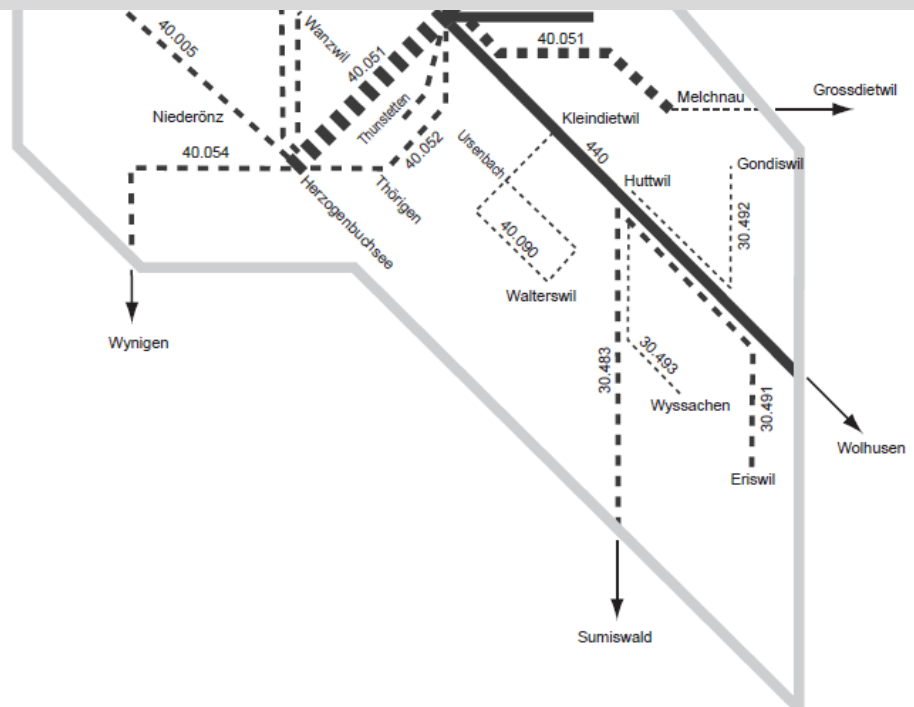


Regionales Angebotskonzept 2022–2025



Zusatzbericht Prüfaufträge

Genehmigt von der RVK Oberaargau am 10. Januar 2020

10. Januar 2020

Inhaltsverzeichnis

1	Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Abendangebot.....	3
2	Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Wochenendangebot	4
2.1	Prüfauftrag A	4
2.2	Prüfauftrag B.....	6
3	Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Haltestellenkonzept	7
4	Buslinie 51 Melchnau–Grossdietwil / Generelle Überprüfung.....	9
5	Linie 51 Langenthal–Melchnau / Anschlussoptimierung	10
6	Linie 51 Langenthal–Melchnau / Minimalerschliessung Busswil.....	14
7	Linie 51 Herzogenbuchsee–Langenthal / ESP Oberhard	15
8	Linie 51 Wangen a.A.–Herzogenbuchsee / Kapazitäten HVZ	16
9	Linie 51 Wangen a.A.–Herzogenbuchsee / Angebot Heimenhausen.....	18
10	Linie 52 Langenthal–Thunstetten / Angebotsniveau und Linienführung.....	20
10.1	Prüfauftrag A	20
10.2	Prüfauftrag B.....	21
11	Linie 52 Langenthal–Thunstetten / Verbindung Thunstetten–Bützberg.....	22
12	Linie 52 Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal / Divers	25
12.1	Prüfauftrag A	25
12.2	Prüfauftrag B.....	27
12.3	Prüfauftrag C.....	30
12.4	Prüfauftrag D	31

13	Linie 54 Herzogenbuchsee–Wynigen	33
	13.1 Prüfauftrag A	33
	13.2 Prüfauftrag B.....	35
14	Linie 58 Farnern–Wiedlisbach–Wangen a.A. / Gesamtüberprüfung	37
15	Linien 63 und 64 Stadtbus Langenthal / Angebotsausbau Sonntag	40
16	Linien 63 und 64 Stadtbus Langenthal / Ausdehnung Betriebszeiten	42
17	Linien 64 Stadtbus Langenthal / Umsetzung neues Angebotskonzept	44
18	Linie 491 Huttwil–Eriswil / Generelle Überprüfung.....	46
19	Linie 493 Huttwil–Wyssachen / Integration Schülerverkehr am Mittag	47

Verzeichnis Anhang

A	Linie 51 Langenthal–Melchnau / Anschlüsse Langenthal / Heutiges Angebotskonzept und Vorschlag Gemeinde Melchnau
B	Linie 54 Herzogenbuchsee–Wynigen / Organisierte Schülertransporte ausserhalb RPV
C	Linie 54 Herzogenbuchsee–Wynigen / Tabellenfahrplan 2022 Mo–Fr (Entwurf)
D	Linie 58 Farnern–Wiedlisbach–Wangen a.A. / Ausgangslage für Gesamtüberprüfung
E	Linie 493 Huttwil–Wyssachen / Problemstellung Schülertransporte am Mittag
F	Linie 491 Huttwil–Eriswil und Linie 493 Huttwil–Wyssachen / Tabellenfahrplan Mittag

Angebotsstufen und Vorgaben Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss Angebotsverordnung

AGV Stand 01.01.2015

Angebotsstufen

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

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 %

Behandlung Prüfaufträge mit einheitlichem Beurteilungsschema

Die definierten Prüfaufträge werden nach einem einheitlichen Schema beurteilt und dargestellt:

Linie, Verkehrsmittel, Strecke und Erfolgskriterien gemäss Angebotsverordnung AGV

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
00.000	00	Bahn/Tram/Bus	Von–Nach	3	■	▲

AS: Angebotsstufe

AUSL: Auslastung

KDG: Kostendeckungsgrad

■ Zielvorgabe erreicht

▲ Minimalanforderung erreicht

● Minimalanforderung nicht erreicht

Prüfauftrag	Stichwortartiger <u>Inhalt</u> des Prüfauftrages bzw. des Massnahmenvorschlages
Kurspaare	Anzahl Kurspaare im relevanten Querschnitt <u>IST</u> und <u>NEU</u> im Falle einer Umsetzung des Prüfauftrages bzw. des Massnahmenvorschlages
Auf-/Abstufung	Führt Umsetzung des Prüfinhaltes bzw. des Massnahmenvorschlages zu einer <u>Änderung der Angebotsstufe</u> (ja oder nein / wenn ja ⇒ Auf- oder Abstufung)?
Nachweise Machbarkeit	Pragmatische Realisierungsnachweise und Kurzerläuterungen Konsequenzen (zum Beispiel Anzahl benötigte Zusatzfahrzeuge oder Umsteigebeziehungen in Anschlussknoten), Darstellung anhand Karten- und Fahrplanausschnitten (Netzgrafiken und grafische Fahrpläne auf Basis Fahrplan 2019)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	Beurteilung Auswirkungen auf die Erfolgskontrolle bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss Angebotsverordnung Keine Detailzahlen, sondern nur pragmatische Beurteilung (mit Transportunternehmen abgesprochen)
Erwägungen Würdigung	Stichwortartige Zusammenfassung von weitergehenden Überlegungen zu Auswirkungen, Vor- und Nachteile etc. Grobbeurteilung Zweckmässigkeit und Konsequenzen, pragmatische Würdigung und Empfehlungen

Antrag AK 2018-2021	JA ☒	NEIN ☒	Entscheid RVK 2, ob Massnahmenvorschlag als Antrag zuhanden des Angebotsbeschlusses beantragt werden soll oder nicht
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒ Festlegung der Priorität durch RVK 2

Prioritätsstufen und Priorisierung der Anträge

Alle beantragten Massnahmen und Angebotsverbesserungen werden 3 Prioritätsstufen 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 2022–2025 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 Oberraargau nachhaltig zu verbessern und ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu fördern

▪ Anträge mit Priorität 3

Zugeteilt in diese Prioritätsstufe sind ähnliche Massnahmen wie bei der Prioritätsstufe 2. Die Angebote beschränken sich aber eher auf lokale Bedürfnisse mit eher bescheidenen Nachfragepotenzialen.

Ebenfalls der Priorität 3 zugewiesen sind Massnahmen, deren Umsetzung die Erfolgskontrolle gemäss AGV stark negativ beeinflussen würde.

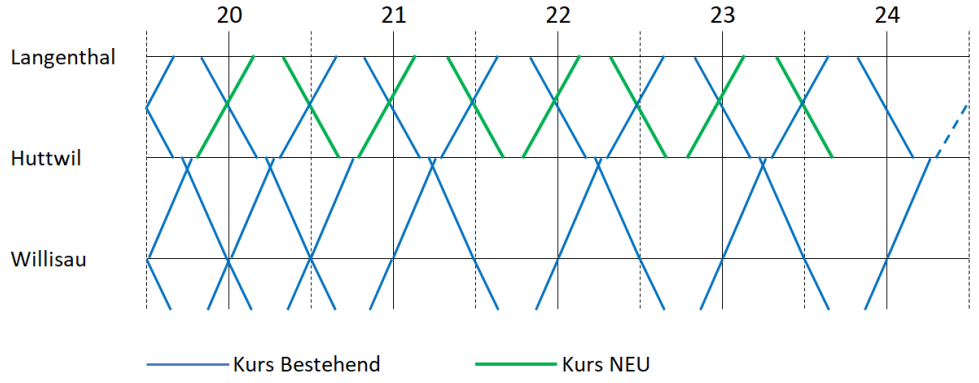
Übersicht über die Prüfaufträge

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-Güteklasse 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	■	▲

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–Seeburg–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	▲	●

1 Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Abendangebot

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
440	S6/S7	Bahn (Normalspur)	Langenthal–Huttwil	3	▲	▲

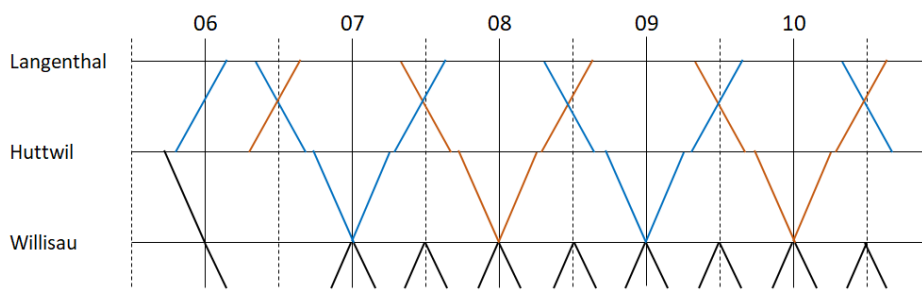
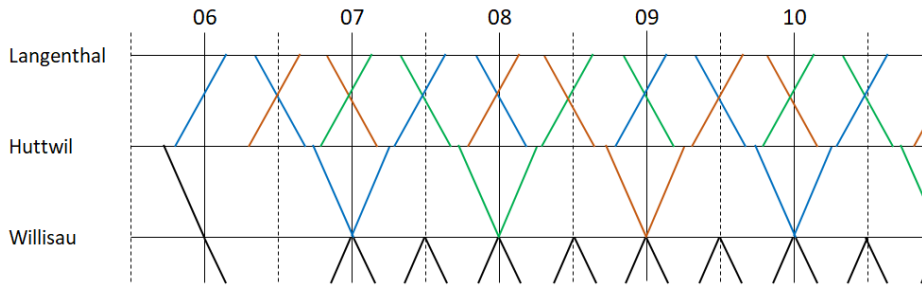
Prüfauftrag	Ausdehnung 30'-Takt mit 4 zusätzlichen Kurspaaren von 20.00 Uhr bis Mitternacht	
Kurspaare	IST: 33.0	NEU: 37.0
Auf-/Abstufung	Nein	
Nachweise Machbarkeit	 — Kurs Bestehend — Kurs NEU – Erfordert nach 19.30 Uhr eine zusätzliche Zugskomposition – Effiziente Leistung (18 Minuten Wendezeit bei stündlichem Fahrzeugumlauf)	
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein	
Erwägungen Würdigung	– Keine Auswirkungen auf Erfolgskontrolle AGV, durchschnittliche Auslastung neu mit rund 40 Personen pro Kurs liegt zwischen Minimalwert und Zielwert – 30'-Takt fast bis Betriebsschluss in anderen Korridoren heute Standard (410 Solothurn–Olten, 413 Langenthal–Oensingen, S-Bahn Bern generell)	

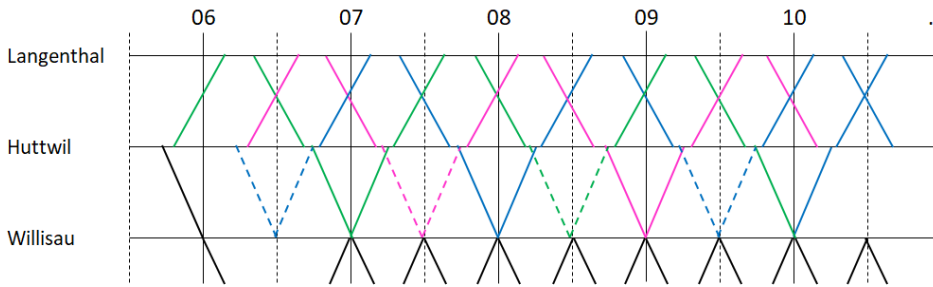
Antrag AK 2022–2025	JA ☒	NEIN ☒	Linie 440 Ausdehnung 30'-Takt Langenthal–Huttwil mit 4 zusätzlichen Kurspaaren von 20.00 Uhr bis Mitternacht
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

2 Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Wochenendangebot

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
440	S6/S7	Bahn (Normalspur)	Langenthal–Huttwil	3	▲	▲

2.1 Prüfauftrag A

Prüfauftrag	Durchgehender 30'-Takt vor 16.00 Uhr an Samstagen (10 zusätzliche Kurspaare)
Kurspaare	IST: 22.5 NEU: 32.5
Auf-/Abstufung	Samstagsangebot für Beurteilung nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	Angebots- und Betriebskonzept 2019:  (Züge in Willisau nach/von Luzern durchgebunden, für Betrachtung nicht relevant) - Zwei Kompositionen zwischen Langenthal und Willisau mit mittlerer Produktivität (~ 60 %) Angebots- und Betriebskonzept 2022 mit 30'-Takt Langenthal–Huttwil:  - Drei Kompositionen zwischen Langenthal und Willisau mit mittlerer Produktivität (~ 60 %)

Nachweise Machbarkeit	▪ Angebots- und Betriebskonzept 2022 mit 30'-Takt Langenthal–Willisau:  – Drei Kompositionen zwischen Langenthal und Willisau mit hoher Produktivität (~ 85 %)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Samstagsangebot für Beurteilung nicht relevant – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Isolierte 30'-Takt-Verdichtung Streckenabschnitt Langenthal–Huttwil an Samstagen erfordert Einsatz einer zusätzliche Zugskomposition mit mittlerer Produktivität von ca. 60 % – Mit Einsatz einer zusätzlichen Komposition kann 30'-Takt-Verdichtung an Samstagen relativ kostengünstig auf Abschnitt Huttwil–Willisau ausgedehnt werden (hohe Produktivität von ca. 85 %) – Potenziale für Verdichtung Strecke Huttwil–Willisau werden als klein eingeschätzt (Erfahrungen Planungsarbeiten VVL) – Aktuell laufen Planungsarbeiten im Kanton Luzern im Zusammenhang mit der Verlängerung der neuen S77 von Willisau nach Zell Montag–Freitag und zusätzlichen S7-Zügen Montag–Freitag (Prioritäten VVL) – Umsetzung Variante mit Verdichtung Samstag auch Streckenabschnitt Huttwil–Willisau in jedem Falle abhängig von Mitbestellung durch VVL

Antrag AK 2022–2025	JA ☒ NEIN ☒ Linie 440 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
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒

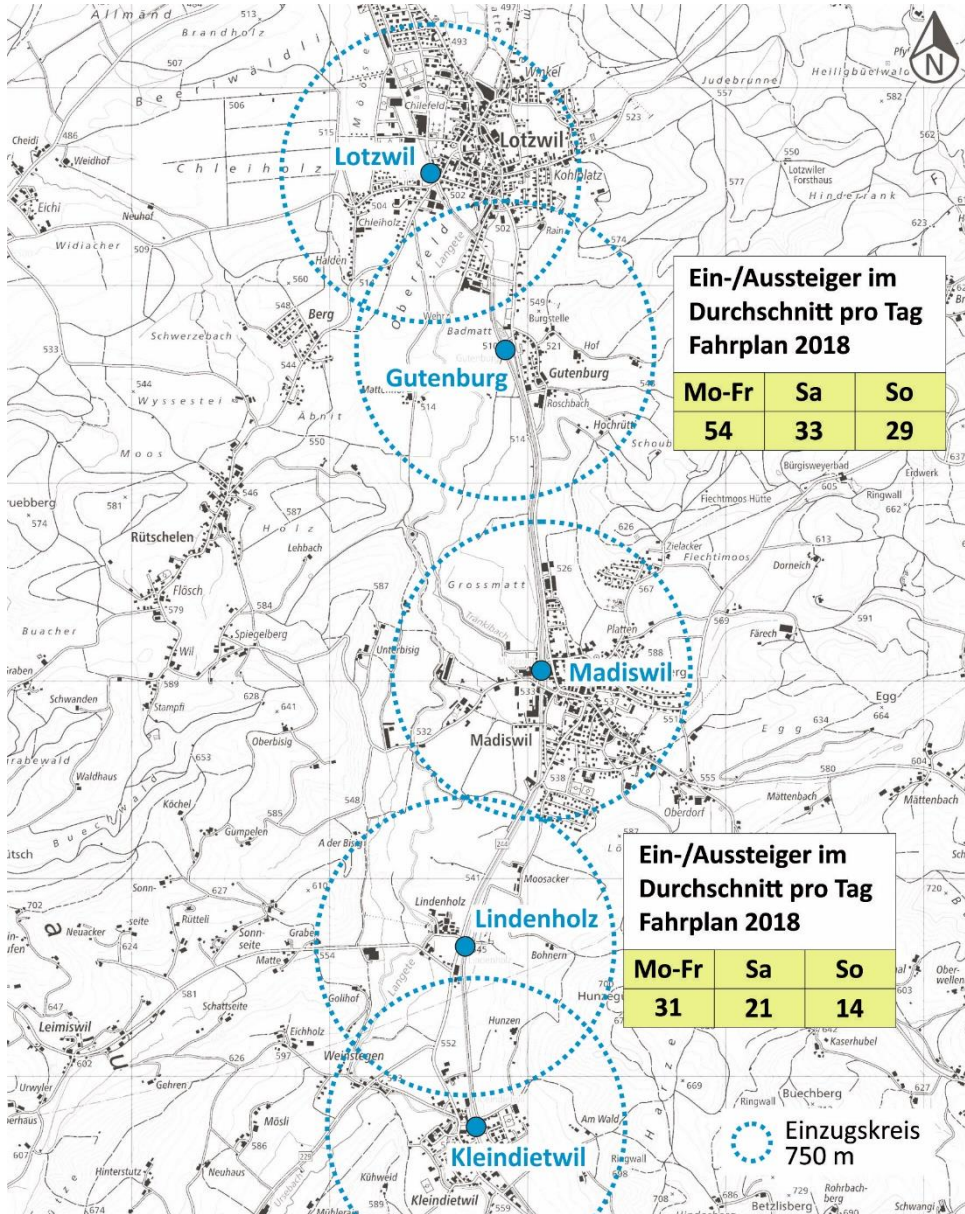
2.2 Prüfauftrag B

Prüfauftrag	Durchgehender 30'-Takt vor 16.00 Uhr an Sonntagen (8 zusätzliche Kurspaare)
Kurspaare	IST: 21.0 NEU: 29.0
Auf-/Abstufung	Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	– Verkehrsverbund Luzern (VVL) bestellt ab Fahrplan 2020 durchgehenden 30'-Takt Wolhusen–Willisau an Sonntagen ab Betriebsbeginn bis 16.00 Uhr – Damit ab Fahrplan 2020 durchgehender 30'-Takt zwischen Wolhusen und Willisau ab Betriebsbeginn bis 20 Uhr und somit ab 2020 gleiche Voraussetzungen für Taktverdichtung zwischen Langenthal und Huttwil wie an Samstagen – An dieser Stelle Verzicht auf weitere Nachweise ⇒ siehe Prüfauftrag A (siehe Kap. 2.1)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Siehe Prüfauftrag Kap. 2.1

Antrag AK 2022–2025	JA ☒	NEIN ☒	Linie 440 Durchgehender 30'-Takt Langenthal– Huttwil vor 16.00 Uhr an Sonntagen mit 8 zusätzlichen Kurspaaren
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

3 Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Haltestellenkonzept

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
440	S6/S7	Bahn (Normalspur)	Langenthal–Huttwil	3	▲	▲

Prüfauftrag	Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen zur Aufrechterhaltung beziehungsweise Aufhebung der Stationen Gutenberg und Lindenholtz													
Kurspaare	IST: 33.0	NEU: 33.0												
Auf-/Abstufung	Nein													
Nachweise Machbarkeit	 Ein-/Aussteiger im Durchschnitt pro Tag Fahrplan 2018 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>54</td> <td>33</td> <td>29</td> </tr> </tbody> </table> Ein-/Aussteiger im Durchschnitt pro Tag Fahrplan 2018 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Mo-Fr</th> <th>Sa</th> <th>So</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>31</td> <td>21</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table> Einzugskreis 750 m		Mo-Fr	Sa	So	54	33	29	Mo-Fr	Sa	So	31	21	14
Mo-Fr	Sa	So												
54	33	29												
Mo-Fr	Sa	So												
31	21	14												

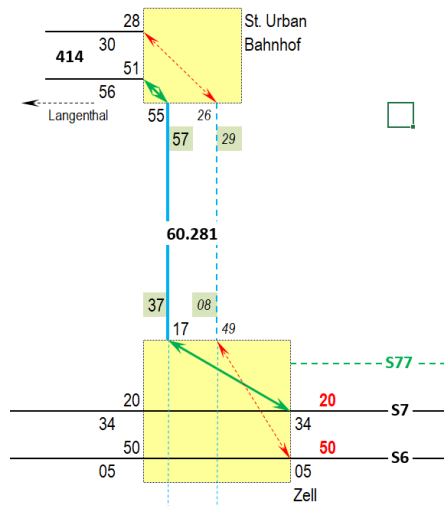
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Stationen Gutenberg und Lindenholz ergänzen Einzugsgebiet und damit Zugänglichkeit Bahnlinie 440 sinnvoll (siehe Einzugsgebiete Karte oben) – Inbetriebnahme Perronmassnahmen (P55) Lindenholz und Gutenberg per Dezember 2022 geplant (BehiG, Aufwertung generell) – Aufhebung Halte ohne wesentliche fahrplantechnische und/oder betriebliche Vorteile (keine Anschlussverbesserungen oder wesentliche Reisezeitverkürzungen) – Da beide Haltepunkte nur auf Verlangen bedient, kann bereits heute – wenn keine Reisenden ein- oder aussteigen wollen – durchgefahren werden – Aufgrund Langfristplanung (AS2035) keine Notwendigkeit für Aufhebung der Halte – Verkehrlich keine Kosteneinsparungen mit Wegfall der Halte – Mit Aufhebung wird grosser Teil der heutigen Ein-/Aussteiger bei diesen Station vom ÖV abwandern, was zu Ertragsverlusten führen wird – Damit Verschlechterung Wirtschaftlichkeit und Realisierungschancen Begehren nach weiterem Angebotsausbau hin zu durchgehendem 30'-Takt Langenthal–Huttwil (siehe Kap. 1 und 2)

Antrag AK 2022–2025	JA ☐	NEIN ☒	Linie 440 Aufhebung Bedienung Stationen Gutenberg und Lindenholz
Priorität	1 ☐	2 ☐	3 ☐

4 Buslinie 51 Melchnau–Grossdietwil / Generelle Überprüfung

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung AUSL	KDG
40.051	51	Midi-/Standardbus	Melchnau–Grossdietwil	1	●	●

Prüfauftrag	Generelle Überprüfung aufgrund Erfolgskontrolle AGV
Kurspaare	IST: 7.0 NEU: offen
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	–
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Total Nachfrage Gemeinden Altbüren und Grossdietwil im Luzerner Rottal: Je 14 Ein- und Aussteiger (Altbüren 5 Einsteiger und 6 Aussteiger, Grossdietwil 9 Einsteiger und 8 Aussteiger) – Umfangreiche Studien VVL zur Zukunft Busangebot im Luzerner Hinterland/ Rottal zeigen, dass ab Fahrplan 2022 auf Verbindung Melchnau–Grossdietwil verzichtet werden kann – Neu soll Verbindung Luzerner Rottal–Langenthal mit durchgehender Buslinie zwischen St. Urban und Zell (Linie 60.281) sichergestellt werden – Optimale Anschlüsse in St. Urban Bahnlinie 414 nach/von Langenthal – Optimale Anschlüsse in Zell S7 nach/von Willisau–Luzern – Aufhebung Verbindung Melchnau–Grossdietwil ergibt Handlungsspielraum für gewünschte Anschlussoptimierungen Melchnau in Langenthal



Antrag AK 2022–2025	JA ☒	NEIN ☐	Linie 51 Aufhebung Linienabschnitt Melchnau–Altbüren–Grossdietwil
Priorität	1 ☒	2 ☐	3 ☐

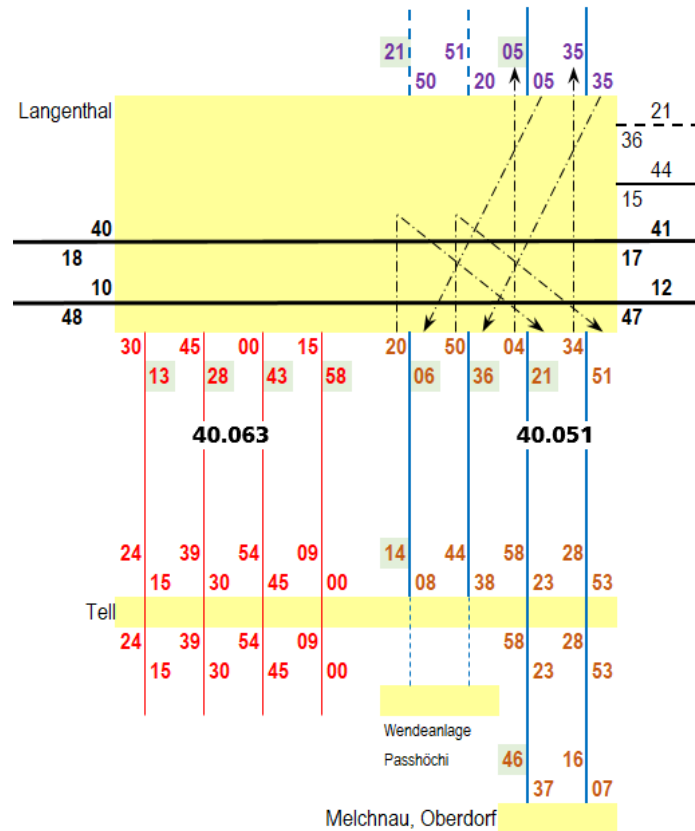
5 Linie 51 Langenthal–Melchnau / Anschlussoptimierung

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.051	51	Midi-/Standardbus	Langenthal–Melchnau	3	▲	▲

Prüfauftrag	Anschlussoptimierung Melchnau in Langenthal	
Kurspaare	IST: 33.0	NEU: 33.0
Auf-/Abstufung	Nein	
Nachweise Machbarkeit	(Anschlusssituation 2019 und Vorschlag Gemeinde Melchnau siehe Anhang A) ▪ Konzeptidee 2022  – Morgen/Vormittag: – Kurse aus Bützberg verkehren ab Langenthal Bahnhof direkt weiter nach Langenthal Zentrum (wichtige Durchmesserbeziehung Herzogenbuchsee–Langenthal Zentrum bleibt erhalten) – Ab Zentrum verkehren Kurse weiter zur neuen Wendeanlage Passhöchi und auf Retourweg wieder als Kursfahrten zurück zum Bahnhof – Ab Bahnhof verkehren Kurse auf der heutigen Linienführung Linie 51 nach Melchnau Oberdorf – Nachmittag/Abend: – Kurse verkehren aus Melchnau kommend ab Bahnhof Langenthal zurück ins Zentrum und weiter zur neuen Wendeanlage Passhöchi – Nach Wendemanöver Passhöchi verkehren Kurse fahrplanmässig wieder zum Bahnhof und ohne Aufenthalt am Bahnhof Langenthal weiter nach Bützberg (wichtige Durchmesserbeziehung Langenthal Zentrum–Langenthal Bahnhof–Bützberg–Herzogenbuchsee bleibt auch am Nachmittag/Abend in beiden Richtungen erhalten)	

Nachweise Machbarkeit

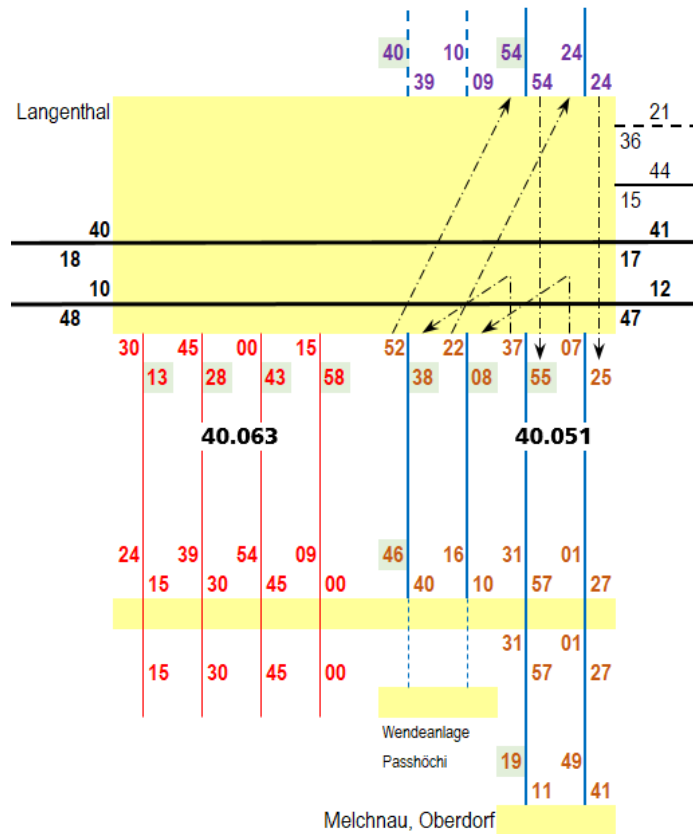
■ Mögliches Fahrplankonzept Morgen/Vormittag 2022



- Anschlüsse Melchnau in Langenthal:
 - Nach IR/RE Bern 14'
 - Von IR/RE Bern 11'
 - Nach IR/RE Olten 7'/8'
 - Von IR/RE Olten 4'
- Vom Bahnhof Langenthal ins Zentrum bilden Linien 51 und 63 sauberen und integralen 7.5'-Takt, vom Zentrum zum Bahnhof resultiert hinkender 5'/10'-Takt
- Kurse Linie 63 stellen nach wie vor die guten Zugsabnahmen aus Bern, Huttwil und Solothurn–Oensingen sicher
- Kurse Linie 51 neu auch mit schlanken Abnahmen der IR/RE aus Olten
- Kurse der Linie 51 stellen sinnvolle Ergänzung Angebot zwischen Bahnhof und Zentrum dar und konkurrenzieren die Linie 63 nicht

Nachweise Machbarkeit

■ Mögliches Fahrplankonzept Nachmittag/Abend 2022



- Anschlüsse Melchnau in Langenthal:
 - Nach IR/RE Bern 11'
 - Von IR/RE Bern 15'
 - Nach IR/RE Olten 4'/5'
 - Von IR/RE Olten 8'
- Vom Zentrum zum Bahnhof Langenthal bilden Linien 51 und 63 sauberen und integralen 7.5'-Takt, vom Bahnhof zum Zentrum resultiert hinkender 5'/10'-Takt
- Kurse Linie 63 stellen nach wie vor die guten Zugsanschlüsse nach Bern, Huttwil und Solothurn–Oensingen sicher
- Kurse Linie 51 neu auch mit schlanken Anschlüssen IR/RE nach Olten
- Kurse der Linie 51 stellen sinnvolle Ergänzung Angebot zwischen Bahnhof und Zentrum dar und konkurrenzieren die Linie 63 nicht
- Weitere Überlegungen zum Fahrplankonzept für spätere Zeithorizonte
 - Wenn Linie 51 mittel- bis längerfristig im Abschnitt Langenthal–Herzogenbuchsee im integralen 15'-Takt verkehrt, können Kurse zwischen Herzogenbuchsee und Melchnau in beiden Richtungen während gesamter Betriebszeit ohne Aufenthalt am Bahnhof Langenthal durchgebunden werden
 - Dannzumal voraussichtlich Aufhebung lastrichtungsabhängiger Fahrplan

Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Mit Konzeptvorschlag resultiert gewünschte Anschlussverbesserung für Melchnau – Zentrale ÖV-Verbindung Langenthal Bahnhof–Langenthal Zentrum wird massiv aufgewertet (neu "städtischer" 7.5'-Takt) – Umsetzung erfordert keine zusätzlichen Betriebsmittel – Umgestalteter Bahnhofplatz Langenthal als Voraussetzung – Optimierung Lage Haltestelle Wiesenstrasse für beidseitige Bedienung durch Linie 51

Antrag AK 2022–2025	JA ☒ NEIN ☒	Linie 51 Anschlussoptimierung Linienabschnitt Langenthal–Melchnau am Bahnhof Langenthal und Verdichtung Angebot Langenthal Bahnhof–Zentrum (Verdichtung Angebot Linie 63)
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒	

6 Linie 51 Langenthal–Melchnau / Minimalerschliessung Busswil

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.051	51	Midi-/Standardbus	Langenthal–Melchnau	3	▲	▲

Prüfauftrag	Minimalerschliessung Busswil
Kurspaare	IST: 0.0 NEU: offen
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– Bis Fahrplan 2016 Busswil viermal täglich für Schüler mit Schlaufenfahrt Linie 51 bedient, Befahrbarkeit mit Standardbus grundsätzlich nachgewiesen – Prekäre Strassenverhältnisse, Winterdienst (Schneeräumung) damals vom Strasseneigentümer nicht immer ausreichend sichergestellt
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– asm-Offerte mit korrekten Kosten für effektive Leistungen ab Fahrplan 2017 von Gemeinde abgelehnt und deshalb Bedienung Busswil 2017 eingestellt – Busswil ca. 190 Einwohner (Stand 2018) und deshalb ÖV-Bedienung angesichts Potenziale nur während Schulzeiten für Schülertransporte sinnvoll – Auch Schülerspezialkurse müssen in gesamter IT-Systemlandschaft eingepflegt/bewirtschaftet werden (Ansprüche Kunden und Besteller bezüglich Fahrgastinformation, Pünktlichkeitsmessung, Fahrausweisverkauf, Nachfragerhebung etc.) und damit hohe Kosten – Gemäss BehiG gelten Vorgaben für behindertengerechtes Bauen bei neuen Haltestellen ab sofort (Erstellung, Unterhalt und Pflege der Haltestellen in Verantwortung der Gemeinde Busswil) – Bei Weiterführung Bedienungskonzept analog 2016 können gut frequentierte Haltestellen Melchnau Gjuch und Unterdorf nicht bedient werden – Linie 51 soll künftig mit Gelenkautobussen betrieben werden und Bedienung Busswil mit Linie 51 dannzumal nicht mehr möglich (Befahrbarkeit) – Empfehlung: Verzicht Erschliessung Busswil durch Line 51

Antrag AK 2022–2025	JA ☒	NEIN ☒	Linie 51 Minimalerschliessung Busswil
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

7 Linie 51 Herzogenbuchsee–Langenthal / ESP Oberhard

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.051	51	Midi-/Standardbus	Herzogenbuchsee–Langenthal	4	▲	▲

Prüfauftrag	Erhöhung ÖV-Güteklasse für ESP Oberhard von Klasse D auf Klasse C als Voraussetzung für Erhöhung Koordinationsstand für Vorranggebiet Arbeiten Oberhard auf Stufe Festsetzung
Kurspaare	IST: 42.0 NEU: 47.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– Erhöhung ÖV-Güteklasse ESP Oberhard von Klasse D auf Klasse C erfordert rund 5 weitere Verdichtungskurse Linie 51 zwischen Herzogenbuchsee und Langenthal (Quelle: Konzept "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018) – Zeitliche Anordnung (HVZ Morgen, HVZ Abend oder allenfalls Mittag) im Rahmen Detailplanung festzulegen
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– A-Massnahme Siedlung und Landschaft im Rahmen Agglomerationsprogramm 3. Generation – Ausscheidung und Sicherstellung neuer Arbeitsplatzgebiete für Langenthal als Regionalzentrum des Oberaargaus von zentraler strategischer Bedeutung – ESP Oberhard von zentraler Bedeutung für Entwicklung auch von Bützberg

Antrag AK 2022–2025	JA ☒ NEIN ☒	Linie 51 Einführung von 5 zusätzlichen Verdichtungskursen Herzogenbuchsee–Langenthal zur Erhöhung der ÖV-Güteklasse des ESP Oberhard von Klasse D auf Klasse C
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒	

Anmerkung

Zusätzlich zum Angebotsausbau ist beim ESP Oberhard eine neue Haltestelle zu errichten (siehe ÖV-Massnahmen RGSK).

8 Linie 51 Wangen a.A.–Herzogenbuchsee / Kapazitäten HVZ

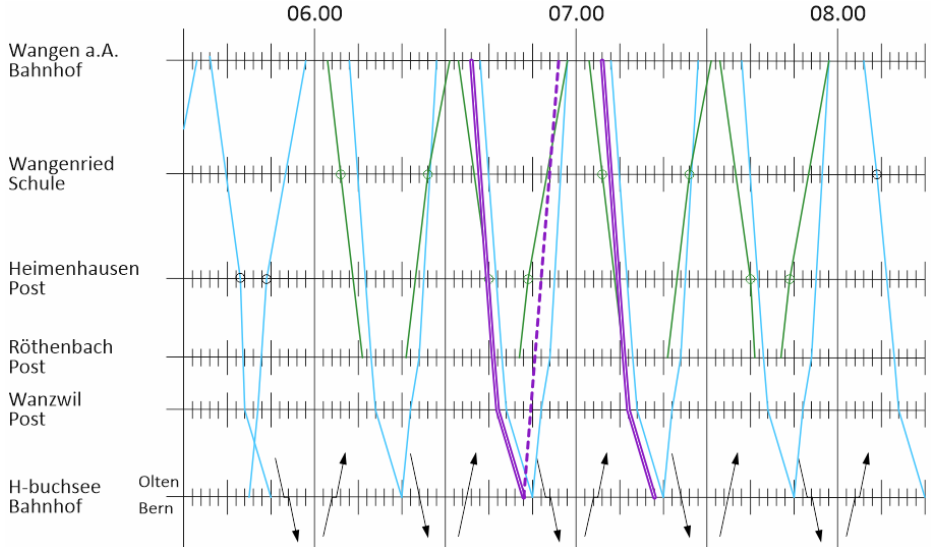
Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.051	51	Midi-/Standardbus	Wangen a.A.–Herzogenbuchsee	4	▲	▲

Beachte:

Der Linienabschnitt Wangen a.A.–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 a.A.–Herzogenbuchsee liegt mit 25 Kurspaaren in der Angebotsstufe 2 und erreicht bezüglich Auslastung die Zielvorgabe der Angebotsstufe 2 gemäss AGV deutlich.

Prüfauftrag	Behebung HVZ-Kapazitätsengpässe		
Kurspaare	IST: 25.0	NEU: offen	(Abschnitt Wangen a.A.–Herzogenbuchsee)
Auf-/Abstufung	Nein		
Nachweise Machbarkeit	▪ Fahrplan HVZ Morgen und Querschnittsbelastungen 2018 (Querschnittsbelastung hochgerechnet auf Winter mit Schülerverkehr) – Gesamtkapazität eingesetzte Fahrzeug heute 48 Personen, davon 35 Sitzplätze und 13 Stehplätze (Kapazität Regionalbus Dimensionierung gemäss Angaben STEP AS 2030) – Sehr kurze aber ausgeprägte Spitzenstunde am Morgen Richtung Herzogenbuchsee (Anschlüsse Fernverkehr 7.00 und 7.30 Uhr, Pendler sowie Schüler und Studenten) – Kurs Wangen Bahnhof ab 6.38 Uhr überschreitet Gesamtkapazität bereits bei Weitem, Kurs Wangen Bahnhof ab 7.08 Uhr erreicht Kapazitätsgrenze – HVZ Abend (nicht dargestellt) mit ausgeglichener Nachfrageverteilung, maximale Querschnittsbelastung bei einem Einzelkurs ca. 40 Personen		

Nachweise Machbarkeit	▪ Lösungsvorschlag mit Entlastungskonzept  – Einsatz Entlastungsfahrzeug für Kurse Wangen a.A. ab 6.38 und 7.08 Uhr – Fahrten Herzogenbuchsee–Wangen a.A. als Leerfahrten
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Frequenzen nehmen jedes Jahr stetig zu – Vorhalten zusätzlicher Kapazitäten HVZ Morgen im Zulauf nach Herzogenbuchsee bereits aktuell gerechtfertigt/notwendig – Vorgeschlagenes Entlastungskonzept mit folgenden Vorteilen: – Fahrplanmässige Publikation nicht zwingend – Einsatz nur bei effektivem Bedarf (beispielsweise Winter während Schulzeiten) – Keine Präjudizien für künftige Angebotskonzepte – Aufwärtskompatibel zu mittelfristig vorgesehenem Einsatz von Gelenkautobussen auf der Linie 51 – Wann genau und in welcher Form (abweichend von vorgeschlagenem Entlastungskonzept) ist Gegenstand ordentliches Bestellverfahren
Antrag AK 2022–2025	Linie 51 Zusatzkurse/Entlastungskonzept Wangen a.A.–Herzogenbuchsee HVZ Morgen aus Kapazitätsgründen (Gegenstand ordentliches Bestellverfahren) JA ☒ NEIN ☒
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒

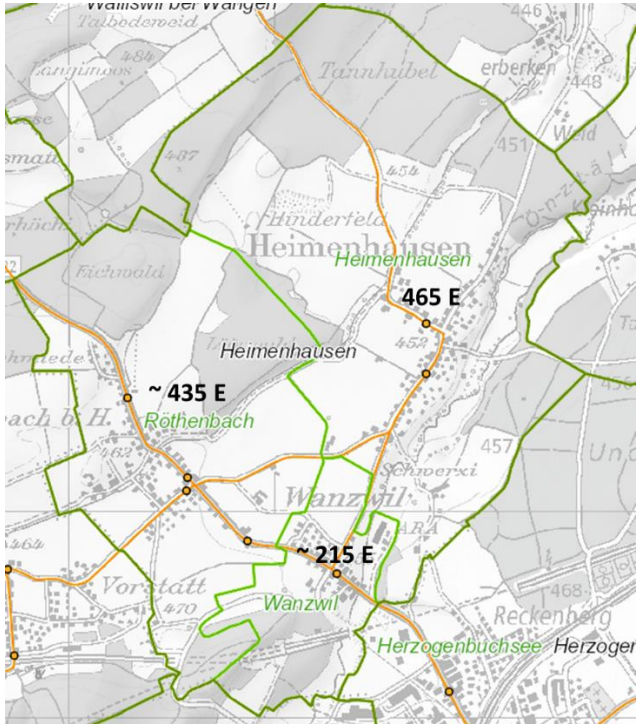
9 Linie 51 Wangen a.A.–Herzogenbuchsee / Angebot Heimenhausen

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.051	51	Midi-/Standardbus	Wangen a.A.–Herzogenbuchsee	4	▲	▲

Beachte:

Der Linienabschnitt Wangen a.A.–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 a.A.–Herzogenbuchsee liegt mit 25 Kurspaaren in der Angebotsstufe 2 und erreicht bezüglich Auslastung die Zielvorgabe der Angebotsstufe 2 gemäss AGV deutlich.

Prüfauftrag	Verbesserung Angebotsniveau Heimenhausen
Kurspaare	IST: 25.0 NEU: offen (Abschnitt Wangen a.A.–Herzogenbuchsee)
Auf-/Abstufung	Nein (massgebend Kurspaare Linienabschnitt Herzogenbuchsee–Langenthal)
Nachweise Machbarkeit	- Keine verfügbaren Reserven/Standzeiten im bestehenden Angebots- und Betriebskonzept Linie 51 für Zusatzerschliessung Heimenhausen - Erfordert Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs, unabhängig von Angebotsverbesserungen HVZ und/oder NVZ
Auswirkungen Erfolgskontrolle	- AUSL: Nein - KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	Einwohnerpotenziale 2018 (Röthenbach und Wanzwil gehören zur Gemeinde Heimenhausen) 

**Erwägungen
Würdigung**

- Ortsteile Röthenbach und Wanzwil (zusammen ca. 650 Einwohner) liegen an Hauptlinie 51, werden auch von der Linie 7 bedient und sind gut erschlossen
- Ortsteil Heimenhausen mit ca. 465 Einwohnern mit folgendem Angebot nach/von Herzogenbuchsee Mo–Fr:
 - Nach: 9 Direktkurse und 2 schlanke Umsteigebeziehungen
 - Von: 8 Direktkurse und 2 schlanke Umsteigebeziehungen
- Nach/von Herzogenbuchsee in Lastrichtung in HVZ Morgen und Abend stündliche Verbindungen (zum Teil mit Umsteigen Röthenbach) für Ortsteil Heimenhausen
- Heutige Nachfrage aus Ortsteil Heimenhausen sehr bescheiden
- Totalnachfrage Mo–Fr, Haltestellen Heimenhausen Post und Riedgasse zusammen):
 - Einsteiger nach Herzogenbuchsee: 10 P
 - Aussteiger aus Herzogenbuchsee: 6 P
 - Einsteiger nach Wangen a.A.: 1 P
 - Aussteiger aus Wangen a.A.: 3 P
- Mit Abstand wichtigste Nachfragerelation Wangen a.A.–Herzogenbuchsee mit heutigem Angebot sehr gut bedient
- Zusätzliches Angebot für Heimenhausen – unabhängig der Angebotsausgestaltung – mit schlechtem Kosten-Nutzen-Verhältnis

Antrag AK 2022–2025	JA ☐	NEIN ☒	Linie 51 Verbesserung Angebotsniveau Heimenhausen
Priorität	1 ☐	2 ☐	3 ☐

10 Linie 52 Langenthal–Thunstetten / Angebotsniveau und Linienführung

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.052	52	Midi-/Standardbus	Langenthal–Thunstetten	1	■	▲

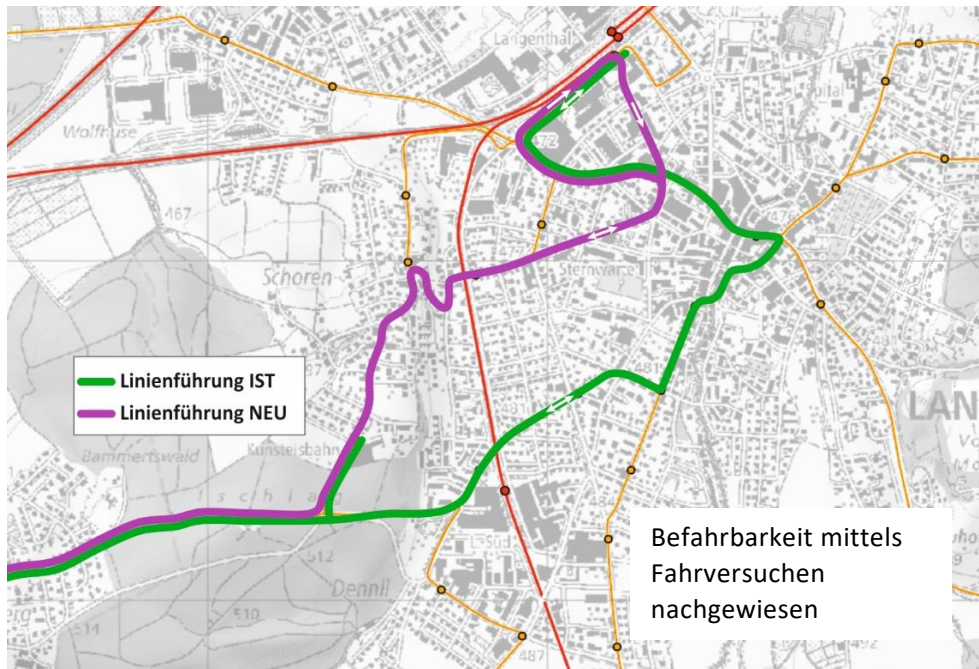
10.1 Prüfauftrag A

Prüfauftrag	Angebot beibehalten	
Kurspaare	IST: 15.0	NEU: 15.0

Anmerkungen

Der Prüfauftrag wurde nachträglich als obsolet erklärt. Ein Angebotsabbau auf dem Linienast Langenthal–Thunstetten der Linie 40.052 steht angesichts der positiven Erfolgskontrolle nicht zur Diskussion.

10.2 Prüfauftrag B

Prüfauftrag	Neue Linienführung zwischen Bahnhof Langenthal und Thunstetten	
Kurspaare	IST: 15.0	NEU: 15.0
Auf-/Abstufung	Nein	
Nachweise Machbarkeit		
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein	
Erwägungen Würdigung	– Umgestalteter Bahnhofplatz Langenthal als Voraussetzung – Optimierung Lage Haltestelle Wiesenstrasse für beidseitige Bedienung durch Linie 52 – Neue Linienführung ist Bestandteil der verabschiedeten Empfehlungen zum Konzept "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018	

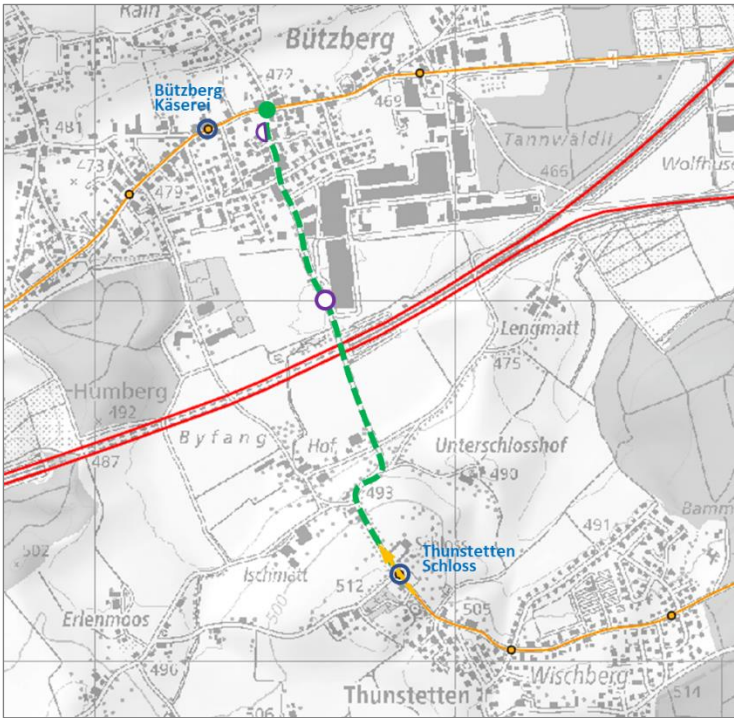
Antrag AK 2022–2025	JA ☒	NEIN ☒	Linie 52 Neue Linienführung zwischen Langenthal und Thunstetten gemäss Konzept "Buslinienführung und Halte- stellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

11 Linie 52 Langenthal–Thunstetten / Verbindung Thunstetten–Bützberg

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.052	52	Midi-/Standardbus	Langenthal–Thunstetten	1	■	▲

Vorbemerkungen und Abgrenzungen

- Lösungsansätze mit Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges werden nicht untersucht (Kostensprung, Kosten-Nutzen-Verhältnis).
- Ebenfalls nicht untersucht wird eine denkbare Umlegung der Linie 51 beziehungsweise der Verdichtungskurse der Linie 51 von Bützberg via Thunstetten nach Langenthal (inakzeptable Verschlechterung Erschliessung Langenthal Hard).
- Als einzig sinnvolle Option steht die Verlängerung der Line 52 ab Thunstetten Schloss nach Bützberg zur Diskussion.

Prüfauftrag	ÖV-Verbindung Thunstetten–Bützberg
Kurspaare	IST: 15.0 NEU: 15.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	▪ Vorschlag Linienführung und Haltestellenkonzept  – Distanz Thunstetten Schloss–Kreisel Bernstrasse ~ 1'500 m, Fahrtzeit hin und zurück ca. 6 Minuten (inkl. Wenden Kreisel) – Fusswegdistanz zur Haltestelle Bützberg Käserei Linie 51 ca. 150 m – Aufskizziertes Haltestellenkonzept bei weiterer Planung/Umsetzung zu konkretisieren (inkl. Optimierung Lage Haltestelle Bützberg Käserei)

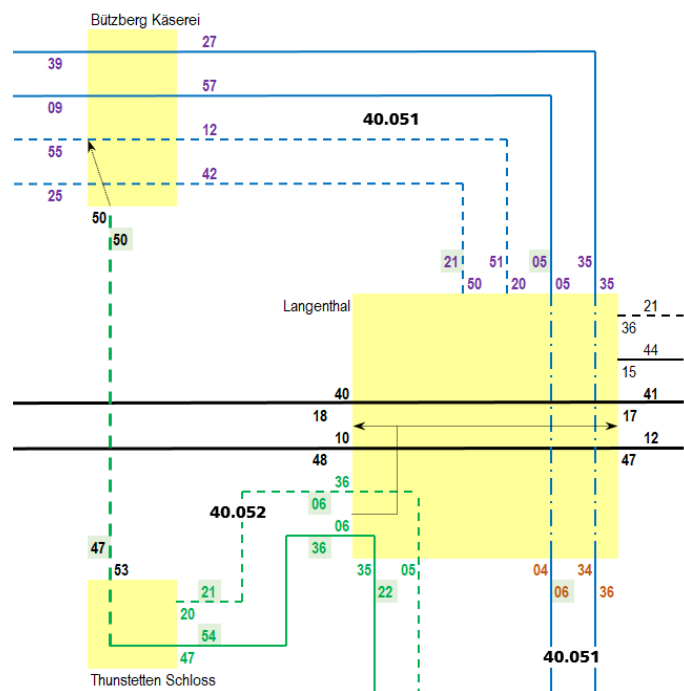
Nachweise Machbarkeit

▪ Fahrplanvorschlag

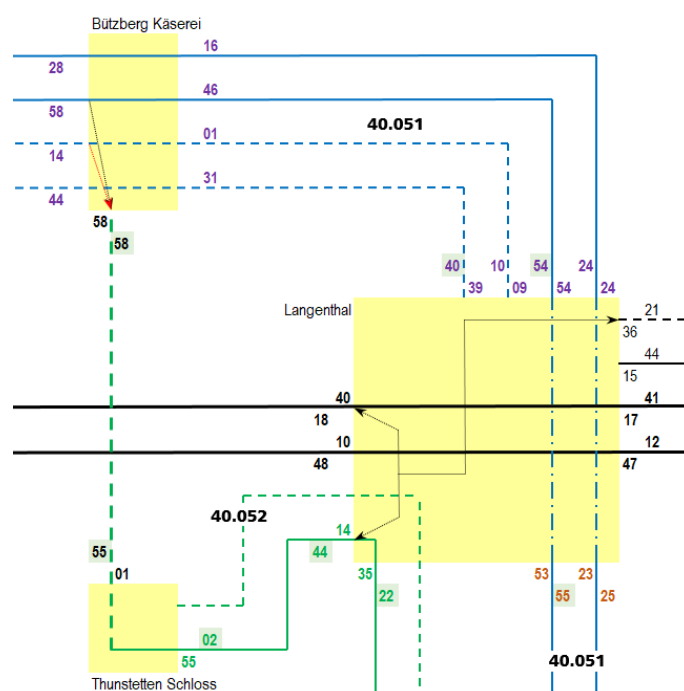
Mit dem neuen Bahnhofplatz Langenthal kann im Fahrzeugumlauf Langenthal–Thunstetten–Langenthal eine Fahrzeitverkürzung von 6 Minuten erzielt werden, wenn die neue Linienführung zwischen Langenthal und Thunstetten gemäss Kap. 10.2 umgesetzt wird.

Das heisst aber auch, die Einführung der neuen Linienführung der Linie 52 zwischen Langenthal und Thunstetten gemäss Kap. 10.2 ist zwingende Voraussetzung für die Linienverlängerung von Thunstetten nach Bützberg.

– HVZ Morgen



– HVZ Abend und Neben- verkehrszeiten



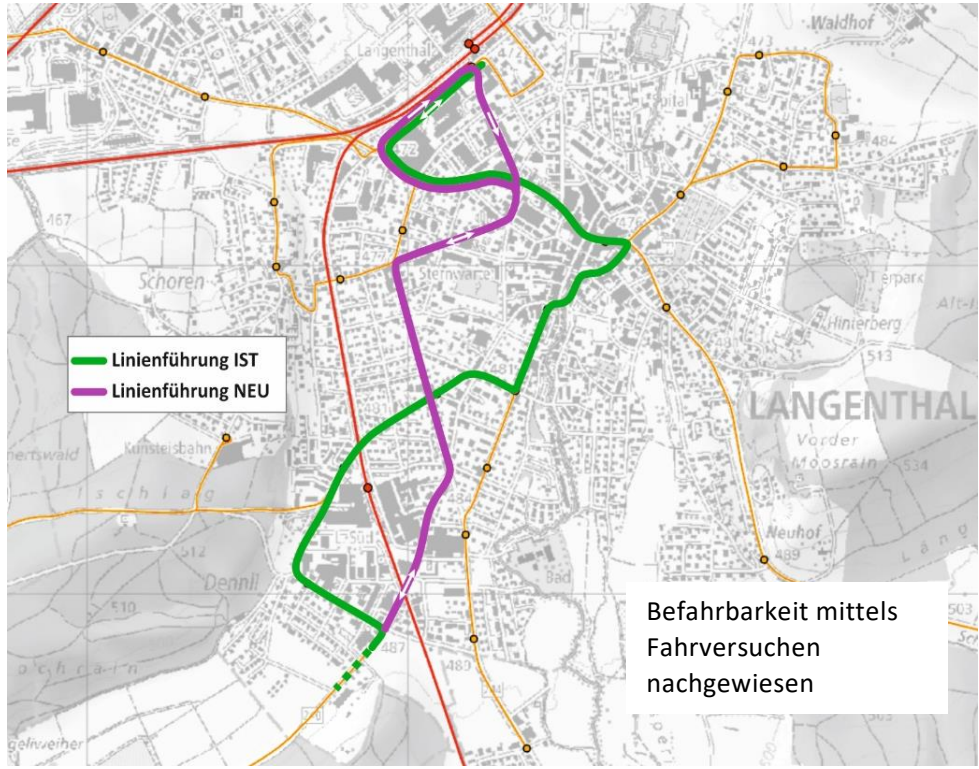
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Für Identität einer Gemeinde mit zwei Dorfteilen ist ÖV-Verbindung zwischen diesen wichtig (Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxis sowie die Schulanlage in Bützberg, beispielsweise Kirche und Friedhof in Thunstetten) – Verschiedene Institutionen können durch Einwohner vom jeweils anderen Dorfteil nicht mit ÖV erreicht werden

Antrag AK 2022–2025	JA ☒ NEIN ☒ Linie 52 Verlängerung Linienabschnitt Langenthal Bahnhof–Thunstetten von Thunstetten Schloss nach Bützberg
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒

12 Linie 52 Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal / Divers

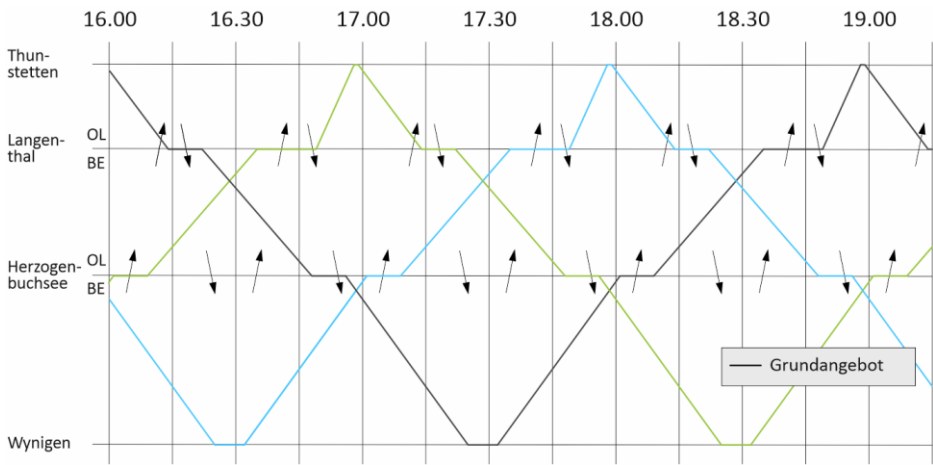
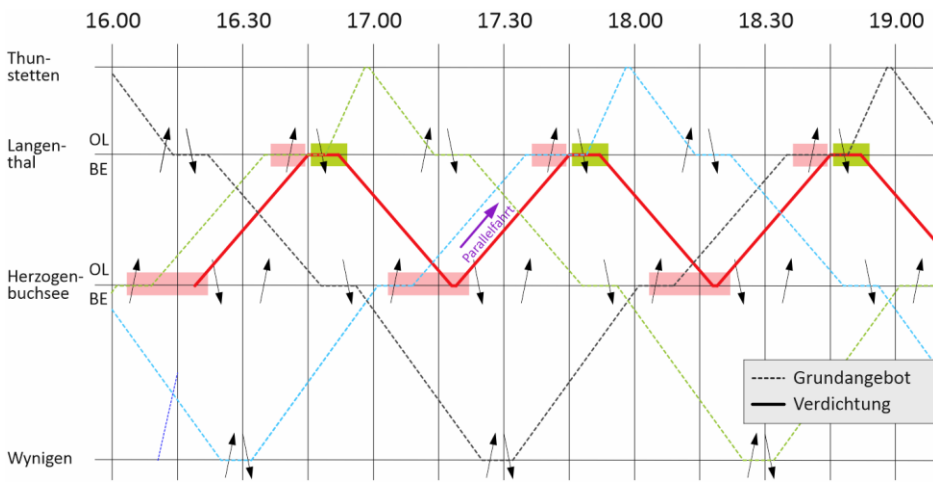
Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.052	52	Midi-/Standardbus	Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal	2	▲	▲

12.1 Prüfauftrag A

Prüfauftrag	Neue Linienführung zwischen Langenthal Bahnhof und Langenthal Dennli	
Kurspaare	IST: 16.0	NEU: 16.0
Auf-/Abstufung	Nein	
Nachweise Machbarkeit		
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein	
Erwägungen Würdigung	– Umgestalteter Bahnhofplatz Langenthal als Voraussetzung – Optimierung Lage Haltestelle Wiesenstrasse für beidseitige Bedienung durch Linie 52 – Langenthal Süd wird durch Linie 52 nicht mehr bedient, Ersatzbedienung durch Linie 64 (siehe Kap. 17) – Neue Linienführung ist Bestandteil der verabschiedeten Empfehlungen zum Konzept "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018	

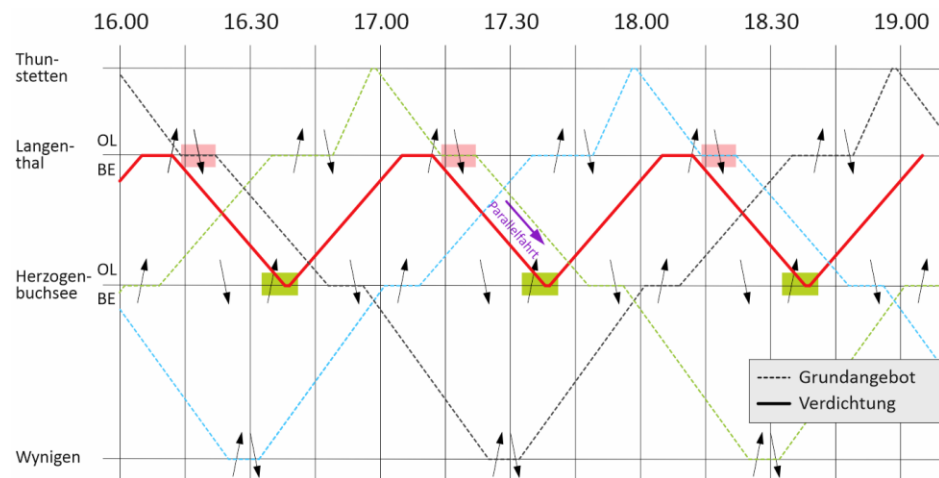
Antrag AK 2022–2025	JA ☒	NEIN ☒	Linie 52 Neue Linienführung zwischen Langenthal Bahnhof und Langenthal Dennli gemäss Konzept "Buslinienfüh- rung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

12.2 Prüfauftrag B

Prüfauftrag	30'-Takt Langenthal–Thörigen–Herzogenbuchsee
Kurspaare	IST: 16.0 NEU: max. 25.0 (ansonsten Aufstufung in Angebotsstufe 3)
Auf-/Abstufung	Nein (in Angebotsstufe 2 Spielraum für weitere 9 Kurspaare)
Nachweise Machbarkeit	▪ Angebots- und Betriebskonzept Grundangebot (exemplarisch HVZ Abend)  – Abschnitte Thunstetten–Langenthal und Langenthal–Herzogenbuchsee Linie 52 sowie Linie 54 Herzogenbuchsee–Wynigen je stündlich bedient – Linien 52 und 54 zwischen Thunstetten und Wynigen betrieblich durchgebunden – Nur mit betrieblicher Durchbindung kann Gesamtangebot unter Berücksichtigung aller relevanten Anschlüsse/Transportketten effizient produziert werden (Produktivität rund 80 %) ▪ 30-Takt-Verdichtung Variante 1 (exemplarisch HVZ Abend)  – 30-Takt Langenthal–Herzogenbuchsee mit schlanker Abnahme RE Olten – Keine RE-Abnahmen in Herzogenbuchsee nach Richtung Langenthal – Parallelfahrt Herzogenbuchsee-Langenthal (2 Kurse innerhalb 10 Min.)

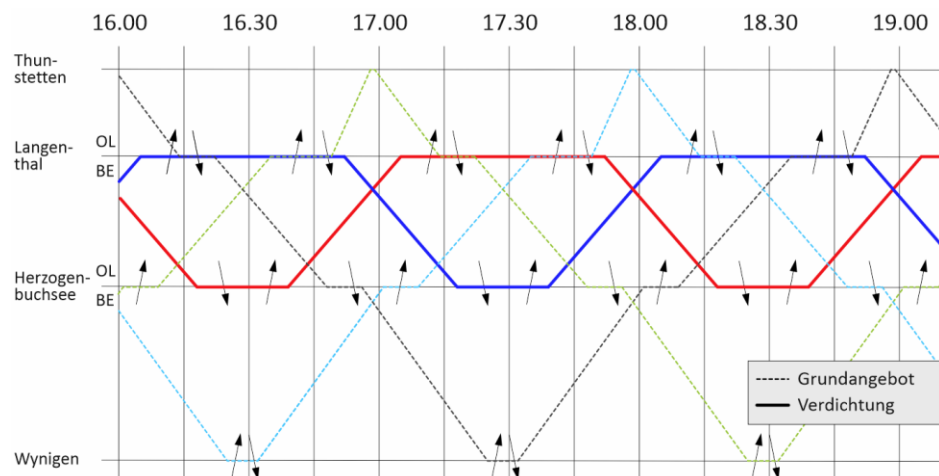
Nachweise Machbarkeit

■ 30-Takt-Verdichtung Variante 2 (exemplarisch HVZ Abend)



- 30-Takt Herzogenbuchsee–Langenthal mit schlanker Abnahme RE Bern
- Keine RE-Abnahmen in Langenthal nach Richtung Herzogenbuchsee
- Parallelfahrt Langenthal–Herzogenbuchsee (2 Kurse innerhalb 10 Min.)

■ 30-Takt-Verdichtung Variante 3 (exemplarisch HVZ Abend)



- 30-Takt beide Richtungen mit schlanken Anschlüssen und Abnahmen RE in Langenthal und Herzogenbuchsee analog Grundkurse

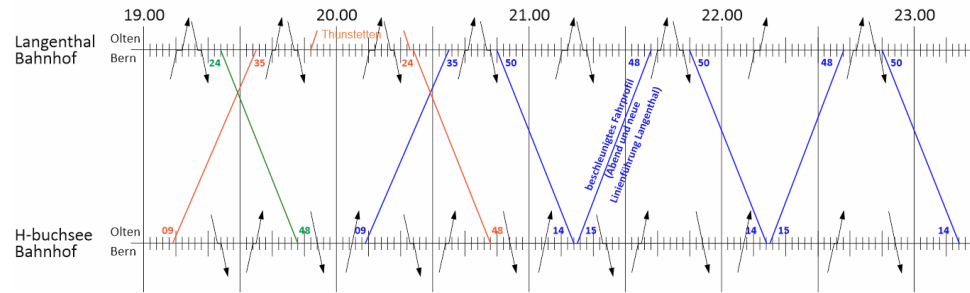
Auswirkungen Erfolgskontrolle

- AUSL: Nein Wenn maximales Angebot von 25 Kurspaaren der Angebotsstufe 2 nicht überschritten wird
- KDG: Nein

Erwägungen Würdigung	– Isolierte Verdichtung Linienabschnitt Herzogenbuchsee–Langenthal mit einem Fahrzeug grundsätzlich möglich – Mit einem Fahrzeug kann aber nur eine Richtung "wunschliniengerecht" berücksichtigt werden, in jeweiliger Gegenrichtung immer schlechte Transportketten (keine Zugsabnahmen oder Zugsanschlüsse in Lastrichtung) und zwei Abfahrten innerhalb sehr kurzem Zeitfenster (de facto "Leerfahrt") – Wunschliniengerechtes Verdichtungskonzept nur mit Einsatz von zwei Fahrzeugen möglich, Produktivität beziehungsweise Kosten-Nutzen-Verhältnis aber indiskutabel – Einsatz zusätzlicher Betriebsmittel erst sinnvoll, wenn Verdichtung auf Linienabschnitt Langenthal–Thunstetten Linie 52 und/oder ganze Linie 54 ausgedehnt wird, aber – Verdichtung Linie 54 steht nicht zur Diskussion (Erfolgskontrolle AGV und fehlender 30'-Takt RE Wynigen) – Verdichtung Langenthal–Thunstetten erfordert Aufstufung und führt damit zu einer deutlichen Verschlechterung der heute positiven Erfolgskontrolle AGV – Verdichtung aus Kapazitätsgründen nicht erforderlich (stärkste durchschnittliche Querschnittsbelastungen Spitzenkurse heute 20–25 Personen)
---------------------------------	---

Antrag AK 2022–2025	JA ☐	NEIN ☒	Linie 52 30'-Takt-Verdichtung Langenthal–Thörigen–Herzogenbuchsee
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

12.3 Prüfauftrag C

Prüfauftrag	Abendbetrieb nach 20 Uhr
Kurspaare	IST: 16.0 NEU: 18.5
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	 – Fahrzeug mit Ankunft Langenthal 20.35 Uhr stellt nicht wie heute ein, sondern bleibt im Betrieb – 3 zusätzliche Fahrten Langenthal–Herzogenbuchsee mit Abnahme RE aus Olten in Langenthal – 2 zusätzliche Fahrten Herzogenbuchsee–Langenthal mit Abnahme RE aus Bern in Herzogenbuchsee – Vom Grundtakt abweichende Abfahrtszeiten aufgrund Betriebskonzept (stündlicher Fahrzeugumlauf zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Heutiger Betriebsschluss um ca. 20.30 Uhr aufgrund veränderter Mobilitätsbedürfnisse und angesichts der Potenziale eindeutig zu früh – Mit einem Fahrzeug können mit vorgeschlagenem Fahrplankonzept alle relevanten, übergeordneten Transportketten berücksichtigt werden – Zielwert Angebotsstufe 2 heute mit rund 8 Personen/Kurs fast erreicht, durchschnittliche Auslastung wird mit vorgeschlagenem Angebotsausbau in dieser Größenordnung erhalten bleiben

Antrag AK 2022–2025	JA ☒	NEIN ☒	Linie 52 Ausbau Abendangebot Herzogenbuchsee–Langenthal bis 23 Uhr mit 2.5 zusätzlichen Kurspaaren
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

12.4 Prüfauftrag D

Prüfauftrag	Haltestelle Flugfeld Erlenmoos
Kurspaare	Nicht relevant
Auf-/Abstufung	Nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	▪ 3 grundsätzliche Lösungsansätze a) Stichfahrt Linie 52 mit neuer Haltestelle und Wendeschleife Flugfeld – Erstellung und Finanzierung durch die Standortgemeinde – Keine zusätzlichen Betriebsmittel erforderlich, zusätzlicher Fahrzeitbedarf von ca. 2 Minuten pro Richtung beziehungsweise 4 Minuten pro Umlauf kann mit neuer Linienführung in Langenthal (siehe Kap. 12.1) kompensiert werden b) Neue Haltestelle Kantonsstrasse inkl. Querungshilfe – Erstellung und Finanzierung durch Kanton – Anmarschweg reduziert sich von heute ca. 1'000 m auf rund 500 m (5 bis 6 Minuten Fussmarsch) – Keine Konsequenzen auf heutigen Betrieb Linie 52 c) Verzicht auf bessere Erschliessung Erlenmoos – Rückfallebene beziehungsweise Status quo

Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Offen Abhängig Frequentierung neue Haltestelle, im besten Fall Erreichung Zielwert Angebotsstufe 2 – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	a) Stichfahrt Linie 52 mit neuer Haltestelle und Wendeschleife Flugfeld – Fahrzeitgewinn und damit Attraktivitätssteigerung für alle Durchfahrer durch beschleunigte Linienführung in Langenthal (siehe Kap. 12.1) geht mit unattraktiver Stichfahrt wieder verloren – Stichfahrten generell unattraktiv, zumal Linie 52 ohnehin bereits mit einer Stichfahrt in Bollodingen belastet ist – Empfehlung: Verzicht auf weitere Stickerschliessung entlang Linie 52 b) Neue Haltestelle Kantonsstrasse inkl. Querungshilfe – Oberingenieurkreis plant für 2023 Strassenverbreiterung auf Kantonsstrasse 240 auf Abschnitt Thörigen–Bleienbach (Projekt wird zur Zeit ausgearbeitet) – OIK grundsätzlich bereit, bei Einmündung Flugfeldzufahrt Haltestellen inkl. Querungshilfe auf der Kantonsstrasse einzuplanen – Zweckmässigkeit muss mit Potenzialanalyse nachgewiesen werden c) Verzicht auf bessere Erschliessung Erlenmoos – Keine Bemerkungen

Antrag AK 2022–2025	JA ☒	NEIN ☒	Anmerkung Infrastrukturfragen nicht Gegenstand Angebotskonzept
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

Empfehlung und weiteres Vorgehen

Mit einer separaten Potenzialstudie ausserhalb des Regionalen Angebotskonzeptes 2022–2025 soll die Zweckmässigkeit einer neuen Haltestelle auf der Kantonsstrasse 240 im Einmündungsbereich der Flugfeldzufahrt untersucht werden.

Je nach Ergebnissen der Potenzialstudie – zu beurteilen sind insbesondere auch die Auswirkungen auf die Erfolgskontrolle AGV bezüglich Auslastung – ist der definitive Entscheid für die Erstellung einer neuen Haltestelle auf der Kantonsstrasse gemäss Lösungsansatz b) zu fällen.

13 Linie 54 Herzogenbuchsee–Wynigen

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.054	54	Midi-/Standardbus	Herzogenbuchsee–Seeberg–Wynigen	2	●	▲

13.1 Prüfauftrag A

Aufgrund der Erfolgskontrolle gemäss AGV muss die Linie 54 grundsätzlich überprüft werden. Erste Analysen haben gezeigt, dass auf der Linie 54 grosse Defizite im Zusammenhang mit dem Schülerverkehr bestehen.

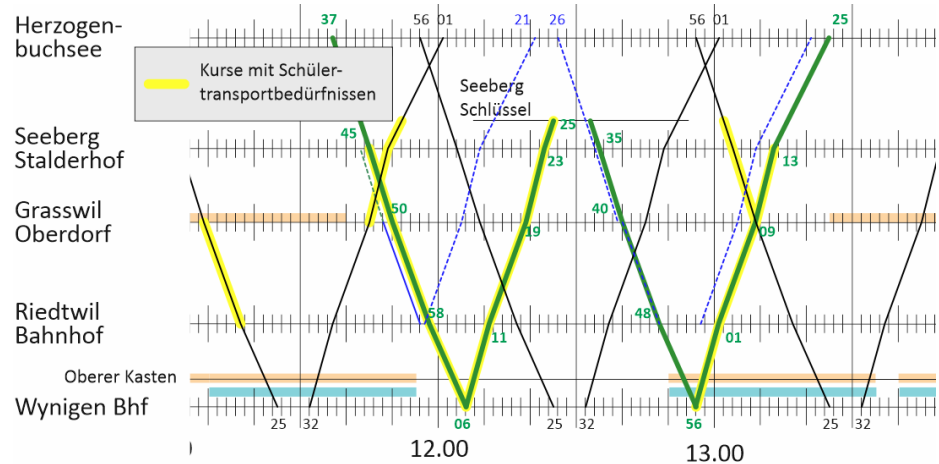
Ziel der Gesamtüberprüfung und der Optimierungsmassnahmen zur Nachfragesteigerung ist deshalb die optimale Integration der Schülertransporte ins Grundangebot.

Ein Überblick über die vielfältigen Schülertransporte mit separaten (von den Gemeinden finanzierten Schulbussen) kann im Anhang B nachgelesen werden.

Prüfauftrag	Generelle Überprüfung aufgrund Erfolgskontrolle AGV Spezifische Berücksichtigung Schülertransportbedürfnisse und organisierte Schülertransporte ausserhalb bestelltem RPV
Kurspaare	IST: 17.0 NEU: 17.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	▪ Lösungsvorschlag für Integration der Schulbusse in das Regelangebot – Ausdehnung Bedienungsstrecke heutige Zusatzleistungen am Morgen und Mittag im regulären Angebot auf Linienabschnitt Riedtwil–Wynigen – Einsatz Midi- oder Standardbus (entsprechende Kapazität erforderlich, wenn Mehrheit der Schüler/Kindergartenkinder reguläre Kurse benutzt) ▪ Fahrplanvorschlag Morgen Herzogenbuchsee Seeberg Stalderhof Grasswil Oberdorf Riedtwil Bahnhof Oberer Kasten Wynigen Bhf Kurse mit Schülertransportbedürfnissen – Geringe Änderungen, Fahrzeug für die Zusatzleistungen setzt bereits in Wynigen ein und verkehrt anschliessend zweimal von Wynigen nach Herzogenbuchsee und einmal von Herzogenbuchsee nach Wynigen

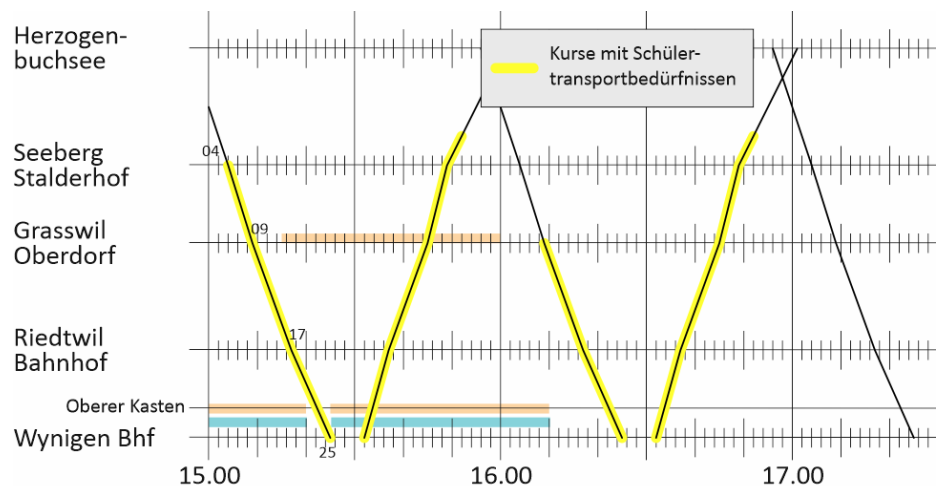
Nachweise Machbarkeit

Fahrplanvorschlag Mittag



- Keine grundsätzliche Änderung Einsatzkonzept Zusatzfahrzeug
- Zusatzfahrzeug setzt bereits kursmässig in Herzogenbuchsee ein, mit erster Fahrt nach Wynigen alle Transporte Primarschüler und Kindergartenkinder abgedeckt
- Mit erster Fahrt ab Wynigen um ca. 12 Uhr entsteht neue Rückfahrtmöglichkeit für Oberstufenschüler nach Seeberg (Wunsch Gemeinden)
- Einkürzung heutige Verbindung nach Herzogenbuchsee um 12.30 Uhr auf Linienabschnitt Wynigen–Seeberg, weil Einsatzfahrzeug um ca. 13 Uhr wieder in Wynigen starten muss für Transporte Primarschüler und Kindergartenkinder aus Wynigen, Riedtwil und Hermiswil nach Grasswil/Seeberg (Einkürzung vertretbar, heutige Frequenzen marginal)

Fahrplan Nachmittag



- Alle Schülertransporte mit Grundkursen abgedeckt
- Zeitkritisch Kindergartenkinder, welche kurz nach 15 Uhr bei Haltestelle Stalderhof einsteigen müssen
- Stundenplan Kindergarten zu diskutieren

Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Ja Wenn Mehrheit Schüler/Kindergartenkinder Grundangebot benutzt, wird Minimalwert Angebotsstufe 2 gut erreicht – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Grundsätzlich möglich, alle heutigen Schulbusse ins Grundangebot zu integrieren, bei konkreter Umsetzung Fahrpläne im Minutenbereich mit den Gemeinden und Schulen abzusprechen – Anpassungen Schulzeiten müssen diskutiert werden können – Integration Schülertransporte in Grundangebot mit positiver Wirkung auf Erfolgskontrolle AGV und damit Handlungsspielraum für weitere Angebots-optimierungen

Antrag AK 2022–2025	JA ☒ NEIN ☒ Linie 54 A) Integration separate Schulbusse in Grundangebot durch Anpassung Angebot heutige Zusatzleistungen am Morgen und Mittag Montag bis Freitag B) Ganzjährige Führung Zusatzleistungen Morgen und Mittag Montag bis Freitag (heute nur während Schulzeiten)
Priorität	1 ☒ Antrag A 2 ☒ Antrag B 3 ☐

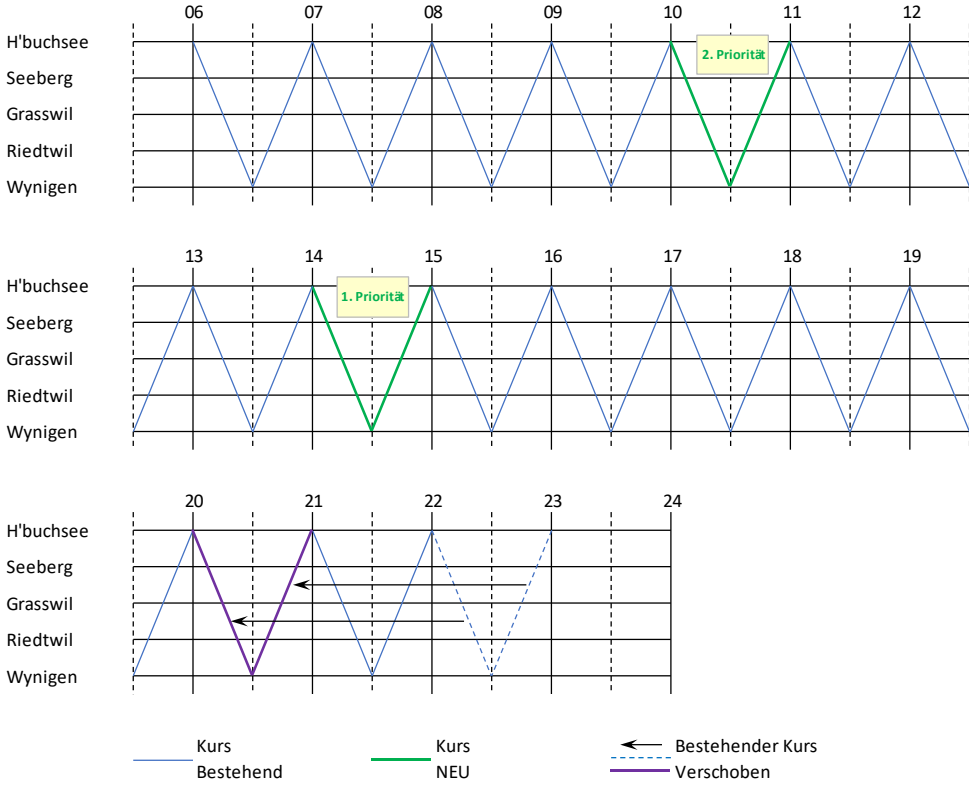
Im Anhang C ist das vorgeschlagene Fahrplankonzept Montag bis Freitag als Tabellenfahrplan abgebildet (Integration Schülertransporte gemäss Prüfauftrag A und Taktlückenschliessungen gemäss Prüfauftrag B).

13.2 Prüfauftrag B

Wenn alle Schülertransporte ins Regelangebot integriert werden (siehe Prüfauftrag A), werden die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung der Angebotsstufe 2 erreicht werden.

Unter dieser Voraussetzung wird beantragt, ein durchgängiges Grundangebot einzuführen.

Prüfauftrag	Harmonisierung Gesamtangebot und Schliessung Taktlücken Grundangebot
Kurspaare	IST: 17.0 NEU: 19.0
Auf-/Abstufung	Nein

Nachweise Machbarkeit	 – Einführung von je einem Kurspaar am Vormittag und Nachmittag (Nachmittag 1. Priorität, Vormittag 2. Priorität) – Vorlegung letztes Kurspaar zwischen 22–23 Uhr in Zeitfenster 20–21 Uhr.
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Attraktives Grundangebot mit durchgehendem Stundentakt 6-22 Uhr

Antrag AK 2022–2025	Linie 54 A) Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag mit je 1 Kurspaar B) Verschiebung heute letztes Kurspaar zwischen 22 und 23 Uhr in Zeitfenster 20 und 21 Uhr
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒

Im Anhang C ist das vorgeschlagene Fahrplankonzept Montag bis Freitag als Tabellenfahrplan abgebildet (Integration Schülertransporte gemäss Prüfauftrag A und Taktlückenschliessungen gemäss Prüfauftrag B).

14 Linie 58 Farnern–Wiedlisbach–Wangen a.A. / Gesamtüberprüfung

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.058	58	Midi-/Standardbus	Farnern–Wiedlisbach–Wangen a.A.	1	▲	▲

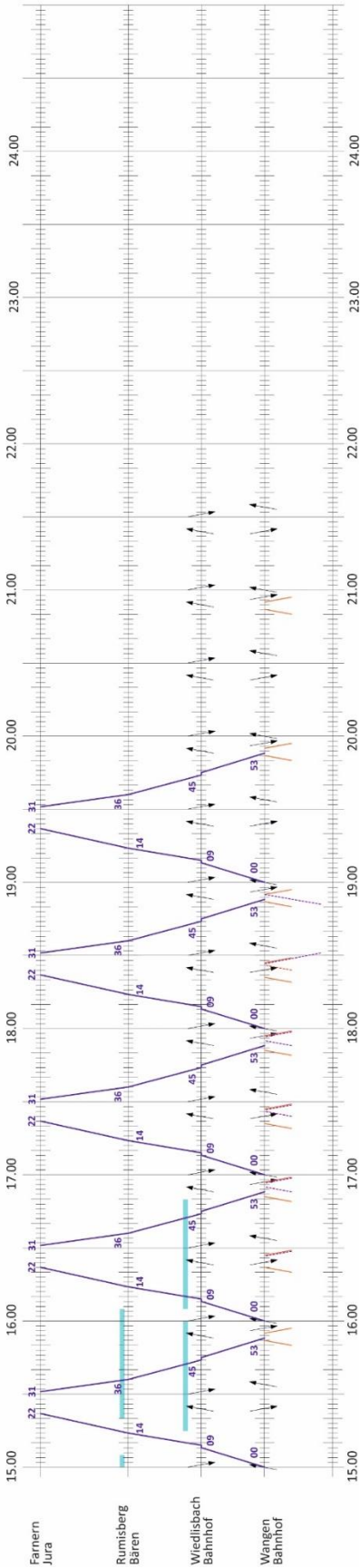
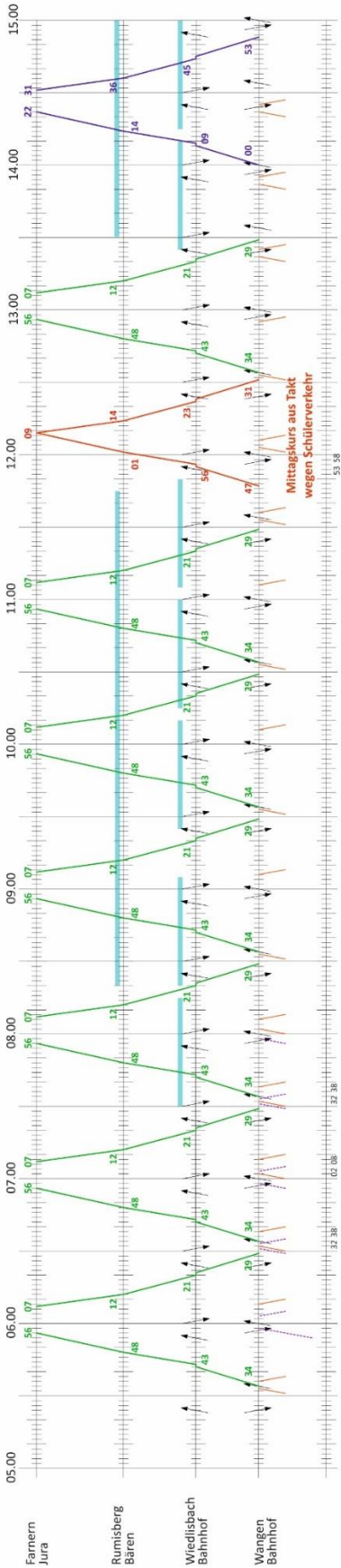
Im Anhang D kann die Ausgangslage für die nachfolgenden Empfehlungen nachgelesen werden. Die Überlegungen berücksichtigen, dass die Gemeinden Wolfisberg und Niederbipp am 19. Mai 2019 an der Urne deutlich ja gesagt haben zu einem Gemeindezusammenschluss und alle Schüler aus Wolfisberg künftig die Schulen in Niederbipp besuchen werden.

Unter dieser Voraussetzung wird vorgeschlagen, Wolfisberg aufgrund der minimalen Potenziale (ca. 180 Einwohner im 2018) und der unbefriedigenden Nachfrage künftig nicht mehr mit der Linie 58 zu bedienen.

Prüfauftrag	Gesamtüberprüfung unter Berücksichtigung der (veränderten) Schulstrukturen und Schülertransportbedürfnisse sowie der Wünsche der Gemeinden
Kurspaare	IST: 15.0 NEU: 14.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	▪ Vorschlag Fahrplankonzept Morgen/Vormittag Nachmittag/Abend – Lastrichtungsabhängiger Fahrplan mit Taktwechsel am Mittag zur optimalen Berücksichtigung der Schülertransportbedürfnisse und der Anschlüsse Linie 51 nach/von Herzogenbuchsee

Nachweise
Machbarkeit

■ Vorschlag Fahrplan Montag–Freitag



Nachweise Machbarkeit	– 60'-Takt zwischen 6 und 20 Uhr mit 14 Kurspaaren – Führung Kurspaar am Mittag bei Taktwechsel ausser Takt aufgrund der Schülertransporte – Einsatz Midi-/Standardbus während gesamter Betriebszeit *
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: (Ja) Minimalanforderung Angebotsstufe 1 deutlich erreicht, Erreichung Zielvorgabe nach 2–3 Jahren realistisch – KDG: Nein Positive Entwicklung zu erwarten
Erwägungen Würdigung	– Attraktives Grundangebot mit durchgehendem Stundentakt 6-20 Uhr mit 14 Kurspaaren – Vorteile eines regelmässigen, benutzerfreundlichen Grundangebotes für die Gemeinden Farnern, Rumisberg, Wiedlisbach und Wangen a.A. überwiegen in der Gesamtbilanz den Nachteil der Aufhebung der Bedienung von Wolfisberg deutlich – Angebot Linie 58 unter Berücksichtigung der Erfolgskontrolle AGV nachhaltig verbessert und längerfristig gesichert

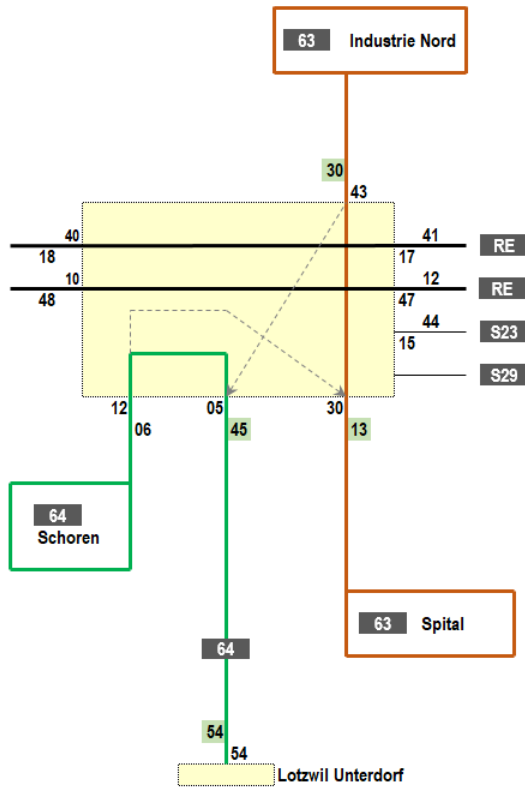
Antrag AK 2022–2025	JA ☒ NEIN ☒ Linie 58 A) Aufhebung heutiger Linienast Rumisberg–Wolfisberg B) Überführung heutiger Bedarfsfahrplan Montag bis Freitag in Taktfahrplan mit Taktwechsel am Mittag C) Midi-/Standardbuslinie mit 14 Kurspaaren zwischen 6 und 20 Uhr (Mo–Fr)
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒

* Anmerkungen asm zu den Kursauslastungen im Rahmen Mitwirkung:

- Morgenkurs Farnern–Rumisberg, Farnern ab 08.00 Uhr hatte 2018 im Mittel 10 Fahrgäste; für Schuljahr 2019/2020 erhöht sich die zu befördernde Schülerzahl auf 28 Schulkinder (Kleinbus nicht ausreichend); zwischen Farnern und Rumisberg wird gesamter Schülerverkehr mit ÖV abgewickelt; Gefässgrösse darf nicht limitierend wirken
- Mittagskurs Rumisberg–Farnern, Rumisberg ab 12:01 hatte 2018 ausserhalb Schulferien im Mittel 18 Fahrgäste (verbleibende Kapazitätsreserve für Kleinbus zu gering); weitere Auswertungen Einzelwerte zeigen bereits heute Tage, an welchen Kleinbus-Kapazität (24 Passagiere) nicht ausreicht
- Auswechslung Gefässgrösse untertags ineffizient und kostenintensiv (Vorhalten 2 Fahrzeuge für Angebot, welches mit 1 Fahrzeug gefahren werden kann)

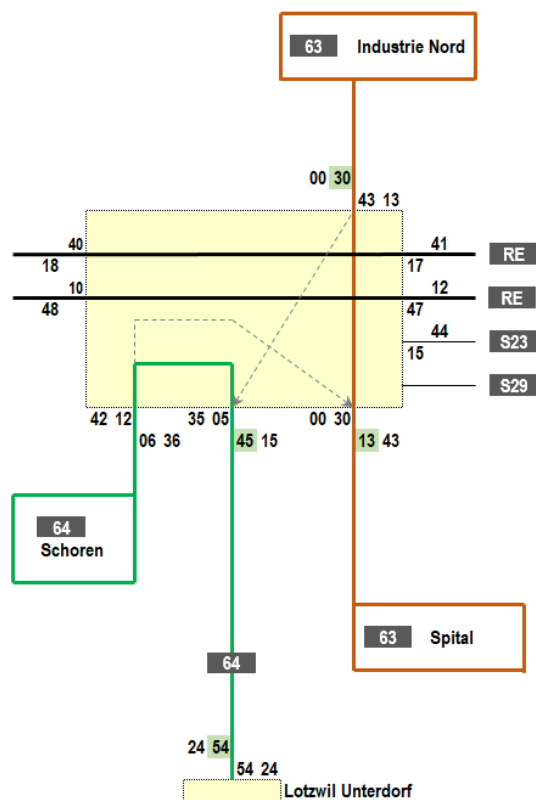
15 Linien 63 und 64 Stadtbus Langenthal / Angebotsausbau Sonntag

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.063	63	Midi-/Standardbus	Industrie Nord–Bahnhof–Spital	4	▲	■
40.064	64	Midi-/Standardbus	Schoren–Bahnhof–Lotzwil Unterdorf	3	▲	▲

Prüfauftrag	Angebotsausbau Sonntag und 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)
Kurspaare	– Linie 63 Spital IST: 9.0 NEU: 21.0 – Linie 63 Industrie Nord IST: 0.0 NEU: 21.0 – Linie 64 Schoren IST: 9.0 NEU: 21.0 – Linie 64 Lotzwil IST: 9.5 NEU: 21.0
Auf-/Abstufung	Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant
Nachweise Machbarkeit	▪ Mögliches Fahrplankonzept 8 bis 11 und 17 bis 22 Uhr (1 Fahrzeug) (Festlegung Detailfahrplan bei Angebotsbestellung unter Berücksichtigung Angebot Regionallinien auf Gemeinschaftsstrecken)  – 60'-Takt alle Linienäste mit einem Fahrzeug (ca. je 8 Kurspaare) – Taktwechsel tagsüber (beispielsweise um 11 Uhr bei Übergang zum 30'-Takt) zur Berücksichtigung der relevanten Lastrichtungen denkbar

Nachweise Machbarkeit

- Mögliches Fahrplankonzept 11 bis 17 Uhr (2 Fahrzeuge)



- 30'-Takt alle Linienäste mit zwei Fahrzeugen (ca. je 13 Kurspaare)

Auswirkungen Erfolgskontrolle

- AUSL: Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant
- KDG: Nein

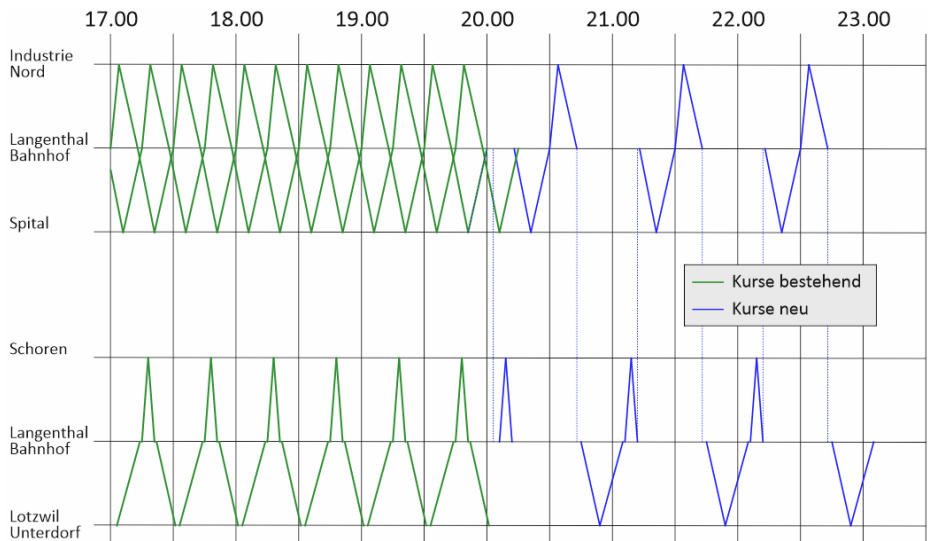
Erwägungen Würdigung

- Heutiges Linienkonzept an Sonntagen abweichend zu Wochentage Mo–Sa, Linienast Industrie Nord heute überhaupt nicht bedient, deutliche Verbesserung mit aufgezeigtem Angebots-/Fahrplankonzept
- Heutiges Angebot und heutige Betriebszeiten nicht mehr zeitgemäss (veränderte Mobilitätsbedürfnisse)
- Vorgeschlagenes Sonntagsangebot entspricht ungefähr dem Sonntagsangebot auf den Stadtbuslinien Burgdorf (ähnliche Potenziale, Langenthal ca. 15'800 Einwohner, Burgdorf ca. 16'400 Einwohner)

Antrag AK 2022–2025	JA ☒ NEIN ☒	Linien 63 und 64 (Stadtbus) Ausbau Sonntagsangebot mit Bedienung alle Linienäste – im 60'-Takt 8–11 und 17–22 Uhr – im 30'-Takt 11–17 Uhr
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒	

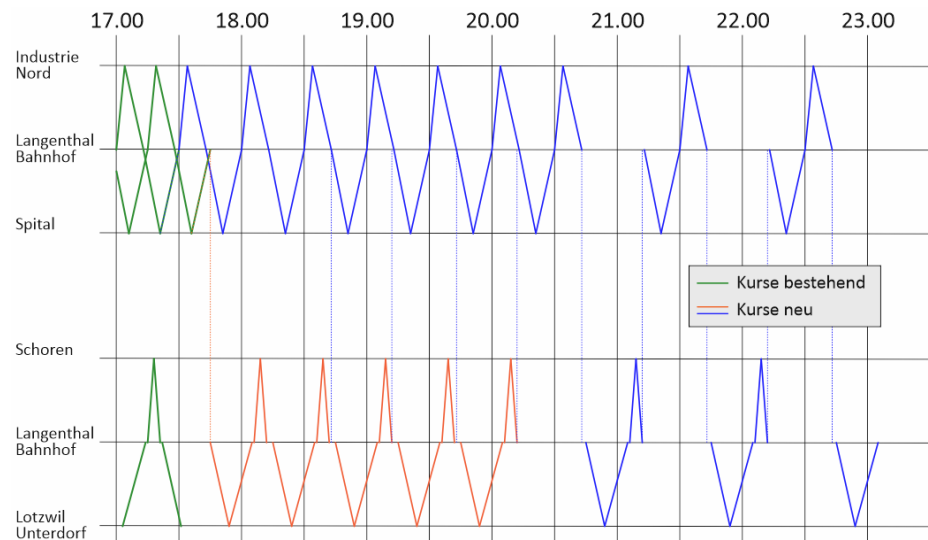
16 Linien 63 und 64 Stadtbus Langenthal / Ausdehnung Betriebszeiten

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.063	63	Midi-/Standardbus	Industrie Nord–Bahnhof–Spital	4	▲	■
40.064	64	Midi-/Standardbus	Schoren–Bahnhof–Lotzwil Unterdorf	3	▲	▲

Prüfauftrag	Ausdehnung Betriebszeiten Linien 63 und 64 Montag bis Samstag – 30'-Takt bis 20 Uhr (2 Fahrzeuge) – 60'-Takt bis 23 Uhr (1 Fahrzeug)
Kurspaare	<u>Mo–Fr</u> – Linie 63 Spital IST: 56.0 NEU: 59.0 – Linie 63 Industrie Nord IST: 56.0 NEU: 59.0 – Linie 64 Schoren IST: 28.0 NEU: 31.0 – Linie 64 Lotzwil IST: 27.5 NEU: 30.5 <u>Sa</u> – Linie 63 Spital IST: 46.0 NEU: 54.0 – Linie 63 Industrie Nord IST: 46.0 NEU: 45.0 – Linie 64 Schoren IST: 23.0 NEU: 30.0 – Linie 64 Lotzwil IST: 22.5 NEU: 30.5
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	▪ Mögliches Fahrplankonzept Montag–Freitag (Festlegung Detailfahrplan bei Angebotsbestellung im Rahmen Umsetzung)  – Je 3 zusätzliche Kurspaare pro Linienast mit einem Fahrzeug – Betrieblich keine Probleme

Nachweise Machbarkeit

- Mögliches Fahrplankonzept Samstag
(Festlegung Detailfahrplan bei Angebotsbestellung im Rahmen Umsetzung)



- Je 8 zusätzliche Kurspaare Linienäste Spital Linie 63 und Lotzwil Linie 64, 9 zusätzliche Kurspaare Linienast Industrie Nord Linie 63 und 7 zusätzliche Kurspaare Linienast Schoren Linie 64
- Betrieblich keine Probleme

Auswirkungen Erfolgskontrolle

- AUSL: Nein
- KDG: Nein

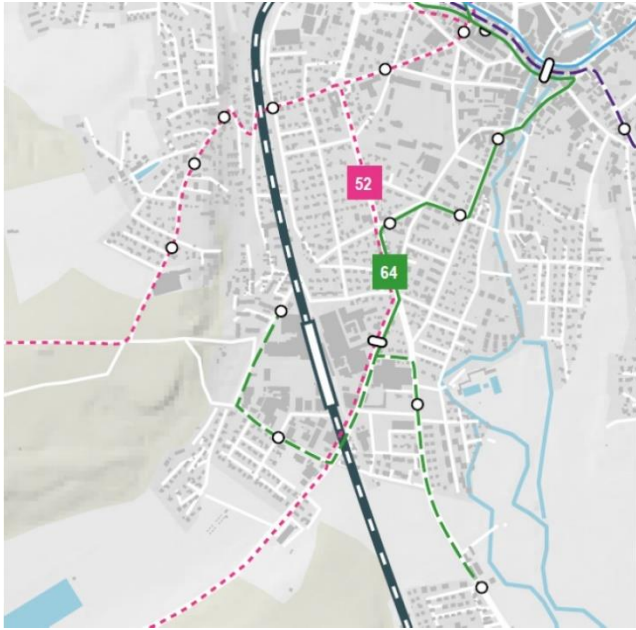
Erwägungen Würdigung

- Heutiges Angebot und heutige Betriebszeiten nicht mehr zeitgemäss (veränderte Mobilitätsbedürfnisse), deutlich zu früher Betriebsschluss an allen Wochentagen Montag–Samstag
- Vorgeschlagene Betriebszeiten und Taktintervalle (Angebotsniveau) entspricht ungefähr dem Angebot auf den Stadtbuslinien Burgdorf (ähnliche Potenziale, Langenthal ca. 15'800 Einwohner, Burgdorf ca. 16'400 Einwohner)

Antrag AK 2022–2025	Linien 63 und 64 (Stadtbus) Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag – im 30'-Takt bis 20 Uhr – im 60'-Takt bis 23 Uhr		
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

17 Linien 64 Stadtbus Langenthal / Umsetzung neues Angebotskonzept

Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
40.064	64	Midi-/Standardbus	Schoren–Bahnhof–Lotzwil Unterdorf	3	▲	▲

Prüfauftrag	Schoren–Langenthal Bahnhof–Lotzwil Nord A) Beschränkung Linie 64 auf Abschnitt Langenthal Bahnhof–Lotzwil Nord/Porzi (Verzicht Bedienung Schorenquartier) B) Einführung 15'-Takt ganztags, Führung Linie 64 via Bleichestrasse–Neuhüsli mit anschliessender Aufteilung in zwei Linienäste (Lotzwil Unterdorf und Bahnhof Süd)					
Kurspaare	IST: 28.0 NEU: 56.0					
Auf-/Abstufung	Ja AS 3 ⇔ AS 4					
Nachweise Machbarkeit	 – Quelle Abbildung: Bericht "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52", 22. Oktober 2018 – Untersuchte Varianten, Begründungen und Empfehlungen siehe oben erwähnten Bericht					
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Nein – KDG: Nein					
Erwägungen Würdigung	– Siehe oben erwähnten Bericht					

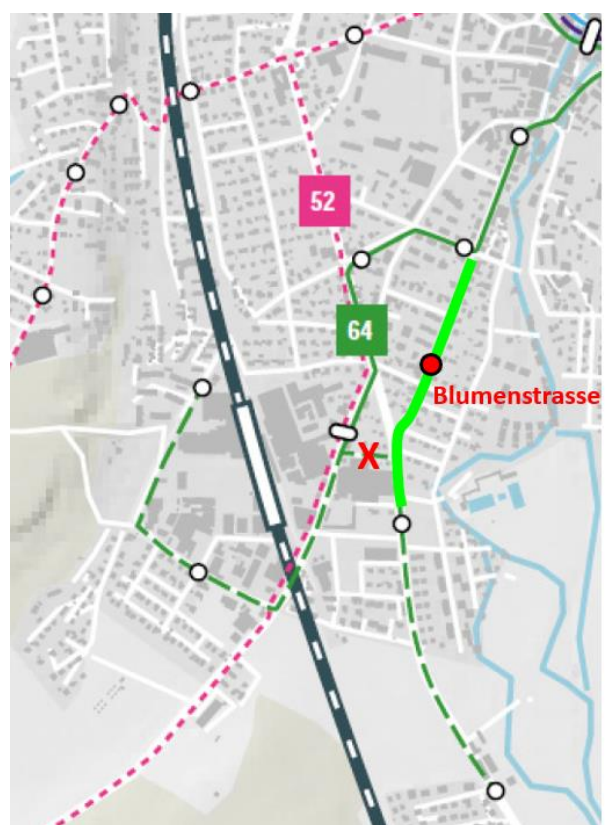
Antrag AK 2022–2025	Linie 64 (Stadtbus) A) Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4 B) Beschränkung auf Streckenabschnitt Langenthal Bahnhof–Lotzwil Nord/ Porzi (Verzicht Bedienung Schoren- quartier) C) Einführung 15'-Takt ganztags mit Aufteilung in zwei Linienäste (Lotzwil Unterdorf und Langenthal Bahnhof Süd) *		
Priorität	1 ☒	2 ☒	3 ☒

* Gegenüber dem verabschiedeten Konzept vom 22. Oktober 2018 wird die Linienführung der Linie 64 wie folgt angepasst, damit die Haltestelle Langenthal Blumenstrasse weiterhin bedient werden kann:

Originalkonzept vom 22. Oktober 2018



Umsetzung Fahrplan 2022



18 Linie 491 Huttwil–Eriswil / Generelle Überprüfung

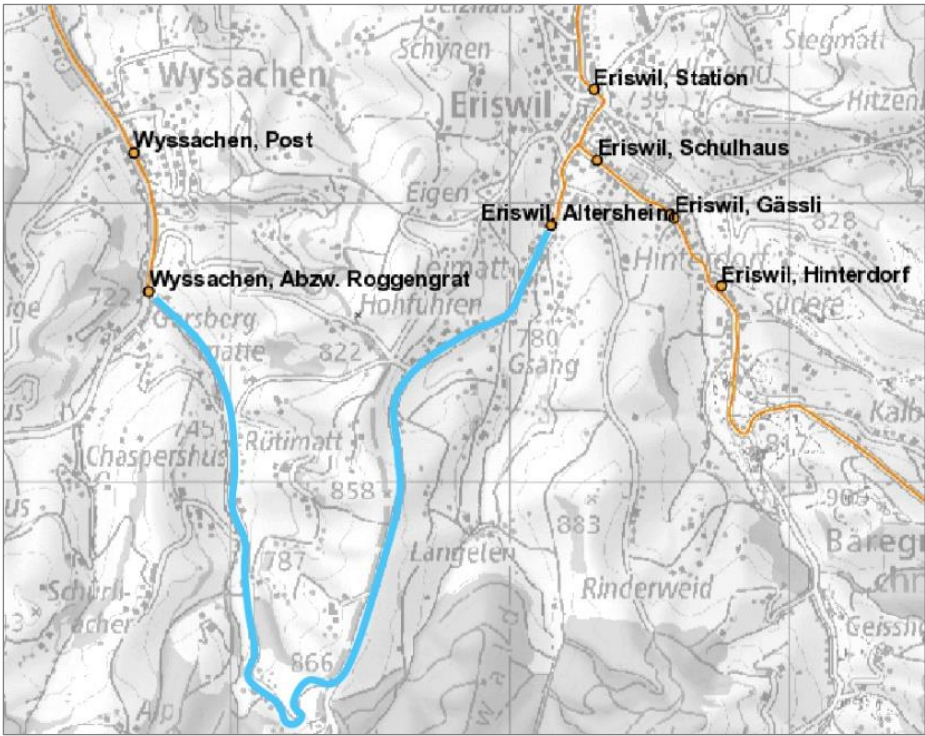
Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
30.491	491	Midi-/Standardbus	Huttwil–Eriswil	2	●	▲

Prüfauftrag	Generelle Überprüfung aufgrund Erfolgskontrolle AGV
Kurspaare	IST: 19.5 NEU: 18.0
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	– Neues Konzept am Mittag Linien 491 Huttwil–Eriswil und 493 Huttwil–Wyssachen zur Integration des Schülerverkehrs führt zum Wegfall des heutigen Kurses Huttwil–Eriswil um 12.17 Uhr (siehe nachfolgendes Kap. 19) – Aufhebung Kurspaar um 13.30 Uhr (Huttwil ab 13.17, Eriswil ab 13.28) ohne grössere Auswirkungen auf Angebotsqualität insgesamt (siehe nachfolgendes Kap. 19)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	– AUSL: Ja Minimalvorgabe Angebotsstufe 2 erreicht – KDG: Nein
Erwägungen Würdigung	– Wegfall Mittagskurs Huttwil ab 12.17 wird mit neuem Rundkurs kompensiert – Streichung Kurspaar um 13.30 Uhr zur Erreichung Minimalanforderungen vertretbar: – Sehr geringe Nachfrage (3 Einsteiger pro Richtung). – Weitere Fahrgelegenheiten 30 Minuten früher und 30 Minuten später (30'-Takt von 12 bis 14 Uhr stellt angesichts Nachfrage Überangebot dar) – Kurspaar um 13.30 Uhr für Schülerverkehr nicht relevant – Linie erreicht mit 18 Kurspaaren die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung Angebotsstufe 2 – Mangels Alternativen soll bestehendes Angebotskonzept u.a. Verknüpfung mit Linien 493 von/nach Wyssachen und 481 von/nach Sumiswald–Grünen grundsätzlich beibehalten werden

Antrag AK 2022–2025	JA ☒ NEIN ☒ Linie 491 Aufhebung von 3 Kursen am Mittag: – Huttwil ab 12.17 Uhr – Huttwil ab 13.17 Uhr – Eriswil ab 13.28 Uhr
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒

19 Linie 493 Huttwil–Wyssachen / Integration Schülerverkehr am Mittag

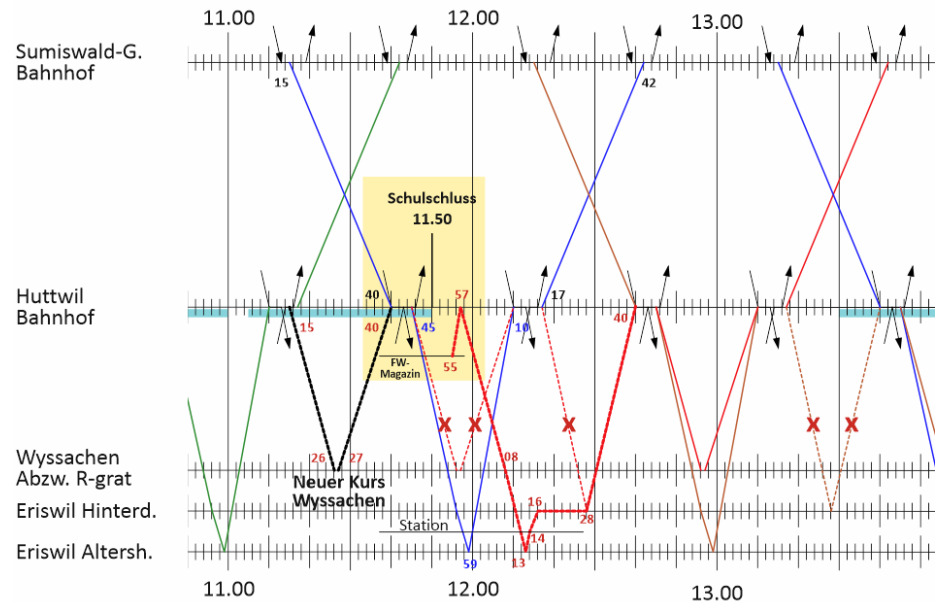
Kurs- buch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					AUSL	KDG
30.493	493	Midi-/Standardbus	Huttwil–Wyssachen	1	▲	●

Prüfauftrag	Integration Schülertransportbedürfnisse am Mittag
Kurspaare	IST: 12.0 NEU: 12.5
Auf-/Abstufung	Nein
Nachweise Machbarkeit	Problemstellung Schülertransporte am Mittag siehe Anhang E ▪ Lösungsansatz Rundkurs  – Aufgrund Rahmenbedingungen (Verfügbarkeit Fahrzeuge, Kosten etc.) Lösungsansatz mit Rundkursbetrieb via Fritzenfluh als einzig sinnvolle Alternative

Nachweise

Machbarkeit

- Fahrplanvorschlag



- Kurspaar Huttwil–Eriswil Huttwil ab 11.45 Uhr und Eriswil ab 11.59 Uhr unverändert erhalten
- Kurspaar Huttwil–Wyssachen Huttwil ab 11.45 Uhr und Wyssachen ab 11.57 Uhr aufgehoben beziehungsweise durch neuen Rundkurs ersetzt
- Neues Kurspaar Linie 493 Huttwil ab 11.15 Uhr und Wyssachen ab 11.27 Uhr (Kompensation wegfallende Fahrgelegenheit zum Bahnhof Huttwil am Mittag für Wyssachen, Schwarzenbach und Fiechten-Quartier infolge Einführung neuer Rundkurs)
- Rundkurs startet bei Haltestelle beim Feuerwehrmagazin und verkehrt wie folgt:
 - Feuerwehrmagazin ab 11.55
 - Huttwil Bahnhof ab 11.57
 - Wyssachen Abzw. Roggengrat ab 12.08
 - Eriswil Altersheim ab 12.13
 - Eriswil Station ab 12.14
 - Eriswil Hinterdorf an 12.16
- Um 12.28 verkehrt Rundkurs in der ordentlichen Taktlage um 12.28 Uhr ab Eriswil Hinterdorf nach Huttwil Bahnhof
- Heutiger Kurs Huttwil ab 12.17 Uhr und Eriswil Hinterdorf an 12.28 Uhr entfällt zwangsläufig, da neuer Rundkurs Gegenkurs darstellt
- Aufhebung Kurspaar Huttwil–Eriswil um 13.30 Uhr siehe Kap 18

Auswirkungen Erfolgskontrolle

- AUSL: Nein (Linie 491 siehe Kap. 18)
- KDG: Nein

Erwägungen Würdigung	– Schülertransporte am Mittag können sowohl für Wyssachen als auch Eriswil effizient gelöst werden – Am Montag, 15. April 2019 fand in Huttwil Besprechung mit den betroffenen Gemeinden Eriswil, Wyssachen und Huttwil und Schulleitung Huttwil statt – Alle Beteiligten begrüssen Lösungsvorschlag mit Rundkurs am Mittag und wünschen rasche Umsetzung – Heutige Probleme am Mittag stellen sich in ähnlicher Form auch bei Schulschluss am Nachmittag um 16 und 17 Uhr (Schulschluss 16.05 Uhr und Busabfahrten beide Linien um 16.45 Uhr, Schulschluss 17.00 Uhr und Busabfahrt Linie 491 um 17.45 Uhr) – Bei weiteren Planungsarbeiten/Angebotsoptimierungen soll nach Vorliegen Erkenntnisse zum Rundkursbetrieb am Mittag auch Zweckmässigkeit Rundkursbetrieb am Nachmittag geprüft werden (1. Priorität Schülertransportbedürfnisse Schulschluss 17.00 Uhr, 2. Priorität Schülertransportbedürfnisse Schulschluss 16.05 Uhr) – Weitere Option: Einführung Rundkurs am Vormittag zwischen 9 und 10 Uhr
---------------------------------	--

Antrag AK 2022–2025	JA ☒ NEIN ☒	Linie 493 A) Einführung Rundkurs Huttwil–Wyssachen–Eriswil–Huttwil am Mittag Montag bis Freitag B) Einführung zusätzliches Kurspaar zwischen 11.15 und 11.45 Uhr C) Einführung weiterer Rundkurse Huttwil–Wyssachen–Eriswil–Huttwil Montag bis Freitag am Nachmittag und Vormittag als Option
Priorität	1 ☒ 2 ☒ 3 ☒	

Im Anhang F ist das vorgeschlagene Fahrplankonzept Montag bis Freitag am Mittag auf den beiden Linien 491 und 493 als Tabellenfahrplan abgebildet.

Bemerkung zum Zeithorizont für die Umsetzung des Rundkursbetriebes am Mittag

Aus Sicht aller Teilnehmer der Besprechung vom 15. April 2019 in Huttwil (siehe oben) soll das vorgeschlagene Angebotskonzept am Mittag mit dem Rundkursbetrieb bereits per Fahrplan 2020 eingeführt werden. Die entsprechenden Vorkehrungen konnten getroffen werden. Im Rahmen des nationalen Fahrplanverfahrens zum Fahrplan 2020 wird für die Vernehmlassung zu den Linien 491 und 493 bereits das neue Mittags-Fahrplankonzept aufgeschaltet.

Kann der Rundkursbetrieb am Mittag aufgrund der Mitwirkungsergebnisse zum nationalen Fahrplanverfahren bereits per Fahrplan 2020 eingeführt werden und wird dieser in der aufgezeigten Form vom Kanton bestellt, werden die Anträge A) und B) zuhanden des Kantonalen Angebotsbeschlusses 2022–2025 obsolet.

Anhang

Anhang A

Linie 51 Langenthal–Melchnau / Anschlüsse Langenthal

▪ Heutiges Angebotskonzept und Umsteigezeiten

(nur Umsteigebeziehungen IR/RE nach/von Bern und Olten beurteilt; für die S6/S7 nach/von Huttwil und die Strecke 413 nach/von Oensingen–Solothurn gilt die Beurteilung für die IR/RE nach/von Bern sinngemäss)

Lastrichtung Morgen/Vormittag	Lastrichtung Nachmittag/Abend
Langenthal Melchnau, Oberdorf Altbüren Hiltbrunnen Grossdietwil Post 40.051	Langenthal Melchnau, Oberdorf Altbüren Hiltbrunnen Grossdietwil Post 40.051
– Nach IR/RE Bern 14' – Von IR/RE Bern 26' – Nach IR/RE Olten 7'/8' – Von IR/RE Olten 19'	– Nach IR/RE Bern 25' – Von IR/RE Bern 15' – Nach IR/RE Olten 18'/19' – Von IR/RE Olten 8'

Anhang A

Linie 51 Langenthal–Melchnau / Anschlüsse Langenthal

▪ Würdigung Vorschlag Gemeinde Melchnau

(nur Umsteigebeziehungen IR/RE nach/von Bern und Olten beurteilt; für die S6/S7 nach/von Huttwil und die Strecke 413 nach/von Oensingen–Solothurn gilt die Beurteilung für die IR/RE nach/von Bern sinngemäss)

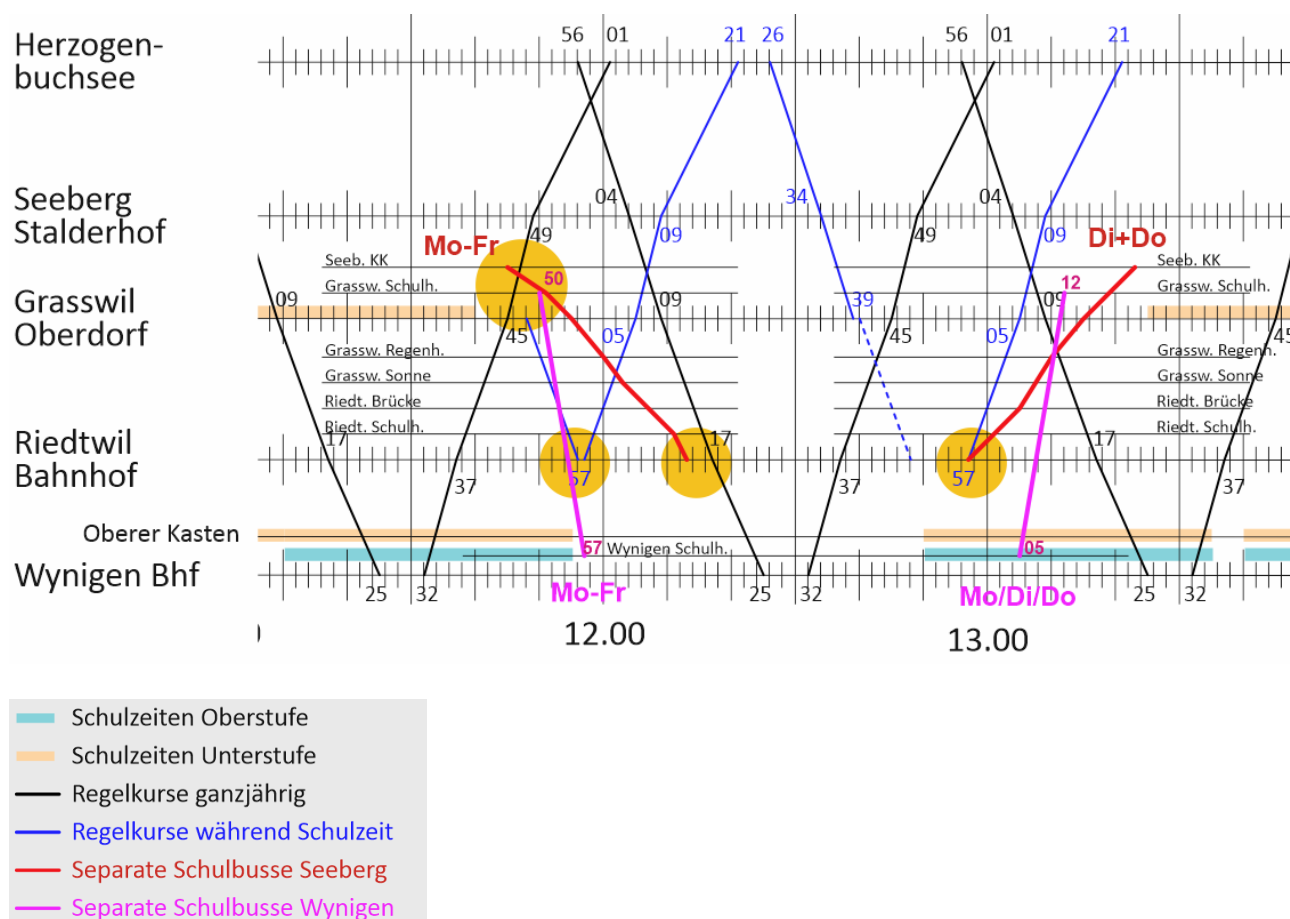
Lastrichtung Morgen/Vormittag	Lastrichtung Nachmittag/Abend
- Nach IR/RE Bern 14' - Von IR/RE Bern 5' - Nach IR/RE Olten 7'/8' - Von IR/RE Olten 28'	- Nach IR/RE Bern 3' - Von IR/RE Bern 15' - Nach IR/RE Olten 26'/27' - Von IR/RE Olten 8'

- Die Zielsetzung der Anschlussverbesserungen von/nach Bern, Huttwil und Oensingen–Solothurn in der jeweiligen Gegenlastrichtung wird erreicht.
- Da die IR/RE-Anschlüsse nach/von Olten in der Lastrichtung nach wie vor vorgesehen sind, ergeben sich nach/von Burgdorf–Bern in Lastrichtung keine Verbesserungen.
- Als grosser Nachteil werden im Vorschlag der Gemeinde Melchnau die attraktiven Durchmesserbeziehungen Bützberg–Langenthal Bahnhof–Langenthal Zentrum in der relevanten Lastrichtung aufgehoben beziehungsweise sie sind mit unattraktiven Wartezeiten am Bahnhof Langenthal verbunden.

Anhang B

Linie 54 Herzogenbuchsee–Wynigen / Organisierte Schülertransporte ausserhalb RPV

▪ Situation und Ausgangslage Mittag



Am Morgen und nach dem Mittag sind die regulären Zusatzgebote der Linie 54 (blaue Kurse) so konzipiert, dass für die Primarschüler und Kindergartenkinder aus Riedtwil und Hermiswil Transportmöglichkeiten zur Primarschule in Grasswil (Haltestelle Grasswil Post) und zum Kindergarten in Seeberg (Haltestelle Seeberg Stalderhof) bestehen. Die regulären Kurse werden aber nur von den Primarschülern benutzt. Für die Kindergartenkinder verkehrt +/- zeitgleich ein separater Schulbus, welcher die Kinder aus Riedtwil und Hermiswil bei den offiziellen ÖV-Haltestellen einsammelt und ab der Haltestelle Seeberg Stalderhof direkt vor den Kindergarten verkehrt (rote Kurse). Aus Gründen des Schülerausgleichs/Klassengrößen besuchen zudem je nach Schuljahr mehr oder weniger Primarschüler aus Wynigen die Primarschule in Grasswil. Für diese Primarschüler wiederum verkehrt ebenfalls +/- zeitgleich zum Regelkurs ein separater Schulbus ab Wynigen zum Schulhaus in Grasswil (violette Kurse).

Am Mittag und am Nachmittag nach Schulschluss präsentiert sich die Situation analog. Die Primarschüler aus Hermiswil und Riedtwil benutzen das Regelangebot. Für die Kindergartenkinder aus Hermiswil und Riedtwil sowie für die Primarschüler aus Wynigen verkehrt jeweils um ca. 12 und 15 Uhr ein separater Schulbus zeitlich parallel zu den Regelkursen (Schulschluss Nachmittag nicht separat dargestellt, siehe Regelangebot und Schulbusse am Mittag).

Anhang C

Linie 54 Herzogenbuchsee–Wynigen / Tabellenfahrplan 2022 Mo–Fr (Entwurf)

40.054 Herzogenbuchsee-Seeberg-Wynigen		Fahrplan 20XX - Montag bis Freitag															
		Ohne Kurspaar Herzogenbuchsee ab 23:58 und Wynigen ab 00:32 (nur Nacht Fr/Sa)															
→		05:36	06:36	07:36	08:36	09:36	10:36	11:06	11:35	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36	19:36
	Olten 450	05:54	06:54	07:54	08:54	09:54	10:54	11:23	11:53	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54	19:54
	Herzogenbuchsee																
	Herzogenbuchsee, Bahnhof	05:56	06:56	07:56	08:56	09:56	10:56	11:36	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56	19:56
	Herzogenbuchsee, Bernstrasse	05:57	06:57	07:57	08:57	09:57	10:57	11:37	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	18:57	19:57
	Oberöznz, Kreuz	05:59	06:59	07:59	08:59	09:59	10:59	11:39	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	18:59	19:59
	Oberöznz, Moos	06:00	07:00	07:26	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00
	Oberöznz, Kreuzstr.-Burgäschli	06:01	07:01	07:27	08:01	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01	20:01
	Seeberg BE, Schlüssel	06:02	07:02	07:28	08:02	09:02	10:02	11:02	12:02	12:32	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:02
	Seeberg BE, Stalderhof	06:04	07:04	07:30	08:04	09:04	10:04	11:04	12:04	12:34	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04
	Grasswil, Post	06:07	07:07	07:33	08:07	09:07	10:07	11:07	12:07	12:37	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07	19:07
	Grasswil, Oberdorf	06:09	07:09	07:35	08:09	09:09	10:09	11:09	12:09	12:39	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09
	Grasswil, Post	06:10	07:10	07:36	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	12:40	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10
	Grasswil, Regenhalden	06:12	07:12	07:38	08:12	09:12	10:12	11:12	12:12	12:42	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12
	Grasswil, Sonne	06:13	07:13	07:39	08:13	09:13	10:13	11:13	12:13	12:43	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	19:13
	Hermiswil, Brücke	06:15	07:15	07:41	08:15	09:15	10:15	11:15	12:15	12:45	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	19:15
	Riedtwil, Schulhaus	06:16	07:16	07:42	08:16	09:16	10:16	11:16	12:16	12:46	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16	19:16
	Riedtwil, Bahnhof	06:17	07:17	07:43	08:17	09:17	10:17	11:17	12:17	12:47	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17
	Riedtwil, Mittlerer Kasten	06:18	07:18	07:44	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	12:48	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18
	Wynigen, Oberer Kasten	06:18	07:18	07:44	08:18	09:18	10:18	11:18	12:18	12:48	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18
	Wynigen, Grütermatt	06:21	07:21	07:47	08:21	09:21	10:21	11:21	12:21	12:51	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21
	Wynigen, Bahnhof	06:25	07:25	07:51	08:25	09:25	10:25	11:25	12:25	12:55	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25
	Wynigen 450	06:31	07:31	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:31	19:31	20:31	21:31
	Bern	06:53	12:53	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53	19:53	20:53	21:53

Anhang C

Linie 54 Herzogenbuchsee–Wynigen / Tabellenfahrplan 2022 Mo–Fr (Entwurf)

	06:06	07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06	20:06	21:06	22:06
Bern																	
Wynigen 450	06:26	07:26	08:26	09:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26	16:26	17:26	18:26	19:26	20:26	21:26	22:26
Wynigen, Bahnhof	06:32	06:52	07:32	07:52	08:32	09:32	10:32	11:32	12:06	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32
Wynigen, Grüttermatt	06:33	06:53	07:33	07:53	08:33	09:33	10:33	11:33	12:07	12:33	13:33	14:33	15:33	16:33	17:33	18:33	19:33
Wynigen, Oberer Kasten	06:35	06:55	07:35	07:55	08:35	09:35	10:35	11:35	12:09	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35
Riedwil, Mittlerer Kasten	06:35	06:55	07:35	07:55	08:35	09:35	10:35	11:35	12:09	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35	19:35
Riedwil, Bahnhof	06:07	06:37	06:57	07:37	07:57	08:37	09:37	10:37	11:37	12:11	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37
Riedwil, Schulhaus	06:08	06:38	06:58	07:38	07:58	08:38	09:38	10:38	11:38	12:12	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38
Hermiswil, Brücke	06:09	06:39	06:59	07:39	07:59	08:39	09:39	10:39	11:39	12:13	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	17:39	18:39
Grasswil, Sonne	06:11	06:41	07:01	07:41	08:01	08:41	09:41	10:41	11:41	12:15	12:41	13:05	13:41	14:41	15:41	16:41	17:41
Grasswil, Regenhalden	06:12	06:42	07:02	07:42	08:02	08:42	09:42	10:42	11:42	12:16	12:42	13:06	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42
Grasswil, Post	06:14	06:44	07:04	07:44	08:04	08:44	09:44	10:44	11:44	12:18	12:44	13:08	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44
Grasswil, Oberdorf	06:15	06:45	07:05	07:45	08:05	08:45	09:45	10:45	11:45	12:19	12:45	13:09	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45
Grasswil, Post	06:17	06:47	07:07	07:47	08:07	08:47	09:47	10:47	11:47	12:21	12:47	13:11	13:47	14:47	15:47	16:47	17:47
Seeburg BE, Stalderhof	06:19	06:49	07:09	07:49	08:09	08:49	09:49	10:49	11:49	12:23	12:49	13:13	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49
Seeburg BE, Schlüssel	06:21	06:51	07:11	07:51	08:11	08:51	09:51	10:51	11:51	12:25	12:51	13:15	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51
Oberöznz, Kreuzstr.-Burgäsch	06:22	06:52	07:12	07:52	08:12	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:16	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52
Oberöznz, Moos	06:23	06:53	07:13	07:53	08:13	08:53	09:53	10:53	11:53	12:53	13:17	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	18:53
Oberöznz, Kreuz	06:24	06:54	07:14	07:54	08:14	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:18	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54
Herzogenbuchsee, Bernstrasse	06:25	06:55	07:15	07:55	08:15	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:19	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	18:55
Herzogenbuchsee, Bahnhof	06:31	07:01	07:21	08:01	08:21	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	13:25	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01
Herzogenbuchsee	06:35	07:05	07:35	08:05	08:35	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	13:35	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05
Olten 450	06:54	07:24	07:54	08:24	08:54	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	13:54	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24

Taktückenschliessungen
(Nachmittag 1. Priorität / Vormittag 2. Priorität)

Verschiebung Kurspaar

Für Schüler relevante Kurse



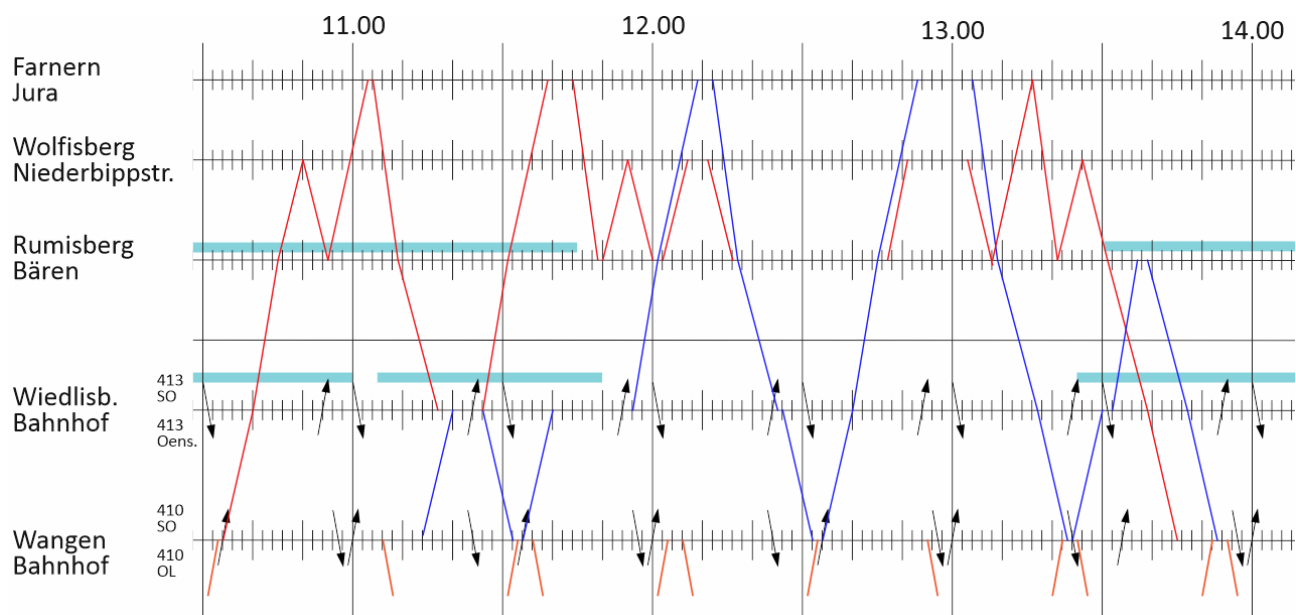
Stand: 7.05.2019 / rha

Anhang D

Linie 58 Farnern–Wiedlisbach–Wangen a.A. / Ausgangslage für Gesamtüberprüfung

Das heutige Angebot auf der Linie 58 ist in absoluter Priorität auf die Schülertransportbedürfnisse im Schulverband Farnern-Rumisberg-Wolfisberg und auf die Schülertransporte der Berhanggemeinden nach Wiedlisbach ausgerichtet. Für die Bedienung der Berhanggemeinden mit den insgesamt eher bescheidenen Gesamtpotenzialen (Farnern, Rumisberg und Wolfisberg zusammen rund 870 Einwohner, Stand 2018) sind zwei Fahrzeuge erforderlich. Das Angebot insgesamt ist stark bedarfsorientiert, unübersichtlich und benutzerunfreundlich.

Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem grafischen Fahrplan 2019 für die Mittagszeit:



Die heutige Nachfrage aus Farnern und Wolfisberg ist abgesehen von den transportierten Schülern bescheiden. Beispielsweise verkehren von Rumisberg nach Wolfisberg 9 Kurse ohne Schülertransporte und insgesamt werden täglich nur 3 Personen transportiert. Dasselbe gilt für die Gegenrichtung ebenfalls (10 Kurse mit einer Gesamtnachfrage von 3 Personen täglich).

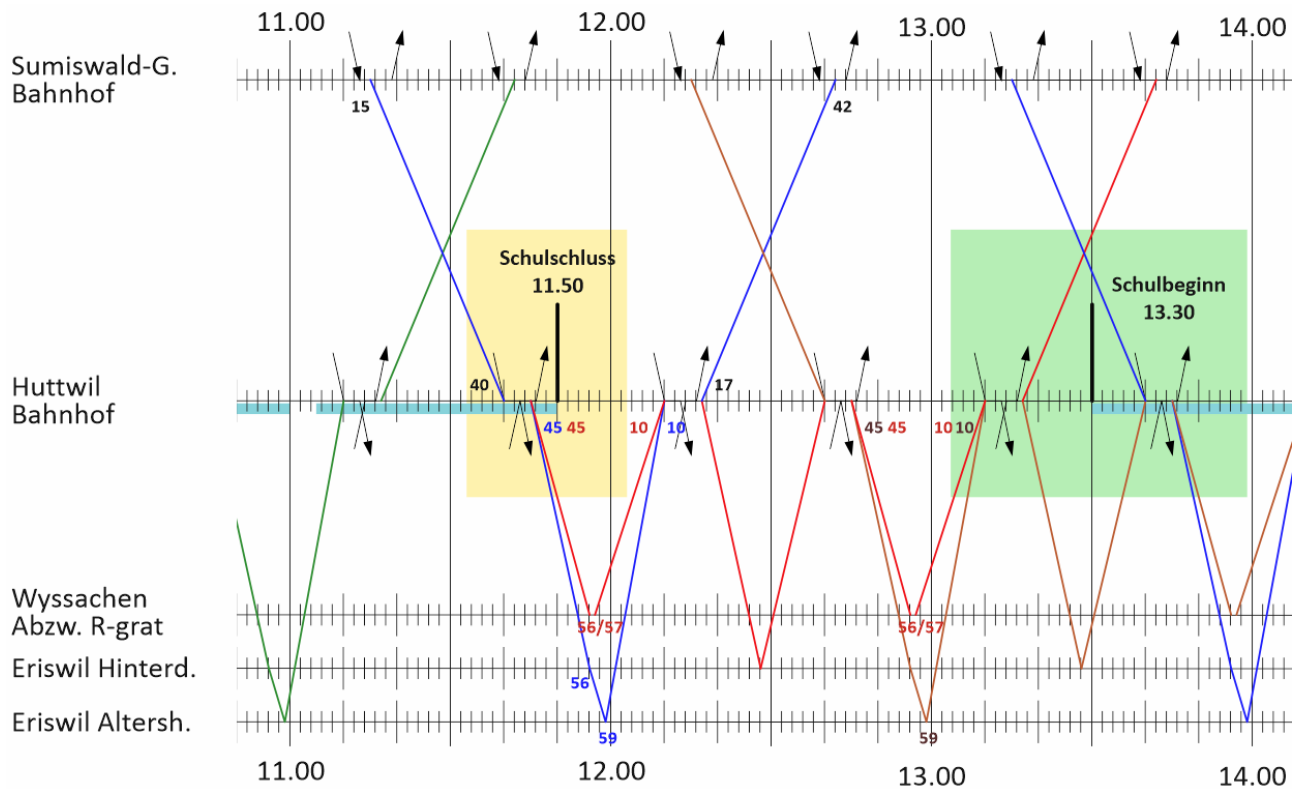
Verantwortlich für die ungenügende Nutzung des Angebotes im Pendler-, Gelegenheits- und Freizeitverkehr ist in erster Linie das heute unübersichtliche, benutzerunfreundliche und auf die Schülertransporte ausgerichtete Bedarfsangebot.

Am 19. Mai 2019 haben die Gemeinden Wolfisberg und Niederbipp an der Urne deutlich eine Gemeindefusion angenommen (Niederbipp mit 77%, Wolfisberg mit 87%). Mit der Fusion werden die Schülerinnen und Schüler aus Wolfisberg neu die Schulen in Niederbipp besuchen. Auszüge Fusionsabklärungsbericht 4704 vom 21. Januar 2019:

- Seite 46 *Ab dem Schuljahr 2021/2022 werden grundsätzlich alle Schülerinnen und Schüler der Einwohnergemeinde Niederbipp – d.h. namentlich auch jene aus der Ortschaft Wolfisberg – die Schulen in Niederbipp besuchen.*
- Seite 46 *Die Einwohnergemeinde Niederbipp wird ab August 2021 einen Schülertransport für die Schülerinnen und Schüler aus Wolfisberg organisieren.*

Anhang E

Linie 493 Huttwil–Wyssachen / Problemstellung Schülertransporte am Mittag



Die obenstehende grafische Fahrplandarstellung zeigt die heutige Problematik:

- Um 11.45 Uhr verkehrt ab Bahnhof Huttwil ein Kurs nach Eriswil (Linie 491) und ein Kurs nach Wyssachen (Linie 493) in den ordentlichen Taktlagen.
- Die ordentlichen Taktlagen ergeben sich aus den Zugsanschlüssen nach/von Langenthal und Willisau–Luzern in Huttwil (Anschlüsse S6 und S7).
- Schulschluss der Oberstufenschule in Huttwil am Mittag ist um 11.50 Uhr, womit die Schüler aus Wyssachen und Eriswil keine Rückfahrtmöglichkeit am Mittag besitzen.
- Für den Schulbeginn am Nachmittag um 13.30 Uhr stellt sich die Problematik nicht, da um 13.10 Uhr sowohl ein Kurs aus Eriswil als auch aus Wyssachen am Bahnhof Huttwil eintrifft.

Anhang F

Linie 491 Huttwil–Eriswil und Linie 493 Huttwil–Wyssachen / Tabellenfahrplan Mittag

Fahrplan 2019 Montag-Freitag

Fahrplan 2020 Montag-Freitag

30.491 Huttwil-Eriswil



Langenthal	.....	11:20	11:50	12:20	12:50	13:20	.....
Huttwil 440	.....	11:40	12:10	12:40	13:10	13:40	.....
Wolhusen	.....	10:46	11:46	12:16	12:46	13:16	.....
Huttwil 440	.....	11:14	12:14	12:43	13:14	13:43	.....
Huttwil, Bahnhof	....	11:45	12:17	12:45	13:17	13:45	....
Huttwil, Uech	.....	11:47	12:19	12:47	13:19	13:47	.....
Tschäppel	.....	11:49	12:21	12:49	13:21	13:49	.....
Eriswil, Station	.....	11:52	12:24	12:52	13:24	13:52	.....
Eriswil, Hinterdorf	.....	11:56	12:28	12:56	13:28	13:56	.....
Eriswil, Altersheim	.....						.....

.....	11:20		12:20	12:50	13:20	.....
.....	11:40		12:40	13:10	13:40	.....
.....	10:46		12:16	12:46	13:16	.....
.....	11:14	1)	12:43	13:14	13:43	.....
....	11:45	11:57	12:45	13:17	13:45	....
.....	11:47	|	12:47	13:19	13:47	.....
.....	11:49	|	12:49	13:21	13:49	.....
.....	11:52	12:14	12:52	13:24	13:52	.....
.....	11:56	12:16	12:56	13:28	13:56	.....
		1)				



Eriswil, Hinterdorf	....	11:56	12:28	12:56	13:28	13:56	....
Eriswil, Altersheim	.....	11:59	|	12:59	|	13:59	.....
Eriswil, Station	.....	12:01	12:31	13:01	13:31	14:01	.....
Tschäppel	.....	12:03	12:33	13:03	13:33	14:03	.....
Huttwil, Uech	.....	12:05	12:35	13:05	13:35	14:05	.....
Huttwil, Bahnhof	.....	12:10	12:40	13:10	13:40	14:10	.....
Huttwil 440	.....	12:13	12:43	13:13	13:43	14:43	.....
Wolhusen	.....	12:41	13:11	13:41	14:11	15:11	.....
Huttwil 440	.....	12:16	12:46	13:16	13:46	14:16	.....
Langenthal	.....	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	.....

....	11:56	12:16	12:28	12:56	13:28	13:56	....
.....	11:59	12:13	|	12:59	|	13:59	.....
.....	12:01	12:14	12:31	13:01	13:31	14:01	.....
.....	12:03		12:33	13:03	13:33	14:03	.....
.....	12:05		12:35	13:05	13:35	14:05	.....
.....	12:10		12:40	13:10	13:40	14:10	.....
.....	12:13	12:43	12:43	13:13	13:43	14:43	.....
.....	12:41	13:11	13:11	13:41	14:11	15:11	.....
.....	12:16	12:46	12:46	13:16	13:46	14:16	.....
.....	12:38	13:08	13:08	13:38	14:08	14:38	.....

1)

Fährt via Wyssachen, Huttwil Bahnhof ab 11:57

30.493 Huttwil-Wyssachen



Langenthal	.....	09:20	11:20	12:20	13:20	.....	.....
Huttwil 440	.....	09:40	11:40	12:40	13:40	.....	.....
Wolhusen	.....			12:16	13:16	.....	.....
Huttwil 440	.....			12:43	13:43	.....	.....
Huttwil, Bahnhof	....	09:45	11:45	12:45	13:45	.....	.....
Huttwil, Fiechten	.....	09:47	11:47	13:45	13:47	.....	.....
Huttwil, Schwarzenbach	.....	09:49	11:49	13:47	13:49	.....	.....
Wyssachen, Dorf	.....	09:52	11:52	13:50	13:52	.....	.....
Wyssachen, Abzw. Roggengrat	.....	09:56	11:56	13:54	13:56	.....	.....
Wyssachen, Fritzenfluh	.....					.....	.....

.....	09:20	10:50	11:20	12:20	13:20	.....	.....
.....	09:40	11:10	11:40	12:40	13:40	.....	.....
.....				12:16	13:16	.....	.....
.....			2)	12:43	13:43	.....	.....
....	09:45	11:15	11:57	12:45	13:45	.....	.....
.....	09:47	11:17	11:59	12:47	13:47	.....	.....
.....	09:49	11:19	12:01	12:49	13:49	.....	.....
.....	09:52	11:22	12:04	12:52	13:52	.....	.....
.....	09:56	11:26	12:08	12:56	13:56	.....	.....
			12:10				



Wyssachen, Abzw. Roggengrat	.....	09:57	11:57	12:57	13:57	.....	.....
Wyssachen, Dorf	.....	09:58	11:58	12:58	13:58	.....	.....
Huttwil, Schwarzenbach	.....	10:03	12:03	13:03	14:03	.....	.....
Huttwil, Fiechten	.....	10:04	12:04	13:04	14:04	.....	.....
Huttwil, Bahnhof	.....	10:10	12:10	13:10	14:10	.....	.....
Huttwil 440	.....		12:13	13:13		.....	.....
Wolhusen	.....		12:41	13:41		.....	.....
Huttwil 440	.....		10:16	12:16	13:16	14:16	.....
Langenthal	.....		10:38	12:38	13:38	14:38	.....

.....	09:57	11:27		12:57	13:57	.....	.....
.....	09:58	11:28		12:58	13:58	.....	.....
.....	10:03	11:33		13:03	14:03	.....	.....
.....	10:04	11:34		13:04	14:04	.....	.....
.....	10:10	11:40		13:10	14:10	.....	.....
.....		11:43		13:13		.....	.....
.....		12:11		13:41		.....	.....
.....	10:16	12:16		13:16	14:16	.....	.....
.....	10:38	12:38		13:38	14:38	.....	.....

2) Fährt 11:55 ab Feuerwehrmagazin