

Auswertung Umfrage - Regionales Angebotskonzept (RAK) 2027 - 2030

Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern hat die regionalen Verkehrskonferenzen aufgefordert, die regionalen Angebotskonzepte einzureichen. In Zusammenarbeit mit Bahn + Bus Beratung AG 3B hat die Region Oberaargau das regionale Angebotskonzept 2022-2025 erarbeitet. Der Schlussbericht und der Zusatzbericht Prüfaufträge wurden von der RVK Oberaargau am 10. Januar 2020 genehmigt. Im Auftrag vom Amt für öffentlichen Verkehr beabsichtigt die regionale Verkehrskonferenz der Region Oberaargau das regionale Angebotskonzept 2027-2030 erstellen zu lassen.

In diesem Zusammenhang hat die Region Oeraargau zusammen mit der BSB + Partner AG die Umfrage für die betreffenden Gemeinden der Region Oberaargau und die Transportunternehmungen vorbereitet, um den vorhandenen Optimierungsbedarf zu definieren. Die Hauptthemen der Befragung sind:

Fragen / Anmerkungen zum bereits erarbeiteten regionalen Angebotskonzept 2022-2025

Fragen zum regionalen Angebotskonzept 2027 - 2030

Fragen zu Mobility on Demand / Bürgerbus / Rufbus / Schülertransporte

Fragen zum Behindertengleichstellungsgesetz

Die Umfrage wurde am 14. Juli 2023 an die Gemeinden, Transportunternehmen und Vereine der Region Oberaargau gesendet. BSB + Partner erhielt bis zum Fristende 32 Antworten. Insgesamt haben 29 Gemeinden der Region Oberaargau, 2 Transportunternehmen (BLS AG und asm AG) sowie ein Verein die Umfrage vollständig ausgefüllt und abgegeben.

Es wurden 12 Antworten online abgegeben, 15 per E-Mail und 5 per Post verschickt. Aufgrund mangelhafter Antworten wurden 2 ausgefüllte Umfragen bei der Auswertung ausgeschlossen.

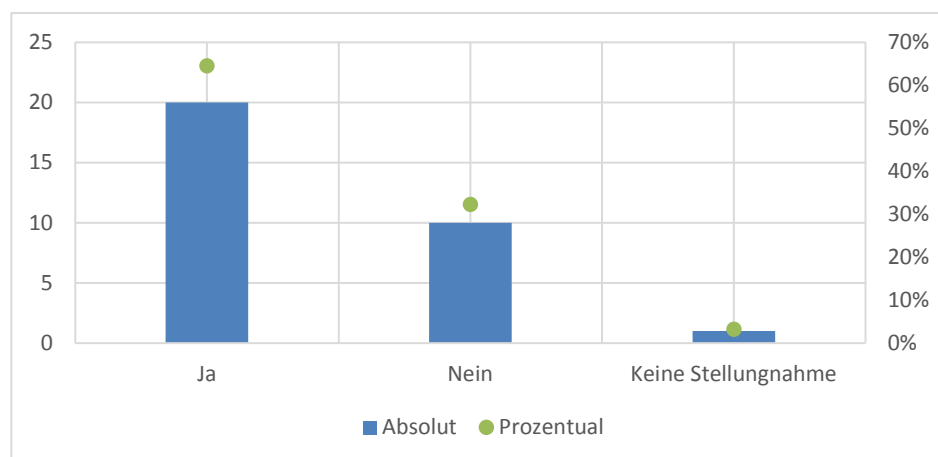
Eine detaillierte Auswertung der Einzelnen Fragen folgt auf den weiteren Seiten.

Fragen zum regionalen Angebotskonzept (RAK) 2022-2025

1.1

Im Angebotsbeschluss 2022-2025 (AGB) wurden nur einzelne Massnahmen aus dem regionalen Angebotskonzept 2022-2025 (RAK) aufgenommen und umgesetzt. Sollen die Massnahmen aus dem RAK 2022-2025 erneut im RAK 2027-2030 aufgenommen werden? Wenn ja, welche? Gibt es bei den Massnahmen aus Ihrer Sicht Optimierungsbedarf?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	20	65%
Nein	10	32%
Keine Stellungnahme	1	3%



Begründungen:

Bettenhausen	Massnahmen aus dem RAK 2022-2025 / wenn ja, welche: alle; Optimierungsbedarf: keiner
Busswil b.M.	-
Eriswil	Die zwei Rundkurse über die Fritzenfluh sollen aufgenommen werden. Die Fahrtrichtung ist idealerweise einmal Eriswil-Wyssachen, einmal Wyssachen-Eriswil. Im Winter wäre das eine gute Möglichkeit für die Schule, den Eislauf in Huttwil zu besuchen.
Farnen	Wir unterstützen die Aufnahme der Massnahmen aus dem RAK 2022 - 2025 im RAK 2027 - 2030, da die Verbindungen von Farnen nach Wiedlisbach / Wangen a. A. gewährleistet bleiben müssen. Zudem soll der Linienast Rumisberg - Wolfisberg wieder in Betracht gezogen werden.
Gondiswil	Die Prüfaufträge 1 und 2 des Angebotskonzepts 2022 – 2025 (Ausdehnung 30' –Takt mit 4 zusätzlichen Kurspaaren von 20:00 Uhr bis Mitternacht und durchgehender 30'-Minuten Takt vor 16:00 Uhr an Samstagen) soll im RAK aufgenommen werden, sofern diese bis dahin nicht umgesetzt werden konnten. Weiter unterstützen wir das Anliegen von Huttwil, um eine bessere Anbindung an die Zentren (Verkürzung der Reisezeit). Dies würde der ganzen

	Region Süd zugute kommen.
Heimenhausen	keine
Herzogenbuchsee	GPK Oa-West
Huttwil	Die Prüfaufträge 1 und 2 des Angebotskonzepts 2022 – 2025 (Ausdehnung 30' –Takt mit 4 zusätzlichen Kurspaaren von 20:00 Uhr bis Mitternacht und durchgehender 30'-Minuten Takt vor 16:00 Uhr an Samstagen) soll im RAK aufgenommen werden, sofern diese bis dahin nicht umgesetzt werden konnten. Ausserdem stellt Huttwil schon seit Jahren den Antrag an eine bessere Anbindung an die Zentren (Verkürzung der Reisezeit).
Langenthal	Die Massnahmen, welche Langenthal betreffen, wurden in den Angebotsbeschluss aufgenommen. Die Massnahmen haben sich bewährt bzw. befinden sich in der Umsetzung. Somit sind alle Massnahmen aus dem RAK 2022-2025 erneut aufzunehmen, um den Status Quo für Langenthal aufrecht zu erhalten.
Lotzwil / Rütschelen	Durchgehender 30'-Takt Langenthal-Huttwil vor 16.00 Uhr an Sonntagen mit 8 zusätzlichen Kurspaaren.
Madiswil	Massnahmen müssen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.
Melchnau	-
Niederönz	GPK OA-West
Oberbipp	Nach der Beurteilung durch RVK sind die Punkte erneut einzugeben. Insbesondere sei die Ringerschliessung der Berggemeinden erneut zu prüfen.
Ochlenberg	GPK OA-West
Pfaffnau	Optimierung Endhaltestelle St.Urban Bahnlinie 414 abschliessen!! Linie 414: Ausdehnung 30' Takt bis Betriebsschluss.
Rohrbachgraben	-
Roggwil	Zusätzlich neue bzw. bestehende Erschliessungsthemen der Dörfer Roggwil, Wynau mit einer zusätzlichen Busverbindung von Roggwil Dorf via Bahnhofstrasse nach Wynau (Bernstrasse) bis Murgenthal. Prüfung, ob bestehende Buslinie Glashütten – Murgenthal verlängert werden kann, im Sinne von effizienter Linienführung und -kosten. Grundsätzlich sollten alle nicht erfüllten Forderungen wieder eingegeben werden, wenn nicht neue Erkenntnisse vorliegen («steter Tropfen...»). Vor allem die fehlenden / nicht umgesetzten Zugverbindungen sollten wieder eingegeben werden (bspw. Halbstundentakt nach Huttwil auch am Samstag und Sonntag). Bei Zugverbindungen soll jeweils generell (mind.) ein Halbstundentakt und bei Busverbindungen (mind.) ein Stundentakt angestrebt werden. Fernverkehr: auch wenn dieser nicht Gegenstand des RAK ist, muss festgehalten werden, dass noch immer kein durchgängiger Halbstundentakt zw. Bern und dem Oberaargau bis Betriebsschluss besteht, obwohl dies mit einer entsprechenden Motion bereits vom Kanton verlangt wurde.
Seeberg	Die Schliessung der Taktlücke um 10.00 Uhr ist erneut aufzunehmen. Bis voraussichtlich ins Jahr 2027 wird die Schulraumerweiterung Chräjeberg abgeschlossen sein. Sämtliche Kinder werden dann an diesem Standort zur Schule gehen und nicht mehr in Seeberg. Dies ermöglicht es, die Einführung des Götti-/Gotti-Systems wieder aufzugreifen und für den Schulweg vermehrt

den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Durch diese weitere Integration werden die nötigen Anforderungen betreffend Auslastung erreicht, um die Lücke zu schliessen. Der Antrag um Schliessung der Taktlücke um 14.00 Uhr wurde vom Kanton zwar unterstützt, allerdings wurde die Schliessung im Fahrplan noch nicht vorgenommen. Sollte es nicht zur Umsetzung kommen, ist auch dieser Punkt erneut aufzunehmen.

Thörigen	Das Ebuxi Herzogenbuchsee, Niederönz, Thörigen und Bettenhausen sollte im öffentlichen Verkehr aufgenommen werden.
Thunstetten	Busverbindung Thunstetten - Bützberg aufgenommen.
Walliswil b.N	Aufgrund des fehlenden ÖV-Angebots verzichtet der Gemeinderat Walliswil bei Niederbipp bei dieser Frage auf eine Stellungnahme.
Walliswil b.W.	Aus unserer Sicht kein Optimierungsbedarf.
Walterswil	Massnahmen 1 + 2; Langenthal - Wolhusen - Luzern, 30'-Takt in der Nacht sowie samstags und sonntags. In diesem Zusammenhang wäre zudem zu prüfen, ob die Wartezeit für den Anschlusszug nach Bern Optimierungspotential hat.
Wangen a.A.	Für unsere Gemeinde relevanten Prüfungen wurden vorgenommen.
Wiedlisbach	-
Wynau	Busverbindung Roggwil - Wynau - Aarwangen
Wyssachen	-
BLS	<p>Aus dem RAK 2022-25 wurden für den Bereich der BLS nur folgende Massnahmen ins Kantonale Angebotskonzept übernommen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Halbstundentakt Langenthal – Huttwil auch am Samstag von 8-16h (noch nicht umgesetzt), 2. Ein zusätzliches Zugpaar Langenthal – Huttwil am Abend von Mo-Fr (noch nicht umgesetzt; Beschränkung auf Mo-Fr ist für Abendangebote nicht logisch, da die Nachfrage an Sa-So tendenziell sogar höher ist), 3. Finanzierung der fehlenden Kurspaare des IR Bern – Olten für einen Halbstundentakt bis Mitternacht (Fernverkehr). <p>Aus dem RAK 2022-25 nicht ins Kantonale Angebotskonzept übernommen und daher ins RAK 2027-30 zu übernehmen sind folgende Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Halbstundentakt Langenthal – Huttwil auch am Sonntag von 8-16h, 2. Ausdehnung Halbstundentakt Langenthal – Huttwil an allen Tagen bis Mitternacht mit 4 zusätzlichen Zugpaaren (dieser Standard ist in den anderen Regionen bereits auf allen Linien umgesetzt).
GPK OA-West	<p>Aus Sicht von Herzogenbuchsee sind die folgenden, im Zusatzbericht 2022-2025 untersuchten ÖV-Bedienungen, prioritär, aber bislang unerfüllt (die Zahlen entsprechen der Nummerierung im Bericht):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bahnlinie 440 Langenthal-Huttwil. Ab 20 Uhr soll neu der Halbstundentakt bis Mitternacht gelten (vier zusätzliche Kurspaare). Begründung: Das Subzentrum Huttwil muss verkehrstechnisch den anderen Subzentren im Oberaargau und den übrigen im Kanton Bern gleichgestellt werden (integrierter Halbstundentakt). 7. Buslinie 51 Herzogenbuchsee-Langenthal/ESP Oberhard. Die geforderten fünf neuen Kurspaare in der Hauptverkehrszeit sollen realisiert werden. Begründung: Der ESP Oberhard Langenthal und das neue Quartier Bahnhof West in

Herzogenbuchsee lassen beide Zentren in naher Zukunft spürbar wachsen. Gleichzeitig kommt es in vielen Dienstleistungsangeboten zu einer Zentralisierung. Langenthal soll also für seine Umgebung besser erreichbar sein. Die Aufstockung von 42 auf 47 Bus-Kurspaare ist damit gerechtfertigt.

8. Buslinie 51 Wangen an der Aare-Herzogenbuchsee. Der Anschluss morgens von Wangen her an den Fernverkehrsbahnhof Herzogenbuchsee ist wegen kontinuierlich steigender Nachfrage zu verbessern. Begründung: Die Kurse von Wangen her sind morgens bereits heute überlastet. Die Nachfrage rechtfertigt eine Verdichtung um zwei Verstärkungskurse zwischen 6.30 und 7.15 Uhr.

11. Buslinie 52 Thunstetten-Bützberg. Der in Kürze umgebaute Bahnhof Langenthal erlaubt eine Zeiteinsparung bei der Buslinie 52 mit Endpunkt Thunstetten. Diese Zeitreserve soll für eine Verlängerung von Thunstetten nach Bützberg (zwei circa anderthalb Kilometer auseinanderliegende Ortsteile mit markanter Steigung dazwischen) genutzt werden. Begründung: Die mangelhafte öV-Erschliessung des kleineren Ortsteils Thunstetten zum grösseren Ortsteil Bützberg ist unbefriedigend und kann neu mit kleinem Aufwand korrigiert werden.

13.1 und 13.2 Buslinie 54 Herzogenbuchsee-Wynigen. Die Linie im sehr wenig verdichteten ländlichen Raum kämpft mit Auslastungsproblemen. Gleichzeitig sind relativ teure Schulbuslösungen erforderlich. Die Vorschläge 13.1 und 13.2 bilden eine fahrplantechnisch nicht ganz befriedigende, aber preiswerte Integrationsmöglichkeit. Begründung: Ohne Aufwertung ist die vor allem für Junge, Ältere und andere Autolose wichtige Linie 54 bedroht. Falls Anpassungen zum Beispiel der Kindergarten-Lektionszeiten vorgenommen werden, bilden die Vorschläge einen cleveren Ausweg aus dem bisherigen Dilemma.

Antrag an den Kanton: Die aufgeführten fünf bekannten Prioritäten sind im Angebotskonzept 2027-2030 zu realisieren.

ASM

Die im regionalen Angebotskonzept (RAK 2022-2025) nicht beantragten Prüfaufträge sind nicht umzusetzen oder nochmals zu prüfen.

Hingegen sind die im RAK 2022-2025 zur Umsetzung empfohlenen Anträge, welche bisher nicht umgesetzt wurden abermals aufzunehmen, dies betrifft (u.a. - es sind im folgenden nur die, die asm betreffenden Elemente aufgeführt) folgende Prüfaufträge:

- a. 7 Linie 51 Herzogenbuchsee–Langenthal / ESP Oberhard 1)
- b. 10 Linie 52 Langenthal–Thunstetten / Angebotsniveau und Linienführung, Prüfauftrag B 2)
- c. 11 Linie 52 Langenthal–Thunstetten / Verbindung Thunstetten–Bützberg 2)
- d. 12 Linie 52 Herzogenbuchsee–Thörigen–Langenthal / Divers, Prüfaufträge A und C 2)
- e. 13 Linie 54 Herzogenbuchsee–Wynigen, Prüfauftrag B
- f. 15 Linien 63 und 64 Stadtbus Langenthal / Angebotsausbau Sonntag
- g. 16 Linien 63 und 64 Stadtbus Langenthal / Ausdehnung Betriebszeiten
- h. 17 Linie 64 Stadtbus Langenthal / Umsetzung neues Angebotskonzept 2)

Anmerkungen:

- 1) Der weitere Ausbau des 15-Min.-Taktes auf der Linie 51 zwischen

Herzogenbuchsee, Bahnhof und Langenthal, Tell/Kantonalbank soll unabhängig des ESP Oberhard umgesetzt werden, siehe auch Frage 1.3.

2) Die neuen Linienführungen der Linien 52 und 64, verbunden mit dem Angebotsausbau auf der Linie 64 sind wieder aufzunehmen, falls die Umsetzung nicht per Fahrplan 2026 eingeführt werden sollte (letztes Jahr des gültigen, kantonalen Angebotsbeschlusses).

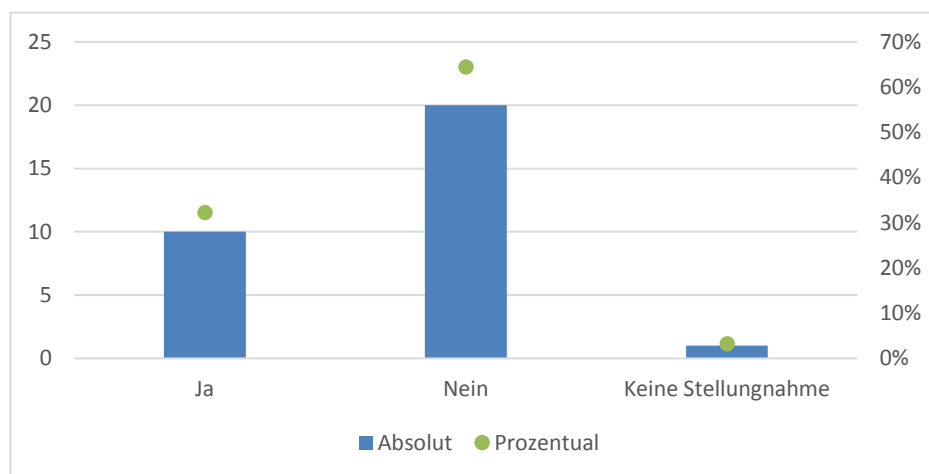
Alle Planungen betreffend Bushaltestellen und notwendigen Strassenanpassungen in der Stadt Langenthal laufen. Hierfür ist das Aufrechterhalten dieser davon abhängigen Anträge im neuen Angebotsbeschluss zwingend, falls sich die Umsetzung verzögern sollte.

Fragen zum regionalen Angebotskonzept (RAK) 2022-2025

1.2

Haben Sie weitere Anmerkungen zum regionalen Angebotskonzept bzw. zum Angebotsbeschluss 2022 - 2025?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	10	32%
Nein	20	65%
Keine Stellungnahme	1	3%



Begründungen:

Bettenhausen	Nein
Busswil b.M.	-
Eriswil	Die Einführung einer Schnellzugverbindung von/nach Huttwil wird aus Kostengründen nicht unterstützt. Man befürchtet, dass Anschlüsse und damit Kurse nach Eriswil verloren gehen könnten. Ausserdem ist der Nutzen für die Menschen aus Eriswil klein.
Farnen	Keine Anmerkungen
Gondiswil	Nein, keine weiteren Anmerkungen
Heimenhausen	Keine
Herzogenbuchsee	Wie GPK OA-West
Huttwil	Nein, keine weiteren Anmerkungen
Langenthal	Die BLS hat gegenüber dem RAK kurzum zu Protokoll gegeben, dass der durchgehende Halbstundentakt nun umgesetzt werden kann. Die Umsetzung dieser Massnahme hat sehr lange gedauert, stellt für Langenthal aber einen grossen Mehrwert dar. An diesem Zustand st im neuen RAK unbedingt festzuhalten.
Lotzwil / Rütschelen	Die Begründungen im Bericht zur Ausdehnung auf der Strecke Langenthal-Huttwil müssen überdacht werden. So soll das Angebot im Halbstundentakt bis Mitternacht gewährleistet sein. Insbesondere weil etliche Gemeinden im Langetental nicht mit ÖV erschlossen sind und die Reise damit

nicht bereits an der Bahnachse abgeschlossen ist.

Das Reisepotential früh morgens wird als zu gering erachtet. Es zeigt sich, dass die Einwohner der Gemeinden im Langetental am Samstag erst auf den dritten Zug Richtung Zürich reisen können und erst auf den zweiten Zug Richtung Bern. Man muss mit dem Auto Herzogenbuchsee oder Langenthal, um diese Züge zu erreichen. Gerade bei Wander- oder Wintersportwetter sind diese ersten Züge gut belegt.

Gerade auch vorausschauend im Hinblick auf die Klimaziele 2050 sollen neue Wege überlegt werden. Rufbusse sind ein Modell, weitere Modelle sollen erarbeitet werden. Ein Ziel sollte sein, dass niemand auf einen PW angewiesen ist.

Dazu gehört auch die

Umsetzung von genügend sicheren Veloabstellplätzen an den Bahnhöfen.

Madiswil	Nein
Melchnau	-
Niederönz	Wie GPK OA-West
Oberbipp	Nein
Ochlenberg	Wie GPK OA-West
Pfaffnau	Nein
Rohrbachgraben	Nein
Roggwil	Die bereits umgesetzte Ausdehnung des Halbstundentakts bei der asm Linie 414 nach Roggwil – St. Urban ist sehr erfreulich.
Seeberg	Keine
Thörigen	Nein
Thunstetten	Unzuverlässige Bahnanschlüsse in Langenthal, insbesondere in den Spitzenstunden. Während dem Interimsfahrplan Anfang 2024 werden die Anschlüsse noch knapper. Wir schlagen vor, dass Fahrausweise von Bützberg nach Olten und weiter via Herzogenbuchsee gültig sein werden, ohne dass der Kunde mehr bezahlen muss. Anschlussverbindung in Herzogenbuchsee sind im Bereich von ca. 10 Minuten und deshalb für die Kundschaft zuverlässiger.
Walliswil b.N.	Aufgrund des fehlenden ÖV-Angebots verzichtet der Gemeinderat Walliswil bei Niederbipp bei dieser Frage auf eine Stellungnahme.
Walliswil b.W.	Nein
Walterswil	-
Wangen a.A.	Keine
Wiedlisbach	Nein
Wynau	Keine
Wyssachen	Nein
BLS	Nein
GPK OA-West	Mit finanzieller Hilfe des Kantons Bern wurde in der laufenden Angebotsperiode ausserhalb des Regionalverkehrs ein zusätzliches Kurspaar des Fernverkehrs Bern-Olten mit Abfahrten um etwa 22.30 Uhr realisiert. Dieses Kurspaar sowie ein weiteres mit Abfahrt um circa 23.30 Uhr strich die SBB vor rund zehn Jahren mit der Begründung mangelnder Nachfrage.

Das - systemfremd mit finanzieller Hilfe des Kantons Bern - wieder realisierte Kurspaar (Bern ab 22.33) wird offenbar gut angenommen. Es besteht nach

oben aber noch Nachfrage-Luft. Die Finanzierung des noch fehlenden Kurspaares ist aus diesem Grund nicht einfach zu begründen. Herzogenbuchsee schlägt deshalb vor, dass die RVK gemeinsam mit den Betreibern der Linie 450, nämlich der SBB, der BLS und der SOB, eine clevere Marketingaktion durchführt, um den kürzlich wiedererlangten verbesserten Anschluss von Bern in das Oberaargau um circa 22.30 Uhr noch bekannter zu machen. Bei entsprechender weiterer Steigerung der Nachfrage ist dann im Angebotsbeschluss 2031-2035 auch die Wiedereinführung des zweiten fehlenden Kurspaares zu begründen.

ASM

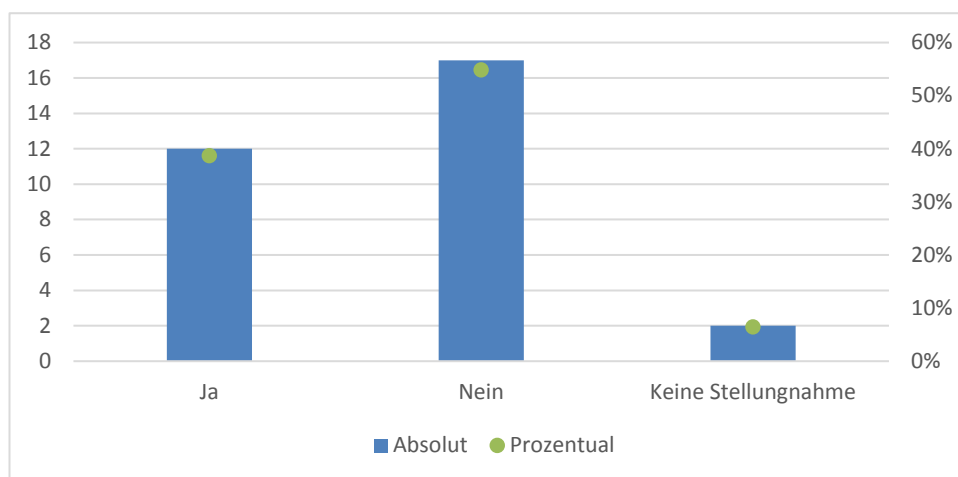
Siehe Anmerkungen bei Frage 1.1

Fragen zum regionalen Angebotskonzept (RAK) 2022-2025

1.3

Gibt / Gab es in Ihrer Gemeinde und der Umgebung Entwicklungen, welche im RAK 2022-2025 noch nicht berücksichtigt wurden und im RAK 2027-2030 nun berücksichtigt werden müssen?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	12	39%
Nein	17	55%
Keine Stellungnahme	2	6%



Begründungen:

Bettenhausen	Keine
Busswil b.M.	-
Eriswil	Keine bekannt
Farnen	Der Schülertransport nach Rumisberg und Wiedlisbach muss gewährleistet werden.
Gondiswil	Nein, es gab keine Entwicklungen, welche nicht eingeflossen sind.
Heimenhausen	-
Herzogenbuchsee	Wie GPK OA-West
Huttwil	Nein, keine weiteren Anmerkungen
Langenthal	-
Lotzwil / Rüschelen	Wir sind der Meinung, dass Lösungen gefunden werden müssen, damit jede Gemeinde der Region in irgend einer Art und Weise mit ÖV erschlossen werden kann. (= ein verbilligtes für alle Konsumenten erschwingliches Verkehrsmittel, das kann auch alle Stunde ein Kleinbus sein).
Madiswil	Keine wesentlichen Veränderungen.
Melchnau	-
Niederönz	Wie GPK OA-West
Oberbipp	Schnellzuganschlüsse Oensingen(Halbstundentakt) sollen gewährleistet werden. Es handelt sich dabei um eine zentrale Verbindung entlang der Jura-Südfuss-Achse.

Ochlenberg	Wie GPK OA-West
Pfaffnau	Neue Buswendeschleife in St. Urban aufgrund Sanierung K46 und neue Endhaltestelle St. Urban asm (Linie 414)
Rohrbachgraben	-
Roggwil	Grössere Wohnquartierentwicklungen (rund 100 Wohneinheiten), (Bahnhofstrasse, Richtung Wynau) welche heutige Normen an ÖV-Haltestellenanbindungen nicht entsprechen (da kein ÖV-Angebot vorhanden).
Seeberg	Die Schulraumerweiterung Chräjeberg wurde im RAK 2022-2025 noch nicht berücksichtigt. Neben dem Bau eines neuen Schulhauses ist für das Angebotskonzept insbesondere die Zentralisierung am Schulstandort in Grasswil massgebend. Mit dem Abschluss des Projekts wird im Ortsteil Seeberg keine Kindergartenklasse mehr unterrichtet und alle Kinder werden den Unterricht in Grasswil besuchen.
Thöringen	Die Erschliessung im Oberdorf muss vom öffentlichen Verkehr erschlossen werden.
Thunstetten	Überprüfung der Nachmittagsfahrpläne am Wochenende. Der Anschluss von Zürich HB nach Bützberg sollte auf die Direktverbindung Zürich - Langenthal - Bern ausgerichtet werden und nicht auf die Verbindung mit Umsteigen in Olten. Dies im Sinne einer kundenfreundlichen Verbindung.
Walliswil b.N.	Aufgrund des fehlenden ÖV-Angebots verzichtet der Gemeinderat Walliswil bei Niederbipp bei dieser Frage auf eine Stellungnahme.
Walliswil b.W.	-
Walterswil	-
Wangen a.A.	-
Wiedlisbach	-
Wynau	Keine neuen Entwicklungen
Wyssachen	Einführung weiterer Rundkurse Huttwil–Wyssachen–Eriswil–Huttwil Montag bis Freitag am Nachmittag und Vormittag als Option.
BLS	-
GPK Oa-West	Mit der Überbauung der heutigen Industriebrache Bahnhof West in Herzogenbuchsee wird ein spürbares Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-Wachstum ausgelöst. Gerechnet wird mit 1'200 bis 1'500 zuziehenden BewohnerInnen und 400 bis 600 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Der Baustart wird bis 2027 sogar bei langsamer Realisierung erfolgt sein. Dem soll sowohl in der Frage der Fahrangebote (Punkt 1.1) als auch bei der Kundenbedienung im ÖV (Punkt 1.5) Rechnung getragen werden.
ASM	Die (auch im kantonalen Vergleich) unterdurchschnittlichen Bedienungszeiten von Dörfern im Oberaargau mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist separat zu überprüfen. Linien der Angebotsstufe 2 oder höher sollen gem. der kantonalen Angebotsverordnung (AGV), Art. 5 Werktags ab 6 Uhr (Ankunft in Knoten) bis Mitternacht mind. einen Stundentakt aufweisen. Die Abendangebote sind entsprechend auf folgenden Linien Mo-Sa auszubauen und vorhandene Taktlücken zu schliessen: a. Linie 51, über den ganzen Linienverlauf b. Linie 52 c. Linie 54

Zusätzlich ist das Angebot auf einzelnen Abschnitten der Linie 51 wie folgt zu verdichten:

d. Herzogenbuchsee–Langenthal: 15-Min.-Takt Mo-Fr ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr

e. Herzogenbuchsee–Melchnau: 30-Min-Takt neu auch am Samstag ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr 1)

1) Mit einem 30-Min.-Takt auf der ganzen Linie ergibt sich im Linienabschnitt Wangen a.A.–Herzogenbuchsee erst eine stündliche Bedienung der Dörfer Walliswil b.W., Wangenried und Heimenhausen. Aus diesem Grund ist die Ausdehnung des Ausbaus auf der Gesamtlinie zu prüfen. Der Erschliessungsbedarf des Pflegeheims Dettenbühl in Wiedlisbach ist abzuklären und die Betriebszeiten der Linie 58 z.B. auf die Schichtwechsel abzustimmen. Die Linie 58 soll als Linie der Angebotsstufe 1 wenigstens Mo-Sa mind. einen Stundentakt ab 6 Uhr (Ankunft in Knoten) bis 19:30 Uhr aufweisen.

Begründung: Gemäss AGV Art. 5 rechtfertigt sich ein Stundentakt für regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte, ein 30-Min.-Takt für regionale Verbindungsachsen mit hoher Siedlungsdichte oder Siedlungsschwerpunkten. Letzteres trifft auf die Linie 51 als Hauptlinie zwischen den Siedlungsschwerpunkten Herzogenbuchsee und Langenthal zu. Mittlere Siedlungsdichten (>200 Einwohner:innen pro km² Gesamtfläche) weisen gem. BFS 2022 folgende von den vorgeschlagenen Buslinien erschlossenen Gemeinden auf:

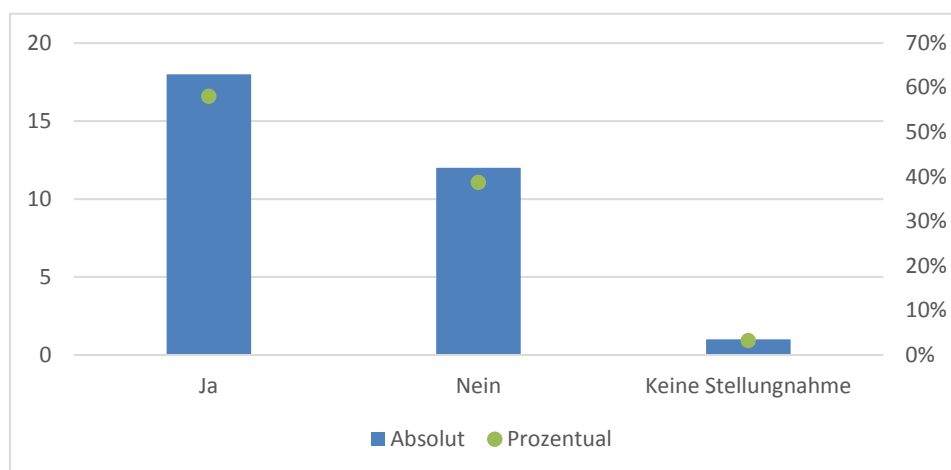
- a. Langenthal (750 Einwohner:innen pro km²)
- b. Thunstetten (358 Einwohner:innen pro km²)
- c. Herzogenbuchsee (743 Einwohner:innen pro km²)
- d. Niederönz (634 Einwohner:innen pro km²)
- e. Thörigen (263 Einwohner:innen pro km²)
- f. Heimenhausen (202 Einwohner:innen pro km²)
- g. Inkwil (206 Einwohner:innen pro km²)
- h. Walliswil b.W. (200 Einwohner:innen pro km²)
- i. Wangen a.A. (458 Einwohner:innen pro km²)
- j. Wiedlisbach (340 Einwohner:innen pro km²)

Fragen zum regionalen Angebotskonzept (RAK) 2022-2025

1.4

Gibt es Ihrer Meinung nach weitere Anträge / Prüfaufträge zu den Buslinien und Bahnlinien, die wir als Versuchsbetriebe im Rahmen RAK 2027 - 2030 in Betracht ziehen müssen (z.B. Früh- / Abend- und Wochenendangebote)?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	18	58%
Nein	12	39%
Keine Stellungnahme	1	3%



Begründungen:

Bettenhausen	Keine
Buswil b.M.	Siehe ziff. 1.6 Wir bitten um Kontaktaufnahme zur Besprechung dieser Themen.
Eriswil	Keine bekannt
Farnen	Eine letzte Busverbindung nach Farnen werktags um ca. 20:00 Uhr soll geprüft werden (ohne zusätzliche Kostenfolge).
Gondiswil	Siehe Antwort bei Frage 1.1
Heimenhausen	-
Herzogenbuchsee	Wie GPK Oa-West
Huttwil	Siehe Antwort bei Frage 1.1
Langenthal	Mit dem Ausbau der Drehscheibe Bahnhof und den allgemeinen Entwicklungsabsichten der Stadt Langenthal, sowie den vorgesehenen Zielen der Klima- und Mobilitätspolitik ist eine weitergehende Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV sinnvoll. In diesem Zusammenhang ist eine Prüfung einer Taktverdichtung auf den Ortsbuslinien von Langenthal wünschenswert.
Lotzwil / Rütschelen	Um den ÖV auch in der Freizeit regelmässig nutzen zu können, muss es für die Bewohner des Langetentals möglich sein, die ersten Züge Richtung Bern und Zürich zu erreichen. Ebenso muss es möglich sein, dass alle Oberaargauer eine Möglichkeit haben im Halbstundentakt in die Zentrumsgemeinden zu gelangen.

Madiswil	Die Gemeinde ist auf der Linie Huttwil-Langenthal gut mit dem ÖV erschlossen.
Melchanu	-
Niederönz	Wie GPK Oa-West
Oberbipp	Darauf achten, dass der bestehende Halbstundentakt, der asm weiterhin gewährleistet und allenfalls in den Morgen- und Abendstunden ausgebaut wird.
Ochlenberg	Wie GPK Oa-West
Pfaffnau	Nein
Rohrbachgraben	-
Roggwil	Neue Buslinie (stündlich) ab Roggwil Dorf via Bahnhofstrasse (Roggwil) – Wynau (Bernstrasse) – Murgenthal, Bahnhof (als zu prüfende Verlängerung der bestehenden Buslinie 50.612 Rothrist – Murgenthal – Glashütten) oder Verlängerung der Buslinie 60.281 Ufhusen – Zell – Altbüron – St. Urban (- Roggwil Dorf). Dafür Reduktion Halt in Roggwil-Wynau auf einmal stündlich der S23; dafür Wiederherstellung Halbstundentakt 25 und 55 ab Olten. Dafür Anschlusssicherstellung in Murgenthal, Bahnhof auf S23 nach Olten (Bus – Bahn; Bahnhofplatz direkt auf Gleis 1 Murgenthal sowie auch Olten nach Murgenthal (Bahn auf Bus). Eine bessere Erschliessung des Ortes in alle Richtungen wäre auch für Wynau ein Mehrwert. Busanschluss ebenfalls in Roggwil Dorf nach Langenthal. Mit einer allfälligen Verlegung der Endhaltestelle der Linie 414 in St. Urban muss einerseits sichergestellt werden, dass gute Anschlüsse Richtung Zell und Zofingen angeboten werden können. Andererseits ist zu prüfen, ob allenfalls Busverlängerungen nach Wynau und Langenthal (Spital) realisiert werden könnten (mit Leerzeiten / Standzeiten der Busse).
Seeberg	Wie bereits vorerwähnt, ist als oberste Priorität die Schliessung der Taktlücken am Vor- und Nachmittag zu verfolgen. Ein weiteres, grosses Anliegen der Gemeinde ist der Anschluss bei ankommenden Zügen in Wynigen auf die Buslinie Nr. 54. Heute ist es der Fall, dass nicht für jeden Halt in Wynigen eine Anschlussverbindung mit der Buslinie Nr. 54 und somit nach Seeberg besteht. Dies führt zu massiven Einschränkungen bei der Benützung des öffentlichen Verkehrs. Dies kommt an Wochentagen wie auch an Wochenenden (Verbindungen am Morgen früh) vor. Es benötigt deshalb für jeden Halt in Wynigen einen Anschlussbus ab Wynigen in Richtung Herzogenbuchsee. Längerfristig ist nach wie vor ein Halbstundentakt in Wynigen mit erweiterter Busanbindung der Linie Nr. 54 zu verfolgen.
Thörigen	-
Thunstetten	Siehe vorherige Bemerkung. Generell sind die knappen Anschlüsse auf die Bahn in Langenthal zu überprüfen. Es stellt sich die Frage nach einer dauernden Verbindung mit mindestens 10 Minuten Umsteigezeit. Dies im Sinne einer verlässlichen Reise.
Walliswil b.N.	Aufgrund des fehlenden ÖV-Angebots verzichtet der Gemeinderat Walliswil bei Niederbipp bei dieser Frage auf eine Stellungnahme.
Walliswil b.W.	Keine weiteren Anträge
Walterswil	Prüfung einer Angebotserweiterung Huttwil - Wynigen, mit

Anschlussverbindung Wynigen - Burgdorf - Bern.

Wangen a.A.	Es wäre zu prüfen, ob eine Linienführung ab Haltestelle «Unterführung» via Unterholz, Jurastrasse zum Bahnhof, möglich ist. Wir sehen im Abholen der Bürgerinnen und Bürger nahe am Wohnort ein Potential. Eventuell gibt es eine Möglichkeit die Busse der Linie Wiedlisbach – Wangen a/A über diesen Weg zu führen.
Wiedlisbach	-
Wynau	Busverbindung Roggwil - Wynau - Aarwangen
Wyssachen	Rundkurse (Vormittag und Nachmittag) über Fritze flue und Erstellung einer Haltestelle, um den Anschluss ans Panoramarestaurant Fritzenfluh zu gewährleisten. Synergien mit Eriswil prüfen / nutzen.
BLS	-
GPK Oa-West	<p>Im Raum Oberaargau spielen sich die wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Aktivitäten schweremässig auf der Achse Bern-Wynigen-Herzogenbuchsee-Langenthal-Olten ab. Auf dieser Achse wickelt sich der öffentliche Verkehr hauptsächlich auf der SBB-Stammstrecke ab.</p> <p>Ein deutlich weniger nachfragestarker Korridor, sowohl wirtschaftlich als auch verkehrlich, besteht grundsätzlich in leichter Abwinkelung davon mit einer Linie Zofingen-Langenthal-Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel. Die neue Fachhochschule in Biel und das wachsende Industriequartier Biel-Bözingen machen diesen Korridor aber bereits jetzt und erst recht in naher Zukunft attraktiver. Das ist sowohl im Raum Sursee-Zofingen als auch im Oberaargau bekannt. Mittelfristig könnte mit der von der SBB geplanten «Oenzspange», einer zusätzlichen Bahn-Überwerfung im Raum Wanzwil, eine direkte und schnelle Verbindung von Zofingen her via Oberaargau Richtung Solothurn-Biel entstehen. Die Überwerfung soll die Stammstrecke von Langenthal her direkt und ohne die Kapazität der Bahn-2000-Linie zu beeinträchtigen, von Olten nach Bern, in den Bahn-2000-Abzweiger nach Solothurn führen. In der Planung der SBB soll diese Oenzspange sowohl der Verbesserung des Personen- als auch des Güterverkehrs dienen.</p> <p>Die Realisierung dieser neuen Bahn-Verbindung als Folge eines kreuzungsfreien Links zwischen Stammstrecke und Bahn-2000-Ast nach Solothurn liegt aber ausserhalb des Zeitraums des Angebotskonzepts 2027-2030.</p> <p>Mit einer relativ wenig aufwändigen und kostengünstigen Massnahme könnte die Strecke Langenthal-Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel aber schon kurzfristig beschleunigt werden. Benötigte die alte Buchsibahn, die 1992 eingestellt wurde, zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn noch 17 Minuten, sind die Busreisezeiten zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn jetzt um die 30 Minuten lang; sie variieren im Detail zwischen 27 und 36 Minuten, je nach Streckenführung. Eine in der Hauptverkehrszeit zusätzlich geführte Schnellbusverbindung Herzogenbuchsee-Solothurn könnte diese halbe Stunde wiederum auf etwa 17 Minuten verkürzen. Bei schlanker Anbindung an die Schnellzüge von Solothurn nach Biel würden Oberaargau und Biel spürbar zusammenrücken.</p> <p>Konkret müssten die Schnellbusse Herzogenbuchsee um circa 6.33 und 7.03 Uhr verlassen, um die Schnellzüge um 6.58 und 7.26 in Uhr Solothurn zu</p>

erreichen. Die Fahrzeit Herzogenbuchsee-Biel würde sich damit von 68 Minuten (Umsteigen Bahnhof Solothurn) oder 54 Minuten (Umsteigen Bahnhof Wangen an der Aare und Solothurn) auf noch 40 Minuten reduzieren. Testfahrten könnten zeigen, ob die Direttissima Herzogenbuchsee-Solothurn in den Hauptverkehrszeiten in 17 Minuten sicher zu fahren ist oder ob zum Beispiel noch eine Drei-Minuten-Reserve nötig ist. Die Fahrzeit Herzogenbuchsee-Biel betrüge dann 43 Minuten, immer noch 23 Minuten schneller als bisher, via die Buslinien 5 und 7. Langenthal und die Subregion Herzogenbuchsee insgesamt würden von den Verbesserungen, allerdings mit zusätzlichem Umsteigen in Herzogenbuchsee, gegenüber heute ebenfalls deutlich profitieren. Die zwei Kurspaare wären spätnachmittags, mit Abfahrten ab Solothurn Richtung Herzogenbuchsee, so um 17.10 bis 17.40 Uhr analog zu führen.

Dieser Vorschlag nimmt die Grundidee einer Verbesserung der Linie Herzogenbuchsee-Solothurn (Buslinien 5 und 7) auf, wie sie im «Buskonzept Region Solothurn, zweite Etappe», Vernehmlassung bis Ende September 2023, aufgeführt ist. Allerdings ist im Oberaargauer Vorschlag die Verkürzung der Fahrzeit wesentlich markanter, und es entstehen für die kleinen Landgemeinden zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn keine Nachteile durch Linienstraffungen gegenüber heute.

Antrag an den Kanton: Der Kanton vergibt einen Prüfantrag zur Beschleunigung der Busverbindung Herzogenbuchsee-Solothurn und umgekehrt mit je zwei Kurspaaren morgens und spätnachmittags (Hauptverkehrszeit) im Sinne einer Schnellbusverbindung.

ASM

Das (im kantonalen Vergleich) äusserst schlechte Sonntagsangebot ist integral auszubauen. Nur mit einem attraktiven ÖV über alle Tage (Verbunden mit dem Ausbau des Werktagangebots, gem. Frage 1.3) wird es möglich ohne Privatfahrzeug in den vom ÖV erschlossenen Gebieten des Oberaargaus zu leben. Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots mit regelmässigen Taktrastern wie folgt:

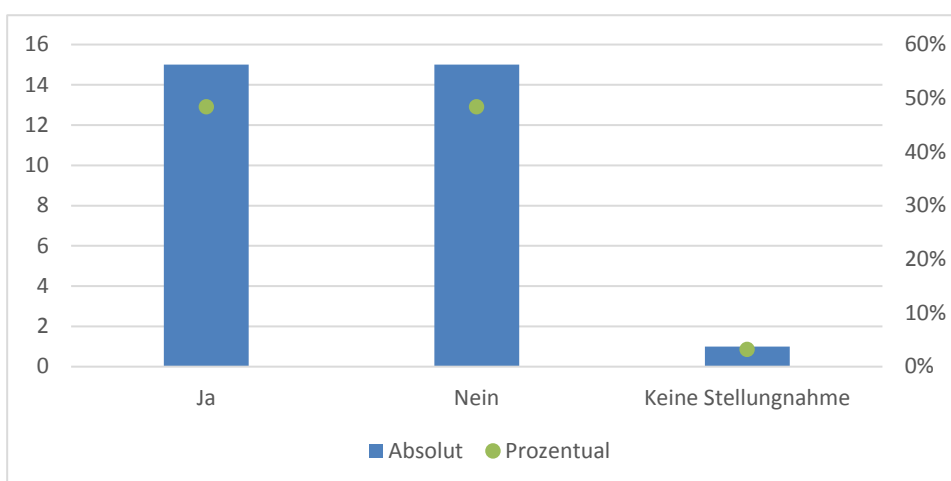
- a. Linie 413W: Zusätzlicher 30-Min-Takt ab Betriebsbeginn
- b. Linie 413A: 30-Min-Takt ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr
- c. Linie 51: Stundentakt durchgehend von 6 Uhr (Ankunft in Knoten) bis Mitternacht
- d. Linie 52: Stundentakt von 7 Uhr (Ankunft in Knoten) bis Mitternacht
- e. Linie 54: Stundentakt von 7 Uhr (Ankunft in Knoten) bis Mitternacht
- f. Linie 58: Stundentakt von 7 Uhr (Ankunft in Knoten) bis 19:30 Uhr (analog Werktagangebot)
- g. Stadtbuslinien 63 und 64: Halbstundentakt von 7 Uhr (Ankunft in Knoten) bis 19:30 Uhr, danach Stundentakt bis Mitternacht.

Fragen zum regionalen Angebotskonzept (RAK) 2022-2025

1.5

Haben Sie weitere Anregungen zur Erarbeitung des regionalen Angebotskonzept 2027 - 2030?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	15	48%
Nein	15	48%
Keine Stellungnahme	1	3%



Begründungen:

Bettenhausen	Nein
Busswil b.M.	-
Eriswil	Erste Priorität hat das Aufrechterhalten des bisherigen Angebots, inklusive der Schlaufe ins Hinterdorf.
Farnen	Keine weiteren Anregungen
Gondiswil	Eine bessere Anbindung der Gemeinden der Region Oberaargau (Süd) an die Zentren (Bern, Olten, Basel, Zürich) ist anzustreben. Deshalb sollte versucht werden, dass die Reisezeiten verkürzt werden. Diese Massnahme würde die Attraktivität der Region steigern.
Heimenhausen	Nein
Herzogenbuchsee	Wie GPK OA-West
Huttwil	Die Gemeinde Huttwil spricht sich seit Jahren für eine bessere Anbindung an die Zentren (Bern, Olten, Basel, Zürich) aus. Deshalb sollte versucht werden, dass die Reisezeiten verkürzt werden. Diese Massnahme würde die Attraktivität der Gemeinde steigern.
Langenthal	Keine
Lotzwil / Rüschelen	Wir sind überzeugt, dass es neue Ideen und Lösungen braucht, um ein ansprechendes Angebot zu schaffen, welches nicht primär und ausschliesslich der Bequemlichkeit beim Reisen dient, sondern auch der "besseren Verteilung" der Reisenden. Lösungen müssen gesucht werden, um die Strassen zu

entstopfen und die Fahrten mit dem ÖV attraktiver zu gestalten. Solche Lösungen sollen dann als neue Angebote einfließen und diskutiert werden. Z.B. könnte man sich überlegen, ob die Halbstundenlücke der BLS zwischen Huttwil und Langenthal mit einem Bus, der von der BLS betrieben wird, geschlossen werden könnte? Während längeren Bauzeiten am Netz wurde mit Bahnersatzbussen der Verkehr aufrecht erhalten. Diese Variante wurde sehr begrüsst - allenfalls könnte dies ein Ansatz sein, um das Angebot zu verdichten.

Madiswil	Das bisherige Angebot soll erhalten bleiben.
Melchnau	-
Niederönz	Wie GPK Oa-West
Oberbipp	-
Ochlenberg	Wie GPK Oa-West
Pfaffnau	Nein
Rohrbachgraben	Nein
Roggwil	Beibehaltung ASM (Halbstundentakt) auf der ganzen Linie St. Urban – Langenthal), allenfalls auch zu Lasten bzw. Wegfall Haltestelle St. Urban Ziegelei. Wichtig für die Gemeinde Roggwil ist eine optimale und garantierte Anschlussverbindung ab Langenthal nach Olten (Zürich; vorteilhaft mit Ankunft vor der ganzen Stunde; zwecks Umsteigen in alle Richtungen), sowie Luzern, Basel und Solothurn / Biel. Da im Oberaargau vergleichsweise viele Gemeinden kein ÖV-Angebot haben, muss unbedingt geprüft werden, wie dieser Anteil mit ergänzenden Transportangeboten (z.B. Mobility on Demand, Bürgerbus, Rufbus und Schülertransporte) gesenkt werden kann.
Seeberg	Siehe Ausführungen unter vorstehendem Punkt /Frage.
Thörigen	Nein
Thunstetten	Sollte die Weichenverbindung von der ABS zur NBS im Raum Bützberg/Herzogenbuchsee zur Verfügung stehen, sind umgehend Direktverbindungen von Zofingen via Langenthal nach Solothurn einzuführen.
Walliswil b.N.	Aufgrund des fehlenden ÖV-Angebots verzichtet der Gemeinderat Walliswil bei Niederbipp bei dieser Frage auf eine Stellungnahme.
Walliswil b.W.	Nein
Walterswil	Prüfung eines Pilotprojektes in der Region Oberaargau im Rahmen des Schülertransports: Einführung eines Jahresabos für Schülerinnen und Schüler der obligatorischen Schulzeit, welches nur während den Schulwochen gültig ist. --> Bezug beispielsweise durch die Gemeinden für ihre transportberechtigten SuS, zwecks Erfüllung des gesetzlichen Auftrages zur Finanzierung von Schülertransportkosten.
Wangen a.A.	-
Wiedlisbach	Nein
Wynau	Keine
Wyssachen	Nein
BLS	Es ist zu prüfen, ob die Angebotslücken (Mo-Fr) am Vor- und Nachmittag bei den Linien 30.491 (2 zus. KP) und 30.493 (2 zus. KP) geschlossen werden können. Optional ist gleiches für das Wochenende zu prüfen. Die ist in beiden Fällen ohne zusätzliche Fahrzeuge möglich.
GPK Oa-Welst	Die SBB hat in den letzten drei Jahren begonnen, ihre bedienten Bahnschalter

ohne die Möglichkeit politischer Mitbestimmung und nach undurchsichtigem Konzept zu reduzieren. Trotz erheblichem Protest der Bevölkerung (Petition mit über 2'000 Unterschriften in wenigen Wochen) hat die SBB zum Beispiel den Bahnschalter Herzogenbuchsee 2022 geschlossen. Hauptsächlich Grund gemäss Insider-Information war nicht der Mangel an Umsatz, sondern die fast gleichzeitigen Pensionierungen bewährter Mitarbeiter sowie die Nähe zum Bahnhof Langenthal (Schienendistanz 5.6 Kilometer). Zur Diskussion standen beim Schliessungskonzept sogar weitere Bahnhöfe, darunter auch Langenthal, heute Ausbildungsbahnschalter.

Von den vier bernischen Zentren/Subzentren im Oberaargau haben somit nur noch drei bediente Bahnschalter. Auch sie sind tendenziell bedroht, obwohl das elektronische Ticketing seit mehr als zwanzig Jahren zwar als kundenfreundlich propagiert wird, aber nur für etwa 80 Prozent Standardtickets eine genügende Marktreife erreicht hat. Ein international normiertes ÖV-Ticketing wie im Flugverkehr ist immer noch weit weg.

Eine Lösung, von der BLS bereits als Konzeptskizze entwickelt, könnte darin bestehen, bei Bahnhöfen mit kritischem Direktumsatz eine persönliche Bedienung für einen Wochentag vorzusehen, während an den übrigen sechs Wochentagen komplizierte Tickets, Schulreise- oder Auslandstickets über einen Onlineschalter gekauft werden können. Technische Voraussetzungen sind ein definierter Platz innerhalb des Bahnhofs (ca. 8 bis 12 Quadratmeter), ein Bildschirm für die direkte Face-to-Face-Interaktion und ein Drucker. Es muss möglich sein, dass die Bedienung auch durch eine andere TU als die Besitzerin des Bahnhofs gewährleistet werden kann.

Antrag an den Kanton: Der Kanton Bern setzt sich aktiv für die Erhaltung bedienter oder teilbedienter Bahnhöfe in allen seinen Zentren und Subzentren ein.

ASM

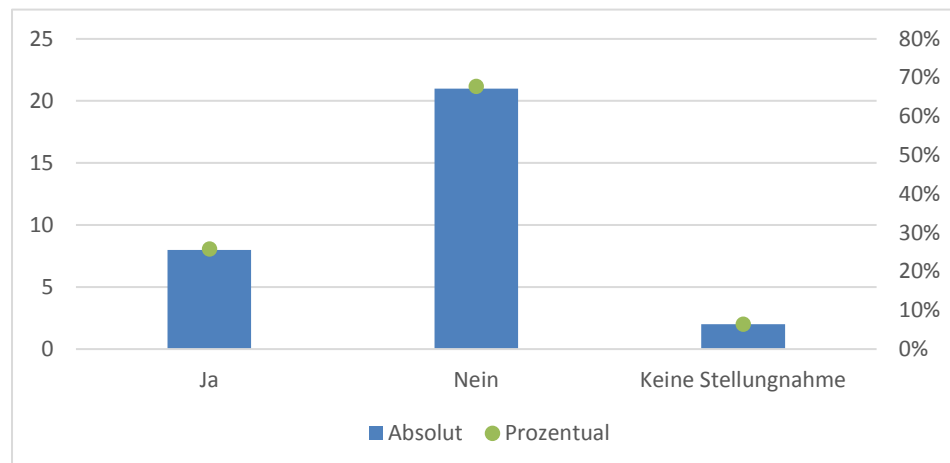
Im Zusammenhang mit dem Umbau Bahnhofplatz Herzogenbuchsee sind die Auswirkungen auf das regionale Netz aufzuzeigen und inner- und ausserhalb der Region (Wasseramt, Kanton Solothurn) und den betroffenen Gemeinden zu diskutieren: Die Idee einer Aufspaltung der Halteorte der Busse auf die West- und Ostseite des Bahnhofs bringt erhebliche Nachteile mit sich, wie z.B. längere Anfahrwege für alle Buslinien ausser der Linie 5, zudem verlängern sich die Umsteigewege für Umsteigende Bus-Bus auf rund 120 m und notwendiger Querung der Personenunterführung inkl. zweimaligem Niveauwechsel (reine Wegzeit 2 Min. - welche sich auf alle betroffenen Anschlussrelationen direkt auswirkt).

Mobility on Demand / Bürgerbus / Rufbus / Schülertransporte

1.6

Die Nachfrage nach Mobility-On-Demand-Angeboten nimmt stetig zu. Auch in Ihrer Gemeinde und Umgebung gibt es bereits solche Angebote. Der Kanton Bern führt eine Liste mit Bürgerbus-Angeboten (<https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/oeffentlicher-verkehr/planung.html>). Gibt es möglicherweise weitere Mobility-On-Demand Angebote in Ihrer Gemeinde, die in dieser Liste nicht erfasst sind?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	8	26%
Nein	21	68%
Keine Stellungnahme	2	6%



Begründungen:

Bettenhausen	Keine
Busswil b.M.	Die Gemeinde ist interessiert, ein Angebot aufzubauen. Aktuell besteht im Dorf keine Möglichkeit.
Eriswil	Den Ahornalp-Wander-/ Trottibus. Es gibt Bestrebungen, das Angebot auszubauen.
Farnen	Es existieren keine Mobility-On-Demand Angebote in Farnen.
Gondiswil	Nein
Heimenhausen	Anbindung der Gemeinde Heimenhausen an ein EBuxi.
Herzogenbuchsee	Wie GPK Oa-West
Huttwil	Nein
Langenthal	-
Lotzwil / Rütschelen	Leider gibt es kein Angebot - wir würden es sehr begrüßen.
Madiswil	Keine
Melchnau	-
Niederönz	Wie GPK Oa-West
Oberbipp	-
Ochlenberg	Die Einwohnergemeinde Ochlenberg möchte ein On-Demand-Angebot

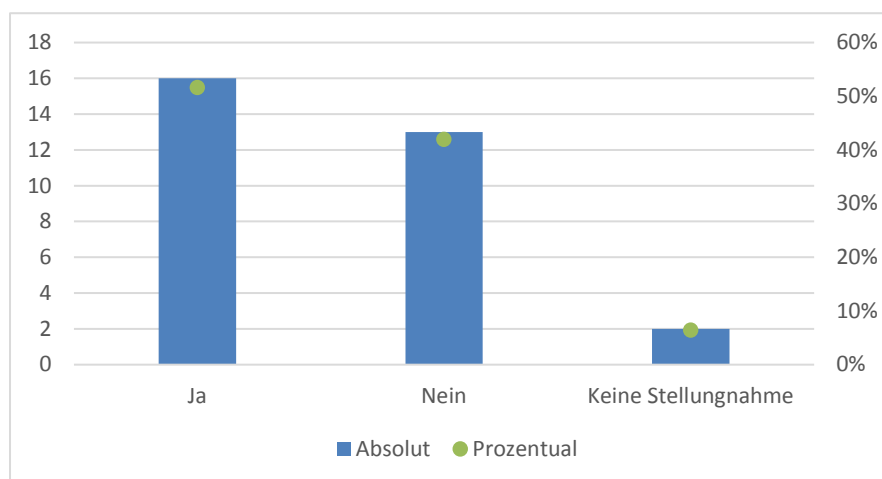
	integrieren und meldet dies als Bedürfnis in dieser Umfrage an. Eine Möglichkeit wäre das E-Buxi. Halteorte in Ochlenberg sollen gut geplant und definiert werden, da die Einwohnergemeinde sehr weitläufig ist. Antrag an den Kanton: ein On-Demand-Angebot in der Einwohnergemeinde Ochlenberg zu prüfen und allenfalls anzubieten. Vor allem, dass es in Herzogenbuchsee bereits auf privater Basis vorhanden ist; Wie GPK Oa-West
Pfaffnau	Nein
Rohrbachgraben	-
Roggwil	In Roggwil selbst ist nichts bekannt.
Seeberg	-
Thörigen	Das Ebuxi Herzogenbuchsee, Niederönz, Thörigen und Bettenhausen muss in der Liste aufgenommen werden.
Thunstetten	Der Gemeinderat ist bereit ergänzende Angebote im Bereich vom Dorfteil Thunstetten zu unterstützen und damit die entfernten Gebiete zu unterstützen (Mobility-On-Demand Angebote).
Walliswil b.N.	-
Walliswil b.W.	Nein
Walterswil	-
Wangen a.A.	-
Wiedlisbach	-
Wynau	-
Wyssachen	-
BLS	-
GPK Oa-West	In Herzogenbuchsee ist mit Planungsbeteiligung der Standort-Gemeinde auf privater Vereins-Basis seit 2019 das Ortsbustaxi EBuxi aktiv. E-Buxi fährt mit zwei Fahrzeugen ausschliesslich elektrisch. Es war das erste einer Reihe von bernischen Angeboten, die unter dem Label mybuxi im Emmental, in Belp-Gantrisch und für eine begrenzte Zeit auch in Ostermundigen funktionieren oder funktioniert haben. EBuxi transportiert pro Jahr 30'000 Personen in Herzogenbuchsee und Niederönz an sieben Tagen und im Schnitt an 18 Betriebsstunden (garantierte Abnahme der Passagiere des letzten Nachtzuges). EBuxi erarbeitete – ohne Fahrzeugamortisation - seine Mittel bisher zu knapp 50 Prozent selbst (48 Prozent im Jahr 2022). Die beiden Operationsgebiet-Gemeinden unterstützen das Ortsbustaxi seit 2023 mit jährlich 12 Franken pro BewohnerIn, total 111'000.- Franken. EBuxi ist im Verbundsystem und im direkten Verkehr nicht integriert. Mittelfristig ist eine Integration vorstellbar. EBuxi ist nicht vollumfänglich BehiG-tauglich, kann also zum Beispiel keine Rollstühle mitführen. Es besteht eine Arbeitsteilung mit den Rotkreuz-Fahrdiensten. Antrag an den Kanton: Der Kanton Bern nimmt die On-Demand-Angebote EBuxi/mybuxi ins offizielle Verzeichnis (ohne Kursbuchnummer) auf.
ASM	-

Mobility on Demand / Bürgerbus / Rufbus / Schülertransporte

1.7

Sind Sie der Meinung, dass es noch weitere Möglichkeiten für die Umsetzung von Mobility-On-Demand in der Region Oberaargau gibt?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	16	52%
Nein	13	42%
Keine Stellungnahme	2	6%



Begründungen:

Bettenhausen Für die nicht am ÖV angeschlossenen Gemeinden im Gebiet im Oberaargau-West ist die Ausweitung dieses Services erstrebenswert. Die Bevölkerung in ländlichen Gebieten ist 'schlecht' berücksichtigt. Dezentralismus ist zu fördern.

Busswil b.M. -

Eriswil Eine Zusammenarbeit mit Taxito wurde geprüft, jedoch verworfen. Gründe dafür sind das nicht stimmige Preis-Leistungsverhältnis; zu wenig Vertrauen in den Anbieter und sehr negative Erfahrungen einer Nachbargemeinde. Ausserdem soll der Busbetrieb nicht gefährdet werden; dieser hat Priorität. Die genannten Argumente überwogen dem Wunsch, eine Verknüpfung der Angebote von Sumiswald (über die Fritzenfluh) und Luthern (Ahorn - Kanzel - Hofstatt) mit Eriswil bzw. Huttwil.

Farnen n/a

Gondiswil Die Gemeinden Gondiswil und Huttwil betreiben zusammen den Bürgerbus. Bis am 30. Juni 2023 wurde dieser durch die Firma Jakob Schärli AG betrieben. Aufgrund eines familiären Schicksalsschlages war der Familie der Weiterbetrieb nicht mehr möglich. Deshalb wurde der Bürgerbusbetrieb vorübergehend der Eventro GmbH übertragen. Diese Firma betreibt den Bürgerbus bis Ende 2024. Die Gemeinden starten nun mit der Planung einer Anschlusslösung. Die Einwohnergemeinde Huttwil hat der Region Oberaargau bereits mitgeteilt, dass

	Interesse an der Teilnahme an einem Pilotprojekt besteht.
Heimenhausen	Anbindung der Gemeinde Heimenhausen an ein eBuxi.
Herzogenbuchsee	Wie GPK Oa-West
Huttwil	Die Gemeinden Gondiswil und Huttwil betreiben zusammen den Bürgerbus. Bis am 30. Juni 2023 wurde dieser durch die Firma Jakob Schärli AG betrieben. Aufgrund eines familiären Schicksalsschlages war der Familie der Weiterbetrieb nicht mehr möglich. Deshalb wurde der Bürgerbusbetrieb vorübergehend der Eventro GmbH übertragen. Diese Firma betreibt den Bürgerbus bis Ende 2025. Die Gemeinde starten nun mit der Planung einer Anschlusslösung. Die Einwohnergemeinde Huttwil hat der Region Oberaargau bereits mitgeteilt, dass Interesse an der Teilnahme an einem Pilotprojekt besteht.
Langenthal	Bezogen auf Langenthal sind On-Demand-Lösungen keine Option.
Lotzwil / Rüschelen	Ein Verbund wäre eine mögliche Variante. Ideal, wenn die im Kanton tätigen Verkehrsbetriebe, für die Personentransporte in die abgelegenen Gemeinden verantwortlich gemacht würden. Der Ansatz, nur rentable, gewinnbringende Linien zu führen scheint im Zusammenhang mit "öffentlichem Verkehr" nicht ganz richtig.
Madiswil	nein
Melchnau	-
Niederönz	Wie GPK Oa-West
Oberbipp	Hier vertrauen wir auf die Einschätzung durch die RVK.
Ochlenberg	Wie GPK Oa-West
Pfaffnau	-
Rohrbachgraben	-
Roggwil	In Roggwil selbst nicht. Viele Gemeinden im Oberaargau sind nicht an das ÖV-Netz angeschlossen. Hier besteht auf jeden Fall noch Verbesserungspotential, das z.B. mit Mobility-On-Demand-Angeboten, Bürgerbussen oder Rufbussen ausgeschöpft werden sollte, sofern die betroffenen Gemeinden daran Interesse haben.
Seeberg	Die Gemeinde Seeberg wird lediglich stündlich mit einer Busverbindung erschlossen, zudem bestehen heute Taktlücken und der letzte Kurs verkehrt zu relativ früher Stunde. Der Gemeinderat könnte sich deshalb vorstellen, dass das Angebot eBuxi ausgebaut und auf die Gemeinde Seeberg erweitert wird.
Thörigen	Die Gemeinde Thörigen hat das Mobility-On-Demand Angebot und das eBuxi selbst organisiert.
Thunstetten	Nicht bekannt
Walliswil b.N.	Mobility-On-Demand könnte diese Angebotslücke geschlossen werden.
Walliswil b.W.	-
Walterswil	-
Wangen a.A.	Siehe dazu Bemerkungen unter 1.8
Wiedlisbach	-
Wynau	-
Wyssachen	Der ÖV soll nicht konkurriert werden.
BLS	Der Linienverkehr deckt die Region Oberaargau räumlich und zeitlich nicht vollständig ab.

GPK Oa-West

Die ländlichen Gebiete und die Subzentren, also alles ausser Langenthal, sind für Ortsbustaxis grundsätzlich überall im Oberaargau geeignet. Das trifft speziell etwa für Huttwil und die Bedienung der näheren Hügelumgebung als auch Niederbipp und die Bedienung der angrenzenden Juraregion zu.

Voraussetzungen sind:

- eine geeignete Organisation (Verein, Stiftung, AG, Genossenschaft) mit motivierten Miliz-ExpertInnen für Organisation, Fahrzeugtechnik, IT und Finanzen in der Führung
- 20 bis 40 MilizfahrerInnen, die eine Spesenentschädigung bekommen
- Eignungstests und garantierte Weiterbildung (Fahrtechnik, Rechtsfragen, Geografie, IT) für die FahrerInnen
- finanzielle Unterstützung der Standortgemeinden (und des Kantons)

Ortsbustaxis nehmen praktisch immer auch Funktionen des Regionalverkehrs wahr. So übernimmt EBuxi beispielsweise nach 20 Uhr, also nach Betriebsschluss der Buslinie 52, die Bedienung der Nachbargemeinden Thörigen und Bettenhausen/Bollodingen. Deckt ein Ortsbustaxi eine Kleinagglomeration ab, betreffen diese Dienstleistungen aber nur eine Minderheit der Fahrten. Im ländlichen Raum umgekehrt handelt es sich überwiegend um Regional- anstelle von Orts-Verkehr. Nachdem das Bundesamt für Verkehr BAV 2023 festgestellt hat, dass On-Demand-Angebote konzessionslos betrieben werden, aber umgekehrt auch keine Abgeltungen des Bundes bekommen können, obliegt die juristische, organisatorische und finanzielle Regelung den Kantonen und Gemeinden. Heute tragen die Gemeinden im Kanton Bern die alleinige Last, abgesehen vom teilweisen personellen Support, zum Beispiel der kantonseigenen BLS. Künftig sollte der Kanton sein Interesse für eine kostengünstige Last-Mile-Bedienung auch finanziell ausdrücken. Sinnvoll erscheint, dass von den 12 Franken pro Kopf und Jahr der betroffenen Bevölkerung die Gemeinden 50 bis 75 Prozent, der Kanton 25 bis 50 Prozent übernimmt. Der Kantonsanteil soll bei den Kleinagglomerationen niedrig (25 Prozent), im ländlichen Raum höher (bis 50 Prozent) sein. Im Pionierbetrieb Herzogenbuchsee/Niederönz etwa würde das bei einem Jahresbudget von rund 180'000 Franken (mit Amortisationen) bedeuten, dass die beiden Standortgemeinden zusammen 83'000 Franken finanzieren, der Kanton 28'000 Franken.

Antrag an den Kanton: Der Kanton Bern erarbeitet eine rechtliche Grundlage, mittels welcher er On-Demand-Angebote, rasch möglichst, aber spätestens ab 2027 angemessen finanziell unterstützen kann.

ASM

Mit der Etablierung und Verstetigung des e-Buxis und der Berücksichtigung solcher Mobility-On-Demand-Angebote im RAK ist folgende Linienvlaufänderung der Linie 52 zwischen Thörigen und Herzogenbuchsee zu diskutieren: Ab Thörigen. Post via Buchsi- und Thörigenstrasse nach Herzogenbuchsee. Bollodingen und Bettenhausen werden neu nur noch vom e-Buxi bedient.

Begründung: Das Erschliessungspotential mit dem öffentlichen Verkehr von Einwohner:innen und von Arbeitsplätzen ist mit zwei neuen Haltestellen beim nördlichen Thöriger Quartier um die Eigenstrasse und im Gebiet

Wysshölzli/Chalberweidi grösser als entlang des heutigen Linienvverlaufs. Vor dem Sonnenplatz wäre zudem eine Haltestelle zur Erschliessung des Zentrums von Herzogenbuchsees als Ersatz für die von der Linie 52 nicht mehr bediente Haltestelle Bernstrasse einzurichten.

Mobility on Demand / Bürgerbus / Rufbus / Schülertransporte

1.8

Welche Standorte mit Freizeitangeboten, Attraktionen und Ausflugszielen gibt es in Ihrer Gemeinde und der Umgebung, die berücksichtigt werden sollten?

Begründungen:

Bettenhausen	Keine relevanten Standorte
Buswil b.M.	Naherholungsgebiet, Wandern, Bikerouten
Eriswil	Trottiplausch Ahorn (Gruppenangebot, betrifft vor allem Alpwirtschaft Ahorn in der Gemeinde Luthern und Alpwirtschaft Brestenegg in der Gemeinde Sumiswald), Grenzpfad Napfbergland, Herzschlaufe, Gasthof zu den Alpen, Stiftung Eggenschwiler (Kunstausstellungen), Nordic-Fitness-Trail Eriswil Sportplatz - Fluhwald, Waldhütte
Farnen	Ein Linienbus nach Farnen existiert bereits. Die Ausflugsziele werden ab Endstation des Busses individuell besucht.
Gondiswil	Keine speziellen Angebote
Heimenhausen	Keine
Herzogenbuchsee	Wie GPK Oa-West
Huttwil	Campus Perspektiven, Industrie, Flyer, evtl. Baumkronenweg, Spycher-Handwerk
Langenthal	Keine
Lotzwil / Rüschelen	Wir bieten ein fantastisches Naherholungsgebiet in einer wunderbaren Landschaft. Im Vordergrund steht für uns aber eine weitsichtige Planung des Regionalen Angebots und eine Erschliessung mit ÖV für alle Gemeinden im Oberaargau.
Madiswil	Freizeitangebote, Attraktionen und Ausflugsziele sind gut mit dem ÖV erschlossen.
Melchnau	Keine
Niederönz	Wie GPK Oa-West
Oberbipp	-
Ochlenberg	Handballzentrum Holz, soziale Institutionen RAZ und Wysshölzli sowie das Pflegezentrum Dahlia können alle durch den klassischen Regionalverkehr mit Gross-Bussen finanziell vernünftig nicht bedient werden. Das Ortsbustaxi EBuxi hat diese Lücke inzwischen kostengünstig geschlossen. Erschliessungsbedarf besteht aber weiterhin in den äusserst wenig dicht besiedelten Buchsibergen (zum Beispiel Oschwand, Wäckerschwend, Ferrenberg). Nach einem eher lau nachgefragten Versuchsbetrieb von EBuxi an Sommer-Sonntagen (Wander- und Ausflugsverkehr) im Sommer 2022 sind hier vorerst aber keine finanziell tragbaren Lösungen in Sicht.
Pfaffnau	Kloster St.Urban
Rohrbachgraben	Keine
Roggwil	Roggwil: Freibad, Fussballplatz Bossloch (würde abgedeckt mit neuer Buslinie). Walderlebnispfad abgedeckt mit Haltestelle Roggwil Schmitzen, Reitsportarena abgedeckt mit Haltestelle Roggwil Buchägerten, Race-Inn mit SBB Bahnhof Roggwil-Wynau, Veranstaltungsplätze im Dorf (Oberstufenzentrum und

Dorfschulhausplätze ebenfalls mit Haltepunkt Roggwil Dorf.

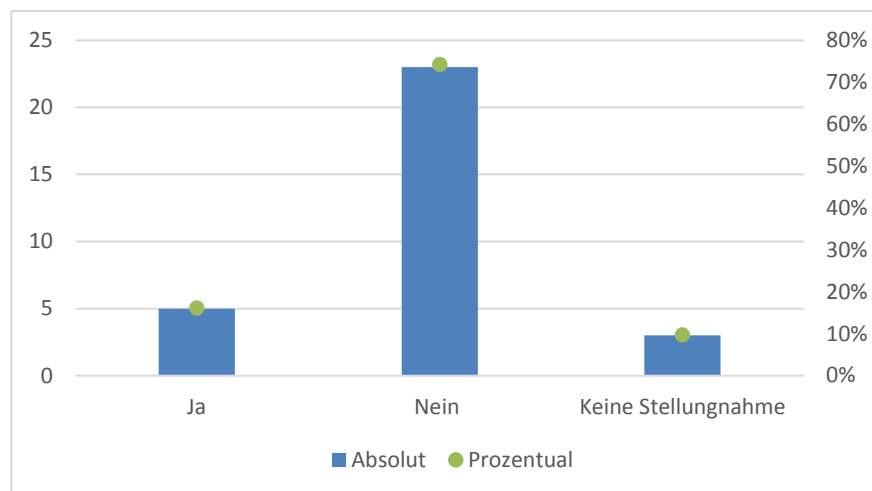
Seeberg	Burgäschisee in Seeberg und Mutzgraben in Riedwil
Thörigen	-
Thunstetten	Keine
Walliswil b.N.	Aare --> von der Berkenbrücke bis zum Steg, Walliswil bei Niederbipp
Walliswil b.W.	Keine
Walterswil	-
Wangen a.A.	Allenfalls könnte dieses Rufsystem auch auf andere Gemeinden ausgedehnt werden. Dabei denken wir insbesondere an Walliswil-Bipp (kein ÖV-Anschluss)
Wiedlisbach	Städtli allgemein, Museum Kornhaus, Generationenspielplatz
Wynau	-
Wyssachen	siehe 1.7
BLS	Bedienung Bereich Fritzenflueh an Wochenenden
GPK Oa-West	Die in Herzogenbuchsee situierten regionalen Attraktionspunkte Hallenbad/Schwimmbad, Handballzentrum Holz, soziale Institutionen RAZ und Wysshölzli sowie das Pflegezentrum Dahlia können alle durch den klassischen Regionalverkehr mit Gross-Bussen finanziell vernünftig nicht bedient werden. Das Ortsbustaxi EBuxi hat diese Lücke inzwischen kostengünstig geschlossen. Erschliessungsbedarf besteht aber weiterhin in den äusserst wenig dicht besiedelten Buchsibergen (zum Beispiel Oschwand, Wäckerschwend, Ferrenberg). Nach einem eher lau nachgefragten Versuchsbetrieb von EBuxi an Sommer-Sonntagen (Wander- und Ausflugsverkehr) im Sommer 2022 sind hier vorerst aber keine finanziell tragbaren Lösungen in Sicht.
ASM	Keine Anmerkung

Mobility on Demand / Bürgerbus / Rufbus / Schülertransporte

1.9

In mehreren Gemeinden werden bereits heute Schülertransporte organisiert und durchgeführt. Wir möchten gerne Ihre Meinung dazu erfahren: Gibt es Ihrer Ansicht nach Optimierungsbedarf für die Schülertransporte in Ihrer Gemeinde und der Umgebung? Sind möglicherweise Anpassungen oder eine Neugestaltung der Schülertransporte vorgesehen?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	5	16%
Nein	23	74%
Keine Stellungnahme	3	10%



Begründungen:

Bettenhausen	Es ist ein gemeindeübergreifender funktionierender Schülertransport vorhanden.
Busswil b.M.	Vor 5 Jahren musste ein bestehendes Angebot aufgelöst werden. Die Schüler werden seither privat transportiert. Gem. Ziff. 1.6 sind wir interessiert wieder ein ÖV-Angebot aufzubauen.
Eriswil	Die Schülertransporte in die Sek Huttwil funktionieren mit dem bestehenden Busangebot gut. Die Nachmittags-Verbindung um 16.00 Uhr für die Fahrt von der Sek Huttwil nach Eriswil fehlt allerdings. Hier ergäbe sich eine Kombinationsmöglichkeit mit dem Rundkurs Wyssachen. Die gemeindeinternen Schülertransporte werden ausserhalb des ÖV-Angebotes geregelt. Eine Kombination mit einem ÖV-Angebot gibt es momentan nicht, dies war auch nie ein Thema. Falls sich Kombinationsmöglichkeiten ergeben, wären diese zu prüfen.
Farnen	Der bestehende Schülertransport nach Rumisberg und Wiedlisbach funktioniert bereits zufriedenstellend.
Gondiswil	Schülertransport in Gondiswil bestehend und läuft gut.
Heimenhausen	-

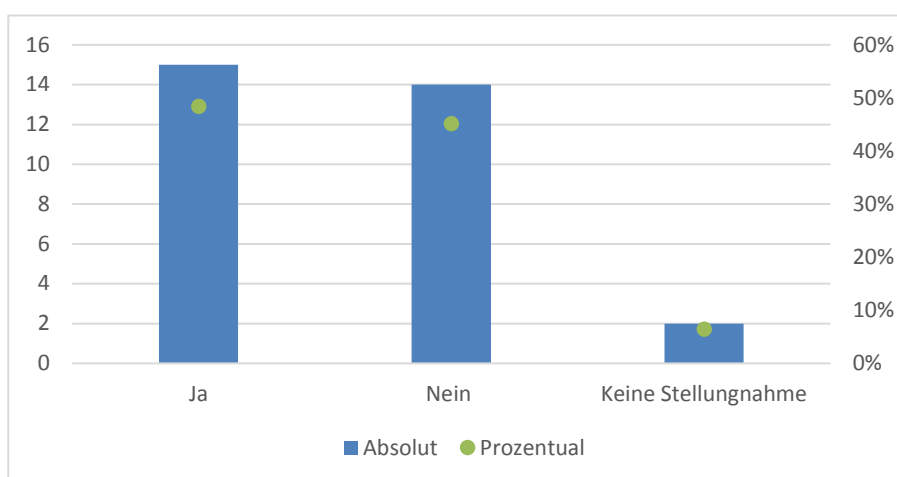
Herzogenbuchsee	Wie GPK Oa-West
Huttwil	Nein
Langenthal	-
Lotzwil / Rütschelen	Wir haben eine gute Schülertransport-Lösung mit unserer Volksschule Lotzwil, welche Schulhäuser in allen Anschlussgemeinden (Bleienbach, Rütschelen und Lotzwil) betreibt.
Madiswil	Keine Schülertransporte geplant
Melchnau	-
Niederönz	Wie GPK Oa-West
Oberbipp	-
Ochlenberg	Wie GPK Oa-West
Pfaffnau	Falscher Regionalverband
Rohrbachgraben	-
Roggwil	Innerhalb der Gemeinde Roggwil:nein Es ist nicht bekannt, ob seitens der HPS Oberaargau ein Bedarf besteht.
Seeberg	Nach Umsetzung der Schulraumerweiterung in der Gemeinde Seeberg soll eine bessere Auslastung der Buslinie Nr. 54 erreicht werden, indem eine Verlegung des Schülerbusses auf den öffentlichen Verkehr erfolgt. Weiter sollte der Zusatzkurs um die Mittagszeit in den Regelkurs aufgenommen und nicht von der Gemeinde finanziert werden müssen. Nicht zuletzt steht die Benutzung dieses Kurses allen offen.
Thörigen	-
Thunstetten	Busverlängerung Thunstetten-Bützberg sowie die Linienführung könnte dafür interessant werden.
Walliswil b.N.	Der Schülertransport wird durch die Schule Wangen an der Aare sichergestellt und gewährleistet. Es besteht aktuell kein Optimierungsbedarf und aktuell ist keine Neugestaltung der Schülertransporte vorgesehen.
Walliswil b.W.	Schulbus mit Wangen an der Aare
Walterswil	-
Wangen a.A.	Der Schulbus ist bereits voll ausgelastet.
Wiedlisbach	Betroffen ist nicht Wiedlisbach, sondern die Berggemeinden Farnen und Rumisberg.
Wynau	Wir haben das ganze Schulangebot in der Gemeinde
Wyssachen	Wir kennen die Gegebenheiten der anderen Gemeinden zu wenig.
BLS	Schülerverkehre sind nach Möglichkeit mit dem bestehenden Angebot abzudecken. Bei Bedarf soll über die Schulzeiten diskutiert werden können. Somit kann ein wichtiger Beitrag für die Aufrechterhaltung dieser Linien erzielt werden.
GPK Oa-West	Keine Anmerkung
ASM	Hierzu kann sich die asm nicht äussern.

Mobility on Demand / Bürgerbus / Rufbus / Schülertransporte

1.10

Ist es möglich, die Schülertransporte mit benachbarten Gemeinden zu koordinieren?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	15	48%
Nein	14	45%
Keine Stellungnahme	2	6%



Begründungen:

Bettenhausen	Ist umgesetzt im Rahmen des Schulverbands.
Buswil b.M.	Eher nein, da Buswil b.M. nicht auf der Durchfahrtstrecke einer anderen Gemeinde Richtung Schulstandort liegt.
Eriswil	Kaum, höchstens der Transport der Sekundarschüler mit Wüssachen.
Farnen	Die Buslinie endet in Farnen und die Schüler aus der Gemeinde besuchen die Schulen in Fumisberg oder Wiedlisbach. Farnen hat keine Schule mehr.
Gondiswil	Wird bereits koordiniert (Schulbus Gondiswil-Reiswil).
Heimenhausen	Der Schülertransport wird durch den Gemeindeverband Schule Aare-Oenz organisiert und umfasst die Gemeinden Berken, Graben, Heimenhausen und Inkwil.
Herzogenbuchsee	Wie GPK Oa-West
Huttwil	Ja, der Bedarf müsste gemeinsam festgelegt werden.
Langenthal	Das Einzugsgebiet der Schülerinnen und Schüler ist klar auf das Gemeindegebiet Langenthal beschränkt. Eine Ausdehnung auf benachbarte Gemeinden ist aufgrund der Wegstrecken nicht sinnvoll.
Lotzwil / Rüttschelen	Dies wird bereits so gelöst.
Madiswil	Der Kindergarten sowie die Primarstufe sind im Dorf und gut erreichbar. Die Oberstufe besuchen die Schüler in der Nachbargemeinde und kann problemlos mit dem Fahrrad, Mofa oder dem Zug erreicht werden.
Melchnau	-
Niederönz	Wie GPK Oa-West

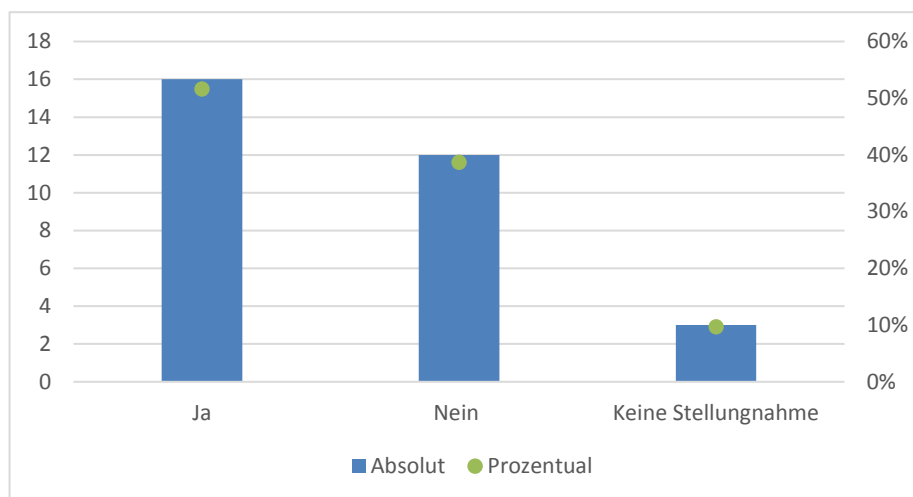
Oberbipp	-
Ochlenberg	Der Schülertransport wird bereits heute durch den Schulverband BOT (Bettenhausen, Olchenberg, Thörigen) organisiert.
Pfaffnau	Aber wird mit anderem Regionalverband erledigt
Rohrbachgraben	Dies wäre vermutlich möglich, jedoch nicht notwendig aus unserer Sicht.
Roggwil	Ja, mit Wynau, wenn es um weitergehende Schulen (Gymnasium, etc.) geht, bzw. wenn allenfalls wieder mal eine vertiefte gemeinsame Schule Roggwil-Wynau in Erwägung gezogen wird, zwecks Schülerverbindung zwischen Roggwil und Wynau. Die HPS Oberaargau führt einen Schülertransport für ihre Schüler bereits durch.
Seeberg	Koordination erfolgt bereits mit der Gemeinde Wynigen als gemeinsame Schule Wynigen-Seeberg
Thörigen	Der Schulverband BOT (Bettenhausen, Ochlenberg und Thörigen) betreibt seit der Gründung des Verbandes den Schülertransport.
Thunstetten	Keine Berührungspunkte
Walliswil b.N.	Der Schülertransport wird schon mehrere Jahre mit den benachbarten Gemeinden sichergestellt und gewährleistet.
Walliswil b.W.	Mit der Gemeinde Wangen an der Aare
Walterswil	Die Gemeinde Walterswil organisiert den Schülertransport bereits mit den Gemeinden Oeschenschachen und Dürrenroth (für Ortsteil Gassen), unabhängig vom ÖV.
Wangen a.A.	Der Schulbus der Schule Wangen bedient die drei Schulstandorte in Walliswil-Wangen, Wangenried und Wangen a/A und befördert die Schüler dieser Gemeinden sowie der Gemeinde Walliswil-Bipp an die entsprechenden Schulstandorte.
Wiedlisbach	Läuft bereits
Wynau	-
Wyssachen	Distanz zu gross / alle müssen zu den gleichen Zeiten in den Schulhäusern sein. Zudem liegt Wyssachen nicht direkt an einer Strecke im Einzugsgebiet (z.B. von Wasen nach Huttwil)
BLS	-
GPK Oa-West	Keine Anmerkungen
ASM	-

Mobility on Demand / Bürgerbus / Rufbus / Schülertransporte

1.11

Da Mobility-On-Demand nicht oder nur teilweise vom Kanton Bern und der Transportunternehmungen finanziell unterstützt werden, sind die Kosten durch die Gemeinden mitzutragen. Sind Sie als Gemeinde bereit, die vorgängig von Ihnen vorgeschlagenen Mobility-On-Demand-Angebote inkl. Schülertransporten finanziell zu unterstützen?

Antworten:	Absolut	Prozentual
Ja	16	52%
Nein	12	39%
Keine Stellungnahme	3	10%



Begründungen:

Bettenhausen	Wird bereits heute so praktiziert.
Buswil b.M.	Im Rahmen unserer Möglichkeiten.
Eriswil	Grundsätzlich will der Gemeinderat bezüglich der finanziellen Beiträge seinen gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen. Beiträge an Mobility-On-Demand-Angebote müssten genau geprüft werden. Ein solches müsste einen klaren Nutzen für Eriswil ergeben.
Farnen	Es wurden keine Mobility-On-Demand-Angebote vorgeschlagen.
Gondiswil	Ja, die Gemeinde ist bereit entsprechende Beiträge in einer vernünftigen Höhe zu übernehmen. Jedoch wäre es wünschenswert, wenn sich der Kanton an Projekten beteiligen würde. Unseren Erachtens würde dies die Lancierung von neuen Projekten positiv beeinflussen.
Heimenhausen	-
Herzogenbuchsee	Wie GPK Oa-West
Huttwil	Ja, die Gemeinde ist bereit, entsprechende Beiträge in einer vernünftigen Höhe zu übernehmen. Jedoch wäre es wünschenswert, wenn sich der Kanton an Projekten beteiligen würde. Unseres Erachtens würde dies die Lancierung von neuen Projekten positiv beeinflussen.
Langenthal	-

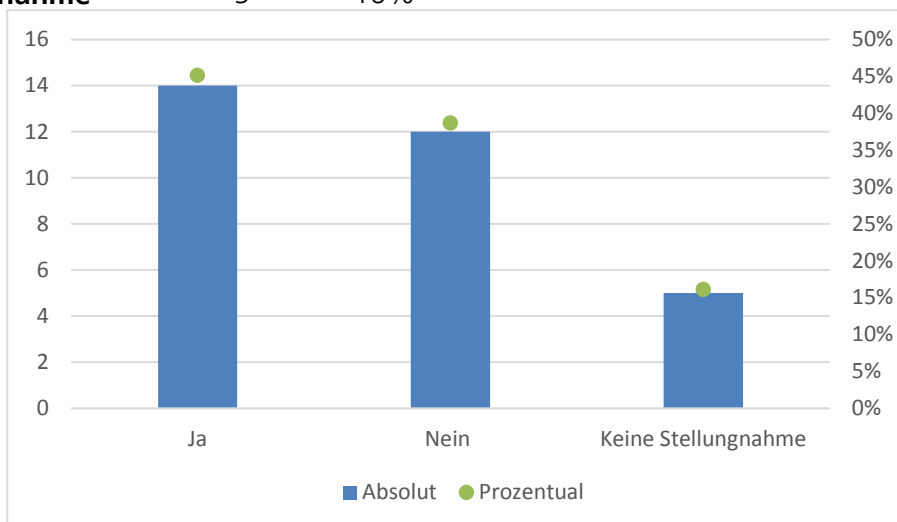
Lotzwil / Rütschelen	Ja. Wir sind aber der Meinung, dass diese Angebote langfristig gesehen auch vom Kanton Bern und den Transportunternehmungen mitgetragen werden müssen.
Madiswil	Keine Vorschläge
Melchnau	-
Niederönz	Wie GPK Oa-West
Oberbipp	-
Ochlenberg	Die Gemeinde Ochlenberg wäre bereit einen Beitrag zu leisten und stützt sich auf die Erfahrungen der Gemeinden Herzogenbuchsee und Niederönz.
Pfaffnau	falscher Verband
Rohrbachgraben	Betrifft uns nicht
Roggwil	Nein, da für Roggwil nebst der neu zu initiiierenden Buslinie, kein weiterer Bedarf besteht.
Seeberg	Die Gemeinde beteiligt sich bereits heute in grossem Umfang an den Schülertransportkosten. Insbesondere finanziert die Gemeinde Seeberg einen zusätzlichen Kurs der Buslinie Nr. 54 mit jährlichen Kosten von ca. CHF 23'000.00. Ohne diesen Kurs wäre es nicht möglich, den Schülertransport über den öffentlichen Verkehr zu organisieren. Müsste dieser Zusatzkurs fortan nicht mehr durch die Gemeinde finanziert werden, wäre eine finanzielle Unterstützung beim Ausbau des Angebots EBuxi denkbar.
Thörigen	Die Gemeinde Thörigen unterstützt sowohl den Mobility-On-Demand wie auch den Schülertransport.
Thunstetten	Der Gemeinderat unterstützt diese Angebote.
Walliswil b.N.	Die Gemeinde Walliswil bei Niederbipp ist bereit die Kosten für Mobility-On-Demand mitzutragen und sich finanziell am Angebot zu beteiligen.
Walliswil b.W.	Da für uns kein interessantes Angebot.
Walterswil	-
Wangen a.A.	In einem tragbaren Rahmen
Wiedlisbach	-
Wynau	Da in Wynau kein Angebot besteht
Wyssachen	-
BLS	-
GPK Oa-West	Herzogenbuchsee und Niederönz haben gezeigt, dass sie zu einer vernünftigen Finanzierung ihres Ortsbustaxis EBuxi bereit sind und sie haben dabei durchaus Massstäbe gesetzt, die kantonal oder auch national bei On-Demand-Angeboten angewandt werden könnten. In diesem Sinne ist die unter 1.11 erfragte Bereitschaft natürlich vorhanden. Ein Vorschlag für die Aufteilung der Abteilungen ist in Punkt 1.7 ersichtlich.
ASM	-

Behindertengleichstellungsgesetz

1.12

Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz müssen die Bushaltestellen bis Ende 2023 (!) so angepasst werden, dass sie von Menschen mit Behinderungen selbständig und spontan genutzt werden können. Welche Auswirkungen hat das Gesetz in Bezug auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Ihrer Gemeinde und der Umgebung? Müssen aufgrund des Behindertengleichstellungsgesetzes Haltekanten in Ihrer Gemeinde verschoben, angepasst, aufgehoben oder provisorisch erstellt werden?

<u>Antworten:</u>	Absolut	Prozentual
Ja	14	45%
Nein	12	39%
Keine Stellungnahme	5	16%



Begründungen:

Bettenhausen Bettenhausen geht davon aus, dass dies bei den Haltestellen auf dem Gemeindegebiet nicht der Fall sein wird. Jedenfalls sind keine dergleichen Informationen bekannt. Die Verantwortung für die Umsetzung der hindernisfreien Anpassungen liegt beim jeweiligen Strasseneigentümer - somit im Fall Bettenhausen beim Kanton.

Busswil b.M. Nicht bekannt. Es befindet sich eine "isolierte" Haltestelle -> Melchnau, Rotwald auf dem Gemeindegebiet von Busswil b.M. Aktuell ist nicht klar, wer für diese Haltestelle verantwortlich ist.

Eriswil Gemäss Abklärungen der Baukommission im April 2022 ist aufgrund der Frequenzen bei keiner Haltestelle dringender Handlungsbedarf vorhanden. Beim Schulhaus wird die Haltestelle voraussichtlich noch in diesem Jahr auf einer Seite rollstuhlgängig gemacht. Beim Altersheim wäre eine behindertengerechte Gestaltung wünschenswert. Die Baukommission prüft entsprechende Möglichkeiten. Die erhobenen Fahrgastzahlen bei der Haltestelle Gässli werden angezweifelt.

Farnen Bei der Bushaltestelle Farnen, Jura gibt es keine Haltekante. Bei Absenkung des

Busses ist es möglich, mit einem elektrischen Rollstuhl diesen ohne fremde Hilfe zu verlassen.

Gondiswil	Aktuell ist in Abklärung, ob allenfalls die Bushaltestellen des Bürgerbuses nach BehiG umgestaltet werden müssen resp. wird die Prüfung nach der Verhältnismässigkeit vorgenommen. Müssen die Haltestellen angepasst werden, müsste geprüft werden, ob die Haltepunkte verschoben werden müssten, denn an den bestehenden Standorten auf dem Gemeindegebiet Gondiswil wird die Anpassung an die gesetzlichen Grundlagen schwierig umzusetzen sein. Auch stellt sich die Frage, ob noch alle Haltepunkte angefahren würden, da die Kosten sehr hoch ausfallen würden.
Heimenhausen	Die Ausführung erfolgt mit dem Kanton. Den kantonalen Behörde wurde dies anlässlich einer separaten Umfrage mitgeteilt.
Herzogenbuchsee	Wie GPK Oa-West
Huttwil	Ja, die Bushaltestelle Fiechten an der Silostrasse wird aufgrund der Sanierung der Strasse nach BehiG umgebaut. Einige Bushaltestellen entlang der Kantonsstrasse (beim Bahnhof und beim Stadthaus) wurden bereits nach BehiG umgebaut. Die Bushaltestelle Fiechtenstrasse, welche sich entlang einer Gemeindestrasse befindet, liegt im Radius von 300 Metern zur Bushaltestelle Fiechten. Aktuell ist in Abklärung, ob allenfalls auch die Bushaltestellen des Bürgerbuses nach BehiG umgestaltet werden müssten, resp. wird die Prüfung nach der Verhältnismässigkeit vorgenommen.
Langenthal	In der Stadt Langenthal ist die Anpassung an das BeHiG Gegenstand der Umsetzung der AP2 und 3. Die meisten Bushaltekanten werden im Rahmen der Projekte angepasst, teilweise auch leicht verschoben. Die nicht von den AP-Massnahmen erfassten Haltestellen befinden sich ebenfalls bereits in der Projektierung. Bei der Stadt sind insgesamt 22 Bushaltestellen in der BeHiG-gerechten Projektierung. Weitere Bushaltestellen an Kantonsstrassen werden durch den Kanton angepasst.
Lotzwil / Rütschelen	Leider haben wir keine Haltestelle(n).
Madiswil	Keine Bushaltestellen in der Gemeinde.
Melchnau	Haltestelle Oberdorf: Im Moment kein Handlungsbedarf, da keine Arbeiten am Vorplatz ausgeführt werden müssen. Die restl. Haltestellen liegen alle an der Kantonsstrasse (Zuständigkeit liegt also beim Kanton).
Niederönz	Wie GPK Oa-West
Oberbipp	-
Ochlenberg	Die Gemeinde Ochlenberg verfügt über keinen öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie keine Haltestellen. Somit sind keine Anpassungen nötig. Wenn ÖV genutzt werden, dann via Herzogenbuchsee.
Pfaffnau	VVL
Rohrbachgraben	Betrifft uns nicht (keine Haltestellen).
Roggwil	Insgesamt ist die Linie 414 nach den von der asm getätigten Investitionen bereits sehr gut BeHiG-konform. Anpassungsbedarf gibt es noch bei den Haltestellen St. Urban und Ziegelei, je nach Resultat der geplanten Sanierung / allfälligen neuen Streckenführung.
Seeberg	Eine Haltestelle wurde durch die Gemeinde Seeberg bereits hindernisfrei

	ausgebaut. Weitere Haltestellen wurden oder werden noch durch den Kanton angepasst.
Thörigen	Bei beiden Bushaltestellen Langenthal- und Burgdorfstrasse sollten provisorisch Haltekanten installiert werden.
Thunstetten	Sind in der laufenden Planung angenommen und werden bei Sanierungsprojekten umgesetzt.
Walliswil b.N.	Aufgrund des fehlenden ÖV-Angebots verzichtet der Gemeinderat Walliswil bei Niederbipp bei dieser Frage auf eine Stellungnahme.
Walliswil b.W.	Die meisten Haltestellen sind an einer Kantonsstrasse. Da sind wir als Gemeinde nicht für eine Umsetzung verantwortlich.
Walterswil	-
Wangen a.A.	Seit langer Zeit warten wir auf die Baubewilligung für die Anpassungen einerseits an die behindertengerechte Ausgestaltung und an die Anpassung für die neuen Gelenkbusse. Aufgrund von Einsprachen der Denkmalpflege und einer Privatperson wurde die Baubewilligung noch nicht erteilt.
Wiedlisbach	Die Bushaltestelle beim Bahnhof muss angepasst, respektive neu erstellt werden. Projekt läuft derzeit, Bauarbeiten beginnen bald. Die Bushaltestelle Kirchgasse wird auf den neuen Fahrplan aufgehoben.
Wynau	Keine Haltestellen
Wyssachen	Bis auf eine Haltestelle sind alle auf Kantonsstrassengebiet. Davon ist eine Haltestelle bereits erhöht worden. Die Haltestelle an der Gemeindestrasse ist sowieso nicht optimal (Bus muss rückwärts fahren, um zu wenden) und auch nicht viel frequentiert. Anpassungen wären aus unserer Sicht unverhältnismässig.
BLS	Ist den Gemeinden bzw. Strasseneigentümern bewusst, dass sie ab 1. Januar 2024 für Ersatztransporte finanziell aufkommen müssen?
GPK Oa-West	Herzogenbuchsee plant für 2025 den markanten Umbau des Bahnhofplatzes (Ost; bisher) und ausserdem die Schaffung eines neuen Bahnhofplatz West vor allem für die Buslinien von und nach Solothurn und dem Aare-Raum. Hierfür ist - wenn auch etwas verspätet - grundsätzlich überall die neue Norm der Kantenhöhe 22 cm vorgesehen. Bei den momentan betriebenen Provisorien ist das Ziel noch nicht erreicht. Die ausserhalb des Bahnhofgebietes situierten Bushaltestellen liegen an Hauptstrassen. Hier ist die Planung zwischen Kanton und den Transportunternehmen BSU und asm offenbar bereits weit fortgeschritten.
ASM	Per Stichtag 30.08.2023 präsentiert sich für die von der asm im Oberaargau bedienten Haltestellen wie folgt (Linien 51, 52, 54, 63, 64 und M12): Anzahl Haltekanten total: 192 (100%) Anzahl Haltekanten mit niveaugleichem Ein- und Ausstieg: 16 (entspricht 8%) Anzahl Haltekanten mit Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung: 21 (entspricht 11%) Anzahl Haltekanten für Rollstühle nicht benutzbar: 155 (entspricht 81%) Bis zum 1.1.2024 (Stichtag BehiG) wird sich die Situation nach heutigem Kenntnisstand nur unwesentlich ändern: Anzahl Haltekanten mit niveaugleichem Ein- und Ausstieg: 22 (entspricht 11%) Anzahl Haltekanten mit Ein-/Ausstieg durch Personalhilfestellung: 21 (entspricht

11%)

Anzahl Haltekanten für Rollstühle nicht benutzbar: 149 (entspricht 78%)

Würde nicht die Anzahl Kanten alleine, sondern die Anzahl Ein- und Aussteigende als Referenz genommen, wäre der Anteil BehiGgerechter Haltestellen, resp. Ein- und Aussteigemöglichkeit massiv höher, da bisher primär nachfragestarke Haltekanten barrierefrei umgebaut worden sind.

Weitere Anmerkungen

Wangenried (Wangen a.A.):

Die Frist zur behindertengerechten Ausgestaltung der Haltestellen des ÖV endet per 31.12.2023. Noch längst entsprechen nicht alle Haltestellen diesen Vorgaben.

Aufgrund des Verhältnismässigkeitsprinzips werden wohl auch viele nicht umgerüstet.

Daher stellt sich die Frage, ob die Region Oberaargau ein Rufsystem-Konzept erarbeiten könnte. Damit könnten eingeschränkten BusfahrerInnen (analog wie das die SBB macht) auf «Bestellung» zu einer ausgerüsteten Bushaltestelle geführt werden.

Somit könnten die Haltestellen, welche nicht entsprechend ausgestaltet sind überwunden werden.

Roggwil:

Ausserdem sind uns folgende Punkte wichtig:

Zur Aufwertung der Region Oberaargau, der Dörfer Roggwil, Wynau und für die Einwohner erachten wir es als dringend notwendig, die Dörfer Roggwil, Wynau mit einer zusätzlichen Busverbindung von Roggwil Dorf via Bahnhofstrasse nach Wynau (Bernstrasse) bis Murgenthal mit attraktiven Querverbindungen besser zu erschliessen. Allenfalls wäre zu prüfen, ob die bestehende Buslinie Glashütten - Murgenthal im Sinne einer effizienten Linienführung und -kosten verlängert werden könnte. Ebenso erscheint es uns mittel- bis langfristig zentral, dass die Chance für eine markante Beschleunigung unserer Verbindungen Richtung (Solothurn-) Biel (mit der Leistungssteigerung Solothurn - Wanzwil und der 'Spange Önz', Ausbauschnitt 2025 / 2035) genutzt wird, auch wenn dies natürlich nicht explizit Gegenstand des RAK ist. Die Region Oberaargau wird gebeten, diesen Bedarf bei den zuständigen Stellen (Kanton, SBB) mit Nachdruck anzumelden. Die Verknüpfung der alten Stammlinie mit der Neubaustrecke muss zwingend auch dem Personenverkehr in der Region dienen, sonst haben wir keinen direkten Nutzen und nur zusätzlichen Güterverkehr, der durch die Region donnert (Lärm!).