
Auftraggeber Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau
Jurastrasse 29
4901 Langenthal

**Begleitgruppe
Ausschuss RVK 2**

Mitglieder mit Stimmrecht Scheidegger Fritz, Präsident
Müller Reto, Subregion Ost
Rickli Thomas, Subregion Ost
Christen Kurt, Subregion West
Schiesser Hans-Kaspar, Subregion West
Grädel Alexander, Subregion Süd
Hirschi Walter, Subregion Süd
Haudenschild Peter, Subregion Nord
Herren Peter, Subregion Nord

Beratende Mitglieder Knecht Michael, AÖV Kt. Bern
Bitterli Jürg, BVU Kt. Aargau
Kolden Kjell, AVT Kt. Solothurn
Schemm Thomas, VVL Luzern
Zahnd Markus, Stadt Langenthal (Stadtentwicklung)
Dietrich Pascal, Arbeitsgruppe Mobilität (ArGM)
Lauterburg Daniel, IGÖV
Lindegger Fredy, VCS
Flück Markus, asm
Scherrer Andreas, BLS AG
Meier Martina, SBB AG

Beobachter Kreienbühl Valentin, Luzerner Gemeinden im Rottal
Vögeli Nik, Regionalverband zofingenregio

Sekretär Costa Stefan, Region Oberaargau

Auftragnehmerin Bahn + Bus Beratung AG 3B
Postfach 564
3000 Bern 14
Tel: 031 / 533 55 33
E-Mail: info@3b-ag.ch
Web: www.3b-ag.ch

Projektbearbeiter Roland Haldemann, dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Ziele	1
2	Vorgehen und Inhalt	2
3	Erfolgskontrolle 2018–2021	3
3.1	Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele	3
3.1.1	Zielangebot Bahnlinien	3
3.1.2	Zielangebot Buslinien	4
3.1.3	Autonomes Fahren	5
3.2	Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien.....	7
3.2.1	Vergleich Zielerreichung 2014–2018 und Veränderungen	8
3.2.2	Bandbreite der Abweichungen bezüglich Auslastung 2018.....	9
3.2.3	Würdigung Entwicklung 2014–2018.....	10
3.2.4	Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen und/oder grösseren Änderungen	11
4	Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen	13
5	Regionales Angebotskonzept 2022–2025 – Anträge	16
5.1	Anträge aus den Prüfaufträgen.....	16
5.1.1	Zielangebot Bahnlinien	17
5.1.2	Zielangebot Buslinien	17
5.2	Anträge aus ÖV-Planungsstudien.....	20
5.3	Anträge aus der Mitwirkung	20
5.4	Anträge benachbarter Planungsregionen die RVK 2 betreffend	21
5.5	Fernverkehr	21
5.6	Annex 1: Gelenkbuseinsatz auf der Linie 40.051	21
5.7	Annex 2: Optimierte Endhaltestelle St. Urban Bahnlinie 414	22
6	Ausblick Regionales Angebotskonzept 2026–2029.....	23

Verzeichnis Anhang

A	Übersicht Prüfaufträge
B	Entwicklungsleitbild Region Oberaargau 2030 – RGSK II
C	Nachfrageprognose maximale Besetzung ausgewählte Kurse Linie 40.051

Abkürzungen

AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung AGV)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AS	Angebotsstufe
asm	Aare Seeland mobil AG
BLS	BLS AG
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
MA	Minimalanforderung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
VVL	Verkehrsverbund Luzern
ZV	Zielvorgabe

1 Ausgangslage und Ziele

Der ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 wird den laufenden ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 ablösen.

Grundlage für den ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 bilden wie in den vergangenen Angebotsperioden die Regionalen Angebotskonzepte. Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) hat die Regionalen Verkehrskonferenzen aufgefordert, die Regionalen Angebotskonzepte 2022–2025 bis Ende Januar 2020 einzureichen.

Ziele der Planungen sind:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung AGV) beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen.
- Erfolgskontrolle derjenigen Angebote, welche in der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018–2021 neugestaltet beziehungsweise überarbeitet wurden.
- Erfolgskontrolle der auf Ende 2021 auslaufenden Versuchsbetriebe¹
- Aufzeigen von Verbesserungsvorschlägen für Linien mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung
- Inhalte des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) in die Planung einfliessen lassen, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des ÖV gelegt werden soll

Auf der Grundlage des Regionalen Angebotskonzeptes 2018–2021, des RGSK Oberaargau 2. Generation, des Agglomerationsprogrammes 3. Generation der Stadt Langenthal sowie der von der RVK 2 durchgeführten ÖV-Planungsstudien soll das ÖV-Angebot in der Region Oberaargau weiter verbessert und effizienter gestaltet werden.

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

Anträge für Angebotserweiterungen und Anpassungen von Angebotsstufen (AS) sind fachlich fundiert zu begründen.

¹ Betrifft keine Linien im Perimeter Oberaargau

2 Vorgehen und Inhalt

Zur Erarbeitung der vorliegenden Anträge der RVK 2 zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 hat die Begleitgruppe konkrete Prüfaufträge zu Einzelanliegen und mehr oder weniger isolierten Fragestellungen definiert, welche auf folgenden Quellen und Grundlagen basieren:

- Regionales Angebotskonzept 2018–2021, erneute Prüfung von Anträgen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 nicht umgesetzt beziehungsweise abgelehnt wurden
- Erfolgskontrolle gemäss AGV, generelle Überprüfung derjenigen Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der AGV insbesondere bei der Nachfrage nicht erreichen (siehe auch Kap. 1)
- Ergebnisse Gemeinde-Umfrage zu Angebotsoptimierungen und Angebotswünschen vom Frühling 2019
- Laufende Rückmeldungen zu Angebotsbegehren und Verbesserungsvorschlägen beispielsweise von Seite Gemeinden, Verbänden oder der Transportunternehmen
- Laufende und/oder abgeschlossene ÖV-Planungsstudien²
- Übergeordnete Planungen³

Umfang und Inhalte der Prüfaufträge wurden bei der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes 2022–2025 von der Begleitgruppe intensiv diskutiert und laufend verifiziert und ergänzt.

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

Die Prüfaufträge wurden nach einem einheitlichen Schema bezüglich Machbarkeit und Auswirkungen auf die Angebotsstufe sowie die Auswirkungen auf die Erfolgskontrolle gemäss AGV beurteilt. Gestützt auf die Beurteilungsergebnisse und die daraus abgeleiteten Erwägungen hat die Begleitgruppe festgelegt, welche Anträge mit welcher Priorität zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 eingereicht werden.

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse können in einem separaten Beilagenbericht nachgelesen werden. Im vorliegenden Bericht werden im Kapitel 5 nur die von der Begleitgruppe beschlossenen Anträge zusammengefasst.

² Von zentraler Bedeutung sind insbesondere folgende Studien:

- Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal, Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau, Metron AG Brugg, Schlussbericht vom 20. September 2016
- Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52, Vertiefungsarbeiten zum Langfristigen ÖV-Konzept Langenthal und zum Regionalen Angebotskonzept Oberaargau 2018 – 2021, Stadt Langenthal und Region Oberaargau, Metron AG Brugg, Schlussbericht vom 22. Oktober 2018

³ Namentlich zu erwähnen sind:

- Region Oberaargau, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau II, ecoptima ag Bern und BHP Raumplan AG Bern, Bericht vom 02. September 2016
- Stadt Langenthal, Agglomerationsprogramm 3. Generation, ecoptima ag Bern und Metron AG Brugg, Schlussbericht, verabschiedet vom Gemeinderat Langenthal am 31. August 2016

3 Erfolgskontrolle 2018–2021

3.1 Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Zielerreichung beziehungsweise den Umsetzungsstand der Anträge der RVK 2 aus dem Regionalen Angebotskonzept 2018–2021 zuhanden des Kantonalen Angebotskonzeptes 2018–2021.

3.1.1 Zielangebot Bahnlinien

Linie	Strecke	Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
413	Solothurn– Oensingen– Langenthal	(Solothurn–) Oensingen–Niederbipp–Langenthal: – Schliessen Taktlücken am Morgen und am Nachmittag, verdichten zum integralen 30'-Takt (Mo–Sa)	1	Umgesetzt
413	Solothurn– Oensingen– Langenthal	Solothurn–Oensingen–Niederbipp–Langenthal: – Ausdehnung Abendangebot im 30'-Takt bis 22 Uhr (auf ganzer Linie von Mo–Sa)	2	Umgesetzt
440	Langenthal– Wolhusen– Luzern	Langenthal–Huttwil: – 30'-Takt von 20 bis 22 Uhr verlängern Mo–So (3 zusätzliche Kurspaare)	1	Abgelehnt – Zielwerte Auslastung und Kostendeckung nicht erreicht – Weitere Verschlechterung mit Ausbau
440	Langenthal– Wolhusen– Luzern	Langenthal–Huttwil: – Durchgehender 30'-Takt vor 16.00 Uhr am Wochenende (10 zusätzliche Kurspaare am Sa und 8 zusätzliche Kurspaare am So)	2	Abgelehnt – Zielwerte Auslastung und Kostendeckung nicht erreicht – Weitere Verschlechterung mit Ausbau
450	Bern–Olten	Aktives Einsetzen Kanton BE bei SBB für: – Wiedereinführung ursprüngliches Angebot nach 22 Uhr zwischen Bern und Olten (30'-Takt ohne Lücken) – Wiedereinführung zusätzliche Spätverbindung aus Zürich und Olten nach Bern (via Langenthal und Herzogenbuchsee) – 30'-Takt Halte RE/IR-Züge in Wynigen		Antrag nicht Bestandteil Angebotskonzept – Kanton setzt sich regelmässig für Anliegen ein – Haltung SBB: Abendangebot weist negative Wirtschaft auf – Nachfrage am Abend könnte nicht verbessert werden
450	Bern–Olten	Langenthal–Olten: – Kanton AG beabsichtigt heutiges Angebot S23/S29 um 1 Kurspaar per 2019 und später (per 20xx) um weitere 4 Kurspaare zum integralen 30'-Takt zu verdichten – Dies erfordert Aufstufung in die Angebotsstufe 3		Umgesetzt – 1 zusätzliches Kurspaar per Fahrplan 2019 – Kanton BE unterstützt weiteren Ausbau und Aufstufung

3.1.2 Zielangebot Buslinien

Linie	Strecke	Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.491	Huttwil–Eriswil	Huttwil–Eriswil: – Angebot mangels zweckmässiger Alternativen in der heutigen Form beibehalten (Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht)		Umgesetzt – Betriebliche Verknüpfung mit anderen Linien – Angebotsreduktion ohne relevante Kosteneinsparungen – Folge Aufhebung Linie: Kostenverschiebungen auf andere Linien und daher aus heutiger Sicht nicht zweckmässig
30.493	Huttwil–Wyssachen	Huttwil–Wyssachen: – Angebot mangels zweckmässiger Alternativen in der heutigen Form beibehalten (Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht)		Umgesetzt (Begründung siehe Linie 30.491 oben)
40.051	Grossdietwil–Langenthal–Herzogenbuchsee–Wangen a.A.	Langenthal–Bützberg–Herzogenbuchsee: – Einführung 15'-Takt HVZ Morgen und Abend – Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4		Umgesetzt – Regionale Entwicklungsachse – Starke Zunahme Nachfrage – Kapazitätsengpässe eliminieren
40.051	Grossdietwil–Langenthal–Herzogenbuchsee–Wangen a.A.	Langenthal–Melchnau–Grossdietwil: – Angebot in heutiger Form beibehalten (Minimalanforderungen Streckenabschnitt Melchnau–Grossdietwil aktuell nicht erreicht)		Umgesetzt – Nachfrage auf Luzerner Abschnitt rückläufig – Bisheriger Kostenanteil Kanton BE vertretbar, solange Kanton LU und betroffene Gemeinden den Linienabschnitt mitfinanzieren
40.052	Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal–Thunstetten	Herzogenbuchsee–Langenthal–Thunstetten: – Angebot beibehalten (Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht) – Neue Linienführung zwischen Bahnhof Langenthal und Thunstetten (neu via Schoren-Quartier anstatt wie bis anhin via Stadtzentrum Langenthal)		Abgelehnt – Wegfall direkte Verbindung Thunstetten–Langenthal Süd–Stadtzentrum führt vermutlich zu Nachfragerückgang – Anpassung erst, wenn Resultate der geplanten Abklärungen durch die RVK die neue Linienführung bestätigen

Linie	Strecke	Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
40.054	Herzogenbuchsee– Seeberg– Wynigen	Herzogenbuchsee–Seeberg–Wynigen: – Einführung integraler 60'-Takt Mo–So ganztags (mindestens bis 22 Uhr, 3 zusätzliche Kurspaare zur Schliessung der Taktlücken)		Abgelehnt – Minimalwerte Auslastung und Kosten- deckung nur knapp erreicht – Weitere Verschlech- terung mit Ausbau
40.064	Langenthal Schoren– Bahnhof– Lotzwil Unterdorf (Stadtbus 64)	Schoren–Langenthal Bahnhof–Lotzwil Nord: – Beschränkung Linie auf Abschnitt Langenthal Bahnhof–Lotzwil Nord (Verzicht Bedienung Schorenquartier) – Einführung 15'-Takt ganztags – Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4		Abgelehnt – Zielwerte Auslastung und Kostendeckung nicht erreicht – Weitere Verschlech- terung mit Ausbau

3.1.3 Autonomes Fahren

- Antrag RVK 2

Der Kanton Bern soll die relevanten Grundlagen erarbeiten zum Einsatz von autonomen Fahrzeugen als gezielte Ergänzung des ÖV. Weiter soll er die Vernetzung zu diesem Thema auf nationaler Ebene in geeigneter Weise sicherstellen. Spätestens zum Zeitpunkt der Erarbeitung des nächsten Regionalen Angebotskonzeptes sollen die Grundlagen vorliegen, um das ÖV-Angebot in der Region Oberaargau entsprechend weiterentwickeln zu können. Die Region Oberaargau stellt sich als Pilotregion zur Verfügung.

- Antwort Kanton

Verschiedene technologische und gesellschaftliche Entwicklungen werden mittel- bis langfristig einen Einfluss auf das ÖV-Angebot und die ÖV-Nutzung haben. Welche und in welchem Ausmass ist zum heutigen Zeitpunkt kaum abschätzbar.

- Digitalisierung

Die Digitalisierung der Gesellschaft schreitet rasch voran und beeinflusst die Weiterentwicklung des ÖV massgeblich. Kundeninformation und Billettverkäufe erfolgen immer häufiger über mobile Lösungen.

Die Digitalisierung schafft im Mobilitätsmarkt neue Möglichkeiten, die auch die ÖV-Nutzung beeinflussen werden. Neue Akteure bieten private Chauffeurdienstleistungen an, vereinfachen das Teilen des eigenen Autos, vermitteln Mitfahrmöglichkeiten oder die Miete eines Velos. Immer mehr werden diese Angebote – ebenfalls weitgehend über Apps – in der Streckenplanung als Ergänzung, aber auch als valable Alternativen zum ÖV bekannt gemacht. Die Anforderungen an die wichtigen Bahnhöfe und Haltestellen des ÖV werden voraussichtlich weiter zunehmen, da die neuen vielfältigen Mobilitätsangebote dort mit dem klassischen ÖV als Massentransportmittel verknüpft werden.

Allerdings brauchen diese Angebote eine gewisse kritische Menge an Nutzern, um sich durchzusetzen. Auch grosse Firmen (beispielsweise aus dem Automobilbereich) steigen in dieses Marktfeld ein und lancieren solche ergänzenden Angebote. Die Marktentwicklungen werden aufmerksam beobachtet.

– Durchlässigere Grenzen zwischen öffentlichem und Individualverkehr

Die neuen Mobilitätsdienstleistungsangebote werden die Grenzen zwischen dem öffentlichen und dem Individualverkehr weiter aufweichen. Des Weiteren nimmt der Trend von "benutzen statt besitzen" zu.

Im Zentrum dieser Tendenzen stehen die selbstfahrenden Fahrzeuge. Diese sollen eines Tages ermöglichen, von A nach B zu kommen, ohne sich selbst auf die Fahrt zu konzentrieren. Heute punkten öffentliche Verkehrsmittel unter anderem dadurch, dass man die Reisezeit für weitere Aktivitäten nutzen kann und dass keine besonderen Fahrkenntnisse vorhanden sein müssen. Diese Vorteile des ÖV würden wegfallen. Die selbstfahrenden Fahrzeuge sollen aber nicht nur individuell, sondern auch kollektiv genutzt werden können. Die Software-Firmen, die intensiv an der Entwicklung solcher Fahrzeuge arbeiten, sind bestrebt Lösungen für eine gemeinsame Nutzung zu finden – irgendwo an der Grenze zwischen "privatem Kollektivverkehr" und "öffentlichem Privatverkehr".

Dem Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen stehen heute noch einige Hürden technologischer, rechtlicher, infrastruktureller und gesellschaftlicher Natur im Weg. Beispielsweise benötigen smarte Fahrzeuge bis zu einem gewissen Grad auch eine smarte Infrastruktur, die mit ihnen kommunizieren kann. Dies hat potenziell einen grossen Einfluss auf die künftigen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Werden diese verschiedenen Hürden überwunden, so wird sich die Rolle des heutigen "klassischen" ÖV neu definieren müssen.

Um mit diesen Entwicklungen Schritt zu halten, werden auch in der Schweiz Transportunternehmen mit Pilotprojekten von selbstfahrenden Fahrzeugen aktiv. Namentlich Postauto in Sion. Weitere Unternehmen verfolgen ähnliche Projekte.

Die längerfristigen Auswirkungen dieser Entwicklungen auf den ÖV sind derzeit noch nicht genau absehbar. Während der ÖV in den Agglomerationen als Massentransportmittel aufgrund der Platzverhältnisse im öffentlichen Raum und im Fernverkehr aufgrund der Zuverlässigkeit und attraktiver Reisezeiten gut positioniert ist, könnten neue Entwicklungen zu grossen Veränderungen beim regionalen Verkehr in ländlichen Regionen führen.

3.2 Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien

- Vorgaben gemäss AGV des Kantons Bern (Stand: 01.01.2015)

– Angebotsstufen

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

– Kriterium Auslastung

(durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs im meistbelasteten Teilstück einer Linie)

AS: Angebotsstufe

ZV: Zielvorgabe

MA: Minimalanforderung

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

– Kriterium Kostendeckungsgrad

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

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

- Legende und Abkürzungen für die nachfolgende Beurteilung der Zielerreichung

■ Zielvorgabe erreicht ▲ Minimalanforderung erreicht ● Minimalanforderung nicht erreicht

B (N) Bahn Normalspur

QS Querschnitt

B (S) Bahn Schmalspur

AUSL Auslastung / Kurs

GB / MB Gelenkbus / Megabus

KDG Kostendeckungsgrad

MB / SB Midibus / Standardbus

KB Kleinbus

3.2.1 Vergleich Zielerreichung 2014–2018 und Veränderungen

Datenangaben beziehungsweise Quellen:

- 2014 Regionales Angebotskonzept 2018–2021, Kap. 3.2 (Überprüfung anhand Zählzeiten 2014 Ist)
- 2018 Liste AÖV vom 21.08.2019 und teilweise bei den TU erhobene Daten in relevanten Querschnitten

[Angebote mit Veränderungen]

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
410		B (N)	Biel/Bienne–Solothurn–Olten	38.0	38.0	3	3	■	■		↑
413		B (S)	Solothurn–Oensingen–Langenthal	28.0	37.0	3	3	■	▲		
414		B (S)	Langenthal–St. Urban Ziegelei	35.0	35.0	3	3	▲	▲		
440	S6/7	B (N)	Langenthal–Wolhusen–Luzern	33.0	34.5	3	3	▲	▲		
450	S23/29	B (N)	Bern–Olten	31.5	35.0	2	2	■	■		
30.483	483	MB / SB	Sumiswald–Grünen–Huttwil	18.5	18.5	2	2	▲	▲		
30.491	491	MB / SB	Huttwil–Eriswil	19.5	19.5	2	2	●	●		
30.493	493	MB / SB	Huttwil–Wyssachen	12.0	12.0	1	1	▲	●	↑	
40.005	5/7	GB / MB	Solothurn–Herzogenbuchsee	53.5	67.0	4	4	▲	▲		
40.051	51	MB / SB	Grossdietwil–Melchnau	9.0	7.0	1	1	●	●		↓
40.051	51	MB / SB	Melchnau–Langenthal	33.0	33.0	3	3	▲	▲		
40.051	51	MB / SB	Langenthal–Herzogenbuchsee–Wangen an der Aare	33.5	42.0	3	4	▲	▲	↓	↓
40.052	52	MB / SB	Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal	16.0	16.0	2	2	▲	▲		
40.052	52	MB / SB	Langenthal–Thunstetten	15.0	15.0	1	1	■	▲	↑	
40.054	54	MB / SB	Herzogenbuchsee–Seeberg–Wynigen	17.0	17.0	2	2	●	▲		↑
40.058	58	MB / SB	Farnern–Wiedlisbach–Wangen an der Aare	13.0	15.0	1	1	▲	▲		
40.063	63	MB / SB	Langenthal Industrie Nord–Bahnhof–Spital	56.0	56.0	4	4	▲	■	↓	
40.064	64	MB / SB	Langenthal Schoren–Bahnhof–Lotzwil Unterdorf	28.0	28.0	3	3	▲	▲		

3.2.2 Bandbreite der Abweichungen bezüglich Auslastung 2018

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke	Anz. Pers. Pro Kurs			Ampel		Würdigung
				Minimalwert	Zielwert	IST 2018	2018	Veränderung zu 2014	
410		B (N)	Biel/Bienne–Solothurn–Olten	30	50	67.9	■		Deutlich über Zielwert
413		B (S)	Solothurn–Oensingen–Langenthal	20	30	31.6	■		Zielwert gut erreicht
414		B (S)	Langenthal–St. Urban Ziegelei	20	30	21.7	▲		Minimalwert gut erreicht
440	S6/7	B (N)	Langenthal–Wolhusen–Luzern	30	50	44.9	▲		Deutlich über Minimalwert
450	S23/29	B (N)	Bern–Olten	20	35	42.8	■		Deutlich über Zielwert
30.483	483	MB / SB	Sumiswald–Grünen–Huttwil	6	10	8.9	▲		Zielwert fast erreicht
30.491	491	MB / SB	Huttwil–Eriswil	6	10	5.6	●		Minimalwert knapp nicht erreicht
30.493	493	MB / SB	Huttwil–Wyssachen	4	6	5.2	▲	↑	Minimalwert gut erreicht
40.005	5/7	GB / MB	Solothurn–Herzogenbuchsee	15	25	20.2	▲		Minimalwert gut erreicht
40.051	51	MB / SB	Grossdietwil–Melchnau	4	6	2.4	●		Minimalwert deutlich nicht erreicht
40.051	51	MB / SB	Melchnau–Langenthal	8	13	8.7	▲		Minimalwert knapp erreicht
40.051	51	MB / SB	Langenthal–Herzogenbuchsee–Wangen an der Aare	10	16	13.2	▲	↓	Minimalwert trotz Aufstufung gut erreicht ¹⁾
40.052	52	MB / SB	Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal	6	10	8.9	▲		Zielwert fast erreicht
40.052	52	MB / SB	Langenthal–Thunstetten	4	6	6.9	■	↑	Zielwert gut erreicht
40.054	54	MB / SB	Herzogenbuchsee–Seeberg–Wynigen	6	10	5.3	●		Minimalwert knapp nicht erreicht
40.058	58	MB / SB	Farnern–Wiedlisbach–Wangen an der Aare	4	6	4.5	▲		Minimalwert knapp erreicht
40.063	63	MB / SB	Langenthal Industrie Nord–Bahnhof–Spital	10	16	15.9	▲	↓	Zielwert ganz knapp nicht mehr erreicht
40.064	64	MB / SB	Langenthal Schoren–Bahnhof–Lotzwil Unterdorf	8	13	11.0	▲		Zwischen Minimal- und Zielwert

1) Beachte:

Der Linienabschnitt Wangen an der Aare–Langenthal der Linie 40.051 wird als ein Linienabschnitt beurteilt. Bezüglich Angebotsniveau liegt aber nur der Abschnitt Herzogenbuchsee–Langenthal mit der neuen HVZ-Verdichtung in der Angebotsstufe 4. Der Linienabschnitt Wangen an der Aare–Herzogenbuchsee liegt mit 25 Kurspaaren in der Angebotsstufe 2 und erreicht bezüglich Auslastung die Zielvorgabe der Angebotsstufe 2 gemäss AGV deutlich.

3.2.3 Würdigung Entwicklung 2014–2018

- Kriterium Auslastung
 - Bei den Bahnen zeigt sich generell keine Veränderung.
 - Bei den Buslinien haben sich zwei Linien verbessert und zwei Linien verschlechtert:
 - Die Linie 30.493 Huttwil–Wyssachen erreicht im massgebenden Querschnitt die Minimalanforderungen neu deutlich.
 - Die Linie 40.052 auf dem Linienast Langenthal–Thunstetten erreicht neu den Zielwert deutlich.
 - Die Stadtbuslinie 40.063 Langenthal Industrie Nord–Bahnhof–Spital erreicht den Zielwert ganz knapp nicht mehr (Zielwert = 16.0 / Ist-Wert 2018 = 15.9).
 - Der Linienabschnitt Langenthal–Herzogenbuchsee der Linie 40.051, welcher per Fahrplan 2018 in den HVZ am Morgen und Abend zum 15'-Takt verdichtet wurde und neu an der Angebotsstufe 4 zu messen ist, erreicht die Zielvorgabe der Angebotsstufe 4 nicht beziehungsweise noch nicht. Aufgrund der sehr erfreulichen Nachfrageentwicklung bereits im ersten Betriebsjahr, kann aber davon ausgegangen werden, dass der Zielwert der Angebotsstufe 4 spätestens in 2–3 Jahren erreicht wird (siehe dazu Detailauswertungen in Kap. 3.2.4).
- Kriterium Kostendeckung
 - Insgesamt haben sich zwei Angebote verbessert und zwei Angebote verschlechtert.
 - Die Bahnlinie 410 Biel/Bienne–Solothurn–Olten erreicht neu auch die Zielvorgabe der Angebotsstufe 3.
 - Die Buslinie 40.054 Herzogenbuchsee–Seeberg–Wynigen erreicht neu den kritischen Schwellenwert der Minimalanforderungen. Das heisst aber nicht, dass auf eine generelle Überprüfung verzichtet werden kann (Kriterium Auslastung).
 - Der Linienabschnitt Melchnau–Grossdietwil der Linie 40.051 erreicht neu auch beim Kriterium Kostendeckungsgrad die Minimalanforderung nicht mehr.
 - Wie beim Kriterium Auslastung ist der Linienabschnitt Langenthal–Herzogenbuchsee–Wangen an der Aare der Linie 40.051 (infolge Aufstufung per Fahrplan 2018) auch beim Kriterium Kostendeckung unter den Zielwert gefallen. In welcher Bandbreite zwischen Minimalvorgabe und Zielwert sich der aktuelle Kostendeckungsgrad bewegt, ist für die Beurteilung und Würdigung des Erfolgs der mit dem Fahrplan 2018 eingeführten HVZ-Verdichtung Langenthal–Herzogenbuchsee an dieser Stelle nur von sekundärer Bedeutung.

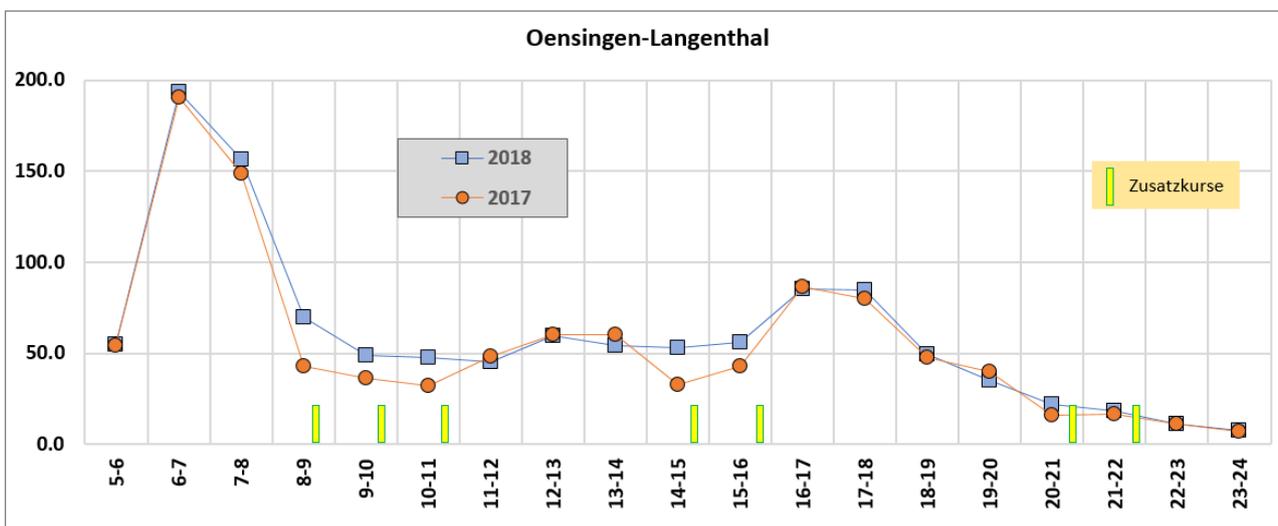
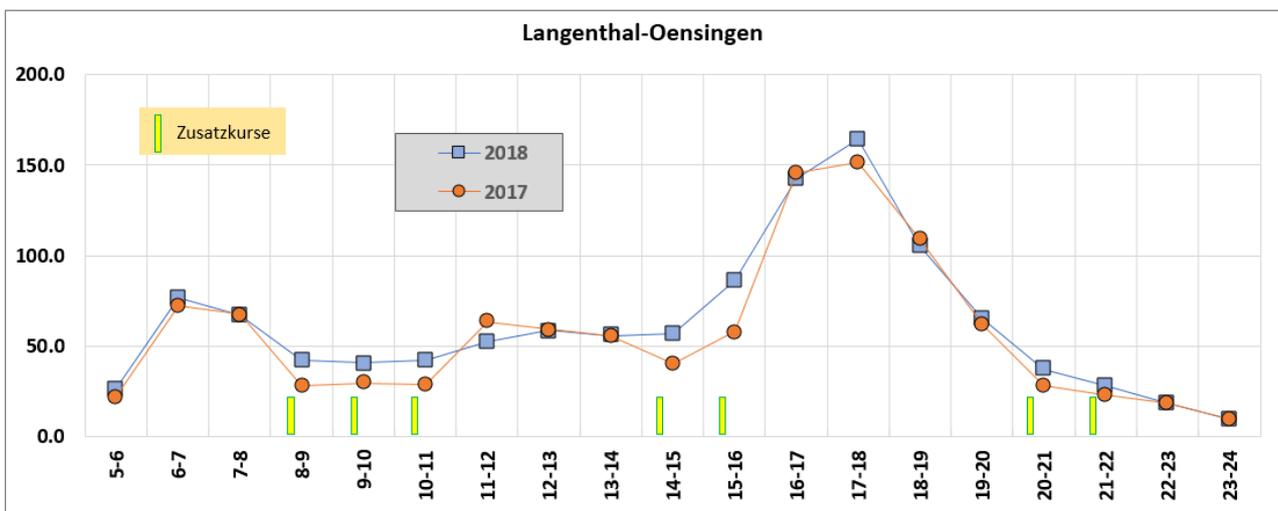
3.2.4 Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen und/oder grösseren Änderungen

- Bahnlinie 413: Schliessung Taktlücken Vormittag, Nachmittag und Abend zum 30'-Takt Mo–Sa

Zur Beurteilung der Wirkung der Taktlückenschliessungen (3 zusätzliche Kurspaare am Vormittag und je zwei zusätzliche Kurspaare am Nachmittag und Abend nach 20 Uhr) wurden die Frequenzen 2017 und 2018 im stärksten Querschnitt Langenthal Gaswerk–Hard-Mumenthal für die Wochentage Mo–Fr ausgewertet.

- Die Gesamtnachfrage von rund 2'100 Fahrgästen im Jahr 2017 ist im Jahr 2018 um ca. 200 Fahrgäste auf rund insgesamt 2'300 Fahrgäste gestiegen, was einer Zunahme von rund 10% entspricht.
- Rund 75% der 200 zusätzlichen Fahrgäste benutzen das Angebot der Linie 413 in denjenigen Zeiten, in denen das Angebot verdichtet wurde (verkehrsschwache Nebenverkehrszeiten am Vormittag, Nachmittag und am Abend nach 20 Uhr).
- Werden nur die NVZ-Zeitfenster zwischen 8 und 11 Uhr am Vormittag, zwischen 14 und 16 Uhr am Nachmittag und zwischen 20 und 22 Uhr am Abend betrachtet, hat die Nachfrage von 2017 zu 2018 in diesen Zeitfenstern mit der Schliessung der Taktlücken um rund 25% zugenommen.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Tagesganglinien 2017 und 2018 der Belegung im stärksten Querschnitt Langenthal Gaswerk–Hard-Mumenthal:

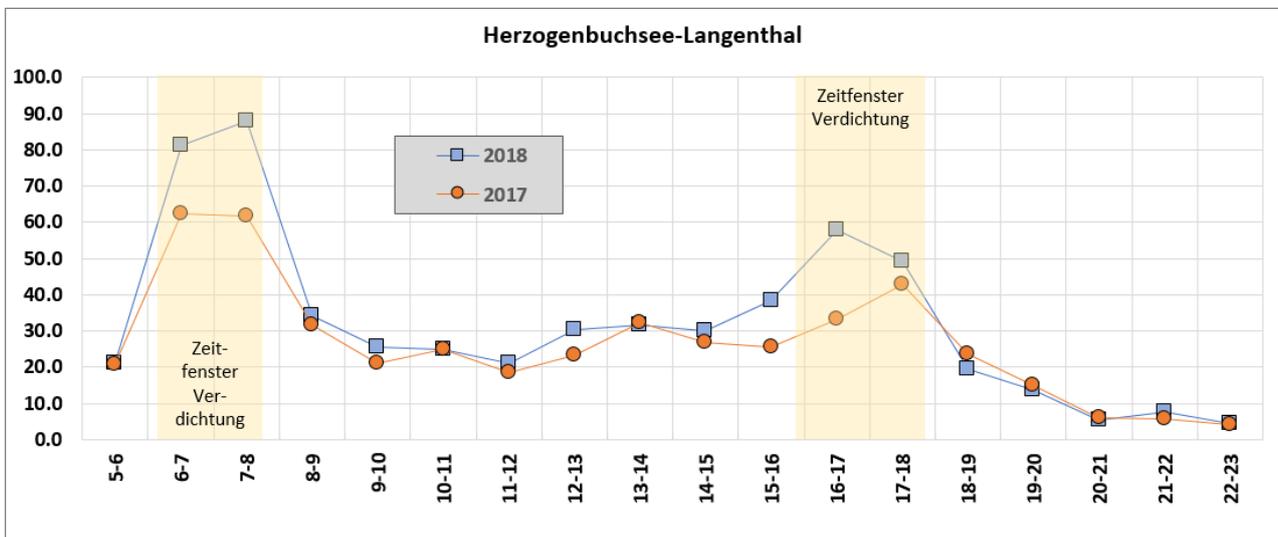
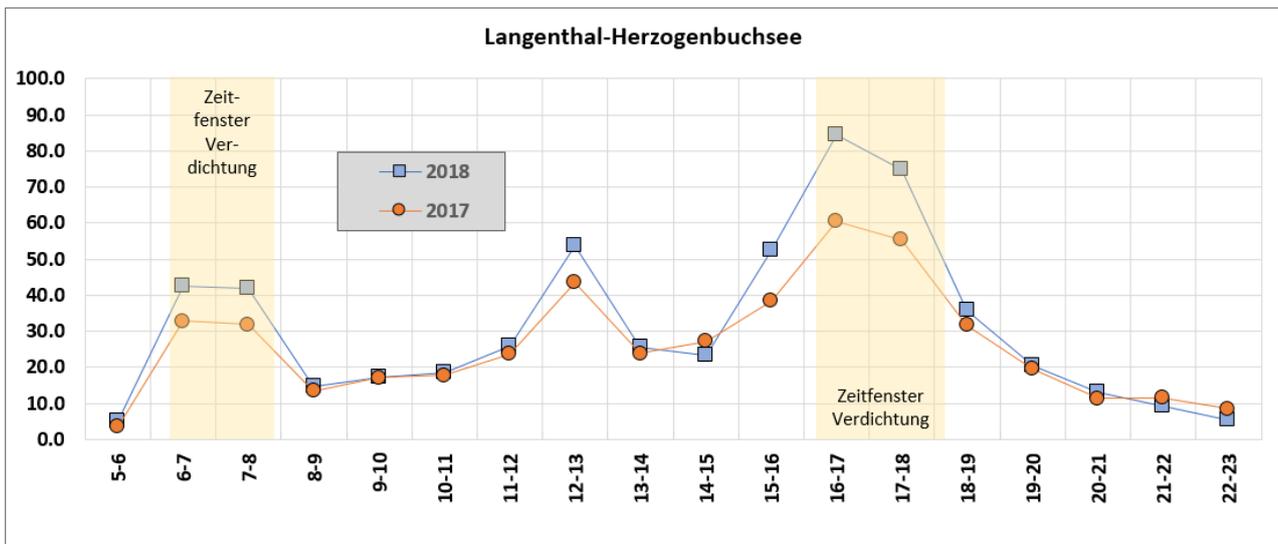


▪ Buslinie 40.051: Einführung 15'-Takt HVZ Langenthal–Herzogenbuchsee

Zur Beurteilung der Wirkung der HVZ-Verdichtung auf der Linie 40.051 im Abschnitt Langenthal–Herzogenbuchsee wurden die Frequenzen 2017 und 2018 im stärksten Querschnitt Langenthal Dreilinden–Bützberg Unterdorf im Detail für die Wochentage Montag–Freitag ausgewertet.

- Die Gesamtnachfrage von rund 950 Fahrgästen im Jahr 2017 ist im Jahr 2018 um ca. 200 Fahrgäste auf rund insgesamt 1'150 Fahrgäste gestiegen, was einer Gesamtzunahme von mehr 20% entspricht.
- Rund 70% der 200 zusätzlichen Fahrgäste benutzen das Angebot der Linie 40.051 in den HVZ am Morgen zwischen 6 und 8 Uhr und am Abend zwischen 16 und 18 Uhr (rund 140 Fahrgäste).
- Werden die HVZ-Zeitfenster zwischen 6 und 8 Uhr am Morgen und zwischen 16 und 18 Uhr am Abend isoliert betrachtet, hat die Nachfrage von 2017 zu 2018 in diesen Zeitfenstern der Taktverdichtung um rund 35% zugenommen.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Tagesganglinien 2017 und 2018 der Belegung im stärksten Querschnitt Langenthal Dreilinden–Bützberg Unterdorf:



4 Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen

▪ Entwicklung und Trends

Im Moment gibt es keine Signale, dass die Mobilität abnimmt. Bezüglich des Mobilitätsverhaltens beziehungsweise der Verkehrsnachfrage muss vielmehr davon ausgegangen werden, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen (beispielsweise weitere Zunahme Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse, zunehmende Pendlerbewegungen infolge der Trennung zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz) anhalten und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl keine wesentlichen Änderungen erfahren.

Ziel muss es deshalb sein, die Verkehrsnachfrage so umweltfreundlich wie möglich auszugestalten. Das im RGSK entworfene Entwicklungsleitbild ermöglicht, dass sich die Bahn als Rückgrat der regionalen Entwicklung etabliert, ergänzt mit den regionalen Buslinien im ländlichen Raum und dem Busnetz im Raum Langenthal.

▪ Handlungsbedarf ÖV

Das ÖV-Grundnetz ist mindestens zu erhalten und zu optimieren. Gute Anschlussqualitäten an Umsteigeorten sind zu sichern und wenn möglich zu optimieren.

Vor allem in Gemeinden mit Wohn- und Arbeitsstandorten von regionaler Bedeutung respektive mit Vorranggebieten Siedlungserweiterung ist die ÖV-Erschliessungsgüte zu verbessern.

▪ Strategische Stossrichtungen

Die Siedlungsentwicklung ist auf die im RGSK-Entwicklungsleitbild definierten Entwicklungsachsen zu konzentrieren.⁴ Im Streusiedlungsgebiet ist die Siedlungsentwicklung auf die ländlichen Kernorte zu fokussieren. Das Siedlungswachstum nach innen ist zu fördern und die vorhandenen Potenziale zu nutzen (Bauzonenreserven, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete).

Aus verkehrlicher Sicht ist der ÖV-Anteil und der Anteil Langsamverkehr am Gesamtverkehr zu vergrössern. Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

▪ Massnahmen ÖV

Basierend auf dem evaluierten Handlungsbedarf und auf der Strategie aufbauend, werden für die Bereiche Verkehr und Siedlung im RGSK Massnahmen zur konkreten Umsetzung der Entwicklungsvorstellungen formuliert.

– Bahn Fernverkehr

Zur verbesserten Anbindung der Region Oberaargau an den Fernverkehr wird die Massnahme der IC-Verbindung über Herzogenbuchsee–Langenthal aus dem RGSK 2. Generation weiterhin gefordert.

Nach wie gefordert wird ebenfalls der integrale 30'-Takt der IR/RE Bern–Olten zwischen 22 und 24 Uhr. Diese Forderung entspricht dabei lediglich der Gleichstellung der Region Oberaargau mit allen anderen Regionen des Kantons Bern, welche aktuell über den integralen 30'-Takt bis Mitternacht verfügen.

⁴ Das Entwicklungsleitbild Region Oberaargau 2030 aus dem RGSK Oberaargau II ist im Anhang B abgebildet.

– Bahn Regionalverkehr

Obwohl im RGSK nicht explizit enthalten, ist die Entwicklung der Regionalzugsangebote hin zum integralen 30'-Takt an allen Wochentagen wichtige Voraussetzung, um den künftigen Mobilitätsbedürfnissen (Aspekt "24/7-Gesellschaft") gerecht zu werden.

Auf der Jurasüdfusslinie (SBB-Linie 410) ist dieses Angebot bereits weitgehend umgesetzt. Wichtige diesbezügliche Angebotsverbesserungen konnten per Fahrplan 2018 auf der asm-Linie 413 Solothurn–Oensingen–Langenthal umgesetzt werden. Per Fahrplan 2020 werden auf der SBB-Linie 450 Bern–Olten die bisherigen Lücken der S23 zum integralen 30'-Takt von Montag bis Freitag auf dem Abschnitt Langenthal–Olten geschlossen (neu 30'-Takt Montag–Freitag von Betriebsbeginn bis 20 Uhr).

Mittel- bis längerfristig besteht jedoch weiterer Handlungsbedarf. Das vorliegende Regionale Angebotskonzept beinhaltet weitere diesbezügliche Forderungen und Anträge für den Zeithorizont 2022–2025.

Insbesondere die bestehende Forderung nach einer verbesserten Anbindung des Raums Wolhusen–Willisau–Huttwil–Langenthal an die übergeordneten Zentren bleibt bestehen und eine entsprechende Studie unter Federführung des VVL Kanton Luzern wurde bereits gestartet beziehungsweise ist in Vorbereitung (siehe auch Kap. 6).

– Busverkehr

Abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung ist die ÖV-Erschliessungsgüte bei regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten sowie bei Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung zu verbessern. Im Massnahmenblatt zum ÖV sind die Massnahmen bei den entsprechenden Buslinien enthalten (siehe RGSK).

Die für die mittel- bis längerfristige Angebotsgestaltung geltenden Grundsätze können wie folgt zusammengefasst werden (Schwerpunkt Agglomeration Langenthal):

- Umsteigefreie Verbindungen ins Zentrum und zum Bahnhof für alle Siedlungsgebiete
- Erschliessung von weiteren Zielorten mit wichtigen Infrastrukturen für Stadt und Region resp. permanent hohem Besucheraufkommen
- Gestreckte Linien in Hauptkorridoren, beide Richtungen auf der gleichen Achse (Anteil Umwege klein halten)
- Durchmesserlinien zur Schaffung weiterer umsteigefreier Fahrbeziehungen (Wohngebiete–Arbeitsplätze, Regionalverbindungen), vergleichbare Nachfrage auf beiden Linienästen
- Ein zentraler Verknüpfungspunkt zwischen Bahn und Bus beim Bahnhof, Verknüpfungen Bus–Bus prioritär ebenfalls beim Bahnhof
- Ausrichtung der Anschlüsse in Langenthal: 1. Priorität Richtung Bern, Optimierung Transportketten
- Taktichte Bus:
 - Hauptsiedlungsgebiete 15'-Takt
 - Übrige Ortsbuslinien 30'-Takt
 - Übrige Regionalbuslinien mindestens während HVZ 30'-Takt
- Bei Bedarf Massnahmen zur Busbevorzugung
- Gute Abstimmung der unterschiedlichen Zielsetzungen des Alltagsverkehrs (möglichst flächendeckend) und des Pendlerverkehrs (möglichst direkte Linien zum Bahnhof)

Die oben genannten Ziele flossen in das langfristige ÖV-Konzept ein, welches durch die Stadt, die Region und den Kanton gemeinsam erarbeitet wurden. Eine erste wichtige Umsetzungsetappe ist Gegenstand des vorliegenden Regionalen Angebotskonzeptes 2022–2025.

5 Regionales Angebotskonzept 2022–2025 – Anträge

5.1 Anträge aus den Prüfaufträgen

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse zu den Prüfaufträgen können wie eingangs erwähnt in einem separaten Zusatzbericht nachgelesen werden. In der nachfolgenden Zusammenstellung sind alle Begehren der RVK 2 bezüglich Angebotsveränderungen, Angebotsoptimierungen und Angebotsausbauten aufgelistet. Dies ermöglicht allen Beteiligten und Betroffenen (Gemeinden, Verbände etc.) sich einen Überblick über die von der RVK 2 angestrebte Angebotsentwicklung zu verschaffen.

Alle Anträge sind einer von drei Prioritätenstufen zugeteilt:

- Anträge mit Priorität 1
 - Angebotsausbauten oder Angebotsoptimierungen, die schon seit längerem unbestritten sind, aber aus finanziellen Gründen im letzten Angebotsbeschluss zurückgestellt werden mussten (Notwendigkeit mit einer positiven Erfolgskontrolle nachgewiesen, Zielvorgaben Auslastung und Kostendeckungsgrad in der Regel erreicht)
 - Kapazitätssteigernde Massnahmen, die aufgrund der bereits bestehenden oder absehbaren Nachfrage zwingend erforderlich sein werden
 - Massnahmen, die einen teilregionalen und nicht nur lokalen Nutzen auslösen
 - Massnahmen aus bereits durchgeführten Planungen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 umgesetzt werden sollen

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

- Anträge mit Priorität 2
 - Massnahmen, die eine wichtige und sinnvolle Harmonisierung des Gesamtangebotes zur Folge haben
 - Massnahmen, die aus Kundensicht störende Angebotslücken beseitigen und einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, das Gesamtangebot in der Region Oberaargau nachhaltig zu verbessern und ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu fördern

- Anträge mit Priorität 3

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

5.1.1 Zielangebot Bahnlinien

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
440 (S6/S7)	Langenthal–Huttwil	Durchgehender 30'-Takt Langenthal–Huttwil vor 16.00 Uhr an Samstagen mit 10 zusätzlichen Kurspaaren Eventuell Ausdehnung 30'-Takt auf Abschnitt Huttwil–Willisau in Absprache mit VVL	1	3	3
440 (S6/S7)	Langenthal–Huttwil	Durchgehender 30'-Takt Langenthal–Huttwil vor 16.00 Uhr an Sonntagen mit 8 zusätzlichen Kurspaaren	1	3	3
440 (S6/S7)	Langenthal–Huttwil	Ausdehnung 30'-Takt Langenthal–Huttwil mit 4 zusätzlichen Kurspaaren von 20.00 Uhr bis Mitternacht	1	3	3

5.1.2 Zielangebot Buslinien

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
40.051 (asm 51)	Melchnau–Grossdietwil	Aufhebung Linienabschnitt Melchnau–Altbüron–Grossdietwil	1	1	–
40.051 (asm 51)	Langenthal–Melchnau	Anschlussoptimierung Linienabschnitt Langenthal–Melchnau am Bahnhof Langenthal und Verdichtung Angebot Langenthal Bahnhof–Zentrum (Verdichtung Angebot Linie 63)	1	3	3
40.051 (asm 51)	Herzogenbuchsee–Langenthal	Einführung von 5 zusätzlichen Verdichtungskursen Herzogenbuchsee–Langenthal zur Erhöhung der ÖV-Güteklasse des ESP Oberhard von Klasse D auf Klasse C	1	4	4
40.051 (asm 51)	Wangen a.A.–Herzogenbuchsee	Zusatzkurse/Entlastungskonzept Wangen a.A.–Herzogenbuchsee HVZ Morgen aus Kapazitätsgründen (Gegenstand ordentliches Bestellverfahren)	1	4	4

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
40.052 (asm 52)	Langenthal–Thunstetten	Neue Linienführung zwischen Langenthal und Thunstetten gemäss Konzept "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018	1	1	1
40.052 (asm 52)	Langenthal–Thunstetten	Verlängerung Linienabschnitt Langenthal Bahnhof–Thunstetten von Thunstetten Schloss nach Bützberg	1	1	1
40.052 (asm 52)	Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal	Neue Linienführung zwischen Langenthal Bahnhof und Langenthal Dennli gemäss Konzept "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018	1	2	2
40.052 (asm 52)	Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal	Ausbau Abendangebot Herzogenbuchsee–Langenthal bis 23 Uhr mit 2.5 zusätzlichen Kurspaaren	1	2	2
40.054 (asm 54)	Herzogenbuchsee–Seeberg–Wynigen	A) Integration separate Schulbusse in Grundangebot durch Anpassung Angebot heutige Zusatzleistungen am Morgen und Mittag Montag bis Freitag	1	2	2
		B) Ganzjährige Führung Zusatzleistungen Morgen und Mittag Montag bis Freitag (heute nur während Schulzeiten)	2	2	2
40.054 (asm 54)	Herzogenbuchsee–Seeberg–Wynigen	A) Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag mit je 1 Kurspaar	1	2	2
		B) Verschiebung heute letztes Kurspaar zwischen 22 und 23 Uhr in Zeitfenster 20 und 21 Uhr	1	2	2
40.058 (asm 58)	Farnern–Wiedlisbach–Wangen a.A.	A) Aufhebung heutiger Linienast Rumisberg–Wolfisberg	1	1	–
		B) Überführung heutiger Bedarfsfahrplan Montag bis Freitag in Taktfahrplan mit Taktwechsel am Mittag	1	1	1
		C) Midi-/Standardbuslinie mit 14 Kurspaaren zwischen 6 und 20 Uhr (Mo–Fr)	1	1	1

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
40.063 (asm Stadtbus)	Industrie Nord– Bahnhof–Spital	Ausbau Sonntagsangebot mit Bedienung alle Linienäste – im 60'-Takt 8–11 und 17–22 Uhr	1	4	4
40.064 (asm Stadtbus)	Schoren– Bahnhof– Lotzwil Unterdorf	– im 30'-Takt 11–17 Uhr		3	3
40.063 (asm Stadtbus)	Industrie Nord– Bahnhof–Spital	Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag – im 30'-Takt bis 20 Uhr	1	4	4
40.064 (asm Stadtbus)	Schoren– Bahnhof– Lotzwil Unterdorf	– im 60'-Takt bis 23 Uhr		3	3
40.064 (asm Stadtbus)	Schoren– Bahnhof– Lotzwil Unterdorf	A) Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4	1	3	4
		B) Beschränkung auf Streckenabschnitt Langenthal Bahnhof–Lotzwil Nord / Porzi (Verzicht Bedienung Schorenquartier)	1		
		C) Einführung 15'-Takt ganztags mit Aufteilung in zwei Linienäste (Lotzwil Unterdorf und Langenthal Bahnhof Süd)	1		
30.491 (Busland 491)	Huttwil– Eriswil	Aufhebung von 3 Kursen am Mittag: – Huttwil ab 12.17 Uhr – Huttwil ab 13.17 Uhr – Eriswil ab 13.28 Uhr	1	2	2
30.493 (Busland 493)	Huttwil– Wyssachen	A) Einführung Rundkurs Huttwil–Wyssachen– Eriswil–Huttwil am Mittag Montag bis Freitag	1	1	1
		B) Einführung zusätzliches Kurspaar zwischen 11.15 und 11.45 Uhr	1	1	1
		C) Einführung weiterer Rundkurse Huttwil– Wyssachen–Eriswil–Huttwil Montag bis Freitag am Nachmittag und Vormittag als Option	1	1	1

5.2 Anträge aus ÖV-Planungsstudien

Zurzeit liegen keine konkreten ÖV-Planungen vor, welche einen direkten Bezug zum Oberaargau besitzen und deren Ergebnisse nicht schon in die Anträge aus den Prüfaufträge gemäss Kap. 5.1 eingeflossen wären.⁵

5.3 Anträge aus der Mitwirkung

Die Gemeinde Roggwil fordert eine Ausdehnung des 30'-Taktes am Abend. Diese Forderung korrespondiert mit den Zwischenergebnissen der aktuellen Planungen zum Busverkehr im Luzerner Rottal. Zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung der Luzerner Psychiatrie – Klinik St. Urban (lups) ist unter Vorbehalt der Finanzierung und Machbarkeit folgendes Angebotskonzept ab Fahrplan 2022 vorgesehen:

- Neue "ÖV-Rückgratverbindung" Luzern–Zell (S7) – Zell–St. Urban (Linie 60.281) – St. Urban–Langenthal (Bahn 414) mit schlanken Umsteigemöglichkeiten in Zell und St. Urban jeweils in beiden Richtungen (siehe auch Bericht Prüfaufträge Kap. 4)
- Integraler 60'-Takt ca. 6 bis 22 Uhr (Abendveranstaltungen und kulturelle Anlässe lups)
- Abtausch S6 und S7 auf der Bahnlinie 440, neu S7 im integralen 60'-Takt und S6 als HVZ-Verdichtung

Eine Aufstufung der Linie 414 ist nicht erforderlich. Die Linie 414 liegt mit 35 Kurspaaren in der Angebotsstufe 3 und hat innerhalb dieser Angebotsstufe noch Spielraum für 4 zusätzliche Kurspaare. Mit rund 22 Personen/Kurs werden die Minimalanforderungen der Angebotsstufe 3 heute gut erreicht; weitere Nachfragezunahmen infolge der geplanten Nutzungsentwicklungen in der lups können vorausgesetzt werden. Die Minimalanforderungen der Angebotsstufe 3 werden auch bei einer Ausdehnung des abendlichen 30'-Taktes problemlos erreicht werden. Die Zusatzleistungen können durch Nutzung der heute langen Stillager in St. Urban Ziegelei sehr kostengünstig produziert werden und beeinflussen des Kostendeckungsgrad nur marginal.

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
414 (S6/S7)	Langenthal– St. Urban Ziegelei	Ausdehnung 30'-Takt am Abend bis Betriebsschluss Montag bis Sonntag	1	3	3

⁵ In den Anträgen aus den Prüfaufträgen enthalten sind insbesondere die Empfehlungen aus der Studie Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52 vom 22.Oktober 2018 sowie die Ergebnisse aus den VVL-Studien im angrenzenden Luzerner Hinterland/Rottal

5.4 Anträge benachbarter Planungsregionen die RVK 2 betreffend

Konkret liegt ein Antrag der Regionalkonferenz Emmental vor, welcher die RVK 2 direkt betrifft und von dieser unterstützt wird.

Gemäss Regionalem Angebotskonzept 2022–2025 der Regionalkonferenz Emmental soll das Abendangebot auf der Buslinie 30.483 Sumiswald-Grünen–Huttwil mit zwei zusätzlichen Kurspaaren wie folgt ausgebaut werden:

- Sumiswald-Grünen ab 22.15 und 00.15 Uhr (Huttwil an 22.40 / 00.40 Uhr)
- Huttwil ab 23.17 und 00.17 Uhr (Sumiswald an 23.42 / 00.42 Uhr)

Dieser Angebotsausbau ist betrieblich problemlos umsetzbar (bestehendes Fahrzeug bleibt länger im Betrieb) und wurde bereits mit dem Angebotskonzept 2018–2021 beantragt. Die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad werden weiterhin deutlich erreicht.

Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.483 (Busland 483)	Sumiswald-Grünen–Huttwil	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	2	2

5.5 Fernverkehr

Obwohl nicht Gegenstand des Regionalen Angebotskonzeptes, weist die RVK 2 erneut auf die unbefriedigende Situation auf der Bahnstrecke 450 Bern–Olten am Abend hin und fordert erneut die Wiedereinführung des ursprünglichen Angebotes nach 22 Uhr zwischen Olten und Bern.

Antrag:

Der Kanton Bern soll sich bei der SBB aktiv für die Wiedereinführung des ursprünglichen Angebots mit einem integralen 30'-Takt ohne Lücken bis Mitternacht zwischen Bern und Olten einsetzen. Diese Forderung entspricht dabei lediglich der Gleichstellung der Region Oberaargau mit allen anderen Regionen des Kantons Bern, welche aktuell über den integralen 30'-Takt bis Mitternacht verfügen.

5.6 Annex 1: Gelenkbuseinsatz auf der Linie 40.051

Die Nachfrage auf der Linie 40.051 wächst stetig. Die Linie wird heute mit 12 Meter langen Standardbussen bedient. Einzelne Kurse sind bereits 2018 beziehungsweise 2019 überlastet. Eine Umstellung auf 18 Meter lange Gelenkbusse ist vorzusehen. Zurzeit verhindern die infrastrukturellen Voraussetzungen den Einsatz von Gelenkbussen; beispielsweise können am Bahnhofplatz Langenthal Gelenkbusse nicht wenden.

Die maximale Besetzung (Jahresmittelwert) ausgewählter Kurse sowie deren Fahrgastzuwachs sind im Anhang C dargestellt. Im Anhang C ist ersichtlich, dass die beiden heutigen Kurse Wangen a.A., Zytglogge ab 06.34 und 07.03 Uhr bereits 2018 beziehungsweise 2019 Überlasten aufweisen.

Zur Bewältigung dieser Kapazitätsprobleme wird in Kap. 5.1.2 als kurzfristig realisierbare Massnahme die Einführung von Zusatzkursen beziehungsweise die Einführung eines Entlastungskonzeptes zwischen Wangen und Herzogenbuchsee in der HVZ Morgen beantragt.

Ab 2022 stossen aufgrund der Nachfrageentwicklung sukzessive weitere Kurse an ihre Kapazitätsgrenze. Deshalb soll die Linie 40.051 Wangen a.A.–Herzogenbuchsee–Langenthal–Melchnau ab Fahrplanwechsel im Dezember 2023 per Fahrplan 2024 integral auf Gelenkbusbetrieb umgestellt werden.

Die dazu notwendigen Infrastrukturanpassungen (beispielsweise Haltestellen) sind auf diesen Zeitpunkt hin durch die Strasseneigentümer umzusetzen. Die asm beschafft zeitgerecht die erforderliche Anzahl Gelenkbusse für die Linie 40.051.

5.7 Annex 2: Optimierte Endhaltestelle St. Urban Bahnlinie 414

In den nächsten Jahren besteht ein grosser Sanierungsbedarf bei den Gleisanlagen der asm-Linie 414 zwischen St. Urban bis dem Endhalt Ziegelei (inkl. Anpassung der Sicherungsanlagen im ganzen Korridor bis Langenthal). Zudem müssen die Haltestellen bis Ende 2023 BehiG-konform ausgebaut werden.

Die heutige Erschliessung der Luzerner Psychiatrie (lups) mit mehreren hundert Arbeitsplätzen und Patienten durch die asm-Linie 414 ist nicht ideal (lange Distanzen ab St. Urban). Im Zusammenhang mit den oben erwähnten Sanierungsarbeiten ergibt sich eine einmalige Gelegenheit zur Überprüfung von Alternativen mit einem optimierten Endhalt nahe der lups.

Im Auftrag des VVL wurde Ende 2018/Anfang 2019 eine umfassende Studie "asm-Linie 414 Langenthal–St. Urban Ziegelei, Optimierung Endhaltestelle mit Potenzialbetrachtung" durchgeführt.

Wichtigste Erkenntnisse:

- Einmalige Chance den Endhalt der Linie 414 zu optimieren mit einer Lage nahe bei der Klosteranlage/lups ohne erhebliche Nachteile für andere heutige Nutzer bei Beibehaltung des heutigen Angebotskonzepts (jedoch nachhaltig zwei Züge bis zum neuen Endhalt lups)
- Ideale Verknüpfung Bahn/Bus am gleichen BehiG-konformen Perron beim neuen Endhalt möglich
- Infolge neuer Linienführung entfällt der Zwischenhalt St. Urban
- Zeitfenster für einen verbindlichen positiven Entscheid eng begrenzt, da die asm mit der Sanierung des Streckenabschnittes St. Urban–Ziegelei und der BehiG-Umgestaltung der Haltestellen nicht beliebig zuwarten kann
- Entscheid und gesicherte Finanzierung müssen spätestens im 2020 vorliegen, die Realisierung ist auf ca. 2025/2026 anzustreben

Die RVK 2 weist erneut auf die unbefriedigende Situation auf der Bahnstrecke 450 am Abend hin und fordert erneut die Wiedereinführung des ursprünglichen Angebotes nach 22 Uhr zwischen Olten und Bern.

Der Kanton Bern soll sich bei der SBB aktiv für die Wiedereinführung des ursprünglichen Angebots mit einem integralen 30'-Takt ohne Lücken zwischen Bern und Olten einsetzen.

6 Ausblick Regionales Angebotskonzept 2026–2029

Die Eruiung des Handlungsbedarfs von Angebotsoptimierungen und das Ausarbeiten von Lösungsansätzen beziehungsweise Verkehrsstudien in der Laufzeit des Angebotsschlusses 2022–2025 im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖV im Oberaargau in den Jahren 2026–2029 bleibt als Daueraufgabe bestehen. Dabei wird unter anderem die Erfolgskontrolle der grossen Änderungen im Stadtbus Langenthal von speziellem Interesse sein

In der Angebotsperiode 2026–2029 sollen weitere Inhalte des RGSK umgesetzt werden.

Eine alte Forderung ist die verbesserte Anbindung des Raums Wolhusen–Willisau–Huttwil–Langenthal an die übergeordneten Zentren:

- Bessere Anbindung an die Zentren Bern, Olten, Zürich, Basel und Luzern generell
- Verkürzte Reisezeit nach Bern (unter einer Stunde)
- Durchbindung der Züge nach/von Huttwil in Langenthal (zum Beispiel kein Umsteigen in Langenthal für die Reise nach Bern)

Gemäss Schreiben der Region Oberaargau und der Region West Luzern vom 25. September 2018 haben diese beide Institutionen die Idee für die Ausarbeitung einer entsprechenden Studie den beiden kantonalen Amtsstellen VVL Kanton Luzern AÖV Kanton Bern präsentiert. Die Idee wurde von beiden Amtsstellen wohlwollend aufgenommen, weshalb die Arbeiten für eine entsprechende Studie bereits gestartet wurden beziehungsweise in Vorbereitung sind. Die Federführung liegt dabei beim VVL. Die Ergebnisse der Studie sollen in das nächste Angebotskonzept einfließen.

Gestützt auf die Mitwirkungseingabe der Gemeindepräsidentenkonferenz Subregion Oberaargau Nord soll z. h. des Angebotskonzepts 2026–2029 eine separate Studie für eine bessere ÖV-Erschliessung der Berghanggemeinden durchgeführt werden (ringförmige Erschliessung inkl. Gemeinde Oberbipp und halbringförmige Erschliessung ohne Gemeinde Oberbipp via Wolfisberg).

Nach heutigem Kenntnisstand werden voraussichtlich ca. im Zeithorizont 2025 erste Nutzungen im ESP Stockmatte in Niederbipp in Betrieb genommen. Die entsprechenden Erschliessungskonzepte (motorisierter Individualverkehr MIV und öffentlicher Verkehr ÖV) sind in Bearbeitung beziehungsweise in Diskussion. Es ist davon auszugehen, dass das ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Stockmatte relevante Inhalte zum Regionalen Angebotskonzept 2026–2029 beitragen wird. In Abhängigkeit der weiteren zeitlichen Planungsprozesse wird eventuell bereits vor Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts 2026–2029 die Einführung eines Versuchsbetriebs im Sinne eines Zwischenbeschlusses notwendig sein.

Anhang

Übersicht Prüfaufträge

AS: Angebotsstufe

KP: Anzahl Kurspaare

AUSL: Auslastung

KDG: Kostendeckungsgrad

■ Zielvorgabe erreicht

▲ Minimalanforderung erreicht

● Minimalanforderung nicht erreicht

								Erfolgskontrolle 2018	
Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG	
1	440	B (N)	Langenthal– Wolhusen– Luzern	Langenthal–Huttwil: Ausdehnung 30'-Takt mit 4 zusätzlichen Kurspaaren von 20.00 Uhr bis Mitternacht	3	33.0	▲	▲	
2	440	B (N)	Langenthal– Wolhusen– Luzern	Langenthal–Huttwil: A) Durchgehender 30'-Takt vor 16.00 Uhr an Samstagen (10 zusätzliche Kurspaare) B) Durchgehender 30'-Takt vor 16.00 Uhr an Sonntagen (8 zusätzliche Kurspaare)	3	33.0	▲	▲	
3	440	B (N)	Langenthal– Wolhusen– Luzern	Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen zur Aufrechterhaltung beziehungsweise Aufhebung der Stationen Gutenberg und Lindenholz	3	33.0	▲	▲	
4	51	MB / SB	Grossdietwil– Melchnau	Grossdietwil–Melchnau: Generelle Überprüfung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	1	7.0	●	●	
5	51	MB / SB	Melchnau– Langenthal	Melchnau–Langenthal Anschlussoptimierung Melchnau in Langenthal	3	33.0	▲	▲	
6	51	MB / SB	Melchnau– Langenthal	Melchnau–Langenthal Minimalerschliessung Busswil durch Linie 51	3	33.0	▲	▲	
7	51	MB / SB	Langenthal– Herzogen- buchsee	ESP Oberhard Erhöhung ÖV-Gütekategorie für ESP Oberhard von Klasse D auf Klasse C als Voraussetzung für Erhöhung Koordinationsstand für Vorranggebiet Arbeiten Oberhard auf Stufe Festsetzung	4	42.0	▲	▲	
8	51	MB / SB	Herzogen- buchsee– Wangen a.A.	Herzogenbuchsee–Wangen an der Aare Behebung HVZ-Kapazitätsengpässe	4	42.0	▲	▲	
9	51	MB / SB	Herzogen- buchsee– Wangen a.A.	Herzogenbuchsee–Wangen an der Aare Verbesserung Angebotsniveau Heimenhausen	4	42.0	▲	▲	
10	52	MB / SB	Langenthal– Thunstetten	Langenthal–Thunstetten A) Angebot beibehalten B) Neue Linienführung zwischen Langenthal Bahn- hof und Thunstetten (neu via Schoren-Quartier anstatt wie bis anhin via Stadtzentrum) Umsetzung Konzept "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018	1	15.0	■	▲	
11	52	MB / SB	Langenthal– Thunstetten	Langenthal–Thunstetten Verbindung Bützberg–Thunstetten	1	15.0	■	▲	

								Erfolgskontrolle 2018	
Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG	
12	52	MB / SB	Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal	Herzogenbuchsee–Langenthal A) Neue Linienführung zwischen Langenthal Bahnhof und Langenthal Dennli (neu via Kreuzfeld anstatt wie bis anhin via Stadtzentrum) Umsetzung Konzept "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018 B) 30'-Takt Langenthal–Herzogenbuchsee C) Abendbetrieb nach 20 Uhr D) Haltestelle Flugfeld Erlenmoos	2	16.0	▲	▲	
13	54	MB / SB	Herzogenbuchsee–Seeberg–Wynigen	A) Generelle Überprüfung aufgrund Erfolgskontrolle AGV Spezifische Berücksichtigung Schülertransportbedürfnisse und organisierte Schülertransporte ausserhalb bestelltem RPV B) Harmonisierung Gesamtangebot und Schliessung Taktlücken Grundangebot	2	17.0	●	▲	
14	58	MB / SB	Farnern–Wiedlisbach–Wangen an der Aare	Gesamtüberprüfung unter Berücksichtigung der (veränderten) Schulstrukturen und Schülertransportbedürfnisse sowie der Wünsche der Gemeinden	1	15.0	▲	▲	
15	63	MB / SB	Industrie Nord–Bahnhof–Spital	Angebotsausbau Sonntag	4	56.0	▲	■	
	64	MB / SB	Schoren–Bahnhof–Lotzwil Unterd.	Bedienung alle Linienäste Linien 63 und 64 – 60'-Takt von 8 bis 11 und 17 bis 22 Uhr (1 Fz) – 30'-Takt von 11 bis 17 Uhr (2 Fz)	3	28.0	▲	▲	
16	63	MB / SB	Industrie Nord–Bahnhof–Spital	Ausdehnung Betriebszeiten Stadtbus Langenthal Mo-Sa	4	56.0	▲	■	
	64	MB / SB	Schoren–Bahnhof–Lotzwil Unterd.	– 30'-Takt bis ca. 20 Uhr (2 Fz) – 60'-Takt bis 23 Uhr (1 Fz)	3	28.0	▲	▲	
17	64	MB / SB	Schoren–Bahnhof–Lotzwil Unterd.	Schoren–Langenthal Bahnhof–Lotzwil Nord: A) Beschränkung Linie auf Abschnitt Langenthal Bahnhof–Lotzwil Nord (Verzicht Bedienung Schorenquartier) B) Einführung 15'-Takt ganztags (Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4) Umsetzung Konzept "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018	3	28.0	▲	▲	
18	491	MB / SB	Huttwil–Eriswil	Generelle Überprüfung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	2	19.5	●	▲	
19	493	MB / SB	Huttwil–Wyssachen	Integration Schülertransportbedürfnisse am Mittag	1	12.0	▲	●	

Nachfrageprognose maximale Besetzung ausgewählte Kurse Linie 40.051

Die Nachfrageprognose wurde aufgrund folgender Grundlagen ermittelt:

- Der durchschnittliche Nachfragezuwachs für die asm-Bahnlinien im Oberaargau gemäss STEP AS 2030/35 (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur, Ausbauschnitt 2030/35) beträgt gemittelt jährlich +1.78 %.
- Zwischen 2007 und 2018 hat die Nachfrage auf der Linie 40.051 ohne Berücksichtigung von Änderungen aufgrund von Angebotsverbesserungen (beispielsweise Einführung 15'-Takt in den HVZ) um jährlich +3.56 % zugenommen.

Für die Nachfrageprognose wird der gemittelte Wert der beiden obengenannten Zuwachsraten zu Grunde gelegt: +2.67 % jährlicher Nachfragezuwachs.

Für die Bestimmung der Fahrzeugkapazitäten sind die Dimensionierungsregeln des Bundesamtes für Verkehr (BAV) angewendet worden. Demnach weisen die Regionalbusse der asm mobil folgende Kapazitäten auf:

Fahrzeugtyp	Länge	Sitzplätze	Klappsitze	Stehplätze	Sitzplatzkapazität	Gesamtkapazität
Standardbus	12 m	35	2	13	37	48
Gelenkbus	18.75 m	50	4	30	54	80

Die maximale Besetzung (Jahresmittelwert) ausgewählter Kurse sowie deren Fahrgastzuwachs sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

- Kurse, die die Sitzplatzkapazität eines Standardbusses überschreiten sind **orange** hervorgehoben.
- Kurse, welche Überlasten aufweisen (Überschreiten der Gesamtkapazität eines Standardbusses) sind **rot** hervorgehoben.

