

Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021

Schlussbericht



Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Begleitgruppe

Dietsche Sandra, RKBM, Projektleiterin Verkehr (Projektleitung)
Brönnimann Fritz, RKBM, Kommission Verkehr
Gehrig Nadine, Gemeinde Köniz, Direktion Planung und Verkehr
Gloor Urs, Stadt Bern, Verkehrsplanung
Hofer Christoph, Bernmobil
Hostettler Christine, RKBM, Assistenz Raumplanung und Verkehr
Moser Hans, RKBM, Kommission Verkehr
Moser Martin, BLS
Reusser Laurent, RKBM, Fachbereichsleiter Verkehr
Schwarz Daniel, Kanton Bern, AÖV
Staub Reto, PostAuto Schweiz Region Bern
Zürcher Roman, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Auftragnehmer

Bahn + Bus Beratung AG 3B, Roland Haldemann

Inhalt

1	Ausgangslage und Ziele	1
2	Vorgehen und Inhalt	2
2.1	ÖV-Planungsstudien	2
2.2	Prüfaufträge der Begleitgruppe	3
3	Erfolgskontrolle 2014–2017.....	4
3.1	Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele.....	4
3.2	Entwicklung des ÖV-Angebotes.....	11
3.3	Entwicklung der gesamtregionalen ÖV-Nachfrage (Libero-Perimeter).....	12
3.4	Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien	14
3.5	Nachfrage und Kostendeckungsgrad Versuchsbetriebe.....	19
4	Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen Ziele, Strategie und übergeordnete Massnahmen	20
4.1	Stärken, Schwächen und Handlungsbedarf	21
4.2	Ziele und Strategie	22
4.3	Massnahmen	24
5	Regionales ÖV-Angebotskonzept 2018–2021 – Anträge	26
5.1	Anträge aus den Prüfaufträgen	26
5.2	Anträge aus den ÖV-Planungsstudien	32
5.3	Anträge aus der Mitwirkung.....	37
5.4	Anträge benachbarter Planungsregionen die RKBM betreffend.....	39
6	Ausblick Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022–2025.....	41

Anhang

Übersicht Prüfaufträge

Abkürzungen

AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AS	Angebotsstufe
BLS	BLS AG
BM	Bernmobil
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBV	Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV)
MA	Minimalanforderung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAG	PostAuto Schweiz AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RE	RegioExpress
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STI	Verkehrsbetriebe STI AG
TU	Transportunternehmung
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZV	Zielvorgabe

1 Ausgangslage und Ziele

Der ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 wird den laufenden ÖV-Angebotsbeschluss 2014–2017 ablösen und soll Anfang 2017 durch den Grossen Rat verabschiedet werden.

Grundlage für den ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 bilden wie in den vergangenen Angebotsperioden die Regionalen ÖV-Angebotskonzepte. Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination des Kantons Bern (AÖV) hat mit Schreiben vom 17. Dezember 2014 die Regionalkonferenzen aufgefordert, die Regionalen ÖV-Angebotskonzepte 2018–2021 bis am 31. Mai 2016 einzureichen.

Ziele der Planungen sind:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung (AGV) beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen
- Erfolgskontrolle derjenigen Angebote, welche in der Laufzeit des bestehenden ÖV-Angebotsbeschlusses 2014–2017 neu gestaltet wurden
- Erfolgskontrolle der auf Ende 2017 auslaufenden Versuchsbetriebe¹
- Aufzeigen von Verbesserungsvorschlägen für Linien mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung
- Inhalte des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) in die Planung einfliessen lassen, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des ÖV gelegt werden soll

Auf der Grundlage des Regionalen ÖV-Angebotskonzeptes 2014–2017, der RGSK I und II sowie der von der Kommission Verkehr erarbeiteten ÖV-Planungsstudien soll das ÖV-Angebot in der Region Bern-Mittelland weiter verbessert und effizienter gestaltet werden.

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

Anträge für Angebotserweiterungen und Anpassungen von Angebotsstufen (AS) sind fachlich fundiert zu begründen, insbesondere bezüglich der zu erwartenden Nachfrage.

¹ Betrifft gemäss Schreiben des AÖV vom 17.12.2014 in der RKBM nur die Verlängerung der Linie 41 Kappelisacker–Zollikofen

2 Vorgehen und Inhalt

Seit 2000 entwickelt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) konsequent eine ÖV-Strategie für die Region Bern, welche in den vergangenen Jahren im Rahmen verschiedener ÖV-Angebotskonzepte und insbesondere mit dem RGSK weiter verfeinert wurde.

Die RKBM hat in den letzten Jahren kontinuierlich Korridor um Korridor unter Einbezug der Beteiligten und Betroffenen überarbeitet, die ÖV-Angebote optimiert und –wo sinnvoll und gerechtfertigt und mit den übergeordneten längerfristigen Entwicklungsvorstellungen kompatibel–ausgebaut. Dieses generelle Vorgehen für die zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖV-Angebotes wird weitergeführt. In diesem Sinne stellt das ÖV-Angebotskonzept 2018–2021 einen weiteren Zwischenstand in einem sich laufend verändernden Umfeld dar.

Die Erarbeitung des Regionalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021 der RKBM erfolgte einerseits im Rahmen konzeptioneller ÖV-Planungsstudien. Andererseits hat die Begleitgruppe eine Vielzahl von Einzelanliegen und mehr oder weniger isolierten Fragestellungen beurteilt und daraus die Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021 abgeleitet und formuliert.

2.1 ÖV-Planungsstudien

Im Hinblick auf das Regionale ÖV-Angebotskonzept 2018–2021 (und folgende) hat die RKBM folgende ÖV-Planungsstudien durchgeführt bzw. eingeleitet:

- Buslinie 38, Mattstetten/Bäriswil–Schönbühl/Shopyland
- Busersatz Ferenbalm-Gurbrü (im Zusammenhang mit der Eröffnung Rosshäuserntunnel)
- Bern–Bremgarten, Angebotskonzept Linie 21
- Angebotskonzept Orts- und Regionalbuslinien Münsingen (Ausschreibung Linien durch das AÖV)
- Neukonzeption Linie 29, Wabern–Köniz–Niederwangen–Brünnen
- Bern Nord–Ostermundigen–Worblental: Angebotskonzept Bus
- Buslinie 10, Köniz–Bern–Ostermundigen: Angebotskonzept 2018-2021
- Tangentiallinie Bern Süd: Angebotskonzept Bus
- Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Länggasse–Wyler (Federführung AÖV)
- Angebotskonzept Sandrain–Marzili–Matte–Altenberg
- Busangebot im Raum Konolfingen–Grosshöchstetten–Zäziwil (Bürgerbusse)

Diese Studien wurden unter Einbezug von Begleitgruppen, bestehend aus Mitgliedern der betroffenen Gemeinden und Transportunternehmungen (TU) sowie Vertretern des AÖV und der RKBM, erarbeitet. Die Planungsergebnisse und Empfehlungen wurden bzw. werden separat mitgewirkt.

Im vorliegenden Bericht werden nur die wichtigsten Ergebnisse und Änderungen sowie die Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021 zusammengefasst. Die Planungs- und Mitwirkungsberichte können auf der Website www.bernmittelland.ch der RKBM nachgelesen werden.

2.2 Prüfaufträge der Begleitgruppe

Die RKBM hat konkrete Prüfaufträge zu Einzelanliegen und mehr oder weniger isolierten Fragestellungen definiert, welche unter anderem auf folgenden Quellen und Grundlagen basieren:

- Laufende Rückmeldungen zu Angebotsbegehren und Verbesserungsvorschlägen beispielsweise von Seite Gemeinden, Verbänden oder der TU
- TU-Umfragen zu Angebotsoptimierungen und Angebotsverbesserungen vom 1. Halbjahr 2014
- Anregungen zu Angebotsverbesserungen und Angebotsvorstellungen der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz vom Frühjahr 2015
- Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017, erneute Prüfung von Anträgen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2014–2017 nicht umgesetzt bzw. abgelehnt wurden

Umfang und Inhalte der Prüfaufträge wurden bei der Erarbeitung des Regionalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021 von der Begleitgruppe intensiv diskutiert und laufend verifiziert und ergänzt.

Ebenfalls in die Liste der Prüfaufträge aufgenommen wurden die Linien und Angebote, die gestützt auf Art. 10 und 11 der AGV aufgrund ungenügender Nachfrage und/oder ungenügendem Kostendeckungsgrad generell überprüft werden müssen (vgl. Ziele Kap. 1).

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

Die Prüfaufträge wurden nach einem einheitlichen Schema bezüglich Machbarkeit und Auswirkungen auf die Angebotsstufe sowie die Auswirkungen auf die Erfolgskontrolle gemäss AGV beurteilt. Gestützt auf die Beurteilungsergebnisse und die daraus abgeleiteten Erwägungen hat die Kommission Verkehr festgelegt, welche Anträge mit welcher Priorität zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021 eingereicht werden.

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse können in einem separaten Beilagenbericht nachgelesen werden. Im vorliegenden Bericht werden im Kapitel 5.1 nur die von der Kommission Verkehr beschlossenen Anträge zusammengefasst.

3 Erfolgskontrolle 2014–2017

3.1 Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele

- **S-Bahn Bern**

Im Planungsbericht zur 2. Teilergänzung S-Bahn Bern vom 11. Dezember 2013 sowie im Standbericht Nr. 1 zur 2. Teilergänzung S-Bahn Bern vom 22. Januar 2016 sind sowohl die Vorstellungen zum künftigen Angebot als auch die dafür notwendigen Infrastrukturmassnahmen konkretisiert.

Angebot

Mit dem Ausbauschnitt 2012 konnten verschiedene Angebotsverbesserungen im Perimeter der RKBM realisiert werden, wie beispielsweise der 15'-Takt Münchenbuchsee–Bern–Belp.

Der Ausbauschnitt 2014 war insbesondere durch die Angebotsverbesserungen im Korridor Bern–Solothurn geprägt (15'-Takt RE Bern–Solothurn in den Hauptverkehrszeiten HVZ in beiden Richtungen, 15'-Takt S8 nach/von Jegenstorf). Die Zielsetzung der Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten in anderen Korridoren wurde mit Massnahmen im Bereich Rollmaterial erreicht.

Der Ausbauschnitt 2020 beinhaltet neben weiteren Verbesserungen beim Rollmaterial vor allem die Führung von einzelnen Zusatzzügen zur Behebung der grössten Kapazitätsprobleme. Wie bereits im Ausbauschnitt 2014 sind zudem grössere Angebotsverbesserungen im Korridor Bern–Solothurn geplant (Verlängerung S8 nach/von Bätterkinden und integraler 15'-Takt RE Bern–Solothurn).

Der nächste grosse Ausbauschnitt ist im 2025 geplant (Zielkonzept). Die vorgesehenen «Angebots-sprünge» können aber nur umgesetzt werden, wenn die dazu erforderlichen Infrastrukturausbauten rechtzeitig realisiert werden.

Infrastruktur

Die heutige Infrastruktur ist mit dem aktuellen Angebot mehr oder weniger vollständig ausgelastet. Mit Kompromisslösungen können im besten Fall und wie im Ausbauschnitt 2020 vorgesehen nur noch einzelne Zusatzzüge geführt werden. Weitere substantielle Angebotsverbesserungen sind nur mit grösseren Infrastrukturausbauten umsetzbar. Von zentraler Bedeutung dabei sind:

- Leistungssteigerung Zulaufstrecken Wankdorf/Wylerfeld

Die Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld ist auf Ende 2021 geplant. Damit können verschiedene notwendige und gewünschte Angebotsverbesserungen frühestens in der Laufzeit des ÖV-Angebotsbeschlusses 2022–2025 realisiert werden.

- Leistungssteigerung Zulaufstrecken West

Die Inbetriebnahme der geplanten Entflechtung Holligen ist im Zeithorizont 2029 vorgesehen. Diese Massnahme ist Voraussetzung für die Einführung des 15'-Taktes auf der S-Bahn nach/von Schwarzenburg im Abschnitt Bern–Niederscherli und des 15'-Taktes im Wangental (Versatz S1 und S2).

- Massnahmen Aaretal

Die Inbetriebnahme der geplanten grossen Ausbauten im Aaretal (Entflechtung Gümligen Süd, 3. Gleis Gümligen–Münsingen, Wendegleis Münsingen) ist ebenfalls im Zeithorizont 2029 vorgesehen. Die Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs zum 15'-Takt bis/ab Münsingen ist deshalb in den nächsten 10 Jahren nicht möglich. Die Infrastrukturausbauten im Aaretal sind aber auch für die ganze 2. Teilergänzung der S-Bahn systemrelevant: So lange die Verdichtung bis/ab Münsingen nicht möglich ist, können von Westen her (z. B. von Laupen) auch nicht mehr Züge durchgebunden werden als im heutigen Angebot. Dies bedeutet, dass in den nächsten 15 Jahren im Aaretal – abgesehen von punktuellen Verbesserungen – mit dem Konzept nach der 1. Teilergänzung weitergefahren werden muss und zunehmend mit Kapazitätsproblemen in den HVZ zu kämpfen sein wird.

- Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

Nach mehrjähriger Planung sind die Projekte von SBB und RBS für den ersten Ausbauschritt soweit fertiggestellt, dass sie beim Bund eingereicht werden konnten. In einem ersten Ausbauschritt werden bis 2025 ein neuer RBS-Bahnhof und eine neue SBB-Personenunterführung mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergrplatz gebaut. In einem zweiten Ausbauschritt ist die seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs mit vier zusätzlichen Gleisen vorgesehen. Die Bauarbeiten beginnen voraussichtlich Anfang 2017. Die für echte Angebotsverbesserungen erforderlichen Leistungssteigerungen im Bahnhof Bern werden somit nicht vor 2025 zur Verfügung stehen.

- Neue S-Bahn-Haltestellen

Die neue Haltestelle Kleinwabern ist im Rahmen des nationalen Infrastrukturprojektes STEP AS 2030 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) beantragt. Die Entscheide dazu werden voraussichtlich im 2019 gefällt. Wann die Haltestelle realisiert werden soll, ist noch offen. Eine Realisierung vor 2030 ist grundsätzlich möglich.

Mit der Einführung des 15'-Taktes im S-Bahn-Verkehr zwischen Bern und Niederscherli soll zwischen den Haltestellen Bern Europaplatz und Köniz Liebefeld eine neue Haltestelle Köniz Waldegg realisiert werden. Auch diese Haltestelle ist im Rahmen des nationalen Infrastrukturprojektes STEP AS 2030 beantragt. Entscheide hierzu fallen wie oben erwähnt voraussichtlich im 2019. Im Hinblick auf die intensive Bautätigkeit bei der Schieneninfrastruktur im Raum Bern und aufgrund der Prioritäten ist aber nicht mit einer vorzeitigen Inbetriebnahme zu rechnen.

- Doppelspurausbau Rosshäusern–Mauss

Die Doppelspur und der Tunnel werden voraussichtlich im Dezember 2018 in Betrieb genommen. Ein neues Haltestellen-Bedienungskonzept (30'-Takt Rosshäusern und Aufhebung Halt Ferenbalm-Gurbrü) hat Auswirkungen auf das angrenzende Busnetz. Die Ergebnisse der entsprechenden ÖV-Planungsstudie liegen vor und sind Bestandteil des Regionalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021.

• Zielerreichung und Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen

Nachfolgend sind die Zielerreichung und der Umsetzungsstand der vorgeschlagenen Massnahmen aus dem Regionalen ÖV-Angebotskonzept 2014–2017 stichwortartig aufgelistet.² Aus der Tabelle ebenfalls ersichtlich ist, welche der Massnahmen mit dem ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 umgesetzt werden sollen bzw. erneut geprüft wurden.

Linie	Strecke	Massnahme gemäss Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017	Zeithorizont	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
Div.	---	Generelle Überprüfung und gezielter Ausbau des Abend- und Wochenendangebotes (samstags und/oder sonntags) auf den Linien der Region	2014	Gering (finanzielle Vorgaben/Spielraum Besteller) ⇒ Diverse Prüfaufträge AK 2018–2021
Div.	---	Überprüfung Ausbau Nachtangebot: Letzte Abfahrten Tram/Bus ab Bhf Bern um 01.00 Uhr (gemäss Grundlagenstudie)	2014	Nicht erreicht (finanzielle Vorgaben/Spielraum Besteller)
Div.	---	Umsetzung der angestrebten S-Bahn-Haltepolitik in der Kernagglomeration	2017	Teilweise erreicht (siehe S1 Fribourg–Bern)
Div.	---	Weiterentwicklung Tramkonzept Bern und wichtigste Buslinien (2012) / Umsetzung (2014)	2014	TRB im 2014 abgelehnt (Wiederaufnahme geplant, Federführung AÖV)
Div.	---	Koordination ÖV mit Schulangebot	2014	Daueraufgabe bei allen ÖV-Planungen
S1	Fribourg–Bern	Halt aller Züge in Bern Europaplatz	2015	Umgesetzt
S1	Fribourg–Bern	Einsatz von Doppelstockzügen auf der Strecke Thun–Bern (–Fribourg)	2014	Umgesetzt
S3 / S31	Biel/Bienne–Bern	Einsatz von Doppelstockzügen auf der Strecke Biel–Bern (–Belp) und Münchenbuchsee–Bern (–Belp)	2015	Umgesetzt
S3 / S31	Biel/Bienne–Bern	Verbesserung des Abend- und Wochenendangebotes für die Gemeinde Münchenbuchsee	2014	Teilweise erreicht Sonntagmorgen/Vormittag mit Linie 36 (Anschlüsse Fernverkehr), Verbesserung Angebot S3 am Abend vorerst nicht möglich (Infrastruktur)
S4	Bern–Burgdorf–Ramsei–Langnau/Sumiswald	Taktverdichtung (30'-Takt) nach/von Burgdorf	2014	Nicht erreicht, 3. RV-Produkt Zielkonzept 2025 (erst möglich mit Infrastrukturausbau)
S6	Bern–Schwarzenburg	Einsatz von Doppelstockzügen und Wegfall von Zusatzzügen auf der Strecke Bern–Schwarzenburg	2014	Umgesetzt
S52	Bern–Bern Brünnen	Durchbindung Bern Brünnen–Bern–Bern Wankdorf	2020 2025	Inhalt Zielkonzept 2025 2. TE S-Bahn Bern
S8 RE	Bern–Solothurn (RE)	Einführung 15'-Takt RE zu HVZ in beiden Richtungen auf der Strecke Bern–Solothurn	2014	Umgesetzt

² Anmerkung: Der Beschrieb der Massnahmen entspricht den Formulierungen im Regionalen ÖV-Angebotskonzept 2014–2017.

Linie	Strecke	Massnahme gemäss Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017	Zeit- hori- zont	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
58	Bern– Jegenstorf	Einführung 15'-Takt Urtenen–Jegenstorf	2014	Umgesetzt
340	Burgdorf– Konolfin- gen– Thun	Ausbau RE-Angebot auf der Strecke (Hasle-Rüegsau–) Walkringen–Konolfingen–Oberdiessbach (–Thun) mit 4 Kurspaaren nach 20 Uhr bis Betriebschluss	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
11	Güterbahn- hof– Neufeld P+R	Verlängerung der Linie Neufeld P+R–Bern Bhf– Inselspital bis Warmbächliweg	2017	Inbetriebnahme voraussicht- lich Dezember 2019 ⇒ Antrag AK 2018–2021
12	Länggasse– Zentrum Paul Klee	ZMB Bern Bhf–Länggasse (zeitgleich ZMB Linie 20)	2013 2014	Teilweise erreicht Zwischenergebnisse ZMB Frühjahr 2016
12	Länggasse– Zentrum Paul Klee	Verlängerung Linie Bern Bhf–Länggasse bis Lindenhof- spital/P+R Neufeld (Einstellung Bus 103 Bern Bhf– Lindenhofspital)	2015 2016	Teilweise erreicht Zwischenergebnisse ZMB Frühjahr 2016
16	Köniz Zent.– Gurten- Gartenstadt	Einführung eines Sonntagsangebots prüfen	---	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
17	Bern Bhf– Köniz Weiermatt	Taktverbesserungen, u.a. im Zusammenhang mit den auf Ende 2014 neu geschaffenen Arbeitsplätzen des Bundes (Areal Dreispitz, Köniz)	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
20	Bern Bhf– Wankdorf Bhf	ZMB Bern Bhf–Wankdorf Bhf und Erschliessung Wank- dorf City (zeitgleich ZMB Linie 12)	2013 2014	Teilweise erreicht Zwischenergebnisse ZMB Frühjahr 2016
21	Bern Bhf– Bremgarten	Einsatz von Gelenkbussen: Überprüfung der Tauglich- keit der Strecke und evtl. Erarbeitung eines Angebots- konzeptes	2014	Erreicht Ergebnisse Planungsstudie liegen vor, Umsetzung voraussichtlich 2021
25	Eichmatt– Büschiacker	Aufnahme Versuchsbetrieb Eichmatt–Büschiacker in das ÖV-Grundangebot	2014	Nicht erreicht Versuchsbetrieb Ende 2014 eingestellt
26	Breitenrain– Wylergut	Einführung des Abend- und Sonntags-Angebots auf der Linie Breitenrain–Wylergut prüfen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
27	Weyer- mannshaus Bad– Niederwan- gen Bhf	Neue Tangentiallinien im Norden der Kernagglomera- tion (z.B. Weyermannshaus–Forsthaus–Länggasse); Beginn Projektstudie 2014, Versuchsbetrieb 2016	2016	Teilweise erreicht Linie 107 verkehrt ab Fahr- plan 2016 anstatt über die Autobahn via Forsthaus und Weyermannshaus
28	Eigerplatz– Wankdorf Bhf	Einführung des Abend- und Wochenendangebots auf der ganzen Linie prüfen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
28	Eigerplatz– Wankdorf Bhf	Neue Tangentiallinien im Süden der Kernagglomerati- on (z. B. Verlängerung Linie 28 nach Weissenbühl mit Umbau Eigerplatz): Beginn Projektstudie 2012/2013, Versuchsbetrieb 2014	2014	Teilweise erreicht ⇒ Separate Studie im Rahmen AK 2018–2021
30	Bern Bhf– Marzili- strasse– Bern Bhf	Neues Buskonzept Marzili–Altenberg, Beginn Projekt- studie 2012/13, Versuchsbetrieb 2014	2014	Teilweise erreicht Mitwirkung ÖV-Planungs- studie 2016 Einführung offen

Linie	Strecke	Massnahme gemäss Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017	Zeit- hori- zont	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
31	Bern Europa- platz– Niederwan- gen Bhf	Einführung des Abend- und Wochenendangebots auf der ganzen Linie prüfen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021 (Abend- und Samstags- angebot)
33	Bremgarten Seftau- Worblaufen	Einführung des Abend- und Wochenendangebots auf der Linie Ittigen Worblaufen–Bremgarten prüfen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021 (Samstagsangebot bereits vorhanden)
34	Untierzolli- kofen– Hirzenfeld	Einführung 15'-Takt Mo-So ab 21 Uhr auf der Linie Bern–Zollikofen Hirzenfeld	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
36	Zollikofen– Bern Breitenrain	Einführung 15'-Takt Mo–Fr ab 08.30 bis 11.30 Uhr sowie Abendbetrieb bis 22 zwischen Zollikofen–Breitenrain–Bärengaben	2014	Teilweise erreicht (15'-Takt Vormittag) Verlängerung Bärengaben abgelehnt ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021 (Verlängerung Bärengaben und Abendbetrieb)
40	Kappelis- acker– Sonnenfeld/ Allmend.	Taktverdichtung (15'-Takt) auf dem Abschnitt Kappelisacker–Egghölzli Mo–Fr 9–11 Uhr; 30'-Takt So auf dem Abschnitt Guisanplatz–Allmendingen/ Sonnenfeld	2014	Umgesetzt
40	Kappelis- acker– Sonnenfeld/ Allmend.	Abendangebot prüfen	2014	Umgesetzt
40	Kappelis- acker– Sonnenfeld/ Allmend.	Verlängerung der Linie Ittigen Kappelisacker–Bern–Allmendingen nach Rubigen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
40 41	Kappelis- acker– Bern Nord	Überprüfung des Angebots (Verdichtung Mittagsangebot) in Zusammenhang mit Ausbau Bundesverwaltung in der Papiermühle, in Zollikofen-Meielen und Swisscom Ittigen-Ey	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
43	Ittigen Talgut– Kappelis- acker	Einführung eines Sonntagsangebots auf der Linie Ittigen Talgutzentrum–Brunnenhof–Kappelisacker–Ittigen Talgutzentrum (Rundkurs) prüfen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
44	Bolligen– Ostermundi- gen– Gümligen	Ausbau Abendangebot Mo–Fr bis 22 Uhr, Einführung 15'-Takt Mo–Fr Morgen- und Abendspitze sowie Einführung 30'-Takt So auf der Linie Bolligen–Gümligen prüfen	2014	Planungsstudie eingeleitet Ergebnisse Frühjahr 2016 30'-Takt Sonntag Bolligen– Gümligen umgesetzt
46 47	Bolligen– Habstetten/ Lutertal– Bolligen	Taktverdichtung Mo–Fr von 8–11 Uhr und früherer Betriebsbeginn an Sonntagen auf der Linie Bolligen–Habstetten bzw. Mannenberg prüfen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
160	Bern Flughafen– Belp– Münsingen– Konolfingen	Aufstufung Linienabschnitt Bahnhof Belp–Flughafen Bern-Belp für Tangento und AirportBus 334	2014	Umgesetzt (Linien 160 und 334 zusammen in AS 4)
166	Wichtrach– Kirchdorf– Kaufdorf	Änderung Linienführung: Aufgrund knapper Fahrzeit und unübersichtlicher Haltestellensituation Bahnhof Toffen soll Linie (wie früher) nach Kaufdorf geführt werden	2012 2013	Umgesetzt

Linie	Strecke	Massnahme gemäss Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017	Zeit- hori- zont	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
167	Münsingen– Wichtrach– Oberdiess- bach	Aufnahme Versuchsbetrieb Wichtrach–Oberdiessbach in Grundangebot	2014	Umgesetzt
321	Riggisberg– Toffen/ Turnen	Überprüfung des Angebots am Abend und in den Zwischenzeiten auf dem Linienast Riggisberg–Toffen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
321	Riggisberg– Toffen/ Turnen	Überprüfung Linienführung auf dem Linienast Riggisberg–Thurnen	2012 2013	Umgesetzt
331	Belp Bhf– Riedli	Einführung Sonntagsangebot prüfen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
332	Belp Bhf– Aemmen- matt	Einführung Sonntagsangebot prüfen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
333	Belp Bhf– Eissel	Verlängerung der Linie Belp Bhf–Ischlag–Belp Eissel bis Flughafen Bern-Belp und Einführung Sonntags- angebot prüfen	2014	Umgesetzt (Linie 333 in Linie 160 inte- griert, siehe Linie 160)
331 332 333	Ortsbus Belp	Überprüfung Erschliessung Neubaugebiete Belp durch Ortsbus	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
541	Kerzers– Golaten– Wilerolti- gen– Kerzers	Überprüfung Busangebot im Raum Gümmenen– Ferenbalm–Kerzers im Zusammenhang mit Eröffnung Rosshäuserntunnel	2017	Erreicht Ergebnisse Planungsstudie liegen vor ⇒ Antrag AK 2018–2021 (Umsetzung Buskonzept mit Fahrplan 2019)
560	Mühleberg– Allenlütten– Rosshäusern	Überprüfung Busangebot im Zusammenhang mit 30'-Haltefrequenz der S-Bahn am Bahnhof Rosshäusern	2017	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
612	Schwarzen- burg– Guggisb.– Schwarzenb.	Überprüfung Busangebot im Raum Gantrisch unter spezieller Berücksichtigung des RNP: z. B. zusätzliche Kurse Linie 612 Schwarzenburg–Guggisberg– Schwarzenburg (Rundkurs)	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
781 782	Boll- Utziggen– Utziggen Pflegeheim/ Obermoos– Oberfeld– Boll-Utziggen	Schliessung Taktlücken und zusätzliche Kurse am Wochenende und am Abend Boll–Utziggen–Pflegeheim prüfen	2014	Teilweise erreicht (Zusatzkurs Abend mit Fahrplan 2016) ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
791	Worb Dorf– Walkringen	Ausbau Angebot, insbesondere Abendangebot prüfen	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
792	Worb Dorf– Biglen	Ausbau Angebot, insbesondere Abendangebot prüfen	2014	
793	Worb Dorf– Gross- höchstetten	Ausbau Angebot, insbesondere Abendangebot prüfen	2014	
794	Worb Dorf– Rüfenacht	Projektstudie/Machbarkeitsstudie zur Ausrichtung des Angebots auf den Pendlerverkehr ohne Beeinträchti- gung des Schülerverkehrs	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
872	Jegenstorf Bahnhof– Jegenstorf Rotonda	Aufnahme Versuchsbetrieb in Grundangebot	2017	Nachfragevorgaben der Angebotsstufe 2 können nicht erreicht werden, Orts- bus wird von der Gemeinde nicht weiter bestellt

Linie	Strecke	Massnahme gemäss Regionales ÖV-Angebotskonzept 2014–2017	Zeit- hori- zont	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
---	---	Neue Buslinie Breitenrain–Oberfeld: Umsetzung Versuchsbetrieb Ostermundigen Bhf–Oberfeld (1. Etappe)	2014	Verschoben Planungsstudie eingeleitet Ergebnisse Frühjahr 2016 ⇒ Übernahme Ergebnisse in AK 2018–2021
---	---	Prüfung Erschliessung Ostermundigen Nord (in Abhängigkeit mit neuen Überbauungen)	2017	Erreicht Planungsstudie Bern Nord– Ostermundigen–Worblental eingeleitet Ergebnisse Frühjahr 2016 ⇒ Übernahme Ergebnisse in AK 2018–2021
---	---	Neue Tangentiallinien im Westen der Kernagglomera- tion (z.B. Niederwangen–Brünnen): Beginn Projektstudie 2012/2013, Versuchsbetrieb 2014	2014	Erreicht Planungsstudie abgeschlossen und weitere Vorschläge vor- handen, Diskussionen laufen ⇒ Übernahme Ergebnisse in AK 2018–2021
---	---	Überprüfung des Angebotskonzeptes Münchenbuch- see, Moosseedorf, Urtenen-Schönbühl (gemäss RGSK)	2014	Erreicht Verlängerung Linie 38 geprüft und verworfen, weitere Untersuchungen sistiert
---	---	Überprüfung Busangebot Korridor Konolfingen– Grosshöchstetten–Bowil (z. B. Bus 261): Versuchsbetriebe/Bürgerbusse gemäss Ergebnis Korridorstudie «Konolfingen–Grosshöchstetten–Bowil» ab 2014	2014	Nicht erreicht ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021
45 31.045 (STI)	Oberdiess- bach– Heimen- schwand	Überprüfung Abendangebot auf der Linie Oberdiess- bach–Linden–Heimenschwand; Ziel: 60'-Takt bis 20 Uhr (Koordination mit RVK 5)	2015	Nicht erreicht (Linie 31.045 Ende 2013 auf- gehoben, neu nur noch Linie 31.044) ⇒ Prüfauftrag AK 2018–2021

3.2 Entwicklung des ÖV-Angebotes

Die ungedeckten Kosten des ÖV im Kanton Bern werden zu zwei Dritteln vom Kanton und zu einem Drittel von den Gemeinden getragen (Gesetz über den öffentlichen Verkehr Art. 12 und Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich Art. 29).

Das AÖV berechnet alle zwei Jahre den Kostenverteilungsschlüssel. Massgebende Grössen für die Kostenbeteiligung der einzelnen Gemeinden sind:

- zu 2/3 das Angebot an öffentlichem Verkehr in einer Gemeinde (ÖV-Punkte)
- zu 1/3 die Einwohnerzahl

Die Belastung nach Verkehrsangebot folgt dem Territorialprinzip. Das Vorgehen zur Erhebung des Verkehrsangebotes ist in der Kostenbeitragsverordnung (KBV) festgelegt und detailliert geregelt. Es beruht auf gewichteten Haltestellenabfahrten: Jede Abfahrt eines Verkehrsmittels an den Haltestellen auf dem Gemeindegebiet wird gezählt und mit einem vom Transportmittel abhängigen Faktor gewichtet. Versuchsbetriebe werden bei der Berechnung des Kostenverteilungsschlüssels nicht berücksichtigt.

Die Veränderung der Anzahl ÖV-Punkte ist somit ein direktes Mass für die Veränderungen bzw. Verbesserungen des Verkehrsangebotes.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der ÖV-Punkte und somit die Entwicklung des ÖV-Angebotes in der RKBM zwischen 2012 und 2014 und damit die Entwicklung des ÖV-Angebotes mit der Einführung des ÖV-Angebotsbeschlusses 2014–2017 im Fahrplanjahr 2014:

Gemeindetyp	ÖV-Punkte		Entwicklung ÖV-Punkte 2012–2014	
	2012	2014	absolut	relativ
Zentrum und Kernagglomeration	107'060	108'890	1'830	1.7 %
Agglomerationsgemeinden	19'530	20'060	530	2.7 %
Ländliche Gemeinden	5'660	5'370	-290	-5.1 %
Total Region RKBM	132'250	134'320	2'070	1.6 %

Wird die Entwicklung des ÖV-Angebotes pro Einwohner bzw. pro 100 Einwohner betrachtet, zeigt sich folgendes Bild:

Gemeindetyp	Einwohner und Entwicklung 2012–2014			ÖV-Punkte und Entwicklung 2012–2014			ÖV-Punkte pro 100 E		Entwicklung ÖV-Punkte pro 100 E	
	2012	2014	2012–2014	2012	2014	2012–2014	2012	2014	absolut 2012–2014	relativ 2012–2014
Zentrum und Kernagglomeration	226'700	228'900	1.0 %	107'060	108'890	1.7 %	47.2	47.6	0.3	0.7 %
Agglomerationsgemeinden	117'200	119'300	1.8 %	19'530	20'060	2.7 %	16.7	16.8	0.2	0.9 %
Ländliche Gemeinden	51'100	51'500	0.8 %	5'660	5'370	-5.1 %	11.1	10.4	-0.6	-5.9 %
Total Region RKBM	395'000	399'700	1.2 %	132'250	134'320	1.6 %	33.5	33.6	0.1	0.4 %

- Unabhängig der Entwicklung zwischen 2012 und 2014 zeigt die Tabelle die hohe Erschliessungsgüte des Zentrums und der Kernagglomeration im Vergleich zu den Agglomerationsgemeinden und den ländlichen Gemeinden.
- Die grösste prozentuale Zunahme an ÖV-Punkten zwischen 2012 und 2014 verzeichneten die Agglomerationsgemeinden mit 2.7 %.
- Da jedoch in den Agglomerationsgemeinden im selben Zeitraum auch die Bevölkerung deutlich stärker gewachsen ist als im Zentrum und der Kernagglomeration, ergeben sich bei der «Pro-Kopf-Entwicklung» des ÖV-Angebotes keine signifikanten Unterschiede zwischen dem Zentrum und der Kernagglomeration und den Agglomerationsgemeinden.
- Deutlich ersichtlich aus der Tabelle ist der ÖV-Angebotsabbau in den ländlichen Gemeinden.

3.3 Entwicklung der gesamtregionalen ÖV-Nachfrage (Libero-Perimeter)

Im Regionalen Angebotskonzept 2014–2017 ist die Entwicklung der ÖV-Nachfrage in der Region Bern-Mittelland von 2008 bis 2011 getrennt nach den normalspurigen S-Bahnlinien, den meterspurigen S-Bahnlinien, den Tram- und Buslinien der Kernagglomeration sowie den Buslinien des übrigen Liberogebietes dargestellt und abgebildet. Dazu stellten BLS, RBS, PostAuto und Bernmobil detaillierte Nachfragedaten der Jahre 2008, 2009, 2010 und 2011 zur Verfügung.

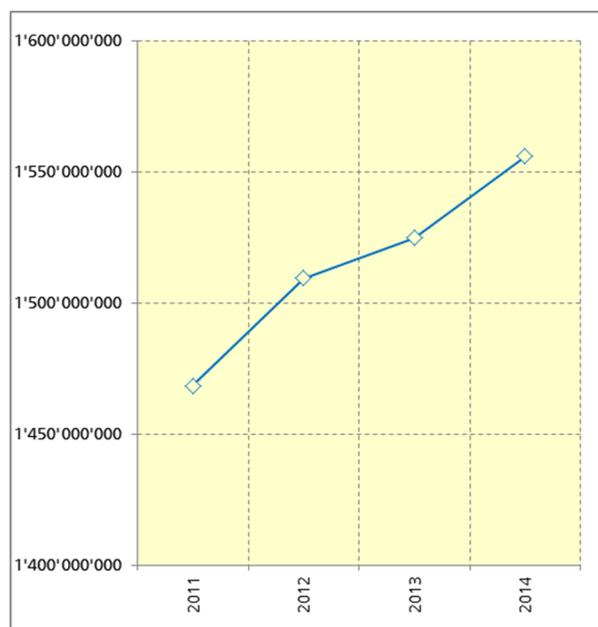
Die Kommission Verkehr hat entschieden, für die Entwicklung der ÖV-Nachfrage zwischen 2011 und 2014 auf eine getrennte Darstellung nach Verkehrsmittel bzw. nach TU zu verzichten und nur noch die offizielle vom Tarifverbund Libero gelieferte Gesamtnachfrage darzustellen.

Die nachfolgenden Tabellen und Abbildungen zeigen die Entwicklung der Personenkilometer (Pkm) und der Einsteiger im Libero-Verbundgebiet im Zeitraum 2011-2014 (ohne Abgrenzung ob mit oder ohne Libero-Fahrausweisen):

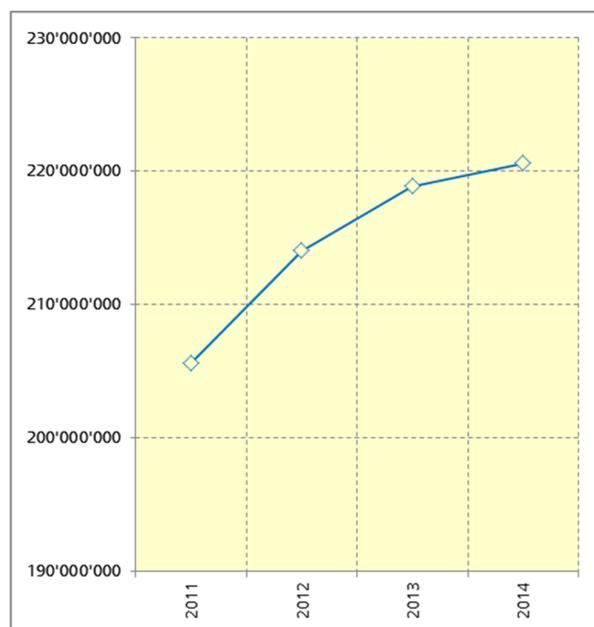
	2011	2012	2013	2014	Entwicklung 2011–2014	
					absolut	relativ
Pkm	1'468	1'509	1'525	1'556	87	6.0 %
Einsteiger	206	214	219	221	15	7.3 %

[in Mio-Pkm bzw. Mio-Einsteiger]

Personenkilometer Pkm



Einsteiger



- Die Entwicklung der Pkm erfolgte mehr oder weniger linear. Verantwortlich dafür sind allgemeine Effekte wie längere Reisedistanzen im Mobilitätsverhalten generell. Aber auch eingeführte Verbesserungen wie die kundenfreundlichen Lösungen für die Anschlussbillette im Jahr 2012 zeigen offensichtlich Wirkung.
- Die Entwicklungskurve der Einsteiger hat sich zwischen 2011 und 2014 deutlich abgeflacht.
- Die moderate Entwicklung sowohl bei den Einsteigerzahlen als auch bei den Pkm widerspiegelt indirekt die Angebotsentwicklung in diesem Zeitraum. Aus Spargründen erfuhr das ÖV-Angebot zwischen 2011 und 2014 quantitativ keine markanten Verbesserungen. Deshalb bewegt sich die Nachfragezunahme im Tarifverbund Libero auch nur im Rahmen der allgemeinen Verkehrszunahmen.
- Die Suche nach den Ursachen für die abgeflachte Entwicklung der Einsteigerzahlen ist nicht Gegenstand des Regionalen ÖV-Angebotskonzeptes. Es kann aber vermutet werden, dass die allgemeine Wirtschaftssituation in den letzten Jahren die Entwicklung sicher nicht gefördert hat. Auch vorstellbar ist, dass die Tarife aufgrund der stetigen Erhöhungen eine gewisse «Schmerzgrenze» erreicht haben.

3.4 Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien

Vorgaben gemäss Angebotsverordnung des Kantons Bern (Fassung vom 21.12.2011)

Angebotsstufen

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

Durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs im meistbelasteten Teilstück einer Linie

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

ZV: Zielvorgabe MA: Minimalanforderung

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

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

ZV: Zielvorgabe MA: Minimalanforderung

Legende und Abkürzungen für die nachfolgende Beurteilung der Zielerreichung



Zielvorgabe erreicht



Minimalanforderung erreicht



Minimalanforderung nicht erreicht

B (N)Bahn Normalspur

AS.....Angebotsstufe

B (S) / TBahn Schmalspur / Tram

AUSLAuslastung / Kurs

GB / MBGelenkbus / Megabus

KDG.....Kostendeckungsgrad

TBTrolleybus

MB / SBMidibus / Standardbus

KBKleinbus

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Erfolgskontrolle 2014		Veränderung 2010-2014	
					AUSL	KDG	AUSL	KDG
301	S1	B (N)	Bern-Münsingen-Thun	3				
301	S1	B (N)	Fribourg-Bern	3				↑
302	S2	B (N)	Bern-Langnau	3				
302	S2	B (N)	Bern-Laupen	3				↓
303	S3	B (N)	Bern-Belp [-Thun]	3				↓
303	S3	B (N)	Biel/Bienne-Bern	3				
303	S31	B (N)	Bern-Belp	3			ab FP 2012	
303	S31	B (N)	Bern-Münchenbuchsee [-Biel/Bienne]	3			ab FP 2012	
304.1/304.2	S4 / S44	B (N)	Bern-Burgdorf-Ramsei-Langnau/Sumiswald-Gr.	4				
304.1/2	S4 / S44	B (N)	Bern-Belp-Thun	3				
305	S5	B (N)	Bern-Neuchâtel/-Murten	2				
305	S51	B (N)	Bern-Bern Brünnen	3				↓
305	S52	B (N)	Bern-Kerzers [-Neuchâtel]	2				
305	S5/S51/S52	B (N)	Bern-Bern Brünnen	4				
305	RE	B (N)	Bern-Neuchâtel (RE)	1				
306	S6	B (N)	Bern-Schwarzenburg	3				↓
307	S7	B (S) / T	Bern-Bolligen-Worb Dorf	4				
308	S8	B (S) / T	Bern-Jegenstorf	4				
308	S8/RE	B (S) / T	Bern-Solothurn (RE)	4				
309	S9	B (S) / T	Bern-Unterzollikofen	4				
330	RE	B (N)	Bern-Spiez-Kandersteg-Brig	2				
340	R / RE	B (N)	Thun-Hasle-Rüegsau [-Burgdorf]	3				
460	RE	B (N)	Bern-Langnau-Wolhusen-Luzern	2				
20.121	121	GB / MB	Düdingen-Bösingen-Laupen	2				↑
20.181	81	MB / SB	Fribourg-Heitenried-Schwarzenburg	2				
20.548	48	KB	Murten-Gümmenen	1				↑
30.003	3 (West)	B (S) / T	Weissenbühl-Bern Bahnhof	4			↑	↓
30.006	6 (Ost)	B (S) / T	Worb Dorf-Gümligen-Bern Bahnhof	4				↑
30.006	6 (West)	B (S) / T	Fischermätteli-Bern Bahnhof	4				
30.007	7 (Ost)	B (S) / T	Ostring-Bern Bahnhof	4			↑	
30.007	7 (West)	B (S) / T	Bümpliz-Bern Bahnhof	4				
30.008	8 (Ost)	B (S) / T	Saali-Bern Bahnhof	4				
30.008	8 (West)	B (S) / T	Bern Brünnen Westside Bahnhof-Bern Bahnhof	4				

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Erfolgskontrolle 2014		Veränderung 2010-2014	
					AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.009	9 (Ost)	B (S) / T	Wankdorf Bahnhof–Bern Bahnhof	4				
30.009	9 (West)	B (S) / T	Wabern–Bern Bahnhof	4				
30.010	10	GB / MB	Köniz Schlieren–Bern Bahnhof–Ostermundigen Rütli	4				
30.011	11	TB	Güterbahnhof–Bern Bahnhof–Neufeld P+R	4				
30.012	12	TB	Länggasse–Bern Bahnhof–Zentrum Paul Klee	4				
30.016	16	MB / SB	Köniz Zentrum–Gurten–Gartenstadt	4				
30.017	17	GB / MB	Bern Bahnhof–Köniz Weiermatt	4				
30.019	19	GB / MB	Blinzern–Bern Bahnhof–Elfenau	4				
30.020	20	TB	Bern Bahnhof–Wankdorf Bahnhof	4				
30.021	21	MB / SB	Bern Bahnhof–Bremgarten	4				
30.026	26	MB / SB	Breitenrain–Wylergut	4				
30.027	27	MB / SB	Weyermannshaus Bad–Niederwangen Bahnhof	4				
30.028	28	MB / SB	Eigerplatz–Wankdorf Bhf	4				
30.029	29	MB / SB	Niederwangen Bahnhof–Wabern Lindenweg	4				
30.030	30	MB / SB	Bhf Bern–Marzilistrasse–Bhf Bern (Rundkurs)	1				
30.031	31	MB / SB	Bern Europaplatz–Niederwangen Bahnhof	4				ab FP 2012
30.032	32	MB / SB	Bachmätteli–Riedbach Bahnhof (ex. 108)	3				
30.033	33	MB / SB	Bremgarten, Seftau–Worblaufen	3				
30.034	34	MB / SB	Unterzollikofen–Hirzenfeld	4				
30.036	36	GB / MB	Zollikofen–Münchenbuchsee Hüslimoos	4				
30.036	36-1	GB / MB	Zollikofen–Bern Breitenrain	4				
30.038	38	MB / SB	Schönbühl–Bäriswil/Mattstetten	4				
30.040/041	40/41	MB / SB	Kappelisacker–Bern–Sonnenfeld/Allmendingen	4				
30.041	41	MB / SB	Kappelisacker–Zollikofen (Versuchsbetrieb)	2				ab FP 2015
30.043	43	MB / SB	Ittigen Talgut–Kappelisacker	4				
30.044	44	MB / SB	Bolligen–Ostermundigen–Gümligen	3				
30.046	46/47/48	MB / SB	Bolligen–Habstetten–Lutertal	4				
30.100	100	GB / MB	Bern–Wohlen–Aarberg	3				
30.101	101	GB / MB	Bern–Kappelenring/Schlossmatt–Bern	4				
30.102	102	GB / MB	Bern–Uetligen–Säriswil	3				
30.103	103	MB / SB	Bern Bahnhof–Bern P+R Neufeld	3				ab FP 2012
30.104	104	GB / MB	Bern–Meikirch–Wahlendorf	3				
30.105	105	MB / SB	Bern–Meikirch–Seedorf–Lyss	2				

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Erfolgskontrolle 2014		Veränderung 2010-2014	
					AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.106	106	GB / MB	Bern-Kirchlindach-Zollikofen	3				
30.107	107	GB / MB	Bern-Uetligen-Kirchlindach-Zollikofen	2				↓
30.130	130	MB / SB	Neuenegg-Thörishaus Dorf	2				
30.131	131	MB / SB	Flamatt-Ueberstorf-Albligen	2				
30.160	160	MB / SB	Bern Flughafen-Belp-Münsingen-Konolfingen Dorf	2				
30.161	161/162/ 163	MB / SB	Ortsbus Münsingen	3			separat ausgewiesen	
30.165	165	MB / SB	Münsingen-Wichtrach-Gerzensee-Kirchdorf	2				
30.166	166	MB / SB	Wichtrach-Kirchdorf-Kaufdorf	1				
30.167	167	MB / SB	Münsingen-Wichtrach-Oberdiessbach	1			ab FP 2012	
30.321	321	MB / SB	Riggisberg-Toffen/-Thurnen	3				
30.322	322	KB	Hinterfultigen-Rüeggisberg-Riggisberg	1				↑
30.323	323	MB / SB	Thurnen-Riggisberg-Gurnigel-Schwarzenburg	1				↑
30.331	331	MB / SB	Belp Bahnhof-Riedli	3				
30.332	332	MB / SB	Belp Bahnhof-Aemmenmatt	3				
30.334	334	MB / SB	Belp Bahnhof-Bern Flughafen	3				
30.340	340	MB / SB	Wabern-Zimmerwald-Niedermuhlern	2				
30.451	451	MB / SB	Hindelbank-Krauchthal-Bolligen	1				
30.465	465	MB / SB	Burgdorf-Lyssach-Fraubrunnen	1				↑
30.472	472	KB	Lützelflüh/Moosegg-Arni-Biglen	1				
30.541	541	MB / SB	Kerzers-Golaten-Wileroltigen-Kerzers	1				
30.550	550	MB / SB	Gümmenen-Laupen	1				
30.560	560	MB / SB	Mühleberg-Allenlütten-Rosshäusern	1				
30.570	570	MB / SB	Bern Brünen-Frauenkappelen-Mühleberg	3				↓
30.611	611	MB / SB	Schwarzenburg-Rüscheegg-Riggisberg	2				↓
30.612	612	MB / SB	Schwarzenburg-Guggisberg-Schwarzenburg	1				
30.613	613	MB / SB	Schwarzenburg-Lanzenhäusern-Albligen	1				
30.614	614	KB	Riffenmatt-Guggisberg-Hirschmatt-Riedacker	1				↓
30.621	621	MB / SB	Oberbalm-Oberscherli-Niederscherli	1				
30.631	631	MB / SB	Köniz Bhf-Oberbalm-Niedermuhlern-Riggisberg	2				↑
30.781	781	MB / SB	Boll-Utzigen-Utzigen Pflegeheim	2				↑ ↓
30.782	782	MB / SB	Boll-Utzigen-Obermoos-Oberfeld-Boll-Utzigen	2				↑
30.791	791	MB / SB	Worb Dorf-Wikartswil-Walkringen	1				↓
30.792	792	MB / SB	Worb Dorf-Biglen	1				↓

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Erfolgskontrolle 2014		Veränderung 2010-2014	
					AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.793	793	MB / SB	Worb Dorf–Grosshöchstetten	1				
30.794	794	MB / SB	Worb–Rüfenacht	1				
30.795	795	MB / SB	Worb–Rubigen	1				↓
30.871	871	MB / SB	Jegenstorf–Messen	1				
30.883	883	MB / SB	Bätterkinden–Limpach–Messen	1			↓	
30.898	898	MB / SB	Zollikofen–Wengi–Büren a.A.	2				
31.044	44	MB / SB	Oberdiessbach–Linden–Heimenschwand	1				
31.056	56	KB	Riggisberg–Wattenwil	1			↑	

Insgesamt verfügt die RKBM über ein gut funktionierendes ÖV-System mit entsprechender Nachfrage und Wirtschaftlichkeit. Die S-Bahn-Linien und städtischen Hauptlinien erfüllen fast ausnahmslos die Zielvorgaben bezüglich Auslastung. Auch bezüglich Kostendeckungsgrad wird der Zielwert mehrheitlich erreicht. Nur die S31 Bern–Belp und die S51 Bern–Bern Brünnen erreichen die Minimalanforderung bezüglich Kostendeckungsgrad nicht. Da auf beiden Linien nur sehr kurze Distanzen gefahren werden, resultieren auch nur sehr tiefe Erlöse pro Kilometer.

Die regionalen ÖV-Linien erreichen mehrheitlich mindestens die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad. Generell weisen nur sehr wenige Linien Handlungsbedarf bezüglich Nachfrage auf, weil die Minimalanforderungen nicht erreicht werden. Die städtischen Quartierbuslinien 16 und 26 sowie die Agglomerationslinie 31 (und 32) liegen in den Angebotsstufen 4 (bzw. 3) und das Grundangebot wird jeweils mit 1 Fahrzeug sehr effizient erbracht. Damit resultiert ein dichtes und sehr effizientes Angebot bei vergleichsweise bescheidenen Potenzialen, was letztlich zu einer ungenügenden durchschnittlichen Auslastung pro Kurs führt.

Im Abschnitt Zollikofen–Breitenrain der Agglomerationslinie 36 kann davon ausgegangen werden, dass mindestens die Minimalanforderungen bei der nächsten Überprüfung erreicht werden. Infolge Bezug des neuen SBB-Hauptsitzes im ESP Wankdorf haben die Frequenzen im 1. Quartal 2015 gegenüber dem 1. Quartal 2014 bereits stark zugenommen (Abschnitt Worblaufen–Breitenrain +57%, Abschnitt Zollikofen–Breitenrain +22%, gesamte Linie Münchenbuchsee–Breitenrain +13%).

Von den Buslinien im ländlichen Raum erreichen nur die drei Linien 560, 613 und 883 die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung nicht. Alle drei Linien bedienen sehr dünn besiedelte Gebiete, weisen ein Minimalangebot auf und erfüllen nebst einer Grundversorgungsfunktion auch wichtige Schülertransportbedürfnisse.

Die beiden Ortsbusse Belp und Münsingen weisen nach wie vor Handlungsbedarf auf. Für Münsingen wurde ein neues Angebotskonzept erarbeitet und der Kanton Bern hat die Linien im Dezember 2015 ausgeschrieben. Für den Ortsbus Belp sind Massnahmen zu untersuchen.

Erfreulich ist insbesondere der Vergleich der Auslastungen zwischen 2010 und 2014. Nur gerade 2 Linien haben sich verschlechtert. Dem stehen 12 Linien mit Verbesserungen gegenüber.

3.5 Nachfrage und Kostendeckungsgrad Versuchsbetriebe

Ortsbus Jegenstorf (Linie 30.872)

Bereits im Regionalen ÖV-Angebotskonzept 2014–2017 wurde die Aufnahme des Ortsbusses Jegenstorf in das Grundangebot beantragt, im Angebotsbeschluss jedoch abgelehnt.

Der Ortsbus Jegenstorf liegt mit 19 Kurspaaren in der Angebotsstufe 2. In der ersten Hälfte 2015 wurde eine durchschnittliche Auslastung pro Kurs im stärksten Querschnitt von 4,5 Personen festgestellt. Damit wird der Minimalwert der Angebotsstufe 2 gemäss Angebotsverordnung von 6 Personen (noch) nicht erreicht. Die Minimalanforderungen der Angebotsstufe 1 (beispielsweise durch Aufhebung der Mittagskurse) hätten jedoch erreicht werden können. Der Kostendeckungsgrad liegt mit 25% über dem geforderten Minimalwert.

Im Sommer 2015 hat der Gemeinderat Jegenstorf beschlossen, den Ortsbus nicht mehr weiter zu finanzieren und den Vertrag per Ende 2015 gekündigt.

Verlängerung Linie 30.041 Kappelisacker–Zollikofen

Die Linie 41 wird seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2014 in den HVZ am Morgen und Abend vom bisherigen Endhalt Kappelisacker zum Bahnhof Zollikofen verlängert. Das Angebot umfasst 17 Kurspaare (16 Kurse nach Zollikofen und 18 Kurse von Zollikofen) und liegt in der Angebotsstufe 2.

Die Nachfrage bewegt sich im Rahmen der Erwartungen, wobei die Minimalanforderungen gemäss Angebotsverordnung noch nicht erreicht werden. Dabei gilt es aber zu berücksichtigen, dass der Zeitpunkt für abschliessende Folgerungen und Empfehlungen nach einer Betriebszeit von etwas mehr als einem Jahr zu früh bzw. nicht aussagekräftig ist. Die Nachfrageentwicklung wird weiter beobachtet und analysiert. Der RBS wird zudem eine Bedürfnisabklärung durchführen.

4 Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen Ziele, Strategie und übergeordnete Massnahmen

In den letzten Jahren wurde der mittelfristige ÖV-Planungsprozess (Regionale Angebotskonzepte ⇒ Kantonales Angebotskonzept ⇒ Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit) durch die übergeordneten Planungsinstrumente «Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung V + S» und «Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK» ergänzt.

- Das Agglomerationsprogramm V + S nach Bundesrecht beinhaltet eine Stärken-Schwächen-Analyse des Ist-Zustandes und die Darstellung der Entwicklungstrends. Daraus werden der Handlungsbedarf abgeleitet und Strategien entwickelt, wie der angestrebte Zielzustand für das ÖV-Angebot bzw. das öffentliche Verkehrssystem erreicht werden soll.
- Mit dem RGSK, welches das Agglomerationsprogramm V + S beinhaltet, werden der Gesamtverkehr und die Siedlungsentwicklung auf Stufe Region mittel- und langfristig (Zustand 2030) aufeinander abgestimmt.

Das RGSK beschreibt die in Abhängigkeit zur Siedlungsentwicklung angestrebte mittel- bis langfristige Entwicklung des ÖV-Angebots in der Region und definiert die prioritären ÖV-Investitionsprojekte, Netzentwicklungen und erste Ideen für Angebotsverbesserungen wie beispielsweise neue (Bahn-) Haltestellen oder Verbesserungen der Erschliessungsgüte.

- Das mittelfristige ÖV-Angebot wird jeweils für 4 Jahre im Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss festgelegt. Basis dazu bilden die Regionalen ÖV-Angebotskonzepte, welche auf den RGSK aufbauen.

Das Regionale ÖV-Angebotskonzept präzisiert das vorgesehene ÖV-Angebot mit konkreten Anträgen zur mittelfristigen Entwicklung und enthält für zahlreiche einzelne Korridore und ÖV-Linien genauere Angaben zur künftigen Angebotsgestaltung wie beispielsweise:

- Anpassungen bei bestehenden Konzepten (zum Beispiel Linienführungen, Haltestellen, Anschlussprioritäten und Verknüpfungspunkte)
- Angebotserweiterungen (zum Beispiel neue Buslinien, Ausdehnung der Betriebszeiten und Taktverdichtungen auf bestehenden Angeboten)

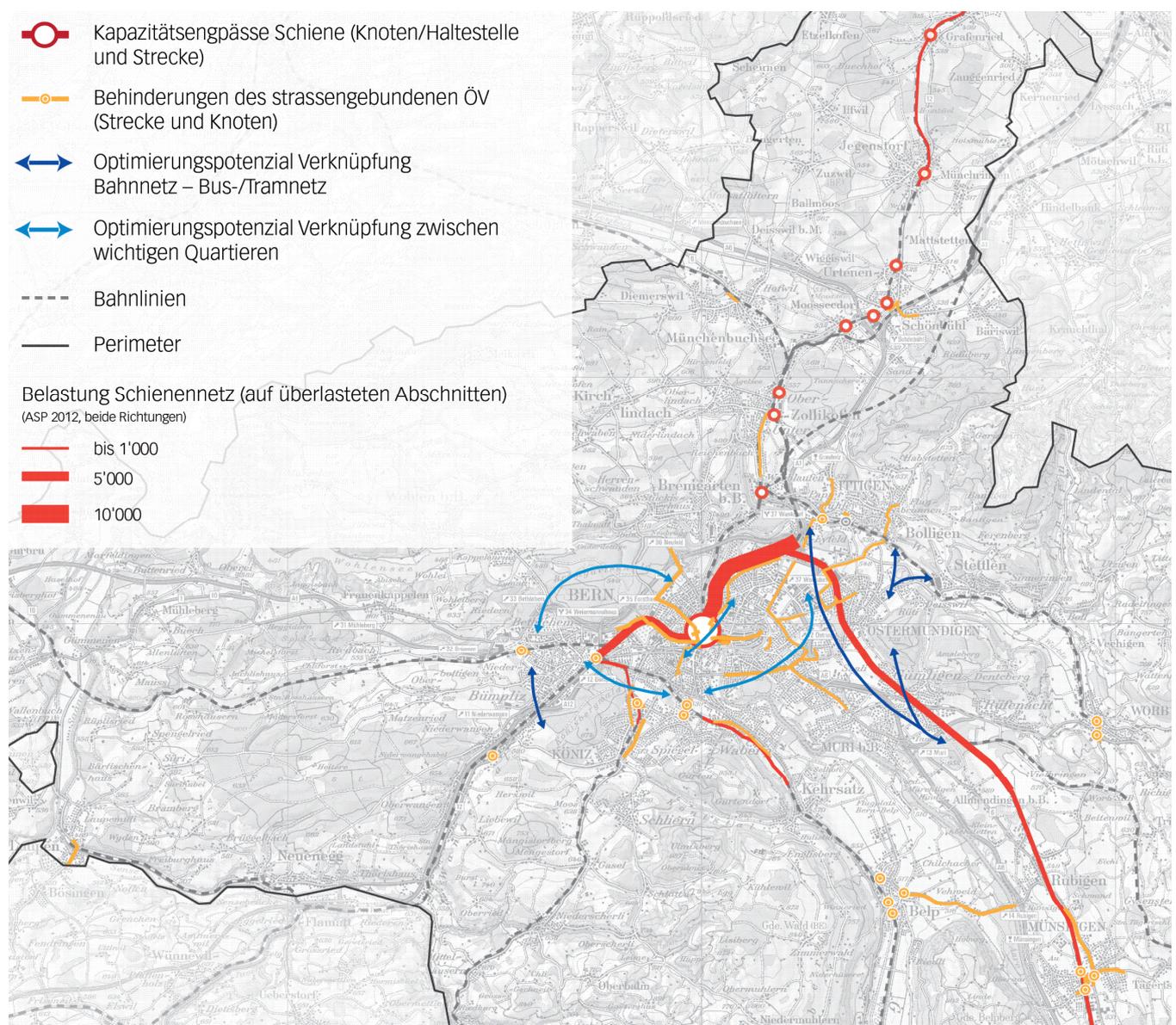
Nachfolgend werden die wichtigsten Aussagen und Vorgaben aus dem RGSK zum Handlungsbedarf, zu den Zielen und Strategien sowie zu den vorgeschlagenen Massnahmen zum ÖV in der Region Bern-Mittelland zusammengefasst.

4.1 Stärken, Schwächen und Handlungsbedarf

In der Region Bern-Mittelland besteht grundsätzlich ein gutes ÖV-Angebot. Der radial ausgerichtete Knoten Bern stellt dank der Bündelung der Nachfrage sowie den Durchmesserlinien eine Stärke im ÖV-System der Region Bern-Mittelland dar. Fast 90 % der Einwohner der Region Bern-Mittelland sind durch dieses radiale System mit dem ÖV an allen Wochentagen erschlossen.

Das städtische Netz mit den Tram- und Hauptbuslinien sowie das Netz der S-Bahn bietet ein Angebot mit dichten Takten tagsüber, Kursen bis Mitternacht und ein attraktives Wochenendangebot.

Das radiale System weist aber auch Schwächen auf:



[Schwachstellen ÖV, Quelle: RGSK Bern-Mittelland 2015]

Detaillierte Angaben zu den auf der Karte dargestellten Schwachstellen können im RGSK nachgelesen werden.

Die heutige Infrastruktur (Bahnhof Bern und Zulaufstrecken) lässt keine substanziellen Angebotsverdichtungen mehr zu. Zwar konnten in den letzten Jahren verschiedene tangentiale ÖV-Verbindungen und Angebotsverdichtungen realisiert werden. Die Angebote und die Reisezeiten zwischen den Korridoren müssen aber insbesondere im Hinblick auf Entlastungen des Zentrums weiter verbessert werden.

Im städtischen Netz bestehen Lücken bei der Erschliessung einiger Quartiere. Auch endet das Angebot auf den Tangentialverbindungen in Zentrums- und Kerngemeinden am Abend teilweise bereits früh und am Wochenende besteht überhaupt kein Angebot.

Grundsätzlich sind auch die ländlichen Gebiete der Region Bern-Mittelland mit einem angemessenen ÖV-Angebot erschlossen, wobei das Angebot in diesen Gebieten am Abend oft früher endet und der Takt am Wochenende weniger dicht ist.

4.2 Ziele und Strategie

• Ziele

Die Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung leiten sich aus den drei Stossrichtungen «Verkehr vermeiden durch eine Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung», «Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern» und «Verkehr verträglich und sicher gestalten» ab. Zu den drei Stossrichtungen sind im RGSK für den ÖV folgende Strategien festgehalten, wie die übergeordneten Zielsetzungen erreicht werden sollen:

Verkehr vermeiden–Abstimmung Siedlung und Verkehr:

- ÖV-Ausbau auf die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung abstimmen und damit einen höheren Bevölkerungsanteil mit guter bis sehr guter ÖV-Abdeckung versorgen

Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern

- Den ÖV attraktiver gestalten und besser verknüpfen und damit das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr MIV fördern
- Gebiete mit Entwicklungspotenzial optimal mit dem ÖV (und einem attraktiven Fuss- und Velowegnetz) erschliessen

Verkehr verträglich gestalten

- Den ÖV bevorzugen, unter anderem mit separaten Spuren und an Lichtsignalen
- Den MIV am Rand des Agglomerationskerns und gezielt auch im Zentrum dosieren und dadurch den Verkehr im Zentrum verflüssigen und Behinderungen für den ÖV vermeiden

- **Strategie**

Ausgehend von der Grösse, der Struktur und der Nachfrage in der Region Bern-Mittelland ist im RGSK 2. Generation folgende ÖV-Strategie festgelegt:

- Die S-Bahn ist das Rückgrat der regionalen Entwicklung.
- Ein dichtes Tram- und Busnetz bildet die Grunderschliessung des urbanen Kerngebiets. Damit ein wesensgerechter Ausbau des ÖV-Angebots vorgenommen werden kann, soll für überlastete Buslinien eine Umstellung auf Trambetrieb geprüft werden. Eine Entlastung ist auch mit dem S-Bahnangebot oder Tangentiallinien anzustreben. Neue Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung sollen geprüft werden.
- An den Schnittpunkten der S-Bahn mit dem Rand des urbanen Kerngebiets sind ÖV-Knoten auszubilden. Sie haben zwei Funktionen: Umsteigeorte S-Bahn/Feinverteiler und Erschliessung der ESP (zum Beispiel Bern Brünnen, Bern Wankdorf, Bern Europaplatz, Ittigen Worblaufen).
- Im Agglomerationsgürtel soll ein zweiter Ring von Umsteigeknoten entstehen. Die Voraussetzungen dafür sind optimal. Diese Knoten sind sowohl Endpunkte der regionalen Buslinien als auch ESP (zum Beispiel Kleinwabern, Köniz, Zollikofen).
- Ergänzend sind tangentielle Busverbindungen in der Stadt Bern, im urbanen Kerngebiet ausserhalb der Stadt und innerhalb des Agglomerationsgürtels nötig. Die tangentialen Busverbindungen übernehmen in grösseren Orten zum Teil auch die Funktion von Ortsbussen. Trotz der ergänzenden Tangentialbusse bleibt das Verkehrsnetz der Region radial orientiert.
- Ein gutes regionales Busnetz soll für eine zweckmässige Versorgung in den zentrumsnahen ländlichen Gebieten sorgen, eine gute Erreichbarkeit der regionalen Zentren schaffen und eine gute Transportkette Bus/S-Bahn sichern.
- Dank P+R-Anlagen in der Agglomeration und ländlichen Gebieten sowie B+R-Anlagen im urbanen Kerngebiet sollen ebenfalls gute Transportketten angeboten werden.

- **Leitsätze**

Die Anforderungen an den Verkehr sind je nach Raumtyp verschieden. Im RGSK sind für die verschiedenen Raumtypen folgende Leitsätze den ÖV betreffend formuliert:

Zentrum Stadt Bern und urbanes Kerngebiet

- Verbessern der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV (z. B. durch Dosierung des MIV)
- Erhöhen der ÖV-Kapazitäten
- Priorisieren des ÖV und des Veloverkehrs gegenüber dem MIV
- Aufwerten von Tangentialverbindungen für den (Fuss-, Velo- und) öffentlichen Verkehr
- Ausbau von Mobilitätsdrehscheiben mit umfassenden Angeboten der kombinierten Mobilität
- Entwicklung von Anreizsystemen zur Verlagerung des Modal Splits
- Anschluss an den internationalen Verkehr verbessern

Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie Zentren der 3. und 4. Stufe

- Gute ÖV-Verbindungen zum urbanen Kerngebiet, zu den zentrumsnahen ländlichen sowie zu den Hügel- und Berggebieten (unter anderem für den Pendler- und Freizeitverkehr)

Zentrumsnahe ländliche Gebiete sowie Hügel- und Berggebiete

- Eine gute ÖV-Grundversorgung sicherstellen
- Schwerpunkte für die Erholungs- und Freizeitnutzung bilden, mit regional abgestimmten Parkplätzen, Informationspunkten und adäquater ÖV-Erschliessung

4.3 Massnahmen

Im Bereich des ÖV werden aufgrund der Schwachstellen und der formulierten Zielsetzungen zu folgenden Themen Massnahmen definiert:

- Fernverkehr
- Regionaler Schienenverkehr
- Tramprojekte
- Weitere ÖV-Massnahmen (Massnahmen für Angebotsverbesserungen und ZMB)

• Fernverkehr

Ergänzend zum ersten Ausbauschnitt von «Zukunft Bahnhof Bern» werden verschiedene Massnahmen zur Aufwertung des Bahnhofumfeldes und insbesondere zur Verbesserung der Zugänge umgesetzt. Im zweiten Ausbauschnitt sollen bis 2035 die Kapazitäten der SBB-Gleisanlagen erhöht werden. Dafür muss die heutige Bahnhofshalle seitlich um vier Perronkanten ergänzt werden.

Um eine Steigerung der Leistungsfähigkeit im «Zulauf-West» des Bahnhofs Bern zu erreichen, ist eine Entflechtung im Bereich Holligen zu realisieren. Ein drittes Gleis zwischen Gümligen und Münsingen, die Entflechtung Gümligen-Süd sowie das Wendegleis Münsingen ermöglichen den 15-Minuten-Takt der S-Bahn in den Korridoren Aaretal und Wangental und den Einsatz eines zweiten RE-Zuges pro Stunde mit Halt in Münsingen. Diese Massnahme ist eine grundlegende Voraussetzung für die Bewältigung der Verkehrsströme (inklusive Güterverkehr und Fernverkehr) im Aaretal.

• Regionaler Schienenverkehr

In der Region Bern-Mittelland ist die Realisierung von ÖV-Knotenpunkten im urbanen Kerngebiet (Kleinwabern/Wabern, Köniz, Liebefeld/Waldegg, Niederwangen) sowie in Deisswil und Jegenstorf geplant. Damit können attraktive Mobilitäts- und Transportketten mit optimalen Umsteigebeziehungen und -verhältnissen zwischen der S-Bahn und den Feinverteilern Tram, Bus und Fuss- und Veloverkehr angeboten werden. Die Zugänglichkeit der ÖV-Knotenpunkte wird für den Fussverkehr sichergestellt und verbessert.

Damit das S-Bahn-Angebot in der engeren Agglomeration weiterhin bedarfsgerecht ausgebaut werden kann (15-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten), sind auf mehreren Bahnstrecken (unter anderem im Korridor Nord) Doppelspurausbauten notwendig.

Um künftig eine Taktverdichtung der S-Bahn (integraler 15-Minuten-Takt) zum Entwicklungsschwerpunkt Brünnen sicherstellen zu können, ist in Brünnen-Westside ein Wendegleis zu realisieren. Für die Weiterentwicklung des Bahnangebots in Richtung Solothurn sind Perronverlängerungen an verschiedenen S-Bahn-Haltestellen der RE notwendig.

- **Tramprojekte**

Für eine nachfragegerechte Weiterentwicklung des ÖV-Netzes im urbanen Kerngebiet der Region soll die Tramlinie 9 bis zur neuen S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern verlängert werden. Damit kann ein attraktiver Umsteigeknoten realisiert werden. Zudem fördert diese Massnahme in Kleinwabern die innere Siedlungsentwicklung entlang der Tramlinie sowie im Umfeld der neuen S-Bahn-Haltestelle.

In der Innenstadt von Bern soll eine zweite Tramachse (Kocherpark–Belpstrasse–Laupenstrasse–Bubenbergrplatz–Nord–Bahnhof–Bollwerk–Speichergasse–Nägelligasse–Kornhausplatz) realisiert werden. Diese schafft eine Netzredundanz zur Aufrechterhaltung des Trambetriebs bei Betriebsstörungen und -unterbrüchen und ermöglicht zudem eine Reduktion der ÖV-Belastung auf den Hauptgassen (Spital- und Marktgasse) und am Hirschengraben. Das weitere Vorgehen bei dieser Massnahme ist im Zusammenspiel mit den Ergebnissen der «ZMB Wyler–Länggasse» zu definieren.

- **Weitere ÖV-Massnahmen**

Im Sinne eines leistungsfähigen und umweltgerechten Verkehrssystems wird das S-Bahn-Angebot zwischen dem urbanen Kerngebiet, den Regionalzentren und den ESP von regionaler und kantonaler Bedeutung verbessert (15-Minuten-Takt). Voraussetzung für diese Verbesserungen sind verschiedene Infrastrukturausbauten der zweiten Teilergänzung der S-Bahn-Bern (siehe auch Massnahmenpakete Fern- und Regionalverkehr).

Das Tram- und Busangebot wird sowohl im städtischen als auch im ländlichen Gebiet dank Taktverdichtungen, Anpassungen der Betriebszeiten und Linienverknüpfungen kontinuierlich und bedarfsgerecht verbessert. Dabei sollen auch bessere Verbindungen zwischen der S-Bahn und den städtischen Feinverteilern beziehungsweise den regionalen Buslinien entstehen. Auch die Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und Korridoren sollen verbessert werden. Neue Durchmesserlinien in der Stadt Bern sind zu prüfen.

5 Regionales ÖV-Angebotskonzept 2018–2021 – Anträge

5.1 Anträge aus den Prüfaufträgen

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse zu den Prüfaufträgen können wie eingangs erwähnt in einem separaten Zusatzbericht nachgelesen werden. In der nachfolgenden Zusammenstellung sind alle Begehren der RKBM bezüglich Angebotsveränderungen, Angebotsoptimierungen und Angebotsausbauten aufgelistet. Dies ermöglicht allen Beteiligten und Betroffenen (Gemeinden, Verbände etc.) sich einen Überblick über die von der RKBM angestrebte Angebotsentwicklung zu verschaffen. Die RKBM ist sich bewusst, dass nicht alle Anträge angebotsbeschlussrelevant sind und in der Zuständigkeit des Grossen Rates des Kantons Bern liegen.

Alle Anträge sind einer von drei Prioritätenstufen zugeteilt:

- **Anträge mit Priorität 1**

- Angebotsausbauten oder Angebotsoptimierungen, die schon seit längerem unbestritten sind, aber aus finanziellen Gründen im letzten Angebotsbeschluss zurückgestellt werden mussten (Notwendigkeit mit einer positiven Erfolgskontrolle nachgewiesen, Zielvorgaben Auslastung und Kostendeckungsgrad in der Regel erreicht)
- Kapazitätssteigernde Massnahmen, die aufgrund der bereits bestehenden oder absehbaren Nachfrage zwingend erforderlich sein werden
- Massnahmen, die einen teilregionalen und nicht nur lokalen Nutzen auslösen
- Massnahmen aus bereits durchgeführten Planungen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 umgesetzt werden sollen

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

- **Anträge mit Priorität 2**

- Massnahmen, die eine wichtige und sinnvolle Harmonisierung des Gesamtangebotes zur Folge haben (zum Beispiel einheitliche Betriebszeiten am Wochenende und in Randzeiten gemäss Empfehlungen Studie «Kriterien für das ÖV-Abend- und Wochenend-Angebot, RKBM Januar 2012»)
- Massnahmen, die aus Kundensicht störende Angebotslücken beseitigen und einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, das Gesamtangebot in der Region Bern-Mittelland nachhaltig zu verbessern und ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu fördern

- **Anträge mit Priorität 3**

Zugeteilt in diese Prioritätsstufe sind ähnliche Massnahmen wie bei der Prioritätsstufe 2. Die Angebote beschränken sich aber eher auf lokale Bedürfnisse mit eher bescheidenen Nachfragepotenzialen. Ebenfalls der Priorität 3 zugewiesen sind Massnahmen, deren Umsetzung die Erfolgskontrolle gemäss AGV stark negativ beeinflussen würde.

Zielangebot Bahnlinien

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

Zielangebot Buslinien

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.009 (BM 9)	Bern Bhf– Wankdorf Bhf	Einführung Verdichtungs-/Entlastungskonzept Bern Bhf–Guisanplatz in den HVZ	1	4C	4C
30.011 (BM 11)	Bern Bahnhof– Holligen	Linienverlängerung ab Endhalt Holligen bis Warmbächliweg (voraussichtlich 2019)	1	4C	4C
30.016 (BM 16)	Köniz Zentrum– Gurten-Garten- stadt	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	4A	4A
30.026 (BM 26)	Breitenrain– Wylergut	A Angebot mindestens im bestehenden Umfang weiterführen	1	4A	4A
		B Betriebsausdehnung Montag–Samstag von 20 bis 21 Uhr ³	1	4A	4A
		C Einführung Sonntagsangebot von 9 bis 18 Uhr ⁴	1	-	-
30.028 (BM 28)	Eigerplatz– Wankdorf Bhf	A Betriebsausdehnung Montag–Samstag auf dem Linienabschnitt Brunnadernstrasse– Wankdorf Bhf von 22 Uhr bis Mitternacht mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	1	4B	4B
		B Einführung Sonntagsangebot auf dem Linien- abschnitt Brunnadernstrasse–Wankdorf Bhf von 8 bis 22 Uhr	1	4B	4B
30.031 (BM 31)	Europaplatz– Niederwangen Bhf	A Aufhebung Mittagsverdichtung und Ausdeh- nung HVZ-Verdichtung Morgen und Abend sowie Führung eines zusätzlichen Kurspaares am Abend um 20 Uhr	1	4	↓ 3
		B Ablösung privater Shuttle-Busbetrieb am Samstag durch Grundangebot Linie 31 von 7 bis 20 Uhr	3	-	-
30.032 (BM 32)	Bachmätteli– Riedbach Bhf	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	3	3

³ Bis 22 Uhr bei Umsetzung Buskonzept Bern Nord–Ostermundigen–Worblental gemäss separater Planungsstudie (vgl. Kap. 5.2)

⁴ Unabhängig Umsetzung Buskonzept Bern Nord–Ostermundigen–Worblental gemäss separater Planungsstudie (vgl. Kap. 5.2)

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.033 (RBS 33)	Worblaufen– Bremgarten	A Betriebsausdehnung Montag–Freitag von 21 bis 22 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	3	3
		B Betriebsausdehnung Samstag von 18 bis 20 Uhr mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	1	-	-
		C Einführung Sonntagsangebot von 8 bis 20 Uhr	3	-	-
30.034 (RBS 34)	Unterkollikofen– Hirzenfeld	Einführung 15'-Takt Bern Bhf–Hirzenfeld an allen Wochentagen ab 21 Uhr bis Betriebsende	3	4	4
30.036 (RBS 36)	Zollikofen– Bern Breitenrain	A Angebot mindestens im bestehenden Umfang weiterführen	1	4	4
		B Betriebsausdehnung Montag–Freitag von 19 bis 20 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	4	4
30.038 (RBS 38)	Schönbühl RBS– Bäriswil– Mattstetten	Zusätzliches Kurspaar Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag um ca. 00.30 Uhr	1	4	4
30.040 (RBS 40)	Kappelisacker– Allmendingen	Entlastungskonzept HVZ Morgen Montag–Freitag im Linienabschnitt Papiermühle–Guisanplatz	1	4	4
30.041 (RBS 41)	Zollikofen– Breitenrain	Mittagsbetrieb Linie 41 zwischen Zollikofen und Breitenrain ca. zwischen 11.30 und 13.30 Uhr analog HVZ Morgen und Abend <i>Antrag offen</i> <i>Weitere Entwicklung Versuchsbetrieb und Ergebnisse Bedürfnisabklärung RBS abwarten</i>	<i>offen</i>	2	2
30.043 (RBS 43)	Talgut-Zentrum– Kappelisacker– Talgut-Zentrum	Einführung Morgenangebot Montag–Freitag von 7.30 bis 9.00 Uhr	1	4	4
30.046 30.047 (RBS 46/47)	Bolligen– Habstetten– Lutertal	A Taktverdichtung Montag–Freitag von 8 bis 11 Uhr zum integralen 15'-Takt	3	4	4
		B Früherer Betriebsbeginn Sonntagmorgen (8 anstatt 9 Uhr)	2	-	-
30.100 (PAG 100)	Bern–Detligen– Aarberg	Zusatzkurse bzw. Entlastungskonzept HVZ Morgen aus Kapazitätsgründen	1	3	3
30.102 30.104 30.105 (PAG 102/ 104/105)	Bern– Halenbrücke– Säriswil/ Wahlendorf/ Lyss	A Zusatzkurse bzw. Entlastungskonzept HVZ Morgen aus Kapazitätsgründen	1	3 102/104	3 102/104
		B Einführung 30'-Takt auf der Linie 102 am Wochenende	1	2 105	2 105
30.103 (PAG 103)	Bern Bhf– Bern P+R Neuf.	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	-	-
				3	3

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.160 (BM 160)	Konolfingen– Münsingen– Belp– Bern Flughafen	Einführung durchgehender 30'-Takt auf dem Linienabschnitt Konolfingen–Münsingen	1	2	↑ 3
30.161 30.162 30.163 (PAG 161/ 162/163)	Ortsbus Münsingen	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen und die im Angebotskonzept Orts- und Regional- bus Münsingen erarbeiteten Massnahmen umsetzen	1	3	3
30.321 (PAG 321)	Riggisberg– Toffen/Thurnen	A Einführung von 2 separaten Linien <ul style="list-style-type: none"> ▪ 30.320 Riggisberg–Thurnen ▪ 30.321 Riggisberg–Toffen 	1	3	⇔ 1 30.320 ⇔ 2 30.321
		B Schliessung Taktlücke am Vormittag mit 1 zusätzlichen Kurspaar Riggisberg–Thurnen auf der Linie 320	1	Siehe A	
		C Ausbau Abendangebot mit 3 zusätzlichen Kurspaaren um ca. 22, 23 und 24 Uhr auf der Linie 321 Riggisberg–Toffen	1	Siehe A	
30.323 (PAG 323)	Thurnen– Gurnigel– Schwarzenburg	Zusätzliche Kursfahrten Thurnen–Gurnigel anstelle Führung von Beiwagen in der Sommer- und Winterhochsaison an Samstagen und Sonntagen	2	-	-
30.331 30.332 (BM 331/ 332)	Belp Bhf– Riedli Belp Bhf– Aemmenmatt (Ortsbus Belp)	Angebotsreduktion Linie 331 um 3 Kurspaare und Linie 332 um 4 Kurspaare in verkehrsschwachen Zwischenzeiten und Abstufung Linien 331 und 332	1	3 beide Linien	↓ 2 beide Linien
30.472 (PAG 472)	Lützelfüh– Arni-Biglen	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	1	1
30.550 (PAG 550)	Laupen– Gümmenen	Umsetzung mitgewirktes Konzept mit Eröffnung Rosshäuserntunnel spätestens im Dezember 2018 a) Linienabschnitt Laupen–Gümmenen b) Angebot Korridor Gümmenen–Gurbrü	1	1	1 a) 2 b)
30.560 (PAG 560)	Mühleberg– Rosshäusern	A Integration Schülerverkehr und bedürfnis- gerechtes Minimalangebot weiterführen (Integration Schülerverkehr zwingend, ansonsten Aufhebung Angebot)	1	1	1
		B Einführung Mittagsangebot im Falle Integration Schülerverkehr	1	1	1
30.570 (PAG 570)	Brünnen– Mühleberg	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	3	3

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.611 (PAG 611)	Schwarzenburg– Riggisberg	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	2	2
30.613 (PAG 613)	Schwarzenburg– Albligen	Integration Schülerverkehr und bedürfnisgerechtes Minimalangebot weiterführen (Integration Schülerverkehr zwingend, ansonsten Aufhebung Angebot)	1	1	1
30.614 (PAG 614)	Riffenmatt– Riedacker	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	1	1
30.621 (PAG 621)	Oberbalm– Niederscherli	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	1	1
30.631 (PAG 631)	Köniz– Riggisberg	Einkürzung Angebot auf Linienabschnitt Köniz– Niedermuhlern am Abend nach 21 Uhr (nur umsetzbar, wenn Abendangebot auf der Linie 321 eingeführt wird)	1	2	2
30.781 (PAG 781)	Boll-Utzigen– Utzigen	Ausbau Angebot am Sonntagnachmittag mit 2 zusätzlichen Kurspaaren zum durchgehenden 60'-Takt	1	-	-
30.782 (PAG 782)	Boll-Utzigen– Obermoos– Oberfeld– Boll-Utzigen	Ausbau Angebot am Sonntagnachmittag mit 2 zusätzlichen Kurspaaren zum durchgehenden 60'-Takt	1	-	-
30.791 (PAG 791)	Worb Dorf– Walkringen	Ausbau Abendangebot mit 3 zusätzlichen Kurspaaren nach 20 Uhr	1	1	↑ 2
30.793 (PAG 793)	Worb Dorf– Grosshöchstetten	Ausbau Abendangebot mit 3 zusätzlichen Kurspaaren nach 21 Uhr auf dem Linienabschnitt Worb Dorf–Schlosswil	1	1	↑ 2
30.794 (PAG 794)	Worb Dorf– Rüfenacht	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	1	1
30.871 30.883 30.898 (RBS 871/ 883/898)	Raum Lyss– Münchenbuch- see– Solothurn	Neues Angebotskonzept im Raum Lyss– Münchenbuchsee–Solothurn umsetzen (inkl. Haltestellenverlegung und Busbeschleunigung in Münchenbuchsee)	1	1 30.871 1 30.883 2 30.898	↑ 2 30.871 1 30.883 2 30.898
31.044 (STI 44)	Oberdiessbach– Linden– Heimenschwand	Ausdehnung Betriebszeit am Abend Montag– Freitag mit 1 zusätzlichen Kurspaar um 20 Uhr	1	1	1

5.2 Anträge aus den ÖV-Planungsstudien

In Kapitel 2.1 sind die ÖV-Planungsstudien aufgeführt, die unter Einbezug von Begleitgruppen, bestehend aus Mitgliedern der betroffenen Gemeinden und TU sowie Vertretern des AÖV und der RKBM, erarbeitet wurden.

Diese ÖV-Planungsstudien wurden separat mitgewirkt. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst und die Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021 formuliert.

- **Neukonzeption Linie 29, Wabern–Köniz–Niederwangen–Brünnen**

Abklärungen für die Erschliessung der Überbauung «Papillon» in Ried (Niederwangen) wurden von der Gemeinde Köniz vorgenommen. Ziel ist es, eine attraktive ÖV-Erschliessung für die Einwohner des Rieds zu verhältnismässigen Kosten bereitzustellen.

Bestlösung in der Variantenstudie ist der Ansatz «Linie 29 via Ried und Neukonzeption Tangente (Wabern–Köniz–Niederwangen)». Eine Verlängerung der neuen Linie aus Wabern nach Brünnen lässt sich effizient realisieren. Gegenüber dem Vorschlag der RKBM aus dem Jahr 2014 mit einer isolierten Linie Wangental–Brünnen ergeben sich eine bessere Ausgangslage und deutlich tiefere Kosten.

Geplant sind zwei ganztags betriebene Linien, welche die Strecken Wabern Lindenweg–Liebefeld–Köniz–Ried–Niederwangen sowie Kleinwabern–Köniz–Niederwangen–Brünnen bedienen. Letztere ersetzt die heutigen Verdichtungen und verkehrt vorerst von Montag bis Samstag. Die neue Lösung ermöglicht Direktverbindungen von Wabern, Köniz und Niederwangen nach Brünnen sowie Verknüpfungen ins Wangental und nach Bern. Zudem entstehen in Köniz Anschlüsse von der S-Bahn aus Schwarzenburg mit dem Bus nach Wabern.

Für die Inbetriebnahme des neuen Angebotskonzeptes per Dezember 2018 (vorbehältlich Änderungen infolge baulicher Massnahmen) stellt die RKBM dem AÖV folgende Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021:

Linie	Strecke	Anträge	Priorität: 1
30.029a (BM 29a)	Niederwangen– Ried–Köniz– Wabern Lindenweg	– Montag–Freitag: 06.00–20.30 Uhr 20.30–22.00 Uhr – Samstag: 07.00–20.30 Uhr 20.30–22.00 Uhr – Sonntag: 08.30–22.00 Uhr	⇒ 15'-Takt ⇒ 30'-Takt ⇒ 15'-Takt ⇒ 30'-Takt ⇒ 30'-Takt
30.029b (BM 29b)	Bern Brünnen– Niederwangen– Köniz– Kleinwabern	– Versuchsbetrieb – Montag–Freitag: 06.00–20.30 Uhr – Samstag: 07.00–20.30 Uhr – Sonntag: kein Angebot	⇒ 30'-Takt ⇒ 30'-Takt

• Bern Nord–Ostermundigen–Worbental: Angebotskonzept Bus

Das ausgedehnte Siedlungsgebiet Bern Nord – Ostermundigen – Worblental wird mit dem ÖV durch drei S-Bahn-Linien sowie die Tramlinie 9 und die Buslinie 10 erschlossen. Daneben verkehren im Perimeter weitere Linien, die vor allem Wohngebiete oder Arbeitsplätze mit überwiegend tangentialen Verlauf erschliessen. Mit dem Ausbaukonzept war vorgesehen, nach der Realisierung von Tram Bern West auch die sehr stark überlastete Buslinie 10 durch eine Tramlinie mit wesentlich höherer Kapazität und auch grösserer Attraktivität zu ersetzen. Im Hinblick auf diese Umstellung wurden in den Jahren 2010–2011 bereits Studien zur entsprechenden Anpassung des Busnetzes durchgeführt. Nach dem ablehnenden Abstimmungsentscheid zu Tram Region Bern bedurfte es einer Überprüfung und Aktualisierung des geplanten Erschliessungsnetzes, insbesondere der vorgesehenen neuen Linie «N». Dies ist im RGSK Bern-Mittelland II als Massnahme «ÖV-W-2a» festgehalten. Zudem hat diese Linie auch aufgrund der Umnutzung des Berna-Areals in Deisswil noch zusätzlich an Gewicht gewonnen. Die vorgeschlagene Linienführung muss auch im Zusammenhang mit der gewünschten Stärkung des ÖV, den prognostizierten Nachfragezunahmen und den praktisch ausgeschöpften Kapazitäten der Linie 10 betrachtet werden.

Für die Inbetriebnahme des neuen Angebotskonzeptes per Dezember 2017 (vorbehältlich Änderungen infolge baulicher Massnahmen) stellt die RKBM dem AÖV folgende Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021:

Linie	Strecke	Anträge	Priorität: 1
30.044 (RBS 44)	Bolligen– Ostermundigen (–Gümligen)	<ul style="list-style-type: none"> – Neue, direkte Linienführung zwischen UPD Waldau und Ostermundigen Bahnhof <ul style="list-style-type: none"> - Richtung Gümligen über Milchstrasse–Forelstrasse–Schermenweg - Richtung Bolligen über Schermenweg – Verdichtungen zum 15'-Takt in HVZ (9 Kurspaare Montag–Freitag) zwischen Bolligen Bahnhof und Ostermundigen Zollgasse – Festlegung definitive Linienführung und Lage der Haltestellen in Absprache mit kantonalen Stellen, TU und Strasseneigentümern 	
Neue Linie	Bern Breitenrain– Ostermundigen Bahnhof– Oberfeld	<ul style="list-style-type: none"> – Versuchsbetrieb – Montag–Freitag: 06.00–20.00 Uhr ⇨ 15'-Takt 20.00–22.00 Uhr ⇨ 30'-Takt – Samstag: 06.00–22.00 Uhr ⇨ 30'-Takt – Sonntag: kein Angebot – Festlegung definitive Linienführung und Lage der Haltestellen in Absprache mit kantonalen Stellen, TU und Strasseneigentümern 	
30.026 (BM 26)	Bern Breitenrain– Wylergut	<ul style="list-style-type: none"> – Durchbindung mit der neuen Linie Bern Breitenrain–Ostermundigen Oberfeld – Gleiche Betriebszeiten wie neue Linie Bern Breitenrain–Ostermundigen Oberfeld, aber mit Sonntagsbetrieb gemäss Antrag aus den Prüfaufträgen (siehe Kap. 5.1) – Festlegung Haltestellen, bauliche Massnahmen und Fahrzeuggrösse in Absprache mit kantonalen Stellen, TU und Strasseneigentümern 	

• **Buslinie 10, Köniz–Bern–Ostermundigen: Angebotskonzept 2018–2021**

Nach der Ablehnung von Tram Region Bern in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen am 28. September 2014 muss das ÖV-Angebot entlang des Korridors der Linie 10 zumindest in den nächsten Jahren weiterhin mit einem Busbetrieb sichergestellt werden. Angesichts der kurz- und mittelfristig absehbaren Siedlungsentwicklungen wird sich die bereits heute kritische Situation weiter verschärfen. Kapazitätssteigernde Massnahmen sind innerhalb des städtischen ÖV-Netzes zu suchen.

Für die Übergangsmassnahmen 2018–2021 wurde ein breiter Variantenfächer untersucht. Einbezogen waren auch Vorschläge, die seit September 2014 in der Öffentlichkeit oder bei der Regionalkonferenz vorgebracht wurden. Neben Massnahmen auf der bestehenden Linie 10 (zum Beispiel Taktverdichtungen, Eilbusse, Brechen der Linie am Bahnhof Bern, Verkehrsmanagement- und ÖV-Bevorzugungsmassnahmen) wurden auch verschiedenste Netzlösungen (Verdichten und Verlängern bestehender Linien, zusätzliche Entlastungslinien) in die Evaluation miteinbezogen. Dabei zeigte sich, dass solche Netzlösungen die zentrumsnahen, kapazitätskritischen Querschnitte in Bern zwischen Bahnhof–Eigerplatz bzw. Bahnhof–Schönburg nicht massgebend entlasten können. Entlastungslinien über alternative Korridore ab Köniz oder ab Ostermundigen (zum Beispiel via Belpstrasse–Bahnhofplatz–Lorrainebrücke–Viktoriarain) weisen zwar am Morgen stadteinwärts und am Abend stadtauswärts gewisse Entlastungspotenziale auf. Die kapazitätskritischen Belastungen treten aber jeweils in umgekehrter Richtung auf. Als einzig zielführender Ansatz stellte sich eine Variante heraus, welche das Angebot auf der Linie 10 während der Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet. Aus Gründen der Betriebsstabilität und Wirtschaftlichkeit sollen die Verdichtungskurse jedoch nicht wie heute bis ans Linienende, sondern auf einer verkürzten Strecke Köniz Schloss–Ostermundigen Wegmühlegässli verkehren. Ziel ist, dass die Verdichtungskurse die ab Schliern und Rüti bereits gut besetzten Grundkurse entlasten. Deshalb setzen sie jeweils kurz vor dem Grundkurs ein. So kann verhindert werden, dass der Grundkurs wegen Überlastung immer langsamer wird. Das Paketbildungsrisiko wird damit reduziert.

Zur Lösung der Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 stellt die RKBM dem AÖV den Antrag zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021, das Angebot in den HVZ am Morgen und Abend weiter zu verdichten, mit folgender Angebotsstruktur:

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

Die Verdichtungskurse sind bis Köniz Schloss bzw. Ostermundigen Wegmühlegässli erforderlich. Ein früheres Wenden (z. B. Köniz Liebefeld oder Ostermundigen Bahnhof) hätte mit dem 5'-Takt ungenügende Kapazitäten am Morgen stadteinwärts und am Abend stadtauswärts zur Folge. Zum vorzeitigen Wenden der Verdichtungskurse sind entsprechende Massnahmen im Raum Köniz Schloss und im Raum

Ostermundigen Wegmühlegässli zu realisieren. Darüber hinaus sind folgende flankierenden Massnahmen umzusetzen:

- ÖV-Bevorzugung mit Verkehrsmanagementmassnahmen und Fahrbahnhaltestellen
- 1–2 Minuten Pufferzeit am Bahnhof Bern zur Stabilisierung des Fahrplans
- Einsatz von Hilfspersonal am Bahnhof Bern zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels

• **Tangentiallinie Bern Süd: Angebotskonzept Bus**

In der Kernagglomeration Bern konnten in den letzten Jahren einige tangentielle Buslinien auf- und ausgebaut werden. Das bestehende Angebot muss jedoch weiter verbessert werden. Attraktive Tangentiallinien sollen mithelfen, die Radial- und Durchmesserlinien, das Zentrum und den Bahnhof Bern zu entlasten. Mit einer neuen Buslinie Europaplatz–Weissensteinstrasse–Eigerplatz–Sulgenau–Monbijoubücke–Thunplatz–Brunnadernstrasse wird diese Zielsetzung im Süden von Bern erreicht.

Der Korridor Europaplatz–Weissensteinstrasse–Eigerplatz–Sulgenau–Monbijoubücke weist eine hohe Nutzungsdichte auf (Wohnen und Arbeiten). Da auf der Weissensteinstrasse heute keine Buslinie verkehrt, führen alle ÖV-Beziehungen auf den potenzialträchtigen Wunschlinien in diesem Korridor zwangsläufig via Hirschgraben/Zentrum, verbunden mit einem Umsteigezwang auf relativ kurzen Distanzen. Für diese Wunschlinien können mit der gewählten Führung der neuen Tangentiallinie direkte und schnelle ÖV-Verbindungen angeboten werden.

Auch auf der Eckbeziehung zwischen den Gebieten Fischermätteli/Mattenhof und Köniz Liebefeld bestehen Wunschlinien, welche heute mit dem ÖV nur unter Inkaufnahme sehr langer Umwegfahrten mit entsprechend grossen Reisezeiten bewältigt werden können. Auch diesbezüglich kann die Angebotsqualität mit der neuen Tangentiallinie deutlich verbessert werden.

Die Weiterführung der neuen Tangentiallinie über die Monbijoubücke in den Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde) ermöglicht zudem attraktive Verknüpfungsmöglichkeiten mit bestehenden ÖV-Angeboten östlich der Aare, womit die Netzwirkung zusätzlich erhöht wird. Zudem profitiert das Entwicklungsgebiet Gaswerkareal, welches mit einem Lift mit der Monbijoubücke verbunden ist, von einem deutlich besseren ÖV-Angebot.

Für die Inbetriebnahme der neuen Tangentiallinie Bern Süd per Dezember 2017 stellt die RKBM dem AÖV folgende Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021:

Linie	Strecke	Anträge	Priorität: 1
Neue Linie	Bern Europaplatz– Eigerplatz– Thunplatz– Brunnadern- strasse	<ul style="list-style-type: none"> – Versuchsbetrieb – Montag–Freitag: 06.00–22.00 Uhr ⇨ 15'-Takt – Samstag: kein Angebot – Sonntag: kein Angebot – Festlegung definitive Linienführung und Lage der Haltestellen in Absprache mit kantonalen Stellen, TU und Strasseneigentümern 	

- **Busangebote im Raum Konolfingen–Grosshöchstetten–Zäziwil (Bürgerbusse)**

Der Raum Konolfingen-Grosshöchstetten-Bowil bildet ein Scharnier zwischen der Region Bern (Worb), dem Aaretal (Münsingen), der Region Thun, der Region Burgdorf und dem Emmental. Diese verkehrstechnisch gute Lage führt einerseits zu einer guten Standortattraktivität, andererseits zu Durchgangsverkehr. Dies führt zu negativen Auswirkungen für den Lokal- und Langsamverkehr sowie generell für die Aufenthaltsqualitäten innerhalb der Ortschaften. Die Region Kiesental hat die Problematik erkannt und ab 2006 verschiedene Arbeiten in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Korridorstudie Konolfingen-Grosshöchstetten-Bowil wurde ein Gesamtverkehrskonzept in Abstimmung mit der angestrebten Siedlungsentwicklung der Region erarbeitet. Eine wichtige Grundlage bildet die Mobilitätsstrategie der Region Bern. Das Verkehrssystem im Kiesental ist in Anlehnung an das RGSK auf den Grundsätzen einer nachhaltigen Verkehrsplanung weiter zu entwickeln. Die Erreichbarkeit der Region ist mit einem leistungsfähigen, umweltgerechten und kostengünstigen Verkehrssystem sicherzustellen, und dies trotz der erwarteten Verkehrszunahmen. Der Gleichbehandlung der drei Dimensionen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft kommt somit eine wichtige Bedeutung zu.

Als Massnahmen im ÖV wird neben der Optimierung der Buslinie 160 unter anderem auch vorgeschlagen, die heute nicht erschlossenen Gemeinden Mirchel und Nieder-/Oberhünigen über ein minimales Busangebot von ca. 10 Kurspaaren pro Tag an den ÖV mit Bahnanschluss in Konolfingen Richtung Bern anzubinden. Um die Kosten tief zu halten, sind auch hier wie im Raum Oberthal Bürgerbus-Betriebsmodelle zu prüfen.

Die RKBM verzichtet auf Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021. Die Prüfung einer neuen Linie, resp. von Bürgerbus-Modellen, wird im Rahmen des Angebotskonzeptes 2022–2025 wieder aufgenommen.

5.3 Anträge aus der Mitwirkung

- **Bürgerbus Trimstein (Gemeinde Münsingen)**

Am 12.12.2013 hat die Kommission Verkehr der RKBM dem AÖV den Antrag unterbreitet, einen Bürgerbus nach Trimstein finanziell zu unterstützen. Das AÖV hat den Antrag abgelehnt mit der Begründung, dass erst wieder für den Zeithorizont 2018–2021 ein Handlungsspielraum für die Mitfinanzierung neuer Angebote besteht. Die RKBM erachtet einen Bürgerbus Trimstein nach wie vor als sinnvoll. Begründung:

- Trimstein erfüllt die Anforderungen bezüglich Erschliessungsberechtigung gemäss AGV.
- Der Bürgerbus dient gleichzeitig für Schülertransporte.
- Mit den Stilllagern des Bürgerbusses kann eventuell das Quartier Erlenau/Badi von Münsingen bedient werden, womit der Ortsbus Münsingen entlastet werden könnte.

Die RKBM kommt auf den Antrag aus dem Jahr 2013 zurück und stellt dem AÖV folgenden Antrag zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021:

Linie	Strecke	Anträge	Priorität: 1
Neue Linie	Münsingen–Trimstein	<ul style="list-style-type: none"> – Finanzielle Unterstützung für die Einführung einer neuen ÖV-Verbindung Münsingen–Trimstein in Form eines Bürgerbusses – Federführung für die Umsetzung liegt bei der Gemeinde Münsingen 	

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

In verschiedenen Eingaben wird für die Angebotsperiode 2018–2021 eine Ausdehnung der abendlichen Betriebszeiten auf den wichtigsten und meistfrequentierten Linien gefordert. Es ist wichtig, dass in einer Hauptstadt-Agglomeration auf den zunehmenden Trend zu spätabendlichen Aktivitäten adäquat reagiert, der Spielraum der AGV konsequent ausgeschöpft und auch nach Mitternacht ein Umsteigen von den Fernverkehrszügen auf die wichtigsten S-Bahn-, Tram- und Buslinien ermöglicht wird.

Die RKBM unterstützt dieses Begehren und stellt dem AÖV folgenden Antrag zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021:

Linie	Strecke	Anträge	Priorität: 1
Divers	Divers	<ul style="list-style-type: none"> – Ausdehnung der abendlichen Betriebszeiten bis ca. 01.00 Uhr im bestehenden Randstudentakt auf folgenden Linien: <ul style="list-style-type: none"> - S-Bahn-Linien S1, S2, S3, S51, S7 und S8 - Sämtliche Tramlinien - Buslinien 10, 11, 12, 17, 19, 20 und 21 	

- **ZMB Bern-Köniz (Gemeinderat Köniz)**

Infolge der Ablehnung des Tramprojekts Tram Region Bern beantragt der Gemeinderat Köniz im Rahmen der Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021, die Weiterentwicklung der Variante Weiterführung Meterspur aus der ZMB Bern Süd aus dem Jahr 2008 (RBS-Durchmesserlinie via Inselspital–Waldegg–Liebefeld–Köniz und Weiterführung als Meterspur bis Schwarzenburg) als Prüfauftrag in das Angebotskonzept der RKBM und in den kantonalen Angebotsbeschluss aufzunehmen.

Die Variante RBS-Verlängerung wurde vom AÖV zweistufig geprüft. Das erste Mal im Rahmen der ZMB Bern Süd, und dann mit ZBB im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof RBS. Beide Varianten stellten sich kurz- und mittelfristig (bis 2030) als nicht zweckmässig heraus, um die S-Bahn-Funktion zu übernehmen. An der Beurteilung der Variante ändert die neue Ausgangslage ohne Tram Region Bern aus Sicht der S-Bahn-Erschliessung nichts.

Hingegen fehlen längerfristige Lösungen für die zunehmenden Kapazitätsprobleme, insbesondere auf der Linie 10. Die Kommission Verkehr der RKBM hat beschlossen, im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021 den Antrag für eine ZMB Bern–Köniz aufzunehmen. Im Hinblick auf die Feinverteilerfunktion und die Entlastung der Linie 10 wird die Variante Verlängerung RBS Richtung Süden erneut geprüft. Die Infrastrukturprojekte für den Ausbauschritt 2025 gemäss FABI sind nicht tangiert.

Linie	Strecke	Anträge	Priorität: 1
Divers	Divers	– Unterstützung der RKBM für die Durchführung einer ZMB zum ÖV Bern–Köniz mit besonderem Fokus auf die Feinverteilerfunktion und die Entlastung der Linie 10	

5.4 Anträge benachbarter Planungsregionen die RKBM betreffend

Nachfolgend sind die Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021 von benachbarten Planungsregionen zu ÖV-Angeboten, welche auch die Region der RKBM betreffen, stichwortartig aufgelistet.

• Regionalkonferenz Emmental

Linie	Strecke	Antrag	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
302 (S2)	Bern– Langnau	Ausbau Abendangebot mit 3 zusätzlichen Kurspaaren zum 30'-Takt bis 24 Uhr	1	3	3
340	Burgdorf– Konolfingen– Thun	Ausbau Abendangebot mit 4 zusätzlichen Kurspaaren zum 30'-Takt bis 24 Uhr	1	3	↑ 4
30.451 (PAG 451)	Hindelbank– Krauchthal– Bolligen	Ausbau Abendangebot mit 3 zusätzlichen Kurspaaren bis 24 Uhr	1	1	↑ 2
30.465 (Busland AG)	Burgdorf– Lyssach– Fraubrunnen	A Schliessung Taktlücken von 6 bis 20 Uhr mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	1	1	1
		B Ausbau Abendangebot mit 4 zusätzlichen Kurspaaren zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr	2	1	1
30.472 (PAG 472)	Lützelfüh– Arni–Biglen	Angebot im bestehenden Umfang weiterführen	1	1	1

• Regionale Verkehrskonferenz 1 (Biel-Seeland-Berner Jura)

Zusammenfassung schriftliche Rückmeldung vom 17.11.2015:

- Bahnlinie 303
Bei ausgewiesenem Bedarf [...] können zusätzliche S31-Verlängerungen bis Biel eingeführt werden.
- Buslinie 30.100
Aus Sicht Regionale Verkehrskonferenz 1 besteht kein Handlungsbedarf.
- Buslinie 30.105
Aus Sicht Regionale Verkehrskonferenz 1 besteht kein Handlungsbedarf, der die Region Bern-Mittelland betrifft. Die Regionale Verkehrskonferenz 1 wird die Schliessung der zwei werktäglichen Stundentaktlücken im Abschnitt Seedorf–Lyss beantragen.

- **Regionale Verkehrskonferenz Oberland West (RVK 5)**

Aus der Gemeindebefragung zum Regionalen ÖV-Angebotskonzept 2018–2021 in der RVK 5 sind für die RKBM nur die Eingaben zur Linie 31.056 Riggisberg–Burgistein–Wattenwil von Interesse. Bekannte Anliegen sind: Verlängerung der Linie nach Burgistein Bahnhof, Zusatzkurse für Pendler und bessere Abstimmung des Fahrplanes auf die verschiedenen Nutzergruppen.

6 Ausblick Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022–2025

Im Hinblick auf das Regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022–2025 werden die ersten Planungen im Verlauf 2016/2017 von der RKBM aufgenommen.

Gegebenenfalls können einzelne Ergebnisse bereits in den Zwischenbeschluss des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2018–2021 aufgenommen werden (ca. 2020).

Vorgesehen ist unter anderem die Prüfung/Planung folgender Anliegen:

- Feinverteiler Tram- und Buslinien Kernagglomeration Bern (Aktualisierung Regionales Tramkonzept und gegebenenfalls 2. Tramachse)
- Überprüfung Buslinien im Raum Bern Südost (Kapazitätsengpässe und Fahrplanstabilität der Buslinien 36, 40, 41 und 44)
- Verlängerung Buslinie 17 Bern Bahnhof–Köniz Weiermatt (Verlängerung nach Mösli/Buchsee)
- Prüfung weiterer Tangentiallinien in Bern

Anhang

Übersicht Prüfaufträge

AS: Angebotsstufe

AUSL: Durchschnittliche Auslastung im massgebenden QS

KP: Anzahl Kurspaare massgebender Querschnitt (QS)

KDG: Kostendeckungsgrad

Erfolgskontrolle 2014

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
1	S1	Bahn (Normalspur)	Bern–Fribourg	A Ausdehnung 30'-Takt nach 20 Uhr B S1-Halte Thörishaus Station und Oberwangen	3	34.5		
2	S2	Bahn (Normalspur)	Bern–Langnau Bern–Laupen	Ausdehnung 30'-Takt nach 21 Uhr Laupen–Bern–Langnau	3 3	36.5 34.5	 	
3	S31	Bahn (Normalspur)	Bern–Belp Bern–Münchenbuchsee–(Biel/Bienne)	A Generelle Überprüfung/Beurteilung Abschnitt Bern–Belp aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Ausdehnung Betriebszeiten auf die Randzeiten nach 21 Uhr und auf das Wochenende	3 3	30.0 30.1	 	
4	S51	Bahn (Normalspur)	Bern–Bern Brünnen	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	3	31.0		
5	S6	Bahn (Normalspur)	Bern–Schwarzenburg	Einführung 15'-Takt Bern–Niederscherli	3	39.0		
6	S7	Bahn (Schmalspur)	Bern–Bolligen–Worb	Taktverdichtung am Mittag im Abschnitt Bern–Bolligen	4	91.5		
7	340	Bahn (Normalspur)	Thun–Hasle-Rüegsau (–Burgdorf)	A Ausdehnung 30'-Takt bis ca. 21.30 Uhr auf der Strecke Thun–Hasle-Rüegsau (–Burgdorf) B Ausdehnung 30'-Takt ab 21.30 Uhr bis Mitternacht auf der Strecke Thun–Hasle-Rüegsau (–Burgdorf)	3	38.0		
8	9	Tram	Wankdorf Bhf–Bern Bhf	Taktverdichtungen oder Zusatzbusse auf dem Ost-Ast aufgrund Bezug neue Arbeitsplätze Überbauung Zeughausareal	4	163.0		
9	11	Trolleybus	Neufeld P+R–Bern Bhf–Holligen	Verlängerung Linie 11 Neufeld P+R–Bern Bhf–Holligen bis Warmbächliweg zur Erschliessung des neu entstehenden Wohngebietes	4	174.0		
10	12	Trolleybus	Länggasse–Zentrum Paul Klee	Taktverdichtungen aufgrund neuer Überbauung Schönberg	4	227.0		
11	16	Midibus Standardbus	Köniz Zentrum–Gurten-Gartenstadt	A Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Einführung Sonntagsangebot	4	45.0		
12	17	Gelenkbus Megabus	Bern Bhf–Köniz Weiermatt	A Taktverbesserungen (u. a. im Zusammenhang mit den auf Ende 2014 neu geschaffenen Arbeitsplätzen des Bundes) B Verlängerung Mösli-Buchsee C Neue Haltestellen (z. B. unmittelbare Nähe Bahnhof Köniz, damit Umsteigen S6 erleichtert wird)	4	118.0		
13	26	Midibus Standardbus	Breitenrain–Wylergut	A Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Abendangebot C Sonntagsangebot	4	42.0		

AS: Angebotsstufe

AUSL: Durchschnittliche Auslastung im massgebenden QS

KP: Anzahl Kurspaare massgebender Querschnitt (QS)

KDG: Kostendeckungsgrad

Erfolgskontrolle 2014

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
14	28	Midibus Standardbus	Eigerplatz–Wankdorf Bhf	A Verlängerung Eigerplatz–Weissenbühl Bahnhof (nach Umgestaltung Eigerplatz) B Abendangebot C Sonntagsangebot D Taktverdichtungen generell	4	63.0		
15	31	Midibus Standardbus	Bern Europaplatz–Niederwangen Bhf	A Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Ausdehnung Betriebszeiten Abend C Samstagsangebot	4	40.0		
16	32	Midibus Standardbus	Bachmätteli–Riedbach Bahnhof	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	3	38.0		
17	33	Midibus Standardbus	Bremgarten Seftau–Worblaufen	A Ausdehnung Abendangebot Montag–Freitag bis 22 Uhr B Ausdehnung Betriebszeiten Samstag C Sonntagsangebot	3	31.0		
18	34	Midibus Standardbus	Untersollikofen–Hirzenfeld	Einführung 15'-Takt Montag–Sonntag ab 21 Uhr Bern Bhf–Hirzenfeld	4	59.0		
19	36	Gelenkbus Megabus	Zollikofen–Bern Breitenrain	A Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Abendbetrieb bis 22 Uhr C Verlängerung bis Bärengraben	4	51.0		
20	40	Midibus Standardbus	Kappelisacker–Sonnenfeld/Allmendingen	A Verlängerung Allmendingen–Rubigen B Verbesserung Angebot Papiermühle–ESP Wankdorf (Kapazitätsprobleme)	4	86.0		
21	40 41	Midibus Standardbus	Kappelisacker–Sonnenfeld/Breitenrain	A Überprüfung Angebot Mittag im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bundesverwaltung in der Papiermühle, in Zollikofen Meielen, Oberzollikofen sowie der Swisscom in Ittigen Ey B Gelenkbuseinsatz Linie 40 und/oder 41	4	86.0		
22	43	Midibus Standardbus	Ittigen Talgut–Kappelisacker	A Einführung Morgenangebot von 6 bis 9 Uhr B Einführung Sonntagsangebot	4	41.0		
23	46 47 48	Midibus Standardbus	Bolligen–Habstetten/Lutertal–Bolligen	A Taktverdichtung Montag bis Freitag 8 bis 11 Uhr B Früherer Betriebsbeginn Sonntag C Abendkurse (Linie 48) an Tageskurse anpassen (Linien 46/47)	4	59.0		
24	100	Gelenkbus Megabus	Bern–Wohlen–Aarberg	Kapazitätserweiterung HVZ	3	29.0		
25	102	Gelenkbus Megabus	Bern–Uetligen–Säriswil	A Kapazitätserweiterung HVZ B Einführung 30'-Takt am Wochenende	3	34.0		
26	103	Midibus Standardbus	Bern Bahnhof–Bern P+R Neufeld	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	3	29.0		
27	104	Gelenkbus Megabus	Bern–Meikirch–Wahlendorf	Kapazitätserweiterung HVZ	3	26.5		
28	105	Midibus Standardbus	Bern–Meikirch–Seedorf–Lyss	Kapazitätserweiterung HVZ	2	19.5		
29	160	Midibus Standardbus	Bern Flughafen–Belp–Münsingen–Konolfingen	Umsetzung Massnahmen Angebotskonzept Münsingen 2014	2	22.0		

AS: Angebotsstufe

AUSL: Durchschnittliche Auslastung im massgebenden QS

KP: Anzahl Kurspaare massgebender Querschnitt (QS)

KDG: Kostendeckungsgrad

Erfolgskontrolle 2014

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
30	161 162 163	Midibus Standardbus	Ortsbus Münsingen	A Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Umsetzung Massnahmen Angebotskonzept Münsingen 2014	3	100.0		
31	165	Midibus Standardbus	Münsingen-Wichtrach-Gerzensee-Kirchdorf	Umsetzung Massnahmen Angebotskonzept Münsingen 2014	2	19.5		
32	166	Midibus Standardbus	Wichtrach-Kirchdorf-Kaufdorf	Umsetzung Massnahmen Angebotskonzept Münsingen 2014	1	7.0		
33	167	Midibus Standardbus	Münsingen-Wichtrach-Oberdiessbach	Umsetzung Massnahmen Angebotskonzept Münsingen 2014	1	10.0		
34	321	Midibus Standardbus	Riggisberg-Toffen/Turnen	A Einführung von 2 Liniennummern B Schliessen Taktlücke Vormittag C Ausbau Abendangebot	3	28.0		
35	323	Midibus Standardbus	Thurnen-Riggisberg-Gurnigel-Schwarzenburg	Zusätzliche Kursfahrten Gürbetal-Gurnigel in der Sommer- und Winterhochsaison anstelle heutiger Beiwagen an Samstagen und Sonntagen	0	2.0		
36	331	Midibus Standardbus	Belp Bhf-Riedli	A Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Einführung Sonntagsangebot C Prüfung Erschliessung Neubaugebiete Belp	3	28.0		
37	332	Midibus Standardbus	Belp Bhf-Aemmenmatt	A Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Einführung Sonntagsangebot C Prüfung Erschliessung Neubaugebiete Belp	3	29.0		
38	334	Midibus Standardbus	Belp Bhf-Bern Flughafen	A Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Prüfen Direktverbindung Bern Bhf-Bern Flughafen (Motion Stadt Bern vom 5.07.2012)	3	35.0		
39	472	Kleinbus	Lützel-flüh/Moosegg-Arni-Biglen	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	1	9.0		
40	550	Midibus Standardbus	Gümmenen-Laupen	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	1	15.0		
41	560	Midibus Standardbus	Mühleberg-Allenlütten-Rosshäusern	A Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV B Einführung Mittagsangebot	1	7.5		
42	570	Midibus Standardbus	Bern Brünen-Frauenkappelen-Mühleberg	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	3	33.0		
43	611	Midibus Standardbus	Schwarzenburg-Rüschegg-Riggisberg	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	2	22.0		
44	612	Midibus Standardbus	Schwarzenburg-Guggisberg-Schwarzenburg	Früherer Betriebsbeginn am Sonntagmorgen	1	8.0		
45	613	Midibus Standardbus	Schwarzenburg-Lanzenhäusern-Albligen	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	1	5.0		

AS: Angebotsstufe

AUSL: Durchschnittliche Auslastung im massgebenden QS

KP: Anzahl Kurspaare massgebender Querschnitt (QS)

KDG: Kostendeckungsgrad

Erfolgskontrolle 2014

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
46	614	Kleinbus	Riffenmatt-Guggisberg-Hirschmatt-Riedacker	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	1	3.5		
47	621	Midibus Standardbus	Oberbalm-Oberscherli-Niederscherli	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	1	14.0		
48	631	Midibus Standardbus	Köniz-Niedermuhlern-Riggisberg	Einkürzung Abendangebot auf Abschnitt Köniz-Niedermuhlern im Zusammenhang mit Prüfauftrag 34C	2	19.5		
49	781	Midibus Standardbus	Boll-Utzig-Untzig Pflegeheim	A Bereinigung unterschiedliche Fahrzeiten/Fahrlagen Samstag und Sonntag	2	25.0		
			Boll-Utzig-Obermoos-Oberfeld-Boll-Utzig	B Schliessung 3-stündige Bedienungslücken am Sonntagnachmittag (beide Linien)	2	25.0		
50	791	Midibus Standardbus	Worb Dorf-Walkringen	Ausdehnung Abendangebot	1	15.0		
			Worb Dorf-Biglen		1	15.0		
			Worb Dorf-Grosshöchstetten		1	15.0		
51	794	Midibus Standardbus	Worb-Rüfenacht	A Generelle Überprüfung/Beurteilung Linie 794 aufgrund Erfolgskontrolle AGV	1	11.0		
			Worb-Rubigen	B Konzentration Angebot Linie 794 auf Linie 795 bzw. Aufhebung Linie 794	1	13.0		
52	871	Midibus Standardbus	Jegenstorf-Messen	Generelle Überprüfung/Beurteilung Linie 883 aufgrund Erfolgskontrolle AGV bzw. Einführen neues Buskonzept Raum Lyss-Münchenbuchsee-Solothurn	1	15.0		
			Bätterkinden-Limpach-Messen		1	9.0		
			Zollikofen-Wengi b. Büren-Büren a. A.		2	24.0		
53	44 (31.044)	Midibus Standardbus	Oberdiessbach-Linden-Heimenschwand	Abendangebot bis 20 Uhr (Koordination mit RVK 5)	1	9.0		

Zusätzliche Prüfaufträge aus Mitwirkungsverfahren

AS: Angebotsstufe

AUSL: Durchschnittliche Auslastung im massgebenden QS

KP: Anzahl Kurspaare massgebender Querschnitt (QS)

KDG: Kostendeckungsgrad

Erfolgskontrolle 2014

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
54	38	Midibus Standardbus	Schönbühl RBS-Bäriswil-Mattstetten	Zusätzliches Kurspaar um ca. 00.30 Uhr mit Abnahme des letzten Zuges der S8 Schönbühl RBS an 00.23 Uhr	4	48.0		