

**Amt für öffentlichen
Verkehr**

Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion
des Kantons Bern

**Office des transports
publics**

Direction des travaux
publics, des transports
et de l'énergie
du canton de Berne

ERGÄNZUNGSBERICHT ZUM

ANGEBOTSKONZEPT DES KANTONS BERN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN ORTS - UND REGIONALVERKEHR 2005 - 2008



öV - KONZEPT 2008 - 2009

Dezember 2006

Bearbeitung:

Christian Aebi, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Bernhard Kirsch, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Daniel Schwarz, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Mitarbeit:

Christoph Herren, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Martin Kindler, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Thomas Ritschard, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Stefan Moser, 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

Bern, 14. Dezember 2006

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Warum ein öV-Konzept 2008 - 2009	1
1.2	Sinn und Zweck des Berichtes	1
2	Neue Planungsgrundlagen	3
2.1	Grundlagen des Bundes.....	3
2.1.1	Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB).....	3
2.1.2	Sachplan Verkehr der Bundes.....	4
2.2	Grundlagen des Kantons.....	6
2.2.1	Bevölkerungsumfrage 2005.....	6
2.2.2	Kantonale Agglomerationsverkehrspolitik	7
2.2.3	1. Teilergänzung S-Bahn Bern	9
3	Angebotskonzept 2008 - 2009	14
3.1	Nachfrageentwicklung	14
3.2	Schienerverkehr.....	14
3.2.1	S-Bahn.....	14
3.2.2	RVK Biel - Seeland - Berner Jura.....	16
3.2.3	RVK Oberaargau	19
3.2.4	RVK Emmental	20
3.2.5	RVK Bern-Mittelland	21
3.2.6	RVK Oberland-West	21
3.2.7	RVK Oberland-Ost.....	22
3.3	Busverkehr.....	24
3.3.1	RVK Biel - Seeland - Berner Jura.....	24
3.3.2	RVK Oberaargau	26
3.3.3	RVK Emmental	27
3.3.4	RVK Bern-Mittelland	29
3.3.5	RVK Oberland-West	32
3.3.6	RVK Oberland-Ost.....	33
3.4	Das Angebot in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun.....	34
3.4.1	Agglomeration Bern	34
3.4.2	Agglomeration Biel.....	36
3.4.3	Agglomeration Thun	37
3.5	Tarife / Tarifverbunde	37
3.5.1	Libero-Tarifverbund	37
3.5.2	Tarifverbund Biel-Grenchen-Seeland-Berner Jura (ABOzigzag)	38
3.5.3	Tarifverbund im Berner Oberland (BeoAbo).....	38
3.5.4	Tarifverbundübergreifende Angebote.....	38
3.5.5	Entwicklung in der Distribution	38
3.6	Voraussichtliche Entwicklung der Abgeltungsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2005 - 2009.....	39

Abkürzungsverzeichnis

Anhang: Liniennetz und Zuordnung zu den Angebotsstufen nach RVK

1 Einleitung

1.1 Warum ein öV-Konzept 2008 - 2009

Der Grosse Rat des Kantons Bern hat den heute gültigen Angebotsbeschluss am 10. Februar 2004 verabschiedet. Er ist gültig für das öV-Angebot von Dezember 2004 bis Dezember 2008. Der Bund hat im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels beschlossen, die Fahrplanperiode 2005/06 um ein Jahr zu verlängern und die „grossen“ Fahrplanwechsel zukünftig im Dezember der ungeraden Jahre durchzuführen. Daher hat der Kanton entschieden, die Gültigkeitsdauer des Angebotsbeschlusses um ein Jahr zu verlängern und wie bisher auf die Fahrplanperioden abzustimmen. Dadurch können die entsprechenden Grossratsbeschlüsse jeweils vor den Fahrplanwechseln gefasst werden.

Mit der Verlängerung des Angebotsbeschlusses wird dieser gleichzeitig an die aktuellen Rahmenbedingungen und Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst.

Die folgenden Punkte bedingen eine Anpassung des Angebotsbeschlusses:

- Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und somit Einführung eines abgeltungsberechtigten Zuges auf der Strecke via Kandersteg und Lötschberg-Scheiteltunnel.
- Erfahrungen mit dem Fahrplan von Bahn 2000, 1. Etappe, welche zeigen, dass bei verschiedenen Linien Anpassungsbedarf besteht.
- Umsetzung von ersten Etappen der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern und Anpassungen am angrenzenden Busnetz.

1.2 Sinn und Zweck des 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).

Das Angebotskonzept stellt die Grundlage des Amtes für öffentlichen Verkehr für diese Berichterstattung und den Angebotsbeschluss dar und zeigt auf, welche Inhalte dem Grossen Rat vorgelegt werden sollen.

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

Im Juni 2005 wurden die RVK aufgefordert, auf der Basis des ab Dezember 2007 vorgesehenen Angebotes im Fernverkehr und des aktuellen Angebotes des Orts- und Regionalverkehrs dem Kanton regionale Angebotskonzepte einzureichen. Dabei handelt es sich nicht um neue Angebotskonzepte, sondern lediglich um eine Aktualisierung der bestehenden Angebotskonzepte 2005 - 2008 und um eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer um ein Jahr.

Das kantonale Angebotskonzept stützt sich auf die regionalen Angebotskonzepte, die von den RVK erarbeitet worden sind. Es stellt somit eine Synthese aus den regionalen Konzepten dar und nimmt zu den Anträgen der RVK Stellung.

Im vorliegenden Bericht wird zudem die Nachfrageentwicklung beim Orts- und Regionalverkehr im ersten Jahr von Bahn 2000 soweit als möglich dokumentiert.

Zum Entwurf des kantonalen Angebotskonzeptes wurde im August/September eine Fachkonsultation bei den RVK, Transportunternehmungen, kantonalen Fachstellen, Nachbarkantonen und Interessenverbänden durchgeführt. Das aufgrund der Konsultation bereinigte Angebotskonzept stellt die Grundlage des Beschlusses des Grossen Rates dar, welcher in der Märzsession 2007 verabschiedet werden soll.

Die Entwürfe der vom Grossen Rat zu verabschiedenden Liniennetze mit der Zuordnung zu den Angebotsstufen sind im Anhang enthalten.

2 Neue Planungsgrundlagen

2.1 Grundlagen des Bundes

2.1.1 Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB)

Inhalte von ZEB

Im Rahmen der von den eidgenössischen Räten gewünschten Gesamtschau zur „Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte“ (ZEB) hat eine Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB Vorschläge für das Bahnangebot der Zukunft erarbeitet. Der Bund will das Angebot des öffentlichen Verkehrs kontinuierlich verbessern. Finanziert wird der Ausbau mit den verbleibenden Mitteln aus dem FinöV-Fonds. Im Rahmen von ZEB geht das BAV davon aus, dass bis ins Jahr 2030 noch rund 6 bis 7 Mia. Franken für die Weiterentwicklung von Bahn 2000 zur Verfügung stehen werden. Wie hoch die Summe letztlich sein wird, hängt von der Kostenentwicklung der übrigen FinöV-Projekte und insbesondere des Gotthard-Basistunnels ab. Um darauf reagieren zu können, ist die Vorlage in ein Kernangebot mit Infrastrukturkosten von rund 4,7 Mia. Franken und in Erweiterungsoptionen aufgeteilt.

Die Planung des Kernangebots für den Personenfern- und Güterverkehr basiert auf dem Konzept Bahn 2000. Sie definiert, wo künftig in die Bahninfrastruktur investiert werden muss. Der Ausbau soll dort erfolgen, wo Kapazitätsengpässe bestehen und das Marktpotenzial am grössten ist. Dementsprechend sieht das Kernangebot nur Ausbauten der Infrastruktur vor, wo diese aufgrund der geplanten Angebotsverbesserungen zwingend sind. Aufgrund des Kosten/Nutzen-Verhältnisses und wegen des beschränkten Finanzrahmens musste auf die ganz grossen Einzelobjekte verzichtet werden.

Durch die Realisierung von Vollknoten in Biel, Interlaken Ost und Lausanne und die Beschleunigung zwischen Lausanne und Bern sowie Biel und Zürich verbessert sich das Angebot im Kanton Bern wesentlich.

Im Dreieck Lausanne - Biel - Bern sind Ausbauten von gut 500 Mio. Franken vorgesehen. Ausgebaut werden sollen die Gleisanlagen in den Bahnhöfen Lausanne und Bern sowie die Strecken Lausanne - Renens und Lausanne - Bern.

Im Korridor Olten - Zürich/Basel sind Investitionen im Umfang von rund 2 Mia. Franken geplant. Als grösste Einzelobjekte vorgesehen sind eine neue, weitgehend im Tunnel verlaufende Strecke zwischen Rapperswil und Gruemet (Chestenberg) sowie ein neuer Tunnel zwischen Däniken und Schönenwerd (Eppenbergr). Diese Investitionen ermöglichen die Fahrzeitreduktion zwischen Biel und Zürich und das Führen von zusätzlichen Zügen zwischen Zürich und Bern sowie Zürich und Biel.

Wegen des beschränkten Kostenrahmens wird soweit als möglich auf Grossprojekte verzichtet: So sind neue Tunnelstecken Ligerz-Twann (Ligerztunnel), Liestal-Olten (Wisenberg), Gruemet-Killwangen-Spreitenbach (Heitersberg II), Zürich Flughafen-Winterthur (Brüttenertunnel) sowie Thalwil-Baar (Zimmerberg II) nicht in ZEB enthalten.

Die Kantone wurden vom BAV aufgefordert, bis Mitte Juli 2006 ihre Anliegen zu ZEB mitzuteilen. Eine Vernehmlassung zur Botschaft soll Ende 2006 stattfinden, die Verabschiedung durch den Bundesrat ist im September 2007 geplant.

Haltung des Kantons Bern zu ZEB

Der Kanton Bern steht grundsätzlich hinter dem Projekt ZEB, da im Kanton dank Beschleunigungen und Verdichtungen sinnvolle Knotenstrukturen mit guten Anschlüssen und attraktiven Fahrzeiten möglich sind.

Eine Grundannahme von ZEB ist, dass die Entwicklung des Fern- und Güterverkehrs nicht zu Lasten des Regionalverkehrs erfolgen soll. Allerdings sind bedeutende Engpässe für die Entwicklung des Gesamtverkehrsnetzes nicht in ZEB enthalten. Hierzu gehören der Ligerztunnel am Jurafuss oder der Ausbau der Kapazitäten im Aaretal zwischen Bern und Münsingen. Zwischen Biel und Neuchâtel ist zu befürchten, dass mit der beschränkten Kapazität und der starken Belastung durch den Fern- und Güterverkehr die heutigen Verdichtungszüge des Regionalverkehrs in der Hauptverkehrszeit keinen Platz mehr finden. Daher verlangt der Kanton Bern die Aufnahme des Doppelspurausbaus bei Ligerz (Ligerztunnel) ins Kernangebot von ZEB. Die durch den Ligerztunnel gewonnene Fahrzeitverkürzung von knapp einer Minute ist auch für das Fernverkehrskonzept wertvoll, da die Fahrzeit zwischen den Vollknoten Biel und Lausanne heute nur minim unter 60 Minuten liegt. Im Aaretal werden die freien Kapazitäten der Strecke zwischen Bern und Thun durch Fern- und Güterzüge belegt, so dass die im Groben schon umrissene 2. Teilergänzung der S-Bahn mit ihren nachfragebedingten Verdichtungen des Taktes verunmöglicht wird. Der Kanton Bern fordert daher den Ausbau der gemischt genutzten Strecken, so dass die freien Kapazitäten gleichmässig auch dem Regionalverkehr zugute kommen und nicht einseitig dem Fern- und Güterverkehr zugeschlagen werden.

Im Fernverkehr sind die folgenden Schwachstellen zu verbessern:

- Lösung für einen Halbstundentakt zwischen Biel und Basel via Delémont sowie zwischen Biel und Lausanne.
- Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Bern und Interlaken Ost.
- Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Bern und Visp/Brig.

Bei der Finanzierung sind verschiedene offene Fragen zu klären:

- Da die ersten Mittel erst ab etwa 2015 zur Verfügung stehen, sind Übergangslösungen für die Infrastrukturfinanzierung zu finden, um der allgemeinen Verkehrsentwicklung frühzeitig begegnen zu können.
- Falls Infrastrukturen wegen Angebotsentwicklungen bei Fern-, Güter- und Regionalverkehr notwendig sind, so sind die freien Kapazitäten gerecht zu verteilen und Teilfinanzierungen durch ZEB-Mittel zu ermöglichen.
- Um die Akzeptanz von ZEB zu verbessern, sind ergänzend zu ZEB Finanzierungsmöglichkeiten für die Entwicklung des Regionalverkehrs darzustellen, die ansonsten zu vergessen gehen drohen.

Bedeutung von ZEB für die mittelfristige Angebotsplanung im Kanton Bern

Ab Sommer 2006 werden gemeinsam von den Transportunternehmungen und den Kantonen Etappierungsschritte von ZEB unter Einbezug von Fern-, Güter- und Regionalverkehr erarbeitet. Dadurch soll gewährleistet werden, dass eine etappierte und für die öV-Kunden nachvollziehbare Angebotsentwicklung gewährleistet ist.

Obwohl erste über das Projekt ZEB finanzierte Infrastrukturen erst ab etwa 2015 in Betrieb sein werden, hat ZEB wegen der etappierten Angebotsentwicklung bereits einen Einfluss auf die zukünftigen Angebote, insbesondere beim schienengebundenen Regionalverkehr.

2.1.2 Sachplan Verkehr der Bundes

Der Bund ist gemäss Raumplanungsgesetz verpflichtet, seine Tätigkeiten mit Auswirkungen auf Raum und Umwelt zu planen und abzustimmen. Im Sachplan zeigt der Bundesrat, wie er seine Aufgaben im Bereich Verkehr wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und wie er zu handeln gedenkt.

Der Sachplan Verkehr des Bundes¹ legt verbindliche Ziele, Grundsätze und Prioritäten für die koordinierte und nachhaltige Entwicklung der Infrastrukturen von Strasse, Schiene, Luft und Wasser fest.

Der Sachplan Verkehr dient als Richtschnur für die Bearbeitung der Verkehrsdossiers durch die Bundesstellen und hat Planung, Bau, Betrieb, Unterhalt und Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung zum Gegenstand.

Er dient dem Bund als Koordinationsinstrument und macht Aussagen über die Prioritäten aus der Optik der Eidgenossenschaft.

Prioritäten beim Schienenverkehr im Kanton Bern

In den für den Fernverkehr wichtigen Korridoren und Knoten der West-Ost-Achse erarbeitet der Bund zusammen mit den Kantonen Lösungen für die Bewältigung der Überlagerung von Transit-, Fern- und Regionalverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion nachteiliger Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere von Lärm- und Luftbelastungen.

Schienenseitig bestehen die grössten Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Bern, inklusive Zufahrt aus Norden (Biel/Neubaustrecke), zwischen Bern und Thun, Bern und Flamatt, Bern und Kerzers sowie auf der Strecke Neuchâtel - Biel - Solothurn.

Der Bund setzt sich im Teilraum Bern für die Gewährleistung der Funktionalität des Schienenverkehrsknotens Bern sowie für die Sicherstellung einer leistungsfähigen Verbindung zum Jurabogen ein (betrifft vor allem die Linie Bern - Neuchâtel). Im Jurabogen setzt sich der Bund für zweckmässige Verbindungen zwischen den Zentren des Jurabogens sowie zu den benachbarten grossstädtischen Agglomerationen Basel und Bern ein. Der Bund gewährleistet für den Teilraum Bern und den Jurabogen die Anbindung an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz.

Die Prioritäten für Schieneninfrastrukturvorhaben im Kanton Bern und der Stand der Beschlussfassungen sind in der Tabelle 1 dargestellt:

Vorhaben:	Stand der Beschlussfassung:
Ausbau Ostzufahrt im Raum Holligen - Wylerfeld - Zollikofen	in Abklärung
Neuer Tiefbahnhof RBS Bern	offen
Ausbau Bern - Kerzers - Neuchâtel	beschlossen
Ausbau S-Bahn Bern	verschieden
Ausbau der Zufahrtsstrecke zum Lötschberg-Basistunnel	beschlossen
Lötschberg-Basistunnel, Teilausbau	beschlossen, im Bau
Lötschberg-Basistunnel, Endausbau (Doppelspur und Spange West)	offen
Ausbau Solothurn - Biel - Yverdon	offen
Ausbau Biel - Delle (-Belfort)	beschlossen

¹ Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, 2006: Sachplan Verkehr, 26. April 2006, Bern, Bezugsquelle: Internet: www.are.admin.ch

Basel - Delémont - Biel, Ausbau der Kreuzungsmöglichkeiten	offen
---	-------

Tabelle 1: Prioritäre Schienenverkehrsinfrastrukturen im Kanton Bern gemäss Sachplan Verkehr

Stellenwert des Kantons Bern im Sachplan Verkehr

Im Sachplan Verkehr hat der Erhalt der Funktionalität des Schienennetzes in der Region Bern eine „sehr hohe Priorität“, da prognostizierte Nachfragesteigerungen zu einem Bedarf an höherem Zugsangebot führen. Dieses kann auf den heute schon hoch belasteten Strecken nur mit Kapazitätserweiterungen bewältigt werden.

Gleich hohe Prioritäten gelten auch für Zürich, den Espace lémanique, das Tessin, die Region Aarau-Olten-Zofingen sowie die Zentralschweiz.

Die Sicherstellung der Funktionalität des Schienennetzes hat im Jurabogen eine „hohe Priorität“, da beschlossene und finanzierte Ausbauten der Infrastruktur auf einer hoch belasteten Strecke den Problemdruck mildern oder die nötigen Ausbauten eine geringe Komplexität aufweisen.

Fazit

Aus der Sicht des Kantons Bern sind mit Ausnahme der Frage der Bahnstrecke Spiez - Interlaken und des Ausbaus von Interlaken zum Vollknoten die für die Angebotserweiterungen zentralen Infrastrukturprojekte im Sachplan Verkehr enthalten und deren Notwendigkeit wird vom Bund anerkannt. Allerdings ändert dies nichts daran, dass die Finanzierung zahlreicher wichtiger Infrastrukturprojekte noch offen ist.

2.2 Grundlagen des Kantons

2.2.1 Bevölkerungsumfrage 2005

Im März 2005 wurde zum zweiten Mal nach 2003 eine Bevölkerungsumfrage über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Bern durchgeführt. Die Umfrage beinhaltete

- eine repräsentative Umfrage bei 2550 Personen, wovon rund 1700 Personen die öffentlichen Verkehrsmittel mindestens selten benützen,
- eine Befragung via Internet, an der sich gut 4300 Personen ernsthaft beteiligten und insbesondere von der Möglichkeit Gebrauch machten, individuelle Kritiken und Verbesserungsvorschläge mitzuteilen, sowie
- die Möglichkeit, Kritiken und Verbesserungsvorschläge über eine telefonische Hotline einzureichen, wovon 600 Personen Gebrauch machten.

Der Schlussbericht kann über die folgende Internetadresse bezogen werden: www.bve.be.ch/site/bve_aoev_pdf_bevoelkerungsumfrage-oev-2005-d.pdf

Zunahme der Mobilität

Im Vergleich zur Befragung von 2003 lässt sich eine Zunahme der Mobilität feststellen, dies insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten (Morgen und Abend) sowie über die Mittagszeit. Der Anteil der Personen, die mindestens gelegentlich öffentliche Verkehrsmittel benützten, blieb praktisch auf dem gleichen Niveau (+0.3 Prozentpunkte).

Geringe Veränderungen in der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel

Die Häufigkeit der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel (zu verschiedenen Tageszeiten und am Wochenende) und die Art der benützten öffentlichen Transportmittel hat sich praktisch nicht verändert. Dies lässt auch auf die Plausibilität der Ergeb-

nisse der beiden Umfragen schliessen. Bei den Fahrausweisen haben in der Telefonumfrage das Generalabonnement (+1.7 Prozentpunkte) und neu die Mehrfahrtenkarte (+3.4 Prozentpunkte) zugelegt. Als Hauptgrund, weshalb die öffentlichen Verkehrsmittel benützt werden, werden wiederum am häufigsten genannt: 1. «Das Reisen ist mit dem öV angenehmer» (32.4%), 2. «Es steht mir kein Motorfahrzeug zur Verfügung » (22%). Umgekehrt begründen Personen, die den öV nicht benützen, ihre Entscheidung mit: «schlechte Verbindungen» (21.4%), «mit individuellem Verkehrsmittel ist man unabhängiger und flexibler» (17.6%).

Hohe Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln

44.3% der Befragten sind mit dem öV sehr zufrieden und 44.6% eher zufrieden. Insgesamt sind also 88.9% der potenziellen öV-Benützenden zufrieden, 4.3 Prozentpunkte weniger als 2003. Etwas kritischer urteilen vor allem die häufigen öV-Benützenden (an mindestens 5 Tagen pro Woche mit dem öV unterwegs). Als Gründe für die Unzufriedenheit werden am häufigsten die Fahrpreise, der Fahrplan, schlechte Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten sowie Verspätungen genannt. Dies kommt besonders in den via Internet und Hotline eingereichten Stellungnahmen zum Ausdruck. 55.3% der Befragten finden, dass das öV-Angebot in den letzten Jahren eher besser geworden ist (2003: 51.8%), 18.3% finden, es habe sich verschlechtert (2003: 10.9%), 24% (2003: 32.4%) finden das öV-Angebot sei gleich geblieben. Die Meinungen scheinen sich also etwas zu polarisieren. Verbesserungen werden vor allem im Bereich des Fahrplans (Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten, kürzere Fahrzeiten) wahrgenommen. Bei den Verschlechterungen werden neben dem Fahrplan vor allem die Fahrpreise, das Platzangebot in den Fahrzeugen sowie die Unpünktlichkeit angeführt. Bei der Bewertung von 21 verschiedenen Faktoren des öV-Angebots mit Noten wie in der Schule (6 = sehr gut, 1 = sehr schlecht) resultiert ein Gesamtdurchschnitt von 4.71 (2003: 4.77). Die besten Noten erhalten die Erschliessung (Distanz, die man von zu Hause bis zur nächsten Haltestelle zurücklegen muss), die Fahrzeiten sowie das Personal.

Kritischere Stimmen via Internet und Hotline

Dass sich via Internet und Hotline eine im Vergleich zur Gesamtbevölkerung kritischere Bewertung ergibt, erstaunt nicht angesichts der Tatsache, dass sich grösstenteils regelmässige öV-Kunden mit hoher Kundenbindung (General- oder Verbundabonnement) zu Wort meldeten. Viele von ihnen weisen auf schlechte Anschlüsse und Unvollkommenheiten des Fahrplans sowie die ihrer Meinung nach zu hohen Tarife hin.

Folgerungen aus der Umfrage

Die Ergebnisse der Umfrage und insbesondere alle Eingaben zu besonderen Anliegen wurden den RVK und den Transportunternehmungen mitgeteilt. Diese sind in die Planungsprozesse eingeflossen.

Verschiedene in der Umfrage identifizierte Schwachpunkte sollen mit den jetzt vorgeschlagenen Angebotsveränderungen behoben werden: Die Berner S-Bahn soll weiterentwickelt werden, damit die nötigen Kapazitäten für die wachsenden Pendlerströme bereitgestellt und die Anschlüsse im Bahnhof Bern verbessert werden können. Die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels ermöglicht es, Schwachstellen im Berner Oberland auszumerzen und die Anschlusssituation in Spiez, insbesondere für das Simmental, zu verbessern.

2.2.2 Kantonale Agglomerationsverkehrspolitik

Auf der Basis der Agglomerationsstrategie des Regierungsrats und der vom Bund im Rahmen seiner Agglomerationspolitik in Aussicht gestellten Mittel für Projekte wurden in den Agglomerationen Bern, Biel, Thun, Interlaken, Burgdorf und Langenthal Agglomerationsprogramme erarbeitet. Zentrale Inhalte der „Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit“ sind neue Instrumente für die Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr auf regionaler und kantonaler Ebene, neue Rechtsgrundlagen für die verbindliche Zusammenarbeit der Gemeinden in regionalen

Fragen und die Festlegung neuer Perimeter für die Zusammenarbeit in den funktionalen Siedlungs- und Lebensräumen. Neu sollen alle bernischen Gemeinden in sechs Regionalkonferenzen zusammen arbeiten, wobei deren Einführung im Rahmen einer regionalen Initialabstimmung beschlossen werden muss. Zudem beinhalten die Agglomerationsprogramme konkrete betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen. Diese gilt es in den kommenden Jahren unter Berücksichtigung der Vorgaben sukzessive umzusetzen.

Die Anträge aus den verschiedenen Agglomerationsprogrammen zur zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wurden vom Kanton in einer Synthese zusammengeführt, abgeglichen und mit Prioritäten versehen. Die Agglomerationsprogramme wurden gemeinsam mit der kantonalen Synthese im September 2005 beim Bund eingereicht. Der Bund hat im Frühjahr 2006 provisorisch zu den Berner Agglomerationsprogrammen und zum Synthesebericht Stellung genommen. Dabei wurde die vergleichsweise hohe Qualität hervorgehoben. Kanton und Regionen haben voraussichtlich bis Mitte 2007 Zeit, Anpassungen vorzunehmen und die Umsetzung der Massnahmen zu konkretisieren, bevor die Programme definitiv beim Bund eingereicht werden. Zwei wichtige Vorhaben aus dem Berner Agglomerationsprogramm sind hingegen im Infrastrukturfondsgesetz enthalten: Das Tram Bern West und die Leistungssteigerung am Wankdorfplatz mit Tramverlängerung.

Die Arbeiten in den verschiedenen Agglomerationen haben einen klaren Reformbedarf bei der regionalen Zusammenarbeit der Gemeinden und bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr ergeben. Der Grosse Rat hat daher den Regierungsrat beauftragt, eine „Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit“ zu erarbeiten. Der Grosse Rat hat im September 2005 den entsprechenden Bericht zustimmend zur Kenntnis genommen. Gestützt auf diesen Bericht sind Verfassungs- und Gesetzesänderungen zur Umsetzung dieser Reformen in Vorbereitung.

Neue Struktur für die regionale Zusammenarbeit: Regionalkonferenzen

Das Regionalkonferenzmodell ist das Kernstück der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit. Mit der Umsetzung dieser Strategie will der Kanton die Agglomerationen als Wachstumsmotoren stärken und die kleinräumigen, teilweise schwerfälligen Strukturen für wichtige Fragen von regionaler Bedeutung überwinden. Die in der „Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit“ vorgeschlagenen Regionalkonferenzen stellen sicher, dass die Gemeinden in wichtigen regionalen Fragen gemeinsam, rasch und verbindlich entscheiden können.

Die Einführung der Regionalkonferenzen ist freiwillig. Sie werden eingeführt, falls in einer regionalen Initialabstimmung die Mehrheit der Bevölkerung und die Mehrheit der Gemeinden zustimmen. Die Perimeter der Regionalkonferenzen orientieren sich an den Perimetern der sechs RVK und sind in den Aussengrenzen mit den Perimetern der Verwaltungsregionen und –kreise gemäss Reform der dezentralen kantonalen Verwaltung abgestimmt. Dort, wo die Regionalkonferenzen eingeführt sind, übernehmen sie die Aufgaben der RVK, der regionalen Kulturkonferenzen sowie der Berg- und Planungsregionen. Zudem können den Regionalkonferenzen von den Gemeinden weitere Aufgaben freiwillig übertragen werden. Für die RVK1 gilt eine Sonderregelung: sie soll nach dem Willen sowohl des Berner Jura als auch des Seelands nicht aufgespalten werden.

Neues Instrument für die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

Zur verbesserten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sollen von den Regionalkonferenzen oder, wo solche noch nicht existieren, unter Federführung des Kantons von den RVK und den Planungsregionen „Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte“ (RGSK) erarbeitet werden. Diese sind eine Weiterentwicklung und Aktualisierung der Agglomerationsprogramme. Gemäss dem aktuellen Diskussionsstand stellen die RGSK eine zentrale Grundlage der regionalen Angebotskonzepte für den öffentlichen Verkehr dar. Die Methodik des Prozesses „Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung“ und die Inhalte der RGSK werden derzeit von einer verwaltungsinternen Arbeitsgruppe konkretisiert.

Neue Instrumente bei der kantonalen Verkehrsplanung

Die verschiedenen Arbeiten zur Gesamtverkehrsplanung haben einen Anpassungsbedarf bei den kantonalen Planungsinstrumenten aufgezeigt. Die Umsetzung der RGSK soll mit Investitionsrahmenkrediten bei Strasse und Schiene erfolgen. Basis dazu bilden neue Planungsinstrumente bei der Strasse und beim öV. Während die Arbeiten an einem zukünftigen Strassennetzplan seit Anfang Jahr aufgenommen worden sind, werden jetzt auch Schritte zur Einführung eines mittel- bis langfristigen Planungsinstruments beim öffentlichen Verkehr unternommen.

Das Planungsinstrument soll eine kantonsweite Übersicht über die mittel- bis langfristige Entwicklung beim öffentlichen Verkehr (5 bis 15 Jahre) ermöglichen und Aussagen zu Angebot und Infrastruktur enthalten. Finanziell wird das Instrument keinen bindenden Charakter haben, jedoch dem Planungsstand entsprechende Angaben enthalten. Absehbar ist, dass die Bearbeitungstiefe der einzelnen Korridore je nach Komplexität der Situation unterschiedlich sein wird. Das Instrument soll eine zentrale Grundlage für den Angebotsbeschluss und den Investitionsrahmenkredit sein.

2.2.3 1. Teilergänzung S-Bahn Bern

Ausgangslage und Ziele

Mit dem grossen Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 nahm auch die „S-Bahn Bern 2005“ ihren Betrieb auf. In den ersten Monaten gab es einige Startschwierigkeiten, die durch die Betreiber der S-Bahn aber rasch behoben werden konnten. Innerhalb des ersten Jahres konnte auf den normalspurigen S-Bahn-Linien eine Nachfragesteigerung von über 10 Prozent festgestellt werden. An der zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 fertig gestellten Station Wankdorf steigen heute täglich rund 4'500 Fahrgäste ein und aus.

Durch den neuen S-Bahn-Fahrplan konnten aber noch nicht alle angestrebten Angebotsverbesserungen erreicht werden. In der „Mobilitätsstrategie Region Bern“ und später im „Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern“ sind solche Verbesserungen ausgehend von einem politisch konsolidierten Zielsystem und von detaillierten Analysen der Nachfrageentwicklung abgeleitet worden. Zentraler Ansatz sind weitere Verdichtungen zum Viertelstundentakt im engeren Agglomerationsbereich sowie gezielte Verbesserungen bei aufkommensstarken Verbindungen.

Bereits Anfang 2004, also knapp ein Jahr vor der Einführung der "S-Bahn Bern 2005", lancierte der Kanton Bern zusammen mit seinen Partnern SBB, BLS und RM das Projekt „Weiterentwicklung S-Bahn Bern; 1. Teilergänzung 2008/2010 (Normalspur)". Es sollte die Grundlagen bereitstellen, damit auf politischer Ebene und innerhalb der betroffenen Transportunternehmungen die für den weiteren Ausbau der S-Bahn Bern notwendigen Entscheide getroffen werden können. Als Zeithorizonte standen das Angebot 2008 (ab Fahrplanwechsel Dez. 2007) und das Angebot 2010 (ab Fahrplanwechsel Dez. 2009) im Vordergrund. Aufgrund dieses eher kurz- bis mittelfristigen Planungshorizonts war von Anfang an klar, dass nur Angebotsverbesserungen vorgeschlagen werden können, die sich ohne umfangreiche und teure Anpassungen im Knoten Bern realisieren lassen.

Das Projekt "1. Teilergänzung S-Bahn Bern" hat folgende Zielsetzungen:

- Die bekannten Mängel des Konzepts 2005 sollen behoben werden (z.B. die schlechten Fernverkehrsanschlüsse der S2 von Schwarzenburg).
- Die noch im Projekt "S-Bahn Bern 2005" initiierten Infrastrukturprojekte (v.a. Doppelspurausbauten, Haltestelle Brünnen) sollen fortgeführt und in ein weiterentwickeltes S-Bahn Konzept integriert werden.
- Die mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels und dem zunehmenden Güterverkehr drohenden Angebotsverschlechterungen im Agglomerationsverkehr im Aaretal und bei den Umsteigeverbindungen vom Gürbetal in Thun sollen vermieden werden.

- Das Angebot soll in Richtung des Viertelstundentakts im engeren Agglomerationsbereich ausgebaut werden.

Im November 2005 wurden die Ergebnisse des Planungsprojekts der Öffentlichkeit vorgestellt.² In der anschliessenden Fachkonsultation, zu der die RVK und weitere interessierte Kreise eingeladen wurden, wurde die nachfragegerechte Weiterentwicklung der S-Bahn einhellig begrüsst.³ Die geäusserten Kritikpunkte betreffen vor allem Angebotsausbauten, die zwar unbestritten und wünschbar sind, aber aufgrund der betrieblichen, baulichen und finanziellen Randbedingungen nicht bzw. noch nicht realisiert werden können. Zudem wurden Bedenken zum Angebot in Nebenverkehrszeiten im Wangental und zum Angebotsniveau zwischen Bern und Belp geäussert. Diesen Bedenken wird im Umsetzungsprojekt Rechnung getragen. Einige wichtige Verbesserungen können erst in einer noch zu konkretisierenden „2. Teilergänzung“ umgesetzt werden.

Die 1. Teilergänzung (1.TE) besteht aus vier Angebotsmodulen.

<p>Angebotsmodul 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • RE Bern - Münsingen - Thun (- Lötschberg) 	<p>Angebotsmodul 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verdichtung Laupen und Fribourg • Durchbindung Laupen - Langnau • S2 Schwarzenburg isoliert mit besseren FV-Anschlüssen
<p>Angebotsmodul 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschleunigung RE Bern-Neuenburg • ½-h-Takt S5 Bern-Kerzers • ¼-h-Takt Brünnen • S4/44 ins Gürbetal (Ersatz S33) • Beschleunigung Gürbetal 	<p>Angebotsmodul 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¼-h-Takt S3 Münchenbuchsee - Belp

Abb. 1: Die vier Angebotsmodule der 1. Teilergänzung im Überblick

Angebotsmodul 1

Das Angebotsmodul 1 beinhaltet die Führung eines stündlichen RE Bern - Thun mit Halt in Münsingen. Er verlässt Bern zur Minute 33, kurz vor dem RE nach Langnau und vor dem Fernverkehr nach Interlaken bzw. Milano. Dieser RE fährt dann über die Lötschberg-Scheitelstrecke nach Frutigen und Kandersteg bis Brig weiter fährt. Bei diesem Zug handelt es sich zwar nicht um ein S-Bahn-Angebot; er wurde dennoch als Bestandteil in die S-Bahn-Planung aufgenommen, weil er zur Behebung der Kapazitätsprobleme im Aaretal beiträgt.

Zwischen Bern und Thun kommt der RE in Konflikt mit einer Trasse des Transitgüterverkehrs. Das BAV hat die Anzahl der Gütertrassen für die NEAT-Lötschbergachse vorgegeben (Stichwort Verlagerungspolitik). Um diesen Konflikt mit der Gütertrasse zu vermeiden, muss ein 3. Gleis zwischen Rütli und Zollikofen gebaut werden. Die Projektierungsarbeiten für das 3. Gleis haben begonnen. Es kann allerdings nicht vor Dezember 2011 in Betrieb genommen werden.

Durch den Verzicht auf einzelne Gütertrassen können im Sinn einer Übergangslösung bereits ab 2008 sechs RE-Zugspaare bis und ab Bern verkehren, also in den Haupt-

² Weiterentwicklung S-Bahn Bern; 1. Teilergänzung 2008/2010 (Normalspur). Bearbeitung: Ecoplan, auf Basis von Inputs aus den Teilprojekten. Auftraggeber: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern. Bern, 14. Oktober 2005

³ S-Bahn Bern 1. Teilergänzung (Normalspur). Bericht zur Fachkonsultation. Amt für öffentlichen Verkehr. Bern, 13. April 2006

verkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag je drei. Somit kann beim Angebot im Aaretal wenigstens der Status quo beibehalten werden. Die RE ersetzen die heute von den SBB gefahrenen Zusatz-Interregios im Aaretal.

Angebotsmodul 2

Das Angebotsmodul 2 beinhaltet den Halbstundentakt nach Freiburg und nach Laupen. Die S-Bahnen nach Freiburg halten zwischen Flamatt und Bern nicht an jeder Station und werden dadurch etwas beschleunigt. Leider fahren die Züge nach Freiburg und nach Laupen im Abstand von wenigen Minuten hintereinander und nicht um eine Viertelstunde versetzt. Dies ist fahrplantechnisch noch nicht anders machbar.

Die Linie nach Laupen kann mit dem Linienast nach Langnau verbunden werden. Auf dem Ast nach Langnau ändert sich dadurch nichts. Die neue Linie Laupen - Langnau wird (provisorisch) mit S6 bezeichnet. Wenn die Züge halbstündlich in dieser Fahrplage nach Laupen verkehren, kreuzen sie sich in Neuenegg. Diese Station muss also zu einer vollwertigen Kreuzungsstation ausgebaut werden.

Die neue Durchbindung von Langnau nach Laupen ist nicht in erster Linie zur besseren Abdeckung der Nachfrageströme entstanden, sondern aus betrieblichen Gründen und mit Blick auf die S2 von Schwarzenburg. Die S2 von Schwarzenburg kann nun unabhängig betrieben werden, also nur zwischen Bern und Schwarzenburg. Fahrplantechnisch gewinnt sie dadurch den nötigen Spielraum. Sie kann um rund eine Viertelstunde verschoben werden und hat damit gute Anschlüsse an den Fernverkehr.

Angebotsmodul 3

Das Angebotsmodul 3 umfasst ebenfalls mehrere Angebotselemente, nämlich ein neues Konzept auf der Strecke Bern - Neuchâtel und Änderungen im Gürbetal. Die auffälligste Änderung besteht darin, dass die S4 und die S44 nicht mehr nach Bümpliz Nord bzw. Rosshäusern fahren, sondern ins Gürbetal und dort die S33 ersetzen. Die Abfahrtszeiten in Bern sind fast gleich wie heute, aber die Fahrzeit bis Thun wird durch die neue Doppelspur zwischen Toffen und Kaufdorf auf 40 Minuten gesenkt. In Thun bestehen damit wieder Anschlüsse auf alle Fernverkehrszüge ins Oberland.

Die Haltestelle Lerchenfeld - die letzte Haltestelle an der heutigen S33 vor Thun - wird aufgehoben. Dieser Schritt ist für sichere Anschlüsse in Thun unabdingbar. Die Haltestelle ist nur sehr schwach frequentiert und das Quartier wird ausserdem durch eine städtische Buslinie im 15-Minuten-Takt erschlossen.

Wesentliche Änderungen gibt es auf der Strecke nach Neuchâtel. Der heutige RE hat gegenüber den Vorjahren eine lange Fahrzeit und vermittelt in Neuchâtel schlechte Anschlüsse. Diese Schwachpunkte werden verbessert: Der RE verlässt Bern kurz vor der 00-Spinne, braucht neu nur noch 34 statt 40 Minuten nach Neuchâtel und hat dort gute Anschlüsse an die Fernverkehrszüge. Die S5 verkehrt neu im Halbstundentakt nach Kerzers und stündlich weiter nach Neuchâtel und Murten, wie heute ab Kerzers gesplittet. Aus betrieblichen Gründen wird die S5 in der anderen Halbstundenlage mit der Linie Kerzers - Lyss verknüpft.

Da die S4/44 nicht mehr nach Rosshäusern verkehrt, wird die S5 stündlich in Riedbach und Rosshäusern halten. Riedbach und Rosshäusern werden dadurch etwas weniger häufig bedient als heute, dafür kann man wieder in beide Richtungen fahren, also auch Richtung Kerzers. In Bern bestehen neu sehr gute Anschlüsse auf die meisten Fernverkehrszüge.

Ein grosser Angebotsschritt ist mit dem Viertelstundentakt nach Brünnen geplant. Es ist vorgesehen, die S51, die heute nur in den Hauptverkehrszeiten verkehrt, täglich von 6 - 20 Uhr im Halbstundentakt fahren zu lassen. Sie verkehrt um eine Viertelstunde versetzt zur S5, so dass sich für Bümpliz Nord und Brünnen der Viertelstundentakt ergibt.

Um dieses Angebot auf der Strecke Bern - Neuchâtel fahren zu können, braucht es zwei zusätzliche Doppelspurabschnitte (Bümpliz Nord - Niederbottigen und Ins - Zihlbrücke) und ein zusätzliches, drittes Gleis in der zukünftigen Haltestelle Brünnen.

Angebotsmodul 4

Das Angebotsmodul 4 beinhaltet die Verdichtung der S3 zum Viertelstundentakt auf dem Abschnitt Belp - Münchenbuchsee. Die Verdichtung führt im Raum Zollikofen zu Konflikten mit dem Güterverkehr. Diese Konflikte können nur durch das bereits oben erwähnte 3. Gleis Rütli - Zollikofen eliminiert werden, d.h. die Umsetzung ist ebenfalls nicht vor Dezember 2011 möglich.

Etappierte Umsetzung

Das Projekt befindet sich gegenwärtig in der Umsetzungsphase. Die Bauarbeiten an den wichtigen Doppelspurausbauten haben begonnen. Zu anderen Infrastrukturprojekten werden vertiefende Abklärungen vorgenommen bzw. die Projektierungen gestartet. Der aktuelle Zeitplan zur Umsetzung der 1. TE sieht folgende Schritte vor:

Ab Dezember 2007 (Angebot 2008)

- RE Bern - Münsingen - Thun - Lötschberg - Brig: Montag - Freitag in den Hauptverkehrszeiten 6 Zugpaare von/bis Bern (je 3 am Morgen bzw. Nachmittag); an Wochenenden nach Möglichkeit mehr (abhängig von Trassenkapazität). Die RE ersetzen die heutigen Zusatz-IR.
- Übergangsfahrplan im Gürbetal mit Bedienung von Kaufdorf und Burgstein-Wattenwil im Stundentakt, solange die Doppelspur Toffen - Kaufdorf nicht fertiggestellt ist. Damit können die Anschlüsse in Thun ins Oberland hergestellt werden.

Ab Dezember 2008

- Inbetriebnahme der Haltestelle Brünnen mit 2 Gleisen, aber ohne zusätzliches Wendegleis
- Inbetriebnahme der Doppelspuren Bümpliz Nord - Niederbottigen und Ins - Fanelwald (als 1. Etappe der Doppelspur Ins - Zihlbrücke)
- Neues Konzept auf der BN, d.h. Beschleunigung des RE Bern - Neuchâtel und Halbstundentakt der S5 zwischen Bern und Kerzers. Die S5 wird in Kerzers wie heute stündlich gesplittet.
- Halbstundentakt der S51 zwischen Bern und Brünnen. Mit den ebenfalls halbstündlichen Halten der S5 bekommen Bümpliz Nord und Brünnen 4 Verbindungen pro Stunde Richtung Bern. Solange das zusätzliche Wendegleis in Brünnen nicht gebaut ist, muss die S51 Fahrtrichtung Brünnen in Bümpliz Nord stündlich vom RE überholt werden, was zu einen hinkendem Viertelstundentakt zwischen Bern und Brünnen führt.
- Inbetriebnahme der Doppelspur Toffen - Kaufdorf und Aufhebung des Übergangsfahrplans im Gürbetal
- Durchbindung der S4/44 von Burgdorf ins Gürbetal.
- Durchbindung Laupen - Langnau (S6)
- S2 Schwarzenburg - Bern ohne Durchbindung, dafür mit verbesserten Fernverkehrsanschlüssen.
- S1 Freiburg - Bern beschleunigt (ohne Halt zwischen Niederwangen und Flamatt und Aufhebung S11)

Frühestens ab Dezember 2009 (Angebot 2010)

- Blockverdichtung Wangental für Halt der S1 in Ausserholligen und Kreuzungsstelle Neueneegg

Ab Dezember 2011 (Angebot 2012)

- Inbetriebnahme des 3. Gleises Rütli - Zollikofen
- RE Bern - Münsingen - Thun - Lötschberg - Brig stündlich von und bis Bern

- Verdichtung der S3 zum Viertelstundentakt zwischen Münchenbuchsee und Belp in den Hauptverkehrszeiten

Ausblick auf die „2. Teilergänzung“

Mit der 1. TE können nicht alle Angebotsziele erreicht werden. Zu nennen sind hier insbesondere folgende vier wichtige Elemente:

- Die Verdichtung der S1 bis Münsingen zum Viertelstundentakt.
- Die Durchbindung einer der S-Bahnen von Brünnen Richtung Osten, vorzugsweise ins Aaretal. Um das Angebotskonzept der 1. TE Richtung Brünnen und auf der BN realisieren zu können, muss die heutige Durchbindung mit der S4/44 nach Burgdorf aufgegeben werden. Dies ist aber nicht der Zielzustand. Angestrebt wird eine Durchbindung Richtung Aaretal.
- Die bessere Staffelung der Abfahrten der S1 nach Fribourg und der S6 nach Laupen (Viertelstundentakt zwischen Bern und Flamatt).
- Die Abfahrt des RE Aaretal/Lötschberg aus dem Knoten Bern *nach* dem IC Richtung Oberland. Damit können bessere Fernverkehrsanschlüsse des RE erreicht werden. Ausserdem wird dadurch die Überholung des RE in Spiez durch die IC vermieden, was die Reisezeiten für das Kandertal nach Bern verringert.

Für alle vier genannten Angebotselemente ist eine niveaufreie Kreuzung auf der östlichen Zufahrt zum Bahnhof Bern erforderlich (Entflechtung Wylerfeld). Die Realisierung dieses Bauwerks ist nach wie vor eines der Hauptziele des Kantons Bern beim Ausbau des Bahnknotens Bern.

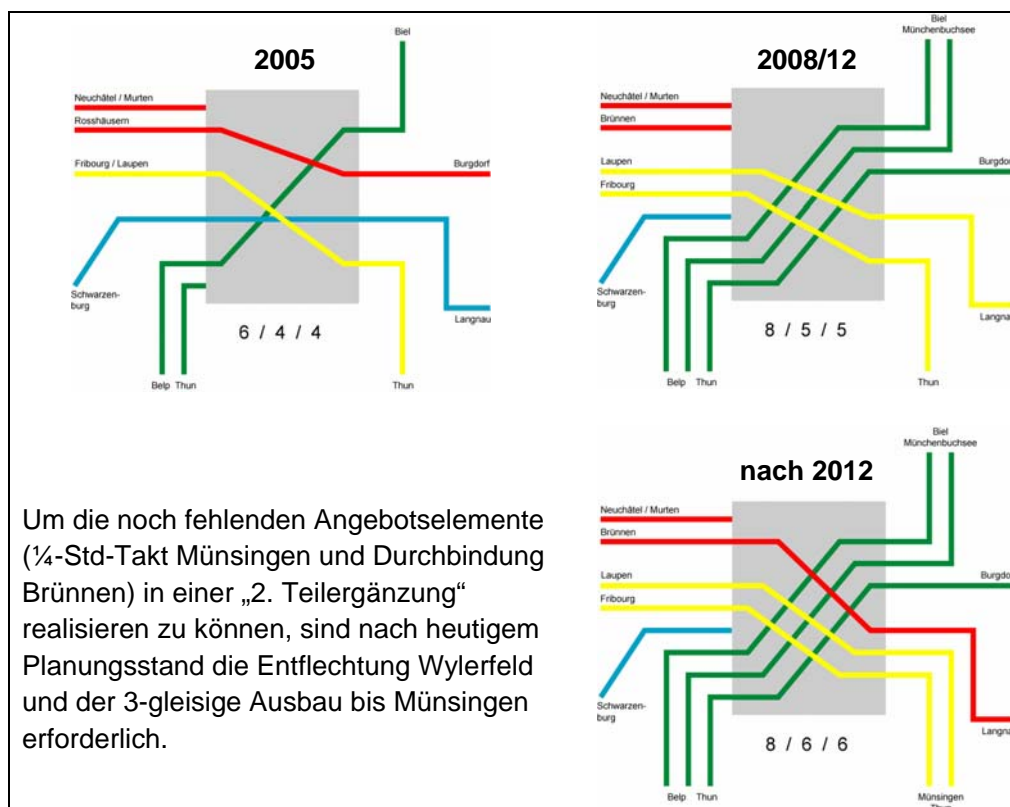


Abb. 2: Von der S-Bahn Bern 2005 über die 1. Teilergänzung (2008/12) zur 2. Teilergänzung (nach 2012)

3 Angebotskonzept 2008 - 2009

3.1 Nachfrageentwicklung

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurde das öV-Angebot im Kanton Bern um etwas mehr als 6% ausgebaut. Die Nachfrage hat sich generell positiv entwickelt und die vorhandenen Zahlen zeigen, dass die Gesamtnachfrage etwa in der Gröszenordnung des Angebotsausbaus um gut 6% zugenommen hat. Allerdings gibt es in den verschiedenen Regionen grosse Unterschiede: So hat in einzelnen Regionen trotz deutlichem Angebotsausbau die Nachfrage kaum zugenommen (Region Fribourg). In anderen Regionen wiederum nahmen die Frequenzen deutlich zu, ohne dass das Angebot wesentlich erweitert worden wäre (Region Langenthal). Die Gründe für diese Entwicklungen sind unterschiedlicher Natur und werden im Hinblick auf den Angebotsbeschluss 2010-13 genauer analysiert. In den nachfolgenden Kapiteln wird auf die verschiedenen Regionen eingegangen.

Es hat sich herausgestellt, dass nicht bei allen Linien plausible Daten für eine Quantifizierung der Nachfrageentwicklung vorhanden sind. Auf verschiedenen Linien hat der Betreiber gewechselt (z.B. gingen einige S-Bahn-Linien von der SBB zur BLS über), und wenn die Erhebungen von den zwei Betreibern nicht gleich durchgeführt wurden, so ergibt sich kein sinnvoller Vergleich. Zudem hat sich mit der Einführung des Libero-Tarifverbands eine Vereinheitlichung der Zählmethodik ergeben, was systematische Fehler zur Folge haben kann. Bei der Nachfragebetrachtung besteht somit ein klarer Handlungsbedarf.

3.2 Schienenverkehr

3.2.1 S-Bahn

S1 / S11: Linie mit Kapazitätsengpässen

Auf der S1 bestehen in den Hauptverkehrszeiten ausgeprägte Kapazitätsengpässe, die durch den Einsatz von grösseren Zügen aufgefangen werden. Die BLS hat zu diesem Zweck die Verlängerung von NINA-Zügen um einen zusätzlichen Mittelteil in Auftrag gegeben. Zur Entschärfung des Engpasses wird in der Morgenspitze ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wieder ein Zug Münsingen - Wankdorf - Bern geführt.

Ab Dezember 2008 wird die S1 zwischen Bern und Freiburg beschleunigt und bedient zwischen Bern und Flamatt lediglich Bümpliz Süd und Niederwangen. Tagsüber verkehrt die S1 zwischen Bern und Freiburg im Halbstundentakt. Abends nach 20 Uhr verkehrt die S1 zwischen Bern und Fribourg stündlich und bedient alle Stationen. Die S11-Züge fallen weg.

Das Angebot zwischen Bern und Thun wird im heutigen Umfang weitergeführt.

S2: Isolierter Betrieb zwischen Bern und Schwarzenburg und Ausbauschritte zum integralen Halbstundentakt

Die von den RVK 4 beantragten Angebotsausbauten zum integralen Halbstundentakt werden umgesetzt:

- Die Zielvorgabe der Angebotsverordnung werden bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad erreicht.
- Mit dem integralen Halbstundentakt kann die auf den Linienast Bern-Schwarzenburg gekürzte S2 effizient betrieben werden.

Die von der RVK 3 beantragte Verlängerung der S2 nach Trubschachen wird abgelehnt: Einerseits ist dies mit dem heutigen Rollmaterial nur möglich, falls die halbstündliche Bedienung einer anderen Haltestelle wegfällt, andererseits ist die von der RVK 3 aufgeführte Verbindung in Richtung Oberland mit den bestehenden Busverbindungen Trub - Langnau und dem Anschluss an die S2 gewährleistet.

S3 / S33: Die beschleunigten Züge (S33) verkehren neu von Thun ins Emmental

Auf dem Ast Biel - Bern bestehen insbesondere in der Morgenspitze Kapazitätsprobleme. Seit Dezember 2005 werden daher auf der S3 teilweise längere Züge eingesetzt (5- statt 4-Wagen-Züge).

Dem Antrag der RVK 1 nach einer früheren Verbindung Bern - Biel von Montag bis Freitag soll entsprochen werden: Einerseits sind die Frequenzen der heutigen ersten Verbindung mit rund 85 Personen pro Zug hoch und deutlich über der Zielvorgabe, andererseits wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 die bisherige erste Verbindung um rund 10 Minuten später gelegt. Die neue Frühverbindung ermöglicht Anschlüsse an die Fernverkehrszüge in Richtung Zürich und Basel.

Entsprechend den Ergebnissen des Projektes zur 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern verkehren S4/44 neu nach Thun (vgl. Kapitel 2.2.3, Angebotsmodul 3). Die Betriebszeiten entsprechen den heutigen Betriebszeiten der S33. Dadurch entstehen umsteigefreie Verbindungen aus dem Gürbetal nach Bern-Wankdorf und ins Emmental.

S4 / S44: Die Züge verkehren neu via Gürbetal nach Thun

Die S4/44 verkehrt neu ins Gürbetal und nach Thun. Am Abend und am Wochenende enden die Linien in Bern.

S5 / RE Bern - Neuchâtel/Murten: Beschleunigung des RE und halbstündliche Verbindungen Bern - Neuchâtel

Durch den Bau der Doppelspuren Bümpliz - Niederbottigen und Ins - Fanelwald ist es möglich, die heute langsamen RE Bern - Neuchâtel um 6 Minuten auf 34 Minuten zu beschleunigen und die Anschlüsse in Neuchâtel wesentlich zu verbessern. Diese Änderung entspricht einem wichtigen Anliegen des Kantons Neuchâtel. Dank den besseren Umsteigeverbindungen in Neuchâtel ist eine Zunahme bei den Fahrgästen zu erwarten, da die Verbindung mit dem RE nach Bern schneller wird als die Verbindung via Biel. Verschlechterungen ergeben sich hingegen bei den Fernverkehrsanschlüssen in Bern. Der RE hält neu nur noch in Neuchâtel, Ins, Kerzers und Bern. Die heutige S5 wird durch eine zusätzliche S5 ergänzt, welche zwischen Bümpliz und Kerzers alle Haltestellen bedient. Dadurch bleibt der Halbstundentakt mit Fernverkehrsanschlüssen für Kerzers und Gümmenen erhalten. Für die Erschliessung von Bümpliz und Brünnen im Viertelstundentakt verkehrt zusätzlich zu den S5 halbstündlich eine S51.

Das Angebot ist in Kapitel 2.2.3, Angebotsmodul 3 beschrieben.

Die Einführung des neuen Angebots ist nach Inbetriebnahme der neuen Doppelspurabschnitte möglich. Ob die neuen Angebote im Herbst oder im Dezember 2008 eingeführt werden, wird im Herbst 2006 gemeinsam mit den Kantonen Neuchâtel und Freiburg entschieden.

Die Nachfrage der Linie ist ausserordentlich gut und liegt auf allen Linienabschnitten zwischen Ins und Bern über den Zielvorgaben der Angebotsverordnung. Die Zielvorgabe wird auch beim Kostendeckungsgrad übertroffen. Der Antrag der RVK 1 nach halbstündlichen Verbindungen am Abend wird unterstützt und es wird folgendes Mengengerüst vorgeschlagen:

- Der RE verkehrt von 6 bis 20 Uhr
- S5: Bern - Neuchâtel / Murten verkehrt stündlich von 6 bis 24 Uhr
- S5: Bern - Kerzers verkehrt stündlich von 6 bis 24 Uhr, ab 20 Uhr verkehrt diese S5 weiter nach Ins mit Anschluss oder einer direkten Verbindung nach Neuchâtel.

- S51: Bern - Brünnen verkehrt von 6 bis 20 Uhr. Die Erschliessung von Stöckacker im 30-Minutentakt bis 24 Uhr ist gewährleistet.

S6: Neue Linie Langnau - Laupen

Die von Langnau neu nach Laupen durchgebundene S6 verkehrt halbstündlich. Sie hält an allen Stationen und stellt damit nebst der beschleunigten S1 die Grundversorgung für das Wangental sicher. Der Halbstundentakt wird auch an Wochenenden aufrechterhalten. Einzig abends nach 20 Uhr wird der Takt auf den Stundentakt reduziert. Zusammen mit der S1 nach Fribourg (verkehrt nach 20 Uhr ebenfalls stündlich und bedient alle Stationen) kann somit der Halbstundentakt zwischen Bern und Flammatt über den ganzen Tag sicher gestellt werden.

S7: Ausdehnung der Taktverdichtungen

Die Linie hat eine sehr gute Nachfrage und einen sehr hohen Kostendeckungsgrad. Mit der Eröffnung der Haltestelle Worbboden wird der 15-Minutentakt auch am Vormittag eingeführt. Die kapazitätsbedingten Verdichtungen zum 7,5-Minutentakt am Morgen werden ausgedehnt und neu auch in der Abendspitze eingeführt.

S8 und RE Bern - Solothurn: Zusätzliche Züge in den Hauptverkehrszeiten

Bei den RE-Zügen sind aus Kapazitätsgründen zusätzliche Verdichtungszüge am Morgen und am Nachmittag vorgesehen. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 4 zugeteilt.

Der Antrag der RVK nach einer systematischen Verlängerung der S8 nach Jegenstorf muss aus finanziellen Gründen abgelehnt werden: Die Verlängerung bedingt wegen den äusserst knappen Fahrzeiten den Einsatz einer zusätzlichen Komposition. Nebst der S8 verfügt Jegenstorf mit den halbstündlich und in den Hauptverkehrszeiten viertelstündlich verkehrenden RE-Zügen über eine ausserordentlich gute öV-Erschliessung.

S9: Keine Veränderung

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

3.2.2 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

Nachfrageentwicklung

Die Nachfrage ist zwischen 2004 und 2005 um etwa 10% gestiegen, wobei die Zunahme in allen Bahnkorridoren ähnlich ist.

Eine Ausnahme bildet die Strecke Tramelan - Le Noirmont, auf welcher die Nachfrage um etwa 10% zurückgegangen ist. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die Verbindungen von Biel nach Le Noirmont - Saignelégier via La Chaux-de-Fonds attraktiver sind als via Tavannes, da bei gleicher Reisezeit zweimal weniger umgestiegen werden muss. Ebenfalls stabil geblieben ist die Nachfrage zwischen Solothurn und Moutier, was auf die Anschlüsse in Biel der ICN aus Olten an die ICN nach Moutier - Delémont und auf die guten Anschlussverhältnisse in Basel für Reisen nach Delémont zurückgeführt werden kann.

Vorschlag der RVK für ein Nachtangebot

Die RVK Biel - Seeland - Berner Jura hat verschiedene Anträge für einen Ausbau des Nachtangebotes eingereicht. Eine Umsetzung dieser Anträge führt zu hohen Zusatzkosten für Bund und Kanton als Besteller. Zudem sind der Nutzen dieser Angebote und die möglichen Nachfragen und Erträge nicht dargestellt. Die Anträge für Nachtangebote werden daher nicht berücksichtigt. Gleichzeitig anerkennt der Kanton, dass insbesondere in den Agglomerationen Nachtangebote an Wochenenden genauer geprüft werden müssen. Dies soll im Hinblick auf das Angebotskonzept 2010-2013 geschehen.

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

Unbefriedigend am heutigen Fahrplan ist insbesondere die Angebotslücke von 90 Minuten zwischen Sonceboz und La Chaux-de-Fonds am Abend. Diese Lücke wird ab Dezember 2006 geschlossen durch den produktiven Einsatz eines bisher als geschlossene Komposition verkehrenden Zuges.

Dem Antrag der RVK 1 nach einer früheren Verbindung von La Chaux-de-Fonds nach Biel kann aus finanziellen Gründen nicht entsprochen werden: Die Frequenzen der heutigen ersten Verbindung sind mit rund 60 Personen pro Zug zwar erfreulich hoch, frühere Verbindungen bedingen aber zusätzliche Kurspaare zwischen Biel und La Chaux-de-Fonds, Sonceboz und Moutier sowie Tramelan und Tavannes.

Das von der RVK vorgeschlagene Abendangebot wird vom Kanton Neuchâtel begrüsst, wird aber von den ebenfalls betroffenen Kantonen Solothurn und Jura mit Vorbehalten aufgenommen. Gleichwohl soll das Konzept jetzt von den Transportunternehmungen geprüft werden. Eine Umsetzung des alternativen Konzeptes ist nur möglich, falls dies kostenneutral oder mit sehr bescheidenen Kostenfolgen für die Besteller möglich ist.

Zwischen Crémines und Moutier verkehrt am Morgen ein Bahnersatzbus mit gutem Anschluss an den Fernverkehrszug nach Biel.

Linie Biel - Moutier - Delémont (- Basel / Belfort)

Das Angebot der Linie Biel - Moutier - Delémont ist ein Angebot des Fernverkehrs und ist daher im Angebotsbeschluss nicht enthalten. Die letzte Verbindung verkehrt heute um 22.50 Uhr ab Biel, was gemäss Auskunft des BAV der Fernverkehrskonzession der SBB entspricht (Züge bis 23 Uhr).

Während der Sanierung des Grenchenbergtunnels (seit Anfang 2005 und noch bis August 2007) ist es nicht möglich, Züge nach 23.15 Uhr durch den Tunnel zu führen. Mit dem Ende der Sanierungsarbeiten ist aber eine letzte Verbindung mit Abfahrt in Biel um 23.50 Uhr gerechtfertigt, so wie sie bereits vor der Tunnelsanierung bestand.. Diese Verbindung des Fernverkehrs wird gemäss Information der SBB im Dezember 2007 eingeführt.

Seilbahn St-Imier - Mont Soleil

Das Angebot wird unverändert beibehalten

Jurafuss: Linien Biel - Neuchâtel und Biel - Solothurn

Die Anträge der RVK werden nicht berücksichtigt. Dies aus folgenden Gründen:

- Die geforderte Frühverbindung Neuchâtel - Biel ist aufgrund der heutigen Nachfrage der ersten Verbindung (durchschnittlich 24 Personen) nicht gerechtfertigt.
- Der von der RVK geforderte Halt der Verdichtungszüge zum Halbstundentakt in Ligerz wurde bereits mehrmals geprüft und ist wegen der Kreuzungssituationen östlich und westlich der Einspurstrecke nicht machbar.
- Ein Ausbau des Bahnangebots zwischen Biel und Solothurn auf den Halbstundentakt tagsüber ist aufgrund der heutigen Nachfrage nicht gerechtfertigt: Die Minimalvorgabe wird nur knapp überschritten.

Das heutige Angebot wird grundsätzlich weitergeführt. In Absprache mit dem Kanton Solothurn wird das Angebot von Montag bis Freitag leicht ausgebaut, am Wochenende hingegen leicht reduziert.

Seilbahnen Biel - Magglingen und Biel - Leubringen

Der Antrag der RVK nach einem Frühkurs wird abgelehnt, da die heutigen ersten Kurse bescheidene Nachfragen aufweisen. Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Ligerz-Tessenberg-Bahn

Die Anträge nach früheren Verbindungen von Montag bis Samstag werden abgelehnt. Von Montag bis Freitag besteht beim gewünschten Zusatzkurs kein Zugsanschluss in Ligerz, an Samstagen ist die Benutzung des heutigen ersten Kurses nicht so hoch, dass sich ein Zusatzkurs und der dazugehörige Buszubringer aus dem Plateau de Diesse aufdrängen.

Biel - Täuffelen - Ins

Mit dem Angebotsbeschluss 2005 - 2008 hat der Grosse Rat beschlossen, zwischen Biel und Täuffelen in den Hauptverkehrszeiten den 15-Minutentakt einzuführen. Die dazu notwendige Beschaffung von Rollmaterial ist durch die ASm eingeleitet worden, und die zusätzlichen Züge werden voraussichtlich ab Dezember 2007 zur Verfügung stehen.

Die Möglichkeiten eines 15-Minutentaktes ohne Bau von zusätzlichen Doppelspurabschnitten wurden von ASm und RVK genau geprüft. Abgestimmt auf den angepassten Fahrplan der Linie Bern - Neuchâtel und die dadurch veränderten Anschlussbedingungen in Ins werden zwei Varianten vorgeschlagen. Die Vorschläge erlauben für den Abschnitt Biel - Täuffelen gute Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge in Biel. Die eine Variante erlaubt in den Hauptverkehrszeiten für die Züge Biel - Ins Anschlüsse in Ins und in den Nebenverkehrszeiten in Biel. Eine alternative Variante erlaubt für die Züge Biel - Ins in den Hauptverkehrszeit am Morgen in Ins Anschlüsse nach Bern und in Biel Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge, wobei in der Gegenrichtung keine Anschlüsse bestehen. Am Abend bestehen Anschlüsse von den Fernverkehrszügen. Die zweite Variante bedingt den Ausbau der Haltestelle Ins Dorf zur Kreuzungsstelle. Die Abklärungen zur Machbarkeit und zum Kosten-/Nutzenverhältnis der Investition werden derzeit vorgenommen.

Das Angebotsniveau zwischen Biel und Täuffelen wird entsprechend dem Angebotsbeschluss zum Viertelstundentakt in Hauptverkehrszeiten ausgebaut, zwischen Täuffelen und Ins bleibt das Angebotsniveau unverändert.

Linie Freiburg - Neuchâtel

Die Linie verkehrt nur auf einem kurzen Abschnitt im Kanton Bern. Die Federführung für die Angebotsdefinition liegt beim Kanton Freiburg.

Die Anträge der RVK werden abgelehnt:

- Die geforderte Feinjustierung des Fahrplans für Anschlüsse in Ins in Richtung Biel wurde bereits mehrmals geprüft. Leider ist es nicht möglich, die Anschlusssituation in Ins zu verbessern.
- Für die von der RVK geforderten Früh- und Spätverbindungen ist der Nutzen für den Kanton Bern (Gemeinden Gampelen und Ins) marginal. Der Anstoss für die Einführung von zusätzlichen Angeboten muss von den Kantonen Freiburg oder Neuchâtel kommen. Die Früherlegung der Erstverbindung Freiburg - Ins ist nicht notwendig, da weder heute noch in den möglichen zukünftigen Fahrplänen die entsprechenden Anschlusszüge ab Ins in Richtung Biel verkehren.

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

Die S-Bahnlinien sind in Kapitel 3.2.1 enthalten.

Lyss - Büren

Das Angebot wird unverändert beibehalten. Der für eine Angebotsverbesserung notwendige zusätzliche Zugblock zwischen Lyss und Buswil ist gemäss dem heutigen Planungsstand im Rahmen der Automatisierung der Linie im Jahr 2011 vorgesehen. Nicht gesichert ist derzeit die Finanzierung.

Lyss - Kerzers

Das Angebot wird nicht verändert. Aus betrieblichen Gründen verkehren die Züge in Kerzers als S5 weiter nach Bern.

3.2.3 RVK Oberaargau

Die Nachfrage hat 2005 gegenüber 2004 auf allen Bahnlinien um 5 bis 15% zugenommen. Eine starke Zunahme von über 20% kann auf der Linie Solothurn - Olten festgestellt werden.

Einzig auf der Linie Langenthal - Olten erfolgte eine Abnahme von 5%, wobei die betrachteten Abschnitte im Kanton Solothurn liegen.

Die positive Nachfrageentwicklung auf der Linie Langenthal - Huttwil - Wolhusen ist wahrscheinlich vor allem durch die Verlagerung von Reisenden zwischen Huttwil und Burgdorf - Bern begründet, welche neu über Langenthal statt wie bisher über Hasle-Rüegsau reisen.

Linie Langenthal - Olten

Das Angebot wird nicht verändert.

Linie Solothurn - Olten

An Wochenenden werden für den Betrieb der S-Bahn Basel weniger Flirt-Kompositionen benötigt als während der Woche, und somit stehen an Wochenenden in Olten Flirtzüge zur Verfügung. Ihr Einsatz ist ab Dezember 2006 in einem ersten Schritt an Sonn- und Feiertagen auf der Linie Olten - Solothurn vorgesehen. Durch den Einsatz dieses schnelleren Rollmaterials ist es möglich, die Fahrzeit zu kürzen und die Züge bis Oberdorf (Sesselbahn nach Weissenstein) zu verlängern. Die Beschleunigung der Züge erlaubt zusätzliche Anschlüsse beispielsweise in Solothurn von und nach Bern.

Sonst bleibt das Angebot unverändert.

Linie Solothurn - Niederbipp - Langenthal

Das Angebot wird grundsätzlich nicht verändert. Die Anträge der RVK nach Verlängerung von in Wiedlisbach endenden Zügen bis Niederbipp werden abgelehnt: Einerseits ist die Nachfrage auf diesen Zügen bescheiden (weniger als 10 Reisende ausserhalb von Solothurn), andererseits wären damit wenig sinnvolle Rückfahrten von Niederbipp ins Depot nach Wiedlisbach verbunden.

Linie Langenthal - Roggwil - St. Urban

Das Angebot wird nicht verändert.

Linie Langenthal - Huttwil - Wolhusen

Die Linie ist heute der Angebotsstufe 2 zugeordnet und das Angebot kann ohne Erhöhung der Angebotsstufe nicht ausgebaut werden. Die RVK Oberaargau beantragt ein zusätzliches Kurspaar Langenthal - Huttwil, um am Abend einen durchgehenden Studententakt (ohne heutige Taktlücke von 90 bzw. 120 Minuten) anzubieten.

Dem Antrag wird entsprochen, da dank der deutlichen Nachfragezunahme die Zielvorgaben der Angebotsstufe 2 jetzt erreicht werden.

Die Linie ist neu der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

3.2.4 RVK Emmental

Die Nachfrage hat 2005 gegenüber 2004 auf den verschiedenen Bahnlinien zugenommen. Da die Linien weitgehend neu konzipiert wurden, ist eine genaue Quantifizierung der Entwicklung mit den verfügbaren Daten nicht möglich.

Linie Bern - Konolfingen - Langnau - Luzern

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2005 wurde der Halt des RE in Trubschachen eingeführt. Somit besteht ein stündliches und schnelles Angebot nach Bern und Luzern.

Die Regionalzüge aus dem Entlebuch verkehren seit Dezember 2005 bis Trubschachen, wo aber keinerlei Anschlüsse vorhanden sind. Diese Züge werden durch den Kanton Bern nicht bestellt und finanziert, da der Nutzen für den Kanton Bern sehr bescheiden ist.

Ausführungen zu den S-Bahnlinien sind in Kapitel 3.2.1 enthalten.

Linie Solothurn - Burgdorf - Konolfingen - Thun

Durch die Beschleunigung der Fernverkehrszüge zwischen Bern und Thun müssen die Züge mit Anschluss in Thun in Richtung Spiez früher eintreffen. Dadurch wird das Angebot der RE-Züge Solothurn - Thun und der Regionalzüge zwischen Hasle-Rüegsau und Thun verändert.

Durch die Reduktion der Aufenthaltszeit der RE-Züge in Konolfingen kann die Fahrzeit zwischen Burgdorf und Thun um bis zu 10 Minuten reduziert werden. Der RE vermittelt in Konolfingen Anschluss auf den RE nach Bern, die Anschlüsse nach Langnau gewährleistet neu die S2. Die RE-Halte in Schafhausen i.E. und Bigenthal fallen weg. Die Stationen werden neu stündlich durch einen Regionalzug bedient, der zwischen Thun und Hasle-Rüegsau verkehrt.

In den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend verkehren zusätzliche Regionalzüge zwischen Walkringen und Konolfingen sowie zwischen Thun und Konolfingen. Die Verdichtungszüge am Mittag fallen weg.

Das neue Konzept ist dank einem Ausbau der Kreuzungsstationen Aefligen, Brenzikofen und Walkringen möglich, nicht nötig ist aber der früher vorgesehene Doppelspurabschnitt bei Brenzikofen.

Auf der ganzen Linie verkehren die Züge am Abend im Stundentakt. Die heute von Sonntag bis Donnerstag bestehende Angebotslücke fällt weg.

Da wegen der veränderten Haltepolitik der RE zwischen Hasle-Rüegsau und Walkringen zusätzliche Regionalzüge verkehren, wird die Angebotsstufe in diesem Abschnitt von der Stufe 2 in die Stufe 3 erhöht.

Linie Ramsei - Langnau

Das Angebot wird nicht verändert.

Linie Bern - Burgdorf - Wynigen - Herzogenbuchsee - Olten

Entsprechend einer Vereinbarung zwischen den SBB und dem Kanton Bern wird der stündliche Halt des Interregio-Zuges in Wynigen für die Fahrplanjahre 2005 - 2008 durch den Kanton Bern bestellt. Ab Fahrplanwechsel Ende 2008 handelt es sich bei der Linie Bern - Burgdorf - Wynigen - Herzogenbuchsee - Langenthal - Olten um eine Linie des Fernverkehrs ohne Beteiligung des Kantons Bern.

3.2.5 RVK Bern-Mittelland

Die Bahnlinien der RVK Bern-Mittelland sind in Kapitel 3.2.1 zur S-Bahn Bern behandelt.

3.2.6 RVK Oberland-West

Die Nachfrage 2005 hat gegenüber 2004 leicht zugenommen.

Ausgangslage: Neukonzeption des Fernverkehrs mit Lötschberg-Basistunnel

Die RVK 5 wird durch die Neukonzeption des Fernverkehrs nach Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels stark betroffen. Folgende Änderungen am Fernverkehrsangebot sind für die Anschlusslinien im Gebiet der RVK 5 relevant:

- Die Fahrzeit Bern - Thun wird durch die Aufhebung der Baustellen zwischen Bern und Gümligen um 2 bis 3 Minuten verkürzt. Da die Zeiten in Bern unverändert bleiben, verändern sich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Thun und Spiez um diese 2 bis 3 Minuten.
- Bis auf einige Züge am Abend fahren alle nationalen und internationalen Fernverkehrszüge durch den Lötschberg-Basistunnel. Mit Ausnahme des ersten IC Brig - Bern am Morgen halten diese Züge nicht in Frutigen.⁴

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

Die S1 und die S3/33 (neu S4/44) sind in den Kapiteln 2.2.3 und 3.2.1 zur S-Bahn Bern behandelt.

Konolfingen - Thun

Zwischen Steffisburg und Thun hat die Nachfrage um 30% zugenommen. Dies könnte damit zusammenhängen, dass Reisende aus Heimberg und Steffisburg vermehrt über Thun nach Bern reisen, da neu in den Hauptverkehrszeiten attraktive Verbindungen im Halbstundentakt vorhanden sind.

Die veränderte Anschlusssituation in Thun erfordert Anpassungen bei der Fahrplanglage des RE Burgdorf - Konolfingen - Thun. Der RE muss in Konolfingen früher nach Thun abfahren und kann dadurch den Anschluss vom RE von Luzern nicht mehr abwarten. Er wird auch in Heimberg, Lädeli und Steffisburg halten. Die Halte in Lädeli und Steffisburg sind in den Stunden möglich, in denen keine Regionalzugsverdichtung verkehrt. Damit haben Oberdiessbach, Heimberg, Lädeli und Steffisburg tagsüber einen durchgehenden Halbstundentakt

Aufgrund der zusätzlichen Halte des RE wird die Anzahl der Regionalzugsverdichtungen reduziert. Die Linie Konolfingen - Thun wird der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

Spiez - Frutigen - Kandersteg - Brig

Die Bedienung der Lötschberg-Bergstrecke wird durch einen stündlich verkehrenden RE Spiez - Brig sichergestellt. Der RE hält in Mülenen (Halt auf Verlangen), Reichenbach, Frutigen, Kandersteg, Goppenstein und an den Stationen der Südrampe. Der RE hat in Spiez schlanken Anschluss an die IC von und nach Bern. Je drei Zugspare am Morgen und am Nachmittag verkehren bis bzw. ab Bern. An Wochenenden werden zwei bis drei weitere Zugspare bis Bern verkehren können. Die definitive Anzahl hängt ab von der Trassenverfügbarkeit im Aaretal und wird im Frühjahr 2007 festgelegt. Ab ca. 2011 werden die RE-Züge stündlich bis Bern verkehren.

⁴ Das BAV hat die SBB und die BLS beauftragt, nochmals zu prüfen, ob ein regelmässiger Halt der IC in Frutigen möglich ist. Dies hätte vermutlich erhebliche Auswirkungen auf das gesamte Konzept. Die endgültigen Ergebnisse der Überprüfung werden im Herbst 2006 erwartet.

Die RE von Bern werden in Spiez gesplittet. Ein Zugsteil fährt nach Zweisimmen, der andere über den Lötschberg nach Brig. Dies setzt entsprechendes Rollmaterial voraus. Die BLS ist dabei, für den RE neues, modernes Rollmaterial zu beschaffen. Vermutlich werden im Dezember 2007 noch nicht alle neuen Kompositionen zur Verfügung stehen, so dass für eine Übergangszeit mit Einschränkungen zu rechnen ist (z.B. noch kein Splitting in Spiez).

Als mittelfristiges Ziel wird angestrebt, die Fahrlage dieser RE zwischen Bern und Spiez so zu optimieren, dass in Bern Anschlüsse auf alle Fernverkehrszüge bestehen und dass die Reisezeit durch den Wegfall der Überholung in Spiez verkürzt werden kann.

Zwischen Spiez und Frutigen verkehren in den Hauptverkehrszeiten Verdichtungszüge, genau um eine halbe Stunde versetzt und mit den gleichen Halten wie der RE. Dadurch haben Frutigen und Reichenbach zeitweise halbstündliche Verbindungen nach Spiez und Bern. Montags bis freitags werden die Verdichtungszüge zu den für Pendler und Schüler wichtigen Zeiten verkehren, am Wochenende eher zu den touristisch wichtigen Zeiten.

Die heutigen Regionalzüge Spiez - Reichenbach entfallen bzw. werden durch die RE und die Verdichtungszüge ersetzt. Die Station Heustrich-Emdthal wird aufgehoben (Ersatzangebot siehe Kapitel 3.3.5).

Die Strecke Spiez - Kandersteg wird der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

Spiez - Zweisimmen

Wegen der Unwetterschäden (ab Herbst 2005) sind keine vollständigen Nachfragedaten verfügbar.

Aufgrund der veränderten Anschlusssituation in Spiez wird das Angebot im Simmental angepasst, wobei das Mengengerüst der Regionalzüge und RE unverändert bleibt. Die Zugskreuzungen finden in Wimmis, Erlenbach, Därstetten und Boltigen statt. Die RE halten regelmässig in Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach und Boltigen. Die Regionalzüge werden beschleunigt. Die heute teilweise langen Unterwegshalte zum Abwarten von Zugskreuzungen können reduziert werden.

Sobald das von der BLS für den RE Lötschberg bestellte Rollmaterial in ausreichendem Masse vorhanden ist, verkehren die Regionalzüge aus dem Simmental in den Hauptverkehrszeiten direkt bis Bern. Sie werden in Spiez mit dem RE von Brig gekuppelt. Dadurch erhält das Simmental täglich mehrere Direktverbindungen von und nach Bern.

Zweisimmen - Lenk

Der Fahrplan wird an die neuen Anschlusszeiten in Zweisimmen angepasst. Es soll ein regelmässiger Stundentakt mit Anschlüssen an die Regionalzüge Zweisimmen - Spiez (- Bern) angeboten werden. Zusatzzüge werden in Absprache mit der RVK genau festgelegt und vermitteln Anschlüsse an die RE von/nach Spiez oder Montreux. Das Mengengerüst bleibt unverändert.

Zweisimmen - Saanen - Montreux

Auf der Strecke Zweisimmen - Saanen (- Montreux) sind keine konzeptionellen Änderungen vorgesehen.

Standseilbahn Beatenbucht - Beatenberg

Seit Juli 2005 ist die sanierte Standseilbahn in Betrieb. Es sind keine Änderungen beim Angebot geplant.

3.2.7 RVK Oberland-Ost

Die Nachfrage hat 2005 gegenüber 2004 um rund 5% zugenommen.

Ausgangslage: Nach wie vor fehlender Vollknoten Interlaken Ost

Obwohl sich die Fahrzeit Bern - Thun durch die Aufhebung der Baustellen zwischen Bern und Gümligen um 2 bis 3 Minuten verkürzt, wird der Vollknoten Interlaken Ost nach wie vor nicht erreicht. Die Zugskreuzungen finden unverändert in Interlaken West statt. Die Fahrzeitverkürzung wird deshalb nur für Interlaken West wirksam. Seit Dezember 2005 kann die Fahrzeit mit der späteren Abfahrt in Bern um 3 Minuten reduziert werden.

Unverändert bleibt auch die Anzahl der Fernverkehrsverbindungen Bern - Interlaken: Stündlich zur vollen Stunde ein IC bzw. ICE, alle zwei Stunden zur halben Stunde ein weiterer IC. In den Stunden dazwischen verkehren die Cisalpino-Züge nach Mailand. Um halbstündliche Verbindungen Bern - Interlaken anbieten zu können, muss der Regionalverkehr weiterhin alle zwei Stunden die fehlende Verbindung Spiez - Interlaken ergänzen.

Regionalverkehr Spiez - Interlaken

Die leicht geänderten Fahrzeiten des Fernverkehrs zwischen Bern und Interlaken haben direkte Auswirkungen auf den Regionalverkehr zwischen Spiez und Interlaken. Für den Regionalzug ist nicht immer die Fahrlage mit den besten Anschlüssen in Spiez verfügbar.

Generell soll der Regionalverkehr zwischen Spiez und Interlaken aber nach wie vor auf der Schiene abgewickelt werden. Nur am Abend verkehrt ein Bus als Ersatz für den Regionalzug. Dies entspricht den Ergebnissen einer umfassenden Studie, die im Auftrag der RVK durchgeführt wurde.

Alle zwei Stunden, wenn der halbstündliche IC nach Interlaken nicht verkehrt, fährt der Regionalzug in der Fahrlage des IC. Er hat damit schlanke Anschlüsse in Spiez von/nach Bern. Die Ergänzung des Angebots des Fernverkehrs Bern - Interlaken zum Halbstundentakt, die heute mit der Verlängerung des RE vom Simmental nach Interlaken erreicht wird, übernimmt ab 2008 wieder der Regionalzug.

In den Stunden dazwischen verkehrt der Regionalzug um knapp 20 Minuten verschoben. Die Anschlusszeiten nach Bern betragen dann ca. 15 Minuten. Sehr gute Anschlüsse hat dieser Regionalzug aber an den RE nach Frutigen/Kandersteg.

Das Regionalzugsangebot wird durch einzelne zusätzliche Kurse verdichtet. Der von der RVK beantragten generellen Verdichtung des Regionalzugsangebots auf 1,5 Verbindungen pro Stunde kann nicht entsprochen werden.

Der RE von Zweisimmen wird nur noch zu touristisch besonders interessanten Zeiten bis Interlaken verlängert (GoldenPass).

Der Regionalverkehr Spiez - Interlaken bleibt in der Angebotsstufe 2.

Meiringen - Innertkirchen

Die neue Struktur des Angebots zwischen Meiringen und Innertkirchen (tagsüber fährt die MIB, abends das Postauto) hat sich bewährt. Die Gesamtnachfrage im öV (Bahn und Bus) zwischen Meiringen und Innertkirchen hat um ca. 15 Prozent zugenommen. Es sind keine weiteren Änderungen im Angebot geplant.

Lauterbrunnen - Grütschalp - Mürren

Die über 100 Jahre alte Standseilbahn Lauterbrunnen - Grütschalp wird zurzeit durch eine Luftseilbahn ersetzt. Die Betriebsaufnahme ist rechtzeitig zur Wintersaison im Dezember 2006 geplant. Am Fahrplanangebot ist gegenüber dem früheren Zustand mit Standseilbahn keine grundsätzliche Änderung vorgesehen.

Übrige Bahnen

Auf den übrigen Bahnlinien in der RVK 6 sind keine Änderungen vorgesehen.

3.3 Busverkehr

3.3.1 RVK Biel - Seeland - Berner Jura

Die Nachfrage ist 2005 gegenüber 2004 trotz punktuellen Angebotsverbesserungen und einer Zunahme bei den Bahnlinien insgesamt stabil geblieben.

Buslinie Delémont - Moutier

Trotz deutlichem Angebotsausbau ab dem Fahrplan 2005 hat die Nachfrage um über 10% abgenommen.

Eine Analyse der Nachfrage führt zu folgenden Schlüssen:

- Die Nutzung der Buslinie ist klar auf Delémont ausgerichtet. Diese Ausrichtung hat sich mit dem neuen Fahrplan deutlich verstärkt. Dies ist wahrscheinlich auf den in den Hauptverkehrszeiten verkehrenden RE zwischen Delémont und Biel zurückzuführen.
- Während die Nachfrage zwischen Delémont und Courrendlin gut ist, liegt sie im bernischen Streckenteil deutlich unter der Minimalvorgabe der Angebotsverordnung.

Das Angebot der Linie wird reduziert und besteht neu aus einem Stundentakt mit Verdichtungen während der Abendspitze. Die Linie hat vom Morgen bis am Nachmittag in Moutier Anschluss nach Biel und Solothurn sowie Anschluss aus Sonceboz, am Abend bestehen Anschlüsse aus Biel und Solothurn sowie nach Sonceboz. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 2 statt 3 zugeteilt.

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

Die Nachfrage beim Ortsbus Moutier hat in den letzten Jahren tendenziell abgenommen und der minimale Kostendeckungsgrad kann nicht mehr erreicht werden. Unge-nügend ist die Nachfrage insbesondere in den Nebenverkehrszeiten am Vor- und Nachmittag.

Daher wurde gemeinsam mit Postauto und der RVK und basierend auf der heutigen Nachfrage ein neues Angebot für die Nebenverkehrszeiten entwickelt: Der heutige Rufbusbetrieb wird durch ein fahrplanmässiges Angebot abgelöst. Die Busse vermitteln in Moutier Anschlüsse an die Züge und bedienen die verschiedenen Quartiere entsprechend der Nachfrage. Zwischen dem Bahnhof und dem Ortszentrum verkehren die Busse in jeder Richtung zwei bis dreimal pro Stunde.

Die Linien mit Bedienung des Spitals und „Sur Menué“ werden der Stufe 1 zugeteilt. Die Linie nach „Rouges-Champs / Chantemerle“ verkehrt stündlich und ist der Stufe 2 zugeteilt.

Buslinien im Gebiet „La Courtine de Bellelay“, Buslinien St-Imier - Tramelan, Tramelan - Saignelégier - Goumois und Tramelan - Les Genevez

Da die Nachfrage am Sonntag ausserordentlich schlecht, das Potenzial im Freizeitverkehr aber durchaus vorhanden ist, haben Postauto und CJ gemeinsam ein alternatives Angebot vorgeschlagen. Durch eine kombinierte Bedienung der verschiedenen Linien der zwei Unternehmungen kann das Angebot bei gleichen Kosten attraktiver gestaltet werden: Auf den Linien Tavannes - Lajoux - Les Genevez und Tramelan - Lajoux - Glovelier verkehrt noch ein fahrplanmässiges Kurspaar am Abend. Tagsüber steht ein Rufbus für bedarfsorientierte Verbindungen zur Verfügung. Zwischen St-Imier und Mont-Crosin verkehrt am Mittag bei Bedarf ein zusätzlicher Kurs. Das neue Sonntagsangebot wird im Dezember 2006 eingeführt.

Buslinien Le Landeron - La Neuveville - Plateau de Diesse

Der Antrag der RVK auf zusätzliche Frühverbindungen am Wochenende wird wegen der bescheidenen heutigen Nachfrage auf den ersten Kursen abgelehnt. Das Angebot wird nicht verändert.

Buslinie Biel - Romont / Orvin

Der Antrag der RVK um Späterlegung des letzten Kurspaares wird aus folgenden Gründen abgelehnt: Die Späterlegung führt bei zunehmenden Kosten zu ungünstigeren Anschlüssen beim letzten Kurs aus Orvin in Biel. Diese Anschlüsse spielen für den Freizeitverkehr eine gewisse Rolle. Die heutige Abfahrtszeit ist bezüglich Aktivitäten in der Stadt nicht schlecht und weicht lediglich um 10 Minuten von der optimalen Fahrplage bezüglich Zugsanschlüssen ab. Weiter würde die Angebotslücke zum zweitletzten Kurs nach Romont zusätzlich vergrössert. Das Angebot wird somit unverändert beibehalten.

Buslinie Biel - Pieterlen

Der Antrag der RVK nach einer früheren Verbindung am Samstag wird abgelehnt, da nur eine geringe Nachfrage zu erwarten ist und zwischen Pieterlen und Biel noch ein Regionalzug verkehrt.

Buslinie Biel - Meinisberg

Das Angebot wird beibehalten.

Buslinie Biel - Scheuren

Der Antrag der RVK nach einer veränderten Fahrplanlage wird abgelehnt: Der Fahrplan wurde vor der Einführung mit den Gemeinden konsolidiert. Eine Schiebung um 30 Minuten erscheint somit nicht zwingend und führt zudem wegen des zusätzlichen Kurspaares zu Zusatzkosten. Das Angebot wird somit beibehalten.

Buslinie Biel - Studen - Lyss / Studengrien

Die genaue Fahrplangestaltung hat ergeben, dass auch auf dem Linienabschnitt zwischen Worben und Lyss ein Angebot der Stufe 3 vorhanden ist. Dieser Linienabschnitt wird somit der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Mit dem Ausbau des Einkaufszentrums „Centre Brügg“ muss gemäss Baugesetzgebung die öV-Erschliessung durch die Betreiberin des Einkaufszentrums verbessert werden. Diese Anforderung des Baugesetzes wird entweder durch einen Shuttlebetrieb oder aber durch eine Verdichtung und allenfalls Veränderung der Linienführung des bestehenden Busangebots erreicht. Die Detailplanung ist noch ausstehend. In diesem Zusammenhang ist denkbar, dass das Angebot der Linie Biel - Studen - Lyss/Studengrien verändert wird. Dies hat allerdings keine Auswirkungen auf die Angebotsstufe. Im Übrigen wird das Angebot beibehalten.

Buslinien Aarberg - Biel und Jens - Biel

Das Angebot wird beibehalten.

Buslinie Aarberg - Lyss

Das Angebot der Linie Aarberg - Lyss ergänzt und verdichtet das bestehende Bahnangebot. Wegen der insgesamt nicht besonders guten Nachfrage zwischen Aarberg und Lyss sowie der gemäss Grossratsbeschluss vorgesehenen Überprüfung der Betriebsmittelart wird der Antrag der RVK auf eine Aufstufung und Verdichtung des Busangebots abgelehnt.

Buslinie Aarberg - Täuffelen

Das Angebot des Bürgerbusses wird durch die federführenden Gemeinden festgelegt. Nach Auskunft der Gemeinden wird das Angebot rege genutzt und wird somit beibehalten.

Buslinien Ins - Erlach - Lüscherz / Gals / Le Landeron

Mit der Änderung des Fahrplans auf der Linie Bern - Neuchâtel Ende 2008 muss das Buskonzept der Region Erlach angepasst werden. Da die genauen Bahnfahrpläne erst im Spätsommer 2006 vorliegen, konnte das Buskonzept noch nicht erarbeitet werden. Die Planungsarbeiten werden unter der Federführung der RVK und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden durchgeführt. Die heutigen Anschlussprioritäten, die Linienführungen, der Angebotsumfang und folglich auch die Angebotsstufen werden unverändert beibehalten.

Buslinie Aarberg - Radelfingen - Frieswil (- Bern)

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

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

Das Angebot wird unverändert beibehalten. Der Antrag der RVK nach zusätzlichen Bedarfsschleifen nach Wiler - Grissenberg wird wegen der kritischen Stellungnahme der Gemeinde Seedorf und der schwachen Nachfrage auf dem entsprechenden Linienabschnitt abgelehnt.

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

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Buslinien Solothurn - Büren a. A. und Büren a. A. - Grenchen

Das Angebot wird nicht verändert. Mit dem Strassenumbau in Büren verkehrt die Linie Büren a. A. - Grenchen ebenfalls via Bahnhof.

Buslinie Lengnau - Grenchen

Das Angebot wird nicht verändert. Der Antrag der RVK auf Aufnahme des heute durch die Gemeinde Lengnau finanzierten Zusatzangebots zum Halbstundentakt und somit Aufstufung der Linie in die Angebotsstufe 3 wird wegen ungenügender Nachfrage abgelehnt.

3.3.2 RVK Oberaargau

Zwischen 2004 und 2005 hat die Nachfrage um rund 6% zugenommen.

Herausragend ist der Nachfragezuwachs von 18% beim Stadtbus Langenthal. Möglicherweise hat die Integration in den Libero-Tarifverbund und der dadurch im Bahnbillet eingeschlossene Stadtbus zum Nachfragezuwachs beigetragen.

Die Strecke Huttwil - Hasle Rüegsau verlor 2005 gegenüber dem Vorjahr 23% an Nachfrage. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass Pendler von Huttwil Richtung Bern vermehrt über Langenthal reisen. Die öV-Benutzung in Dürrenroth hat hingegen zugenommen, da das Dorf mit dem Bus örtlich besser erschlossen wird.

Buslinie Farnern - Wiedlisbach - Wangen- Herzogenbuchsee - Bützberg - Langenthal - Melchnau

Das Angebot wird zwischen Farnern und Langenthal unverändert beibehalten. Der Antrag der RVK nach einer Verlängerung des Halbstundentaktes zwischen Langenthal und Melchnau um eine Stunde wird unterstützt, da die Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten sehr hoch ist und mit zusätzlichen Kunden gerechnet werden kann.

Die Erschliessung des Spitals von Langenthal wird an Sonntagen (kein Betrieb des Ortsbusses) durch die Linie Langenthal - Melchnau gewährleistet.

Buslinie Niederbipp - Wolfisberg - Farnern

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Buslinie Herzogenbuchsee - Wynigen

Das Angebot wird unverändert beibehalten. Das aktuelle Angebot wird durch eine zusätzliche Bestellung der Gemeinden für die Schülertransporte ergänzt. Da eine Reorganisation der Schulstandorte vorgesehen ist, sind in den kommenden Jahren Anpassungen am Fahrplan absehbar.

Buslinie Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten

Die Linie weist eine gute Nachfrage auf und die Zielvorgaben werden deutlich übertroffen. Das heutige Angebot zwischen Herzogenbuchsee und Langenthal weist am Morgen in der Hauptverkehrszeit eine Angebotslücke von 90 Minuten auf, zudem verkehrt der letzte Kurs ab Herzogenbuchsee bereits um 18 Uhr. Die RVK beantragt zusätzliche Kurse am Morgen und Abend.

Durch einen alternativen Fahrzeugeinsatz ist es möglich, am Morgen und am Abend einen zusätzlichen Kurs Langenthal - Herzogenbuchsee und am Abend zwei zusätzliche Kurse Herzogenbuchsee - Langenthal anzubieten. Der Antrag der RVK soll somit umgesetzt werden.

Buslinien Solothurn - Herzogenbuchsee

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Stadtbus Langenthal

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

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

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

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

Das Angebot des Bürgerbusses wird durch die federführenden Gemeinden festgelegt. Nach Auskunft der Gemeinden wird das Angebot rege genutzt und wird somit beibehalten.

Buslinie Rohrbachgraben - Rohrbach - Kleindietwil

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

3.3.3 RVK Emmental

Buslinien Region Oberes Emmental

Insgesamt ist die Nachfrage 2005 gegenüber 2004 stabil geblieben.

Auf der Linie Escholzmatt - Marbach - Schangnau - Kemmeriboden wird versuchsweise und mit finanzieller Beteiligung der Gemeinden am Wochenende ein Spätkurs eingeführt.

Durch den Angebotsausbau am Wochenende bei der S2 und der damit verbesserten Anschlusssituation in Signau fallen bei der Linie Signau - Röthenbach einzelne Kurse zwischen Signau und Langnau weg.

Auf den übrigen Linien (Langnau - Aeugstmatte / Langnau - Gohl, Langnau - Trub - Fankhaus, Langnau - Ramsei und den Ortslinien Langnau) wird das Angebot beibehalten.

Buslinien Region Trachselwald

Das Angebot auf den Linien Ramsei - Sumiswald - Wasen i.E., Grünenmatt - Thal und Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier - Huttwil wird beibehalten.

Buslinien Region Kiesental

Biglen - Arni - Obergoldbach - Lützelflüh

Mit dem neuen Bahnfahrplan zwischen Hasle-Rüegsau und Konolfingen wird das Angebot den veränderten Anschlussbedingungen in Biglen angepasst. Es wird ein lastrichtungsabhängiger Fahrplan eingeführt. Der Angebotsumfang bleibt unverändert.

Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand / Oberdiessbach - Bleiken - Heimenschwand

Das Fahrplanangebot wird den veränderten Anschlussbedingungen in Oberdiessbach angepasst. Die Anzahl Kurspaare bleibt unverändert.

Oberthal - Zäziwil - Grosshöchstetten

Das Angebot wird beibehalten.

Münsingen - Konolfingen

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Grosshöchstetten - Worb / Biglen - Worb / Walkringen - Worb

Mit dem neuen Bahnfahrplan zwischen Hasle-Rüegsau und Konolfingen wird das Angebot den veränderten Anschlussbedingungen in Walkringen, Biglen und Grosshöchstetten angepasst.

Grundsätzlich bestehen in Worb Anschlüsse auf das dichte Angebot der S7. Die Busse der Linie Worb - Walkringen vermitteln in Walkringen Anschlüsse nach Burgdorf und Konolfingen, die Busse der Linie Worb - Grosshöchstetten haben in Grosshöchstetten in Lastrichtung Anschlüsse nach Konolfingen, bei der Linie Worb - Biglen bestehen teilweise Anschlüsse nach Konolfingen. Die vergleichsweise schlechten Anschlüsse in Biglen sind insofern von untergeordneter Bedeutung, als die Linie zwischen Worb und Enggistein parallel zur Linie Worb - Walkringen verläuft.

Buslinien Region Burgdorf / Unteres Emmental

Die Nachfrage hat 2005 gegenüber 2004 um 12% zugenommen.

Herausragend ist die Zunahme zwischen Burgdorf und Fraubrunnen von über 50%. In der Region Burgdorf werden zahlreiche Zusatzangebote (Linienverlängerungen, Taktverdichtungen, Abend- und Sonntagsbetrieb) von Gemeinden und Dritten finanziert.

Wynigen - Koppigen - Burgdorf - Lueg

Die Linie Burgdorf - Koppigen erfüllt die Zielvorgaben gemäss Angebotsverordnung für den Kostendeckungsgrad und die Nachfrage. Zwischen Burgdorf und Ersigen besteht seit 2001 ein durch die Gemeinden finanziertes Zusatzangebot zum 15-Minutentakt. Entsprechend dem Antrag der RVK soll das bestehende Angebot folgendermassen ergänzt werden:

- Das Angebot der heutigen Linie Burgdorf - Koppigen wird durch ein Abendangebot ergänzt.
- Auf dem Abschnitt Burgdorf - Kirchberg wird die Linie durch eine neue Linie Burgdorf - Kirchberg Neuhof ergänzt, so dass die Taktintervalle halbiert werden. Die neue Linie verkehrt in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend.

Der Linienabschnitt Burgdorf - Kirchberg ist neu der Angebotsstufe 3, der Linienast Kirchberg - Kirchberg Neuhof der Angebotsstufe 1 zugeteilt. Der Linienabschnitt Ersigen - Koppigen wird der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

Das Angebot des Linienasts Burgdorf - Lueg wird beibehalten. Die im Dezember 2004 eingeführte Verlängerung der Linie von Koppigen nach Wynigen ist bewährt und wird beibehalten.

Linie Koppigen - Utzenstorf - Bätterkinden

Das auf Dezember 2004 eingeführte Angebot hat die Erwartungen erfüllt und wird unverändert beibehalten.

Tschamerie - Burgdorf - Lyssach - Fraubrunnen

Die Linienführung wird zwischen Burgdorf und Lyssach-Bernstrasse angepasst: Die Linie bedient neu den Bahnhof in Alchenflüh. Das kantonale Grundangebot wird durch eine Zusatzbestellung der Betriebe an der Bernstrasse zum 15-Minutentakt verdichtet.

Der Antrag nach Aufnahme der Linienverlängerung von Tschamerie bis Hasle-Rüegsau und einer Verdichtung des Angebotes wird abgelehnt. Die von den Gemeinden Hasle und Rüegsau finanzierte Verlängerung besteht erst seit Dezember 2004, für eine Aufnahme ins Grundangebot liegen noch zu wenig Erfahrungswerte vor. Nach Abschluss der „Zweckmässigkeitsprüfung Erschliessung Emmental“ soll im Rahmen einer Gesamtsicht im Angebotsbeschluss 2010 - 2013 das zukünftige Angebot festgelegt werden.

Der heutige Angebotsumfang wird somit unverändert beibehalten.

Ortslinien Burgdorf: Gyrischachen - Bahnhof - Meiefeld und Bahnhof - Steinhof/Gymnasium - Bahnhof (mit angepasster Linienführung).

Der Antrag nach Aufnahme der heutigen Zusatzbestellungen der Stadt Burgdorf ins kantonale Grundangebot wird abgelehnt. Die von der Stadt Burgdorf finanzierten Verdichtungen bestehen seit Dezember 2004, für eine Aufnahme ins Grundangebot liegen noch zu wenig Erfahrungswerte vor. Nach Abschluss der „Zweckmässigkeitsprüfung Erschliessung Emmental“ soll im Rahmen einer Gesamtsicht im Angebotsbeschluss 2010 - 2013 das zukünftige Angebot festgelegt werden.

3.3.4 RVK Bern-Mittelland

Buslinien Frienisberg

Die Nachfrage aller Linien ist trotz teils deutlichem Angebotsausbau insgesamt stabil geblieben, wobei teilweise deutliche Verlagerungen zwischen den Linien auftreten.

Die Nachfrage der Linie 101 ist sehr hoch. Die im aktuellen Fahrplan bestehende Angebotslücke am Vormittag soll auf den Dezember 2007 geschlossen werden.

Die Angebotsstufen sollen auf einigen Linienabschnitten an das effektive Angebot angepasst werden. Eine Veränderung der Angebots ist aber nicht vorgesehen. Dies betrifft die folgenden Abschnitte:

- Uetligen - Ortschaften - Kirchlindach: Angebotsstufe 1 anstatt 2
- Abschnitt Kirchlindach - Zollikofen: Angebotsstufe 4 anstatt 3
- Abschnitt Wohlen - Hinterkappelen: Angebotsstufe 4 anstatt 3

Buslinien Frauenkappelen - Mühleberg

Die Nachfrage 2005 ist gegenüber 2004 praktisch stabil geblieben.

Die Anbindung von Gümmenen der Linie Mühleberg - Rosshäusern wird wegen der praktisch inexistenten Nachfrage im Dezember 2006 aufgehoben. Die ebenfalls sehr schwach nachgefragte Verbindung zwischen Frauenkappelen und Riedbach (Linie 108) soll auf den Dezember 2007 aufgehoben werden.

Der Fahrplan der Buslinie Bern - Frauenkappelen - Mühleberg ist sehr knapp, wobei dank Linienverknüpfungen in Bern ein effizienter Betrieb möglich ist. Wegen der knappen Umläufe verkehren einzelne Kurse in der Hauptverkehrszeit ohne Halt zwischen Holenacker und Bremgartenfriedhof.

Mit dem neuen Angebot auf der Linie Bern - Neuchâtel und der Eröffnung der Haltestelle Brünnen ergibt sich eine neue Konstellation für die Erschliessung von Frauenkappelen und Mühleberg.

Die unter Federführung der RVK erarbeitete Studie zeigt verschiedene Varianten auf, wie die Erschliessung gelöst werden könnte: Bei der Linie Bern - Frauenkappelen - Mühleberg kann entweder das heutige Angebot beibehalten oder die Linie auf die Zugsanschlüsse in Brünnen ausgerichtet werden. Obwohl sich die Gemeinden Mühleberg und Frauenkappelen aus Komfortüberlegungen zugunsten einer Linienführung zum Bahnhof Bern aussprechen, soll die Linie auf Brünnen begrenzt werden. Dies aus folgenden Gründen:

- Mit Brünnen besteht ein idealer Umsteigepunkt für die Linie: Attraktive Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn und auf das städtische Netz, direkte Linienführung der S-Bahn nach Bern, gute Versorgungsinfrastruktur in Brünnen
- Die Reisezeit ist trotz Umsteigen in Brünnen vor allem in den Hauptverkehrszeiten kürzer und zuverlässiger.
- Die Busse ermöglichen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten kostengünstig weitere Erschliessungen, und die Kapazitätsengpässe am Morgen zwischen Frauenkappelen und Bern können abgedeckt werden.
- Die Begrenzung der Linie auf Brünnen wird nach Einschätzung des Kantons zu deutlichen Kostenreduktionen führen.

Das Angebotskonzept wurde im Verlauf des Spätsommers 2006 konsolidiert. Die Einführung erfolgt auf Dezember 2008. Bei der vorgesehenen Ausschreibung der Buslinien werden Unternehmervarianten, die wie bisher eine unveränderte Weiterführung ins Zentrum vorsehen, ebenfalls zugelassen und bewertet. Die Kostendifferenz wird massgebend sein, ob an der Anbindung der Linie in Brünnen wie geplant festgehalten wird.

Buslinien Laupenamt

Zwischen Laupen und Kriechenwil hat die Nachfrage von 2004 bis 2005 um knapp 10% abgenommen. Vermutlich reisen Pendler von Laupen wegen des verbesserten S-Bahn-Angebots vermehrt über Flamatt nach Bern. Die Buslinie Thörishaus - Neuenegg - Laupen hat 5% mehr Nachfrage verzeichnet.

Die Umsetzung des Angebotsmoduls 2 der S-Bahn Bern (Halbstundentakt der S-Bahn nach Laupen) hat grössere Anpassungen im Busnetz. Da der Linienabschnitt Neuenegg - Laupen neu von der S-Bahn im durchgehenden Halbstundentakt bedient wird, kann das parallele und somit überflüssige Busangebot gestrichen werden. Die verkürzte Linie Thörishaus Dorf - Neuenegg verbleibt unverändert in der Angebotsstufe 2. Die Anschlüsse in Thörishaus Dorf müssen lastrichtungsabhängig ausgestaltet werden. Zwischen Laupen und Gümmenen soll ein Stundentakt angeboten werden, die zwei bisherigen Direktkurse entfallen. Dadurch wird der Abschnitt Laupen - Gümmenen der Angebotsstufe 1 (bisher 2) zugeordnet.

Längenberg/Schwarzwasser

Die Nachfrage hat 2005 gegenüber 2004 um rund 10% zugenommen.

Der im Angebotsbeschluss 2005 - 08 für eine Dauer von vier Jahren beschlossene Versuchsbetrieb auf der Linie Riggisberg - Gurnigel - Gantrisch - Sangernboden - Schwarzenburg soll um ein Jahr bis zum Ablauf des Angebotsbeschlusses verlängert werden. Die Frequenzen sind erfreulich, der Kostendeckungsgrad ist hingegen derzeit noch ungenügend.

Die Umsetzung des Angebotsmoduls 2 der Weiterentwicklung S-Bahn (isolierte S2 nach Schwarzenburg und Wiederherstellung der Fernverkehrsanschlüsse) hat Anpassungen auf dem gesamten Busnetz zur Folge. Bei der Buslinie Niedermuhlern - Kehrsatz - Wabern kann der S-Bahnanschluss in Kehrsatz wesentlich verbessert werden. Hingegen verschlechtern sich die Umsteigeverhältnisse von der Buslinie Schwarzenburg - Riggisberg auf die Buslinien ins Gürbetal nach Thurnen/Toffen und die Anschlüsse der Linie Riggisberg - Gurnigel - Gantrisch - Sangernboden - Schwarzenburg in Schwarzenburg.

Die Linienführungen und Angebotsstufen bleiben gegenüber heute unverändert.

öV-Erschliessung Region Belp / Belp - Münsingen - Konolfingen

Die Nachfrage hat um mehr als 10% zugenommen. Grosse Zunahmen verzeichnet insbesondere der Ortsbus Belp.

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Linie Kaufdorf - Gerzensee - Wichtrach - Münsingen

Die Linie Münsingen - Gerzensee - Kirchdorf/Kaufdorf erfuhr von 2004 bis 2005 eine Nachfragesteigerung von 18%.

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Ortslinien Münsingen

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Buslinien Region Worb

Boll-Utzigen - Littewil/Radelfingen und Boll-Utzigen - Obermoos - Oberfeld - Boll-Utzigen

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Worb - Rüfenacht / Rubigen (Connecto)

Die bisherigen Frequenzerhebungen zeigen eine gute Nachfrage dieser Ende 2004 eingeführten Buslinie. Auf der Basis einer Erfolgskontrolle soll der Regierungsrat im Juni 2007 über die Aufnahme der Linie ins kantonale Grundangebot entscheiden.

Das Fahrplanangebot wird voraussichtlich unverändert beibehalten.

Worb - Walkringen, Wob - Biglen und Worb - Grossaffoltern

Mit dem neuen Bahnfahrplan zwischen Hasle-Rüegsau und Konolfingen wird das Angebot den veränderten Anschlussbedingungen in Walkringen, Biglen und Grosshöchstetten angepasst.

Grundsätzlich bestehen in Worb Anschlüsse auf das dichte Angebot der S7. Wegen der Anschlüsse an die Bahnlinie Konolfingen - Hasle-Rüegsau kann zwischen Worb und Enggistein nur noch in einer Richtung ein Halbstundentakt angeboten werden, in der anderen Richtung ergibt sich ein Taktintervall von 15/45 Minuten.

Die Angebotsstufen werden beibehalten.

Hindelbank - Krauchthal - Bolligen

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Schönbühl - Bärswil - Mattstetten

Das Angebot wird unverändert beibehalten.

Limpachtal / Lyss Ost

Zwischen 2004 und 2005 hat die Nachfrage um 5% zugenommen.

Die 5 Kurspaare von Jegenstorf nach Jegenstorf, Rotonda, generieren eine bescheidene Nachfrage. Das Anliegen der Gemeinde Münchringen nach einer Busanbindung ist als Alternative zur Erschliessung von Jegenstorf, Rotonda, möglich, so dass aus Münchringen in Jegenstorf Anschlüsse nach Bern und in Hindelbank Anschlüsse nach Burgdorf vorhanden sind. Diese Verbindung Jegenstorf - Hindelbank kann als Versuchsbetrieb eingeführt werden, falls die finanzielle Beteiligung der Gemeinden am Versuch gesichert werden kann. Die Erschliessung von Rotonda durch die 5 Kurspaare fällt dadurch weg, die von der Rotonda eigenständig angebotenen Kurse werden dadurch aber nicht tangiert.

Die Linie Bätterkinden - Limpach - Messen hat vor allem an Samstagen und Sonntagen Kurse, die nur nach Voranmeldung fahren. Der Rufbuszuschlag wurde aufgehoben, die Benutzung des Angebotes ist dennoch äusserst dürftig. Der federführende Kanton Solothurn wird sich 2007 darüber aussprechen, ob das Rufbusangebot im Bucheggberg beibehalten oder aufgehoben wird. Der Kanton Bern wird sich diesem Entscheid anschliessen. Die Linie Bätterkinden - Limpach - Messen würde somit kein Sonntagsangebot mehr aufweisen.

Auf den übrigen Linien wird das Angebot unverändert beibehalten.

3.3.5 RVK Oberland-West

Regionale Buslinien in der Agglomeration Thun

Die Nachfrage hat gegenüber 2004 um 12% zugenommen.

Die Fahrpläne der regionalen Buslinien in der Agglomeration Thun werden in Thun gemäss RVK-Konzept prioritär auf die Anschlüsse von/nach Bern ausgerichtet. Weitere Änderungen sind nicht vorgesehen.

Der für die Dauer von drei Jahren eingerichtete Versuchsbetrieb der Linie 22 („Hangbus“ Hünibach/Hilterfingen/Oberhofen) geht noch bis Dezember 2007. Nach Vorliegen der Erfolgskontrolle soll der Regierungsrat im Juni 2007 über die Aufnahme ins Grundangebot entscheiden.

Buslinien im Thuner Westamt

Von 2004 auf 2005 hat die Nachfrage auf den Buslinien im Westamt überdurchschnittlich gegen 20% zugenommen.

Zwischen Thun und Thierachern (Linien 50/51) wird entsprechend dem Antrag der RVK der durchgehende Halbstundentakt eingeführt. Weitere Änderungen am Mengengerüst sind nicht vorgesehen. Der von der RVK beantragte Betrieb der Linie 56 (Wattenwil - Riggisberg) auch an Wochenenden wird abgelehnt. Der Linienabschnitt Thun - Thierachern wird der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

Die Linie 53 (Blumenstein - Seftigen) verliert durch die Änderungen bei der S-Bahn in Seftigen die Anschlüsse Richtung Thun. Der Fahrplan wird konsequent auf die Anschlüsse von/nach Bern ausgerichtet.

Die Fahrpläne der übrigen Buslinien des Westamts werden in Thun gemäss RVK-Konzept ebenfalls prioritär auf die Anschlüsse von/nach Bern ausgerichtet. Weitere Änderungen sind nicht vorgesehen.

Der für die Dauer von drei Jahren eingerichtete Versuchsbetrieb der Linie Uetendorf - Gurzelen geht noch bis Dezember 2007. Nach Vorliegen der Erfolgskontrolle soll der Regierungsrat im Juni 2007 über die Aufnahme ins Grundangebot entscheiden.

Buslinien im Thuner Ostamt

Die Nachfrage im Thuner Ostamt ist um 2005 gegenüber dem Vorjahr um 12% zurückgegangen. Dieser Nachfragerückgang trotz Angebotsverbesserungen ist im Hinblick auf das Angebotskonzept 2010-2013 zu analysieren.

Aufgrund der teilweise schlechten Erfahrungen, die mit der Verkürzung der Linie Thun- Teuffenthal auf den Abschnitt Steffisburg - Teuffenthal gemacht wurden, wurden bereits im 2006 wieder einzelne Kurse bis zum Bahnhof Thun geführt. Diese Lösung soll weitergeführt werden.

Die Fahrpläne aller Buslinien des Ostamts werden in Thun gemäss RVK-Konzept prioritär auf die Anschlüsse von/nach Bern ausgerichtet. Weitere Änderungen sind nicht vorgesehen.

Buslinien in der Region Spiez - Aeschi

Die Nachfrage 2005 ist in der Region Spiez - Aeschi gegenüber 2004 um 14% gestiegen. Dies dürfte mit der verbesserten Buserschliessung von Faulensee und dem Halbstundentakt für Spiezwiler und Aeschi zusammen hängen.

Die Fahrpläne der Buslinien Spiez - Spiezwiler/Krattigen - Aeschi - Aeschiried und Spiez - Gütital werden gemäss Konzept der RVK konsequent auf schlanke Anschlüsse von/nach Thun und Bern ausgerichtet. Weitere Änderungen sind nicht vorgesehen.

Buslinien im Kandertal

Das Angebot auf der Linie Reichenbach - Kiental bleibt mengenmässig unverändert. Der Fahrplan wird auf die Anschlüsse von/nach Spiez/Bern ausgerichtet.

Die heutige Buslinie Reichenbach - Frutigen - Kandersteg wird gemäss RVK-Konzept in Frutigen getrennt. Die Linie Reichenbach - Frutigen wird auf die Bahnanschlüsse in Reichenbach ausgerichtet, die Linie Frutigen - Kandersteg auf die Bahnanschlüsse in Frutigen.

Frutigen - Kandersteg bleibt in der Angebotsstufe 2. Zwischen Reichenbach und Frutigen wird das Angebot auf 14 Kurspaare reduziert, da Reichenbach und Frutigen neu regelmässig auch mit der Bahn verbunden sind. Reichenbach - Frutigen wird auf die Angebotsstufe 1 zurückgestuft.

In den Stunden, in denen das Bahnangebot Spiez - Frutigen zum Halbstundentakt verdichtet wird, wird auch das Busangebot zwischen Frutigen und Adelboden zum Halbstundentakt ausgebaut. Die Linie bleibt aber in der Angebotsstufe 2.

Auf der Ortsbuslinie Adelboden sind keine Änderungen vorgesehen.

Als Ersatz für die aufgehobene Bahnstation Heustrich-Emdthal wird Heustrich mit einem sogenannten Bürgerbus bedient. Für einen Bus im Linienbetrieb ist die Nachfrage zu gering. Mit einem Bürgerbus können die Bedürfnisse von Heustrich effizienter abgedeckt werden.

Buslinien im Simmental

Die Fahrpläne der Buslinien im Simmental (Oey - Diemtigen - Grimmelalp, Boltigen - Jaun (- Bulle), Lenk - Bühlberg, Lenk - Simmenfälle) werden an die geänderten Abfahrtszeiten der Bahnlinien Spiez - Zweisimmen und Zweisimmen - Lenk angepasst. Weitere Änderungen sind nicht vorgesehen.

Buslinien im Saanenland

Auf den Buslinien im Saanenland (Les Diablerets - Gsteig - Gstaad - Saanen - Schönried, Gstaad - Lauenen, Gstaad - Turbach) sind keine Änderungen vorgesehen.

3.3.6 RVK Oberland-Ost

Auf den Buslinien in der RVK Oberland Ost sind keine Änderungen geplant.

3.4 Das Angebot in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun

Auf der Basis der Agglomerationsstrategie des Regierungsrats und der vom Bund im Rahmen seiner Agglomerationspolitik in Aussicht gestellten Mittel für Projekte wurden in den Agglomerationen Bern, Biel, Thun, Interlaken, Burgdorf und Langenthal Agglomerationsprogramme erarbeitet.

Die Anträge aus den verschiedenen Agglomerationsprogrammen zur zukünftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wurden vom Kanton in einer Synthese zusammengeführt, abgeglichen und mit Prioritäten versehen. Die Agglomerationsprogramme wurden gemeinsam mit der kantonalen Synthese im September 2005 beim Bund eingereicht. Mit RRB 2824 vom 7. September 2005 zum Synthesebericht der Berner Agglomerationsprogramme wird die BVE beauftragt, die im RRB beschlossenen Prioritäten unter anderem im Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr zu berücksichtigen. Aufgrund der Vorgaben, welche der Bund nach der Verabschiedung des Infrastrukturfonds bekanntgegeben hat, werden die Berner Agglomerationsprogramme zusammen mit dem Synthesebericht bis Ende 2007 nochmals überarbeitet und ergänzt.

Bei der vorliegenden Anpassung und Verlängerung des bestehenden Angebotsbeschlusses handelt es sich nicht um einen neuen Beschluss; es hätte den Rahmen dieser Anpassung gesprengt, alle im Rahmen der Agglomerationsprogramme vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen zu prüfen und zu bewerten.

Entsprechend der öV-Gesetzgebung basiert der Angebotsbeschluss auf den regionalen Angebotskonzepten der Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK). Die von den RVK beantragten Angebotsanpassungen wurden bewertet und entsprechend den Ergebnissen in die vorliegende Beschlussesanpassung aufgenommen. Lediglich in den Agglomerationen von Thun und Burgdorf wurden gestützt auf die Agglomerationsprogramme Angebotsausbauten beantragt.

In der Agglomeration Thun wird die postulierte Umsetzung des Massnahmenpaketes 1 bezüglich des öV-Angebotes jetzt vorgeschlagen.

In der Agglomeration Burgdorf ist das Massnahmenpaket ÖV 1 bereits vollzogen, wobei der Halbstundentakt für Lyssach aus betrieblich-technischen Gründen erst nach dem Umbau des Bahnhofs Burgdorf eingeführt werden kann.

Im Massnahmenpaket ÖV 2 sind Elemente vorgesehen, die jetzt realisiert werden oder von der zwischenzeitlichen Entwicklung überholt wurden. So ist beispielsweise ein im Agglomerationsprogramm noch aufgeführter dreijähriger Versuchsbetrieb Lyssach - Kirchberg Neuhof für die Region kein Thema mehr. Stattdessen wird eine neue Linie Burgdorf - Kirchberg Neuhof ins Grundangebot aufgenommen (vgl. Kapitel 3.3.3). Vom Massnahmenpaket ÖV 2 wird einzig die Verdichtung der Stadtbuslinie 463 Gyrischachen - Bahnhof - Meienfeld zum Viertelstundentakt noch nicht berücksichtigt. Dies soll mit dem neuen Angebotsbeschluss 2010-13 erfolgen, wobei eine Beurteilung aller Massnahmen des Agglomerationsprogrammes vorgesehen ist. So kann sichergestellt werden, dass die öV-Massnahmen nicht losgelöst von den übrigen Massnahmen in den Bereichen Siedlung oder Strasse umgesetzt werden. Das Agglomerationsprogramm Burgdorf befindet sich zurzeit im Bereinigungsverfahren.

Die Angebotsverbesserungen gemäss den verschiedenen Agglomerationsprogrammen sollen mit dem nächsten Angebotsbeschluss 2010 - 13 bewertet und allenfalls umgesetzt werden. Die Regionalen Verkehrskonferenzen sind im vergangenen Monat entsprechend informiert worden und wurden eingeladen, bis im Mai 2008 die entsprechenden regionalen Angebotskonzepte beim Kanton einzureichen.

3.4.1 Agglomeration Bern

Auf dem städtischen Netz von Bernmobil ist die Nachfrage (Anzahl beförderte Personen) zwischen 2004 und 2005 um rund 2.5% gestiegen

Erschliessung Bern - West

Die Kreditvorlage zum Tram Bern West wurde in der kantonalen Volksabstimmung im Frühjahr 2004 knapp abgelehnt. Wegen Kapazitätsengpässen bei der heutigen Erschliessung und den grossen Bauvorhaben im Westen Berns (Brünnen), wurde die Erschliessung von Bern West grundsätzlich überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Tramlösung die beste Antwort für die Erschliessung darstellt.

Die Kosten für die beiden Linien nach Bümpliz und Bethlehem / Brünnen belaufen sich auf rund 140 Millionen Franken und liegen damit deutlich unter denjenigen des ursprünglichen Projekts. Bei der Bethlehem-Linie wird eine Linienführung durch das Stöckacker-Quartier vorgeschlagen, was den Anliegen der dortigen Bevölkerung Rechnung trägt. Weiter wurde entschieden, den Bümplizer Ast entlang der Bottigenstrasse und nicht durch das Kleefeld-Quartier zu führen.

Die bestehende Buserschliessung wurde ebenfalls überprüft. Die heutige Linie 27 soll ab Niederwangen Erle im Viertelstundentakt via Bümpliz und Bethlehem (dort in leicht modifizierter Streckenführung) bis Weyermannshaus verkehren. Die Postautolinie 108 aus Riedbach - Oberbottigen verkehrt halbstündlich zwischen Bümpliz (Rehhag) und dem Bahnhof Bümpliz Nord. Zwischen Riedbach und Bümpliz wird der Umfang des heutigen Angebots beibehalten. Die Linie 29 endet in Niederwangen.

Eine neue Linie soll Niederwangen mit Ausserholligen verbinden. Diese „Industrielinie“ führt über die Freiburgstrasse, löst heute bestehende Betriebsbusse ab und ermöglicht gleichzeitig eine Erschliessung des Baufachmarktes in Niederwangen mit einem der Baugesetzgebung entsprechenden Angebot. Die Linie Ausserholligen - Niederwangen soll als Versuchsbetrieb eingeführt und nebst dem Kanton durch die verschiedenen beteiligten Partner finanziert werden.

Die Linie 27 ist unverändert der Angebotsstufe A zugeordnet, der Linienendpunkt ist analog zum heutigen Zustand Weyermannshaus. Die Linie 108 wird der Stufe 3 zugeordnet.

Die Einführung der verschiedenen Elemente der neuen Buserschliessung ist auf Ende 2007 vorgesehen.

Mit der Eröffnung WESTside (voraussichtlich Oktober 2008) wird die Buslinie 14 nach Brünnen verlängert und die Linie 24 aufgehoben.

Mit dem Angebotsbeschluss 2005-08 hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt, die Buserschliessung im Gebiet Bümpliz / Brünnen / Holenacker / Ausserholligen abschliessend festzulegen. Diese Bestimmung kann ersatzlos gestrichen werden. Da die Linienführung von Tram Bern West nun weitgehend den heutigen Linien folgt und die Ergebnisse der konzeptionellen Arbeiten zum Sekundärnetz vorliegen, kann auch das Busliniennetz abschliessend festgelegt werden.

Bermobil Linie 12

Die Linie 12 wurde mit der Eröffnung des Zentrums Paul Klee verlängert. Die Nachfrage auf der Linienverlängerung ist erfreulich und auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wird die Betriebszeit am Abend verlängert.

Erschliessung Länggasse - Lindenhof - Neufeld

Nach dem heutigen Planungsstand wird der Autobahnzubringer Neufeld im Sommer 2009 in Betrieb genommen. Dies ermöglicht mit einer öV-Bevorzugung am Neufeldknoten die Erschliessung der Achse Länggasse - Neufeld und insbesondere des Lindenhofspitals durch die Postautolinien 102, 104, 105 und 106.

Bremgarten - Worblaufen

Die Linie wurde nach Ablauf der Versuchsdauer ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs aufgenommen. Der Versuchsbetrieb hat gezeigt, dass der Linienast nach Unterzollikofen weniger benützt wird als der Ast nach Worblaufen. Daher wurde die Linienführung vereinfacht und die Kurse verkehren einheitlich nach Worblaufen. Die

nochmals gestiegene Auslastung ermöglicht es, die Taktlücke am Vormittag durch das Grundangebot zu schliessen (heute geschieht dies durch eine Gemeindefinanzierung).

S-Bahn-Station Wankdorf: Umsteigepunkt zwischen S-Bahn und den städtischen Linien

Die S-Bahn-Station Wankdorf ist seit ihrer Eröffnung ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen der S-Bahn Bern und den städtischen Linien. Während die Umsteigebedingungen auf die Linien 20 und 28 gut sind, besteht bei den Verbindungen zwischen der S-Bahn-Station und den Linien 36, 40 und 41 ein Optimierungsbedarf. Die Linie 36 kann durch eine veränderte Linienführung näher an die Station herangeführt werden. Durch eine neue Haltestelle der Linien 40 und 41 kann mittelfristig (nach dem Umbau der Wankdorfkreuzung) eine neue Bushaltestelle an der Papiermühlestrasse eingerichtet werden.

öV- Angebot Nordquartier

Die RVK erarbeitet derzeit ein Angebotskonzept für die Busse im Nordquartier (Linien 28, 36, 40 und 41). Das Konzept zeigt auf, wie die Erschliessung des Entwicklungsgebietes verbessert und auf die geplante Verlängerung der Tramlinie 9 abgestimmt werden kann.

Aus finanziellen Gründen, wegen der teils noch ungenügenden Nachfrage und weil noch nicht alle Infrastrukturvoraussetzungen vorhanden sind, damit das Angebot den vollen Nutzen entfaltet (Sanierung Wankdorfplatz mit Tramverlängerung, Öffnung Wölflistrasse für öV, Busanbindung Bahnhof Wankdorf nordseitig) wird das Angebot der Buslinien vorerst beibehalten und nicht erweitert.

3.4.2 Agglomeration Biel

Die Nachfrage 2005 hat auf den Linien der Verkehrsbetriebe Biel (VB) gegenüber 2004 um etwa 3% zugenommen.

Eine starke Frequenzzunahme fand in den letzten Jahren auf der Linie 2 statt. Die Linie wird zu einem grossen Teil durch Maus Frères, die Betreiberin des Einkaufszentrums Centre Boujean, finanziert, so dass eine der Baugesetzgebung entsprechende öV-Erschliessungsqualität sichergestellt ist. Die Zusatzfinanzierung ist vertraglich zwischen Maus Frères und den VB geregelt. Der entsprechende Vertrag wurde im Jahr 2005 durch Maus Frères gekündigt und es konnte erst nach langwierigen Verhandlungen wieder eine Lösung für die öV-Erschliessung gefunden werden.

Um die Frage der Abgrenzung der Finanzierung der Buslinie 2 klar zu regeln, wird das kantonale Grundangebot neu genau beschrieben:

- Montag bis Freitag:
 - Betriebsbeginn bis 9 Uhr: 20'-Takt zwischen Schiffländte und Orpundplatz
 - 9 bis 11 Uhr: Stundentakt zwischen Schiffländte und Orpundplatz
 - 11 bis 18.30 Uhr: 20'-Takt zwischen Schiffländte und Orpundplatz
 - Wie heute Verlängerung der Kurse in Hauptverkehrszeiten vom Orpundplatz zum Bahnhof auf der Südroute.
- Samstag:
 - 8 bis 16.30 Uhr: 20'-Takt zwischen Schiffländte und Bözingen
 - 16.30 bis 18.30 Uhr: 30'-Takt zwischen Schiffländte und Bözingen
- Sonntag:
 - 10 bis 18.30 Uhr: 30'-Takt zwischen Schiffländte und Bözingen

Während der Ladenöffnungszeiten soll das heute bestehende Fahrplanangebot der Linie 2 durch die Einkaufszentren im Bözingenfeld finanziert werden. Falls diese Zusatzbestellung wegfällt, müsste die Erschliessung des Bözingenfeldes und somit die Linie 2 grundsätzlich überprüft werden.

Das Angebot auf den Stadtlinien wird beibehalten.

3.4.3 Agglomeration Thun

Bereits das Angebotskonzept 2005-2008 sah vor, auf den Linien 1, 2 und 5 tagsüber integral den 10-Minuten-Takt anzubieten. Die Einführung sollte etappiert erfolgen: In einer ersten Etappe der 10-Minuten-Takt auf der Linie 1 nur in der Hauptverkehrszeit auf den Linien 2 und 5 der 12-Minuten-Takt. Die zweite Etappe mit dem 10-Minuten-Takt auf allen drei Linien wurde bei entsprechender Nachfrage für 2007 oder 2009 in Aussicht gestellt.

Die Nachfrage auf den Stadtlinien in Thun hat bereits von 2004 auf 2005 um gesamt-haft 16% zugenommen. Die Verdichtung der Stadtlinien in Kombination mit dem Halbstundentakt zwischen Bern und Thun hat also schon rasch eine starke Nachfragesteigerung ausgelöst. Die zweite Etappe des Angebotsausbaus in Thun, die im Dezember 2006 nur aus finanziellen Gründen noch nicht vorgenommen wurde, soll nun im Dezember 2007 realisiert werden. Die Linien 1, 2 und 5 sollen tagsüber integral im 10-Minuten-Takt verkehren.

Im Zusammenhang mit den Angebotsplanungen Thun Nord beantragt die RVK ausserdem, die Linie 3 als Versuchsbetrieb im 30-Minuten-Takt von Alte Bernstrasse bis Heimberg zu verlängern. Der Antrag wird unterstützt.

Das Angebot auf den übrigen Linien bleibt unverändert.

3.5 Tarife / Tarifverbunde

Seit der Einführung des Libero-Tarifverbundes auf den 12. Dezember 2004 ist mit Ausnahme einzelner Gemeinden das gesamte Kantonsgebiet durch einen Tarifverbund abgedeckt. Es sind dies der Libero-Tarifverbund in den Regionen Bern, Emmental und Oberaargau, das ABOzigzag im Seeland und im Berner Jura, die Stärncharte im Berner Oberland West, die Sunnecharte im Oberland Ost und die CarteBleue im Saanenland.

3.5.1 Libero-Tarifverbund

Auf Dezember 2004 fusionierten die altbewährten Abonnementsverbände BäreAbo (Bern) und Frosch-Abo (Solothurn) zum neuen Libero-Tarifverbund. Gleichzeitig wurde das Gebiet mit dem Oberaargau erweitert und die Gültigkeit auf die Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten ausgedehnt. Damit handelt es sich um den ersten integralen Tarifverbund im Kanton Bern, der auch den Kunden ohne Abonnement die Möglichkeit gibt, innerhalb der gelösten Zonen sämtliche Teilstrecken und Verkehrsmittel nur mit einem einzigen Billett zu benützen.

Trotz den bekannten und in den Regionen verankerten Namen seiner Vorgängerverbände ist es dem Libero-Tarifverbund gelungen, in relativ kurzer Zeit einen hohen Bekanntheitsgrad zu erreichen. Dazu beigetragen hat auch die hohe Präsenz in den Medien, in deren Mittelpunkt leider oft zu Unrecht die teilweise starken Preiserhöhungen im Abonnementsbereich standen. Diese waren notwendig, um im Rahmen der Vereinheitlichung von fünf Tarifsyste-men alte Ungerechtigkeiten zu beheben. Der Tarifverbund hat sich jedoch inzwischen gut etabliert und das Wissen in der Bevölkerung um die anfänglich noch nicht so bekannten Vorteile des vereinheitlichten Tarifsyste-ms nimmt laufend zu.

Trotz der gesamthaft erfolgreichen Einführung des Libero-Tarifverbundes werden auf Dezember 2006 gewisse Anpassungen im Tarifsyste-m notwendig. So wurde festgestellt, dass sich die Preise bei den Abonnements und diejenigen bei den Mehrfahrtenkarten und Einzelbilletten noch nicht im gewünschten Gleichgewicht befinden. Entsprechend werden ausser für die Kurzstrecken die Preise der Einzelbillette und der Mehrfahrtenkarten etwas angehoben, während die Preise der Abonnements grundsätzlich auf dem heutigen Stand bleiben. 1-2-Zonen-Abonnements ausserhalb

der beiden Kernzonen Bern werden für Jahresabonnemente sogar etwas günstiger und tragen so dem im Vergleich zum Agglomerationszentrum weniger dichten öV-Angebot Rechnung. Unter dem Strich werden durch die Tarifmassnahmen Mehreinnahmen für den Tarifverbund von rund 2½ % erwartet.

3.5.2 Tarifverbund Biel-Grenchen-Seeland-Berner Jura (ABOzigzag)

Der Bieler Abonnementsverbund wurde im Dezember 2004 mit der Region Grenchen erweitert. Damit ermöglicht er nun auch auf der starken Pendlerachse zwischen Biel und Grenchen eine vorteilhafte Zonenlösung, die auch die städtischen und regionalen Verkehrsnetze dieser beiden Städte umfasst.

3.5.3 Tarifverbund im Berner Oberland (BeoAbo)

Im Berner Oberland existierten bis im Dezember 2006 drei verschiedene Abonnementsverbände. Auf den Fahrplanwechsel hin wurden diese jedoch zu einem neuen, das ganze Berner Oberland umfassenden Tarifverbund Berner Oberland (BeoAbo) zusammengeschlossen. Unter der Bedingung, dass diese Fusion ertragsneutral zu erfolgen hatte, führte dies für die Region Oberland West (ehemalige Stärncharte) zu einer leichten Tarifierhöhung und für das Oberland Ost (ehemalige Sunnecharte) zu einer leichten Tarifsenkung. Zudem kommen dort die Senioren nun in den Genuss eines früher nicht verfügbaren Seniorentarifs. Im Saanenland stiegen die Preise gegenüber dem alten Verbund am stärksten an, für die meisten Betroffenen wurde dies jedoch durch Zonenvergrösserungen (Zusammenlegung früherer Zonen) kompensiert.

3.5.4 Tarifverbundübergreifende Angebote

Aus verschiedenen Gemeinden liegen Begehren vor, die einen Wechsel des vorhandenen Verbundes bzw. die Abdeckung des Gebietes durch zwei verschiedene Verbunde fordern, so z.B. in den Tarifverbundgrenzgebieten zwischen Bern und Biel bzw. Bern und Thun. Die Problematik dieser Regionen ist bereits seit längerem bekannt und an möglichen Lösungen wird laufend gearbeitet. Aufgrund der hohen Komplexität in der Tariflandschaft sowie der sich stellenden technischen Schwierigkeiten ergaben sich bisher noch keine befriedigenden Lösungen. Eine Ausnahme betrifft die Gemeinde Uttigen, die ab Dezember 2006 sowohl zum Gebiet des Tarifverbundes Berner Oberland als auch zu demjenigen des Libero-Tarifverbundes gehören wird.

Für Pendler zwischen Bern und Thun, Bern und Biel sowie Biel und Neuchâtel sind weiterhin die bestehenden Inter-Abonnemente (Streckenabonnement inkl. Zonen an den Endpunkten der Strecke) erhältlich, obschon die Nachfrage in Anbetracht des Preises sowie der bestehenden Alternative mit dem Generalabonnement nur bescheiden ist. Auch hier finden derzeit Überlegungen statt, wie die Situation in absehbarer Zeit verbessert werden kann.

Die strategische Stossrichtung zur Lösung dieser Tarifverbundgrenzprobleme liegt dabei in einer Überlappung des Libero-Tarifverbundes mit den Nachbarverbänden bis nach Biel und Thun.

3.5.5 Entwicklung in der Distribution

Im öffentlichen Verkehr in der Schweiz ist ein neuer Automaten-Standard am Entstehen. Mit diesen sogenannten S-POS-Geräten (Self-service Point of sale) soll es möglich sein, auf einfachere Art und Weise als bei den heutigen Apparaten, Billette für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz zu kaufen (z.B. an der Bernmobil-Haltestelle Breitenrain ein Billett nach Zürich oder nach Zermatt). Der Kanton und die im Kanton tätigen Transportunternehmungen verfolgen diese sowie weitere technische Entwicklungen wie das Handy-Ticketing laufend und sind bestrebt, im Zuge von anfallenden Neubeschaffungen diesen Standard zu übernehmen. Im Libero-

Tarifverbund wurde eine transportunternehmensübergreifende Ersatzbeschaffung von neuen Billettautomaten bereits ausgeschrieben.

3.6 Voraussichtliche Entwicklung der Abgeltungsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2005 - 2009

Die Abgeltungsbeiträge sind per Anfang 2005 aufgrund der zusätzlich bestellten Leistungen im Rahmen von Bahn 2000, 1. Etappe, erwartungsgemäss um rund 5% angestiegen. Die Kürzung des Bundes ab 2006 (Sparprogramm EP04) wird gemäss Grossratsbeschluss vom 22. November 2005 vom Kanton kompensiert. Abgesehen von dieser Kostenverlagerung konnte die Gesamthöhe der Abgeltungen 2006 und 2007 stabilisiert werden.

Die trotzdem zu verzeichnende leichte Erhöhung der Bundesmittel erfolgt aufgrund der erwarteten Investitionsfolgekosten im abgeltungsberechtigten Bereich „Regionale Infrastruktur“. Die anteilmässigen Synergiewirkungen aus der Fusion von BLS und RM werden schrittweise ab 2007 berücksichtigt und verbessern das Kosten-Nutzen-Verhältnis.

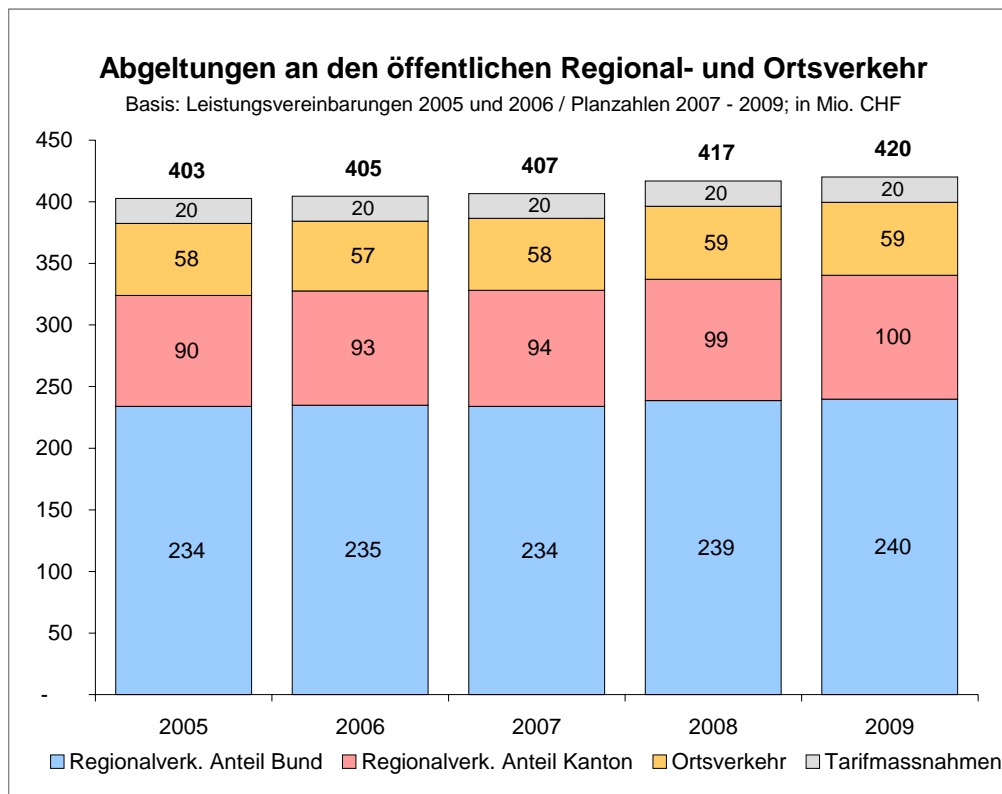


Abb. 3 ÖV-Abgeltungen 2005 - 2009

Die Werte ab 2008 entsprechen annähernd dem kantonalen Finanzplan. Differenzen ergeben sich wegen zwischenzeitlich veränderten Inbetriebnahmezeitpunkten der S-Bahn-Bern-Module: Der Kantonsbeitrag 2008 liegt um 1,0 Millionen Franken unter dem Finanzplan, der Kantonsbeitrag 2009 um 1,0 Millionen Franken über dem Finanzplan. Die Abgeltungserhöhung per 2008 beträgt rund 6 Millionen Franken (+ 1,5 %), die Abgeltungserhöhung per 2009 rund 3 Millionen Franken (+ 0,7 %).

Die Planzahlen 2008 und 2009 basieren wie der kantonale Finanzplan auf dem heutigen Preisstand. Allfällige Anpassungen aufgrund von Teuerung und Investitionsfolgekosten bleiben vorbehalten. Ebenfalls nicht berücksichtigt sind die finanziellen Auswirkungen der Neuordnung des Finanzausgleiches (NFA). Im Bereich der Abgeltungen für den Regionalverkehr erfolgt per 2008 eine deutliche Kostenverschiebung zu-

lasten der Kantone. Dies ist in der laufend von der Finanzdirektion aktualisierten NFA-Globalbilanz integriert.

Abkürzungsverzeichnis

AGV	Kantonale Angebotsverordnung vom 10. September 1997
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
ASm	Aare Seeland mobil
BAV	Bundesamt für Verkehr
BLS	BLS AG (Fusion von BLS Lötschbergbahn und Regionalverkehr Mittelland)
BN	Bern - Neuchâtel - Bahn
BOB	Berner Oberland-Bahnen
CP	Car postal (Postauto)
FINöV-Fonds	Fonds des Bundes für die Eisenbahngrossprojekte
IC	InterCity-Zug: Schnelle Städteverbindung mit klimatisiertem Rollmaterial
ICN	InterCity-Neigezug
IR	InterRegio-Zug: Schnelle Verbindung zwischen Mittelzentren mit klimatisiertem Rollmaterial
MIB	Meiringen - Innertkirchen - Bahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOB	Montreux - Oberland Bernois
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 16. September 1993
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn
RE	Regio-Express-Zug
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RM	Regionalverkehr Mittelland
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STB	Sensetalbahn
STI	Verkehrsbetriebe STI
TPF	Transports publics fribourgeois
VB	Verkehrsbetriebe Biel

Anhang:

Liniennetz und Zuordnung zu den Angebotsstufen nach RVK

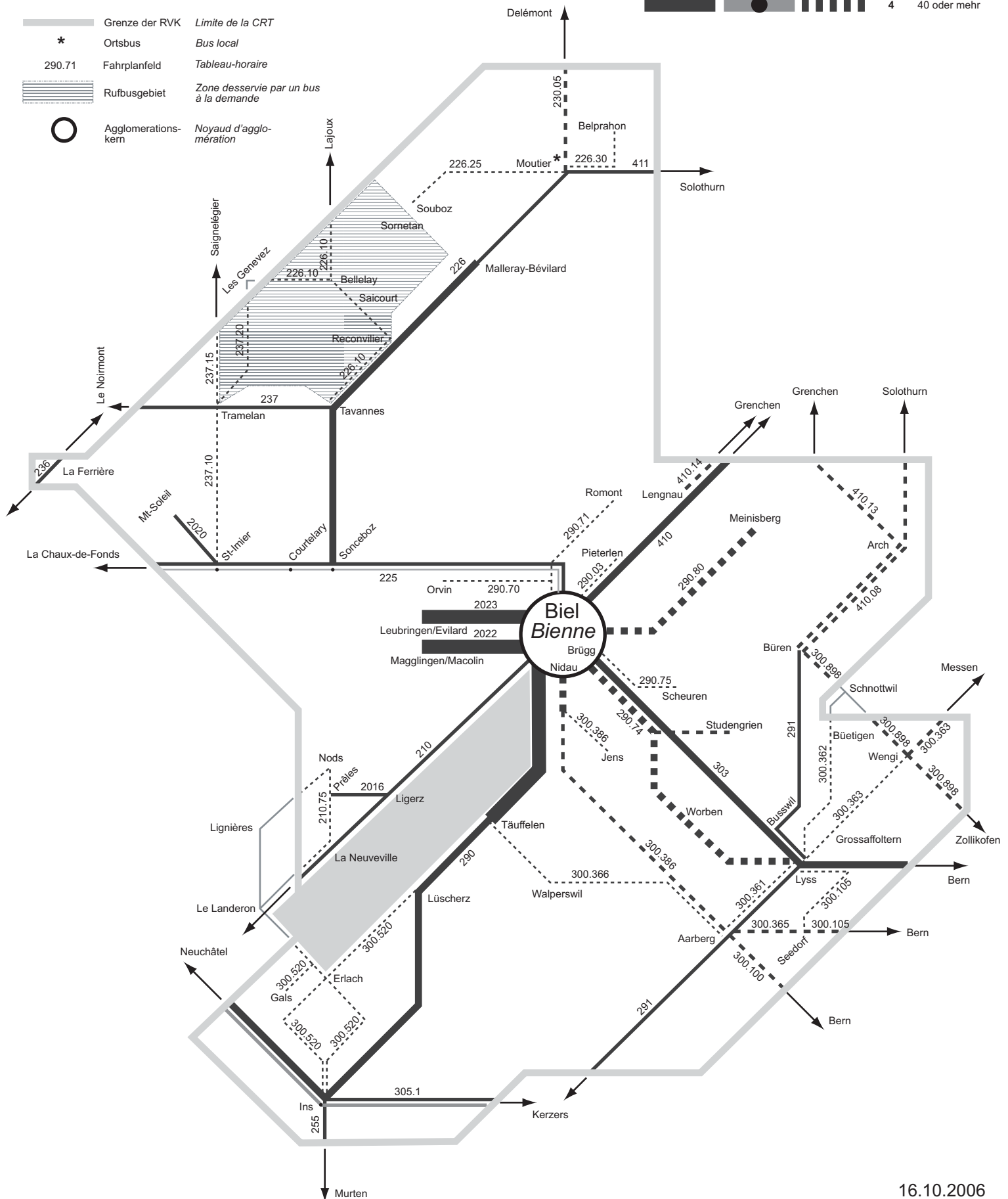
Anhang:

Liniennetz und Zuordnung zu den Angebotsstufen nach RVK

Schéma d'offre 2008-09, situation prévue CRT 1 Bienne - Seeland - Jura bernois

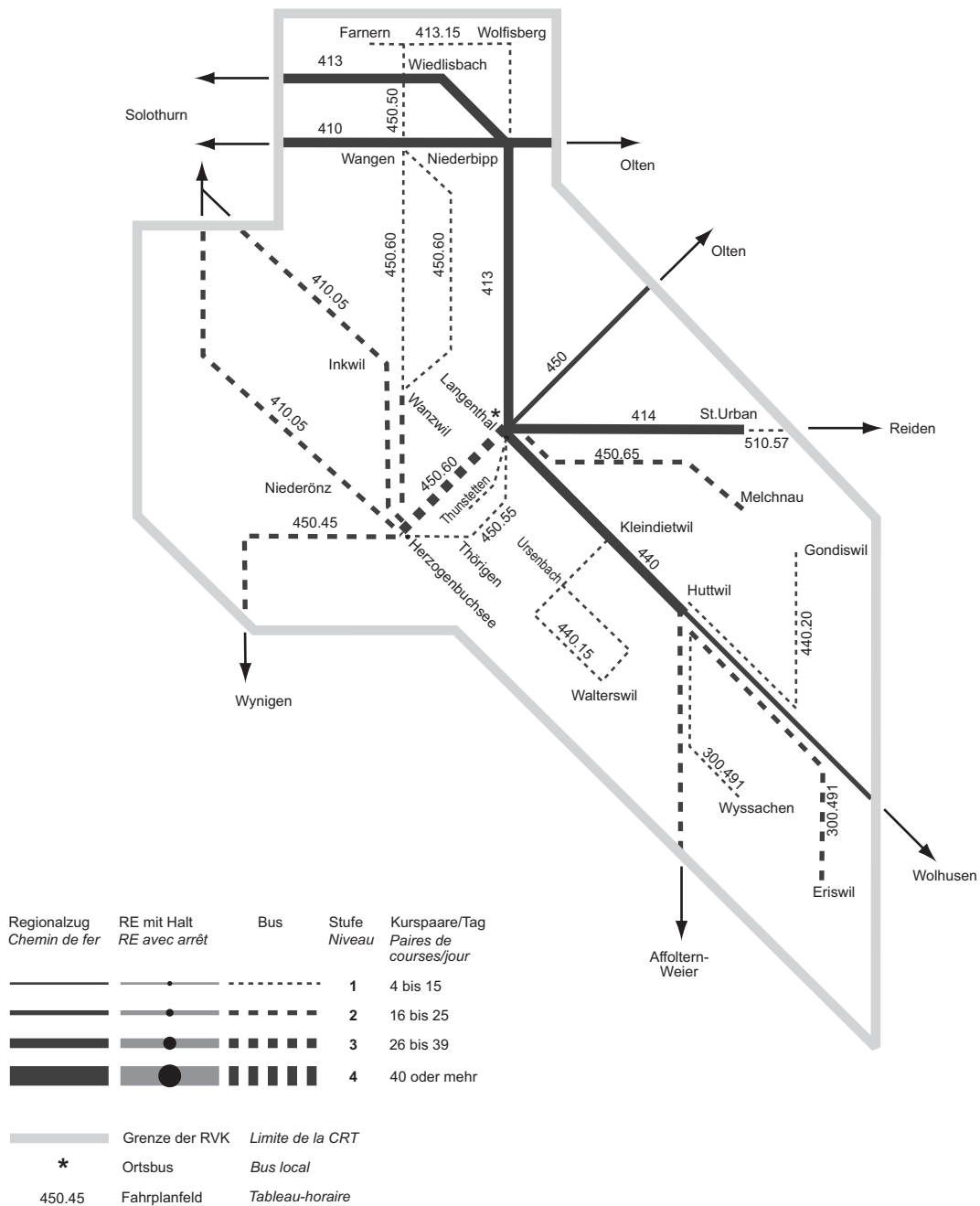
Regionalzug Seilbahn	RE mit Halt Chemin de fer Funiculaire	Bus	Stufe	Kurspaare/Tag
			Niveau	Paires de cours/jour
			1	4 bis 15
			2	16 bis 25
			3	26 bis 39
			4	40 oder mehr

- Grenze der RVK *Limite de la CRT*
- Ortsbus *Bus local*
- 290.71 Fahrplanfeld *Tableau-horaire*
- Rufbusgebiet *Zone desservie par un bus à la demande*
- Agglomerationskern *Noyaud d'agglomération*



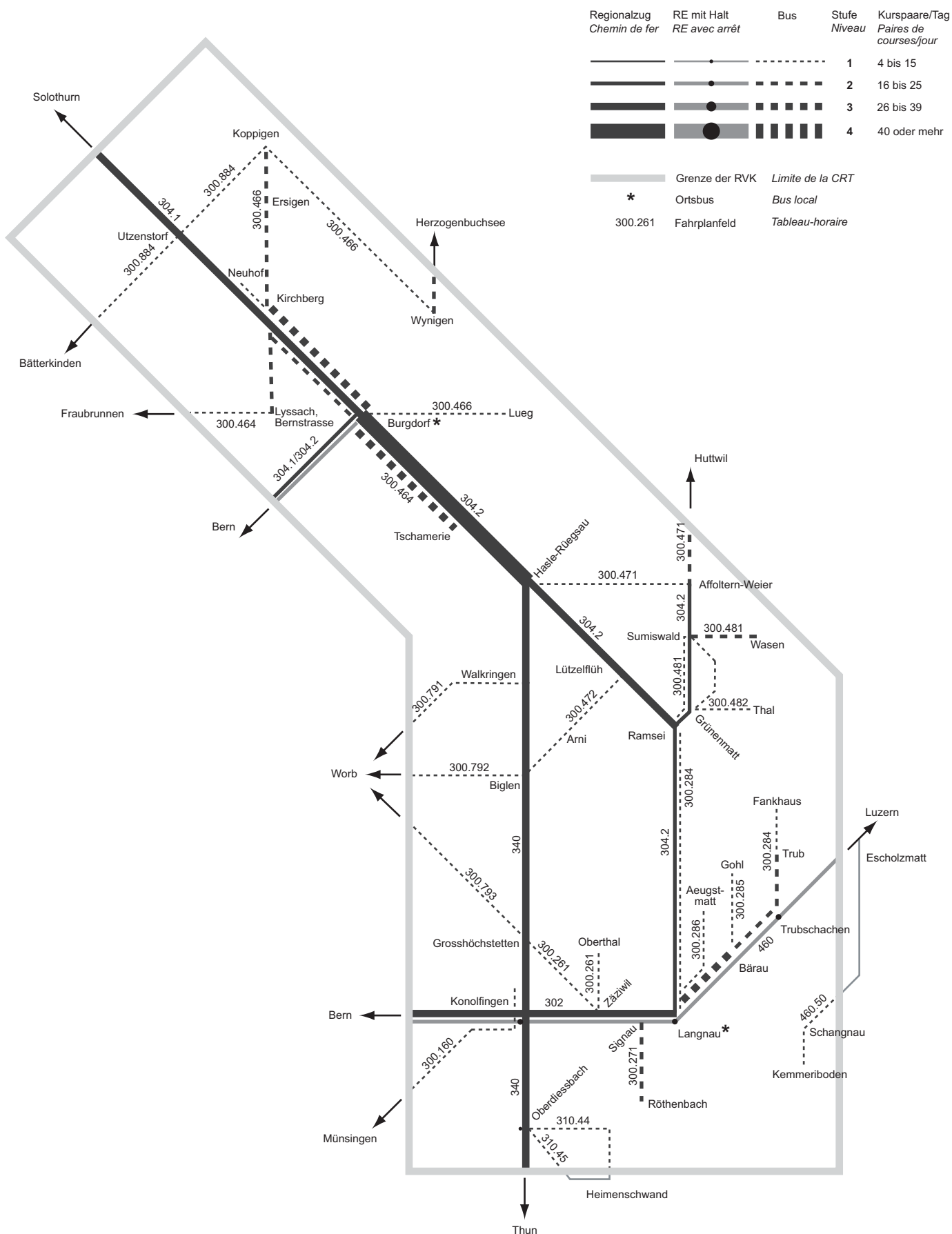
Angebotskonzept 2008-09, Soll-Zustand
RVK 2 Oberaargau

Schéma d'offre 2008-09, situation prévue
CRT 2 Haute-Argovie



Angebotskonzept 2008-09, Soll-Zustand RVK 3 Emmental

Schéma d'offre 2008-09, situation prévue CRT 3 Emmental

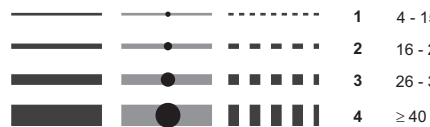


Regionalzug RE mit Halt
 Chemin de fer RE avec arrêt

Bus

Stufe Niveau

Kurspaare/Tag
 Paires de courses/jour



Grenze der RVK Limite de la CRT

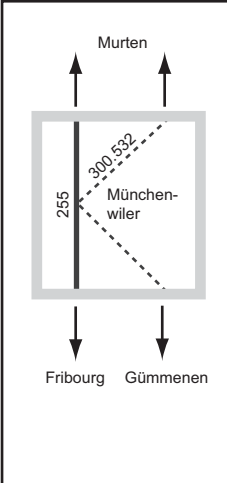
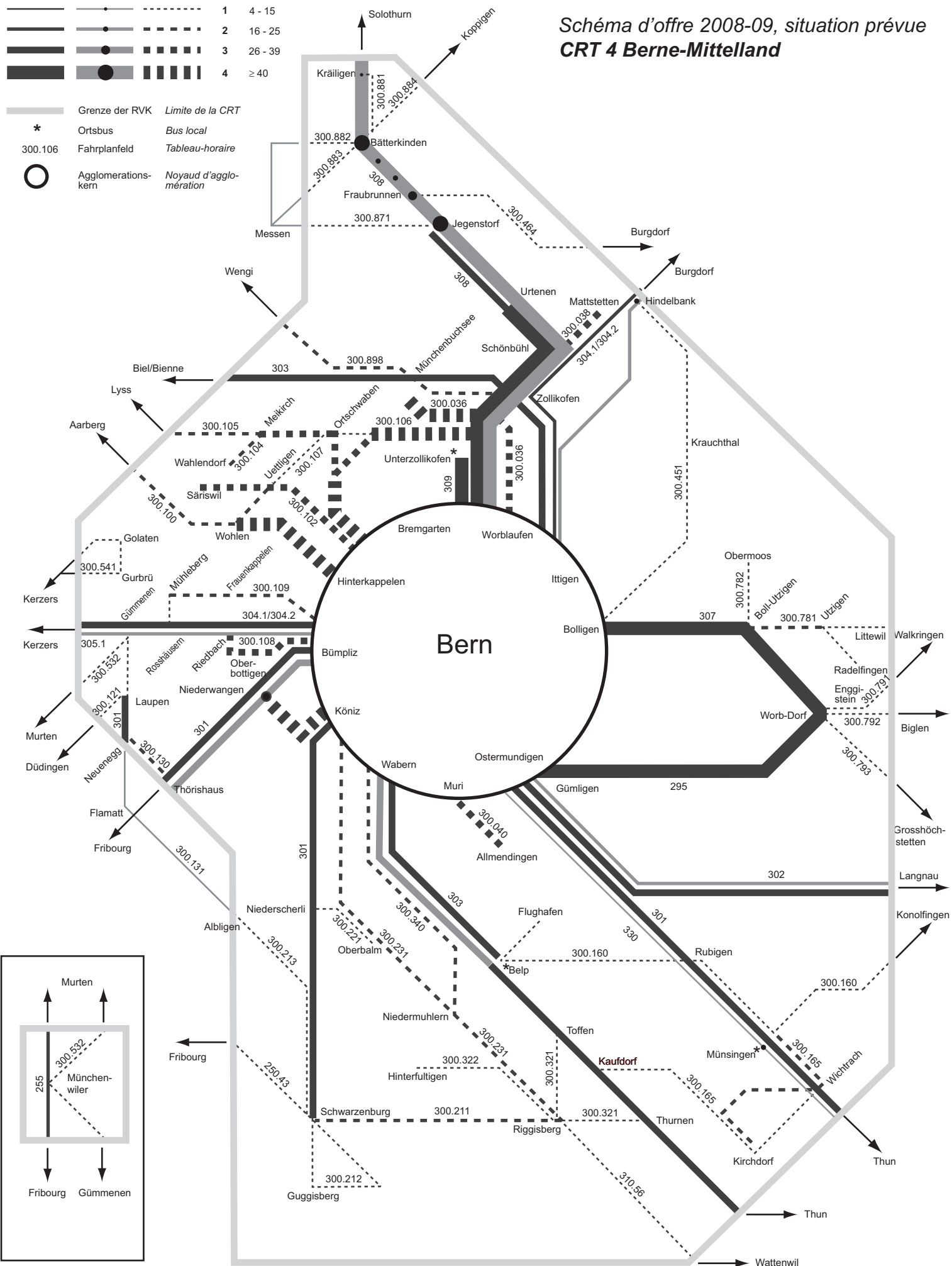
* Ortsbus Bus local

300.106 Fahrplanfeld Tableau-horaire

○ Agglomerationskern Noyaud d'agglomération

Angebotskonzept 2008-09, Soll-Zustand RVK 4 Bern Mittelland

Schéma d'offre 2008-09, situation prévue CRT 4 Berne-Mittelland

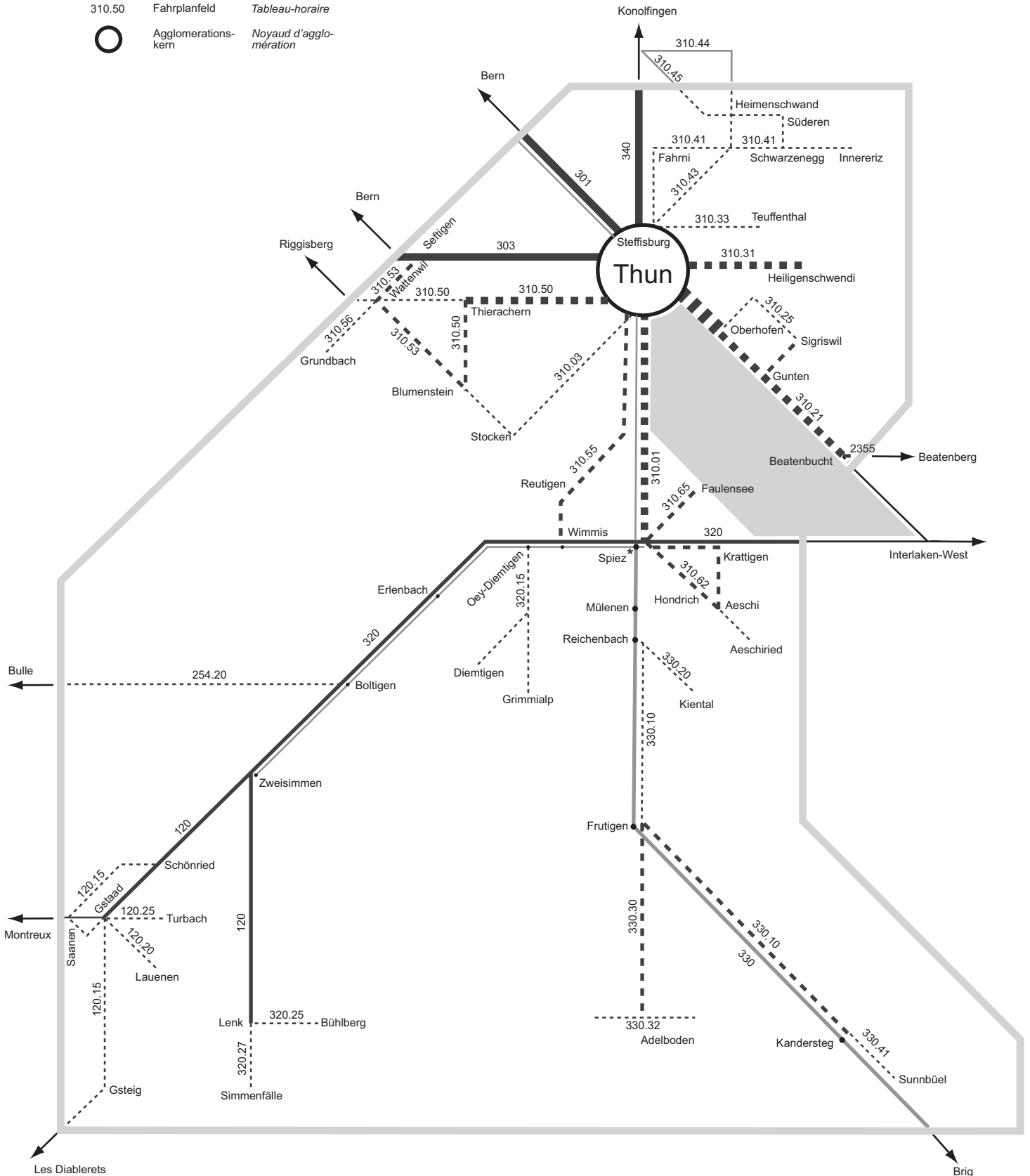


Angebotskonzept 2008-09, Soll-Zustand RVK 5 Oberland West

Schéma d'offre 2008-09, situation prévue CRT 5 Oberland-Ouest

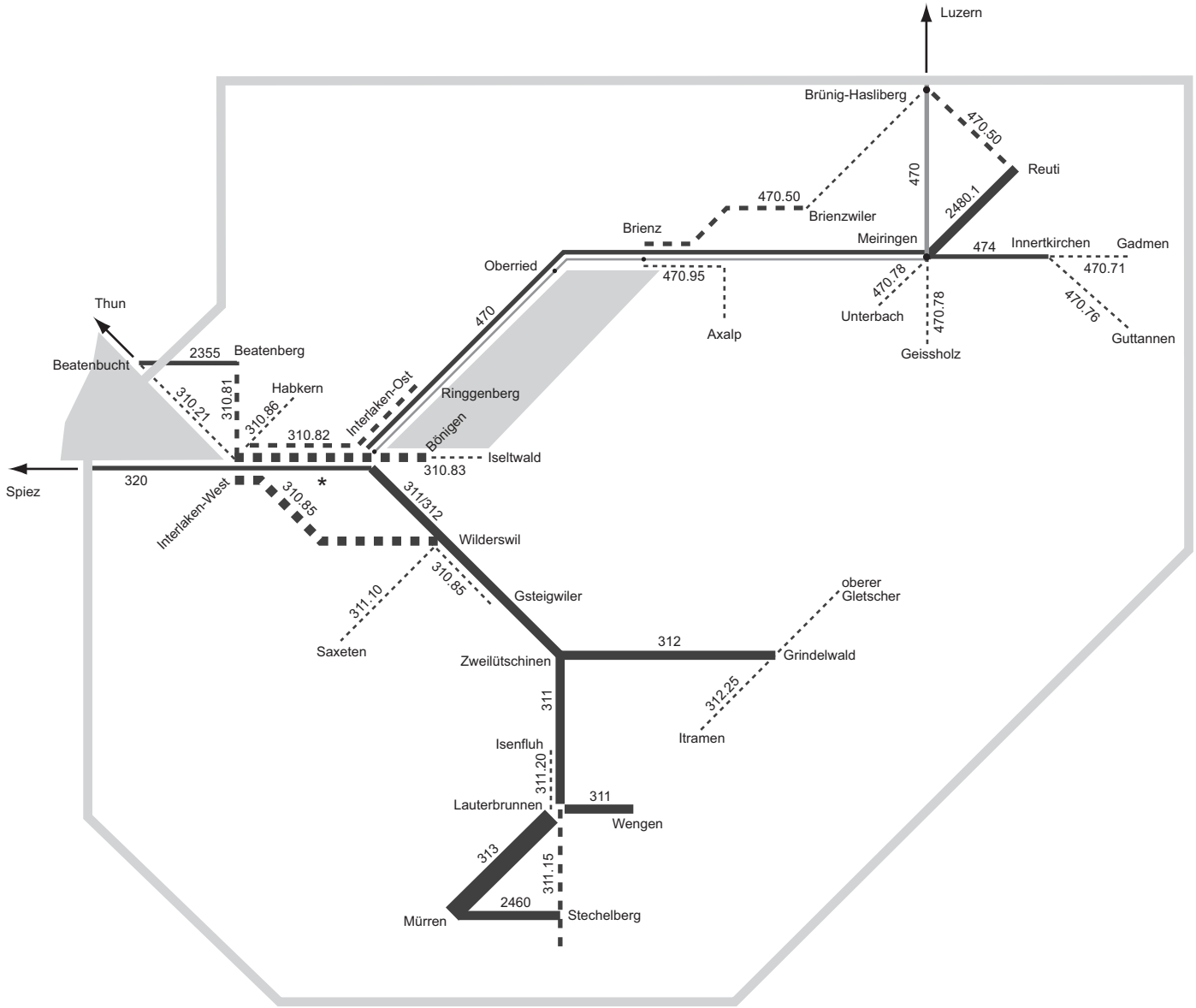
Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare/Tag <i>Paires de courses/jour</i>
—	—●—	1	4 bis 15
—	—●—	2	16 bis 25
—	—●—	3	26 bis 39
—	—●—	4	40 oder mehr

—	Grenze der RVK <i>Limite de la CRT</i>
*	Ortsbus <i>Bus local</i>
310.50	Fahrplanfeld <i>Tableau-horaire</i>
○	Agglomerations- kern <i>Noyaud d'agglomération</i>



Angebotskonzept 2008-09, Soll-Zustand
RVK 6 Oberland Ost

Schéma d'offre 2008-09, situation prévue
CRT 6 Oberland-Est



Regionalzug Seilbahn	RE mit Halt	Bus	Stufe	Kurspaare/Tag
Chemin de fer Funiculaire	RE avec arrêt		Niveau	Paires de courses/jour
			1	4 bis 15
			2	16 bis 25
			3	26 bis 39
			4	40 oder mehr
	Grenze der RVK	Limite de la CRT		
*	Ortsbus	Bus local		
310.82	Fahrplanfeld	Tableau-horaire		

Anhang II Annexe II

Ortsbus (auf Karte mit * bezeichnet)
Bus local (désigné par * sur la carte)

	Linie <i>Ligne</i>	Linienbezeichnung <i>Désignation</i>	Angebotsstufe <i>Niveau d'offre</i>
Moutier	Gare – Hôpital – Hôtel de Ville		1
	Gare – Rouges Champs/Chantemerle		2
	Gare – Sur Menué		1
Langenthal	Gaswerk – Bahnhof – Spital	13	3
	Dreilinden – Bahnhof – Schwimm- bad	14	3
Burgdorf	Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof	461	3
	Gyrischachen – Bahnhof – Meiefeld	463	3
Langnau	Bahnhof – Hasenknubel	281	2
	Bahnhof – Hüselmatt	281	2
Münsingen	Schlaufe Spital	161	2
	Schlaufe Sonnhalde	162	2
	Schlaufe Brückreuti	163	2
	Schlaufe Walke	163	2
Belp	Bahnhof – Riedli – Bahnhof	331	1
	Rundkurs Bahnhof – Eissel – Bahnhof	332	2
Zollikofen	Unterzollikofen – Hirzenfeld	34	4
Spiez	Spiez – Hondrich – Spiezwiler		1
Interlaken	Unterseen – Interlaken West – Matten – Interlaken Ost		2

Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
1	4 bis 15
2	16 bis 25
3	25 bis 39
4	40 oder mehr

Agglomerationskern Bern
Noyau d'agglomération de Berne

Linie <i>Ligne</i>	Linienbezeichnung <i>Désignation</i>	Betriebsart <i>Mode de transport</i>	Angebotsstufe <i>Niveau d'offre</i>
Bern – Brünnen	S5 / S51	Bahn	B
Bahnhof – Weissenbühl	3	Tram	C
Fischermätteli – Bahnhof – Gümligen (– Worb)	5 / G	Tram	B
Wabern – Bahnhof – Guisanplatz – Wankdorf	9	Tram	C
Bümpliz – Bahnhof – Ostring	13 / 5	Tram	C
Brünnen – Bahnhof – Saali	14 / 3	Tram	C
Ostermundigen – Bahnhof – Schliern	10	Bus	C
Güterbahnhof – Bahnhof – Neufeld P+R	11	Trolleybus	C
Länggasse – Bahnhof – Zentrum Paul Klee	12	Trolleybus	C
Gurten Gartenstadt – Köniz	16	Bus	A
Bahnhof – Köniz Weiermatt	17	Bus	B
Elfenau – Bahnhof – Blinzern	19	Bus	B
Bahnhof – Wankdorf	20	Trolleybus	C
Bahnhof – Bremgarten	21	Bus	B
Wylergut – Breitenrainplatz	26	Bus	A
Niederwangen – Weyermannshaus	27	Bus	A
Eigerplatz – Ostermundigen – Wankdorf	28	Bus	A
Niederwangen – Köniz – Kleinwabern	29	Bus	B
Bahnhof – Marzili – Bahnhof	30	Bus	--
Bremgarten – Worblaufen	33	Bus	A
Kappelisacker – Breitenrain	40 / 41	Bus	B
Breitenrain – Egghölzli (– Allmendingen / Gümligen)	40	Bus	A
Ittigen Talgut – Kappelisacker	43	Bus	A
Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	44	Bus	A
Bolligen – Habstetten	46	Bus	A
Bolligen – Lutertal/Lindenburg	47	Bus	A
Bahnhof – Bethlehem – Hinterkappelen (Kappelenring / Schlossmatt)	101	Bus	B

Stufe	Kurspaare / Tag
<i>Niveau</i>	<i>Paires de courses / jour</i>
A	wengier als 60
B	60 bis 120
C	mehr als 120

Agglomerationskern Biel
Noyau d'agglomération de Bienne

Linie <i>Ligne</i>	Linienbezeichnung <i>Désignation</i>	Betriebsart <i>Mode de transport</i>	Angebotsstufe <i>Niveau d'offre</i>
Eisbahn/Patinoire – Bahnhof/Gare – Vorhölzli	1	Trolleybus	B
Schiffländte/Débarcadère – Bahnhof/Gare – Centre Boujean – Mett SBB/Mâche CFF – Bahnhof/Gare	2	Bus	A
Nidau – Bahnhof/Gare – Löhre/Mauchamp	4	Trolleybus	B
Mösliacker/Petit-Marais – Bahnhof/Gare	5	Bus	B
Bahnhof/Gare – Schulen Linde/Ecoles Tilleul	6	Bus	B
Regionalspital/Centre hospitalier – Bahnhof/Gare	5/6	Bus	B
Bahnhof/Gare – Goldgrube/Mine-d'Or	7	Bus	A
Bahnhof/Gare – Mooswäldli	7/8	Bus	B
Mooswäldli – Brügg SBB	7	Bus	A
Mooswäldli – Port – Nidau	8	Bus	A
Bahnhof/Gare – Fuchsenried	8	Bus	A
Bahnhof/Gare – Vingelz/Vigneules – Alfermée	11	Bus	A

Agglomerationskern Thun
Noyau d'agglomération de Thoune

Linie <i>Ligne</i>	Linienbezeichnung <i>Désignation</i>	Betriebsart <i>Mode de transport</i>	Angebotsstufe <i>Niveau d'offre</i>
Bahnhof – Gwattzentrum	1	Bus	B
Bahnhof – Steffisburg	1	Bus	B
Bahnhof – Neufeld – Schorenfriedhof	2	Bus	B
Bahnhof – Allmendingen	3	Bus	B
Bahnhof – Alte Bernstrasse	3	Bus	B
Bahnhof – Lerchenfeld	4	Bus	B
Bahnhof – Dürrenast – Schorenfriedhof	5	Bus	B
Bahnhof – Westquartier	6	Bus	B

Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
A	wengier als 60
B	60 bis 120
C	mehr als 120