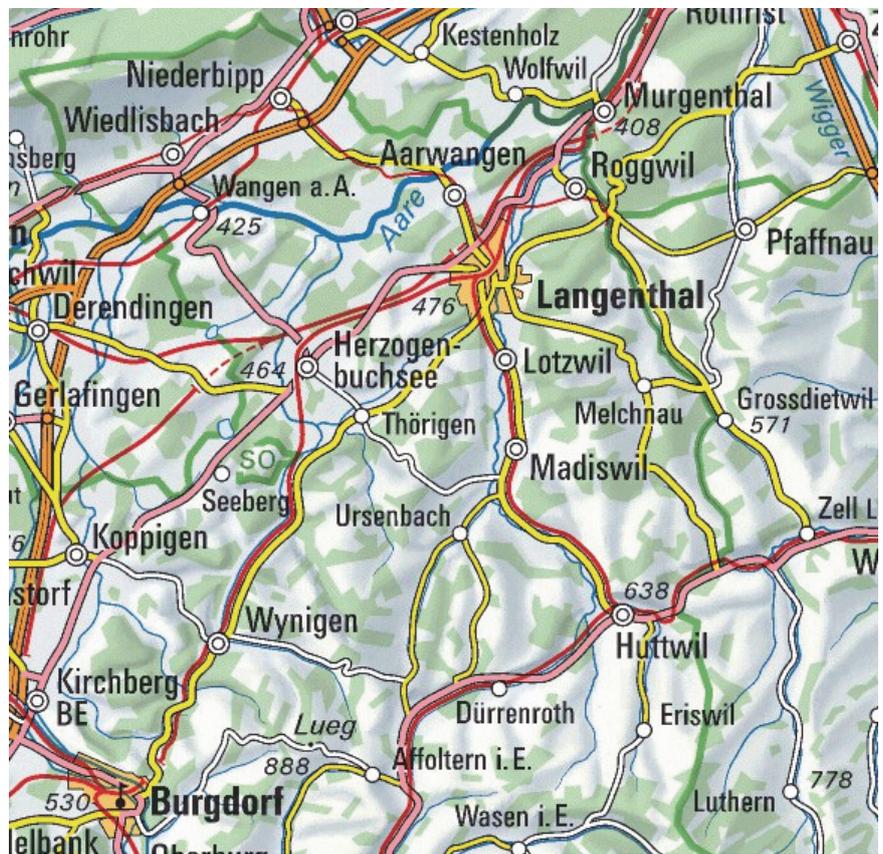


Regionales Angebotskonzept 2018 – 2021

Schlussbericht, Antrag an die Regionale Verkehrs-konferenz Oberaargau vom 20. Mai 2016

Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau

7. März 2016



Bearbeitung

Herbert Elsener

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SIA

Simon Vogt

dipl. Ing. ETH/SVI

Peter Schoop

dipl. Ing. ETH/SVI

Oliver Maier

Bauzeichner

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung durch den Ausschuss Verkehr der RVK 2

Fritz Scheidegger

Präsident Ausschuss Verkehr (A-RVK)

Thomas Rufener

Vizepräsident Ausschuss Verkehr (A-RVK)

Stefan Costa

Sekretär A-RVK + Geschäftsführer Region Oberraargau

Hans Kaspar Schiesser

Mitglied A-RVK, Wahlkreis II

Daniel Andres

Mitglied A-RVK, Wahlkreis III

Kurt Christen

Mitglied A-RVK, Wahlkreis VI

Alexander Hug

Mitglied A-RVK, Wahlkreis VII

Adrian Wüthrich

Mitglied A-RVK, Wahlkreis VIII

Bruno Meier

Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr

Jürg Bitterli

Kanton Aargau, Baudep., Sektion Öffentlicher Verkehr

Thomas Schemm

Verkehrsverbund Luzern

Ludwig Dünbier

Kanton Solothurn, Amt für Verkehr & Tiefbau

Markus Flück

Aare Seeland mobil AG (ASm)

Andreas Scherrer

BLS AG

Dieter Rehmann

SBB Personenverkehr, Regionalverkehr Nordwestschweiz

Daniel Lauterburg

IGöV Oberraargau / Busland AG

Fredy Lindegger

VCS

Valentin Kreienbühl

Luzerner Gemeinden im Rottal

Peter Schläppi

Pro Bahn Schweiz

Rainer Frösch

Regionalverband zofingenregio

Titelbild: map.geo.admin.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Prozess	7
	Erarbeitungsprozess	8
2	Ausgangslage	10
2.1	Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK)	10
2.2	Regionales Angebotskonzept und kantonaler Angebotsbeschluss 2014- 2017	12
2.3	Bahnangebot / Ausbauschnitt STEP 2030	13
2.4	Überprüfen der gesetzlichen Vorgaben	14
2.5	Weitere Grundlagendokumente	14
3	Analyse	16
3.1	ÖV-Netz	16
3.2	Linienweise Betrachtung	16
3.3	Anliegen der Gemeinden	19
3.4	Wichtige Zielorte	19
3.5	Anschlüsse Bus – Bahn	23
3.6	Umsteigeströme in Langenthal	24
3.7	Potenzialanalyse ausgewählter Gebiete	25
4	Prüfung von Alternativen	26
4.1	3 Szenarien	26
4.2	Szenario «Reaktion auf Markt»	27
4.3	Szenario «Ausdehnung Bedienungsgebiet»	29
4.4	Szenario «Effektivität»	31
4.5	Erkenntnisse	33
5	Künftiges ÖV-Angebot	34
5.1	Rahmenbedingungen	34
5.2	Grundsätze	35
5.3	Zukunftsbild	36
5.4	Bedienungszeiträume	38
5.5	Überprüfung der Anliegen der Gemeinden	38
6	Unbestrittene Angebote	39
6.1	Bahnangebot Solothurn – Niederbipp/Oensingen – Langenthal	39
6.2	Bahnangebot Langenthal – St. Urban	39
6.3	Bahnangebot Langenthal – Huttwil	40
6.4	Busangebot Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal	40
6.5	Busangebote zwischen Herzogenbuchsee und Wangen a. A.	41
6.6	Busangebote zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn	41
6.7	Busangebot nach Rumisberg und Farnern	41
6.8	Stadtbusangebote in Langenthal	42
7	Angebote mit Überprüfungsbedarf	43
7.1	Vorbemerkungen	43
7.2	Busangebote Herzogenbuchsee – Bleienbach – Langenthal und Langenthal – Thunstetten	43
7.3	Busangebot Langenthal – Melchnau – Grossdietwil	44
7.4	Busangebot Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen	45
7.5	Busangebote im Raum Huttwil (nach Sumiswald-Grünen, Eriswil und Wyssachen)	46

8	Fernverkehr	47
9	Ausblick: Autonomes Fahren	48
10	Zusammenfassung der Anträge	50
	Anhang	52
	Anhang 1: Zusammenfassung der Anliegen der Gemeinden	52
	Anhang 2: Koordinierter Brief der RVK 2 und 3 an die SBB	54
	Anhang 3: Auswertung der Mitwirkung	56

1 Aufgabenstellung und Prozess

Aufgabenstellung

Die regionalen Verkehrskonferenzen wurden vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern aufgefordert, die Planung der Regionalen Angebotskonzepte in Angriff zu nehmen. Die Regionalen Angebotskonzepte werden jeweils für einen Zeitraum von 4 Jahren erstellt. Das Regionale Angebotskonzept 2018 – 2021 muss Ende Mai 2016 beim Amt für öffentlichen Verkehr eingereicht werden.

Die Region Oberraargau (RVK 2) umfasst 50 Gemeinden mit gut 80'000 EinwohnerInnen. Im Planungssperimeter befinden sich 6 Bahn- und rund 15 Buslinien.

Die Ziele des Angebotskonzepts sind grundsätzlich:

- Einholen und überprüfen der Anliegen der 51 Gemeinden
- Überprüfung der einzelnen Linien hinsichtlich Erfüllung der Minimalanforderungen gemäss Angebotsverordnung des Kantons Bern
- Erfolgskontrolle der in der Laufzeit der bestehenden Angebotsbeschlusses 2014 – 2017 überarbeiteten bzw. neu gestalteten Angebote
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr, das Integrieren der Inhalte des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) und des Agglomerationsprogramms
- Erneute Beurteilung der im Angebotskonzept 2014 – 2017 nicht berücksichtigten Eingaben
- Integration von neuen Konzepten bzw. Aufzeigen von kostenneutralen Verbesserungsvorschlägen

Alternative zur Fortschreibung?

Die Ausschreibungsgrundlage spricht 2 Aspekte bzw. Anliegen an:

- Es ist davon auszugehen, dass der finanzielle Spielraum für Angebotserweiterung eher gering sein dürfte.
- Nach den Perioden vorab punktueller Angebotsausbauten sollen bisher nicht näher in Betracht gezogene Möglichkeiten alternativer Ansätze in einem grösseren Rahmen unter die Lupe genommen werden.

Die zweite Aussage wurde dahingehend interpretiert, dass neben der Fortschreibung des Bestehenden durchaus auch Überlegungen zu alternativen Konzepten oder zu gewissen Schwerpunktsetzungen gewünscht sind.

Schwerpunkt

Es wurde als wesentliche Aufgabe erachtet, im Rahmen des Angebotskonzepts 2018 – 2021 einerseits den Stellenwert des ÖV im Gesamtsystem herauszuarbeiten. Andererseits sollen mögliche Alternativen zum heutigen Konzept und auch zur Zuordnung der Leistungen entwickelt und beurteilt werden.

Deshalb hat auch eine Diskussion der Zielsetzungen in der RVK 2 stattzufinden:

«Was soll und kann der ÖV leisten?»

Fragestellungen

Die Aufgabenstellung des Regionalen Angebotskonzepts 2018 – 2021 drängt eine Sichtweise in drei Richtungen auf:

- Rückblick und Bilanz zu dem, was bezüglich Angebot und Nachfrage vorliegt;
- Perspektive und Vorgabe, was in nächster Zeit an neuen Anforderungen auf den ÖV zukommt und abzudecken ist;
- Mögliche Alternativen zur heutigen Ausgestaltung.

Konkret stellen sich folgende Fragen:

- Bei welchen Linien sind die Minimalvorgaben nicht erfüllt?
- Wie haben sich die in den letzten Jahren veränderten Angebote (u.a. aufgrund des Angebotskonzepts 2014 – 2017) bewährt?
- Wie sind die Inhalte des RGSK und auch des (neuen) Agglomerationsprogramms im Hinblick auf das Angebotskonzept 2018 – 2021 einzubeziehen?
- Wie sind die Vorschläge bzw. Pendenzen aus dem Angebotskonzept 2014 – 2017 vor dem Hintergrund der Vorgaben neu zu beurteilen?
- Welche Wünsche der Gemeinden können und sollen in der Konzeptplanung einbezogen werden?
- Welche konzeptionellen und / oder fahrplanmässigen (Angebotsstufe) Möglichkeiten bestehen,
 - die Minimalvorgaben (doch) zu erreichen?
 - die neu geschaffenen Angebote zu konsolidieren?
 - für eine Angebotsausweitung bei Erfüllung der Zielvorgaben?
- Wie könnten mögliche Alternativen ausgebildet werden?
- Wie sind die Konzepte der betroffenen Linien konkret auszugestalten im Hinblick auf
 - ein möglichst kundengerechtes Angebot?
 - ein nachhaltiges und längerfristig finanzierbares Angebot?
 - ein zukunftsorientiertes Konzept, das die Anforderungen aus den übergeordneten Planungen berücksichtigt?

Erarbeitungsprozess

Das Regionale Angebotskonzept 2018 - 2021 wurde vom Ausschuss der RVK Oberaargau im Jahr 2015 erarbeitet. Im Juli / August 2015 wurden die Gemeinden mittels einer Online-Umfrage zu ihren Anliegen bzgl. ÖV befragt.

Vom 4. Dezember 2015 bis zum 12. Februar 2016 wurde eine breit abgestützte Mitwirkung (Gemeinden, Kantone, Verbände etc.) zum Schlussbericht durchgeführt. Zudem fand am 21. Januar 2016 in Wangen an der Aare eine Informationsveranstaltung statt, an welcher über die Vorschläge des Ausschusses der RVK Oberaargau orientiert wurde.

An der Sitzung vom 3. März 2016 hat der Ausschuss der RVK Oberaargau alle relevanten Mitwirkungseingaben diskutiert. Die Ergebnisse der Beratung im Ausschuss der RVK Oberaargau sind in den vorliegenden Bericht eingeflossen.

Perimeter

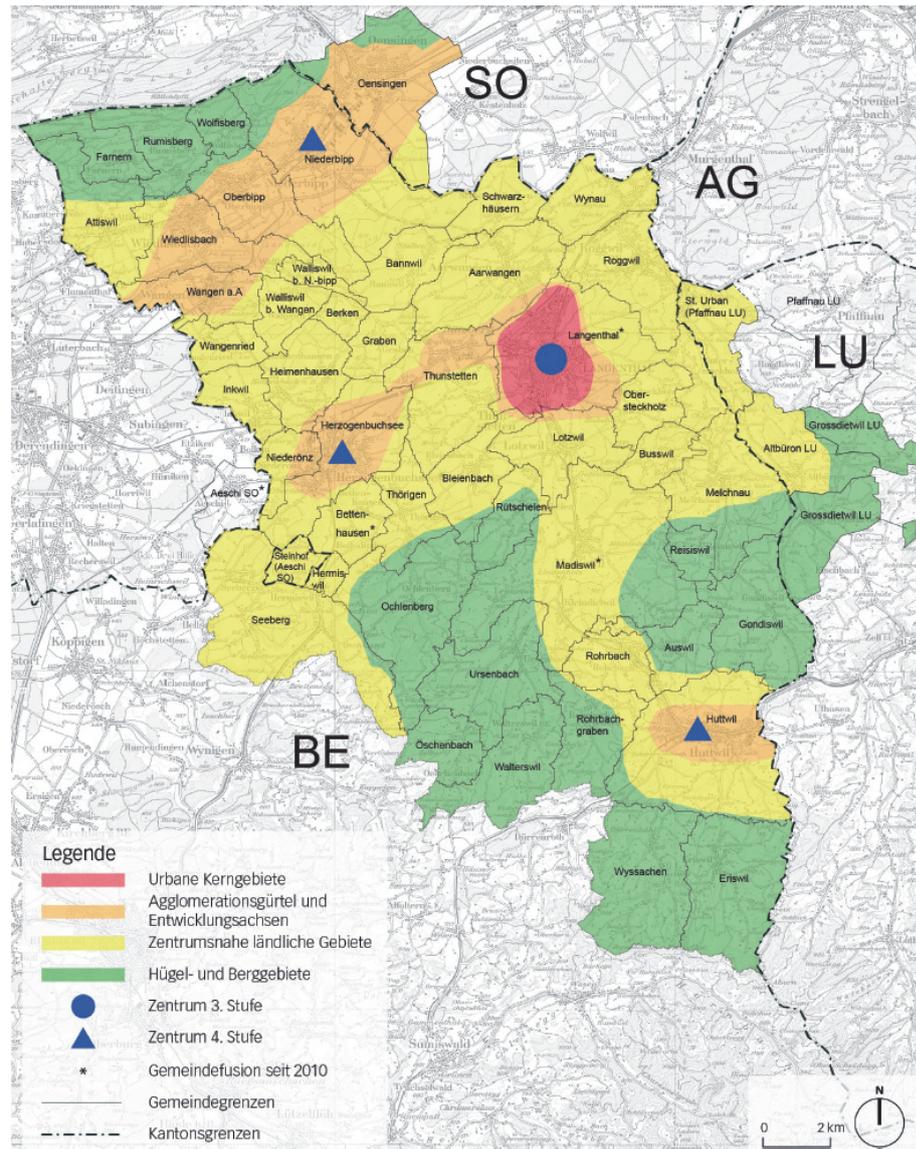


Abbildung 1:
Die Region Oberaargau nach Raumtypen
gemäss Kantonalem Richtplan
(Quelle: RGSK II, Bericht für die kantonale
Vorprüfung)

- Um eine bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sicherzustellen, sind folgende **strategische Grundsätze** zu berücksichtigen:
 - Verkehr und Siedlung sind im Sinne der Nachhaltigkeit zu entwickeln. Dabei sollen die natürlichen Ressourcen geschont, Mensch und Umwelt vor negativen Auswirkungen geschützt, die Mobilitätsgrundbedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt und das Kosten-/ Nutzenverhältnis respektive die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs optimiert werden.
 - Prioritäre Förderung der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsgebieten in den Zentren der 3. und 4. Stufe und in den regionalen räumlichen Schwerpunkten Wohnen/Arbeiten sowie an Standorten, wo eine kostengünstige Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gewährleistet werden kann.
 - Förderung des richtigen Verkehrsmittels am richtigen Ort: Der öffentliche Verkehr ist insbesondere in dicht besiedelten Gebieten zu fördern.
- Die Schwerpunkte der ÖV-Entwicklung umfassen:
 - Busbehinderungen im Strassenverkehr: Verbesserungsmassnahmen sind vorgesehen und werden in die entsprechenden Strassenplanungen integriert.
 - Verbesserte Anbindung der Region an den Fernverkehr: Die Massnahmen der IC-Verbindung über Herzogenbuchsee – Langenthal sowie der Schnellzugsverbindung Huttwil – Langenthal werden weiterhin gefordert.
 - Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte bei regionalen Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten sowie bei Vorranggebieten für die regionale Siedlungserweiterung: Im Massnahmenblatt zum Öffentlichen Verkehr sind Massnahmen bei den entsprechenden Buslinien enthalten.

Massnahmen ÖV

Im Massnahmenpaket Öffentlicher Verkehr – Fernverkehr, Regionalverkehr (ÖV-FV 2 / ÖV-Reg 2) enthalten sind:

- IC-Verbindungen mit Halt in Herzogenbuchsee und Langenthal:
 - Einbau von 4 Schnellfahrweichen im Badwald
- Schnellzugverbindung Langenthal – Huttwil
- Bahnhof Roggwil-Wynau: Verbesserung Zugänglichkeit

Im Massnahmenpaket: Strassengebundener öffentlicher Verkehr (ÖV-Str 2) enthalten sind:

- Bessere Erschliessung der Umlandgemeinden von Langenthal (Aarwangen, Lotzwil, Schwarzhäusern, Thunstetten/Bützberg, Wynau)
- Thörigen: ÖV-Erschliessung der Ortsteile Weingarten und Oberdorf mit Buslinie 52 (Behebung Erschliessungslücke)
- Busverbindung Wynau – Langenthal (Angebotsverbesserung)
- Busbevorzugung / Dosierung in Herzogenbuchsee
- Bleienbach: Erstellung einer neuen Haltestelle «Flugfeld Erlenmoos» (Linie 52) in Zusammenhang mit dem Arbeitsschwerpunkt Mööslimatte/Winkel
- Verbesserung der ÖV-Erschliessung im Zusammenhang mit Einzonungen in Langenthal, Thunstetten und Herzogenbuchsee

2.2 Regionales Angebotskonzept und kantonaler Angebotsbeschluss 2014- 2017

Das letzte Angebotskonzept wurde im Jahr 2011 erarbeitet. Zu diesem Zeitpunkt lag ein Entwurf des RGSK I vor, das Agglomerationsprogramm der 2. Generation war in Erarbeitung.

Folgende Analysen und Untersuchungen wurden gemacht. Es sind jeweils die wichtigsten Festlegungen des Ausschusses RVK 2 dokumentiert:

- Die bestehenden Bus- und Bahnanschlüsse in Langenthal von/nach Olten sollen nicht aufgegeben werden.
- Zugunsten der wirtschaftlichen Optimierung werden die betrieblichen Synergien der bestehenden Busangebote in der Teilregion Mitte weiterhin ausgenutzt.
- Der Einsatz von Gelenkbussen in der Teilregion Mitte zur Lösung der Kapazitätsprobleme auf der Buslinie 51 wurde vorläufig ausgeschlossen, da sowohl die Bahnhöfe Wangen, Herzogenbuchsee und Langenthal wie auch praktisch alle Bushaltestellen entlang der Strecke angepasst werden müssten. Vorgeschlagen wurden Zusatzkurse (Taktverdichtungen / Beiwagen).
- Nicht gerechtfertigt werden können eine separate Buslinie Schwarzhäusern – Langenthal, eine isolierte Busverbindung Thunstetten – Bützberg sowie eine Führung der Linie 51 mit Umwegfahrt via Thunstetten.
- Der Abschnitt Bützberg – Langenthal ist zumindest während der Hauptverkehrszeit (HVZ) im 15-Min.-Takt zu bedienen.
- Thunstetten ist zur Sicherung der Anschlüsse in Langenthal konsequent mit einem lastrichtungsabhängigen Fahrplan zu erschliessen.

Aufgrund der gestellten Anträge der RVK 2 wurden vom Kanton folgende **Angebotsänderungen gutgeheissen:**

- Die **Linie 493** Wyssachen – Huttwil übernahm die Bedienung des Fiechtenquartiers in Huttwil anstelle Bedienung durch Linie 483.
- Das geplante, um einen Kurs erweiterte Angebot zwischen Herzogenbuchsee und Wangen der **Linie 51** wurde am Abend wurde nach eingehender Detailprüfung nicht umgesetzt.

Folgende **Anträge wurden abgelehnt:**

- Alle Anträge zum **Schiienenverkehr**
(aus finanziellen Gründen)
 - **Linie 51:** Zusatzkurse in der Morgenspitze von Wangen nach Herzogenbuchsee sowie von Bützberg und Melchnau nach Langenthal
 - **Linie 52:** Lastrichtungsspezifische Zusatzkurse am Morgen und Abend zwischen Herzogenbuchsee und Langenthal zur Verlängerung des 30-Min.-Takts
 - **Linie 491:** Ergänzung des Angebots mit 1 Kurspaar
 - **Linie 493:** Ergänzung des Angebots mit 2 Kurspaaren
 - **Bürgerbus Gondiswil:** Aufnahme in das Tarifsysteem
-

2.3 Bahnangebot / Ausbausritt STEP 2030

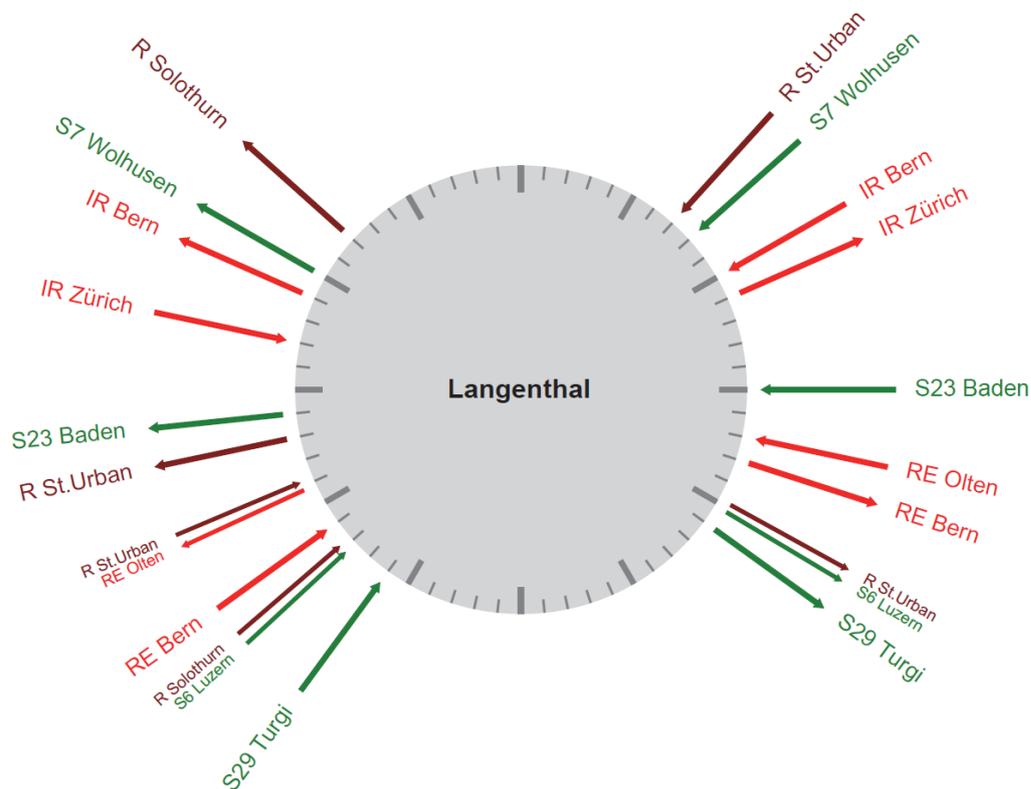


Abbildung 3:
 Fahrplanuhr Bahnangebot Langenthal

Die Basis und damit Randbedingung für das zu erarbeitende Buskonzept bildet der Referenzfall 2025, da zurzeit noch nicht bekannt ist, wie das Angebot mit STEP 2030 aussehen wird. Dem Referenzszenario liegen das ZEB/STEP 2025 (Stand August 2014) für das übergeordnete Angebot und das Angebotskonzept 2014-2017 des Kantons Bern für den Regionalverkehr zugrunde. Für die Region Ob- und Nidwalden ergeben sich daraus keine wesentlichen Veränderungen des ÖV-Angebots gegenüber dem Ist-Zustand. Die Taktlagen des Fernverkehrs verschieben sich lediglich im Minutenbereich. Weitere längerfristige Veränderungen (Taktgefüge, Haltepolitik, Abendangebot) sind zum heutigen Zeitpunkt nicht abschätzbar.

2.4 Überprüfen der gesetzlichen Vorgaben

Die Überprüfung der gesetzlichen Vorgaben wird weitgehend durch den Kanton vorgenommen.

Bei den bestehenden Bus- und Bahnlinien wird überprüft, ob sie die Vorgaben der Angebotsverordnung bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad erfüllen. Linien, die die Vorgaben nicht erfüllen, müssen in der weiteren Bearbeitung vertieft betrachtet werden. Linien, welche die Vorgaben erfüllen, können grundsätzlich unverändert übernommen werden.

Bemerkung:

In der folgenden Tabelle ist die Erfolgskontrolle (Einhaltung der Zielvorgaben bzw. Minimalanforderungen bzgl. Nachfrage und Kostendeckungsgrad) aufgrund der Angebotsvereinbarung 2015 enthalten. Die Tabelle in Kapitel 3.2 enthält eine Überprüfung der Einhaltung der Zielvorgaben anhand aktueller Nachfragezahlen aus den Jahren 2014 / 2015. Einzelne Linien schneiden dabei besser ab, was bei der Überprüfung der Angebote berücksichtigt wurde.

Transport- unternehmung	Kursbuch- Nummer	Linien- Nummer	Verkehrsmittel	Linienbezeichnung	Angebots- stufe	Nachfrage / Auslastung aufgrund der Angebotsvereinbarung 2015				Anapel Auslastung	Anapel Kosten- deckungs- grad	Bemerkungen
						max. Querschnitt im Abschnitt zwischen	Anz. KP im maxQS	Rund- kurs				
Busland AG	30 483	483	Mdi- und Standardbus	Sumiswald-Grünen - Hutwil	2	Schweinbrunnen - Hutwil Sportzentrum	18.5		orange	orange		
Busland AG	30 491	491	Mdi- und Standardbus	Hutwil - Erzwil	2	Hutwil Friedhof - Uech	19.5		rot	rot		
Busland AG	30 493	493	Mdi- und Standardbus	Hutwil - Wyssachen	1	Hutwil Sportzentrum - Schwarzenbach, Bühl	12.0		rot	rot		
BSU	40 005	5/7	Gelenk- und Megabus	Solothurn - Herzogenbuchsee	4	Solothurn Bahnhof - Zuchwil Kornfeld	53.5		orange	orange	maxQS ausserkantonal	
ASM	40 051	51	Mdi- und Standardbus	Melchnau - Grosseletwil	1	Melchnau Oberdorf - Albüron Post	9.0		rot	orange		
ASM	40 051	51	Mdi- und Standardbus	Langenthal - Melchnau	3	Langenthal Neuhof - Obersteckholz Post	33.0		orange	orange		
ASM	40 051	51	Mdi- und Standardbus	Wangen a.A. - Hübchsee - Bützberg - L'thal	3	Langenthal Dreilinden - Bützberg Unterdorf	33.5		grün	grün		
ASM	40 052	52	Mdi- und Standardbus	Hübchsee - Thönggen - Langenthal - Thunstetten	2	Bleienbach Unterdorf - Bleienbach Post	16.0		rot	orange		
SBB Basel	40 054		Mdi- und Standardbus	Herzogenbuchsee - Wynigen	2	Riedwil - Hermiswil	17.0		orange	rot		
ASM	40 058	58	Mdi- und Standardbus	Famern - Wolfisberg - Wiedlisbach - Wangen a.A.	1	Rumisberg Schoren - Weissacker	13.0		orange	orange		
ASM	40 063	63	Mdi- und Standardbus	Industrie Nord - Langenthal, BfH - Spital	4	Langenthal Bäregg - Bahnhof	56.0		rot	grün		
ASM	40 064	64	Mdi- und Standardbus	Schoren - Langenthal, BfH - Lotzwil, Unterdorf	3	Langenthal Tell - Löwenplatz	28.0		orange	orange		
SBB Basel	410		Bahn (Normalspur)	Beilbienne - Solothurn - Olten	3	Wangen b.O. - Olten Hammer	38.0		grün	orange	maxQS ausserkantonal	
ASM	413	W / A	Bahn (Schmalspur) und Tram	Solothurn - Niederöpp - Oensingen - Langenthal	3	Gaswerk - Hard - Mumenthal	28.0		grün	orange		
ASM	414	R	Bahn (Schmalspur) und Tram	Langenthal - St. Urban Zegelei	3	Mumenthal - Kaltenherberg	35.0		rot	orange		
BLS Bahn	440	S6 / S7	Bahn (Normalspur)	Langenthal - Hutwil - Wolhusen	3	Langenthal - Langenthal Süd	33.0		orange	orange	zusammengefasstes Angebot	
SBB Basel	450		Bahn (Normalspur)	Langenthal - Olten - Aarau	2	Olten - Dulliken	31.5		grün	grün	maxQS ausserkantonal	

Tabelle 1:
Erfolgskontrolle RVK 2 (Nachfrage, Kosten-
deckungsgrad) aufgrund der Angebotsverein-
barung 2015 gemäss Angebotsverordnung
(Art. 10 und 11)
(Quelle: Amt für ÖV des Kantons Bern)

2.5 Weitere Grundlegendokumente

Für die Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts dienten weiter folgende bereits bestehende Planungen als Grundlage:

- Agglomerationsprogramm Oberaargau II, Entwurf Agglomerationsprogramm III
- Konzeptpapier Öffentlicher Verkehr Langenthal 2030
- Vorgaben Bushaltestellen Bahnhof Langenthal 2030

Parallel zur Ausarbeitung des regionalen Angebotskonzepts wurde ein Langfristiges ÖV-Konzept Thunstetten – Bützberg sowie ein Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal erarbeitet. Es fand ein laufender Austausch statt.

Die Empfehlungen aus dem Langfristigen ÖV-Konzept Langenthal zum künftigen Li-
niennetz werden im Folgenden erläutert, da sie bei den Anträgen des vorliegenden
Angebotskonzepts berücksichtigt wurden:

- **Kurz- bis mittelfristig** ist (nebst dem Einsatz von Gelenkbussen) das Angebot auf der Achse Langenthal - Bützberg - Herzogenbuchsee zu einem 15-Min.-Takt zu verdichten (ohne Umweg via SGM-Klinik).
- **Längerfristig** ist das Netz wie folgt weiter zu entwickeln:

- Das längerfristige Zielbild (siehe Abbildung 4) fusst auf den vier starken Achsen Industrie Nord, Spital, Süd und Wolfhusenfeld (im 15-Min.-Takt) und verbessert insbesondere die ÖV-Erschliessung der Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete im Süden Langenthals (neuer 15-Min.-Takt bei der Linie 64). Eine angepasste Linienführung via Neuhüsli und näher zum Porzi-Areal ist zu prüfen.
- Der Ast Thunstetten der Linie 52 wird via Schoren geführt, im Gegenzug fällt die Schlaufenfahrt der Linie 64 in das Schorenquartier weg.

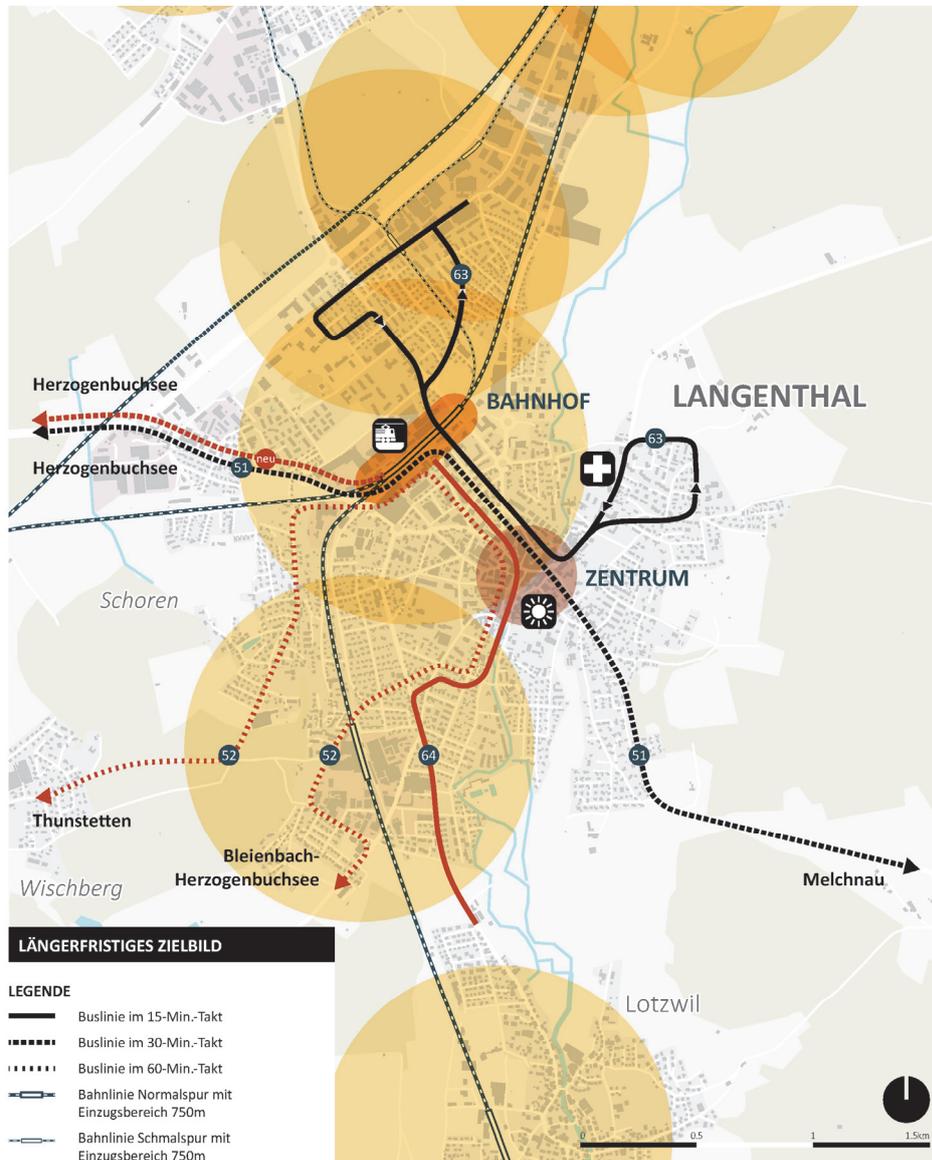


Abbildung 4:
 Längerfristiges Zielbild Liniennetz

3 Analyse

3.1 ÖV-Netz

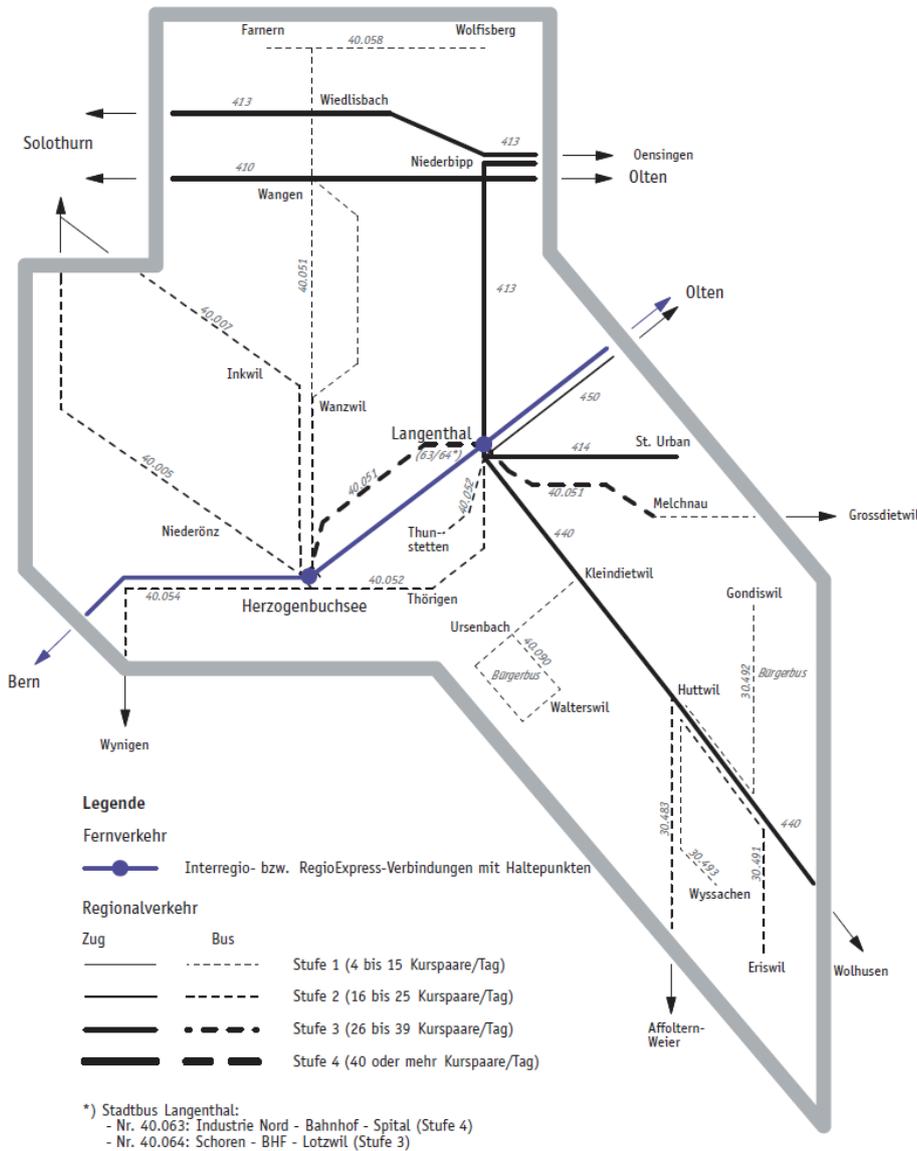


Abbildung 5:
ÖV-Liniennetz Region Oberaargau 2015
(Quelle: RGSK II, Bericht für die kantonale Vorprüfung)

3.2 Linienweise Betrachtung

Die linienweise Analyse ist in der folgenden Tabelle zu finden. Ausgewertet wurden:

- Taktdichte
- Nachfrage, Nachfrageentwicklung und Belegung auf maximalem Querschnitt (teilweise weitere QS)
- Vergleich der Erfolgskontrollen 2010 und 2014/15
- Erfolgte Anpassungen an der Linienführung / dem Angebot

Tabelle 2:
Linienweise Analyse
(siehe nächste Seite)

Übersicht Linien

Linie	Angebot 2014		Nachfrage auf maximalem Querschnitt (Quelle: TU)					Ampel Erfolgskontrolle 2010 (Quelle: Kt. Bern, basierend auf Offierzahlen)				Ampel Erfolgskontrolle 2014 (Quelle: Kt. Bern, basierend auf Offierzahlen)				Ampel Erf.kontrolle 2015 (Quelle: Metron, eigene Berechnung)		Bemerkungen	Anpassungen Linienführung / Angebot
	Fahrzeuge	Takt HVZ Takt MVZ pro Tag	Lage	2010	2014	2010 - 2014	Entwickl. 2010 - 2014	Ø Belegung pro Kurs 2014	Stärkster Kurs * 1.25	Ang. stufe	Auslastung	Kostend. grad	Ang. stufe	Auslastung	Kostend. grad	Ang. stufe	Auslastung		
440 Langenthal - Huttwil - Wolhusen	Bahn (Normalspur)	30	Langenthal - Langenthal Süd	2142	2788	29%	41.9	203	3	orange	orange	3	orange	orange	3	orange	zusammengrassiertes Angebot	Taktverdichtungen vor 2012	
450 Langenthal - Olten - Aarau	Bahn (Normalspur)	30	Olten - Aburg-Oftringen	1913	2329	22%	37.0	216	3	orange	orange	2	grün (+)	grün (+)	2	grün	maxOS ausserkantonal		
413 Solothurn - Niederbipp - Oensingen - Niederbipp - Langenthal	Bahn (Schmalspur) und Tram	30	Langenthal - Roggwil-Wynau	1073	1272	19%	20.2	Keine Daten verfügbar	3	grün	orange	3	grün	orange	3	grün	Änderung Angebotsstufe	Verlängerung Niederbipp - Oensingen 2013 (Bus-Vorlaufbetrieb 2008)	
414 Langenthal - St. Urban Ziegelei	Bahn (Schmalspur) und Tram	30	Hard-Mumenthal - Langenthal Gaswerk	1713	2020	18%	36.1	136	3	grün	grün	3	grün	orange	3	grün	Ø Belegung pro Kurs (Alle Kurse) aufgrund der Werte 2015		
5/7 Solothurn - Herzogenbuchsee	Bahn (Schmalspur) und Tram	30	Kaltenherberg - Roggwil Schmitten	1134	1486	29%	21.1	86	3	rot	orange	3	rot	orange	3	orange (+)			
	Gelenk- und Megabus	15	Solothurn Bahnhof - Zuchwil Kornfeld	1569	1698	8%	15.9	Keine Daten verfügbar	4	orange	grün	4	orange	orange (-)	4	orange	maxOS ausserkantonal		
		30	Aeschi - Herzogenbuchsee	705	704	0%	9.1		4	orange	grün	4	orange	orange (-)	4	orange			
		-	Melchnau, Oberdorf - Altbüron, Post	40	38	-5%	2.1	6	3	orange	grün	1	rot	orange (-)	1	rot			
51	Midl- / Standardbus	30	Langenthal, Neuhof - Oberstockholz, Post	538	540	0%	8.2	42	3	orange	grün	3	orange	orange (-)	3	orange	Taktverdichtungen vor 2012		
		30	Bützberg, Unterdorf - Langenthal, Dreilinden	758	899	19%	13.4	64	3	orange	grün	3	grün (+)	grün	3	grün	Querschnitt aus Offerte, maxOS wäre näher am Zentrum Langenthal	Taktverdichtungen vor 2012	
		30	Bützberg, Wyssmied - Hbuchesee, Friedhof	716	791	10%	11.8	52	3	orange	grün	3	grün (+)	grün	3	grün			
		303	Herzogenbuchsee, Jurablick - Wanzwil, Post	303	477	57%	7.1	66	3	orange	grün	3	grün (+)	grün	3	grün			
52	Midl- / Standardbus	60	Bliedenbach, Post - Bliedenbach, Unterdorf	214	190	-11%	7.3	23	2	grün	orange	2	rot	orange	2	orange (+)	Ø Belegung pro Kurs (Alle Kurse) aufgrund der Werte 2015	Taktverdichtungen vor 2012	
		60	Langenthal, Teil - Langenthal, Löwenplatz	160	169	6%	5.3	21	2	rot	orange	2	rot	orange	2	rot			
54 Herzogenbuchsee - Wynigen	Midl- / Standardbus	60	Riedwil - Hermiswil	135	140	4%	4.1	Keine Daten verfügbar	2	rot	orange	2	orange (+)	rot (-)	2	rot (-)	Angebotsabbau vor 2012 in mehreren Schritten		
58 Farnern - Wolfisberg - Wiedlisbach - Wangen	Midl- / Standardbus	-	Rumisberg, Schoren - Rumisberg, Weissacker	44	114	159%	4.4	17	1	grün	orange	1	orange (-)	orange	1	orange	Neues Buskonzept Berggemeinden 2012		
59 Niederbipp - Wolfisberg - Farnern			Eingestellt														Eingestellt 2012		
63	Midl- / Standardbus	15	Langenthal, Bäregg - Langenthal, Bahnhof	1372	1924	40%	17.2	65	4	rot	orange	4	orange (+)	grün (+)	4	grün (+)	maxOS auf Rundkurs, daher wurden die Belegungswerte verdoppelt (ausser beim stärksten Kurs)	Einführung 15-Min.-Takt auf FP 2010 (Dez. 2009)	
		15	Langenthal, Bahnhof - Langenthal, Wissenstr.	1354	1848	36%	16.5	57	4	rot	orange	4	orange (+)	grün (+)	4	grün (+)			
	Midl- / Standardbus	30	Langenthal, Teil - Langenthal, Löwenplatz	246	487	98%	8.7	18	3	rot	orange	3	orange (+)	orange	3	orange			
64	Midl- / Standardbus	30	Langenthal, Lindenhof - Langenthal, Schorenstr.	85	204	140%	3.6	16	3	rot	orange	3	orange (+)	orange	3	orange	maxOS auf Rundkurs	Rundkurs seit Angebotsbeschluss 2010-2013	
483 Sumiswald-Grünen - Huttwil	Midl- / Standardbus	60	Schweinbrunnen - Huttwil Sportzentrum	301	282	-6%	7.6	12	2	orange	orange	2	orange	orange	2	orange	Daten zum stärksten Kurs aus 1. Semester 2015		
491 Huttwil - Eriswil	Midl- / Standardbus	30	Huttwil Friedhof - Uech	205	174	-15%	4.5	16	2	rot	orange	2	rot	rot (-)	2	rot	Daten zum stärksten Kurs aus 1. Semester 2015		
493 Huttwil - Wyssachen	Midl- / Standardbus	60	Huttwil, Sportzentrum - Schwarzenbach, Bühweg	89	84	-6%	3.5	9	1	orange	grün	1	rot (-)	rot (-)	1	rot	Daten zum stärksten Kurs aus 1. Semester 2015		

3.3 Anliegen der Gemeinden

Die Gemeinden wurden im Juli / August 2015 mittels einer Online-Umfrage zu folgenden Themen befragt:

- «Zielorte» innerhalb und ausserhalb der Region (siehe Folgekapitel)
- Schülertransport
- Anliegen bzgl. einer Optimierung des ÖV
- Neue Bedürfnisse aufgrund aktueller Entwicklungen

28 Gemeinden haben den Fragebogen ausgefüllt. Eine Zusammenfassung der Anliegen ist im Anhang zu finden.

3.4 Wichtige Zielorte

Die folgenden Abbildungen zeigen grafische Übersichten zu den von den einzelnen Gemeinden genannten «Zielorten» innerhalb und ausserhalb der Region.

Ein Beispiel als Lesehilfe:

In Abbildung 6, welche die Bedeutung von Langenthal als Zielort innerhalb der Region Oberaargau zeigt, verfügt Aarwangen über drei grosse Symbole für die Fahrzwecke «Arbeit», «Freizeit» und «Einkauf». Dies bedeutet, dass Langenthal für Aarwangen bei allen Fahrzwecken den Zielort erster Priorität darstellt.

Abbildung 6:
Bedeutung von **Langenthal** in den unterschiedlichen Gemeinden als Zielort **innerhalb** der Region Oberaargau (siehe Folgeseiten)

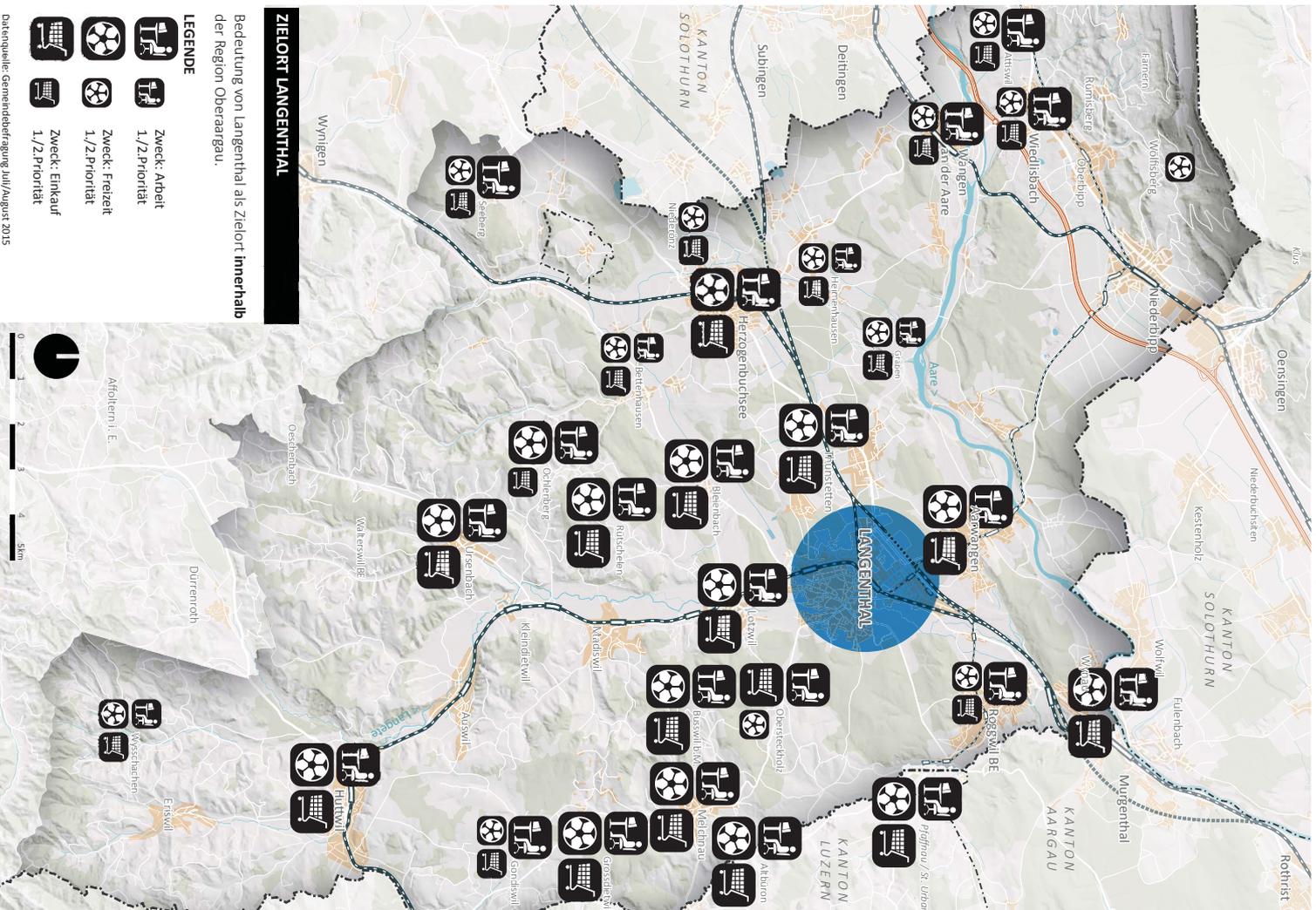
Abbildung 7:
Bedeutung von **Herzogenbuchsee** in den unterschiedlichen Gemeinden als Zielort **innerhalb** der Region Oberaargau (siehe Folgeseiten)

Abbildung 8:
Bedeutung von **Bern und Burgdorf** in den unterschiedlichen Gemeinden als Zielorte **ausserhalb** der Region Oberaargau (siehe Folgeseiten)

Abbildung 9:
Bedeutung von **Olten, Zürich und Basel** in den unterschiedlichen Gemeinden als Zielorte **ausserhalb** der Region Oberaargau (siehe Folgeseiten)

Abbildung 10:
Bedeutung von **Solothurn** in den unterschiedlichen Gemeinden als Zielort **ausserhalb** der Region Oberaargau (siehe Folgeseiten)

Abbildung 11:
Bedeutung von **Sursee, Willisau und Luzern** in den unterschiedlichen Gemeinden als Zielorte **ausserhalb** der Region Oberaargau (siehe Folgeseiten)

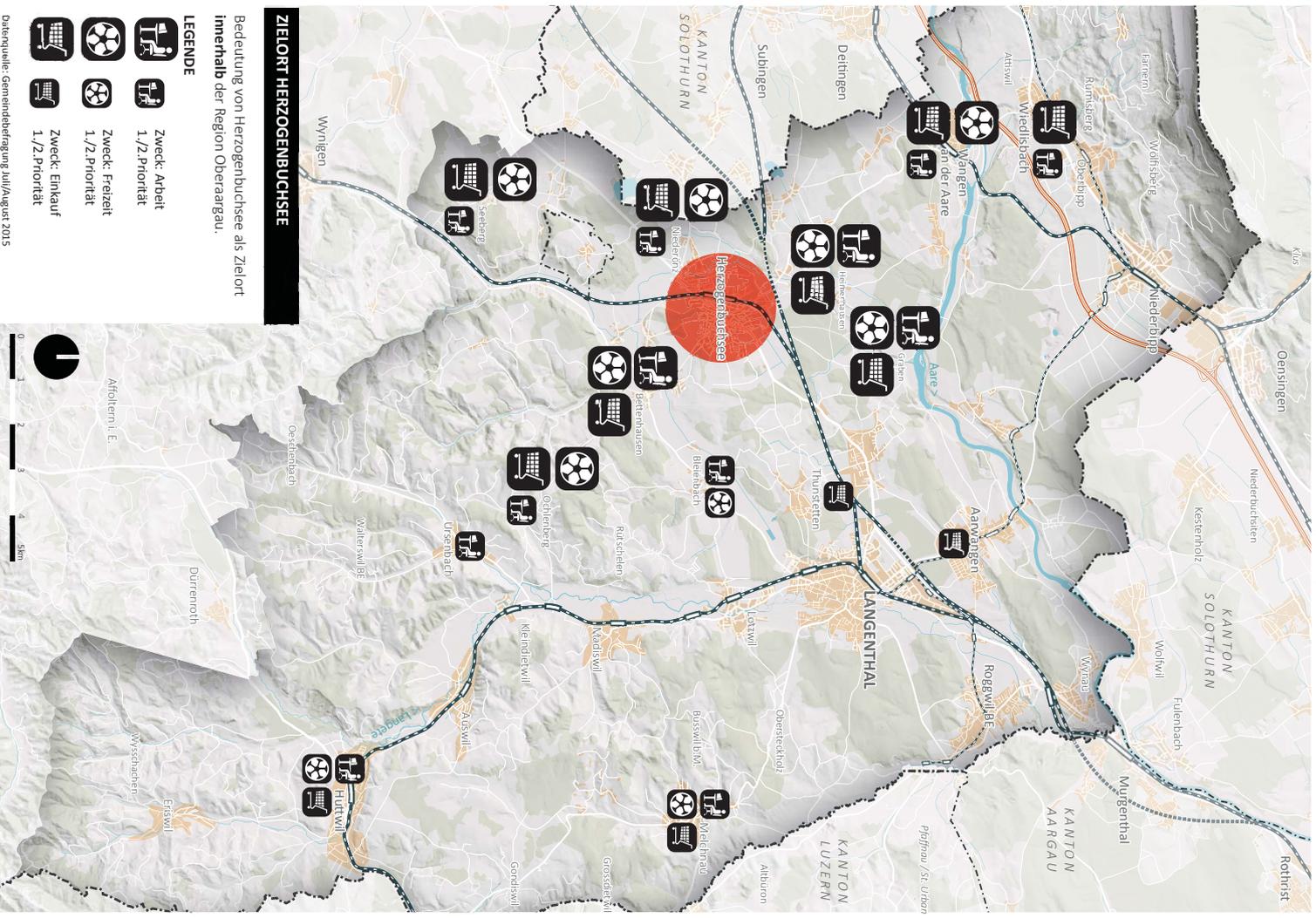


Bedeutung von Langenthal als Zielort innerhalb der Region Oberaargau.

LEGENDE

- Zweck: Arbeit 1,2. Priorität
- Zweck: Freizeit 1,2. Priorität
- Zweck: Einkauf 1,2. Priorität

Datenquelle: Gemeindebefragung Juli/August 2015



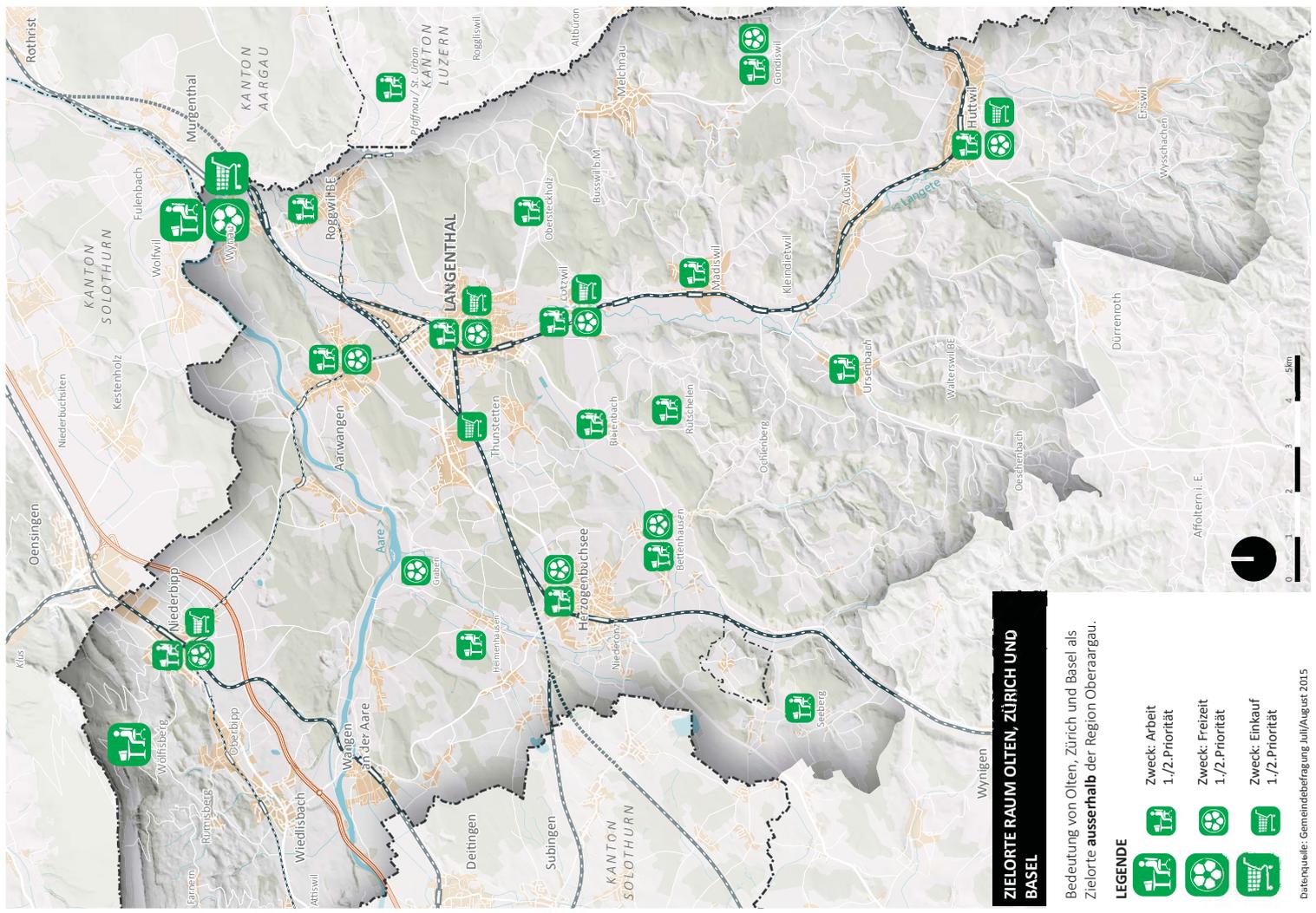
Bedeutung von Herzogenbuchsee als Zielort innerhalb der Region Oberaargau.

LEGENDE

- Zweck: Arbeit 1,2. Priorität
- Zweck: Freizeit 1,2. Priorität
- Zweck: Einkauf 1,2. Priorität

Datenquelle: Gemeindebefragung Juli/August 2015





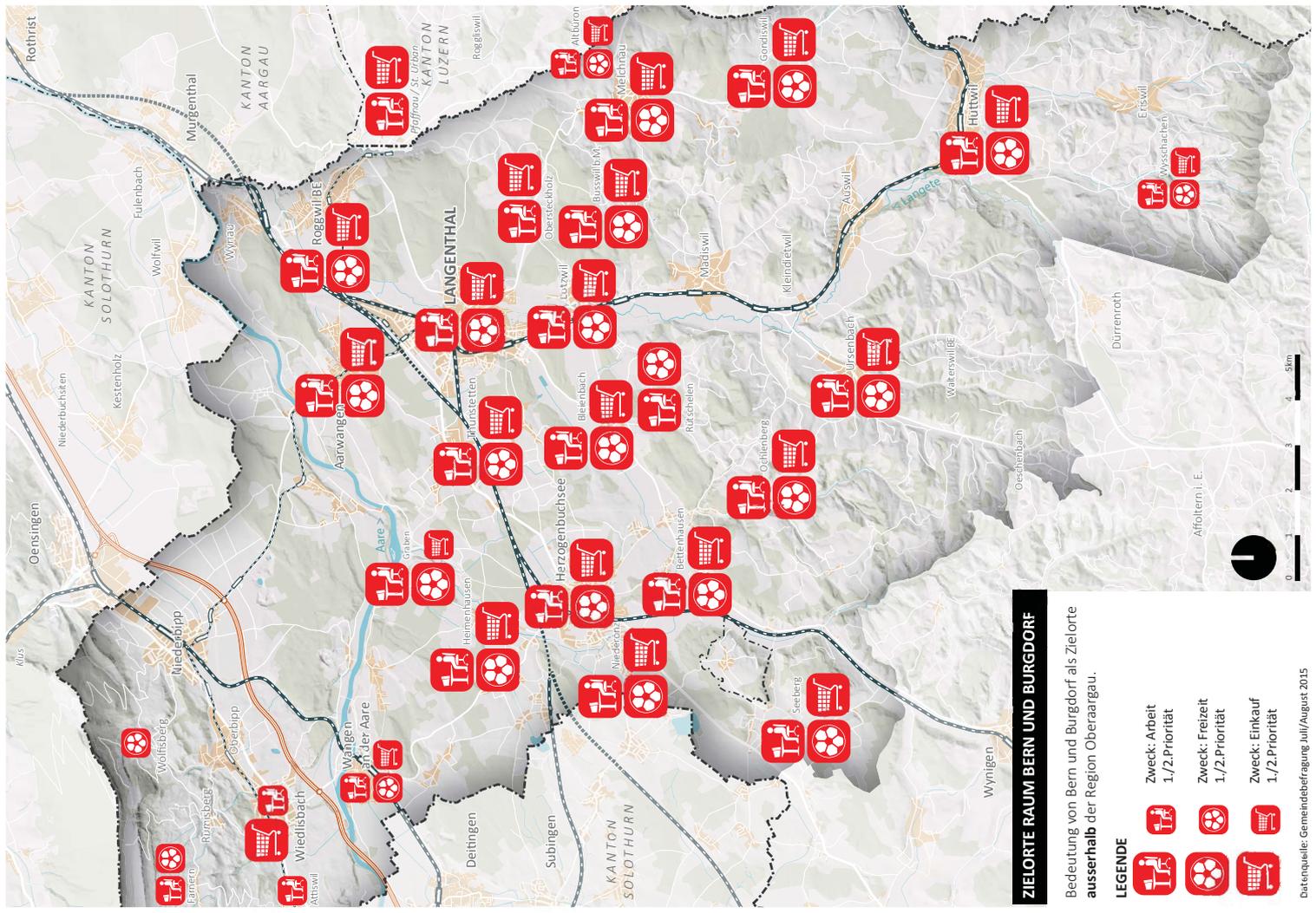
ZIELORTE RAUM OLTEN, ZÜRICH UND BASEL

Bedeutung von Olten, Zürich und Basel als Zielorte **ausserhalb** der Region Oberaargau.

LEGENDE

- Zweck: Arbeit 1./2. Priorität
- Zweck: Freizeit 1./2. Priorität
- Zweck: Einkauf 1./2. Priorität

Datenquelle: Gemeindebefragung Juli/August 2015



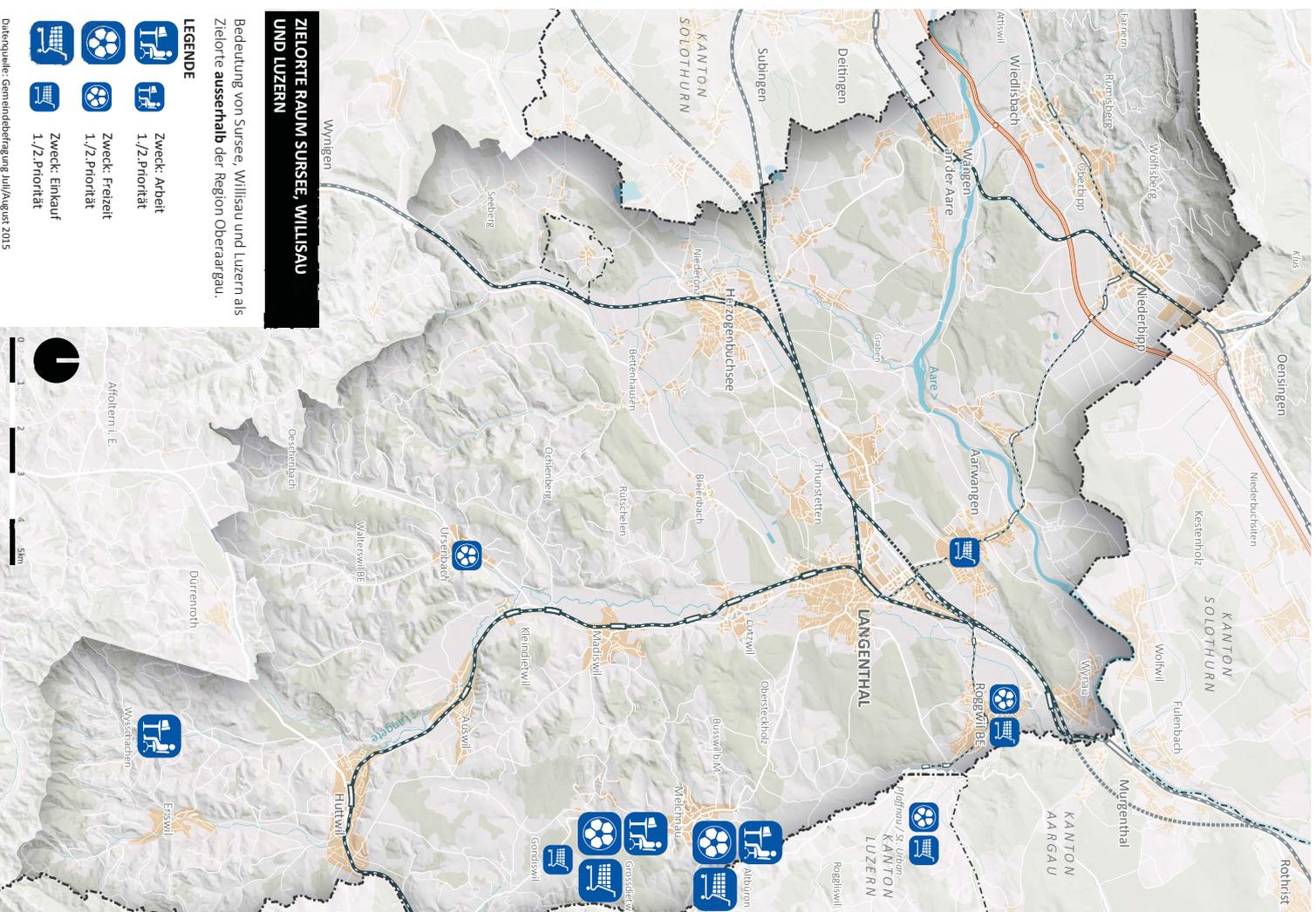
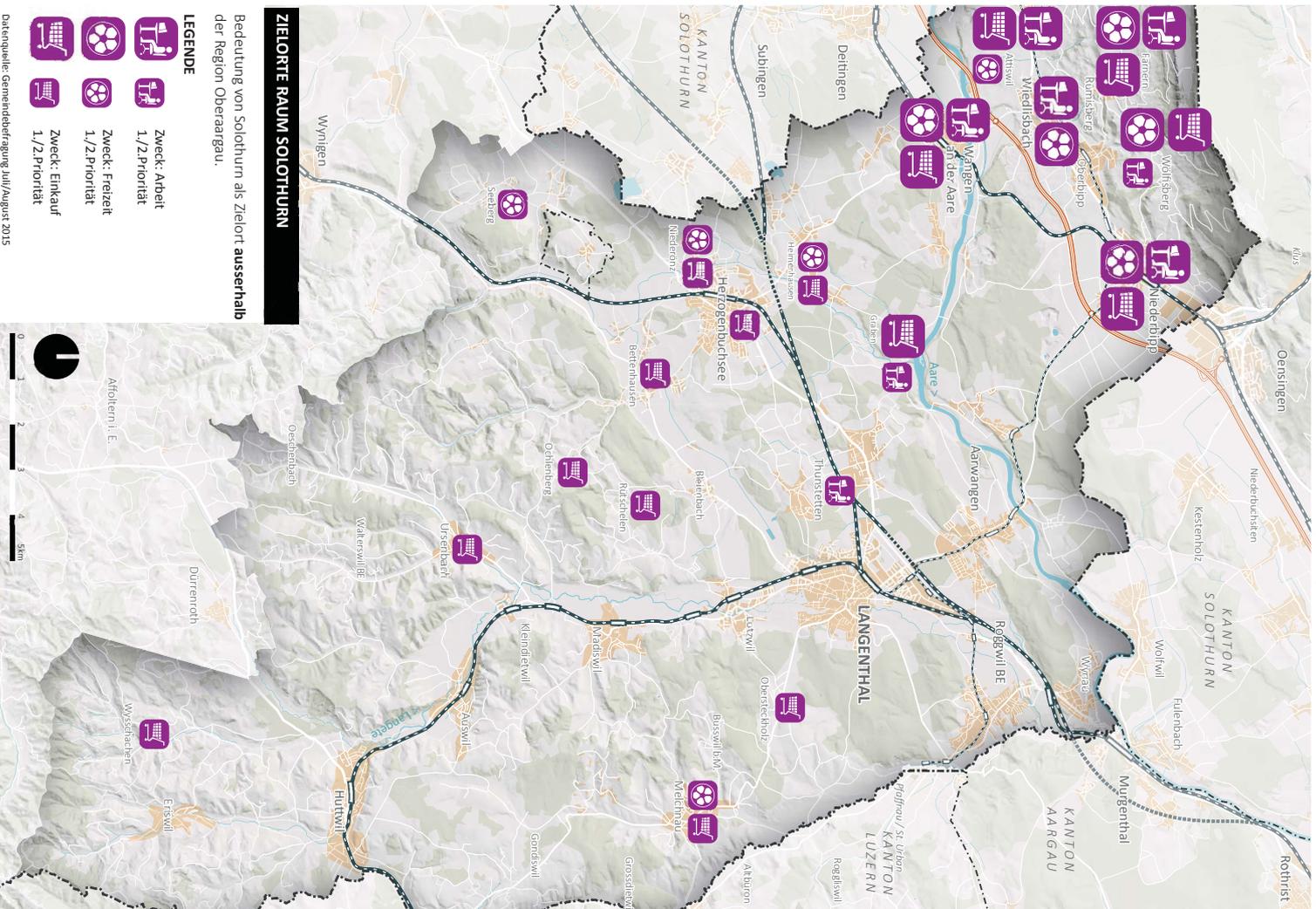
ZIELORTE RAUM BERN UND BURGDORF

Bedeutung von Bern und Burgdorf als Zielorte **ausserhalb** der Region Oberaargau.

LEGENDE

- Zweck: Arbeit 1./2. Priorität
- Zweck: Freizeit 1./2. Priorität
- Zweck: Einkauf 1./2. Priorität

Datenquelle: Gemeindebefragung Juli/August 2015



3.5 Anschlüsse Bus – Bahn

Folgende Buslinien verfügen in Langenthal und Herzogenbuchsee über Bahnanschlüsse in die Richtungen Ost (Olten) und West (Bern):

Linie	Anschluss in Langenthal	Anschluss in Herzogenbuchsee
5 / 7		Bern (teilweise)
51 Ast Melchnau – Grossdietwil (2 Taktraster)	Morgen: nach Olten Abend: von Olten	
51 Abschnitt Herzogenbuchsee – Langenthal (2 Taktraster)	Morgen: nach Olten Abend: von Olten	Morgen: nach Bern Abend: von Bern
51 Ast Wangen a. A.		Morgen: nach Bern Abend: von Bern
52 Ast Thunstetten (2 Taktraster)	Morgen: nach Olten und Bern Nachmittag (bis ca. 18 Uhr): von / nach Bern (in HVZ auch von / nach Olten mit S29) Abend (nach ca. 18 Uhr): von Olten und Bern	
52 Abschnitt Herzogenbuchsee – Langenthal	Olten	Bern
54*		Olten
63 Ast Industrie Nord	Bern	
63 Ast Spital	Bern	
64 Ast Schoren (2 Taktraster)	Morgen: nach Bern Abend: von Bern	
64 Ast Lotzwil Unterdorf (2 Taktraster)	Morgen: von Bern, nach Olten Abend: von Olten, nach Bern	

* Die Linie 54 verfügt in Wynigen ab 2016 über einen Anschluss in Richtung Bern wie auch in Richtung Olten.

3.6 Umsteigeströme in Langenthal

Vorhandene Grundlagen:

- Befragte Gemeinden schätzen Bern gegenüber Zielorten in Richtung Ost als bedeutender ein.
- Verhältnis Umsteiger bei der Bahnlinie Langenthal – Huttwil in Richtungen West und Ost: 52.5% zu 47.5%.

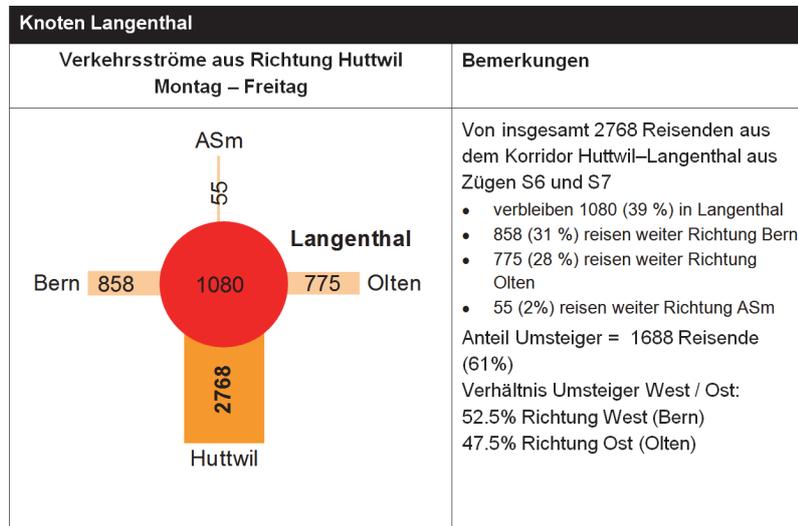


Abbildung 12:
Umsteigeströme in Langenthal der Bahnlinie
Langenthal – Huttwil
(Quelle BLS, Datengrundlage: NSVM SBB
2012 / Erhebungen BLS 2014)

- Qualitative Einschätzung der asm: Umsteigeströme zwischen der Linie 414 und dem Fernverkehr sind heute etwa hälftig in die Richtungen West und Ost vorhanden.
- Gemäss dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern lagen die Reisesströme aus Langenthal (in beide Richtungen, Umsteiger wie auch Quell- / Zielverkehr) 2012 in Richtung Bern praktisch in derselben Höhe wie diejenigen in Richtung Olten.
Bis im Jahr 2030 wachsen die Reisesströme in Richtung Bern um knapp 40% und in Richtung Olten um gut 60% an (In Richtung Olten sind nebst IR und RE auch die S23 und S29 berücksichtigt).
Für das Jahr 2030 wird folglich ein Verhältnis von 46% (in Richtung Bern) zu 54% (in Richtung Olten) vorhergesagt.

Schlussfolgerung:

- Keine der beiden Anschlussbeziehungen darf bei der Planung künftig vernachlässigt werden. Die Priorität des heutigen Anschlusses in Richtung Bern ist längerfristig zu überprüfen, mindestens sind jedoch die Ergebnisse der STEP-2030-Planungen abzuwarten.

3.7 Potenzialanalyse ausgewählter Gebiete

Bei ausgewählten Gebieten wurden die Einzugsbereiche mit 400 m- und 750 m-Radius eingezeichnet. Die Analyse dient als Grundlage für Angebotsüberprüfungen. Die schwarz eingetragenen Werte bezeichnen die Einwohner und Arbeitsplätze innerhalb des 400 m-Radius der Buslinien (rote Linien).

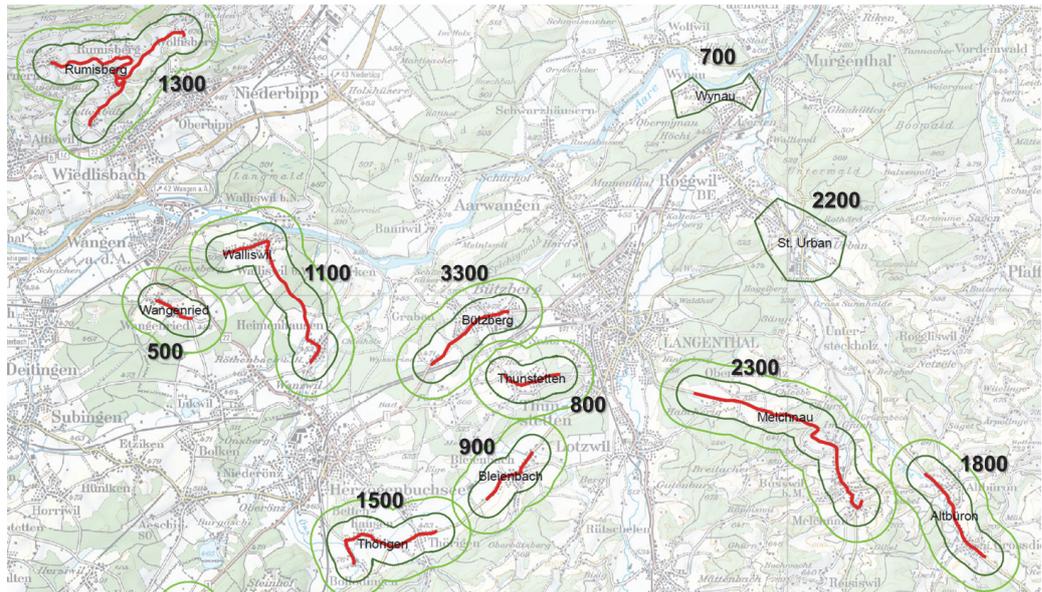


Abbildung 13:
Potenzialanalyse Bereich Nord

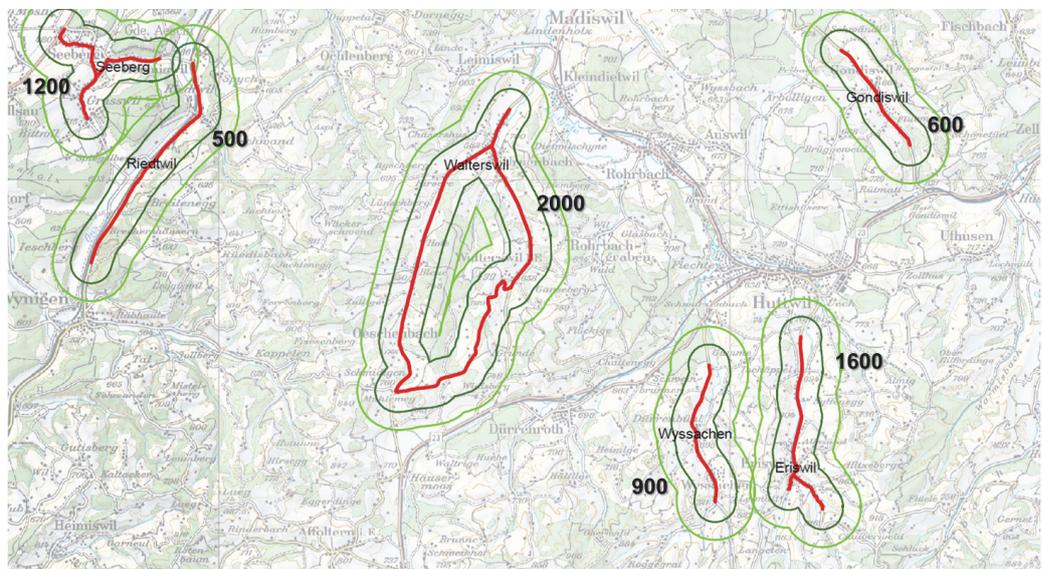


Abbildung 14:
Potenzialanalyse Bereich Süd

4 Prüfung von Alternativen

4.1 3 Szenarien

In einem bewussten Zwischenschritt wurden Überlegungen zum Netz und Angebot des öffentlichen Verkehrs von einem «weissen Blatt» aus entwickelt. Es wurde eine gewisse «Distanz» zum historisch gewachsenen System eingenommen sowie neue Interpretationen des öffentlichen Verkehrs und entsprechende Ausprägungen entwickelt.

Folgende drei alternative Ansätze / Szenarien wurden herausgearbeitet:

- Rückgrat (Regionalbus) und Ergänzungsnetz (Ortsbus) wie heute (*«Reaktion auf Markt»*)
- Ortsbus in der gesamten Agglomeration (*«Ausdehnung Bedienungsgebiet»*)
- Stärkere Differenzierung bzgl. Angebotsstandards (*«Effektivität»*)

Es galt die folgende **Kernfrage** zu untersuchen: Wo macht es Sinn, schwerpunktmässig die Mittel einzusetzen, um insgesamt eine hohe Nachfrage bzw. einen günstigen Kostendeckungsgrad zu erzielen?

Wichtig war dabei,

- eine Netz- und nicht linienweise Betrachtung,
- eine absichtlich etwas «extreme» Darstellung,
- und eine gesamthafte Betrachtung von ÖV mit Fuss- und Veloverkehr.
- Infrastrukturelle und weitere Randbedingungen (z.B. Einschränkungen bzgl. Fahrzeugeinsatz) wurden in den Hintergrund gerückt.

Als Randbedingungen («ausserhalb unserer Reichweite») galten:

- Finanzielle Mittel bzw. Kriterien zur Erfolgskontrolle
- Bahnangebot Normalspur (Fern und S-Bahnverkehr)
 - Biel/Bienne – Solothurn – Olten
 - Langenthal – Olten – Aarau
 - Langenthal – Burgdorf – Bern
 - Langenthal – Huttwil – Wolhusen
- Bahnangebot asm: Solothurn – Oensingen – Langenthal

Hinweise zu den Plänen:

- Die Pfeile auf den Plänen zeigen Verbindungen, die im jeweiligen Szenario abzudecken sind. Sie sollen nicht als Linien verstanden werden. Die Linienführung ist in dieser Betrachtung noch nicht festgelegt.
 - Mögliche Durchbindungen in Langenthal sind nicht dargestellt.
 - Im Szenario «Reaktion auf Markt» ist das heutige Angebot abgebildet.
-

4.2 Szenario «Reaktion auf Markt»

Merkmale:

- Angebotsgestaltung gemäss heutigem Netz
- Stärkung der Angebote mit hoher Auslastung bzw. Nachfragewachstum (zwischen 2010 und 2014):
 - Buslinien 63 und 64 (Stadtbus Langenthal)
 - Buslinie 51 auf Teilabschnitten
- Angebotsreduktion bei Linien mit geringer Auslastung bzw. geringem Kostendeckungsgrad
 - Bahnlinie 414
 - Buslinie 51, Abschnitt Langenthal – Grossdietwil
 - Buslinie 52
 - Buslinie 54
 - Buslinien 483, 491, 493 (Raum Huttwil)

Auswirkungen:

- Etabliertes ÖV-Angebot, relativ einfach planbar, mögliche Optimierungschancen werden nicht wahrgenommen
- Grundversorgung und Schulbedürfnisse sind abgedeckt
- Angebote mit hoher Nachfrage werden hinsichtlich zeitlicher Verfügbarkeit tendenziell gestärkt
- Angebotsreduktionen auf einzelnen Linien führen tendenziell zur Schwächung des ÖV in Teilräumen

Abbildung 15:
Szenario «Reaktion auf Markt»
(siehe Folgeseite)

4.3 Szenario «Ausdehnung Bedienungsgebiet»

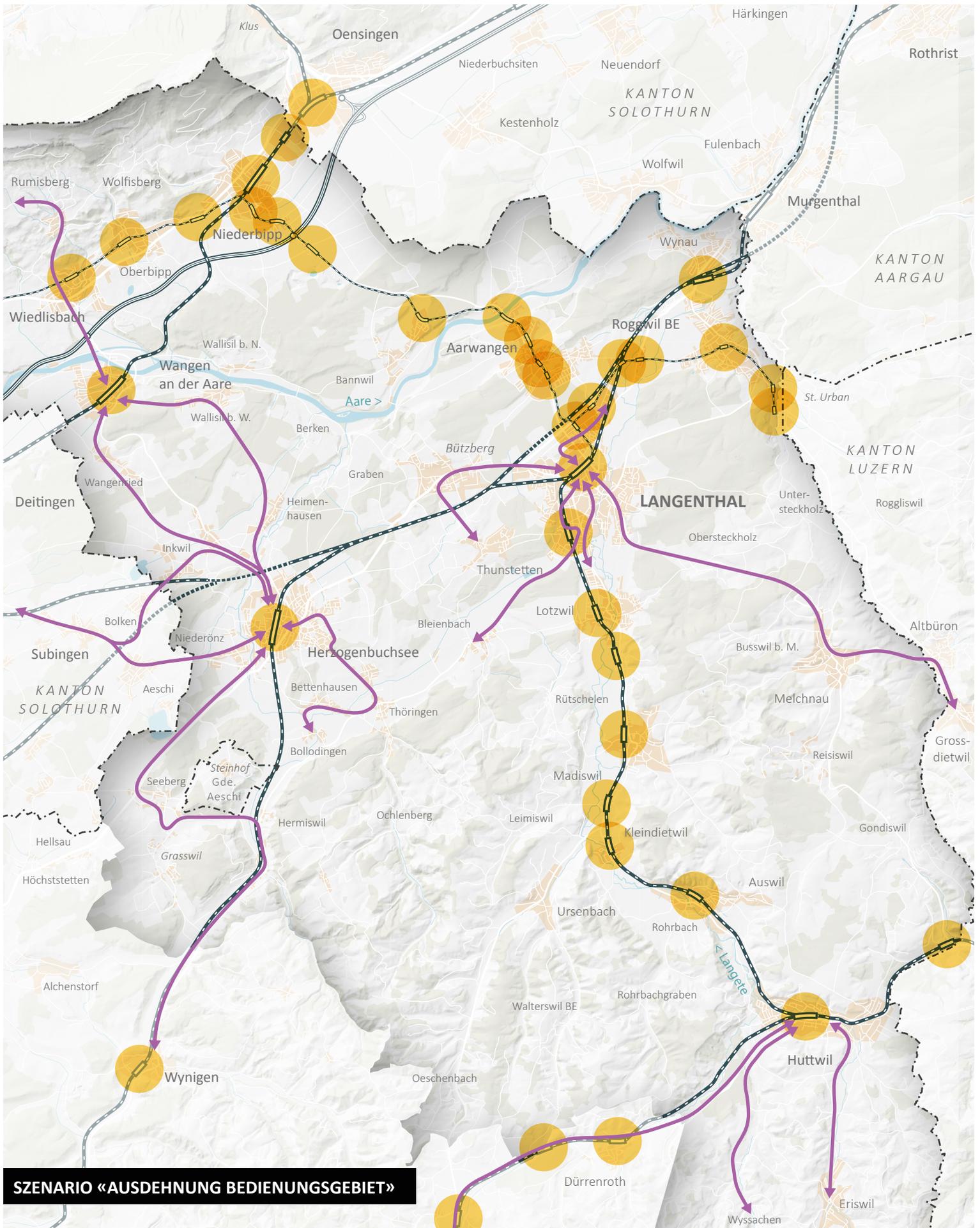
Merkmale:

- Einheitliches Angebot für alle Gebiete, Gleichbehandlung von urbanen und ländlicheren Gebieten
- Fokus auf flächendeckende Erschliessungswirkung («Giesskannenprinzip»), Nachfragepotenziale sind bei der Angebotsgestaltung wenig berücksichtigt
- Tiefe Zumutbarkeitsgrenzen bzgl. räumlicher Erschliessungsqualität:
 - Einzugsbereiche von 500 m (Bahn), 400 m (Bus)
 - Kurze Haltestellenabstände, viele Haltestellen
- Hohe Zumutbarkeitsgrenzen bzgl. zeitlicher Bedienungsqualität:
 - «Mäandrieren» (Umweg- und Stichfahrten für Feinerschliessung)
 - Unattraktive Fahrzeiten und Taktlichten
- Busangebote auch «parallel» / konkurrenzierend zur Bahn

Auswirkungen:

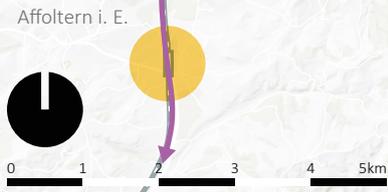
- Für den Ortsverkehr in Langenthal durchaus interessant, Ortsverkehr wird stärker gewichtet ggü. regionalen Verkehren
- Unattraktive Verbindungen von «ausen» nach Langenthal aufgrund langer Reisezeiten und Umwegfahrten, insbesondere für zeitaffine Benutzer wie Pendler unattraktiv
- Grundversorgung und Schulbedürfnisse sind abgedeckt
- Nicht RGSK-konform bzgl. des Ziels der Verkehrsverlagerung
- Hohe Kosten aufgrund grosser Anzahl an Haltestellen (insb. mit Umsetzung des BehiG)
- Das unattraktive Angebot führt tendenziell zu einem Nachfragerückgang, was zusammen mit höheren Kosten längerfristig zu einem Angebotsabbau führen kann (sinkender Kostendeckungsgrad)

Abbildung 16:
Szenario «Ausdehnung Bedienungsgebiet»
(siehe Folgeseite)



SZENARIO «AUSDEHNUNG BEDIENUNGSGBIET»

- LEGENDE**
-  Bahnlinie Normalspur mit Einzugsbereich 500m
 -  Bahnlinie Schmalspur mit Einzugsbereich 500m
 -  Busverbindung



4.4 Szenario «Effektivität»

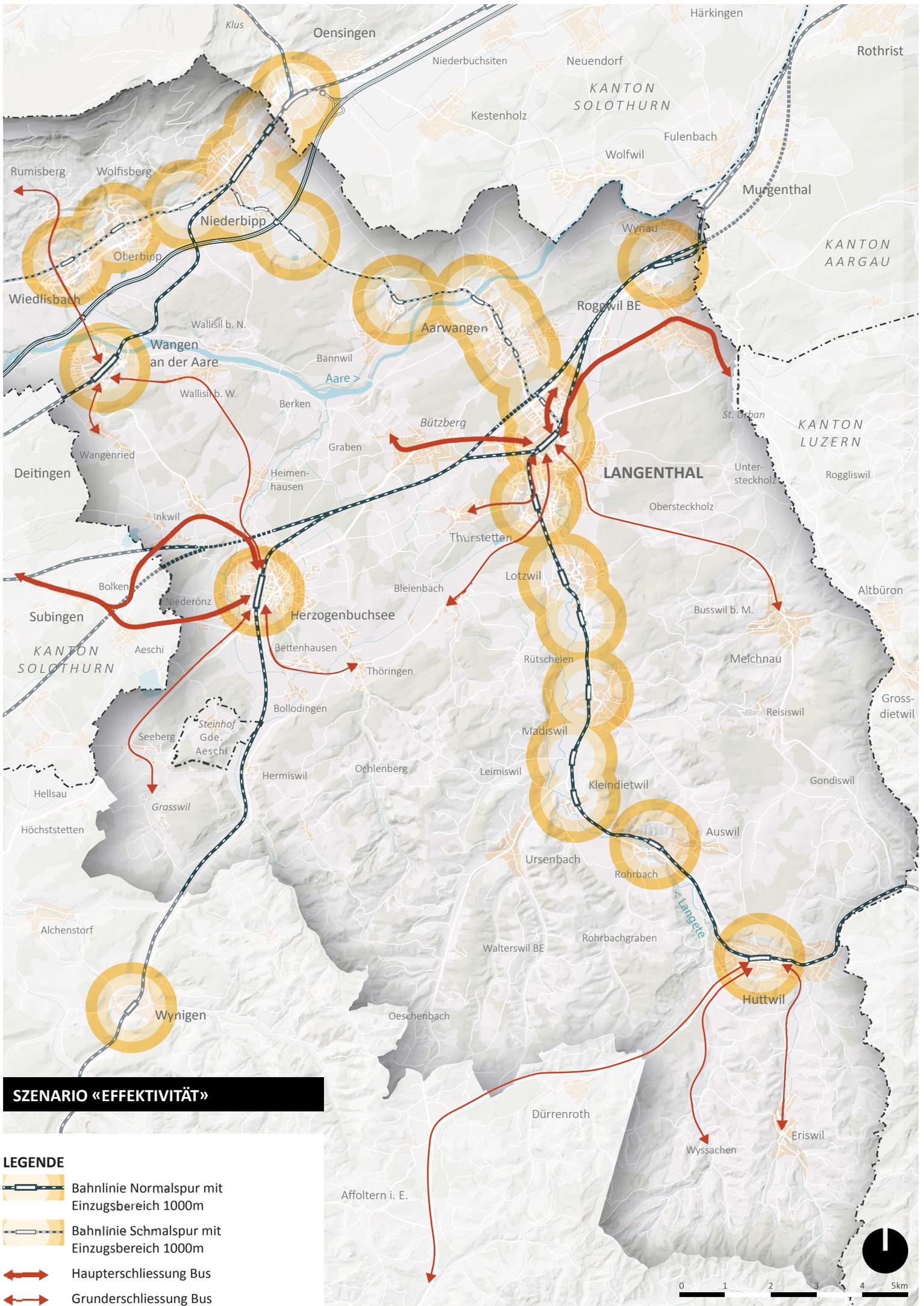
Merkmale:

- Konzentration des Mitteleinsatzes auf Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzialen, Unterteilung in Hauptverbindungen und Grunderschliessung
- Anbindung der Siedlungsgebiete an nächstgelegenes Regionalzentrum bzw. Umsteigepunkt mit der Bahn
- Höhere Zumutbarkeitsgrenzen bzgl. räumlicher Erschliessungsqualität
 - Rückgrat Bahn mit Einzugsbereichen von 1000 m (Bus: 500 m)
 - Eher grössere Haltestellenabstände bei Buslinien
- Differenzierte zeitliche Bedienungsqualität
 - Fokus dichte Bedienung auf Hauptachsen
- Keine Busangebote
 - «parallel» / konkurrenzierend zur Bahn, Betrieb nicht bahnwürdiger Streckenabschnitte mit Bus
 - in fussläufigen und mit dem Velo im Alltag gut erreichbaren Bereichen (1500 m ab Bahnhaltepunkten und Ortszentren)
- Busangebote mit gestreckter Linienführung

Auswirkungen:

- Hohe Attraktivität, insb. für Verbindungen von «aussen» nach Langenthal, attraktive Regionalbusse auf Hauptkorridoren
- In ländlicheren Gebieten / abseits der Hauptkorridore wird das Angebot auf die Grundversorgung reduziert (Reduktion der Taktdichte)
- Mit höherer Zumutbarkeit bzgl. Zugangswege ist Grundversorgung bei der Ortserschliessung teilweise lückenhaft (Schoren). Für Personen, die nicht gut zu Fuss sind, ist der Zugang erschwert.
- Unterstützt die Zielerreichung bzgl. der Verkehrsverlagerung (RGSK)
- Das Szenario erfordert evtl. erhöhte Abstimmung zwischen Schulzeiten und ÖV
- Einzonungen in ländlicheren Gebieten bzw. kleineren Gemeinden werden erschwert
- Die Gemeinden sind gezwungen, eine attraktive Ausgangslage für das Velo zu schaffen (Beseitigung Netzlücken, z.B. Aufwertung Veloverbindung mit ESP Bahnhof Langenthal). Höhenunterschiede sind zu beachten.
- Mit der Attraktivitätssteigerung und Ausrichtung auf die Nachfragepotenziale wird ein steigender Kostendeckungsgrad der Linien erwartet (Chance für Erhalt und Ausbau von Angeboten)
- Höhere Taktdichten auf einzelnen Linien erleichtert die Gestaltung der Anschlüsse zwischen Bus und Bahn

Abbildung 17:
Szenario «Effektivität»
(siehe Folgeseite)



SZENARIO «EFFEKTIVITÄT»

- LEGENDE**
-  Bahnlinie Normalspur mit Einzugsbereich 1000m
 -  Bahnlinie Schmalspur mit Einzugsbereich 1000m
 -  Haupterschliessung Bus
 -  Grunderschliessung Bus



4.5 Erkenntnisse

Die allgemeinen Erkenntnisse aus der Diskussion der Szenarien lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Grundversorgung in der Region Ob- und Nidwalden wird mit allen Szenarien grundsätzlich sichergestellt. In Langenthal stellt sich hierbei die Frage der Zumutbarkeit bzgl. Länge von Anmarschwegen zu Haltestellen.
- Die Kundenoptik ist stets zu berücksichtigen: Der ÖV muss kundenorientiert gestaltet sein. Dies aber im Bewusstsein, dass aufgrund von Zielkonflikten nicht die Bedürfnisse aller Kunden-/Nutzergruppen abgedeckt werden können.
- Eine geeignete Aufteilung / Trennung der Funktionen des regionalen Personenverkehrs und des Ortsverkehrs ist anzustreben.
- Die Effektivität des Mitteleinsatzes ist eine relevante Grösse für die Beurteilung der Szenarien und der Angebote. Neben den relativen Veränderungen der Frequenzen ist auch der Kostendeckungsgrad ein wichtiger Aspekt für die «Überlebenschancen» einer Linie.
- Alternative Angebote sind grundsätzlich möglich, jedoch ist der Aspekt der Kosten auch hier ein Thema, da die Einsparungen je nach konkretem Angebot nur gering sind. Die gesetzlichen Anforderungen steigen und lassen die Kosten tendenziell anwachsen. Zudem ist bei solchen Angeboten die Systemintegration zu berücksichtigen.
- Die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung (Dichte, ESP, Stadt/Land) ist von Bedeutung. Es stellt sich die Frage, ob die Einzugsgebiete der Haltestellen überall gleich gross sein müssen.
- Die Abstimmung des ÖV mit anderen Verkehrsträgern muss berücksichtigt werden:
 - Fussverkehr: Distanzen, Zugang
 - Velo: Angebote insb. Abstellanlagen
 - MIV: gegenseitige Behinderungen, Priorisierung des ÖV
- Der klassische ÖV stösst bei geringen und dispersen Nachfragen an seine sinnvollen Einsatzgrenzen. Für ergänzende Angebote sollten sich Gemeinden verstärkt in der Verantwortung sehen, alternative Angebote wie Bürgerbusse oder ergänzende Schülerangebote zu unterstützen.

Erkenntnisse zu Kostentreibern und Möglichkeiten für Einsparungen:

- Die grössten Anteile an den Betriebskosten haben die Fahrzeugfixkosten und die (variablen) Personalkosten.
- Die Betriebskosten steigen aufgrund höherer Anforderungen tendenziell. Die Einnahmen nehmen indes nicht spürbar zu.
- Mit dem Wegfall einzelner Kurse in der Nebenverkehrszeit (NVZ) sind in der Regel keine markanten Kosteneinsparungen möglich, bei einer Reduktion der Bedienung auf ein Grundangebot von wenigen Kurspaaren pro Tag muss dennoch der gesamte Fahrzeugpark vorgehalten werden.
- Jedoch hat die Reduktion oder Eliminierung von Abend- und Wochenendangeboten das Potenzial, die Kosten markant zu senken.
- Die Fahrzeuggrösse ist in der Regel abhängig von der Spitzenstundennachfrage / dem Schülerverkehr, der zeitweise Kleinbuseinsatz birgt kein Sparpotenzial.

5 Künftiges ÖV-Angebot

5.1 Rahmenbedingungen

Die **räumliche Ausgangslage** der Region Oberraargau:

- Langenthal als Hauptzentrum sowie Herzogenbuchsee, Huttwil und Niederbipp als weitere Zentren
- Abseits der grösstenteils mit der Bahn erschlossenen Entwicklungsachsen meist sehr ländliche und dünn besiedelte Gebiete
- Zwei Hauptorientierungen aus der Region:
 - Bern
 - Olten / Basel / Zürich
- Langenthal mit zwei Hauptzielorten:
 - Bahnhof mit ESP
 - Stadtzentrum

Gemäss Prognosezustand 2030 des Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern nimmt die **ÖV-Nachfrage** im Gebiet Oberraargau gegenüber 2012 um knapp 40% zu.

Es zeigt sich als allgemeiner Trend insbesondere mit der **Etablierung der E-Bikes**,

- dass die Reichweite des Veloverkehrs zunimmt und
- dass auch vermehrt ältere Personen mit dem Velo unterwegs sind.

Angebot und Infrastruktur des **Fern- und Regionalverkehrs auf der Schiene** werden zurzeit im Rahmen des STEP-2030-Prozesses überprüft:

- Randbedingung bildet das Referenzkonzept 2025 für den Fern- und Regionalverkehr und die von den Kantonen im Jahr 2014 für das BAV erarbeiteten Angebotskonzepte.
- Weitere längerfristige Veränderungen (Taktgefüge, Haltepolitik, Abendangebot) sind zum heutigen Zeitpunkt nicht abschätzbar.

Der **Budgetrahmen für das Angebot im ÖV** ist nicht massgeblich erweiterbar:

- Die Produktionskosten steigen mit den wachsenden Anforderungen an den ÖV (z.B. Umsetzung BehiG, Fahrgastinformation etc.).
- Eine Steigerung der Erträge ist in den letzten Jahren trotz Frequenzsteigerungen nicht oder nicht im gleichen Masse feststellbar.

Die **Flexibilität** bzgl. Angebotsänderungen und der Schaffung von alternativen Modellen (z.B. Bürgerbusse) nimmt tendenziell ab:

- Zunehmende Anforderungen an die Infrastruktur machen Anpassungen an Linieneinführungen aufwändiger
 - Zunehmende Anforderungen erschweren auch den Betrieb von Bürgerbussen
-

5.2 Grundsätze

Aufgrund der Diskussion der Szenarien und der dargelegten Rahmenbedingungen werden folgende Grundsätze für die längerfristige Entwicklung des ÖV in der Region Oberaargau formuliert.

Der ÖV ist **kundenorientiert** zu **gestalten**, im Bewusstsein, dass ein konkurrenzfähiger ÖV nicht die Bedürfnisse aller Kunden-/Nutzergruppen befriedigen kann:

- «**Einfachheit**» als Voraussetzung für einen leichteren Zugang zum ÖV
- «**Transportkette**» in räumlicher (Netz) und in zeitlicher Hinsicht (Fahrpläne), primär an den Bahnanschlusspunkten

Der **Mittleinsatz** ist auf die Korridore mit hohen Nachfragepotenzialen und guten Voraussetzungen in der (Teil-) Konkurrenz gegenüber dem Individualverkehr zu **konzentrieren bzgl.:**

- einer konsequenten Auslegung mit **gestreckter Linienführung**
 - **hoher Angebotsdichte**
(abseits der Entwicklungsachsen sind die Voraussetzungen für einen dichten und damit «attraktiven» ÖV weitgehend nicht gegeben)
 - **zweckmässiger Infrastrukturen**
 - Sicherstellung eines störungsfreien Betriebs (Busbevorzugung)
 - Haltestellen (Ausgestaltung, Umsetzung BehiG)
-

Die **Zumutbarkeitsgrenzen bzgl. räumlicher Erschliessungsqualität**

(maximale Anmarschwege) liegen wie in der Angebotsverordnung definiert

- bei 750 m beim Rückgrat **Bahn** und
- bei 400 m bei **Buslinien**.

Diese Zumutbarkeitsgrenzen sind den «**sinnvollen**» **Einsatzgrenzen des Busses und dem Umfeld für den Fuss- und Veloverkehr** (Zugänglichkeit der Haltestellen, Sicherheit, Veloinfrastrukturen, Velostationen an Bahnhöfen) gegenüberzustellen.

Weitere Gesichtspunkte:

- Veränderungen bei den Schulzeiten sowie bei der Schulkreiseinteilung (insbesondere im ländlichen Raum) sind in Abstimmung mit den Möglichkeiten des ÖV zu planen und umzusetzen (Gesamtbetrachtung der Kostenfolgen).
- Die RVK 2 setzt sich ein für die Prüfung von mittel- bis längerfristig mit dem technologischen Fortschritt möglichen neuen Angeboten (Autonome Fahrzeuge als mögliche attraktive und finanzierbare Angebote auch in Räumen mit geringen Nachfragepotenzialen, siehe Kapitel 9).

5.3 Zukunftsbild

Ausgehend von der unterschiedlichen Nachfrage in verschiedenen Gebieten und dem Räumlichen Entwicklungsleitbild des RGSK II werden die Korridore und Gebiete für das Zukunftsbild in vier Klassen unterteilt.

Damit soll

- ein zweckmässiges Angebot mit unterschiedlichen Ausprägungen und Zielsetzungen konzipiert und
- in vergleichbaren Räumen ein ähnliches Angebot geschaffen werden ("Gleichbehandlung").

Nachfrageorientierte Auslegung

A: Hauptachsen

Attraktives Angebot auf Achsen mit hohen Nachfragepotenzialen und «Konkurrenzfähigkeit» gegenüber Individualverkehr

- Busangebote mit gestreckter Linienführung
- Bus- und Bahnangebote mit schnellen und häufigen Verbindungen
- Mind. 30-Min.-Takt in der Hauptverkehrszeit (HVZ), mind. 60-Min.-Takt in der Randverkehrszeit (RVZ)
- Bei Hauptachsen im Ortsverkehr mind. 15-Min.-Takt

Angebotsorientierte Auslegung

In den Gebieten abseits der Hauptachsen ist eine längerfristige Aufrechterhaltung des heutigen Angebotsniveaus nicht garantiert. Die Qualitätsstandards (Taktichte, Umsteigefreiheit, Einzugsbereiche, Angebotsform) sind zu überprüfen.

B: Achsen mit durchgehendem Stundentakt

Zur Sicherstellung der Transportkette und der Bahnanschlüsse für regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte

- Mind. 60-Min.-Takt tagsüber

C: Grundversorgung im Linienbetrieb

Zur Sicherstellung einer Mobilitätvorsorge auch in ungünstigen, d.h. dünnbesiedelten und dispersen Siedlungsstrukturen als (fast) flächendeckender Anspruch an den ÖV für Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit

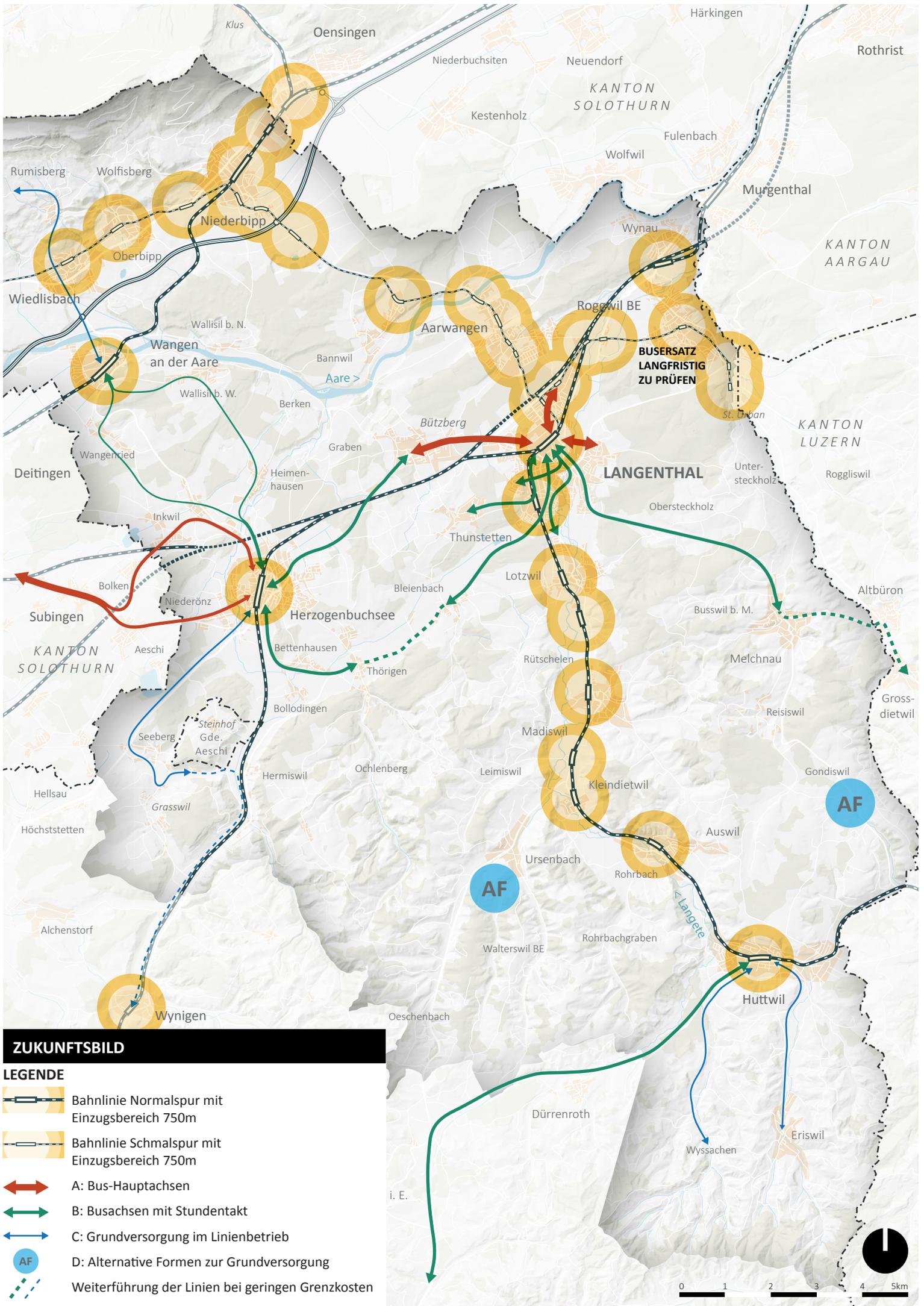
- Im Sinne des gesetzlichen Minimums (einschliesslich Schülerverkehr) und der Wahrung einer kritischen Anzahl Kurse (mind. 10 Kurspaare pro Tag)
- Beschränkung des Angebotes auf HVZ (Morgen, Mittag, Abend)
- Mit gewissen «Kompromissen» hinsichtlich Entfernungen zu Haltestellen, Streckenführung und Angebotsniveau

D: Alternative Angebotsformen

In Gebieten ohne ausreichendes Potenzial für den Linienbetrieb

- Ergänzungen aufgrund der Initiativen der Gemeinden
- Prüfung von innovativen, kostensparenden Modellen auf Seiten des Betriebs (autonome Fahrzeuge, Systeme wie «Carlos/Taxito», Bürgerbusse etc.)
- Integration in ÖV-System / Transportkette (Tarif, Anschlusssicherheit) und zunehmende Anforderungen als Herausforderung

Abbildung 18:
Zukunftsbild (siehe Folgeseite)



5.4 Bedienungszeiträume

Es werden in Übereinstimmung mit dem Räumlichen Entwicklungsleitbild aus dem RGSK und zur Stärkung der Entwicklungsachsen gewisse Grundsätze zu den Bedienungszeiten am Abend definiert.

Längerfristig wird eine Anpassung des Angebots des Regionalverkehrs an das Angebot des Fernverkehrs (30-Min.-Takt bis Betriebsschluss) angestrebt. Für den Zeitraum 2018 - 21 soll von folgenden Grundsätzen ausgegangen werden:

Hauptachsen Regionalverkehr:

- **Bahn:**
Dichtes Angebot (30-Min.-Takt) bis **ca. 22 Uhr**, danach 60-Min.-Takt
- **Bus:**
Dichtes Angebot (30-Min.-Takt) bis **ca. 20 Uhr**, danach 60-Min.-Takt

Regionalverkehr mit durchgehendem Stundentakt sowie Ortsverkehr:

Betrieb mit einheitlichem Takt bis ca. 20 Uhr

5.5 Überprüfung der Anliegen der Gemeinden

Wie in Kapitel 3.3 erwähnt, sind die Anliegen der Gemeinden in Anhang zu finden. Diese Tabelle enthält auch eine Spalte mit Rückmeldungen zum Umgang mit den Anliegen und dem Beschluss des Ausschusses RVK 2, ob ein entsprechender Antrag gestellt werden soll.

Zu den Anliegen zum Schülertransport im Allgemeinen:

- Verbesserungen werden laufend durch die RVK 2 in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen geprüft.
- Hinweise vonseiten der Gemeinden zur Koordination von Schülerverkehr und ÖV sind erwünscht. Gleichzeitig werden die Gemeinden angehalten, die Schulzeiten wenn möglich auf das ÖV-Grundangebot (meist Stundentakt) abzustimmen.

Auch wird gewünscht, dass sich die Gemeinden bzgl.

- der Bereitstellung attraktiver ÖV-Haltestellen,
- kombinierter Mobilität (Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen, Veloabstellanlagen an ÖV-Haltestellen) sowie
- Marketing und Bewusstseinsförderung

engagieren, um zusätzliche Nachfragepotenziale zu schaffen.

6 Unbestrittene Angebote

Folgende Angebote werden aufgrund der Untersuchung in ihrer grundsätzlichen Ausprägung als unbestritten und mit dem Zukunftsbild als konsistent erachtet. Eine Überprüfung drängt sich auch aufgrund der Erfolgskontrolle des Kantons nicht auf.

6.1 Bahnangebot Solothurn – Niederbipp/Oensingen – Langenthal

Erwägungen

- Die Linie 413 verkehrt entlang einer kantonalen Hauptentwicklungsachse (Beziehung innerregional 1. Ordnung) und verbindet die regionalen räumlichen Schwerpunkte um Niederbipp und Langenthal (siehe RGSK II).
- Die Nachfrage hat in den letzten Jahren stark zugenommen, die Linie erfüllt die Zielvorgaben bezüglich der Nachfrage.
- Mit der Schliessung der Taktlücken soll zur einfacheren Verständlichkeit und höheren Attraktivität des Angebots, insb. auch zu einer optimalen Anbindung an das übergeordnete Schienennetz, beigetragen werden.

Antrag 1

Wie auf dem Abschnitt Solothurn - Oensingen ist auch auf dem Abschnitt Oensingen – Niederbipp – Langenthal der Linie 413 von Montag bis Samstag ganztags ein integraler 30-Min.-Takt einzuführen,

- in erster Priorität Schliessung der Taktlücken am Morgen und am Nachmittag
- in zweiter Priorität Ausdehnung des 30-Min.-Taktes bis 22 Uhr.

Eine Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 ist dafür nicht erforderlich.

6.2 Bahnangebot Langenthal – St. Urban

Erwägungen

- Die Linie 414 verkehrt innerhalb des regionalen räumlichen Schwerpunkts um Langenthal (Beziehung innerregional 1. Ordnung, siehe RGSK II).
- Die tägliche Nachfrage beträgt rund 1500 Personen pro Tag (durchschnittliche Belegung im maximalen Querschnitt: 21 Personen). Die Nachfrage hat in den letzten Jahren stark zugenommen.
- Das heutige Angebot der Linie 414 ist deshalb beizubehalten.

6.3 Bahnangebot Langenthal – Huttwil

Erwägungen

- Die Linie 440 verkehrt entlang einer regionalen Entwicklungsachse (Beziehung innerregional 1. Ordnung) und verbindet die regionalen räumlichen Schwerpunkte um Huttwil und Langenthal (siehe RGSK II).
- Die Nachfrage hat in den letzten Jahren stark zugenommen.
- Das Angebot am Abend und am Wochenende entspricht nicht dem üblichen Standard einer S-Bahn.
- Die Schliessung der Taktlücken bzw. Verlängerung des 30-Min.-Taktes trägt zur einfacheren Verständlichkeit und höheren Attraktivität des Angebots bei. Dies insb., da auch auf der Bahnlinie Bern – Langenthal bis 22 Uhr der 30-Min.-Takt angeboten wird und somit Anschlussbrüche verhindert werden können.

Antrag 2

Auf dem Abschnitt Langenthal – Huttwil der Linie 440 ist

- in erster Priorität von Montag bis Sonntag der 30-Min.-Takt von 20 Uhr bis ca. 22 Uhr zu verlängern (3 zusätzliche Zugspaare, Langenthal ab 20.20, 21.20 und 22.20) sowie
- in zweiter Priorität am Wochenende ein durchgehender 30-Min.-Takt auch vor 16 Uhr einzuführen (10 zusätzliche Kurspaare am Samstag und 8 am Sonntag).

Eine Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 ist dafür nicht erforderlich.

6.4 Busangebot Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal

Erwägungen

- Die Linie 51 verkehrt auf diesem Abschnitt entlang einer regionalen Entwicklungsachse (Beziehung innerregional 1. Ordnung) und verbindet die regionalen räuml. Schwerpunkte um Herzogenbuchsee und Langenthal (siehe RGSK II).
- Die Nachfrage hat in den letzten Jahren weiter stark zugenommen. Es treten heute Kapazitätsengpässe auf.
- Mittelfristig sollen Gelenkbusse eingesetzt werden. Damit kann den Kapazitätsengpässen am kostengünstigsten und effektivsten begegnet werden. Der Gelenkbuseinsatz bedingt diverse Anpassungen an Bahnhöfen und Haltestellen. Die betroffenen Gemeinden und Städte entlang der ganzen Linie 51, der Kanton sowie die Transportunternehmen haben dies in ihren Planungen zu berücksichtigen.
- Um den Kapazitätsengpässen kurzfristig zu begegnen und um die Attraktivität des Angebots zu steigern, ist auf dem Teilabschnitt Langenthal – Bützberg – Herzogenbuchsee während der HVZ ein 15-Min.-Takt einzuführen. Diese Taktverdichtung kann mit einem zusätzlichen Fahrzeug realisiert werden und entspricht dem Zielbild des Langfristigen ÖV-Konzepts Langenthal.

Antrag 3

Auf dem Abschnitt Langenthal – Bützberg – Herzogenbuchsee der Linie 51 ist während der HVZ morgens und abends ein 15-Min.-Takt einzuführen.

Hierzu ist eine Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 erforderlich.

6.5 Busangebote zwischen Herzogenbuchsee und Wangen a. A.

Erwägungen

- Die Linie verbindet die regionalen räumlichen Schwerpunkte um Herzogenbuchsee und Wangen. Es handelt sich um eine Beziehung innerregional 2. Ordnung (siehe RGSK II).
- Das heutige Angebot der Linie 51 ist beizubehalten. Zwischen Herzogenbuchsee und Wangen ist ein 60-Min.-Takt (auf zwei unterschiedlichen Routen) sicherzustellen.
- Mittelfristig sollen auf der Linie 51 (aufgrund der Kapazitätsengpässe zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee) Gelenkbusse eingesetzt werden. Damit kann den Kapazitätsengpässen am kostengünstigsten und effektivsten begegnet werden. Der Gelenkbuseinsatz bedingt diverse Anpassungen an Bahnhöfen und Haltestellen (auf den Hauptfahrwegen). Die betroffenen Gemeinden und Städte entlang der ganzen Linie 51, der Kanton sowie die Transportunternehmen haben dies in ihren Planungen zu berücksichtigen.

6.6 Busangebote zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn

Erwägungen

- Das heutige Angebot der Linien 5 und 7 ist beizubehalten.

6.7 Busangebot nach Rumisberg und Farnern

Erwägungen

- Im Jahr 2012 wurde auf der Linie 58 ein neues Angebot eingeführt. Während den ersten Betriebsjahren konnte eine positive Entwicklung festgestellt werden.
- Das Angebot ist deshalb beizubehalten.

6.8 Stadtbusangebote in Langenthal

Erwägungen

- Das heutige Angebot der Linie 63 ist beizubehalten.
- Die Linie 64 soll entsprechend dem Zielbild des Langfristigen ÖV-Konzepts Langenthal angepasst werden. Sie soll neu im 15-Min.-Takt zwischen Bahnhof Langenthal und Lotzwil Nord verkehren und insbesondere die ÖV-Erschliessung der Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete im Süden Langenthals verbessern. Eine angepasste Linienführung via Neuhüsli und näher zum Porzi-Areal ist zu prüfen. Die Schlaufenfahrt der Linie 64 in das Schorenquartier fällt weg, im Gegenzug wird der Ast Thunstetten der Linie 52 via Schoren geführt. Diese Änderung (Taktverdichtung) kann mit einem zusätzlichen Fahrzeug realisiert werden.

Antrag 4

Die Linie 64 ist auf den Abschnitt Langenthal Bahnhof – Lotzwil Nord zu beschränken. Es ist ganztags ein 15-Min.-Takt einzuführen.

Hierzu ist eine Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 erforderlich.

7 Angebote mit Überprüfungsbedarf

7.1 Vorbemerkungen

Folgende Angebote sind

- aufgrund der Nicht-Erfüllung der Minimalanforderungen und
- teilweise aufgrund der Widersprüche zum Zukunftsbild

zu überprüfen.

Bei der Überprüfung einzelner Angebote zeigt sich, dass die Angebote schon heute bzgl. der Linienumläufe und Bahnanschlüsse optimiert sind. Die Spielräume für Veränderungen unter Einhaltung der Rahmenbedingungen sind dementsprechend gering.

7.2 Busangebote Herzogenbuchsee – Bleienbach – Langenthal und Langenthal – Thunstetten

Erwägungen

- Da die Linie 52 die Minimalanforderungen auf dem Abschnitt Langenthal – Thunstetten nicht erfüllt, besteht Überprüfungsbedarf.
- Die Linie hängt betrieblich mit der Linie 54 zusammen, kann also nicht isoliert betrachtet werden.
- Der Ausschuss der RVK 2 plant, die Linie 52, die ÖV-Erschliessung der entlang dieser Linie liegenden Dörfer sowie die Abstimmung mit dem RGSK II (Erschliessung Vorranggebiete) in einer separaten Studie zu untersuchen.
- Die Linie soll entsprechend dem Zielbild des Langfristigen ÖV-Konzepts Langenthal angepasst werden und zwischen Bahnhof Langenthal und Thunstetten neu via Schoren und nicht wie bis anhin via Stadtzentrum Langenthal verkehren.
- Im Übrigen ist die Linie 52 vorerst in der heutigen Form beizubehalten.

Antrag 5

Das Angebot der Linie 52 ist grundsätzlich in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden. Zwischen Bahnhof Langenthal und Thunstetten soll sie neu via Schoren und nicht wie bis anhin via Stadtzentrum Langenthal verkehren.

7.3 Busangebot Langenthal – Melchnau – Grossdietwil

Aufgrund des Zukunftsbilds wird bei diesem Teilabschnitt der Linie 51 grundsätzlicher Überprüfungsbedarf geortet.

Ausgangslage

- Gemäss Zukunftsbild ist eine Einkürzung der Linie auf den Abschnitt Langenthal – Melchnau zu prüfen. Altbüron und Grossdietwil verfügen mit der Buslinie 281 über eine ÖV-Anbindung nach St. Urban und Zell – Ufhusen.
- Langenthal ist für Altbüron und Grossdietwil der bedeutendste Zielort innerhalb der Region Ob- und Nid-Oberrhein. Die Verbindung ist für den Schülerverkehr nicht wirklich relevant, da die Oberstufenschüler in Zell zur Schule gehen.
- Die Buslinie 51 verkehrt durchgehend im 30-Min.-Takt zwischen Langenthal und Melchnau, einzelne Kurse verkehren weiter bis Grossdietwil. Die Linie ist in Langenthal durchgebunden mit dem Ast nach Herzogenbuchsee – Wangen a. A.
- Mittelfristig sollen auf der Linie 51 (aufgrund der Kapazitätsengpässe zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee) Gelenkbusse eingesetzt werden. Damit kann den Kapazitätsengpässen am kostengünstigsten und effektivsten begegnet werden. Der Gelenkbusseinsatz bedingt diverse Anpassungen an Bahnhöfen und Haltestellen. Die betroffenen Gemeinden und Städte entlang der ganzen Linie 51, der Kanton sowie die Transportunternehmen haben dies in ihren Planungen zu berücksichtigen.
- Der Abschnitt Melchnau – Grossdietwil weist mit rund 40 Personen pro Tag (durchschnittliche Belegung im maximalen Querschnitt: 2.1 Personen) eine geringe Nachfrage auf.
- Der Linienast verfügt über einen lastrichtungsorientierten Bahnanschluss in Langenthal in Richtung Olten.
- Der Linienast wird mit zwei Fahrzeugen betrieben (mit und ohne Verlängerung nach Grossdietwil).
- Bezüglich der Fahrzeit zwischen Grossdietwil / Altbüron und Langenthal unterschieden sich die zwei möglichen Fahrrouten (Linie 51 bzw. Linie 281 und Bahn ab St. Urban) bis anhin nicht. Ab Fahrplanwechsel 2016 verlängert sich die Fahrzeit via St. Urban aufgrund des dort künftig wegfallenden Anschlusses.

Erwägungen

- Mit der Einkürzung der Linie nach Melchnau könnte der Fahrplan der Linie 51 dahingehend angepasst werden, dass die heute in Langenthal lediglich lastrichtungsorientiert vorhandenen Anschlüsse in Richtung Olten über den ganzen Tag hinweg in beide Richtungen gewährleistet werden können. Dies würde mit einer Verlegung der Standzeiten von Melchnau nach Langenthal einhergehen und wäre für in Langenthal durchfahrende Fahrgäste unattraktiv.
- Die Schaffung eines Anschlusses in Richtung Bern wäre nur dann (und lediglich lastrichtungsorientiert) möglich, wenn der Linienast von der restlichen Linie 51 getrennt würde.
- Fahrzeugeinsparungen sind unter Beibehaltung des 30-Min.-Takts auch mit einer Einkürzung nicht möglich. Mit einer Einkürzung könnten nur relativ geringe variable Kosten eingespart werden. Daher ist die Linie mit der bestehenden Linienführung und Taktlage bei zu behalten. Eine Überprüfung ist erst mit bedeutenden Änderungen im Bahnfahrplan angebracht.

Antrag 6

Das Angebot auf dem Abschnitt Langenthal – Melchnau – Grossdietwil der Linie 51 ist in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen auf dem Streckenabschnitt Melchnau – Grossdietwil aktuell nicht erreicht werden.

7.4 Busangebot Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen

Aufgrund des Zukunftsbilds wird bei der Linie 54 grundsätzlicher Überprüfungsbedarf geortet.

Ausgangslage

- Die Buslinie 54 verkehrt stündlich mit Taktlücken in den Nebenverkehrszeiten vormittags und nachmittags.
- Die Linie verfügt heute über Bahnanschlüsse in Herzogenbuchsee in Richtung Olten und in Wynigen in Richtung Bern sowie seit Dezember 2015 auch in Richtung Olten.
- Die Linie wird mit einem Fahrzeug betrieben (aufgrund des Umlaufs von gut einer Stunde betriebliche Durchbindung mit der Linie 52).
- Gemäss Zukunftsbild ist eine Einkürzung der Linie auf den Abschnitt Herzogenbuchsee – Grasswil zu prüfen. Im Abschnitt zwischen Grasswil und Wynigen ist ein geringes zusätzliches Erschliessungspotenzial vorhanden (rund 500 Einwohner).
- Die Linie wird die Minimalanforderungen in der Erfolgskontrolle 2015 voraussichtlich erfüllen.

Erwägungen

- Mit der Einkürzung könnte in Herzogenbuchsee der Anschluss in Richtung Bern erreicht werden. Dies jedoch nur lastrichtungsorientiert und unter gleichzeitigem Verlust des Anschlusses in Richtung Olten. Das Fahrzeug könnte während 28 Minuten pro Stunde z.B. für die Erschliessung des Oberdorfs und der Sportanlagen / des Freibads in Herzogenbuchsee eingesetzt werden, wobei keine Zugsanschlüsse möglich wären.
 - Die Linie verfügt über einen optimalen Umlauf und optimale Anschlüsse. Mit einer Einkürzung könnten nur relativ geringe variable Kosten eingespart werden.
 - Weiter ist zu berücksichtigen, dass die Schulen Seeberg und Wynigen zusammengeschlossen sind. Der Schülertransport zwischen den drei Schulstandorten in Seeberg, Grasswil und Wynigen wird zu einem grossen Teil mit der Linie 54 abgewickelt. Bei einer Einkürzung der Linie würde dies zwingend ein Ersatzangebot für den Schülertransport bedingen.
 - Die Querschnittsbelastungen an Wochentagen sind auf dem Abschnitt Grasswil – Wynigen höher als auf dem Abschnitt Grasswil – Herzogenbuchsee.
 - Es wird gefordert, die Linie mit der bestehenden Linienführung und Taktlage (optimiert auf Fahrplanwechsel 2016) bei zu behalten. Eine Überprüfung ist erst mit bedeutenden Änderungen im Bahnfahrplan angebracht.
 - Es sind lediglich 2 Taktlücken vorhanden, die es im Sinne eines einfach verständlichen Angebotes zu schliessen gilt.
-

Antrag 7

Auf der Linie 54 (Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen) ist von Montag bis Sonntag ganztags (mind. bis 22 Uhr) ein integrierter 60-Min.-Takt einzuführen (3 zusätzliche Kurspaare zur Schliessung von Taktlücken).

Eine Aufstufung von der Angebotsstufe 2 in die Angebotsstufe 3 ist dafür nicht erforderlich.

7.5 Busangebote im Raum Huttwil (nach Sumiswald-Grünen, Eriswil und Wyssachen)

Erwägung

- Auf den Linien 491 und 493 besteht aus «historischen» Gründen ein Überangebot, diese beiden Linien erfüllen die Minimalanforderungen nicht.
- Das Busangebot der Linien 483, 491 und 493 wurde einer Überprüfung unterzogen. Es zeigte sich, dass die Kosten nur mit einem radikalen Angebotsabbau spürbar gesenkt werden können.
- Um ein Fahrzeug einsparen zu können, könnten bei gleichzeitiger Aufgabe der Linie 493 (Wyssachen) die Linien 481 (Sumiswald-Grünen) und 491 (Eriswil) betrieblich durchgebunden werden. Dies mit folgenden Konsequenzen:
 - Die Streichung der Verdichtungskurse auf der Linie 491 (Eriswil) würde aufgrund des Schülerverkehrs zu Kapazitätsengpässen führen.
 - Ein Bürgerbus würde heute im Korridor Wyssachen zu Schulzeiten keine ausreichende Kapazität aufweisen.
- Das heutige Angebot ist mangels zweckmässigeren Alternativen beizubehalten.

Antrag 8

Das Angebot der Linien 491 und 493 ist in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.

8 Fernverkehr

Linie 450 (Bern – Olten)

Die ursprüngliche Bahnlinie Bern – Olten wird seit der Inbetriebnahme der Neubau-
strecke durch den IR Bern – Olten – Zürich und den RE Bern – Olten bedient.

Die beiden Züge bedienen Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal im (an-
nähernden) 30-Min.-Takt, während Wynigen nur stündlich durch den RE Bern – Olten
bedient wird. Diese «ungleiche» Behandlung der 4 Haltepunkte hat aus fachlicher
Sicht seitens der SBB, welche für die Planung des Fernverkehrs zuständig ist, zwei Be-
gründungen:

- Ein zusätzlicher Halt des IR Bern – Olten – Zürich würde eine um ca. 2 Min.
längere Fahrzeit zwischen Bern und Olten erfordern. Eine frühere Abfahrt aus
bzw. eine spätere Einfahrt in den Knoten Bern ist wegen der Belegung der Zu-
fahrtsstrecken aber nicht möglich.
- Das Nachfragepotenzial von Wynigen ist sowohl im direkten Einzugsbereich als
auch im Zubringerverkehr deutlich geringer als bei den anderen 3 Haltepunkten.

Die RVK 2 hält an ihrem Begehren fest, welches auch vonseiten des Kantons unter-
stützt und im Rahmen der STEP-Planungen beantragt wird. Weiter fordert die RVK 2
weiterhin die Wiedereinführung des ursprünglichen Angebotes nach 22 Uhr zwischen
Olten und Bern.

Die RVK 2 wird diese Begehren über das Regionale Angebotskonzept hinaus koordi-
niert mit der Region Emmental (RVK 3) bei der SBB einreichen (siehe Brief im An-
hang).

Antrag 9

Der Kanton Bern soll sich bei der SBB aktiv für

- die Wiedereinführung des ursprünglichen Angebots nach 22
Uhr (30-Min.-Takt ohne Lücken) zwischen Bern und Olten,
- die Wiedereinführung einer zusätzlichen Spätverbindung
aus Zürich und Olten nach Bern (via Langenthal und Her-
zogenbuchsee) und
- den IR-Halt in Wynigen, d.h. für den 30-Min.-Takt der
RE/IR-Züge in Wynigen einsetzen.

9 Ausblick: Autonomes Fahren

Wie die Angebotsüberprüfungen in Kapitel 7 zeigen, erreicht der konventionelle ÖV im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten offensichtlich seine Grenzen bezüglich räumlicher Erschliessung und zeitlicher Verfügbarkeit. Weitere Ausbauten des ÖV erhöhen überproportional die Kosten, Optimierungen sind nicht ohne (meist überwiegende) negative Auswirkungen zulasten anderer Orte oder Ortsteile realisierbar. Sie haben meist nur dann eine Chance, wenn zusätzliche Nachfragepotenziale entstehen (z.B. in deutlich wachsenden Ortsteilen).

Mit der rasanten Entwicklung des autonomen (oder automatisierten) Fahrens eröffnen sich neue Möglichkeiten für eine attraktive und finanzierbare Ergänzung des konventionellen ÖV. Experten gehen davon aus, dass in Bezug auf führerlose / selbstfahrende Fahrzeuge bereits heute praktisch keine technischen Hindernisse vorhanden sind. Die Feldversuche in verschiedenen Ländern waren bislang alle erfolgreich. Nach einer Testphase auf einem Privatreal ab Dezember 2015 sollen in Sion schon im Jahr 2016 autonome Shuttles von PostAuto im öffentlichen Raum (Fussgänger- und Begegnungszonen) verkehren und bis zu 9 Personen befördern. Diese werden zwar (noch) von instruierten Personen begleitet sein, verkehren aber vollautomatisiert.

Es ist davon auszugehen, dass die Akzeptanz selbstfahrender Fahrzeuge im MIV noch längere Zeit klein bleiben wird. Im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr bietet das autonome Fahren jedoch schon mittelfristig grosse Potenziale. Entsprechende Fahrzeuge mit zum Beispiel vier bis neun Plätzen könnte wie folgt eingesetzt werden:

- Erschliessung kaum besiedelter Räume (Hügelland zwischen Mittellanddörfern und Emmental, Jura, rein landwirtschaftlich geprägtes Mittelland) analog dem heute wesentlich teureren Bürgerbus, aber neu auch in allen Randzeiten und mit dichter möglicher Fahrtenfolge;
- Erschliessung regionaler Zentren (z.B. Herzogenbuchsee, Huttwil oder Niederbipp) ohne eigene Ortsbusse, speziell auch in Randzeiten (analog dem Modell der heute teuren und wenig effizienten Taxis oder teilweise existierenden Bürger-Nachtbusse);
- Erschliessung der ersten und letzten Meile auch in grösseren Zentren (Langenthal) generell für mobilitätseingeschränkte Personen, darunter die zunehmende Zahl von Seniorinnen und Senioren.

Im Wesentlichen ist damit das autonome Fahren eine Ergänzung zum ÖV. Das autonome Fahren im Dienste des ÖV für konventionelle Busse wird im überörtlichen Einsatz und für die Bahn keine Konkurrenz darstellen, da die grossen, leistungsfähigen Transportgefässe durch die kleinen Transporteinheiten nicht ersetzbar sind. Jedoch ist zu klären, ob selbstfahrende Fahrzeuge

- in der Lage sind, eine Lücke zwischen Haustüre und Haltestelle/Bahnhof zu schliessen, wo dieser nicht mit dem Velo oder zu Fuss bewältigbar ist und
- ob sie Ortsbusse langfristig konkurrenzieren würden.

Im Zeitraum 2018 bis 2021 wird es noch keine Ergänzung des ÖV im Sinne autonomen Fahrens in der Region Oberraargau geben. Notwendig ist es jedoch, den Einsatz dieser ÖV-Form vorzubereiten. Die RVK 2 beantragt, dass der Kanton die relevanten Grundlagen zu dieser möglichen Ergänzung des ÖV erarbeitet. In einer Studie sollen insbesondere die Themen der Organisation und der Finanzierung behandelt werden.

Die zu klärenden Fragen umfassen:

- Welche rechtlichen Grundlagen müssen geschaffen / geändert werden, um ÖV-Angebote mit autonomen Fahrzeugen schaffen zu können?
- Welche Bedingungen müssen erfüllt sein, dass ein Angebot mit autonomen Fahrzeugen rechtlich als ÖV gilt?
- Unter welchen Umständen könnten Transporte mit autonomen Fahrzeugen abgeltungsberechtigt sein?
- Wer könnte idealerweise der organisatorische Träger entsprechender kleiner Flotten von autonomen Fahrzeugen im Sinne der Ergänzung des ÖV (erste Meile, letzte Meile) sein? Die herkömmlichen Transportunternehmen oder neue Organisationen (Google, Swisscom) oder etwa PPP-Unternehmen?
- In welcher Weise könnte oder sollte die öffentliche Hand Rahmenbedingungen schaffen, um den Einsatz entsprechender Fahrzeuge zu fördern?
- Welche Rolle könnte die öffentliche Hand bei ersten Pilotprojekten für den Einsatz selbstfahrender ÖV-Fahrzeuge spielen?
- Welche geografischen Räume wären für Pilotprojekte im Kanton Bern am attraktivsten?

Die RVK 2 ist überzeugt, dass die Region Oberraargau mit ihren unterschiedlichen Siedlungstypen (Kernstadt Langenthal, weitere regionale Zentren, ländlicher Raum) und der topografische Vielfalt gute Voraussetzungen für entsprechende Pilotprojekte und Versuchsbetriebe bietet. Sie bietet dem Kanton im Falle entsprechender Initiativen ihre Mitarbeit bei der Durchführung und der wissenschaftlichen Begleitung der Versuche.

Antrag 10

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 Oberraargau entsprechend weiterentwickeln zu können.

Die Region Oberraargau stellt sich als Pilotregion zur Verfügung.

10 Zusammenfassung der Anträge

Im Folgenden sind die Anträge für den Angebotsbeschluss 2018 – 2021 aus den Kapiteln 6 bis 9 zusammengefasst.

Bei der Beurteilung der Angebote und der Formulierung der Anträge wurden berücksichtigt:

- die Anliegen der Gemeinden
- die Vorschläge aus dem Ausschuss RVK 2
- der Handlungsbedarf aufgrund nicht erfüllter Minimalanforderungen

Antrag 1

Wie auf dem Abschnitt Solothurn - Oensingen ist auch auf dem Abschnitt Oensingen – Niederbipp – Langenthal der Linie 413 von Montag bis Samstag ganztags ein integraler 30-Min.-Takt einzuführen,

- in erster Priorität Schliessung der Taktlücken am Morgen und am Nachmittag
- in zweiter Priorität Ausdehnung des 30-Min.-Taktes bis 22 Uhr.

Eine Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 ist dafür nicht erforderlich.

Antrag 2

Auf dem Abschnitt Langenthal – Huttwil der Linie 440 ist

- in erster Priorität von Montag bis Sonntag der 30-Min.-Takt von 20 Uhr bis ca. 22 Uhr zu verlängern (3 zusätzliche Zugspaare, Langenthal ab 20.20, 21.20 und 22.20) sowie
- in zweiter Priorität am Wochenende ein durchgehender 30-Min.-Takt auch vor 16 Uhr einzuführen (10 zusätzliche Kurspaare am Samstag und 8 am Sonntag).

Eine Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 ist dafür nicht erforderlich.

Antrag 3

Auf dem Abschnitt Langenthal – Bützberg – Herzogenbuchsee der Linie 51 ist während der HVZ morgens und abends ein 15-Min.-Takt einzuführen.

Hierzu ist eine Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 erforderlich.

Antrag 4

Die Linie 64 ist auf den Abschnitt Langenthal Bahnhof – Lotzwil Nord zu beschränken. Es ist ganztags ein 15-Min.-Takt einzuführen.

Hierzu ist eine Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 erforderlich.

Antrag 5

Das Angebot der Linie 52 ist grundsätzlich in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden. Zwischen Bahnhof Langenthal und Thunstetten soll sie neu via Schoren und nicht wie bis anhin via Stadtzentrum Langenthal verkehren

Antrag 6

Das Angebot auf dem Abschnitt Langenthal – Melchnau – Grossdietwil der Linie 51 ist in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen auf dem Streckenabschnitt Melchnau – Grossdietwil aktuell nicht erreicht werden.

Antrag 7

Auf der Linie 54 (Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen) ist von Montag bis Sonntag ganztags (mind. bis 22 Uhr) ein integraler 60-Min.-Takt einzuführen (3 zusätzliche Kurspaare zur Schliessung von Taktlücken).

Eine Aufstufung von der Angebotsstufe 2 in die Angebotsstufe 3 ist dafür nicht erforderlich.

Antrag 8

Das Angebot der Linien 491 und 493 ist in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.

Antrag 9

Der Kanton Bern soll sich bei der SBB aktiv für

- die Wiedereinführung des ursprünglichen Angebots nach 22 Uhr (30-Min.-Takt ohne Lücken) zwischen Bern und Olten,
- die Wiedereinführung einer zusätzlichen Spätverbindung aus Zürich und Olten nach Bern (via Langenthal und Herzogenbuchsee) und
- den IR-Halt in Wynigen, d.h. für den 30-Min.-Takt der RE/IR-Züge in Wynigen einsetzen.

Antrag 10

Der Kanton Bern soll die relevanten Grundlagen erarbeiten zum Einsatz von autonomen Fahrzeugen als gezielte Ergänzung des ÖV. Weiter soll er die Vernetzung bzgl. dieses Themas 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.

Anhang

Anhang 1: Zusammenfassung der Anliegen der Gemeinden

RVK Oberaargau - Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021

Zusammenfassung der Anliegen der Gemeinden bezüglich Optimierungen des ÖV-Angebots

Total Anliegen: 58

Gemeinde	Anliegen	Klassierung	Umgang mit Anliegen, Rückmeldung	Antrag
Aarwangen	Schliessung der Taktlücken / durchgehender Halbstunden-Takt auf Linie 413	Angebotsausbau	Das Anliegen wird unterstützt, ein entsprechender Antrag gestellt.	ja
Altbüron	Erhalt des bestehenden Angebots der Linien 414 und 51	Erhalt bestehendes Angebot	Das Angebot auf der Linie 414 bleibt bestehen. Das Angebot auf dem Abschnitt Langenthal – Melchnau – Grossdietwil der Linie 51 ist ebenfalls in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen bei dieser Linie aktuell nicht erreicht werden.	ja
Attiswil	Keine	Allgemein	Kenntnisnahme	nein
Bettenhausen	Erhalt des bestehenden Angebots, Taktverdichtung zu 30-Min.-Takt in HVZ	Angebotsausbau	Aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) wird der Forderung der Taktverdichtung nicht entsprochen. Es ist zu berücksichtigen, dass die Erschliessung von Bettenhausen mit einer Stichfahrt der Attraktivität der gesamten Linie nicht förderlich ist. Die längerfristige Beibehaltung der Linie kann durch die Gemeinde mit geeigneten Massnahmen wie z.B. Marketing oder Sensibilisierung der Bevölkerung zur Nutzung des ÖV unterstützt werden.	nein
Bleienbach	Angebotsausbau in Randzeiten	Angebotsausbau Randzeiten	Der Forderung eines Angebotsausbaus wird aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) bei der Linie 52 nicht entsprochen.	nein
Bleienbach	Es stellt sich die Frage, ob die Linie 52 via Lotzwil geführt werden könnte	Anpassung Liniennetz	Eine Umwegfahrt der Linie 52 ist aufgrund des Zukunftsbilds und den Grundsätzen (direkte Linienführung) nicht wünschenswert. Die Linie würde für durchfahrende Fahrgäste an Attraktivität verlieren. Der Forderung wird nicht entsprochen.	nein
Bleienbach	Erschliessung Flugplatz / Daetwyler	Anpassung Liniennetz, zusätzliche Erschliessung von Ortsteilen	Es handelt sich gemäss RGSK 2G um einen Regionalen Arbeitsschwerpunkt mit Bedarf an Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte. Eine Stichfahrt mit der Linie bestehenden Linie im 60-Min.-Takt wird nicht als sinnvoll erachtet, da die Taktichte für Pendler nicht ausreichend und die Stichfahrt für durchfahrende Fahrgäste unattraktiv ist. Die Umwegfahrt könnte reduziert werden, wenn via Längmatten gefahren würde (bedarf einen Strassenausbau seitens der Gemeinde). Der Ausschuss der RVK sieht den Bedarf, die Linie 52, die Erschliessung der betroffenen Dörfer und die Abstimmung mit dem RGSK 2G in einer separaten Studie zu untersuchen.	nein
Busswil bei Melchnau	Anschluss der Gemeinde an den öffentlichen Verkehr, mind. Mindestangebot wie z.B. Rufbus	Anschluss ländlicher Gemeinden an ÖV	Aufgrund Ausgangslage (Finanzen) und geringem Potenzial abzulehnen.	nein
Busswil bei Melchnau	Schülertransport wird von Gemeinde finanziert, wird wesentlich teurer, Finanzierung ist offen, auf Schulzeiten ist Rücksicht zu nehmen	Schülertransport	Kenntnisnahme	nein
Farnern	Angebotsausbau in Randzeiten: Spätere Abendkurse, Nachmittagskurse am Wochenende, ansonsten Erhalt des bestehenden Angebots	Angebotsausbau Randzeiten	Der Forderung eines Angebotsausbaus wird aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) bei der Linie 58 nicht entsprochen.	nein
Gondiswil	Anschluss der Gemeinde an den öffentlichen Verkehr	Anschluss ländlicher Gemeinden an ÖV	Aufgrund Ausgangslage (Finanzen) und geringem Potenzial abzulehnen.	nein
Graben	Anschluss der Gemeinde an den öffentlichen Verkehr	Anschluss ländlicher Gemeinden an ÖV	Aufgrund Ausgangslage (Finanzen) und geringem Potenzial abzulehnen.	nein
Grossdietwil	Angebotsausbau in Randzeiten (Vormittag- und Abendverbindung am Wochenende)	Angebotsausbau Randzeiten	Der Forderung eines Angebotsausbaus wird aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) beim betreffenden Abschnitt der Linie 51 nicht entsprochen.	nein
Grossdietwil	Erhalt des bestehenden Angebots	Erhalt bestehendes Angebot	Das Angebot auf dem Abschnitt Langenthalnau – Melchnau – Grossdietwil der Linie 51 ist in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.	ja
Heimenhausen	Erhöhung der Taktichte im Ortsteil Heimenhausen (Schüler, stark wachsende Bevölkerung)	Angebotsausbau	Aufgrund der finanziellen Ausgangslage (Finanzen) und dem beschränkten Potenzial wird der Forderung der Taktverdichtung nicht entsprochen. Ein grosser Anteil der Nachfrage entfällt auf den Schülerverkehr.	nein
Heimenhausen	Überprüfung der Route des Kleinbusses (Mögliche Variante Wangen - Walliswil/Wangen - Heimenhausen - Bystronic - Bahnhof Herzogenbuchsee)	Anpassung Liniennetz, zusätzliche Erschliessung von Ortsteilen	Aufgrund Zukunftsbild und Grundsätzen (direkte Linienführung) ist eine Führung der Linie 51 durch das Gewerbegebiet Niederörsch nicht wünschenswert. Im Rahmen des behindertengerechten Ausbaus der Haltestelle Jurablick durch die Gemeinde und die asm ist eine Verschiebung der Haltestelle zu prüfen, um die Zugangswege in das Gewerbegebiet zu verkürzen (in Abstimmung mit der Entwicklung des Fussgängeretzes).	nein
Hellsau (Region Emmental)	Anschluss an Herzogenbuchsee und Kirchberg, Erschliessung Emmental mit Oberaargau	Anschluss ländlicher Gemeinden an ÖV	Aufgrund Ausgangslage (Finanzen) und geringem Potenzial abzulehnen.	nein
Herzogenbuchsee	Erschliessung Oberdorf (altes Spital (Dahlia SRO) und Sportanlagen, Frei-/Hallenbad)	Anpassung Liniennetz, zusätzliche Erschliessung von Ortsteilen	Die Klinik und die Sportanlagen sind aufgrund ihrer Lage in wenig dichten Wohngebieten und dem damit verbundenen geringen Nachfragepotenzial mit dem ÖV schwierig zu erschliessen. Das Potenzial eines Ortsbusses in Herzogenbuchsee wird als zu gering eingeschätzt. Die Erschliessung kann lediglich mit alternativen Angeboten geschaffen werden, die durch die Gemeinde zu initiieren und finanzieren sind.	nein
Herzogenbuchsee	Wiedereinführung Halbstundentakt nach 22 Uhr von Bern nach Langenthal	Bahn Normalspur	Das Anliegen wird unterstützt, ein entsprechender Antrag gestellt.	ja
Herzogenbuchsee	Bus-Haltestelle bei Verzweigung Wagenstrasse/Byfangstrasse zur besseren Erschliessung Landi, Industrie Hofmatt, Industrie Biblis und Industrie Niederörsch wünschenswert	Zusätzliche / Wegfallende Haltestelle	Im Rahmen des behindertengerechten Ausbaus der Haltestelle Jurablick durch die Gemeinde und die asm soll eine Verschiebung der Haltestelle geprüft werden, um die Zugangswege in das Gewerbegebiet zu verkürzen (in Abstimmung mit der Entwicklung des Fussgängeretzes).	nein

Huttwil	Angebotsausbau in Randzeiten: 30-Min.-Takt auf Linie 440	Angebotsausbau Randzeiten	Das Anliegen wird unterstützt, ein entsprechender Antrag gestellt.	ja
Huttwil	Prüfung Konzept für direkte stündliche Züge ab Huttwil und Olten nach Bern HB mit Halt in Langenthal, Herzogenbuchsee, Wynigen, Burgdorf und Bern Wankdorf, entsprechend der Varianten Huttwil bzw. Trubschachen nach Luzern oder ab Basel nach Wiler bzw. Sumiswald	Bahn Normalspur	Der Ansatz wird als interessant, jedoch nur begrenzt machbar beurteilt. So ist die Idee nicht kompatibel mit dem Konzept Luzern West, erfordert auf dem Abschnitt Huttwil - Langenthal einen Ausbau für Doppelstockzüge und führt zu betrieblichen Problemen am Bahnhof Langenthal. Ausserdem müssten sich die Grundvoraussetzungen ändern: Der Ansatz würde sich anbieten, wenn einem starken Ast Bern zwei schwache (Huttwil und Olten) gegenüberstehen würden. Dies ist heute nicht der Fall, künftig wird der Ast Olten vielmehr noch an Bedeutung gewinnen.	nein
Langenthal	Erschliessung Haltestelle SGM Klinik (Wiederaufnahme)	Anpassung Liniennetz, zusätzliche Erschliessung von Ortsteilen	Zur Erschliessung der SGM-Klinik kommt keine Stadtbuslinie in Frage, daher müssten Kurse der Linie 52 via Weissenstein- und Weststrasse geführt werden. Solche Umwegfahrten sind aufgrund des Zukunftsbilds und den Grundsätzen (direkte Linienführung) insbesondere bei Regionallinien nicht wünschenswert. Der Forderung kann aus regionaler Sicht nicht entsprochen werden. Die Thematik wird in der separaten Planung zum Busangebot in Langenthal detaillierter betrachtet.	nein
Langenthal	Erschliessung Inforama Waldhof	Anpassung Liniennetz, zusätzliche Erschliessung von Ortsteilen	Der Umlauf der Linie 63 lässt eine Stichfahrt zum Waldhof mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht zu. Es ist zu untersuchen, ob mit einer Verlegung der Haltestelle Waldhof der Fussweg verkürzt werden kann. Die Thematik wird in der separaten Planung zum Busangebot in Langenthal detaillierter betrachtet.	nein
Langenthal	Optimierung der Anschlüsse: Ausreichend lange Umsteigezeiten am Bahnhof Langenthal auch für ältere und betagte Personen	Optimierung Anschlüsse	Die Umsteigesituation wird mit der Planung des ESP Bahnhofs grundlegend überdacht. Dem Anliegen ausreichender Umsteigezeiten ist in der Planung des ESP Rechnung zu tragen. Die Spielräume bzgl. veränderter Fahrplanlage sind bei den meisten Linien minimal.	nein
Lotzwil	Wiedereinführung Halbstundentakt nach 22 Uhr von Bern nach Langenthal	Bahn Normalspur	Das Anliegen wird unterstützt, ein entsprechender Antrag gestellt.	ja
Lotzwil	Linie 64 morgens bis 9 Uhr 1-2 Min. früher (nicht 57 und 27 sondern 55 und 25)	Betrieblich	Der Ausschuss RVK hat das Anliegen der Transportunternehmung (asm) zugeordnet. Diese klärt das Anliegen und mögliche Massnahmen bilateral mit der Gemeinde.	nein
Lotzwil	Aufhebung der Haltestelle Gutenburg (verursacht nur Kosten)	Zusätzliche / Wegfallende Haltestelle	Die Haltestelle Gutenburg übernimmt eine bedeutende Funktion in der Region und ist aufrecht zu erhalten.	nein
Melchnau	Optimierung der Anschlüsse: Zu lange Umsteigezeiten in Langenthal am Abend und an Wochenenden (bei 60-Min.-Takt)	Optimierung Anschlüsse	Die Linie 51 muss verschiedenste Anschlüsse an mehreren Bahnhöfen sicherstellen (sog. "Überbestimmung" von Anschlussbindungen). Bei der Anschlussgestaltung müssen folglich Prioritäten gesetzt werden. Kürzere Umsteigezeiten in Langenthal in Randzeiten wären nur mit einer Taktverdichtung zu erreichen. Der Forderung eines Angebotsausbaus wird aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) beim betreffenden Abschnitt der Linie 51 nicht entsprochen.	nein
Melchnau	Schülertransportangebot Busswil nach Melchnau und umgekehrt darf nicht verschlechtert werden.	Schülertransport	Kenntnisnahme	nein
Niederbipp	Erhalt des bestehenden Angebots	Erhalt bestehendes Angebot	Kenntnisnahme, bisheriges Angebot bleibt erhalten.	nein
Niederönz	Bushaltestelle im Industriegebiet Niederönz (mehr als 600 Arbeitsplätze)	Anpassung Liniennetz, zusätzliche Erschliessung von Ortsteilen	Aufgrund Zukunftsbild und Grundsätzen (direkte Linienführung) ist eine Führung der bestehenden Buslinien durch das Gewerbegebiet Niederönz nicht wünschenswert. Zur Schaffung eines Ortsbusses wird das Potenzial in Herzogenbuchsee und im Industriegebiet Niederönz als zu gering eingeschätzt. Im Rahmen des behindertengerechten Ausbaus der Haltestelle Jurablick durch die Gemeinde und die asm soll eine Verschiebung der Haltestelle geprüft werden, um die Zugangswege in das Gewerbegebiet zu verkürzen (in Abstimmung mit der Entwicklung des Fussgängeretzes).	nein
Niederönz	Wiedereinführung Halbstundentakt nach 22 Uhr von Bern nach Langenthal	Bahn Normalspur	Das Anliegen wird unterstützt, ein entsprechender Antrag gestellt.	ja
Niederönz	Weiterführung des Spätzuges ab Olten bis Herzogenbuchsee und nicht nur bis Langenthal	Bahn Normalspur	Die Region unterstützt des Haltung des Kantons, dass diese Verbindung durch den Fernverkehr abzudecken ist. Der Regionalverkehr kann diese Aufgabe nicht zu nachfrageschwachen Zeiten vom Fernverkehr übernehmen.	nein
Obersteckholz	Angebotsausbau in Randzeiten: abends längere Betriebszeiten	Angebotsausbau Randzeiten	Der Forderung eines Angebotsausbaus wird aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) beim betreffenden Abschnitt der Linie 51 nicht entsprochen.	nein
Obersteckholz	Optimierung der Anschlüsse in Langenthal in Richtung Bern	Optimierung Anschlüsse	Die Linie 51 muss verschiedenste Anschlüsse an mehreren Bahnhöfen sicherstellen (sog. "Überbestimmung" von Anschlussbindungen). Bei der Anschlussgestaltung müssen folglich Prioritäten gesetzt werden. Kürzere Umsteigezeiten in Langenthal in Randzeiten wären nur mit einer Taktverdichtung zu erreichen. Der Forderung eines Angebotsausbaus wird aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) beim betreffenden Abschnitt der Linie 51 nicht entsprochen.	nein
Ochlenberg	Anschluss der Gemeinde an den öffentlichen Verkehr	Anschluss ländlicher Gemeinden an ÖV	Aufgrund Ausgangslage (Finanzen) und geringem Potenzial abzulehnen.	nein
Pfaffnau / St. Urban	Erhalt des bestehenden Angebots	Erhalt bestehendes Angebot	Kenntnisnahme	nein
Roggwil	ZPP 2: Anbindung an ÖV wird geprüft (z.B. Shuttle-Bus ins Dorfzentrum mit Halbstundentakt während den Öffnungszeiten der Läden).	Anpassung Liniennetz, zusätzliche Erschliessung von Ortsteilen	Das Gebiet ZPP 2 liegt sehr nahe der Bahnhofhaltestelle Roggwil-Wynau. Das Potenzial einer zusätzlichen Buslinie wird als zu gering eingeschätzt. Die Erschliessung kann lediglich mit alternativen Angeboten geschaffen werden, die durch die Gemeinde zu initiieren und finanzieren sind.	nein

Roggwil	Fehlender Halt der S23, Zug 8437, in Roggwil-Wynau und Murgenthal (Trasse für TGV benutzt). Der elektronische Fahrplan lenkt die Reisenden aus Westen via Rothrist (Umsteigen in die S23 der Gegenrichtung mit 2' Anschluss) Ueberdies ist der Liberofahrweis für diese Reisenden nicht gültig. Diese werden aber nirgends darauf aufmerksam gemacht. Zudem wäre 09.47h der erste Zug Richtung Osten, wo eine 09.00h Tageskarte gültig wäre...	Bahn Normalspur	Dieser Halt wird voraussichtlich zum übernächsten Fahrplanwechsel (2017/18, sobald Trasse nicht mehr durch TGV benutzt) wieder eingeführt.	nein
Roggwil	Schaffung eines integralen Halbstundentakt von S23 und S29	Bahn Normalspur	Der integrale 30-Min.-Takt ist in den Konzepten des Kantons Aargaus vorgesehen und kann eingeführt werden, sobald eine ausreichende Nachfrage vorhanden ist. Dies wird allerdings zuerst auf der Aargauer Seite der Fall sein, weswegen die Forderung in erster Linie vom Kanton Aargau gestellt werden muss.	nein
Roggwil	Optimierung der Anschlüsse in Langenthal, Oensingen und St. Urban	Optimierung Anschlüsse	Die Anschlüsse sind so gut wie möglich optimiert. Bei der Anschlussgestaltung müssen aufgrund der sog. "Überbestimmung" von Anschlussbindungen Prioritäten gesetzt werden.	nein
Rüschelen	Anschluss der Gemeinde an den öffentlichen Verkehr	Anschluss ländlicher Gemeinden an ÖV	Aufgrund Ausgangslage (Finanzen) und geringem Potenzial abzulehnen.	nein
Seeberg	Angebotsausbau: Taktverdichtung Linie 54 (durchgehender 60-Min.-Takt bzw. 30-Min.-Takt)	Angebotsausbau	Das Anliegen des durchgehenden 60-Min.-Taktes (Beseitigung von 2 Taktlücken) wird im Sinne der einfachen Verständlichkeit des Angebots unterstützt, ein entsprechender Antrag wird gestellt. Der Forderung einer Verdichtung zum 30-Min.-Takt wird aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) nicht entsprochen.	ja
Seeberg	Schaffung Halbstundentakt Langenthal - Bern in Wynigen	Bahn Normalspur	Das Anliegen wird unterstützt, ein entsprechender Antrag gestellt.	ja
Seeberg	Vermehrte Rücksichtnahme auf Schulbedürfnisse (Wynigen, Rumendingen, Seeberg, Hermiswil)	Schülertransport	Im Sinne der einfachen Verständlichkeit des Angebots wird ein Antrag zur Schaffung eines durchgehenden 60-Min.-Taktes (Beseitigung von 2 Taktlücken) gestellt. Weitere Taktverdichtungen sind aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) unrealistisch. Die Gemeinden sind angehalten, die Schulzeiten wenn möglich auf das ÖV-Grundangebot (meist Stundentakt) abzustimmen.	nein
Thunstetten	Erhalt des bestehenden Angebots und Ausbau zu gewissen Zeiten	Angebotsausbau	Bei der Linie 51 wird zur HVZ eine Verdichtung zum 15-Min.-Takt beantragt. Das Angebot der Linie 52 ist in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden. Der Forderung eines Angebotsausbaus bei der Linie 52 wird aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung nicht entsprochen.	ja
Ursenbach	Angebotsausbau in Randzeiten: 30-Min.-Takt auf Linie 440	Angebotsausbau Randzeiten	Das Anliegen wird unterstützt, ein entsprechender Antrag gestellt.	ja
Ursenbach	Anschluss der Gemeinde an den öffentlichen Verkehr, Ursenbach ist nur mit dem Bürgerbus am Bahnnetz angeschlossen	Anschluss ländlicher Gemeinden an ÖV	Aufgrund Ausgangslage (Finanzen) und geringem Potenzial abzulehnen.	nein
Wangen an der Aare	Aktuell wird ein Schulbus zwischen den Anschlussgemeinden der Schule Wangen (Wangenried, Walliswil bei Niederbipp und Walliswil bei Wangen) geführt. Kindergartenschüler bis 3./4. Klasse. Eine Optimierung der Verbindungen zu den Schul-Blockzeiten auf den Linien zwischen den vorerwähnten Gemeinden könnte allenfalls den Schulbus dereinst ablösen.	Schülertransport	Die Gemeinden sind angehalten, die Schulzeiten wenn möglich auf das ÖV-Grundangebot (meist Stundentakt) abzustimmen. Der Taktfahrplan ist aufrechtzuerhalten, um Anschlüsse sicherstellen und auch für weitere Fahrgastgruppen ein attraktives und merkbare Angebot bieten zu können.	nein
Wiedlisbach	Angebotsausbau in Randzeiten in Richtung Solothurn	Angebotsausbau Randzeiten	Das Anliegen wird unterstützt, ein entsprechender Antrag gestellt.	ja
Wiedlisbach	Optimierung der Anschlüsse: Zu grösseren Orten (Herzogenbuchsee z.B) zu gewissen Zeiten recht schwierig.	Optimierung Anschlüsse	Die Anschlüsse sind so gut wie möglich optimiert. Bei der Anschlussgestaltung müssen aufgrund der sog. "Überbestimmung" von Anschlussbindungen Prioritäten gesetzt werden.	nein
Wiedlisbach	Anschlüsse sind oft zu knapp für die Schüler, sollten besser dem Stundenplan angepasst werden.	Schülertransport	Die Gemeinden sind angehalten, die Schulzeiten wenn möglich auf das ÖV-Grundangebot (meist Stundentakt) abzustimmen. Der Taktfahrplan ist aufrechtzuerhalten, um Anschlüsse sicherstellen und auch für weitere Fahrgastgruppen ein attraktives und merkbare Angebot bieten zu können.	nein
Wolfisberg	Offenbar wird die Ankunft des Busses in Wiedlisbach Bahnhof nicht abgewartet. Der Bus kann den Bahnübergang nicht passieren, bis der Zug nach Langenthal abgefahren ist.	Betrieblich	Der Ausschuss RVK hat das Anliegen der Sportunternehmung (asm) zugeordnet. Diese klärt das Anliegen und mögliche Massnahmen bilateral mit der Gemeinde.	nein
Wynau	Anschluss von Oberwynau an ÖV-Netz	Anpassung Liniennetz, zusätzliche Erschliessung von Ortsteilen	Aufgrund der grösstenteils in Reichweite liegenden Bahnhofstabelle Roggwil-Wynau und die geringe Siedlungsdichte wird das Nachfragepotenzial als gering eingeschätzt. Die Erschliessung kann lediglich mit alternativen Angeboten geschaffen werden, die durch die Gemeinde zu initiieren und finanzieren sind.	nein
Wynigen (Region Emmental)	Halbstundentakt Busverbindungen nach Koppigen (-Burgdorf) und nach Grasswil (-Herzogenbuchsee), mindestens während HVZ	Angebotsausbau	Der Forderung eines Angebotsausbaus zum 30-Min.-Takt wird aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) auf der Linie 54 nicht entsprochen. Jedoch wird ein Antrag gestellt zur Beseitigung der Taktlücken bei der Linie 54 (siehe Anliegen der Gemeinde Seeberg).	nein
Wyssachen	Erschliessung des Panoramarestaurants Fritzenfluh (insb. am Wochenende)	Anpassung Liniennetz, zusätzliche Erschliessung von Ortsteilen	Aufgrund der Ausgangslage (Finanzen) und dem geringen Potenzial abzulehnen. Die Erschliessung kann lediglich mit alternativen Angeboten geschaffen werden, die durch die Gemeinde zu initiieren und finanzieren sind.	nein
Wyssachen	Erhalt des bestehenden Angebots	Erhalt bestehendes Angebot	Das Angebot der Linien 491 und 493 ist in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.	ja

Anhang 2: Koordinierter Brief der RVK 2 und 3 an die SBB

SBB AG
Andreas Meyer, CEO
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern

Langenthal, 3. Dezember 2015

Spätverbindungen Oberaargau / Emmental: Wiedereinführung der drei entfallenen Schnellzüge

Sehr geehrter Herr Meyer

Vor sieben Jahren haben die Regionen Oberaargau und Emmental verschiedene SBB-Zugsverbindungen verloren. Die regionalen Verkehrskonferenzen RVK 2 und 3 werden noch immer häufig auf dieses als äusserst nachteilig empfundene Manko angesprochen und gedrängt, bei den SBB vorstellig zu werden.

Bei den entsprechenden Zugverbindungen geht es

- um die beiden Halbstundenverbindungen ab Bern (und Olten) um circa 22.30 und 23.30 Uhr;
- um eine Nachtverbindung von Zürich um circa Mitternacht sonntags bis donnerstags zu den Schnellzugshalten im Oberaargau und in Burgdorf.

Die Verbindung um etwa 22.30 Uhr (im gegenwärtigen Taktkorsett um 22.39 Uhr) ab Bern Richtung Oberaargau lässt viele Mobilitätszwecke wie z. B. Sitzungs-, Kino- oder Kleintheaterbesuche in Bern sehr unattraktiv werden. Oft sind die entsprechenden Veranstaltungen, zum Beispiel in der Altstadt oder im Kursaal, um etwa 22 Uhr zu Ende. Das ist dann jeweils zu knapp, um den 22.07 Uhr-Zug zu erwischen. Und anstelle einer Wartezeit von einer Stunde in Kauf zu nehmen, benutzen dann halt jeweils viele Personen das Auto.

Die gekappte Verbindung von Zürich her hängt damit zusammen, dass die SBB 2008 den RX in einen IC umgewandelt haben. Dieser verkehrt wie früher der RX um 00.02 Uhr ab Zürich ohne Halt bis Olten, nutzt dann aber nicht die Stammstrecke – sondern fährt nonstop die Neubaustrecke bis Bern. Während so die Stadtberner von Zürich her eine schnellere Verbindung um Mitternacht haben, entfällt seit Ende 2008 diese Möglichkeit für Langenthal, Herzogenbuchsee und den Raum Burgdorf vollständig.

Langenthal baut in den nächsten Jahren im Rahmen des Agglomerationsprogrammes seinen Bahnhof radikal um, der entsprechend attraktiver wird. Der Bahnhof Huttwil im Einzugsgebiet von Langenthal wird gegenwärtig umfassend erneuert.

In Herzogenbuchsee steht mit der Überbauung „Bahnhof West“ ebenfalls ein grösserer Bahnhofsumbau an. Zum Beispiel mit durchgezogener Unterführung und einer geplanten zusätzlichen Überführung. Mittelfristig soll direkt neben dem Bahnhof ein Wohnquartier mit circa 1'500 neuen Bewohnern entstehen.

Burgdorf hat seinen Bahnhof seit 2008 ebenfalls gründlich saniert. Stichworte: Neuer Busbahnhof, neues „avec“, neue Velostation, neue Parkierung.

Die Orte mit SBB-Schnellzugshalten haben mithin in ihre öV-Attraktivität mit eigenen Mitteln massiv investiert oder tun das in Kürze. Die regionalen Verkehrsunternehmen, vor allem BLS und ASm, haben ihre Angebote – im Gegensatz zur SBB – vor allem im Oberaargau ausgeweitet oder optimiert. Dabei stossen sie jedoch wegen der Taktlücke der SBB an Grenzen.

Beispielsweise durch die fehlenden Fernverkehrszüge am Abend auf der Linie 440 Langenthal-Wolhusen ergibt sich ein unregelmässiger Fahrplan, der sich bis über Wolhusen hinaus nach Luzern und Langnau auswirkt. Konkret verkehrt in Richtung Langenthal die S6 und in Richtung Wolhusen die S7, damit in Langenthal die Anschlüsse an den Fernverkehr funktionieren. Diese Asymmetrie des Fahrplans wird von den Kunden vielfach nicht verstanden.

Der öV verzeichnet im Übrigen in den betroffenen Regionen die üblichen jährlichen Zuwächse von zwei bis drei Prozent. Für 2030 geht das GVM gegenüber 2012 von einem Wachstum von 39 Prozent beim öffentlichen Personenverkehr aus.

Damit sind aus Sicht der Unterzeichnenden **die Bedingungen erfüllt, die Wiedereinführung der entfallenen drei Schnellzüge wiederzuerwägen.**

Die Unterzeichnenden interessieren ausserdem in diesem Zusammenhang – und auch in einem übergeordneten Sinne der Verkehrsplanung – die Antworten auf die folgenden Fragen:

- Welchen Verkehrszuwachs ergab sich ab 2008 für die IC-Verbindung (Zürich)-Olten-Bern (Zürich ab 00.02 werktags) auf der Teilstrecke Olten-Bern? Umgekehrt: Wieviel Nachfrage entfiel durch die neue Linienführung bzw. das Auslassen der Bahnhöfe Langenthal, Herzogenbuchsee und Burgdorf zur gleichen Zeit?
- Welche Nachfrage wäre erforderlich, damit die SBB die entsprechenden Züge wieder führt? Unternimmt die SBB Massnahmen, um die Nachfrage zu prüfen? Ist sie bereit, die Ergebnisse der RVK 2 und der RVK 3 zur Verfügung zu stellen?

Wir schätzen die Kreativität der SBB und ihre Verbundenheit auch mit den Regionen sehr und hoffen deshalb, dass Sie und die SBB unser Taktlückenproblem bei den Abendzügen erkennen und lösen.

Freundliche Grüsse

Regionale Verkehrskonferenz Oberraargau

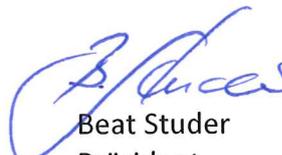
Regionale Verkehrskonferenz Emmental



Fritz Scheidegger
Präsident



Stefan Costa
Sekretär / Grossrat



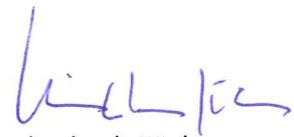
Beat Studer
Präsident



Adriano Miceli
Sekretär

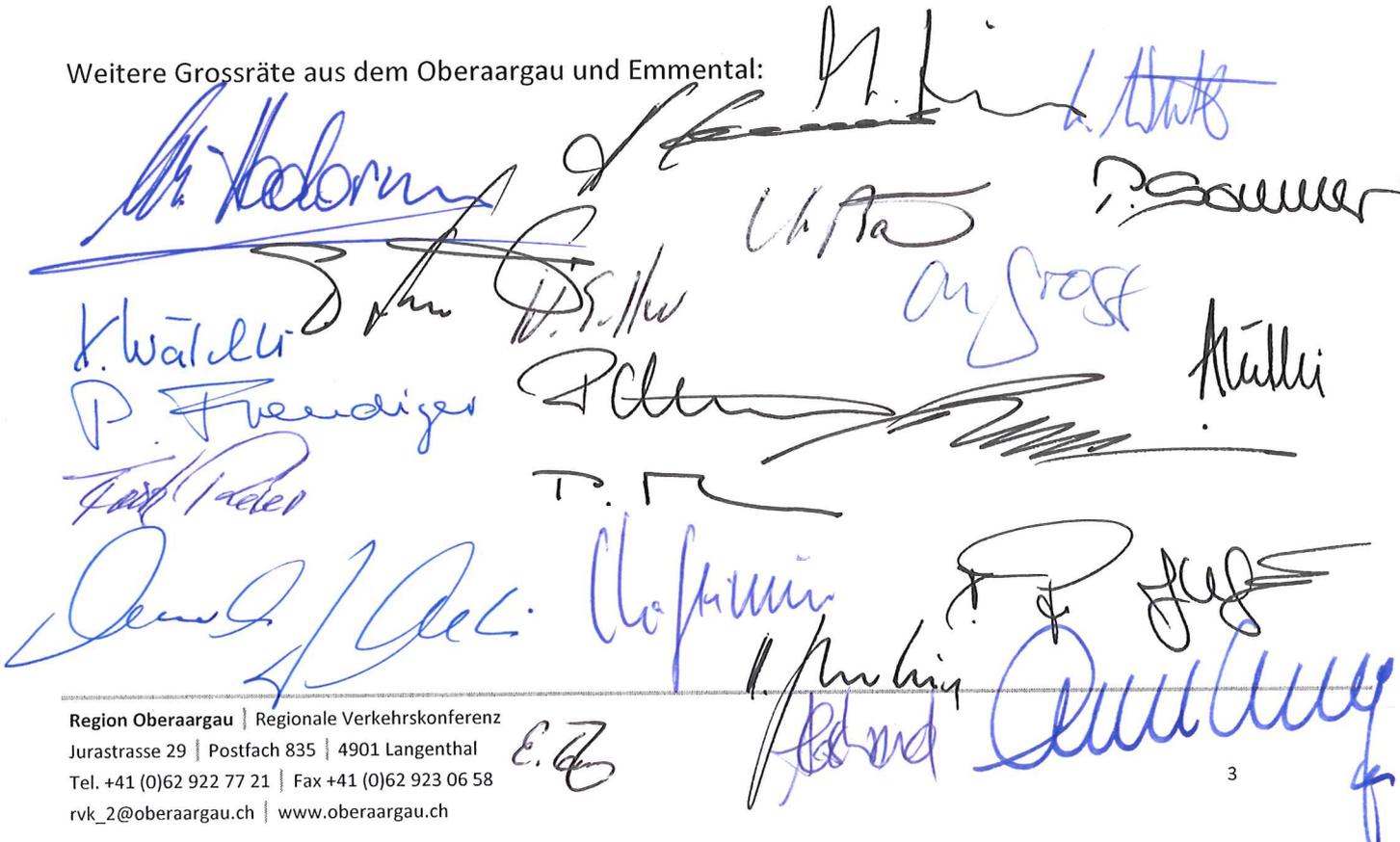


Thomas Rufener
Stadtpräsident Langenthal / Grossrat



Elisabeth Zäch
Stadtpräsidentin Burgdorf / Grossrätin

Weitere Grossräte aus dem Oberraargau und Emmental:



Anhang 3: Auswertung der Mitwirkung

RVK Oberaargau - Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021

Auswertung Mitwirkung

Eingegangene Stellungnahmen:

- Gemeinden: 38
- Transportunternehmungen: 3 (BLS AG Personenverkehr, Aare Seeland mobil AG, Busland AG)
- Privatpersonen: 1
- Sonstige Organisationen: 4 (VCS, Verkehrsverbund Luzern, IGÖV Oberaargau, Region Luzern West)

	Sind Sie mit dem künftigen öV-Angebot (Bericht Kapitel 5) einverstanden?	Sind Sie mit den festgelegten unbestrittenen Angeboten (Bericht Kapitel 6) einverstanden?	Sind Sie mit den festgelegten Angeboten mit Überprüfungsbedarf (Bericht Kapitel 7) einverstanden?	Sind Sie mit den definierten Anträgen (Bericht Kapitel 10) einverstanden?
Zustimmung	33	34	34	32
Ablehnung	6	2	4	5
Ja/Nein	0	4	11	2
Keine Angabe	7	6	7	7
Eingegangene Stellungnahmen	46	46	46	46

Gemeinde / Org.	Künftiges ÖV-Konzept (Kap. 5)	Unbestrittene Angebote (Kap. 6)	Angebote mit Überprüfungsbedarf (Kap. 7)	Anträge (Kap. 10)	Allgemeine Bemerkungen zum Bericht	Stellungnahme RVK
Aare Seeland mobil AG (Teil 1)	<p>Ja</p> <p>Begründung</p> <p>Als einer der Grundsätze des künftigen öV-Angebots soll der Mitteleinsatz auf Korridore mit hohem Nachfragepotenzial gelegt werden. Unter anderem sollen durch gestreckte Linienführungen attraktive Angebote angeboten werden. Als Betreiber der Buslinien erwarten wir, dass die RVK im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür sorgt, dass dieser Grundsatz in zukünftigen Planungen berücksichtigt wird und keine Netzwidestände zulasten des öffentlichen Verkehrs eingebaut werden, welche zu einem Verlust der Attraktivität führen und einen sinnvollen und effizienten Mitteleinsatz nicht mehr zulassen. Im Rahmen der Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm Langenthal, hegen wir Zweifel, ob diese Grundsätze in den zukünftigen Planungen berücksichtigt werden. Dies gilt auch bei der Umsetzung von kurzfristigen Verkehrsmaßnahmen.</p> <p>Die im Zukunftsbild (Kapitel 6.3) unter D formulierten (alternativen Angebotsformen) stehen im Widerspruch zu der Aussage im Kapitel 5.1 im Abschnitt 'Flexibilität', wonach die zunehmenden Anforderungen den Betrieb von Bürgerbussen erschweren. Es ist wichtig, dass nicht über unklare Formulierungen Erwartungen bei den Gemeinden zur Einführung von Bürgerbussen geweckt werden, welche nicht umsetzbar sind.</p>	<p>Ja/Nein</p> <p>Begründung</p> <p>Zu 6.1 Bahnangebot Solothurn – Niederbipp / Oensingen – Langenthal (Linie 413) Wir unterstützen den Antrag 1, der prioritär umzusetzen ist. Sekundär ist das Sonntagsangebot auf der Linie 413 auf dem Abschnitt Solothurn – Niederbipp – Oensingen anzupassen: Die Lücke im nachmittäglichen 30-Min.-Takt zwischen 13:30 und 15:30 ist zu schliessen.</p> <p>Zu 6.2 Bahnangebot Langenthal – St. Urban (Linie 414) Unter Ziffer 6.2 wird erwähnt, dass der Ersatz der Bahnlinie 414 mit einem Busangebot langfristig prüfungswert sei. Für uns als Betreiber der Bahnlinie fehlt die Grundlage für eine Überprüfung. Hinweise auf eine langfristige Prüfung ohne fundierte Analyse sind politisch fragwürdig und erschweren der Aare Seeland mobil die auferlegten Aufgaben zur Umsetzung von Massnahmen des Substandarderhaltung, weil eine «Umstellung» im Raum steht. Die Nachfrage auf der Bahnlinie hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Die Minimalvorgaben werden sowohl bezüglich der Kostendeckung als auch der Auslastung erreicht. Im Verlaufe des Jahres 2016/2017 erfolgt eine Totalsanierung des Streckenabschnitts Kaltenherberg – Roggwil Dorf. Im Zuge der Sanierung werden die Anforderungen an die Behindertengleichstellung erfüllt. Eine Begründung, weshalb die Bahnlinie auf eine alternative Betriebsform umgestellt werden soll, fehlt komplett. Auch fehlen die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zwischen einem Bahn- und Busbetrieb. Bei der Empfehlung handelt es sich um einen nicht fundierten «Bauchentscheid», welcher einem Angebotskonzept unwürdig ist. Der Hinweis ist im Angebotskonzept 2018-2021 komplett zu streichen, weil er auch nicht in den Zeitraum des zu formulierenden Angebotsbeschlusses fallen könnte, da die Linie nach wie vor als Bahn konzessioniert ist.</p>	<p>Ja</p> <p>Begründung</p> <p>Zu Ziffer 7.3 Busangebot Langenthal – Melchnau – Grossdietwil (Abschnitt der Linie 40.051) Der Antrag 4 ist dahingehend zu präzisieren, dass die Minimalanforderungen nur auf dem Streckenabschnitt Melchnau – Grossdietwil nicht erreicht werden. Hinweis bezüglich gelenkbustauglichen Haltestellen: Gelenkbustaugliche Haltestellen sind auch auf diesem Abschnitt der Linie 40.051 einzurichten. (Resultierend aus dem Hinweis in Kapitel 6.3).</p>	<p>Nein</p> <p>Begründung</p> <p>Der Antrag 1 ist zu ergänzen: Prioritär ist der im Bericht formulierte Antrag umzusetzen. Sekundär ist das Sonntagsangebot auf der Linie 413 ist auf dem Abschnitt Solothurn – Niederbipp – Oensingen anzupassen: Die Lücke im nachmittäglichen 30-Min.-Takt zwischen 13:30 und 15:30 ist zu schliessen.</p> <p>Der Antrag 4 ist dahingehend zu präzisieren, dass die Minimalanforderungen nur auf dem Streckenabschnitt Melchnau – Grossdietwil nicht erreicht werden: «Das Angebot auf dem Abschnitt Langenthal – Melchnau – Grossdietwil der Linie 51 ist in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell auf dem Streckenabschnitt Melchnau – Grossdietwil nicht erreicht werden.»</p> <p>Die Formulierung des Antrags 5 ist zu korrigieren: Entweder gilt der integrale 60-Min.-Takt nicht bis 22:00 oder (besser) es sind 3 zusätzliche Kurspaare zu Schliessung von Taktlücken notwendig.</p> <p>Es ist zusätzlich ein Antrag für die Buslinie 64 zu formulieren: Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4. So dass sich die Forderungen aus dem Agglomerationsprogramm und dem Siedlungsrichtplan im Angebotskonzept kongruent wiederfinden (siehe Bemerkung zu Kapitel 6.7).</p> <p>Mit den anderen, hier nicht erwähnten Anträgen ist die asm einverstanden und untertützt deren Umsetzung.</p>		<p>Die angesprochenen zunehmenden Anforderungen bzgl. des Betriebs von Bürgerbussen werden in Kapitel 5.3 aufgenommen, um falschen Erwartungen entgegen zu wirken.</p> <p>Die RVK 2 spricht sich gegen weitere Angebotsausbauten auf der Linie 413 aus, um der Priorität der im Antrag enthaltenen Ausbauten Ausdruck zu verleihen. Im Übrigen kann die TU einen Ausbau des Sonntagsangebots in der Offertunde beim Kanton beantragen. Es wird darauf hingewiesen, dass dafür auch das Einverständnis des Nachbarkantons vorzulegen ist.</p> <p>Dem Anliegen zur Streichung des Passus zur langfristigen Prüfung eines Ersatzes der Bahnlinie Langenthal - St. Urban durch ein Busangebot wird entsprochen.</p> <p>Der Antrag 4 wird wie vorgeschlagen präzisiert.</p>
Aare Seeland mobil AG (Teil 2)		<p>Ja</p> <p>Begründung</p> <p>Zu 6.3 Busangebot Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal (Abschnitt der Linie 40.051) Damit mittelfristig die notwendigen Kapazitäten bereitgestellt werden können, werden Gelenkautobusse eingesetzt. Es wird erwogen, dass die Haltestelleninfrastrukturen auf die Gelenkbustauglichkeit ausgebaut werden sollen. Diese Massnahmen sind auf Ablauf des Angebotskonzept 2018-2021 zu terminieren, damit mit dem neuen Konzept ab 2022 ein Einsatz von Gelenkautobussen möglich wird. Die Anforderung an gelenkbustaugliche Haltestellen beschränkt sich nicht nur auf den Abschnitt Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal: Sie muss auf der ganzen Linie 40.051 zwischen Wangen an der Aare und Melchnau / Grossdietwil umgesetzt werden.</p> <p>Zu 6.4 Busangebote zwischen Herzogenbuchsee und Wangen a. A. (Abschnitt der Linie 40.051) Hinweis: Gelenkbustaugliche Haltestellen sind auf den Hauptfahrwegen auf diesem Abschnitt der Linie 40.051 einzurichten (aufgrund Erläuterung in Kapitel 6.3), auch zwischen Herzogenbuchsee und Wangen an der Aare.</p> <p>Zu 6.7 Stadtbusangebote in Langenthal, Bemerkung zur Linie 40.064 Die Nachfrage auf der Stadtbuslinie 40.064 hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Die Minimalvorgaben in Bezug auf die Nachfrage und die Kostendeckung werden erreicht. Im Nachgang zu Angebotskonzept 2018-2021 wurden das Agglomerationsprogramm Langenthal der 3. Generation und der Siedlungsrichtplan zur Mitwirkung aufgelegt. Daraus kann entnommen werden, dass die Stadt Langenthal das Porzi-Areal als Arbeitsschwerpunkt und als Schlüsselareal bei der städtebaulichen Entwicklung vorsieht. Dies bedeutet, dass das Gebiet über eine gute öV-Erschliessung verfügen muss, welche nicht allein mit der Bahnlinie 440 sichergestellt werden kann. Die Stadtbuslinie 40.064 ist aus diesem Grund in die Angebotsstufe 4 anzuheben, damit die Voraussetzung für Taktverdichtungen in Zusammenhang mit der Entwicklung des Porzi-Areals sichergestellt ist. Mit einem 15-Min.-Takt könnte ein systematischer Takt gefahren werden und die Anschlusssituation am Bahnhof Langenthal verbessert werden.</p>	<p>Ja</p> <p>Begründung</p> <p>Zu Ziffer 7.4 Busangebot Herzogenbuchsee – Seeburg – Wynigen (Linie 40.054): Bei der (gemäss Zukunftsbild) zu überprüfenden Einkürzung der Linie auf den Abschnitt Herzogenbuchsee – Grasswil sind weitere wichtige Umstände zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Schulen Seeburg und Wynigen sind zusammengeschlossen. Der Schülertransport zwischen den drei Schulstandorten in Seeburg, Grasswil und Wynigen wird zu einem grossen Teil mit der Linie 40.054 abgewickelt. Bei einer Einkürzung der Linie würde dies zwingend ein Ersatzangebot für den Schülertransport bedingen. - Die Querschnittsbelastungen Mo-Fr sind auf dem Abschnitt Grasswil – Wynigen höher als auf dem Abschnitt Grasswil – Herzogenbuchsee, dies zeigt, dass Grasswil mehr in Richtung Bern orientiert ist. - In der Rangfolge der Einsteigerfrequenz je Unterwegshaltestelle ist die Haltestelle Riedwil, Bahnhof (auf dem einzukürzenden Abschnitt) nach den Haltestellen in Grasswil (Post und Oberdorf) die meistfrequentierte Haltestelle auf dieser Linie. <p>Auch aus diesen drei Gründen (nebst den im Bericht genannten) ist aus unserer Sicht eine Einkürzung der Linie 40.054 nicht weiter zu verfolgen.</p> <p>Hinweis zum Antrag 5: Wir unterstützen den Antrag den 60-Min.-Takt an allen Tagen (Mo-So) einzuführen, wird so doch das Angebot unterschwellig viel besser nutzbar, da wirklich jede Stunde ein Kurs verkehrt. Mit (den im Bericht geforderten) zwei zusätzlichen Kurspaaren kann der 60-Min.-Takt nur bis 20:00 angeboten werden, falls dieser bis 22:00 (wie im Bericht gefordert) gelten soll sind drei zusätzliche Kurspaare notwendig (zusätzlich um 20:00).</p>		<p>Das Anliegen, dass die Haltestellen entlang der Linie 51 hinsichtlich Gelenkbustauglichkeit ausgebaut werden, wird unterstützt. Die Bereitstellung dieser Infrastrukturen ist Sache der Strassenigentümer (Gde, Kanton). Der Bericht wird in den Kapiteln 6 und 7 angepasst.</p> <p>Die Stadtbuslinie 64 soll wie im Langfristigen ÖV-Konzept Langenthal vorgeschlagen eine Taktverdichtung erfahren, gleichzeitig soll auch die Linienführung der Linie im Süden Langenthals überprüft werden. Die Angebotsstufe ist wie angemerkt anzuheben.</p> <p>Die Hinweise zur Linie 54 sind richtig. Die bzgl. einer Einkürzung der Linie auf den Abschnitt Herzogenbuchsee – Grasswil weiter wichtigen Umstände werden im Bericht ergänzt. Ebenso wird der Antrag 5 entsprechend korrigiert (3 statt 2 zusätzlich notwendige Kurspaare).</p>	
Aarwangen Altbüren	Ja	Ja	Ja	Ja	<p>Der Gemeinderat Altbüren schätzt das Busangebot auf der Linie Langenthal-Melchnau-Altbüren-Grossdietwil sehr und ist überzeugt, dass dieses der Bevölkerung von Altbüren und Grossdietwil dient und auch geschätzt wird. Das Angebot auf der Linie 51 ist in dieser Form unbedingt beizubehalten. Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden. Aktbüren ist weiterhin bereit, für die Aufrechterhaltung des Angebotes einen ausserordentlichen finanziellen Betrag zu leisten.</p> <p>Wir begrüssen und schätzen den Erhalt der Bahnlinienverbindung 414 Langenthal-St. Urban gemäss heutigem Umfang/Angebot, welche aus unserer Sicht generell für die umliegenden Grenzgemeinden Luzern/Bern auch in Zukunft ein wichtiges Angebot darstellt.</p> <p>Die zur Vernehmlassung vorliegenden Unterlagen des regionalen Angebotskonzepts Oberaargau 2018-2021 sind unser Erachtens nicht mit den Grundlagen des aktuellen Konzepts des Verkehrsverbunds Luzern übereinstimmend.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Attiswil	Ja	Ja	Ja	Ja		<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Gemeinde / Org.	Künftiges ÖV-Konzept (Kap. 5)		Unbestrittene Angebote (Kap. 6)		Angebote mit Überprüfungsbedarf (Kap. 7)		Anträge (Kap. 10)		Allgemeine Bemerkungen zum Bericht	Stellungnahme RVK
	Einverständnis	Begründung	Einverständnis	Begründung	Einverständnis	Begründung	Einverständnis	Begründung		
Bettenhausen	Ja		Ja		Ja	Die Linie 52 muss, auch wenn die Minimalanforderungen nicht erfüllt werden, weitergeführt werden. Für Bleienbach, Thörigen und Bettenhausen ist der Bus unerlässlich. Zudem ist zu überprüfen, ob auf der Linie 52 nicht jeweils noch um ca. 23.00 Uhr (nachdem die Veranstaltungen wie Kino, Konzerte, etc. zu Ende sind) eine Tour gemacht werden kann (z.B. auch mit Kleinbussen).	Ja			Der Forderung eines Angebotsausbaus kann aufgrund der geringen Nachfrage und Kostendeckung (nicht erreichte Zielvorgaben in Erfolgskontrolle) bei der Linie 52 nicht entsprochen werden.
Bleienbach	Ja		Ja		Ja	Die Linie 52 muss unbedingt weitergeführt werden. Für Bettenhausen, Thörigen und Bleienbach ist der Bus unerlässlich. Für Bleienbach umso mehr in Anbetracht der Firmen auf dem Flugplatzareal. Deshalb ist beim Abzweiger zum Flugplatz ein Halten auf Verlangen zu prüfen.	Ja	Antrag 3 ist unbedingt zu beachten. Ein Halt auf Verlangen beim Abzweiger Flugplatz würde evtl. sogar mehr Fahrgäste generieren.	Bei einem allfälligen Strassenausbau des Kantons ersuchen wir um Kontaktaufnahme zur Absprache Haltestelle Zufahrt / Abzweiger Flugplatzareal. Weiter ersuchen wir um Prüfung, ob in unsrem Dorf die zwei Haltestellen umbenannt werden können. Bisher Post neu Thörigenstrasse und bisher Unterdorf neu Langenthalstrasse.	Die RVK 2 plant, die Linie 52, die ÖV-Erschliessung der entlang dieser Linie liegenden Dörfer sowie die Abstimmung mit dem RGSK II (Erschliessung Vorranggebiete) in einer separaten Studie zu untersuchen. Beim Flugplatz handelt es sich gemäss RGSK 2G um einen Regionalen Arbeitsschwerpunkt mit Bedarf an Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte. Eine Stichfahrt mit der Linie bestehenden Linie im 60-Min.-Takt wird nicht als sinnvoll erachtet, da die Taktichte für Pendler nicht ausreichend und die Stichfahrt für durchfahrende Fahrgäste unattraktiv ist. Die Umwegfahrt könnte reduziert werden, wenn via Langmatten gefahren würde (bedarf einen Strassenausbau seitens der Gemeinde). Das Thema ist in der geplanten Studie zu berücksichtigen. Die Umbenennung von Haltestellen ist nicht Thema eines Regionalen Angebotskonzepts. Ein solches Anliegen ist am Besten an die zuständige Transportunternehmung heranzutragen. In der Folge ist ein Gesuch beim Bundesamt für Verkehr einzureichen.
BLS AG Personenverkehr	Ja		Ja		Ja		Ja		Die BLS Personenverkehr war im Rahmen des Ausschuss Verkehr bei der Erarbeitung des Angebotskonzepts direkt eingebunden und konnte alle ihre Anliegen einbringen. Wir sind mit den Resultaten und Anträgen im Bericht welche die BLS betreffen einverstanden und haben keine weiteren Bemerkungen dazu.	Wird zur Kenntnis genommen.
Busland AG, Angebot & Marketing	Ja	Ziel der Angebotsplanung ist, ein möglichst gutes, bedarfsgerechtes öffentliches Verkehrsangebot bereitzustellen und aufgrund der Vorgaben resp. der Erfolgskontrolle zu schauen, wie sich das ÖV-Angebot entwickelt. Als Grundlage für die Angebotsgestaltung dienen die Wirtschaftlichkeit der Linien (Kostendeckung), die Nachfrageentwicklung, regelmässige Marktforschungen (Schwerpunkt auf Qualität) und Kundenrückmeldungen. Diesen Grundlagen wurde Rechnung getragen.	Ja		Ja	Wir schliessen uns den bereits gemachten Aussagen im Mitwirkungsbericht zum RGSK an, dass wir in der Erarbeitung des Angebotskonzepts die Linienführung überprüfen müssen, um allfällige neue Siedlungsgebiete erschliessen zu können. Auch das Gespräch mit den Schulen muss entlang von Linien mit Grunderschliessungscharakter weiter gesucht werden	Ja		Die Busland AG war gemeinsam mit einem Vertreter BLS Personenverkehr im Rahmen der Projektgruppe bei der Erarbeitung des Angebotskonzepts direkt eingebunden und konnte alle ihre Anliegen einbringen. Wir stellen fest, dass im Bericht zum Angebotskonzept 2018 - 2021 und damit bei den Anträgen zu den Linien Bus grundsätzlich alle unsere Anliegen berücksichtigt sind. Wir sind mit den Resultaten und Anträgen im Bericht, welche die Busland AG betreffen, einverstanden und haben keine weiteren Bemerkungen dazu.	Wird zur Kenntnis genommen.
Buswil bei Melchnau	Ja		Ja		Ja	Der Gemeinderat unterstützt ausdrücklich die Beibehaltung des Angebotes der Linie 51 Langenthal-Melchnau-Grossdietwil. Die Linie wird in dieser Form als absolut notwendiges Grundangebot erachtet.	Ja			Wird zur Kenntnis genommen.
Eriswil	Ja		Ja		Ja		Ja			Wird zur Kenntnis genommen.
Gondiswil	Nein	Randregionen in ÖV-Anbindung (zu) schlecht berücksichtigt.	Ja		Nein	Randregionen in ÖV-Anbindung (zu) schlecht berücksichtigt.	Nein	Randregionen in ÖV-Anbindung (zu) schlecht berücksichtigt.		Wie bei der Beantwortung der Gemeindefragen dargelegt, ist ein ÖV-Anschluss der Gemeinde Gondiswil aufgrund der finanziellen Ausgangslage und dem geringem Potenzial leider abzulehnen. Mit den Bemühungen bzgl. dem autonomen Fahren versucht die RVK, zukunftsfähige Lösungen auch für wenig dicht besiedelte Räume auszuloten.
Grossdietwil									Der Gemeinderat schätzt das Busangebot auf der Linie Langenthal-Melchnau-Grossdietwil sehr und ist überzeugt, dass dieses einem Teil unserer Einwohnerinnen und Einwohner dient. Der Gemeinderat ist daher der Meinung, dass das Angebot auf der Linie 51 in der heutigen Form unbedingt beizubehalten ist. Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden. Grossdietwil ist weiterhin bereit, für die Aufrechterhaltung des Angebotes einen ausserordentlichen finanziellen Beitrag zu leisten. Dies tut die Gemeinde ja bereits seit Jahren.	Wird zur Kenntnis genommen.
Heimenhausen	Ja		Ja		Ja		Ja			Wird zur Kenntnis genommen.
Herzogenbuchsee	Ja		Ja		Ja		Ja		Kritik: Die neu eingesetzten Kompositionen auf der Linie Zürich-Bern sind für Pendler, welche im Zug arbeiten wollen, aufgrund der fehlenden Tische unpraktisch. Anregung: Besteht die Möglichkeit, die S-Bahn-Linie, welche in Langenthal eine längere Wartezeit hat, bis nach Herzogenbuchsee weiter zu führen?	Der Rollmaterialeinsatz im Fernverkehr liegt nicht im Einflussbereich der RVK. Die Zugverbindungen zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee sind mit dem Halbstundentakt von IR und RE heute sehr gut. Eine Verlängerung der S23 nach Herzogenbuchsee würde keinen wirklichen Mehrwert schaffen, da sie nicht in einen Takt eingebunden werden könnte und nur wenige Minuten vor- bzw. nach dem RE verkehren müsste.
Huttwil	Ja	Eine Direktverbindung von Huttwil via Langenthal nach Bern in den Hauptverkehrszeiten soll weiter gefordert werden. Möglich ist auch ein Pendelzug ab Langenthal bis Burgdorf zu führen und da mit einer S-Bahn, die direkt nach Bern fährt anzuhängen. Das wäre eine kostengünstige Lösung, die eine umsteigefreie Verbindung nach Bern ermöglicht und den RE der SBB in den Spitzenzeiten entlastet. Neuerdings ist auch die Strecke Huttwil-Sumiswald-Grünen für den Personenverkehr wieder verfügbar. Aus diesem Grund wird die Gemeinde Huttwil prüfen, ob direkte Züge in den Spitzenzeiten am Morgen und Abend nach Bern via Ramsei möglich wäre.	Ja		Ja	Die Gemeinde Huttwil unterstützt den Antrag Nr. 6 der RVK, auf dem Abschnitt Langenthal-Huttwil der Linie 440 in erster Priorität von Montag bis Sonntag den 30-Minuten-Takt auch vor 16.00 Uhr einzuführen. Eine Aufstufung von der Angebotsstufe 3 in die Angebotsstufe 4 ist dafür nicht erforderlich. Zudem unterstützt die Gemeinde Huttwil den Antrag Nr. 7, das Angebot der Linie 491 und 493 (Busangebot im Raum Huttwil nach Sumiswald-Grünen, Eriswil und Wyssachen) in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.	Ja		Bitte beachten Sie die Bemerkung unter "künftiges ÖV-Konzept".	Die RVK 2 vertritt (von betrieblichen Herausforderungen abgesehen) die Haltung, dass als prioritäres Anliegen u.a. auf der Achse Huttwil - Langenthal der 30-Min.-Takt auszudehnen ist. Dies erscheint bedeutender als die Forderung neuer Linien wie einer Direktverbindung Bern - Huttwil. Die RVK 2 möchte auch nicht riskieren, dass aufgrund von nach Langenthal bzw. Huttwil verlängerter S-Bahnen eine Abwertung des Fernverkehrs (Streichung von FV-Halten) zwischen Langenthal und Bern stattfindet. Mit den für ein S-Bahnangebot nötigen Aufwendungen könnte ein grösserer Zusatznutzen für Region Oberaargau mit anderen Angebotsausbauten erreicht werden. Die weiteren Kommentare werden zur Kenntnis genommen.

Gemeinde / Org.	Künftiges ÖV-Konzept (Kap. 5)	Unbestrittene Angebote (Kap. 6)	Angebote mit Überprüfungsbedarf (Kap. 7)	Anträge (Kap. 10)	Allgemeine Bemerkungen zum Bericht	Stellungnahme RVK
	Begründung	Begründung	Begründung	Begründung		
IGÖV Oberaargau	Ja Die Taktverdichtungen auf den Hauptachsen zu durchgehenden, einfach merkbaren und in der Mobilitätskette abgestimmten ÖV-Angeboten entspricht der Nachfrage und den Wachstumsprognosen der Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs in der Region. Der Erhalt eines bedürfnisgerechten Grundangebotes in schwach besiedelten Gebieten abseits der Hauptachsen ist nicht nur aus rein wirtschaftlicher, sondern auch aus regionalpolitischer Sicht zu beurteilen. Natürlich wünschen wir uns einen stärkeren Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Wir wissen, dass sich die Wünsche auch nach den finanziellen Möglichkeiten zu richten haben. Die RVK schlägt einen moderaten Ausbau für die nächsten vier Jahre vor, die wir unterstützen können. Wichtig ist uns darüber hinaus Vorstellungen zu haben, damit der ÖV im Oberaargau weiter optimiert werden kann.	Ja Auf dem Liniensegment Langenthal-Herzogenbuchsee wird mittelfristig ein Gelenkbuseinsatz notwendig werden. Die Schul- und Anschlusszeiten an das übergeordnete Bahnnetz verhindern die bessere Verteilung der Nachfrage trotz 15-Min.-Takt. Nein Beim Stadtbusangebot Langenthal bedauern wir, dass die guten Ansätze und Verbesserungen, welche im langfristigen ÖV-Konzept Langenthal diskutiert werden, nicht schon zumindest teilweise im AK 18-21 eingebracht werden. Kapitel 6.2. Bahnangebot Langenthal – St. Urban: Der Ersatz der Bahnlinie mit einem Busangebot scheint uns auch längerfristig kaum prüfenswert. Die Fahrzeiten über Roggwil nach St. Urban würden mit einer Buslinie verlängert und die sehr guten Anschlüsse in Langenthal gekappt. In der HVZ dürfte auch die Kapazität bei einem Standard-Bus knapp werden. Kapitel 6.4. Busangebote zwischen Herzogenbuchsee und Wangen a./A.: Wir beantragen, die Betriebszeit der Linie 51 am Abend zu verlängern. Dass der letzte Bus von Herzogenbuchsee nach Wangen bereits um 20.39 Uhr fährt, erachten wir als dringend verbesserungswürdig. Ein entsprechender Antrag der RVK zum letzten Angebotskonzept (2014-2017) wurde damals angenommen, letztlich aber nicht umgesetzt. Dieser Antrag ist unbedingt zu wiederholen.	Ja Die Führung der Linie 52 von Thunstetten über Schoren direkt zum Bahnhof Langenthal entspricht dem Bedürfnis der dort ansässigen Bevölkerung, hatte sich bis 2008 bewährt und ist im langfristigen ÖV-Konzept Langenthal wieder vorgesehen. Wir bedauern, dass dies nicht bereits im AK 18-21 vorgeschlagen wird, zumal durch den damit zusammenhängenden Verzicht auf den Liniennast der Linie 64 die Frequenzen und damit der Kostendeckungsgrad der Linie 52 steigen könnte. Die Linien in der Region Huttwil sind so stark aufeinander abgestimmt, dass eine Ausdünnung auch nach unserer Ansicht nicht zielführend ist. Die Gemeinden müssen mithelfen, das Angebot in der Bevölkerung schmackhaft zu machen.	Ja Wir unterstützen die Anträge 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8. Nein Der Antrag 8 Fernverkehr erachten wir für den Oberaargau als wichtiges Anliegen für die Anbindung an die Zentren Bern und Zürich. Es ist nicht einzusehen, wieso kleinere Gemeinden im Kanton mit einem 15 Min.-Takt bis Betriebschluss bedient werden. Herzogenbuchsee und Langenthal aber mit kundunfreundlichen Fahrplanlücken und -fallen leben müssen. Antrag 3 können wir nicht unterstützen. Da die Linie 52 mit anderer Linienführung ein besseres, bedürfnisgerechteres Angebot sein könnte, lehnen wir den Antrag ab. Zum Thema autonomes Fahren sind wir der Meinung, dass dies grundsätzlich nicht kantonal, sondern auf nationaler Ebene geregelt werden muss. Ausserdem sind dabei auch sozialpolitische und regionalpolitische Aspekte zu berücksichtigen, denn Transportunternehmen sind insbesondere im ländlichen Gebiet wichtige und beständige Arbeitgeber.	Beim Analyseansatz vermissen wir den Schul- und Ausbildungsverkehr als wichtige Grundlage, welche unter Umständen völlig andere Mobilitätsbedürfnisse auslöst, als der Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Den heute schon praktisch ausgeglichenen Verkehrsströmen nach Bern und Olten wird im heutigen Angebots- bzw. Anschlusskonzept zu wenig Rechnung getragen. Die Ausrichtung ist immer noch primär Richtung Bern. Eine Verbesserung kann jedoch wohl nur mittel- bis langfristig mit einem Fernverkehrskonzept mit angeleglichen Anschlüssen in beide Richtungen erreicht werden.	Die Resultate des langfristigen ÖV-Konzept Langenthal werden wie gefordert aufgenommen. Es wird gegenüber dem Kanton der Antrag gestellt, die Linien 52 und 64 entsprechend dem Zielbild des Langfristigen ÖV-Konzepts Langenthal anzupassen. Dem Anliegen zur Streichung des Passus zur langfristigen Prüfung eines Ersatzes der Bahnlinie Langenthal - St. Urban durch ein Busangebot wird entsprochen. Der erwähnte Antrag (Verlängerung Betriebszeiten) konnte im Angebotskonzept 2014 - 17 nicht gefunden werden. Jedoch wurde ein Antrag um Ergänzung des Halbstundentakts mit einem zusätzlichen Kurs um ca. 19 Uhr gestellt (Antrag 12). In der Detailprüfung wurde festgestellt, dass eine zweckmässige Umsetzung nicht möglich ist, weshalb von der Realisierung abgesehen wurde. Zur Verlängerung der Betriebszeiten: Die heutigen Betriebszeiten entsprechen den Grundsätzen in Kapitel 5.4 für den Zeitraum 2018 - 21. Es wurde festgelegt, dass auf Achsen mit durchgehendem Stundentakt ein Betrieb mit einheitlichem Takt bis ca. 20 Uhr angestrebt wird, weswegen auf eine Ausdehnung der Betriebszeiten verzichtet wird. Der Antrag zum autonomen Fahren wird dahingehend ergänzt, dass der Kanton Bern nebst der Erarbeitung der relevanten Grundlagen bzgl. dieses Themas auch die Vernetzung auf nationaler Ebene in geeigneter Weise sicherstellen soll. Die RVK 2 ist sich der sozial- und regionalpolitischen Bedeutung des Themas bewusst. Sie ist weiter der Ansicht, dass mit einer proaktiven Herangehensweise allfälligen Konsequenzen z.B. bzgl. Arbeitsplätzen besser Rechnung getragen werden kann. Der Ausbildungsverkehr wurde im Rahmen der Gemeindebefragung leider nicht spezifisch abgefragt. Die Anregung wurde bereits im Erarbeitungsprozess aufgenommen und ist bei der Erarbeitung des nächsten Angebotskonzepts zu berücksichtigen. Die weiteren Kommentare werden zur Kenntnis genommen.
Inkwil Langenthal	Ja Das Zukunftsbild (Kap. 5.3) macht keine Aussage zu bereits in einem erweiterten zeitlich ausgerichteten Kontext erarbeiteten Entwicklungsoptionen. Das Regionale Angebotskonzept 2018-2021 basiert immer noch auf der heutigen Buslinienkonzeption 0+ (Status quo mit Ergänzung), welches wenig zukunftsgerichtet ist. Vorteilhaft wäre die Darlegung im Angebotskonzept, wie dieses in Bezug zur zukünftig angestrebten Buslinienkonzeption 1, welche zur Zeit als anzustrebenden Stossrichtung im ÖV-Konzept 2030 erarbeitet wird, verstanden werden kann.	Ja Das neue zusätzliche Busangebot Herzogenbuchsee-Bützberg-Langenthal (Kap. 6.3) als alternierend zur bereits bestehenden Linie während der HVZ im 15' geführt wird zwar begrüsst. Die Stadt Langenthal fordert jedoch wie bereits früher stadtseitig gefordert, dass diese Linie im Bereich Bützbergstrasse über die Weststrasse und Weissensteinstrasse geführt wird. Damit werden zusätzlich für die Stadt und Region wichtige Gebiete (Arbeitszone Hard, Schulzone Hard, Klinik SGM mit Ärztezentrum) erschlossen. Diese Vorteile überwiegen die damit verbundenen Nachteile einer kurzen Umlenkung von der Direktlinie bei weitem.	Ja Das neue zusätzliche Busangebot Herzogenbuchsee-Bützberg-Langenthal (Kap. 6.3) als alternierend zur bereits bestehenden Linie während der HVZ im 15' geführt wird zwar begrüsst. Die Stadt Langenthal fordert jedoch wie bereits früher stadtseitig gefordert, dass diese Linie im Bereich Bützbergstrasse über die Weststrasse und Weissensteinstrasse geführt wird. Damit werden zusätzlich für die Stadt und Region wichtige Gebiete (Arbeitszone Hard, Schulzone Hard, Klinik SGM mit Ärztezentrum) erschlossen. Diese Vorteile überwiegen die damit verbundenen Nachteile einer kurzen Umlenkung von der Direktlinie bei weitem.	Ja Antrag 2 ist entsprechend der vorgängig (unter Kap. 6) aufgeführten Bemerkung anzupassen.		Wird zur Kenntnis genommen. Die Resultate des Langfristigen ÖV-Konzept Langenthal werden wie gefordert aufgenommen. Es wird gegenüber dem Kanton der Antrag gestellt, die Linien 52 und 64 entsprechend dem Zielbild des Langfristigen ÖV-Konzepts Langenthal anzupassen. Die Führung der Regionallinie 51 (bzw. deren Verdichtungskurse) mit Umwegfahrt via SGM-Klinik wird aus regionaler Sicht aus folgenden Gründen als kritisch beurteilt: - Entspricht nicht dem Zukunftsbild und den Grundsätzen einer konsequenten Auslegung mit gestreckter Linienführung sowie der einheitlichen Führung aller Kurse einer Linie insbesondere bei Regionallinien ("Einfachheit", gemäss Kap. 5.2) - Es soll verhindert werden, dass auch andere Erschliessungswünsche entlang dieser Linie verstärkt geäussert werden (Gewerbegebiete in Bützberg und Herzogenbuchsee) Weiter ist darauf hinzuweisen, dass die Erschliessungsgüte bei der SGM-Klinik heute gegeben ist, die Klinik ist in Gehwegdistanz erschlossen. Eine Umwegfahrt via SGM-Klinik wäre dann prüfenswert, wenn damit aufgrund des Verkehrsaufkommens auf der Bützbergstrasse zur Busbevorzugung beigetragen werden kann. Dies wäre jedoch im Rahmen eines Verkehrsmanagementkonzepts aufzuzeigen.
Lotzwil	Ja	Ja Inkl. Buslinie 64.	Nein Die Buslinie 52 und 64 sollten in Langenthal nicht die gleiche Strecke fahren. Ab Mittelstrasse könnte die Linie 64 die Leute aus der Südstrasse abholen. Die Haltestelle Gutenberg ist zu schliessen.	Nein Die Haltestelle Gutenberg ist zu schliessen. Wir verweisen dazu auf das separate Schreiben des Gemeinderates Lotzwil an die RVK (siehe allgemeine Bemerkungen).	Der Gemeinderat hat bereits mehrmals beantragt, die Haltestelle Gutenberg zu schliessen. Dieser Antrag wurde mit folgendem Kommentar abgelehnt: "Die Haltestelle Gutenberg übernimmt eine bedeutende Funktion in der Region und ist aufrecht zu erhalten". Der Burgerrat Lotzwil hat sich ebenfalls mit einer Schliessung der Haltestelle Gutenberg, welche sich in unmittelbarer Nähe ihres Landgasthofes Bad Gutenberg befindet, befasst. Der Burgerrat ist einverstanden damit einverstanden, die Haltestelle Gutenberg aufzuheben. Der Gemeinderat hat sich erneut sehr eingehende mit diesem Thema beschäftigt und stellt hiermit im Rahmen dieses Mitwirkungsverfahrens folgenden Antrag: Die Haltestelle Gutenberg ist per Beginn des Angebotskonzeptes im Jahr 2018 aufzuheben. Dies mit der Begründung, dass das Passagieraufkommen gering ist. Zudem ist diese Haltestelle für die Gemeinde Lotzwil nicht relevant, da der Perimeter des Bahnhofes Lotzwil alle Bedürfnisse abdeckt, auch diejenigen des Ortsteils Gutenberg der Gemeinde Madiswil. Weiter müsste die BLS für den behindertengerechten Ausbau bis ins Jahr 2023 zwischen Fr. 700'000.00 bis 900'000.00 (grobe Kostenschätzung der BLS) investieren, was aus Kosten/Nutzen-Sicht absolut als unverhältnismässig bezeichnet werden muss.	Die Buslinie 64 soll gemäss Langfristigem ÖV-Konzept Langenthal eine Taktverdichtung erfahren. Mit diesem Schritt soll auch die Linienführung der Linie im Süden Langenthals überprüft werden. Die Haltestelle Gutenberg weist aktuell rund 40 Ein- und Aussteiger pro Tag auf. Eine Aufhebung würde weder betrieblich noch kommerziell einen Nutzen bringen, auch könnten keine Anschlüsse verbessert werden. Ausserhalb der Zumutbarkeitsgrenzen bzgl. räumlicher Erschliessungsqualität von 750m (maximaler Anmarschweg wie in der Angebotsverordnung definiert) der Haltestelle Lotzwil wohnen rund 150 Einwohner. Diese Einwohner von Gutenberg würden mit einer Aufhebung der Haltestelle Gutenberg die ÖV-Erschliessung verlieren, eine Alternativlösung zur Erschliessung von Gutenberg wäre sehr teuer. Die Aufhebung der Haltestelle wurde von der RVK 2 aus diesen Gründen schon mehrmals abgelehnt. Sie hält an diesem Entscheid fest, auch wenn mit dem behindertengerechten Ausbau Kosten verbunden sind (die Finanzierung der Ausbauten von Publikumsanlagen an Bahnhöfen ist ab 2016 Sache des Bundes).
Madiswil	Ja	Ja	Ja	Ja	Beschlüsse des Gemeinderates zum Angebotskonzept 2018 -2021: - Der Gemeinderat ist mit dem Angebotskonzept einverstanden, wenn dieses ohne Erhöhung der ÖV-Beiträge umgesetzt werden kann; - Das heutige Angebot ist unbedingt zu halten; - Das Angebot von Gratsparkplätzen bei dezentralen Bahnhöfen ist wichtig und ins Angebotskonzept mit einzubeziehen; - Da kein weiterer Informationsbedarf besteht, wird auf den Besuch der Veranstaltung verzichtet.	Die RVK 2 beantragt, das heutige Angebot auf der Bahnlinie zwischen Langenthal und Huttwil zu erhalten und den 30-Min.-Takt auszubauen. Wird dem Antrag vom Kanton gutgeheissen und werden die Angebotsausbauten umgesetzt, führt dies zu zusätzlichen ÖV-Punkten auch für die Gemeinde Madiswil. Parkraum ist im Allgemeinen Sache der Gemeinden und Grundstückseigentümer. Aussagen zur kombinierten Mobilität und Park+Ride-Anlagen waren im RGSK II enthalten. P+R ist nicht Inhalt eines Regionalen Angebotskonzepts (des öffentlichen Verkehrs). Wird zur Kenntnis genommen. Eine Überprüfung der Linie ist erst mit bedeutenden Änderungen im Fahrplan angebracht.
Melchnau	Nein Solange die Anbindung an die Zugverbindungen in Langenthal nicht besser gewährleistet werden können (auch aufgrund der Abfahrtszeiten der Züge nach Bern und Zürich) ist ein Angebot im Halbstundentakt immer noch die deutlich bessere Alternative als eine Linie, die abgekoppelt wird von Wangen-Herzogenbuchsee-Langenthal, aber nur noch in Stundentakt fährt.	Ja	Ja Als Begründung wird auf die Begründung zur ersten Frage verwiesen. Eine Einkürzung oder teilw. Einkürzung auf den Stundentakt darf keinesfalls zu noch längeren Wartezeiten führen. Die Auslastung der Linie Melchnau-Langenthal und umgekehrt wäre vermutlich deutlich besser, wenn die Anschlüsse (Langenthal-Bern / Langenthal-Olten / Langenthal-Melchnau) mit einer maximalen Wartezeit von einer Viertelstunde gewährleistet werden könnten.	Ja		
Niederbipp	Ja	Ja	Ja	Ja	Der Gemeinderat stimmt dem Entwurf des Regionalen Angebotskonzepts 2018-2021 am 18.1.16 zu.	Wird zur Kenntnis genommen.

Gemeinde / Org.	Künftiges ÖV-Konzept (Kap. 5)	Unbestrittene Angebote (Kap. 6)	Angebote mit Überprüfungsbedarf (Kap. 7)	Anträge (Kap. 10)	Allgemeine Bemerkungen zum Bericht	Stellungnahme RVK
	Begründung	Begründung	Begründung	Begründung		
Niederörsz	Nein Je 2 Kurse morgens und abends durch das Industriegebiet Niederörsz wären durchaus realisierbar.	Ja	Ja	Ja		Aufgrund Zukunftsbild und Grundsätzen (direkte Linienführung) ist eine Führung der bestehenden Buslinien durch das Gewerbegebiet Niederörsz nicht wünschenswert. Auch eine zeitweise Führung der Kurse durch das Industriegebiet wird abgelehnt, da ein solches Angebot für durchfahrende Fahrgäste unattraktiv ist und schwierig verständlich wird. Auch wäre es für Pendler mit wenigen Kursen im Allgemeinen nicht genügend attraktiv. Zur Attraktivierung der Erschliessung wird empfohlen, im Rahmen des behindertengerechten Ausbaus der Haltestelle Jurablick durch die Gemeinde und die am eine Verschiebung der Haltestelle zu prüfen, um die Zugangswege in das Gewerbegebiet zu verkürzen (in Abstimmung mit der Entwicklung des Fussgängeretzes).
Oberbipp	Ja	Ja	Ja	Ja		Wird zur Kenntnis genommen.
Obersteckholz	Ja	Ja	Ja	Ja		Wird zur Kenntnis genommen.
Ochlenberg	Nein Mit der in Punkt 5.5 erwähnte Überprüfung der Gemeinden sind wir nicht einverstanden. Es ist uns nach wie vor ein Anliegen einen ÖV-Anschluss zu erhalten.	Ja	Ja	Ja		Wie bei der Beantwortung der Gemeindeanliegen dargelegt, ist ein ÖV-Anschluss der Gemeinde aufgrund der finanziellen Ausgangslage und dem geringem Potenzial leider abzulehnen. Mit den Bemühungen bzgl. dem autonomen Fahren versucht die RVK, zukunftsfähige Lösungen auch für wenig dicht besiedelte Räume auszuloten.
Pascal Dietrich, Stadtrat Langenthal	Ja Das Grundangebot des ÖV auch in dünner besiedelten Gebieten darf nicht nur aus rein wirtschaftlicher Sicht beurteilt werden. Vielmehr sind auch regionalpolitische Aspekte zu berücksichtigen. Eine Abwanderung der Bevölkerung aus ländlichen Regionen muss vermieden werden, da ansonsten die Probleme in den Ballungsgebieten noch stärker zunehmen mit den entsprechenden Kostenfolgen im Verkehrs-, aber auch im Sozial- und Sicherheitsbereich. Aus meiner Sicht wären noch weitere Angebotsverbesserungen im Oberaargau nötig. Mir ist aber klar, dass der finanzielle Rahmen wenig Spielraum zulässt.	Ja/ Nein Grundsätzlich bin ich einverstanden. Folgende Punkte möchte ich zusätzlich noch anmerken: - Kapitel 6.2., Bahnangebot Langenthal - St. Urban: Der Ersatz der Bahnlinie mit einem Busangebot scheint mir auch längerfristig kaum prüfenswert. In der HVZ dürfte zudem die Kapazität mit einem Standard-Bus knapp werden. - Kapitel 6.4., Busangebote zwischen Herzogenbuchsee und Wangen a./A.: Die Betriebszeit der Linie 51 ist am Abend zu verlängern. Dass der letzte Bus von Buchsi nach Wangen bereits um 20.39 Uhr fährt, ist unzumutbar! Ein entsprechender Antrag der RVK zum letzten Angebotskonzept (2014 - 2017) wurde ja angenommen, letztlich aber - für mich unverständlich - doch nicht umgesetzt. Dieser Antrag ist unbedingt zu wiederholen! - Beim Antrag 6 haben für mich beide Unteranträge eine ähnliche Priorität, deshalb würde ich keine Priorisierung vornehmen. - Beim Stadtbusangebot Langenthal bedauere ich, dass die positiven Ansätze und Verbesserungen, welche im langfristigen ÖV-Konzept Langenthal diskutiert werden, nicht schon zumindest teilweise im AK 18-21 eingebracht werden. Insbesondere könnte auf den Ast Schoren der Linie 64 verzichtet werden, wenn der Ast Thunstetten der Linie 52 wieder über Schoren direkt zum Bahnhof Langenthal geführt wurde (Status quo ante). Damit würde Schoren auch wieder bedürfnisgerecht und mit einer durchgehenden Linie erschlossen. Die Schlaufe der Linie 64 über Schoren-Ochsen ist auch deshalb schlecht ausgelastet, weil viele Pendler seit dem Wegfall der Haltestelle Schore-Pintli nun das Velo benutzen, um zum Bahnhof zu gelangen, oder aber auf die Linie 52 bis Schoren, Eisbahn, ausweichen. Der momentane Zustand ist sowohl betriebswirtschaftlich als auch für die Bevölkerung Schorens unbefriedigend!	Ja/ Nein Grundsätzlich bin ich einverstanden. Was die Linie 52 betrifft, so verweise ich auf meine obigen Ausführungen zum Stadtbusangebot Langenthal. Für die Passagiere spielt es keine Rolle, ob ein Bus nun Stadtbus oder Regionalbus heisst. Entscheidend sind eine sinnvolle Linienführung und ein stetiger, genügend dichter Takt. Mit einer Linienführung über Schoren könnte der Kostendeckungsgrad der Linie 52 gesteigert werden, gleichzeitig würde der Ast Schoren der Linie 64 überflüssig. Die Linien in der Region Hutwil sind so stark aufeinander abgestimmt, dass eine Ausdünnung auch nach meiner Einschätzung nicht sinnvoll ist.	Ja/ Nein Ich unterstütze alle Anträge bis auf den Antrag 3. Bei der Linie 52 wären wie oben beschrieben Optimierungen möglich. Beim Antrag 6 haben meines Erachtens beide Unteranträge eine ähnliche Priorität. Ich empfehle deshalb, dort auf eine Priorisierung zu verzichten. Grosse Bedeutung und entsprechendes Gewicht ist unbedingt dem Antrag 8 beizumessen.		Dem Anliegen zur Streichung des Passus zur langfristigen Prüfung eines Ersatzes der Bahnlinie Langenthal - St. Urban durch ein Busangebot wird entsprochen. Der erwähnte Antrag (Verlängerung Betriebszeiten) konnte im Angebotskonzept 2014 - 17 nicht gefunden werden. Jedoch wurde ein Antrag um Ergänzung des Halbstundentaktes mit einem zusätzlichen Kurs um ca. 19 Uhr gestellt (Antrag 12). In der Detailprüfung wurde festgestellt, dass eine zweckmässige Umsetzung nicht möglich ist, weshalb von der Realisierung abgesehen wurde. Zur Verlängerung der Betriebszeiten: Die heutigen Betriebszeiten entsprechen den Grundsätzen in Kapitel 5.4 für den Zeitraum 2018 - 21. Es wurde festgelegt, dass auf Achsen mit durchgehendem Stundentakt ein Betrieb mit einheitlichem Takt bis ca. 20 Uhr angestrebt wird, weswegen auf eine Ausdehnung der Betriebszeiten verzichtet wird. Die RVK 2 hat sich beim Antrag 6 bewusst für eine Priorisierung entschieden, um dem Anliegen der Verlängerung des 30-Min.-Taktes von 20 Uhr bis ca. 22 Uhr von Montag bis Sonntag zuzügliches Gewicht zu verleihen. Die Resultate des Langfristigen ÖV-Konzept Langenthal werden wie gefordert aufgenommen. Es wird gegenüber dem Kanton der Antrag gestellt, die Linien 52 und 64 entsprechend dem Zielbild des Langfristigen ÖV-Konzepts Langenthal anzupassen. Die weiteren Kommentare werden zur Kenntnis genommen.
Pfaffnau	Ja	Ja/ Nein 6.2 Abs. 4 Erwägungen Da die Nachfrage in den letzten Jahren stark zugenommen hat, finden wir eine Überprüfung auf ein Busangebot unnötig. Durch eine Umstellung auf Busbetrieb mit Synergien zu anderen Linien wäre die zeitliche Erreichbarkeit des Bahnhofes Langenthal verlangsamt. Dies hätte einen Abbau der Angebotsqualität zur Folge.	Der Gemeinderat Pfaffnau verzichtet auf eine Stellungnahme.	Der Gemeinderat Pfaffnau verzichtet auf eine Stellungnahme (siehe Bemerkung zu 6.2 Abs. 4).		Dem Anliegen zur Streichung des Passus zur langfristigen Prüfung eines Ersatzes der Bahnlinie Langenthal - St. Urban durch ein Busangebot wird entsprochen.
Region Luzern West				Wir unterstützen den Antrag 6, beantragen aber eine Erweiterung des Perimeters bis Wolhusen. Konkret: Auf dem Abschnitt Langenthal – Wolhusen der Linie 440 ist - in erster Priorität von Montag bis Sonntag der 30 Min. Takt von 20 Uhr bis ca. 22 Uhr zu verlängern (3 zusätzliche Zugspare, Langenthal ab 20.20, 21.20 und 22.20) sowie - in zweiter Priorität am Wochenende ein durchgehender 30-Min.-Takt auch vor 16 Uhr einzuführen (10 zusätzliche Kurspaare am Samstag und 8 am Sonntag). Gemäss Linienübersicht auf Seite 17 wurde die Linie 440 lediglich auf der Lage Langenthal-Langenthal Süd ausgewertet. Diese zeigt jedoch eine Nachfragezunahme um 29% im Zeitraum 2012 -2014. Da keine weiteren Daten vorliegen, beantragen wir die Prüfung eines RE-Angebotes Wolhusen - Langenthal.	Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Wir wollen dabei nicht versäumen, die Bedeutung des Bahnhofs Langenthal für Bewohnerinnen und Bewohner aus unserer Region hervorzuheben, welche direkt an die S6/S7 angebunden sind - also Zell, Gettnau, Willisau, Menznau und Wolhusen - und auch an die Buslinie 51 mit den Gemeinden Grossdietwil und Altbüron. Der Verkehrsknoten Langenthal mit den IR- und RE-Verbindungen Richtung Bern und Olten - und damit auch die weiterführenden Verbindungen - stellen für unsere Region ein attraktives Angebot dar. Der hohe Stellenwert einer guten ÖV-Erschliessung unserer Region lässt sich auch an der Mitfinanzierung durch den Kanton Luzern mit einem Betrag von über CHF 9 Mio. an den Bahnhof in Hutwil erkennen. Wir erlauben uns unserer Erwartung Ausdruck zu verleihen, dass es im Rahmen der Verfeinerung des Angebotskonzeptes 2018 -21 zu keinen Angebotsverschlechterungen für die Bewohnerinnen und Bewohner der Region Luzern West kommt.	Die Nachfrage auf der Linie 440 ist auf dem Abschnitt Hutwil - Willisau deutlich geringer als zwischen Langenthal und Hutwil. Vonseiten RVK 2 besteht aus diesem Grund kein Interesse, dieses Angebot auf dem geforderten Abschnitt auszubauen. Ab Willisau steigt die Nachfrage in Richtung Wolhusen wieder an. Das Begehren betrifft in erster Linie den Kanton Luzern und wäre dort anzumelden. Für die Einführung eines RE ist keine ausreichende Nachfrage vorhanden.
Roggwil	Ja	Nein Wir sind mit den Angeboten, Ausnahme Punkt 6.2, Position 4 einverstanden (S. 39). Punkt 4 der Erwägung wird mit folgender Begründung strikte abgelehnt: Wie im Mitwirkungsbericht erwähnt, hat die Nachfrage auf der Linie 414 in den letzten Jahren zugenommen. Vor wenigen Jahren wurde neues Rollmaterial, behindertengerecht ausgestattet, angeschafft. Der Haltepunkt Langenthal Industrie Nord wurde neu erstellt, resp. die Bahnstation St. Urban vor kurzer Zeit umfangreich saniert. Zudem ist eine Totalsanierung des Abschnitts Kaltenherberge - Roggwil-Dorf geplant.	Ja	Ja	Prüfung erweitertes Stadtbusangebot Langenthal; Die Stadt Langenthal; Die Stadt Langenthal beabsichtigt in den nächsten 15 - 20 Jahren im Industriegebiet "Steiachermatte" eine interkommunale Siedlungserweiterung als Arbeitszone vorzunehmen. Die Entwicklung des Gebiets steht im Zusammenhang mit der Stärkung des bestehenden Areal. Zurzeit laufen Verhandlungen zwischen der Region Oberaargau, der Stadt Langenthal und der Gemeinde Roggwil. Die Haltestelle Mumenthal auf der ASM-Linie wurde kürzlich aufgehoben. Roggwil bezeichnet es als sinnvoll und beantragt deshalb, die bereits bestehende Busverbindung von Langenthal ins Industriegebiet "Steiachermatte" zu verlängern.	Dem Anliegen zur Streichung des Passus zur langfristigen Prüfung eines Ersatzes der Bahnlinie Langenthal - St. Urban durch ein Busangebot wird entsprochen. Die Buserschliessung des nordöstlichen Teils der Gewerbezone ("Steiachermatte") wurde im Rahmen des Langfristigen Angebotskonzepts Langenthal geprüft. Dazu wäre die heute gemeinsame Bedienung von Industrie Nord und Hopperfeld auf zwei Linien(-äste) aufzuteilen und entweder ein zusätzliches Fahrzeug einzusetzen oder der Takt zu halbieren. Da das zusätzliche Nachfragepotenzial in beiden Gebieten (in der Steiachermatte mit flächenintensivem Gewerbe, im Hopperfeld aufgrund der Lage im 1000m-Radius des Bahnhofs) als eher gering eingeschätzt wird, wird empfohlen, das heutige Angebot aufrechtzuerhalten. Mit zwei Linien im Bereich Industrie Nord und Hopperfeld bestünde auch das Risiko, dass beide eine unzureichende Nachfrage bzw. einen unzureichenden Kostendeckungsgrad aufweisen.

Gemeinde / Org.	Künftiges ÖV-Konzept (Kap. 5)	Unbestrittene Angebote (Kap. 6)	Angebote mit Überprüfungsbedarf (Kap. 7)	Anträge (Kap. 10)	Allgemeine Bemerkungen zum Bericht	Stellungnahme RVK
	Einver- ständnis Begründung	Einver- ständnis Begründung	Einver- ständnis Begründung	Einver- ständnis Begründung		
Rohrbach					<p>Im Rahmen der Mitwirkung nimmt die Gemeinde Rohrbach einzig zum Streckenabschnitt Langenthal-Hutwil der Linie 440 Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das heute bestehende Angebot auf der Strecke Langenthal-Hutwil sollte beibehalten werden. - Die heutigen Umsteigezeiten in Langenthal von der BLS für den Anschluss SBB Richtung Olten und umgekehrt sind vor allem für ältere und gehbehinderte Personen zu kurz. Hier sind Verbesserungen notwendig, welche die Gemeinde Rohrbach bereits in früheren Eingaben gefordert hat. - Eine Schnellzugverbindung Langenthal - Hutwil wird nach wie vor abgelehnt. - Wenn die zusätzlichen Kurspaare eingeführt werden ist klar, dass die höheren ÖV-Punkte auch zusätzliche Kosten verursachen werden. Ein ÖV-Punkt, d.h. jeder Halt, kostet zwischen Fr.350.00 bis Fr. 400.00. Wenn alle von der Verkehrskonferenz geforderten Anträge umgesetzt werden, würde dies jährliche Mehrkosten von ca. Fr. 16'000.00 für die Gemeinde Rohrbach verursachen. Deshalb werden die in 2. Priorität geforderten Verbindungen am Sonntag nicht unterstützt. 	<p>Der RVK 2 ist bewusst, dass die Umsteigezeiten leider sehr knapp sind, eine Optimierung ist aus betrieblichen Gründen leider nicht möglich.</p> <p>Die RVK 2 ist sich weiter bewusst, dass die Angebotsausbauten für die betroffenen Gemeinden zu Mehrkosten führen. Sie hat eine regionale Sicht einzunehmen und hält am Antrag fest.</p>
Rumisberg Rütschelen	Ja Ja	Ja Ja	Ja Ja	Ja Ja	<p>Bei den Umsteigeplätzen vom Velo-/E-Bike-Verkehr auf den öffentlichen Verkehr ist noch Verbesserungspotential vorhanden.</p> <p>Autonome Fahrzeuge könnten für die Region eine Option sein. Die Gemeinde Rütschelen würde sich als Testgemeinde zur Verfügung stellen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Einschätzung, dass an Umsteigepunkten Verbesserungspotenzial bzgl. Velo- und E-Bike-Abstellplätzen besteht, wird geteilt. Die Bereitstellung dieser Infrastrukturen ist Sache der Gemeinden. Im Bericht wurde in Kap. 5.5 dargelegt, dass von der RVK ein Engagement seitens der Gemeinden zur Bereitstellung attraktiver ÖV-Haltestellen und Veloabstellanlagen an ÖV-Haltestellen gewünscht wird.</p> <p>Die RVK bedankt sich bei der Gemeinde für ihre Bereitschaft, sich als Testgemeinde zur Verfügung zu stellen und kommt zu gegebener Zeit auf das Angebot zurück.</p>
Seeberg	Ja	Ja	Ja	Ja	<p>Bemerkung zu Antrag 5: Der Gemeinderat Seeberg geht davon aus, dass die bisherigen Spätkurse (nach 22.00 Uhr) an den Wochenenden unverändert beibehalten werden.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Die RVK 2 unterstützt das Anliegen, die bisherigen Spätkurse (nach 22.00 Uhr) an den Wochenenden unverändert beizubehalten.</p>
Thörigen	Ja	Ja	Ja	Ja	<p>Die Linie 52 muss auch bei geringen Grenzkosten weitergeführt werden! Für Bleienbach, Thörigen und Bettenhausen ist der Bus unerlässlich.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die RVK 2 plant, die Linie 52, die ÖV-Erschliessung der entlang dieser Linie liegenden Dörfer sowie die Abstimmung mit dem RGSK II (Erschliessung Vorranggebiete) in einer separaten Studie zu untersuchen.</p>
Thunstetten	Ja Es wäre wünschenswert, wenn Bützberg als Agglo-Gemeinde Langenthal ebenfalls aufgeführt werden könnte.	Ja	Nein Der Gemeinderat wünscht, dass Antrag 3 wie folgt abgeändert wird: Das Angebot der Linie 52 soll von Thunstetten nach Bützberg verlängert werden. Zudem soll die heutige Form beibehalten werden, obwohl die Minimalanforderungen aktuell nicht erreicht werden.	Nein Antrag soll wie vorgängig definiert übernommen werden.	<p>Der Bericht ist aus Sicht des Gemeinderates übersichtlich und die Erläuterungen nachvollziehbar. Für die Möglichkeit der Mitwirkung möchten wir uns ganz herzlich bedanken.</p>	<p>Langenthal wird als Hauptzentrum / Kernstadt betrachtet, Bützberg wie auch z.B. Aarwangen oder Lotzwil als Umlandgemeinden (siehe auch Räumliches Entwicklungsbild RGSK II).</p> <p>Die RVK 2 plant, die Linie 52, die ÖV-Erschliessung der entlang dieser Linie liegenden Dörfer sowie die Abstimmung mit dem RGSK II (Erschliessung Vorranggebiete) in einer separaten Studie zu untersuchen. Deshalb ist die Linie 52 vorerst in der heutigen Form beizubehalten, obwohl die Minimalanforderungen nicht erfüllt werden (es ist darauf hinzuweisen, dass sich die RVK 2 entschieden hat, in Langenthal eine Linienführung via Schorenquartier gemäss Langfristigem ÖV-Konzept Langenthal zu beantragen). In der erwähnten Studie zur Linie 52 ist auch die gewünschte Verbindung zwischen Thunstetten und Bützberg zu beurteilen. Das Potenzial einer solchen neuen «Binnenverbindung» Thunstetten - Bützberg wird aus heutiger Sicht als gering eingeschätzt. Gute Bahnanschlüsse der Linie 52 in Langenthal sind gegenüber einer Verbindung Thunstetten – Bützberg stärker zu gewichten.</p>
Ursenbach	Nein Die Regionen, die nicht an der Hauptverkehrsachse angesiedelt sind, werden kaum berücksichtigt. Es wird darauf geachtet, dass im Zentrum 400m Fussmarsch bis zur nächsten Haltestelle nicht überschritten wird. Unsere Region wird gar nicht erst an den öffentlichen Verkehr angebunden - die Erkenntnis schmerzt. Leider fehlen auch Bemühungen die Parkplatzsituation zu verbessern. Parkplätze in Kleindietwil, Lindenholz und Madiswil sind überaus teuer - unsere Pendler werden mehrfach gestraft. Aber vielleicht wird ja dieses Problem schon viel früher als 2018 angegangen. Vorschläge für die Umsetzung der Unterstützung von Seiten der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau für alternative Angebotsformen fehlen. Uns scheint entsprechend Vorschläge durch die Fachpersonen, die Erfahrungen haben sind angezeigt. Es geht nicht nur um einzelne Dörfer in den Randgebieten sondern um ganze Gebiete. Die Verkehrsachse Hutwil/Madiswil - Mühleweg - Kappelen - Wynigen wird nicht berücksichtigt. Das Bedürfnis ist besonders zu den Hauptverkehrszeiten da. Eine nötige Entlastung der Morgenzüge Hutwil-Langenthal könnte gleichzeitig herbeigeführt werden.	Ja	Nein Antrag 6 im Besonderen und Antrag 8 sind nach unserem Ermessen zwingend in die Kategorie "unbestrittene Angebote" zu überführen.	Ja Wir beantragen, dass Möglichkeiten zur Anbindung an den ÖV für unsere Gemeinde grundsätzlich überprüft wird. Die Verkehrsachse Wynigen-Kappelen-Mühleweg-Hutwil/Madiswil sei zu überdenken. Weiter beantragen wir den Antrag 6 in die unbestrittenen Angebote zu überführen. Die Parkplatzsituation an den Bahnhöfen Kleindietwil, Lindenholz und Madiswil soll überprüft werden. In Hutwil sind Parkplätze gratis, in Langenthal und Herzogenbuchsee viel günstiger. Weiter soll der Antrag 8 ebenso in die Kategorie unbestrittene Angebote überführt werden.	<p>Wir fühlen uns verstanden und etwas vergessen. Uns fällt auf, dass z.B. die Strecke Herzogenbuchsee-Langenthal gleich mehrfach aufgewertet wird, für unsere Bevölkerung bleibt einmal mehr das Nachsehen. Das stimmt uns sehr nachdenklich. Wir erwarten nicht 1/4 Stunden-Takt - aber 2 Verbindungspaare im Laufe des Morgens und im Laufe des Nachmittags sind nötig. Dies würde uns auch als Wanderregion aufwerten. Wir haben ein wunderbares Gebiet, aber es ist nur mit dem Auto erreichbar und nur Rundwanderungen sind möglich, weil schlicht kein öffentlicher Verkehr vorhanden ist. Evtl. fehlt ein Vertreter aus den Hügel- und Bergzonen im Gremium?</p> <p>Aber wir möchten auch loben, das Angebotskonzept ist übersichtlich, die Themen wurden vorausschauend angegangen. Es beinhaltet spannende Anhaltspunkte, die Szenarien zeigen die vielen Blickwinkel. Bestimmt entstehen viele gut Projekte für andere Gemeinden. Der Oberaargau als Ganzes kann mit den Verwirklichungen sicher aufgewertet werden.</p>	<p>Wie bei der Beantwortung der Gemeindegänge dargelegt, ist ein ÖV-Anschluss der Gemeinde Ursenbach aufgrund der finanziellen Ausgangslage und dem geringem Potenzial leider abzulehnen. Mit den Bemühungen bzgl. dem autonomen Fahren versucht die RVK, zukunftsfähige Lösungen auch für wenig dicht besiedelte Räume auszuloten.</p> <p>Parkraum ist im Allgemeinen Sache der Gemeinden und der Grundstückseigentümer. Aussagen zur kombinierten Mobilität und Park+Ride-Anlagen waren im RGSK II enthalten. P+R ist nicht Inhalt eines Regionalen Angebotskonzepts (des öffentlichen Verkehrs).</p> <p>Zurecht wird darauf hingewiesen, dass das Bahnangebot Langenthal – Hutwil (mit Antrag 6) zu den unbestrittenen Angeboten zu verschieben ist, da das Angebot die Minimalanforderungen erfüllt und auch dem Zielbild entspricht. Dies wird im Bericht angepasst.</p>
VCS	Ja Wir begrüßen die Einführung von Taktverdichtungen auf den Hauptachsen, die den Wachstumsprognosen auf diesen Strecken entsprechen (ob diese Wachstumsprognosen realistisch und, vor allem, gewünscht sind, sei in diesem Rahmen dahingestellt). Die auf die gesamte Mobilitätskette abgestimmten ÖV-Angebote entsprechen auch der Nachfrage der ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer der Region. Auch im Wissen um die eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten sind wir trotzdem der Meinung, dass der Erhalt des Grundangebots in schwach besiedelten Gebieten nicht nur aus wirtschaftlicher Sicht beurteilt werden kann, es müssen auch regionalpolitische Aspekte berücksichtigt werden. Den von der RVK vorgeschlagenen, eher moderaten, Ausbau des Angebots für die Periode 2018 - 2021 unterstützen wir voll und ganz, auch wenn wir uns noch einen stärkeren Ausbau vorstellen könnten. Für wichtig erachten wir, dass nach Optimierungsmöglichkeiten des ÖV-Angebots gesucht wird, auch solchen, die ohne weiteren Ausbau realisiert werden können.	Ja Wir würden es begrüßen, wenn die Vorschläge und Ansätze des langfristigen ÖV-Konzepts Langenthal im Stadtbusangebot Langenthal jetzt schon verstärkt in das Angebotskonzept eingebracht werden.	Ja Hier verweisen wir auf die Eingabe der IGOV Oberaargau bezüglich der Führung der Linie 52.	Ja Grundsätzlich können wir alle Anträge ohne Antrag 3 (Begründung siehe oben resp. in Eingabe IGOV Oberaargau) unterstützen. Antrag 8 zum Fernverkehr erachten wir als dringend. Die eingegangene Antwort der SBB auf den Brief der Region hilft hier nicht weiter resp. sie geht am Ziel vorbei. Es ist nicht einzusehen, dass kleinere Gemeinden im Kanton einen 15-Minuten-Takt und z.B. Orte wie Niederscherli, Lanzenhäusern, Mittelhäusern oder Toffen, Kaufdorf, Burgstein etc. die an den S-Bahnlinien Schwarzenburg resp. Gürbetal liegen, einen Halbstunden-Takt bis Mitternacht haben und dies den weit grösseren Orten Langenthal und Münchenbuchsee nicht möglich ist. Es ist störend, dass diese zwei Orte mit unannehmbaren Fahrplanlücken leben müssen. Die Region Oberaargau muss hier weiter diese Halte einfordern, eventuell auch halt auf einem anderen Weg, z.B. mit Anschluss an die S-Bahn. Das im Antrag 9 genannte Thema des autonomen Fahrens ist zwar ein eher nationales Thema, trotzdem könnte ein kantonaler Versuch für die Region sehr interessant sein. Wir begrüßen hier ausdrücklich die Idee der Region, sich als Pilotregion zu Verfügung zu stellen.	<p>Wir sind der Meinung, dass im vorliegenden Angebotskonzept noch zu wenig auf die bereits heute praktisch ausgeglichenen Verkehrsströme Richtung Olten und Bern eingegangen wird, d.h. dass die Ausrichtung noch zu sehr auf die Richtung Bern ausgerichtet ist, umso mehr als die Prognosen für 2030 von einem Anteil Richtung Olten von 54% ausgehen, das Wachstum in diese Richtung also wesentlich höher ausfällt als Richtung Bern. Dies sollte schon jetzt vermehrt in das Konzept einfließen.</p>	<p>Die Resultate des langfristigen ÖV-Konzepts Langenthal werden wie gefordert aufgenommen. Es wird gegenüber dem Kanton der Antrag gestellt, die Linien 52 und 64 entsprechend dem Zielbild des Langfristigen ÖV-Konzepts Langenthal anzupassen.</p> <p>Der Antrag zum autonomen Fahren wird dahingehend ergänzt, dass der Kanton Bern nebst der Erarbeitung der relevanten Grundlagen bzgl. dieses Themas auch die Vernetzung auf nationaler Ebene in geeigneter Weise sicherstellen soll.</p> <p>Die RVK 2 ist der Meinung, dass keine der beiden Anschlussbeziehungen bei der Planung vernachlässigt werden darf. Die Priorität des heutigen Anschlusses in Richtung Bern ist längerfristig zu überprüfen, mindestens sind jedoch die Ergebnisse der STEP-2030-Planungen abzuwarten, welche möglicherweise eine Verbesserung ermöglichen.</p>

Gemeinde / Org.	Künftiges ÖV-Konzept (Kap. 5)		Unbestrittene Angebote (Kap. 6)		Angebote mit Überprüfungsbedarf (Kap. 7)		Anträge (Kap. 10)		Allgemeine Bemerkungen zum Bericht	Stellungnahme RVK
	Einver- ständnis	Begründung	Einver- ständnis	Begründung	Einver- ständnis	Begründung	Einver- ständnis	Begründung		
Verkehrsverbund Luzern									Der Verkehrsverbund Luzern hat die zwei betroffenen Gemeinden Altbüron und Grossdietwil zu einer kurzen Stellungnahme eingeladen (Siehe Rückmeldungen der Gemeinden). Die relevanten Angebotelemente im öffentlichen Verkehr, welche für den Kanton Luzern von Bedeutung sind, wurden gut aufgearbeitet und sind nachvollziehbar. Der VVL stützt deshalb auch die Rückmeldungen der beiden Gemeinden insbesondere zur Buslinie 51 und zur Bahnlinie 414 zwischen Langenthal und St. Urban. Das ÖV-Konzept wurde auf der Luzerner Seite per Fahrplanwechsel 2016 angepasst und die Anschlüsse an die Bahn in St. Urban und an den Bus in Altbüron optimiert.	Wird zur Kenntnis genommen.
Walliswil b. N.									Der Gemeinderat der Einwohnergemeinde Walliswil b. N. bedankt sich für die Möglichkeit der Mitwirkung und verzichtet auf eine Stellungnahme.	Wird zur Kenntnis genommen.
Walliswil bei Wangen	Ja		Ja		Ja		Ja			Wird zur Kenntnis genommen.
Walterswil	Ja		Ja		Ja		Ja			Wird zur Kenntnis genommen.
Wangen a.A.	Ja		Ja		Ja		Ja			Wird zur Kenntnis genommen.
Wiedlisbach	Ja		Ja		Ja		Ja			Wird zur Kenntnis genommen.
Wynau	Ja	Der TGV fährt um 5.47 Uhr bei der Haltestelle Roggwil-Wynau vorbei, ohne anzuhalten. Daher ist um diese Zeit keine Verbindung von Langenthal nach Roggwil-Wynau gewährleistet.	Ja		Ja		Ja			Der Halt der S23, Zug 8437, wird beim nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wieder eingeführt, da das Trasse nicht mehr durch den TGV benutzt wird.
Wyssachen	Ja		Ja		Ja		Ja			Wird zur Kenntnis genommen.

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
www.metron.ch

T +41 56 460 91 11
F +41 56 460 91 00