

14. Dezember 2006

Kantonales öV – Konzept 2008 – 2009 Auswertung der Fachkonsultation

Schéma des transports publics 2008 – 2009 Evaluation de la consultation technique



Ausgangslage / Situation de base

Die Fachkonsultation zum kantonalen öV – Konzept 2008 – 2009 dauerte vom 31. Juli 2006 bis zum 1. September 2006. In dieser Zeitspanne hatten die unten aufgelisteten Adressaten die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Antworten entsprechen inhaltlich dem Beschluss des Regierungsrates zur Anpassung und Verlängerung des Angebotsbeschlusses vom 13 Dezember 2006 zuhanden des Grossen Rates

La consultation technique relative au schéma d'offre cantonal des transports publics 2008 – 2009 s'est déroulée du 31 août 2006 au 1^{er} octobre 2006. Durant cette période, les destinataires figurant sur la liste ci-dessous ont eu la possibilité d'exprimer leur avis. Les réponses correspondent au contenu de l'arrêté du Conseil-exécutif sur l'adaptation et la prolongation de l'arrêté sur l'offre du 13 décembre 2006 à l'intention du Grand Conseil

Eingegangene Stellungnahmen / prises de position reçues

Adressaten oder Antwortende:

Regionale Verkehrskonferenzen / Conférences régionales des transports

- Regionale Verkehrskonferenz Biel - Seeland - Berner Jura
- Conférence régionale des transports Bienne - Seeland -Jura bernois
- Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau
- Regionale Verkehrskonferenz Emmental
- Regionale Verkehrskonferenz Bern - Mittelland
- Regionale Verkehrskonferenz Oberland West
- Regionale Verkehrskonferenz Oberland Ost

Nachbarkantone / Cantons voisins

- 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, Abt. öffentlicher Verkehr
- 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'Equipement et de l'Environnement, Service des transports

Amtstellen (Bund und Kt. Bern) / Services spécialisés (Confédération et canton de Berne)

- Bundesamt für Verkehr, Abteilung Finanzierung
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Generalsekretariat
- Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
- beco Berner Wirtschaft
- Tiefbauamt des Kantons Bern
- Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreise I bis IV
- Amt für Umweltkoordination und Energie

Interessenverbände / Communautés d'intérêt

- Gewerkschaftsbund des Kantons Bern (GKB)
- Kantonale Behindertenkonferenz
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV
- Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Oberaargau und angrenzende Gebiete (IGöV Oberaargau)
- Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (HIV)
- Pro Bahn Schweiz, Sekt. Espace Mittelland
- Touring Club Schweiz TCS
- Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
- VCS Kanton Bern
- VCS Regionalgruppe Oberaargau – Emmental (*Anmerkung AöV: Gründungsversammlung der Regionalgruppe am 25. 10. 06*)
- Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal – Verband (SEV)

Transportunternehmen im Kanton Bern / Entreprises de transport du canton de Berne

- alle Transportunternehmen des Orts- und Regionalverkehrs im Kanton Bern
- toutes les entreprises de transports publics du Jura bernois

Stellungnahmen der Regionalen Verkehrskonferenzen / Prises de position des conférences régionales des transports

RVK / CRT	Kernaussagen / contenu principal	Antwort / réponse
RVK Biel – Seeland – Bernern Jura	<p><u>Zu Kap. 2.1.1. (ZEB):</u> Als Zusatzargument für die Umfahrung Ligerz könnte im Bericht die leichte Fahrzeitverkürzung genannt werden, die aus Sicht des Fernverkehrskonzeptes sehr wertvoll wäre, da die Fahrzeit zwischen den Vollknoten Biel und Lausanne heute nur minim unter 60 Minuten liegt. Der 30'-Takt Biel-Lausanne scheint bereits kurzfristig möglich zu sein und sollte wenn möglich unter Wahrung der stündlichen Direktverbindung (Basel-)Biel-Genf geschehen – die leicht längere Fahrzeit beim Umweg über Lausanne erscheint weniger nachteilig als ein allfälliger Umsteigezwang.</p> <p><u>Zu Kap. 2.2.2. (Regionalkonferenzen):</u> Wünscht im Kap. „neue Struktur für die regionale Zusammenarbeit: Regionalkonferenzen“ die Erwähnung der Sonderregelung Seeland/Berner Jura (die RVK 1 soll nach dem Willen sowohl des Berner Jura bernois als auch des Seelands nicht aufgespalten werden.)</p> <p><u>Zu Kap. 2.2.3. (1. Teilergänzung S-Bahn):</u> Beantragt eine Präzisierung, dass auf der konkreten Ebene kein durchgehender Konsens besteht resp. diverse Massnahmenvorschläge umstritten sind.</p> <p><u>Zu Kap. 3.1. (Nachfrageentwicklung):</u> Erwartet eine systematische Erhebung planungsrelevanter Nachfrage- daten, zu denen die Regionen/RKV auf einfach Weise Zugriff erhalten sollen. Im Hinblick auf die angestrebte stärkere Gesamtverkehrsoptik scheint auch im Strassenverkehr ein entsprechender Handlungsbedarf. Die diesbezügliche Koordination zwischen AöV und TBA ist dringend verbesserungsbedürftig.</p> <p><u>Zu Kap. 3.2.1. (S-Bahn)</u> Bittet zu prüfen, ob abends die S51 Bern ca. 10 Min später verlassen könnte, um in Kerzers/Ins/Neuenburg zur selben Minute wie tagsüber der RE einzutreffen (fahrplansymmetrisch in Gegenrichtung).</p>	<p>wird aufgenommen; die Fahrzeitreduktion liegt aber lediglich im Bereich von einer Minute.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>wird aufgenommen</p> <p>Präzisierung wird aufgenommen</p> <p>Dies ist vorgesehen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Vorschlag wird abgelehnt. Ein 30'-Takt zwischen Bern und Kerzers wird als wichtiger eingestuft als die unveränderte Fahrlage in Ins.</p>

Zu Kap. 3.2.2. (Schienenverkehr Seeland – Berner Jura):

Erwartet, dass die fürs Grundangebot derzeit geltende strikte Mitternachts-Limite zumindest für die Nächte Fr/Sa und Sa/So entsprechend den eindeutigen gesellschaftlichen Entwicklungen angepasst wird.

Zu Kap. 3.2.2. (Bahnlinie Biel – La Chaux-de-Fonds):

Das Anliegen einer Frühverbindung La Chaux-de-Fonds – Biel 5.40 bleibt für die RVK vordringlich.

Zu Kap. 3.2.2. (Bahnlinie Biel – Delémont (-Basel)):

Bei der Erwähnung der postulierten Spätverbindung Biel – Delémont fehlt der Hinweis, dass diese vor der Tunnelanierung bereits bestand.

Zu Kap. 3.2.2. (Bahnlinie Biel - Solothurn):

Bedauert, dass die von der RVK postulierte Schliessung der Halbstundentaktlücken im Regionalverkehr Biel – Solothurn vom Kanton nach wie vor abgelehnt werden und beantragt die Schliessung der Halbstundentaktlücken (Mo-Fr tagsüber) auf den Fahrplan 2008 hin.

Zu Kap. 3.2.2. (Bahnlinie Lyss – Büren a.A.):

Erwartet vom Kanton, dass er sich bei den SBB für eine Beschleunigung des Projektes Stellwerk Lyss / zusätzlicher Zugsblock einsetzt. Mit den kürzlich erfolgten baulichen und bahntechnischen Massnahmen zwischen Büren-Busswil dürfte ein kleiner Fahrzeitgewinn verbunden sein, der zumindest in der Flutrichtung für den Halt der Verdichtungskurse in Dotzigen ab Dez. 2006 genutzt werden sollte – das AöV wird um eine entsprechende Intervention bei den SBB gebeten.

Zu Kap. 3.3.1. (Buslinie Biel – Scheuren):

Im Zusammenhang mit dem anstehenden Angebotsausbau im Bruggmoos (Mitfinanzierung durch Migros) werden Verbesserungen erneut zu prüfen sein.

Zu Kap. 3.3.1. (Buslinie Grenchen – Lengnau):

Beantragt die Zuordnung der Buslinie 410.14 zur Angebotsstufe 3 sowie die Überführung des aktuellen Zusatzangebots ins Grundangebot.

Kenntnisnahme; dies entspricht der aktuellen Praxis. Wesentlich sind die Anschlüsse des Fernverkehrs.

Kenntnisnahme

wird aufgenommen

Aufgrund der bestehenden Nachfrage drängt sich ein Schliessen der Taktlücken aus Sicht des Kantons Bern nicht auf. In Absprache mit dem Kanton Solothurn sind von Montag bis Freitag zusätzliche Verdichtungszüge vorgesehen. Das Angebot am Wochenende wird entsprechend der Nachfrage leicht reduziert.

Kenntnisnahme

Kenntnisnahme

Die Nachfrage der Linie liegt lediglich knapp über der Minimalvorgabe, eine Aufstufung in die Angebotsstufe 3 wird daher abgelehnt.

Zu Kap. 3.3.1. (Buslinien Ins-Erlach-Lüscherz/Gals/Le Landeron):

Die aufgrund veränderter Anschlusskonstellation notwendige Anpassung des Angebotskonzeptes im Raum Erlach wird die RVK in den kommenden Monaten beschäftigen.

Kenntnisnahme

Zu Kap. 3.4.2. (Agglomeration Biel):

Begrüssst die Neudefinition des Grundangebots auf der VB-Linie 2 mit Ausnahme der Taktlücke vormittags: Zwischen 9 und 11 Uhr sollte anstelle des Stundentaktes zumindest ein 30'-Takt analog dem Grundangebot samstags und sonntags zu Grunde gelegt werden. Die RVK rechnet fest damit, dass die aktuelle Angebotsdichte aufrecht erhalten bleibt, d.h. dass das von den Betrieben im Bözingenfeld bestellte Zusatzangebot auf der Linie 2 nicht reduziert wird – ein Angebotsabbau wäre angesichts der baulichen Entwicklung und der erfreulichen Nachfrageentwicklung unannehmbar.

Kenntnisnahme

CRT Bienne - Seeland
- Jura bernois

Chap. 2.1.1 Développement futur des projets ferroviaires (ZEB) :

Nous approuvons la position du canton concernant le projet ZEB, et tout particulièrement le soutien à la réalisation de la double voie entre Gléresse et Douane.

Prise de connaissance

Ce projet aura des influences importantes sur l'offre régionale de l'Arc jurassien (Jura bernois, canton de Neuchâtel, Jura). Nous demandons à ce propos que la planification de l'offre régionale soit entreprise suffisamment tôt en concertation avec les cantons concernés, comme ce fut le cas pour l'introduction de Rail 2000.

Il s'agira aussi de prendre en compte les projets en cours dans l'ensemble de l'Arc jurassien, nous citerons ici, de manière non exhaustive le rétablissement de la liaison ferroviaire Delle – Belfort.

Vu le cadre financier restreint à disposition pour la réalisation de ZEB, il est à craindre que la Confédération vise à mettre tout ou partie des investissements nécessaires à l'amélioration, voire au maintien de la qualité de l'offre régionale actuelle à la charge des cantons. En outre, nous demandons à ce que toutes les modifications d'infrastructure intervenant à partir de maintenant soient compatibles avec les exigences de ZEB. Concrètement il faudra éviter des suppressions d'infrastructures qui ne seraient pas absolument nécessaires actuellement mais qui pourraient le devenir avec la réalisation de ZEB.

Chap. 2.2.2 Stratégie en faveur des agglomérations et de la coopération régionale (SACR) :

Le rôle des agglomérations est primordial et les agglomérations bernoises doivent pouvoir s'affirmer dans la concurrence territoriale que l'on connaît en Suisse. Ceci ne doit pas faire oublier la contribution à la croissance cantonale d'autres régions, et notamment le Jura bernois. Cette région, bien qu'hors agglomération, enregistre ces dernières années un de taux de croissance les plus élevés parmi les régions bernoises, avec la Haute Argovie. Elle assure le 25 % des exportations cantonales. A ce titre, la desserte par les transports publics doit continuer à être attractive et à être développée.

Prise de connaissance

Chap. 3.2.2 Offre nocturne :

L'évolution de la société et des mœurs rend nécessaire l'introduction de telles offres, et pas seulement dans les agglomérations. La CRT élaborera des propositions dans ce sens et nous prenons acte que ce thème sera repris dans le schéma 2010 – 2013. Dans le même ordre d'idée, le départ de la dernière relation de Bienne vers Delémont /Bâle à 22 h. 50 est beaucoup trop tôt.

Prise de connaissance

Chap. 3.2.2 Transports ferroviaires :

Nous relevons avec satisfaction le comblement de la lacune du soir dans l'offre Bienne – La Chaux-de-Fonds. Pour le reste, nous maintenons les demandes faites dans le schéma régional.

Prise de connaissance

RVK Oberaargau

Zu Kap. 3.2.3. (Langenthal – Wolhusen):

Beantragt die Schliessung der abendlichen Taktlücke zwischen Langenthal und Huttwil.

Dem Antrag wird entsprochen und die Linie soll neu der Angebotsstufe 3 zugeordnet werden.

Zu Kap. 3.2.3. (Solothurn – Niederbipp – Langenthal):

Es ist für die Kundschaft nicht nachvollziehbar, warum der Zug 168 als einziger nur bis Wiedlisbach und nicht bis Niederbipp verkehrt. Beantragt, diese Korrektur schon auf 2007/08 einzuführen.

Da sich das Depot in Wiedlisbach befindet, verkehren diverse Züge nur bis oder ab Wiedlisbach. Jede Verlängerung von Zügen nach Niederbipp ist mit wenig zweckmässigen und ebenfalls schwer verständlichen Retourfahrten verbunden.
Der Antrag wird abgelehnt.

Allg.:

Die bereits eingeführten Angebote im Raum Burgdorf werden nicht gewürdigt.

Der Bezug zur ZMB Emmental ist nicht nachvollziehbar, da zu den Anträgen der RVK 3 kein inhaltlicher Zusammenhang besteht und die in der ZMB zu Grunde liegenden Daten mit den Anträgen der RVK 3 deckungsgleich sind.

Verlangt, dass das Engagement von Gemeinden und Privaten bei der Leistungsbestellung gewürdigt wird und dass die präzisen Bedingungen für eine Aufnahme ins Grundangebot genannt werden.

Zu Kap. 3.3.3. (Langnau-Röthenbach):

Betrieblich bedingte Leerfahrten zwischen Langnau und Signau sollen weiterhin als Buskurse genutzt werden können.

Zu Kap. 3.3.3. (Burgdorf-Steinhof/Gymnasium):

Die Linienführung muss ins Grundangebot aufgenommen werden. Eine ablehnende Begründung mit der ZMB ist nicht nachvollziehbar (siehe. Allg.).

Zu Kap. 3.3.3. (Burgdorf, Gyrischachen – Meiefeld)

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die diversen unbestrittenen Planungsgrundlagen nicht für die Weiterentwicklung des öV benutzt werden.

Zu Kap. 3.3.3. (Hasle Rüeegsau – Burgdorf – Fraubrunnen)

Es wird eine Mitfinanzierung als Versuchsbetrieb gefordert, falls die Verlängerung nicht ins Grundangebot aufgenommen wird.

Zu Kap. 3.3.3. (Wynigen – Burgdorf – Lueg):

Es fehlen Aussagen zur definitiven Einführung der Linienverlängerung Koppigen – Wynigen sowie zur Abstufung der Angebotsstufen.

Die Formulierung im Angebotskonzept wird angepasst.

Die Ergebnisse der ZMB Emmental sind wichtig für die koordinierte Weiterentwicklung des öV, die Begründung im Angebotskonzept wird aber angepasst und ergänzt.

Die Zusatzbestellungen sollen im Angebotskonzept erwähnt werden => wird angepasst. Für die Aufnahme ins Grundangebot sind die Kriterien der Angebotsverordnung massgebend.

Bei einem integralen Halbstundentakt der S2 werden die entsprechenden Buskurse nicht mehr bestellt. Die Öffnung der betrieblichen Leerfahrten bleibt in der Verantwortung der Unternehmung.

Die Linienführung wird ins Grundangebot aufgenommen. Die Begründung, wieso eine Aufstufung abgelehnt wird, wird näher ausgeführt.

Die Begründung, wieso eine Aufstufung abgelehnt wird, wird näher ausgeführt.

Die Begründung, wieso eine Aufstufung abgelehnt wird, wird näher ausgeführt.

Das Konzept wird entsprechend ergänzt

Zu Kap. 3.2.1. (RE Bern – Neuenburg):

Der Angebotsabbau durch Streichung des RE-Haltes in Bümpliz Nord wird abgelehnt.

Zu Kap. 3.2.1. (S8 Bern – Jegenstorf):

Beantragt die systematische Verlängerung von Urtenen nach Jegenstorf.

Zu Kap. 3.3.4. (Buslinie Bern – Mühleberg):

Sofern die zusätzlichen Kosten vertretbar sind, soll das Linienende Hauptbahnhof Bern beibehalten werden.

Zu Kap. 3.3.4. (Ortsbus Münsingen):

Die Schlaufen Brückreuti und Walke sollen neu zur Angebotsstufe 3 gehören.

Zu Kap. 3.3.4. (RBS - Buslinien im Raum Wankdorf):

Die Linie Bremgarten - Worblaufen soll neu zur Angebotsstufe 3 gehören.

Das Angebot auf der Linie Müchenbuchsee – Zollikofen - Breitenrain soll zum integralen 15'-Takt bis 20h ausgebaut werden (neu in Angebotsstufe 4).

Zwischen Breitenrain und Papiermühle soll ein Abendbetrieb eingeführt werden.

Der RE wird neu als schnelle Verbindung zwischen Bern und Neuenburg konzipiert. Ein Halt in Bümpliz Nord widerspricht diesem Ziel. Bümpliz Nord wird mit dem neuen Viertelstundentakt wesentlich besser erschlossen als heute.

Die Verlängerung des Viertelstundentakts von Urtenen nach Jegenstorf hat Sprungkosten zur Folge und kann erst im Zusammenhang mit einer zusätzlichen Station Jegenstorf Nord ins Auge gefasst werden. Jegenstorf ist mit stündlich zwei RE- und zwei S8-Zügen nach Bern sehr gut erschlossen.

Die Aussagen zur Linie 109 werden ergänzt. Der Attraktivitätsverlust beim Linienendpunkt Brünen wird berücksichtigt.

Es ist keine Veränderung des Angebots vorgesehen, weder Abbau noch Ausbau (was ein zusätzliches Fahrzeug bedingen würde).

Aufgrund der neuen Auswertung ist das Anliegen gerechtfertigt. Auch in der Angebotsstufe 3 werden die Zielvorgaben der AGV erreicht.

Die Anliegen werden für den neuen Angebotsbeschluss 2010-13 vorgemerkt, die Ausgangslage mit Verlängerung Tram / Sanierung Wankdorfplatz wird dann weiter fortgeschritten sein. Die heute zum Teil schwache Nachfrage lässt diese Verschiebung verantwortbar erscheinen.

Zwischen Zollgasse und Wankdorf Bahnhof soll zu einem ganztägigen Betrieb ausgebaut werden (bleibt in Angebotsstufe 4b)

Bereits auf den Fahrplanwechsel im Dez. 2006 werden einzelne Kurse ergänzt. Damit die Arbeitsplätze Schermenareal bedient werden können, ist die Linienführung via Wölflistrasse Voraussetzung. Der ganztägige Betrieb ist für den Angebotsbeschluss 2010-13 vorgesehen, wenn die Benutzung weiterhin steigt.

RVK Oberland West	<p><u>Zu Kap. 3.2.6. (Schienenverkehr Oberland West):</u> Geht davon aus, dass die Frühverbindung Kandertal – Bern unbestritten ist, auch wenn sie im Konzept nicht erwähnt wird.</p> <p>Der RE-Halt in Steffisburg ist im Konzept enthalten, ohne dass dies von der Region gewünscht wurde.</p> <p><u>Zu Kap. 3.3.5. (Buslinie Riggisberg – Wattenwil – Grundbach):</u> setzt sich ein für den beantragten Sonntagsbetrieb, der vom Kanton abgelehnt wurde.</p>	<p>Sie ist nicht unbestritten. Die erste Verbindung Frutigen-Spiez (mit Bus) ist geplant mit Spiez an ca. 6.20 (Bern an 6.51). Es wird geprüft, ob diese erste Verbindung vorverschoben werden soll auf Spiez an ca. 5.45 (Bern an 6.21) Der RE-Halt Steffisburg ist sinnvoll. Aufgrund der reduzierten Anzahl Regionalzugsverdichtungen würde Steffisburg sonst weniger bedient als heute.</p> <p>Kenntnisnahme; der Antrag wird abgelehnt.</p>
RVK Oberland Ost	Keine Änderungsanträge	Kenntnisnahme

Stellungnahmen der Nachbarkantone / prise de position des cantons voisins

Kanton / canton	Kernaussagen / contenu principal	Antwort / réponse
Fribourg	<p><u>Remarques générales:</u> La communauté tarifaire Frimobil sera lancée le 10 décembre 2006. Elle créera notamment les conditions permettant d'offrir à terme des solutions attractives pour les liaisons entre le territoire fribourgeois et l'agglomération bernoise.</p> <p><u>chap. 3.2.1. (ligne de chemin de fer Berne - Neuchâtel):</u> L'extension des prestations, notamment en soirée influencera les indemnités versées par le canton de Fribourg. Une analyse détaillée sera effectuée sur la base de l'offre de l'entreprise exploitante.</p>	<p>prise de connaissance</p> <p>prise de connaissance; l'offre sur cette ligne sera définie en détail en commun par les cantons commanditaires.</p>

chap. 2.1.1. (ZEB):

La problématique de la mise à cadence à la demi-heure des trains grandes lignes sur la ligne du pied du Jura est totalement dissociée de celle de la continuité sur Moutier – Delémont – Bâle. Pire, au stade actuel de la planification, la question de l'intégration du RE est omise. L'actuel projet laisse apparaître à Bienne une attente de correspondances de 12 min avec le pied du Jura et de 17 min pour les relations Jura – Berne. Les conditions permettant la circulation de trains à la cadence demi-heure exacte entre Bienne et Bâle doivent faire partie intégrante du projet.

De manière générale, l'absence de considération du trafic régional est un grand défaut.

chap. 3.2.2. (lignes de chemin de fer dans le Jura bernois):

La mention faite concernant notre position au sujet de l'offre nocturne proposée par la CRT est quelque peu abusive.

chap. 3.2.2. (ligne Bienne - Moutier – Delémont (-Bâle/Belfort) :

Les trains RE font partie du trafic régional et par conséquent, ces prestations devraient tout de même faire partie de l'arrêté sur l'offre.

chap. 3.3.1. (ligne de bus Delémont – Moutier):

Il est difficile de tirer de grandes conclusions en constatant des variations de l'ordre de +/- 10%. Une analyse plus détaillée est nécessaire en cas de nécessité.

La ligne est liée au projet d'agglomération de Delémont actuellement en cours. Il prévoit une desserte densifiée de Courrendlin. L'introduction de l'agglomération coïncidera avec le schéma d'offre soumis, soit au plus tôt lors du changement d'horaire 2008. Dans le cas d'une introduction différée, il s'agira de trouver des solutions qui permettent d'éviter une diminution des prestations entre Choindoz et Moutier ayant pour conséquence une attente à Choindoz (diminution de la productivité de la ligne et faible diminution des coûts).

prise de connaissance; correspond à la prise de position du canton de Berne

prise de connaissance

prise de connaissance

Le texte sera être adapté.

Le canton de Berne ne prévoit pas le financement de ces trains. Ils ne font donc pas partie – pour le canton de Berne – du trafic régional et ne sont pas intégrés dans l'arrêté sur l'offre.

La demande de la ligne a été évaluée de manière très détaillée et la diminution de la demande sur la partie bernoise s'explique par la meilleure offre de train.

La mise en œuvre détaillée se fera en étroite collaboration avec le canton du Jura.

	<p><u>chap. 3.3.1. (lignes de bus La Courtine et Franches Montagnes) :</u> Un postulat demande d'améliorer la desserte entre ces deux régions. A nos yeux, le périmètre de l'étude devrait comprendre le district des Franches-Montagnes, la région située au nord du Vallon de St-Imier et de la vallée de Tavannes desservie par des lignes de bus. Il paraît important à nos yeux que le canton de Berne et la CRT1 prennent part, le cas échéant, à cette étude.</p>	<p>prise de connaissance</p>
<p>Luzern</p>	<p><u>Zu Kap. 3.2.3. (Bahnlinie Langenthal – Luzern):</u> Unterstützt den Vorschlag, am Abend statt einer 90-Min-Taktlücke einen durchgehenden Stundentakt anzubieten. Dabei sind jedoch die Wirtschaftlichkeit und die Anschlüsse zu berücksichtigen.</p> <p><u>Zu Kap. 3.2.4. (Bahnlinie Bern – Langnau – Luzern):</u> Für den Horizont 2008-09 muss die Verlängerung der Luzerner S-Bahnlinie S7 bis Langnau angestrebt werden, um dort Anschlüsse an die S-Bahn Bern zu ermöglichen.</p> <p>Der integrale Halt des RE in Malters ist zwingend anzustreben.</p> <p><u>Zu Kap. 3.2.7. (Bahnlinie Luzern – Interlaken):</u> Der IR Luzern – Interlaken wird überprüft, wobei eine Variante im Vordergrund steht, die die Beschleunigung zwischen Luzern und Sarnen beinhaltet. Dies führt allerdings zu keiner Änderung der Fahrlage zwischen Meiringen und Interlaken.</p> <p><u>Zu Kap. 3.3.2. (Buslinie Langenthal-Melchnau):</u> Im Verlaufe des Jahres 2007 wird über die definitive Einführung der Linienverlängerung Melchnau – Grossdietwil (LU) entschieden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme; hängt von der Weiterentwicklung der S-Bahn Luzern ab. Aufgrund der Reisendenströme ist eine stündliche Verbindung ausreichend (mit RE gewährleistet). Die S7 der S-Bahn-Luzern hat für die Erschliessung im Oberemmental eine marginale Bedeutung.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Mit der Einführung des Vollknotens in Interlaken strebt der Kanton Bern eine kürzere Wendezeit der IR-Züge in Interlaken an, sodass die heutige Anschlussqualität beibehalten werden kann.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>Neuchâtel</p>	<p><u>chap. 3.2.2. (ligne de chemin de fer Bienne - Neuchâtel):</u> souhaite le maintien des prestations actuelles à cet horizon.</p> <p><u>chap. 3.2.1. (ligne de chemin de fer Berne - Neuchâtel):</u> pas favorable à l'extension de l'offre du soir à cause de problèmes financiers pour des raisons politiques, il serait bien d'introduire le RE accéléré dès automne 2008</p>	<p>prise de connaissance; cela correspond au schéma d'offre</p> <p>prise de connaissance; l'offre sur cette ligne sera définie en détail en commun par les cantons commandataires.</p>

Zu Kap. 3.2.1. (Linie Bern – Solothurn):

Begrüssst den Angebotsausbau.

Die Haltepolitik der Zusatzzüge (z.B. Lohn mit Anschluss Bucheggberg bzw. Worblaufen mit Anschluss Worblental) ist mit dem Kanton Solothurn abzustimmen.

Kenntnisnahme, die Haltepolitik dürfte auch bestimmend für die Ausgestaltung der zusätzlich notwendigen Doppelspurabschnitte sein.

Zu Kap. 3.2.2. (Biel – Moutier – Delémont):

Unterstützt eine Wiedereinführung einer zusätzlichen Fernverkehrsverbindung Biel ab 23.50 nach Delémont. Da es sich um eine Strecke des Fernverkehrs handelt, ist dieses Angebot vom Fernverkehr zu finanzieren.

Kenntnisnahme

Zu Kap. 3.2.2. / 3.2.3. (Biel – Solothurn):

Beantragt die Aufnahme des durchgehenden ½-h-Taktes Biel – Solothurn im Regionalverkehr von Betriebsbeginn bis ca. 20 Uhr ins Angebotskonzept 2008-2009.

Das Angebot wurde in der Zwischenzeit gemeinsam festgelegt.

Zu Kap. 3.2.2. / 3.2.1. (Olten – Solothurn / Solothurn - Moutier):

In einem ersten Schritt wird die Verlängerung der FLIRT – Züge nach Oberdorf zum Fahrplan 2007 an Sonn- und Feiertagen umgesetzt. Eine Ausdehnung auf die Samstage wird im Zusammenhang mit dem Erfolg dieser Massnahme und dem Konzept einschliesslich der flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit der Erneuerung der Seilbahn Weissenstein erarbeitet.

Bericht wird angepasst.

Zu Kap. 3.3.1. (Buslinie Grenchen – Büren):

Die BGU-Linie, die für Büren in Grenchen den Schnellzugsanschluss von/nach Olten – Zürich vermittelt, sollte auch den Bahnhof Büren bedienen.

Mit dem geplanten Bau der Umfahrungsstrasse wird die BGU-Linie den Bahnhof bedienen, auch wenn dort keine Zugsanschlüsse vorhanden sind.

Zu Kap. 3.3.2. (Buslinie Solothurn – Herzogenbuchsee):

Im Agglomerationsprogramm ist eine Verdichtung der Buslinien im engeren Agglomerationsgürtel Solothurn vorgesehen, von der auch die Linien 5 und 7 betroffen sein werden.

Kenntnisnahme; Ergebnisse der aktuellen Arbeitsgruppe werden soweit als möglich berücksichtigt.

Zum Anhang:

Auf dem Schema der RVK 1 muss zwischen Biel und Grenchen die Kursbuchstrecke 410 (Legende und Belastung) ergänzt werden.

wird angepasst

Wallis

Zu Kap. 2.1.1. (ZEB):

Hat festgestellt, dass die von der CTSO unterstützte Forderung eines ½-h-Taktes im Fernverkehr zwischen Bern und Visp/Brig nicht aufgeführt ist und wünscht eine Besprechung zu diesem Punkt.

Der Text wird angepasst; die Besprechung hat stattgefunden.

Stellungnahmen der Amtstellen (Bund und Kantone) / Services spécialisés (Confédération et canton de Berne)

Amtstelle / Service	Kernaussagen / contenu principal	Antwort / réponse
Bundesamt für Verkehr, Abteilung Finanzierung	<p><u>Allg.:</u> Die Umsetzung des Projekts „1. Teilergänzung S-Bahn“ erfordert Investitionen in die Infrastruktur und in den Verkehrsbetrieb. Für die Finanzierung der Investitionsfolgekosten (Abschreibungen, Zinskosten) sowie die Mehrkosten für den Ausbau der Verkehrsleistungen, die nur teilweise durch Mehrerlöse kompensiert werden können, wird die öffentliche Hand zusätzliche Finanzmittel bereitstellen müssen.</p> <p>Der Bundesrat hat im Rahmen einer neuen Sparrunde und in Ergänzung zum Entlastungsprogramm 2004 (EP04) für das Jahr 2007 eine zusätzliche Kürzung der Bundesbeiträge für den regionalen Personenverkehr (RPV) in der Höhe von 30 Mio. Fr. beschlossen. Das Parlament wird in der Dezembersession 2006 über die neue Sparmassnahme definitiv entscheiden. Ebenfalls noch offen ist, ob die mit EP04 vorgenommene befristete Kürzung und die zur Debatte stehende Zusatz-Sparrunde ab dem Jahr 2008 weitergeführt werden. Aufgrund der aktuellen Randbedingungen kann in den nächsten Jahren leider keine namhafte Aufstockung der Bundesbeiträge zur Förderung des abgeltungsberechtigten Regionalverkehrs erwartet werden. Die bereits heute sehr beschränkte Reserve dürfte sich eher noch reduzieren.</p>	<p>Kenntnisnahme; wird im Angebotskonzept berücksichtigt</p> <p>Kenntnisnahme; in Kapitel 3.6 wird der bundesrätliche Kürzungsantrag ergänzt. Das Bundesparlament hat den Kürzungsantrag in der Dezembersession 2006 abgelehnt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

	Die Absicht des Kantons Bern, ein mittel- bis langfristiges Planungsinstrument im öV zu implementieren, wird begrüsst. Dieses soll eine kantonsweite Übersicht über die Entwicklung im öV für einen Zeitraum von 5 bis 15 Jahren ermöglichen und Aussagen zu Angebot und Infrastruktur enthalten. Es wäre sinnvoll, wenn mit zukünftigen Planungen zusätzlich Angaben zum Rollmaterialbedarf für die Verlängerung von Zügen (oft deutlich günstigere Variante) oder das Führen von zusätzlichen Zügen zur Taktverdichtung gemacht werden kann.	Kenntnisnahme
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern	<p><i>Allg.:</i> Der Einbezug der Ergebnisse der ZMB Verkehrserschliessung Emmental und der ZMB Bern ist sicherzustellen Kapitel 2.2.2. ist mit dem Titel "kantonale Agglomerationsverkehrspolitik" zu versehen. SARZ umfasst nur einen Teilaspekt (Regionalkonferenz und RGSK) <i>Detaillkorrekturen Kapitel 2.2.2:</i> 1. Abschnitt, 4. Zeile: Agglomerationsprogramme (statt Agglomerationsstrategien); Programme (statt Strategien) Neuer Satz am Ende des ersten Abschnitts: "Zudem beinhalten die Agglomerationsprogramme konkrete betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen. Diese gilt es in den kommenden Jahren unter Berücksichtigung der Vorgaben sukzessive umzusetzen." 2. Abschnitt, 5. Zeile: "Die Antwort des Bundes ist noch ausstehend". Streichen und ersetzen durch. "Der Bund hat im Frühjahr 2006 provisorisch zu den Berner Agglomerationsprogrammen und zum Synthesebericht Stellung genommen. Dabei wurde die vergleichsweise hohe Qualität hervorgehoben. Kanton und Regionen haben voraussichtlich bis Mitte 2007 Zeit, Anpassungen vorzunehmen und die Umsetzung der Massnahmen zu konkretisieren, bevor die Programme definitiv beim Bund eingereicht werden." 2. Abschnitt, neuer letzter Satz: „Der Nationalrat wird voraussichtlich noch in diesem Jahr definitiv über das Infrastrukturfondsgesetz entscheiden.“ 6. Abschnitt, Ergänzung letzter Satz: ... des Prozesses "Gesamtverkehr und Siedlungsentwicklung" und die Inhalte der RGSK werden derzeit ...</p>	<p>Dies ist im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2010 - 2013 so vorgesehen.</p> <p>wird angepasst</p> <p>wird angepasst</p> <p>wird angepasst</p> <p>wird angepasst</p> <p>wird angepasst</p> <p>wird angepasst</p>
Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern	<p><i>Allg.:</i> Geht davon aus, dass mit dem Ergänzungsbericht keine Verschlechterungen des öV-Angebots verbunden sind.</p>	Die Angebotsveränderungen führen sowohl zu Verbesserungen, als auch zu einzelnen Verschlechterungen.

Unter dem Aspekt der Abstimmung von Siedlung und Verkehr hätten die Planungs- und Bergregionen im Rahmen dieser Fachkonsultation ebenfalls begrüsst werden müssen. Verschiedene Regionen erarbeiten momentan resp. haben kürzlich Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, regionale Richtpläne, Strukturpläne und Korridorstudien erarbeitet.

Die Anregung zum Einbezug der Planungs- und Bergregionen in die Fachkonsultation zum kantonalen Angebotskonzept haben wir entgegengenommen. Die meisten Planungs- und Bergregionen sind allerdings wie die meisten Gemeinden direkt in den Regionalen Verkehrskonferenzen vertreten.

Korrekturvorschläge Kap. 2.2.2. (SARZ):

Abschnitt 1, erster Satz: ...wurden in den Agglomerationen (...) ~~Agglomerationsstrategien~~ Agglomerationsprogramme erarbeitet

wird angepasst

Abschnitt 1, zweiter Satz neu formuliert: Zentrale Inhalte der „Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit“ sind neue Instrumente für die Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und Verkehr auf regionaler und kantonalen Ebene, neue Rechtsgrundlage für die verbindliche Zusammenarbeit der Gemeinden in regionalen Fragen und die Festlegung neuer Perimeter für die Zusammenarbeit in den funktionalen Siedlungs- und Lebensräumen. Neu sollen alle bernischen Gemeinden in sechs Regionalkonferenzen zusammen arbeiten, wobei deren Einführung im Rahmen einer regionalen Initia- labstimmung beschlossen werden muss.

wird angepasst

Abschnitt 2, zweiter Satz: Die ~~regionalen~~ Agglomerationsprogramme wurden gemeinsam mit der kantonalen Synthese...

wird angepasst

Abschnitt 2, dritter Satz: Die Antwort des Bundes ~~ist noch ausstehend~~ liegt im Entwurf vor und bestätigt die durchwegs gute Qualität der sechs Berner Agglomerationsprogramme.

wird angepasst

Abschnitt 3, zweiter Satz: Der Grosse Rat ~~Regierungsrat~~ hat daher den Regierungsrat beauftragt, eine „Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit“ zu erarbeiten. ~~und d~~Der Grosse Rat...

wird angepasst

Abschnitt 6: erster Satz: Zur verbesserten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sollen von den Regionalkonferenzen oder, wo solche noch nicht existieren, unter Federführung des Kantons von den RVK und den Planungsregionen „Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte“ (RGSK) erarbeitet werden.

wird angepasst

Korrekturvorschläge zu Kap. 2.2.2. (Neue Strukturen für die regionale Zusammenarbeit: Regionalkonferenzen):

Abschnitt 2, zweiter Satz: Die Perimeter ... RVK und sind in den Aussengrenzen mit den Perimetern der Verwaltungsregionen und –kreise gemäss Reform der dezentralen kantonalen Verwaltung abgestimmt.

wird angepasst

Abschnitt 2, dritter Satz: Dort, wo die Regionalkonferenzen eingeführt sind, übernehmen sie die Aufgaben der RVK, der regionalen Kulturkonferenzen sowie der Berg- und Planungsregionen. Zudem können den Regionalkonferenzen von den Gemeinden weitere Aufgaben freiwillig übertragen werden.

wird angepasst

Zum Thema „Agglomerationsprogramme und Siedlung“ (AP V+S):

Der im AP V+S Bern geforderte integrale ¼-h-Takt für den Agglomerationskern wird mit dem vorliegenden Angebotskonzept noch nicht umgesetzt (v.a. Bern – Münsingen). Es ist nachvollziehbar, dass zur Verwirklichung dieser Forderung noch zentrale Infrastrukturausbauten fehlen (v.a. drittes Gleis Rütli-Zollikofen). Auf eine möglichst frühzeitige Verwirklichung des ¼ -h-Taktes ist hinzuwirken.

Kenntnisnahme

Die im AP V+S Biel geforderte Angebotsverdichtung (Massnahme V1) der Linien 2, 7 und 8 (Aufstufung von A auf B) und der Linien 1 und 4 (Aufstufung von B auf C) wurde im vorliegenden Angebotskonzept noch nicht umgesetzt. Diese Massnahme ist mit dem Angebotskonzept 2008-2009, spätestens aber mit dem nächsten „ordentlichen“ Angebotskonzept 2010-2013 umzusetzen. Es ist nicht nachvollziehbar, inwieweit die im AP V+S Burgdorf formulierte Massnahme ÖV1 (S4/44 im integralen Stundentakt und Aufsplittung S44 in Burgdorf) mit dem vorliegenden Angebotskonzept umgesetzt wird. Die Massnahme ÖV2 (u.a. Angebotsverdichtungen auf den regionalen Linien 464/465 und 466/467 resp. auf Stadtbus Burgdorf 463) wurde nicht umgesetzt. Diese Massnahmen sind mit dem Angebotskonzept 2008-2009, spätestens aber mit dem nächsten „ordentlichen“ Angebotskonzept 2010-2013 umzusetzen.

Kenntnisnahme; die Umsetzung dieser Massnahme fliesst in den Angebotsbeschluss 2010-2013 ein.

Eine grundlegende Beurteilung wird nach Abschluss der ZMB vorgenommen und wird Basis für das Angebotskonzept 2010-13 sein. Eine Angebotsverdichtung hat in Abhängigkeit zur Nachfrage zu erfolgen und muss auch im überregionalen Vergleich bestehen können.

Zu Kap. 3.2.1. (RE Lötschberg):

Auf der Lötschbergstrecke via Kandersteg ist eine Verschlechterung des Angebots bis zur Inbetriebnahme des dritten Gleises Rütli-Zollikofen so verträglich wie möglich zu gestalten.

Kenntnisnahme; in den Hauptverkehrszeiten wird zwischen Spiez, Frutigen und Adelboden neu ein ½-h-Takt angeboten.

Zu Kap. 3.2.2. (Bahnlinie Biel – Neuenburg):

Die Ablehnung des RVK-Antrags eines Halts der Verdichtungszüge in Ligerz ist wegen der Einspurstrecke nachvollziehbar. Die Region und die betroffenen Gemeinden setzen sich daher für den Doppelspurausbau ein. Das Anliegen der Region wird mit Genehmigung des Richtplanes linkes Bielerseeufer unterstützt. Der Kanton Bern muss sich daher weiterhin für die Realisierung des Ligerztunnels einsetzen.

Kenntnisnahme

Zu Kap. 3.2.5. / 3.3.4. (Bus- und Bahnlinien RVK4):

Das noch ausstehende Angebotskonzept der RVK4 ist soweit als möglich – im speziellen für den Raum Wankdorf – in das Angebotskonzept 2008-2009 zu integrieren. Das Angebot soll abgestimmt auf den Richtplan ESP Wankdorf entwickelt werden.

Das Angebot wird schrittweise entwickelt und benötigt für die volle Wirkung auch Infrastrukturen, die noch nicht vorhanden sind. Die Angebotsausbauten sind für das Konzept 2010-13 vorgemerkt.

Zu Kap. 3.2.6. (öV – Erschliessung Frutigen):

Das kant. öV-Konzept 2008-2009 bringt aus der Sicht der Planungsregion Kandertal eine Verschlechterung der öV-Erschliessung für das Regionalzentrum Frutigen mit sich. Der von der Region geforderte stündliche RE Lötschberg wird von einem Teil der Bevölkerung als ungenügend erachtet. Gefordert wird ein stündlicher Schnellzug über die Bergstrecke wie bisher oder Halte der IC-Züge in Frutigen.

Der Wegfall der umsteigefreien Verbindungen von Kandersteg und Frutigen nach Bern in den Nebenverkehrszeiten soll durch die Einführung eines Halbstundtaktes zwischen Spiez und Frutigen und den entsprechenden Busverbindungen ins Engstligental in den Hauptverkehrszeiten kompensiert werden. Aus unserer Sicht kann somit für das Frutig- und das Engstligental nicht von einer Angebotsverschlechterung gesprochen werden.

Zu Kap. 3.2.7. (Bahnlinie Spiez - Interlaken):

Die Anschlussverhältnisse in Spiez haben sich mit der Einführung des Fahrplans Bahn 2000 verschlechtert. Für die Gemeinden Därligen und Leissigen sind die ÖV-Anschlüsse nicht zufrieden stellend.

Die Arbeiten für die Realisierung des Vollknotens Interlaken sind zügig voranzutreiben.

Mit dem Fahrplan 2008 verbessern sich die Anschlussverhältnisse in Spiez gegenüber heute deutlich. Dies ist der Fall.

beco Berner Wirtschaft

Allg.:

Die öV – Anbindung des Flughafens Belp bleibt unbefriedigend.

Es ist vorgesehen, dass ein entsprechendes Projekt mit Einbezug des Flughafens durch die RVK 4 in Angriff genommen wird.

Tiefbauamt des Kantons Bern	<p><u>Allg.:</u> Das in Vorbereitung befindliche neue Strassengesetz sieht als wesentliche Novität die Einführung eines Strassennetzplanes (SNP) als mittel- und langfristiges Planungsinstrument vor. Dieser <i>legt die Veränderungen von strategischer Bedeutung für die nächsten 16 Jahre fest</i> und bezeichnet die vorgesehenen Massnahmen. Er ist an den Auftrag gekoppelt <i>die Strassenplanung mit den übrigen verkehrsrelevanten Planungen abzustimmen</i>. Das Tiefbauamt ist in diesem Punkt auf entsprechende Inputs seitens des AöV angewiesen. Im Rahmen der laufenden Fachkonsultation sollte geprüft werden, inwiefern die angesprochenen Inhalte Teil des öV-Konzepts, oder aber eines noch zu erarbeitenden SNP-Grundlagenpapiers sein sollten.</p>	Die angesprochenen Inhalte beziehen sich nicht direkt auf den Angebotsbeschluss, sind aber in den vorgesehenen Planungsinstrumenten Strasse und öV aufzunehmen.
Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis III	keine Bemerkungen	Kenntnisnahme
Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis IV	<p><u>Allg.:</u> Dass die Bedürfnisse im ZMB-Perimeter der Erschliessung Emmental zurückgestellt werden, bis der ZMB-Bericht 2007 vorliegt, ist richtig.</p> <p><u>Zu Kap. 3.3.2. (Buslinie Langenthal – Melchnau):</u> Begrüssung der Busverdichtung am Abend zwischen Langenthal - Melchnau sowie der zusätzlichen Kurse am Morgen und Abend zwischen Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal. Die Bedürfnisse von konformen Haltestellen sind im baureifen Strassenbauprojekt Ausbau Langenthal - Melchnau berücksichtigt.</p> <p><u>Zu Kap. 3.3.3. (Buslinien Region Burgdorf)</u> Die Änderung der Buslinienführung Burgdorf-Fraubrunnen mit verdichtetem 15-Minutentakt an die Bernstrasse in Lyssach/Alchenflüh (IKEA-Meile) hat Auswirkungen auf die Haltestellen und Kantonsstrassenquerungen für den Bus. Diese Anpassungen sind in Vorbereitung und beim Projekt Verlegung Bernstrasse in der Bauphase.</p>	Kenntnisnahme
Amt für Umweltkoordination und Energie	<p><u>Allg.:</u> Investitionen in den öV machen insbesondere in den Agglomerationen Sinn. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr muss weiter intensiviert werden.</p>	Kenntnisnahme Kenntnisnahme

Stellungnahmen der Interessenverbände / Communautés d'intérêt

Verband / association	Kernaussagen / contenu principal	Antwort / réponse
Kantonale Behinderertenkonferenz	<p><u>Allg.:</u> Generell wird im Angebotskonzept eine vertiefte Auseinandersetzung über die Benutzbarkeit des öV für Menschen mit Behinderung vermisst. Weder das Gesetz noch die Verordnung für eine behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) werden erwähnt.</p> <p><u>Allg. Anträge im Behindertenbereich:</u> Der Kanton Bern als Leistungsbesteller, Aufsichtsinstanz und Geldgeber soll künftig vermehrt eine barrierefreie Vernetzung der verschiedenen Transportmittel gewährleisten im Sinne des BehiG, resp. Behindertengleichstellungsverordnung BehiV.</p> <p>Der Kanton fordert und kontrolliert bei Projekten des öffentlichen Verkehrs den Zugang und die Benutzbarkeit für Menschen mit Behinderung gemäss BehiV. Bei BehiG-unterstellten Bauprojekten gewährleistet der Kanton die Auflagen gemäss BehiG.</p> <p>Der Kanton Bern sorgt für eine Anpassung der Perronhöhe auf 55cm im Knotenbahnhof Bern und überall dort, wo „architektonische“ und andere Barrieren die Umsteigebeziehungen behindern.</p> <p>Der Kanton Bern setzt sich dafür ein, dass Ein-, Aus- und Umlad von Reisenden im Rollstuhl mindestens auf Voranmeldung beim Call-Center hin überall gewährleistet wird. Der Kanton Bern setzt sich dafür ein, dass die behindertenspezifische Infrastruktur auch auf kleineren Stationen zur Verfügung gestellt wird, wenn ein Bedarf angemeldet und ausgewiesen wird.</p>	<p>Beim Angebotskonzept 2008-2009 handelt es sich um einen Ergänzungsbericht zum Konzept 2005-2008. In letzterem wird auf diesen Aspekt eingegangen. Zudem handelt es sich hier um ein Angebotskonzept und nicht um ein Infrastrukturkonzept, die folgenden Anträge sind unter diesem Aspekt zu beurteilen.</p> <p>Das Anliegen wird heute bereits – soweit in kantonalen Einflussbereich - berücksichtigt. Der Kanton ist aber nicht „Aufsichtsinstanz“.</p> <p>Die Fachstelle Verein Hindernisfreies bauen Kt. Bern kann bereits heute im Rahmen der Vernehmlassungsverfahren ihre Anliegen einbringen. Weitergehende Kontrollen / Auflagen ist Sache der Genehmigungsbehörden und hat sich nach der geltenden Gesetzgebung zu richten. Das Anliegen wird vom Kanton unterstützt. Grundsätzlich ist die Anpassung der Infrastruktur Sache des Infrastruktureigentümers (Bahnen) und nicht des Kantons.</p> <p>Dies ist heute an bedeutenden Stationen gewährleistet. Zudem ist vorwiegend im Fernverkehr (dieser wird nicht vom Kanton bestellt) kein behindertengerechtes Rollmaterial im Einsatz. Der Einsatz von Niederflur-Rollmaterial und die Anpassung der Perronanlagen sind anstelle</p>

Der Kanton Bern schafft Klarheit über Bewilligungspraxis, Ausführung und Kontrolle beim Bau von Bushaltestellen und setzt sich dafür ein, dass die Per-
sons von Haltestellen auch auf dem Land auf Normhöhe ausgebaut und ange-
passt werden.

Die Transportunternehmen sind zu veranlassen, resp. zu verpflichten, die
Niederflurkurse in ihren Fahrplänen zu kennzeichnen.

Im Angebotsbeschluss 2008-2009 soll ein zusätzlicher Betrag von jährlich 2.3
Mio. Fr. an den Behindertentransport ausgerichtet werden. Der Antrag „Behin-
dertentransport als Teil des öffentlichen Verkehrs“ soll im öV-Konzept integriert
werden.

von behindertenspezifischen Infrastruktu-
ren zu bevorzugen.

Der Bau von Bushaltestellen ist Sache
der Gemeinden und Strasseneigentümer,
die sich an die geltende Gesetzgebung
zu halten haben.

Im Kanton Bern sind die Transportunter-
nehmen dazu verpflichtet, neue Fahr-
zeuge wann immer möglich mit Nieder-
flureinstieg zu beschaffen. Hochflurfahr-
zeuge sind auf den meisten Linien heute
die Ausnahme und betreffen vielfach nur
Reservefahrzeuge. Das Anliegen ist so-
mit nicht einfach umzusetzen.

Der Kanton zahlt heute durch die Ge-
sundheits- und Fürsorgedirektion bereits
einen wesentlichen Betrag an die Behin-
dertentransporte. Eine weitere Kostenbe-
teiligung über das Budget des öffentli-
chen Verkehrs ist daher abzulehnen.
Zudem handelt es sich bei den Behinder-
tentransporten um eine Betriebsform
ähnlich deren der Taxis und nicht um
öffentlichen Verkehr.

Interessensgemein-
schaft öffentlicher Ver-
kehr Oberaargau und
angrenzende Gebiete

Allg.:

Beantragt, als Interessenverband auf die Liste der Adressaten gesetzt zu
werden.

Zu Kap. 3.2.3. (Langenthal – Wolhusen):

Beantragt die Schliessung der abendlichen Taktlücke zwischen Langenthal
und Huttwil.

Wird gemacht.

Dem Antrag wird entsprochen und die
Linie soll neu der Angebotsstufe 3 zuge-
ordnet werden.

Zu Kap. 3.2.3. (Solothurn – Niederbipp – Langenthal):

Unterstützt den Antrag der RVK Oberaargau, der die Verlängerung von in Wiedlisbach endenden Zügen bis nach Niederbipp fordert.

Da sich das Depot in Wiedlisbach befindet, verkehren diverse Züge nur bis oder ab Wiedlisbach. Jede Verlängerung von Zügen nach Niederbipp ist mit wenig zweckmässigen Retourfahrten verbunden.

Der Antrag wird abgelehnt.

Zu Kap. 3.3.2. (Bürgerbusse Huttwil-Gondiswil und Kleindietwil-Walterswil):

Erfreut über die weitere Finanzierung durch den Kanton
Wünscht sich zwar ein vollwertiges öV-Verkehrsmittel, es wurden aber sehr gute und von der Kundschaft akzeptierte Lösungen gefunden.

Kenntnisnahme

Handels- und Industrieverein des Kantons Bern

Keine Anregungen

Kenntnisnahme

Pro Bahn Schweiz,
Sekt. Espace Mittelland

Zu Kap. 3.2.2. (Vorschlag der RVK für ein Nachtangebot):

Der Vorschlag der RVK 1 für Nachtangebote wird im ganzen Kanton als wichtig erachtet.

Kenntnisnahme

Zu Kap. 3.2.1. (S2):

Die Ausbauschritte auf der S2 zum integralen ½-h-Takt werden begrüsst.

Kenntnisnahme

Zu Kap. 2.2.3. (1. Teilergänzung S-Bahn):

Der Zeitraum, in welchem Kaufdorf und Burgistein-Wattenwil nur im 1h-Takt bedient werden, ist möglichst kurz zu halten mittels einem Fahrplanwechsel unmittelbar nach Bauende der Doppelspur.

Kenntnisnahme

Zu Kap. 3.2.7. (Regionalverkehr Spiez-Interlaken):

Die von der RVK6 beantragte Verdichtung auf tagsüber 1,5 Regionalzüge pro Stunde wird unterstützt.

Kenntnisnahme; Antrag wird in den Hauptverkehrszeiten umgesetzt.

Verkehrsclub der Schweiz, Sektion Bern

Zu Kap. 2.2.3. (1. Teilergänzung S-Bahn):

Fragt, ob es eine Möglichkeit gibt, das 3. Gleis Zollikofen – Rütli früher zu bauen.

Die Finanzierungsbeschlüsse seitens Bund und Kanton sind gefasst, die Projektierungsarbeiten seitens SBB laufen. Die Planungs- und Bauzeit ermöglicht eine frühere Inbetriebnahme leider nicht.

	<u>Zu Kap. 3.3.5. (Buslinien im Kandertal):</u> Bezüglich der Aufhebung der Bahnstation Heustrich Emdthal und dem Ersatz durch einen Bürgerbus erscheint es wichtig, dass hier nach einer gewissen Zeit eine Auswertung gemacht wird.	Kenntnisnahme
Verkehrsclub der Schweiz, Regionalgruppe Oberaargau – Emmental	<u>Zu Kap. 3.2.3. (Bahnlinie Langenthal – Huttwil)</u> Bitte, dem Antrag der RVK Oberaargau betreffend Schliessung der abendlichen Taktlücke zwischen Langenthal und Huttwil statt zu geben.	Dem Antrag wird entsprochen und die Linie soll neu der Angebotsstufe 3 zugeordnet werden.
Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal – Verband	<u>Allg.:</u> Unterstützung sämtlicher im öV-Angebotskonzept dargelegten Bemühungen Sämtliche von den RVK gewünschten Ausbauwünsche sind moderat und deshalb zu unterstützen. <u>Zu Kap. 3.2.3. (Bahnlinie Langenthal – Huttwil)</u> Bitte, dem Antrag der RVK Oberaargau betreffend Schliessung der abendlichen Taktlücke zwischen Langenthal und Huttwil statt zu geben.	Kenntnisnahme Kenntnisnahme Dem Antrag wird entsprochen und die Linie soll neu der Angebotsstufe 3 zugeordnet werden.

Stellungnahmen der Transportunternehmungen im Kanton Bern / Entreprises de transport du canton de Berne

Transportunternehmung / entreprise de transport	Kernaussagen / contenu principal	Antwort / réponse
ASm	<u>Zu Kap. 3.2.2. (Bahnlinie Biel – Täuffelen – Ins):</u> Das Angebot soll in den Hauptverkehrszeiten zwischen Biel und Täuffelen zu einem 15-Minuten Takt verdichtet werden. Entsprechende Angebotskonzepte wurden entwickelt, unter Berücksichtigung der veränderten Anschlussbedingungen in Ins. Die Angebotskonzepte können – mit Ausnahme des Ausbaus der Kreuzungsstelle Ins Dorf bei der alternativen Variante - vorerst ohne Infrastrukturausbauten realisiert werden. Mittelfristig sind zur Sicherstellung der geforderten Fahrplanstabilität Infrastrukturausbauten unabdingbar. Da sich die Einführung des neuen Angebots auf der Linie Bern – Neuchâtel verzögert und erst im Verlaufe des Jahres 2008 eingeführt werden kann, erfolgt die Umsetzung des geplanten 15-Minuten Takt Biel – Täuffelen ebenfalls verspätet. Die Führung von zusätzlichen Zügen in den Hauptverkehrszeiten ab Fahrplan 2008 ist zu prüfen.	Kenntnisnahme Im Fahrplan 2008 sind zusätzliche Verdichtungszüge einzuführen; der Viertelstundentakt wird zweckmässigerweise gleichzeitig mit den Veränderungen bei der BN im Dezember 2008 eingeführt.

Zu Kap. 3.3.4. (öv-Erschliessung Region Belp / Belp – Münsingen – Konolfingen):

Textvorschlag zur Nachfrageentwicklung: Auf der Buslinie Belp – Münsingen – Konolfingen ist die Nachfrage von 2004 bis 2005 um rund 16% gestiegen. Auf dem Ortsbus Belp hat sich dank dem Angebotsausbau die Anzahl Fahrgäste verdoppelt.

Zu Kap. 3.4.1. (Agglomeration Bern):

Textvorschlag zur Nachfrageentwicklung: Auf dem städtischen Netz von BERNMOBIL ist die Nachfrage (Anzahl beförderte Personen) zwischen 2004 und 2005 um rund 2.5% gestiegen.

Zu Kap. 3.4.1. (Erschliessung Bern West):

Zur Vervollständigung sollte noch erwähnt werden, dass mit der Eröffnung WESTside (voraussichtlich Okt. 2008) die Buslinie 14 nach Brünnen verlängert und die Linie 24 aufgehoben wird.

Gemäss aktuellem Stand des Angebotskonzeptes öV Bern West wird die neue Buslinie Ausserholligen mit Niederwangen verbinden und nicht bis zur Erle führen. Die Erle wird heute mit der Linie 29 und soll in Zukunft (2008 oder später) mit Linie 27 erschlossen werden.

Zu Kap. 3.4.1. (öV-Angebot Nordquartier):

Beantragt, die Linie 28 zwischen Zollgasse und Wankdorf Bahnhof den ganzen Tag zu führen.

Zu Kap. 3.6. (voraussichtliche Entwicklung der Abgeltungsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2005-2009):

Für die auf die Transportunternehmungen überwälzten Kosten (Fahrzeugfinanzierung, Security) ist die Finanzierung im Angebotsbeschluss sicher zu stellen.

Zum Anhang (Ortsbus Belp):

Empfiehlt, den Ortsbus Belp entsprechend Regionalfahrplan aufzulisten:

Bahnhof-Riedli-Bahnhof	Linie 331	Stufe 3
Rundkurs Bahnhof-Eissel-Bahnhof	Linie 332	Stufe 3
Bahnhof-Hühnerhubel-Bahnhof	Linie 333	Stufe 1

Keine Anpassung (ein Teil der 16 % stammt aus der Verlagerung vom Ortsbus Münsingen wegen veränderter Anschlussverhältnissen, die Zunahme beim Ortsbus Belp ist v.a. auf die Integration der Schultransporte zurückzuführen)

Wird aufgenommen

wird aufgenommen; ist aber bereits im bestehenden Konzept 2005-2008 der Fall.

wird aufgenommen

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 ist ein leichter Ausbau vorgesehen. Der volle Nutzen fällt erst an, wenn die Buslinie via Wölflistrasse verkehren kann. Der Ausbau wird für das Konzept 2010-13 vorgemerkt.

Vorbehalt bezüglich Investitionsfolgekosten wird im Text aufgenommen.

Die Linien-Nummerierung wird angepasst. Die Angebotsstufe richtet sich aber nach dem Grundangebot. Die Linie 333 und weitere Taktverdichtungen werden durch die Gemeinde als Zusatzbestellung finanziert.

Zum Anhang (Agglomerationskern Bern):

Da das Tram Bern West frühestens 2010 in Betrieb geht, sollten in der Tabelle die heutigen Tramlinien 3, 5, 9 und G aufgeführt werden. In der Zusammenstellung fehlen noch die neue Linie Ausserholligen-Niederwangen sowie die Erschliessung Erle bei der Linie 27 oder 29.

Da der Angebotsbeschluss einen Sollzustand abbildet, wird die Darstellung (wie bereits im bestehenden Angebotsbeschluss) beibehalten. Die neue Linie Ausserholligen – Niederwangen muss als Versuchsbetrieb eingeführt werden und ist deshalb nicht Bestandteil des Angebotsbeschlusses des Grossen Rates. Die Erschliessung „Erle“ wird unter der Linie 27 aufgenommen.

BLS

Zu Kap. 2.1.1. (ZEB):

Die im Sommer 2006 zu erarbeitenden Etappierungsschritte, unter Einbezug des Fern-, Güter- und Regionalverkehrs, sind für den Regionalverkehr von grosser Wichtigkeit.

Die BLS hat mit Schreiben vom 17. Juli 2006 an das Bundesamt für Verkehr die Gelegenheit benutzt, im Rahmen der Umfrage bei Kantonen und TU ihre Anliegen zu ZEB konkret zu formulieren. Eine Kopie dieser Stellungnahme wurde mit Schreiben vom 19. Juli 2006 unter anderem auch der Direktion BVE zur Kenntnis gebracht.

Zu Kap. 2.2.3. (1. Teilergänzung S-Bahn Bern ; RE Lötschberg):

Die Fahrpläne des neuen RE Lötschberg und die damit verbundene Überholung in Spiez ist schlecht und für die Fahrgäste nur als Übergangslösung akzeptabel. Mit einer Abfahrt in Bern hinter dem IC könnten die fehlenden Anschlüsse auf den Fernverkehr hergestellt, die Nachfrage (Fern-/Regionalverkehr) wesensgerecht auf die Züge verteilt und die Reisezeit für die Fahrgäste aus dem Kanderthal/Lötschental deutlich verkürzt werden. Dies sollte unter den Elementen im Kapitel „Ausblick auf die 2. Teilergänzung“ ebenfalls erwähnt werden.

Zu Kap 2.2.3. (S-Bahn Bern):

Die nicht mehr existierende Durchbindung einer der S-Bahnen von Brünnen Richtung Osten ist nicht nur langfristig anzustreben, sondern unter allen Umständen auch kurzfristig zu erhalten.

Kenntnisnahme

Diese Stellungnahme ist dem AöV bekannt.

wird aufgenommen

Dieses Anliegen wird geteilt, die technische Machbarkeit ist aber noch offen. "Unter allen Umständen erhalten" würde bedeuten, allenfalls auch auf die Umsetzung der 1. TE zu verzichten. Dieser Antrag wird abgelehnt.

Zu Kap 2.2.3. (Etappierte Umsetzung):

Die terminlichen Aussagen sollten für die weiteren Entscheidungsphasen des Angebotskonzepts bezüglich Inbetriebnahmezeitpunkte der Infrastrukturmassnahmen aktualisiert werden. Dies sollte nach Verabschiedung der neuen Umsetzungsetappen durch die POL vom 6. Sept. 2006 möglich sein.

wird angepasst

Zu Kap. 3.2.1. (S1):

Der Zusatzzug morgens zwischen Münsingen und Bern ist im kantonalen Angebotskonzept nicht explizit erwähnt. Neben der Verlängerung der S1-Züge ist dieser in der Hauptverkehrszeit jedoch nötig zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens im Aaretal.

Kenntnisnahme, Der Zusatzzug wird im Konzept ergänzt

Der Ausbau auf der S2 wird begrüsst.

Kenntnisnahme

Zu Kap. 3.2.2. (Schienenverkehr RVK1):

Der Angebotsausbau zwischen Bern und Neuenburg ist in diesem starken Korridor zwingend nötig.

Kenntnisnahme

Es ist verständlich, dass auf der Linie Kerzers – Lyss – Büren a.A. auf eine Verdichtung des heutigen Abendangebots verzichtet wird, bis die Leistung dank der vorgesehenen Blockverdichtung mit einem Fahrzeug erbracht werden kann.

Kenntnisnahme

Zu Kap. 3.2.3. (Bahnlinie Langenthal – Huttwil – Wolhusen):

Beantragt, das Begehren der RVK2 bezüglich Schliessung der Taktücke am Abend zwischen Langenthal und Huttwil nochmals zu prüfen.

Dem Antrag wird entsprochen und die Linie soll neu der Angebotsstufe 3 zugeordnet werden.

Zu Kap. 3.3.3. (Buslinien im Raum Burgdorf):

Beantragt, das Engagement der Gemeinden im Raum Burgdorf, der RVK3 sowie der ehem. RM AG zu würdigen und die Anträge betreffend dem Ausbau des Busangebots im Raum Burgdorf nochmals zu prüfen und ins kantonale Angebotskonzept aufzunehmen.

Das Engagement wird im Konzept ergänzt. Die Anträge werden aber erst nach Abschluss der ZMB für das neue Konzept 2010-13 einfließen.

Zu Kap. 3.3.3. (Buslinie Burgdorf Bhf. – Steinhof/Gymnasium):

Es wird keine Aussage zur geänderten Linienführung gemacht. Die BLS geht davon aus, dass diese Anpassung unbestritten ist, da sie keine Auswirkungen auf die Angebotsstufe haben wird und beantragt deshalb die geänderte Linienführung ins Angebotskonzept aufzunehmen.

Die geänderte Linienführung wird ergänzt

Zu Kap. 3.3.3. (Buslinie Wynigen – Koppigen – Burgdorf - Lueg):

Es wird keine Aussage zur Weiterführung der Linienverlängerung von Koppigen nach Wynigen gemacht. Auch dieses Angebot sollte unverändert weitergeführt und entsprechend im Angebotskonzept vermerkt werden. Falls das Abendangebot von Burgdorf nach Koppigen eingeführt werden soll, müsste der Abschnitt Burgdorf – Kirchberg der Stufe 4, der Abschnitt Kirchberg – Ersigen der Stufe 3 und der Abschnitt Ersigen – Koppigen der Stufe 2 zugeordnet werden, da die bisherigen Angebotsstufen bereits ausgereizt sind. Eine Stufenerhöhung zwischen Burgdorf und Ersigen ist zudem nötig, um allenfalls die Taktlücken am Vormittag und Nachmittag zum Halbstundentakt schliessen zu können.

Zu Kap. 3.3.3. (Buslinie Burgdorf – Steinhof/Gymnasium):

Es wird keine Aussage zur geänderten Linienführung gemacht. Geht davon aus, dass diese Anpassung unbestritten ist.

Zu Kap. 3.2.6. / 3.2.7. (RE Lötschberg):

Beantragt, dass im Sinne eines mittelfristigen Ausblicks die Aussagen zur Linie Spiez – Frutigen – Kandersteg – Brig ergänzt werden mit den Hinweisen, dass ab ca. 2011 die Züge RE Lötschberg stündlich ab/nach Thun – Bern verkehren werden als Ziel raschmöglichst angestrebt wird, die Fahrlage dieser RE zwischen Bern und Spiez zu optimieren und damit die Fernverkehrsanschlüsse in Bern zu verbessern und die Reisezeit durch den Wegfall der Überholung in Spiez zu verkürzen (siehe auch Bemerkung zur 1. Teilergänzung S-Bahn).

Zu Kap. 3.5.1. (Libero – Tarifverbund):

Ergänzung im 3. Abschnitt: 1-2-Zonen-Abonnemente ausserhalb der beiden Kernzonen Bern werden für **Jahresabos** sogar etwas günstiger.

Zu Kap. 3.5.4. (Tarifverbundübergreifende Angebote):

Empfiehl, die Überlappung des Libero-Tarifverbundes nach Biel, Thun bzw. Freiburg als strategische Stossrichtung aufzunehmen.

Zu Kap. 3.6. (Entwicklung der Abgeltungsbeiträge im öV):

kann nicht im Detail beurteilt werden.

Es fehlt ein Überblick über die wichtigsten Ausbauschritte und deren Auswirkungen auf die Abgeltung.

Linienverlängerung nach Wynigen: Konzept wird ergänzt

Angebotsstufen: Die Angebotstufe 3 bis Kirchberg bietet ausreichend Spielraum für die Kurse nach Ersigen (-Koppigen) und die neue Linie Neuhof, welche nur in den Hauptverkehrszeiten fährt.

Die Angebotstufe 2 bis Ersigen bietet ausreichend Spielraum, da die neue Linie Neuhof die heutigen Viertelstundenverdichtungen ablöst. Der Abschnitt Ersigen - Koppigen wird neu der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

Konzept wird entsprechend angepasst

Diese Aussagen sind neu in Kap. 2.2.3 enthalten

wird ergänzt

wird ergänzt

Im Angebotskonzept werden keine detaillierten Aussagen zu den Kostenentwicklungen auf den verschiedenen Linien gemacht, da es sich um schätzenswerte Unternehmerzahlen handelt.

	Zweifelt daran, ob die ab 2008 vorgesehenen Abgeltungserhöhungen für die Einführung des RE Lötschberg sowie die Umsetzung der 1. Teilergänzung S-Bahn Bern ausreichen werden.	Kenntnisnahme; der Kanton erwartet erhebliche Synergien durch die Fusion von BLS und RM.
CJ	<p><u>chap. 3.2.2. (CRT1, évolution de la demande):</u> Suppose que le recul de 10% de la fréquentation du tronçon Tramelan – Le Noirmont est dû en partie à un transfert de voyageurs sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Noirmont - Saignelégier</p> <p><u>chap. 3.2.2. (CRT1, proposition pour une offre nocturne):</u> Les CJ souhaitent être partenaires dans la mise en place d'une offre nocturne, à l'instar de celle mise en place dans le canton du Jura, si elle se concrétise. Des synergies peuvent ainsi créées pour optimiser le coût de l'ensemble des prestations nocturnes.</p> <p><u>chap. 3.2.2. (horaire des lignes du Jura bernois):</u> Des liaisons plus matinales vont effectivement créer des courses supplémentaires. L'offre actuelle en soirée permet de maintenir les correspondances au Noirmont. La proposition d'offre nocturne modifie complètement l'horaire entre Tavannes – Le Noirmont (respectivement Saignelégier). Il faut entreprendre une étude approfondie des changements proposés qui risquent de détériorer l'offre actuelle</p> <p><u>chap. 3.3.1. (lignes de bus dans le Jura bernois):</u> La nouvelle offre du dimanche sera bien introduite en décembre 2006. Selon les résultats obtenus, cette offre pourrait être élargie à d'autres périodes (samedis, vacances scolaires).</p>	<p>Cette supposition fort probable est explicitement mentionnée dans le rapport.</p> <p>prise de connaissance</p> <p>prise de connaissance</p> <p>prise de connaissance</p> <p>prise de connaissance ; Les offres existant uniquement pendant les périodes scolaires ne font en général pas partie de l'offre de base commandée par le canton</p>
JB	<p><u>Zu Kap. 3.2.7.:</u> Der Vollknoten Interlaken sollte realisiert werden. Der Anschluss BOB – ZB ist unbefriedigend</p>	Kenntnisnahme; das Problem ist bekannt.
LSMS	<p><u>Zu Kap. 3.2.7.:</u> Der Vollknoten Interlaken sollte realisiert werden.</p>	Kenntnisnahme; das Problem ist bekannt.
MOB	<p><u>Zu Kap. 3.2.6.</u> Es wird bedauert, dass das Simmental und das Saanenland keine Angebotsverbesserung erfahren.</p>	Das Angebot im Simmental wird sehr wohl verbessert: RE-Halte in Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach und Boltigen, Beschleunigung der Regionalzüge, Direktverbindungen nach Bern, kundenfreundlicherer Fahrplan Zweisimmen - Lenk

Postauto Bern	<p>Der Taktfahrplan Zweisimmen – Lenk mit Anschluss an die Regionalzüge nach Spiez – Bern wird begrüsst. Die Zusatzkurse Zweisimmen – Lenk sollten Anschluss Richtung Saanen – Montreux vermitteln. Schnellzüge Zweisimmen – Lenk werden nicht begrüsst.</p> <p>Es wird bedauert, dass zwischen Zweisimmen und Saanen kein Angebotsausbau vorgesehen ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme; die Abstimmung mit der RVK ist noch offen. Kenntnisnahme; die Abstimmung mit der RVK ist noch offen. Eine genaue Betrachtung des Angebots auf den Horizont 2010 wird begrüsst, der Kanton Bern wird hier die Federführung übernehmen.</p>
	<p>Die RE GoldenPass Zweisimmen – Interlaken sind äusserst wichtig für das Produkt „GoldenPass Line“.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p><u>Allg:</u> Beantragt bessere Abstimmung zwischen Bus und Bahn durch frühzeitigen Einbezug bei Angebots- oder Infrastrukturausbauten sowie textliche Aufnahme von flankierenden Massnahmen, wie sie richtigerweise unter Punkt 3.4.1. Erschliessung Länggasse-Lindenhof-Neufeld erwähnt sind.</p> <p><u>Zu Kap. 3.1.:</u> Beantragt Korrektur mit Ergänzung Angebotsausbau und Frequenzentwicklung im Gebiet Frienisberg sowie detaillierte Zahlen zur S-Bahn Frequenzentwicklung zu Linien S1/S11, S2/S22, S3/S33, S4/S44, S5, S7 und S8.</p> <p><u>Zu Kap. 3.3.1. (Buslinien Ins-Erlach-Lüscherz/Gals/Le Landeron):</u> Die RVK bzw. die beteiligten Busunternehmen sollten schon während der Bearbeitung der Bahnfahrpläne miteinbezogen werden.</p> <p><u>Zu Kap. 3.3.4 (Buslinien Frienisberg):</u> Beantragt mindestens 10', besser 7'-Takt in den Morgen- und Abendspitzen auf der Linie 101 und Verzicht auf die Schliessung der Taktlücke am Morgen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wegen des Betreiberwechsels und der Einführung neuer Zählmethoden sowie der Eröffnung der S-Bahn Station Wankdorf ist ein Linien-scharfer Vergleich nicht möglich. Insgesamt hat die Nachfrage bei der normalspurigen S-Bahn um 10% zugenommen.</p> <p>Dies ist bei interkantonalen Planungen und insbesondere komplexen Konstellationen wie im Raum Broye - Seeland unrealistisch.</p> <p>Die Schliessung der Taktlücke ist aufgrund der Nachfragestruktur gerechtfertigt. Gleichzeitig müssen in den Hauptverkehrszeiten genügende Kapazitäten vorhanden sein.</p>

Zu Kap. 3.3.4. (Buslinien Frauenkappelen-Mühleberg):

Beantragt, die Resultate der Vernehmlassung der Gemeinden Frauenkappelen und Mühleberg, bzw. RVK analog der Stellungnahme des Kantons in den Angebotsbeschluss zu integrieren. Sollte die Linie 109 ausgeschrieben werden, muss die Komforteinbusse durch das Brechen in Brünnen kostenmässig vorgängig quantifiziert werden.

Zu Kap. 3.3.4. Buslinie Limpachtal/Lyss Ost:

Begrüsst die Stossrichtung des Kantons zur Anbindung Münchrings mit der Verbindung Jegenstorf-Hindelbank.

Zu Kap. 3.6.:

Beantragt, die Grafik aufzuschlüsseln in Regionalverkehr auf der Schiene und in Regional- bzw. Ortsverkehr auf der Strasse.

Die Aussagen zur Linie 109 werden ergänzt. Der Attraktivitätsverlust beim Linienendpunkt Brünnen wird berücksichtigt.

Kenntnisnahme

Die Grafik soll einfach bleiben und insbesondere den Aspekt der Komplementärabgeltung zum Bund veranschaulichen. Im Vortrag zum Angebotsbeschluss sind die Kostendeckungsgrade differenziert dargestellt.

RBS/BSU

Zu Kap. 2.1.2.:

Eine Kapazitätsausweitung im Knoten Bern wird in absehbarer Zeit vordringlich.

Zu Kap. 2.2.3.:

Siehe Stellungnahme vom 10. Januar 2006

Zu Kap. 3.2.1. (S7):

Mit neuen Doppelspurabschnitten Interesse an Einführung von 7½'-Takt auch am Abend

Zu Kap. 3.2.1. (S8 und RE Bern – Solothurn):

Begrüssung der Zuteilung Linie RE in Angebotsstufe 4

Systematische Verlängerung S8 bis Jegenstorf (15'-Takt) erst mit neuen Triebzügen umsetzbar (vs. ab 2009/10)

15'-Takt Bern – Urtenen auch an Sonn- und Feiertagen wird als wichtig erachtet.

Zu Kap. 3.3.4. (Buslinie Schönbühl – Bärswil/Mattstetten)

Per Ende 2006 wird ein Erfahrungsbericht zu Handen von Kanton und RVK erstellt.

Zu Kap. 3.4.1. (Tramlinie G):

Abendliche Verdichtung zum 20'-Takt wird als dringlich erachtet.

Es wird vorgeschlagen, einzelne Kurse in Randzeiten (ab 20h und sonntags) sowie den Frühkurs auf die 6h-Spinne bis zum Bahnhof Bern zu führen.

Kenntnisnahme; ist Bestandteil der ZMB Bern

Kenntnisnahme

Dies ist so vorgesehen und wird entsprechend ergänzt

Kenntnisnahme

Kenntnisnahme, hat im überregionalen Vergleich keine Priorität

Kenntnisnahme

Die Verlängerung der Linie G ist mit der Umsetzung des Tramkonzeptes vorgesehen. Die Verlängerung einzelner Kurse wird abgelehnt.

Zu Kap. 3.4.1. (öV-Angebot Nordquartier):

Im Hinblick auf die Tramverlängerung sind im Sinne eines Vorlaufbetriebes gezielte Verbesserungen am Busnetz erforderlich.

Verbesserungen Buslinie 40 (Abendbetrieb Breitenrain – Kappelisacker; Liniendurchbindung Breitenrain – Egghölzli auch samstags)

Verbesserungen Buslinie 36 (Neupositionierung der Umsteigehaltestelle Bahnhof Wankdorf Nord, Angebotsverdichtung auf 15'-Grundtakt)

Ein Ausbau wird für den Angebotsbeschluss 2010-13 vorgesehen, wenn die notwendigen Infrastrukturen bereit sind und der Nutzen vollständig anfällt. Bei entsprechender Nachfrage ist ein Ausbau der Linie 40/41 innerhalb der bestehenden Angebotsstufe B auch vorzeitig möglich, ebenso Verbesserungen samstags.

Zu Kap. 3.4.1. (Ortsbus Bolligen):

Aufgrund des hervorragenden Kostendeckungsgrades wird die Überprüfung einer gezielten Bereinigung der noch vorhandenen Angebotslücken (bspw. Am Sonntagvormittag) gewünscht.

Kann im Rahmen der Offertverhandlungen näher geprüft werden

SBB	Verzicht auf Stellungnahme	
STI	Keine Anmerkungen	
VB	<u>Zu Kap. 3.4.2. (Agglomeration Biel):</u> Unterstützt die präzisere Umschreibung des Grundangebots der Linie 2. Unter Mitberücksichtigung des Umstandes, dass es inzwischen gelungen ist, mit Hornbach eine vertragliche Kostenbeteiligung zu fixieren, sollte es möglich sein, das zur Diskussion stehende Angebot – das sich im übrigen nach wie vor einer steigenden Nachfrage erfreut – längerfristig sicherzustellen.	Kenntnisnahme
ZB	<u>Zu Kap. 3.2.7. (Interlaken Ost – Meiringen):</u> Geht davon aus, dass diese Strecke gemäss dem heutigen Angebotskonzept im 2008/09 weitergeführt wird und ist damit einverstanden.	Diese Annahme ist richtig.