlich drei Fernverkehrszüge. Die Züge aus Zürich und Basel nach Interlaken und Brig verlassen Bern nach der vollen Stunde. Um 30 Minuten versetzt verkehrt ein Zug abwechslungsweise nach Spiez und meist weiter nach Interlaken oder Brig, so dass zwischen Bern und Spiez neu ein integraler Halbstundentakt angeboten wird. Der heute in Spiez bestehende Anschlussknoten zur vollen Stunde entfällt, da sich die Züge neu in Thun statt in Spiez kreuzen.
Entgegen früherer Ankündigungen kann der Knoten Interlaken Ost auf den Fahrplan 2005 nicht realisiert werden, da einerseits die Fernverkehrszüge ins Berner Oberland den Knoten Bern sehr spät verlassen, und sich andererseits die Fahrzeit zwischen Bern und Spiez aufgrund von Baustellen gegenüber heute erhöht. Die Intercityzüge kreuzen sich neu in Interlaken West, was gravierende Auswirkungen auf die in Interlaken Ost und West anschliessenden Bahn- und Buslinien hat. Insbesondere in die Lütschinentäler können die heute bereits übermässig langen Umsteigezeiten nicht reduziert werden.

5.1.4 Änderungen aufgrund der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007

Die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels ist für Mai 2007 geplant. Die Umstellung des Personenverkehrfahrplans soll im Dezember 2007 erfolgen. Die Züge des Fernverkehrs werden stündlich durch den Basistunnel verkehren, Frutigen, Kandersteg und Goppenstein mit einem RE-Zug erschlossen, welcher durch Bund und Kantone zu finanzieren ist. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten auf der Neat-Zubringerstrecke zwischen Bern und Spiez kann die Fahrzeit zwischen Bern und Spiez um einige Minuten reduziert werden. Derzeit ist die Fahrplangestaltung des Fernverkehrs noch nicht bekannt, da diese insbesondere von den internationalen Zügen abhängig ist. Es ist somit derzeit nicht möglich, das Angebot des Regionalverkehrs festzulegen. Grundsätzlich stehen aber aus Sicht des Kantons die folgenden Ziele fest:

- Die Nachteile im Knoten Interlaken sind möglichst zu beheben, die halbstündlichen Verbindungen zwischen Interlaken und Spiez - Thun - Bern sind beizubehalten.
- Die neuen RE-Züge halten zusätzlich in Reichenbach und verkehren möglichst ab und nach Bern. Während der Sommersaison sollen zu gewissen Zeiten Halte in Mülönen vorgesehen werden (Erschliessung Niesenbahn).
- Mülönen und Emdtal erhalten eine Busbedienung. Dabei ist eine Kombination mit der Erschliessung von Spiezwiler und allenfalls Hondrich und Aeschi anzustreben.
- Die frühere Ankunft der Fernverkehrszüge in Spiez soll dazu verwendet werden, Nachteile des Angebotes 2005 im Simmental zu verbessern. Insbesondere soll der RE-Halt in Boltigen realisiert und die Fahrzeit des Regionalzuges reduziert werden.

Das Angebot des Regionalverkehrs soll durch eine Revision des Angebotsbeschlusses 2005 - 2008 in rund zwei Jahren festgelegt werden.

5.2 Inhalte des Konzeptes 2005 - 2008

5.2.1 Schienenverkehr

5.2.1.1 S-Bahn

Ausgelöst durch die Veränderung des Fernverkehrs erfährt die S-Bahn Bern auf den Dezember 2004 wesentliche Anpassungen. Die Einpassung in den Knoten Bern musste neu vorgenommen werden, da die Fernverkehrszüge konzentriert zu den Minuten .00 und .30 im Bahnhof Bern ankommen und abfahren.

Die Planung der S-Bahn Bern ist zahlreichen Sachzwängen unterworfen, wie der beschränkten Kapazität des Bahnhofs Bern und der Zulaufstrecken. Einen Einfluss haben weiter die eingleisigen Streckenabschnitte und die Ansprüche des Fern- und Güterverkehrs.

Gemäss dem zwischen BLS und SBB geschlossenen Basis-Agreement geht der betrieb der heute von den SBB geführten S-Bahnlinien an die BLS über. Dies betrifft die S1 und die S3. Auf die Infrastruktur hat dieser Wechsel des Betreibers keinen Einfluss.

S4 und S44 werden auch in Zukunft durch den Regionalverkehr Mittelland (RM) betrieben.

Auf den Fahrplanwechsel Ende 2004 ist ebenfalls die Integration der heutigen RBS-Linien W, J und Z in die S-Bahn Bern vorgesehen.

Der Ausbau des Angebotes entspricht dem Grossratsbeschluss vom 22. Januar 1991. Folgende Angebotsausbauten sind vorgesehen:

- S2: Integraler Halbstundentakt von Montag - Freitag (06.00 Uhr bis 20.00 Uhr). Am Abend und an Wochenenden wird der Takt zum Teil reduziert (Stundentakt). Die heutigen Taktlücken am Vormittag und Nachmittag und in der Gegenlastrichtung (Seite Langnau) werden geschlossen.

- S33: Das Angebot mit beschleunigten Zügen zwischen Bern und Belp besteht heute einzig in den Hauptverkehrszeiten. Mit einem durchgehenden Angebot von Montag - Freitag bis 20.00 Uhr verkehren auch tagsüber beschleunigte Verbindungen aus dem Gürbetal nach Bern.
- S44: Das Angebot von S4 und S44 ist heute noch unvollständig, da die Streckenkapazität zwischen Bern und Burgdorf limitiert ist. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist entsteht der Spielraum, einen durchgehenden Takt aufrechtzuerhalten und die S44 ganztägig verkehren zu lassen.

Erste und letzte Verbindungen der S-Bahnen: Um 6 Uhr verlassen die Fernverkehrszüge erstmals in allen Richtungen Bern. Demzufolge ist es sinnvoll, wenn werktags die ersten S-Bahn-Verbindungen Bern vor 6.00 Uhr erreichen.

Die letzten Fernverkehrszüge erreichen Bern um Mitternacht. Unter der Woche wird die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist in der Nacht für Unterhaltsarbeiten gesperrt. Deshalb treffen die Züge von Osten (Basel / Olten / Zürich) am Freitag und am Samstag um 24.00 Uhr in Bern ein, an den übrigen Wochentagen erreichen sie Bern rund eine Viertelstunde später. Aus diesem Grund und wegen der höheren Nachfrage am Wochenende ist in den Fahrplänen vorgesehen, dass in den Nächten von Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag die letzten S-Bahnen zwischen 24.00 Uhr und 0.15 Uhr in Bern abfahren. An den übrigen Wochentagen sind die letzten Abfahrten der S-Bahn auf die Fernverkehrszüge mit Ankunft um 23.30 Uhr abgestimmt. Für die regionalen Buslinien und den Ortsverkehr ist eine ähnliche Regelung vorgesehen.

Die Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Wankdorf und die vorgesehene Haltestelle Brünnen erhöhen die Qualität der Durchmesserlinien der S-Bahn. Auch die Haltestelle Worbboden wird die Standortgunst des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) erhöhen.

Die nachstehende Abbildung zeigt das Liniennetz der S-Bahn Bern im Jahr 2005.

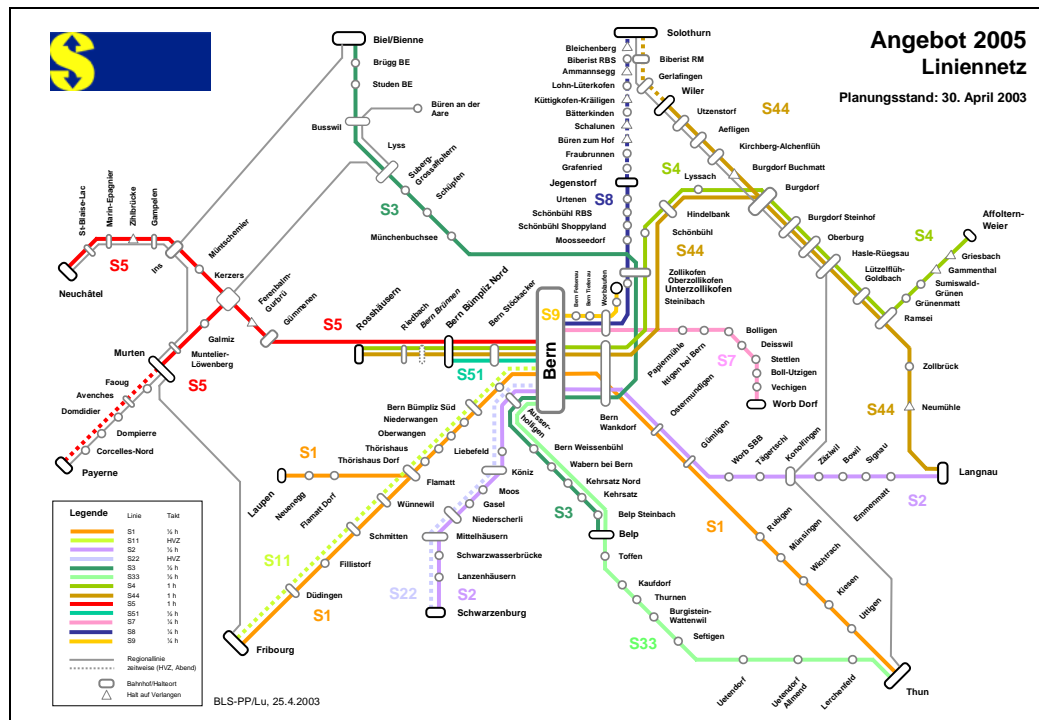


Abbildung 10: S-Bahn-Netz 2005

Anschlusskonzeption der S-Bahn Bern

Bereits heute ist die Konzeption der als Durchmesser verkehrenden S-Bahnlinien so aufgebaut, dass die Linien gute Anchlüsse an den Endpunkten der S-Bahn an den Fernverkehr bilden. Dies ist beispielsweise in Thun, Freiburg, Biel oder Neuenburg der Fall. Diese Ausrichtung erfüllt zwei Funktionen:

1. Funktion der S-Bahn als Verbindung aus der Region in die Kernagglomeration Bern. Die S-Bahnlinien stellen die Verbindung der Stationen der Radiallinien um Bern mit der Kernagglomeration sicher. Dadurch ist es wichtig, dass die Linien als Durchmesserlinien verkehren und möglichst viele gut gelegene Ziele innerhalb der Kernagglomeration Bern direkt erschliessen.
2. Funktion der S-Bahn für die Verbindung aus der Region in die weiteren Zentren im Espace Mittelland. Dort besteht eine grosse Nachfrage nach guten Anchlüsse an den weiterführenden Fernverkehr. Beispielsweise ist es ein wichtiges und berechtigtes Anliegen der Gemeinden aus dem Aare- und Gürbetal, nebst guten Verbindungen in die Agglomeration Bern auch über Verbindungen nach Thun und weiter ins Berner Oberland und Wallis zu verfügen.

Im Knoten Bern ergeben sich eher lange Übergangszeiten zum Fernverkehr. Den oftmals gewünschten kürzeren Übergangszeiten in Bern stehen zwei gewichtige Hinderungsgründe entgegen:

1. Konzeptionelle Gründe: Durchmesserlinien verlangen im Bahnhof Bern nach einer kurzen Aufenthaltszeit. Wenn von einem Liniennast gute Anchlüsse auf den Fernverkehr hergestellt werden sind keine guten Anchlüsse vom andern Liniennast möglich, falls die Züge sofort weiterverkehren. Gute Anchlüsse von beiden Liniennästen sind erst bei einem Viertelstundentakt möglich.

2. Kapazitätsgründe: Einerseits sind die Linien mit Durchmesserbetrieb infolge der Belegung der Strecken mit Fernverkehr an enge zeitliche „Fahrplanfenster“ gebunden. Nur so kann sichergestellt werden, dass keine zeitraubenden Zugsüberholungen auf Zwischenstationen durch schnellere Fernverkehrszüge nötig sind. Andererseits bestehen in den für die Fernverkehrsanschlüsse attraktiven Zeiten (um die Minuten .00 und .30) keinerlei Perronkapazitäten im Bahnhof Bern. Ohne einen massiven Ausbau ist es nicht möglich, die zusätzlichen Züge und Passagierströme im Bahnhof Bern aufzunehmen.

In den meisten Fällen sind die Übergangszeiten im Bahnhof Bern nicht dramatisch. Je nach gewünschter Destination sind diese Zeiten sogar ideal. Ausserdem ist die optimale Übergangszeit bei den zum Teil langen Umsteigewegen individuell sehr verschieden. Der Bahnhof Bern bietet mit seinem vielfältigen Angebot auch gute Möglichkeiten, die Wartezeiten zu verkürzen. Am gravierendsten werden die Änderungen ab Dezember 2004 für die Linie Schwarzenburg - Bern sein, wo heute noch sehr gute Fernverkehrsanschlüsse bestehen.

Die zum Teil doch störenden Übergangszeiten können einzig verbessert werden, wenn ein Viertelstundentakt auf den Abschnitten der S-Bahnlinien, die im engeren Gürtel um Bern liegen und eine gute Nachfrage aufweisen, eingeführt wird.

S1 / S11

Die Züge der S1 fahren bereits heute im durchgehenden Halbstundentakt. Das Angebot ist bewährt und bleibt auch per 2005 unverändert. Die Fahrlagen der S1-Züge verschieben sich im gleichen Ausmass wie diejenigen des Fernverkehrs. Sowohl in Fribourg als auch in Thun bestehen ausgezeichnete Anschlüsse an den Fernverkehr. Auf dieser Linie sind durch die Lage der Fernverkehrszüge gar keine anderen Taktzeiten möglich. Das Angebot wird von den Fahrzeugen her aufgewertet, da auf der S1 durchgehend NINA-Triebzüge eingesetzt werden sollen.

Nach wie vor wird an der Konzeption festgehalten, dass ab Flamatt die Züge der S1 alternierend nach Fribourg oder nach Laupen geführt werden. Durch die neu entstehende Standzeit der Züge in Laupen wird es möglich sein, am Morgen zweimal eine Taktverdichtung Laupen - Flamatt zu realisieren. Diese Züge verkehren ohne Halt zwischen Laupen und Flamatt.

Die S11 verkehrt zu den gleichen Zeiten wie heute. Durch die veränderten Fahrplanzeiten der S1 wird die Staffelung der Züge von S1 und S11 verändert.

S2 / S22: Ausbau zum Halbstundentakt tagsüber

Zwischen Schwarzenburg und Bern verkehren die Züge der S2 auch ab 2005 von der Taktlage her unverändert. Es gelingt aber nun, auf der ganzen Linie werktags von 06.00 bis 20.00 Uhr einen durchgehenden Halbstundentakt einzuführen. Insbesondere auf dem Ast nach Langnau konnte diese Taktverdichtung bisher aus technischen Gründen nur sehr reduziert erfolgen.

Durch die vorgegebene Fahrlage auf dem Ast nach Langnau entsteht im Bahnhof Bern leider eine Aufenthaltszeit von 6 Minuten. Diese Aufenthaltszeit kann erst nach grösseren Investitionen im Bereich Holligen reduziert werden.

Die Anschlüsse im Bahnhof Bern auf den Fernverkehr verkürzen sich auf der Seite Langnau um über 10 Minuten. Hingegen entsteht beim Linienast Schwarzenburg eine massive Verschlechterung. Mit beschleunigten Zusatzzügen (S22) in den Hauptverkehrszeiten soll diesem Qualitätsmangel gezielt entgegengewirkt werden.

Im Randstundenkonzept sind die stündlichen Grundzüge der S2 so gelegt worden,

dass sie sich auf dem Ast in Richtung Langnau möglichst gut mit den RE-Zügen ergänzen.

Die bisher zwischen Luzern und Bern (- Genf) verkehrenden Fernverkehrszüge fahren neu über Zofingen - Sursee und entfallen auf der Linie über Langnau. Ebenso werden die Züge der S22, die in den Stunden ohne Fernverkehrszüge von Langnau nach Bern führten, zugunsten eines stündlichen RE-Zuges von Bern via Konolfingen - Langnau nach Luzern aufgegeben. Das Angebot dieses RE-Zuges wird im Kapitel 5.2.1.4 näher erläutert.

Da der geplante RE-Halt in Trubschachen auf 2005 noch nicht realisiert werden kann, verkehrt die S2 stündlich bis nach Trubschachen. Zur Kompensation der benötigten Zeit muss dabei auf einen Halt in Emmenmatt verzichtet werden.

Für das Angebot der S2 und des RE sind auf der einspurigen Linie zwischen Gümli- gen und Langnau drei Doppelspurinseln im Bau. Die Bauten müssen bis im Dezember 2004 fertig gestellt sein und ermöglichen erst die Führung dieser Züge.

S3 / S33: Ausbau der beschleunigten Verbindungen der S33

Die heute zwischen Bern - Belp und Thun in den Hauptverkehrszeiten verkehrenden beschleunigten Züge der S33 verkehren neu von Montag bis Freitag und bis um 20.00 Uhr durchgehend. Dadurch ergibt sich ein über den ganzen Tag beschleunigtes Angebot für das obere Gürbetal. In Thun bestehen sehr gute Anschlüsse ins Berner Oberland.

Am Abend und am Wochenende wird der Halbstundentakt der S3 durchgehend bis Thun angeboten. Dadurch wird für das obere Gürbetal eine wesentliche Verbesserung des Taktes erreicht.

In Richtung Biel besteht bereits heute der durchgehende Halbstundentakt. Dieses erfolgreiche Angebot wird auch auf 2005 beibehalten. In Biel bestehen ebenfalls gute Anschlüsse auf die Züge am Jurasüdfuss und in den Berner Jura.

Die S3 ist die einzige normalspurige S-Bahn-Linie, die Bern im Knoten .00/.30 durchfährt. Infolge der kurzen Aufenthaltszeit im Bahnhof Bern sind aber nicht mehr alle Anschlüsse garantiert. Beispielsweise existieren keine Anschlüsse von der S3 auf die IC-Züge nach Zofingen - Luzern und nach Zürich. Sämtliche Fernverkehrsanschlüsse können aber aus dem oberen Gürbetal mit der S33 erreicht werden.

Am Wochenende verkehrt die S3 von Thun nach Bern nicht in einem genauen Halbstundentakt, dafür können aber in Bern und Thun stündlich Anschlüsse auf alle Fernverkehrszüge gewährleistet werden.

Die Fernverkehrsanschlüsse in Thun werden stündlich in Richtung Brig und stündlich in Richtung Interlaken Ost gewährleistet sein. Die Umsteigezeit in Richtung Interlaken Ost ist jedoch nur bei einem der beiden verkehrenden Züge pro Stunde ausreichend.

S4 / S44: Ausbau der Verbindungen der S44 / Betriebsumstellung Affoltern-Weier - Huttwil / Anschluss des unteren Emmentals an die S-Bahn

Die S-Bahnlinien müssen durch die übergeordneten Änderungen im Fernverkehr neu in den Knoten Bern eingepasst werden. Aufgrund der limitierten Möglichkeiten der Infrastruktur (Perrongeleise und Kapazitätsengpässe auf den Zufahrtsstrecken) ist der Handlungsspielraum sehr gering. Für die S4 und S44 steht eine Lage mit Abfahrtszeiten in Bern zu den Minuten .20 und .50 fest. Die Verschiebung der Taktlage der S4

wirkt sich über die ganze Linie aus. Im Westen von Bern ist eine Linienverlängerung ohne zusätzliche Betriebsmittel von Bern Bümpliz Nord (heutiges Linienende) nach Rosshäusern möglich. Auf der Ostseite verschiebt sich das Linienende ebenfalls, jedoch zu Ungunsten des heutigen Endpunktes in Huttwil. Die S-Bahn-Kompositionen können nur bis Affoltern-Weier verkehren. Eine Verlängerung der Linie bis Huttwil hätte wegen des zusätzlichen Fahrzeugbedarfs und der notwendigen neuen Kreuzungsstelle erhebliche Mehrkosten zur Folge.

Als sinnvolle Variante für die Verbindung Affoltern-Weier - Huttwil erweist sich die Verlängerung der bestehenden Buslinie Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier nach Huttwil. In Huttwil kann die Linie ausserdem nach Eriswil durchgebunden werden. So wird für den Fahrgast ein attraktives Angebot ermöglicht. Die Anschlusssituation ist in Hasle-Rüegsau, in Affoltern-Weier und in Huttwil sehr gut. Dürrenroth kann auf der Strasse besser erschlossen werden als mit der Bahn. Zudem können verschiedene Verbindungen mit einmaligem Umsteigen oder ohne Umsteigen angeboten werden. Die Nachfrage zwischen Huttwil und Affoltern-Weier beträgt knapp über 370 Personen pro Werktag. Mit einer Besetzung von etwas mehr als 10 Personen pro Zug ist eine Umstellung auf Bus bezüglich der Kapazität unproblematisch. Huttwil verliert zwar den direkten Anschluss mit der S-Bahn nach Bern, dieser Anschluss ist jedoch bereits heute infolge der grossen Distanz und der vielen Unterwegshalte bis Bern nicht sehr attraktiv. Die in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich angebotene Verbindung via Langenthal mit Anschlüssen in Richtung Olten und Bern bietet einen guten Ersatz. Die Umstellung des Bahnbetriebes zwischen Huttwil und Affoltern-Weier entspricht den Anträgen der Regionalen Verkehrskonferenzen Oberaargau und Emmental.

Im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Angebotskonzeptes der RVK Emmental wurde von der Gemeinde Sumiswald der Vorschlag eingebracht, die Züge der S4 ab Sumiswald-Grünen anstatt nach Affoltern-Weier nach Wasen i.E. verkehren zu lassen. Eine Befragung innerhalb der Gemeinde und bei den Passagieren des Busses Sumiswald - Wasen ergab jedoch, dass sich eine grosse Mehrheit für die Buslösung und gegen eine Wiedereinführung des Bahnangebotes nach Wasen aussprach.

Die Verbindungen der S4 und S44 können auf Ende 2004 wie im Grossratsbeschluss S-Bahn postuliert ausgebaut werden und ergänzen sich zum Halbstundentakt. Durch die neue Lage der Züge wird eine Weiterführung von Bern Bümpliz Nord (bisher Endhalt) nach Brünnen, Riedbach und Rosshäusern ermöglicht. Die Züge verkehren zwischen Rosshäusern und Wankdorf im exakten Halbstundentakt. Die S4 bedient sämtliche Stationen an der Stammlinie bis Burgdorf und verkehrt weiter nach Hasle-Rüegsau - Sumiswald-Grünen - Affoltern-Weier. Die S44 verkehrt ab Wankdorf durch den Grauholztunnel via Hindelbank nach Burgdorf. Eine Bedienung der Station Lysach durch die S44 ist aus Fahrzeitgründen weiterhin nicht möglich. Neue Fahrzeuge erlauben es, für die S44 ein Konzept mit Flügelzügen umzusetzen. Die Komposition der S44 wird in Burgdorf getrennt: Der eine Teil verkehrt nach Wiler bei Utzenstorf, der andere Teil nach Hasle-Rüegsau - Ramsei - Langnau weiter. Die Linienendpunkte Affoltern-Weier (heute Huttwil) und Langnau der S4 und der S44 werden gegenüber heute abgetauscht. Auch ein Beibehalten der heutigen Linienendpunkte erlaubt es nicht, mit der (gegenüber der S4 beschleunigten) S44 Huttwil zu erreichen, ohne die oben erwähnten Sprungkosten auszulösen.

Abends nach 20.00 Uhr wird auf das Flügeln der Züge verzichtet (der Nachfrage angepasste Gefässgrösse, Sicherheitsempfinden). Die Züge der S44 verkehren dann ab Burgdorf nach Wiler und weiter nach Solothurn, da die S44 abends das einzige Angebot zwischen Solothurn und Burgdorf bildet. Die Orte zwischen Burgdorf und Ramsei haben mit der S4 nach wie vor eine stündliche Direktverbindung mit Bern. Ab Burgdorf besteht von der S44 ein Anschlusszug nach Langnau.

Die Haltestelle Mattstetten wird ab Dezember 2004 aufgehoben. Die Fahrzeit erlaubt eine weitere Bedienung der Station nicht mehr. Ein Buskonzept stellt die Erschliessung von Mattstetten und Bärswil auch abends und am Wochenende sicher.

S5 / RE Bern - Neuenburg/Murten: Neues Konzept mit Flügelzügen

Das bestehende Konzept wird an die neuen Anschlussverhältnisse angepasst. Der RE Bern - Neuenburg wird in die Anschlussknoten in Bern und Neuenburg angepasst. Er hat in Bern gute Anschlüsse in alle Richtungen, in Neuenburg sind die Übergangszeiten grösser. Die Fahrzeiten des RE zwischen Bern und Neuchâtel verlängern sich.

Die S5 verkehrt rund eine halbe Stunde versetzt zum RE und hat im Bahnhof Bern ebenso gute Anschlüsse. Damit ergibt sich für Gümmenen, Kerzers und Ins ein ungefährender Halbstundentakt. Die S5 weist zwischen Bern und Kerzers nebst dem Halt in Gümmenen noch weitere Halte in Bern Bümpliz Nord und in Ferenbalm-Gurbrü auf.

Dank dem neuen Rollmaterial wird bei der S5 von der Möglichkeit der Bildung von Flügelzügen Gebrauch gemacht. Die beiden Teilzüge verkehren von Bern bis Kerzers vereint und werden in Kerzers zu zwei separaten Flügelzügen getrennt. Eine Zugskomposition verkehrt nach Neuenburg weiter, die zweite Komposition nach Murten (in den Hauptverkehrszeiten weiter nach Payerne).

Die Stationen zwischen Bümpliz und Rosshäusern werden durch die S4 und S44 bedient. Für eine Taktverdichtung zwischen Bern, Stöckacker und Bümpliz verkehren in den Hauptverkehrszeiten separate zusätzliche Züge (S51).

Das Konzept zwischen Bern - Neuenburg und der Broye wird in dieser Form voraussichtlich nur für drei Jahre Bestand haben. Auf Dezember 2007 werden sich mit der geplanten Inbetriebnahme eines weiteren Doppelspurabschnittes (Ins - Gampelen - Zihlbrücke) betriebliche Spielräume ergeben, die für eine Verbesserung des Angebotes und insbesondere eine Beschleunigung der RE-Züge Bern - Neuenburg genutzt werden sollen.

S7 (Linie W)

Das Angebot auf der Linie Bern - Worb bleibt weitgehend unverändert. Die gut merkbaren Abfahrtszeiten in Bern (.00 / .15 / .30 / .45) können beibehalten werden.

Abends nach 20 Uhr sowie am Sonntagvormittag findet eine Anpassung der Taktlage statt, damit im Halbstundentakt die attraktiveren Anschlüsse im Bahnhof Bern bedient werden.

Es ist vorgesehen, den Takt auf der Linie W auch zwischen Bolligen und Worb vormittags zu einem 15-Minuten-Takt zu erweitern, sobald eine zusätzliche Haltestelle Worboden eingerichtet werden kann (bisher verkehren die Züge der Linie W nur zwischen Bern und Bolligen durchgehend im 15-Minuten-Takt).

S8 (Linie J) und RE Bern - Solothurn (Linie SE)

Die heutigen Schnellzugsverbindungen der Linie SE werden mit dem Übergang der Regionalzugsverbindungen ins S-Bahnsystem als RE-Züge bezeichnet. Das Angebot erfährt mengenmässig kaum Änderungen (durchgehender Halbstundentakt bis abends um 20 Uhr), hingegen wird die Fahrlage der Züge um eine Viertelstunde gedreht. Fliegende Zugskreuzungen auf der neu erstellten Doppelspur Bätterkinden Süd

erlauben eine etwas längere Aufenthaltszeit im Bahnhof Bern. Dadurch werden die Anschlüsse in Bern auf den Fernverkehr optimal.
Die Zusatzangebote in den Spitzenzeiten und in der Lastrichtung werden ab 2005 als Taktverdichtung im Viertelstundentakt angeboten.

Die Linie Bern - Jegenstorf verkehrt grundsätzlich gegenüber heute unverändert. Bis zum Abschluss der Bauarbeiten im Bahnhof Zollikofen im Jahr 2005 wird ein Übergangsfahrplan notwendig, der leichte Verschiebungen in der Fahrlage beinhaltet.
Mit der Einführung des Viertelstundentakts hat der Kanton Bern die Zusicherung für die Übernahme ins Grundangebot nur bis Schönbühl übernommen. Der Viertelstundentakt wird jedoch seit einigen Jahren bis Urtenen angeboten und von der Gemeinde Urtenen-Schönbühl als Zusatzangebot finanziert. Da das Angebot bis Urtenen etabliert und gut genutzt ist, wird der Abschnitt Schönbühl - Urtenen der Angebotstufe 4 zugeordnet.

S9 (Linie Z)

Die Linie Bern - Unterzollikofen wird weitgehend unverändert beibehalten. Es findet eine leichte Verschiebung der Abfahrtszeiten statt. Der durchgehende Viertelstundentakt auf der Schiene wird abends nach 20.00 Uhr weiterhin durch ein Angebot im 20-Minutentakt auf der Strasse abgelöst (durchgehende Busverbindung bis Hirzenfeld).

Neue Haltestellen im S-Bahn-Netz

Wankdorf

Bis Dezember 2004 wird die Haltestelle Wankdorf erstellt. Sie wird den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) mit zahlreichen Arbeitsplätzen erschliessen und eine Umsteigeplattform auf die städtischen Verkehrsmittel bieten. Die Haltestelle wird von den S-Bahnen der Linien S1, S2, S3, S4 und S44 bedient und führt zu einer Aufwertung des ESP.

Es ist eine Verknüpfung mit folgenden städtischen Linien vorgesehen, die zum Teil verlängert werden:

- Linie 20 Hauptbahnhof - Wyler - Wankdorf
- Linie 28 Wankdorf - Wyler - Waldau - Ostermundigen - Eigerplatz
- Tramlinie 9 Bahnhof - Guisanplatz - Wankdorf: Die Verlängerung der Tramlinie 9 ist im Zuge des Umbaus Wankdorfplatz vorgesehen.
- RBS-Linie 36: Die Linie 36 soll möglichst rasch in unmittelbarer Nähe auf der Nordseite der S-Bahn-Station halten können

Brünnen

In Brünnen ist eine Überbauung mit Wohnzonen für rund 3000 Einwohner und einer Dienstleistungs- und Gewerbezone für ein Freizeit- und Einkaufszentrum geplant. Die Überbauung soll optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden, und zugleich soll die ÖV-Erschliessung für die angrenzenden Gebiete Gäbelbach, Holeacker und Gumme verbessert werden.

Zu diesem Zweck sind auf Ende 2008 folgende Massnahmen vorgesehen:

- Erstellung einer S-Bahnhaltestelle Brünnen an der BLS-Strecke Bern - Neuenburg.
- Verlängerung der heutigen Linie 14 von Bernmobil ab Gäbelbach bis zur Bahnhaltestelle Brünnen (Planung Tram Bern West).
- Anschluss der Regionalbuslinien (Frauenkappelen - Mühleberg) an die Bahnhaltestelle Brünnen.

Mit dem Anschluss von regionalen Buslinien und der Verlängerung der städtischen Linie Bern – Gäbelbach entwickelt sich Brünnen zu einem Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs.

Worboden

Die Realisierung der S-Bahn Station Worboden ist auf das Jahr 2006 vorgesehen. Durch die Station an der S7 wird eine attraktive Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Worboden erreicht, und die Zugangswege für die Einwohner des Quartiers Sunnhalde in Worb verkürzen sich.

Auswirkungen auf die Angebotstufen

Die Änderungen im S-Bahn-Perimeter haben verschiedenenorts Änderungen der Angebotstufe zur Folge:

- Langnau - Konolfingen: Aufstufung von der Angebotsstufe 2 in die Angebotsstufe 3 (Vollzug des Grossratsbeschlusses S-Bahn)
- Burgdorf - Hasle: Aufstufung von der Angebotstufe 3 in die Angebotsstufe 4 (Nachvollzug an das effektiv bestehende Angebot)
- Schönbühl - Urtenen: Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 (Aufnahme des Zusatzangebots ins Grundangebot)
- Bern - Belp: Neues Angebot S33
- Bern - Rosshäusern: Regionalzuglinie in der Angebotstufe 3 / Bern - Gümmenen - Kerzers: Bahnlinie mit Angebot RE und S5 in der Angebotsstufe 3 (Neue Darstellung der Linien infolge Aufnahme der beschleunigten Angebote).

Ausblick: Weiterentwicklung S-Bahn-Angebot

Die Möglichkeiten für weitere Teilergänzungen der S-Bahn Bern werden derzeit in Abhängigkeit von der notwendigen Infrastruktur, dem Rollmaterial und einem erwünschten Angebotsausbau intensiv bearbeitet. Folgende Punkte machen eine Weiterentwicklung notwendig:

- Raschere Verbindungen Bern - Neuenburg: Neues Betriebskonzept auf der Linie Bern - Neuenburg (bedingt Doppelspurabschnitt Ins - Gampelen - Zihlbrücke).
- Alptransit mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels: Die Fernverkehrszüge in Thun erhalten teilweise geänderte Abfahrtszeiten, die Anpassungen auf dem S-Bahn-Netz auslösen könnten

- Wunsch nach Verdichtungen zum ¼-Stundentakt auf den zentralen Netzabschnitten. Im Vordergrund stehen Verdichtungen zwischen Münsingen und Brünnen und zwischen Belp und Münchenbuchsee. Diese Verdichtungen erlauben einerseits die notwendigen Transportkapazitäten bereitzustellen, andererseits ermöglichen diese in Bern gute Anschlüsse an den Fernverkehr. Der Zeitpunkt einer möglichen Realisierung ist stark von der zur Verfügung stehenden Infrastruktur abhängig.

Änderungen im S-Bahn-Konzept - und insbesondere Verdichtungen zum ¼-Stundentakt mit entsprechend notwendiger Erhöhung der Angebotsstufe - haben eine Zwischenanpassung des Angebotsbeschlusses zur Folge, die dem Grossen Rat separat vorgelegt werden muss.

5.2.1.2 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

Mit Einführung von Bahn 2000, 1. Etappe, verändern sich die Fahrplanzeiten an allen Knotenbahnhöfen in der RVK 1: Biel wird zum 15/45-Knoten¹⁷, Lyss zum 00/30-Knoten und Tavannes zum 15/45-Knoten. Alle übrigen Bahnknoten in der RVK 1 haben keine klare Struktur.

Berner Jura: Linien Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds, Biel - Sonceboz - Moutier, Tavannes - Tramelan - Le Noirmont - La Chaux-de-Fonds und Moutier - Solothurn

Das Angebot im Berner Jura wurde gemeinsam mit den Kantonen Jura und Neuchâtel sowie den Bahnen SBB, RM und CJ und unter Einbezug der RVK erarbeitet. Aufgrund der zahlreichen Randbedingungen (Anschlussverhältnisse in Umsteigebahnhöfen und vorwiegend einspurige Infrastrukturen) war die Angebotsgestaltung sehr komplex. Die vorgeschlagene Lösung sieht das folgende Angebot vor:

Angebot tagsüber (bis 20.00 Uhr):

- Der stündlich verkehrende Regioexpresszug (RE) Biel - Sonceboz - Courtelary - St-Imier - La Chaux-de-Fonds vermittelt in Biel Anschlüsse nach Bern, Zürich und Basel, wobei die Umsteigezeit in Richtung Bern von heute 14 auf 8 Minuten reduziert wird. In Sonceboz besteht aus Biel und aus La Chaux-de-Fonds ein Anschluss nach Tavannes - Malleray-Bévilard sowie Tramelan - Le Noirmont. In La Chaux-de-Fonds bestehen Anschlüsse nach Le Locle und Neuchâtel.
- Neu verkehrt jede Stunde ein Regionalzug ab Biel nach La Chaux-de-Fonds mit Halt an allen Stationen. Der Zug vermittelt in Biel Anschlüsse nach Bern, Lausanne, Genève und Zürich, wobei die Umsteigezeit in Richtung Bern von heute 20 auf 11 Minuten reduziert wird. Aus Biel bestehen in Sonceboz sehr gute Anschlüsse nach dem Vallée de Tavannes und Moutier. Dadurch, dass der Regionalzug und der RE-Zug Biel im 30-Minutentakt verlassen, erhalten Sonceboz, Courtelary und St-Imier stündlich zwei Verbindungen nach Biel und La Chaux-de-Fonds.
- Im Vallée de Tavannes verkehren zwischen Sonceboz und Malleray-Bévilard zwei Regionalzüge pro Stunde und um rund 30 Minuten versetzt:

¹⁷ 15/45 Knoten: Die Züge treffen jede Stunde vor den Minuten 15 und 45 ein und verlassen den Bahnhof nach den Minuten 15 und 45 wieder. Angebote im Halbstundentakt haben gute Anschlussmöglichkeiten, bei Linien im Stundentakt ist die Anschlussgestaltung schwieriger, bzw. es müssen Prioritäten gesetzt werden.

Der eine Zug hat in Sonceboz Anschluss auf die RE-Züge nach Biel und La Chaux-de-Fonds und verkehrt bis Malleray-Bévilard.

Der andere Zug verkehrt ab Sonceboz mit Anschluss von und nach Biel nach Moutier, wo am Morgen ein Anschluss auf den Bus nach Delémont, am Abend vom Bus aus Delémont besteht. Nach einem Aufenthalt von rund 10 Minuten in Moutier verkehrt der Zug weiter nach Solothurn. Gespräche zwischen den SBB und dem RM haben ergeben, dass Niederflurzüge (Typ GTW) eingesetzt werden.

Aufgrund der wirtschaftlich sehr interessanten Linienverknüpfung in Moutier entfallen tagsüber die attraktiven Direktverbindungen aus dem Vallée de Tavannes nach Biel.

- Die Züge der CJ verkehren stündlich ab Tavannes (Anschluss von Moutier und Sonceboz) nach Tramelan - Le Noirmont (Anschlüsse nach Saignelégier und La Chaux-de-Fonds). In den Spitzenzeiten am Morgen und Abend sind einzelne Verdichtungszüge zwischen Tramelan und Tavannes vorgesehen, so dass ab Tramelan gute Anschlüsse in die Westschweiz bestehen.
- Zwischen Solothurn und Moutier verkehrt stündlich ein Zug mit Halt an allen Stationen. In Solothurn bestehen gute Anschlüsse nach Zürich, in Moutier schlanke Anschlüsse nach Delémont - Basel.

Abendangebot (nach 20 Uhr):

- Am Abend verkehrt zwischen Biel und La Chaux-de-Fonds kein RE, sondern stündlich ein Regionalzug mit Halt an allen Stationen zwischen Sonceboz und La Chaux-de-Fonds. Die Abfahrtszeiten und die Anschlussbedingungen in Biel entsprechen denjenigen des RE (tagsüber). In Sonceboz bestehen keine Anschlüsse, in La Chaux-de-Fonds ein Anschluss an den Regionalzug nach Le Locle.
- Um rund 30 Minuten versetzt zum Regionalzug nach La Chaux-de-Fonds verlässt ein Regionalzug nach Sonceboz - Moutier (- Solothurn) Biel. In Tavannes besteht ein Anschluss nach Tramelan - Le Noirmont.
- Die CJ-Züge vermitteln in Tavannes Anschlüsse nach Biel und in Le Noirmont nach La Chaux-de-Fonds.
- Die RM-Züge zwischen Solothurn und Moutier verkehren zu den gleichen Zeiten wie tagsüber.

Angebotsstufen:

Die Angebotsstufe wird zwischen St-Imier und La Chaux-de-Fonds von Stufe 1 auf Stufe 2 erhöht, da anstelle der alle 2 Stunden verkehrenden Regionalzüge neu ein stündliches Angebot besteht. Mit der anschlussbedingten Einführung des Halbstundentaktes zwischen Sonceboz und Malleray-Bévilard wird diese Bahnlinie der Angebotsstufe 3 zugeordnet. Der RE ist der Stufe 1 zugeteilt, da jeder zweite Zug (2-Stundentakt) ein Angebot des Fernverkehrs ist und nur jeder zweite RE-Zug durch Bund und Kantone finanziert und somit Bestandteil des Regionalverkehrs ist.

Die Linien Biel - Saint-Imier, Malleray-Bévilard - Moutier, Solothurn - Moutier, Tavannes - Tramelan - Le Noirmont und Le Noirmont - La Chaux-de-Fonds sind unverändert der Stufe 2 zugeteilt. Die von der RVK beantragte Aufstufung der Linie Tavannes - Tramelan wird nicht übernommen, da einerseits die Minimalvorgaben zur Nachfrage bereits heute nicht erreicht werden, und andererseits die erwähnten Zusatzkurse zwischen Tavannes und Tramelan in der Angebotsstufe 2 möglich sind..

Bemerkungen zum Bahnangebot im Berner Jura:

Das Angebot und die Anschlussqualitäten im Berner Jura werden mit der Einführung von Bahn 2000, 1. Etappe, verbessert. Der Grund dieser Verbesserungen liegt insbesondere bei den Anschlussverhältnissen: Durch die Fahrzeiten der RE-Züge zwischen Biel und La Chaux-de-Fonds einerseits und Neuchâtel und La Chaux-de-Fonds andererseits, sind die Fahrplanzeiten und die Anschlüsse in Biel (in Richtung Zürich und Basel) und Neuchâtel (in Richtung Lausanne und Genève) vorgegeben. Damit die für das Vallon de Saint-Imier und das Vallée de Tavannes ebenfalls wichtigen Anschlüsse nach der Westschweiz in Biel vorhanden sind, ist die regelmässige Führung eines Regionalzuges nötig. Damit einerseits aus Tramelan Anschlüsse nach Biel vorhanden sind und andererseits Anschlüsse zwischen dem Vallon de Saint-Imier und dem Vallée de Tavannes bestehen, ist der 30-Minutentakt zwischen Sonceboz und Malleray-Bévilard zwingend notwendig. Dank dem im Vergleich zu heute deutlich effizienteren Fahrzeugeinsatz können die Zusatzkosten für die öffentliche Hand begrenzt werden.

Seilbahn St-Imier - Mont Soleil

Das Angebot der Seilbahn St-Imier - Mont Soleil wird unverändert beibehalten, wobei die veränderten Fahrplanzeiten der SBB-Züge in St-Imier berücksichtigt werden.

Jurafuss: Linien Biel - Neuchâtel und Biel - Solothurn

Das Angebot im Regionalverkehr wurde gemeinsam durch die beteiligten Transportunternehmungen sowie die Kantone und unter Einbezug der RVK erarbeitet.

Die Fahrplangestaltung des Regionalverkehrs hängt in sehr starkem Ausmass von den Zügen des Fern- und des Güterverkehrs ab, da einerseits mit der Einspurstrecke Ligerz ein eigentliches Nadelöhr im Schweizerischen Schienennetz besteht und andererseits auf der Jurafusslinie zahlreiche Züge verkehren.

Angebot

Zwischen Biel und Neuchâtel verkehrt stündlich ein Regionalzug mit guten Anschlüssen in Biel nach Zürich und mässigen Anschlüssen (13 Minuten) nach Bern. In Neuchâtel sind Anschlüsse nach der Westschweiz vorhanden. In den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend verkehren Verdichtungszüge zum 30-Minutentakt. Aufgrund der bestehenden Doppelspurlücke bei Ligerz und Kreuzungen an beiden Enden der Einspurstrecke können diese Züge leider in Ligerz nicht halten.

Zwischen Biel und Solothurn (- Olten) verkehrt stündlich ein Regionalzug. In Biel besteht ein Anschluss (10 Minuten) nach Bern. Aufgrund der Streckenbelegung ist eine frühere Ankunft in Biel nicht möglich. In Olten sind gute Anschlüsse nach Zürich, Basel und Luzern - Tessin vorhanden. In den Hauptverkehrszeiten verkehren zusätzliche Züge zwischen Biel und Solothurn. Diese Züge haben Anschluss von und nach Lausanne / Genève. Mit einer Übergangzeit von 17 Minuten sind die Anschlüsse in Richtung Bern nicht befriedigend. Wegen der Streckenbelegung durch die Fernverkehrszüge Biel - Zürich und Biel - Basel ist eine verbesserte Anschlusssituation aber leider nicht möglich.

Der von der RVK geforderte integrale Halbstundentakt wird aus kantonaler Sicht nicht unterstützt, da die zu erwartende Nachfrage ein solches Angebot nicht rechtfertigt. Die in der Angebotsverordnung geforderte Auslastung der Züge für die Angebotsstufe 3 wird schon bei der heutigen Angebotsdichte nicht erreicht. Zudem lassen die Streckenkapazität und die starke Nachfrage des Güterverkehrs den durchgehenden Halbstundentakt nicht zu.

Die Regionalzüge Biel - Grenchen Nord werden durch Züge nach Grenchen Süd - Solothurn ersetzt. Die Angebotsqualität zwischen Biel und Grenchen Nord wird durch zusätzliche, in den Hauptverkehrszeiten und ohne Halt verkehrende Züge verbessert.

Angebotsstufen:

Die Angebotsstufen werden unverändert beibehalten: Stufe 2 zwischen Biel und Neuchâtel, Stufe 3 zwischen Biel und Grenchen.

Seilbahnen Biel - Magglingen und Biel - Leubringen

Das Angebot der zwei Standseilbahnen der FUNIC wird unverändert beibehalten, wobei die veränderten Anschlusszeiten in Biel und der Buszubringerlinien bei den Fahrplanzeiten berücksichtigt werden. Die Linien sind weiterhin der Angebotsstufe 4 zugeteilt.

Ligerz-Tessenberg-Bahn

Das Angebot der LTB wird unverändert beibehalten, wobei die veränderten Anschlusszeiten in Ligerz und Prêles Gare berücksichtigt werden. Neu bestehen in Ligerz in Richtung Biel und in Prêles in Richtung Lamboing – Nods gute Anschlüsse und die Verbindungen zwischen Biel und dem Plateau de Diesse können dadurch verbessert werden. Die Linie erhält so eine zusätzliche Bedeutung. Die Linie ist unverändert der Stufe 2 zugeteilt.

Biel - Täuffelen - Ins

Eine durch die Region und die Gemeinden sowie unter Einbezug kantonaler Stellen durchgeführte Gesamtverkehrsstudie zum rechten Bielerseeufer fordert eine verstärkte Verlagerung der Alltagsmobilität von der Strasse auf die Bahn und das Zweirad sowie einen Dominanzabbau des MIV auf den Hauptstrassenachsen und eine verbesserte und koordinierte Organisation des Erholungsverkehrs. Explizit wird somit ein Angebotsausbau auf der Bahnlinie und ein Verzicht auf Erhöhungen der Strassenkapazität vorgeschlagen.

Aus kantonaler Sicht und unter Berücksichtigung der Nachfrage ist im Abschnitt Biel - Täuffelen zu den Hauptverkehrszeiten ein Viertelstundentakt gerechtfertigt. Die Einführung des verbesserten Angebotes bedingt aber die Beschaffung zusätzlicher Zugskompositionen, was eine gewisse Vorlaufzeit nötig macht und bis Ende 2004 nicht möglich ist. Zudem wird die Beschaffung von zusätzlichem Rollmaterial durch die Transportunternehmung ASm aus Gründen des Beschaffungspreises und des Unterhaltes sinnvollerweise in einer grösseren Stückzahl gemeinsam für den Ersatz von Zügen der Linie Solothurn - Niederbipp - Langenthal beschafft. Diese Fahrzeugbeschaffung hängt wiederum vom Vorentscheid für die Verlängerung der Linie Solothurn - Niederbipp nach Oensingen ab. Die ASm macht zudem geltend, dass für die Einführung des Viertelstundentaktes Investitionen in die Schieneninfrastruktur und die Abstellanlagen notwendig sind.

Fahrplanangebot 2005

Die Züge verkehren zwischen Biel und Täuffelen tagsüber im Halbstundentakt, ab 20 Uhr in einem ungefähren Halbstundentakt. Ab 21 Uhr verkehrt jeder zweite Zug von Täuffelen nach Biel ohne Halt.

In den Spitzenzeiten am Morgen und Abend verkehrt mindestens je ein Zugpaar pro Stunde im Viertelstundentakt.

Zwischen Täuffelen und Ins verkehren die Züge im Stundentakt, während der nachfragestarken Zeiten von Montag bis Samstag ist ein Halbstundentakt vorgesehen.

In Biel bestehen gute Anschlüsse an alle Züge des Fernverkehrs; in Ins sind stündlich gute Anschlüsse nach Bern sowie Anschlüsse mit 18 Minuten Übergangszeit nach Neuchâtel gewährleistet.

Angebotsstufen

Da ein Angebotsausbau aus Gründen der Nachfrage und der Transportkapazitäten in den Hauptverkehrszeiten mittelfristig notwendig ist, wird der Abschnitt Biel - Täuffelen neu der Stufe 4 zugeteilt. Eine Umsetzung ist hingegen wie schon erwähnt bis 2005 nicht möglich. Bevor ein Entscheid über Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial gefällt wird, ist eine genaue Analyse der Nachfrage und des Rollmaterialeinsatzes (zum Beispiel Einsatz von Doppeltraktionen) sowie der Infrastrukturnutzung notwendig. Weiter hängt ein Angebotsausbau vor 2009 von den Möglichkeiten für die Erhöhung der Abgeltungen und den entsprechenden Entscheiden der finanzkompetenten Organe ab.

Auf dem weit nachfrageschwächeren Abschnitt Täuffelen - Ins wird die Angebotsstufe 3 beibehalten, wobei ein leichter Angebotsabbau (Stunden statt Halbstundentakt) in Zeiten erfolgt. Basis für die Festlegung des Fahrplans bildet die Nachfrage auf den einzelnen Zügen.

Linie Freiburg - Neuchâtel

Die im Jahr 2001 eingeführte Linie Freiburg - Neuchâtel wird beibehalten. Die stündlich verkehrenden Züge vermitteln in Neuchâtel gute Anschlüsse nach der Westschweiz und in Richtung La Chaux-de-Fonds. Aufgrund von Kreuzungskonflikten können die Züge Gampelen nicht bedienen.

Der Abschnitt Ins - Neuchâtel ist neu der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Biel - Lyss - Bern (S3) und Bern - Ins - Neuchâtel (S5 und RE)

Das Angebot der Linien S3 und S5 sowie des RE Bern - Neuchâtel wurde im Rahmen der Planungen der S-Bahn Bern erarbeitet und ist weiter oben im Kapitel 5.2.1.1 dargestellt.

Lyss - Büren

Durch die veränderten Anschlussbedingungen in Lyss ist es mit dem Fahrplan 2005 nicht mehr notwendig, die Linie Lyss - Büren gemeinsam mit der Linie Lyss - Kerzers zu betreiben. Neu entsteht in Büren eine längere Standzeit, was dazu führt, dass sich die heute bereits ungenügende Wirtschaftlichkeit der Linie weiter verringert. Ein Ersatz der Bahn- durch eine Buserschliessung wurde bisher aufgrund des Strassennetzes und der Ausrichtung von Büren in Richtung Biel und Lyss - Bern nicht im Detail untersucht, da absehbar ist, dass die Bahnlinie durch mehrere Buslinien mit zudem wenig attraktiven Fahrzeiten und einer kaum merklich verbesserten örtlichen Erschliessung ersetzt würde.

Fahrplanangebot 2005

Die stündlich verkehrenden Züge haben in Lyss Anschlüsse von und nach den Schnellzügen in beide Richtungen sowie nach Kerzers. In Busswil sind Anschlüsse auf die S-Bahn in Richtung Biel vorhanden, in Büren auf die Busse nach Solothurn.

Während der Morgen- und -der Abendspitze sind einzelne zusätzliche Kurspaare Büren - Busswil mit Anschlüssen an die S-Bahn vorgesehen.

Aufgrund der schlechten Auslastung verkehren die Züge ab 20 Uhr nur alle zwei Stunden. So können Synergien mit der Linie Lyss - Kerzers genutzt werden.

Angebotsstufe

Die Linie bleibt weiterhin der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

Lyss - Kerzers

Die Linie Lyss - Kerzers verkehrt stündlich und vermittelt in Lyss und Kerzers gute Anschlüsse in alle Richtungen. Ab 20 Uhr verkehren die Züge im Zweistundentakt, so dass Synergien mit der Linie Lyss - Büren genutzt werden können. Zwischen Lyss und Aarberg verkehren zusätzliche Busse, so dass auf diesem Abschnitt stündliche Verbindungen bestehen.

Die Linie wird weiterhin im Stundentakt betrieben und der Stufe 2 zugeordnet.

5.2.1.3 RVK Oberaargau

Im Oberaargau stellen die im 30-Minutentakt verkehrenden Schnellzüge Bern - Olten mit den Haltepunkten Langenthal und Herzogenbuchsee den übergeordneten öffentlichen Verkehr dar. Diese Züge vermitteln sowohl in Bern als auch in Olten gute Anschlüsse an den Fernverkehr in alle Richtungen. Beide Züge verkehren nur bis Bern, der eine Zug verkehrt zwischen Olten und Zürich als Nonstop-Verbindung.

Die Anschlusssituation in Langenthal verändert sich derart, dass der heute - nicht ideal ausgeprägte - Anschlussknoten 00/30 zu einem 15/45-Knoten umgewandelt wird. Wie bis heute führt dies dazu, dass die Übergangszeiten nach Bern weiterhin rund 10 Minuten betragen, damit der Anschluss in Richtung Olten weiterhin gewährt werden kann.

Linie Langenthal - Olten

Das Angebotskonzept wurde unter Federführung der SBB gemeinsam durch die Kantone Aargau, Solothurn und Bern sowie die Regionale Verkehrskonferenz erarbeitet.

Aufgrund der Potenziale der Linie wäre eine Einbindung der Regionalzüge in den Knoten Olten die zweckmässigste Lösung, was aber aufgrund der knappen Kapazitäten im Knoten Olten nicht möglich ist. Dafür resultieren in Langenthal gute Anschlüsse in Richtung Bern.

Bei den stündlich verkehrenden Zügen sind in Olten gute Anschlüsse nach Aarau - Zürich, auf die S-Bahn Basel und nach Zofingen vorhanden. Die in den Hauptverkehrszeiten vorgesehenen Verdichtungszüge verkehren direkt weiter nach Aarau - Brugg und haben in Olten Anschluss auf den Schnellzug nach Basel.

Die Angebotsstufe bleibt unverändert.

Linie Solothurn - Olten

Das Angebot der Linie Solothurn Olten wurde gemeinsam durch die Transportunternehmungen und die Kantone sowie unter Einbezug der RVK erarbeitet.

Zwischen Solothurn und Olten verkehren stündlich zwei Regionalzüge mit Halt an allen Stationen im 25/35-Minutentakt. In Olten sind gute Anschlüsse in alle Richtungen vorhanden, in Solothurn besteht stündlich ein Anschluss nach Bern und nach Biel - Westschweiz. Der eine Zug verkehrt in Solothurn direkt weiter nach Biel. Nach wie vor keine guten Anschlüsse sind in Niederbipp auf die Züge der ASm vorhanden.

Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

Linie Solothurn - Niederbipp - Langenthal

Unter Federführung des Kantons Solothurn wurde das Angebot im Korridor Solothurn - Niederbipp (- Oensingen) untersucht. Die Studie zeigt auf, dass mit neuem und leistungsfähigerem Rollmaterial sowie gewissen Infrastrukturverbesserungen bei der bestehenden Linie eine Verlängerung der Bahnlinie von Niederbipp nach Oensingen Chancen bietet, um eine bessere Erschliessungs- und Angebotsqualität sowie eine höhere Wirtschaftlichkeit zu erreichen. Der Kanton Bern ist der Ansicht, dass vertiefende Abklärungen vorgenommen werden sollten, um die folgenden Fragen zu klären:

- Genauere Abklärungen zu den Kosten der Verlängerung
- Abklärungen zur längerfristigen Wirtschaftlichkeit des Betriebkonzeptes unter Einbezug der Rahmenbedingungen von Bahn 2000, 2. Etappe
- Festlegung der Finanzierung in Zusammenarbeit mit dem Bund
- Analyse des Potenzials der Linienverlängerung, u.a aufgrund von Daten der Volkszählung 2000 sowie einer Abschätzung der Entwicklungsperspektiven des Industriegebietes Niederbipp.

Aufgrund der Resultate dieser zusätzlichen Abklärungen kann durch die Kantone Solothurn und Bern ein Grundsatzentscheid zur Verlängerung der Linie getroffen werden. Eine Inbetriebnahme einer allfälligen verlängerten Linie ist nicht vor 2009 zu erwarten und somit nicht Bestandteil dieses Angebotskonzeptes.

Fahrplanangebot 2005

Da sich die Anschlussverhältnisse in Langenthal und Solothurn um rund 15 Minuten verändern, kann das heutige Betriebskonzept - ebenfalls um 15-Minuten verschoben - beibehalten werden. In Solothurn ergeben sich gute Anschlüsse in Richtung Bern, in Langenthal sehr gute Anschlüsse nach Olten und relativ gute Anschlüsse in Richtung Bern. In den nachfrageschwächeren Zwischenzeiten am Vormittag und Nachmittag sowie am Abend ergeben sich zwischen Niederbipp und Langenthal "asymmetrische Fahrpläne"¹⁸, was dazu führt, dass in Langenthal entweder Anschlüsse vom IR aus

¹⁸ Das Fahrplansystem in der Schweiz ist symmetrisch aufgebaut: Trifft ein Zug zur Minute .07 in Langenthal ein so verlässt der "symmetrische" Gegenzug Langenthal zur Minute .53. Ist im Anschlussbahnhof der Halbstundentakt vorhanden, können aus Gründen der wirtschaftlichen Leistungserbringung asymmetrische Fahrplanlagen attraktiv sein: Der Gegenzug verlässt Langenthal zur Minute .23 und hat in Langenthal somit eine Standzeit von lediglich 16 Minuten statt 46 Minuten wie bei einer Abfahrt zur Minute .53.

Zürich oder an den IR nach Zürich angeboten werden können. Auch zwischen Niederbipp und Solothurn sind am Abend asymmetrische Fahrpläne vorgesehen.

Angebotsstufe

Die Angebotsstufe und die Angebotsdichte bleiben unverändert.

Linie Langenthal - Roggwil - St. Urban

Das heutige Angebots- und Betriebskonzept soll weitergeführt werden. Da die Anschlusszeiten in Langenthal um 15 Minuten ändern, müssen auch die Fahrlagen der Regionalzüge Langenthal - Roggwil - St. Urban angepasst werden. Leider ist es auch ab 2005 nicht möglich, in Langenthal halbstündliche Anschlüsse in Richtung Olten herzustellen. Dafür werden bei jedem zweiten Zug die Übergangszeiten in Richtung Bern von rund 10 auf rund 5 Minuten reduziert.

Die Angebotsstufe und die Angebotsdichte bleiben unverändert.

Linie Langenthal - Huttwil - Wolhusen

Das Angebot zwischen Langenthal und Wolhusen wurde gemeinsam durch die Transportunternehmen der S-Bahn Zentralschweiz, des Kantons Luzern und des Kantons Bern entwickelt.

Fahrplanangebot 2005

Das vorgesehene Angebot sieht gute Anschlüsse in Langenthal nach Olten und entsprechend grössere Übergangszeiten (10 Minuten) nach Bern vor. Die stündlich verkehrenden Züge vermitteln in Wolhusen Anschlüsse nach Langnau – Bern und Luzern sowie in Huttwil Anschlüsse nach Eriswil. Die in Hauptverkehrszeiten vorgesehenen Verdichtungszüge haben in Langenthal gleichwertige Anschlüsse wie die Regelzüge, in Huttwil bestehen aus Richtung Langenthal Anschlüsse nach Weier - Hasle-Rüegsau. Die Verdichtungszüge verkehren ab Huttwil weiter nach Wolhusen mit Anschlüssen auf den RE nach Luzern und die Regionalzüge nach Escholzmatt

Angebotsstufe

Entgegen dem Antrag der RVK wird die Linie unverändert der Angebotsstufe 2 zugeordnet. Die Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes ist aufgrund der heutigen Frequenzen nicht gerechtfertigt. Bei Einführung des Halbstundentaktes ist zu befürchten, dass nicht einmal mehr die Minimalvorgaben zur Nachfrage eingehalten werden. Die Zusatzzüge führen zudem zu bedeutenden Mehrkosten bei der Linie Langenthal - Olten, da in den Nebenverkehrszeiten Synergien zwischen den Linien Olten - Langenthal und Langenthal - Huttwil nicht genutzt werden können.

5.2.1.4 RVK Emmental

Die Angebote der S4 und der S44 zwischen Bern - Burgdorf und Langnau, bzw. Affoltern-Weier, sind im Kapitel 5.2.1.1 beschrieben.

Linie Bern - Konolfingen - Langnau - Luzern

Die Fernverkehrszüge zwischen Luzern und Bern verkehren ab 2005 stündlich via Zofingen. Aus diesem Grund bemühten sich die Kantone Luzern und Bern frühzeitig

um einen Ersatz für die durchgehende Verbindung via Langnau. Das stündlich vorgesehene Angebot erhält gegenüber dem heute verkehrenden Schnellzug zusätzliche Halte zwischen den Endpunkten der S-Bahnen Bern und Luzern und dadurch ein höheres Potenzial. Der Kanton Bern hat die Bedienung von Trubschachen bestellt, im Kanton Luzern werden Escholzmatt und Entlebuch als zusätzliche Halte aufgenommen. Die Anschlüsse in Bern sind sehr attraktiv, auch in Luzern besteht ein sehr guter Anschluss in Richtung Zürich.

Der Halt des RE in Trubschachen setzt für die technische Machbarkeit weitere Infrastrukturmassnahmen voraus, die erst Ende 2005 bereitstehen. Bis der angestrebte RE-Halt in Trubschachen realisiert werden kann, wird die S2 stündlich nach Trubschachen verlängert.

Die RE-Linie ist mit Halt in Konolfingen, Langnau und Trubschachen in die Angebotsstufe 2 aufgenommen worden. Zwischen Bern und Langnau ist im Regionalverkehr die Angebotsstufe 3 vorgesehen.

Linie Solothurn - Burgdorf - Konolfingen - Thun

Fahrplanangebot 2005

RE Solothurn - Thun: Der RE Solothurn - Thun verkehrt heute unregelmässig, zumeist zweistündlich. Ab 2005 ist ein gut merkbares, stündliches Angebot vorgesehen, das in den Knoten Solothurn, Burgdorf, Konolfingen und Thun gute Anschlüsse vermittelt. Zwischen Solothurn und Konolfingen bedient der RE alle Stationen, so dass er die Bedürfnisse des Regionalverkehrs sehr gut abdeckt.

Die Anschlüsse in Konolfingen in Richtung Langnau - Luzern und in Thun in Richtung Oberland können hergestellt werden, sind aber knapp. In Solothurn besteht ein Anschluss nach Olten - Zürich. Nicht möglich ist in der vorgesehenen Variante ein Anschluss in Solothurn an den IC nach Biel und in die Westschweiz.

Zwischen Burgdorf und Hasle-Rüegsau ergibt sich zusammen mit dem Angebot von S4 und S44 eine wesentlich bessere Verteilung der drei Züge über die Stunde (19-, 15-, 26-Minutenabstände) als heute.

Zwischen Wiler und Burgdorf verkehrt stündlich die S44 (mit Direktverbindung nach Bern). Sie stellt in Burgdorf ebenfalls einen guten Anschluss in Richtung Langenthal - Olten her.

Zusätzlich verkehrt in den Hauptverkehrszeiten ein Zug zwischen Burgdorf und Solothurn, der in Burgdorf gute Anschlüsse in Richtung Langnau und Bern vermittelt und in Solothurn Anschlussbeziehungen nach Grenchen - Biel und nach Olten - Zürich herstellt. Zwischen Wiler und Burgdorf kann eine gute Verteilung der drei Züge in den Hauptverkehrszeiten erreicht werden.

Neben dem oben aufgeführten RE, verkehrt zwischen Thun und Walkringen ein stündlicher Regionalzug, der in den Hauptverkehrszeiten durch einen zweiten Regionalzug ergänzt wird. Einzelne Züge werden von Walkringen nach Hasle-Rüegsau verlängert, wo auf die S4 nach Burgdorf (mit Anschluss in Richtung Olten) umgestiegen werden kann. Von Bern besteht in Konolfingen von jedem der drei stündlichen Züge (S2 und RE) ein sehr guter Anschluss nach Grosshöchstetten - Walkringen, aber auch gute Anschlüsse nach Oberdiessbach - Thun.

Randstundenkonzept

In den Randstunden besteht zwischen Burgdorf und Solothurn ein stündliches Angebot mit der bis Solothurn verlängerten S44. Zwischen Burgdorf und Ramsei verkehren

die beiden S-Bahn-Linien S44 und S4. Von Hasle-Rüegsau bis Thun ist ein stündliches Zugpaar vorgesehen, das in Hasle-Rüegsau, Konolfingen und Thun Anschlüsse in alle Richtungen herstellt.

Angebotsstufe

Zwischen Konolfingen und Thun wird der RE in der Angebotsstufe 1 mit Halt in Oberdiessbach aufgenommen. Der übrige Regionalverkehr wird der Stufe 2 zugewiesen. Da der RE zwischen Konolfingen und Solothurn alle Stationen bedient wird auf diesem Linienabschnitt das Gesamtangebot (inkl. RE) festgelegt. Zwischen Solothurn und Burgdorf ist unverändert die Angebotsstufe 3 vorgesehen, zwischen Hasle und Biglen die Angebotsstufe 2. Eine Aufstufung ist zwischen Konolfingen und Walkringen (Angebotsstufe 3 statt 2) notwendig (Mehrangebot), aber auch zwischen Burgdorf und Hasle (Angebotsstufe 4 statt 3, Anpassung aufgrund der besseren zeitlichen Verteilung ohne Erhöhung der Anzahl Zugpaare).

Linie Ramsei - Langnau

Auf dieser Linie verkehren die S-Bahn-Züge der S44. Heute weist die Linie neben den stündlichen S-Bahn-Zügen noch Verdichtungszüge in den Hauptverkehrszeiten auf. Diese Züge können ab 2005 nicht mehr geführt werden, da für eine Einfahrt in den Bahnhof Langnau kein geeignetes Zeitfenster zur Verfügung steht. Aus diesem Grund werden diese Züge durch Busse ersetzt. Die Busse erschliessen neu Ranfllüh.

Die Zuordnung zur Angebotsstufe 2 ist unverändert.

Linie Bern - Burgdorf - Wynigen - Herzogenbuchsee - Olten

Das Angebot bleibt unverändert. Der Halt in Wynigen erfolgt von 06.00 bis 23.00 Uhr stündlich.

5.2.1.5 RVK Bern-Mittelland

Sämtliche Bahnlinien des Regionalverkehrs in der Region Bern-Mittelland gehören zur S-Bahn Bern und sind im entsprechenden Kapitel 5.2.1.1 abgehandelt.

Durch die vorgesehene Integration der RBS-Linien in die S-Bahn Bern sind die Angebotsveränderungen im RBS-Netz ebenfalls dort beschrieben (inkl. RE-Verbindung Bern - Solothurn).

Das Angebot der RE-Züge Bern - Neuenburg ist im Kapitel 5.2.1.1 S-Bahn Bern beschrieben. Die übrigen RE-Züge sind bei den jeweiligen benachbarten RVK (Bern - Burgdorf - Wynigen RVK3, Bern - Langnau - Luzern RVK3) beschrieben.

5.2.1.6 RVK Oberland-West

Die Einführung von Bahn 2000, 1. Etappe, führt zu grundsätzlichen Veränderungen im System des öffentlichen Verkehrs des Berner Oberlandes.

Zwischen Bern und Spiez wird von 6.00 Uhr bis 24.00 Uhr ein Halbstundentakt der Fernverkehrszüge angeboten.

Durch die Veränderungen im Knoten Bern verändern sich die Anschlussbedingungen im heutigen Bahnknoten Spiez deutlich: Statt der um die volle Stunde verkehrenden

Fernverkehrszüge verkehren diese neu vor der Minute .45 nach Interlaken und Brig und nach den Minuten .15 und .45 in Richtung Bern. Ab 2007 (Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels) entfallen zwischen Spiez und Bern verschiedene Baustellen, was zu früheren Ankünften aus Bern und späteren Abfahrten in Richtung Bern führt. Dadurch entstehen in Spiez entweder attraktive Anschlüsse nach Bern und schlechte Fernverkehrsanschlüsse nach Brig und Interlaken oder attraktive Anschlüsse nach Brig und Interlaken aber langen Übergangszeiten von bis zu 20 Minuten in Richtung Bern. Die Analyse der bestehenden Umsteigeströme zeigt, dass Anschlüsse in Richtung Thun – Bern weit wichtiger sind als diejenigen nach Brig und Interlaken.

In Thun entstehen neu Zugskreuzungen, was grundsätzlich gute Voraussetzungen für die Busanschlüsse bietet, aber für die Betreiber der Buslinien diverse Fragen aufwirft¹⁹.

Linien Bern - Münsingen - Thun (S1), Bern - Belp - Thun (S3/S33) und Konolfingen - Thun

Die Konzepte der Linien wurden im Rahmen der Planungen der S-Bahn Bern erarbeitet und sind weiter oben im Kapitel zur S-Bahn Bern (S1 und S3) und im vorhergehenden Kapitel zur RVK Emmental (Konolfingen - Thun) dargestellt.

Simmental: Spiez - Zweisimmen

Das Angebot im Korridor Spiez - Zweisimmen - Saanen - Montreux/Bulle und Zweisimmen - Lenk wurde unter Federführung des Kantons Bern in Zusammenarbeit mit den Kantonen Waadt und Freiburg, den Transportunternehmungen BLS, MOB und TPF sowie unter Einbezug von Vertretern der RVK und den übrigen Regionen erarbeitet.

Fahrplanangebot 2005

Stündlich verkehrt ein Regionalzug mit Halt an allen Stationen zwischen Spiez und Zweisimmen. Kreuzungen finden in Oey und Boltigen (Regionalzüge) sowie in Oberwil (RE) statt und bieten ideale Anschlussbedingungen für die Buslinien ins Diemtigtal und über den Jaunpass. Leider führt die nicht ideale Lage der Kreuzungsstellen dazu, dass sich die Fahrzeit zwischen Spiez und Zweisimmen gegenüber heute von 47 um 8 Minuten auf 55 Minuten erhöht. Die Fahrzeitverlängerung betrifft den Abschnitt Oberwil - Zweisimmen. Der Regionalzug vermittelt in Spiez gute Anschlüsse nach Bern, die Anschlusssituation nach Brig und Interlaken ist mit je rund 30 Minuten Übergangszeit unbefriedigend. In Zweisimmen bestehen alle zwei Stunden gute Anschlüsse in Richtung Montreux und stündliche Anschlüsse nach der Lenk.

Alle zwei Stunden verkehrt ein RE zwischen Spiez und Zweisimmen mit Halt in Erlenbach. Je zwei Züge am Morgen in Richtung Spiez und am Abend in Richtung Zweisimmen halten zusätzlich in Wimmis, Oey und Boltigen, so dass während der Pendlerzeiten für diese Orte mit dem Regionalzug halbstündliche Angebote entstehen. In Spiez bestehen gute Anschlüsse nach Bern und umsteigefreie Verbindungen nach

¹⁹ Um die Minute .30 kreuzen in Thun je zwei Fernverkehrszüge, wobei lediglich 3 Perronkanten zur Verfügung stehen. Da die mittlere Perronkante zwingend vom ersten und vom letzten Zug belegt wird, fährt der erste Zug nicht auf dem von den Bussen direkt zugänglichen Gleis 1 ein. Die Umsteigezeiten müssen somit erhöht und bei den im Stundentakt verkehrenden Bussen muss eine längere Aufenthaltszeit in Thun eingeplant werden (vgl. Kapitel 5.2.2.5).

Interlaken, während die Übergangszeit in Richtung Brig mindestens 30 Minuten beträgt. In Zweisimmen sind gute Anschlüsse nach der Lenk und an die RE- oder GoldenPass-Züge nach Gstaad - Montreux vorhanden.

Ab 20 Uhr verkehren keine RE mehr. Um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, verkehren die Züge in einer "asymmetrischen" Lage: Spiez ab .50, an .38.

Das vorgesehene Angebot stellt für die Verbindungen aus Thun - Bern - Spiez nach dem Simmental eine klare Verbesserung dar. Ebenfalls deutlich besser ist das Angebot für Erlenbach; für Boltigen sind aber deutliche Verschlechterungen gegenüber heute vorgesehen. Daher fordert der Kanton Bern bei möglichst vielen RE-Zügen den Halt in Boltigen, wobei allerdings die Anschlüsse in Zweisimmen nach Gstaad - Montreux eine höhere Priorität haben als der geforderte Halt in Boltigen.

Angebotsstufe

Die Regionalzüge der Linie werden der Angebotsstufe 2, die RE der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Bemerkungen und Ausblick 2007

Das neue Angebot im Simmental weist zwei gewichtige Nachteile auf, welche insbesondere Boltigen betreffen:

- Der RE-Halt in Boltigen fällt bei zahlreichen Zügen weg.
- Die Fahrzeit des Regionalzuges verlängert sich zwischen Oberwil und Zweisimmen um 8 Minuten oder rund 15%.

Der Grund dieser Verschlechterungen liegt im Ausbaustandard der Bahninfrastruktur und der Lage der Kreuzungsstellen, welche leider keine bessere Lösung zulässt. Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 und dem Wegfall von Baustellen zwischen Bern und Spiez treffen die Fernverkehrszüge aus Bern voraussichtlich 2 Minuten früher in Spiez ein und verlassen Spiez 2 Minuten später als 2005. Dies ermöglicht es, dass die Züge ins Simmental Spiez 2 Minuten früher verlassen. Derzeit wird geprüft, welche infrastrukturseitigen Massnahmen notwendig sind, um die oben aufgeführten Schwachstellen des Angebotes 2005 zu beheben.

Obersimmental: Zweisimmen - Lenk

Die Anschlussverhältnisse in Zweisimmen und die möglichen Kreuzungsstellen führen dazu, dass zwischen Zweisimmen und Lenk kein genauer Stundentakt eingehalten werden kann. Damit Anschlüsse in Richtung Spiez und zu gewissen Stunden in Richtung Saanen gewährleistet werden können, sind tagsüber alle zwei Stunden 3 Züge mit guten Anschlüssen an die RE nach Spiez und alle zwei Stunden Anschlüssen auf die Regionalzüge nach Spiez und nach Montreux vorgesehen.

Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

Saanenland: Zweisimmen - Saanen - Montreux

Wie oben erwähnt wurde das Angebot der Linie gemeinsam mit der Transportunternehmung und den Nachbarkantonen erarbeitet.

Fahrplanangebot 2005

Jede Stunde verlässt ein Zug Montreux in Richtung Gstaad - Zweisimmen zur gleichen Minute, wobei es sich zu den geraden Stunden um eine RE zu den ungeraden Stunden um einen Regionalzug handelt. Die zwei Züge treffen in einem 50/70-Minutenabstand in Zweisimmen ein und vermitteln Anschlüsse auf die RE bzw. die Regionalzüge nach Spiez. Dieses Angebot wird je nach Saison und Wochentag zwischen Rougemont und Zweisimmen durch zusätzliche Züge ergänzt. In Montreux bestehen gute Anschlüsse nach Lausanne.

Angebotsstufe

Die Angebotsstufe wird unverändert beibehalten; wegen der nur kleinen Differenz bei den bedienten Haltestellen wird beim Plan in Anhang 5 nicht zwischen Regional- und RE-Zügen unterschieden.

Kandertal: Spiez - Reichenbach

Die Betriebsart auf der Linie Spiez - Reichenbach wurde im Hinblick auf den Angebotsbeschluss 2001 - 2005 überprüft. Aus verschiedenen Gründen wurde auf eine Umstellung verzichtet, aber eine neue Überprüfung aufgrund von Änderungen im Fernverkehrsfahrplan und im Hinblick auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels vorgesehen.

Fahrplanangebot 2005

Die Anschlussverhältnisse im Fahrplan 2005 zeigen, dass die Bedienung der Linie Spiez - Reichenbach durch Ausnutzung einer Standzeit möglich ist. Die jetzt vorgesehene Lösung besteht darin, den stündlich verkehrenden Regionalzug aus dem Simmental nach Reichenbach zu verlängern. Von Reichenbach bestehen stündliche Anschlüsse nach Bern und Interlaken sowie umsteigefreie Verbindungen nach Zweisimmen.

Da der Fahrplan im Simmental am Abend andere Fahrplanzeiten vorsieht, ist die Linienverknüpfung ab 20 Uhr nicht mehr möglich. Ab 20 Uhr ist die Erschliessung daher mit einem Bus gewährleistet.

Angebotsstufe

Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

Standseilbahn Beatenbucht - Beatenberg

Das Angebot wird unter Berücksichtigung der Anschlussverhältnisse der Busse der Linie Thun - Beatenbucht - Interlaken beibehalten. Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

5.2.1.7 RVK Oberland-Ost

Ausgangslage des Fernverkehrs

Im Projekt Bahn 2000 war Interlaken Ost immer als Knoten zur Minute .00 vorgesehen, bei einer Reisezeit ab Bern von rund 50 Minuten.

Im Herbst 2001 wurde von den SBB mitgeteilt, dass der Knoten Interlaken Ost aufgrund der späten Abfahrtszeit in Bern (begrenzte Infrastruktur) und einer längeren Fahrzeit von 57 Minuten nicht realisiert werden kann. In gemeinsamen Diskussionen zwischen RVK, Kanton Bern, SBB und weiteren Transportunternehmungen konnten Lösungen für das Angebot im östlichen Berner Oberland gefunden werden.

Wichtigstes Element des neuen Fahrplanes ist der Halbstundentakt Bern - Interlaken: Jede zweite Stunde wird der zur halben Stunde ab Bern verkehrende Fernverkehrszug nach Interlaken geführt. In den anderen Stunden besteht ab Spiez eine Anschlussverbindung mit einem Regionalzug nach Interlaken. Dieser trifft zur gleichen Minute in Interlaken ein wie der Fernverkehrszug. Auf dieser Basis wurde das Angebot der anderen Linien des öffentlichen Verkehrs konzipiert.

Diese Lösung bietet zwar aufgrund der häufigeren Verbindungen Vorteile, führt aber auch zu einer Verlängerung der Reisezeit in die Lütschinentäler sowie zu wirtschaftlich ungünstigen Voraussetzungen für die ÖV-Angebote in die Lütschinentäler und für die Busse der Region Interlaken.

Regionalverkehr Spiez - Interlaken

Das Angebot Spiez - Interlaken wird in starkem Mass von den Angeboten des Fernverkehrs und den Möglichkeiten der Infrastruktur geprägt.

Stündlich verkehrt ein IC zwischen Bern und Interlaken Ost. Zudem verkehrt um eine halbe Stunde versetzt jede zweite Stunde ein weiterer IC zwischen Bern und Interlaken Ost. In denjenigen Stunden in welchen der zweite IC nicht verkehrt, gewährleistet ein Regionalzug zwischen Spiez und Interlaken. Dieser Regionalzug vermittelt in Spiez gute Anschlüsse auf die Züge aus Richtung Thun - Bern und stellt so die halbstündliche Verbindung zwischen Bern und Interlaken sicher.

Die Planung im Korridor Spiez - Zweisimmen - Montreux hat ergeben, dass die RE-Züge aus dem Simmental jeweils zu den gleichen Stunden zwischen Spiez und Interlaken verkehren wie die zusätzlichen IC-Züge, in der Gegenrichtung aber in unterschiedlichen Stunden. Die RE-Züge kreuzen sich jeweils in den ungeraden Stunden in Leissigen. In den geraden Stunden verkehren die Regionalzüge, ungefähr in der gleichen Taktlage wie die RE-Züge.

Aufgrund der hohen Belastung der eingleisigen Strecke und dem damit verbundenen geringen Handlungsspielraum wurde das Fahrplanangebot ohne den heute schlecht genutzten und ungünstig gelegenen Halt Faulensee geplant. Es zeigte sich, dass beim vorgesehenen Fahrplankonzept der Halt nicht mehr bei allen Zügen möglich ist. Die Haltestelle Faulensee sollte daher aufgehoben und Faulensee durch den Ortsbus erschlossen werden. Auf Antrag der Gemeinde Spiez wird die Haltestelle jedoch nicht aufgehoben, trotz der verbesserten Ortsbuserschliessung. Bis auf Weiteres halten die RE- bzw. Regionalzüge ca. zweistündlich in Faulensee.

Die Abenderschliessung von Därligen und Leissigen ist neu durch stündlich zwischen Spiez und Interlaken verkehrende Busse sichergestellt. Diese Busse erlauben auch am Abend jede halbe Stunde eine Verbindung zwischen Bern/Spiez und Interlaken.

Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

Bahnlinie Interlaken - Meiringen (- Brünig - Luzern)

Das Angebot der Schnellzüge Interlaken - Brünig - Luzern wurde durch die ETH Zürich im Auftrag der SBB und unter Einbezug der Kantone Obwalden, Luzern, Nidwalden und Bern erarbeitet.

Das Angebot im Regionalverkehr wurde gemeinsam durch die RVK, die SBB und den Kanton erarbeitet.

Fahrplanangebot 2005

Stündlich verkehrt ein Schnellzug mit Anschluss in Interlaken an den IC von und nach Bern, aber teils ohne Anschlüsse in Richtung Lüttschinentäler²⁰. In Luzern bestehen gute Anschlüsse nach Zürich. Die Zugskreuzungen der Schnellzüge sind in Brienz und auf dem Brünig vorgesehen. Die Züge halten im Kanton Bern in Interlaken Ost, Brienz, Meiringen und auf dem Brünig. Ein zusätzlicher regelmässiger Halt in Oberried ist aus fahrplantechnischen Gründen nicht möglich.

Die Regionalzüge verkehren werktags – bis auf eine Taktlücke am Vormittag – stündlich. Ab Interlaken verkehren die Regionalzüge mit Anschluss ab den zur halben Stunde in Interlaken eintreffenden Züge (IC aus Bern oder Regionalzug aus Spiez mit Anschluss aus Bern) und teilweise aus den Lüttschinentälern. Für Brienz und Meiringen bestehen somit pro Stunde zwei Verbindungen, wobei ab Interlaken ungefähr ein 15/45-Minutentakt und bei der Ankunft in Interlaken ungefähr ein 30-Minutentakt besteht.

Die RVK beantragt, beim Regionalzug – vorerst während der Sommersaison – den integralen Stundentakt einzuführen. Aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen und des noch ungenügenden Kostendeckungsgrades der Züge kann der integrale Stundentakt aber höchstens schrittweise eingeführt werden.

Die bisherigen einzelnen Früh- und Spätverbindungen mit Bussen entfallen und werden wieder durch Regionalzüge ersetzt. Dank neuem Rollmaterial und der automatisierten Bahninfrastruktur ist dies kostengünstig möglich.

Angebotsstufe

Die Schnellzüge werden der Angebotsstufe 1, die Regionalzüge mit Halt an allen Stationen der Stufe 2 zugeteilt.

Meiringen - Innertkirchenbahn MIB

Aufgrund der Anschlusssituation vermittelt die MIB zu den Minuten .15 und .45 Anschlüsse von und nach Interlaken. Um die volle Stunde können in Innertkirchen Anschlüsse an die Busse nach Gadmen und Guttannen angeboten werden.

Die MIB verkehrt etwa bis 19 Uhr. Anschliessend verkehren Busse²¹.

²⁰ Aus Meiringen - Brienz bestehen Anschlüsse in Richtung Lauterbrunnen / Grindelwald. In der Gegenrichtung sind in der Nebensaison aber keine Anschlüsse vorhanden.

²¹ Zwischen Meiringen und Innerkirchen verkehren seit langem nebst der MIB die Busse nach Gadmen und Guttannen. Um diese Doppelschliessung zu vermeiden und um ein wirtschaft-

Die Linie ist weiterhin der Stufe 2 zugeordnet.

Luftseilbahn Meiringen - Hasliberg

Die RVK beantragt, das Angebot von heute 25 Kurspaaren um ein Kurspaar zu erhöhen und im Sinn eines Markttestes um 20 Uhr ein letztes Kurspaar einzuführen. Dieses Anliegen ist angesichts des guten Kostendeckungsgrades und der ansprechenden Nachfrage berechtigt. Das zusätzliche Kurspaar wird im Dezember 2004 eingeführt.

Die Linie wird neu der Stufe 3 zugeteilt.

Bahnlinie Interlaken - Zweilütschinen - Lauterbrunnen / Grindelwald

Aufgrund der Transportkette von Interlaken Ost zum Jungfrauojoch und des bestehenden Angebotsniveaus (Halbstunden- oder Stundentakt) ist es aus wirtschaftlichen Überlegungen zwingend, in Interlaken Ost in rund 10 Minuten zu wenden. Die bestehende Infrastruktur führt zudem dazu, dass die Züge Interlaken Ost etwa zu den Minuten .05, .20, .35 oder .50 verlassen. Aufgrund des Fernverkehrsangebotes (Ankunft der Züge aus Bern zu den Minuten .03 und .39, Abfahrt zu den Minuten .56 und .21) ist es zwingend, dass die Züge Interlaken um die Minuten .20 oder .50 verlassen und um die Minuten .10 oder .40 eintreffen.

Wird nur das heutige Angebotsniveau beibehalten, so ist für Reisende aus den Lüttschinentälern nach Thun - Bern in den nachfrageschwächeren Zeiten in der einen Richtung alle zwei Stunden ein zusätzliches Umsteigen in Spiez notwendig.

Fahrplanangebot 2005

Aufgrund der in der Saison sehr grossen Nachfrage und der zur halben Stunde eintreffenden internationalen Züge soll das Angebot während der Saison leicht ausgebaut und der Halbstundentakt zeitlich ausgedehnt werden. Zudem ist vorgesehen, das Angebot nach Grindelwald und Lauterbrunnen gleich zu gestalten.

Angebotsstufe

Die Linie wird neu der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

Bahnlinie Lauterbrunnen - Wengen Linie Lauterbrunnen - Grütschalp - Mürren

Die Fahrpläne werden an die neuen Ankunftszeiten der BOB in Lauterbrunnen angepasst und um 15 Minuten verschoben.

Die Linien sind unverändert der Angebotsstufe 3, bzw. 4 zugeteilt.

Luftseilbahn Stechelberg - Gimmelwald - Mürren

Der Fahrplan wird den neuen Ankunftszeiten der Busse in Stechelberg angepasst.

liches und kundenfreundliches Angebot anzubieten, soll neu die MIB täglich von morgens bis um ca. 19 Uhr verkehren, die Busse am Abend.

Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

5.2.2 Busverkehr

5.2.2.1 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

Buslinie Delémont - Moutier

Im heutigen Fahrplan ist Delémont ein Knoten mit Kreuzung der Fernverkehrszüge um die Minute .00. Mit der Einführung von Bahn 2000, 1. Etappe, verändert sich der Knoten zu einem Knoten des Typs .20/.40, was für die Anschlüsse der Buslinie Delémont - Moutier weit weniger günstig ist. Der Fahrplan der Buslinie wurde daher in Zusammenarbeit mit dem Kanton Jura und der Transportunternehmung neu konzipiert.

Fahrplanangebot 2005

Das vorgesehene Fahrplanangebot sieht zwei sich überlagernde Taktlagen vor. Die erste Taktlage bietet in Moutier Anschluss in Richtung Biel und Solothurn sowie Anschluss aus Richtung Tavannes, in Delémont sind Anschlüsse auf den IC nach Basel und auf den Regionalzug nach Porrentruy vorgesehen. Die zweite Taktlage bietet in Moutier Anschluss in Richtung Tavannes sowie aus Richtung Biel und Solothurn. In Delémont sind Anschlüsse auf den RE nach Porrentruy - Boncourt sowie die S-Bahn nach Basel vorhanden.

Die erste dieser Taktlagen wird ab Betriebsaufnahme am Morgen bis um etwa 19 Uhr angeboten, die zweite der Taktlagen ab 15 Uhr bis Betriebsschluss. Einzelne Verdichtungskurse am Morgen oder Mittag sind möglich, hängen aber wesentlich von den Bedürfnissen im Kanton Jura ab.

Angebotsstufe

Aufgrund der Anschlussverhältnisse in Delémont wird das Angebot leicht ausgebaut. Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 2 zugeordnet (maximal 25 Kurspaare).

Buslinien Moutier - Souboz, Moutier - Eschert - Belprahon und Ortsbus Moutier

Das mit dem Fahrplanwechsel 2001 eingeführte Buskonzept (Kurse nach Fahrplan während den nachfragestarken Zeiten, in den übrigen Zeiten Rufbus²²) wird beibehalten. Aufgrund der wieder durchgehenden Bahnerschliessung von Grandval wird die heute bestehende ergänzende Buserschliessung aufgehoben.

Die nach Fahrplan verkehrenden Kurse vermitteln in Moutier prioritär Anschlüsse nach Biel und Delémont (bei Ankunft /Abfahrt um die halbe Stunde bestehen Anschlüsse in beide Richtungen).

Die Linien sind der Angebotsstufe 1 zugeteilt. Die Gemeinden Moutier, Eschert, Belprahon und Perrefitte werden am Vor- und Nachmittag durch Rufbus erschlossen.

²² In den vorgesehenen Bedienungszeiten des Rufbusses wird ein Kleinbus eingesetzt. Der Rufbus verkehrt ab definierten Haltepunkten.

Buslinien im Gebiet "La Courtine de Bellelay"

Das mit dem Fahrplanwechsel 2001 eingeführte Konzept mit fahrplanmässigen Kursen in den nachfragestarken Zeiten und einem Rufbus in den übrigen Zeiten wird weitergeführt. Die fahrplanmässigen Kurse vermitteln in Reconvilier oder Tavannes prioritär Anschluss nach Sonceboz (- Biel).

Die Linie Tavannes - Reconvilier - Bellelay - Lajoux / Les Genevez ist der Angebotsstufe 1 zugeteilt. Die durch die Linienkurse erschlossenen Gemeinden sowie Monible und Sornetan sind durch den Rufbus erschlossen.

Buslinien St-Imier - Tramelan, Tramelan - Saignelégier - Goumois und Tramelan - Les Genevez

Das heutige Angebot wird beibehalten.

Die Busse St-Imier - Tramelan vermitteln in St-Imier möglichst Anschlüsse auf die Regionalzüge nach Biel und La Chaux-de-Fonds.

Die Busse Tramelan - Saignelégier – Goumois bieten in Saignelégier und wo möglich in Tramelan Anschlüsse.

Die Busse der Linie Tramelan - Les Genevez - Glovelier gewähren in Glovelier Anschlüsse nach Delémont.

Die Linien sind der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Buslinien Le Landeron - La Neuveville - Plateau de Diesse

Die Buslinie La Neuveville - Prêles - Nods - Le Landeron - La Neuveville wird weiterhin als Ringlinie betrieben, wobei in der Regel stündliche Verbindungen in einer Richtung, während den Spitzenzeiten Verbindungen in beide Richtungen angeboten werden. Die Verbindung nach Biel ist neu über die LTB sichergestellt. Dadurch kann die Fahrzeit zwischen dem Plateau de Diesse und Biel deutlich reduziert werden.

Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Buslinie Biel - Romont / Orvin

Das heutige Angebot wird grundsätzlich beibehalten. Für Biel - Orvin ist ein Stundentakt, für Biel - Romont ein Stundentakt in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen.

Die Linie ist weiterhin der Stufe 1 zugeordnet.

Buslinie Biel - Pieterlen

Das heutige Angebotsniveau wird beibehalten. Die Fahrplanzeiten sind auf diejenigen der VB-Linie 2 abgestimmt und es bestehen in Biel Anschlüsse nach Bern (IR, S3).

Die Linie ist der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Buslinie Biel - Meinisberg

Das heutige Angebotsniveau wird beibehalten. In Biel sind Anschlüsse in alle Richtungen vorhanden.

Die Linie ist der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Buslinie Biel - Scheuren

Das heutige Angebotsniveau wird beibehalten. In Brügg bestehen für Scheuren, Schwadernau und Aegerten Anschlüsse von und nach Bern (S3), in Biel von und nach Zürich und Grenchen.

Die Linie wird weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Buslinie Biel - Studen - Lyss / Studengrien

Das heutige Angebotsniveau wird beibehalten. Der vorgesehene Fahrplan richtet sich auf die Anschlüsse in Lyss aus (Anschlüsse in Richtung Bern, Kerzers und Büren).

Die Linie wird zwischen Biel und Worben der Angebotsstufe 3 zugeordnet, zwischen Studen und Studengrien sowie zwischen Worben und Lyss der Angebotsstufe 2.

Buslinien Aarberg - Biel und Jens - Biel

Die Linien Biel - Aarberg und Biel - Jens werden betrieblich miteinander verknüpft, was sich aufgrund der Fernverkehrsanschlüsse in Biel aufdrängt. Die Linien können in Biel aber nur noch bis zum Bahnhof geführt werden statt wie bisher zum Zentralplatz. Dies ist aufgrund des dichten Angebotes der Stadtlinien und des Kundeninformationssystems vertretbar.

Die Linie Biel - Aarberg verkehrt im Stundentakt, einzelne kapazitätsbedingte Verdichtungskurse sind möglich. Die Busse zwischen Biel und Jens verkehren in den nachfragestärkeren Zeiten im Stundentakt.

Die Fahrpläne der zwei Linien sind so aufeinander abgestimmt, so dass in den Zeiten mit einem Angebot Biel - Jens zwischen Bellmund und Biel ein Halbstundentakt angeboten wird.

An Werktagen sind die Linien Aarberg - Biel und Aarberg - Lyss miteinander verknüpft.

Am Sonntag verkehren nur die Kurse der Linie Biel - Aarberg. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit verkehren die Busse in einem asymmetrischen Fahrplan.

Der Abschnitt Biel - Bellmund ist der Angebotsstufe 3 zugeordnet, der Abschnitt Bellmund - Aarberg der Stufe 2 und der Abschnitt Bellmund - Jens der Stufe 1.

Buslinie Aarberg - Lyss

Die Linie Aarberg - Lyss wird an Werktagen mit der Linie Biel - Aarberg in Biel weiterhin zu einer durchgehenden Linie Lyss - Aarberg - Biel verknüpft. Zusammen mit der Bahnlinie Lyss - Kerzers bestehen zwischen Lyss und Aarberg in den nachfragestärkeren Zeiten halbstündliche Verbindungen.

Das heutige Angebotsniveau wird grundsätzlich beibehalten. Aufgrund der an Sonntagen vorgesehenen asymmetrischen Fahrlage zwischen Biel und Aarberg wird die Linie an Sonntagen mit der Linie nach Radelfingen – Bern verknüpft.

Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Buslinie Aarberg - Täuffelen

Die bestehende Postautolinie wird aufgrund der ungenügenden Nachfrage und Wirtschaftlichkeit aufgehoben. Die Linie wird neu nach dem Modell des Bürgerbusses betrieben.

Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Buslinien Ins - Erlach - Lüscherz / Gals / Le Landeron

Das Angebot der Buslinien wird durch die Anschlusssituationen in Ins, Lüscherz ASm und Le Landeron bestimmt, wobei es nicht möglich ist, sämtliche Anschlüsse zu ermöglichen. So ist ein "lastrichtungsabhängiges" Fahrplansystem mit Anschlüssen am Morgen nach Bern und Biel und am Abend von Bern und Biel vorgesehen. Für Tschugg, Lüscherz und Gals besteht in den Hauptverkehrszeiten eine stündliche Verbindung von/nach Biel und Bern, für Erlach zwei stündliche Verbindungen von/nach Biel und Bern und für Vinelz eine Verbindung von/nach Bern und zwei von/nach Biel. Aufgrund der ungenügenden Wirtschaftlichkeit und der ausserhalb der Spitzenzeiten schwachen Nachfrage wird gestützt auf aktuelle Nachfragezahlen in den Zwischenzeiten das Angebot leicht reduziert.

Die Angebotsstufen werden beibehalten: Die Linien sind der Stufe 1 zugeordnet, wobei das Angebot Ins - Ins Dorf - Erlach (zwei Linienäste) einem Angebot der Stufe 2 beziehungsweise 3 entspricht. Der von der RVK postulierten Aufstufung der Linie Ins - Tschugg - Erlach kann aufgrund der Vorgaben der Angebotsverordnung nicht zugestimmt werden.

Buslinie Aarberg - Radelfingen - Frieswil (- Bern)

Das Angebot der Linie Aarberg - Radelfingen - Bern besteht aus einem Stundentakt mit Verdichtungen zum Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten. In Bern bestehen Anschlüsse an den Fernverkehr, in Aarberg an die Busse nach Lyss.

Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

Buslinien Aarberg - Seedorf und Lyss - Seedorf - Frienisberg (- Bern)

Auf der Linie Aarberg - Seedorf wird ein Stundentakt mit einzelnen Verdichtungen angeboten, wobei tagsüber die Kurse aus Bern - Radelfingen ab Aarberg nach Seedorf weiterverkehren. In Seedorf bestehen gute Anschlüsse nach Frienisberg - Bern. In Aarberg sind Anschlüsse von und nach Lyss vorhanden.

Die Kurse aus Bern - Frienisberg verkehren stündlich bis Seedorf und tagsüber weiter nach Lyss. In Bern sind Anschlüsse an den Fernverkehr vorhanden, in Lyss Anschlüsse in alle Richtungen.

Die Linie Aarberg - Seedorf ist unverändert der Stufe 2, die Linie Lyss - Seedorf der Stufe 1 zugeordnet. Der Abschnitt Meikirch - Seedorf ist neu der Stufe 2 zugeteilt.

Buslinien im Raum Lyss Ost: Lyss - Schnottwil, Lyss - Grossaffoltern - Wengi - Messen, Büren a. A. - Schnottwil - Zollikofen

Das unter Federführung der RVK Bern-Mittelland und unter Einbezug der RVK Biel - Seeland - Berner Jura sowie des Kantons Solothurn erarbeitete neue Buskonzept sieht folgendes Angebot vor:

- Neue Linie Zollikofen - Wengi - Schnottwil - Büren - Solothurn im Stundentakt, Verdichtungen zwischen Zollikofen und Schnottwil zum Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten.
Von Oberwil her bestehen in Schnottwil Anschlüsse nach Lyss. Hingegen können keine Anschlüsse in Büren nach Lyss hergestellt werden. Zwischen Wengi und Messen ergibt sich ein leicht reduziertes Angebot. Die Verbindung Messen - Bern wird über Jegenstorf attraktiver.
- Stündliches Angebot in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend zwischen Messen - Wengi - Grossaffoltern - Lyss. In den übrigen Zeiten und am Wochenende verkehren die Busse zwischen Lyss und Vorimholz.
- Stündliches Angebot in den Hauptverkehrszeiten Schnottwil - Lyss.

Aufgrund der schwachen Nachfrage und der ungenügenden Wirtschaftlichkeit der Linien Lyss - Schnottwil und Lyss - Grossaffoltern - Wengi - Messen wird gestützt auf die aktuellen Frequenzen in den nachfrageschwachen Zeiten am Vor- und Nachmittag das Angebot reduziert.

Zwischen Zollikofen, Wengi und Büren ist die Angebotsstufe 2 vorgesehen. Die übrigen Linien verbleiben in der Angebotsstufe 1 (Messen - Wengi - Lyss und Schnottwil - Lyss).

Buslinien Solothurn - Büren a. A.

Wie im vorhergehenden Abschnitt erwähnt, wird die Linie aufgrund der Anschlusssituation in Büren nach Wengi - Zollikofen verlängert.

Zwischen Solothurn und Büren ist unverändert ein Stundentakt vorgesehen. In Büren bestehen Anschlüsse von und nach Lyss, in Solothurn in Richtung Bern (RBS).

Die Linie ist unverändert der Stufe 2 zugeordnet.

Buslinie Büren a. A. - Grenchen

Das Angebot der Buslinien in Grenchen wurde unter Federführung der Stadt Grenchen und unter Einbezug der Kantone Solothurn und Bern überprüft.

Fahrplanangebot 2005

Zwischen Büren und Grenchen ist unverändert ein Stundentakt vorgesehen. In Grenchen bestehen gute Anschlüsse auf den IC nach Solothurn - Zürich und nach Biel (Regionalzug). In Grenchen führt die Linie neu nach Oele. Als Kompensation für die wegfallenden Fernverkehrsanschlüsse der Linie Büren – Solothurn in Solothurn besteht neu am Sonntag ein stündliches Angebot.

Angebotsstufe

Die Linie ist unverändert der Stufe 2 zugeordnet.

Buslinie Lengnau - Grenchen

Wie oben erwähnt wurde das Angebot der Linien unter der Federführung von Grenchen überprüft.

Das Angebotsniveau wird beibehalten. Von Montag bis Freitag ist bei der Linie Lengnau - Grenchen ein Halbstundentakt mit Anschlüssen in Grenchen von und nach Basel und Zürich vorgesehen. An Samstagen ist ein Stundentakt, am Sonntag kein Angebot vorgesehen. Die vom Kanton Bern aufgrund der ungenügenden Nachfrage nicht bestellten wenigen Kurse werden durch die Gemeinde Lengnau finanziert.

Die Linie ist daher trotz Angebotsausbau unverändert der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

5.2.2.2 RVK Oberaargau

Buslinie Wiedlisbach - Herzogenbuchsee - Bützberg - Langenthal - Melchnau

Der Fahrplan und die Anschlussverhältnisse der Linie sind auf die Pendlerbedürfnisse ausgerichtet. Vorgesehen sind am Morgen attraktive Anschlüsse nach den übergeordneten Zentren (Anschlüsse nach Bern in Herzogenbuchsee und nach Olten - Zürich in Langenthal). Am Abend bestehen Anschlüsse aus den Zentren. In Herzogenbuchsee und Langenthal verkehren die Busse als Durchmesserlinie mit möglichst kurzer Aufenthaltszeit am Bahnhof. Zwischen Langenthal und Melchnau werden einzelne Kurse via Buswil geführt, um Schulbedürfnisse abzudecken. Dies ist mit sehr geringen Kostenfolgen möglich, da die Busse in Melchnau eine ausreichende Standzeit haben. Weiter werden einzelne Kurse versuchsweise nach Altbüron (LU) verlängert.

Die Buslinie ist in den Abschnitten Wiedlisbach - Wangen, Wangen - Röthenbach - Wanzwil und Wangen - Heimenhausen - Wanzwil der Stufe 1, zwischen Wanzwil und Herzogenbuchsee sowie Langenthal und Melchnau der Stufe 2 zugeordnet. Auf dem Abschnitt Herzogenbuchsee - Bützberg - Langenthal wird die Linie neu der Angebotsstufe 3 zugeteilt; die Zielvorgaben der Stufe 3 werden erreicht.

Buslinie Farnern - Wiedlisbach

Die Anschlüsse der Linie sind auf die Pendlerbeziehungen nach Solothurn und Herzogenbuchsee ausgerichtet. Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeteilt.

Buslinie Niederbipp - Wolfisberg - Farnern

Die Anschlüsse der Linie sind weiterhin auf die ASm in Niederbipp ausgerichtet. Damit die wichtigen Schülerbedürfnisse ebenfalls abgedeckt werden können, ist eine Anpassung der Schulzeiten um rund 15 Minuten unumgänglich. Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeteilt.

Buslinie Herzogenbuchsee - Wynigen

Dank den IR-Kreuzungen in der Nähe von Wynigen kann die Produktivität der Linie Herzogenbuchsee - Wynigen markant verbessert werden. Vorgesehen sind weiterhin Anschlüsse in Wynigen von und nach Bern und in Herzogenbuchsee von und nach Olten - Zürich. Aus Gründen einer wirtschaftlichen Betriebsführung wird die Linie in Herzogenbuchsee neu nach Thörigen - Langenthal durchgebunden. Aufgrund der durchgehenden stündlichen IR-Halte in Wynigen fällt die Verlängerung einzelner Kurse nach Burgdorf weg.

Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 2 zugeteilt. Da die Linie eine sehr bescheidene Nachfrage aufweist und die Minimalvorgabe zur Nachfrage nur knapp erreicht wird, fallen einzelne kaum benützte Kurse weg. Um die mengenmässig wichtigen Schulbedürfnisse abdecken zu können, werden in den Hauptverkehrszeiten werden

einzelne Verdichtungskurse eingeführt. Zusätzliche Schülerkurse werden durch die Gemeinden finanziert.

Buslinie Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten

Das vorgesehene Angebot bietet in Herzogenbuchsee Anschlüsse von und nach Bern. In Langenthal resultieren für die Gemeinden Bollodingen, Bettenhausen, Thörigen und Bleienbach Anschlüsse von und nach Olten. Thunstetten erhält Anschlüsse von und nach Bern sowie am Morgen in Richtung Olten und am Abend aus Richtung Olten.

Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeteilt.

Buslinien Solothurn - Herzogenbuchsee

Auf den beiden Linien wird das bisherige Angebotsniveau mit guten Anschlüssen in Herzogenbuchsee in den Spitzenzeiten von und nach Bern und Olten und Anschlüssen von und nach Bern in den übrigen Zeiten beibehalten.

Die zwei Linien sind weiterhin je der Stufe 2 zugeteilt.

Stadtbus Langenthal

Die Linienführung der zwei Stadtbuslinien wird entsprechend den Resultaten einer Überprüfung der Linien beibehalten. Das Angebot wird so gestaltet, dass zwischen dem Bahnhof und der Haltestelle Tell ein 15-Minutentakt angeboten werden kann. Am Bahnhof resultieren gute Anschlüsse aus Richtung Dreilinden und Spital von und nach Olten.

Das bisherige Angebotsniveau wird beibehalten. Die Linien sind weiterhin der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Buslinien Eriswil - Huttwil - Affoltern-Weier (- Hasle) / Wyssachen

Wie in Kapitel 4.2.4 dargestellt, verkehrt die S4 neu stündlich ab Rosshäusern via Bern - Burgdorf nach Affoltern-Weier. Anstelle der Züge verkehrt zwischen Weier und Huttwil stündlich ein Bus, welcher nach Eriswil weiterverkehrt.

Fahrplanangebot 2005

Die Kurse Huttwil - Eriswil verkehren im Stundentakt und vermitteln in Huttwil Anschlüsse von und nach Langenthal und in den Spitzenzeiten nach Wolhusen. Die Kurse aus Dürrenroth vermitteln Anschlüsse nach Wolhusen und in den Spitzenzeiten nach Langenthal. In den Hauptverkehrszeiten sind von Montag bis Freitag aufgrund der Nachfrage Verdichtungskurse zum Halbstundentakt vorgesehen. Diese Kurse verkehren ab Huttwil weiter nach Wyssachen. Aufgrund der Nachfrage sind zwischen Huttwil und Eriswil insbesondere am Wochenende Taktlücken vorgesehen.

Zwischen Wyssachen und Huttwil verkehren während der Woche 9 bis 10 Kurspaare. Am Wochenende besteht ebenfalls ein Angebot mit fahrplanmässigen Kursen.

Das neue Angebot führt dazu, dass im lang gezogenen Huttwil eine stündlich verkehrende Buslinie mit Verdichtungen zum Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten eine neue und deutlich verbesserte Ortserschliessung ermöglicht.

Angebotsstufe

Die Linie Affoltern-Weier - Huttwil - Eriswil ist der Angebotsstufe 2 zugeordnet, die Linie Huttwil - Wyssachen der Stufe 1.

Buslinien Kleindietwil - Oeschenbach - Walterswil - Kleindietwil und Huttwil - Gondiswil

Ein Erhalt der heutigen Erschliessungsqualität ist aufgrund des ungenügenden Kostendeckungsgrades nicht möglich. Damit weiterhin ein gutes Angebot möglich ist, wird eine Erschliessung nach dem Modell "Bürgerbus" eingeführt.

Die Linien sind der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Buslinie Rohrbachgraben - Rohrbach - Kleindietwil

Das Angebot der Linie wird beibehalten. Die Linie ist keiner Angebotsstufe zugeordnet, da weniger als 4 Kurspaare angeboten werden.

5.2.2.3 RVK Emmental

Buslinien Region Oberes Emmental

Signau - Röthenbach

Auf der neu erstellten Doppelspurinsel bei Signau entstehen ab 2005 Zugkreuzungen der S2 zu den Minuten .15 und .45. Diese für Anschlüsse glückliche Konstellation hat zur Folge, dass die Buskurse sinnvollerweise in Signau enden und dort die Anschlüsse in Richtung Konolfingen - Bern und Langnau gewähren. Eine Weiterführung nach Langnau würde bedeuten, dass die Busse gleichzeitig mit der S-Bahn zwischen Signau und Langnau verkehren, und hätte den Einsatz eines dritten, zusätzlichen Fahrzeuges zur Folge. Geringe Nachteile ergeben sich mit dieser - vom Antrag der Regionalen Verkehrskonferenz Emmental abweichenden - Linienverkürzung für den Ortsteil Schüpbach, der die direkte Busverbindung zu Langnau zugunsten einer Verbindung mit Umsteigen auf die S-Bahn verliert. Hingegen wird der Fahrplan gegenüber heute viel systematischer und besser merkbar.

Die Linie soll im durchgehenden Stundentakt verkehren. In den Spitzenzeiten werden Verdichtungen zum Halbstundentakt vorgenommen. Eine leichte Erhöhung der angebotenen Kurse ist vorgesehen.

Die Linie Signau - Röthenbach verbleibt in der Angebotsstufe 2. Die Abschnitte Langnau - Signau und Röthenbach - Süderen werden ersatzlos gestrichen.

Langnau - Aeugstmatt / Langnau - Gohl

Die Linie Langnau - Aeugstmatt hat heute sieben Kurspaare. Sie dient heute vorwiegend lokalen Bedürfnissen. Auf 2005 ist keine grössere Änderung vorgesehen. Die gleiche Aussage gilt ebenfalls für die Linie Langnau - Gohl.

Die Linien Langnau - Aeugstmatt und Langnau - Gohl sind unverändert in der Angebotsstufe 1 vorgesehen.

Wiggen (Escholzmatt) - Marbach - Schangnau - Kemmeriboden

Diese Linie weist heute eine ideale Anschlusssituation auf: Da heute in Wiggen die Kreuzungen der Regionalzüge stattfinden, entstehen Anschlüsse der Postautokurse in beide Richtungen. Auf 2005 fällt diese günstige Konstellation weg. Die Kurse werden nach Escholzmatt verlängert, das auf diesen Termin hin auch einen Halt des RE Bern - Luzern erhält.

Für Schangnau und Marbach mit ihrem auch touristisch bedeutenden Potenzial und einer massgeblichen Ausrichtung in Richtung Bern ist dies eine schwierige Ausgangslage, da auch in Escholzmatt nicht ein gleichzeitiger Anschluss in beide Richtungen gemacht werden kann. Es gelingt jedoch, zweistündlich gute Verbindungen in Richtung Langnau - Bern herzustellen. Die Anschlussverbindung via Escholzmatt hat trotz dem Umweg nur eine kleine Fahrzeitdifferenz zur Folge.

Die Linie Kemmeriboden - Schangnau - Escholzmatt ist in der Angebotsstufe 1 vorgesehen.

Langnau - Trub - Fankhaus

Das Angebot Langnau - Trub - Fankhaus entspricht mengenmässig etwa dem heutigen Zustand. Die stündlich zwischen Trub und Langnau verkehrenden Busse weisen in Langnau einen schlanken Anschluss an den RE-Zug nach Bern auf. In den Hauptverkehrszeiten sind durchgehende Buskurse Ramsei - Langnau (Bahnersatz für die heutigen Verdichtungszüge) - Bärau - Trubschachen - Trub - Fankhaus vorgesehen.

Ortslinien Langnau

Die Ortslinien in Langnau weisen heute einen sehr unregelmässigen Takt auf. Das Angebot soll systematischer und weitgehend zu einem Halbstundentakt erweitert werden. Besonders auf dem Ast Hüselmatt ist das Angebot heute geringer.

Auf 2005 sollen die beiden Linien Hüselmatt und Hasenknubel abwechselnd und als durchgehende Linie befahren werden. Dabei ist darauf zu achten, dass das Angebot auf dem Linienast Hüselmatt die regionalen Buslinien nach Aeugstmat und nach Ramsei möglichst ideal ergänzt.

Wegen deutlichen Verbesserungen des Bahnangebotes in Langnau (stündlicher RE und halbstündliche S-Bahn S2) ist es wichtig, dass die Transportkette im ÖV auch in Langnau selber weitergeführt wird. Mit dem vorgesehenen Ausbau der Linien wird ein deutlicher Nachfragezuwachs erwartet.

Beide Linienäste sind in der Angebotsstufe 2 vorgesehen. Für die Linie Langnau - Hüselmatt (heute Angebotsstufe 1) bedeutet dies eine Aufstufung.

Langnau - Ramsei

Von Langnau nach Ramsei wird neu eine Buslinie betrieben. Sie verkehrt nur in den Hauptverkehrszeiten und löst die Halbstundenverdichtungen auf der Schiene ab. Von den verschiedenen von der RVK zur Diskussion gestellten Linienführungen auf der Strasse (Lauperswil / Rüderswil / Ranflüh) wurde eine möglichst direkte Verbindung Langnau - Ramsei bevorzugt. Dadurch gelangt nun Ranflüh in den Genuss einer besseren örtlichen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Die Buslinie zwischen Langnau und Ramsei wird der Angebotsstufe 1 zugeteilt.

Buslinien Region Trachselwald

(Ramsei -) Sumiswald - Wasen i.E.

Die Buslinie verkehrt tagsüber zwischen Sumiswald und Ramsei im Stundentakt. Für Sumiswald entsteht zusammen mit der S4 ein Halbstundentakt. Sie stellt in Ramsei den Anschluss an die S44 nach Burgdorf - Bern her. Damit entsteht für Sumiswald zusammen mit der S4 ein Halbstundentakt. Von Wasen in Richtung Affoltern-Weier (-Huttwil) entsteht ebenfalls ein guter Anschluss in Sumiswald.

In den Randzeiten verkehrt der Bus nur ab Sumiswald nach Wasen und stellt den Anschluss von und auf die S4 sicher.

Die Linie Sumiswald - Wasen i.E. bleibt in der Angebotsstufe 2. Die Linienverlängerung zwischen Ramsei und Sumiswald wird neu in der Angebotsstufe 1 dargestellt.

Grünenmatt - Thal

Auch 2005 muss die Linie Grünenmatt - Thal zwei Bedürfnissen gerecht werden: Dem Schülerverkehr und dem Pendlerverkehr. Für Pendler ist ein schlanker Anschluss in Grünenmatt in Richtung Ramsei - Burgdorf wichtig, für Schüler und Gelegenheitsverkehr eine Verbindung nach Sumiswald. Diese Verlängerung wird bereits jetzt für den Schulverkehr gefahren. Mit der regelmässigen Verlängerung der Kurse und der Einbindung von Trachselwald besteht eine Chance, die Linie zu stärken.

Weil die Linie Grünenmatt - Thal aber vom Schülerverkehr geprägt ist und daher am Wochenende eine schwache Auslastung aufweist, erreicht sie die Minimalanforderungen beim Kostendeckungsgrad nicht. Aus diesem Grund wird das Angebot am Sonntag gestrichen und am Samstag stark reduziert.

Die Linie Grünenmatt - Thal wird über Trachselwald nach Sumiswald verlängert und verbleibt als ganzes in der Angebotsstufe 1.

Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier - Huttwil

Aus der Randbedingung der S-Bahn Bern, dass die S4 nur noch nach Affoltern-Weier verkehrt und das Teilstück Affoltern-Weier - Huttwil auf Bus umgestellt wird, ergibt sich auch für die Buslinie Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier eine neue Ausgangslage. Die Linie kann mit der neuen Buslinie Affoltern-Weier - Huttwil verbunden werden. Dies ergibt für den Passagier sinnvolle Verbindungen mit wenig Umsteigevorgängen und ist im Betrieb sehr effizient. Es kann sogar eine gute Durchbindung dieser Linie in Huttwil nach Eriswil erreicht werden. Die Buslinie schliesst in Hasle-Rüegsau in beiden Richtungen an die S4 nach Burgdorf und nach Ramsei an. In Affoltern-Weier besteht wiederum ein schlanker Anschluss von der S4 von Sumiswald in Richtung Huttwil. In Huttwil bestehen gute Übergänge auf die Regionalzüge nach Wolhusen - Luzern und in den Hauptverkehrszeiten nach Langenthal (Verdichtungszüge).

Im Randstundenkonzept ist vorgesehen, die Buslinie auf die Relation Huttwil - Affoltern-Weier zu beschränken. Dank etwas gekürzten Fahrzeiten ist ein Wenden des gleichen Fahrzeugs in Affoltern-Weier möglich. Dies hat etwas längere Umsteigezeiten Bus - Bahn zur Folge, ermöglicht es aber, den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten.

Zwischen Huttwil und Affoltern-Weier ist die Angebotsstufe 2 vorgesehen, zwischen Affoltern-Weier und Hasle-Rüegsau soll die Stufe unverändert belassen bleiben (Angebotsstufe 1).

Buslinien Region Kiesental

Biglen - Arni / Biglen - Arnisäge - Obergoldbach - Lützelflüh

Die Linien Biglen - Arni und Biglen - Arnisäge - Obergoldbach - Lützelflüh weisen beide einen Handlungsbedarf auf. Sie erreichen die in der Angebotsverordnung geforderten Minimalwerte nicht.

Die Massnahme für die notwendige Kostenreduktion besteht darin, die beiden Linien zu einer Linie zu verknüpfen. Durch den Einsatz von nurmehr einem Fahrzeug sollte eine namhafte Verbesserung des Kostendeckungsgrades erreicht werden. Dadurch, dass kein dichteres Angebot als ein Stundentakt möglich ist, sind die Anschlussmöglichkeiten beschränkt. Der Stundentakt ist dem Potenzial angemessen. In Biglen sind Anschlüsse in und aus Richtung Konolfingen und Worb möglich, in Lützelflüh-Goldbach auf die S44 nach Hasle-Rüegsau - Burgdorf - Bern.

Die Fahrzeiten unterwegs sind knapp. Deshalb ist es nötig, dass Arni, bzw. Landiswil, in der jeweiligen Gegenlastrichtung nicht bedient werden.

Das Angebot wird in den Zwischenzeiten wie heute Taktlücken aufweisen.

Anstatt der beiden separaten Linien Obergoldbach - Lützelflüh und Arni - Biglen wird eine durchgehende Buslinie Lützelflüh - Biglen in der Angebotsstufe 1 vorgesehen.

Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand / Oberdiessbach - Bleiken - Heimenschwand

Die STI-Linien 44 und 45 (Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand bzw. Oberdiessbach - Bleiken - Heimenschwand) wurden im Konzept Thuner Ostamt mit bearbeitet.

Beide Linien stellen in Oberdiessbach Anschlüsse von und nach Thun und Konolfingen her. Ziel ist, durch einen günstigen Betrieb wenigstens die Minimalvorgaben zu erreichen. Das Fahrplanangebot wird - entgegen dem Konzept - nicht wesentlich ausgebaut. Auf den Fahrplanwechsel 2007 wird das Angebot erneut überprüft.

Die Linien 44 und 45 ab Oberdiessbach bleiben unverändert in der Angebotsstufe 1.

Oberthal - Zäziwil - Grosshöchstetten

Die Linie Oberthal - Zäziwil - Grosshöchstetten weist ein bedarfsgerechtes Angebot auf. Es stellt die Anschlüsse an die Bahn in Grosshöchstetten und in Zäziwil her. Der Fahrplan ist zwar unsystematisch, aber gut auf die Bedürfnisse abgestimmt.

Das Angebot soll im bisherigen Rahmen beibehalten werden. Die Anschlusssituation in Zäziwil und in Grosshöchstetten wird durch das systematischere und bessere Angebot der S-Bahn und der Regionalzüge tendenziell verbessert.

Die Linie Oberthal - Zäziwil - Grosshöchstetten soll unverändert in der Angebotsstufe 1 verbleiben.

Münsingen - Konolfingen

Die tangentielle Buslinie Bern Flughafen - Belp - Rubigen - Münsingen - Konolfingen läuft bis Ende 2004 als Versuchsbetrieb. Der Regierungsrat hat im Juni 2004 auf der Basis einer Erfolgskontrolle die Aufnahme ins Grundangebot beschlossen. Mit dem Fahrplan 2005 kann auch Konolfingen Dorf bedient werden, gleichzeitig können in Konolfingen ideale Anschlüsse hergestellt werden.

Grosshöchstetten - Worb / Biglen - Worb / Walkringen - Worb

Die Linien Grosshöchstetten - Worb, Biglen - Worb und Walkringen - Worb werden im Kapitel 5.2.2.4 bei der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland abgehandelt.

Buslinien Region Burgdorf / Unteres Emmental

Wynigen - Koppigen - Burgdorf - Lueg

Die heutige Linie erfüllt alle Zielvorgaben. Besonders zwischen Burgdorf und Kirchberg ist die Auslastung der Kurse hoch. Zwischen Ersigen und Koppigen ist die Nachfrage deutlich schwächer. In Wynigen entsteht eine ideale Anschlusssituation, da sich die Fernverkehrszüge in dieser Region kreuzen. Deshalb werden die stündlichen Kurse von Burgdorf - Koppigen in den Hauptverkehrszeiten nach Wynigen weitergeführt. Dafür kann auf die Halbstundenverdichtung zwischen Ersigen und Koppigen verzichtet werden. Für Koppigen ergibt sich dennoch ein Halbstundentakt nach Burgdorf, wahlweise direkt oder über Wynigen. In Wynigen kann ebenfalls ein Anschluss nach Langenthal - Olten hergestellt werden, wovon auch Ober- und Niederösch profitieren. Mit der neuen Linienkonzeption kann Alchenstorf (570 Einwohner) neu durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

Die RVK hat vorgeschlagen, das Angebot zwischen Ersigen und Burgdorf in den Hauptverkehrszeiten auf einen Viertelstundentakt zu erweitern. Die Erweiterung zum Viertelstundentakt wird heute im Winterhalbjahr als Zusatzbestellung vorgenommen. Die vom Bus hauptsächlich bediente Relation Kirchberg - Burgdorf wird ebenfalls auf der Schiene (Linie Burgdorf - Solothurn) bedient. Da im Zugsverkehr auf dieser Strecke auf 2005 eine wesentliche Aufwertung vorgesehen ist (3 Kurspaare in den Hauptverkehrszeiten), konnte einer gleichzeitigen Erhöhung des Busangebotes nicht zugestimmt werden. Vorerst bleibt abzuwarten, wie sich die Nachfrage ab Kirchberg auf die unterschiedlichen Transportmittel verteilt.

Der Linienast Burgdorf - Kaltacker (- Lueg) wird durchgehend im Stundentakt bedient. An dieser erfolgreichen Konzeption wird generell nichts geändert.

In Burgdorf ergeben sich zumeist gute Anschlüsse auf die S4/S44 nach Bern und auf die Schnellzüge nach Langenthal - Olten (- Zürich).

Angebotstufe der Linie Koppigen - Burgdorf - Lueg: Der Linienast Kaltacker - Burgdorf befindet sich heute in der Angebotsstufe 1, Burgdorf - Ersigen - Koppigen in der Angebotsstufe 2. Währenddem im kantonalen Angebotskonzept zwischen Kaltacker - Burgdorf - Ersigen unverändert die Stufe 1, respektive 2 vorgeschlagen wird, soll der Abschnitt Ersigen - Koppigen auf die Stufe 1 reduziert werden. Gleichzeitig wird die Linie zwischen Koppigen und Wynigen neu in die Stufe 1 aufgenommen.

Linie Koppigen - Rechterswil

Die Linie weist eine ungenügende Nachfrage und Kostendeckung auf. Sie wird heute von Solothurn her als Verlängerung der BSU-Linie 1 nach Rechterswil mit einem Kleinbus betrieben. Auf 2005 soll diese Linienverlängerung eingestellt werden. Als Ersatz wird eine neue Verbindung von Koppigen über Utzenstorf nach Bätterkinden eingeführt. Damit soll weiterhin eine Verbindung von Koppigen nach Solothurn ermöglicht werden, gleichzeitig werden auch neue Verbindungen in den Korridor nördlich von Bern ermöglicht. Diese neue Linie soll als Ersatz für die Linie Koppigen - Rechterswil direkt ins Grundangebot aufgenommen werden, muss jedoch nach einer ersten Erfolgskontrolle detailliert überprüft werden. Das Angebot soll sich an das be-

stehende Angebot zwischen Koppigen und Rechterswil (6 Kurspaare) anlehnen. Es handelt sich demzufolge um ein bescheidenes Angebot, das dem beschränkten Potenzial und der bestehenden Grunderschliessung von Koppigen, Utzenstorf und Bätterkinden Rechnung trägt.

Die Linie Koppigen - Rechterswil wird zugunsten einer neuen Linie Koppigen - Utzenstorf - Bätterkinden in die Angebotsstufe 1 aufgenommen.

Rüdtligen-Alchenflüh Bahnhof - Industriezone Bernstrasse - Lyssach Bahnhof / Versuchsbetrieb

Im Richtplan ES Lyssach / Rüdtligen-Alchenflüh ist eine neue Buslinie Rüdtligen-Alchenflüh Bahnhof - Industriezone Bernstrasse - Lyssach Bahnhof vorgesehen. Voraussetzung für die Einführung der Linie ist die Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse Kirchberg. Die Linie Burgdorf - Fraubrunnen sowie der Zubringerbus Lyssach - Industriezone Bernstrasse sind in die Planung einzubeziehen. Die übliche finanzielle Beteiligung seitens des Kantons ist auf eine Erschliessungslinie begrenzt. Eine Aufteilung der Mittel auf die Linien Burgdorf - Fraubrunnen und Lyssach - Rüdtligen-Alchenflüh ist möglich.

Tschamerie - Burgdorf - Lyssach - Fraubrunnen

Bei der Linie Tschamerie - Burgdorf - Lyssach - Fraubrunnen ist ein gegenüber heute vergleichbares Angebot (halbstündliche Verbindungen Tschamerie - Burgdorf - Lyssach Bernstrasse, stündliche Verlängerung bis Fraubrunnen) vorgesehen.

Der Abschnitt Lyssach - Fraubrunnen ist unverändert in der Angebotsstufe 1, der Abschnitt Burgdorf - Tschamerie neu in der Angebotsstufe 3 und die übrigen Linienabschnitte wie bisher in der Angebotsstufe 2.

Ortslinien Burgdorf / Gyrischachen - Bahnhof - Meiefeld

Die Ortslinie verkehrt heute im Halbstundentakt und erschliesst die beiden Quartiere mit dem öffentlichen Verkehr. Der Halbstundentakt ist unter Berücksichtigung des Potenzials und der Nachfrage ein vernünftiges Angebot.

Die Linie wird unverändert in der Angebotsstufe 3 belassen.

Ortslinien Burgdorf / Bahnhof - Oberstadt - Bahnhof

Diese Linie verkehrt heute als Rundkurs und mit alternierenden Fahrrichtungen. Zur besseren Merkbarkeit wird die Linie stets im Uhrzeigersinn verkehren. Ein grösseres Angebot kann nicht gefahren werden, ohne dass die Angebotstufe erhöht würde. Da die Zielvorgaben der Angebotsverordnung nicht eingehalten werden, kann einer Erhöhung nicht zugestimmt werden. Ein Optimieren der Betriebszeiten (z.B. Samstag) ist auf jeden Fahrplanwechsel hin möglich.

Die Abfahrtszeiten bleiben gegenüber heute annähernd unverändert.

Die Linie Burgdorf Bahnhof - Oberstadt - Bahnhof wird unverändert in der Angebotsstufe 3 belassen.

Burgdorf - Mötschwil - Hindelbank (- Bolligen)

Die unter der RVK Bern-Mittelland behandelte Linie wird neu organisiert. Sie erhält in Hindelbank immer einen Anschluss von/nach Bern und gleichzeitig von/nach Burgdorf. Aus diesem Grund werden die heute angebotenen drei Kurspaare über Mötschwil nach Burgdorf hinfällig (im Angebotsbeschluss 2001 – 2005 nicht dargestellt, da das Angebot weniger als vier Kurspaare umfasst).

5.2.2.4 RVK Bern-Mittelland

Buslinien Frienisberg

Fahrplanangebot 2005

Der Raum Frienisberg hat ein gut funktionierendes Postautonetz. Dadurch, dass das Gebiet als einziges in der Agglomeration Bern keine Schienenverbindungen hat, ist die Nachfrage und der Kostendeckungsgrad für regionale Buslinien erfreulich gut. Das Fahrplanangebot wird auf das Jahr 2005 hin vor allem aufgrund der Anbindung an den Fernverkehr in Bern angepasst. Es werden folgende Ziele verfolgt:

- Bessere Anbindung an den Fernverkehr im Bahnhof Bern
- Schnelle und direkte Verbindungen in die Stadt Bern
- Entflechtung der Linien und Vereinfachung der Umsteigebeziehungen
- Taktverdichtung für die städtischen Gebiete
- Optimierung der Wirtschaftlichkeit

Die Linien werden wie folgt umgestaltet:

Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg - Seedorf: Kürzere Reisezeiten (Linie wie heutiger Eilkurs) mit Anschluss in Bern an den Fernverkehr und in Aarberg nach Lyss. Die Linie wird nach Seedorf verlängert (ohne Stich Lobsigen).

Bern - Hinterkappelen Schlossmatt - Bern: Viertelstundentakt mit Ausdünnung zum Halbstundentakt am Vormittag, Abend und am Sonntag. Linienführung immer via Bethlehem und in Hinterkappelen, alternierend zuerst Bedienung der Schlossmatt oder des Kappelenrings.

Bern - Uetligen - Säriswil: Die Kurse wenden immer in Säriswil und verkehren halbstündlich. Anschluss in Bern auf den Fernverkehr. Der Abschnitt Säriswil - Innerberg wird gestrichen.

Bern - Ortschaften - Meikirch - Wahlendorf: Halbstundentakt zu den Spitzenzeiten und Überlagerung mit der Linie Bern - Kirchlindach - Zollikofen zum Viertelstundentakt zwischen Bern und Herrenschwanden in den Hauptverkehrszeiten. Umstieg in Ortschaften Gehracker nach/von Zollikofen.

Bern - Ortschaften - Meikirch - Seedorf - Lyss: Kürzere Reisezeiten mit neuer Linienführung. Anschluss in Bern an den Fernverkehr. Die Linie wird neu nach Lyss statt nach Aarberg geführt.

Bern - Heimenhaus - Kirchlindach - Zollikofen: Überlagerungen mit den Linien Bern - Wohlen - Uettligen - Ortschaften - Kirchlindach - Zollikofen und Bern - Ortschaften - Meikirch - Wahlendorf zum hinkenden Viertelstundentakt zwischen Kirchlindach und Zollikofen in den Hauptverkehrszeiten.

Bern - Wohlen - Uettligen - Ortschaften - Kirchlindach - Zollikofen: Verlängerung der Linie bis Zollikofen und Überlagerung mit den Linien Bern - Aarberg und Bern - Kirchlindach - Zollikofen zum Viertelstundentakt für den Abschnitt Bern - Wohlen in den Hauptverkehrszeiten. Linienführung via Länggasse in die Stadt.

Angebotsstufe

Die vollständige Umsetzung des von der RVK vorgeschlagenen Konzeptes würde die Aufstufung verschiedenen Linienabschnitte bedingen: Bern - Innerberg Angebotsstufe 3 anstatt 2, Hinterkappelen - Wohlen Angebotsstufe 4 anstatt 3, Kirchlindach - Zollikofen Angebotsstufe 4 anstatt 3.

Die Aufstufungen würden alle infolge eines ausgebauten Taktes in den Nebenverkehrszeiten und auf der nur schwach nachgefragten Tangentiallinie Wohlen - Uettligen - Kirchlindach - Zollikofen erforderlich. Der kantonale Angebotsbeschluss sieht hier keinen grösseren Handlungsbedarf und übernimmt die Anträge der Regionalen Verkehrskonferenz in diesem Bereich nicht.

Die Zuordnung zu den Linienabschnitten in die entsprechenden Angebotsstufen bleibt daher mit wenigen Ausnahmen unverändert.

- Angebotsstufe 2: Wohlen - Aarberg, Wohlen - Uettligen - Ortschaften - Kirchlindach, Meikirch - Wahlendorf, Meikirch - Seedorf (bisher Angebotsstufe 1)
- Angebotsstufe 3: Hinterkappelen - Wohlen, Bern - Uettligen - Säriswil, Herrenschanten - Ortschaften - Meikirch, Herrenschanten - Kirchlindach - Zollikofen
- Angebotsstufe 4: Bern - Herrenschanten

Die Linie Bern - Bethlehem - Hinterkappelen ist unter den Linien in der Kernagglomeration Bern aufgeführt.

Buslinien Frauenkappelen - Mühleberg

Fahrplanangebot 2005

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2002 wurde das Angebot in der Region Oberbottigen / Frauenkappelen / Mühleberg grundlegend neu gestaltet. Die Linien sind von der S-Bahn und den Anpassungen im Schienenverkehr weitgehend unabhängig. Eine von der RVK vorgenommene Erfolgskontrolle hat gezeigt, dass sich das Konzept grundsätzlich bewährt. Hingegen kann das Angebot für einen Rufbus in der Gemeinde Mühleberg schlecht genutzt werden, da kaum Zeiten zur Verfügung stehen, in denen das Fahrzeug nicht bereits mit Linien- oder Schülerkursen ausgelastet ist. Das Rufbusangebot wird zugunsten vermehrter Linienkurse von Mühleberg nach Rosshäusern aufgegeben. Rosshäusern erhält auf den Dezember 2004 ein grosszügiges Bahnangebot mit halbstündlichen Verbindungen nach Bern.

Eine grössere Änderung des Angebots steht bevor, wenn zwei grössere Projekte realisiert sind: Einerseits soll auf die Inbetriebnahme des Zentrums Brünnen hin die Re-

gionallinie von Mühleberg - Frauenkappelen an den dannzumal neu erstellten Bahnhof Brünnen angeschlossen werden. Dort werden Anschlussmöglichkeiten auf die S-Bahn und die verlängerte BERNMOBIL-Linie bestehen. Dabei wird auch das Angebot der Linie (Frauenkappelen -) Riedbach - Oberbottigen - Bümpliz - Ausserholligen Änderungen unterworfen sein.

Die Auswirkungen dieser beiden Planungen sind noch nicht konkretisiert worden, da sie erst nach 2005 wirksam sind. Die Planungsarbeiten durch die RVK Bern-Mittelland sind im Gang.

Angebotsstufen

Die Angebotsstufen bleiben gegenüber heute unverändert:

- In der Angebotsstufe 2 sind die Linien (Bern -) Brünnen - Frauenkappelen - Mühleberg und Bümpliz - Oberbottigen - Riedbach
- In der Angebotsstufe 1 sind die Linien Mühleberg - Rosshäusern und Riedbach - Frauenkappelen.

Buslinien Laupenamt

Fahrplanangebot 2005

Das Angebot entspricht auch 2005 dem heutigen, grundsätzlich bewährten Konzept. Es erfolgt eine Anpassung an die geänderten Abfahrtszeiten der S-Bahn. Wo es die Kapazität nötig macht, wird das Angebot in den Hauptverkehrszeiten zwischen Neuenegg und Thörishaus Dorf sowie zwischen Laupen und Gümmenen (Direkturse) verstärkt.

Auf 2005 stehen auf der Linie Gümmenen/Ferenbalm - Gürbrü - Wileroltingen - Golaten - Kerzers einerseits beim Angebot Änderungen bevor (die Linie Golaten - Kerzers wird nach Kerzers ausgerichtet, wo Anschlüsse in alle Richtungen bestehen; der Abschnitt Gümmenen - Golaten fällt weg). Andererseits soll die Linie wie die meisten übrigen Linien auch durch den Kanton Bern gemeinsam mit dem Kanton Freiburg und der Beteiligung des Bundes bestellt werden. Die Tarifstruktur soll angepasst werden, da bisher übliche Fahrausweise wie Bärebü oder GA von der Betreiberin (Sensetalbahn) nicht akzeptiert werden. Wesentlich erleichtert würde dies durch eine Ausdehnung des Verbundgebietes auf den Kanton Freiburg und den Miteinbezug von Kerzers.

Eine Erfolgskontrolle wird ausweisen, ob die Vorgaben der Angebotverordnung eingehalten werden.

Zwischen Flamatt und Albligen ist ein Angebot im bisherigen Umfang und mit relativ guten Anschlüssen in Flamatt sowohl in Richtung Freiburg als auch in Richtung Bern vorgesehen.

Die Planung der Linien Gümmenen - Murten und Laupen - Düdingen verlief unter der Federführung des Kantons Freiburg. Die Linie Gümmenen - Murten wird neu auch Münchenwiler erschliessen (bisher von der Linie Courtepin - Murten bedient) Eine Erhöhung von 4 auf 5 Kurspaare pro Werktag erscheint angesichts der beidseitig guten Anschlüsse gerechtfertigt.

Die heutige Linie Courtepin - Münchenwiler - Murten wird Münchenwiler nicht mehr erschliessen. Der Kanton Bern ist deshalb nicht mehr an der Linie beteiligt.

Angebotsstufen

Die Linie Thörishaus - Laupen - Gümmenen bleibt unverändert in der Angebotsstufe 2. Die bisherige Linie Gümmenen - Golaten - Kerzers wird konsequent nach Kerzers ausgerichtet und der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Die beiden bisher nicht dargestellten Angebote Gümmenen - Murten und Laupen - Düdingen werden in die Angebotsstufe 1 aufgenommen.

Längenberg/Schwarzwasser

Fahrplanangebot 2005

Auf 2005 soll das Angebot im Grundsatz belassen werden. Da die S2 auf die Minute gleich wie heute verkehren wird, kann auch das Postautoangebot auf den Linien Köniz - Niedermuhlern - Rüeggisberg - Riggisberg, Riggisberg - Schwarzenburg, Schwarzenburg - Guggisberg - Schwarzenburg (Rundkurs), Schwarzenburg - Albligen und Oberbalm - Niederscherli unverändert belassen werden. Da Niedermuhlern als Umsteigepunkt für die beiden Linien nach Köniz und nach Kehrsatz - Wabern eine grosse Bedeutung hat, zeichnet sich für die Linie Niedermuhlern - Zimmerwald - Kehrsatz - Wabern eine Verschlechterung ab, da von den Grundkursen in Kehrsatz kein Anschluss auf die S-Bahn gewährt werden kann. Auf dieser Linie verkehren in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Kurse, die in Niedermuhlern keine Umsteigebeziehung herstellen. Bei diesen Kursen wird in Kehrsatz ein Anschluss auf die S-Bahn hergestellt. Vom genauen Halbstundentakt wird wegen des Anschlusses abgewichen..

Die Konzeption der beiden Linien Riggisberg - Thurnen und Riggisberg - Toffen hat sich bewährt. Die Linien werden entsprechend beibehalten und die Anschlüsse in Toffen und Thurnen auf die S33 ausgerichtet. Neu wird auch die Querbeziehung Schwarzenburg - Riggisberg - Thurnen/Toffen wieder ohne lange Wartezeiten angeboten werden können. Dadurch dass die S33 über den ganzen Tag verkehrt, ergibt sich nun auch in den Zwischenzeiten eine nochmalige Reisezeitverkürzung Riggisberg - Bern.

Nach wie vor sind ab Schwarzenburg die Linien nach Flamatt und nach Heitenried - Freiburg vorgesehen. Die Federführung für die Planung liegt beim Kanton Freiburg.

Als äusserst problematisch erweisen sich die Linien Riggisberg - Rüti, Plaffeien - Sangernboden und Riedacker - Guggisberg. Auf allen drei Linien ist die Nachfrage äusserst schwach und die Wirtschaftlichkeit ungenügend.

Die Linie Riggisberg - Rüti erhielt mit der Neukonzeption der Postautolinien im Dezember 2002 ein grosszügiges Angebot mit guten Anschlüssen in Riggisberg. Dennoch bleibt die Nachfrage unter 32 Personen pro Tag²³. Der Bund hat beschlossen, dass er sich an der Linie bereits ab Ende 2002 finanziell nicht mehr beteiligen wird. Da auch die Minimalvorgaben der Angebotsverordnung nicht eingehalten werden, wird diese Linie aufgehoben.

Die Linie (Freiburg -) Plaffeien - Sangernboden wird von täglich 4 Kurspaaren bedient. Die Nachfrage ist äusserst schwach (14 Personen täglich). Unter diesen Voraussetzungen ist das Angebot in dieser Form nicht mehr gerechtfertigt. Die Linie fungiert deshalb nicht mehr im kantonalen Angebotskonzept.

Als dritte Linie mit einer äusserst schwachen Nachfrage ist die Linie Riffenmatt - Gug-

²³ Dies ist die Anzahl Personen, die vom Bund in der Abgeltungsverordnung gefordert wird, damit eine Mindesterschliessung mit 4 Kurspaaren aufrechterhalten wird.

gisberg - Hirschmatt - Riedacker zu erwähnen. Sie weist weniger als 4 Kurspaare auf und ist deshalb im Angebotsbeschluss nicht explizit aufgeführt. Die Linie wird vor allem von Schülern benutzt, die Nachfrage ist aber auch hier ungenügend. Aufgrund einer Neuordnung und Konzentration der Schulstandorte in der Gemeinde Guggisberg ist zu erwarten, dass die Linie eine genügende Nachfrage aufweisen wird. Sollten sich diese Erwartungen erfüllen, kann die Linie im bisherigen Rahmen weiter betrieben werden.

Der Grosse Rat hat auch ein minimales Angebot für durchgehende und ganzjährig zu betreibende Linie Riggisberg - Rüti - Gurnigel - Schwefelberg Bad - Sangernboden - Guggisberg – Schwarzenburg beschlossen. Ein solches Angebot könnte zugleich die negative Entwicklung im touristischen Bereich mildern²⁴. Es wird als Probetrieb für vorerst vier Jahre geführt.

Angebotsstufe

Die Linien bleiben in der gleichen Angebotsstufe wie bisher. Das heisst:

- Angebotsstufe 1: Schwarzenburg - Albligen, Schwarzenburg - Guggisberg - Schwarzenburg (Rundkurs), Hinterfultigen - Rüeggisberg - Riggisberg, Oberbalm - Niederscherli, Riggisberg - Wattenwil, Riggisberg - Toffen, Riggisberg - Thurnen.
- Angebotsstufe 2: Schwarzenburg - Riggisberg, Riggisberg - Niedermuhlern - Oberbalm - Köniz, Niedermuhlern - Zimmerwald - Kehrsatz - Wabern.

Nicht mehr vorgesehen sind die beiden Linien Riggisberg - Rüti und (Freiburg -) Plaffeien - Sangernboden.

ÖV-Erschliessung Region Belp / Versuchsbetrieb Belp - Münsingen - Konolfingen

Fahrplanangebot 2005

Der Regierungsrat hat im Juni 2004 entschieden, den Versuchsbetrieb Belp - Münsingen - Konolfingen auf Ende 2004 ins Grundangebot zu übernehmen. Auf 2005 ändern sich die Anschlussbedingungen dieser Linie („Tangento“). Mit einer Ausnahme ergeben sich überall vorteilhafte Bedingungen:

Die Linie kann nach Konolfingen Dorf verlängert werden, was bis heute aus Fahrzeitgründen nicht möglich war. In Konolfingen Bahnhof, Münsingen und Rubigen bestehen jeweils ideale Anschlüsse. In Belp hingegen bestehen leider keine guten Anschlussbeziehungen mehr. Es ist vorgesehen, dass der Bus (wiederum ohne Anschlüsse) nach Belp Flughafen weiterverkehrt und damit eine stündliche Erschliessung des Flughafens Bern sicherstellt. Die Anschlusssituation des Tangento in Belp ist zwar ungünstig, hingegen darf nicht vergessen werden, dass via Rubigen vorteilhafte Verbindungen in Richtung Gümligen - Ostermundigen - Wankdorf - Bern bestehen.

Für die Flughafenerschliessung ist ebenfalls massgebend, dass die Linie einen lokalen Charakter hat und Bedürfnisse im Freizeitbereich abdeckt. Fluggäste ab Bern, die den ÖV benutzen, wählen bereits heute mehrheitlich das direkte Angebot ab Bern

²⁴ Das im eigenwirtschaftlichen Bereich erbrachte Angebot der touristischen Postautolinien (Bern -) Riggisberg - Gurnigel - Schwefelberg wurde in den letzten Jahren kontinuierlich reduziert.

Bahnhof. Dieses Angebot wird von einer privaten Gesellschaft erbracht und hat gegenüber dem übrigen öffentlichen Verkehr erhöhte Tarife. Es ist jedoch auf die Flugpläne abgestimmt, flexibel und bewährt sich grundsätzlich.

Die Ortserschliessung von Belp erfolgt nebst der Linie Konolfingen - Münsingen - Belp mit einem weiteren Fahrzeug. Dieses wird ab 2005 einerseits für die Erschliessung des Quartiers Riedli eingesetzt (Riedli verliert ab 2005 die heutigen Postautoverbindungen, siehe separates Kapitel), andererseits verkehrt es auf einer Schlaufe Bahnhof - Holiebi - Viehweid/Leen - Eissel - Muristrasse - Bahnhof.

Komplex ist in Belp die Berücksichtigung der vielfältigen Schulbedürfnisse. Ab 2005 sollte es gelingen, die für die Schülertransporte notwendigen Fahrten mit dem Ortsbus abzudecken, indem die Gemeinde die zusätzlichen Kurse ins ÖV-Angebot integriert. Sollte das Angebot gesamthaft die gesetzlichen Anforderungen erfüllen, kann mit einer Anpassung des Angebotsbeschlusses die Aufnahme dieses Zusatzangebotes in das kantonale Grundangebot erfolgen.

Eine probeweise angebotene Linienführung zum Spital hat gezeigt, dass das Bedürfnis sehr klein ist. Aus diesem Grund ist ab 2005 keine Linie Bahnhof - Spital vorgesehen.

Eine Vereinfachung der Anschlussproblematik wird sich mit einer beabsichtigten Taktverdichtung der S3 zum Viertelstundentakt zwischen Belp - Bern - Münchenbuchsee ergeben. Eine solche Taktverdichtung kann frühestens 2007 eingeführt werden.

Angebotsstufe

Bei den beiden Ortslinien sind für den Rundkurs die Angebotsstufe 2 und für die Linie ins Riedli die Angebotsstufe 1 vorgesehen.

Linien Belp - Belpberg - Gerzensee - Wichtrach - Münsingen

Die heutigen Verbindungen auf dem Gerzenseeplateau und insbesondere diejenigen über Belpberg und Belp sind schlecht ausgelastet und weisen einen ungenügenden Kostendeckungsgrad auf. Das Konzept für 2005 ist völlig neu aufgebaut und sieht erstmals in dieser Region einen Taktfahrplan vor.

Die Erschliessung von Belpberg fällt weg (heute drei Kurspaare). Ebenso wird auf die Linienführung zwischen Gelterfingen und Belp verzichtet. Riedli wird neu konsequent durch den Ortsbus Belp erschlossen.

Von Münsingen her verkehrt eine Hauptlinie (mit Anschluss von/auf die S1 nach Bern) weiter nach Wichtrach und über Gerzensee - Mühledorf nach Kirchdorf. Sie weist einen Stundentakt auf und wird in den Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet. Ergänzend dazu verkehrt montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten eine Linie von Kaufdorf (mit Anschluss von/nach Bern und von/nach Thun) über Gelterfingen - Mühledorf - Kirchdorf nach Wichtrach, wo ein schlanker Anschluss auf die S1 besteht. Die Kurse verkehren bis nach Niederwischtrach weiter und stellen mit Anschluss von Thun die Verbindungen Thun - Wichtrach und umgekehrt sicher.

Die Linie Münsingen - Wichtrach - Gerzensee - Kirchdorf bleibt in der Angebotsstufe 2. Die Linie Kaufdorf - Kirchdorf - Wichtrach wird der Angebotsstufe 1 zugeteilt. Die Linie von Kirchdorf nach (Belpberg -) Belp entfällt.

Ortslinien Münsingen

Fahrplanangebot 2005

Auf die veränderte Anschlusssituation ab 2005 hin müssen die Verkehrszeiten angepasst werden. Während die Ortsbuslinien heute jeweils einen schlanken Anschluss

von/nach Bern oder von/nach Thun herstellen konnten, rücken die Abfahrtszeiten 2005 näher zusammen. Die Züge nach Bern fahren dann sechs Minuten vor den Zügen nach Thun. Damit ist ein schlanker Anschluss von/nach Bern möglich, die Wartezeit in Richtung Thun ist um jeweils sechs Minuten länger. Dies entspricht auch der Ausrichtung der Nachfrage: 80 % des Verkehrs verläuft in Richtung Bern, bei den Pendlerbeziehungen sind es gar gegen 90 %.

Durch die Rücksichtnahme auf die Anschlusssituation ergibt sich weiterhin ein lastrichtungsabhängiger Fahrplan, d.h. morgens sind die Fahrpläne anders als abends.

Für die von der Gemeinde gewünschte Erschliessung der Erlenau ist der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges notwendig. Die verbesserte Erschliessungsqualität führt somit zu hohen zusätzlichen Kosten, was vom Kanton abgelehnt wird. Werden höhere Ansprüche an die Erschliessungsqualität gestellt, sind die entsprechenden Angebote als Zusatzbestellung zu finanzieren.

Angebotsstufe

Alle vier Ortsbusschlaufen sollen - abweichend vom Antrag der Regionalen Verkehrskonferenz, die für die Schlaufen Spital und Sonnhalde die Beibehaltung der Stufe 3 fordert - der Angebotstufe 2 zugeteilt werden. Das aktuelle Angebot der Schlaufe Sonnhalde entspricht der Stufe 2. Die am besten frequentierte Schlaufe Spital wird durch das Angebot des Regionalbusses nach Konolfingen ergänzt, für den die Angebotstufe 1 vorgesehen ist (bei einer entsprechenden Aufnahme des heutigen Versuchsbetriebes in das Grundangebot). Damit erhöht sich das effektiv mögliche Angebot auf der Schlaufe Spital und entspricht faktisch der Angebotstufe 3.

Buslinien Region Worb

Fahrplanangebot 2005

Das Angebot wurde auf den Fahrplanwechsel im Juni 2001 neu konzipiert und hat sich seither mit kleineren Anpassungen sehr bewährt. Der sehr erfolgreiche Versuchsbetrieb Worb - Walkringen wurde vom Grossen Rat im Juni 2003 ins Grundangebot aufgenommen.

Auf den Linien ab Worb sind auf 2005 leichte Anpassungen in der Taktlage vorgesehen. Die Linien Worb - Walkringen und Worb - Biglen sollen um 30 Minuten verschoben betrieben werden. Diese Verschiebung ergibt leicht bessere Anschlüsse an die RM-Züge und in Biglen ergibt sich ein guter Anschluss nach Arni. Bei der Linie Worb - Grosshöchstetten verschiebt sich der Grundtakt ebenfalls um eine halbe Stunde. In den Spitzenstunden sind Verdichtungen zum Halbstundentakt vorgesehen.

Bei sämtlichen Linien sind in Worb gute Anschlüsse nach Bern vorhanden.

Für die Linien ab Boll-Utzigen (Littewil, Radelfingen und Obermoos) sind keine relevanten Änderungen vorgesehen. Die Anschlusssituation in Boll-Utzigen bleibt unverändert.

Zwischen Worb Dorf - Worb SBB - Vielbringen - Rüfenacht und Worb - Beitenwil - Rubigen wird im Dezember 2004 ein Versuchsbetrieb gestartet. Er wird mehrere neue Erschliessungsfunktionen wahrnehmen und Worb besser ans Aaretal anbinden.

Angebotsstufe

Die folgenden Linien bleiben unverändert, ebenso die Angebotsstufen (alles Angebotsstufe 1): Worb - Grosshöchstetten, Worb - Biglen, Worb - Walkringen, Boll-

Utzigen - Obermoos, Utzigen - Littewil und Utzigen - Radelfingen.
Zwischen Boll-Utzigen und Utzigen bilden die beiden Linien nach Littewil und nach Radelfingen ein Angebot in der Stufe 2 (bisherige Zuteilung Stufe 3, die aber nie ausgenutzt wurde)

Hindelbank - Krauchthal - Bolligen

Fahrplanangebot 2005

Auf 2005 ergibt sich eine gute Ausgangslage für diese Linie, da die Anschlusssituation wesentlich vereinfacht wird. In Hindelbank entsteht neu eine Kreuzung der S44. Somit kann für die Buslinie von Bolligen ein Anschluss in beide Richtungen hergestellt werden. Durch den dichten Takt der S7 (heute Linie W) in Bolligen (Viertelstundentakt, am Morgen in Richtung Bern 7½-Minutentakt) bestehen auch hier gute Anschlussbedingungen. Einzig in Richtung Bern ist infolge der asymmetrischen Taktlage der RBS-Züge ein schlanker Anschluss nur dann möglich, wenn der 7½-Minutentakt bei der Bahn besteht oder wenn der Bus Obermoos und Hettiswil Dorf nicht bedient (1-2 mal pro Tag vorgesehen). Die Linie soll stündlich geführt werden (entsprechend der stündlichen Führung der S44). Dadurch ergibt sich für die Relation Krauchthal - Bern faktisch ein Halbstundentakt, abwechslungsweise via Hindelbank oder über Bolligen. Die lang gestreckte Siedlungsstruktur von Hindelbank kann dank dem verbesserten Busangebot mit den S-Bahn-Anschlüssen besser erschlossen werden.

Gegenüber dem heutigen, unregelmässigen Angebot ist eine nicht unbedeutende Erweiterung der Anzahl Kurspaare vorgesehen (innerhalb der Angebotsstufe 1). Das Angebot kann aber mit einem Fahrzeug effizient erbracht werden. Die Weiterführung einzelner Kurse von Hindelbank nach Burgdorf ist nicht mehr vorgesehen, da diese gleichzeitig mit der S-Bahn verkehren würden.

Angebotsstufe

Das Angebot bleibt unverändert in der Angebotsstufe 1.

Schönbühl - Bärswil - Mattstetten

Fahrplanangebot 2005

Auf Dezember 2004 muss die von der S4 bediente Haltestelle Mattstetten geschlossen werden. Mit der Eröffnung der S-Bahn-Station Wankdorf steht zwischen Bern und Burgdorf für einen zusätzlichen Halt zuwenig Fahrzeit zur Verfügung.

Die ursprünglich sowohl Bärswil als auch Mattstetten dienende Haltestelle hat für Bärswil einen grossen Teil der Bedeutung verloren, seit eine Buslinie von Schönbühl RBS nach Bärswil eingerichtet wurde. Das Angebot des Busbetriebes konnte laufend ausgebaut werden. Durch den Bus nicht abgedeckt ist die Erschliessung abends nach 20 Uhr sowie sonntags.

Als Ersatz für den wegfallenden Bahnhof wird die Buslinie nach Mattstetten verlängert und die Betriebszeiten werden ausgedehnt (inkl. Sonntag- und Abendangebot). Die Linie verkehrt als Rundkurs in lastabhängiger Richtung. In den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend werden Bärswil und Mattstetten mit einer eigenständigen Linie und direkt bedient. Für Mattstetten kommt ein Kleinbus zum Einsatz. Die Linie ab Mattstetten fährt nebst Schönbühl RBS (Anschluss auf die S8, heute Linie J) auch nach Schönbühl SBB, wo ein Anschluss an die S4 nach Burgdorf hergestellt werden kann.

Für Mattstetten wird die Reisezeit gegenüber heute nur unbedeutend erhöht, da der

Bahnhof peripher liegt. Hingegen ist ein zusätzliches Umsteigen für die Fahrt nach Bern nötig, und die Verbindung nach Burgdorf verschlechtert sich.

Angebotsstufe

Die Linie wird nach Mattstetten verlängert und verbleibt unverändert in der Angebotsstufe 3.

Limpachtal / Lyss Ost

Eine grössere, RVK- und kantonsübergreifende Planung hat die Ausgangslage für die Buslinien im Gebiet Zollikofen - Lyss - Büren - Solothurn - Jegenstorf analysiert und die notwendigen Anpassungen auf das Jahr 2005 definiert.

Fahrplanangebot 2005

Als Rückgrat der ÖV-Erschliessung soll die Linie Zollikofen - Wengi - Schnottwil - Büren im Stundentakt verkehren und mit der Linie Büren - Solothurn verbunden werden. Dadurch können bestehende Verkehrsbeziehungen neu umsteigefrei angeboten werden. In den Hauptverkehrszeiten ist zwischen Schnottwil und Zollikofen ein Halbstundentakt vorgesehen. Der Linienabschnitt Zollikofen - Bern wird aufgehoben.

Neu ist somit auch in den Hauptverkehrszeiten ein Umsteigen in Zollikofen auf die Züge der Linie J (neu S8) vorgesehen. Damit das Umsteigen zuverlässig funktioniert, muss für eine möglichst ungestörte Fahrt auf den Strassenkorridoren gesorgt sein. Insbesondere die Ortsdurchfahrt Münchenbuchsee bietet hier noch Probleme. Für eine direktere Fahrt ist der Verzicht auf die nur wenig frequentierte Haltestelle Moosafoltern vorgesehen. Verbindungen nach Messen werden durch Umsteigeverbindungen oder Umwegfahrten angeboten.

Zwischen Messen und Jegenstorf wird das Angebot gegenüber heute attraktiver, da die Postautokurse direkter verkehren und in Jegenstorf einen schlanken Anschluss von und nach Bern gewähren. Eine Standzeit dieses Busses kann dazu verwendet werden, vom Bahnhof Jegenstorf nach Bedarf stündlich die Haltestelle bei der Seniorenresidenz zu bedienen und die ortsinterne Erschliessung von Jegenstorf mit der lang gestreckten Siedlungsstruktur zu verbessern. Die Linie Messen - Jegenstorf verkehrt nur in den Hauptverkehrszeiten.

Zwischen Messen und Limpach - Bätterkinden verkehrt die Linie in den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt. Die Linie wird betrieblich mit der Linie Messen - Jegenstorf verbunden. In den übrigen Zeiten sowie am Wochenende wird der Korridor Messen - Bätterkinden in den Rufbus Bucheggberg einbezogen (Bedarfsbus, die fest publizierten Kurse fahren nur auf Voranmeldung).

Zwischen Bätterkinden und Utzenstorf (heute täglich vier Kurse mit schlechter Auslastung) wird das Angebot durch die neu gestaltete Linie Koppigen - Utzenstorf - Bätterkinden abgelöst.

Zwischen Messen und Oberramsern - Bätterkinden hat der Kanton Solothurn die Federführung über die Gestaltung des Angebots. Auch hier ist ein stündliches Angebot in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen. In den übrigen Zeiten verkehren die Kurse nur auf Voranmeldung.

Änderungen im BSU-Konzept für die Linien ab Solothurn ergeben eine unvorteilhafte Situation für Bätterkinden. Heute ist es möglich, die Linie 3 ab Solothurn von Lohn-Lüterkofen in den Hauptverkehrszeiten nach Bätterkinden zu verlängern. Damit wird

der Ortsteil Krälligen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Auf 2005 ist diese Verlängerung nicht mehr möglich. Die Erschliessung erfolgt neu eigenständig. Für die Linie Bätterkinden - Krälligen ist ein gemeinsamer Betrieb mit der geplanten Linie Koppigen - Utzenstorf - Bätterkinden (siehe entsprechendes Kapitel unter RVK Emental) vorgesehen. Die Linien verkehren in den Hauptverkehrszeiten im Stundentakt.

Angebotsstufe

Die Linie Zollikofen - Wengi - Schnottwil - Büren ist der Angebotsstufe 2 zugeordnet. Die übrigen Linien sind in der Angebotsstufe 1.

Die Linie Bätterkinden - Krälligen bleibt in der Angebotsstufe 1, verliert aber die Fortsetzung nach Lohn-Lüterkofen - Solothurn.

5.2.2.5 RVK Oberland-West

Regionale Buslinien in der Agglomeration Thun

Thun - Spiez (Linie 1)

Die Linie wird wie bisher im Halbstundentakt betrieben; sie bleibt unverändert in der Angebotsstufe 3.²⁵ Die veränderten Zeiten des Fernverkehrs machen es allerdings unmöglich, dass die Kurse in Spiez optimale Zugsanschlüsse in alle Richtungen herstellen. Das Anschlusskonzept richtet sich nach den wichtigsten Verkehrsströmen. Erste Priorität haben in Thun die Verbindungen von und nach Bern, zweite Priorität in Spiez die Verbindungen von und nach Interlaken (vormittags von, nachmittags nach Interlaken). Die Forderung nach wirtschaftlichen Fahrzeugumläufen lässt nur ein lastrichtungsabhängiges Anschlussystem zu.

Thun - Oberhofen - Beatenbucht - Interlaken (Linie 21)

Die heutige Staffelung des Angebots bleibt unverändert, d.h. 15-Minuten-Takt Thun - Oberhofen (Stufe 4), 30-Minuten-Takt bis Beatenbucht (Stufe 3) und 60-Minuten-Takt bis Interlaken (Stufe 1). Die Anschlusssituation in Thun kann aufgrund des Halbstundentakts im Fernverkehr gegenüber heute verbessert werden.

Gunten - Sigriswil - Schwanden - Oberhofen (Linie 25)

Die Erschliessung von Sigriswil und Schwanden bleibt im Grundsatz unverändert, d.h. Sigriswil in der Angebotsstufe 2 und Schwanden in der Angebotsstufe 1. Neben der reinen Erschliessungslinie mit Anschlüssen in Gunten und neu auch in Oberhofen an die Seelinie (Linie 21) wird Sigriswil wie bisher auch mit einigen Eilkursen direkt bis Thun bedient.

Neue Hanglinie Hünibach/Hilterfingen/Oberhofen (Versuchsbetrieb)

Mit einer neuen Linie sollen die höher gelegenen Wohngebiete in Hünibach, Hilterfingen und Oberhofen besser erschlossen werden. Die Betriebszeit erstreckt sich in

²⁵ Ausserhalb der HVZ, wenn die Linie 1 bis Gwattzentrum im 12-Minuten-Takt verkehrt, kann auf der Verlängerung Gwattzentrum - Spiez nur ein stark „hinkender“ Halbstundentakt angeboten werden.

einer ersten Etappe auf ca. 3 Stunden am Mittag und ca. 3 Stunden am späten Nachmittag. Der Kanton unterstützt einen dreijährigen Versuchsbetrieb, da Aussicht besteht, die Vorgaben der Angebotsverordnung betreffend Nachfrage und Kostendeckung zu erreichen.

Thun - Heiligenschwendi (Linien 31/32)

Die Linien 31/32 verkehren neu via Spital. Das Kursangebot wird nicht geändert, d.h. Angebotsstufe 3. Neu ist, dass aufgrund des Halbstundentakts im Fernverkehr alle Kurse in Thun Anschluss haben.

Buslinien im Thuner Westamt

Das Liniennetz im Thuner Westamt, welches per Fahrplanwechsel 2001 neu konzipiert wurde, bleibt grundsätzlich beibehalten, die Fahrplanzeiten aber aufgrund der veränderten Zugfahrpläne in Thun und Seftigen angepasst und um rund 15 Minuten verändert.

Das Konzept sieht als Zielzustand Übergangszeiten in Thun zum Fernverkehr von 5 bis 8 Minuten vor. Bereits heute verkehren die Fernverkehrszüge aus Bern während der Abendspitze regelmässig mit Verspätungen. Bei der Einführung von neuen Fahrplänen ergeben sich erfahrungsgemäss vorübergehend grössere Verspätungen. Da die Buslinien des Thuner Westamtes sehr kurze Wendezeiten an den Endhaltestellen (0 bis 4 Minuten) aufweisen, führen Abfahrtsverspätungen somit zu Anschlussbrüchen in der Gegenrichtung, da diese Abfahrtsverspätungen nicht aufgeholt werden können. Aufgrund dieser Ausgangssituation ist ab Dezember 2004 ein Übergangsfahrplan mit längeren Übergangszeiten in Thun vorgesehen, wobei die Anschlüsse zum Fernverkehr nur noch in der Hauptnachfragerichtung gewährleistet werden (am Morgen aus dem Westamt nach Bern und Spiez, am Nachmittag von Bern und Spiez). In der Gegenrichtung bestehen in Thun Anschlüsse zur S1.

Linie (Thun-) Amsoldingen - Stocken – Blumenstein

Die Linie wird weiterhin in die städtische Linie 3 integriert, wobei die Kurse neu immer auf der direkten Linie nach Thun verkehren (via Länggasse) und mit der heutigen Linie 23 Thun – Steffisburg, Alte Bernstrasse verknüpft werden.

Damit ein wirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz möglich wird, ist ein lastrichtungsabhängiger Fahrplan vorgesehen. Es bestehen somit am Vormittag Anschlüsse nach Bern und Spiez sowie am Nachmittag und Abend Anschlüsse aus Bern und Spiez. Das Angebot der Linie ist unverändert und die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Linien Thun - Thierachern - Uebeschi - Blumenstein (Linie 50) und Thun - Thierachern - Forst - Wattenwil – Blumenstein (Linie 51)

Die Busse der zwei Linien verkehren je im Stundentakt und um 30 Minuten versetzt. Das Angebot der Linie 51 ist auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt. Für den Abschnitt Thun - Thierachern besteht somit in den Hauptverkehrszeiten ein Halbstundentakt. Die Busse haben in Thun Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge. Das Angebotsniveau der Linie 50 bleibt unverändert, dasjenige der Linie 51 wird auf dem nachfragestarken Abschnitt Thun - Thierachern leicht ausgebaut. Die Zuordnung zu den Angebotsstufen bleibt unverändert.

Linie Blumenstein - Wattenwil - Seftigen (Linie 53)

Die Linie verkehrt im Stundentakt und vermittelt in Seftigen während der Woche Anschlüsse zur S33 nach Thun und Bern, am Wochenende nur Anschlüsse nach Bern. Während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend sind nur noch einzelne Verdichtungskurse vorgesehen. Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 2 zugeteilt, das Angebot wird der Nachfrage entsprechend leicht reduziert.

Linie Riggisberg - Wattenwil - Grundbach (Linie 56)

Das Angebot der Linie ist vorwiegend auf lokale Bedürfnisse ausgerichtet und bleibt daher weitgehend unverändert. Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Neue Linie Uetendorf - Gurzelen (Versuchsbetrieb)

Die Linie besteht aus zwei Linienästen, die zu einer Durchmesserlinie zusammengebunden sind: Gurzelen - Uetendorf Bahnhof - Uetendorf Allmend. In Uetendorf werden Anschlüsse an die S-Bahn hergestellt mit Priorität von und nach Thun. Gurzelen ist heute nicht vom öffentlichen Verkehr erschlossen. Das von der RVK vorgeschlagene Konzept verknüpft die Erschliessung von Gurzelen mit der besseren Erschliessung von Uetendorf und ermöglicht so einen effizienten, für die Gemeinden finanziell tragbaren Busbetrieb. Der Kanton unterstützt einen dreijährigen Versuchsbetrieb, da Aussicht besteht, die Vorgaben der Angebotsverordnung betreffend Nachfrage und Kostendeckung zu erreichen.

Linie Thun - Reutigen - Wimmis (Linie 55)

Die Fahrplanlage der Linie ist auf die Anschlüsse in Thun ausgerichtet. Die Kurse verkehren im Stundentakt. Während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend sind aufgrund der grossen Nachfrage Verdichtungskurse zum Halbstundentakt vorgesehen, welche zusätzlich zu den Anschlüssen in Thun in Wimmis Anschluss von und nach Lattigen - Spiez ermöglichen. Da die Busse ab Wimmis um rund 30 Minuten versetzt zu den Regionalzügen verkehren, ermöglicht die Linie 55 für Wimmis tagsüber einen Halbstundentakt nach Thun - Bern.

Die Linie ist neu der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

Buslinien im Thuner Ostamt

Fahrplanangebot 2005

Das Busangebot im Ostamt wird neu strukturiert und vertaktet. Die wesentlichen Merkmale des neuen Konzepts sind folgende:

- Stündlich von Heimenschwand auf direktem Weg via Kreuzweg, Emberg nach Thun (Linie 43)
- Stündlich, aber um 30 Minuten versetzt zur Linie 43, von Schwarzenegg via Kreuzweg, Fahrni nach Thun. Für die Haltestelle Kreuzweg entsteht dadurch der Halbstundentakt.
- In Thun halbstündlich Anschluss auf den Fernverkehr.

- Ab Schwarzenegg bedarfsgerechte Aufteilung (2-Stunden-Takt) nach Innereriz (Linie 41) bzw. Süderen - Heimenschwand (Linie 42).
- Verkürzung der Linie nach Teuffenthal auf den Abschnitt Teuffenthal - Steffisburg; schlanke Anschlüsse in Steffisburg auf die Linien 1, 41/42 oder 43; Stundentakt mit regelmässigen Anschlüssen immer in beide Richtungen.

Angebotsstufen

Die wirtschaftlichen Fahrzeugsumläufe erlauben ein leicht erhöhtes Kursangebot. Vom Umfang her bleibt das Angebot im Wesentlichen unverändert (Angebotsstufe 1).

Buslinien in der Region Spiez - Aeschi

Fahrplanangebot 2005

Die Fernverkehrszüge aus Bern - Thun treffen in Spiez neu im Halbstundentakt ein. Die Busse Spiez - Krattigen - Aeschi (- Aeschiried) und Spiez - Spiezwiler - Hondrich - Aeschi (- Aeschiried), welche heute Spiez gleichzeitig verlassen und gleichzeitig in Aeschi eintreffen, verkehren neu um rund 30 Minuten versetzt.

Die Ortslinie verkehrt neu via Spiezwiler nach Hondrich. Wegen der reduzierten Bedienung der Bahnstation Faulensee wird die Betriebszeit der Ortslinie auf den Sonntag und den Abend ausgedehnt, wobei die Bedienung am Abend ab 20 Uhr sowie am frühen Morgen in Kombination mit der Regionallinie erfolgt.

Das neue Angebot ergibt tagsüber für Aeschi, Hondrich und Spiezwiler rund alle 30 Minuten eine Verbindung mit Anschluss in Spiez zumindest nach Thun - Bern, teilweise auch nach Interlaken und Zweisimmen. Da die Busse nach Aeschiried via Krattigen oder Spiezwiler verkehren, erhält Aeschiried Verbindungen im 30/90-Minutentakt.

Angebotsstufe

Der Abschnitt Spiez - Faulensee der Ortslinie wird neu der Angebotsstufe 2 zugeteilt. Die Regionallinien Spiez - Krattigen - Aeschi und Spiez - Spiezwiler - Aeschi sind unverändert der Stufe 2, die Linienabschnitte Aeschi - Aeschiried und die Ortslinie Spiez - Spiezwiler - Hondrich der Stufe 1 zugeordnet.

Buslinien im Kandertal

Buslinie Reichenbach - Kiental

Der Fahrplan der Linie wird so konzipiert, dass in Reichenbach gute Anschlüsse nach Spiez vorhanden sind. Die Übergangszeiten in Reichenbach können von heute rund 15 auf 5 Minuten verkürzt werden. Keine Anschlüsse sind hingegen in Richtung Frutigen vorgesehen.

Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 1 zugeteilt.

Neue Buslinie Reichenbach - Faltschen

Auf Anregung der Gemeinde Reichenbach beantragte die RVK die versuchsweise Einführung einer neuen Kleinbuslinie nach Faltschen. Vorgeschlagen wurden 7 Kurspaare, wovon 4 nur nach Voranmeldung verkehren. Die Linie würde ein Gebiet mit

rund 500 Einwohnerinnen und Einwohnern erschliessen, womit die Erschliessungsbe-
rechtigung gemäss Angebotsverordnung gegeben wäre.

Der Kanton lehnt eine Kostenbeteiligung bei einem allfälligen Versuchsbetrieb trotz-
dem ab, da kaum Aussichten auf eine Aufnahme ins Grundangebot bestehen (Errei-
chen der Zielvorgaben von 42 beförderten Passagieren pro Tag und Kostende-
ckungsgrad von 35%).

Buslinie Reichenbach - Frutigen - Kandersteg

Der Fahrplan der Buslinie wird so konzipiert, dass in Frutigen aus Richtung Reichen-
bach und Kandersteg Anschlüsse nach Spiez - Thun - Bern sowie Adelboden beste-
hen. Zudem verkehren die Busse ab Reichenbach bis Kandersteg ohne längeren Halt
in Frutigen.

Die Linie Reichenbach - Frutigen - Kandersteg ist weiterhin der Angebotsstufe 2 zuge-
teilt.

Neue Linie Kandersteg - Sunnbüel (Versuchsbetrieb)

Bereits heute besteht ein saisonales, von der Sunnbüelbahn finanziertes Busangebot
Kandersteg - Sunnbüel. Die RVK beantragt, die Linie ganzjährig zu betreiben und ins
Grundangebot aufzunehmen. Die Linie erschliesst den hinteren Dorfteil von Kander-
steg sowie beachtliche touristische Potenziale (Sunnbüelbahn, internationales Pfadi-
zentrum). Die Verknüpfung mit der Linie Reichenbach - Kandersteg wurde geprüft,
aber als nicht zweckmässig verworfen.

Der Kanton unterstützt einen Versuchsbetrieb, da Aussicht besteht, die Vorgaben der
Angebotsverordnung betreffend Nachfrage und Kostendeckung zu erreichen. Die
Dauer des Versuchsbetriebs kann aufgrund bereits vorhandener Erfahrungen auf 2
Jahre begrenzt werden.

Buslinien Frutigen - Adelboden und Ortslinie Adelboden

Der Fahrplan der Linie Frutigen - Adelboden wird so konzipiert, dass in Frutigen An-
schlüsse nach Spiez - Thun - Bern sowie auf die Buslinie Reichenbach - Kandersteg
bestehen. Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

Die Anschlussverhältnisse der Ortslinie Adelboden werden während der Wintersaison
grundsätzlich beibehalten (Anschlüsse bei beiden Ästen). In der übrigen Zeit verän-
dern sich die Anschlüsse derart, dass der eine Ast Anschlüsse nach Frutigen ermög-
licht, der andere Ast von Frutigen. Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 1 zuge-
teilt.

Buslinien im Simmental

Buslinie Oey-Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp

Da die Kreuzungen der Regionalzüge neu in Oey-Diemtigen stattfinden, vermitteln die
Busse neu Anschlüsse von und nach Zweisimmen und Spiez. Zudem sind die Fahr-
planzeiten den ganzen Tag gleich.

Die Anzahl Kurse ist unverändert vorgesehen (2-Studentakt); die Linie ist somit wei-
terhin der Stufe 1 zugeordnet.

Buslinie Boltigen - Jaun (- Bulle)

Aufgrund der Regionalzugskreuzungen in Boltigen bestehen ideale Anschlussverhältnisse von und nach Spiez und Zweisimmen.

Der Fahrplan ist auf die Anschlüsse in Boltigen ausgerichtet, wobei teilweise direkte Kurse bis Bulle bestehen. Insbesondere an Werktagen ist die Nachfrage zwischen Jaun und Jaunpass ausserordentlich gering, so dass umsteigefreie Busverbindungen Boltigen - Bulle nicht zwingend sind.

Die Angebotsdichte und die Zuordnung zur Angebotsstufe 1 bleiben unverändert.

Linie Lenk - Bühlberg

Aufgrund der witterungsbedingten Fahrzeitdifferenzen und des Einbahnverkehrs im Winter sind saisonal unterschiedliche Fahrpläne vorgesehen. Die Busse vermitteln ganzjährig in Lenk Anschlüsse von (Spiez -) Zweisimmen und nach Zweisimmen. Im Sommer werden in der Lenk Anschlüsse auf Züge vermittelt, welche in Zweisimmen ihrerseits Anschlüsse nach Spiez haben. Die Angebotsdichte bleibt unverändert und die Linie ist weiterhin der Stufe 1 zugeordnet.

Linie Lenk - Simmenfälle

Die Linie vermittelt in Lenk Anschlüsse von und nach (Spiez -) Zweisimmen. Die Angebotsdichte bleibt unverändert und die Linie ist weiterhin der Stufe 1 zugeordnet.

Buslinien im Saanenland

Linie Les Diablerets - Gsteig - Gstaad - Saanen - Schönried

Die Busse verkehren trotz des unregelmässigen 50/70-Minutentaktes der MOB grundsätzlich in einem konstanten Takt und vermitteln in Gstaad und Schönried Anschlüsse nach Zweisimmen (- Spiez). Der Angebotsumfang und die Zuordnung zur Angebotsstufe 1 bleiben unverändert.

Linie Gstaad - Lauenen

Aufgrund der im Sommer als touristische Linie betriebenen Linienerweiterung nach Lauenensee ist ein saisonal unterschiedliches Fahrplankonzept vorgesehen.

Die Busse vermitteln in Gstaad Anschlüsse nach Zweisimmen (- Spiez) und Saanen, wobei zu den Zeiten mit Kursen von und nach Lauenensee die Übergangszeiten in Gstaad von oder nach Zweisimmen lang werden (20 bis 30 Minuten).

Die Angebotsdichte und die Zuordnung zur Angebotsstufe 1 bleiben unverändert.

Linie Gstaad - Turbach

Die Busse verkehren trotz des unregelmässigen 50/70-Minutentaktes der MOB grundsätzlich in einem konstanten Takt und vermitteln in Gstaad Anschlüsse nach Zweisimmen (-Spiez). Der Angebotsumfang und die Zuordnung zur Angebotsstufe 1 bleiben unverändert.

5.2.2.6 RVK Oberland-Ost

Interlaken und Umgebung

Aufgrund des veränderten Fernverkehrsfahrplans (v.a. Kreuzungen der IC in Interlaken West zur Minute 00) werden die regionalen Buslinien und die Ortslinie völlig neu konzipiert. Wegen der grossen Bedeutung des Freizeit- und Tourismusverkehrs sind gute und regelmässige Anschlüsse an den Fernverkehr besonders wichtig. Dies führt teilweise zu weniger rationellen Fahrzeugumläufen, trotz neuer Liniendurchbindungen.

Interlaken - Beatenberg (Linie 1)

Die Busse verkehren im Stundentakt und haben in Interlaken West Anschluss an die IC-Züge. Die Linie endet neu in Interlaken West und die heutige Durchbindung nach Bönigen wird aufgehoben.

Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 2 zugeordnet, die gut frequentierten Spätkurse werden weitergeführt.

Interlaken West - Ringgenberg (Linie 2)

Die Busse vermitteln in Interlaken Ost Anschluss in an die IC-Züge und verkehren im Stundentakt. Die Busse verkehren weiter bis Interlaken West, die Durchbindung nach Habkern wird aufgehoben.

Die Angebotsstufe bleibt unverändert.

Interlaken - Bönigen - Iseltwald (Linie 3)

Die Busse verkehren im Stundentakt von Iseltwald via Bönigen nach Interlaken mit Anschluss in Interlaken Ost an die IC Züge. Aufgrund der guten Nachfrage können die Taktlücken geschlossen und so die Merkbarekeit des Fahrplans verbessert werden. Dazwischen verkehren ebenfalls stündlich Kurse von Bönigen via Matten (Mystery Park) nach Interlaken.

Alle Kurse führen bis nach Interlaken West, jeder zweite (stündlich) weiter bis zum Regionalspital.

Aufgrund der zeitweise prekären Verkehrsverhältnisse auf der Seestrasse zwischen Bönigen und Iseltwald können die Anschlüsse in Interlaken Ost nicht immer gewährleistet werden. Die alternative Linienführung über die A8 (zumindest in einer Richtung) wird von der RVK jedoch abgelehnt.

Die Linie ist unverändert bis Bönigen der Angebotsstufe 3, zwischen Bönigen und Iseltwald der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Ortslinie Interlaken (Linie 4)

Am 9. Juni 2004 hat der Regierungsrat beschlossen, den Ortsbus Interlaken gemäss dem Antrag der RVK ab Dezember 2004 ins Grundangebot aufzunehmen. Die Busse verkehren halbstündlich auf der Strecke Unterseen - Interlaken West - Matten - Interlaken Ost. Die Linie wird nicht mehr nach Bönigen verlängert, da Bönigen bereits durch die Linie 3 ausreichend bedient wird.

Die Ortslinie erhält die Angebotsstufe 2.

Interlaken - Wilderswil - Gsteigwiler (Linie 5)

Die Busse verkehren im Halbstundentakt zwischen Interlaken West und Wilderswil und haben in Wilderswil gute Anschlüsse auf die BOB. Auch in Interlaken West bestehen gute Anschlüsse zum IC von und nach Bern. Stündlich wird ein Kurs nach Gsteigwiler verlängert. Von Interlaken West wird stündlich ein Kurs zum Regionalspital verlängert und ein Kurs nach Interlaken Ost.

Die Linie ist unverändert zwischen Interlaken und Wilderswil der Angebotsstufe 3, zwischen Wilderswil und Gsteigwiler der Angebotsstufe 1 zugeteilt.

Interlaken - Habkern (Linie 6)

In Interlaken West bestehen Anschlüsse an die IC-Züge. Die bestehende Durchbindung nach Interlaken Ost und Ringgenberg wird aufgehoben.

Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Thun - Beatenbucht - Interlaken (Linie 21)

Die Linie Thun - Beatenbucht - Interlaken vermittelt in Thun Anschlüsse von und nach Bern und in Interlaken Ost Anschlüsse auf die BOB. Aufgrund der saisonal grossen Nachfrage sind während der Sommersaison einzelne Verdichtungskurse zwischen Beatenbucht und Interlaken Ost vorgesehen. Damit verbessern sich die Anschlüsse sowohl Richtung Lüttschinentäler, als auch Richtung Meiringen – Luzern.

Die Angebotsstufe 1 wird beibehalten. Die Verdichtungskurse zwischen Beatenbucht und Interlaken können im Rahmen der Angebotsstufe 1 eingeführt werden.

Wilderswil - Saxeten

Da die Zielvorgaben zur Nachfrage erreicht werden, wird das Angebot um ein Kurspaar auf 4 Kurspaare erweitert, so dass die Bedürfnisse der Tagesschule Saxeten berücksichtigt und die Frequenzen sowie die Erträge langfristig erhöht werden können.

Die Linie wird neu der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Lüttschinentäler

Grindelwald - Itramen und Ortsbus Grindelwald

Das Angebot der Buslinien wird beibehalten; die Linien sind weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Lauterbrunnen - Stechelberg und Lauterbrunnen - Isenfluh

Das Angebot der Buslinien wird beibehalten, der Fahrplan demjenigen der BOB angepasst (Verschiebung der Fahrplanzeiten um 15 Minuten). Die Linien sind unverändert der Angebotsstufe 2 (Lauterbrunnen - Stechelberg) bzw. 1 (Lauterbrunnen - Isenfluh) zugeordnet.

Linie Brienz - Brünig - Hasliberg

Mit den vorgesehenen Schnellzugskreuzungen in Brienz und auf dem Brünig sind die Voraussetzungen für die Buslinie geradezu ideal. Auf gewisse heute wegen der Anschlussverhältnisse bestehende Kurse zwischen Brünig und Hasliberg kann somit verzichtet werden.

Im Sommer verkehren in den frequenzstarken Stunden zwischen Brienz und Brienzwiler zusätzliche Kurse und bieten attraktive Verbindungen zum Freilichtmuseum und auf den Hasliberg an.

Im Winter und in der Zwischensaison wird zwischen Brienz und Brienzwiler ein Stundentakt mit Anschlüssen in Brienz auf die Schnellzüge angeboten.

Während der Wintersaison sind aufgrund der grossen Nachfrage auf dem Hasliberg einzelne Verdichtungskurse zum Halbstundentakt vorgesehen.

Aufgrund der guten Nachfrage ist ein leichter Ausbau der durchgehenden Verbindungen Brienz - Hasliberg geplant.

Die Abschnitte Brienz - Brienzwiler und Brünig - Hasliberg sind der Angebotsstufe 2, der Abschnitt Brienzwiler - Brünig der Angebotsstufe 1 zugeteilt.

Linie Brienz - Axalp

Das Fahrplanangebot wird auf die Zugsanschlüsse in Brienz (Anschlüsse in Richtung Interlaken und Luzern) ausgerichtet, wobei das Angebot einerseits den lokalen Erschliessungsbedürfnissen entsprechen und andererseits die starke Nachfrage des Freizeitverkehrs berücksichtigen soll.

Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Linie Unterbach - Meiringen - Geissholz

Aufgrund der wegfallenden Zugskreuzungen der Brünig-Schnellzüge in Meiringen ist es leider nicht möglich, die Anschlussqualität der Linie Unterbach - Meiringen - Geissholz auf die Brünigbahn beizubehalten. Vorgesehen ist auf dem Ast Unterbach - Meiringen ein stündliches Angebot. Auf dem Ast Meiringen - Geissholz verkehren Kurse in den Hauptverkehrszeiten. Wegen der Bahnersatzbusse Meiringen - Innertkirchen am Abend kann Willigen zu diesen Zeiten neu erschlossen werden.

Die Linie ist unverändert der Angebotsstufe 1 zugeteilt.

Linien Innertkirchen - Gadmen und Innertkirchen - Guttannen

Der Fahrplan der Brünigbahn führt dazu, dass die MIB um die volle Stunde in Innertkirchen eintrifft und somit ideale Anschluss- und insbesondere für die Linie Innertkirchen - Gadmen ideale Produktionsbedingungen herrschen. Die Buslinie Innertkirchen - Meiringen wird daher tagsüber aufgehoben. Aufgrund der Ankündigung der Gemeinde Gadmen, künftig auf spezielle Schülertransporte weitgehend zu verzichten, wird das Angebot an Werktagen zwischen Innertkirchen und Gadmen leicht ausgebaut.

Am Wochenende werden die Kurse nach Gadmen und Guttannen abwechslungsweise in einem 2-Stundentakt geführt.

Die Linien sind unverändert der Angebotsstufe 1 zugeordnet. Der Linienabschnitt Meiringen - Innertkirchen entfällt.

5.2.3 Das Angebot in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun

Agglomeration Bern

Buslinien Bern - Bümpliz und Bern - Gäbelbach

Der Westen von Bern wird heute mit den beiden Trolleybuslinien 13 und 14 erschlossen. Täglich werden auf diesen beiden Linien ca. 40'000 Personen transportiert. In Spitzenzeiten verkehren stündlich 40 Busse je Richtung. Damit ist die Kapazitätsgrenze erreicht. Die zusätzliche ÖV-Nachfrage, die sich in Brünnen und im Bereich des kantonalen ESP Ausserholligen-Weyermannshaus ankündigt, kann mit dem Bus längerfristig nicht bedürfnisgerecht und wirtschaftlich befriedigt werden.

Daher wurde das Projekt Tram Bern West erarbeitet und vom Grossen Rat als auch in der Abstimmung in der Stadt Bern angenommen.

Da die Kreditvorlage in der kantonalen Volksabstimmung im Frühjahr 2004 abgelehnt wurde, wird die bisherige Erschliessung vorläufig beibehalten. Aufgrund der Kapazitätsgrenze wird die Erschliessung von Bern-West neu überprüft.

Regionales Tramkonzept Bern

Mit der ursprünglich vorgesehenen Einführung zweier neuer Tramlinien aus dem Westen von Bern hätte sich auch für das bereits bestehende Tramnetz eine neue Ausgangslage ergeben. Die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland hat im Hinblick auf die neuen Tramlinien ein regionales Tramkonzept erarbeitet. Dieses sieht vor die Linie 14 Brünnen mit der Linie 3 Saali und die Linie 13 Bümpliz mit der Linie 5 Ostring zu verknüpfen (siehe Abbildung). Allenfalls ist auch eine Verknüpfung der Linienäste 14/5 und 13/3 denkbar, wenn dadurch der Betriebsaufwand kleiner gehalten werden kann. Die Linie 5 ist heute die Tramlinie mit der geringsten Nachfrage. Eine Verknüpfung mit der RBS Linie G (Worb) und eine gleichzeitige Anpassung des Taktes an die heutige Taktfrequenz des G-Trams wird als zweckmässige Lösung erachtet.

Mit dieser Lösung kann den Wünschen nach einer möglichst direkten Innenstadterschliessung und den Bedenken gegenüber einer zu hohen Innenstadtbelastung durch den ÖV am besten entgegengekommen werden.

Das Tramkonzept sieht im Zeithorizont 2005 - 2010 zudem die Verlängerung der Linie 9 vom Guisanplatz bis zur neuen S-Bahn Haltestelle Wankdorf vor.

Ob und inwiefern das Tramkonzept nach der Ablehnung des Tram Bern West umgesetzt werden kann ist derzeit offen.

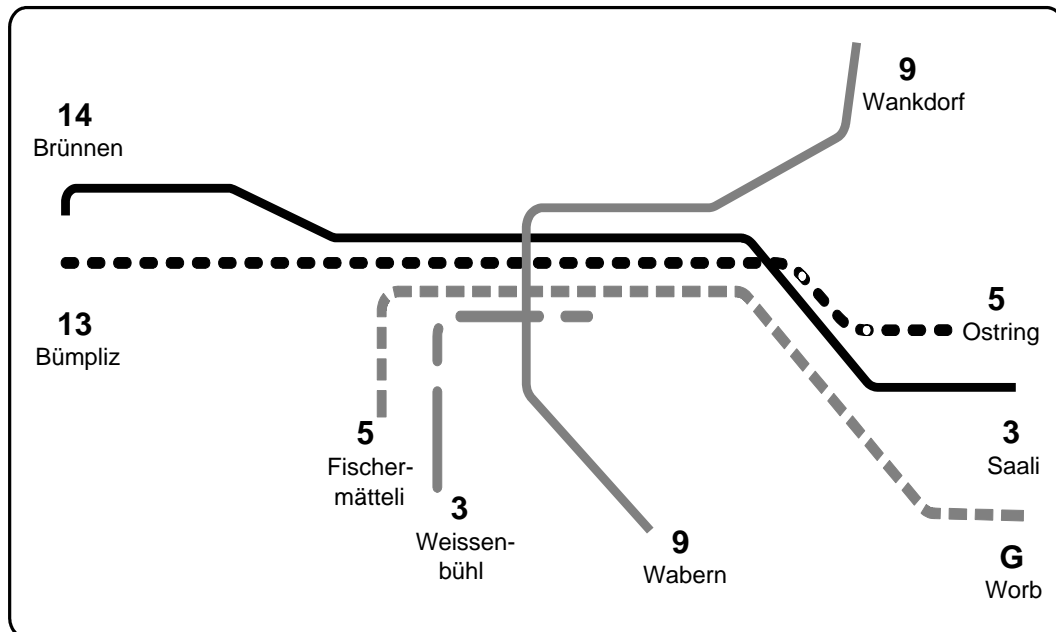


Abbildung 11: Regionales Tramkonzept Bern / 1. Etappe 2005 - 2010

S-Bahn-Station Wankdorf: Anbindung an die städtischen Linien:

Die S-Bahn-Station Wankdorf wird Ende 2004 in Betrieb gehen. Auf diesen Zeitpunkt hin ist eine möglichst gute Verknüpfung mit den städtischen Linien geplant. Die folgenden Massnahmen sind vorgesehen:

- Verlängerung der Trolleybuslinie 20 (Hauptbahnhof - Wyler) vor die Station (Südseite).
- Führung der Buslinie 28 (Eigerplatz - Ostermundigen - UPD Waldau -Wyler) vor die Station (Südseite). Auf den baldmöglichsten Zeitpunkt hin soll diese Linie zudem durch das neue Arbeitsplatzgebiet Schermenareal hindurchgeführt werden, anstatt über den Schermenweg zu verkehren.
- Die direktere Anbindung der in unmittelbarer Nähe zur Nordseite vorbeiführenden Linie 36 des RBS (Worblaufen - Breitenrain).
- Die Verlängerung der Tramlinie 9 zur S-Bahnstation. Mit dieser Verlängerung kann auch das Wankdorfstadion mit seinen vielfältigen Nutzungen optimal erschlossen werden. Diese Tramverlängerung soll gleichzeitig mit der Sanierung des Strassenknotens Wankdorf erfolgen.

Bernmobil Linie 12

Für die Erschliessung des Paul-Klee-Zentrums (2005) ist die Verlängerung der Trolleybuslinie 12 vorgesehen. Durch die Überbauung des Florama-Areals erhält die Linie weiteres Potenzial.

Bernmobil Linie 21

Die Buslinie 21 Bern Bahnhof - Bremgarten wird je nach Bauentwicklung 2005 bis Stuckishaus verlängert.

RBS-Linien 40 (A) und 41 (P)

Für 2005 ist ein neues Konzept ausgearbeitet worden, das eine attraktivere und über den ganzen Tag beständigere Linienführung vorsieht. Die Linie 40 erhält auf der gesamten Länge Kappelisacker - Papiermühle - Wankdorfplatz - Guisanplatz - Breitenrain - Schönburg/Kasernenstrasse - Ostring - Egghölzli - Muri - Allmendingen / Gümli- gen, Sonnenfeld den Ganztagesbetrieb. Die Linie 41 verkehrt nur noch zu den Spitzenzeiten am Morgen und Abend und verdichtet das Angebot der Linie A auf dem Abschnitt Kappelisacker - Papiermühle - Breitenrain. Diese Umgestaltung kann weitgehend abgeltungsneutral durchgeführt werden.

Bern - Bethlehem – Hinterkappelen (Linie 101)

Durch das neue Konzept der Postautolinien im Frienisberg wird die stark frequentierte Linie bis Hinterkappelen (Gemeinde Wohlen) losgelöst von den übrigen Linien betrieben. Viertelstündlich verkehren die Busse sie von Bern via Bethlehem nach Hinterkappelen Bernstrasse und bedient alternierend entweder den Kappelenring oder die Schlossmatt zuerst.

Bremgarten - Unterzollikofen/Worblaufen

Im Dezember 2002 eröffnete die Linie Bremgarten - Unterzollikofen/Worblaufen ihren Betrieb als Versuch. Dieser Versuch dauert bis Ende 2005. Im Rahmen des Angebotsbeschlusses soll dem Regierungsrat die Kompetenz erteilt werden, nach Abschluss des Versuchsbetriebes abschliessend über eine allfällige Aufnahme ins Grundangebot zu entscheiden.

Erschliessung Länggasse - Lindenhof - Neufeld

Mit dem für 2005 vorgesehenen Postautokonzept wird eine Erschliessung dieser Achse möglich. Durch die Staffelung der Kurse von mehreren Linien kann zwischen Bern und Halenbrücke ein attraktiver Takt geboten werden. Diese Massnahme kann allerdings erst auf den Termin der Schliessung der heute von den Postautos befahrenen Halenstrasse für den gesamten motorisierten Verkehr umgesetzt werden. Voraussetzung für eine solche Schliessung ist die Realisierung des Autobahnzubringers Neufeld und die ÖV-Bevorzugung am Neufeldknoten.

Betriebszeiten

Bei verschiedenen städtischen Linien steht eine Überprüfung der Betriebszeiten zur Diskussion (z.B. Samstagsbetrieb, Sonntagsbetrieb, Abendbetrieb), insbesondere im Bereich Papiermühle / Wankdorf / Worblaufen / Ostermundigen. Generell muss sich die Betriebsdauer einer Linie an den sich verändernden Nutzungen und den zu erwartenden Frequenzen orientieren. Ein Ausbau oder eine Reduktion der Betriebszeiten kann auf jede Fahrplanperiode erfolgen, sofern dies innerhalb der zugeteilten Angebotsstufe geschieht.

Die Zuordnung der Linien zu den definierten Angebotsstufen im „städtischen Raum“ ist in Tabelle 7 aufgeführt.

Linie Ligne	Linienbezeichnung Désignation	Angebotsstufe Niveau d'offre
Bahnhof – Weissenbühl	3	C
Fischermätteli – Bahnhof – Gümligen (– Worb)		B
Wabern – Bahnhof – Guisanplatz – Wankdorf	9	C
Bümpliz – Bahnhof – Ostring		C
Brünnen – Bahnhof – Saali		C
Ostermundigen – Bahnhof – Schliern	10	C
Güterbahnhof – Bahnhof – Neufeld P+R	11	C
Länggasse – Bahnhof – Paul-Klee-Zentrum	12	C
Gurten-Gartenstadt – Köniz	16	A
Bahnhof – Köniz Weiermatt	17	B
Elfenau – Bahnhof – Blinzern	19	B
Bahnhof – Wankdorf	20	C
Bahnhof – Bremgarten	21	B
Wylergut – Breitenrainplatz	26	A
Niederwangen – Holenacker	27	A
Eigerplatz – Ostermundigen – Wankdorf	28	A
Niederwangen – Köniz – Kleinwabern	29	B
Bahnhof – Marzili – Bahnhof	30	--
Worblaufen – Löchligut – Breitenrain	36	A
Breitenrain – Egghölzli (– Allmendingen / Gümligen)	40	A
Kappelisacker – Breitenrain	40 / 41	B
Ittigen Talgut – Kappelisacker	43	A
Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	44	A
Bolligen – Habstetten	46	A
Bolligen – Lutertal/Lindenbug	47	A
Bahnhof – Bethlehem – Hinterkappelen (Ka- pellenring / Schlossmatt)	101	B

Tabelle 7: Angebotsstufen im städtischen Gebiet Bern

Agglomeration Biel

Nach den grossen Veränderungen der letzten Jahre im Bieler Stadtverkehr mit neuem Liniennetz (1997), anschliessenden Anpassungen (1999/2001) sowie der seit 2001 verkehrenden neuen Linie 2, der weitgehenden Erneuerung des Rollmaterials und der Einrichtung einer Fahrgastinformation ist eine Konsolidierungsphase angezeigt. Veränderungen sind in drei Bereichen vorgesehen:

- Anpassung der Fahrplanzeiten an die Zeiten der Bahn im Bahnhof Biel bei den Linien mit einem Taktintervall von 15 Minuten und mehr.
- Verbesserung der Erschliessung von Nidau Beunden. Die Erschliessung des Gebietes wird derzeit unter Federführung der Gemeinde Nidau geprüft.
- Die Linie 11 verkehrt am Abend im 30-Minutentakt zwischen dem Bahnhof und der Magglingenbahn; die Verbindung nach Vingelz/Alfermée wird nach Bedarf angeboten.

Die als Ersatz für die VB-Linie 3S eingeführte VB-Linie 2 wird zu einem grossen Teil durch die Betreiberin des Einkaufszentrums Centre Boujean finanziert. Da die Zeilvorgaben derzeit nicht erreicht werden, ist eine Aufnahme des gesamten Angebotes der Linie ins kantonale Grundangebot nicht vorgesehen und somit auch weiterhin eine Mitfinanzierung durch die Betreiberin des Centre Boujean notwendig.

Die Zuordnung der Linien zu den definierten Angebotsstufen im „städtischen Raum“ ist in Tabelle 8 aufgeführt²⁶.

Linie	Linienbezeichnung	Angebotsstufe
Eisbahn – Bahnhof - Vorhölzli	1	B
Schiffländte - Bahnhof - Centre Boujean - Mett-Bahnhof	2	A
Nidau – Bahnhof – Löhre	4	B
Mösliacker – Bahnhof	5	B
Bahnhof – Schulen Linde	6	B
Regionalspital – Bahnhof	5/6	B
Bahnhof - Goldgrube	7	A
Bahnhof – Mooswäldli	7/8	B
Mooswäldli – Brügg	7	A
Mooswäldli – Port – Nidau	8	A
Bahnhof – Fuchsenried	8	A
Bahnhof – Vingelz/Alfermée	11	A

Tabelle 8: Angebotsstufen im städtischen Gebiet Biel

Agglomeration Thun

Das neue ÖV-Konzept für die Agglomeration Thun sieht folgende Angebotsänderungen vor:

- 10-Minuten-Takt auf der Linie 1 zwischen Steffisburg - Gwattzentrum

²⁶ Die nicht in dieser Tabelle enthaltenen Linien des öffentlichen Verkehrs sind Bestandteil des Regionalverkehrs und werden daher keiner Linienfunktion zugeordnet.

- Direkte Führung der Linie 3 via Länggasse und Durchbindung Richtung Alte Bernstrasse (heute Linie 23). Mit der Durchbindung bleibt die Altstadterschliessung der Linie 3 erhalten.
- 15-Minuten-Takt auf der Linie 3 im Abschnitt Bahnhof - Alte Bernstrasse (heute Linie 23). Damit erhält dieser Abschnitt den Standard einer Stadtlinie.
- Neue Linie 6 Bahnhof - Westquartier als Ersatz für die wegfallende Erschliessung durch die Linie 3.
- 10-Minuten-Takt auf den Linien 2 und 5.

Die Verbesserungen im ÖV gehören zum Massnahmenpaket 1 des Gesamtverkehrskonzepts Thun. Das Massnahmenpaket 1 soll innerhalb von 5 Jahren nach Beschluss des Konzepts umgesetzt sein.

Das kantonale Angebotskonzept 2005 - 2008 übernimmt die Zielsetzungen und Massnahmenvorschläge des ÖV-Konzepts der Agglomeration Thun, sieht jedoch vor, die Massnahmen nachfragegerecht zu etappieren. Es standen zwei Varianten der Etappierung zur Diskussion:

Variante 1: 10-Minuten-Takt vorerst nur auf der nachfragestärksten Linie 1 Steffisburg - Gwattzentrum einführen. Der 10-Minuten-Takt auf den Linien 2 und 5 wird erst in einer 2. Etappe realisiert (Fahrplanwechsel Dezember 2006 oder 2008). Die Linie 5 ist von den drei für den 10-Minuten-Takt vorgesehenen Linien die Linie mit der kleinsten Nachfrage. Die Linie 2 verkehrt bereits heute im 12-Minuten-Takt und wird im Bereich Länggasse durch die neu geführte Linie 3 entlastet.

Variante 2: 12-Minuten-Takt auf den Linien 1, 2 und 5 einführen; den 10-Minuten-Takt nur während der HVZ auf der Linie 1. Damit profitieren mehr Linien vom Angebotsausbau bereits in der ersten Etappe. Die Nachteile der wechselnden Takte und der unregelmässigen Anschlussverhältnisse mit Linien, die im 15- oder 30-Minuten-Takt verkehren, werden dabei in Kauf genommen.

Die RVK hat sich für die Variante 2 entschieden. Das auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 vorgesehene Angebot (werktags bis 20 Uhr) ist in Tabelle 9 dargestellt.

Linie	Kursfolgezeit (Minuten)	
	heute	Dez. 04
1 Steffisburg – Bahnhof – Gwattzentrum	15	10/12
2 Bahnhof – Neufeld – Schorenfriedhof	12	12
3 Allmendingen – Bahnhof – Alte Bernstrasse	15 / 30	15
4 Bahnhof – Lerchenfeld	15	15
5 Bahnhof – Dürrenast – Schorenfriedhof	15	12
6 Bahnhof – Westquartier	–	15

Tabelle 9: Vorgesehenes Angebot in Thun

Zusatzkurse (Eilkurse) werden nur dort vorgesehen, wo dies aus Kapazitätsgründen erforderlich ist.

Abends und an Sonntagen sind keine Änderungen geplant: Abends auf allen Linien 30-Minuten-Takt, sonntags auf allen Linien 15-Minuten-Takt.

Die Zuordnung der Linien zu den definierten Angebotsstufen im „städtischen Raum“ ist in Tabelle 10 aufgeführt²⁷.

Linie	Linienbezeichnung	Angebotsstufe
Bahnhof – Gwattzentrum	1	B
Bahnhof – Steffisburg	1	B
Bahnhof – Neufeld - Schorenfriedhof	2	B
Bahnhof – Allmendingen	3	B
Bahnhof – Alte Bernstrasse	3 (alt 23)	B
Bahnhof – Lerchenfeld	4	B
Bahnhof – Dürrenast - Schorenfriedhof	5	B
Bahnhof – Westquartier	6	B

Tabelle 10: Angebotsstufen im städtischen Gebiet Thun

5.2.4 Überprüfung der Betriebsmittelart: Bahn oder Bus?

Zu überprüfende Linien

Auf folgenden Linien wird, in Kenntnis der Auswirkungen der neuen Angebote, die Umstellung der Betriebsart von Bahn auf Bus im Hinblick auf den Angebotsbeschluss 2009 - 2012 überprüft:

- Kerzers - Lyss: Aufgrund der per 2007 möglichen veränderten Anschlusssituation in Kerzers ist denkbar, dass auch mit einer Busverbindung gute Anschlüsse in Lyss und Kerzers vorhanden sind.
- Sonceboz - La Chaux-de-Fonds (Regionalzüge)
- Ramsei - Affoltern-Weier
- Zweisimmen - Lenk

Der Regierungsrat wurde vom Grossen Rat durch den Angebotsbeschluss 2005 - 2008 ermächtigt, nach Bedarf weitere Untersuchungen zur Betriebsart einzuleiten.

5.2.5 Überprüfung der Betriebszeiten

Die Angebotsverordnung kennt folgende Bestimmung (Art. 5 Abs. 3): „Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 24.00 Uhr verlassen, werden vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgegolten.“

Im Angebotsbeschluss 2001 - 2005 hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt, die Betriebszeiten des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der Nachtlinien, zu überprüfen.

²⁷ Die nicht in dieser Tabelle enthaltenen Linien des öffentlichen Verkehrs sind Bestandteil des Regionalverkehrs und werden daher keiner Linienfunktion zugeordnet.

Vertiefte Überlegungen und Abklärungen haben stattgefunden. Wichtig ist folgende Unterscheidung:

- Es wird zwischen dem **normalen ÖV-Netz (Grundangebot)** und einem separaten **Nachtangebot** unterschieden. Es kann überall festgestellt werden, dass sich das Liniennetz in der Nacht vom ÖV-Netz tagsüber unterscheidet (unterschiedliche Bedürfnisse, effiziente Abdeckung der Nachfrage mit geringem Aufwand, Kombination Orts- und Regionallinien). Diese generelle Unterscheidung ist in der Regel sinnvoll.

Betriebszeiten Grundangebot

Das normale Liniennetz wird vom Kanton bestellt und finanziert. Die Betriebsdauer ist in der Angebotsverordnung festgelegt. Der Grosse Rat fordert die Überprüfung, d.h. eine Erkenntnis, ob diese Betriebsdauer richtig festgelegt ist und ob sie überhaupt festgelegt werden muss. Nachfolgend die Überlegungen, die auch für die Planung des Angebotskonzeptes 2005 - 2008 massgebend sind:

- Eine frühere Aufnahme des Betriebs am Morgen ist nicht angezeigt. Aufgrund der geringen Frequenzen von Kursen mit Ankünften vor 05.30 Uhr soll die Betriebszeit am Morgen beibehalten werden. Mit Ausnahme des Oberaargaus und Spiez sind dem AöV keine Ausbauwünsche bekannt. Im Gegensatz zum Betriebsschluss hat hier keine Verhaltensänderung der Gesellschaft stattgefunden. Das Angebotskonzept sieht hier somit keine Änderung vor.
- Ein späterer Betriebsschluss entspricht hingegen einem Bedürfnis. Dieses Bedürfnis wird bereits heute über ein spezielles Nachtangebot abgedeckt. Bedarf besteht allenfalls für Spätheimkehrer mit dem ÖV (z.B. Fernverkehr), welche die üblichen Reiseketten erwarten. Damit die Transportkette aufrechterhalten werden kann, werden dann, wenn die Nachfrage vorhanden ist (Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) in den Hauptzentren die Fernverkehrsanschlüsse von den wichtigen Linien abgenommen (Abfahrten bis ca. 0.30 Uhr, abhängig von Zugankünften). Diese Abweichung kann als Ausnahme der in der Verordnung festgelegten Regel interpretiert werden. Eine Änderung der Angebotsverordnung ist somit nicht notwendig.

Eine generelle Verlängerung der Betriebsdauer aller Linien in den städtischen Agglomerationen bis um 0.30 Uhr hätte erhebliche Mehrkosten von jährlich rund 1,5 Mio. Franken zur Folge. Die zu erwartenden zusätzlichen Erträge werden von den Transportunternehmungen sehr tief eingeschätzt. Vielerorts dürfte sich eine Verlagerung der Passagiere von der heute spätesten Abfahrt auf eine noch spätere ergeben. Eine generelle und relativ undifferenzierte Verlängerung der Betriebszeiten wurde deshalb nicht weiterverfolgt.

Nachtangebot

Heute bestehen vor allem in der weiteren Agglomeration Bern sowie auch in Biel und Thun eigentliche Nachtangebote. Mittlerweile besteht das sogenannte Moonliner-Netz aus 13 Buslinien. Das Moonliner-Angebot ist im Markt gut etabliert und sehr erfolgreich. Nebst der angepassten Linienführung zeichnen sich Nachtlinienangebote gegenüber dem Grundangebot durch etliche Besonderheiten aus, die aus Bestellersicht wichtig sind:

- Die heute bestehenden erhöhten Fahrpreise werden vom Markt akzeptiert und sollten beibehalten werden (Verzicht auf Zuschlag würde erstens kleinere Erträge

und zweitens durch die Mengenausweitung einen massiv erhöhten Aufwand bedeuten).

- Bei den Kunden von Nachtlinien handelt es sich um ein spezielles Kundensegment, das eine flexible Reaktion auf die sich mitunter sehr schnell ändernden Bedürfnisse erfordert. Es muss sichergestellt sein, dass der Besteller diesen Bedürfnissen gerecht werden kann und daher nahe am Markt ist.
- Die Übernahme der heute bestehenden Defizitdeckung der Gemeinden durch den Kanton wäre problematisch (Anreiz für Transportunternehmung fehlt, Netzdefinition wegen politischer Komponente schwierig, Beurteilungskriterien notwendig).

Im Angebotskonzept 2005 - 2008 wird keine Änderung gegenüber der heutigen - grundsätzlich erfolgreichen - Situation vorgeschlagen.

5.3 Qualitative Aspekte des ÖV-Angebotes

Grundsätzlich werden die in Kapitel 4.3 dargelegten Strategien weiterverfolgt. In den Agglomerationen ist auch in den kommenden Jahren mit zunehmenden Stauproblemen beim Busverkehr zu rechnen. Besondere Probleme treten auf, wenn Busse wegen Stausituationen Bahnanschlüsse verpassen und die Transportketten unterbrochen werden. Hier werden weiterhin Mehrkosten entstehen, sei es durch den Einsatz von zusätzlichen Bussen oder durch die Notwendigkeit, weitere Busspuren einzurichten. In den Agglomerationen ist daher eine gute Koordination zwischen dem Strassenbau, der Verkehrsregulierung und dem öffentlichen Verkehr nötig.

5.4 Tarife / Tarifverbunde

Libero: Integraler Tarifverbund (ITV) Bern – Solothurn - Oberaargau

Die bisherigen Abonnementsverbunde Bern (BäreAbi) und Solothurn (Frosch-Abo) werden fusioniert und zum integralen Tarifverbund „Libero“ zusammengeschlossen. Gleichzeitig findet eine Erweiterung des Zonengebiets in noch nicht angeschlossene Gemeinden im Raum Solothurn und im Oberaargau statt.

Ein Integraler Tarifverbund beinhaltet die Ausweitung des Abonnementsverbundes auf Einzel- und Mehrfahrtenkarten. Die Zonenpläne und die Tarife sind festgelegt, die Umsetzung des Libero-Tarifverbundes hat begonnen, so dass er am 12. Dezember 2004 eingeführt werden kann.

Als Rahmenbedingung für die Einführung des Libero gilt, dass dem Kanton Bern keine wiederkehrenden Kosten (Abgeltungen) erwachsen. Kantonsbeiträge werden hingegen für die Ausweitung des Gebiets in den Oberaargau und für die Mitfinanzierung der einmaligen Projektierungs- und Einführungskosten geleistet.

Tarifverbund Biel – Grenchen – Seeland – Berner Jura

Die Region Grenchen wird neu in den Tarifverbund Biel – Seeland – Berner Jura integriert, die Libero-Abonnemente als Nachfolger der Frosch-Abonnemente bleiben aber in dieser Region ebenfalls gültig.

Zusammenschluss der drei Oberländer Abonnementsverbunde

Bis Anfang 2007 sollen die drei Tarifverbunde im Berner Oberland fusioniert werden: Aus den Abo-Verbunden „Stärncharte“ in der Region Thun, „Sunnecharte“ in der Region Interlaken und „Carte Bleue“ im Saaneland wird ein neuer, das ganze Oberland umfassender Abonnementsverbund entstehen. Die Projektarbeiten dazu haben begonnen.

Projekt Tarifverbunde Espace Mittelland

Die neun Tarifverbunde des Espace Mittelland haben sich unter der Leitung des Kantons Bern in einem Projekt zusammengeschlossen, um kundenfreundlichere Lösungen für den tarifverbundübergreifenden Abonnementsverkehr zu finden. Es soll damit möglich werden, Abonnemente über zwei oder mehrere Verbunde hinweg zu lösen. Dadurch könnten einerseits Tarifhindernisse abgebaut und andererseits etliche komplizierte und meist wenig attraktive Angebote (ZSZ, Zusatzmarken etc.) ersetzt werden.

Projekt EasyRide / Easy Ticket

Das nationale Projekt EasyRide, das zum Ziel hatte, das gesamte ÖV-Netz Schweiz mit einer einzigen elektronischen Fahrkarte zugänglich zu machen und dadurch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern, wurde u.a. aufgrund der hohen Investitionskosten gestoppt. Als redimensionierte Variante soll in etwa drei Jahren ein EasyTicket eingeführt werden, mit dem ein Fahrausweis elektronisch auf eine Karte geladen werden kann.

Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Kurorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen verbilligt. Die Abgeltung der Ertragsausfälle, welche den beteiligten Bahnen (Wengernalp-Bahn, Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren und Schilthornbahn) durch die Tarifreduktion erwachsen, beträgt derzeit jährlich rund 1,15 Mio. Franken.

5.5 Voraussichtliche Entwicklung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr 2005 – 2008

Aufgrund der vorliegenden Offerten 2005 und Mittelfristplanungen ist absehbar, dass die Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern in den Jahren 2005 bis 2008 ansteigen werden. Abgeltungssprünge sind per 2005 und per 2007 zu erwarten. Per 2005 muss derzeit von einer Abgeltungserhöhung um rund 21 Millionen Franken ausgegangen werden. Per 2007 ist eine weitere Steigerung um rund 6 Millionen Franken zu erwarten.

Der Abgeltungsmehrbedarf per 2005 ist insbesondere auf folgende Faktoren zurückzuführen:

- Durch den Bund ausgelöste Fremdfinanzierung des S-Bahn-Rollmaterials (Zinskosten und erhöhte Abschreibungen)
- Angebotsausbau S-Bahn Bern

- Neue RE-Züge Bern – Langnau – Luzern (Kompensation für heutige Fernverkehrszüge)
- Angebotsausbau Agglomerationsverkehr Thun
- Anpassungen an verändertes Fernverkehrsangebot in Interlaken
- Zahlreiche andere Angebotsverbesserungen im ganzen Kantonsgebiet

Nach heutigem Kenntnisstand führen die oben aufgeführten Punkte zu einer um rund 9 Millionen Franken höheren kantonalen Abgeltungssumme. Diese verhältnismässig geringe Steigerung ist auf die folgenden Faktoren zurückzuführen:

- Aufgrund der finanziellen Lage des Kantons Bern zeichnet sich im Rahmen der Aktualisierung des Kostenteilers für die kommenden Jahre eine Erhöhung des Bundesanteils ab.
- Aufgrund der bisherigen Zusicherungen kann davon ausgegangen werden, dass sich der Bund an den Mehrabgeltungen für das neue S-Bahn-Rollmaterial und die RE-Züge Bern - Luzern beteiligen wird.

In der Periode 2005 - 2008 wird angestrebt, dass das Preis-/Leistungsverhältnis weiter verbessert werden kann. Als Zielvorgabe für die Periode ab 2005 wird ein reales Nullwachstum der kantonalen Abgeltungen angestrebt.

Für die Erreichung dieses Zieles gelten folgende Voraussetzungen:

- Keine zusätzlichen Sparmassnahmen beim Bund und damit Kürzung des Bundesanteils.
- Keine Veränderung des Finanzierungsschlüssels Bund - Kanton zu Lasten des Kantons; insbesondere im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs (NFA).
- Moderate Teuerung, die durch die Transportunternehmen aufgefangen werden kann (weitere Kostensenkungen oder Tarifierhöhungen) und Abgeltungserhöhungen werden somit primär für Angebotsausbauten verwendet werden können.
- Änderungen des Angebotskonzepts, die Mehrkosten verursachen, können durch Rationalisierungen und Betriebsoptimierungen kompensiert werden.

Der Regierungsrat wurde im Februar 2004 vom Grossen Rat beauftragt, die Auswirkungen des zurzeit von den eidgenössischen Räten behandelten Entlastungsprogramm des Bundes bei der Erstellung von Budget und Finanzplan zu berücksichtigen. Falls der Bund Beitragskürzungen bei den Abgeltungen beschliesst, wird dem Grossen Rat eine Änderung des Angebotsbeschlusses vorgelegt.

QUELLENVERZEICHNIS

- AÖV, 1999: Beurteilungsverfahren für Angebotsofferten im öffentlichen Verkehr, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- KIGA, 2001: Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern, Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit, Abteilung Umweltschutz, Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000 / 2015, 20. Juni 2001
- Michel, Metron, 2000: Suzanne Michel, Metron Raumplanung AG: Mitwirkungsverfahren bei der Angebotsdefinition im öffentlichen Verkehr, Schlussbericht, im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Januar 2000
- Metron Verkehrsplanung AG, 2003: Regionale Verkehrskonferenz Oberland Ost, Regionales Angebotskonzept 2005, ergänzend zum regionalen Angebotskonzept 2001, März 2003
- RVK Biel-Seeland-Berner Jura, 2003: AK 2005, Regionales Angebotskonzept Biel - Seeland - Berner Jura, Bereinigte Fassung vom März 2003
- RVK Oberaargau, 2003: Regionales Angebotskonzept 2005, Bericht für die Vernehmlassung vom März 2003, Februar 2003
- RVK Emmental, 2003: ÖV-Angebotskonzept 2005-08, März 2003
- RVK Bern-Mittelland, 2003: Angebotskonzept 2005-08 / Arbeitsschwerpunkte, 2. Entwurf, April 2003
- RVK Oberland-West, 2003: Regionales Angebotskonzept 2005 - 2008, Zusammenfassung der Teilkonzepte, April 2003
- Rudolf Keller & Partner, 2003: Im Auftrag RVK Bern-Mittelland: Regionales Tramkonzept 1. Stufe, Schlussbericht
- TBA, AÖV, AGR, 2002: Tiefbauamt, Amt für öffentlichen Verkehr, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, Mitwirkungsvorlage, September 2002

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AGV	Kantonale Angebotsverordnung vom 10. September 1997
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
ASm	Aare Seeland mobil
BLS	BLS Lötschbergbahn
BOB	Berner Oberland-Bahnen
CP	Car postal (Postauto)
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 16. September 1993
IC	InterCity-Zug: Schnelle Städtverbindung mit klimatisiertem Rollmaterial
IR	InterRegio-Zug: Schnelle Verbindung zwischen Mittelzentren mit klimatisiertem Rollmaterial
LTB	Ligerz - Tessenberg - Bahn
MIB	Meiringen - Innertkirchen-Bahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOB	Montreux - Oberland Bernois
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn
RE (vormals RX)	Regio-Express-Zug
RM	Regionalverkehr Mittelland
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STB	Sensetalbahn
STI	Verkehrsbetriebe Steffisburg - Thun - Interlaken
TPF	Transports publics fribourgeois
VB	Verkehrsbetriebe Biel

ANHANG 1

Grossratsbeschluss betreffend Berner S-Bahn

1. Der Grosse Rat nimmt Kenntnis vom Bericht des Regierungsrates vom 22. August über die Berner S-Bahn.
2. Das im Bericht dargestellte Konzept Berner S-Bahn ist in 2 Phasen zu realisieren. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der kantonalen Finanzplanung.
3. In der 1. Phase ist als Basisangebot grundsätzlich ein Halbstundentakt mit Regional- bzw. Eilzügen zu verwirklichen.

Zu diesem Zweck sollen Durchmesserlinien auf dem Normalspurnetz gebildet werden. Die erforderlichen Angebotsverbesserungen bei den Privatbahnen (EBT, GBS, BN) sind aufgrund des eidg. Eisenbahngesetzes zu realisieren. Die Angebotsverbesserungen auf den SBB-Linien sind vom Kanton, gestützt auf das SBB-Gesetz, zu bestellen und abzugelten, insbesondere auf den Strecken Bern–Konolfingen–Langnau, Bern–Lyss–Biel und Bern–Burgdorf. Dabei sind neben Fahrplanverbesserungen vor allem Direktfahrten anzustreben.

Die 1. Phase ist nach Möglichkeit ab 1993 zu realisieren.

4. Der Regierungsrat wird beauftragt, die für die Realisierung der 1. Phase notwendigen Verhandlungen mit den Transportunternehmungen zu führen und dem Grossen Rat die Kreditbeschlüsse für die Abgeltung der SBB zu unterbreiten.
5. In der 2. Phase soll – aufgrund der jeweils vorhandenen Nachfrage und Anlagekapazitäten – das Angebot Berner S-Bahn auch in den Spitzenzeiten realisiert werden. Der Regierungsrat wird beauftragt, bei den Transportunternehmungen darauf hinzuwirken, dass die notwendigen Planungs- und Projektierungsarbeiten umgehend an die Hand genommen werden. Der Grosse Rat ist rechtzeitig über die Ergebnisse zu informieren.
6. Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von den Vorbereitungsarbeiten für einen Masterplan Bahnhof Bern. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat 1991 den notwendigen Kredit für die Erstellung des Masterplanes (Kantonsanteil) zu unterbreiten.
7. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Grossen Rat Bericht und Anträge vorzulegen über
 - a die regionalwirtschaftlichen Auswirkungen der S-Bahn
 - b Massnahmen zur Anpassung des S-Bahn-Konzeptes im Sinne der Förderung der peripheren Kantonsteile
 - c flankierende Massnahmen zur Umlagerung des Verkehrs auf das öffentliche Verkehrsnetz, insbesondere in den Bereichen:
 - Siedlungsplanung und -entwicklung (Arbeiten und Wohnen)
 - motorisierter Privatverkehr in Koordination mit den Massnahmenplänen nach LRV
 - Weiterentwicklung und Koordination von Tram- und Buslinien.
8. Der Regierungsrat wird beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass die Bedürfnisse von Behinderten und älteren Personen beim Um- und Neubau von Stationen und Haltestellen sowie bei der Beschaffung von neuem Rollmaterial berücksichtigt werden, insbesondere sind im Interesse von Benutzerinnen und Benützern von Rollstühlen bauliche Barrieren zu vermeiden.

Bern, 22. Januar 1991

Im Namen des Grossen Rates

Der Präsident: *Rychen*

Der Vizestaatsschreiber: *Krähenbühl*

ANHANG 2

Erfolgskontrolle gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung (AGV)

RVK	Kategorie	Transportunternehmung	Fahrplanfeld	Linien-Nr.	Linienbezeichnung	Zielvorgabe Nachfrage erfüllt	Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt	Zielvorgabe Kosten- deckungs- grad erfüllt	Minimalvorgabe Kosten- deckungs- grad erfüllt
1	Bahn	ASm	261		Biel - Täuffelen - Ins	ja	ja	ja	ja
4/1	Bahn	BLS	270	RX	Bern - Neuchâtel (RegioExpress)	ja	ja	ja	ja
4/1	Bahn	BLS	270	S5	Bern - Neuchâtel	ja	ja	ja	ja
1	Bahn	CJ	236		La Ch.-d.-F. - Le Noirmont - Saignelégier - Glovelier	nein	ja	nein	ja
1	Bahn	CJ	237		Saignelégier - Le Noirmont - Tavannes	nein	nein	nein	ja
1	Bahn	FUNIC	2023		Biel - Evillard	x	x	nein	ja
1	Bahn	FUNIC	2022		Biel - Magglingen	x	x	nein	ja
1	Bahn	LTB	2016		Ligerz - Tessenberg	x	x	ja	ja
1	Bahn	RM Bahn	331		Solothurn - Moutier	nein	ja	nein	ja
1	Bahn	SBB Biel	210		Neuchâtel - Biel/Bienne	ja	ja	nein	ja
1	Bahn	SBB Biel	225		Biel/Bienne - Sonceboz - La Chau-de-Fonds	nein (beide Angebote)	ja (beide Angebote)	ja (beide Angebote)	ja (beide Angebote)
1	Bahn	SBB Biel	225		Sonceboz - St-Imier	nein (beide Angebote)	ja (beide Angebote)	ja (beide Angebote)	ja (beide Angebote)
1	Bahn	SBB Biel	226		Biel/Bienne - Sonceboz - Moutier	ja	ja	nein	ja
1	Bahn	SBB Biel	262		Kerzers - Lyss	nein	ja	nein	ja
1	Bahn	SBB Biel	262		Lyss - Büren an der Aare	nein	ja	nein	ja
1	Bahn	SBB Biel	230		Biel/Bienne - Grenchen Nord [- Moutier]	nein	nein	nein	nein
1	Bahn	SBB Biel	410		Biel/Bienne - Solothurn	nein	ja	nein	ja
1	Bahn	SMIS	2020		Saint-Imier - Mont-Soleil	x	x	nein	nein
1	Bahn	TPF	255		Fribourg - Murten - Ins - Neuchâtel	ja	ja	ja	ja
1	Bus	ABM	260.20		Meinisberg - Biel Bahnhof	ja	ja	ja	ja
1	Bus	BGU	410.13	36	Grenchen - Arch - Büren a.A. [- Meienried]	nein	ja	nein	ja
1	Bus	BGU	410.14	14	Grenchen - Lengnau	nein	ja	nein	ja
1	Bus	BSU	410.30	8a	Solothurn - Büren	ja	ja	nein	ja
1	Bus	CJ	237.10		Tramelan - St. Imier	ja	ja	nein	ja
1	Bus	CJ	237.20		[Saignelégier -] Tramelan - Glovelier	nein	ja	nein	ja
1	Bus	PADBern	260.35	130	Biel - Bellmund - Jens/Aarberg	ja	ja	nein	ja
1	Bus	PADBern	260.50	122	Lyss - Schnottwil - Büren a.A.	nein	ja	nein	nein
1	Bus	PADBern	260.55	121	Lyss - Grossaffoltern - Messen	nein	ja	nein	nein
1	Bus	PADBern	262.10	133	Aarberg - Lyss	ja	ja	nein	ja
1	Bus	PADBern	262.15	134	Lyss - Seedorf	nein	ja	nein	ja
1	Bus	PADBern	262.20	132	Aarberg - Täuffelen	nein	nein	nein	nein
1	Bus	PADBern	270.30	145	Ins - Erlach - Le Landeron / Ins - Erlach - Lüscherz	nein	ja	nein	nein
1	Bus	PADBern	270.31	142	Aarberg - Ins	nein	nein	nein	nein
1	Bus	CPDelémont	226.10		Les Genevez - Bellelay - Tavannes inkl. PubliCar	nein	ja	nein	ja
1	Bus	CPDelémont	994.30		Moutier Ville bus prévôtois (horaire fixe)	ja (Busse Moutier)	ja (Busse Moutier)	nein (Busse Moutier)	ja (Busse Moutier)
1	Bus	CPDelémont	226.25		Moutier - Souboz (horaire fixe)	ja (Busse Moutier)	ja (Busse Moutier)	nein (Busse Moutier)	ja (Busse Moutier)
1	Bus	CPDelémont	226.30		Moutier - Belprahon [- Grandval] (horaire fixe)	ja (Busse Moutier)	ja (Busse Moutier)	nein (Busse Moutier)	ja (Busse Moutier)
1	Bus	CPDelémont	226.30		Publicar urbain et périurbain région Moutier	ja (Busse Moutier)	ja (Busse Moutier)	nein (Busse Moutier)	ja (Busse Moutier)
1	Bus	CPDelémont	230.05		Delémont - Moutier	ja	ja	nein	ja
1	Bus	CPDelémont	237.15		Tramelan - Saignelégier - Goumois	ja	ja	nein	nein
1	Bus	VB	260.13	03	Bahnhof Biel - Centre Boujean - Pieterlen	ja	ja	nein	ja
1	Bus	VB	260.10/1	70/71	Biel - Orvin - Les Prés-d'Orvin / Romont	ja	ja	nein	nein
1	Bus	VB	260.14	74	Bhf Biel - Brügg - Studen - Worben - Lyss	nein	ja	nein	ja
1	Bus	VB	260.16	75	Biel - Schwadernau - Scheuren	ja	ja	nein	ja
1	Bus	CPDelémont	210.75	0	La Neuveville - Plateau de Diesse	ja	ja	nein	ja
1	Städt.	VB	991.55	01	Vorhölzli - Bahnhof Biel - Eisbahn	ja	ja	nein	ja
1	Städt.	VB	991.55	02	Bahnhof Biel - Bözingen - Centre Boujean - Mett [- Bhf]	nein	ja	nein	ja
1	Städt.	VB	991.55	04	Nidau - Bahnhof Biel - Löhre	ja	ja	ja	ja
1	Städt.	VB	991.55	05	Möslacker - Bahnhof Biel - Regionalspital	nein	ja	nein	ja
1	Städt.	VB	991.55	06	Klinik Linde - Bahnhof Biel - Regionalspital	nein	ja	ja	ja
1	Städt.	VB	991.55	07	Brügg - Bahnhof Biel - Goldgrube	nein	ja	nein	ja
1	Städt.	VB	991.55	08	Nidau - Port - Bahnhof Biel - Fuchsenried	ja	ja	nein	ja
1	Städt.	VB	991.55	11	Bahnhof Biel - Vingelz - Aifermée	nein	nein	nein	nein

x: nicht beurteilbar

Anhang

RVK	Kategorie	Transportunternehmung	Fahrplanfeld	Linien-Nr.	Linienbezeichnung	Zielvorgabe Nachfrage erfüllt	Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt	Zielvorgabe Kosten deckungsgrad erfüllt	Minimalvorgabe Kosten deckungsgrad erfüllt
2	Bahn	ASm	413		Niederbipp - Solothurn	nein	ja	nein	ja
2	Bahn	ASm	413		Langenthal - Niederbipp	nein	nein	nein	ja
2	Bahn	ASm	414		Langenthal - St. Urban Ziegelei	nein	nein	nein	ja
2	Bahn	RM Bahn	350		Langenthal - Huttwil - Wolhusen	nein	ja	nein	ja
2	Bahn	SBB Biel	410		Solothurn - Olten	nein	ja	nein	ja
2	Bahn	SBB Biel	450		Olten - Langenthal [- Huttwil]	nein	ja	nein	ja
4/3/2	Bahn	SBB Biel	450		RX (Bern -) Burgdorf - Langenthal (- Olten)	ja	ja	ja	ja
2	Bus	ASm	413.15	9	Niederbipp - Rumisberg - Farnern	ja	ja	ja	ja
2	Bus	ASm	450.50	1	Farnern - Wangen - H'buchsee	nein	ja	nein	ja
2	Bus	ASm	450.55	2	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	ja	ja	nein	ja
2	Bus	ASm	450.60	1	Langenthal - Bützberg - Herzogenbuchsee	ja	ja	ja	ja
2	Bus	ASm	450.65	1	Langenthal - Melchnau	ja	ja	ja	ja
2	Bus	ASm	993.45	13	Gaswerk - Langenth. Bhf - Spital	ja	ja	ja	ja
2	Bus	ASm	993.45	14	Drellinden - Langenth. Bhf - Dennli	ja	ja	nein	ja
2	Bus	BSU	410.50	5/7	Solothurn - Herzogenbuchsee	nein	ja	ja	ja
2	Bus	PADBern	350.15	194	Kleindietwil - Walterswil - Kleindietwil	nein (Busse Huttwil)	ja (Busse Huttwil)	nein (Busse Huttwil)	ja (Busse Huttwil)
2	Bus	PADBern	350.20	190	Huttwil - Gondiswil	nein (Busse Huttwil)	ja (Busse Huttwil)	nein (Busse Huttwil)	ja (Busse Huttwil)
2	Bus	PADBern	350.30	191	Huttwil - Wyssachen	nein (Busse Huttwil)	ja (Busse Huttwil)	nein (Busse Huttwil)	ja (Busse Huttwil)
2	Bus	PADBern	350.40/50		Publicar Region Huttwil-Zell	nein (Busse Huttwil)	ja (Busse Huttwil)	nein (Busse Huttwil)	ja (Busse Huttwil)
2	Bus	RBW	510.55		Zofingen - Vorderwald - St. Urban	nein	ja	nein	ja
2	Bus	RBW	510.57		[Zofingen -] Reiden - St. Urban	nein	ja	ja	ja
2	Bus	RM Bus	350.10		Huttwil - Eriswil	ja	ja	nein	ja
2	Bus	Rohrbachgraben			Rohrbachgraben - Rohrbach - Kleindietwil	ja	ja	ja	ja
2	Bus	SBB Biel	450.45		Herzogenbuchsee - Wynigen [-Burgdorf]	nein	ja	nein	nein
4/3	Bahn	BLS	285	S2/S22	Bern - Langnau [- Trubschachen]	ja	ja	nein	ja
3	Bahn	RM Bahn	330		Solothurn - Burgdorf	nein	ja	nein	ja
3/5	Bahn	RM Bahn	340		Burgdorf - Konolfingen - Thun	nein	ja	nein	ja
3	Bahn	RM Bahn	341		Burgdorf - Langnau	nein	ja	nein	ja
3	Bahn	RM Bahn	341		Burgdorf - Ramsei - Sumiswald - Huttwil	nein	ja	nein	ja
3	Bahn	SBB Luzern	460		Langnau - Wolhusen - Luzern	ja	ja	nein	ja
3	Bus	BSU	410.45	1b	Rechterswil - Koppigen	nein	nein	nein	nein
3	Bus	OZG	460.05		Oberthal - Zäziwil - Grosshöchstetten	ja	ja	nein	ja
3	Bus	PADBern	340.20	153	Biglen - Arni (- Moosegg)	nein	nein	nein	nein
3	Bus	PADBern	341.15	157	Lützelflüh-Golzbach - Biglen	nein	ja	nein	nein
3	Bus	PADBern	341.16	196	Grünenmatt - Thal	nein	ja	nein	nein
3	Bus	PADBern	343.20	195	Hasle-Rüegsau - Affoltern i.E.-Weier	ja	ja	nein	ja
3	Bus	PADLuzern	460.50		Wiggen - Kemmeriboden	ja	ja	nein	ja
3	Bus	RM AOE	460.41	1	Langnau Bahnhof - Bärau	ja	ja	nein	ja
3	Bus	RM AOE	993.55	2	Langnau Bhf - Spital - Hasenknebel - Altersheim	nein	ja	nein	ja
3	Bus	RM AOE	993.55	3	Langnau Bhf - Friedhof - Hüselmatt	ja	ja	nein	ja
3	Bus	RM AOE	460.40	4	Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)	ja	ja	nein	ja
3	Bus	RM AOE	460.30	5	Langnau Bhf - Bärau - Gohl (- Lüderenalp - Wasen i.E.)	ja	ja	ja	ja
3	Bus	RM AOE	460.20	6	Langnau Bhf - Frittenbach - Aeugsmatt	ja	ja	ja	ja
3	Bus	RM AOE	460.15	9	Langnau Bhf - Signau - Röthenbach - Süderen	ja	ja	nein	ja
3	Bus	RM Bus	450.15	2/21	Burgdorf - Koppigen	ja	ja	ja	ja
3	Bus	RM Bus	450.20	1	Burgdorf - Tschamerie	ja	ja	nein	ja
3/4	Bus	RM Bus	450.20	1	Burgdorf - Fraubrunnen	nein	ja	nein	ja
3	Bus	RM Bus	450.20	2	Burgdorf - Heimiswil - Lueg	ja	ja	nein	ja
3	Bus	RM Bus	991.85	3	Gyrtschachen - Bahnhof - Meiefeld	nein	ja	nein	ja
3	Bus	RM Bus	991.85	4 / 41	Bhf - Oberstadt/Bleichmatt	nein	nein	nein	ja
3	Bus	RM Bus	341.10		[Ramsei -] Sumiswald - Grünen - Wasen i.E.	ja	ja	nein	ja
3	Bus	STI	340.10	44	Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand	ja	ja	nein	nein
3	Bus	STI	340.15	45	Oberdiessbach - Wangelen - Heimenschwand	nein	nein	nein	nein

x: nicht beurteilbar

Anhang

RVK	Kategorie	Transportunternehmung	Fahrplanfeld	Linien-Nr.	Linienbezeichnung	Zielvorgabe Nachfrage erfüllt	Minimalkostenfrage erfüllt	Zielvorgabe Kosten deckungsgrad erfüllt	Minimalkostenfrage erfüllt
4	Bahn	BLS	260	S33	Bern - Belp - Thun	ja	ja	ja	ja
4	Bahn	BLS	275	S6	Bern - [Murten - Payerne]	nein	ja	nein	ja
4	Bahn	BLS	285	S2/S22	Schwarzenburg - Bern	ja	ja	nein	ja
4	Bahn	RBS Bahn	290	SE/S	Bern - Solothurn (durchgehende Züge)	ja	ja	ja	ja
4	Bahn	RBS Bahn	290	J	Bern - Jegenstorf (Vorort)	ja	ja	ja	ja
4	Bahn	RBS Bahn	293	Z	Bern - Unterzollikofen	nein	ja	ja	ja
4	Bahn	RBS Bahn	294	W	Bern - Bolligen - Worb Dorf	ja	ja	ja	ja
4	Bahn	RBS Bahn	295	G	Bern Zytglodge - Gümligen - Worb Dorf	nein	ja	ja	ja
4/3	Bahn	RM Bahn	450/275	S4	Burgdorf - Bern - Bümpliz Nord	ja	ja	ja	ja
4/3	Bahn	RM Bahn	450/275	S44	Burgdorf - Bern	ja	ja	ja	ja
4	Bahn	SBB Biel	260	S3	Bern - Belp - Thun	ja	ja	nein	ja
4/1	Bahn	SBB Biel	260	S3	Biel/Bienne - Bern	ja	ja	ja	ja
4	Bahn	SBB Biel	280	S1/S11	Fribourg / Laupen - Flamatt - Bern	ja	ja	nein	ja
4/5	Bahn	SBB Biel	280	S1	Bern - Münsingen - Thun	ja	ja	ja	ja
4	Bus	Bernmobil	280.93		Konolfingen - Münsingen - Belp (Versuch)	offen	ja	nein	ja
4	Bus	Bernmobil	991.45		Ortsbus Belp	nein	nein	nein	nein
4/1	Bus	PADBern	280.10	100	Bern - Detligen - Aarberg	ja	ja	ja	ja
4	Bus	PADBern	280.15	101, 102	Bern - Kappelening/Schlossmatt - Bern	ja	ja	ja	ja
4	Bus	PADBern	280.20	103	Bern - Säriswil - Innerberg	ja	ja	nein	ja
4/1	Bus	PADBern	280.25	104	Bern - Meikirch - Wahlendorf/Aarberg	ja	ja	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.26	106	Bern - Kirchlindach - Zollikofen	nein	ja	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.30	107	Bern - Wohlen - Uetligen - Kirchlindach	ja	ja	ja	ja
4	Bus	PADBern	280.35	110	Wabern - Niedermuhlen	x	x	ja	ja
4	Bus	PADBern	280.36	111	Köniz - Niedermuhlen - Riggisberg	x	x	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.37	186	Hinterfulligen - Rüeggisberg - Riggisberg	nein	ja	nein	nein
4	Bus	PADBern	280.38	183	Riggisberg - Toffen /- Thurmen	x	x	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.39	112	Riggisberg - Rütli b. Riggisberg (- Schwefelberg Bad)	nein	nein	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.43	172	Flamatt - Albligen	ja	ja	nein	nein
4	Bus	PADBern	280.46	170	Düdingen - Laupen	ja	ja	nein	ja
4/1	Bus	PADBern	280.50	120	[Bern -] Zollikofen - Wengi - Büren a.A.	ja	ja	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.60	109	Bern - Frauenkappelen - Mühleberg	x	x	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.61	108	[Bern -] Ausserholligen - Riedbach (- Frauenkappelen)	x	x	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.62	117	Mühleberg - Allenluffen - Rosshäusern ohne Publicar	x	x	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.62	117	Publicar Mühleberg	x	x	nein	ja
4	Bus	PADBern	280.95	160, 161	Belp - Kirchdorf / Belpberg	nein	ja	nein	nein
4	Bus	PADBern	280.95	162	Münsingen - Wichtrach - Gerzensee - Kirchdorf	ja	ja	nein	ja
4	Bus	PADBern	285.10	180,187	Schwarzenburg - Guggisberg - Schwarzenburg	ja	ja	nein	ja
4	Bus	PADBern	285.12	182	Riffenmatt - Guggisberg - Hirschmatt - Riedacker	nein	ja	nein	nein
4	Bus	PADBern	285.13	173	Schwarzenburg - Lanzenhäusern - Albligen	nein	nein	nein	nein
4	Bus	PADBern	285.14	113	Oberbalm - Oberscherli - Niederscherli	x	x	nein	nein
4	Bus	PADBern	285.20	184	Riggisberg - Schwarzenburg	ja	ja	nein	ja
4	Bus	PADBern	290.13	126	Utzenstorf - Messen	nein	nein	nein	nein
4	Bus	PADBern	290.14	127	Jegenstorf - Messen	ja	ja	nein	nein
4	Bus	PADBern	290.15	128	Bätterkinden - Oberramsen - Messen	nein	nein	nein	ja
4	Bus	PADBern	294.12	154	Boll-Utzigen - Littewil - Radelfingen	nein	ja	nein	nein
4	Bus	PADBern	294.13	155	Boll-Utzigen - Obermoos - Oberfeld - Boll-Utzigen	ja	ja	nein	nein
4	Bus	PADBern	294.14	158	Worb-Dorf - Walkringen (Versuchsbetrieb)	ja	ja	nein	ja
4	Bus	PADBern	294.15	152	Worb - Biglen	ja	ja	nein	ja
4	Bus	PADBern	294.20	150	Worb - Grosshöchstetten	nein	ja	nein	ja
4	Bus	PADBern	994.33		Ortsbus Münsingen	nein	nein	nein	ja
4	Bus	RBS Bus	410.35	3	Solothurn - Lohn / Bätterkinden	nein	ja	ja	ja
4	Bus	RBS Bus	280.80	B	Bolligen - Ostermundigen - Gümligen	ja	ja	ja	ja
4	Bus	RBS Bus	290.25	SCH	Schönbühl - Bäriswil	nein	ja	nein	ja
4	Bus	RM Bus	450.10	5	Burgdorf - Hindelbank - Krauchthal - Bolligen	ja	ja	nein	ja
4	Bus	STB	270.10	174	Gümmenen - Golaten - Kerzers	ja	ja	nein	ja
4	Bus	STB	280.41	175	Gümmenen - Laupen - Neuenegg - Thörishaus, Dorf	ja	ja	nein	ja
4	Bus	TPF	250.43	21/22	Fribourg - Heitenried - Schwarzenburg	ja	ja	nein	ja
4	Bus	TPF	250.61	29	Fribourg - Plaffeien - Sangernboden (- Schwefelbergbad)	ja	ja	ja	ja
4	Bus	TPF	251.37	47	[Muntelier -] Murten - Gurmels - Courtepin	ja	ja	nein	nein
4	Bus	TPF	251.38	48	Murten - Gümmenen	ja	ja	nein	nein

x: nicht beurteilbar

Anhang

RVK	Kategorie	Transportunternehmung	Fahrplanfeld	Linien-Nr.	Linienbezeichnung	Zielvorgabe Nachfrage erfüllt	Minimale vorgabe Nachfrage erfüllt	Zielvorgabe Kosten deckungsgrad erfüllt	Minimale vorgabe Kosten deckungsgrad erfüllt
4	Städt.	Bermobil	991.50	03	Weissenbühl - Saali	nein	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	05	Fischermätteli - Ostring	nein	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	09	Wabern - Guisanplatz	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	10	Ostermundigen - Bahnhof Bern - Köniz Schliern	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	11	Güterbahnhof - Neufeld	nein	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	12	Länggasse - Schosshalde	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	13	Bahnhof Bern - Bümpliz	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	14	Bahnhof Bern - Gäbelbach	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	16	Zentrum Köniz - Gurten-Gartenstadt (ohne Versuchsanteil)	nein	nein	nein	nein
4	Städt.	Bermobil	991.50	16	Zentrum Köniz - Gurten-Gartenstadt (nur Versuch)	nein	nein	nein	nein
4	Städt.	Bermobil	991.50	17	Bahnhof Bern - Köniz / Weiermatt	ja	ja	nein	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	19	Blinzern - Bahnhof Bern - Elfenau	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	20	Bahnhof Bern - Wyler	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	21	Bahnhof Bern - Bremgarten	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	24	Holenacker - Gumme	nein	nein	nein	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	26	Breitenrain - Wylergut	nein	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	27	Niederwangen - Weyermannshaus	nein	ja	nein	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	28	[Eigerplatz -] Wyler - Brunnadenstrasse [- Zollgasse]	nein	nein	nein	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	29	Niederwangen - Köniz - Kleinwabern	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	Bermobil	991.50	30	Bahnhof Bern - Marzili - Bahnhof Bern	ja	ja	ja	ja
4	Städt.	RBS Bus	995.70	H	Unterzollikofen - Hirzenfeld	nein	ja	ja	ja
4	Städt.	RBS Bus	993.05	I	Ittigen Talgut - Kappelisacker	nein	ja	ja	ja
4	Städt.	RBS Bus	280.76/9	A/P	Kappelisacker - Bern - Allmendingen	nein	ja	ja	ja
4	Städt.	RBS Bus	290.30	M 1	Zollikofen - Münchenbuchsee	nein	ja	ja	ja
4	Städt.	RBS Bus	290.31	M 2	Zollikofen - Bern Breitenrain	nein	nein	nein	ja
5	Bahn	BLS	301		Spiez - Reichenbach i.K. [- Frutigen]	nein	nein	nein	nein
5	Bahn	BLS	320		Spiez - Zweisimmen (RPV)	ja	ja	nein	ja
5	Bahn	BLS	320		Spiez - Zweisimmen (RegioExpress)	ja	ja	ja	ja
5	Bahn	MOB	120		Montreux - Zweisimmen	ja	ja	ja	ja
5	Bahn	MOB	121		Zweisimmen - Lenk	nein	nein	nein	ja
5	Bahn	TBB	2355		Beatenbucht - Birchi - Beatenberg	x	x	ja	ja
5	Bus	AFA	300.20		Frutigen - Adelboden	ja	ja	ja	ja
5	Bus	AFA	300.25		Adelboden - Ausserschwand - U.d. Birg	ja	ja	ja	ja
5	Bus	ASKA	300.10		Spiez - Spiezwilser - Hondrich - Krattigen - Aeschried	nein	ja	ja	ja
5	Bus	ASKA	994.94	1	Spiez Bhf - Faulensee - Guetital	ja	ja	nein	ja
5	Bus	BLS	301.10		Reichenbach - Kandersteg	ja	ja	ja	ja
5	Bus	LVB	320.25	25	Lenk Bahnhof - Bühlerberg	ja	ja	ja	ja
5	Bus	LVB	320.27	27	Lenk Bahnhof - Simmenfälle	ja	ja	ja	ja
5	Bus	PADInterlaken	120.15		Gstaad - Col du Pillon - Les Diablerets	ja	ja	ja	ja
5	Bus	PADInterlaken	120.15		Gstaad - Saanen [- Schönried]	ja	ja	nein	ja
5	Bus	PADInterlaken	120.20		Gstaad - Lauenen (- Lauenensee)	ja	ja	nein	ja
5	Bus	PADInterlaken	120.25		Gstaad - Turbach [- Rotengraben]	ja	ja	nein	ja
5	Bus	PADInterlaken	300.15		Reichenbach i.K. - Kiental (- Griesalp)	ja	ja	ja	ja
5	Bus	PADInterlaken	300.62		Thun - Teuffenthal b. Thun	ja	ja	nein	ja
5	Bus	PADInterlaken	320.15		Oey Dientigen - Dientigen - Grimmialp	ja	ja	nein	ja
5	Bus	STI	300.65		Thun - Spiez	ja	ja	ja	ja
5	Bus	STI	300.75	24/25	Gunten - Sigriswil - Schwanden - Oberhofen	ja	ja	nein	ja
5	Bus	STI	300.63	31	Thun - Goldiwil - Heiligenschwendi	ja	ja	ja	ja
5	Bus	STI	300.63	32	Thun - Dörfli - Heiligenschwendi	ja	ja	ja	ja
5	Bus	STI	300.60	41	Thun [- Schwarzenegg] - Innereriz	ja	ja	nein	ja
5	Bus	STI	300.60	42/43	Thun [- Schwarzenegg] - Heimenschwand	ja	ja	nein	ja
5	Bus	STI	300.55	50	Thun - Uebeschi - Blumenstein	ja	ja	nein	ja
5	Bus	STI	300.57	51	Thun - Wattenwil - Blumenstein	ja	ja	nein	ja
5	Bus	STI	300.56	52	Thun - Allmendingen - Stocken - Blumenstein	ja	ja	nein	ja
5	Bus	STI	300.54	53	Seftigen - Wattenwil - Blumenstein	nein	ja	nein	ja
5	Bus	STI	300.58	55	Thun - Reutigen - Wimmis	ja	ja	nein	ja
5	Bus	STI	300.53	56	Riggisberg - Wattenwil - Grundbach	nein	ja	nein	ja
5	Bus	TPF	254.20	60	Bulle - Charmey - Jaun - Boltigen	ja	ja	nein	ja
5	Städt.	STI	995.10	01	Thun - Gwatt	nein	ja	nein	ja
5	Städt.	STI	995.10	02	Thun - Schorenfriedhof via Neufeld	ja	ja	ja	ja
5	Städt.	STI	995.10	03	Thun - Allmendingen	nein	ja	nein	ja
5	Städt.	STI	995.10	04	Thun - Lerchenfeld	nein	ja	nein	ja
5	Städt.	STI	995.10	05	Thun - Schorenfriedhof via Dürrenast	nein	ja	ja	ja
5	Städt.	STI	300.70	21	Thun - Oberhofen - Beatenbucht - Interlaken	ja	ja	ja	ja
5	Städt.	STI	300.65	01	Thun - Steffisburg	nein	ja	ja	ja
5	Städt.	STI	995.10	23	Thun - Alte Bernstrasse	ja	ja	nein	ja

x: nicht beurteilbar

Anhang

RVK	Kategorie	Transportunternehmung	Fahrplanfeld	Linien-Nr.	Linienbezeichnung	Zielvorgabe Nachfrage erfüllt	Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt	Zielvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt	Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt
6	Bahn	BLM	313		Lauterbrunnen - Grütschalp - Mürren	x	x	ja	ja
6	Bahn	BLS	310		Spiez - Interlaken Ost (RPV)	ja	ja	ja	ja
6	Bahn	BOB	311		Interlaken Ost - Lauterbrunnen	ja	ja	ja	ja
6	Bahn	BOB	312		Interlaken Ost - Grindelwald	ja	ja	ja	ja
6	Bahn	LSMS	2460		Stechelberg - Gimmelwald - Mürren	x	x	ja	ja
6	Bahn	MHB	2480.1		Meiringen - Hasliberg Reuti	x	x	ja	ja
6	Bahn	MIB	474		Meiringen - Innertkirchen	nein	nein	ja	ja
6	Bahn	SBB Brünig	470		Luzern - Meiringen - Interlaken Ost (Bergzüge)	ja	ja	ja	ja
6	Bahn	SBB Brünig	470		Meiringen - Interlaken Ost (Talzüge)	ja	ja	nein	nein
6	Bahn	WAB	311		Lauterbrunnen - Wengen	ja	ja	ja	ja
6	Bus	ABA	470.95		Brienz - Axalp	nein	ja	ja	ja
6	Bus	AvG	312.25		Grindelwald - Itramen	ja	ja	nein	ja
6	Bus	AvG	992.80		Ortsbus Grindelwald	ja	ja	nein	ja
6	Bus	PADInterlaken	300.80		Unterseen - Interlaken West - Gsteigwiler	ja	ja	ja	ja
6	Bus	PADInterlaken	300.85		Beatenberg - Interlaken-West - Bönigen	ja	ja	ja	ja
6	Bus	PADInterlaken	300.86		Iseltwald - Bönigen - Interlaken	ja	ja	ja	ja
6	Bus	PADInterlaken	300.90		Habkern - Interlaken - Ringgenberg [- Niederried]	ja	ja	ja	ja
6	Bus	PADInterlaken	0		Ortslinie Interlaken (Versuch)	nein	nein	nein	ja
6	Bus	PADInterlaken	311.10		Wilderswil - Saxeten	ja	ja	nein	ja
6	Bus	PADInterlaken	311.15		Lauterbrunnen - Stechelberg	ja	ja	ja	ja
6	Bus	PADInterlaken	311.20		Lauterbrunnen - Isenfluh	ja	ja	nein	ja
6	Bus	PADInterlaken	470.50		Brienz - Brienzwiler - Brünig Hasliberg - Hasliberg Reuti	nein	ja	nein	ja
6	Bus	PADInterlaken	470.71		[Meiringen -] Innertkirchen - Gadmen - Obermaad	ja	ja	nein	ja
6	Bus	PADInterlaken	470.76		[Meiringen -] Innertkirchen - Guttannen	nein	nein	nein	nein
6	Bus	PADInterlaken	470.78		Geissholz - Meiringen - Balm - Unterbach	nein	ja	nein	nein

x: nicht beurteilbar

ANHANG 3

Liniennetz der S-Bahn Bern 2003

ANHANG 4

Netzgraphik Fernverkehr 2005

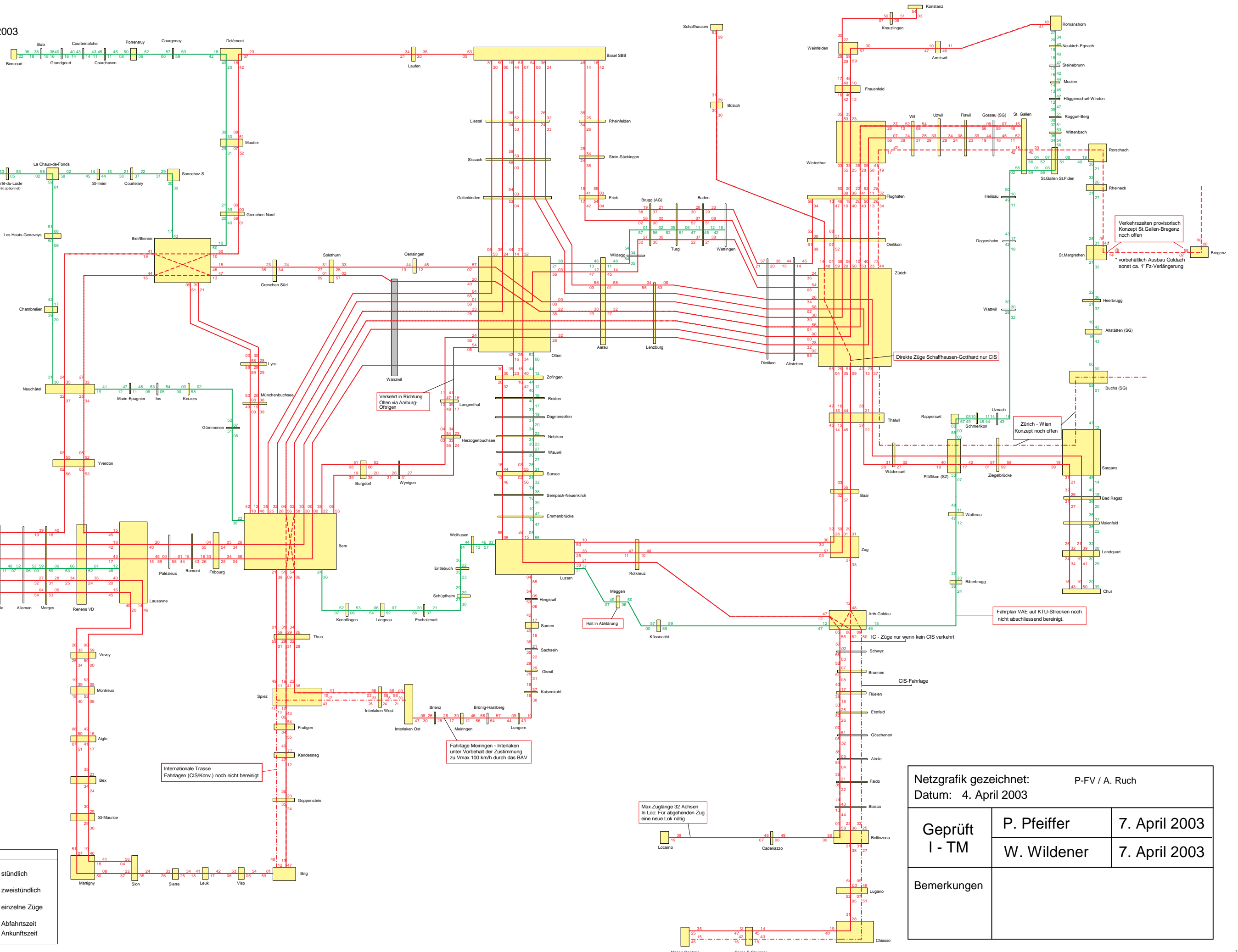
Bahn 2000 1. Etappe

Fahrplan 2005, Stand April 2003

7 h - 19 h

Rückfallebene

Veränderungen
im Minutenbereich
vorbehalten



Legende	
— EC/IC/IR/SZ —	stündlich
— RX —	zweistündlich
— R —	einzelne Züge
■	Abfahrtszeit
■	Ankunftszeit

Netzgrafik gezeichnet: P-FV / A. Ruch	
Datum: 4. April 2003	
Geprüft I - TM	P. Pfeiffer 7. April 2003
	W. Wildener 7. April 2003
Bemerkungen	

ANHANG 5

Liniennetz und Zuordnung zu den Angebotsstufen nach RVK