oberaargau
weil wir sind, wie wir sind

BSB + Partner
Ingenieure und Planer

Region Oberaargau

Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030

Hauptbericht

Stand vor Mitwirkung

Auftraggeber/in
Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau
Markus Zahnd, Projektleiter
Jurastrasse 29, 4900 Langenthal
Tel. 062 922 77 21
E-Mail: region@oberaargau.ch

Verfasser/in
BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Spela Vogrinec / Marc Hostettler / Doris Däpp
Kirchbergstrasse 190, 3400 Burgdorf
Tel. 034 420 16 20
E-Mail: spela.vogrinec@bsb-partner.ch

Dokumentinfo

Dokument	Projektnummer	Anzahl Seiten
Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030	**66'541**	**48**
Koreferat	Datum	Kürzel
Marc Hostettler	**16.05.2024**	**mah**
Ablageort Dokument1		
Gedruckt	**29.05.2024**	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	1. Entwurf	spv	30.04.2024
002	Abgabe Bericht	spv / mah	16.05.2024
003	Rev. 1	spv / mah	27.05.2024
004	Rev. 2	spv / mah	29.05.2024

Inhaltsverzeichnis

1	**Einleitung**	**5**
1.1	Ziele des Projekts	5
1.2	Abgrenzung	5
1.3	Auftraggeber	6
1.4	Ausschuss RVK 2	7
1.5	Abkürzungen	7
2	**Grundlagen und Rahmenbedingungen**	**8**
2.1	Grundlagen	8
2.2	Angebotsverordnung (AGV) vom 01.02.2022	9
2.3	Angebotsstufen	9
2.4	Kriterium Auslastung	9
2.5	Kriterium Kostendeckungsgrad	10
2.6	Brief des Kantons Bern zur Mitfinanzierung des Mobility – On – Demand Angebote und Bürgerbusse	10
2.7	Potenzialstudie «On-Demand Kanton Bern»	11
2.8	ÖV-Studie Untere Emme	14
2.9	Bürgerbus Gondiswil – Huttwil	15
2.10	Angebot E-Buxi	16
2.11	Moonliner Angebot	17
2.12	Bürgerbus Kleindietwil-Oeschenbach-Walterswil BE-	20
3	**Regionales Angebotskonzept 2022 – 2025**	**21**
3.1	Liste mit Anträgen vom RAK	21
3.1.1	Bahnlinien	21
3.1.2	Buslinien	22
4	**Erfolgskontrolle**	**24**
4.1	Vergleich Zielerreichung 2018-2023 und Veränderungen	24
4.2	Bandbreite der Abweichungen bezüglich Auslastung 2023	26
5	**Mittel- bis langfristige Angebotsvorstellung**	**27**
5.1	Handlungsbedarf ÖV	27
5.2	Handlungsbedarf ÖV Angebot am Wochenende (Sonntagsangebot)	27
5.3	Mobility-On-Demand Angebote	27
6	**Umfrage zum Regionales Angebotskonzept (RAK) 2027 – 2030**	**28**
6.1	Auswertung der Umfrage	28
7	**Prüfaufträge zum Regionales Angebotskonzept (RAK) 2027 – 2030**	**30**
8	**Anträge**	**37**

8.1 Prioritätsstufen 37
8.1.1 Anträge mit Priorität 1 37
8.1.2 Anträge mit Priorität 2 37
8.1.3 Anträge mit Priorität 3 37
8.2 Liste mit Anträgen aus den Prüfaufträgen 38

9 Anträge aus ÖV-Planungsstudien 42
9.1 Antrag Aufnahme des Ortsbustaxi Herzogenbuchsee / Niederönz (E-Buxi) 42
9.2 Bürgerbus Huttwil – Gondiswil 42
9.3 Mobility – On – Demand Huttwil und Umgebung 43
9.4 Buslinie 5/7 43

10 Anträge aus der Mitwirkung 44

11 Zusammenfassung 45

Tabellen

Tabelle 1: Anträge 2022 – 2025, Bahnlinien 21
Tabelle 2: Anträge 2022 - 2025, Buslinien 22
Tabelle 3: Vergleich Zielerreichung 25
Tabelle 4: Abweichungen Auslastung 2023 26
Tabelle 5: Prüfaufträge RAK 2027 - 2030, Bahn- und Buslinien 30
Tabelle 6: Prüfaufträge RAK 2027 - 2030, Mobility On Demand 35
Tabelle 7: Anträge Bahnlinie 38
Tabelle 8: Anträge Buslinie 39

Abbildungen

Abbildung 1: Region Oberaargau 6
Abbildung 2: Anwendungsbericht Region Oberaargau
[Quelle: On-Demand Kanton Bern, Zwischenbericht Phase 1 vom 07. Februar 2024] 13
Abbildung 3: Überblick On-Demand-Angebote Bern bis 2030
[Quelle: On-Demand Kanton Bern, Zwischenbericht Phase 1 vom 07. Februar 2024] 13
Abbildung 4: Konzept Mobility-On-Demand Huttwil
[Quelle: On-Demand Kanton Bern, Zwischenbericht Phase 1 vom 07. Februar 2024] 14
Abbildung 5: Fahrplan Bürgerbus Gondiswil-Huttwil 16
Abbildung 6: Moonliner M12 18
Abbildung 7: Moonliner M52 19
Abbildung 8: Moonliner M53 19
Abbildung 9: Fahrplan Bürgerbus 20

Anhang

Anhang I Auswertung der Umfrage I
Anhang II Bericht «Prüfaufträge» II

1 Einleitung

Als Grundlage für den ÖV-Angebotsbeschluss im Kanton Bern dienen die Regionalen Angebotskonzepte (RAK). Die Erstellung eines solchen Konzepts erfordert einerseits interdisziplinäres Denken und gemeinsame Planung, um Zusammenhänge und Abhängigkeiten zu erkennen, andererseits erfordert es die Fähigkeit, zwischen verschiedenen Massstabsebenen zu wechseln, um übergeordnete raumbezogene Strategien und Ansätze anhand konkreter Massnahmen zu überprüfen. Dabei stehen die Dialogfähigkeit und das Erarbeiten von breit abgestützten Lösungen im Vordergrund.

Um eine zielorientierte und sachliche Diskussion über mögliche Strategien und Massnahmen zu ermöglichen, ist ein Verständnis für die vergangene Entwicklung und die aktuelle Situation des öffentlichen Verkehrs sowie der Entwicklung der Siedlung in der Region Oberaargau entscheidend. In einem ersten Schritt wurden im Projekt daher die relevanten Grundlagen gesichtet und aufbereitet. Durch eine umfassende Bestandsaufnahme aller projektrelevanten Aspekte wurde ein gemeinsames Verständnis für den Auftrag entwickelt.

Gemeinsam mit der Region Oberaargau wurde das Konzept entwickelt und abgestimmt. Dabei standen die Kommunikation und Beteiligung der Gemeinden und Verkehrsunternehmen aus der Region Oberaargau im Fokus. Eine Befragung zu den Anliegen der Gemeinden bezüglich des öffentlichen Verkehrs bildete die Grundlage für eine zielgerichtete Gestaltung des Projekts von Anfang an. Ziel ist es, unter Einbeziehung der Gemeinden und Verkehrsunternehmen den Optimierungsbedarf und das Potenzial im öffentlichen Verkehr und seiner Infrastruktur zu erkennen.

Basierend auf der Umfrage wurde eine detaillierte Auswertung erarbeitet, die als Grundlage für die Erstellung des Regionalen Angebotskonzepts 2027-2030 diente.

1.1 Ziele des Projekts

Ziel des Auftrags ist die Erarbeitung der regionalen Angebotskonzepte des öffentlichen Verkehrs im Zeitraum von 2027 bis 2030 in der Region Oberaargau.

1.2 Abgrenzung

Der betrachtete Perimeter des Angebotskonzepts umfasst sämtliche ÖV-Linien in der Region Oberaargau inklusive der Luzerner Gemeinden Altbüron, Grossdietwil und Pfaffnau (Ortsteil St. Urban) sowie der Solothurner Gemeinde Aeschi (Ortsteil Steinhof).

Abbildung 1: Region Oberaargau

1.3 Auftraggeber

Projektorganisation

Auftraggebende:

Regionale Verkehrskonferenz
Oberaargau
Markus Zahnd, Projektleiter
Jurastrasse 29
4901 Langenthal

Projekt:

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG
Kirchbergstrasse 190
3400 Burgdorf

1.4 Ausschuss RVK 2

Mitglieder mit Stimmrecht	Livia Stauer, Präsidentin RVK 2
	Peter Herren, Subregion Nord
	Peter Haudenschild, Subregion Nord
	Alexander Grädel, Subregion Süd
	Peter Wyss, Subregion Süd
	Reto Müller, Subregion Ost
	Hans-Peter Vetsch, Subregion Ost
	Peter Schöni, Subregion West
Mitglieder ohne Stimmrecht	Michael Knecht, Kt. Bern, AÖV
	Alexandre Keller, Kt. Solothurn, AVT
	Julie Lietha, Kt. Aargau, Abt. Verkehr
	Hubert Riedle, BLS AG
	Markus Flück, asm AG
	Martina Meier, SBB AG
	Roman Zürcher, BSU
	Thomas Schemm, VVL
	Peter Schläppi, Pro Bahn CH
	Markus Zahnd, Region Oberaargau
	Tobias Vogel, zofingenregio
	Volker Wenning-Künne, SBA, STE
	Regina Leuenberger, UEK Langenthal
	Daniel Lauterburg, IGöV OA
	Fredy Lindegger, VCS

1.5 Abkürzungen

AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
asm	Aare Seeland mobil AG
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
RE	RegioExpress
AS	Angebotsstufe
MA	Minimalanforderung
ZV	Zielvorgabe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
MOD	Mobility-On-Demand

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Grundlagen

Folgende Grundlagen können aktuell für die Bearbeitung des Projekts identifiziert werden:

- Ausschreibungsdokument «Regionales Angebotskonzept (RAK) Region Oberaargau mit Mandat Fachplaner- / -in Verkehr», vom August 2022
- Honorarofferte von BSB + Partner Ingenieure und Planer AG vom 19. April 2023
- Mehrere Projektbesprechungen mit der PL-Gruppe Region Oberaargau
- Projektunterlagen der Transportunternehmer
- Ergebnisse Gemeinde- und Transportunternehmer-Umfrage zu Angebotsoptimierungen
- Verschiedene Potenzialstudien in der Region Oberaargau
- Übergeordnete Planungen
- Brief des Kantons Bern «Anforderungen an On-Demand-Angebot» vom 17. Januar 2024
- Erfolgskontrolle gemäss AGV, generelle Überprüfung derjenigen Linien, welche die Minimalvorgagen gemäss Art. 10 und 1 der AGV insbesondere bei der Nachfrage nicht erreichen, vom 10. Oktober 2023
- Schlussbericht «Regionales Angebotskonzept 2022 – 2025», Bahn + Bus Beratung AG 3B vom 10. Januar 2020
- Zusatzbericht Prüfaufträge «Regionales Angebotskonzept 2022 – 2025», Bahn + Bus Beratung AG 3B vom 10. Januar 2020
- Fahrpläne der Transportunternehmungen

2.2 Angebotsverordnung (AGV) vom 01.02.2022

Die Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (BSG 762.417) kurz Angebotsverordnung (AGV) regelt die Zielvorgaben (Art.10) sowie Minimalanforderungen (Art. 11) für eine effiziente Betriebsführung des öffentlichen Verkehrs. Sinngemäss wurden diese als Anforderungen zur Einführung neuer Kurse / Linien betrachtet. Es wird angenommen, dass bei der theoretischen / rechnerischen Erfüllung der vorgegebenen Minimalanforderungen die Einführung von neuen Angeboten die Chancen zur Akzeptanz in der RVK deutlich steigert.

Wochenendangebote (Samstag / Sonntag) werden bei der Berechnung der Angebotsstufen und der Einhaltung der Minimal- und Zielwerte nicht berücksichtigt.

Die detaillierte Definition der Angebotsverordnung ist im Bericht «Prüfaufträge, Bericht mit Anträgen» dargestellt und beschrieben.

2.3 Angebotsstufen

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

2.4 Kriterium Auslastung

Durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs, gemessen am meistbelasteten Teilstück einer Linie.

AS: Angebotsstufe

ZV: Zielvorgabe

MA: Minimalanforderung

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

2.5 Kriterium Kostendeckungsgrad

Prozentualer Anteil der Einnahmen an den Ausgaben für eine Linie

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

2.6 Brief des Kantons Bern zur Mitfinanzierung des Mobility – On – Demand Angebote und Bürgerbusse

Zur Klärung der Unterstützungsmöglichkeiten des Kantons bei Mobility-on-demand-Angeboten, gab der Kanton Bern im Jan. 2024 ein entsprechendes Schreiben heraus:

Demzufolge bestehen von Seiten Kanton zwei Finanzierungsmöglichkeiten. Entsprechende Angaben müssen in den Prüfaufträgen vorgenommen werden.

1. *Bestellung als ordentliches Grundangebot bzw. als Versuchsbetrieb*

Für eine Bestellung eines Angebots durch den Kanton müssen nebst den Anforderungen gem. AGV die gesetzlichen Grundlagen des Bundes erfüllt sein.

Für neue Angebote ist ein in der Regel dreijähriger Versuchsbetrieb gem. Art. 15 AGV durchzuführen. Der Kanton kann sich mit einem Drittel an die Kosten beteiligen. Werden während des Versuchs die Mindestanforderungen gem. Art. 11 der AGV erreicht, kann die Übernahme in das Grundangebot auf Antrag in den regionalen Angebotskonzepten durch den Kanton geprüft werden.

Bezüglich Mindestanforderungen müssen pro Kurs – für On-Demand-Angebote sinngemäss pro zwei Stunden Betriebszeit – mindestens zwei Personen befördert werden. Des Weiteren muss der minimale Kostendeckungsgrad 15 Prozent für Kleinbusse erreicht werden.

Demzufolge sollen die Anträge für On-Demand-Angebote in den regionalen Angebotskonzepten folgende Punkte enthalten:

- Erwartete Nachfrage: unter der Annahme, dass ein On-Demand-Angebot einem Grundangebot von 8 Kurspaaren entspricht (Zweistundentakt von 6 bis 20 Uhr), ergibt sich eine minimale Nachfrage von 32 Personen pro Tag und eingesetztem Fahrzeug.
- Abschätzung Kostendeckungsgrad: Nebst den Betriebskosten ist eine Abschätzung der zu erwartenden Erträge vorzunehmen.
- Finanzierungsabsicht der beteiligten Gemeinden für einen Versuchsbetrieb.

2. Mitfinanzierung als Bürgerbus

Für eine finanzielle Beteiligung des Kantons gem. Art. 14 AGV muss grundsätzlich die Erschliessungsberechtigung (Art. 3 AGV) erfüllt sein. Dieser Wert kann unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt. Demzufolge müssen sich die 300 EWAP nicht zwingend in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet, aber zumindest in einem durch das On-Demand-Angebot begrenzten Perimeter befinden, das nicht bereits anderweitig mit dem ÖV erschlossen ist.

Grundsätzlich ist die Erschliessung ganzjährig sicherzustellen und das Angebot in geeigneter Form publiziert werden.

Wird das Angebot mit Fahrzeugen mit maximal 9 Plätzen inkl. Fahrer oder Fahrerin betrieben, ist keine Konzession oder Personentransportbewilligung erforderlich.

Der Kantonsbeitrag hängt von der Anzahl der zusätzlich erschlossenen EWAP ab. Gemäss aktueller Praxis besteht er aus einem jährlichen Grundbeitrag von 40’000 CHF pro eingesetztes Fahrzeug und einem zusätzlichen Betrag, der von der Anzahl EWAP abhängt. Beispielsweise beläuft sich der Kantonsbeitrag bei 500 EWAP auf jährlich rund 55’000 CHF.

2.7 Potenzialstudie «On-Demand Kanton Bern»

Die Untersuchung des Potenzials von On-Demand-Angeboten im Kanton Bern durch die Trafiko AG und Metron Verkehrsplanung AG (Bericht «On-Demand Kanton Bern, Zwischenbericht Phase 1 vom 07. Februar 2024) ist Teil eines breiteren Ansatzes, um die Mobilität in verschiedenen Regionen des Kantons zu verbessern. Obwohl der Kanton Bern keine spezifische Strategie für On-Demand-Angebote hat, werden solche Angebote in der Gesamtmobilitätsstrategie als wichtige Ergänzung zum traditionellen öffentlichen Verkehr betrachtet. Insbesondere in dünn besiedelten Gebieten, in denen herkömmliche öffentliche

Verkehrssysteme oft nicht rentabel sind und nur wenige Fahrgäste erreichen, könnten flexible Angebotsformen wie Ridepooling eine Lösung darstellen.

Ridepooling, auch bekannt als Mobility-On-Demand, ermöglicht es, mehrere Fahrten zu bündeln und mit einem einzigen Fahrzeug abzuwickeln. Durch die Nutzung von Applikationen oder telefonischer Bestellung können Fahrgäste ihre Fahrtwünsche eingeben, die dann in ähnliche Richtungen gebündelt werden. Dieser flexible Ansatz bietet einen Tür-zu-Tür-Service und eine flächendeckende Erschliessung, unabhängig von festen Haltestellen.

Die Studie zielt darauf ab, diese Konzepte zu konkretisieren und erste Mobility-On-Demand-Konzepte zu entwickeln, um den ländlichen Raum besser anzubinden. Dabei sind die Zusammenarbeit mit bestehenden Anbietern wie PubliCar von PostAuto und MyBuxi sowie die Berücksichtigung finanzieller, rechtlicher und konzeptioneller Rahmenbedingungen entscheidend.

Im Rahmen des Projekts wurden die Interessen der Gemeinden im Kanton Bern bezüglich konkreter On-Demand-Angebote gesammelt. Eine Vielzahl von Vorschlägen wurde gesammelt und anhand bestimmter Kriterien vorselektiert, um die Gebiete für weitere Untersuchungen festzulegen.

Zum Start des Projektes wurden die Interessen der Gemeinden im Kanton Bern bezüglich konkreter On-Demand-Angebote gesammelt. Insgesamt wurden rund 50 Eingaben von den Gemeinden gemacht. Der Kanton Bern verfügt bereits über einige bestehende On-Demand-Angebote, und es gibt auch Ideen von Mobilitätsanbietern für neue Gebiete.

Für die ausgewählten Anwendungsgebiete werden individuelle Faktenblätter erstellt, um die Diskussion möglicher Ansätze und die Festlegung der weiterzuverfolgenden Gebiete zu erleichtern. Projekte werden entsprechend der Strategie und Triage den Transportunternehmen zugewiesen, um die lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse zu berücksichtigen und Redundanzen zu vermeiden.

Insgesamt bietet die Einführung von On-Demand-Angeboten im Kanton Bern eine Chance, die Mobilität in dünn besiedelten Gebieten zu verbessern und den öffentlichen Verkehr effizienter und flexibler zu gestalten. Es wird erwartet, dass diese neuen Ansätze dazu beitragen werden, bestehende Lücken in der Mobilitätsinfrastruktur zu schliessen und den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden.

Bei einem Workshop am 14.10.2023 wurden die vorselektierten Vorschläge gemeinsam mit den Regionen besprochen. Dabei wurden funktionell sinnvolle Räume zusammengelegt und definiert, welche Gebiete weiter vertieft werden sollen. Für die 16 ausgewählten Anwendungsgebiete wurden individuelle Faktenblätter erstellt. Diese enthalten Informationen zum bestehenden öffentlichen Verkehrsangebot, zur Raumstruktur, zu den beteiligten Akteuren und zum Handlungsbedarf.

Für die Region Oberaargau wurde folgendes Anwendungsgebiet definiert:

RVK Oberaargau

Huttwil – Affoltern	– Potenzial aufgrund Synergien Schülertransporte, Grunderschliessung und Freizeitverkehr vorhanden – Handlungsdruck vorhanden, da bestehender Bürgerbus neu organisiert werden muss, grosses Interesse von Seiten Gemeinden, Region, Interesse TU unklar – Substitution mind. von Bürger- und Wanderbus → Weiterverfolgen in Phase 2 als Erweiterung des bestehenden On-Demand-Angebots im Raum Burgdorf/Emmental

Abbildung 2: Anwendungsbericht Region Oberaargau
[Quelle: On-Demand Kanton Bern, Zwischenbericht Phase 1 vom 07. Februar 2024]

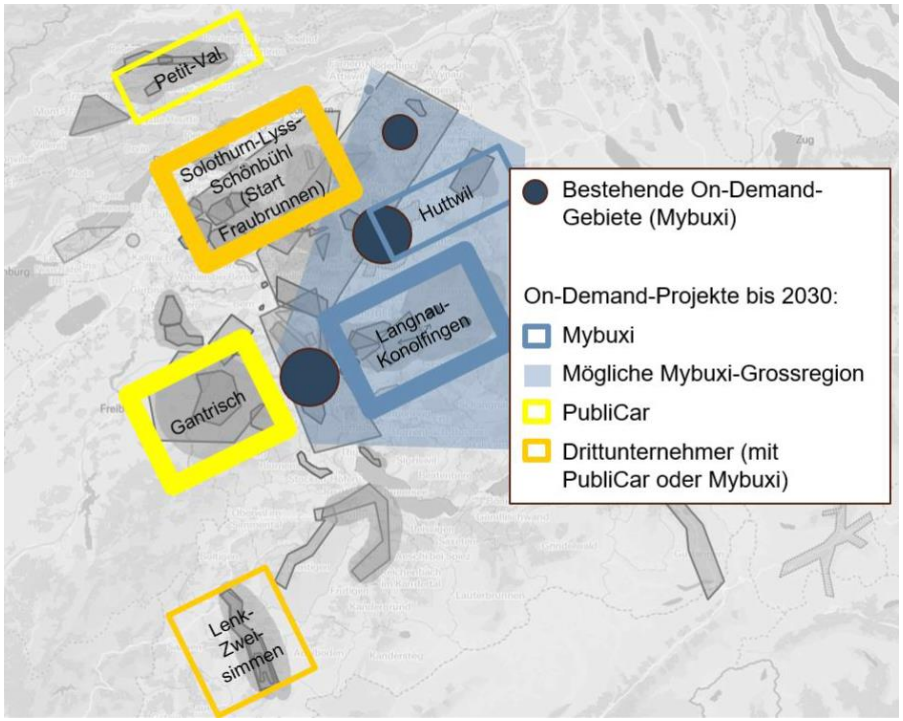


Abbildung 3: Überblick On-Demand-Angebote Bern bis 2030
[Quelle: On-Demand Kanton Bern, Zwischenbericht Phase 1 vom 07. Februar 2024]

Somit wurde mit der Studie ein Angebotsgebiet rund um Huttwil definiert. Das Konzept ist in der Abbildung 4 ersichtlich.

Raumstruktur

Streusiedlungsbiet mit den städtischen Dörfern Huttwil und Gondiswil gemäss Richtplan BE

Akteure

Gemeinde(n): Huttwil, Gondiswil, Auswil, Ufhusen (LU)
Region(en): Oberaargau, Kanton Luzern
Tourismus: Wandern, Biken, Trottifahren
Transportunternehmen: BLS, Busland, Pro Regio Huttwil
Synergien / weitere Nutzer*innengruppen:
- Schulen Primar in Huttwil, Gondiswil und Ufhusen (auch in Rohrbach)
- Alters- / Pflegeheime in Huttwil

Handlungsbedarf

- Auslöser aus Sicht Gemeinde: zum Ersatz des Bürgerbusses (Aufhebung 2024), Schülertransporte
- Möglicher Ansatz: Bürgerbus, Freizeitbus und die Linien 491 sowie 493 ersetzen, Abendangebot

Datengrundlagen:
- Bus Fahrplan 2024, Fahrplanfelder (www-öv-info.ch)
- Regionales Angebotskonzept Erfolgskontrolle 2024, November 2023

Besprechungsresultate

- Wanderbus hat heute eigentlich keinen guten Fahrplan (mitten am Tag), da Kompromiss zwischen morgens und mittags → Prüfung im RAK → On Demand Sitzung im Dez abwarten
- Bürgerbus: Fahrer wird altersbedingt aufhören, kein Ersatz
- On Demand mit 1 Fz und Schülertransport wenig sinnvoll da Verlust an Flexibilität
- Linie 483 nach Affoltern fährt im Tal, Hochweiler sind nicht erschlossen
- Huttwil Inseleffekt beheben mit Verbindung nach Affoltern (bestehender myBuxi Perimeter)
- Projektskizze auf erweitertem Perimeter, mit TU vorbesprechen

Abbildung 4: Konzept Mobility-On-Demand Huttwil
[Quelle: On-Demand Kanton Bern, Zwischenbericht Phase 1 vom 07. Februar 2024]

Am 15. Mai fand in Huttwil mit Vertretungen von 10 Gemeinden der Subregion Süd und 11 Gemeinden der Region Emmental ein Runder Tisch statt, wo das diesbezüglich mögliche Pilotvorhaben vorgestellt wurde. Diese Gemeinden haben bis am 30. Juni 2024 Gelegenheit, der RVK2 mitzuteilen, ob sie an einer Beteiligung an geplanten Pilotvorhaben konkret interessiert sind. Dieses wird bei positiven Rückmeldungen parallel zur Erarbeitung des laufenden RAK 2027-2030 stattfinden.

2.8 ÖV-Studie Untere Emme

Im Jahr 2015 wurde das Buskonzept für das untere Emmental entwickelt, das verschiedene Varianten zur verbesserten Anbindung des Gebiets an den öffentlichen Verkehr untersuchte. Seitdem haben sich die Rahmenbedingungen geändert, und es ist erforderlich, die Varianten erneut zu prüfen und neue Lösungen für das untere Emmental zu erarbeiten. Im Zuge der Entwicklung des Regionalen Angebotskonzepts 2027-2030 der Regionalkonferenz Emmental haben die Gemeinden die Möglichkeit genutzt, ihre Anliegen einzubringen. Dies führte zu verschiedenen Anliegen im unteren Emmental, die nun in einer gemeinsamen Studie untersucht werden sollen. Das Ziel dieser Studie ist es, die Grundlagen für ein geeignetes Konzept zu erarbeiten, um die Anliegen der Grenzgemeinden im unteren

Emmental zu prüfen und Lösungen zu finden, die eine möglichst umfassende Abdeckung des Transportbedarfs mit dem regulären Grundangebot gewährleisten.

Im Rahmen der ÖV-Studie Untere Emme wird auch die Buslinie Nr. 54: Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen der asm integriert und geprüft. Die Mitwirkung dazu wird separat via dem Mitwirkungsprozess der Region Emmental erfolgen, wo die betroffenen Gemeinden der Region Oberaargau miteingeladen werden.

2.9 Bürgerbus Gondiswil – Huttwil

Zwischen den Gemeinden Huttwil und Gondiswil besteht derzeit eine Bürgerbusverbindung (Linie 492), die bis Ende 2025 in Betrieb sein soll. Aufgrund eines familiären Schicksalsschlags hat die Jakob Schärli AG, die den Bürgerbusbetrieb für die Gemeinden Huttwil und Gondiswil durchführt, mitgeteilt, dass sie den bestehenden Leistungsauftrag aufheben und den Bürgerbusbetrieb einstellen möchte. Als vorläufige Massnahme haben die beteiligten Parteien eine gemeinsame Übergangslösung bis Ende 2024 vereinbart, um die Jakob Schärli AG zu entlasten und den Gemeinden Zeit zu geben, eine langfristige Nachfolgelösung zu erarbeiten. Seit dem 07.07.2023 wird der Betrieb des Bürgerbusses durch einen Unterakkordanten sichergestellt.

Die Gemeinden haben nun begonnen, eine Anschlusslösung zu planen, wobei das Hauptziel darin besteht, eine langfristige Lösung und eine stabile Verbindung zwischen den Gemeinden sicherzustellen.

BÜRGERBUS
079 530 10 10

Fahrplan

Bürgerbus Gondiswil – Huttwil

Gültig ab 10.12.2023

GH

An Samstagen, Sonntagen und allg. Feiertagen verkehrt der Bus gemäss Fahrplan unter nebenstehendem QR- Code und nur auf Bestellung (079 530 10 10).

Montag - Freitag ohne allg. Feiertage

→	1 R 10	3	5 R 10	7	9 R 10	11 R 10	13	15	17 R 10	19 R 10	21	23 R 10	25 R 10	27 R 10
Gondiswil, Gemeindehaus		07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	11:30	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
Gondiswil, Hünigen		07:01	08:01	09:01	10:01	11:01	11:31	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:01
Gondiswil, Haltestelle		07:03	08:03	09:03	10:03	11:03	11:33	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03	19:03
Huttwil, Schwende	06:34	07:04	08:04	09:04	10:04	11:04	11:34	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	19:04
Huttwil, Weieracker	06:35	07:05	08:05	09:05	10:05	11:05	11:35	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	19:05
Huttwil, Schwimmbad	06:36	07:06	08:06	09:06	10:06	11:06	11:36	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	19:06
Huttwil, Stadt	06:39	07:09	08:09	09:09	10:09	11:09	11:39	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	18:09	19:09
Huttwil, Bahnhof	06:42	07:12	08:12	09:12	10:12	11:12	11:42	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:12	19:12

←	2	4	6 R 10	8 R 10	10	12 R 10	14	16	18 R 10	20 R 10	22	24	26	28 R 10
Huttwil, Bahnhof	06:47	07:17	08:17	09:17	10:17	11:17	12:00	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:17	19:17
Huttwil, Stadt	06:48	07:18	08:18	09:18	10:18	11:18	12:01	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	19:18
Huttwil, Schwimmbad	06:50	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:02	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20
Huttwil, Weieracker	06:51	07:21	08:21	09:21	10:21	11:21	12:03	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21	18:21	19:21
Huttwil, Schwende	06:52	07:22	08:22	09:22	10:22	11:22	12:04	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22	19:22
Gondiswil, Haltestelle	06:54	07:24	08:24	09:24	10:24	11:24	12:06	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24	19:24
Gondiswil, Hünigen	06:55	07:25	08:25	09:25	10:25	11:25	12:08	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	19:25
Gondiswil, Gemeindehaus	06:58	07:28	08:28	09:28	10:28	11:28	12:10	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	19:28

Abbildung 5: Fahrplan Bürgerbus Gondiswil-Huttwil

2.10 Angebot E-Buxi

E-Buxi ist ein Transportdienst, der in den Gemeinden Herzogenbuchsee (mit Oberönz), Niederönz, Thörigen und Bettenhausen (mit Bollodingen) eine flexible Alternative zum Privatauto bietet. Als gemeinsames Projekt des Vereins E-Buxi mit Sitz in Herzogenbuchsee, der Dachorganisation MyBuxi und den beteiligten Gemeinden, zielt E-Buxi darauf ab, Einwohnern und Besuchern einen bedarfsgerechten Transport anzubieten, der auf dem Prinzip der Nachbarschaftshilfe basiert und nicht auf Profit ausgerichtet ist.

Die Funktionsweise von E-Buxi ist darauf ausgerichtet, den individuellen Bedürfnissen gerecht zu werden. Elektrische Minivans sind auf Bestellung verfügbar und bedienen eine Vielzahl virtueller Haltestellen im Betriebsgebiet. Die bevorzugte Buchungsmethode erfolgt über die MyBuxi-App, wodurch Fahrgäste stets aktuelle Informationen erhalten. Alternativ ist auch eine telefonische Buchung möglich, jedoch mit möglichen Wartezeiten.

Analog dem vorgesehenen Pilotvorhaben in der Subregion Süd ist seitens der RVK2 vorgesehen, ein ähnliches Vorhaben in der Subregion West als Erweiterung des bisherigen E-Buxi Dienstes zu planen. Am 28. Mai 2024 wurden daher Vertretungen der Gemeinden der Subregion West plus (auf deren Wunsch) einer Gemeinde aus der Subregion Ost das

Vorhaben ebenfalls an einem Runden Tisch vorgestellt. Diese Gemeinden haben bis am 31. Juli 2024 Gelegenheit, der RVK2 mitzuteilen, ob sie an einer Beteiligung an geplanten Versuchsvorhaben konkret interessiert sind. Dieses wird bei positiven Rückmeldungen parallel zur Erarbeitung des laufenden RAK 2027-2030 stattfinden.

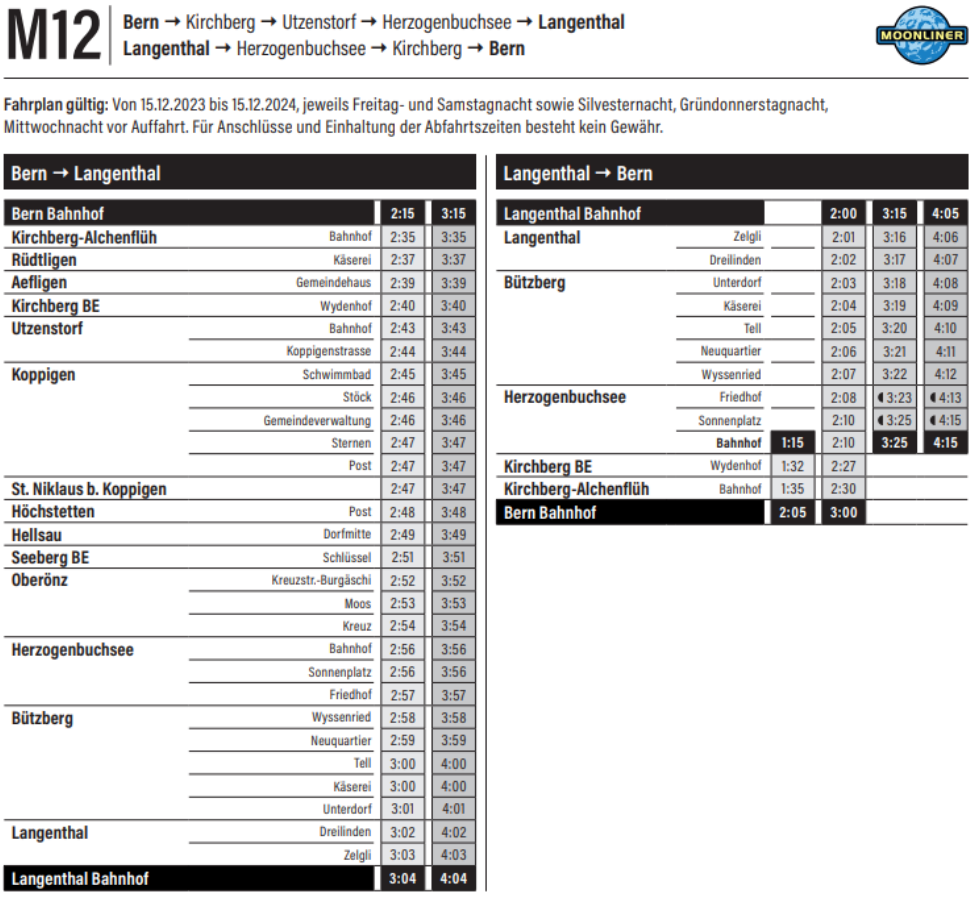
2.11 Moonliner Angebot

Für die Region Oberaargau ist auch das Moonliner-Angebot und seine Verbindungen nach Bern von grosser Bedeutung. Das Moonliner-Angebot gilt freitags- und samstagnachts. Derzeit verkehren drei Moonliner-Linien in der Region Oberaargau

- M12 Bern-Kirchberg-Utzenstorf-Herzogenbuchsee-Langenthal-Herzogenbuchsee-Kirchberg-Bern
- M 52 Solothurn-Luterbach-Wangena.A.-Oensingen-Niederbipp-Oberbipp-Solothurn
- M 53 Solothurn-Biberist-Kriegstetten-Subingen-Herzogenbuchsee-Aeschi

Die Moonliner-Linie M12 ist eine wichtige Verbindung zwischen der Region Oberaargau und der Stadt Bern. Die Linie fährt zweimal pro Nacht von Bern nach Langenthal (um 2:15 Uhr und um 3:15 Uhr). Von Langenthal nach Bern besteht nur einmal pro Nacht eine Verbindung (um 2:00 Uhr). Für die verbleibenden zwei Verbindungen müssen Passagiere, die nach Bern möchten, in Herzogenbuchsee umsteigen (Abfahrt von Langenthal um 3:15 Uhr und um 4:05 Uhr).

Anders als die restlichen Prüfvorhaben wurde entschieden, dass die Prüfergebnisse der Moonliner-Angebote direkt kantonsseitig in Koordination mit den jeweils davon direkt betroffenen Regionen erfolgt. Für die Regionen Emmental und Oberaargau ist dies Prüfung am 27. Juni 2024 vorgesehen. Dabei wurde bereits mitgeteilt, dass auf ein seitens der Region Emmental beantragtes neues Moonliner-S-Bahnangebot Bern-Burgdorf-Langenthal verzichtet wird. Weiter seien infolge einer etwas anderen Routenverbindung längere Fahrzeiten in den Oberaargau zu erwarten.



M12 | **Bern** → Kirchberg → Utzenstorf → Herzogenbuchsee → **Langenthal**
Langenthal → Herzogenbuchsee → Kirchberg → **Bern**

MOONLINER

Fahrplan gültig: Von 15.12.2023 bis 15.12.2024, jeweils Freitag- und Samstagnacht sowie Silvesternacht, Gründonnerstagnacht, Mittwochnacht vor Auffahrt. Für Anschlüsse und Einhaltung der Abfahrtszeiten besteht kein Gewähr.

Bern → Langenthal

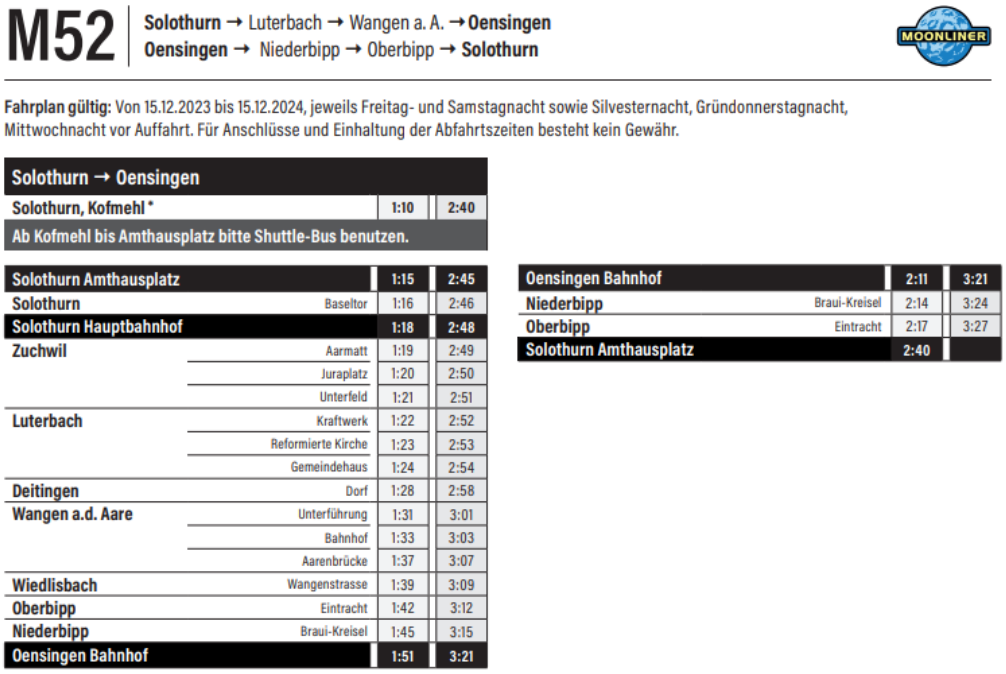
Bern Bahnhof		2:15	3:15	
Kirchberg-Alchenflüh	Bahnhof	2:35	3:35	
Rüdtligen	Käserei	2:37	3:37	
Aefligen	Gemeindehaus	2:39	3:39	
Kirchberg BE	Wydenhof	2:40	3:40	
Utzenstorf	Bahnhof	2:43	3:43	
	Koppigenstrasse	2:44	3:44	
Koppigen	Schwimmbad	2:45	3:45	
	Stöck	2:46	3:46	
	Gemeindeverwaltung	2:46	3:46	
	Sternen	2:47	3:47	
	Post	2:47	3:47	
St. Niklaus b. Koppigen		2:47	3:47	
Höchstetten	Post	2:48	3:48	
Hellsau	Dorfmitte	2:49	3:49	
Seeberg BE	Schlüssel	2:51	3:51	
Oberönz	Kreuzstr.-Burgäschi	2:52	3:52	
	Moos	2:53	3:53	
	Kreuz	2:54	3:54	
Herzogenbuchsee	Bahnhof	2:56	3:56	
	Sonnenplatz	2:56	3:56	
	Friedhof	2:57	3:57	
Bützberg	Wyssenried	2:58	3:58	
	Neuquartier	2:59	3:59	
	Tell	3:00	4:00	
	Käserei	3:00	4:00	
	Unterdorf	3:01	4:01	
Langenthal	Dreilinden	3:02	4:02	
	Zelgli	3:03	4:03	
Langenthal Bahnhof		3:04	4:04	

Langenthal → Bern

Langenthal Bahnhof			2:00	3:15	4:05
Langenthal	Zelgli		2:01	3:16	4:06
	Dreilinden		2:02	3:17	4:07
Bützberg	Unterdorf		2:03	3:18	4:08
	Käserei		2:04	3:19	4:09
	Tell		2:05	3:20	4:10
	Neuquartier		2:06	3:21	4:11
	Wyssenried		2:07	3:22	4:12
Herzogenbuchsee	Friedhof		2:08	◖3:23	◖4:13
	Sonnenplatz		2:10	◖3:25	◖4:15
	Bahnhof	1:15	2:10	3:25	4:15
Kirchberg BE	Wydenhof	1:32	2:27		
Kirchberg-Alchenflüh	Bahnhof	1:35	2:30		
Bern Bahnhof		2:05	3:00		

Abbildung 6: Moonliner M12

Die Moonliner-Linie M52 verbindet die Stadt Solothurn mit der Gemeinde Oensingen. Auf dem Weg nach Oensingen hält sie in der Region Oberaargau in Wangen a.A., Wiedlisbach, Oberbipp und Niederbipp. Die Linie nach Oensingen verkehrt zweimal in der Nacht (um 1:15 Uhr und um 2:45 Uhr). Die Verbindung von Oensingen nach Solothurn verkehrt nur einmal pro Nacht (um 2:11 Uhr) und hält nur in Niederbipp und Oberbipp. Die Verbindung um 3:21 Uhr von Oensingen endet lediglich in Oberbipp und führt nicht bis zur Stadt Solothurn.



M52 | **Solothurn** → Luterbach → Wangen a. A. → **Oensingen**
Oensingen → Niederbipp → Oberbipp → **Solothurn**

MOONLINER

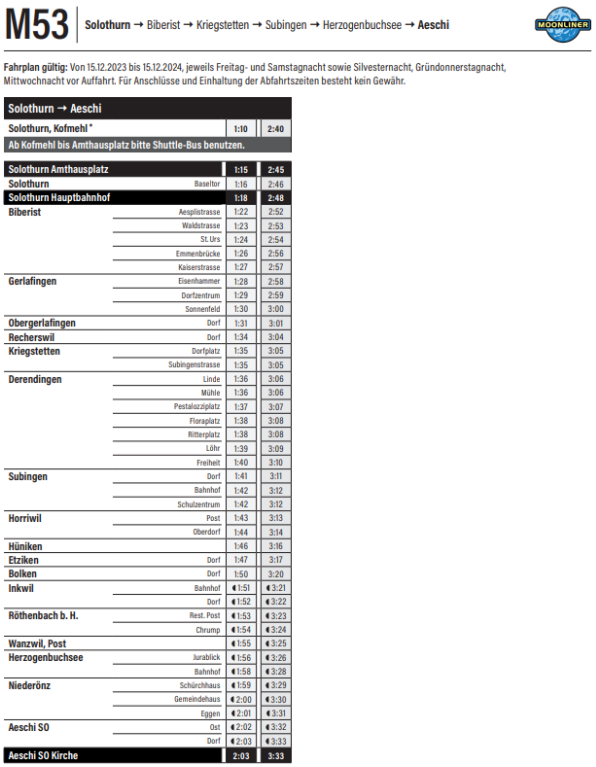
Fahrplan gültig: Von 15.12.2023 bis 15.12.2024, jeweils Freitag- und Samstagnacht sowie Silvesternacht, Gründonnerstagnacht, Mittwochnacht vor Auffahrt. Für Anschlüsse und Einhaltung der Abfahrtszeiten besteht kein Gewähr.

Solothurn → Oensingen			
Solothurn, Kofmehl *		1:10	2:40
Ab Kofmehl bis Amthausplatz bitte Shuttle-Bus benutzen.			
Solothurn Amthausplatz		1:15	2:45
Solothurn	Baseltor	1:16	2:46
Solothurn Hauptbahnhof		1:18	2:48
Zuchwil	Aarmatt	1:19	2:49
	Juraplatz	1:20	2:50
	Unterfeld	1:21	2:51
Luterbach	Kraftwerk	1:22	2:52
	Reformierte Kirche	1:23	2:53
	Gemeindehaus	1:24	2:54
Deitingen	Dorf	1:28	2:58
Wangen a.d. Aare	Unterführung	1:31	3:01
	Bahnhof	1:33	3:03
	Aarenbrücke	1:37	3:07
Wiedlisbach	Wangenstrasse	1:39	3:09
Oberbipp	Eintracht	1:42	3:12
Niederbipp	Braui-Kreisel	1:45	3:15
Oensingen Bahnhof		1:51	3:21

Oensingen Bahnhof		2:11	3:21
Niederbipp	Braui-Kreisel	2:14	3:24
Oberbipp	Eintracht	2:17	3:27
Solothurn Amthausplatz		2:40	

Abbildung 7: Moonliner M52

Die Moonliner-Linie M53 verbindet die Stadt Solothurn mit der Gemeinde Herzogenbuchsee und führt weiter nach Aeschi SO. Die Linie verkehrt nur in einer Fahrtrichtung (von Solothurn nach Aeschi). In der Region Oberaargau hält die Linie in Inkwil, Herzogenbuchsee und Niederönz. Die Linie nach Aeschi verkehrt zweimal in der Nacht (um 1:15 Uhr und um 2:45 Uhr).



M53 | **Solothurn** → Biberist → Kriegstetten → Subingen → Herzogenbuchsee → **Aeschi**

MOONLINER

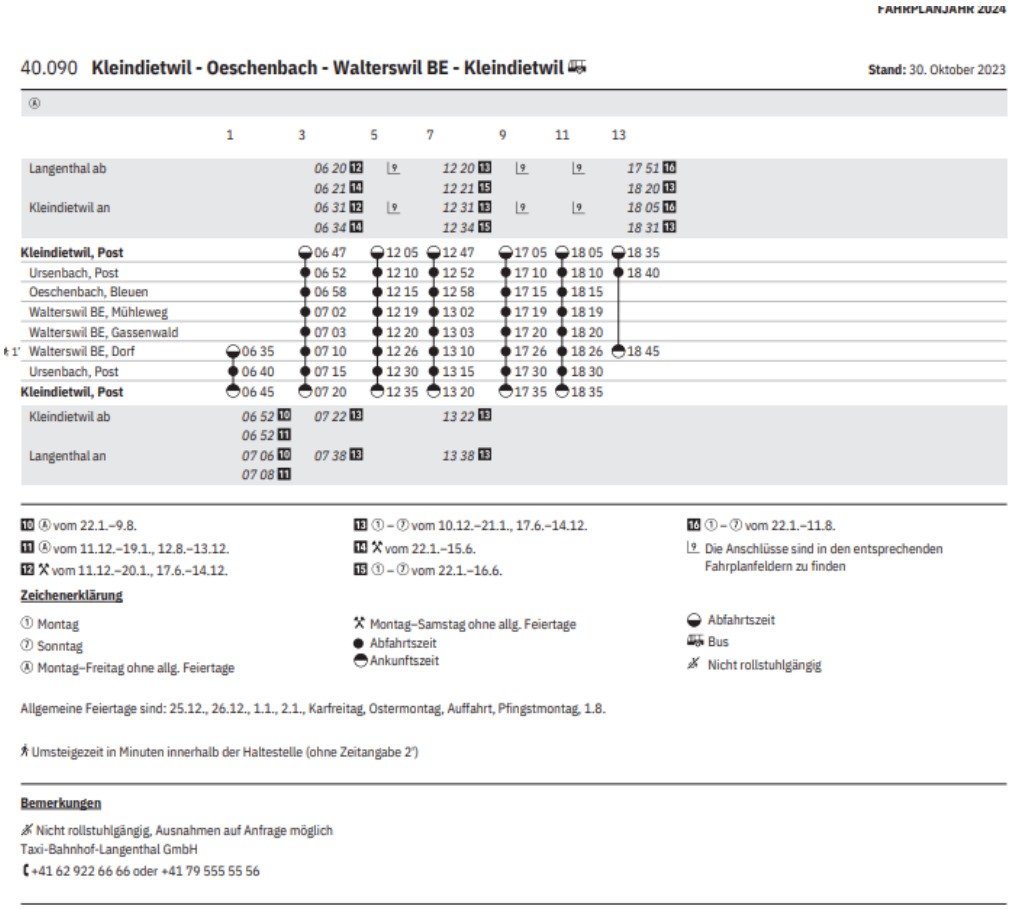
Fahrplan gültig: Von 15.12.2023 bis 15.12.2024, jeweils Freitag- und Samstagnacht sowie Silvesternacht, Gründonnerstagnacht, Mittwochnacht vor Auffahrt. Für Anschlüsse und Einhaltung der Abfahrtszeiten besteht kein Gewähr.

Solothurn → Aeschi			
Solothurn, Kofmehl *		1:10	2:40
Ab Kofmehl bis Amthausplatz bitte Shuttle-Bus benutzen.			
Solothurn Amthausplatz		1:15	2:45
Solothurn	Baseltor	1:16	2:46
Solothurn Hauptbahnhof		1:18	2:48
Biberist	Aespli-strasse	1:22	2:52
	Waldstrasse	1:23	2:53
	St. Urs	1:24	2:54
	Emmenbrücke	1:26	2:56
	Kaiserstrasse	1:27	2:57
Gerlafingen	Eisenhammer	1:28	2:58
	Dorfzentrum	1:29	2:59
	Sonnenfeld	1:30	3:00
Obergerlafingen	Dorf	1:31	3:01
Recherswil	Dorf	1:34	3:04
Kriegstetten	Dorfplatz	1:35	3:05
	Subingenstrasse	1:35	3:05
Derendingen	Linde	1:36	3:06
	Mühle	1:36	3:06
	Pestalozzi-platz	1:37	3:07
	Floraplatz	1:38	3:08
	Ritterplatz	1:38	3:08
	Löhr	1:39	3:09
	Freiheit	1:40	3:10
Subingen	Dorf	1:41	3:11
	Bahnhof	1:42	3:12
	Schulzentrum	1:42	3:12
Horriwil	Post	1:43	3:13
	Oberdorf	1:44	3:14
Hüniken		1:46	3:16
Etziken	Dorf	1:47	3:17
Bolken	Dorf	1:50	3:20
Inkwil	Bahnhof	◖1:51	◖3:21
	Dorf	◖1:52	◖3:22
Röthenbach b. H.	Rest. Post	◖1:53	◖3:23
	Chrump	◖1:54	◖3:24
Wanzwil, Post		◖1:55	◖3:25
Herzogenbuchsee	Jurablick	◖1:56	◖3:26
	Bahnhof	◖1:58	◖3:28
Niederönz	Schürchhaus	◖1:59	◖3:29
	Gemeindehaus	◖2:00	◖3:30
	Eggen	◖2:01	◖3:31
Aeschi SO	Ost	◖2:02	◖3:32
	Dorf	◖2:03	◖3:33
Aeschi SO Kirche		2:03	3:33

Abbildung 8: Moonliner M53

2.12 Bürgerbus Kleindietwil-Oeschenbach-Walterswil BE-

Seit fast zwei Jahrzehnten verkehrt ein Bürgerbus zwischen den Gemeinden Ursenbach, Walterswil und Oeschenbach und transportiert die Bevölkerung zum Bahnhof Kleindietwil und zurück.



FAHRPLANJAHR 2024

40.090 **Kleindietwil - Oeschenbach - Walterswil BE - Kleindietwil** **Stand:** 30. Oktober 2023

Ⓐ

	1	3	5	7	9	11	13
Langenthal ab		*06 20* 12	|9	*12 20* 13	|9	|9	*17 51* 16
		06 21 14		*12 21* 15			*18 20* 13
Kleindietwil an		*06 31* 12	|9	*12 31* 13	|9	|9	*18 05* 16
		06 34 14		*12 34* 15			*18 31* 13
Kleindietwil, Post		06 47	12 05	12 47	17 05	18 05	18 35
Ursenbach, Post		06 52	12 10	12 52	17 10	18 10	18 40
Oeschenbach, Bleuen		06 58	12 15	12 58	17 15	18 15	
Walterswil BE, Mühleweg		07 02	12 19	13 02	17 19	18 19	
Walterswil BE, Gassenwald		07 03	12 20	13 03	17 20	18 20	
1' Walterswil BE, Dorf	06 35	07 10	12 26	13 10	17 26	18 26	18 45
Ursenbach, Post	06 40	07 15	12 30	13 15	17 30	18 30	
Kleindietwil, Post	06 45	07 20	12 35	13 20	17 35	18 35	
Kleindietwil ab	*06 52* 10	*07 22* 13		*13 22* 13			
	06 52 11						
Langenthal an	*07 06* 10	*07 38* 13		*13 38* 13			
	07 08 11						

10 Ⓐ vom 22.1.–9.8.
11 Ⓐ vom 11.12.–19.1., 12.8.–13.12.
12 ⚒ vom 11.12.–20.1., 17.6.–14.12.
13 ① – ⑦ vom 10.12.–21.1., 17.6.–14.12.
14 ⚒ vom 22.1.–15.6.
15 ① – ⑦ vom 22.1.–16.6.
16 ① – ⑦ vom 22.1.–11.8.
\|9 Die Anschlüsse sind in den entsprechenden Fahrplanfeldern zu finden

Zeichenerklärung

① Montag
⑦ Sonntag
Ⓐ Montag–Freitag ohne allg. Feiertage
⚒ Montag–Samstag ohne allg. Feiertage
● Abfahrtszeit
◓ Ankunftszeit
◒ Abfahrtszeit
Bus
Nicht rollstuhlgängig

Allgemeine Feiertage sind: 25.12., 26.12., 1.1., 2.1., Karfreitag, Ostermontag, Auffahrt, Pfingstmontag, 1.8.

Umsteigezeit in Minuten innerhalb der Haltestelle (ohne Zeitangabe 2')

Bemerkungen

Nicht rollstuhlgängig, Ausnahmen auf Anfrage möglich
Taxi-Bahnhof-Langenthal GmbH
+41 62 922 66 66 oder +41 79 555 55 56

Abbildung 9: Fahrplan Bürgerbus

Die aktuellen Betreiber können das Angebot aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr aufrechterhalten. Obwohl eine Leistungsvereinbarung bis Ende 2025 besteht, möchten sie aus persönlichen Gründen bereits Ende 2024 aufhören. Die Suche nach einem neuen Betreiber war erfolglos, und das einzige vorliegende Angebot ist wesentlich teurer als zuvor. Der Bürgerbus wird zwar von einigen Bürgern genutzt, aber während der Schulzeiten hauptsächlich von Schülern des Oberstufenzentrums Kleindietwil.

3 Regionales Angebotskonzept 2022 – 2025

3.1 Liste mit Anträgen vom RAK

In den folgenden Tabellen sind der Anträge der RVK 2 aus dem Regionalen Angebotskonzept 2022 – 2025 und den Umsetzungsstand ersichtlich.

3.1.1 Bahnlinien

Tabelle 1: Anträge 2022 – 2025, Bahnlinien

Anträge aus dem regionalen Angebotskonzept 2022-2025					
Nr.	**Linie**	**Strecke**	**Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2022 - 2025**	**Priorität**	**Zielerreichung**
Bahnlinien					
1	440 (S6 /S7)	Langenthal - Huttwil	Durchgehender 30' Takt vor 16.00 Uhr an Samstagen (10 zusätzliche Kurspaare)	1	**noch nicht umgesetzt; gemäss dem ÖV-Beschluss wird die Massnahme per Fahrplan 2025 umgesetzt**
2	440 (S6 /S7)	Langenthal - Huttwil	Durchgehender 30'-Takt Langenthal-Huttwil vor 16:00 Uhr an Sonntagen mit 8 zusätzlichen Kurspaaren	1	**nicht umgesetzt**
3	440 (S6 /S7)	Langenthal - Huttwil	Ausdehnung 30'-Takt Langenthal-Huttwil mit 4 zusätzlichen Kurspaaren von 20:00 Uhr bis Mitternacht	1	**nicht vollständig umgesetzt; gemäss dem ÖV-Beschluss wird per Fahrplan 2025 ein zusätzliches Zugspaar im ½ Takt von 20 - 21 Uhr von Mo-Sa umgesetzt**

3.1.2 Buslinien

Tabelle 2: Anträge 2022 - 2025, Buslinien

Buslinien					
4	51	Melchnau - Gross-dietwil	Aufhebung Linienabschnitt Melchnau–Altbüron–Grossdietwil	1	**umgesetzt;**
5	51	Langenthal - Melchnau	Anschlussoptimierung Melchnau in Langenthal und Verdichtung Angebot Langenthal Bahnhof - Zentrum (Verdichtung Angebot Linie 63)	1	**umgesetzt**
6	51	Herzogenbuchsee - Langenthal	Einführung von 5 zusätzlichen Verdichtungskursen Herzogenbuchsee–Langenthal zur Erhöhung der ÖV-Güteklasse des ESP Oberhard von Klasse D auf Klasse C	1	**nicht umgesetzt**
7	51	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee	Zusatzkurse/Entlastungskonzept Wangen a.A.– Herzogenbuchsee HVZ Morgen aus Kapazitätsgründen (Gegenstand ordentliches Bestellverfahren)	1	**umgesetzt**
8	52	Langenthal - Thunstetten	Neue Linienführung zwischen Langenthal und Thunstetten gemäss Konzept "Buslinienführung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018	1	**nicht umgesetzt; wird im Rahmen der Massnahmen der Verkehrslösung Langenthal umgesetzt**
9	52	Langenthal - Thunstetten	Verlängerung Linienabschnitt Langenthal Bahnhof–Thunstetten von Thunstetten Schloss nach Bützberg	1	**umgesetzt;**
10	52	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal	Neue Linienführung zwischen Langenthal Bahnhof und Langenthal Dennli gemäss Konzept "Buslinien-führung und Haltestellen Langenthal sowie Überprüfung Linie 52" vom 22. Oktober 2018	1	**nicht umgesetzt; wird im Rahmen der Massnahmen der Verkehrslösung Langenthal umgesetzt**
11	52	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal	Ausbau Abendangebot Herzogenbuchsee – Langenthal bis 23 Uhr mit 2.5 zusätzlichen Kurspaaren	1	**nicht umgesetzt**
12	54	Herzogenbuchsee–Seeberg– Wynigen	1. Integration separate Schulbusse in Grundangebot durch Anpassung Angebot heutige Zusatzleistungen am Morgen und Mittag, Montag bis Freitag 2. Ganzjährige Führung Zusatzleistungen Morgen und Mittag Montag bis Freitag (heute nur während Schulzeiten)	1	**Umgesetzt**
13	54	Herzogenbuchsee–Seeberg– Wynigen	1. Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag mit je 1 Kurspaar 2. Verschiebung heute letztes Kurspaar zwischen 22 und 23 Uhr in Zeitfenster 20 und 21 Uhr	1	**1.nicht umgesetzt** **2. umgesetzt**

14	58	Farnern - Wiedlisbach - Wangen a.A.	1. Aufhebung heutiger Linienast Rumisberg–Wolfisberg 2. Überführung heutiger Bedarfsfahrplan Montag bis Freitag in Taktfahrplan mit Taktwechsel am Mittag 3. Midi-/Standardbuslinie mit 14 Kurspaaren zwischen 6 und 20 Uhr (Mo–Fr)	1	**umgesetzt**
15	63 / 64	Industrie Nord–Bahnhof–Spital Schoren– Bahnhof–Lotzwil Unterdorf	Ausbau Sonntagsangebot mit Bedienung aller Linienäste – im 60'-Takt 8–11 und 17–22 Uhr – im 30'-Takt 11–17 Uhr	1	**nicht umgesetzt**
16	63 / 64	Industrie Nord–Bahnhof–Spital Schoren– Bahnhof–Lotzwil Unterdorf	Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag – im 30'-Takt bis 20 Uhr – im 60'-Takt bis 23 Uhr	1	**nicht umgesetzt**
17	64	Schoren– Bahnhof–Lotzwil Unterdorf	1. Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4 2. Beschränkung auf Streckenabschnitt Langenthal Bahnhof–Lotzwil Nord / Porzi (Verzicht Bedienung Schorenquartier) 3. Einführung 15'-Takt ganztags mit Aufteilung in zwei Linienäste (Lotzwil Unterdorf und Langenthal Bahnhof Süd)	1	**nicht umgesetzt; wird im Rahmen der Massnahmen des 3. Agglomerationsprogramms umgesetzt**
18	491	Huttwil– Eriswil	Aufhebung von 3 Kursen am Mittag: – Huttwil ab 12.17 Uhr – Huttwil ab 13.17 Uhr – Eriswil ab 13.28 Uhr	1	**umgesetzt; gemäss dem ÖV-Beschluss wird die Massnahme umgesetzt**
19	493	Huttwil– Wyssachen	1. Einführung Rundkurs Huttwil–Wyssachen–Eriswil–Huttwil am Mittag Montag bis Freitag 2. Einführung zusätzliches Kurspaar zwischen 11.15 und 11.45 Uhr 3. Einführung weiterer Rundkurse Huttwil– Wyssachen–Eriswil–Huttwil Montag bis Freitag am Nachmittag und Vormittag als Option	1	**nicht umgesetzt**

4 Erfolgskontrolle

Die Erfolgskontrolle wurde anhand der Daten von 2023 durchgeführt. Im April 2024 lieferten die Transportunternehmen BLS AG und asm ag die aktuellen Zahlen nach. Diese wurden bei der Bearbeitung des Projekts berücksichtigt. Vergleich Zielerreichung 2018 – 2023.

4.1 Vergleich Zielerreichung 2018-2023 und Veränderungen

Datenangeben:

- 2018 Regionales Angebotskonzept 2022 – 2025, Kap 3.2.1.
- 2023 Liste AÖV mit dem aktuellen Zahlen von Transportunternehmen

(*)Legende:

- *asm* *Aare Seeland mobil AG*
- *QS* *Querschnitt*
- *AUSL* *Auslastung*
- *KDG* *Kostendeckungsgrad*
- ↓ *Verschlechterung*
- — *Keine Veränderung*
- ↑ *Verbesserung*

Tabelle 3: Vergleich Zielerreichung

TU	Fahrplanfeld	Linienbezeichnung	Kurspaare max. QS*		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2023		Veränderung 2018 - 2023	
			2018	2023	2018	2023	AUSL*	KDG*	AUSL	KDG
SBB AG	410	410 R Biel/Bienne - Solothurn - Olten	38.0	58.0	3	4	orange	grün	↓	—
ASM	413 /S11	413 S11 Solothurn - Oensingen - Langenthal	37.0	37.0	3	3	orange	orange	↓	—
ASM	414 / S12	414 S12 Langenthal - St. Urban Ziegelei	35.0	36.0	3	3	rot	orange	↓	—
BLS AG	440	440 S7 Langenthal - Huttwil - Wolhusen (Verdichtungen)	34.5	17.0	3	2	grün	orange	↓	—
BLS AG	440	440 S6 Langenthal - Huttwil - Wolhusen	34.5	18.0	3	2	grün	orange	↓	—
Busland AG	30.483	30.483 483 Sumiswald-Grünen - Affoltern-W. - Huttwil	18.5	18.5	2	2	rot	orange	↓	—
Busland AG	30.491	30.491 491 Huttwil - Eriswil	19.5	18.5	2	2	rot	rot	—	—
Busland AG	30.493	30.493 493 Huttwil - Wyssachen	12.0	12.5	1	1	orange	rot	—	—
BSU	40.005	40.005 5/7 Solothurn - Herzogenbuchsee	67.0	68.0	4	4	orange	orange	—	—
ASM	40.051	40.051 51 Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	42.0	42.5	4	4	orange	orange	—	—
ASM	40.051	40.051 51 Langenthal - Melchnau	33.0	32.0	3	3	rot	orange	↓	—
ASM	40.052	40.052 52 Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	16.0	16.0	2	2	orange	orange	—	—
ASM	40.054	40.054 54 Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen	17.0	17.5	2	2	rot	rot	—	↓
ASM	40.058	40.058 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern	15.0	14.0	1	1	rot	rot	↓	↓
ASM	40.063	40.063 63 Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	56.0	56.0	4	4	grün	grün	↑	—
ASM	40.064	40.064 64 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	28.0	28.0	3	3	orange	orange	—	—

4.2 Bandbreite der Abweichungen bezüglich Auslastung 2023

Tabelle 4: Abweichungen Auslastung 2023

TU	Fahrplan-feld	Linienbezeichnung	Anzal Pers. Pro Kurs			Würdigung
			Min.-Wert	Ziel-Wert	Anz.Pers. pro Kurs	
SBB AG	410	410 R Biel/Bienne - Solothurn - Olten	30	50	47.2	Minimalwert gut erreicht
ASM	413	413 S11 Solothurn - Oensingen - Langenthal	20	30	26.6	Minimalwert gut erreicht
ASM	414 / S12	414 S12 Langenthal - St. Urban Ziegelei	30	50	16.3	Minimalwert deutlich nicht erreicht
BLS AG	440 / S12	440 S7 Langenthal - Huttwil - Wolhusen (Verdichtungen)	20	35	56.5	Zielwert gut erreicht
BLS AG	440	440 S6 Langenthal - Huttwil - Wolhusen	20	35	51.4	Zielwert gut erreicht
Busland AG	30.483	30.483 483 Sumiswald-Grünen - Affoltern-W. - Huttwil	6	10	5.9	Minimalwert knapp nicht erreicht
Busland AG	30.491	30.491 491 Huttwil - Eriswil	6	10	4.8	Minimalwert nicht erreicht
Busland AG	30.493	30.493 493 Huttwil - Wyssachen	4	6	4.5	Minimalwert erreicht
BSU	40.005	40.005 5/7 Solothurn - Herzogenbuchsee	12	20	17.8	Minimalwert erreicht
ASM	40.051	40.051 51 Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	10	16	12.7	Minimalwert erreicht
ASM	40.051	40.051 51 Langenthal - Melchnau	8	13	7.0	Minimalwert nicht erreicht
ASM	40.052	40.052 52 Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	6	10	5.9	Minimalwert knapp nicht erreicht
ASM	40.054	40.054 54 Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen	6	10	4.5	Minimalwert nicht erreicht
ASM	40.058	40.058 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern	4	6	4.7	Minimalwert erreicht
ASM	40.063	40.063 63 Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	8	13	13.0	Zielwert erreicht
ASM	40.064	40.064 64 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	8	13	9.4	Minimalwert erreicht

5 Mittel- bis langfristige Angebotsvorstellung

5.1 Handlungsbedarf ÖV

Die Optimierung des öffentlichen Verkehrs im Oberaargau ist entscheidend für eine effiziente Mobilität in der Region. Das Grundnetz muss erhalten und verbessert werden, insbesondere mit Blick auf gute Anschlussmöglichkeiten an Umsteigeorten. In Gemeinden mit wichtigen Wohn- und Arbeitsstandorten ist eine bessere ÖV-Erschliessung dringend erforderlich. Eine gezielte Verbesserung kann nicht nur den Verkehr entlasten und die Umwelt schonen, sondern auch die Attraktivität der Region als Wohn- und Arbeitsort steigern. Dabei müssen auch die Bedürfnisse spezifischer Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden, um eine barrierefreie und zugängliche Mobilität für alle zu gewährleisten. Letztlich ist die Optimierung des ÖV-Netzes ein wichtiger Schritt hin zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität in der Region Oberaargau.

5.2 Handlungsbedarf ÖV Angebot am Wochenende (Sonntagsangebot)

Das aktuelle Wochenendangebot (insbesondere das Sonntagsangebot) in der Region Oberaargau entspricht nicht den minimalen Anforderungen. Es ist stark eingeschränkt, weshalb eine Optimierung dringend erforderlich ist. Die minimalen Anforderungen, wie zum Beispiel stündliche Verbindungen zu wichtigen Haltestellen und Bahnhöfen, müssen in der Region gewährleistet werden.

5.3 Mobility-On-Demand Angebote

Die Entwicklung von Mobility-On-Demand-Angeboten in der Region Oberaargau ist ein wichtiger Schritt hin zu einer flexibleren und bedarfsgerechteren Mobilitätslösung für die Bevölkerung. Durch die Realisierung solcher Angebote können ~~wir~~ individuelle Transportbedürfnisse besser erfüllt und gleichzeitig die Effizienz des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden. Besonders in ländlichen Gebieten wie dem Oberaargau, wo die Anbindung an den öffentlichen Verkehr nicht so dicht ist wie in städtischen Zentren, können Mobility-On-Demand-Angebote eine wichtige Ergänzung darstellen. Sie ermöglichen es, auch entlegene Orte effektiv zu erschliessen und Menschen ohne eigenes Fahrzeug eine zuverlässige Mobilitätslösung anzubieten.

Die Entwicklung solcher Angebote erfordert jedoch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Behörden, den Verkehrsbetreibern, der Privatwirtschaft und der Bevölkerung.

6 Umfrage zum Regionales Angebotskonzept (RAK) 2027 – 2030

Im Rahmen des Projekts hat die Region Oberaargau 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 Befragung bestandet ausfolgende Hauptthemen:

- 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 Behindertengleichstellungsgesetzes

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.

6.1 Auswertung der Umfrage

Wichtige Erkenntnisse / Resultate aus der Umfrage:

- 2/3 der Befragten sind der Meinung, dass die Massnahmen aus dem RAK 2022 – 2025 (26) erneut im RAK 2027 -2030 aufgenommen werden sollten.
- Mehr als die Hälfte der Befragten sind der Meinung, dass in der Region Oberaargau weitere Prüfaufträge / Anträge im Rahmen der RAK 2027 – 2030 Erarbeitung geprüft werden müssen.
- Die Hälfte der Befragten sind der Meinung, dass Möglichkeiten für die Umsetzung (weiterer) Mobility-On-Demand Angebote in der Region Oberaargau bestehen.
- Ca. die Hälfte der Gemeinden sind der Meinung, dass die Schülertransporte mit benachbarten Gemeinden zu koordinieren sind.
- Die Gemeinden sind mit der Mitfinanzierung von Mobility-On-Demand Angeboten grundsätzlich einverstanden.

Anhand der Auswertung der Umfrage, der Projektbesprechungen mit der Region Oberaargau sowie der Analyse der Region Oberaargau und des bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzes wurden **20 mögliche (Prüf)Aufträge** definiert. Mehrere der Prüfaufträge wurden

schon mit dem RAK 2022 – 2025 (26) überprüft und als Anträge formuliert aber nicht umgesetzt oder wurden vom AÖV abgelehnt.

Die detaillierte Auswertung der Umfrage ist im **Anhang I** ersichtlich.

7 Prüfaufträge zum Regionales Angebotskonzept (RAK) 2027 – 2030

Die 20 definierten Prüfaufträge sind in der folgenden Liste ersichtlich.

Tabelle 5: Prüfaufträge RAK 2027 - 2030, Bahn- und Buslinien

Nr.	Linie	Strecke	Prüfauftrag	Prio.	Anmerkungen	Empfehlung als Antrag
Bahnlinien						
1	Kursbuch 440 Linie S6/S7	Langenthal - Huttwil	Sonntagsangebot Durchgehender 30' Takt Langenthal - Huttwil vor 16:00 Uhr an Sonntagen mit 8 zusätzlichen Kurspaaren	**1**	Bereits im RAK 2022 - 2025 erfasst Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant	**JA**
2	Kursbuch 440 Linie S6/S7	Langenthal - Huttwil	Abendangebot Ausdehnung 30'-Takt Langental-Huttwil mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 20:00 Uhr bis 22.00 Uhr (ev. Etappierung)	**1**	Bereits im RAK 2022 - 2025 erfasst.	**JA**
3	Kursbuch 414 Linie S12	Langenthal - St. Urban	Ausdehnung 30'-Takt Langenthal-St. Urban mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 22:00 Uhr bis Mitternacht	**2**		**JA**
4	Kursbuch 413 Linie S11	Diverse	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 413W: Zusätzlicher 30'-Takt ab Betriebsbeginn Linie 413A: 30'-Takt ab Betriebsbeginn bis 19.30 Uhr	**2**	Bereits im RAK 2022 - 2025 erfasst Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant	**JA**

Nr.	Linie	Strecke	Prüfauftrag	Prio.	Anmerkungen	Empfehlung als Antrag
Buslinien						
5A	Kursbuch 40.051 Linie 51	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee	Taktverdichtung auf 30 min. bzw. Minimum ein Stundentakt in allen Dörfern an Werktagen (Mo-Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr Linie 51 9.5 zusätzliche Kurspaare (Mo-Sa)	**2**		**JA**
5B	40.052 Linie 52	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (Mo-Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr Linie 52 1 zusätzliches Kurspaar (Mo-Fr) 7 zusätzliche Kurspaare (Sa)	**3**		**JA**
5C	*40.054 Linie 54*	*Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen*	*Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (Mo-Sa) ab 6 Uhr bis Mitternacht* *Linie 54 4 zusätzliche Kurspaare (Mo-Sa)*	***2***	*Nicht mehr Bestandteil, Buskonzept wird von Region Emmental untersucht.*	***NEIN***
6A	Kursbuch 40.051 Linie 51	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 51: durchgehender Stundentakt von 6 Uhr bis 22.00 Uhr	**2**	Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant	**JA**

6B	40.052 Linie 52	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 52: durchgehender Stundentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr	**2**	Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant	**JA**
6C	*40.054 Linie 54*	*Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen*	*Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 54: durchgehender Stundentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr.*	***2***	*Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant. Nicht mehr Bestandteil, Buskonzept wird von Region Emmental untersucht.*	***NEIN***
6D	*40.058 Linie 58*	*Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern*	*Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 58: durchgehender Stundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr*	***3***	*Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant*	***NEIN***
6E	40.063 Linie 63	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 63 und 64: Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Linie 63 und 64: Durchgehender Stundentakt von 19:30 Uhr bis Mitternacht	**1**	Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant	**JA**

6F	40.064 Linie 64	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 63 und 64: Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Linie 63 und 64: Durchgehender Stundentakt von 19:30 Uhr bis 22.00 Uhr	**2**	Zielerreichung unverändert, da Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant	**JA**
7	Kursbuch 40.051 Linie 51	Herzogenbuchsee - Langenthal	Taktverdichtung im Abschnitt Herzogenbuchsee - Langenthal Ausdehnung 15'-Takt Mo-Fr ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr (18 Kurspaare) (etappenweise Einführung: Mittag, Morgen, Abend)	**2**		**JA**
8	Kursbuch 40.051 Linie 51	Herzogenbuchsee - Langenthal	Taktverdichtung im Abschnitt Herzogenbuchsee - Melchnau Ausdehnung 30'-Takt am Samstag ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr (16 Kurspaare)	**1**		**JA**
9	*Kursbuch 40.058 Linie 58*	*Wangen a.A - Farnern*	*Taktverdichtung werktags um ca. 20:00 Uhr (1 Kurspaar zusätzlich)*	***3***	*Bereits im RAK 2022 -2025 erfasst*	***NEIN***
10	Kursbuch 40.058 Linie 58	Farnern-Wangen a.A.	Taktverdichtung der Linie 58 Mo-Sa min. Stundentakt ab 6 Uhr bis 19:30 Uhr Zusätzliche Abklärung des Erschliessungsbedarfes des Pflegeheims Dettenbühl und	**2**		**JA**

			Wiedlisbach (Schichtwechsel) 1 Kurspaar Mo-Fr 6 Kurspaare Sa			
11A	Kursbuch 40.063 Linie 63	Linie 63 Langenthal Industrie Nord - Bahnhof Spital	Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr	**1**	Bereits im RAK 2022 -2025 erfasst	**JA**
11B	Kursbuch 40.064 Linie 64	Linie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof-Lotzwil Unterdorf	Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr	**1**	Bereits im RAK 2022 -2025 erfasst	**JA**
12	Kursbuch 40.064 Linie 64	Langenthal Schoren-Bahnhof-Lotzwil Unterdorf	Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4	**2**	Bereits im RAK 2022 -2025 erfasst	**JA**
13	Kursbuch 30.491 Busland 491	Linie 491 Huttwil - Eriswil	Schliessung Taktlücken -Huttwil ab 09:45 Uhr -Huttwil ab 14:45 Uhr	**3**	Wird übergeordnet auch im Rahmen MoD betrachtet	**JA**
14	Kursbuch 30.493 Busland 493	Linie 493 Huttwil - Wyssachen	Schliessung Taktlücken -Huttwil ab 08:45 Uhr -Huttwil ab 10:45 Uhr -Huttwil ab 14:45 Uhr	**3**	Wird übergeordnet auch im Rahmen MoD betrachtet	**JA**
15	*Bürgerbus*	*Verlängerung und Anpassung der Linie*	*Prüfen Angebot in Gemeinde Gondiswil und Huttwil*	***3***		***Nein***
16	*Neue Buslinie*	*Neue Buslinie*	*Neue tangentiale Busverbindung zwischen den Gemeinden Huttwil und Wynigen zur besseren Anbindung nach Burgdorf und Bern*	***2***		***Nein***

Tabelle 6: Prüfaufträge RAK 2027 - 2030, Mobility On Demand

Mobility On Demand						
17	*Mobility On Demand*		*Prüfen Umsetzung Mobility - On - Demand Angebot im Raum Eriswil - Wyssachen - Huttwil (Anbindung Fritzenfluh)*	***2***		***NEIN***
18	*Mobility On Demand*		*Prüfen Umsetzung Mobility - On - Demand Angebot im Raum Walliswil b. N., Walliswil b.W. und Wangenried*	***3***		***NEIN***
19	*Mobility On Demand*		*Umsetzung der Mobility - On - Demand Erweiterung des E-Buxi Angebot im Raum Gemeinde Heimenhausen und Gemeinde Seeberg*	***3***	*Analyse und Überprüfung sowie Koordination der Buslinie 52 mit E-Buxi im Raum (Thörigen / Bettenhausen / Herzogenbuchsee)*	***NEIN***
20	*Mobility On Demand*		*Umsetzung der Mobility - On - Demand Wynau und Roggwil*	***3***		***NEIN***

Aufgrund der Prüfung und der Projektsitzungen mit dem Ausschuss der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau (A-RVK) wurde entschieden, mehrere Prüfaufträge nicht weiter zu verfolgen.

Da die Buslinie Nr. 54 im Rahmen des RAK der Region Emmental untersucht und überprüft wird, werden die Prüfaufträge für diese Buslinie nicht weiterbearbeitet. Ebenso wurde beschlossen, die Prüfaufträge zu Sonntags- und Abendangeboten für die Buslinie 58 nicht weiterzuverfolgen. Die Linie erreicht die angestrebten minimalen Werte nicht und soll daher nicht weiter ausgebaut werden.

Im Rahmen einer Potentialstudie zu den On-Demand Angeboten (vgl. Kp 2.7) wurde für die Region Oberaargau ein Anwendungsgebiet im Raum Huttwil definiert. Weiter wurde durch die Gemeinden im Raum Herzogenbuchsee Bedarf zur Prüfung des MoD Angebots angemeldet. Aktuell wird der Bedarf mit den betroffenen Gemeinden abgeklärt. Daher wurde beschlossen, die Prüfaufträge für MoD-Angebote sowie für Bürgerbusse und neue Buslinien nicht weiterzuverfolgen.

Ob sich im Raum Huttwil ein Pilotvorhaben Mobility-on-Demand Huttwil und das Vorhaben Bürgerbus Mobility-on-Demand Herzogenbuchsee realisieren lassen ist unklar und wird separat geklärt.

Die aktuellen Erkenntnisse aus den Drittstudien sind im Kapitel 2 festgehalten. Die detaillierte Überprüfung der Prüfaufträge ist im Bericht «Zusatzbericht Prüfaufträge» ersichtlich.

8 Anträge

8.1 Prioritätsstufen

Alle beantragten Massnahmen und Angebotsverbesserungen werden 3 Prioritätsstufen zugeteilt:

8.1.1 Anträge mit Priorität 1

- Angebotsausbauten oder Angebotsoptimierungen, die schon seit längerem unbestritten sind, aber aus finanziellen Gründen im letzten Angebotsbeschluss zurückgestellt werden mussten (Notwendigkeit mit einer positiven Erfolgskontrolle nachgewiesen, Zielvorgaben Auslastung und Kostendeckungsgrad in der Regel erreicht)
- Kapazitätssteigernde Massnahmen, die aufgrund der bereits bestehenden oder absehbaren Nachfrage zwingend erforderlich sein werden
- Massnahmen, die einen teilregionalen und nicht nur lokalen Nutzen auslösen
- Massnahmen aus bereits durchgeführten Planungen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2027–2030 umgesetzt werden sollen

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

8.1.2 Anträge mit Priorität 2

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

8.1.3 Anträge mit Priorität 3

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

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

8.2 Liste mit Anträgen aus den Prüfaufträgen

Tabelle 7: Anträge Bahnlinie

Nr.	Linie	Strecke	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
Bahnlinien					**IST**	**SOLL**
1	Kursbuch 440 Linie S6/S7	Langenthal - Huttwil	Sonntagsangebot Durchgehender 30' Takt Langenthal - Huttwil vor 16:00 Uhr an Sonntagen mit 8 zusätzlichen Kurspaaren	**1**	**3**	**3**
2	Kursbuch 440 Linie S6/S7	Langenthal - Huttwil	Abendangebot 1. Es wird beantragt, dass das 2025 umgesetzte Kurspaar 20-21 Uhr Mo-Fr auf So ausgedehnt wird. 2. Es wird ein 2. Kurspaar für die Zeit 21-22 Uhr Mo-So beantragt.	**1**	**3**	**3**
3	Kursbuch 414 Linie S12	Langenthal - St. Urban	Ausdehnung 30'-Takt Langenthal-St. Urban mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 22:00 Uhr bis Mitternacht	**2**	**3**	**3**
4	Kursbuch 413 Linie S11	Diverse	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: S11: Zusätzlicher 30'-Takt ab Betriebsbeginn S11: 30'-Takt ab Betriebsbeginn bis 19.30 Uhr	**2**	**3**	**3**

Tabelle 8: Anträge Buslinie

Bahnlinien					**IST**	**SOLL**
5A	Kursbuch 40.051 Linie 51	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee	Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (Mo-Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr Linie 51 zusätzliche Kurspaare (Mo-Sa)	**2**	**4**	**4**
5B	40.052 Linie 52	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (Mo-Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr Linie 52 1 zusätzliches Kurspaar (Mo-Fr) 7 zusätzliche Kurspaare (Sa)	**3**	**2**	**2**
6A	Kursbuch 40.051 Linie 51	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 51: durchgehender Stundentakt von 6 Uhr bis 22.00 Uhr	**2**	**4**	**4**
6B	40.052 Linie 52	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 52: durchgehender Stundentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr	**2**	**2**	**2**
6E	40.063 Linie 63	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 63 und 64: Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Linie 63 und 64: Durchgehender Stundentakt von 19:30 Uhr bis Mitternacht	**1**	**3**	**3**

6F	40.064 Linie 64	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 63 und 64: Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Linie 63 und 64: Durchgehender Stundentakt von 19:30 Uhr bis 22.00 Uhr	**2**	**3**	**3**
7	Kursbuch 40.051 Linie 51	Herzogenbuchsee - Langenthal	Taktverdichtung im Abschnitt Herzogenbuchsee - Langenthal Ausdehnung 15'-Takt Mo-Fr ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr (18 Kurspaare) (etappenweise Einführung: Mittag, Morgen, Abend)	**2**	**4**	**4**
8	Kursbuch 40.051 Linie 51	Herzogenbuchsee - Langenthal	Taktverdichtung im Abschnitt Herzogenbuchsee - Melchnau Ausdehnung 30'-Takt am Samstag ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr (16 Kurspaare)	**1**	**4**	**4**
10	Kursbuch 40.058 Linie 58	Farnern-Wangen a.A.	Taktverdichtung der Linie 58 Mo-Sa min. Stundentakt ab 6 Uhr bis 19:30 Uhr Zusätzliche Abklärung des Erschliessungsbedarfes des Pflegeheims Dettenbühl und Wiedlisbach (Schichtwechsel) 1 Kurspaar Mo-Fr 6 Kurspaare Sa	**2**	**1**	**1**
11A	Kursbuch 40.063 Linie 63	Linie 63 Langenthal Industrie Nord - Bahnhof Spital	Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr	**1**	**3**	**3**
11B	Kursbuch 40.064 Linie 64	Linie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof-Lotzwil Unterdorf	Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr	**1**	**3**	**3**

12	Kursbuch 40.064 Linie 64	Langenthal Schoren-Bahnhof-Lotzwil Unterdorf	Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4	**2**	**3**	**3**
13	Kursbuch 30.491 Busland 491	Linie 491 Huttwil - Eriswil	Schliessung Taktlücken -Huttwil ab 09:45 Uhr -Huttwil ab 14:45 Uhr	**3**	**2**	**2**
14	Kursbuch 30.493 Busland 493	Linie 493 Huttwil - Wyssachen	Schliessung Taktlücken -Huttwil ab 08:45 Uhr -Huttwil ab 10:45 Uhr -Huttwil ab 14:45 Uhr	**3**	**1**	**2**

9 Anträge aus ÖV-Planungsstudien

Momentan laufen mehrere ÖV-Planungsstudien oder Drittprojekte, welche parallel mit dem RAK bearbeiten wurden. Aus diesen können sich Anträge zu Handen des RAK ergeben. Sie werden zu einem späteren Zeitpunkt (Herbst 2024) ins RAK integriert.

9.1 Antrag Aufnahme des Ortsbustaxi Herzogenbuchsee / Niederönz (E-Buxi)

Aktuell finden Abklärungen durch die Region Oberaargau bei den Gemeinden der Subregion West zu einem erweiterten Versuchsvorhaben Mobility-on-Demand statt. Der hier formulierte Antrag wird erst in das RAK 2027-2030 aufgenommen, wenn aufgrund der Rückmeldungen der Gemeinden der Subregion kein erweitertes Versuchsvorhaben beantragt wird. Das Kapitel 9.1 wird nach vorliegen der Rückmeldungen der Gemeinden aus der Subregion und nach der Mitwirkung angepasst. Der folgende Text in diesem Kapitel ist daher als Entwurf zu einem möglichen Antrag zur Aufnahme des Ortsbustaxis Herzogenbuchsee / Niederönz zu verstehen.

In Absprache mit der Einwohnergemeinde Herzogenbuchsee strebt der Verein E-Buxi die Einreichung eines Antrags zur Integration seines Ortsbustaxis, genannt E-Buxi, in das Regionales Angebotskonzept für den Zeitraum von 2027 bis 2030 an. Dieser Antrag basiert auf rechtlichen Richtlinien des Kantons Bern sowie auf Schreiben des Amts für öffentlichen Verkehr (AÖV) bezüglich der Anforderungen an On-Demand-Angebote und der Mitfinanzierung solcher Dienste.

Seit seiner Gründung im April 2019 hat E-Buxi einen kontinuierlichen Betrieb von 18 Stunden an 365 Tagen im Jahr aufrechterhalten, mit nur wenigen Ausnahmen während der Pandemie. Ursprünglich mit einem Elektromobil gestartet, verfügt E-Buxi jetzt über drei Fahrzeuge und wird von rund 30 ehrenamtlichen Fahrern betrieben. Die Betriebszeiten umfassen vier Schichten pro Tag, einschliesslich einer späten Schicht, die bis kurz nach der Ankunft des letzten Zuges am Bahnhof Herzogenbuchsee dauert. Trotzdem transportiert E-Buxi täglich zwischen 85 und 100 Passagiere.

Der Antrag auf Aufnahme in das öV-Angebotskonzept 2027-2030 ist auch mit einem Antrag auf Mitfinanzierung durch den Kanton Bern verbunden.

9.2 Bürgerbus Huttwil – Gondiswil

Im Rahmen der Suche nach einer Nachfolgelösung für den Bürgerbusbetrieb zwischen Gondiswil und Huttwil fand am 8. September 2023 eine Besprechung statt. Teilnehmer waren Vertreter der beteiligten Gemeinden sowie Verkehrsplaner Markus Zahnd von der Region Oberaargau. Ziel der Besprechung war es, die aktuelle Situation zu analysieren und Empfehlungen für die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in der Region zu erarbeiten.

Es wurde festgestellt, dass eine Fortführung des Bürgerbusangebots seitens Gondiswil grundsätzlich möglich wäre. Allerdings gibt es seitens Huttwil Hindernisse, insbesondere im Zusammenhang mit geplanten städtebaulichen Entwicklungen im Industriegebiet. Um diese Entwicklungen zu unterstützen, müsste die Erschliessungsgüteklasse verbessert werden. Dies würde einen Halbstundentakt vom Bahnhof ins Industriegebiet sowie einen Anschluss an das Tarifsystem für Abos erfordern.

Nach sorgfältiger Analyse wurden verschiedene Fahrplanvarianten erarbeitet, wobei sich Variante 3 als optimal erwiesen hat. Diese Variante würde jedoch zusätzliche Personalkosten von etwa CHF 200'000.00 verursachen.

In diesem Zusammenhang wird ein offizieller Antrag gestellt, um das Bürgerbusprojekt in das Pilotprojekt des Kantons Bern aufzunehmen. Dieser Antrag sollte die Prüfung der optimalen Fahrplanvariante sowie die Möglichkeit einer Tangentiallinie von Wyssachen über Huttwil nach Gondiswil umfassen.

Insgesamt ist das Bürgerbusprojekt Gondiswil-Huttwil ein wichtiger Schritt zur Sicherstellung eines effizienten und bedarfsgerechten öffentlichen Nahverkehrs in der Region. Mit der Aufnahme in das Pilotprojekt des Kantons Bern könnten Erkenntnisse gewonnen und die Mobilität für alle Einwohner nachhaltig verbessert werden.

9.3 Mobility – On – Demand Huttwil und Umgebung

Die Planungsstudie «On Demand Kanton Bern» wurde mit dem Zwischenbericht für die Phase 1 am 07. Februar 2024 abgeschlossen. Momentan läuft die Prüfung der Inangriffnahme eines Projekts für ein Pilotvorhaben basierend auf der vorhandenen Studie. Der Entscheid dazu erfolgt nach der Mitwirkung und wird anschließend gegebenenfalls als Bürgerbusantrag in das RAK integriert.

9.4 Buslinie 5/7

Der mögliche Antrag wird im Rahmen der Planungsstudie für die Buslinie 5/7 bearbeitet. Dabei gilt es zu klären, wie die überkantonalen Buslinien 5/7 künftig verkehren. Es ist zu prüfen, ob die Linienführung vereinfacht werden kann. Auch eine Schnellbusverbindung zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn ist zu betrachten. Ziel ist es eine schnelle Verbindung zwischen Herzogenbuchsee und Solothurn zu schaffen, welche die Anschlüsse an die Bahnlinien sicherstellen kann.

Die Startbesprechung mit der Region Oberaargau, dem Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT), Kanton Solothurn und dem Amt für öffentlichen Verkehr (AöV), Kanton Bern hat bereits stattgefunden. Momentan werden vier mögliche Varianten zur Anpassung der Buslinien weiterverfolgt. Da sich die Varianten sowie der Variantenvergleich in Bearbeitung befinden, werden die Ergebnisse der Studie erst nach der Mitwirkung vorliegen

10 Anträge aus der Mitwirkung

Das Kapitel kann erst nach der Mitwirkung verfasst werden.

11 Zusammenfassung

Das Kapitel wird erst nach der Mitwirkung und mit der Abgabe des Schlussberichts verfasst.

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Marc Hostettler

Spela Vogrinec

Burgdorf, 29.05.2024

Anhang I Auswertung der Umfrage

Anhang II Bericht «Prüfaufträge»