

**Amt für öffentlichen
Verkehr**

Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion
des Kantons Bern

**Office des transports
publics**

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

Reiterstrasse 11
3011 Bern

Telefon 031 633 37 11

Telefax 031 633 37 20

E-Mail info.aev@bve.be.ch



Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2010-2013

Bericht zur Fachkonsultation

(nach Seitenzahlen)



15. Dezember 2008

büro für mobilität ag
Ideen • Strategien • Lösungen

Hirschengraben 2 • CH-3011 Bern
Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67
Eymatt 27 • CH-3400 Burgdorf
mail@bfmag.ch • www.bfmag.ch

Projektleitung
Projektmitarbeit

Virginie Kauffmann
Andreas Blumenstein
Samuel Schmidiger

Titelbild

Verband öffentlicher Verkehr

Bern, 15. Dezember 2008

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Zusammenfassung	4
Résumé	5
1 Zur Fachkonsultation eingeladene Regionale Verkehrskonferenzen, Transportunternehmen, Interessenverbände, Amtsstellen Kanton Bern und Bund sowie Nachbarkantone.....	6
2 Klassierung der Eingaben	8
3 Eingaben und Beurteilung (nach Seitenzahlen geordnet).....	9
4 Abkürzungen (Teilnehmende Fachkonsultationen)	53

Zusammenfassung

Das Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2010-2013, das die Grundlage für den Angebotsbeschluss des Grossen Rates bildet, wurde vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern auf der Grundlage der regionalen Angebotskonzepte der Regionalen Verkehrskonferenzen erarbeitet. Der vorliegende Bericht umfasst sowohl die im Rahmen der Fachkonsultation bei den Regionalen Verkehrskonferenzen, den Transportunternehmen, Interessenverbänden, Amtsstellen (Bund, Kanton Bern und Nachbarkantonen) eingegangenen Eingaben als auch die Beurteilung durch das federführende Amt für öffentlichen Verkehr.

Die Anzahl der Eingeladenen sowie der mitwirkenden Adressaten sind in der nachfolgenden Tabelle nach Interessengruppe zusammengestellt:

Interessengruppe	Anzahl Eingeladene	Anzahl Mitwirkende
Regionale Verkehrskonferenzen	6	5
Transportunternehmen	22	13
Interessenverbände	8	5
Amtsstellen (Bund und Kt. Bern)	10	6
Nachbarkantone	9	6
Total	55	35

Der Bericht wurde im Rahmen der Fachkonsultation für die Vollständigkeit und die übersichtliche Darstellung der komplexen Materie von verschiedener Seite gewürdigt. Dabei wird die Stossrichtung des Angebotskonzeptes grundsätzlich von allen Mitwirkenden unterstützt. Deshalb ergeben sich im Angebotskonzept aufgrund der Fachkonsultation auch keine grundlegenden Veränderungen. Es sind jedoch verschiedene Ergänzungen, Aktualisierungen und Präzisierungen ins Angebotskonzept aufgenommen worden.

Aus den Eingaben aus der Fachkonsultation ergeben sich keine spezifischen inhaltlichen Schwerpunkte. Die meisten Eingaben sprechen sich allgemein für die Beibehaltung des bestehenden Angebots und Angebotsverbesserungen im Bereich des Betriebs aus. Der Ausbau des Fahrplans und Takterhöhungen werden allgemein begrüsst und gewünscht. Erweiterungen werden insbesondere in Randzeiten (Morgen-, Spät-, Nacht-, und Wochenendangebot) gefordert. Weiterentwicklungen der Tarifverbände (Erweiterung zum integralen Tarifverbund, Integration in andere bestehende Tarifverbände, usw.) werden mehrfach thematisiert. Des Weiteren werden Unklarheiten bezüglich der Angebotsfinanzierung und der Partnerschaft zwischen den verschiedenen Akteuren angesprochen.

Résumé

Le schéma d'offre 2010-2013 pour les transports publics régionaux et urbains du canton de Berne a été élaboré par l'Office cantonal des transports publics sur la base des schémas d'offres régionaux des conférences régionales des transports. Ce schéma d'offre du canton de Berne constitue la base pour l'Arrêté sur l'offre du Grand Conseil. Le présent rapport est le résultat de la consultation technique menée auprès des conférences régionales de transport, des entreprises de transport, des groupements d'intérêts, des offices (fédéral et canton de Berne) et des cantons voisins ainsi que les appréciations données par l'Office cantonal des transports publics.

Le nombre des invités et des acteurs classés par groupes d'intérêts figurent dans le tableau ci-dessous:

Groupes d'intérêts	Nombre d'invités	Nombre d'acteurs
Conférences régionales des transports	6	5
Entreprises de transports	22	13
Groupements d'intérêts	8	5
Offices (fédéral et canton de Berne)	10	6
Cantons voisins	9	6
Total	55	35

La consultation technique a permis d'apprécier positivement l'intégralité et la clarté de certains éléments complexes. En outre, les principes généraux du concept d'offre sont soutenus par tous les acteurs. C'est pourquoi il n'y a pas de changements fondamentaux intervenant dans le concept d'offre. Quelques compléments, mises à jour et précisions ont cependant été apportées.

Aucun point central ne ressort particulièrement des réponses données à la consultation. La plupart d'entre elles s'expriment en faveur du maintien de l'offre existante et des améliorations de l'offre dans le domaine de l'exploitation. L'extension des horaires et la densification des cadences sont en général saluées et souhaitées. Une augmentation de l'offre est en particulier demandée pour les horaires du matin, du soir, de nuit et du week-end. Le développement des communautés tarifaires (extension à la communauté tarifaire intégrale, intégration à d'autres communautés tarifaires, etc.) est thématique à plusieurs reprises. Certaines incertitudes concernant le financement de l'offre ainsi que le partenariat entre les différents acteurs y sont également discutés.

1 Zur Fachkonsultation eingeladene Regionale Verkehrskonferenzen, Transportunternehmen, Interessenverbände, Amtsstellen Kanton Bern und Bund sowie Nachbarkantone

Regionale Verkehrskonferenzen

- Regionale Verkehrskonferenz Biel - Seeland - Berner Jura, Herr P. Pestalozzi, Planforte, Weyermannsstrasse 28, 3008 Bern
- Conférence régionale des transports de Bienne - Seeland -Jura bernois, Rue de la Paix 13, 2300 La Chaux-de-Fonds
- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau, Jurastr. 29, Postfach 835, 4901 Langenthal
- Regionale Verkehrskonferenz Emmental, c/o Pro Emmental, Postfach 716, 3550 Langnau
- Regionale Verkehrskonferenz Bern - Mittelland, c/o Ecoptima AG, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
- Regionale Verkehrskonferenz Oberland West, Industriestrasse 2, 3600 Thun
- Regionalkonferenz Oberland-Ost, Kommission Öffentlicher Verkehr, Postfach 312, 3800 Interlaken

Nachbarkantone

- Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau
- Département des transports et de l'énergie du Canton de Fribourg, rue Joseph-Piller 13, 1700 Fribourg
- République et Canton du Jura, Service des transports et de l'énergie, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont
- Verkehr und Infrastruktur (vif) Kanton Luzern, Abt. öffentlicher Verkehr, Arsenalstrasse 43, 6010 Kriens
- République et Canton de Neuchâtel, Office cantonal des transports, Rue de Tivoli 5, Case postale 24, 2003 Neuchâtel
- Bau- und Raumentwicklungsdepartement Kanton Obwalden, Abt. Raumentwicklung und Verkehr, Flüelistrasse 3, Postfach 1163, 6061 Sarnen
- Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn, Rötihof, 4509 Solothurn
- Canton de Vaud, Département des infrastructures, Service de la mobilité, Av. de l'Université 5, 1014 Lausanne
- Canton du Valais, Département des Transports, de l'Equipement et de l'Environnement, Service des transports, Rue des Cèdres 11, 1951 Sion

Amtsstellen (Bund und Kt. Bern)

- Bundesamt für Verkehr, Sektion Personenverkehr, 3003 Bern
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Generalsekretariat, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Nydeggstrasse 11/13, 3011 Bern
- beco Berner Wirtschaft, Münsterplatz 3, 3011 Bern

- Tiefbauamt des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreise I bis IV
- Amt für Umweltkoordination und Energie, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Interessenverbände

- Gewerkschaftsbund des Kantons Bern (GKB), Monbijoustr. 61, Postfach, 3000 Bern 23
- Kantonale Behindertenkonferenz Bern kbk, Frau Yvonne Brütsch, Oberburgstrasse 21, 3400 Burgdorf
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV, Postfach 6714, 3001 Bern
- Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV), Gutenbergstrasse 1, Postfach, 3001 Bern
- Pro Bahn Schweiz, Sekt. Espace Mittelland, p.A. Aldo Hänni, Böcklinstrasse 13, 3006 Bern
- Touring Club Schweiz TCS, Thunstrasse 63, Postfach, 3000 Bern 16
- Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Dählhölzliweg 12, 3005 Bern
- VCS Kanton Bern, Postfach 8550, 3001 Bern

Transportunternehmen im Kanton Bern

- alle Transportunternehmen des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs des Kantons BE

2 Klassierung der Eingaben

Die Eingaben zum Angebotskonzept 2010-2013 werden wie folgt klassiert:

- A:** Die Eingabe bedingt ein **Anpassen** des Inhaltes
- E:** Die Forderung der Eingabe ist bereit **erfüllt**
- F:** Die Eingaben bedingt eine Änderung der **Formulierung**
- I:** Die Eingabe ist nicht Bestandteil des Angebotskonzeptes und wird **ignoriert**
- K:** Die Eingabe ist ein reiner **Kommentar** und zieht keine Anpassung nach sich
- R:** **Rückweisung** res. Ablehnung der in der Eingabe formulierten Forderung

3 Eingaben und Beurteilung (nach Seitenzahlen geordnet)

NB:

Die Eingaben werden in der jeweiligen Sprache der Mitwirkenden aufgeführt und beurteilt. Die Seitenzahlen in der vorletzten Spalte beziehen sich auf das Angebotskonzept in der entsprechenden Sprache.

Les requêtes sont présentées et évaluées dans la langue du participant à la consultation. Les numéros de page mentionnés dans l'avant-dernière colonne se réfèrent au schéma d'offre dans la langue correspondante.

Eingabe		Stellungnahme AöV			
Bezeichnung der Eingabe	Inhalt	Klassierung	Beurteilung	Lokalisierung im Entwurf AK 2010-2013 (Seite)	Lokalisierung im Entwurf AK 2010-2013 (Kapitel + Abschnittstitel)
BVE/ 8	Das AöV soll zusammen mit dem AUE prüfen, ob das Konzept einer Nachhaltigkeitsbeurteilung unterzogen werden soll.	F	Eine Nachhaltigkeitsbeurteilung wurde vorgenommen. Das Ergebnis ist im Vortrag zum Angebotsbeschluss enthalten.		
GKB/ 7	Die Antwort auf die zunehmenden Passagierzahlen sollen nicht Preiserhöhungen sein, sondern es soll dafür gesorgt werden, dass die nötigen Infrastrukturinvestitionen rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.	K	Infrastrukturausbauten werden im Rahmen des Investitionsrahmenkredites behandelt.		
IGÖV-OA/ 6	Die Antwort auf die zunehmenden Passagierzahlen sollen nicht Preiserhöhungen sein, sondern es soll dafür gesorgt werden, dass die nötigen Infrastrukturinvestitionen rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden.	K	Infrastrukturausbauten werden im Rahmen des Investitionsrahmenkredites behandelt.		

IGÖV-OA/ 7	Der Ausbau des Bahnhofs Bern soll dringend an die Hand genommen werden.	K	Infrastrukturausbauten werden im Rahmen des Investitionsrahmenkredites behandelt.		
RVK4/16	Aus Sicht der RVK 4 wäre eine Vereinheitlichung der Datenerfassung bei den Transportunternehmungen erwünscht. Die RVK 4 würde es begrüßen, wenn der Kanton Vorgaben definieren würde, damit die RVKs ihre Angebotskonzepte und Erfolgskontrollen auf besseren Grundlagen erarbeiten könnten.	K	Dies ist vorgesehen.		
TBA/ 1	Aspekte, welche übergreifend auch den Bereich Strasse berühren, werden konsequent ausgeklammert. Folgende Fragen sollten behandelt werden: die Weiterverwendung still gelegter Geleisetrasse; die Bahnübergänge; Abschnitte, bei denen Schiene und Strasse gemeinsam verlaufen.	I	Im Angebotskonzept werden primär angebotsseitige und nicht infrastrukturelle Fragen behandelt. Allgemeine Aussagen zu den angesprochenen Problemkreisen sind nicht möglich. Antworten auf konkrete Fragestellung sind zwischen TBA und TU unter Einbezug AöV zu suchen.		
BVE/ 1	Zusammenfassung zu Beginn für den eiligen Leser.	A	Eine Zusammenfassung wird angefügt.	5	
BVE/ 2	In Kapitel 2.2 sollte auf die vom Regierungsrat am 13. August 2008 verabschiedete Gesamtmobilitätsstrategie Bezug genommen werden.	A	Der Text wird mit einem neuen Kapitel „ <i>Gesamtmobilitätsstrategie des Regierungsrates</i> “ angepasst.	9	2.2, Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanung im Kanton Bern
BVE/ 3	In Kapitel 2.2 sollte festgehalten werden, dass die Arbeiten an den RGSK auf kantonaler Ebene durch den Projektausschuss RGSK (PA RGSK) vorbereitet und begleitet wird. Für den PA RGSK besteht eine Co-Federführung von BVE und JGK.	F	Der Text wird angepasst: <i>Die Arbeiten an der RGSK werden auf kantonaler Ebene durch den Projektausschuss RGSK vorbereitet und begleitet. Für diesen vom Regierungsrat eingesetzten Ausschuss besteht eine Co-Federführung von BVE und JGK.</i>	9	2.2, Neue Planungsinstrumente und neue Strukturen
AGR/ 1	Folgende Änderungen werden vorgeschlagen: "Für die Erarbeitung und Umsetzung der RGSK der 1. Generation (2014-2017)..."	F	Der Text wird entsprechend angepasst.	11	2.2, Zusammenspiel von RGSK und regionalen Angebotskonzepten
AGR/ 2	"Mitte 2009 bis Ende 2010: Erarbeiten der RGSK durch die Regionen <i>pro Region.</i> "	F	Der Text wird entsprechend angepasst.	11	2.2, Zusammenspiel von RGSK und regionalen Angebotskonzepten

BVE/ 4	Das ÖV-Konzept wird begrüsst. Es wird jedoch vorgeschlagen, einen anderen Namen zu suchen, wegen der Verwechslungsgefahr mit dem ÖV-Angebotskonzept.	F	Neu wird von ÖV-Langfristkonzept gesprochen.	11	2.2, Kantonales ÖV-Konzept
HIV/ 3	Der Satz auf S. 16 oben: "Die Transportunternehmungen werden bei Planungen,..., einbezogen..." vermag nicht zu befriedigen. Die Betriebe sollen nicht zu reinen Fuhrhaltern degradiert werden. Hier drängt sich ein weiterer Grundsatz auf.	R	Die Rollenteilung ist im Gesetz über den öffentlichen Verkehr festgelegt. Bei der Erarbeitung von Angebotskonzepten kommt in der Praxis den Eisenbahnen eine besondere Rolle zu.	16	2.3, Transportunternehmungen
KBK/ 3	Es wird gebeten, die Kantonale Behindertenkonferenz kbk in ihrer Rolle als Interessenverband bei den Partnern aufzuführen.	F	Der Text wird wie folgt ergänzt: <i>Als weiterer Interessenverband sind die Behindertenorganisationen aufzuführen. Diese sind insbesondere bei Fragen zu neuem Rollmaterial und Umbauten von Bahnhöfen wesentlichen Partner.</i>	16	2.3, Interessenverbände
AGR/ 3	"Der kantonale Angebotsbeschluss trägt insbesondere zur Realisierung des Massnahmenblattes... bei, indem ein Teil der Forderungen (...) erfüllt werden kann. Das Massnahmenblatt B 04 des kantonalen Richtplans legt die Ziele und Prioritäten im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr fest. Der kantonale Angebotsbeschluss trägt zur Erfüllung der folgenden Ziele und Prioritäten bei: Halten des Angebots und gezielter nachfrage- und potenzialoptimierter Ausbau, Qualitätssteigerung, Weiterentwicklung der Durchmesserlinien, Ausbau des S-Bahn-Angebotes, integraler Halbstundentakt auf dem ganzen S-Bahn-Netz, Überprüfung bestehender und möglicher neuer Tangentialverbindungen."	A	Der Text wird entsprechend angepasst.	24	2.6, Kantonaler Richtplan
AGR/ 9	Es ist zu prüfen, ob auf Seite 26 ein Verweis auf die Arbeitshilfe JGK/BVE 2008 "Einzonungen und ÖV-Erschliessungen" zu platzieren wäre.	A	Der Hinweis wird aufgenommen.	24	2.6, Kantonaler Richtplan

FR/1	Entre Berne et Lausanne, l'option comprenant la construction de nouveaux tronçons ne doit pas être abandonnée et pourrait être évoquée.	I	Le canton de Berne partage cette requête. L'offre sur le tronçon Lausanne-Berne ne présente cependant à ses yeux pas de point faible essentiel. Cette infrastructure ne sera donc pas explicitement énumérée.	24	2.7, Projet ZEB (dernière phrase du 1er paragraphe)
IGÖV-OA/11	Es wird angeregt, eine Verdichtung der S-Bahn Bern zwischen Bern und Burgdorf und eine Weiterführung bis Langenthal zu prüfen.	R	Eine Weiterführung bis Langenthal würde das bestehende Fernverkehrsangebot in Frage stellen und wird vom AöV nicht weiterverfolgt.	27	2.8, S-Bahn Bern 1. und 2. Teilergänzung
BLS/ 1	Die ab Fahrplan 2009 nicht mehr existierende Durchbindung einer der S-Bahnen von Brünnen Richtung Osten ist im Rahmen der Planungsarbeiten für die 2. Teilergänzung S-Bahn Bern wieder herzustellen und langfristig zu sichern.	E	Dies ist vorgesehen.	28	2.8, 2. Teilergänzung
BLSinf/ 1	Korrektur, 3. Abschnitt: "... 1/4-Std-Takt Bern - Brünnen mit <i>mindestens</i> 1/2-stündlicher ..."	F	Der Text wird entsprechend angepasst.	28	2.8, 2. Teilergänzung
BLSinf/ 2	Korrektur, 3. Abschnitt: "1/4-Std-Takt Bern - Köniz(-Niederscherli)"	R	Die regelmässige Verlängerung ist kein Angebotsziel.	28	2.8, 2. Teilergänzung
HIV/ 4	Die zweite Teilergänzung im Rahmen der S-Bahn Bern wird begrüsst.	K		28	2.8, 2. Teilergänzung
RVK1/ 1	Ein 30-Min-Takt für Gümmenen und Riedbach ist zweifellos gerechtfertigt, nicht aber ein solcher für Rosshäusern und Ferenbalm-Gurbrü, wo jeweils keine 300 Wohn- und Arbeitsplätze im fussläufigen Umkreis bestehen und auch im velogängigen Radius wenig Nachfragepotenzial besteht. Siedungsplanerisch erscheint es der RVK1 unsinnig, an diesen Standorten Wachstum anzustreben.	R	Die Frage des Halbstundentaktes für Ferenbalm wird in der Detailplanung geklärt.	28	2.8, 2. Teilergänzung
RVK1/ 2	Es fehlt im Bericht die Nennung der Ziele 'Stundentakt S-Bahn Bern - Payerne' und 'stündlich zwei Verbindungen für Müntschemier / Ins / Gampelen mit attraktivem Anschluss auf den Fernverkehrsknoten Bern', wie es die RVK 1 seit längerem postuliert.	F	Die Formulierung wird ergänzt mit dem Stundentakt S-Bahn Bern – Payerne sowie dem Halbstundentakt zwischen Brünnen und Ins.	28	2.8, 2. Teilergänzung

RVK4/ 2	Die RVK 4 unterstützt das Anliegen der Stadt Bern, die ursprüngliche Zielsetzung eines viertelstündlicher Durchbindung zwischen Brünnen und Wankdorf in der 2. Teilergänzung aufzunehmen. Dies im Wissen um die schwierigen Rahmenbedingungen bezüglich der dafür nötigen Infrastruktur.	F	Der Text wird entsprechend angepasst.	28	2.8, 2. Teilergänzung
BAV/ 1	Es gibt Projekte im Kanton Bern, welche aus der Agglomerationsverkehrs-Sicht zu wenig prioritär/wirksam eingeschätzt werden. Diese werden in der ordentlichen Finanzierung diskutiert werden müssen.	K		29	2.9, Agglomerationsprogramme
BVE/ 6	Quellenhinweis zu den aufgeführten Studien in Kapitel 2.9.	F	Die Quellenhinweise werden ergänzt.	29	2.9, Agglomerationsprogramme
GKB/ 8	Der Ausbau des Bahnhofs Bern soll dringend an die Hand genommen werden.	K	Infrastrukturausbauten werden im Rahmen des Investitionsrahmenkredites behandelt.	30	2.9, Agglomerationsprogramme, Bern
RBS/ 1	Die Leistungsfähigkeit im Tiefbahnhof Bern RBS könnte nur noch durch weitgehende Komforteinbussen massgeblich gesteigert werden.	K		30	2.9, Agglomerationsprogramme, Bern
BVE/ 5	Änderungsvorschlag: "Die Agglomerationsprogramme werden derzeit vom Bund geprüft. Dabei wird sich herausstellen, welche Bundesmittel zur Verfügung stehen werden, um die Infrastrukturmassnahmen umzusetzen. Anfangs 2009 werden die interessierten Kreise zu einem Botschaftsentwurf angehört, welcher die zur Mitfinanzierung vorgeschlagenen Infrastrukturprojekte aufführt. Über die definitive Projektliste werden die eidgenössischen Räte 2010 entscheiden. Anschliessend werden die Zahlungsmodalitäten in spezifischen Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kanton festgehalten. ...".	F	Der Text wird entsprechend angepasst.	30	2.9, Agglomerationsprogramme

BLSinf/ 3	Korrektur, 1. Abschnitt (zum Tiefbahnhof): Die Durchbindung Richtung Gürbetal sollte auch erwähnt werden.	F	Der Text wird angepasst. Option für eine Verlängerung wird generell erwähnt.	30	2.9, Agglomerationsprogramme, Bern
AGR/ 4	Die "Entflechtung Holligen" ist im Sinne der Vollständigkeit ebenfalls als eigener Punkt zu erläutern.	A	Der Text wird angepasst.	31	2.9, Agglomerationsprogramme, Bern
BLSinf/ 4	Korrektur, 4. Alinea (zum Wendegleis Brünnen): "Wendegleis 3. Perronkante Brünnen [...]: Das Wendegleis Die 3. Perronkante Brünnen ist je nach Angebotskonzept für eine möglichst konfliktfreie Regelung des dichten Zugverkehrs im Vorortsbereich von Bern nötig in Diskussion. Insbesondere erlaubt es einen höheren Freiheitsgrad bei der Angebotsgestaltung auf der Linie Bern-Neuenburg. Das Wendegleis Brünnen Sie ist allerdings erst mittelfristig langfristig, für den Zeithorizont nach 2019 angedacht notwendig und es stellt eine Voraussetzung für zukünftige Angebotskonzepte auf der Linie Bern - Neuenburg dar.	F	Der Text wird folgendermassen angepasst: „3. Perronkante Wendegleis Brünnen für den integralen 15'-takt: Die 3. Perronkante Das Wendegleis Brünnen ist je nach Angebotskonzept für eine möglichst konfliktfreie <i>Abwicklung</i> Regelung des dichten Zugverkehrs im Vorortsbereich von Bern nötig. Insbesondere erlaubt es einen höheren Freiheitsgrad bei der Angebotsgestaltung auf der Linie Bern-Neuenburg. Die 3. Perronkante Das Wendegleis in Brünnen ist allerdings erst <i>langfristig</i> , d.h. für den Zeithorizont nach 2019 mittelfristig notwendig und es stellt eine Verbesserung für zukünftige Angebotskonzepte auf der Linie Bern-Neuenburg dar.“	31	2.9, Agglomerationsprogramme, Bern
HIV/ 6	Langfristig macht zur Entlastung des Hauptbahnhofs nur eine Normalspurlösung Sinn.	R	Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Es wird auf die Ergebnisse der ZMB Bern Süd und der Projektes „Zukunft Bahnhof Bern“ verwiesen.	31	2.9, Agglomerationsprogramme, Bern
HIV/ 7	Die Entflechtung Wylerfeld ist nötig, um die Bedürfnisse abzudecken.	K		31	2.9, Agglomerationsprogramme, Bern
HIV/ 8	Ein Wendegleis Brünnen ist angeblich baulich, technisch wie auch finanziell kaum mehr zu realisieren.	R	Langfristig ist eine dritte Perronkante in Brünnen notwendig.	31	2.9, Agglomerationsprogramme, Bern
BLSinf/ 5	Korrektur, vorletzter Satz: "Der 15'-Takt erfordert (...), einen neuen Doppelspurabschnitt im Raum Liebefeld eine neue Kreuzungsmöglichkeit im Raum Liebefeld sowie die eine teilweise Erneuerung der Sicherungstechnik auf der Linie S2 (...)" .	F	Der Text wird entsprechend angepasst.	32	2.9, Agglomerationsprogramme, Bern

AUE/ 2	Massnahme P4 wird unter anderem auch als besonders wesentlich erachtet: Darin werden die Gemeinden verpflichtet, Sanierungskonzepte für Strassenzüge auszuarbeiten, die nach Prognose auch im Jahr 2015 noch übermässig belastet sind.	F	Der Text wird wie folgt ergänzt: „ (...) indem als flankierende Massnahme umweltfreundliche Verkehrsformen gefördert werden sollen <i>(dies ist insbesondere bei der Massnahme P4 der Fall).</i> “	34	2.10, Kantonaler Massnahmenplan zur Luftreinhaltung
HIV/10	Im Bereich P+R hat der Kanton als Koordinator zwischen den Regionen/Gemeinden und den Transportunternehmungen eine wichtige Rolle zu übernehmen und nicht an die Transportunternehmungen abzuschieben.	E		34	2.11, Park-and-ride (P+R) / Bike-and-ride (B+R)
AUE/ 1	Der Inhalt der Gesamtverkehrsstrategie bildet einerseits die Grundlage für die RGSK und die ÖV-Konzepte (in Ziffer 2 des Berichtes) und andererseits beinhaltet sie die Ziele und Grundsätze, wie sie unter Ziffer 3 teilweise aufgeführt sind. Es hat darunter einige Zielsetzungen, die genügend konkret sind, um sich an ihnen messen zu können, z.B.: Der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehr wird zu Lasten des MIV erhöht; der Energieverbrauch des gesamten Verkehrs soll gesenkt werden; auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basisträger, d.h. sein Verkehrsanteil ist höher als derjenige des MIV. Es wird erwartet, dass diese Ziele deutlicher kommuniziert werden mit dem Hinweis, dass die Zielerfüllung künftig erhoben, nachgewiesen und dargestellt wird.	K	Die Ziele werden sowohl im Angebotskonzept als auch im Angebotsbeschluss klar kommuniziert. Die Anregungen werden in künftigen Planungen gemeinsam mit der Fachstelle für Gesamtmobilität angegangen.	35	3, Ziele und Grundsätze
HIV/ 1	Der Förderung der ESP ist verstärkt Beachtung zu schenken. In den Grundsätzen fehlt aber eine klare Aussage.	E	Die Förderung der ESP ist in den Zielen und Grundsätzen der Verkehrspolitik enthalten und ist in der Angebotspolitik berücksichtigt.	35	3.1, Ziele der kantonalen Verkehrspolitik
BVE/ 7	Korrektur: "In seiner Gesamtmobilitätsstrategie hat die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion der Regierungsrat... "	F	Der Text wird entsprechend angepasst.	35	3.1, Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

P-BE/ 1	Es fehlt eine Aussage über die Abstimmung zwischen Bahn und Bus (z.B. Sicherstellung der Transportkette, Verbesserung der Anschlusssicherung, usw.).	E	Auf Seite 37 ist ein entsprechender Angebotsgrundsatz formuliert.	35	3.1, Ziele der kantonalen Verkehrspolitik
RVK4/ 3	Die Grundsätze werden unterstützt. Vermisst wird eine Strategie, welche sich der Frage der Aufgabenteilung zwischen den einzelnen Produkten (IC, RE, etc.) annimmt. Die Haltepolitik der Produkte muss besser auf die Raumplanungsstrategie der dezentralen Konzentration abgestimmt werden.	K R	Die Haltepolitik der Produkte ist grundsätzlich auf die Raumplanungsstrategie abgestimmt. Es sind aber im Einzelfall weitere Faktoren und Rahmenbedingungen zu berücksichtigen (wirtschaftlich, baulich, technisch).	35	3.1, Ziele der kantonalen Verkehrspolitik
BAV/ 2	Die Integration der S-Bahn-Linien ins ÖV-System, die heute keine oder nur bedingte Anschlüsse bieten oder die solche ausweist, die in der Betriebspraxis oft nicht funktionieren, muss als unbefriedigend bezeichnet werden.	K		37	3.2, Angebotsgrundsätze im öffentlichen Verkehr
ASM/ 1	Die veränderten Finanzierungsgrundsätze im RPV führen zu einer generellen Verteuerung im Regionalverkehr, ohne dass die Schwellenwerte verändert wurden. Wer mit neurechtlich beschafftem Rollmaterial fährt, wird gegenüber Anbietern mit nach Art. 56 beschafftem Rollmaterial systematisch benachteiligt. Dies kann zu Wettbewerbsverzerrungen führen.	K		39	3.3, Tabelle 4
P-BE/ 3	Gemäss "Leitfaden Kennzahlen RPV" vom BAV sind die Fahrzeug-Typen wie folgt zugeordnet: Kleinbus < 9 Meter; Midibus 9-11 Meter; Standardbus 11-13 Meter; 15-Meter-Bus 13-18 Meter; Gelenkbus 18-20 Meter.	K	Bei einer Anpassung der Angebotsverordnung wird dieser Anregung Rechnung getragen.	39	3.3, Definition des Angebotes
RVK4/ 4	Kriterium Kleinbus: Aufgrund Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes und notwendigen technische Anpassungen weisen ausgerüstete Fahrzeuge immer ein Gesamtgewicht über 3.5t auf. Es wird angeregt, die Definition der Gefässgrössen zu überprüfen.	K	Bei einer Anpassung der Angebotsverordnung wird dieser Anregung Rechnung getragen.	39	3.3, Definition des Angebotes

RBS/ 2	Kriterium Kleinbus: Aufgrund Inkrafttreten des Behindertengleichstellungsgesetzes und notwendigen technische Anpassungen weisen ausgerüstete Fahrzeuge immer ein Gesamtgewicht über 3.5t auf. Es wird angeregt, die Definition der Gefässgrössen zu überprüfen.	K	Bei einer Anpassung der Angebotsverordnung wird dieser Anregung Rechnung getragen.	39	3.3, Definition des Angebotes, Tabelle 3
RBS/ 4	Einsatz verschiedener Fahrzeugstypen (und Gefässgrössen) auf einer Linie: wie ist das zu gewichten?	K	In der Regel wird der grösste Fahrzeugtyp berücksichtigt.	39	3.3, Definition des Angebotes, Tabelle 3
RBS/ 3	Bei Tangentiallinien verteilt sich das Verkehrsvolumen ausgeglichener über den Linienvverlauf als bei Radial- oder Transversallinien und führt zu einem geringer belasteten Maximalquerschnitt. Diese Tatsache sollte zumindest qualitativ berücksichtigt werden bei der Bewertung der Linien.	K	Auch bei Tangentiallinien wird das Angebot aufgrund der Nachfrage festgelegt.	40	3.3, Definition des Angebotes, Tabelle 5
RVK4/ 5	Bei Tangentiallinien verteilt sich das Verkehrsvolumen ausgeglichener über den Linienvverlauf als bei Radial- oder Transversallinien und führt zu einem geringer belasteten Maximalquerschnitt. Diese Tatsache sollte zumindest qualitativ berücksichtigt werden bei der Bewertung der Linien.	K	Auch bei Tangentiallinien wird das Angebot aufgrund der Nachfrage festgelegt.	40	3.3, Definition des Angebotes, Tabelle 5
RVK1/ 3	Bei den Grundsätzen für die Tarifgestaltung wird vorgeschlagen, die Entschärfung der morgendlichen Nachfragespitze als zusätzliches Ziel zu nennen, denn diese Morgenspitze biete in der ÖV-Planung zunehmend gravierende Probleme. Analog den kürzlich eingeführten ab 9 Uhr gültigen Tageskarten sollten weitere Produkte bis hin zu "9+" - Abonnementen gefördert werden.	R	Die Wirksamkeit und die Akzeptanz der erwähnten Produkte sind noch zu klären. Eine Aufnahme in die Grundsätze der Tarifgestaltung wird abgelehnt.	41	3.4, Grundsätze für die Tarifgestaltung
IGÖV-OA/12	Bei den Grafiken auf S. 45 fehlt die Region Oberaargau (Entwicklung ÖV 2004-2006). Dies würde einen Vergleich ermöglichen.	K	Die Entwicklung wird nur exemplarisch für verschiedene Regionen dargestellt.	45	4.2, Entwicklung im Kanton Bern

FR/2	La halte de St-Léonard ne sera pas en service pour l'horaire 2009.	A	L'illustration est corrigée.	45	4.3.1, Illustration 16
PBS/ 2	Ausbau der S3, S5 und S52 werden begrüsst.	K		47	4.3.1, S-Bahn Bern
PBS/ 3	Verkürzung der S-Bahn Bern-Schwarzenburg wird bedauert.	K		47	4.3.1, S-Bahn Bern
BLSinf/ 6	Korrektur, 2. Alinea: "S2 verkehrt neu Laupen - Bern - Langnau <i>statt Schwarzenburg - Bern - Langnau.</i> "	F	Der Text wird entsprechend angepasst.	47	4.3.1, S-Bahn Bern
RBS/ 5	Die Statistiken 2007 für die Linie S9 beweisen, dass die Zielvorgaben leicht übertroffen werden.	A	Wird angepasst.	49	4.3.1, S-Bahn Bern
CJ/ 1	Une exploitation pilote devrait être mise en place sur le tronçon Tavannes – Tramelan, afin de pouvoir y renforcer l'offre (en particulier les correspondances à Tavannes vers Bienne et vers Moutier-Delémont-Bâle), ceci tout en maintenant le niveau d'offre 2.	K	Un financement de courses supplémentaires est possible.	47	4.3.2, CTR Bienne – Seeland – Jura bernois, Lignes Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds, etc.
CJ/ 2	La qualité des correspondances à Tavannes est fortement réduite dès 19 heures. Dans le cadre de l'offre 2010-2013, il serait judicieux de prolonger la cadence semi-horaire sur le tronçon Sonceboz-Moutier jusqu'à 20 heures.	R	En raison de la faible demande, il n'est pas prévu de prolonger la cadence semi-horaire.	47	4.3.2, CTR Bienne – Seeland – Jura bernois, Lignes Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds, etc. (voir aussi 5.2.2, p. 116)
CJ/ 3	La demande sur la ligne Tramelan – Le Noirmont est faible en raison de la bonne relation Bienne-Saignelégier. Une meilleure répartition des charges entre ces deux lignes serait rendue possible par une amélioration des correspondances et une diminution des changements. La possibilité de raccourcir le temps de parcours sur la ligne et de prolonger les trains de Tavannes jusqu'à Saignelégier est actuellement étudiée.	K	Le canton est ouvert aux propositions de l'entreprise de transport relatives à ce problème.	47	4.3.2, CTR Bienne – Seeland – Jura bernois, Lignes Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds, etc. (voir aussi 5.2.2, p. 116)

JU/ 1	Au bas de la page: "La ligne La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont - Saignelégier – <i>Glovelier</i> possède de bonnes correspondances à la Chaux-de-Fonds, au Noirmont et à <i>Glovelier</i> , [...]"	F	La formulation est corrigée.	47	4.3.2, CTR Bienne – Seeland – Jura bernois, Lignes Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds, etc.
JU/ 2	2 ^{ème} paragraphe, au milieu : "[...], car le trajet entre Bienne et <i>Le Noirmont/Saignelégier</i> via La Chaux-de-Fonds et via Tavannes prend le même temps, [...]"	F	La formulation est corrigée.	48	4.3.2, CTR Bienne – Seeland – Jura bernois, Lignes Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds, etc.
JU/ 3	La réouverture du festival Mont-Soleil annoncée pour 2009 et le développement des activités liées à l'énergie, le tourisme et aux loisirs sportifs auront certainement un effet positif sur la fréquentation de cette ligne.	K		48	4.3.2, Funiculaire St-Imier - Mont Soleil
FUN/ 1	Die Beurteilung des aktuellen Angebots von FUNIC entspricht weitgehend der Einschätzung von FUNIC. Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Leubringenbahn der rückläufige Trend der Fahrgastentwicklung gestoppt werden konnte und das Fahrgastaufkommen seit 2005 wieder steigt oder zumindest stagniert. Dies ist unter anderem auf den durchgehenden 10-Minuten-Takt zurückzuführen.	F	Der Text wird entsprechend angepasst.	51	4.3.2, Seilbahnen Biel - Magglingen und Biel - Leubringen
FUN/ 3	Die Formulierung, dass die Magglingenbahn während der Hauptverkehrszeiten zu einem 10-Minutentakt verdichtet wird, könnte zu Missverständnissen Anlass geben. Bei der Magglingenbahn wird täglich der durchgehende 20'-Takt angeboten (Abfahrten h:00, h:20, h:40). Ergänzend dazu werden Montag bis Freitag jeweils morgens und abends je 3 Zusatzkurse ohne Zwischenhalt Hohfluh angeboten. So können zu den Pendlerverkehrszeiten von 6-9 und 15-18 Uhr noch bessere Anschlüsse an den Fernverkehr angeboten werden.	E	Die Bemerkung ist richtig. Das Angebot entspricht in den Hauptverkehrszeiten einem 10-Minuten-Takt, auch wenn Hohfluh in den Hauptverkehrszeiten nicht bedient wird.	51	4.3.2, Seilbahnen Biel - Magglingen und Biel - Leubringen

SO/ 1	Verdichtung aufgrund der gestiegenen Nachfrage zwischen Biel - Grenchen Süd - Solothurn wird begrüsst.	K		51	4.3.2, Biel - Solothurn
ASM/ 2	Die Einstufung der Linie 413 Niederbipp - Attiswil - (Solothurn) erfolgt als Regionalzug. Würde die Linie als Tramlinie eingestuft (weil die Haltestelle "Buchli" angerechnet werden könnte), würden die Minimalanforderungen an die durchschnittliche Belegung erfüllt.	R	Diese Aussage ist nicht richtig, der Haltestellenabstand beträgt mehr als 1,5 km (auch mit Berücksichtigung der Haltestelle Buchli).	53	4.3.3, Linie Solothurn - Niederbipp - Langenthal
IGÖV-OA/ 3	Die Verlängerung der asm Richtung Oensingen wird als sinnvoll betrachtet.	K		53	4.3.3, Linie Solothurn - Niederbipp - Langenthal
RVK3/ 2	Der Antrag 6.2.1 unseres regionalen Angebotskonzepts wird nicht aufgenommen. Insbesondere die Verdichtung am Abend ist gerechtfertigt. Der fehlende Stundentakt ist nicht kundenfreundlich, da auf den Zulaufstrecken der Halbstundentakt besteht. Ebenfalls besteht auf der Linie Burgdorf - Solothurn nach 20 Uhr nur der Stundentakt. Wir verlangen mittelfristig den gleichen Standard, wie er für die S-Bahn Bern gilt und einen gezielten Ausbau des Abendangebots.	R K	Anpassungen innerhalb der Angebotsstufe bleiben möglich. Mittelfristig werden Angebotsschritte in der Planung 2. Teilergänzung S-Bahn geprüft.	55	4.3.4, Linie 340 Solothurn - Burgdorf - Konolfingen - Thun
CJ/ 4	En raison des mauvaises correspondances avec le rail à Moutier, le bus ne constitue pas la meilleure alternative vers Delémont et Bâle.	K		59	4.4.1, Ligne de bus Delémont - Moutier
JU/ 4	"Après la mise en oeuvre du projet d'Agglomération de Delémont, il est probable que certaines des ces courses supplémentaires n'iront plus que jusqu'à Courrendlin, où il existe une correspondance avec le bus pour Delémont." La première phase de mise en place de l'Agglomération de Delémont est prévue pour décembre 2008 et l'horaire 2009 est donc désormais connu.	A	Le texte est adapté de la manière suivante: Lors du changement d'horaire de décembre 2008, la ligne sera prolongée jusqu'au centre de Moutier, ce qui la rend plus attractive. Après la mise en œuvre du projet d'agglomération de Delémont, il est probable que certaines de ces courses supplémentaires n'iront plus que jusqu'à Courrendlin, où il existe une correspondance avec le bus pour Delémont.	59	4.4.1, Ligne de bus Delémont - Moutier

P-BE/ 2	Es fehlt eine Darstellung der wichtigsten Änderungen im Angebot für den regionalen Busverkehr im Fahrplan 2009 wie auch 2012.	A	Die Anregung wird aufgenommen.	61	4.4, Busverkehr (Siehe auch 5.3, Busverkehr, S. 123)
RVK1/ 5	Generell beurteilt die RVK1 die Titel in den Kapiteln 4.4 und 4.5 als unpräzise – der Agglomerationsbegriff wird nicht korrekt verwendet. Es wird vorgeschlagen, bei 4.4 / Busverkehr die Klammer "ohne Ortsverkehr Bern / Biel / Thun" anzubringen und das Kap. 4.5 mit "Ortsverkehr Bern / Biel / Thun" zu betiteln.	F	Die Formulierung „Agglomerationsverkehr“ wird in den Kapiteln 4.5 und 5.4 durch „Stadtverkehr“ ersetzt.	61	4.4, Busverkehr (Siehe auch 4.5, das Angebot in den Agglomerationen Bern, Biel und Thun, S. 91)
IGÖV-OA/13	Die Anschlüsse in Herzogenbuchsee auf die Busse Richtung Inkwil müssen verbessert werden.	K	Massnahmen zur Anschlusssicherung werden umgesetzt.	67	4.4.2, Buslinien Solothurn - Herzogenbuchsee
SO/ 2	Die Buslinien 5 und 7 des BSU konnten bereits als erste Massnahmen des Optimierte Buskonzepts im laufenden Fahrplan umgesetzt werden. Das Konzept hat sich bewährt und die Massnahmen wurden auf den übrigen BSU-Linien zum kommenden Fahrplan bestellt.	K		67	4.4.2, Buslinien Solothurn - Herzogenbuchsee
SO/ 3	Die Anschlussverbindung Inkwil - H'buchsee am Morgen mit Umsteigen in Aeschi lässt sich nur mit einer früheren Abfahrt und einem Aufenthalt des Busses in H'buchsee - Solothurn in Aeschi bewerkstelligen. Die Umsteige Verbindung von Inkwil nach Herzogenbuchsee wird praktisch kaum genutzt. Das AöV wird gebeten, im Interesse der durchfahrenden Fahrgäste auf diesen Anschluss Inkwil - Herzogenbuchsee in Aeschi zu verzichten und die Verbindung in die Taktzeit zu legen und damit fünf Minuten zu beschleunigen.	R	Die Früherlegung des Kurses wird im Fahrplan 2009 beibehalten und die Kommunikation dieser Verbindung wird verbessert. Falls die Umsteige Verbindung auch in Zukunft nicht benützt wird, kann das Anliegen später umgesetzt werden.	67	4.4.2, Buslinien Solothurn - Herzogenbuchsee
SO/ 4	Dem Versuchsbetrieb zur Erschliessung von Ziebach (BSU-Linie 2) wird zugestimmt.	K		73	4.4.3, Linie 2 Solothurn - Obergerlafingen – Ziebach (Siehe auch S. 129)

RVK4/ 1	Die Angebotsstufe 2 ist ausgeschöpft. Damit auf der Linie ein Handlungsspielraum erhalten bleibt, beantragt die RVK die Einteilung in Stufe 3.	A	Aufstufung wird vorgenommen.	74	4.4.4, Linie 100 Bern - Wohlen - Detligen - Aarberg
P-BE/ 4	Aus Kundensicht kann ein Bruch in Brünnen der Vorteil einer direkten Verbindung ohne Umsteigen via Insel und Schanzenstrasse zum Bahnhof mit dem ¼-Std. Takt zwischen Frauenkappelen und Brünnen nicht kompensiert werden.	K	Die Erteilung einer Konzession wurde vom Bundesamt für Verkehr abgelehnt (Parallelverkehr). In Brünnen entstehen ideale Umsteigemöglichkeiten.	75	4.4.4, Buslinien Laupenamt, Linie 570
P-BE/ 5	Es ist anzustreben, dass mit dem neuen Ortsbuskonzept ein systematischerer Fahrplan entsteht, welcher besser merkbar ist.	K		79	4.4.4, Buslinien Region Belp - Gürbetal und Münsingen - Aaretal, Linien 161, 162, 163. (Siehe auch 5.3.4, S. 131)
P-BE/ 6	Das Fehlen eines Ortsbusses in Worb wird als Mangel betrachtet.	K		80	4.4.4, Buslinien Region Worb. (Siehe auch 5.3.4, S. 132)
P-BE/ 7	Aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung wird als Sofortmassnahme ein grösseres Fahrzeug eingesetzt.	K		81	4.4.4, Linie 451 Hindelbank - Krauchthal - Bolligen
BM/ 1	Die Aussage, dass die städtischen Linien auf einem hohen Niveau verharren, stimmt nur für das Jahr 2006. Der Nachfrage stieg in den Jahren 2004 und 2005 um rund 5% respektive 2%. Der Nachfragerückgang im Jahr 2007 um ca 2.5% erklärt sich durch den Umbau Bahnhofplatz und den Unterbruch und Umleitungen verschiedener Tram- und Buslinien.	F	Die Formulierung wird angepasst.	91	4.5.1, Bern, Nachfrageentwicklung und Kostendeckung
RBS/ 6	Linie 33: Im Bezugsjahr 2007 erreichte die Linie einen KDG von 33,5% (= Minimalanforderungen erreicht).	A	Wird korrigiert.	91	4.5.1, Bern, Nachfrageentwicklung und Kostendeckung
RBS/ 7	Linie 34: Die Zielvorgaben sind gemäss Statistiken 2007 übertroffen.	R	Die Zielvorgabe von 16 Personen pro Kurs wird knapp nicht erreicht.	91	4.5.1, Bern, Nachfrageentwicklung und Kostendeckung

RBS/ 8	Linie 36-1: Auf diesem Abschnitt der Linie 36 werden tagsüber meist Normbusse eingesetzt (Übertreffen der Mindestanforderungen).	K	Es wird der Querschnitt für das grössere Fahrzeug gemessen.	91	4.5.1, Bern, Nachfrageentwicklung und Kostendeckung
RBS/ 9	Linie 44: Die beiden Bewertungen wurden vertauscht. Bei der Nachfrage: Minimalanforderungen erreicht, Zielvorgabe jedoch verfehlt; bei dem KDG: Zielvorgabe deutlich übertroffen	A/R	Anpassung wird vorgenommen. Beim Kostendeckungsgrad ist jedoch nur die Minimalanforderung erreicht.	91	4.5.1, Bern, Nachfrageentwicklung und Kostendeckung
VB/ 1	Bei der Beurteilung von Nachfrage und Kostendeckungsgrad wird die Aufteilung der Durchmesserlinien in zwei Linienäste grundsätzlich als problematisch erachtet. Auf den Durchmesserlinien überlagern sich Nachfragen aus verschiedenen Richtungen im mittleren Teil. Auch die dezentrale Lage des Bahnhofs ist besonders zu berücksichtigen. Und bei vielen Linien ist der Bruchpunkt nicht in der Mitte (z.B. bei der Linie 4). Die Nachfrage entspricht logischerweise der Länge der Abschnitte. In der Tabelle sollte nur die gesamte Linie bewertet werden oder ein virtueller Bruchpunkt (z.B. der Guisanplatz) gewählt wird.	R	Bei Durchmesserlinien wie auch bei langen Linien, die auch Zentren bedienen sowie bei Tangentiallinien werden mehrere Querschnitte betrachtet. Das Angebot richtet sich grundsätzlich nach der Nachfrage.	94	4.5.2, Agglomeration Biel
P-BE/ 8	Eine Bahnhaltestelle "Lyss-Grien" rechnet sich betriebswirtschaftlich nicht. Ist noch einmal im Rahmen einer Studie zum Ortsverkehr Lyss zu überprüfen.	R	Die Ergebnisse der Studie sind aus der Sicht des AöV plausibel und nachvollziehbar.	96	4.6, Überprüfung der Verkehrsmittelart
IGÖV-OA/ 1	Linie Ramsei - Huttwil wurde nicht vorausschauend geplant. Der Bahnhof Affoltern-Weier wurde vor 4 Jahren umgebaut und dann geschlossen.	K	Ein Teil des Umbaus betrifft Anpassungen für das Busperron und kann weiterverwendet werden.	96	4.6, Umstellungstudie Ramsei - Huttwil
IGÖV-OA/10	Huttwil soll gemäss dem Vorschlag der RVK Oberaargau am Morgen und am Abend je zwei direkte Züge über Ramsei nach Bern bzw. von Bern zurück erhalten. Die Aufhebung des Bahnbetriebs zwischen Sumiswald und Huttwil wird nicht unterstützt.	R K	Dieser Vorschlag bedingt Investitioneonen in die Infrastruktur und verursacht hohe Abgeltungskosten. Er wird daher abgelehnt.	97	4.6, Umstellungsstudie Ramsei - Huttwil

GKB/ 4	Die Aufhebung des Bahnbetriebs zwischen Sumiswald und Huttwil wird nicht unterstützt. Huttwil braucht einen Anschluss an die S-Bahn Bern. Auch wegen dem Lokführerdepot, welches gefährdet wäre.	K		97	4.6, Umstellungsstudie Ramsei - Huttwil
PBS/ 5	Die Stilllegung der Bahnstrecke Sumiswald - Huttwil auf dem Reststück bis Affoltern wird bedauert. Das Emmentaler Bahnnetz hat in den vergangenen Jahrzehnten viele Kürzungen erfahren.	K		97	4.6, Umstellungsstudie Ramsei - Huttwil
MOB/ 1	En fonction du nombre quotidien de voyageurs, 25 paires de trains par jour seront planifiées au cours de ces prochaines années. Dans le cadre de l'étude menée sur l'avenir de la ligne Zweisimmen - Lenk, le maintien de l'exploitation ferroviaire à voie étroite est soutenu.	K		98	4.6, Réexamen du mode de transport entre Zweisimmen – Lenk (voir aussi 5.2.6, p. 120)
GKB/ 5	Es wird begrüsst, dass der Schmalspurbetrieb zwischen Zweisimmen und Lenk beibehalten wird.	K		100	4.6, Umstellungsstudie Zweisimmen – Lenk (Siehe auch 5.2.6, S. 121)
GKB/ 6	Es wird gewünscht, dass bezüglich der Haltestellenproblematik die Gemeinden vermehrt in die Pflicht genommen werden.	K	Die Ergebnisse der Studie werden den Gemeinden mitgeteilt.	101	4.7, Haltestellen als Portal des öffentlichen Verkehrs
IGÖV-OA/ 5	Es wird gewünscht, dass bezüglich der Haltestellenproblematik die Gemeinden vermehrt in die Pflicht genommen werden.	K	Die Ergebnisse der Studie werden den Gemeinden mitgeteilt.	101	4.7, Haltestellen als Portal des öffentlichen Verkehrs
TBA/ 2	Ein Entwurf oder Vorabzug der erwähnten Studie zur Haltestellenqualität liegt dem TBA nicht vor. Kontakte mit dem Tiefbauamt fanden im Rahmen der Erarbeitung dieser Studie bisher keine statt.	E	Das TBA war in der Projektkommission vertreten (OIK III).	101	4.7, Haltestellen als Portal des öffentlichen Verkehrs
RBS/10	Unterstützung bei der Umsetzung allfällig definierter Mindeststandards (z.B. bei der Fahrgastinformation) wird von Bestellerseite erhofft.	K		101	4.7, Qualitative Aspekte des ÖV-Angebotes

KBK/ 1	Die Übergangsfrist für behindertengerechte Kommunikationssysteme und Billettausgabe wird 2013 ablaufen. Es ist unklar, wie die gesetzlichen Anforderungen konkret umgesetzt werden. Es ist wichtig, die notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen.	K	Die Umsetzung dieser gesetzlichen Anforderungen ist Aufgabe der Transportunternehmungen unter Aufsicht des BAV. Die finanziellen Mittelfristpläne der Transportunternehmungen sind dem AÖV bekannt.	102	4.7, Behindertengerechtigkeit des öffentlichen Verkehrs
KBK/ 2	Die Besetzung der Bahnstationen ist von grosser Bedeutung bei noch nicht behindertengerechter Infrastruktur. Der Ein- und Ausstieg muss bei der S-Bahn im Bahnhof Bern für Personen im Rollstuhl von 6 bis 24 Uhr spontan möglich sein.	K	Dazu wurde im Grossen Rat ein parlamentarischer Vorstoss eingereicht und vom Regierungsrat beantwortet. Der Kanton setzt sich für eine Verlängerung von 20 auf 24 Uhr ein. Eine Voranmeldung (30 Minuten) ist erforderlich.	102	4.7, Behindertengerechtigkeit des öffentlichen Verkehr
TBA/ 3	Eine Vereinheitlichung der Perronhöhe nach Haltstellentyp wird als unumgänglich betrachtet. Bei den baulichen Massnahmen sind die Tiefbauämter rechtzeitig einzubeziehen. Allenfalls werden zusätzliche Mittel erforderlich sein, da behindertengerechtes Bauen einen kostentreibenden Standard erfordert.	K	Das Tiefbauamt ist die federführende Stelle bei baulichen Massnahmen an Haltestellen an Kantonsstrassen.	102	4.7, Behindertengerechtigkeit des öffentlichen Verkehrs
GKB/ 1	Zum Thema Sicherheit wird auf den Aspekt der Zunahme der Gewalt gegenüber dem Personal aufmerksam gemacht. Vermehrter Einsatz von Zugbegleitern und Zweierteams nach 20 Uhr ist angezeigt.	K	Die Sicherheitsproblematik wird regelmässig mit den Transportunternehmen thematisiert. Je nach Situation kann ein vermehrter Einsatz von Zugbegleitern angezeigt sein.	103	4.8, Sicherheit im öffentlichen Verkehr
IGÖV-OA/ 8	Zum Thema Sicherheit wird auf den Aspekt der Zunahme der Gewalt gegenüber dem Personal aufmerksam gemacht. Vermehrter Einsatz von Zugbegleitern und Zweierteams nach 20 Uhr ist angezeigt.	K	Die Sicherheitsproblematik wird regelmässig mit den Transportunternehmen thematisiert. Je nach Situation kann ein vermehrter Einsatz von Zugbegleitern angezeigt sein.	103	4.8, Sicherheit im öffentlichen Verkehr
BECO/ 1	Es wird angeregt, in Ergänzung zum traditionellen ÖV den ländlichen Raum noch vermehrt mit neuartigen Angeboten des öffentlichen Verkehrs (z.B. Car-Sharing etc.) zu erschliessen.	K	Alternative Angebote können in Planungen der RVK in entsprechenden Korridoren thematisiert werden.	104	4.9, Alternative Angebote des öffentlichen Verkehrs

GKB/ 3	GKB ist kritisch gegenüber dem System der Bürgerbusse. Bürgerbusse sind Dumping-Angebote und können nur im äussersten Notfall akzeptiert und nicht zum Regelfall werden.	K	Bürgerbusse sind nur in speziellen Situationen ein sinnvolles Angebot und damit kein Regelfall.	104	4.9, Alternative Angebote des öffentlichen Verkehrs
CJ/ 7	La communauté tarifaire neuchâteloise « Onde verte » deviendra intégrale au 1er juin 09. Les régions de St-Imier et de La Ferrière sont directement concernées et des zones de chevauchement existent avec la CT « Abo ZigZag ». Dans ces zones, seuls les abonnements seront reconnus, comme c'est le cas actuellement.	K	Cette remarque est correcte. L'onde verte ne concernant que quelques communes bernoises, le canton de Berne n'a aucune influence décisionnelle en ce qui concerne la communauté tarifaire neuchâteloise.	105	4.10, "Abo Zigzag" (voir aussi 5.7, p. 143)
CJ/ 6	Une étude sur la possibilité de transformer la communauté tarifaire „Abo zigzag“ en communauté tarifaire intégrale sera faite ces prochaines années. Une alternative serait de la fusionner avec la CTI „Libero“.	A	Les frontières de la communauté tarifaire de l'abonnement zigzag se chevauchent avec celles des communautés tarifaires voisines (Libero, Frimobil, Onde verte, et Vagabond), ce qui rend les limites de cet abonnement perméables. Deux scénarios sont actuellement à l'étude pour développer cette communauté tarifaire : la faire évoluer vers une communauté tarifaire intégrale et l'intégrer ultérieurement à la communauté tarifaire intégrale Libero ou l'intégrer directement à Libero.	106	4.10, „Abo Zigzag“ (voir aussi 5.7, p. 144)
FR/3	Les cantons de Berne et de Fribourg souhaitent développer des offres combinées entre les deux communautés tarifaires Libero et Frimobil. Le chevauchement des communautés tarifaires n'est qu'une des variantes envisagées, par ailleurs aussi dans le district du Lac (Chiètres).	K	Cette possibilité est évoquée dans le paragraphe consacré aux abonnements ZPZ (p. 144).	106	4.10, Projet des communautés tarifaires de l'Espace Mittelland
CJ/ 8	La possibilité de reconnaissance mutuelle des titres de transport (en particulier avec CarPostal) sera examinée dans le cadre de l'étude visant à améliorer les transports dans les Franches-Montagnes.	K		107	4.10, Titres de transport simples et à multiples courses: reconnaissance mutuelle des titres de transport

RVK1/ 4	Vom AöV wird erwartet, dass es bei seiner Angebots- und Investitionsplanung auch deutlich dynamischere ÖV-Entwicklungsszenarien mit einbezieht – im Sinne der auf S.113 geäußerten Vermutung, "dass auch in den kommenden Jahren mit einem kräftigen Wachstum beim ÖV gerechnet werden muss". Die RVK1 empfiehlt, ein Szenario "jährlich durchschnittlich 5% ÖV-Zunahme resp. ca. 90% Zunahme bis ins Jahr 2020" näher zu untersuchen.	K	Dies wird in den verschiedenen Konzeptstudien im Sinne einer Sensitivätsbetrachtung gemacht.	111	4.11, Entwicklung des bestellten Verkehrsangebots 2005 - 2008
HIV/ 2	Zur Entwicklung der Kostengrade und Massnahmen zur Verbesserung der Eigenwirtschaftlichkeit fehlen Aussagen. Der HIV begrüsst einen entsprechenden Grundsatz.	E	Mit der in Kap. 5.8 dargestellten Entwicklung von Kosten und Erträgen ist eine Erhöhung der Eigenwirtschaftlichkeit unterstellt.	112	4.11, Entwicklung der Abgeltung (Siehe auch 5.8, S. 145)
P-BE/ 9	Um dem erwarteten Wachstum beim ÖV begegnen zu können, sind separate Busspuren oder klare Bevorzugungen gegenüber dem MIV im Agglomerations- und Kernbereich absolut notwendig. Dies ermöglicht stabilere Fahrpläne, bessere Mitteleinsatz und Kostenreduktionen.	E	Vgl. Kap. 5.6, S. 143	113	4.12, Folgerungen für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und 5.6, Qualitative Aspekte des ÖV-Angebotes
NE/ 1	Les clients des communes neuchâteloises de Marin et St-Blaise sont également intéressés par le prolongement de trains supplémentaires de la ligne S52 qui leur garantit une cadence à la demi-heure avec Berne.	K		115	5.2.1, RER
NE/ 2	En attendant la cadence intégrale RE à la demi-heure entre Berne et Neuchâtel qui n'est pas réalisable avant 2014-2016, l'étoffement de l'offre RE entre Neuchâtel et Berne avec l'introduction de trains supplémentaires à la demi-heure est souhaité. Ces trains pourraient être assurés par le prolongement de ceux qui arriveront à Neuchâtel en provenance de Besançon. En partenariat avec la région Franche-Comté, la faisabilité technique d'une nouvelle offre entre Neuchâtel et Besançon est étudiée.	A	Le texte est adapté comme suit: Suite à l'évolution de la demande, des trains supplémentaires entre les deux gares <i>ou des RE supplémentaires entre Berne et Neuchâtel sont prévus. Un éventuel prolongement des RE jusqu'à Besançon, comme le souhaiterait le canton de Neuchâtel, est à étudier.</i>	115	5.2.1, RER (voir aussi 5.2.2, p. 116)

RBS/11	Ergänzungswunsch aufgrund der Verbesserungen im Rollmaterial: "Integraler 15'-Takt Bern - Jegenstorf wird angestrebt"	F	Der Text wird angepasst.	116	5.2.1, S-Bahn
RVK4/ 6	Unter der Veränderung S-Bahn ist auch die Wiedereinführung des Halts Ausserholligen der S1 ergänzend zu Niederwangen per Fahrplan 2012 aufzuführen.	A	Der Text wird angepasst.	116	5.2.1, S-Bahn
SO/ 5	Wir sind in die Planung zur S-Bahn Bern im TP 4 (Angebot Schmalspur) der 2. Teilergänzung mit einbezogen. Wir begrüßen die Massnahmen zum Fahrplan 2009.	K		116	5.2.1, S-Bahn
BLSinf/ 8	Mit der Einführung des 1/4-h-Taktes Bern-Belp ab Fahrplan 2012 ist die Führung von Zusatzzügen von/nach Schwarzenburg nicht mehr möglich. Das bisherige Trasse für die S6-Zusatzzüge steht mit den zusätzlichen 1/4-h-Taktzügen (S3) der Gegenrichtung in Konflikt. Lösungen sollen gesucht werden.	K	Es sind zwingend Lösungen zu erarbeiten.	116	5.2.1, S-Bahn
FR/4	La halte de St-Léonard doit être ajoutée sur l'illustration de l'offre dans le cadre de l'horaire 2012. A cette date, cette halte devrait être en service.	A	L'illustration est complétée.	116	5.2.1, RER, Illustration 31
HIV/ 5	Ein Musterbeispiel von Fehlplanung ist dem Fahrplan 2012 zu entnehmen: Darin besteht keine direkte Verbindung mehr zwischen Bern Wankdorf und Bern Bümpliz/Bern Brünnen, den frequenzstärksten "Quartierbahnhöfen". Dies ist umgehend zu korrigieren.	R	Ziel wird unterstützt. Umsetzung ist erst mit der 2. Teilergänzung möglich.	117	5.2.1, S-Bahn, Abbildung 31
CJ/ 9	Différentes mesures sont saluées: - Le principe du couple/accroche de Sonceboz - L'introduction de RE Bienne-Delle Durant toute la journée Il est important d'améliorer aussi les relations entre La Vallée de Tavannes et Delémont (-Bâle/-Porrentruy).	K		116	5.2.2, CTR Bienne – Seeland – Jura bernois

CJ/10	<p>Sur le tronçon Tavannes – Tramelan, deux paires de trains supplémentaires seront financés par la commune de Tramelan. Le financement par les communes de quatre paires de trains supplémentaires (afin d'assurer en soirée la correspondance sur la relation Tramelan – Moutier – Tramelan) sera aussi étudiée.</p> <p>Les besoins pourraient évoluer avec la mise en service de ZEB dès 2016. Avec les changements prévus, un décalage complet de l'horaire de ¼ d'heure environ permettrait de revoir les dessertes dans leur ensemble, et d'en tirer des économies substantielles.</p>	K		116	5.2.2, CTR Bienne – Seeland – Jura bernois
CJ/11	Le renforcement de la desserte aux heures de pointe sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Saignelégier est étudié.	K		116	5.2.2, CTR Bienne – Seeland – Jura bernois
NE/ 3	Sous réserve de ses contraintes financières, le Canton est intéressé au développement de l'offre entre Bienne et Neuchâtel et à des mesures ponctuelles entre Bienne et la Chaux-de-Fonds. Une réserve est cependant émise concernant le concept "coupe-accroche" à Sonceboz qui ne doit ni dégrader les correspondances dans les noeuds de Bienne et de La Chaux-de-Fonds, ni engendrer des problèmes de capacité sur le tronçon St-Imier - La Chaux-de-Fonds.	K		116	5.2.2, CTR Bienne – Seeland – Jura bernois
JU/ 5	"L'offre entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier <i>Glovelier</i> est déterminée avant tout par le canton du Jura, ligne desservant surtout ce canton."	F	La formulation est adaptée.	116	5.2.2, Jura bernois : Lignes Bienne - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds, etc.
PBS/ 4	Die PBS ist besonders erfreut über die Flügelung der Züge in Sonceboz.	K		117	5.2.2, Berner Jura: Linien Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds, Biel - Sonceboz - Moutier, usw.

SBB/ 1	Aus Marktsicht wird ebenfalls unterstützt, mit dem vorgeschlagenen Flügelzugkonzept auch das Vallée de Tavannes wieder ohne Umsteigen an Biel anzuschliessen. Verschiedene Infrastrukturfragen dazu sind allerdings offen. Die Machbarkeit des Flügelzugkonzepts wird mit dem Kanton Bern untersucht. Für die Anschlüsse in La Chaux-de-Fonds nach Frankreich ergeben sich evtl. Änderungen mit dem ab 2012 vorgesehenen Taktfahrplan Franche-Comté.	K		117	5.2.2, Berner Jura: Linien Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds, usw.
AGR/ 6	Frage: Stellt die vorgesehene Änderung auf der Linie Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds die Grundlage für die Realisierung der SBB-Haltestelle ESP Saint-Imier dar?	K	Die Änderung hat keinen Einfluss auf die geplante Haltestelle.	117	5.2.2, Berner Jura: Linien Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds, usw.
BLS/ 2	Die Umsetzung des Flügelzugkonzepts Biel - Sonceboz - Sombeval - La Chaux-de-Fonds / Vallée de Tavannes wird unterstützt.	K		117	5.2.2, Berner Jura: Linien Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds, usw.
RVK1/ 6	Die RVK 1 bedankt sich dafür, dass der Kanton das Flügelzugkonzept unterstützt und eine relativ kurzfristige Umsetzung anstrebt. Die unter Linie 225 (Biel – La Chaux-de-Fonds) genannten punktuellen Verbesserungen in den Randzeiten sollten soweit nötig auch für die Linie 226 (Sonceboz-Moutier) gelten.	A	Der Text zur Linie 226 wird ergänzt.	117	5.2.2, Berner Jura: Linien Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds, Biel - Sonceboz - Moutier, usw.
SO/ 6	Das Flügelkonzept ist für uns aufgrund der Durchbindung der Linie Solothurn - Moutier nach Sonceboz-Sombeval von Bedeutung. Wir haben grosses Interesse daran, dass die Ergebnisse der Planungen für das Flügelkonzept bald vorliegen und mit dem neuen Konzept auch ein durchgehender Einsatz moderner, leichter und kostengünstiger Triebfahrzeuge auf der Linie Solothurn - Moutier garantiert ist.	K		117	5.2.2, Berner Jura: Linien Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds, Biel - Sonceboz - Moutier, Tavannes - Tramelan - Le Noirmont - La Chaux-de-Fonds und Moutier - Solothurn

SBB/ 4	Es besteht eine Absicht der Besteller Neuchâtel und Franche-Comté, in den kommenden Jahren RE-Direktverbindungen Bern - Neuchâtel - Les Verrières - Pontarlier - Mouchard - Besançon einzuführen.	A	Der Text wird angepasst (Kap. 5.2.1, S. 116).	118	5.2.2, Biel – Lyss – Bern (S3) und Bern – Ins – Neuchâtel (S5 / S52 und RE)
SBB/ 2	Die zusätzlichen Verdichtungszüge (Biel - Neuchâtel) werden begrüsst, die technische Machbarkeit muss insbesondere bezüglich der Trassen allerdings noch geprüft werden.	K		118	5.2.2, Biel - Neuchâtel
RVK1/ 8	Die RVK 1 begrüsst die Aufstufung von Biel - Neuchâtel in die Angebotsstufe 3. Nebst den zusätzlichen Verdichtungskursen werktags wird auch zu prüfen sein, ob sich zumindest im Sommerhalbjahr auch Wochenends an den Nachmittagen ein Mehrangebot aufdrängt (intensiver Freizeitverkehr, zunehmende Staus auf der A5 vor Biel).	K	Dies wird geprüft.	118	5.2.2, Biel - Neuchâtel
RVK1/10	Wir erwarten Offenheit gegenüber einer Ausdehnung des 30-Min-Taktes im Abschnitt Täuffelen - Ins, zumal die Grenzkosten in diesem Fall deutlich niedriger sind. Formulierungsvorschlag: "Ausdehnung des 30'-Taktes Täuffelen - Ins je nach Nachfragentwicklung".	K	Im Fall von steigender Nachfrage ist eine punktuelle Ausdehnung des 30-Minuten-Taktes denkbar.	118	5.2.2, Biel - Täuffelen - Ins
AGR/ 7	Es ist nicht ersichtlich, ob die neue SBB-Haltestelle ESP Lyss Grien Süd schon im Zeithorizont 2010-2013 realisiert werden kann.	I	Dies ist nicht Bestandteil des Angebotskonzepts und wird im Investitionsrahmenkredit 2010-13 behandelt.	118	5.2.2, RVK Biel - Seeland - Berner Jura
FUN/ 2	Die Beibehaltung des Angebots für 2010-2013 wird begrüsst.	K		118	5.2.2, Seilbahnen Biel - Magglingen und Biel - Leubringen

RVK1/ 9	Die Aussage " <i>das Angebot wird mehrheitlich beibehalten</i> " darf die von der RVK postulierte Systematisierung auf 15-Min-Takt tagsüber (nur 8 Zusatzkurspaare) nicht verunmöglichen. Zu den im 'AK 2010' dargelegten Gründen kommt neu das Argument "Bike-Trail" hinzu, das ab nächstem Jahr erhebliche Mehrfrequenzen auf der BM generieren dürfte. Vorschlag: Formulierung anpassen, um Übergang zum 15'-Takt tagsüber nicht auszuschliessen.	E	Zusatzkurse sind möglich.	118	5.2.2, Seilbahnen Biel - Magglingen und Biel - Leubringen
JU/ 6	Un module de planification infrastructures/horaires doit être envisagé pour le tronçon Bienne-Delémont, afin de pouvoir lancer les études et atteindre le niveau d'avant-projet (contexte ZEB 1).	I	Ceci est prévu dans le cadre du mandat de planification.	117	5.2.2, RegioExpress Bienne – Moutier – Delémont – Delle
RVK1/ 7	Die RVK 1 bedankt sich für die Bereitschaft des Kantons zur Mitfinanzierung des RE-Angebots Biel - Delémont und zur Lückenschliessung zugunsten eines tagsüber durchgehenden Studentaktes.	K		118	5.2.2, RE-Zug Biel – Moutier – Delémont – Delle
SBB/ 3	Die Absicht des Kantons, sich finanziell an der Linie Biel – Moutier – Delémont – Delle zu beteiligen, wird begrüsst.	K		118	5.2.2, RE-Zug Biel – Moutier – Delémont – Delle
SO/ 7	Die Vorteile für die stündliche Führung werden anerkannt. Es wird jedoch bedauert, dass ein solches Angebot mit der Haltepolitik eines Fernzuges nur über Abgeltungen der Kantone zur realisieren ist. Eine Beteiligung des Kt. Solothurn ist davon abhängig, dass sich auch der Kt. Bern und der Bund an den zusätzlichen Kursen des RE beteiligen.	K		118	5.2.2, RE-Zug Biel – Moutier – Delémont – Delle

SO/ 8	Der RE Biel - Delle stellt nach der Verlängerung nach Belfort in Meroux den HGV-Anschluss an den TGV Rhin-Rhône dar. Nach der Realisierung der Verlängerung Delle - Belfort und der Inbetriebnahme des TGV ist dieser Zug mit seiner Funktion als HGV-Zubringer als Angebot des Fernverkehrs zu führen.	A	Der Text wird wie folgt angepasst: „ (...) Ziel ist, dass die Züge tagsüber stündlich verkehren. <i>Mit der Eröffnung des TGV Rhin-Rhône und der Wiederinbetriebnahmen der Linie Delle-Belfort im Dezember 2012 werden diese RE-Züge voraussichtlich nach Belfort verkehren und so den Status eines TGV-Zubringers erhalten. Die Eidgenössischen Räte haben Beiträge für diese Zubringerlinie beschlossen. Der Kanton Bern wird sich bei Bund und SBB dafür einsetzen dass diese Internationalen Züge als Angebot des Fernverkehrs geführt werden.</i> Die Linie wird der Stufe 1 zugeteilt.“	118	5.2.2, RE-Zug Biel – Moutier – Delémont – Delle
SO/ 9	Auf der Strecke Biel - Solothurn sind neue Haltestellen geplant und die Abklärungen der Beschaffung des für einen Betrieb mit zusätzlichen Halten notwendigen Rollmaterials "FLIRT" mit der SBB an die Hand zu nehmen. Allfällige Folgekosten des FLIRT fallen bereits während der Laufzeit des kant. Angebotskonzepts an und müssen in Abstimmung zwischen den beiden Kantonen und dem BAV in die Finanzplanung aufgenommen werden.	K	Der Fahrzeugeinsatz wird noch im Detail geprüft.	118	5.2.2, Biel - Solothurn
RVK1/11	Die Wiederherstellung des abendlichen Studentaktes wird sehr begrüsst. Erwünscht wäre auch eine Aussage bez. zusätzlicher Verdichtungskurse Büren - Busswil (mit Halt in Dotzigen!) nach der für demnächst geplanten Erneuerung des Stellwerkes Lyss mitsamt zusätzlichem Zugblock zwischen Lyss - Busswil. Vorschlag: Ergänzung um "zusätzliche Kurspaare Büren - Busswil (statt Standzeiten) je nach Nachfrageentwicklung".	R	Das Angebot ist aufwärtskompatibel zu gestalten. Die Ergebnisse der 2. Teilergänzung zur S-Bahn Bern müssen vorliegen, bevor über zusätzliche Verdichtungszüge entschieden wird.	119	5.2.2, Kerzers - Lyss – Büren
BLS/ 3	Die Schliessung der Taktlücken abends bei den Regio-Linien Kerzers - Lyss und Lyss - Büren a. A. wird unterstützt.	K		119	5.2.2, Kerzers - Lyss - Büren

BLS/ 4	Der Ausbau des Angebots zum Halbstundentakt während des Tages wird unterstützt. Die Umsetzung der Bahnvariante 2 wird die Nachfrage auf dem Abschnitt Langenthal-Huttwil weiter positiv beeinflussen.	K		119	5.2.3, Langenthal - Huttwil - Wohlhusen
BLS/ 5	Für den Ausbau des Angebots wären auf dem Abschnitt Huttwil - Willisau Infrastrukturausbauten notwendig. Der Halbstundentakt auf diesen Abschnitt ist aus betrieblichen Gründen (Durchlauf der Fahrzeuge) zu realisieren.	K		119	5.2.3, Langenthal - Huttwil - Wohlhusen
BLS/ 6	Längerfristig ist eine Direktverbindung von Huttwil via Langenthal nach Bern, mindestens in den Hauptverkehrszeiten anzustreben.	R	Dies ist nicht vorgesehen.	119	5.2.3, Langenthal - Huttwil - Wohlhusen
LU/ 1	Der Halbstundentakt auf der Linie Langenthal - Huttwil - Wohlhusen wird begrüsst. Es wird gebeten, zu ergänzen, dass ein Flügelkonzept vorgesehen ist, welches die beiden Luzerner S-Bahnen S6/S7 verknüpft. In Wohlhusen werden die S-Bahnen getrennt bzw. vereint. Entsprechendes Rollmaterial ist vorgesehen.	R	Die Umsetzung des Flügelzugkonzeptes hat keinen direkten Einfluss auf das Angebot im Kanton Bern.	119	5.2.3, Langenthal - Huttwil - Wohlhusen
AG/ 1	Mit der Beibehaltung des Angebots auf der Linie Langenthal-Olten einverstanden.	K		119	5.2.3, Linie Langenthal-Olten
IGÖV-OA/ 4	Die IGÖV ist erfreut über den Halbstundentakt zwischen Langenthal und Huttwil.	K		119	5.2.3, Linie Langenthal - Roggwil - St. Urban
ASM/ 3	Eine Diskussion über den Fahrzeugeinsatz oder die Aufhebung der Haltestelle "Ziegelei" im Herbst 2008 ist zu spät, da zu diesem Zeitpunkt das Fahrplanverfahren bereits abgeschlossen ist. Der Einsatz des neuen Rollmaterials ist deshalb zwingend.	A	Die Diskussionen sind geführt worden, der Text wird folgendermassen angepasst: <i>„Mit der um eine Minute späteren Ankunft (...), welche Variante umgesetzt wird. Das Angebot wird im Wesentlichen beibehalten.“</i>	119	5.2.3, Linie Langenthal - Roggwil - St. Urban

BLS/ 8	Der Stundentakt zwischen Burgdorf und Solothurn nach 20.00 Uhr wird von der Kundschaft sehr oft kritisiert und ergibt gegenüber dem vergleichbaren Burgdorf - Ramsei ein klarer Nachteil.	K	Anpassungen innerhalb der vorgeschlagenen Angebotsstufen bleiben möglich.	120	5.2.4, Linie 340 Solothurn - Burgdorf - Konolfingen - Thun
BLS/ 9	Die Einführung des Halbstundentaktes bis 24.00 Uhr mindestens im Abschnitt Burgdorf - Wiler sowie zwischen Burgdorf und Thun ist ins Konzept aufzunehmen. Dies könnte durch die Erweiterung des RE-Angebots um 3 Kurspaare auf dem Abschnitt Burgdorf - Thun und um 4 Kurspaare auf dem Abschnitt Burgdorf - Solothurn erreicht werden. Dafür könnte zwischen Wiler und Solothurn die Verlängerung der S44 entfallen.	K	Anpassungen innerhalb der vorgeschlagenen Angebotsstufen bleiben möglich.	120	5.2.4, Linie 340 Solothurn - Burgdorf - Konolfingen - Thun
BLS/10	Die im Konzept vorgesehenen Änderungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Bahnvariante 2 - insbesondere die stündliche Führung der Busverdichtung als Ergänzung zum Bahnangebot zwischen Ramsei und Langnau - werden unterstützt.	K	Umsetzung ist so vorgesehen.	120	5.2.4, Linie 304.2 Ramsei - Sumiswald / - Langnau
LU/ 2	Es würde begrüsst, wenn unter der RVK Emmental die S7 Luzern/Langenthal-Wohlhusen-Langnau erwähnt würde, bildet die S7 doch damit die zweite Verbindung zwischen den beiden Räumen Emmental und Entlebuch.	R	Für den Zeithorizont 2010-13 liegt dem AöV keine konkrete Planung mit Verlängerung der S7 bis Langnau vor.	120	5.2.4, RVK Emmental
SO/10	Sukzessive mit dem Streckenausbau und dem neuen Rollmaterial sind schrittweise bereits innerhalb der Laufzeit des kantonalen Angebotskonzepts weitere Verdichtungen, auch in der Gegenlastrichtung (morgens nach Solothurn, abends nach Bern) umzusetzen.	E	Dies ist so vorgesehen.	120	5.2.5, RE Bern - Solothurn
BLSinf/ 9	Ab 2012 ist wegen der stündlichen Führung des RE-Lötschberg von/nach Bern in Thun (Gleis 1) beim Güterverkehr kein Betriebswechsel mehr möglich.	K		121	5.2.5, RVK Bern - Mittelland

MOB/ 2	L'offre restera stable au cours des prochaines années.	K		120	5.2.6, Ligne 120 Zweisimmen - Saanen - Montreux
BLS/15	Die Umsetzung der ganztägigen Führung des RE Bern - Thun - Spiez - Lötschberg / Zweisimmen ab Bern auf den frühest möglichen Zeitpunkt, sowie die Einführung der stündlichen RE-Halte in Münsigen werden begrüsst.	K		121	5.2.5, RE Bern – Münsigen - Thun
BLS/16	gewünschte Ergänzung: "... Fertigstellung diverser Arbeiten auf der Strecke Spiez - Zweisimmen <i>ab ca. 2012 ...</i> "	F	Die Formulierung wird ergänzt und vorgenommen.	121	5.2.6, Linie 320 Spiez - Zweisimmen
BLSinf/ 7	Der Verweis auf die Fertigstellung diverser Arbeiten an der Infrastruktur und an der Signaltechnik bezieht sich nicht auf die SEZ. Auf die entsprechende Infrastruktur soll verwiesen werden.	R	Die Aussagen beziehen sich auf die SEZ.	121	5.2.6, Linie 320 Spiez - Zweisimmen
BLSinf/10	Die Shuttlelösung zur Bedienung der Stationen zwischen Spiez und Wimmis ist so bald als möglich wieder aufzuheben (Abtausch des Splittings auf den RE statt den Regio zum Fahrplanwechsel Dezember 2011).	R	Die Shuttlelösung soll sobald wie möglich wieder aufgehoben werden. Welche fahrplantechnischen Massnahmen dazu nötig sind, ist noch offen.	121	5.2.6, Linie 320 Spiez - Zweisimmen
BLS/17	Korrektur, 1. Abschnitt, 2. Satz: "In Randzeiten wird Frutigen <i>bzw. und</i> Kandersteg zusätzlich ..."	F	Die Formulierung wird angepasst.	121	5.2.6, Linie 330 Spiez - Frutigen - Kandersteg - Brig
BLS/18	Korrektur, 2. Abschnitt: "... direkt nach <i>und ab</i> Bern verkehren."	F	Die Formulierung wird angepasst.	121	5.2.6, Linie 330 Spiez - Frutigen - Kandersteg - Brig
BLS/19	Korrektur, 3. Abschnitt, 1. Satz: "... Spiez - Frutigen wird um leicht ..."	F	Die Formulierung wird angepasst.	121	5.2.6, Linie 330 Spiez - Frutigen - Kandersteg - Brig
BLS/20	Die stündliche Führung des RE nach/ab Bern und der Ausbau der Verdichtungszüge zwischen Spiez und Frutigen können ohne zusätzliches Rollmaterial (d.h. mit den ab 2011 vorhandenen Fahrzeugen) produziert werden.	K		121	5.2.6, Linie 330 Spiez - Frutigen - Kandersteg - Brig

BLS/21	Der gleichzeitige Ausbau der Eilkurs-Verbindungen nach/ab Adelboden hat eine besondere Wichtigkeit für die Führung weiterer Verdichtungszüge zwischen Spiez und Frutigen.	K		121	5.2.6, Linie 330 Spiez - Frutigen - Kandersteg - Brig (Siehe auch 5.3.5, Buslinien im Kander- und Engstligental, Linie 31.320 Adelboden - Frutigen – Kandersteg, S. 136)
BLS/22	Beim Fahrplan der MGB sind kurz- und mittelfristig keine Veränderungen in den Grundtaktverbindungen möglich. Korrektur, 4. Abschnitt, 2. Satz: "... in Bern bestimmt, <i>jener der MGB-Züge durch den Knoten Visp. (...)</i> "	F	Die Formulierung wird angepasst.	121	5.2.6, Linie 330 Spiez - Frutigen - Kandersteg - Brig
RVK5/ 3	Es wird sehr bedauert, dass zusätzliche IC-Halte in Frutigen und bessere Anschlüsse in Brig vom RE ins Goms nicht möglich sind. Verbesserungen sind erwünscht.	K		121	5.2.6, Linie 330 Spiez - Frutigen - Kandersteg - Brig
RVK5/ 4	Die Verdichtung zwischen Spiez und Frutigen wird begrüsst. Es wird jedoch betont, dass die Region Kandertal in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend einen durchgehenden Halbstundentakt erwartet, denn Frutigen ist ein Regionalzentrum von kantonaler Bedeutung.	E	Die Forderung nach Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten ist erfüllt, auch wenn der Halbstundentakt dadurch noch nicht <i>durchgehend</i> ist.	121	5.2.6, Linie 330 Spiez - Frutigen - Kandersteg – Brig (Siehe auch 5.3.5, Buslinien im Kander- und Engstligental, S. 135)
ZB/ 1	Die Zentralbahn ist mit dem ÖV-Konzept einverstanden und hat keine Anmerkungen anzubringen.	K		122	5.2.7, RVK Oberland-Ost
BLS/23	Die Ablehnung der Erweiterung des Busangebots in der Nacht aus Gründen der sehr geringen Nachfrage wird nachvollzogen.	K		122	5.2.7, Regionalverkehr Spiez - Interlaken

RVK6/ 1	Es wird bedauert, dass die generelle Verlängerung des Nachtangebots auf der Linie 311 Lauterbrunnen-Wengen nicht aufgenommen wird, handelt es sich doch bei Wengen um ein Dorf, welches keinen direkten Strassenzugang hat und die Einwohner und Gäste auf attraktive öV-Verbindungen angewiesen sind.	R	Das geplante Angebot schöpft die Möglichkeiten der AGV aus. Für autofreie Orte gibt es in der AGV keine speziellen Regelungen.	122	5.2.7, Linie 311 Lauterbrunnen - Wengen
CJ/ 5	Une analyse visant à introduire une relation St-Imier – Les Breuleux – Saignelégier ainsi qu’une relation avec „La Courtine de Bellelay“ est en cours.	K		122	5.3.1, Secteur „La Courtine de Bellelay“, etc.
CJ/12	Les résultats de l’étude sur la desserte dans les Franches-Montagnes et la „Courtine de Bellelay“ pourraient déboucher sur une adaptation de l’offre complète. Une relation directe St-Imier – Les Breuleux – Saignelégier est en particulier envisagée. Les lignes 236 et 237 sont aussi prises en compte.	K		122	5.3.1, CTR Bienne – Seeland –Jura bernois, Secteur „La Courtine de Bellelay“, etc.
JU/ 7	Une amélioration de la desserte entre la Courtine et les Franches-Montagnes est politiquement souhaitée. Une première étude a été menée, proposant certaines adaptations qui pourraient être concrétisées sur la période 2010-2013.	K	L’étude est connue.	122	5.3.1, CTR Bienne – Seeland –Jura bernois, Secteur „La Courtine de Bellelay“, etc.
RVK1/12	Die Aufhebung des Samstagsangebots im Ortsverkehr Moutier wird bedauert. Kompensatorisch sollte samstags ein leichter Ausbau auf den Regionalbuslinien möglich bleiben.	K	Primäres Ziel ist es, den Kostendeckungsgrad zu verbessern. Die früher bestehenden Samstagskurse wurden kaum frequentiert.	123	5.3.1, Buslinien Moutier - Souboz, Moutier - Eschert - Belprahon und Ortsbus Moutier
RVK1/13	Die Bereitschaft zu "gezieltem Ausbau tagsüber und Wochenends" wird erfreut zur Kenntnis genommen. Wir erwarten auch Unterstützung für die versuchsweise Einführung eines Spätabend-Kurspaars.	K		123	5.3.1, Buslinien Le Landeron - La Neuveville - Plateau de Diesse

RVK1/14	Es wird beantragt, die Angebotsstufe 1 über Orvin hinaus bis Prés d'Orvin zu ziehen. Nebst dem im Bericht genannten Ziel vermehrter Systematisierung sollte dank der guten Nachfrageentwicklung auch ein leichter Angebotsausbau wie z.B. die versuchsweise Einführung eines Spätabend-Kurspaars möglich sein. Vorschlag: Zuordnung des Abschnitts Orvin - Prés d'Orvin zur Angebotsstufe 1	R	Im regionalen Angebotskonzept ist kein entsprechender Antrag vorhanden. Gemeinsam mit der RVK und der TU wird nach Lösungen für eine verbesserte Erschliessung gesucht.	123	5.3.1, Buslinie Biel - Romont / Orvin
VB/ 2	Eine weitere Systematisierung hätte einen erheblichen Betriebskostensprung zur Folge, ohne genügende Zusatzerträge. Mittelfristig wäre dennoch eine Zuordnung (Angebotsstufe 2) der Linie wegen des Schulverkehrs und der zeitweisen Bedienung von Les Prés-d'Orvin sinnvoll.	K		123	5.3.1, Buslinie Biel - Romont/Orvin
RVK1/15	Die Begründung, wonach im Korridor Biel - Grenchen das Bahnangebot stark ausgebaut wurde und weiter ausgebaut wird, sticht u.E. nicht, da sich der Bahn-Halbstundentakt eben gerade nur auf die Werktag tagsüber beschränkt. Aufstufung in Angebotsstufe 2 (im Sinne von Kap. 3 / Ziele betr. ÖV-Anteil in Agglomerationen) ist erwünscht.	R	Die Einführung eines Abend- und Sonntagsangebots hat aufgrund der bestehenden guten Bahnerschliessung keine Priorität.	124	5.3.1, Buslinie Biel - Pieterlen
RVK1/17	Die Ablehnung des RVK-Postulats bez. Aufstufung (1 -> 2) resp. auf Einführung eines Abend- und Sonntagsangebots liegt im klaren Widerspruch zum Grundsatz (vgl. Kap. 3), wonach innerhalb der Agglomeration der ÖV Basisverkehrsträger sein soll. Ein Stundentakt stellt in diesem Sinn ein Mindestangebot dar. Zudem vermissen wir eine Aussage zur postulierten Linienverlängerung nach Orpund. Vorschlag: Aufstufung in Angebotsstufe 2, Erwähnung der Linienverlängerung Orpund zumindest als Option.	F	Es ist eine Angebotserweiterung innerhalb der Stufe 1 vorgesehen. Die Linienverlängerung nach Orpund soll versuchsweise eingeführt werden und ist deshalb nicht explizit erwähnt.	124	5.3.1, Buslinie Biel - Scheuren

RVK1/16	Erwartet werden nicht "zusätzliche Verdichtungskurse am Abend <i>oder</i> am Wochenende", sondern sowohl als <i>auch</i> , zumal diese Buslinie die Zielvorgaben deutlich erreicht.	R	Das Erreichen der Zielvorgaben ist kein Garant für Angebotserweiterungen. Verdichtungen sind am Abend und/oder am Wochenende möglich.	124	5.3.1, Buslinie Biel - Meinisberg
RVK1/18	Die Ablehnung des RVK-Postulats bez. Aufstufung (1 -> 2) resp. auf Einführung eines Abendangebots stösst auf Unverständnis, zumal sich die systematische wechselweise Bedienung Bahn / Bus zwischen Lyss und Aarberg sehr bewährt hat. Vorschlag: Aufstufung in Angebotsstufe 2	R	Der Antrag wird abgelehnt. Die Angebotsqualität zwischen Aarberg und Lyss ist gut und wird am Abend verbessert.	124	5.3.1, Buslinie Aarberg - Lyss
P-BE/10	Die Absicht, den vorgesehenen Angebotsausbau dieser Linie mit einer Verknüpfung der Linie 100 von Aarberg nach Bern zu prüfen, wird begrüsst.	K	Auf Antrag der RVK wird auf diese Linienverknüpfung gestrichen.	124	5.3.1, Buslinie Aarberg - Lyss
VB/ 3	Die Verlegung der Linie auf die Mittelachse mit optimaler Koordination mit Linie 7 wird als sinnvoll erachtet (Siehe auch VB/ 8).	K		124	5.3.1, Buslinie Biel - Meinisberg
VB/ 4	Bei dieser Linie wäre in Erwägung zu ziehen, diese auf der Mittelachse zu führen.	F	Der Text wird wie folgt angepasst: <i>„ Das Angebot wird im Wesentlichen beibehalten, wobei eine Verlegung der Buslinien in Biel auf die „Mittelachse“ geprüft wird.“</i>	124	5.3.1, Buslinie Biel - Pieterlen
VB/ 5	Zukünftige betriebliche Verknüpfungen mit anderen Linien sollen nur nach dem definitiven Vergabeentscheid geprüft werden, ohne bereits jetzt festzulegen, welcher Art diese Verknüpfungen sein könnten.	A	Der Text wird wie folgt angepasst: <i>„Das Angebot wird im Wesentlichen beibehalten. Die Verknüpfung der Linie mit der Linie Aarberg–Seedorf wird geprüft.“</i> (...) Mit dem Angebotsausbau ist eine Verknüpfung dieser Linie mit der Linie 100 von Aarberg nach Bern zu prüfen.	124 124	5.3.1, Buslinie Aarberg-Biel, Jens-Biel 5.3.1, Buslinie Aarberg-Lyss

RVK1/20	Den im Bericht vorgeschlagenen Abtausch der Liniendurchbindungen (neu Biel - Aarberg - Seedorf und Bern - Detligen - Aarberg - Lyss) erachten wir als unzweckmässig, weil erstens die Frequenzen zwischen Aarberg - Seedorf abnehmen dürften und zweitens die aktuelle Durchbindung Lyss - Aarberg - Kappelen - Biel über lange Jahre hart erkämpft wurde und heute von der Kundschaft sehr geschätzt wird. Vorschlag: Beibehaltung des aktuellen Durchbindung Biel - Bellmund - Aarberg - Lyss.	A	Der Text wird wie folgt angepasst: Das öV-Angebot zwischen Aarberg und Lyss besteht aus Bahn und Bus. Der von der RVK geforderte Angebotsausbau muss unter diesen Vorzeichen betrachtet werden. Ein Ausbau des Angebots an Werktagen und die Aufstufung wird <i>werden</i> abgelehnt, das Angebot am Sonntag wird zum Stundentakt ausgebaut. Mit dem Angebotsausbau ist eine Verknüpfung dieser Linie mit der Linie 100 von Aarberg nach Bern zu prüfen.	124	5.3.1, Buslinie Aarberg-Lyss
P-BE/11	Die Linie 100 soll der Angebotsstufe 3 zugeordnet werden.	A	Die Angebotsstufe wird angepasst.	124	5.3.1, Buslinie Aarberg - Radelfingen - Frieswil (- Bern)
RVK1/21	Die Aufstufung in die Angebotsstufe 2 wird unterstützt. Es wird erwartet, dass die drei Linien wie bisher gemeinsam bewertet werden – die Abschnitte Erlach - Lüscherz und Erlach - Landeron würden bei isolierter Betrachtung wohl in den "roten Bereich" abrutschen.	K		124	5.3.1, Buslinien Ins - Erlach - Lüscherz / Gals - Le Landeron
RVK1/19	Die vom Kanton vorgeschlagene Herabstufung (2 -> 1) ginge zulasten des Abendangebots, für welches unser 'AK 2010' eine deutlich effizientere Lösung vorschlägt. Seedorf muss abends unbedingt mit Aarberg (- Lyss - Biel) verbunden bleiben. Vorschlag: Beibehaltung der Angebotsstufe 2 bei leichter Angebotsreduktion.	A	Mit RVK und Gemeinde wurde eine alternative Lösung gefunden. Der Text wird wie folgt angepasst: „Zwischen Aarberg und Seedorf wird das Angebot <i>entsprechend der Nachfrage in Absprache</i> gemeinsam mit der RVK und den Gemeinden <i>leicht reduziert</i> überprüft und <i>schlecht ausgelastete</i> Kurse werden gestrichen. Die Linie ist neu der Angebotsstufe 1 statt 2 zugeteilt.	125	5.3.1, Buslinien Aarberg - Seedorf und Lyss - Seedorf - Friesenberg (- Bern)
ASM/ 4	Die vorhandene Strasseninfrastruktur setzt technisch/betriebliche Randbedingungen, was die aus Kundensicht "optimale" Lösung verunmöglichen kann bzw. strassenseitige Investitionen voraussetzt.	E	Dieser Einwand wird berücksichtigt.	125	5.3.2, Buslinien Farnern - Wiedlisbach - Wangen und Niederbipp - Wolfisberg - Farnern

ASM/ 5	Die Angebotsgestaltung auf dem Abschnitt Herzogenbuchsee - Wangen ist grundsätzlich schwierig, da zwei verschiedene Korridore bedient werden müssen. Mit dem heutigen Angebotsniveau kann keiner der beiden Korridore wirklich attraktiv bedient werden (insbesondere der Korridor Walliswil b. W./Heimenhausen). Lösungen für eine bessere ÖV-Erschliessung sind zu finden, insbesondere für die Abendbedienung.	K		125	5.3.2, Buslinie Wangen - Herzogenbuchsee - Bützberg - Langenthal - Melchnau - Grossdietwil
ASM/ 6	Der durchgehende Halbstundentakt auf den Abschnitten Herzogenbuchsee - Langenthal und Langenthal - Melchnau wird begrüsst.	K		125	5.3.2, Buslinie Wangen - Herzogenbuchsee - Bützberg - Langenthal - Melchnau - Grossdietwil
SO/11	Bei den Buslinien der RVK Oberaargau ist die Industrielinie Oensingen - Niederbipp als Vorlauf zur Bahnverlängerung aufzunehmen.	A	Der Text wird in Kapitel 5.2.3 wie folgt angepasst: <i>„Bis zur Inbetriebnahme der Linienverlängerung deckt eine Buslinie zwischen Niederbipp und Oensingen die Verkehrsbedürfnisse ab.“</i>	125	5.3.2, RVK Oberaargau
GKB/ 2	Die Etablierung von Stadtbussystemen und den Viertelstundentakt in den bernischen Regionszentren (Langenthal, Burgdorf, usw.) wird sehr begrüsst.	K		126	5.3.2, Stadtbus Langenthal (Siehe auch 5.3.3, S. 128)
IGÖV-OA/ 2	Die Etablierung von Stadtbussystemen und den Viertelstundentakt in den bernischen Regionszentren (Langenthal, Burgdorf, usw.) wird sehr begrüsst.	K		126	5.3.2, Stadtbus Langenthal (Siehe auch 5.3.3, S. 128)
ASM/ 8	Der Viertelstundentakt auf einem Stadtbussystem wird als minimaler Standard bzw. Grundvoraussetzung erachtet, um Leute vom MIV auf den ÖV zu bewegen.	K		126	5.3.2, Stadtbus Langenthal
ASM/ 7	Der durchgehende Stundentakt und die Anpassung der Linienführung an das Stadtbusnetz werden begrüsst.	K		126	5.3.2, Buslinie Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten

ASM/ 9	Der geplante Angebotsabbau wird bedauert.	K		126	5.3.2, Buslinie Herzogenbuchsee - Wynigen
BLS/ 7	Ein Ausbau des Angebots im Sinn einer Einführung eines durchgehenden Stundentaktes während des Tages zwischen Huttwil und Wyssachen wird unterstützt.	K		126	5.3.2, Buslinie Eriswil - Huttwil - / Wyssachen
BLS/11	Über die Weiterführung und Finanzierung dieses Angebots ist mit der Gemeinde Langnau zu diskutieren.	I	Dies trifft zu. Da die Linie jedoch nicht im Grundangebot ist, ist dies für das Angebotskonzept nicht relevant.	127	5.3.3, Ortslinie Langnau, Linie 282 Bahnhof - Schwimmbad Moos
BLS/12	Die vorgesehenen Änderungen werden unterstützt. Die Ausrichtung des Taktes zwischen Hasle-Rüegsau - Affoltern-W. und Sumiswald-Gr. - Huttwil ist zu prüfen und in Bezug auf die Bahnanschlüsse definitiv festzulegen.	K		127	5.3.3, Buslinien 471 Hasle-R. / Sumiswald - Affoltern-W. - Huttwil
BLS/13	Die Aufnahme des grössten Teils der Begehren der RVK, insbesondere auch die Überführung der bisher durch die Stadt Burgdorf und umliegenden Gemeinden finanzierten Zusatzangeboten wird unterstützt.	K	Ist so vorgesehen.	128	5.3.3, Buslinien Region Burgdorf / Unteres Emmental
BLS/14	Die folgenden Änderungen müssen ins Konzept aufgenommen werden: <ul style="list-style-type: none"> - Verschiebung der bisherigen Kurse der Linie 464 in die Taktfahrpläne der Linie 465 und Linienführung via Kirchberg-Alchenflüh Bahnhof - stündliche Verlängerung eines Kurspaares von Lyssach Kernenriedstrasse nach Lyssach Dorf / Bahnhof - Schliessung der Taktlücken am Vormittag und Nachmittag zwischen Burgdorf und Fraubrunnen zum durchgehenden Stundentakt - Ausbau des Angebots zum 15-Min-Takt auf dem Abschnitt Burgdorf Bahnhof - Spital. 	R	Eine Mitwirkung zur Bus-Planung Burgdorf ist zurzeit im Gang. Anpassungen innerhalb der Angebotsstufen bleiben möglich. Linienverlängerungen setzen einen Versuchsbetrieb voraus.	128	5.3.3, Linie 464 Halse-Rüegsau - Tschamerie - Burgdorf - Lyssach - Fraubrunnen

RVK3/ 3	Ergänzungsvorschlag: „Die Gemeinden Burgdorf, Oberburg und Hasle beantragen (...) - die Ausdehnung des stündlichen Abendangebotes vom Spital Burgdorf bis Hasle-Rüegsau in beiden Richtungen.“	I	Anträge werden im Angebotskonzept nicht vollständig aufgeführt.	128	5.3.3, Linie 464 Hasle-Rüegsau - Tschamerie - Burgdorf - Lyssach – Fraubrunnen
RVK3/ 4	Die RVK 3 beantragt die Vorschläge der BLS als Zielvorgabe ins Konzept aufzunehmen (Siehe BLS/14).	R	Der Antrag erfolgt zu früh, da die Mitwirkung noch nicht abgeschlossen ist.	128	5.3.3, Linie 464 Halse-Rüegsau - Tschamerie - Burgdorf - Lyssach - Fraubrunnen
RBS/12	Auf dem neuen und kurzen Linienabschnitt zwischen Obergerlafingen und Zielebach können die AGV-Vorgaben betreffend Auslastung kaum erreicht werden.	K	Wird im Rahmen der Evaluation zu berücksichtigen sein.	129	5.3.3, Buslinien Region Burdorf / Unteres Emmental, Linie 2 Solothurn - Obergerlafingen - Zielebach
TBA/ 4	Das Einrichten neuer oder die Verlegung bestehender Bushaltestellen ist rechtzeitig mit dem TBA abzusprechen.	K	Dies wird in der Regel so gehandhabt.	129	5.3.4, RVK Bern – Mittelland: Buslinien
P-BE/12	Durch die Sperrung der Halenstrasse ist mit einer Fahrzeitverlängerung von min. 3 Min. zu rechnen. Empfehlung für die Linie 104 Bern – Wahlendorf: Montag bis Freitag die Variante „Anschluss Fernverkehr beidseitig“ sowie für Samstag und Sonntag Variante „Anschluss Fernverkehr lastrichtungsabhängig“.	K	Die Mitwirkung zur Planungsstudie ist noch nicht abgeschlossen. Änderungen haben keine Auswirkung auf die Angebotsstufen.	129	5.3.4, Buslinien Frienisberg
RVK4/ 7	Zu den Buslinien auf den Frienisberg wird die RVK auf Grund der Mitwirkung noch Position beziehen.	K	Änderungen dürften keine Auswirkungen auf die Angebotsstufe haben.	129	5.3.4, Buslinien Frienisberg
RVK4/ 8	Der Wunsch der Stadt Bern ist es, auf der Linie zusätzlich zu den Verdichtungen einen durchgehenden 1/2-Stunden-Takt einzuführen. Dazu wäre eine Aufstufung in Angebotsstufe 4 nötig. Der Fahrplan soll auf die Siedlungsstruktur abgestimmt sein und vorerst der vorhandene Spielraum innerhalb der Angebotsstufe 3 genutzt werden.	K		130	5.3.4, Buslinien Laupenam

HIV/ 9	Der Versuchsbetrieb Buslinie 334 Bern - Flughafen Belp wird begrüsst.	K		131	5.3.4, Buslinien Region Belp - Gürbetal und Münsingen - Aaretal
STI/ 1	In Anbetracht der geringen Kosteneinsparung wird empfohlen, von dieser Massnahme abzusehen (Angebot am Samstag sollte erhalten bleiben).	A	Nur das Sonntags-Angebot wird aufgehoben.	132	5.3.4, Buslinien Region Kiestal
RVK5/ 5	Die RVK-OW ist mit der Aufhebung des Wochenendangebots auf der Linie 45 (Wangelen/Bleiken) nicht einverstanden, da sie ein bereits minimales Angebot weiter verschlechtert und dadurch die Linie noch unattraktiver macht und kaum Kosten gespart werden. Zumindest das Angebot am Samstag sollte unbedingt erhalten bleiben, da die Auslastung am Samstag sogar besser als werktags ist.	A	Nur das Sonntags-Angebot wird aufgehoben.	132	5.3.4, Buslinien Region Kiestal
RVK5/ 1	Die Verdichtung der Linie 21 zum 10-Minutentakt hat für die RVK-OW oberste Priorität und sollte nicht zugunsten anderer Verbesserungen zurückgestellt werden.	K		134	5.3.5, Buslinien am rechten Thunerseeufer
STI/ 2	Die Verdichtung der Linie 21 zum 10-Minutentakt hat für die STI oberste Priorität und sollte nicht zugunsten anderer Verbesserungen zurückgestellt werden. Der Halbstundentakt auf dem Abschnitt Beatenbucht-Interlaken Ost während der Sommersaison wird unterstützt.	K		134	5.3.5, Buslinien am rechten Thunerseeufer
STI/ 3	Eine Abenderschliessung im Halbstunden- oder Stundentakt entspricht den heutigen Erwartungen der Fahrgäste (rasch wachsende Fahrgastzahlen in den Abendstunden)	K		134	5.3.5, Buslinien am rechten Thunerseeufer
RVK5/ 2	Der Ausbau des Abendangebots der Linien 31/32, 42/43, 50/51, 3/55 ist für die RVK5 von sehr hoher Priorität.	E	Dies ist vorgesehen.	134	5.3.5, Buslinien nach Heiligenschwendi und Teuffenthal, Buslinien im Thuner Westamt und im Thuner Ostamt

RVK5/ 6	Die RVK5 hält an der Forderung fest, dass das Angebot auf der Linie 56 Montag-Freitag von 7 auf 10 Kurspaare und am Sonntag auf 4 Kurspaare ausgebaut werden soll. Den betroffenen Gemeinden bedeutet der Ausbau viel.	R	Die Nachfrage ist ungenügend. Das Anliegen wird abgelehnt.	134	5.3.5, Buslinien im Thuner Westamt
PBS/ 6	Erschliessung des Mattenhofquartiers wird als unattraktiv eingeschätzt. Vorgeschlagene Alternative: Jeder 2. Tramkurs der Linie 9 von und nach Wankdorf wird als Linie 3 nach Weissenbühl geführt, und im Gegenzug verkehrt jeder 2. Tramkurs der Linie 9 nur zwischen Bahnhof und Wabern.	R	Der linienreine Betrieb ist aus kommunikativen und betrieblichen Gründen richtig.	138	5.4.1, ÖV Bern West
RVK3/ 1	Es wird als störend empfunden, dass die Agglomerationen Bern, Biel und Thun resp. deren Kerne bevorzugt behandelt werden und materielle Aussagen zu den übrigen Agglomerationen fehlen. Die Agglomeration Burgdorf mit ihren starken Pendlerbeziehungen bezüglich schienengebundenem ÖV müsste in der kantonalen Verkehrspolitik eine stärkere Rolle spielen.	F	Das Kapitel behandelt den ÖV in den Städten Bern, Biel und Thun. Der Text wird entsprechend angepasst.	138	5.4, Das Angebot in den Städten Bern, Biel und Thun
RVK4/ 9	Das Tramkonzept ist mit Einführung TBW noch nicht vollständig eingeführt, sondern erst die 1. Stufe ohne neue Linienführung der Linie 12 in der Innenstadt.	F	Die Formulierung wird angepasst.	138	5.4.1, ÖV Bern West
P-BE/13	Die vorgesehene Takterhöhung der Linie 101 vom 15-Min. auf den 10-Min. Takt wird begrüsst. Die mit der Sperrung Halenstrasse konzipierte Durchbindung der Buslinie muss noch einmal genau geprüft werden (interne Verbindung in Hinterkappelen wird gekappt).	K	Die betriebliche Ausgestaltung soll in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wohlen geprüft werden.	139	5.4.1, ÖV Bern West
RVK4/10	Die neuen Haltestellen "Bremgartenfriedhof" und "Güterbahnhof" der Linie 101 sind in Ortsverkehrs-Qualität zu bedienen, was insbesondere bedeutet, dass die Taktfrequenz regelmässig sein muss.	K	Der 10'-Takt entspricht einem städtischen Angebot.	139	5.4.1, Bern, ÖV-Erschliessung Insel/von Roll

IGÖV-OA/ 9	Der IR Bern-Olten soll im Wankdorf halten, damit die Region Oberaargau direkt ans ESP angeschlossen ist.	K	Das Anliegen wird geprüft.	139	5.4.1, ESP Wankdorf
AGR/ 8	Die Projektorganisation ESP Wankdorf stimmt dem Angebotskonzept im Bereich Wankdorf zu.	K		139	5.4.1, ESP Wankdorf
BM/ 2	Die Inbetriebnahme der Tramverlängerung und Anpassung der Buslinien können erst im Oktober / Dezember 2012 erfolgen.	A	Der Text wird angepasst.	139	5.4.1, ESP Wankdorf
BM/ 3	Die als Option vorgeschlagenen Linie 20b Bern Bahnhof - Wankdorf Bahnhof sollte aufgrund der Zunahme der Arbeitsplätze im Wankdorf City ins Angebotskonzept aufgenommen werden.	R	Als Option, allenfalls mittelfristig zu berücksichtigen.	139	5.4.1, ESP Wankdorf
BM/ 4	Linie 28: Der durchgehende Samstagsbetrieb zwischen Brunnadern und Wankdorf Bahnhof sollte auch erwähnt werden.	E	Die Formulierung „ <i>abgestimmt auf die weitere Entwicklung der Nachfrage</i> “ kann auch den Samstagsbetrieb beinhalten.	140	5.4.1, Ostermundigen und Gümligen
TBA/ 5	Zur Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb und Tramverlängerung Wabern: In Köniz und Wabern berühren diese Vorhaben sanierte Kantonsstrassen, deshalb kann nicht derjenige Kostenteiler angewendet werden, welcher für die Projekte Tram Bern-West und Verlängerung der Tramlinie 9 angewendet wurde. Bundesbeitrag aus dem Investitionsfonds für den Agglomerationsverkehr analog zu Wankdorf und nicht zu Tram Bern-West.	K	Finanzierung ist Bestandteil der weiteren Planungsschritte.	140	5.4.1, Köniz / Ostermundigen und Gümligen
RVK4/11	RVK 4 geht davon aus, dass das Abendangebot der Linie 28 im Rahmen der Projektierung Tramlinie 10 überprüft wird. Ziel ist eine Wiedereinführung des Abendangebots.	K	Die Überprüfung des Ortsbusnetzes ist in der Projektorganisation so vorgesehen.	140	5.4.1, Ostermundigen und Gümligen

VB/ 6	Formulierungsvorschlag: "... Im jetzigen ersten Umsetzungsschritt soll sollen das Angebot auf den städtischen Linien und in den wesentlichen städtischen Korridoren <i>einzelne Angebotsverdichtungen realisiert</i> werden. <i>Einige der heute nicht im 20-Minutentakt betriebenen Autobusstrecken sollen auf den 15-Minutentakt verdichtet werden. (...)</i> Bei den Trolleybuslinien 1 und 4 werden <i>punktueller Angebotsausbauten zur Kapazitätssicherung ins Auge gefasst, hingegen</i> werden die Anträge zur Verdichtung zum durchgehenden 7½- Minutentakt in dieser ersten Umsetzungsetappe abgelehnt."	F	Der Text wird folgendermassen angepasst: „Im jetzigen ersten Umsetzungsschritt sollen das Angebotsverbesserungen auf den städtischen Linien und in den wesentlichen städtischen Korridoren <i>realisiert werden. Einige der heute im zum 1.20-Minutentakt verkehrenden Linien sollen neu im 15-Minutentakt verkehren ausgebaut werden.</i> Weitergehende Verdichtungen ergeben sich auf Strecken mit mehreren Linien. <i>Zusätzliche kapazitätsbedingte Ausbauten und ein dichter Abendfahrplan sind zudem möglich.</i> “	141	5.4.2, Agglomeration Biel/Bienne
RVK1/23	Vorschlag: Erwähnung des Ziels der Angebotskoordination mit der Linie 3.	R	Die Veränderung betrifft die Linie 3 und ist somit in Kapitel 5.3.1 behandelt.	141	5.4.2, Agglomeration Biel/Bienne, Linie 2
RVK1/24	Der ergänzende Einsatz einzelner Verstärkungskurse in der HVZ zwischen Bahnhof und Goldgrube ist unverzichtbar. Vorschlag: Erwähnung der Verstärkungskurse zum 30-Min-Takt Goldgrube	F	Der Text ist wie folgt angepasst: Zwischen Bahnhof und Goldgrube wird das Angebot zum 30-Minutentakt ausgedünnt. Durch die parallele Führung der Linie Biel – Meinisberg wird die Angebotsqualität zwischen dem Bahnhof und Mett insgesamt beibehalten. Zudem wird das Angebot der Linie 7 in den Hauptverkehrszeiten zum 15-Minutentakt verdichtet.	141	5.4.2, Agglomeration Biel/Bienne, Linie 7+8
RVK1/25	Der vom Kanton genannte Ansatz ("Betriebszeiten zu überprüfen") dürfte kaum zweckmässig sein, da ein Verzicht aufs Abendangebot die Transportkette zwischen Bahn und Magglingen-Bahn unterbrechen würde. Vorschlag: Präzisierung der Strategie (vgl. Postulate aus dem 'AK 2001')	K	Das Detailangebot wird gemeinsam mit RVK, Gemeinde und TU gemeinsam definiert.	141	5.4.2, Agglomeration Biel/Bienne, Linie 11
VB/ 7	Um auch an Sonntagen die ersten Schiffkurse zu erreichen, muss der sonntägliche Betriebsbeginn kurz nach 9 Uhr erfolgen. Vorschlag: Sonntag: 9 (statt 10) bis 18:30 Uhr: 30-Minutentakt Schiffländte-Bözingen.	A	Der Text wird wie folgt angepasst: „Sonntag: 10.9 bis 18.30 Uhr: 30-Minutentakt zwischen Schiffländte und Bözingen.“	141	5.4.2, Agglomeration Biel/Bienne, Linie 2

VB/ 8	Der 15'-Takt mindestens während den Spitzenzeiten bis Goldgrube wird empfohlen. Gründe dafür: zu knappe Umläufe und beschränkte Haltestellenkapazitäten beim Bahnhof + schlechte Bahnanschlüsse. Die Ausdünnung des Angebots auf einer Teilstrecke des Astes Guisanplatz-Goldgrube wird in Anbetracht der Fahrgastzahlen von 2007 in Frage gestellt (Siehe auch VB/ 3).	A	Der Text wird wie folgt angepasst: <i>„Zudem wird das Angebot der Linie 7 in den Hauptverkehrszeiten zum 15-Minutentakt verdichtet“.</i>	141	5.4.2, Agglomeration Biel/Bienne, Linie 7
VB/ 9	Die vorgesehene Linienführung erfordert umfassende Anpassungen bei der Strasseninfrastruktur sowie den Neubau einer Wendemöglichkeit im Bereich der Post Bellmund. Auf den stauanfälligen Strassenabschnitten müssen die nötigen Busbevorzugungsmassnahmen realisiert werden.	K	Dies wird bei der Umsetzung berücksichtigt.	141	5.4.2, Agglomeration Biel/Bienne, Linie 8
VB/10	Ein Vorschlag mit Aussage zu den finanziellen Auswirkungen (im Rahmen der Überprüfung der Betriebszeiten) wird bis Ende Jahr dem AöV unterbreitet.	K		141	5.4.2, Agglomeration Biel/Bienne, Linie 11
RVK1/22	Die Aufstufung von der Angebotsstufe B nach C wird sehr begrüsst. Wir gehen davon aus, dass diese abendliche Verdichtung auf den beiden Hauptlinien bald umgesetzt werden kann. Vorschlag: Ergänzung um "Verdichtung abends auf 15-Min-Takt".	A	Der Text wird folgendermassen angepasst: Die höhere Angebotsstufe entspricht dem heutigen Angebot und erlaubt gewisse Angebotserweiterungen.	142	5.4.2, Agglomeration Biel/Bienne, Linie 1+4
AGR/ 5	Die vorgesehene Verlängerung der Buslinie Nr. 3 nach Heimberg wird begrüsst.	K		142	5.4.3, Thun
RVK5/ 7	Die RVK-OW hält an ihrem Antrag gemäss Regionalem Angebotskonzept 2010-2013 fest, die Verdichtung der Stadtlinie 3 zum 10'-Takt von Beginn weg ins Grundangebot aufzunehmen.	R	Der Investor resp. Betreiber des neuen Stadions mit Mantelnutzung kann nicht aus der Pflicht zur Mitfinanzierung der ÖV-Erschliessung entlassen werden.	142	5.4.3, Thun
STI/ 4	Die Finanzierung des Fahrplanausbaus auf dem Ast Thun-Alte Bernstrasse ist nicht geklärt (Durchmesserlinie 3 und 10-Minutentakt Linie 21 gefährdet)	K	Der Angebotsausbau wird über Kantons- und Gemeindebeiträge (ÖV-Punkte) finanziert wie alle Linie des Grundangebots. Der Ausbau entspricht dem Antrag der RVK.	142	5.4.3, Thun

CJ/13	Des relations en correspondance des Moonliner Bienne – Delémont assureront la desserte au départ de Tavannes en direction de Tramelan et des Franches-Montagnes dès décembre 2008.	K		142	5.5, Examen des horaires d'exploitation / courses nocturnes
BM/ 5	Die heutige Regelung der Angebotsverordnung (Art. 5 Abs. 3) sollte in Richtung einer leichten Ausdehnung der Betriebszeiten angepasst werden (Bessere Korrespondenzen zwischen Zügen und Tram/Bussen am Morgen früh und nach Mitternacht)	E	Dies ist eine Möglichkeit, die geprüft wird.	142	5.5, Überprüfung der Betriebszeiten / Nachtangebote
HIV/11	Das ÖV-System hinkt den Mobilitätsbedürfnissen in Bezug auf die Nachtangebote nach.	E	Der Aussage wird zugestimmt. Daher soll die AGV überprüft werden.	142	5.5, Überprüfung der Betriebszeiten / Nachtangebote
PBS/ 1	Das Spätangebot wird begrüsst, der späte Umsetzungszeitpunkt nach 2013 wird bedauert.	K	Umsetzung vor 2013 ist denkbar.	142	5.5, Überprüfung der Betriebszeiten / Nachtangebote
RVK1/26	Wir vermissen eine Aussage bezüglich der gegenwärtigen Diskussion über die Grundangebotsberechtigten Betriebszeiten.	K	Dies wird im Rahmen der Überprüfung vorgenommen.	142	5.5, Überprüfung der Betriebszeiten / Nachtangebote
RVK6/ 2	Ergänzungsvorschlag für 5.5: <i>Im Oberland-Ost wurde 2007/08 ein Moonliner-Testbetrieb erfolgreich durchgeführt. Ein zweijähriger Versuchsbetrieb ist für 2009/10 geplant.</i>	F	Der Formulierungsvorschlag wird übernommen.	142	5.5, Überprüfung der Betriebszeiten / Nachtangebote
P-BE/14	Eine Diskussion über die Prüfung alternativer Module auf den Angebotsbeschluss bezüglich Spät- und Nachtangebote wird begrüsst.	K		142	5.5, Überprüfung der Betriebszeiten / Nachtangebote
RVK4/12	Die Kommunikation ist stärker als bisher zu vereinheitlichen (elektronische Fahrgastinformation, Haltestelleninformation etc.).	K	Die Aussage deckt sich mit der Haltung des AöV.	143	5.6, Qualitative Aspekte des ÖV-Angebotes

RVK4/13	Die Weiterentwicklung des Tarifverbunds Libero darf weder zu einer Schlechterstellung der bisherigen Kundensegmente, noch zu einer generellen Tarifierhöhung führen.	R	Es gibt immer, nebst vielen Profiteuren, einzelne Kunden, welche verlieren.	143	5.7, Tarife/Tarifverbände, „Libero“
P-BE/15	Die Erweiterung des Verbundgebiets wird befürwortet.	K		143	5.7, "Libero": Integraler Tarifverbund (ITV)
RVK1/27	Wir beantragen klare Aussagen zur Weiterentwicklung des Abo zigzag hin zu einem Integralen Tarifverbund (in Kap. 5.7).	A	Der Text wird wie folgt angepasst: <i>„Zur Erweiterung des heutigen Abonnementsverbundes zum integralen Tarifverbund werden die folgenden Szenarien geprüft: Erweiterung zu einem integralen Verbund oder Integration in den bestehenden integralen Verbund Libero.“</i>	144	5.7, Abo zigzag: Tarifverbund Biel – Grenchen – Seeland – Berner Jura
BAV/ 3	Es ist davon auszugehen, dass der Kanton Bern den überwiegenden Anteil des leistungsausbaubedingten Abgeltungs-Mehrbedarfs im RPV in den Jahren 2010 bis 2013 voraussichtlich ohne Bundesbeteiligung finanzieren müssen wird.	K		145	5.8, Voraussichtliche Entwicklung der Beiträge an den öffentlichen Verkehr 2010 – 2013
AGR/10	Die Publikation JGK (2005) wird nicht aufgeführt.	A	Der Text wird gestrichen, da falsch.	146	Quellenverzeichnis
RVK4/14	Die Linie 30.121 Laupen - Düdingen ist in Angebotsstufe 2 eingestuft. Sie wird fälschlicherweise im kantonalen wie im regionalen Angebotskonzept in Angebotsstufe 1 dargestellt.	A	Dies wird angepasst.	Anhang 1	RVK 4
RVK6/ 3	Die Karte ist zu ergänzen mit der Signatur (*) für den Ortsbus Grindelwald 31.121.	R	Der Ortsbus ist als Linie dargestellt.	Anhang 1	RVK 6
JU/ 8	Il est proposé de compléter le schéma CRT 1 Bienne - Seeland - Jura bernois en indiquant le numéro de la ligne RE Bienne - Delémont (230) et d'indiquer plus clairement le point d'arrêt à Moutier.	A	Le schéma est complété.	Annexe 1	CTR 1, Bienne – Seeland – Jura bernois
BM/ 6	Es sollte nicht die Linie 332 sondern die Linie 331 in die Angebotsstufe 3 eingereiht werden (Schülerkurse gehören eher zur Linie 331).	R	Eine allfällige Übernahme des bestehenden Angebotes setzt Stufe 3 für die Linie 332 voraus.	Anhang 2	Ortsbus, Belp

RVK4/15	Aus der Tabelle wird nicht ersichtlich, ob die Einstufung der Linie 5/G in die Angebotsstufe 4B eine Reduktion oder Beibehaltung des heutigen Angebots darstellt. Falls es sich um einen Angebotsabbau handelt, sind die Gründe dafür darzulegen.	F	Der Text wird wie folgt angepasst: Die Zuteilung des Tramasts Bahnhof – Fischermätteli in die Stufe B entspricht dem 10-Minutentakt der Linie G, der mit der Schaffung der Durchmesserlinie bis Fischermätteli gilt. (Seite 138, 5.4.1, Agglomeration Bern, ÖV Bern West)	Anhang 2	Agglomerationskern Bern
VB/11	Werden die Linien 5/6 auf dem Abschnitt Bahnhof - Spitalzentrum zusammengefasst, ergibt sich die Stufe C nicht B. Da nur ein Teil dieser Strecke identisch ist, wäre sinnvoll, die beiden Linien separat aufzuführen.	A	Der Text wird angepasst.	Anhang 2	Agglomerationskern Biel

4 Abkürzungen (Teilnehmende Fachkonsultationen)

Regionale Verkehrskonferenzen	<ul style="list-style-type: none"> - Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura / Conférence régionale des transports de Bienne-Seeland - Jura bernois - Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau - Regionale Verkehrskonferenz Emmental - Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland - Regionale Verkehrskonferenz Oberland West - Regionalkonferenz Oberland-Ost 	<ul style="list-style-type: none"> RVK1 RVK2 RVK3 RVK4 RVK5 RVK6
Nachbarkantone	<ul style="list-style-type: none"> - Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Abteilung Verkehr - Département des transports et de l'énergie du Canton de Fribourg - République et Canton du Jura, Service des transports et de l'énergie - Verkehr und Infrastruktur (vif) Kanton Luzern - République et Canton de Neuchâtel, Office cantonal des transports - Bau- und Raumentwicklungsdepartement Kanton Obwalden, Abt. Raumentwicklung und Verkehr - Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn - Canton de Vaud, Département des infrastructures, Service de la mobilité - Département des Transports, de l'Équipement et de l'Environnement, Service des transports 	<ul style="list-style-type: none"> AG FR JU LU NE OW SO VD VS
Amtstellen (Bund und Kt. Bern)	<ul style="list-style-type: none"> - Bundesamt für Verkehr, Sektion Personenverkehr - Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern - Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern - beco Berner Wirtschaft - Tiefbauamt des Kantons Bern - Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I bis IV - Amt für Umweltkoordination und Energie 	<ul style="list-style-type: none"> BAV BVE AGR BECO TBA TBA1-4 AUE

Interessenverbände	<ul style="list-style-type: none"> - Gewerkschaftsbund des Kantons Bern (GKB) - Kantonale Behindertenkonferenz Bern kbk - Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IgöV Oberaargau - Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV) - Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace Mittelland - Touring Club Schweiz TCS - Verband öffentlicher Verkehr (VöV) - VCS Kanton Bern 	<ul style="list-style-type: none"> GKB KBK IGÖV- OA HIV PBS TCS VöV VCS
Transportunternehmen im Kanton Bern	<ul style="list-style-type: none"> - Aare Seeland mobil AG (asm) - Busbetrieb Grenchen und Umgebung (BGU) - Transport publics fribourgeois (TPF) - Funiculaire Saint-Imier-Mont-Soleil - Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB) - Postauto Regionalzentrum Bern-Fribourg-Solothurn - Postauto Delémont - Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) - BLS AG (Personenverkehr) - BLS AG (Infrastruktur) - BERNMOBIL - FUNIC - Sensetalbahn AG - Verkehrsbetriebe Biel (VB) - Verkehrsbetriebe STI, Thun - Zentralbahn - SBB (Regionalverkehr Nordwestschweiz) - Chemin de fer Montreux-Oberland Bernois - Chemins de fer du Jura 	<ul style="list-style-type: none"> ASM BGU TPF SMtS MIB P-BE P-JU RBS BLS BLSinf BM FUN STB VB STI ZB SBB MOB CJ