Regionalkonferenz BernMittelland

Regionales Angebotskonzept ÖV 2027–2030

Schlussbericht

Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 27.02.2025

27. Februar 2025

Impressum

Herausgeberin
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung
Timo Krebs, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM

Begleitgruppe
Timo Krebs, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM
Kevin Vautrot, Projektleiter Verkehr RKBM (ab Juli 2024)
Felix Ceccato, Gemeinderat Fraubrunnen, Kommission Verkehr RKBM
Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung Stadt Bern, Kommission Verkehr RKBM
Bettina Heiniger, AÖV, Kanton Bern
Arnold Trümpi, TBA, Kanton Bern
Adrian Kranz, BERNMOBIL
Martin Moser, BLS
Reto Staub, PostAuto Schweiz AG
Roman Zürcher, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Auftragnehmer
René Frommenwiler, Emch+Berger AG Bern
Guido Rindsfüser, Emch+Berger Verkehrsplanung AG
Philipp Hess, Emch+Berger Verkehrsplanung AG

Inhaltsverzeichnis

Management Summary **5**

Ausgangslage und Ziel **6**

1 Vorgehen und Inhalt **7**

1.1 Vorgehen 7

2 Erfolgskontrolle 2022–2025 **8**

2.1 Bilanz der umgesetzten und nicht umgesetzten Anträge 8

2.1.1 Zielangebot Bahnlinien 8

2.1.2 Zielangebot Buslinien 9

2.1.3 Anträge aus ÖV-Planungsstudien 13

2.1.4 Anträge aus der Mitwirkung 14

2.1.5 Anträge Zwischenbeschluss ÖV-Angebot 2022–2025/2026 14

2.2 Nachfrage und Kostendeckungsgrad 15

2.2.1 Definitionen gemäss Angebotsverordnung Kanton Bern 15

2.2.2 Vergleich Zielerreichung 2018/2024 und Veränderungen 16

2.2.3 Würdigung 24

2.2.4 Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen oder grösseren Änderungen 25

3 Überlegungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung **27**

3.1 Weiterhin gültige Angebotsgrundsätze 27

3.1.1 Stärkung Tangentialbeziehungen 27

3.1.2 Strategie Elektrobusse 27

3.2 Harmonisierung Wochenendangebot 28

3.3 Zielsetzung MOCA 29

3.4 On-Demand 32

3.5 Moonliner 32

4 Regionales Angebotskonzept ÖV 2027–2030 **34**

4.1 Erläuterungen 34

4.1.1 Priorisierung der Anträge 34

4.1.2 Nicht überprüfte Angebote 35

4.2 Anträge aus Prüfaufträgen 36

4.2.1 Anträge Bahnlinien 36

4.2.2 Anträge Tram- und Buslinien 36

4.3 Anträge aus ÖV-Planungsstudien 39
4.3.1 Überprüfung Angebotskonzepte Buslinien 22, 29, 340 39
4.3.2 Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36, 38 40
4.3.3 Angebotskonzept Frienisberg 2030 42
4.3.4 Überprüfung Angebotskonzept Tangento 45
4.3.5 Ortsbuskonzept Belp 46
4.3.6 Ortsbuskonzept Worb 47
4.3.7 Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (TBN, inkl. Linien 27 und 32) 49
4.3.8 Tramverlängerung Kleinwabern 50
4.3.9 On-Demand-Angebote 51
4.4 Anträge aus laufenden Versuchsbetrieben 53
4.4.1 L33 Abschnitt Talgut-Zentrum – Altikofen – Worblaufen 53
4.5 Anträge aus benachbarten Planungsregionen 53
4.5.1 Regionale Verkehrskonferenz Oberland West (RVK 5) 53
5 Ausblick Regionales Angebotskonzept ÖV 2031–2034 54
5.1 Zwischenbeschluss Angebotskonzept ÖV 2027–2030 54
5.2 Anstehende Studien 54
5.3 Weitere Entwicklungen 56

Management Summary

Alle vier Jahre beschliesst der Grosse Rat über das ÖV-Angebot im Kantonsgebiet. Grundlage für den kantonalen Angebotsbeschluss bilden die Regionalen Angebotskonzepte ÖV (RAK). Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) hat die Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen eingeladen, die Regionalen Angebotskonzepte ÖV 2027–2030 zu erarbeiten und bis Ende Februar 2025 einzureichen.

Das RAK 2027–2030 behandelt folgende zentrale Punkte:

- Generelle Überprüfung der Linien, welche die Minimalanforderungen gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung hinsichtlich Kostendeckung oder Fahrgastauslastung nicht erreichen.
- Prüfung von Anträgen der Gemeinden und Transportunternehmen bezüglich möglicher oder erwünschter Angebotserweiterungen.
- Aufnahme von Angebotsanpassungen, welche im Rahmen von Angebotsstudien durch die RKBM oder des AÖV erarbeitet wurden.
- Umsetzung von Inhalten der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK).
- Berücksichtigung von relevanten Projekten und Studien, welche einen finanziellen Effekt auf das ÖV-Angebot in der Periode 2027–2030 der Region Bern-Mittelland haben.

Im Rahmen des RAK 2027–2030 hat die RKBM eine umfassende Auslegeordnung zum gesamten Handlungsbedarf in der Region Bern Mittelland erstellt. Daraus hat sie 45 Prüfaufträge abgeleitet. Anschliessend wurden mögliche Angebotsanpassungen geprüft und fachlich fundiert beurteilt. Daraus resultierten entsprechende Anträge ans AÖV. Die Ergebnisse sind im «Zusatzbericht Prüfaufträge» dokumentiert.

Zudem wurden aus den vorliegenden und bereits genehmigten ÖV-Planungsstudien Angebotsanpassungen zusammengetragen, die im Laufe der Periode 2027–2030 umgesetzt werden sollen. Daraus resultierten ebenfalls Anträge ans AÖV. Die Resultate der Angebotsstudien sind im «Bericht zur Mitwirkung» zusammengefasst und dokumentiert.

Die öffentliche Mitwirkung fand vom 2. Juli 2024 bis zum 13. September 2024 statt. Aus den zahlreichen Eingaben wurde der Bedarf für weitere Prüfaufträge abgeleitet und anschliessend bearbeitet. Die Ergebnisse wurden im Zusatzbericht Prüfaufträge sowie im vorliegenden Schlussbericht ergänzt.

Die Kommission Verkehr der RKBM hat den Schlussbericht inklusive aller Zusatzberichte an seiner Sitzung vom 27. Februar 2025 zur Eingabe an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) verabschiedet.

Ausgangslage und Ziel

Alle vier Jahre beschliesst der Grosse Rat über das ÖV-Angebot im Kantonsgebiet. Grundlage für den kantonalen Angebotsbeschluss bilden die Regionalen Angebotskonzepte ÖV (RAK). Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) hat die Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen eingeladen, die Regionalen Angebotskonzepte ÖV 2027–2030 zu erarbeiten und bis Ende Februar 2025 einzureichen.

Das Bundesamt für Verkehr hatte im November 2022 die schweizweite Harmonisierung der Bestellperiode beschlossen. Dies hatte für den Kanton Bern zur Folge, dass der kantonale Angebotsbeschluss 2022–2025 um ein Jahr verlängert wurde und das RAK ÖV neu für die Jahre 2027–2030 (statt 2026–2029) erarbeitet wird.

Das RAK 2027–2030 behandelt folgende zentrale Punkte:

- Generelle Überprüfung der Linien, welche die Minimalanforderungen gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung hinsichtlich Kostendeckung oder Fahrgastauslastung nicht erreichen.
- Prüfung von Anträgen der Gemeinden und Transportunternehmen bezüglich möglicher oder erwünschter Angebotserweiterungen.
- Aufnahme von Angebotsanpassungen, welche im Rahmen von Angebotsstudien durch die RKBM erarbeitet wurden.
- Umsetzung von Inhalten der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK).
- Berücksichtigung von relevanten Projekten und Studien, welche einen finanziellen Effekt auf das ÖV-Angebot in der Periode 2027–2030 der Region Bern-Mittelland haben.

Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie verzichtet das vorliegende RAK in Absprache mit dem AÖV ausnahmsweise auf eine Erfolgskontrolle der im Angebotsbeschluss 2022–2025 neu gestalteten Angebote. Eine Ausnahme bilden neu eingeführte Konzepte (vgl. Kap. 3.2.4).

Zudem integriert das RAK 2027–2030 folgende Faktoren modulartig:

- MOCA-Indikatoren (Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Umsetzung von Inhalten RGSK/AP)
- Wochenendverkehr

Das Regionale Angebotskonzept 2027–2030 verfolgt folgende Ziele:

- Erstellen einer umfassenden Auslegeordnung zum gesamten Handlungsbedarf im Zuständigkeitsgebiet der RKBM.
- Für bestehende Defizite sollen geeignete Angebotsanpassungen geprüft und fachlich fundiert beurteilt werden.
- Rechtzeitiges Umsetzen von Resultaten aus genehmigten ÖV-Planungsstudien in der Region Bern-Mittelland.
- Beantragte Massnahmen müssen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und bezüglich mittel- und langfristiger Angebotsvorstellungen aufwärtskompatibel sein.

1 Vorgehen und Inhalt

1.1 Vorgehen

In der Analysephase wurden die folgenden Auslöser für eine Angebotsveränderung betrachtet und den einzelnen ÖV-Linien zugeordnet:

- Angebotsbegehren der Gemeinden
- Angebotsbegehren der Transportunternehmen
- Angebotsbegehren aus Nachbarregionen
- Übergeordnete Studien zur Netzentwicklung
- Vorliegende Angebotsstudien zu einzelnen Teilräumen oder Linien
- Erschliessungslücken oder weitere bekannte Defizite in der Servicequalität
- Empfehlungen aus bisherigen Angebotsbeschlüssen hinsichtlich langfristiger Angebotsschritte
- Zielerreichung hinsichtlich Kostendeckungsgraden oder Auslastung

Die breit abgestützte Begleitgruppe ordnete den identifizierten Handlungsbedarf ein und konkretisierte diesen linienweise. Anschliessend definierte sie die Prüfaufträge für die weitere Bearbeitung.

In der Konzeptphase wurden die Prüfaufträge systematisch abgearbeitet und im beiliegenden «Zusatzbericht Prüfaufträge» dokumentiert. Dabei wurden die Handlungsbedarfe in konkrete Angebotskonzepte umgesetzt, bewertet und priorisiert. In einem nächsten Schritt diskutierte die Begleitgruppe die bearbeiteten Prüfaufträge sowie deren Bewertung und formulierte die Empfehlung zuhanden der Kommission Verkehr der RKBM.

Nachdem die Kommission Verkehr der RKBM die Berichte verabschiedet hat, lagen diese vom 2. Juli bis am 13. September 2024 zur öffentlichen Mitwirkung auf. Aus den zahlreichen Eingaben wurde der Bedarf für weitere Prüfaufträge abgeleitet und anschliessend bearbeitet. Die Ergebnisse wurden im Zusatzbericht Prüfaufträge sowie im vorliegenden Schlussbericht ergänzt.

Die Kommission Verkehr der RKBM hat den Schlussbericht inklusive aller Zusatzberichte an seiner Sitzung vom 27. Februar 2025 zur Eingabe an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) verabschiedet.

2 Erfolgskontrolle 2022–2025

2.1 Bilanz der umgesetzten und nicht umgesetzten Anträge

Die folgenden Tabellen zeigen, welche Anträge aus dem Regionalen Angebotskonzept 2022–2025 zuhanden des Kantonalen Angebotskonzeptes 2022–2025 genehmigt, beziehungsweise umgesetzt wurden.

2.1.1 Zielangebot Bahnlinien

KB Linie	Strecke	Anträge RAK 2022–2025	Prio-rität	Stand Umsetzung
300 RE	Bern – Thun – Spiez	Zusätzliche Frühverbindung im Aaretal (Bern ab ca. 06.30 Uhr und Gegenleistung ab Spiez ca. 5.45 Uhr)	1	umgesetzt
302 BLS S2	Langnau – Bern	Durchgehender 30'-Takt S2 Bern – Langnau ab Betriebsbeginn auch am Wochenende (Schliessung Taktlücke zwischen 5 und 6 Uhr)	1	umgesetzt
303 BLS S3/S31	Biel – Münchenbuchsee – Bern	A) Verlängerung S31 Bern ab 16.16 Uhr und Münchenbuchsee an 16.27 Uhr nach Biel inkl. Gegenleistung Biel ab 16.15 Uhr und Münchenbuchsee an 16.33 Uhr	1	umgesetzt
		B) Ausdehnung Betriebszeiten S31 auf die Randzeiten nach 21 Uhr	2	abgelehnt
		C) Ausdehnung Betriebszeiten S31 auf die Samstage	2	abgelehnt
307 RBS S7	Bern – Bolligen	Ausdehnung 15'-Takt Bern – Bolligen am Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren	1	teilweise genehmigt (Taktverdichtung ab 9 Uhr) umgesetzt
309 RBS S9	Bern – Unterzollikofen	Ausdehnung 15'-Takt Bern – Unterzollikofen am Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren	1	teilweise genehmigt (Taktverdichtung ab 9 Uhr) umgesetzt
340 BLS 340	Burgdorf – Konolfingen – Thun	A) Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4	1	umgesetzt
		B) Ausdehnung 30'-Takt von 21.30 Uhr bis Mitternacht mit 3 zusätzlichen Kurspaaren	1	umgesetzt

Tabelle 1: Stand Umsetzung Anträge RAK 2022–2025, Zielangebot Bahnlinien

2.1.2 Zielangebot Buslinien

KB Linie	Strecke	Anträge RAK 2022–2025	Priorität	Stand Umsetzung
30.016 BM 16	Köniz Zentrum – Gurten-Gartenstadt	Angebot unverändert weiterführen	1	umgesetzt
30.017 BM 17	Bern Bahnhof – Fischermätteli – Köniz Weiermatt	Verdichtung HVZ Morgen und Abend vom 7.5'-Takt zum 6'-Takt (allenfalls Gegenstand ordentliches Bestellverfahren in Abhängigkeit Fahrzeugverfügbarkeit/-beschaffung)	1	genehmigt, wird aus Kapazitätsgründen nicht umgesetzt
30.022 BM 22	Brünnen – Kleinwabern	Aufnahme Versuchsbetrieb Niederwangen – Brünnen in Grundangebot	1	umgesetzt
30.026 BM 26	Breitenrain – Wylergut	Angebot unverändert weiterführen	1	umgesetzt
30.027 BM 27	Weyermannshaus Bad – Niederwangen Bahnhof	Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen (1 zusätzliches Kurspaar)	2	wird im FP 2025 umgesetzt
30.028 BM 28	Brunnadernstrasse – Ostermundigen – Wankdorf	Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen (1 zusätzliches Kurspaar)	2	wird im FP 2025 umgesetzt
30.029 BM 29	Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg	A) Verlängerung Betriebszeit um ca. 30 Minuten an allen Wochentagen (1 zusätzliches Kurspaar)	2	umgesetzt
		B) Halbstündlicher Abendbetrieb bis 24 Uhr, Wochentage Donnerstag bis Samstag mit je 3 zusätzlichen Kurspaaren	2	abgelehnt
		C) 15'-Taktverdichtung Sonntag zwischen 11 und 18 Uhr	2	wird im FP 2025 umgesetzt
30.031 BM 31	Versuchsbetrieb: Brunnadernstrasse – Eigerplatz – Europaplatz	Aufnahme Versuchsbetrieb in Grundangebot Erforderliche Nachfrage aktuell nicht erreicht; Prüfung von Massnahmen (z. B. Aufhebung Abendangebot oder Angebotsreduktion auf max. 39 Kurspaare gemäss Angebotsstufe 3); abschliessende Beurteilung Anfang 2021 nach Vorliegen Nachfragedaten für zwei ganze Fahrplanjahre	1	Versuchsbetrieb bis 2024 verlängert: wird im FP 2025 umgesetzt

KB Linie	Strecke	Anträge RAK 2022–2025	Prio-rität	Stand Umsetzung
30.032 BM 32	Bümpliz Bachmätteli – Oberbottigen – Riedbach Bahnhof	Angebot unverändert weiterführen	1	umgesetzt
30.034 RBS 34	Unterzollikofen – Hirzenfeld	Ausdehnung 15'-Takt Unterzollikofen – Hirzenfeld am Sonntagmorgen zwischen 7.30 und 10.45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren (Voraussetzung: Ausdehnung 15'-Takt auf Linie 309 am Sonntagmorgen)	1	teilweise genehmigt (Taktverdichtung ab 9 Uhr) umgesetzt
30.036 RBS 36	Münchenbuchsee – Zollikofen	Einführung 15'-Takt Münchenbuchsee – Zollikofen an Sonntagen von ca. 13 Uhr bis 18 Uhr mit 10 zusätzlichen Kurspaaren	1	wird im FP 2025 umgesetzt
30.036 RBS 36-1	Zollikofen – Bern Breitenrain	Angebot Zollikofen – Bern Breitenrain Mo–Fr unverändert weiterführen	1	umgesetzt
30.036 RBS 36-1	Zollikofen – Bern Breitenrain	30'-Takt Bahnhof Worblaufen – Bern Breitenrain an Samstagen zwischen 7 und 19 Uhr mit 24 Kurspaaren	2	abgelehnt
30.040 RBS 40	Kappelisacker – Papiermühle	Einführung 15'-Takt Kappelisacker – Papiermühle – Wankdorf an Sonntagen ca. 11 bis 20 Uhr mit 18 zusätzlichen Kurspaaren	1	umgesetzt
30.043 RBS 43	Ittigen Bahnhof – Brunnenhof – Kappelisacker – Ittigen Bahnhof	Einführung Morgenangebot Montag–Freitag zwischen 06.30 und 07.30 Uhr mit 4 zusätzlichen Rundkursen	2	umgesetzt
30.044 RBS 44	Gümligen – Ostermundigen – Bolligen	Ausdehnung Betriebszeiten an allen Wochentagen bis 22 Uhr (30'-Takt mit 4 zusätzlichen Kurspaaren zwischen 20 und 22 Uhr)	1	wird im FP 2025 umgesetzt
30.044 30.046 30.048 RBS 44/47/48	Bolligen – Habstetten – Bolligen (46) Bolligen – Lutertal – Bolligen (47) Papiermühle – Lutertal/ Habstetten – Bolligen (48)	Taktverdichtung Montag bis Freitag zwischen 8 und 11 Uhr mit 6 zusätzlichen Rundkursen je Linie	1	abgelehnt

KB Linie	Strecke	Anträge RAK 2022–2025	Prio-rität	Stand Umsetzung
30.044 30.046 30.048 RBS 44/47/ 48	Bolligen – Habstetten – Bolligen (46) Bolligen – Lutertal – Bolligen (47) Papiermühle – Lutertal/ Habstetten – Bolligen (48)	Früherer Betriebsbeginn am Sonntagmorgen um 8 anstatt 9 Uhr mit 2 zusätzlichen Rundkursen je Linie	2	umgesetzt
30.100 PAG 100	Bern – Wohlen – Detligen – Aarberg	A) Zusätzlicher Kurs Bern ab 19.33 Uhr Montag bis Freitag	1	umgesetzt
		B) Durchgehender 30'-Takt Montag bis Freitag bis 20.00 Uhr mit 4,5 zusätzlichen Kurspaaren	1	teilweise genehmigt und umgesetzt
30.130 PAG 130	Thörishaus Dorf – Neuenegg – (Laupen)	Einführung Sonntagsangebot analog heutiges Samstagsangebot mit 14 Kurspaaren	2	wird im FP 2025 umgesetzt
30.160 BM 160	Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen	Separate Konzeptstudie/Planungsstudie rasch auslösen (Ergebnisse bis spätestens Ende 2022) Umsetzung im Rahmen Zwischenbeschluss Kantonales ÖV-Angebotskonzept 2022–2025 per Fahrplan 2024		Umgesetzt (Umsetzung wird im RAK 27-30 beantragt)
30.160 BM 160	Münsingen – Konolfingen	Stündlicher Abendbetrieb Münsingen – Konolfingen, Montag bis Sonntag 20 bis 22 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren an allen Wochentagen	1	umgesetzt
30.168 BM 168	Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf	Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot	1	umgesetzt
30.320 PAG 320	Riggisberg – Thurnen	Schliessung Taktlücke Vormittag zwischen 10 und 11 Uhr mit 1 zusätzlichen Kurspaar	1	umgesetzt
30.340 PAG 340	Wabern – Niedermuhlern	Führung Nachtkurs Fr/Sa und Sa/So Wabern Tram-Endstation ab 00.28 Uhr auch unter der Woche	2	abgelehnt
30.340 PAG 340	Wabern – Niedermuhlern	Separate Planungsstudie zur Neukonzeption Buslinie 340 in der Laufzeit des Angebotsbeschlusses 2022–2025 für eine Umsetzung in der Laufzeit des Angebotsbeschlusses 2026–2029		umgesetzt

KB Linie	Strecke	Anträge RAK 2022–2025	Prio-rität	Stand Umsetzung
30.550 PAG 550	Gümmenen – Laupen	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	2	abgelehnt
		B) Ausdehnung Betriebszeiten bis ca. 23.30 Uhr Montag bis Freitag mit 3 zusätzlichen Kurspaaren	2	abgelehnt
30.560 PAG 560	Mühleberg – Allenlüften – Rosshäusern	Angebot unverändert weiterführen Gesamtüberprüfung zusammen mit Linie 30.570 zuhanden RAK 2026–2029 im Rahmen Angebotskonzept «Sektor Nord/Sektor West (Frienisberg)»	1	umgesetzt
30.570 PAG 570	Brünnen – Frauenkappelen – Mühleberg	Angebot unverändert weiterführen Gesamtüberprüfung zusammen mit Linie 30.560 zuhanden RAK 2026–2029 im Rahmen Angebotskonzept «Sektor Nord/Sektor West (Frienisberg)»	1	umgesetzt
30.611 PAG 611	Schwarzenburg – Rüschegg – Riggisberg	Optimierung und Harmonisierung Wochenendangebot am Vormittag (systematisierter Stundentakt ab Schwarzenburg, Betriebsbeginn am Sonntag eine Stunde später als am Samstag)	2	umgesetzt
30.612 PAG 612	Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg	Optimierung und Harmonisierung Wochenendangebot am Vormittag (systematisierter Fahrplan ab Schwarzenburg)	2	umgesetzt
30.631 PAG 631	Köniz – Oberbalm – Niedermuhlern – Riggisberg	Bedienung Oberbütschel nach 21 Uhr durch Änderung Linienführung Rundkurse Riggisberg – Rüeggisberg – Riggisberg	1	umgesetzt mit L321
30.781 30.782 PAG 781 / 782	Boll-Utzigen – Utzigen Pflegeheim (781) Boll-Utzigen – Oberfeld – Boll-Utzigen (782)	Schliessung Taktlücken und Harmonisierung Fahrpläne Sonntag mit 1 zusätzlichen Kurspaar Linie 30.781 und 3 zusätzlichen Rundkursen Linie 30.782	2	umgesetzt
30.793 PAG 793	Worb Dorf – Grosshöchstetten	Schliessung Taktlücken Vormittag und Nachmittag Montag bis Freitag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	1	abgelehnt
30.871 RBS 871	Jegenstorf – Messen – Waltwil/Balm b. Messen	Linienverlängerung Waltwil – Wengi und Anschlussoptimierung Jegenstorf	1	Teilweise genehmigt, teilweise umgesetzt

KB Linie	Strecke	Anträge RAK 2022–2025	Prio-rität	Stand Umsetzung
Neu	Erschliessung Noflen	ÖV-Neuerschliessung von Noflen Verlängerung Linie 30.165 ab Kirchdorf nach Noflen mit je 3 Kurspaaren in der HVZ am Morgen und am Abend als Versuchsbetrieb	2	abgelehnt
Neu	Erschliessung Mirchel / Nie-derhünigen	ÖV-Neuerschliessung von Mirchel/Nie-derhünigen Separate Konzeptstudie/Planungsstu-die unter Federführung RKBM Umsetzung frühestens im Rahmen Zwischenbeschluss Kantonales ÖV-Angebotskonzept 2022–2025 per Fahr-plan 2024		pausiert

Tabelle 2: Stand Umsetzung Anträge RAK 2022–2025, Zielangebot Buslinien

2.1.3 Anträge aus ÖV-Planungsstudien

Linie	Strecke	Anträge RAK 2022–2025	Prio-rität	Stand Umsetzung
30.107 PAG 107	Bern – Uettli-gen – Kirch-lindach – Zol-likofen	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	umgesetzt
		B) Einführung durchgehender 30'-Takt Bern – Ortschwaben am Vor- und Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspa-ren am Vormittag und 3 zusätzlichen Kurspaaren am Nachmittag (neu 32,0 Kurspaare anstatt 25,0 Kurspaare)	1	teilweise ge-nehmigt und umgesetzt
30.036 RBS 36	München-buchsee – Zollikofen – Bern Breiten-rain	Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges zur Gewährleistung der Betriebsstabili-tät bei gleichzeitiger Anpassung der Fahrzeiten und teilweise der Zugsan-schlüsse	1	abgelehnt
Opti-mie-rung Moonli-ner		Anpassung der Angebotsverordnung und Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentli-chen Verkehrs (KBV) zwecks Schaf-fung der gesetzlichen Grundlagen Umsetzung innerhalb Laufzeit Ange-botsbeschluss 2022–2025	1	Nachtange-bot wird in Grundange-bot aufge-nommen; umgesetzt

Tabelle 3: Stand Umsetzung Anträge RAK 2022–2025, Anträge aus ÖV-Planungsstudien

2.1.4 Anträge aus der Mitwirkung

Linie	Strecke	Anträge RAK 2022–2025	Priorität	Stand Umsetzung
30.041 RBS 41	Bern Breitenrain – Kappelisacker – Zollikofen	Zusätzliches Kurspaar Papiermühle – Bern Breitenrain (Papiermühle ab 8.25 Uhr / Breitenrain ab 8.35 Uhr)	1	wird im FP 2025 umgesetzt
30.340 PAG 340	Wabern – Zimmerwald – Niedermuhlern	A) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	1	umgesetzt
		B) Zwei zusätzliche Kurse (mit Gegenleistung 2 zusätzliche Kurspaare): – Vormittag Bern – Zimmerwald Wabern ab 8.48 Uhr – Nachmittag Zimmerwald – Bern Zimmerwald Eichacher ab 16.23 Uhr	1	umgesetzt

Tabelle 4: Stand Umsetzung Anträge RAK 2022–2025, Anträge aus Mitwirkung

2.1.5 Anträge Zwischenbeschluss ÖV-Angebot 2022–2025/2026

Linie	Strecke	Anträge RAK 2022–2025	Priorität	Stand Umsetzung
30.029 BM 29	Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg	Verlängerung des Abendangebots bis Betriebsschluss A) Angebot von Niederwangen bis Wabern B) Falls diese Option zurückgewiesen wird: Angebot von Niederwangen bis Bahnhof Köniz	-	Antrag B genehmigt und umgesetzt
30.031 BM 31	Brunnadernstrasse – Eigerplatz – Europaplatz	Überführung des Versuchsbetriebs in das Grundangebot	-	genehmigt mit reduziertem Angebot umgesetzt
30.168 BM 168	Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf	Aufnahme Versuchsbetrieb ins Grundangebot	-	umgesetzt

Tabelle 5: Stand Umsetzung Anträge Zwischenbeschluss ÖV Angebot 2022–2025/2026

2.2 Nachfrage und Kostendeckungsgrad

2.2.1 Definitionen gemäss Angebotsverordnung Kanton Bern

Es gibt vier Angebotsstufen (AS), welche durch die Anzahl Kurspaare (KP) an Werktagen definiert sind.

AS	Min. Anzahl KP	Max. Anzahl KP	Frequenz
1	4	15	Einzelne Fahrten – Stundentakt tagsüber
2	16	25	Stundentakt tagsüber – ganze Betriebszeit
3	26	39	Halbstundentakt HVZ* – ganze Betriebszeit
4	40	Mehr als 40	Dichter als Halbstundentakt

*Hauptverkehrszeit

Der Erfolg jeder Linie wird anhand der durchschnittlichen Auslastung in Personen pro Kurs im meistbelasteten Teilstück gemessen. Es gibt eine Zielvorgabe (ZV) und eine Minimalanforderung (MA) je Fahrzeugkategorie, welche für die Beurteilung betrachtet wird.

AS	Auslastung je Fahrzeugkategorie									
	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

Zudem wird der Erfolg jeder Linie anhand des Kostendeckungsgrades (prozentualer Anteil der Einnahmen an den Ausgaben für eine Linie) beurteilt. Hierbei wird zwischen Kleinbussen und allen übrigen Verkehrsmitteln unterschieden.

AS	je Fahrzeugkategorie			
	Kleinbus		Alle weiteren 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 %

Gemäss Angebotsverordnung Art. 11 müssen Angebote, welche auch die Minimalanforderungen nicht erreichen, auf ihre Zweckmässigkeit und Effizienz hin überprüft werden. Gemäss Artikel 12 sind diese Linien zweckmässig, wenn sie die Minimalkriterien gemäss Artikel 7 Absatz 2 ARPV (32 Fahrgäste im schwächstbelasteten Teilstück / Tag) erfüllen. Linien können zudem als zweckmässig erachtet werden, wenn:

a) sie eine wichtige Funktion im öffentlichen Verkehrsnetz erfüllen, wie zum Beispiel als Zubringerlinie zu einem Hauptast oder zur Gewährleistung von wichtigen Anschlüssen an das übergeordnete Netz
b) es sich um kantonsübergreifende Linien handelt, welche für den Nachbarkanton wichtig sind
c) durch ihre Aufhebung, unter Einbezug der Auswirkungen auf andere Linien, keine effektiven Nettoeinsparungen erzielt werden können.

2.2.2 Vergleich Zielerreichung 2018/2024 und Veränderungen

Quellen:

- Schlussbericht RAK 2022–2025, RKBM (IST 2018)
- Liste Erfolgskontrolle Offerte 2024 V1, Stand 06.07.2023, AÖV

Die Spalte «Veränderung 2018–2024» zeigt die Entwicklung gegenüber der Beurteilung im RAK 2022–2025. Es wurden nur diejenigen Linien beurteilt, welche die Zielvorgaben nicht erreicht haben, respektive im RAK 2022–2025 nicht erreicht haben.

Legende und Abkürzungen für die folgende Beurteilung der Zielerreichung

AS: Angebotsstufe AUSL: Auslastung KDG: Kostendeckungsgrad

■ Zielvorgabe erreicht ▲ Minimalanforderung erreicht ● Minimalanforderung nicht erreicht

⇧ Entwicklung: positiv ⇨ Entwicklung: neutral ⇩ Entwicklung: negativ

Grundangebot

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare Max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2024		Veränderung 2018–2024	
				2018	2024	2018	2024	AUSL	KDG	AUSL	KDG
301	S1	B(N)	Fribourg – Bern	35	39	3	3	■	■		
301	S1	B(N)	Bern – Münsingen – Thun	39	39	3	3	■	■		
302	S2	B(N)	Bern – Laupen	38	38	3	3	■	▲	⇨	⇨
302	S2	B(N)	Bern – Langnau	39	39	3	3	■	■		
303	S3	B(N)	Biel/Bienne – Bern	39	39	3	3	■	■		
303	S31	B(N)	(Biel/Bienne) – Münchenbuchsee – Bern	30	30	3	3	■	■		
303	S3	B(N)	Bern – Belp	37	37	3	3	■	▲	⇨	⇨
303	S31	B(N)	Bern – Belp	30	30	3	3	▲	●	⇩	⇩
303	S4/S44	B(N)	Bern – Belp– Thun	39	39	3	3	■	■		
304	S4	B(N)	Bern – Burgdorf – Langnau	21	21	2	2	■	■		

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare Max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2024		Veränderung 2018–2024	
				2018	2024	2018	2024	AUSL	KDG	AUSL	KDG
304	S44	B(N)	Bern – Burgdorf – Sumiswald-Grünen	38	38	3	3	■	■		
305	S5	B(N)	Bern – Neuchâtel / – Murten	20	20	2	2	■	■		
305	S51	B(N)	Bern – Brünnen Westside	31	31	3	3	▲	▲	⇩	⇨
305	S52	B(N)	Bern – Kerzers – (Neuchâtel)	19	19	2	2	■	▲	⇨	⇩
306	S6	B(N)	Bern – Schwarzenburg	39	38	3	3	■	▲	⇨	⇨
307	S7	B(S)	Bern – Bolligen – Worb Dorf	94	104	4	4	■	■		
308	S8	B(S)	Bern – Jegenstorf	65	72	4	4	■	▲	⇨	⇩
308	RE	B(S)	Bern – Solothurn	49	65	4	4	■	▲	⇨	⇩
309	S9	B(S) GB	Bern – Unterzollikofen	72	73	4	4	■	■		
340	R	B(N)	Thun – Burgdorf	39	19	3	2	■	▲	⇧	⇨
340	R	B(N)	Thun – Hasle-Rüegsau		29		3	●	▲	⇩	⇨
20.121	121	GB/ MB	Düdingen – Bösingen – Laupen	21	22	2	2	▲	▲	⇨	⇨
20.181	181	MB/ SB	Fribourg – Heitenried – Schwarzenburg	7	8	1	1	■	▲	⇨	⇨
20.546	546	MB/ SB	Murten – Courlevon – Courtepin	5	5	1	1	■	●	⇨	⇨
20.548	548	KB	Murten – Gümmenen	7	7	1	1	■	▲	⇨	⇨

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare Max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2024		Veränderung 2018–2024	
				2018	2024	2018	2024	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.003	3	B(T)	Weissenbühl – Bern Bahnhof	106	105	4	4	●	▲	⇩	⇩
30.006	6(W)	B(T)	Fischermätteli – Bern Bahnhof	108	107	4	4	●	▲	⇩	⇩
30.006	6(O)	B(T)	Worb Dorf – Gümligen – Bern Bahnhof	105	105	4	4	■	■		
30.007	7	B(T)	Bümpliz – Bern Bahnhof – Ostring	146	144	4	4	■	■		
30.008	8	B(T)	Bern Brünnen Westside – Bern Bahnhof – Saali (ab 2024)	147	146	4	4	■	■		
30.009	9	B(T)	Wabern – Bern Bahnhof – Wankdorf Bahnhof (ab 2024)	162	163	4	4	■	■		
30.010	10	GB/ MB	Köniz Schliern – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rüti	232	262	4	4	■	■		
30.011	11	GB/ MB	Neufeld P+R – Bern Bahnhof	149	120	4	4	▲	■	⇩	⇨
30.012	12	GB/ MB	Holligen – Bern Bahnhof – Zentrum Paul Klee	227	170	4	4	■	■		
30.016	16	MB/ SB	Köniz Zentrum – Gurten-Gartenstadt	45	44	4	4	●	▲	⇨	⇨
30.017	17	GB/ MB	Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt	118	118	4	4	■	■		

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare Max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2024		Veränderung 2018–2024	
				2018	2024	2018	2024	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.019	19	GB/ MB	Blinzern – Bern Bahnhof – Elfenau	124	125	4	4	■	■		
30.020	20	GB/ MB	Länggasse – Bern Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	266	185	4	4	■	■		
30.021	21	MB/ SB	Bern Bahnhof – Bremgarten	129	122	4	4	■	▲	⇨	⇩
30.022	22	MB/ SB	Brünnen – Niederwangen – Kleinwabern	-	31	-	3	■	■		
30.026	26	MB/ SB	Breitenrain – Wylergut	42	42	4	4	●	●	⇨	⇩
30.027	27	MB/ SB	Weyermannshaus Bad – Niederwangen Bahnhof	61	61	4	4	●	▲	⇩	⇨
30.028	28	MB/ SB	Weissenbühl Bahnhof – Ostermundigen Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	63	65	4	4	▲	▲	⇨	⇩
30.029	29	MB/ SB	Niederwangen Bahnhof – Köniz Bahnhof – Wabern Lindenweg	79	63	4	4	▲	▲	⇨	⇩
30.030	30	MB/ SB	Bern Bahnhof – Marzilistrasse – Bern Bahnhof	13	12	1	1	■	▲	⇨	⇩
30.031	31	MB/ SB	Bern Europaplatz Bahnhof – Niederwangen Bahnhof	39	39	3	3	■	▲	⇧	⇩
30.032	32	MB/ SB	Bachmätteli – Riedbach Bahnhof	38	37	3	3	●	▲	⇨	⇨

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare Max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2024		Veränderung 2018–2024	
				2018	2024	2018	2024	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.033	33	MB/ SB	Bremgarten – Worblaufen	33	33	3	3	●	▲	⇩	⇨
30.034	34	MB/ SB	Unterzollikofen – Hirzenfeld	59	63	4	4	▲	■	⇩	⇨
30.036	36	GB/ MB	Zollikofen – Münchenbuchsee	72	72	4	4	▲	■	⇨	⇨
30.036	36-1	GB/ MB	Zollikofen – Bern Breitenrain	51	55	4	4	●	▲	⇨	⇨
30.038	38	MB/ SB	Schönbühl – Bäriswil/Mattstetten	48	48	4	4	●	●	⇩	⇩
30.040	40	MB/ SB	Kappelisacker – Bern – Sonnenfeld/Allmendingen	37	65	4	4	▲	▲	⇩	⇩
30.041	41	MB/ SB	Bern Breitenrain – Kappelisacker – Zollikofen	18	27	2	3	●	▲	⇩	⇨
30.043	43	MB/ SB	Ittigen Bahnhof – Kappelisacker	47	51	4	4	●	▲	⇩	⇨
30.044	44	MB/ SB	Bolligen – Ostermundigen – Gümligen	32	38	3	3	▲	▲	⇨	⇨
30.046	46 / 47 / 48	MB/ SB	Bolligen – Habstetten – Lutertal	59	104	4	4	●	■	⇩	⇨
30.100	100	GB/ MB	Bern – Wohlen – Detligen – Aarberg	31	31	3	3	■	■		
30.101	101	GB/ MB	Bern – Güterbahnhof – Kappelenring/Schlossmatt	134	140	4	4	■	■		
30.102	102	GB/ MB	Bern – Uettligen – Säriswil	34	34	3	3	■	■		

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare Max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2024		Veränderung 2018–2024	
				2018	2024	2018	2024	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.103	103	MB/ SB	Bern – Lindenhof – Neufeld P+R	24	22	2	2	■	▲	⇨	⇨
30.104	104	GB/ MB	Bern – Meikirch – Wahlendorf	27	26	3	3	▲	▲	⇨	⇨
30.105	105	MB/ SB	Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss	21	20	2	2	■	■	⇨	⇧
30.106	106	GB/ MB	Bern – Kirchlindach – Zollikofen	33	34	3	3	▲	■	⇩	⇨
30.107	107	GB/ MB	Bern – Uettligen (– Kirchlindach – Zollikofen)	25	28	2	3	▲	■		
30.130	130	MB/ SB	Neuenegg – Thörishaus Dorf	24	24	2	2	■	■		
30.131	131	MB/ SB	Flamatt – Albligen	19	20	2	2	■	▲	⇧	⇨
30.160	160	MB/ SB	Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	58	57	4	4	●	▲	⇨	⇨
30.161	161	MB/ SB	Münsingen Bahnhof – Spital – Münsingen Bahnhof (ab 2024)	100	15	3	1	●	▲	⇨	⇨
30.162	162	MB/ SB	Münsingen Bahnhof – Sonnhalde – Münsingen Bahnhof (ab 2024)		44		4	●	●	⇨	⇨

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare Max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2024		Veränderung 2018–2024	
				2018	2024	2018	2024	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.163	163	MB/SB	Ortsbus Münsingen (Schlaufe Brückreuti/Walke)		29		3	▲	▲	⇨	⇨
30.165	165	MB/SB	Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf – Kaufdorf	20	18	2	2	▲	▲	⇨	⇨
30.166	166	MB/SB	Wichtrach – Kirchdorf – Gerzensee	7	7	1	1	■	▲	⇨	⇨
30.167	167	MB/SB	Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach	10	10	1	1	■	▲	⇨	⇨
30.320	320	MB/SB	Riggisberg – Thurnen	12	13	1	1	■	■		
30.321	321	MB/SB	Riggisberg – Toffen	19	19	2	2	▲	▲	⇩	⇨
30.322	322	KB	Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg	9	11	1	1	▲	●	⇩	⇩
30.323	323	MB/SB	Thurnen – Gurnigel – Plaffeien – Schwarzenburg	2	2	1	1	■	■		
30.331	331	MB/SB	Belp Bahnhof – Riedli	25	25	2	2	●	▲	⇨	⇨
30.332	332	MB/SB	Belp Bahnhof – Aemmenmatt	25	25	2	2	●	●	⇨	⇨
30.340	340	MB/SB	Wabern – Niedermuhlern	25	27	2	3	■	▲	⇨	⇨
30.451	451	MB/SB	Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	-	19	-	2	▲	▲	-	-

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare Max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2024		Veränderung 2018–2024	
				2018	2024	2018	2024	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.465	465	MB/ SB	Burgdorf – Lyssach – Fraubrunnen	-	14	-	1	■	■		
30.472	472	KB	Lützel-flüh/Moosegg – Arni – Biglen	10	10	1	1	●	●	⇩	⇨
30.550	550	MB/ SB	Laupen – Gümmenen	15	16	1	1	■	▲	⇨	⇧
30.551	551	MB/ SB	Gümmenen – Gurbrü	19	19	2	2	●	●	-	-
30.560	560	MB/ SB	Mühleberg – Allenlüften – Rosshäusern	11	11	1	1	▲	●	⇧	⇨
30.570	570	MB/ SB	Brünnen – Frauenkappe-len – Mühle-berg	32	32	3	3	▲	▲	⇨	⇨
30.611	611	MB/ SB	Schwarzen-burg – Rüschegg – Riggisberg	22	22	2	2	▲	▲	⇨	⇨
30.612	612	MB/ SB	Schwarzen-burg – Gug-gisberg – Mil-ken – Schwarzen-burg	17	9	2	1	▲	▲	⇩	⇩
30.614	614	KB	Riffenmatt – Guggisberg – Hirschmatt – Riedacker	4	4	1	1	■	●	⇨	⇩
30.621	621	MB/ SB	Oberbalm – Oberscherli – Niederscherli	14	14	1	1	▲	●	⇨	⇨
30.631	631	MB/ SB	Köniz – Nie-dermuhlern – Riggisberg	20	19	2	2	■	▲	⇨	⇨
30.781	781	MB/ SB	Boll-Utzigen – Utzigen Pfle-geheim	26	32	2	2	●	▲	⇩	⇨

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare Max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2024		Veränderung 2018–2024	
				2018	2024	2018	2024	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.782	782	MB/ SB	Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld – Boll-Utzigen	25	31	2	2	●	▲	⇩	⇨
30.791	791	MB/ SB	Worb Dorf – Walkringen	18	18	2	2	■	▲	⇨	⇩
30.792	792	MB/ SB	Worb Dorf – Biglen	15	15	1	1	■	■		
30.793	793	MB/ SB	Worb Dorf – Gross-höchstetten	18	18	2	2	▲	▲	⇩	⇨
30.794	794	MB/ SB	Worb Dorf – Rüfenacht	11	11	1	1	▲	▲	⇨	⇨
30.795	795	MB/ SB	Worb Dorf – Rubigen	13	13	1	1	■	▲	⇨	⇩
30.871	871	MB/ SB	Jegenstorf – Messen – Waltwil/Balm b. Messen	24	24	2	2	▲	●	⇨	⇩
30.898	898	MB/ SB	München-buchsee – Wengi – Bü-ren a. A.	25	25	2	2	■	▲	⇨	⇨
31.044	44	MB/ SB	Oberdiess-bach – Linden – Heimen-schwand	11	11	1	1	▲	▲	⇨	⇨
31.056	56	MB/ SB	Riggisberg – Burgistein – Wattenwil	-	7	-	1	▲	●	-	-

Tabelle 6: Erfolgskontrolle Regelangebot

2.2.3 Würdigung

Von den 104 Bahn- und Buslinien (respektive Teillinien) mit finanzieller Beteiligung des Kantons übertreffen bezüglich Kostendeckungsgrad 36 Linien die Zielvorgaben der kantonalen Angebotsverordnung. 54 Linien liegen knapp darunter oder übertreffen wenigstens die Minimalanforderungen. 14 Linien erreichen die Minimalanforderungen nicht. Insgesamt ist der Trend bei den Linien mit ungenügender Kostendeckung gegenüber der letzten Betrachtung neutral oder sogar negativ, möglicherweise eine Folge der Corona-Pandemie. Bei zwei Linien hat sich der Kostendeckungsgrad seither verbessert.

Von den 21 Bahnlinien übertreffen 11 Linien die Zielvorgaben. Diese decken die wichtigen Bahnkorridore entlang den grösseren Städten und Ortschaften ab. 9 Linien übertreffen die Minimalanforderungen. Dabei handelt es sich zumeist um kurze Linien mit einer gewissen Ergänzungsfunktion oder Linien auf peripheren Beziehungen. Die S31 von Bern nach Belp, welche ebenfalls dieser Gruppe zuzurechnen ist, erfüllt die Minimalanforderungen nicht. In der Gesamtbetrachtung der S31 über beide Abschnitte von Belp bis Münchenbuchsee werden die Minimalanforderungen jedoch ebenfalls übertroffen.

Bei den Tramlinien übertreffen 4 von 6 (Teil-)Linien die Zielvorgaben. Zwei Linien liegen unterhalb der Zielvorgaben. Die Linie mit dem niedrigsten Kostendeckungsgrad erreicht eine Kostendeckung von 43 %. Erwartungsgemäss zeigen die städtischen Hauptlinien – insbesondere die Durchmesserlinien – eine gute Kostendeckung. Kurze Linien oder Linien mit einer eher peripheren Erschliessungsfunktion weisen einen niedrigeren Kostendeckungsgrad auf.

Von den 78 Buslinien (exkl. Nachtangebot) übertreffen 22 Linien die Zielvorgaben. 42 Linien übertreffen die Minimalanforderungen und 14 Linien liegen darunter. Erwartungsgemäss erreichen die städtischen Hauptlinien sowie die wichtigen Radiallinien die Zielvorgaben. Linien auf peripheren Strecken erfüllen zumeist die Minimalanforderungen oder liegen nahe bei den Zielvorgaben.

Im ländlichen Raum erreichen nur 8 Linien die Zielvorgaben. 32 von 40 Linien übertreffen die Minimalanforderungen. 8 Linien erreichen die Minimalanforderungen nicht.

2.2.4 Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen oder grösseren Änderungen

Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107)
Die Gemeinden beantragten eine weiterführende Systematisierung des Angebots in den Nebenverkehrszeiten mit dem Ziel, einen durchgehenden 15'-Takt bis 20.00 Uhr zwischen Bern und Wohlen anbieten zu können. Dies wurde teilweise genehmigt und umgesetzt.
Gemäss Erfolgskontrolle des AÖV erreicht die Linie 100 weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung, die Linie 107 erreicht die Zielvorgabe zum Kostendeckungsgrad und den Minimalwert bei der Auslastung . Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt.

Buslinie 36 Münchenbuchsee – Zollikofen – Bern Breitenrain (Linie 30.036)
Für die Buslinie 36 wurde beantragt:

1. den Abschnitt Zollikofen – Bern Breitenrain weiterhin unverändert zu bedienen.
2. zwecks Stabilisierung des Fahrplanes ein zusätzliches Fahrzeug einzusetzen.
3. das Angebot im Rahmen einer Planungsstudie grundsätzlich zu überprüfen.

Die Anträge 1 und 3 wurden genehmigt und umgesetzt. Der Antrag 2 wurde abgelehnt. Die Linie 36 wurde somit unverändert weitergeführt. Dementsprechend zeigt sich in der Erfolgskontrolle des AÖV keine Veränderung bezüglich Auslastung und Kostendeckung.

Optimierung Moonliner
Zwecks Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für eine Bestellung des Nachtangebots auf der Schiene durch den Kanton wurde beantragt, die Angebotsverordnung des Kantons Bern (AGV) und die Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV) entsprechend anzupassen.

Der Grosse Rat hat 2021 beschlossen, das gesamte Nachtangebot ins Grundangebot aufzunehmen und den Nachtzuschlag aufzuheben. Dementsprechend wurden die Angebotsverordnung sowie die Kostenbeitragsverordnung angepasst, und der Kanton bestellt seit dem Fahrplan 2022 auch die Nachtlinien. Es gelten die üblichen Fahrausweise. Die Linien des Nachtangebots müssen einen Kostendeckungsgrad von mindestens 10 % erreichen. Bezüglich Auslastung müssen die Anforderungen der Angebotsstufe 1 erfüllt werden.
Die Erfolgskontrolle des Moonliner-Angebots erfolgt durch den Kanton.

3 Überlegungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung

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

- RGSK 2021
- Mobilitätsstrategie 2040
- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

3.1 Weiterhin gültige Angebotsgrundsätze

3.1.1 Stärkung Tangentialbeziehungen

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

In der Kernagglomeration Bern konnten in den letzten Jahren einige tangentiale Buslinien auf- und ausgebaut werden. Das bestehende Angebot muss jedoch weiter verbessert werden, damit der ÖV auf den tangentialen Verbindungen zwischen den Korridoren und den Stadtteilen konkurrenzfähig ist zum Individualverkehr. Zu berücksichtigen ist dabei die bereits vorliegende Studie zu einer Tangentiallinie Bern Nordwest.

3.1.2 Strategie Elektrobusse

Die Reduktion der Emissionen gehört zu den Zielsetzungen des ÖV. Die technischen Entwicklungen bei den elektrischen Antrieben bieten mittlerweile grosse Möglichkeiten auch bei den Bussen im Linienverkehr. Die Transportunternehmen und der Kanton verfolgen das Ziel, die Betriebsflotten auf die Elektromobilität umzustellen.

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

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

Eine kantonale Gesamtsicht zur zeitlichen Etappierung unter Berücksichtigung der damit verbundenen Kosten und Investitionen ist nicht verfügbar. In technischer Hinsicht fehlt zudem eine kantonale Gesamtbetrachtung dazu, welche Systeme (Trolleybus, Schnelllader mit Batterieladung an Zwischen- und Endstationen, Depotlader, Hybridsysteme etc.) sich in Abhängigkeit der spezifischen Liniencharakteristik für welchen Linientyp eignen. Heute beantwortet jede Transportunternehmung diese Frage «intern» und linien- und/oder unternehmensspezifisch. Wichtig wäre hier auch eine Interkompatibilität zwischen den Unternehmen, damit beispielsweise die Buslinien zu einem späteren Zeitpunkt auch durch andere Unternehmen betrieben werden können oder im Fall von Bahnersatzlösungen die Lademöglichkeiten sichergestellt werden.

Die RKBM sieht hier einen dringenden Handlungsbedarf seitens Kanton Bern.

3.2 Harmonisierung Wochenendangebot

Das Wochenendangebot ist historisch gewachsen und basiert auf keinen einheitlichen Kriterien. Insbesondere im ländlichen Raum gibt es grosse Unterschiede zwischen dem Angebot von Montag bis Freitag und dem Angebot am Wochenende. Oft ist das Wochenendangebot lückenhaft oder es fehlt gänzlich.
Ziel dieses Moduls war es, konzeptionelle Leitplanken für das Wochenendangebot zu definieren. Anhand dieser Kriterien sollte das Wochenendangebot flächendeckend untersucht und konkrete Massnahmen zur Harmonisierung des Wochenendangebots abgeleitet werden.

In einem ersten Schritt wurde ein nachfrageorientierter Ansatz verfolgt. Ziel war es, Kriterien in Abhängigkeit der Siedlungsstruktur und deren Einwohner:innen- und Arbeitsplatzstruktur zu entwickeln. Basierend auf der vorliegenden Struktur und der daraus abzuleitenden potenziellen Nachfrage sollte das Angebotsniveau bestimmt werden, damit alle Gebiete durch ein vergleichbares Angebot erschlossen wären.
Die umfangreichen Auswertungen haben gezeigt, dass die bestehenden Linien meist durch sehr heterogene Gebiete führen. Siedlungsteile mit grossem Nachfragepotenzial waren gleichermassen wie Siedlungsteile mit geringem Nachfragepotenzial erschlossen. Die Gegenüberstellung von Angebot und potenzieller Nachfrage hat grosse Unterschiede gezeigt. Es liessen sich somit keine allgemeingültigen Kriterien daraus ableiten.
Das ÖV-Angebot weist bei zahlreichen Linien eine niedrige Angebotsdichte auf. In Spitzenzeiten gilt oft der 60'-Takt oder der 30'-Takt. Dies lässt kaum eine Abstufung zum Wochenend-Angebot zu. Erschwerend kommt hinzu, dass gewisse Siedlungsteile durch mehrere Linien erschlossen werden, andere nur durch eine Linie. Eine Mehrfachbedienung hätte bei der Identifizierung der Kriterien ebenfalls berücksichtigt werden müssen.
Diese Erkenntnisse decken sich mit den Schlussfolgerungen aus der Studie zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum: «Die Raumanalyse, die hinzugezogenen Beispielräume und die Bewertung der Raumtypen haben gezeigt, dass ausgehend von der erarbeiteten Bewertungsmatrix die einzelnen Raumtypen eigentlich nur beispielhaft diskutiert und hinsichtlich der Umsetzung der gesetzten Ziele beurteilt werden können. Je nach betrachtetem Teilgebiet innerhalb des gleichen Raumtyps können sich aber relevante Unterschiede hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung des ÖV-Angebots ergeben.»

Fazit: Mit diesem Lösungsansatz konnte kein einfach anzuwendendes Instrumentarium geschaffen werden, um das Wochenendangebot zu harmonisieren. Es wird empfohlen, den in der kantonalen Angebotsverordnung beschriebenen, angebotsorientierten Ansatz mit den verschiedenen Angebotsstufen weiterzuverfolgen.

Angebotsgrundsätze gemäss kantonaler Angebotsverordnung (AGV):

- Optimiertes Gesamtsystem (Taktsystem)
- Bedürfnisorientierte Angebotsgestaltung
- Durchgängige Transportketten (gute Anschlüsse)
- Keine Mehrfachbedienungen
- Max. 1 Umstieg zum Erreichen des nächstgelegenen Zentrums (Stufe 1–3)
- Umweltschonender Fahrzeugeinsatz
- Vorgaben zum KDG
- Vorgaben zur Auslastung

Die folgende Darstellung zeigt eine mögliche Abstufung der Angebote in den verschiedenen Verkehrszeiten und Angebotsstufen.

Verkehrszeit	05:30 - 06:30	06:30 - 08.30	08:30 - 16:00	16:00 - 18:30	18:30 - 20:00	20:00 - 25:00
Mo-Fr	RVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	RVZ
Sa	RVZ	NVZ	NVZ	NVZ	NVZ	RVZ
So	RVZ	RVZ	RVZ	RVZ	RVZ	RVZ
Verkehrszeit	**05:30 - 06:30**	**06:30 - 08.30**	**08:30 - 16:00**	**16:00 - 18:30**	**18:30 - 20:00**	**20:00 - 25:00**
AS1: niedrige Siedlungsdichte, Sicherstellung der Mobilitätsvorsorge: 4 bis 15 KP/d						
Mo-Fr		60'	60'	60'	60'	
Sa		60'	60'	60'	60'	
So		60'	60'	60'	60'	
AS2: regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte: 16 bis 25 KP/d						
Mo-Fr	60'	30'	60'	30'	60'	60'
Sa	60'	60'	60'	60'	60'	60'
So	60'	60'	60'	60'	60'	60'
AS3: regionale Verbindungen bei hoher Siedlungsdichte oder -schwerpunkten: 26 bis 39 KP/d						
Mo-Fr	30'	15'	30'	15'	30'	30'
Sa	30'	30'	30'	30'	30'	30'
So	30'	30'	30'	30'	30'	30'
AS4: Gebiete mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte: >40 KP/d						
Mo-Fr	15'	<7.5'	<15'	<7.5'	<15'	15'
Sa	15'	<15'	<15'	<15'	<15'	15'
So	15'	15'	15'	15'	15'	15'

Abbildung 1: Mögliche Bedienungshäufigkeit nach Angebotsstufen

HVZ = Hauptverkehrszeit
NVZ = Nebenverkehrszeit
RVZ = Randverkehrszeit
60’, 30’, 15’, 7.5’ = Kursfolgezeit in Minuten

Diese Abstufung diente bei der weiteren Bearbeitung der Prüfaufträge als Richtschnur.

3.3 Zielsetzung MOCA

Die MOCA-Indikatoren (Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung) setzen die Siedlungsentwicklung in Bezug zur ÖV-Erschliessungsqualität. Ziel ist es zu verfolgen, ob sich die Siedlung in der gewünschten Richtung entwickelt, namentlich an Standorten, wo bereits eine hohe Erschliessungsgüte besteht. Zugleich ist damit nicht beabsichtigt, die ÖV-Erschliessungsqualität flächig auszudehnen, damit auch in Randlagen eine hohe Erschliessungsgüte erreicht wird.

Die folgende Grafik zeigt den Anteil an Einwohner:innen, welche in den Jahren 2014 sowie 2017 einer der fünf ÖV-Güteklassen zugeordnet wurden. Der Vergleich mit den anderen Agglomerationen zeigt, dass die Agglomeration Bern bereits eine hohe Erschliessungsgüte aufweist. Nur die Agglomeration Genf weisst eine bedeutend höhere Erschliessungsgüte auf. Gemessen an den grossen

Agglomerationen bildet die Agglomeration Bern den Durchschnitt ab. Zürich und Lausanne weisen eine tiefere Erschliessungsgüte aus.
Rot dargestellt sind die Zielwerte, welche im Rahmen des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation für die Agglomeration Bern definiert wurden.

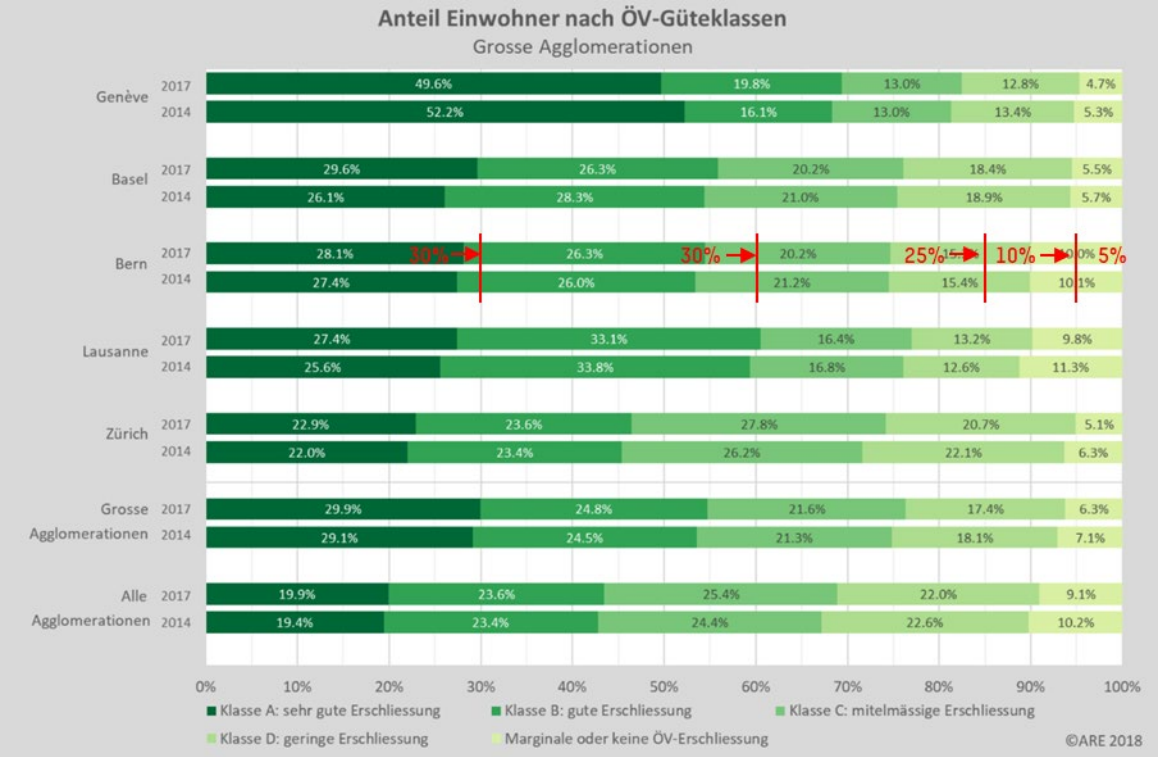

Abbildung 2: Anteil Einwohner:innen nach ÖV-Güteklassen (Quelle: ARE)

In diesem Modul wurde untersucht, welchen Beitrag der ÖV zur Steigerung der Erschliessungsgüte leisten könnte. Hierfür wurde die Berechnungsmethodik des Bundesamts für Raumentwicklung ARE analysiert. Die Erschliessungsgüte ist abhängig vom Verkehrsmittel, von der Bedienungshäufigkeit sowie von der Distanz zur Haltestelle. Eine Verbesserung der Erschliessungsgüte kann also erreicht werden, indem:

1. bei unverändertem Fahrplanangebot ein höherwertiges Verkehrsmittel eingesetzt wird;
2. ein dichteres Fahrplanangebot auf den bestehenden Linien angeboten wird;
3. die Distanzen zu den nächstgelegenen Haltestellen massgeblich reduziert werden, durch mehr oder besser angeordnete Haltestellen und zusätzliche ÖV-Linien.

Fazit der Untersuchung ist, dass alle drei Lösungsansätze mit erheblichen Angebotserweiterungen und demzufolge mit erheblichen Mehrkosten verbunden wären. Kosten und Nutzen stehen in einem ungünstigen Verhältnis. Hierzu folgende Beispiele:

In der obenstehenden Grafik ist dargestellt, dass 10 % der Einwohner:innen über eine marginale oder keine ÖV-Erschliessung aufweisen. Gemäss Zielsetzung im Agglomerationsprogramm der 3. Generation ist vorgesehen, dass dieser Anteil auf 5 % gesenkt wird. Das heisst, dass 50 % der nicht erschlossenen Einwohner:innen, welche vorwiegend in dünn besiedeltem Gebiet leben (vgl. Abb. 4), durch zahlreiche neue Buslinien oder ein massiv ausgebautes Fahrplanangebot (sofern es heute

bereits eine marginale ÖV-Erschliessung hat) erschlossen werden müssten.

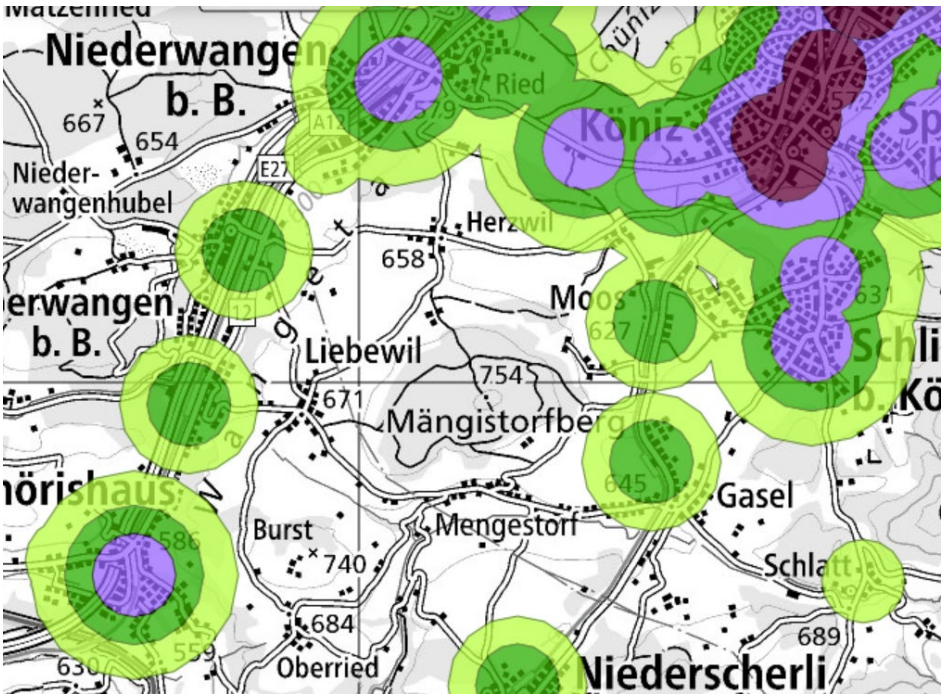

Abbildung 3: Siedlungsgebiete in den ÖV-Güteklassen A–D sowie ausserhalb (Quelle: map.geo.admin.ch)

Etwa 66 % der Einwohner:innen der Kat. D (hellgrün dargestellt) müsste durch eine Taktverdichtung vom 60'- oder 30'-Takt zum 15'-Takt in die Kat. C (dunkelgrün dargestellt) aufgestuft werden. Dies hätte eine Verdoppelung oder gar eine Vervierfachung der Erschliessungskosten zur Folge.

Da Trams und Busse in der gleichen Verkehrsmittelgruppe zugeteilt sind, wird die Haltestellenkategorie erst bei der Umstellung auf eine Vollbahn angehoben. Aufgrund des dichten Bahnnetzes in der Agglomeration ist anzunehmen, dass es nur in wenigen Fällen eine Aufstufung der Haltestellenkategorie geben wird. Hingegen kann die Umstellung einer dicht befahrenen Buslinie (<5'-Takt) auf eine weniger dicht befahrene Tramlinie (>= 5'-Takt) zur Herabstufung der Haltestellenkategorie und somit der ÖV-Güteklasse führen, dies obwohl das Tram allgemein als höherwertig wahrgenommen wird.

Aufgrund dieser Erkenntnisse und weil die Angebotsverordnung des Kantons Bern (AGV) ein auf die Nachfrage abgestimmtes Angebot verlangt, wurde darauf verzichtet, mögliche Linien und Korridore für eine Aufstufung zu identifizieren. Hingegen wäre für die Angebotsentwicklung sicher sinnvoll, die bestehenden Angebotslücken gemäss Art. 3 der AGV systematisch zu ermitteln und längerfristig zu schliessen. Folgende Erschliessungslücken wurden bei der Analyse beispielhaft ermittelt, Darstellungen dazu finden sich im «Zusatzbericht Erschliessungslücken»:

Ortsteil	Einwohner:innen	Arbeitsplätze VZÄ
Bäriswil, Quartier Rütte	243	39
Deisswil b. M.	90	366
Häutligen	251	61
Jegenstorf Nord	247	96

Ortsteil	Einwohner:innen	Arbeitsplätze VZÄ
Kiesen	643	76
Limpach	356	114
Linden (Ortskern)	417	142
Mirchel	357	51
Mühlethurnen	601	102
Mülchi	227	67
Münchringen	431	54
Niederhünigen	439	54
Noflen	215	72
Oberdiessbach, Hauben	441	41
Oberdiessbach, nördliche Quartiere	115	196
Oberdiessbach, östliche Quartiere (Chächbrunne, Chriseggle):	619	58
Oberhünigen	220	89
Oppligen	535	124
Teile von Münchringen	431	54
Wileroltigen	360	68

Tabelle 7: Ausgewählte Erschliessungslücken. VZÄ = Vollzeitäquivalent

3.4 On-Demand

Das Thema On-Demand wurde im Rahmen der Studie «ÖV im ländlichen Raum» durch die Regionen beleuchtet. Die Studien legten eine räumlich übergeordnete Grundlage, die für unterschiedliche ländliche Raumtypen aufzeigte, welche Optionen für eine bedürfnisgerechte ÖV-Erschliessung bestehen und wo Synergien für die Bündelung von Angeboten genutzt werden können. In einer Folgestudie 2023 evaluierten die Regionen Räume, in welchen zeitnah neue Angebote geschaffen werden sollen. In der Region Bern-Mittelland sind dies:

- Raum «Oberer Gantrisch»
- Korridor Konolfingen – Langnau
- Gebiet rund um Fraubrunnen

Die Region ist aktuell mit dem Kanton, den Gemeinden und Transportunternehmen daran, diese Projekte weiter auszuarbeiten. Ziel ist es, dass diese Angebote, wie auch das bestehende Angebot bei Belp, durch den Kanton mitfinanziert werden und noch in das RAK 2027–2030 aufgenommen werden können (vgl. Kapitel 4.3.9).
Mittelfristig sollen die On-Demand-Angebote dank den Erfahrungen der bereits bestehenden und neu eingeführten Angebote ein akzeptierter Teil des öffentlichen Verkehrs werden und ab 2031 entsprechend auch als ÖV im regulären Prozess mitbehandelt werden.

3.5 Moonliner

Der Kanton Bern führt die Erfolgskontrolle und die Überprüfung des Betriebskonzepts in Hinblick auf den Angebotsbeschluss 2027–2030 in einer separaten Studie durch. Die Regionen begleiten die Studie. Geprüft wird in diesem Rahmen auch das Potenzial von Nacht-S-Bahnen.

Mit der Umsetzung des durch die RKBM ausgearbeiteten neuen Moonliner-Konzepts und der Abschaffung des Nachttarifs konnte die Nachfrage auf den Moonliner-Linien wesentlich gesteigert werden. Auf diesem Erfolg ist zukünftig aufzubauen und das Nachtangebot gezielt auszubauen.

4 Regionales Angebotskonzept ÖV 2027–2030

4.1 Erläuterungen

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse zu den Prüfaufträgen finden sich im «Zusatzbericht Prüfaufträge». Die folgende Zusammenstellung listet alle Begehren der RKBM bezüglich Angebotsveränderungen, Beibehaltung von bestehenden Angeboten trotz ungenügender Kostendeckung oder Auslastung sowie Vertiefungsstudien zwecks mittelfristiger Weiterentwicklung der Angebote auf. Dies ermöglicht allen Beteiligten (Gemeinden, Verbände etc.), sich einen Überblick über die untersuchten Defizite in der Servicequalität und die von der RKBM angestrebte Weiterentwicklung zu verschaffen.

4.1.1 Priorisierung der Anträge

Alle Anträge werden 3 Prioritätsstufen zugeteilt:

Anträge mit Priorität 1

- Angebotsveränderungen, von denen zahlreiche bestehende und potenzielle Fahrgäste profitieren können.
- Angebotsveränderungen, die ein bestehendes Defizit in der Servicequalität beheben (z. B. Beseitigung von Kapazitätsengpässen).
- Angebotsveränderungen, die ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erwarten lassen.
- Bereits genehmigte Angebotsveränderungen, die schon seit längerem unbestritten sind, aber aus finanziellen oder politischen Gründen noch nicht umgesetzt wurden.

Anträge mit Priorität 2

- Angebotsveränderungen, von denen bestehende und potenzielle Fahrgäste profitieren können.
- Angebotsveränderungen, die ein absehbares Defizit in der Servicequalität beheben (z. B. längerfristig erwartete Kapazitätsengpässe aufgrund von grösseren Neubaugebieten, die bezogen werden).
- Angebotsveränderungen, die ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erwarten lassen.
- Massnahmen, die eine sinnvolle Harmonisierung des Gesamtangebots zur Folge haben (z. B. einheitliche Betriebszeiten am Wochenende und in Randzeiten).
- Massnahmen, die aus Kund:innensicht 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

- Massnahmen, deren Umsetzung die Erfolgskontrolle gemäss AGV stark negativ beeinflussen würde.
- Angebote, die der gesetzlich definierten Grunderschliessung dienen.
- Angebote, bei denen es trotz untersuchter Massnahmen nicht gelingt, die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung und Kostendeckung zu erreichen und bei deren Aufhebung keine nennenswerten Kosten eingespart werden können (z. B. Angebote, bei denen nur die Grenzkosten eingespart werden können).

4.1.2 Nicht überprüfte Angebote

Zehn Linien wurden trotz ungenügendem Kostendeckungsgrad und/oder Auslastung im Zusatzbericht nicht behandelt. Dies aufgrund bereits geplanter, in Bearbeitung befindlicher oder genehmigter Angebotskonzepte. Ebenso wurden Linien, welche hauptsächlich durch andere Regionen betreut werden, nicht überprüft. Dies betrifft folgende ÖV-Linien.

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Erfolgskontrolle 2024		Bestehende oder geplante Angebotskonzepte
				AUSL	KDG	
20.546	546	MB/ SB	Murten – Courlevon – Courtepin	■	●	Haupt-Zuständigkeit Kt. Fribourg Keine Aktivität bekannt
30.027	27	MB/ SB	Weyermannshaus Bad – Niederwangen Bahnhof	●	▲	Tangentiallinie Bern Nordwest
30.032	32	MB/ SB	Bachmätteli – Riedbach Bahnhof	●	▲	Tangentiallinie Bern Nordwest
30.038	38	MB/ SB	Schönbühl – Bäris-wil/Mattstetten	●	●	Bern Nord (Buslinien 34, 36, 38)
30.160	160	MB/ SB	Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	●	▲	Überprüfung Tangento
30.331	331	MB/ SB	Belp Bahnhof – Riedli	●	▲	Ortsbuskonzept Belp
30.332	332	MB/ SB	Belp Bahnhof – Aemmen-matt	●	●	Ortsbuskonzept Belp
30.560	560	MB/ SB	Mühleberg – Allenlüften – Rosshäusern	▲	●	Frienisberg 2030
30.871	871	MB/ SB	Jegenstorf – Messen – Waltwil/Balm b. Messen	▲	●	Überprüfung AK Linien 871 und 898 im Jahr 2026
31.056	56	MB/ SB	Riggisberg – Burgistein – Wattenwil	▲	●	Haupt-Zuständigkeit RVK 5, diese beantragt unveränderte Weiter-führung. Im Rahmen Korridorstudie Gant-risch zu prüfen.

Tabelle 8: Nicht überprüfte Angebote

4.2 Anträge aus Prüfaufträgen

Die Prüfaufträge sind im «Zusatzbericht Prüfaufträge» in einem separaten Bericht dokumentiert. Die folgenden Unterkapitel listen die Anträge daraus auf.

4.2.1 Anträge Bahnlinien

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
303 S31	Bern – Belp	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	3	3
303 S31	Münchenbuchsee – Bern – Belp	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	3	3
307 S7	Bern – Bolligen	15'-Takt Bern – Bolligen sonntagmorgens ab 07.30 Uhr	2	4	4
340 S21 S41 S42 S43	Thun – Burgdorf	a) Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	2/3	2/3
		b) Korridorstudie durch Kanton erstellen			

Tabelle 9: Anträge Bahnlinien

4.2.2 Anträge Tram- und Buslinien

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.003 BM 3	Weissenbühl – Bern Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	1	4	4
30.006 BM 6	Fischermätteli – Bern Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	1	4	4
30.006 BM 6	Worb Dorf – Siloah	Angebot abends ab 21 Uhr zum 15'-Takt ausbauen	1	4	4
30.012 BM 12	Inselspital – Bern Bahnhof	Bestehendes Angebot gezielt mit Entlastungsbussen erweitern	1	4	4
30.016 BM 16	Köniz Zentrum – Gurten-Gartenstadt	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	2	4	4
30.026 BM 26	Breitenrain – Wylergut	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	4	4
30.028 BM 28	Weissenbühl – Ostermundigen – Wankdorf	Ausdehnung der Betriebszeit bis Mitternacht auf dem Abschnitt Brunnadernstrasse – Wankdorf	2	4	4

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
30.028 BM 28	Weissenbühl – Ostermundigen – Wankdorf	Taktverdichtung samstags 08.00–19.00 Uhr zum 15'-Takt auf dem Abschnitt Brunnadernstrasse – Wankdorf	2	4	4
30.031 BM 31	Europaplatz – Niederwangen	a) 15'-Takt im Ast Niederwangen in den Zeitfenstern 08.30–09.30 Uhr, 12.00–16.00 Uhr und 18.30–19.30 Uhr einführen b) Aufstufung in AS4	1	3	4
30.033 RB 33	Bremgarten Seftau – Worblaufen Bahnhof	a) Sonntagsfahrplan: 30'-Takt im Abschnitt Worblaufen – Bremgarten Seftau einführen	2	3	3
		b) Angebot Mo–Sa im bestehenden Umfang beibehalten	3	3	3
30.036 RB 36	Zollikofen – Bern Breitenrain	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	4	4
30.041 RB 41	Zollikofen – Kappelisacker – Bern Breitenrain	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	3	3
30.043	Ittigen Bahnhof – Kappelisacker	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	1	4	4
30.046 RB 46/47	Bolligen – Habstetten – Lutertal	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	1	4	4
30.100 PA 100	Bern – Wohlen – Detligen – Aarberg	Sa/So 30'-Takt einführen	3	3	3
30.130 PA 130	Neuenegg, Louelemoos – Thörishaus Dorf	Betriebsverlängerung am Wochenende bis 20.00 Uhr	2	2	2
30.131 PA 131	Flamatt – Albligen	Übernahme Frühverbindung Mo–Fr Albligen Dorf ab 05.40 Uhr in Grundangebot	3	2	2
30.161 BM 161	Münsingen Bahnhof – Spital	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	1	1
30.162 BM 162	Münsingen Bahnhof – Sonnhalde	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	4	4

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
30.167 BM 167	Münsingen Bahnhof – Oberdiessbach	Nutzung Leerfahrten für 3 zusätzliche Kurspaare	3	1	1
30.320 PA 320	Riggisberg – Thurnen	Einführung eines zusätzlichen Kurspaares Mo-Fr Riggisberg ab 21.11 Uhr / Thurnen ab 21.35 Uhr	2	1	1
30.320 PA 320	Riggisberg – Thurnen	Wochenendangebot auf den Linien 320 und 321 zum 60'-Takt ausbauen	1	1	1
30.321 PA 321	Riggisberg – Toffen	Wochenendangebot auf den Linien 320 und 321 zum 60'-Takt ausbauen	1	2	2
30.322 PA 322	Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg	Aufhebung des Samstagangebots	2	1	1
30.363 RB 363	Lyss – Grossaffoltern – Messen – Bätterkinden	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	1	1
30.472 PA 472	Lützelflüh/Moosegg – Arni – Biglen	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	1	1
30.560 PA 560	Mühleberg – Fraubrunnen – Bern Brünnen	a) Taktlücken Mo-Fr schliessen	1	1	1
		b) Wochenendangebot einführen	2	1	1
30.612 PA 612	Guggisberg Kalchstätten – Schwarzenburg	Eine zusätzliche Fahrt um 5.46 Uhr von Guggisberg, Kalchstätten nach Schwarzenburg als Versuchsbetrieb	3	1	1
30.614 PA 614	Riffenmatt – Guggisberg – Hirschmatt – Riedacker	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten Alternative Erschliessung prüfen	3	1	1
30.621 PA 621	Oberbalm – Oberscherli – Niederscherli	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	1	1
30.781 PA 781	Boll-Utzigen – Utzigen Pflegeheim	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	2	2
30.782 PA 782	Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld	a) Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	2	2
		b) Haltestelle Schlossstrasse in beiden Richtungen bedienen			

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
30.792 PA 792	Worb Dorf – Biglen	Angebot mit 2 zusätzlichen Kurspaaren am Sa und So ausbauen sowie Fahrlagen systematisieren.	2	1	1
30.793 PA 793	Worb Dorf – Grosshöchstetten	Bedienung der Linie 793 abends wie tagsüber auf der gesamten Strecke von Worb Dorf bis Grosshöchstetten, abends im 60'-Takt	2	2	2
30.795 PA 795	Worb Dorf – Rubigen	a) Bedienung abends im 60'-Takt (Mo-Sa) b) Aufstufung der Linie in AS 2	2	1	2
		c) Bedienung sonntags im 60'-Takt			

Tabelle 10: Anträge Tram- und Buslinien

4.3 Anträge aus ÖV-Planungsstudien

4.3.1 Überprüfung Angebotskonzepte Buslinien 22, 29, 340

Im Raum zwischen Wabern und Kleinwabern sind in den nächsten Jahren grössere Veränderungen im ÖV vorgesehen. In Kleinwabern ist eine neue S-Bahn-Haltestelle als Bestandteil einer ÖV-Drehscheibe geplant, und die Tramlinie 9 wird bis Kleinwabern verlängert. Heute bedienen die Buslinien 22, 29 und 340 den Abschnitt Wabern – Kleinwabern. Vor diesem Hintergrund wurde die ÖV-Situation im Raum Wabern/Kleinwabern und insbesondere die Funktion der bestehenden Buslinien überprüft.

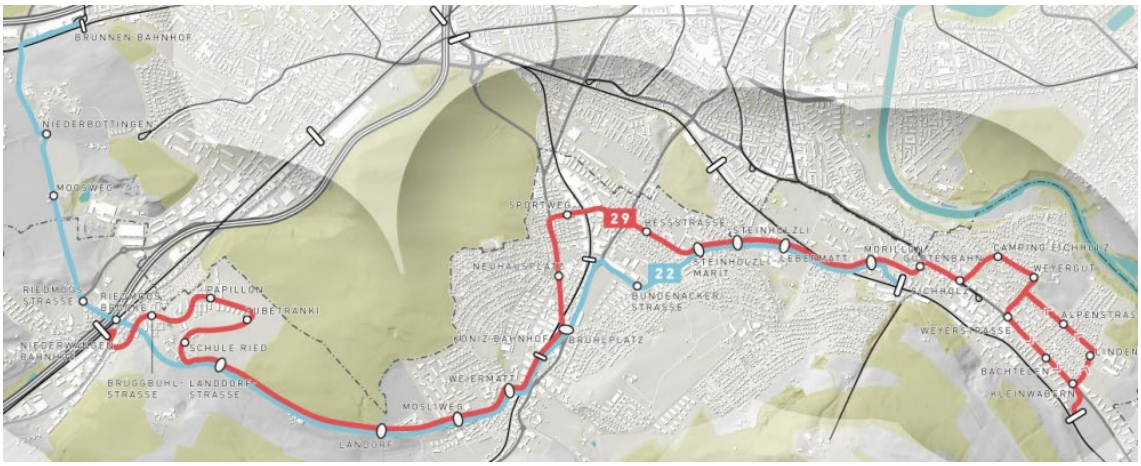

Abbildung 4: Bestvariante L22 und L29 (Quelle: Schlussbericht Überprüfung Angebotskonzepte Buslinien 22, 29 und 340 vom 07.02.2023 / RKBM)

Gemäss Bestvariante endet die Buslinie 22 (hellblau dargestellt) zum Zeitpunkt der Tramverlängerung neu beim Bahnhof Wabern anstatt in Kleinwabern. Die Buslinie 29 (rot dargestellt) verkehrt weiterhin auf der bestehenden Linienführung, mit kleineren Anpassungen zwischen Köniz und Wabern und beim neuen Endhalt bei der ÖV-Drehscheibe.

Beide Linien sollen mit Standardbussen betrieben werden. Hierfür sind bauliche Anpassungen in Wabern Stöckli (Einmündung Dorfstrasse) erforderlich, solange die Infrastruktur für das Wenden beim Bahnhof Wabern nicht realisiert ist. Die Buslinie 29 soll auch in Randzeiten im 30'-Takt betrieben werden, und am Samstag soll ab Betriebsbeginn der 15'-Takt gelten.
Die Buslinie 340 endet neu ebenfalls bei der ÖV-Drehscheibe in Kleinwabern. Damit lassen sich das Angebot weiter systematisieren und der Anschluss von/zur S-Bahn in Kehrsatz deutlich verbessern. Die Linie verkehrt im 60'-Takt und wird morgens, mittags und abends durch Zusatzkurse verstärkt. Dabei wird vorerst die Beibehaltung der Verstärkerkurse über den gesamten Linienverlauf empfohlen.

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
22	Bern Brünnen – Niederwangen – Kleinwabern	a) Neuer Endhalt Wabern Bahnhof/Stöckli ab 2029 b) Einsatz von Standardbussen	1	3	3
29	Niederwangen – Köniz – Wabern Lindenweg	a) Einsatz von Standardbussen b) Zeitliche Ausdehnung des 15-Min.-Takt insbesondere am Sa-Vormittag (spätestens mit neuem Konzept) c) Neuer Endhalt ÖV-Drehscheibe Kleinwabern ab 2029	1	4	4
340	Wabern – Niedermuhlern	a) Neuer Endhalt ÖV-Drehscheibe Kleinwabern ab 2029	1	3	3

Tabelle 11: Anträge Buslinien 22, 29, 340

4.3.2 Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36, 38

Der Raum Bern Nord (Breitenrain – Worblaufen – Zollikofen – Münchenbuchsee/Schönbühl – Bäriswil – Mattstetten) wird nebst den Bahnlinien des RBS und der SBB durch die drei Buslinien 34, 36 und 38 erschlossen. Das aktuelle Angebot auf diesen Buslinien ist unbefriedigend. Die Analyse zeigt folgende Defizite:

- Ungenügende Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit auf der Linie 36
- Netzstrukturellen Schwachstellen:
  - Fehlende Tangentialverbindung Münchenbuchsee – Schönbühl
  - Erschliessungslücke im Bereich Moosseedorf West (Arbeitszonen Seedorffeldstrasse)
  - Fehlende Erschliessung des Ortsteils Unterdorf in Münchenbuchsee
  - Fehlende Erschliessung Sportzentrum Hirzenfeld in Münchenbuchsee
  - Ungenügende Anbindung obere Teile Zollikofens (u. a. Quartier Geisshubel, Oberdorf) an das Zentrum / den Bahnhof Zollikofen
  - Fehlende Feinerschliessung entlang der Solothurnstrasse (Schulen, Ärztezentrum), u. a. auch aus Richtung Mattstetten/Bäriswil

Die Evaluation von Lösungsansätzen führt zu folgenden Empfehlungen:

Abbildung 5: L38 (Quelle: Schlussbericht Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36 und 38 vom 16.11.2023 / RKBM)

► Die Linie 38 wird als Versuchsbetrieb von Schönbühl RBS via Shoppyland – Moosseedorf bis nach Münchenbuchsee Bahnhof verlängert (olivgrün dargestellt), mit Option Verlängerung bis zum neuen Strassenverkehrsamt im Gebiet Buechlimatt.
► In den Spitzenzeiten werden die Kurse der L38 ab Mattstetten bis nach Urtenen verlängert (grün dargestellt).
► Der Nordast der heutigen Linie 36 und die Linie 34 werden zu einer Linie 36 (grün dargestellt) zusammengefasst, mit Option auf Verlängerung zum Sportzentrum Hirzi.
► Der Südast der heutigen Linie 36 wird durch eine neue Linie 35 Breitenrainplatz – Worblaufen (blau dargestellt) ersetzt.

Abbildung 6: L35 und L36 (Quelle: Schlussbericht Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36 und 38 vom 16.11.2023 / RKBM)

Für die oben dargestellte Linienführung (L35, L36) im Korridor Breitenrain – Münchenbuchsee wird mit betrieblichen Mehrkosten von rund 250'000 Franken pro Jahr und mit Investitionskosten von 60'000 Franken gerechnet.
Für die empfohlene Linienführung (L38) im Korridor Mattstetten – Münchenbuchsee wird bei einem ganztägigen Betrieb mit Mehrkosten von rund 600'000 Franken pro Jahr gerechnet. Für diese Linienführung sind umfangreiche Infrastrukturanpassungen erforderlich.

Die Kommission Verkehr der RKBM hat für das RAK 2027–2030 folgenden Beschluss gefasst: Unter Voraussetzung, dass das Verkehrsmanagement die Betriebsstabilität der Linie 36 gewährleistet, soll das bisherige Regime auf den Linien 34 und 36 beibehalten werden. Gemäss Verkehrsmanagement Region Bern Nord werden Massnahmen zur Stabilisierung des Betriebs ergriffen und falls diese erfolgreich sind, sollte die Attraktivität der Linie und somit auch die Auslastung gesteigert werden können.
Falls die VM-Massnahmen keine Verbesserungen zeigen, sollen im Rahmen des Zwischenbeschlusses die Anträge zur Umstellung auf das neue Angebotskonzept der Linien 34 und 36 gestellt werden.

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
36-1	Zollikofen – Bern Breiten-rain	Angebot im bestehenden Umfang beibe-halten	2	4	4
38	Mattstetten – Urtenen	In der HVZ ist die Linie 38 nach Urtenen zu verlängern.	3	4	4
38	Schönbühl – Shoppyland	Verlängerung der Linie 38 nach Shop-pyland, vorausgesetzt die dafür notwen-dige Infrastruktur kann realisiert werden.	3	4	4

Tabelle 12: Anträge Buslinien 36 und 38

Die Verlängerung der Linie 38 bis Münchenbuchsee soll in einem späteren Schritt erfolgen, da dies noch weitere Infrastrukturen bedingt, welche nicht zeitnah realisiert werden können.

4.3.3 Angebotskonzept Frienisberg 2030

Raum Frienisberg

Die Grundstruktur des bestehenden Busnetzes in der Region Frienisberg ist zweckmässig, nicht nur aus heutiger Sicht, sondern auch im Hinblick auf die absehbaren Entwicklungen der nächsten 10 bis 15 Jahre. Insbesondere sollen die direkten Busverbindungen ins Agglomerationszentrum Bern bestehen bleiben und am Bahnhof Bern Anschlüsse auf die S-Bahn und den Fernverkehr gewährleisten. Im Zentrum stehen somit eher kleinere Angebotsanpassungen. Ein substanzieller Angebotsausbau findet auf der Tangentialbeziehung Zollikofen – Wohlen – Bern West statt.

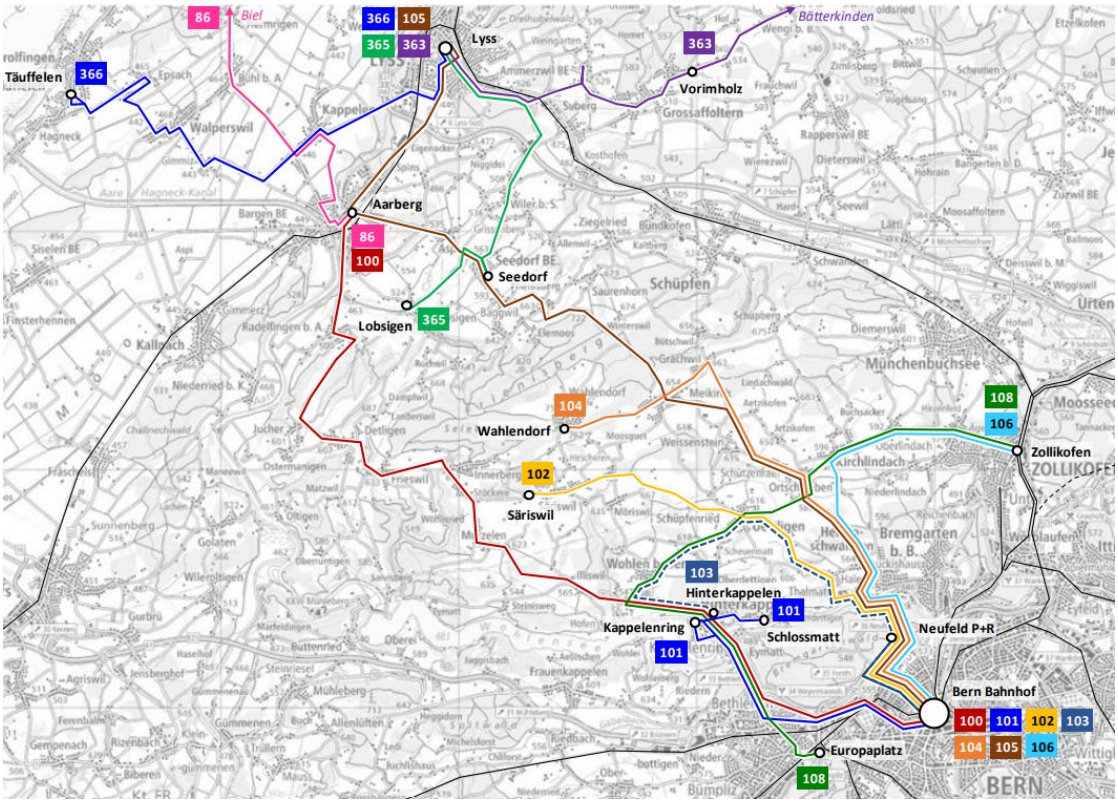

Abbildung 7: Liniennetz 2030 für den Raum Frienisberg (Quelle: Schlussbericht Angebotskonzept Frienisberg 2030 vom 22.06.2023 / RKBM)

Folgende Angebotsanpassungen wurden im Raum Frienisberg Süd bis 2030 vorgeschlagen:

- Die Linie 103 wird zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert.
- Die Linie 107 (Zollikofen –) Uettligen – Wohlen – Hinterkappelen – Bern Bahnhof wird durch eine neue Tangentiallinie 108 Zollikofen – Uettligen – Wohlen – Hinterkappelen – Bern Europaplatz (ganztägig im 30'-Takt) ersetzt.
- Die Linie 105 wird ab Seedorf via Aarberg nach Lyss geführt (60'-Takt Mo–So, 30'-Takt HVZ im Abschnitt Aarberg – Bern) und ersetzt die Linie 365 im Abschnitt Seedorf – Aarberg sowie die Linie 361 im Abschnitt Aarberg – Lyss. Lobsigen und Wyler werden neu durch die Linie 365 bedient.
- Die Linie 365 verkehrt neu auf der Strecke Lobsigen – Seedorf – Wiler – Lyss (60'-Takt Mo–So). (Zuständigkeit RVK1)
- Die Linie 366 verkehrt neu auf der Strecke Täuffelen – Walperswil – Kappelen – Lyss (60'-Takt Mo–So). (Zuständigkeit RVK1)
- Im Weiteren sollen die Bedienungshäufigkeit sowie die Betriebszeiten auf einigen Linien erweitert werden.

Für die beschriebenen Angebotsveränderungen im Raum Frienisberg Süd wird insgesamt mit betrieblichen Mehrkosten von rund 2,5 Mio. Franken pro Jahr und zusätzlichen Erlösen von 2,1 Mio. Franken pro Jahr gerechnet. Somit liegt die Kostendeckung bei rund 84 %. Der Abgeltungsbedarf steigt um 0,4 Mio. Franken pro Jahr. Die detaillierte Aufstellung von Kosten und Erlösen sind im Anhang 3 zu finden.

Die Anbindung der tangentialen Linie 107 bzw. 108 an den Europaplatz hat bei der Mitwirkung zahlreiche negative Reaktionen ausgelöst. Ausserdem erfordert diese Umstellung eine infrastrukturelle Anpassung beim Europaplatz, welche voraussichtlich nicht zeitgerecht umgesetzt werden kann. Nach Rücksprache mit den betroffenen Gemeinden wird deshalb vorerst auf eine Anbindung an den Europaplatz verzichtet.

Folgende Anträge betreffen die RKBM:

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
100	Bern Bahnhof – Wohlen – Detligen – Aarberg	Mo–Fr durchgehender 30'-Takt HVZ / NVZ auf der ganzen Linie Sa/So durchgehender 30'-Takt tagsüber	1	3	3
105	Bern – Meikirch – Seedorf – Lyss	a) Direkte Linienführung zwischen Seedorf – Lyss via Aarberg b) HVZ 30'-Takt Mo–Fr (+6 KP) c) Infrastrukturanpassungen Busknoten Ortschwaben erforderlich	1	2	2

Tabelle 13: Anträge Angebotskonzept Frienisberg 2030

Raum Saane

Das vorgeschlagene Angebotskonzept für den Raum Saane ist vor allem durch ein klarer strukturiertes und damit einfach verständliches Liniennetz geprägt.

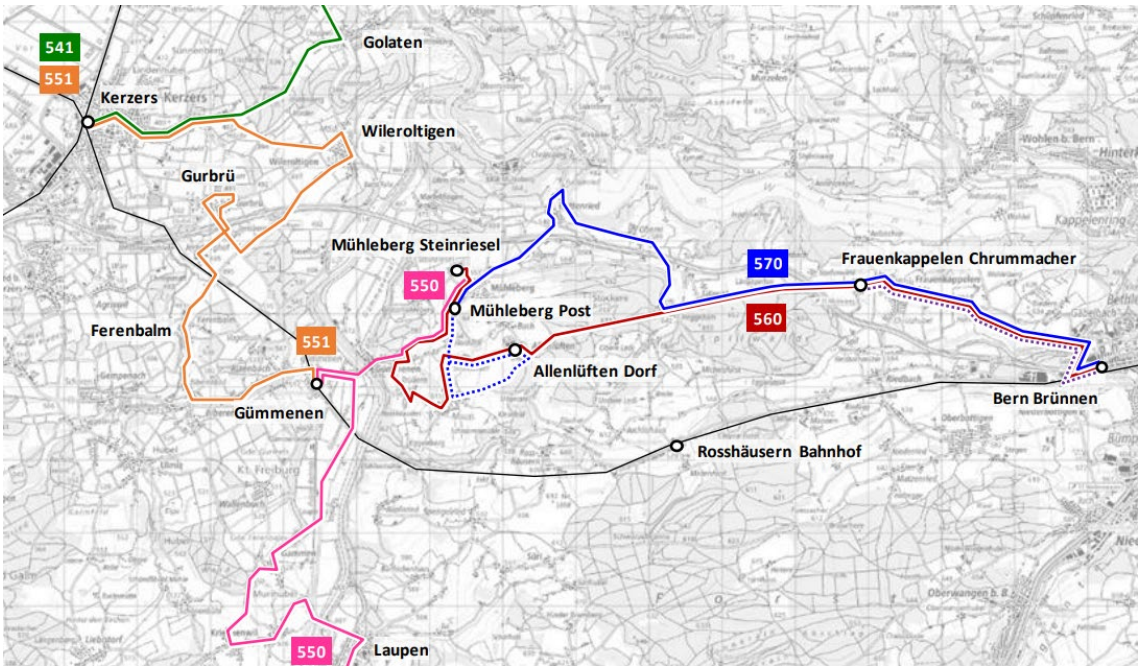

Abbildung 8: Liniennetz 2030 für den Raum Saane (Quelle: Schlussbericht Angebotskonzept Frienisberg 2030 vom 22.06.2023 / RKBM)

Folgende Angebotsanpassungen sollen im Raum Saane bis 2030 umgesetzt werden:

- Golaten wird neu mit der Linie 541 Kerzers Bahnhof – Kallnach Bahnhof erschlossen; für diese Linie ist als Alternative zu einem konventionellen Linienbetrieb der Betrieb als Bürgerbus zu prüfen.
- Die Linie 550 aus Richtung Laupen wird über den Bahnhof Gümmenen hinaus bis Mühleberg Steinriesel verlängert.
- Die Linie 551 wird ab Gurbrü via Wileroltigen nach Kerzers Bahnhof verlängert und verkehrt nach Gümmenen in beiden Richtungen via Ferenbalm.
- Die Linien 560 und 570 verkehren neu ab Mühleberg via Frauenkappelen nach Brünnen. Der Abschnitt Allenlüften – Rosshäusern wird nicht mehr bedient.

Die Anpassungen der Linien 541, 550 und 551 sind betrieblich voneinander abhängig. Es wird ein zusätzliches Fahrzeug benötigt, um diese drei Angebotsveränderungen umzusetzen. Die Betriebskosten steigen im Umfang von 600'000 Franken pro Jahr. Die Erlöse nehmen um rund 200'000 Franken pro Jahr zu. Die Kosten werden zu 33 % gedeckt. Detaillierte Angaben zu Kosten und Erlösen finden sich im Anhang 4.

Vorausgesetzt, das geplante Konzept für die Linie 541 (RVK1) kann umgesetzt werden, kommen die untenstehenden Anträge zu den Linien 550 und 551 zum Tragen. Das Konzept für die Linien 560 und 570 wird – in angepasster Form – bereits vorzeitig per April 2025 umgesetzt.

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
550	Laupen – Gümmenen (– Mühleberg)	Verlängerung der Linie Gümmenen – Mühleberg als Versuchsbetrieb Mo–Sa: 60'-Takt So: 120'-Takt	2	1	1
551	Gümmenen – Gurbrü	Verlängerung der Linie ab Gurbrü via Wileroltigen nach Kerzers Bahnhof Mo–Sa: 60'-Takt So: 120'-Takt	2	2	2
560	Brünnen – Frauenkappelen – Allenlüften – Mühleberg	Neue Linienführung	2	1	1
570	Brünnen – Frauenkappelen – Oberei – Mühleberg	Neue Weiterführung nach Allenlüften zu Schulbeginn/-ende	2	3	3

Tabelle 14: Anträge Angebotskonzept Frienisberg 2030

Zu der Linie 560 gibt es im Rahmen der Prüfaufträge noch zwei weitere Anträge bezüglich Angebotsdichte.
Die Angebote werden während des Ausfalls der S52 reduziert geführt. Das beantrage Angebotsgerüst bezieht sich auf den Zeitraum, ab welchem das Bahnangebot bei Brünnen wieder vollständig verkehrt.

4.3.4 Überprüfung Angebotskonzept Tangento

Die Buslinie 160 verbindet die Gemeinden Belp, Rubigen, Münsingen und Konolfingen – und somit mehrere regionale Zentren im Süden von Bern.

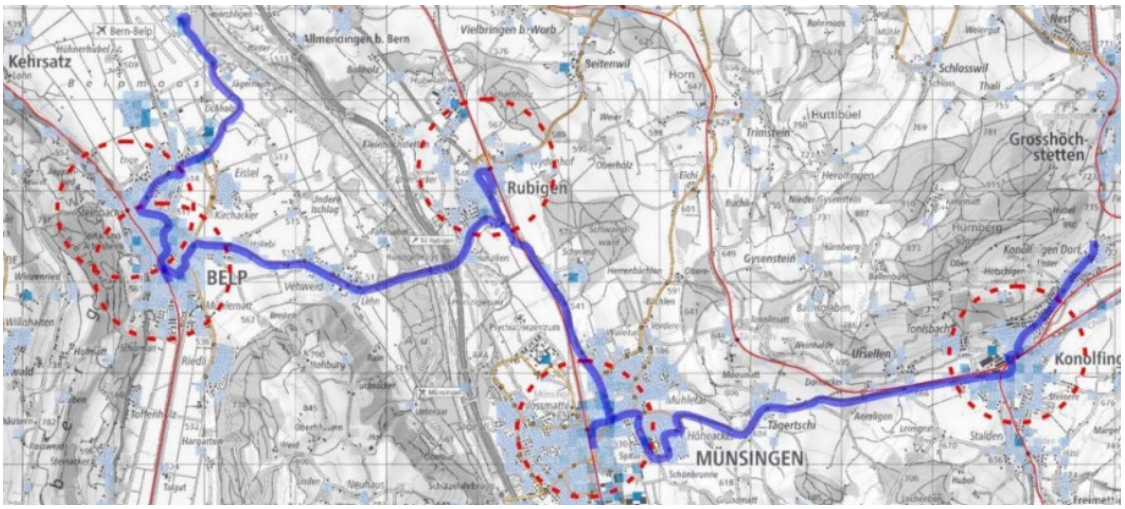

Abbildung 9: Linie 160 (Quelle: Schlussbericht Überprüfung Angebotskonzept Tangento vom 28. November 2022 / RKBM)

Aufgrund diverser Entwicklungen im Umfeld der Buslinie wurde geprüft, wie sich die Linienführung, der Takt und die Anbindung an die S-Bahnen verbessern lassen.
Folgende Anpassungen wurden bis 2024 umgesetzt:

- Neue Linienführung in Münsingen mit diversen Haltestellen
- Verlängertes Abendangebot von 20 bis 22 Uhr zwischen Münsingen und Konolfingen

Folgende Angebotsanpassungen sollen bis 2030 umgesetzt werden:

- zusätzliche Haltestelle Rubigen, Mühle Hunziken
- Der Abschnitt Flughafen – Belp Bahnhof wird durchgehend im Halbstundentakt bedient, Sa–So zusätzlich im Stundentakt bis 19.00 Uhr
- Der Abschnitt Belp – Rubigen wird von Mo–Sa tagsüber bis 19.00 Uhr im Halbstundentakt bedient, sonntags im Stundentakt
- Soweit möglich, werden die Fahrten über die verschiedenen Abschnitte durchgebunden

Linie	Strecke / Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
160	Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf	a) Zusätzliche Haltestelle Rubigen, Mühle Hunziken b) Rubigen – Belp: Mo–Sa NVZ, 30'-Takt c) Belp – Bern Flughafen Mo–So ganztags im 30'-Takt., Sa–So zusätzlich im 60'-Takt	3	4	4

Tabelle 15: Anträge Angebotskonzept Tangento

4.3.5 Ortsbuskonzept Belp

Die Buslinien in Belp erreichen die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung und teilweise Kostendeckung nicht. Der Weiterbetrieb in dieser Form ist nicht mehr möglich. Gleichzeitig besteht für die Gebiete Hühnerhubel und Viehweid Verbesserungsbedarf bezüglich der ÖV-Erschliessung. Im Rahmen der Ortsbusstudie wurde daher geprüft, wie die Erschliessung zukunftsfähig gestaltet werden kann.

Die Bestvariante sieht neben den oben beschriebenen Angebotsänderungen auf der Linie 160 folgendes Angebot vor:

- Die Ortsbuslinien 331 und 332 werden von Montag bis Freitag während den Hauptverkehrszeiten im 30'-Takt bedient und werden am Bahnhof Belp durchgebunden zu einer Durchmesserlinie.
- Am Samstag werden die Ortsbuslinien 331 und 332 von 6.45–18.45 Uhr im 60'-Takt bedient, verbunden mit der Taktverdichtung im Abschnitt Belp – Rubigen der Linie 160.
- Die Arbeitsplatzzone Hühnerhubel wird mit einer neuen Linie von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten im 30'-Takt bedient. Dies im Rahmen eines vierjährigen Versuchsbetriebs.

Die Gemeinde Belp hat einen gemeindeeigenen On-Demand-Service eingeführt. Dieses Angebot ergänzt das Ortsbussystem in den übrigen Betriebszeiten.

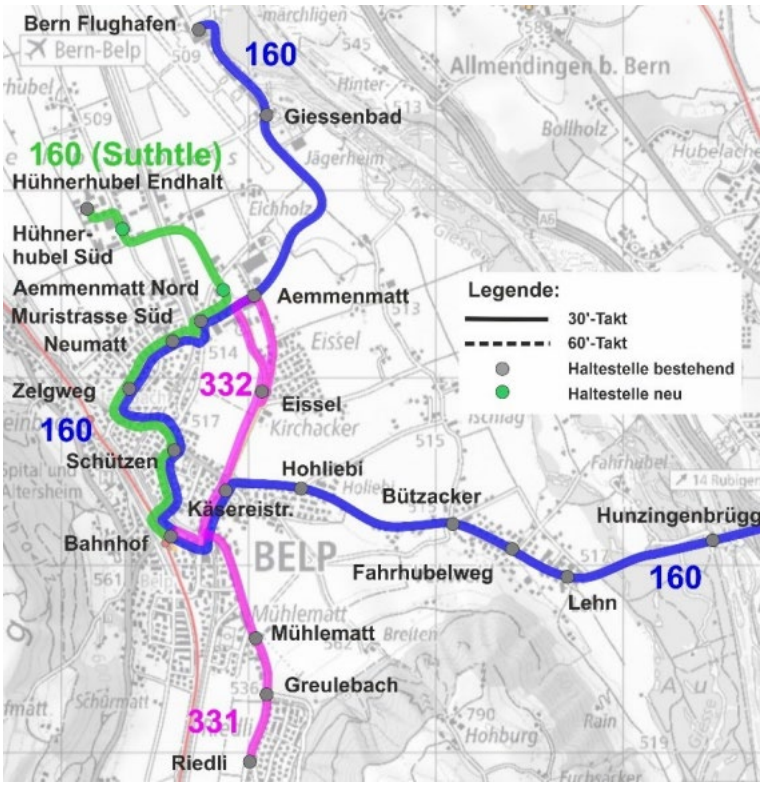

Abbildung 10: Bestvariante (Quelle: Schlussbericht Ortsbuskonzept Belp vom 28. November 2022 / RKBM)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
331	Belp Bahnhof – Riedli	Angebotsreduktion, Bedienung: Mo–Fr 30'-Takt in HVZ Sa 60'-Takt	3	2	1
332	Belp Bahnhof – Aemmenmatt	Angebotsreduktion, Bedienung: Mo–Fr 30'-Takt in HVZ Sa 60'-Takt	3	2	1
333 (neu)	Belp Bahnhof – Hühnerhubel	Neue HVZ-Linie im 30'-Takt als Ver-suchsbetrieb (4 Jahre)	3	0	1

Tabelle 16: Anträge Ortsbuskonzept Belp

4.3.6 Ortsbuskonzept Worb

Worb ist durch mehrere ÖV-Linien erschlossen (S-Bahn, Tram, Regionalbus). Potenzial zur Verbesserung der Erschliessung besteht hauptsächlich im Hauptsiedlungsgebiet. Im Zusammenhang mit den aktuellen Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen in diesem Raum wurden Optimierungen mit den bestehenden Buslinien sowie mit dem Ortsbuskonzept aus dem Jahr 2008 überprüft.

Als Bestvariante resultiert eine neue Ortsbuslinie, die beim Bahnhof Worb Dorf startet und anschliessend über die Enggisteinstrasse und die Promenadenstrasse ins Quartier Lindhalde führt. Über die Jungfraustrasse und die Schulhausstrasse führt sie an den Bahnhof Worb Dorf zurück. Von dort fährt der Ortsbus über die Boll-, Vechigen- und Egghaldenstrasse ins Quartier Sunnhalde. Die Rückfahrt

Richtung Bahnhof Worb Dorf erfolgt via Eggwaldstrasse – Eggasse. Es ergeben sich somit zwei Ringlinien in den Quartieren Lindhalde und Sunnhalde (in der folgenden Darstellung grün dargestellt).

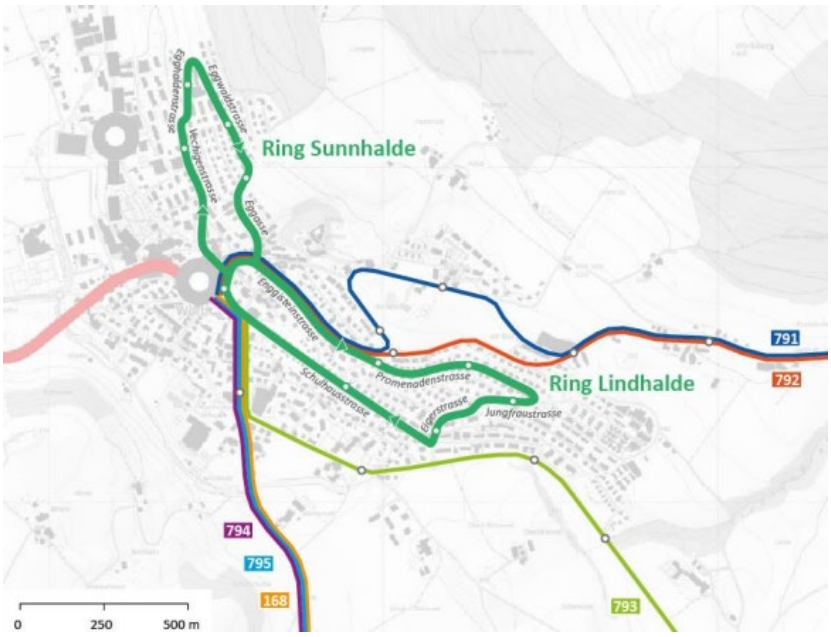

Abbildung 11: Bestvariante Ortsbus Worb (Quelle: Schlussbericht Ortsbuskonzept Worb vom 12. April 2023 / RKBM)

Die beiden Ortsbuslinien werden Mo–Fr währenden den Hauptverkehrszeiten im 30'-Takt mit einem Kleinbus bedient. Die Betriebskosten betragen rund 285'000 Franken pro Jahr. Der Betrag, welcher im Rahmen des vierjährigen Versuchsbetriebs durch die Gemeinde Worb zu finanzieren ist, beläuft sich auf rund 150'000 Franken pro Jahr. Die Kosten für den Bau der Haltestellen trägt der Strasseneigentümer. Im Fall der neuen Ortsbuslinie befinden sich alle Haltestellen auf Gemeindestrassen und sind somit durch die Gemeinde Worb zu finanzieren.

Die Ortsbusstudie untersuchte auch die Regionallinien. Dabei hat sich gezeigt, dass ein Angebot auf der Linie 795 am Sonntag sehr zweckmässig wäre. Es wird daher empfohlen, am Sonntag ein Angebot mit 10 Kurspaaren einzuführen. Daraus entstehen zusätzlich Betriebskosten im Umfang von 55'000 Franken.

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
Neu	Worb Dorf – Ring Lindhalde – Worb Dorf	Versuchsbetrieb 4 Jahre: - Mo–Fr 06.00–09.00 / 16.00–20.00 Uhr im 30'-Takt - Betrieb mit Kleinbus (1/2 Fahrzeug) - Infrastrukturanpassungen erforderlich (5 neue Haltestellen)	3	0	1
Neu	Worb Dorf – Ring	Versuchsbetrieb 4 Jahre:	3	0	1

	Sunnhalde – Worb Dorf	- Mo–Fr 06.00–09.00 / 16.00–20.00 Uhr im 30'-Takt - Betrieb mit Kleinbus (1/2 Fahrzeug) - Infrastrukturanpassungen erforderlich (4 neue Haltestellen)			
795	Worb Dorf – Rubigen	Sonntagsangebot analog Samstag einführen	3	1	1

Tabelle 17: Anträge Ortsbuskonzept Worb

4.3.7 Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (TBN, inkl. Linien 27 und 32)

Mit dem Chantier Bethlehem, dem ESP-Ausserholligen sowie der Überbauung Viererfeld sind grössere Siedlungsentwicklungen im Norden und Westen der Stadt Bern mit zahlreichen Wohn- und Arbeitsplätzen vorgesehen. Dazwischen liegt das stark frequentierte Länggassquartier. Gemäss der Mobilitätsstrategie der RKBM sowie der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern sollen bei vorhandenem Nachfragepotenzial attraktive Tangentialverbindungen angeboten werden. Darum wurde diese Achse auf deren Zweckmässigkeit untersucht.

Die Optimierungsmöglichkeiten bei der Linie 32 wurden vertieft geprüft und es soll am bisherigen Konzept und Angebot festgehalten werden.

Linie	**Strecke/ Abschnitt**	**Anträge**	**Priorität**	**Angebotsstufe**	
				IST	SOLL
27	Weyermannshaus Bad – Niederwangen Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	4	4
32	Bümpliz Bachmätteli – Riedbach Bahnhof	Angebot im bestehenden Umfang beibehalten	3	3	3

Tabelle 18: Anträge Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (TBN)

Als Bestvariante aus der Studie (siehe nachfolgende Abbildung) soll eine neue Tangentiallinie vom Bümpliz Süd über Bethlehem, Weyermannshaus, Forsthaus und die Länggasse bis Viererfeld führen (rot dargestellt). Die Linie 27, welche den Abschnitt Bümpliz Süd – Weyermannshaus Bad bedient, soll eine neue Linienführung erhalten und ab Bümpliz Nord nach Brünnen führen (pink dargestellt).

Für den Betrieb der neuen Tangentiallinie von Mo–Fr bis 20 Uhr wird mit betrieblichen Mehrkosten von 1,8 Mio. Franken pro Jahr gerechnet. Basierend auf diesen Berechnungen dürfte sich der zusätzliche Aufwand für den Betrieb abends und am Wochenende auf der Teilstrecke Bümpliz Süd – Weyermannshaus auf 535'000 Franken pro Jahr belaufen. Infrastrukturseitig sind für den Betrieb der Linie acht neue Haltestellen erforderlich, davon drei Haltestellen nur mit einer Kante.

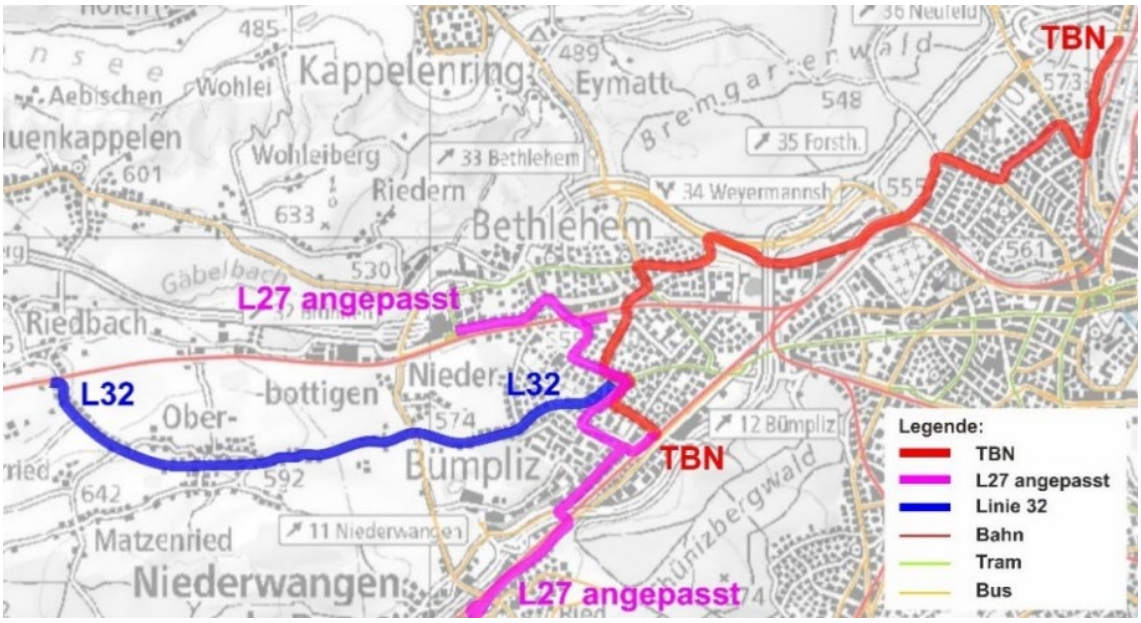

Abbildung 12: Bestvariante TBN (Quelle: Schlussbericht Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest vom 6. Februar 2023 / RKBM)

Demgegenüber wird bei der Linie 27 mit der neuen Linienführung ein Fahrzeug eingespart. Erfahrungsgemäss werden dadurch rund 400’000 bis 600'000 Franken pro Jahr[1] eingespart, abhängig von der betrieblichen Einsatzzeit.
Die Studie schätzt: «Die TBN wird beim Kostendeckungsgrad die Minimalanforderung erreichen, voraussichtlich sogar den Zielwert.»[2] / «Die angepasste und etwas kürzere Linie 27 wird beim Kostendeckungsgrad die Minimalanforderung erreichen. Da gegenüber dem heutigen Angebot auf der Linie 27 bei gleicher oder leicht höherer Nachfrage ein Fahrzeug eingespart werden kann, lässt sich voraussichtlich sogar der Zielwert erreichen.»

Die Anpassung der Linie 27 kann erst erfolgen, wenn die neue Tangentiallinie ihren Betrieb aufnimmt. Ansonsten entsteht eine Angebotslücke zwischen Bümpliz Nord und Weyermannshaus Bad.

Die Stadt Bern ist mit den Quartieren im Austausch bezüglich der genauen Umsetzung der neuen Linie TBN und der angepassten Linienführung der Linie 27. Aufgrund der benötigten Infrastruktur kann die Umstellung voraussichtlich frühestens ab 2031 erfolgen. Entsprechend ist die Linie 27 im Zeitraum bis 2030 in ihrer heutigen Form beizubehalten.

4.3.8 Tramverlängerung Kleinwabern

Zwischen Bern und Kleinwabern werden die Seftigenstrasse saniert und die Tramlinie 9 verlängert, zudem entsteht in Kleinwabern ein neuer Bahnhalt auf der Gürbetallinie. Die entsprechenden Projekte werden eng koordiniert. In Kleinwabern entsteht ein attraktiver Umsteigeknoten zwischen Tram, Bus und Bahn.

[1] Betrag wurde im Bericht nicht beziffert.
[2] Bei der Betrachtung wurden die Kosten für das Randzeitenangebot abends und am Wochenende nicht berücksichtigt. Erfahrungsgemäss weist das Randzeitenangebot einen erheblich tieferen Kostendeckungsgrad auf.

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
9	Kleinwabern – Bern Bahnhof – Wankdorf Bahnhof	Verlängerung der Linie bis Kleinwabern	1	4	4

Tabelle 19: Antrag Verlängerung Tramlinie 9

4.3.9 On-Demand-Angebote

Das Thema On-Demand wurde im Rahmen der Studie «ÖV im ländlichen Raum» durch die Regionen beleuchtet. Die Studien legten eine räumlich übergeordnete Grundlage, die für unterschiedliche ländliche Raumtypen aufzeigte, welche Optionen für eine bedürfnisgerechte ÖV-Erschliessung bestehen und wo Synergien für die Bündelung von Angeboten genutzt werden können. In einer Folgestudie 2023 evaluierten die Regionen Räume, in welchen zeitnah neue Angebote geschaffen werden sollen. In der Region Bern-Mittelland sind dies:

- Raum «Oberer Gantrisch»
- Korridor Konolfingen – Langnau
- Gemeinden Fraubrunnen und Jegenstorf

Zudem besteht rund um Belp bereits ein On-Demand-Angebot.

Die Transportunternehmen sind gemeinsam mit den Gemeinden in Absprache mit der Region und dem AÖV daran, diese Projekte weiter auszuarbeiten. Die Gemeinden haben grundsätzliche Absichtserklärungen abgegeben, dass sie die On-Demand-Angebote realisieren möchten/im Rahmen von Versuchsbetrieben mittragen würden.

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
myBuxi «Belp»	Gebiet Gemeinde Belp und Nachbargemeinden	Aufnahme des bestehenden und sich aktuell im Ausbau befindenden On-Demand-Angebots rund um Belp als Bürgerbus	1	0	1
Neu	Gebiet Chisental rund um Gemeinden Worb/Grosshöchstetten/Konolfingen und den Nachbargemeinden	Aufnahme des sich im Aufbau befindenden On-Demand-Angebots rund um das Chisental als Bürgerbus	1	0	1

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
Neu	Oberer Gant-risch	Aufnahme des Postauto-On-Demand-Abend-Angebots als On-Demand-Ver-suchsbetrieb	1	0	1
Neu	Gemeinden Fraubrunnen und Jegenst-orf	Aufnahme des RBS-On-Demand-Ange-bots als Versuchsbetrieb	1	0	1

Tabelle 20: Anträge On-Demand-Angebote

4.4 Anträge aus laufenden Versuchsbetrieben

4.4.1 L33 Abschnitt Talgut-Zentrum – Altikofen – Worblaufen

Der Versuchsbetrieb zeigt bereits nach dem 1. Quartal 2024 eine gute Auslastung. Die Minimalanforderungen wurden 2024 leicht übertroffen.

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
30.033 RBS 33	Worblaufen – Talgutzent-rum	Aufnahme Versuchsbetrieb Worblaufen – Talgutzentrum in Grundangebot	3	1	1

Tabelle 21: Anträge aus laufenden Versuchsbetrieben

4.5 Anträge aus benachbarten Planungsregionen

Nachfolgend sind die Anträge aus benachbarten Planungsregionen aufgeführt, welche die Region der RKBM betreffen und von der RKBM zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2027–2030 unterstützt werden.

4.5.1 Regionale Verkehrskonferenz Oberland West (RVK 5)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio-rität	Angebots-stufe	
				IST	SOLL
301 BLS S1	Thun – Bern	Zusätzliche Verbindung Mo-So 00:13 Uhr ab Thun	2	3	4

5 Ausblick Regionales Angebotskonzept ÖV 2031–2034

5.1 Zwischenbeschluss Angebotskonzept ÖV 2027–2030

In der Regel findet für die jeweiligen kantonalen Angebotsbeschlüsse ÖV ein Zwischenbeschluss statt, damit auf aktuelle Entwicklungen einigermassen zeitnah mit dem ÖV-Angebot reagiert werden kann.

Abhängig von den Entwicklungen sind bereits heute folgende Anträge zu Handen dieses Zwischenbeschlusses aus Sicht RKBM möglich:

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.031 BM 31	Europaplatz – Brunnadernstrasse	Schliessung der Angebotslücken Mo-Fr von 09.45 Uhr – 11.30 Uhr im 15'-Takt	1	4	4
30.036	München-buchsee - Zollikofen - Breitenrain	Falls sich die Fahrplanlage auf der Linie 36 dank Verkehrsmanagementmassnahmen nicht verbessert: Auftrennung der Linie 36 in Zollikofen und Verbindung Nordast mit der Linie 34 zur neuen Linie 36 Neue Linie 35 Woblaufen – Breitenrain anstelle des Südastes der Linie 36	1	4	4
30.101	Bern - Güterbahnhof - Bethlehem, Kirche	Verdichtungskurse (5'-Takt) von Güterbahnhof bis Bethlehem, Kirche verlängern. Zusätzliche Entlastungskurse zwischen Bern, Bahnhof und Güterbahnhof während Vorlesungszeit PH/Uni Bern.	1	4	4

Tabelle 22: Mögliche Anträge Zwischenbeschluss

5.2 Anstehende Studien

Das Eruieren des Handlungsbedarfs sowie das Ausarbeiten von Angebotsoptimierungen beziehungsweise Verkehrsstudien in der Laufzeit des Angebotsschlusses 2027–2030 bleibt als Dauerauftgabe bestehen.

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

- Weiterentwicklung S-Bahn Bern (neue S-Bahnlinien, Durchbindungen, Taktverdichtungen)
- Anpassungen bei den RE-Zügen von/nach Bern (Durchbindungen, Taktverdichtungen)
- Weiterentwicklung Bahnhof RBS
- Überprüfung Moonlinerangebot
- ZMB 2. Tramachse durch die Berner Innenstadt
- Korridorstudie Gantrisch
- Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y bei Inselareal

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Bearbeitung der Prüfaufträge sowie aus weiteren Grundlagen konnte im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖV in der Region Bern-Mittelland der Bedarf für neue Angebotsstudien ermittelt und eingeordnet werden. Folgende ÖV-Studien sind im Arbeitsprogramm 2025–2028 vorzusehen:

Angebotskonzepte	**Begründung/Bemerkung**	**Arbeitsprogramm**			
		2025	**2026**	**2027**	**2028**
Korridor Köniz – Spiegel – Gurten-Gartenstadt	Zweckmässigkeit der heutigen Erschliessung überprüfen			X	X
Aktualisierung Netzstrategie 2040	▶ Neue Erkenntnisse bezüglich weiterer Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ▶ Aktualisierung der Netzstrategie für den Zeithorizont 2045			X	X
AK Bern Ost/Worblental	▶ Angebotsstudie zur generellen Überprüfung der Erschliessung der Gemeinden Ittigen und Bolligen sowie zur Anpassung der Fahrlage der S7 erstellen ▶ Prüfung ÖV-Erschliessung Ostermundigen Ost mit Deisswil unter Einbezug TBO Shuttle ▶ Überprüfung AK Buslinie «N» ▶ Einbezug neues Sportzentrum Wegmühlegässli	X	X	X	
Überprüfung AK Ortsbus Münsingen	Diverse Linien mit ungenügender Auslastung und Kostendeckung. Überprüfung wenn möglich später, um Details des zukünftigen Bahnangebots und Erkenntnisse bezgl. On-Demand berücksichtigen zu können		X	X	
Überprüfung AK Linien 871 und 898	▶ Ungenügende Kostendeckung ▶ Begehren: Verbesserte Erschliessung Neubau SVSA Buechlimatt ▶ Kapazitätsengpasse Abschnitt Münchenbuchsee – Lätti		X	X	
Überprüfung AK Linie 472	Die Linie ist bezüglich der Erreichung der Vorgaben Kostendeckungsgrad und Auslastung zu überprüfen.		X		
Leitbild ÖV	Verfeinerung der Mobilitätsstrategie mit Fokus ÖV als Grundlage für die strategische langfristige ÖV-Planung		X		
Studie zur flächendeckenden Harmonisierung des Angebots erstellen	Ausgleich von Unter- oder Übererschliessung			X	

Systematische Erfassung von Erschliessungslücken	Grundlage für künftige Planungen			X	

Tabelle 23: Geplante Angebotsstudien im Arbeitsprogramm 2025–2028

5.3 Weitere Entwicklungen

- Im Zeitraum 2031–2034 sollen voraussichtlich die Überbauungen im Viererfeld realisiert werden. Zeitgerecht soll entsprechend der angedachte Verdichtungskurs der Buslinie 21 aufgenommen werden. Sobald die notwendige Infrastruktur für die neue Linie TBN beim Viererfeld realisiert ist, soll diese Linie sowie die Anpassungen an der Linie 27 eingeführt werden.
- Voraussichtlich wird das Gaswerkareal in der Stadt Bern in den 2030er-Jahren überbaut. Zu gegebenem Zeitpunkt ist die Buserschliessung gemäss der RKBM-Studie «Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal» von 2021 mittels Versuchsbetrieb einzuführen.
- Die RKBM wird gemeinsamen mit der Gemeinde Wohlen und den weiteren Akteuren mit Hinblick auf den Zeitraum 2031–2034 die unterschiedlichen Bedürfnisse im Zusammenhang mit den Linien 103/107/108 analysieren und prüfen wie das Konzept zu optimieren ist. Im Zeitraum 2031–2034 sollte auch die erforderliche Infrastruktur am Europaplatz voraussichtlich realisiert werden.
- Im Zeitraum 2031–2034 soll voraussichtlich das Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y Inselareal bezüglich der Linie 12 umgesetzt werden: dieses sieht aktuell vor, die Linie 12 auf Doppelgelenkbusse umzustellen, bis Europaplatz zu verlängern und im 7.5'-Takt zu führen mit Verdichtungen zwischen Holligen und Bahnhof Bern zum 3.75'-Takt in der HVZ. Die Linie soll zudem wahrscheinlich neu bis ins Neufeld P+R durchgebunden werden.

Anhang 1: Zusatzbericht Prüfaufträge

Anhang 2: Zusatzbericht Erschliessungslücken

Anhang 3: Betriebskosten und Erlöse Frienisberg Süd

4.4. Auswirkungen auf die Betriebskosten und Abgeltungen

Mehrkosten

Die folgende Tabelle fasst die Kostenauswirkungen des vorgeschlagenen Angebotskonzepts Frienisberg 2030 als Grobschätzung zusammen.

Tabelle 1: Mehrkosten Angebotskonzept Frienisberg 2030 gegenüber Ist-Angebot (Grobschätzung)

Linie	Angebotsveränderung	Mehrkosten pro Jahr	Annahmen
Linie 100	Mo-Fr für 30'-Takt bis 20 Uhr (nur 4 weitere Kurspaare gegenüber heute) => 1 **zusätzlicher Gelenkbus für 4 KP Mo-Fr**	ca. + 100'000 CHF	Vollkostensatz pro Gelenkbus «nur für 4 Kurspaare eingesetzt»: 100'000 CHF/a;
Linie 103	Verlängerung auf Strecke Neufeld P+R – Uettligen – Hinterkappelen zur HVZ => **1 zusätzlicher Gelenkbus in HVZ**	ca. + 300'000 CHF	Vollkostensatz pro Gelenkbus «nur in HVZ eingesetzt»: 300'000 CHF/a;
Linie 106	30-Minutentakt Sa/So (heute Stundentakt) => **+ 16 Fahrplanstunden je am Sa/So**	ca. + 280'000 CHF	Sa/So: 115 Betriebstage; Kostensatz pro FPL-Stunde: 75 CHF/h; kein zus. Fahrzeugbedarf
Linie 107	Aufhebung Linie 107 => **1 Gelenkbus weniger ganztags** => **2 Gelenkbusse weniger in HVZ**	ca. – 1'400'000 CHF	Vollkostensatz pro Gelenkbus «ganztägig Mo-So eingesetzt»: 850'000 CHF/a; «nur in HVZ eingesetzt»: 300'000 CHF/a;
Linie 108	Neue ganztägige Linie Zollikofen – Europaplatz Mo-So im Halbstundentakt => **3 zusätzliche Gelenkbusse**	ca. + 2'500'000 CHF	Vollkostensatz pro Gelenkbus «ganztägig Mo-So eingesetzt»: 850'000 CHF/a;
Linie 366	Bürgerbus WETA wird durch Linienbetrieb Täuffelen – Lyss ersetzt => **1 zusätzlicher Standardbus**	ca. + 700'000 CHF	Vollkostensatz pro Standardbus «ganztägig Mo-So eingesetzt»: 700'000 CHF/a;
Total		**ca. + 2.5 Mio. CHF**	

Tabelle INFRAS. Quelle: eigene Schätzungen, Kostensätze mit TU abgestimmt; Kostengenauigkeit: +/-30%, Kostenstand: 2022

Auf den übrigen, oben nicht aufgeführten Linien bleiben die Betriebskosten gegenüber dem Fahrplan 2022 bei gleichbleibendem Angebotsniveau unverändert (vorbehalten bleiben teuerungsbedingte Kostensteigerungen).

Nachfrageeffekte und Erlösschätzung

Gegenüber dem Referenzzustand 2019 ist mit folgenden Nachfrageeffekten zu rechnen:

- Mehrnachfrage infolge Bevölkerungswachstum => **Siedlungseffekt**; Annahme: Die Nachfrage nimmt proportional zur Bevölkerungsentwicklung zu; implizit wird damit unterstellt, dass die ÖV-Nutzung pro Kopf unverändert bleibt.
- Mehrnachfrage durch **allgemeines Verkehrswachstum**; Annahme: die ÖV-Nutzung pro Kopf nimmt zu.
- Mehrnachfrage durch verbessertes Angebot => **Angebotseffekt**

Die nachfolgende Tabelle zeigt die grobgeschätzte Mehrnachfrage (Einsteiger pro Jahr) und die daraus resultierenden Mehrerlöse für den ÖV unter Annahme der durchschnittlichen Fahrtenlänge pro Einsteiger auf den Frienisberg-Linien und einem durchschnittlichen Erlössatz pro Personenkilometer (Pkm). Dabei ist zu beachten, dass sich die Nachfrageeffekte infolge von Angebotsverbesserungen erfahrungsgemäss erst nach zwei bis drei Jahren voll einstellen.

Tabelle 2: Nachfrageeffekte und Erlösschätzung Angebotskonzept Frienisberg 2030 (Grobschätzung)

	Relativ [%]	Absolut [Mio. Pers./a]	*Quelle*
Total Einsteiger 2019 (ohne Linie 101)		3.8	
Mehrnachfrage AK 2030			
Siedlungseffekt (Bevölkerungsentwicklung)	15%	0.6	*Strukturdaten GVM*
Allg. Verkehrswachstum (0.5% p.a.)	5.6%	0.2	*Annahme INFRAS*
Angebotseffekt (10-15%)	12.5%	0.5	*Annahme INFRAS*
Total Mehrnachfrage	33.1%	1.3	
Ø Reiselänge/Einsteiger [Pkm/Einsteiger]	6.7		*Topsets PAG*
Zusätzliche Pkm [Mio. Pkm/a]		8.4	
Ø Erlössatz/Pkm [CHF/Pkm]	0.25		*Angabe PostAuto*
Total Mehrerlös [Mio. CHF/a]		**2.1**	

Tabelle INFRAS. Quelle: eigene Schätzungen; Erlössatz pro Pkm orientiert sich an der aktuellen Situation der Frienisberg-Linien.

Auswirkungen auf den Abgeltungsbedarf

Mit den getroffenen Annahmen resultiert für das ÖV-Angebot im Frienisberg ein zusätzlicher Abgeltungsbedarf in der Grössenordnung von 0.4 Mio. CHF pro Jahr. Der Grenzkostendeckungsgrad (zusätzliche Erlöse versus zusätzliche Kosten) liegt bei 80-85%.

Auswirkungen auf die Kostenbeteiligung der Gemeinden

Die Gemeinden beteiligen sich über den Kostenverteilschlüssel gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Der Betrag der einzelnen Gemeinde ist abhängig vor der Anzahl Haltestellen-

Anhang 4: Betriebskosten und Erlöse Raum Saane 2030

5.4. Auswirkungen auf die Betriebskosten und Abgeltungen

Mehrkosten

Die folgende Tabelle fasst die Kostenauswirkungen des vorgeschlagenen Angebotskonzepts Saane 2030 zusammen.

Tabelle 3: Mehrkosten Angebotskonzept Saane 2030 gegenüber Ist-Angebot (Grobschätzung)

Linie	Angebotsveränderung	Mehrkosten pro Jahr	Annahmen
Linie 541	Neue ganztägig verkehrende Linie Kerzers– Kallnach im Stundentakt Mo-So bis 20 Uhr => **1 zusätzlicher Standardbus**	ca. + 600'000 CHF	Vollkostensatz pro Standardbus «ganztägig Mo-So eingesetzt»: 600'000 CHF/a; Betriebszeit: 14 Stunden während 365 Tagen
Total		**ca. + 0.6 Mio. CHF**	

Tabelle INFRAS. Quelle: eigene Schätzungen, Kostensätze mit TU abgestimmt; Kostengenauigkeit: +/-30%, Kostenstand: 2022

Auf den übrigen, oben nicht aufgeführten Linien bleiben die Betriebskosten bei gegenüber dem Fahrplan 2022 gleichbleibendem Angebotsniveau unverändert (vorbehalten bleiben teuerungsbedingte Kostensteigerungen).

Nachfrageeffekte und Erlösschätzung

Gegenüber dem Referenzzustand 2019 ist mit folgenden Nachfrageeffekten zu rechnen:

- Mehrnachfrage infolge Bevölkerungswachstum => **Siedlungseffekt**; Annahme: Die Nachfrage nimmt proportional zur Bevölkerungsentwicklung zu; implizit wird damit unterstellt, dass die ÖV-Nutzung pro Kopf unverändert bleibt.
- Mehrnachfrage durch **allgemeines Verkehrswachstum**; Annahme: die ÖV-Nutzung pro Kopf nimmt zu.
- Mehrnachfrage durch verbessertes Angebot => **Angebotseffekt**

Die nachfolgende Tabelle zeigt die grobgeschätzte Mehrnachfrage (Einsteiger pro Jahr) und die daraus resultierenden Mehrerlöse für den ÖV unter Annahme der durchschnittlichen Fahrtenlänge pro Einsteiger auf den Frienisberg-Linien und einem durchschnittlichen Erlössatz pro Personenkilometer (Pkm). Dabei ist zu beachten, dass sich die Nachfrageeffekte infolge von Angebotsverbesserungen erfahrungsgemäss erst nach zwei bis drei Jahren voll einstellen.

Tabelle 4: Nachfrageeffekte und Erlösschätzung Angebotskonzept Frienisberg 2030 (Grobschätzung)

	Relativ [%]	Absolut [Mio. Pers./a]	
Total Einsteiger 2019		0.4	
Mehrnachfrage AK 2030			
Siedlungseffekt (Bevölkerungsentwicklung)	14%	0.1	*Strukturdaten GVM*
Allg. Verkehrswachstum (0.5% p.a.)	5.6%	0.0	*Annahme INFRAS*
Angebotseffekt (5 - 10%)	7.5%	0.0	*Annahme INFRAS*
Total Mehrnachfrage	27.1%	0.1	
Ø Reiselänge/Einsteiger [Pkm/Einsteiger]	5.7		*Topsets PAG*
Zusätzliche Pkm [Mio. Pkm/a]		0.7	
Ø Erlössatz/Pkm [CHF/Pkm]	0.25		*Annahme INFRAS*
Total Mehrerlös [Mio. CHF/a]		**0.2**	

Tabelle INFRAS. Quelle: eigene Schätzungen

Mit den getroffenen Annahmen resultieren zusätzliche Verkehrserlöse in der Grössenordnung von 0.2 Mio. CHF pro Jahr über alle Linien in den Teilgebieten Saane Ost und West. Diese Mehrerlöse vermögen die zusätzlichen Betriebskosten, ausgelöst durch das zusätzliche Fahrzeug im Raum Saane West, nicht kompensieren. Die zusätzlich erforderlichen Abgeltungen liegen in der Grössenordnung von 0.4 Mio. CHF pro Jahr. Zudem gilt es zu beachten, dass dieser Mehrerlös mehrheitlich im Teilgebiet Saane Ost anfällt. Die Wirtschaftlichkeit des Angebots im Teilgebiet Saane West dürfte bei konventionellem Linienbetrieb kritisch sein. Für die Linie 541 Kerzers – Golaten – Kallnach ist deshalb der Betrieb als Bürgerbus mit dem Ziel von günstigeren Kostenstrukturen zu prüfen. Zudem bedingt die Einführung dieser Linie einen Versuchsbetrieb mit Gemeinde-Mitfinanzierung ausserhalb des ÖV-Kostenschlüssel, unabhängig davon, ob die Linie konventionell oder als Bürgerbus betrieben wird.