

Region Oberaargau

Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030

Prüfaufträge



Bericht mit Anträgen

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	88
Koreferat	Datum	Kürzel
Marc Hostettler	16.05.2024	mah
Ablageort		
\\\intra.bsb-partner.ch\Daten\Tiefbau\Oberaargau\66541 Regionales Angebotskonzept (RAK) Region Oberaargau\26 Berichte\Prüfaufträge Bericht\240304_Prüfaufträge 2027-2030.docx		
Gedruckt	29.05.2024	

Änderungsverzeichnis

Version	Status, Änderung	Autor	Datum
001	Entwurf	dda/spv	04.03.2024
002	Abgabe Entwurf	dda/spv	14.03.2024
003	Überarbeitung infolge Zwischenbesprechung mit Auftraggeber	dda/spv	16.04.2024
004	Abgabe Bericht	dda/spv/mah	16.05.2024
005	Rev. 1	dda/spv/mah	27.05.2024
006	Rev. 2	dda/spv/mah	29.05.2024

Inhaltsverzeichnis

1	Vorgaben	5
1.1	Angebotsverordnung (AGV) vom 01.02.2022	5
1.2	Angebotsstufen	5
1.3	Kriterium Auslastung 	6
1.4	Kriterium Kostendeckungsgrad 	7
2	Kategorien	8
2.1	Bahn 	8
2.2	Bus 	9
2.3	Mobility-On-Demand / Bürgerbus 	10
2.3.1	Mitfinanzierung des Kantons Bern	10
3	Prioritätsstufen	12
3.1	Anträge mit Priorität 1	12
3.2	Anträge mit Priorität 2	12
3.3	Anträge mit Priorität 3	12
4	Übersicht Prüfaufträge	13
5	Beurteilungsschema	21
	Musterauftrag Bürgerbus / Mobility On Demand	22
6	Prüfaufträge	23
6.1	1 - Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Sonntagsangebot	23
6.2	2 - Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Abendangebot	25
6.3	3 - Bahnlinie S12 (414) Langenthal–St. Urban / Abendangebot	27
6.4	4 - Bahnlinie S 11 (413) Solothurn – Oensingen - Langenthal/ Sonntagsangebot 29	
6.5	5 Buslinien – Gewährleistung Grundangebot / Verdichtung	31
6.6	5 A - Buslinie 51 Wangen a.A. - Herzogenbuchsee / Verdichtung	32
6.7	5 B - Buslinie 52 Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten / Verdichtung	35
6.8	5 C - Buslinie 54 Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen / Verdichtung	37
6.9	6 - Buslinien/ Sonntagsangebot	39
6.10	6 A - Buslinie 51 Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal / Sonntagsangebot	39
6.11	6 B - Buslinie 52 Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten / Sonntagsangebot	41
6.12	6 C - Buslinie 54 Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen / Sonntagsangebot	43
6.13	6 D - Buslinie 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern / Sonntagsangebot	45

6.14	6 E - Buslinie 63 Langenthal Industrie Nord - Bahnhof – Spital / Sonntagsangebot 47	
6.15	6 F - Buslinie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf / Sonntagsangebot	49
6.16	7 - Buslinie 51 Herzogenbuchsee - Langenthal / Verdichtung	51
6.17	8 - Buslinie 51 Herzogenbuchsee - Langenthal / Verdichtung Samstag	53
6.18	9 - Buslinie 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern /Abendkurs	55
6.19	10 - Buslinie 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern /Verdichtung	57
6.20	11 - Buslinien – Abendkurse	59
6.21	11 A - Buslinie 63 Langenthal Industrie Nord - Bahnhof – Spital / Abendkurse	60
6.22	11 B - Buslinie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf / Abendkurse	62
6.23	12 - Buslinie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf / Aufstufung 64	
6.24	13 - Buslinie 491 Huttwil - Eriswil/ Taktlücken	66
6.25	14 - Buslinie 493 Huttwil - Wyssachen/ Taktlücken	67
6.26	15 Bürgerbusangebot in Gemeinde Gondiswil und Huttwil	69
6.27	16 Neue tangentielle Busverbindung zwischen Huttwil und Wynigen zur besseren Anbindung nach Burgdorf und Bern	71
6.28	17 Mobility On Demand Raum Eriswil – Wyssachen – Huttwil	73
6.29	18 Mobility On Demand Raum Walliswil b. N., Walliswil b.W. und Wangenried	77
6.30	19 Mobility On Demand Erweiterung E-Buxi Angebot im Raum Gemeinde Heimenhausen und Gemeinde Seeberg	81
6.31	20 Mobility On Demand Raum Roggwil und Wynau	85

1 Vorgaben

1.1 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.

1.2 Angebotsstufen

Im Linienbetrieb werden viel Angebotsstufen unterschieden:

- Angebot zur Sicherstellung der Mobilitätsvorsorge in Gebieten mit schwacher Siedlungsdichte als Angebotsstufe 1 mit 4 bis 15 Kurspaaren pro Tag
- Stundentakt für regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte als Angebotsstufe 2 mit 16 bis 25 Kurspaaren pro Tag
- Halbstundentakt für regionale Verbindungen bei hoher Siedlungsdichte oder Siedlungsschwerpunkten als Angebotsstufe 3 mit 26 bis 39 Kurspaaren pro Tag
- Kursfolgezeit von 30 Minuten und weniger für Gebiete mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte als Angebotsstufe 4 mit 40 und mehr Kurspaaren pro Tag

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

Die Transportunternehmungen betreiben die vom Grossen Rat festgelegten Linien derart, dass die Auslastung in Personen pro Kurs und der Kostendeckungsgrad einer ganzen Linie (oder einer als Einheit betriebenen Liniengruppe) den Zielvorgaben entsprechen.

1.3 Kriterium Auslastung ♀ ♀ ♀

Im Linienbetrieb werden viel Angebotsstufen unterschieden:

- Kleinbusse sind Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis maximal fünf Tonnen (Klasse M2 gemäss Art. 12 Abs. 1 Bst. b der Verordnung des Bundesrates vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge)
- Midi- und Standardbusse sind Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über fünf Tonnen und einer Länge von maximal 13 Metern
- Gelenk- und Megabusse sind Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 13 Metern

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		Schmalspurzug und Tram		Normalspurzug	
	ZV	MA	ZV	MA	ZV	MA	ZV	MA	ZV	MA
1	3	2	6	4	8	5	20	12	25	15
2	5	3	10	6	15	9	25	15	35	20
3	6	4	13	8	20	12	30	20	50	30
4	8	5	16	10	25	15	40	25	60	40

1.4 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 Kategorien

Die Prüfaufträge werden unterschieden in die drei Kategorien Bahn, Bus und neu auch Mobility On Demand / Bürgerbus.

2.1 Bahn 🚆

Im Betrachtungsperimeter gibt es vier regionale Bahnlinien, wovon zwei von der asm und zwei von der BLS betrieben werden.

- 413 R Solothurn - Oensingen – Langenthal (ASM), Schmalspur und Tram
- S11 Langenthal - St. Urban Ziegelei (asm), Normalspur
- S12 Langenthal - Huttwil - Wolhusen (Verdichtungen) (BLS), Normalspur
- 440 S6 Langenthal - Huttwil - Wolhusen (BLS), Normalspur

Der Fernverkehr durchquert den Perimeter ebenfalls und hat den Anbindungspunkt in Langenthal. Das RAK umfasst jedoch nur die Regionallinien, die übergeordneten Fernverkehrsverbindungen sind Teil der bundesweiten Angebotsplanung und werden daher als fix betrachtet.

Vorliegend gibt es vier Prüfaufträge, welche die regionalen Bahnlinien betreffen.

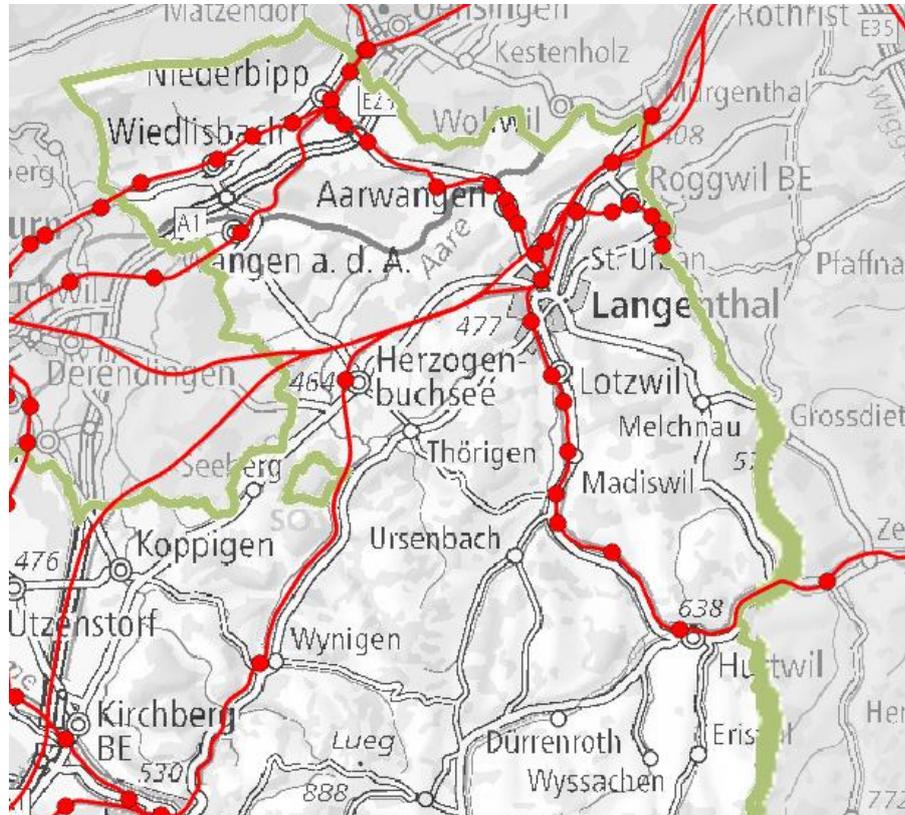


Abb. 1: Übersicht Bahnlinien und -haltstellen, Geoportal Kt. BE

2.2 Bus

Im Betrachtungsperimeter gibt es neun Buslinien, wovon sechs von der **asm** und drei von der BLS (bzw. Busland AG) betrieben werden.

- Linie 51 Wangen a.A. - Herzogenbuchsee – Langenthal (ASM)
 - o Teillinie 51 Langenthal – Melchnau (ASM)
- Linie 52 Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal – Thunstetten (ASM)
- Linie 54 Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen (ASM)
- Linie 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern (ASM)
- Linie 63 Langenthal Industrie Nord - Bahnhof – Spital (ASM)
- Linie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf (ASM)
- Linie 483 Sumiswald-Grünen - Affoltern-W. – Huttwil (Busland AG)
- Linie 491 Huttwil – Eriswil (Busland AG)
- Linie 493 Huttwil – Wyssachen (Busland AG)

Vorliegend gibt es zehn Prüfaufträge, welche die best. Buslinien betreffen, einen für die Bürgerbuslinie, sowie ein Prüfauftrag für eine neue Buslinie.

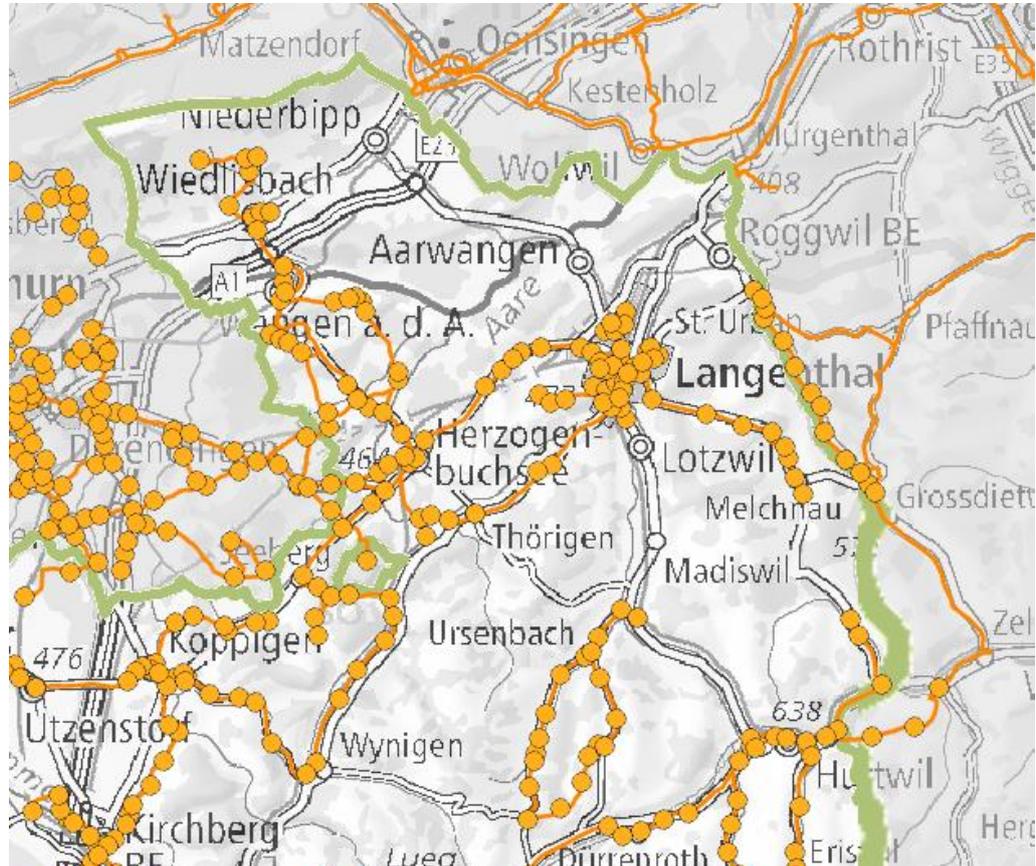


Abb. 2: Übersicht Buslinien und -haltestellen, Geoportal des Kt. BE

Die Auslastungen und der Kostendeckungsgrad der beiden Buslinien 54 und 58 sind bereits im Bestand sehr niedrig. Eine Attraktivitätssteigerung zur besseren Rentabilität mit zusätzlichen Kursen wird sehr schwierig. Aus diesem Grund wurde entschieden, die Anträge welche diese Linien betreffen nicht zur Weiterverfolgung zu empfehlen.

2.3 Mobility-On-Demand / Bürgerbus ◀

Aktuell wird in diesem Bereich in ländlichen Regionen das grösste Potential erwartet. Die Erfahrungen der Entwicklungen in diesem Gebiet aus den vergangenen Jahren sollen mitberücksichtigt werden.

Verabschiedet zur Weiterbearbeitung wurden vier Prüfaufträge, welche die Mobility-On-Demand (MoD)-Angebote sowie die Bürgerbusse betreffen. Es wurden folgende Mobility-On-Demand Angebote überprüft:

- Bürgerbusangebot im Raum Gondiswil und Huttwil
- Tangentiale Busverbindung im Raum Huttwil und Wynigen zur besseren Anbindung nach Burgdorf und Bern
- Mobility-On-Demand im Raum Eriswil – Wyssachen – Huttwil (Anbindung Fritzenfluh)
- Mobility-On-Demand im Raum Walliswil b.N., Walliswil b.W. und Wangenried
- Erweiterung des E-Buxi Angebots um Raum Heimenhausen und Seeberg
- Mobility-On-Demand im Raum Walliswil b.N., Walliswil b.W. und Wangenried
- Mobility-On-Demand im Raum Wynau und Roggwil

Im Rahmen der Bearbeitung stellte sich jedoch heraus, dass diese Thematik im Oberaargau nochmals übergeordnet zu betrachten ist und somit dies in einem, übergeordneten Auftrag zusammengefasst wurde, welcher jedoch nicht im Rahmen RAK sondern in Form einer übergeordneten Studie thematisiert wird. Davon betroffen sind auch die beiden Buslinien 491 und 493 welche in diesem Zusammenhang ebenfalls in die Betrachtung eines MoD einbezogen werden sollen (z.B. Umwandlung best. Fixkurse in ein MoD-Angebot).

2.3.1 Mitfinanzierung des Kantons Bern

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 bestehen 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 (Zweistudentakt 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 eingesetztem 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.

3 Prioritätsstufen

Alle beantragten Massnahmen und Angebotsverbesserungen werden 3 Prioritätsstufen zugeteilt:

3.1 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.

3.2 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

3.3 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.

4 Übersicht Prüfaufträge

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 überprüft und als Anträge formuliert aber nicht umgesetzt oder wurden vom AÖV abgelehnt.

Die Anträge Prüfaufträge RAK 2027 – 2030 wurden an die Sitzung A-RVK vom 26. Oktober 2023 zur Weiterbearbeitung genehmigt.

Nummerierung:

Die Nummerierung der Prüfaufträge ergab sich aufgrund der Erarbeitung gemäss den Vorschlägen im Analyseprozess (z.B. Umfrage an Gemeinde). Ein Antrag beinhaltet ein allgemeines Verdichtungskonzept pro Verkehrsträger (Bahn, Bus, MoD) wie z.B. Halbstundentakt am Sonntag auf den Buslinien.

Die Auswirkungen / Beschreibung auf die einzelnen Linien ist pro Antragsnummer zusätzlich mit Buchstaben (A, B, C, ...) unterschieden.

Beispiel:

Prüfauftrag 6: Buslinien, Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots (min. Stundentakt)

↳ 6A -> Linie 51

↳ 6B -> Linie 52

usw.

Abendstunden:

Im Rahmen der Besprechung im Vorfeld wurde entschieden, dass die Prüfaufträge, welche Abendkurse beinhalten, nur bis 22.00 Uhr geplant werden (Ausnahme: Prüfauftrag 3 = nur Spätabendangebot). Ein rentabler Betrieb der späteren Stunden ist bei den vorliegenden Gegebenheiten nicht realistisch und es wird auch keine grosse Nachfrage in diesen Stunden erwartet (keine entscheidende Attraktivitätssteigerung öV).

Buskonzept Region Emmental:

Des Weiteren wurden die Prüfaufträge der Linien 54 und 58 nicht mehr zur Weiterverfolgung beantragt, da diese im Rahmen des übergeordneten Buskonzepts von der Region Emmental grundsätzlich neu überdenkt werden.

Die Buslinie 54 wird im Rahmen der laufenden ÖV Studie 'untere Emme' weiterbearbeitet und wird somit losgelöst thematisiert und geprüft.

Prüfaufträge

Nr.	Linie	Strecke	Prüfauftrag	Prio.	Anmerkungen	Zielerreichung		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 Langenthal-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 S S12	Langenthal – St. Urban	Ausdehnung 30'-Takt Langenthal-St. Urban mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 22:00 Uhr bis Mitternacht	2		●	●	JA
4	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

Bericht mit Anträgen

Buslinien								
5A	Kursbuch 40.051 Linie 51	Wangen a.A. - Herzo- genbuchsee	Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (Mo- Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr Linie 51 zusätzliche Kurspaare (Mo-Sa)	2		●	●	JA
5B	40.052 Linie 52	Herzogen- buchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (Mo- Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr Linie 52 1 zusätzli- ches Kurspaar (Mo- Fr) 7 zusätzliche Kurs- paare (Sa)	3		●	●	JA
5C	40.054 Linie 54	Herzogen- buchsee – Seeberg – Wynigen	Taktverdichtung der Buslinien (min. einen Stundentakt) an Werktagen (Mo- Sa) ab 6 Uhr bis Mitternacht Linie 54 4 zusätzli- che Kurspaare (Mo- Sa)	2	Nicht mehr Be- standteil, Bus- konzept wurde von Re- gion Emmen- tal untersucht.	●	●	NEIN
6A	Kursbuch 40.051 Linie 51	Wangen a.A. - Herzo- genbuchsee - Langenthal	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 51: durchge- hender Stundentakt von 6 Uhr bis 22.00 Uhr	2	Zielerreichung unverändert, da Sonn- tagsangebot für Beurteilung nicht relevant	●	●	JA

Bericht mit Anträgen

6B	40.052 Linie 52	Herzogen- buchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 52: durchge- hender Studentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr	2	Zielerreichung unverändert, da Sonn- tagsangebot für Beurteilung nicht relevant	●	●	JA
6C	40.054 Linie 54	Herzogen- buchsee – Seeberg – Wynigen	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 54: durchge- hender Studentakt von 7 Uhr bis 22.00 Uhr.	2	Zielerreichung unverändert, da Sonn- tagsangebot für Beurteilung nicht relevant Nicht mehr Be- standteil, Bus- konzept wurde von Re- gion Emmen- tal untersucht.	●	●	NEIN
6D	40.058 Linie 58	Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern	Überarbeitung und Ausdehnung des Sonntagsangebots: Linie 58: durchge- hender Studentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr	3	Zielerreichung unverändert, da Sonn- tagsangebot für Beurteilung nicht relevant	●	●	NEIN

Bericht mit Anträgen

6E	40.063 Linie 63	Langenthal Industrie Nord - Bahn- hof - 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 Mit- ternacht	1	Zielerreichung unverändert, da Sonn- tagsangebot für Beurteilung nicht relevant	●	●	JA
6F	40.064 Linie 64	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Un- terdorf	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 Sonn- tagsangebot für Beurteilung nicht relevant	●	●	JA
7	Kursbuch 40.051 Linie 51	Herzogen- buchsee - Langenthal	Taktverdichtung im Abschnitt Herzo- genbuchsee - Lan- genthal Ausdehnung 15'- Takt Mo-Fr ab Be- triebsbeginn bis 19:30 Uhr (18 Kurspaare) (Etappenweise Ein- führung: Mittag, Morgen, Abend)	2		●	●	JA

Bericht mit Anträgen

8	Kursbuch 40.051 Linie 51	Herzogen- buchsee - Langenthal	Taktverdichtung im Abschnitt Herzo- genbuchsee - 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 Kurs- paar 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 Ab- klärung des Er- schliessungsbedar- fes des Pflegeheims Dettenbühl und Wiedlisbach (Schichtwechsel) 1 Kurspaar Mo-Fr 6 Kurspaare Sa	2		●	●	JA
11A	Kursbuch 40.063 Linie 63	Linie 63 Langenthal Industrie Nord - Bahn- hof Spital	Ausdehnung Be- triebszeiten Mon- tag bis Samstag - im 30' Takt bis 20 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr	1	Bereits im RAK 2022 -2025 erfasst	●	●	JA

Bericht mit Anträgen

11B	Kursbuch 40.064 Linie 64	Linie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof- Lotzwil Un- terdorf	Ausdehnung Be- triebszeiten Mon- tag 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 Un- terdorf	Aufstufung von An- gebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4	2	Bereits im RAK 2022 -2025 erfasst	●	●	JA
13	Kursbuch 30.491 Busland 491	Linie 491 Huttwil - Eriswil	Schliessung Taktlü- cken - Huttwil ab 09:45 Uhr - Huttwil ab 14:45 Uhr	3	Wird überge- ordnet auch im Rahmen MoD betrach- tet	●	●	JA
14	Kursbuch 30.493 Busland 493	Linie 493 Huttwil - Wyssachen	Schliessung Taktlü- cken - Huttwil ab 08:45 Uhr - Huttwil ab 10:45 Uhr - Huttwil ab 14:45 Uhr	3	Wird überge- ordnet auch im Rahmen MoD betrach- tet	●	●	JA
15	Bürgerbus	Verlänge- rung und Anpassung der Linie	Prüfen Angebot in Gemeinde Gondis- wil und Huttwil	3				Nein
16	Neue Buslinie	Neue Busli- nie	Neue tangentielle Busverbindung zwi- schen den Gemein- den Huttwil und Wynigen zur besse- ren Anbindung nach Burgdorf und Bern	2				Nein

Mobility On Demand							
17	Mobility On Demand		Prüfen Umsetzung Mobility-On-Demand Angebot im Raum Eriswil - Wyssachen - Huttwil (Anbindung Fritzenfluh)	2			
18	Mobility On Demand		Prüfen Umsetzung Mobility-On-Demand Angebot im Raum Walliswil b. M. Walliswil b.W. genri...	3			NEIN
19	Mobility On Demand		...g 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 eBuxi im Raum (Thörigen / Bettenhausen / Herzogenbuchsee)		NEIN
20	Mobility On Demand		Umsetzung der Mobility-On-Demand Wynau und Roggwil	3			NEIN

MoD wird nicht im Rahmen RAK sondern in Form einer übergeordneten Studie weiterbe-

5 Beurteilungsschema

Musterauftrag Bus- / Bahnlinie

AS: Angebotsstufe

 : Auslastung

 : Kostendeckung

 Minimalanforderungen nicht erreicht

 Minimalanforderungen erreicht

 Zielvorgaben erreicht

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
						
000	00		Von - Nach	1-3		

Prüfauftrag	Kurze Beschreibung Auftrag
Kurspaare	IST: XX NEU: XX
Auf- / Abstufung AS	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung? Führt Umsetzung des Prüfinhaltes bzw. des Massnahmenvorschlages zu einer Änderung der Angebotsstufe (ja oder nein / wenn ja -> Auf- oder Abstufung)?
Nachweise Machbarkeit	Pragmatische Realisierungsnachweise und Kurzerläuterungen Konsequenzen (zum Beispiel Anzahl benötigte Zusatzfahrzeuge oder Umsteigebeziehungen in Anschlussknoten), Darstellung anhand Karten- und Fahrplanausschnitten (Netzgrafiken und grafische Fahrpläne auf Basis Fahrplan 2024)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN  : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Formulierung Prüfauftrag
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung			

Musterauftrag Bürgerbus / Mobility On Demand

Bürgerbus / Neue Buslinie / Mobility On Demand	Verkehrsmittel	Betrachtungssperimeter
Umsetzung Angebot	 	Definition des Betrachtungssperimeter

Prüfauftrag	Kurze Beschreibung Auftrag
Betrachtungssperimeter	Grafische Abbildung Betrachtungssperimeter
Ausgangslage / Zielsetzung	Beschrieb des Ist-Zustands
Beschrieb der Massnahme	Definition der Massnahmen
Zuständigkeit	Zuständigkeit
Kosten	Anschaffung- und Betriebskosten
Mitfinanzierung des Kantons Bern durch das AöV Kt. Bern	Brief vom 17. Januar 2024
Empfehlung	

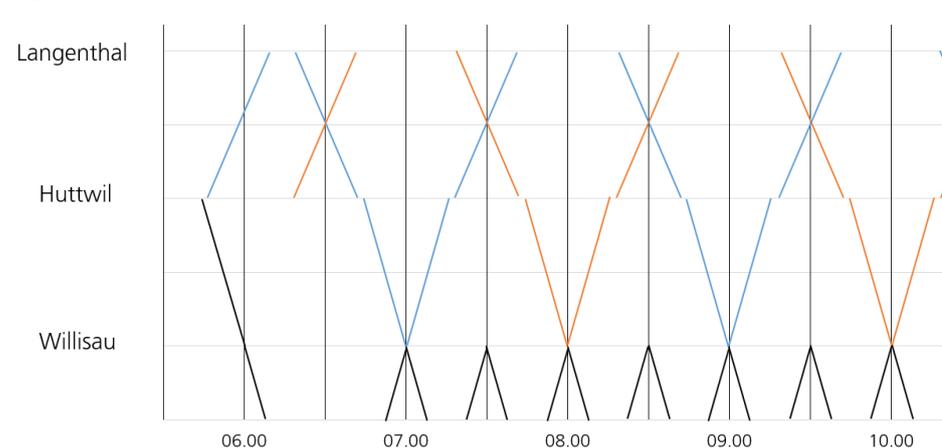
Antrag 2027 - 2030	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Formulierung Prüfauftrag
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung			

6 Prüfaufträge

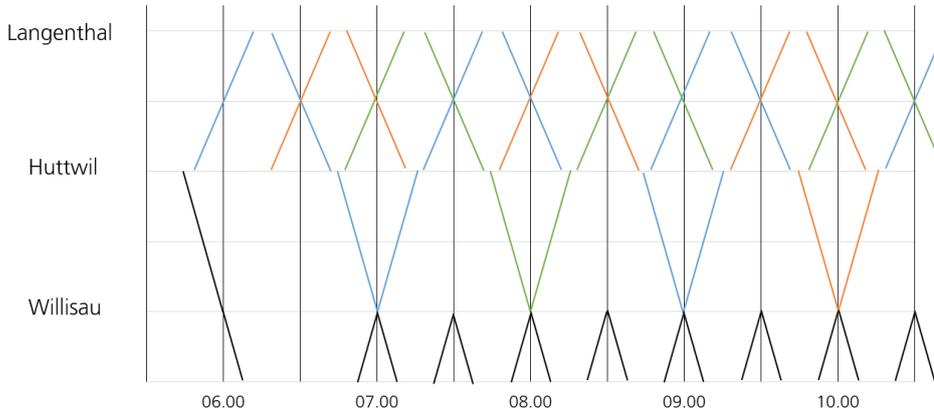
6.1 1 - Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Sonntagsangebot

Der Prüfauftrag umfasst die Einführung / Verdichtung zu einem durchgehenden 30'-Takt tagsüber (ab Betriebsbeginn bis um 16.00 Uhr) auf der ganzen Strecke, jedoch ausschliesslich an Sonntag. Momentan gibt es einen Stundentakt. Während der Woche ist der 30'-Takt bereits erfolgreich im Betrieb. Durch den Erhalt des Taktes am Wochenende kann das Gewicht der Linie gestärkt und diese auch für den Freizeitverkehr attraktiver werden.

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					🚶 🚶 🚶	💰
440	S6/7	 BLS	Langenthal - Huttwil	3	●	●

Prüfauftrag	Durchgehender 30' Takt vor 16:00 Uhr an Sonntagen (8 zusätzliche Kurspaare)
Kurspaare	IST: 21 NEU: 29
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN -> Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2024:</p>  <p>(Züge in Willisau nach/von Luzern durchgebunden, für Betrachtung nicht relevant)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zwei Kompositionen zwischen Langenthal und Willisau mit mittlerer Produktivität (~60 %)

Bericht mit Anträgen

	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit 30'-Takt Langenthal–Huttwil:</p>  <ul style="list-style-type: none"> – Drei Kompositionen zwischen Langenthal und Willisau mit mittlerer Produktivität (~ 60 %) – Durchgehenden 30'-Takt Wolhusen–Willisau (Verkehrsverbund Luzern (VVL)) an Sonntagen ab Betriebsbeginn bis 20.00 Uhr bereits umgesetzt
<p>Auswirkungen Erfolgskontrolle</p>	<p>♿ : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN, Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant</p> <p>💰 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p>
<p>Bemerkungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Isolierte 30'-Takt-Verdichtung Streckenabschnitt Langenthal–Huttwil an Sonntagen erfordert Einsatz einer zusätzliche Zugskomposition mit mittlerer Produktivität von ca. 60 % – Mit Einsatz einer zusätzlichen Komposition kann 30'-Takt-Verdichtung an Sonntagen kostengünstig auf Abschnitt Huttwil–Willisau ausgedehnt werden (hohe Produktivität von ca. 85 %) – Potenziale für Verdichtung Strecke Huttwil–Willisau werden als klein eingeschätzt (Erfahrungen Planungsarbeiten VVL) – Umsetzung Variante mit Verdichtung Sonntag auch Streckenabschnitt Huttwil–Willisau in jedem Falle abhängig von Mitbestellung durch VVL

<p>Antrag 2027 - 2030</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p>	<p><input type="checkbox"/> NEIN</p>	<p>Linie 440 Durchgehender 30'-Takt Langenthal–Huttwil vor 16.00 Uhr an Sonntagen mit 8 zusätzlichen Kurspaaren</p>
<p>Priorität</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 1</p>	<p><input type="checkbox"/> 2</p>	<p><input type="checkbox"/> 3</p>
<p>Empfehlung</p>	<p>Das bestehende Angebot mit 30'-Takt unter der Woche funktioniert gut und hat sich bewährt. Für die Attraktivitätssteigerung der Region soll das Angebot, welches unter der Woche besteht, auch am Sonntag zur Verfügung stehen, um auch den Freizeitverkehr über den öffentlichen Verkehr abwickeln zu können. Die Dringlichkeit / Nutzen für die Region wird als hoch erachtet und daher wird die Umsetzung in 1. Priorität empfohlen.</p> <p>Hinweis: Zusätzliche Komposition (ganztags) bringt finanziellen Mehraufwand.</p>		

6.2 2 - Bahnlinie 440 Langenthal–Huttwil / Abendangebot

Der Prüfauftrag umfasst die Verlängerung von einem durchgehenden 30'-Takt im Abschnitt Langenthal-Huttwil auch nach dem Pendlerverkehr abends bis um 22.00 Uhr. Der 30'-Takt geht momentan nur bis 20.00 Uhr, anschliessend verkehrt die Linie nur noch im Stundentakt. Durch den Erhalt des verdichteten Taktes am Abend kann eine spätere Rückkehr der Pendler gewährleistet werden und dadurch das Gewicht der Linie gestärkt werden.

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					👤 👤 👤	💰
440	S6/7	BLS	Langenthal - Huttwil	3	●	●

Prüfauftrag	Ausdehnung 30' Takt von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare)
Kurspaare	IST: 33 NEU: 35
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?

Nachweise Machbarkeit	
	<ul style="list-style-type: none"> - Erfordert nach 19.30 Uhr eine zusätzliche Zugskomposition - Effiziente Leistung (18 Minuten Wendezeit bei stündlichem Fahrzeugumlauf)

Auswirkungen Erfolgskontrolle	👤 👤 👤 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN 💰 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
--------------------------------------	--

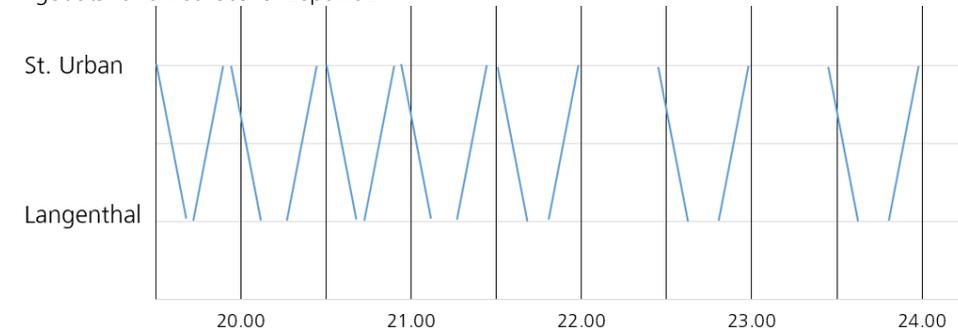
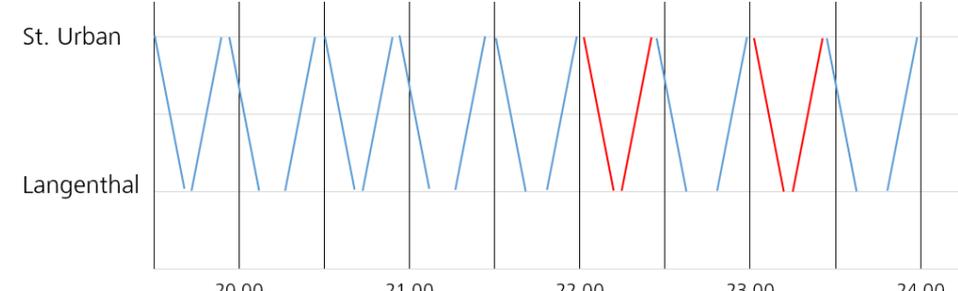
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Leichte Auswirkungen auf Erfolgskontrolle AGV, durchschnittliche Auslastung neu mit rund 33 - Personen pro Kurs liegt zwischen Minimalwert und Zielwert. Der Zielwert für den Verdichtungskurs S7 wird nur knapp unterschritten. - Auch hinsichtlich Kostendeckungsgrad wird nur eine kleine Verschlechterung erwartet. - 30'-Takt fast bis Betriebsschluss in anderen Korridoren heute Standard (410 Solothurn–Olten, 413 Langenthal–Oensingen, S-Bahn Bern generell) - Es ist geplant, die Verlängerung der Betriebszeit etappenweise einzuführen. So ist vorerst eine Verlängerung bis 22.00 Uhr geplant. Allenfalls kann in einem nächsten Schritt die Einführung bis Mitternacht realisiert werden.
--------------------	--

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 440 Ausdehnung 30'-Takt Langenthal–Huttwil mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p>Das bestehende Angebot mit 30'-Takt bis 20.00 Uhr funktioniert gut und hat sich bewährt. Die Auslastung ist auch in den Abendkursen gut. Die Arbeitszeiten verlagern sich immer mehr nach hinten und auch anderweitige spätere Rückkehren am Abend unter der Woche nehmen laufend zu. Für die Attraktivitätssteigerung der Region wird die Dringlichkeit / Nutzen durch die Verlängerung eines einheitlichen 30'-Takt als hoch erachtet und daher wird die Umsetzung in 1. Priorität empfohlen, auch wenn sich gemäss aktuellen Berechnungen der Auslastungsgrad leicht verschlechtert. Es ist aber davon auszugehen, dass durch das stetige Angebot auch die Nutzung zunimmt, da die regelmässigeren Rückfahrmöglichkeiten am Abend dazu animieren, mit dem öV zu pendeln.</p> <p>Hinweis: Zusätzliche Komposition bringt finanziell kleinen Mehraufwand.</p>		

6.3 3 - Bahnlinie S12 (414) Langenthal–St. Urban / Abendangebot

Der Prüfauftrag umfasst die Verlängerung von einem durchgehenden 30'-Takt auch spät abends bis um Mitternacht. Der 30'-Takt geht momentan nur bis 22.00 Uhr, anschliessend verkehrt die Linie nur noch im Stundentakt. Durch den Erhalt des verdichteten Taktes am späten Abend kann eine spätere Rückkehr der Pendler gewährleistet werden und dadurch das Gewicht der Linie gestärkt werden.

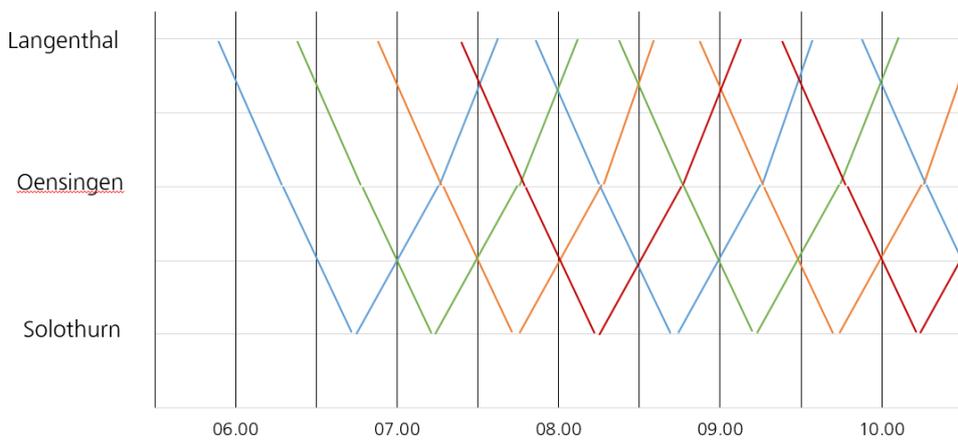
Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					  	
41	S12	 ASM	Langenthal – St. Urban	3		

Prüfauftrag	Ausdehnung 30' Takt von 22.00 Uhr bis Mitternacht (2 zusätzliche Kurspaare)
Kurspaare	IST: 36 NEU: 38
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	Angebots- und Betriebskonzept 2024: 
	Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit 30'-Takt nach 22.00 Uhr:  <ul style="list-style-type: none"> - Ev. verkürzte Wendezeit oder leichte Anpassung Abfahrtszeiten nach 21.00 analog Tagesbetrieb - Effiziente Nutzung Fahrzeug

Bericht mit Anträgen

Auswirkungen Erfolgskontrolle	<p>☹ ☹ ☹ : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p> <p>💰 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p>
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Auswirkungen auf Erfolgskontrolle AGV, mit durchschnittlicher Auslastung neu mit rund 16 Personen pro Kurs Minimalwert nach wie vor nicht eingehalten - 30'-Takt fast bis Betriebsschluss in anderen Korridoren heute Standard (410 Solothurn–Olten, 413 Langenthal–Oensingen, S-Bahn Bern generell) - Auslastung nicht eingehalten aber Taktergänzung vermutlich mit kleinem Aufwand umsetzbar - Busbetrieb eingestellt: gibt es übergeordnet eine Änderung (Zughalt + BLS) - Die Veränderung des Kostendeckungsgrad darf max. 5% betragen, damit Minimalwert eingehalten bleibt.

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 414 Ausdehnung 30'-Takt Langenthal–St. Urban mit 2 zusätzlichen Kurspaaren von 22.00 Uhr bis Mitternacht
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	Die Auslastung der Linie wird zwar bereits ohne diese Massnahme nicht erreicht, für die Region ist aber der Grundbetrieb sehr wichtig. Durch die Verlängerung der Betriebszeiten gewinnt die Strecke möglicherweise an Attraktivität (z.B. einmal zusätzlich Anschluss zur Buslinie 281 um 22:30 Uhr, welche so derzeit noch nicht abgeschätzt werden kann. Die Arbeitszeiten verlagern sich immer mehr nach Hinten und auch anderweitige spätere Rückkehren am Abend unter der Woche nehmen laufend zu. Aufgrund der bestehenden nicht optimalen Auslastung aber hinsichtlich der erwarteten wird diese Massnahme als Prio 2 vorgeschlagen.		

	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit 30'-Takt ab Betriebsbeginn:</p>  <p>– Erfordert zwei zusätzliche Kompositionen</p>
<p>Auswirkungen Erfolgskontrolle</p>	<p>👤 👤 👤 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN -> Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant</p> <p>💰 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p>
<p>Bemerkungen</p>	<p>– 30'-Takt-Verdichtung an Sonntagen erfordert Einsatz zwei zusätzlicher Zugskompositionen</p> <p>– 30'-Takt fast bis Betriebsschluss in anderen Korridoren heute Standard (410 Solothurn–Olten, 413 Langenthal–Oensingen, S-Bahn Bern generell)</p>

<p>Antrag 2027 - 2030</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p>	<p><input type="checkbox"/> NEIN</p>	<p>Linie 413 Durchgehender 30'-Takt Solothurn – Oensingen - Langenthal an Sonntagen mit 15 zusätzlichen Kurspaaren</p>
<p>Priorität</p>	<p><input type="checkbox"/> 1</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>	<p><input type="checkbox"/> 3</p>
<p>Empfehlung</p>	<p>Das bestehende Angebot mit 30'-Takt unter der Woche funktioniert gut und hat sich bewährt. Für die Attraktivitätssteigerung der Region soll das Angebot, welches unter der Woche besteht, auch am Sonntag zur Verfügung stehen um auch den Freizeitverkehr über den öffentlichen Verkehr abwickeln zu können. Die zusätzlichen Kompositionen (ganztags) bringen finanziellen Mehraufwand, weshalb diese Massnahme als Prio 2 eingestuft wird.</p> <p>Allenfalls würde sich zur Reduktion der Aufwände eine Verkürzung bis 20.00 Uhr lohnen.</p>		

6.5 5 Buslinien – Gewährleistung Grundangebot / Verdichtung

Der Prüfauftrag beinhaltet die Sicherstellung von einem regelmässigen Takt (min. Stundentakt) in der Region Oberaargau. Im Rahmen des Prüfauftrag wurden Buslinie Nr. 51, Nr. 52 und Nr. 54 überprüft. Durch die Gewährleistung eines regelmässigen Taktes bzw. von einem Grundangebot tagsüber gewinnen die Linien klar an Attraktivität, was sich auch positiv auf die Auslastung auswirken kann.

Die Unterteilung der Unteraufträge erfolgt je Linie:

- 5A – Buslinie 51
- 5B – Buslinie 52
- 5C – Buslinie 54

6.6 5 A - Buslinie 51 Wangen a.A. - Herzogenbuchsee / Verdichtung

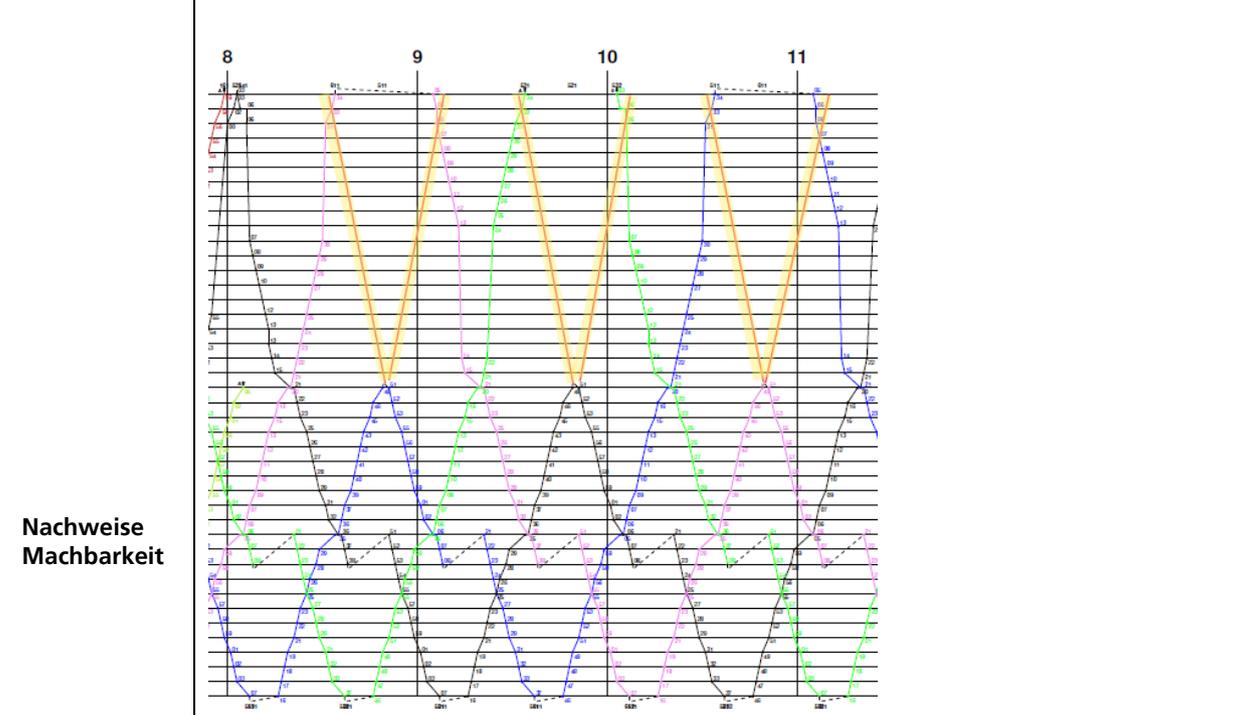
Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.051	51	ASM	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	4		

Prüfauftrag	Taktverdichtung (30'-Takt bzw. min. Stundentakt in allen Dörfern) an Werktagen (Mo-Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr (9.5 zusätzliche Kurspaare (Mo-Fr), 9.5 zusätzliche Kurse (Sa.)) im Abschnitt Wangen a.A. - Herzogenbuchsee
--------------------	---

Kurspaare	IST: 42.5 NEU: 52 (Mo-Fr., Sa = +9.5)
------------------	--

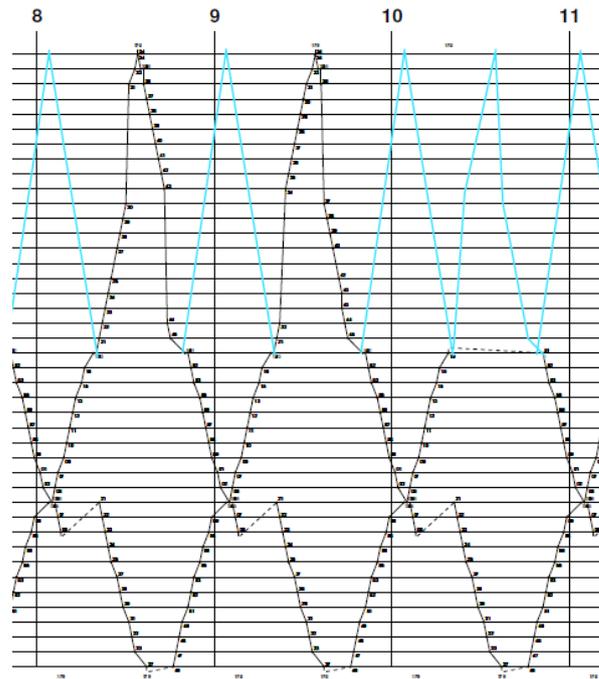
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
----------------------------	--

Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit 30'-Takt (Mo-Fr.), bzw. Stundentakt in Unterwegsdörfern:



- Ergänzung von 9.55 Kurspaaren bis 22.00 Uhr

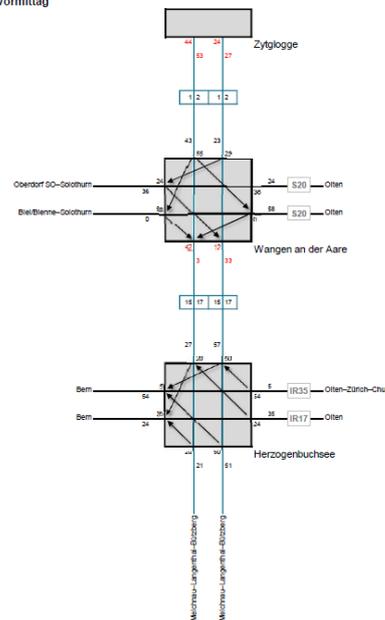
Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit 30'-Takt (Sa.) bzw. Stundentakt in Unterdörfen:



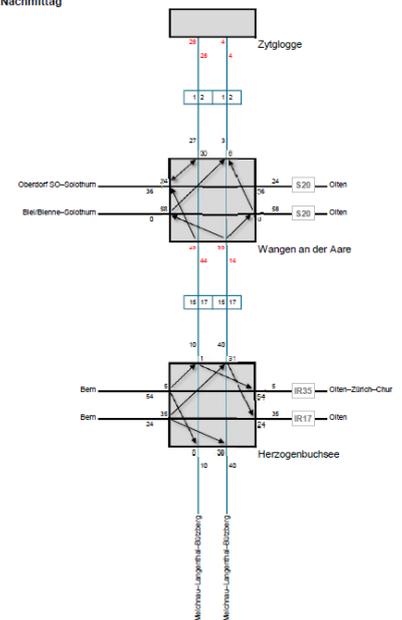
- Ergänzung von 19 Kurspaaren Wangen – Herzogenbuchsee erforderlich

Entwurf mögliche Fahrlage mit halbstündlich alternierenden Fahrbeziehungen:

Vormittag



Nachmittag



**Auswirkungen
Erfolgskontrolle**

☿ ☿ ☿ : JA NEIN

💰 : JA NEIN

Bemerkungen

- Knapp keine Auswirkungen auf Erfolgskontrolle AGV, mit durchschnittlicher Auslastung neu mit 10.4 Personen pro Kurs (Mo-Fr.)
- Die Veränderung des Kostendeckungsgrad darf max. 6.4% betragen, damit Minimalwert eingehalten bleibt.
- Gleichbleibende Bedienungsart zwischen Herzogenbuchsee und Wangen an der Aare resp. Umgekehrt. Je einmal stündlich wird der Linienweg via Heimenhausen-Walliswil bei Wangen

Bericht mit Anträgen

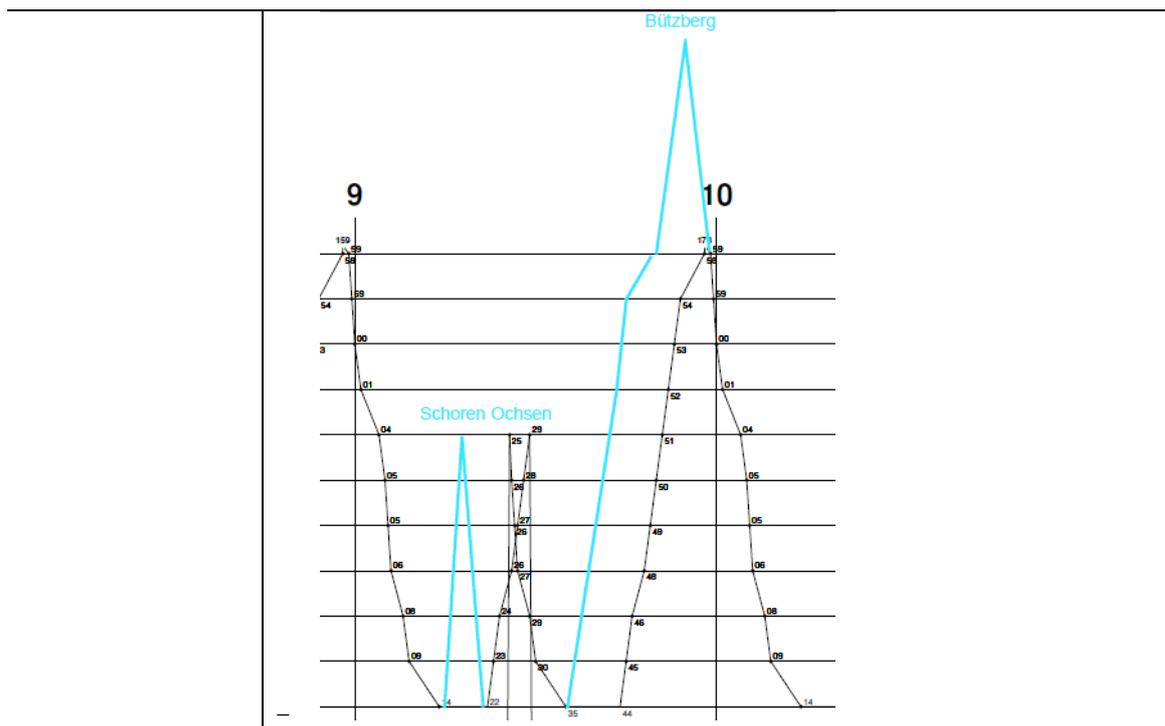
	<p>und einmal stündlich via Röthenbach bei Herzogenbuchsee–Wangenried bedient. Die abwechselnde Bedienung führt zu einem durchgehenden Stundentakt und besser verständlichen, regelmässigen Angebot in der «Unterwegs-dörfern» Heimenhausen, Röthenbach bei Herzogenbuchsee, Walliswil bei Wangen und Wangenried.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Durch generellen 30'-Takt resultiert regelmässiger Stundentakt in den abwechselnd bedienten Unterwegs-dörfern. – Verzicht auf Kleinbus, welcher heute in der HVZ zur Ergänzung als Ringbus betrieben wird. – Längere Aufenthalte in Herzogenbuchsee führen zur Stabilisierung des 15-Min.-Taktes zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee (vor allem abends) – Die zur Verfügung stehende Wendezeit in Wangen an der Aare stabilisiert den Betrieb weiter. – Die heute zu knappe Fahrzeit zwischen Herzogenbuchsee und Wangen an der Aare kann entspannt werden. – Zuverlässigere Anschlüsse in Wangen an der Aare und Herzogenbuchsee. – Nachteil: <ul style="list-style-type: none"> ○ Keine Anschlüsse mehr von Linie 51 zur S20 nach Solothurn in Wangen an der Aare am Morgen/Vormittag. ○ Keine Anschlüsse mehr von der S20 aus Solothurn zur Linie 51 in Wangen an der Aare am Nachmittag/Abend. – Weitere einzelne Ergänzungskurse zur Gewährleistung Durchgängigkeit nach Langenthal / Melchnau sinnvoll (z.B. nach 20.00 Uhr)
--	--

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 51 Durchgehender 30'-Takt Wangen a.A. - Herzogenbuchsee – Langenthal (Mo-Sa.) mit 9.5 zusätzlichen Kurspaaren
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p>Für ein attraktives öV-Angebot ist mindestens ein durchgehendes Stundenangebot mittlerweile Standard. Dies trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschliessung rechnen kann und damit der öV gestärkt wird. Ausfallkurse müssen nicht mehr in der Wahl der Reisemittel berücksichtigt werden. Zur Aufwertung der Linie empfehlen wir daher den durchgehenden 30'-Takt, so dass in den «Unterwegs-dörfern» (abwechselnd bedient) mindestens ein Stundentakt möglich ist (vgl. vorherige Begründung). Die Auswirkungen hinsichtlich Auslastung und Kosten sind überschaubar. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 2 eingestuft. Allenfalls würde sich zur Reduktion der Aufwände jedoch eine Verkürzung bis 20.00 Uhr lohnen.</p>		

6.7 5 B - Buslinie 52 Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten / Verdichtung

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					  	
40.052	52	 ASM	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	2		

Prüfauftrag	Taktverdichtung (min. Stundentakt) an Werktagen (Mo-Sa) ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr (1 zusätzliches Kurspaar Mo – Fr, 7 zusätzliche Kurspaare Sa)
Kurspaare	IST: 16 NEU: 17 (Mo-Fr., Sa = +6)
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt (Mo-Fr.):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ergänzung von 1 Kurs von 21.00-22.00 Uhr erforderlich – Fahrzeug mit Ankunft Langenthal 20.35 Uhr stellt nicht wie heute ein, sondern bleibt im Betrieb – 3 zusätzliche Fahrten Langenthal–Herzogenbuchsee mit Abnahme RE aus Olten in Langenthal – 2 zusätzliche Fahrten Herzogenbuchsee–Langenthal mit Abnahme RE aus Bern in Herzogenbuchsee – Vom Grundtakt abweichende Abfahrtszeiten aufgrund Betriebskonzept (stündlicher Fahrzeugumlauf zwischen Langenthal und Herzogenbuchsee) <p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt (Sa.):</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ergänzung von 7 Kursen zwischen 9-11 sowie 14-16 Uhr sowie von 20.00-22.00 Uhr erforderlich
Auswirkungen Erfolgskontrolle	<p>   : <input checked="" type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p> <p> : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p>
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> – Heutiger Betriebsschluss um ca. 20.30 Uhr aufgrund veränderter Mobilitätsbedürfnisse und angesichts der Potenziale eindeutig zu früh – Mit einem Fahrzeug können mit vorgeschlagenem Fahrplankonzept alle relevanten, übergeordneten Transportketten berücksichtigt werden – Zielwert Angebotsstufe 2 heute mit rund 8 Personen/Kurs fast erreicht, durchschnittliche Auslastung mit vorgeschlagenem Angebotsausbau generiert leichte Verschlechterung – Die Veränderung des Kostendeckungsgrad darf max. 5.9% betragen, damit Minimalwert eingehalten bleibt. – Allenfalls nur durchgehender Betrieb bis 21.00 Uhr sicherstellen -> würde nur Ergänzung von 5 Kurspaaren am Samstag bedeuten. – Es ist eine Neukonzeption via Langenthal Schoren bereits auf den Fahrplan 2025/2026 geplant (dafür Wegfall Schlaufe bei Linie 64). Die Schlaufe ab dem Bahnhof Langenthal dauerte bislang ca. 7 Min. Die Wartezeit der Kurse Richtung Thunstetten Schloss am Bahnhof Langenthal dauert meistens min. 8 Min. wodurch diese Schlaufe möglich wäre. Der erste Kurs zw. 06.00 und 06.30 müsste etwas früher verkehren. – Zudem ist ebenfalls die Verlängerung von Thunstetten nach Bützberg (Versuchsbetrieb) geplant. Die Fahrt dauert ca. 7 Min. und könnte als Schlaufe via Schulhaus Byfang, Kreisel Bernstrasse und Glaströsch geführt werden. Bislang gibt es in Thunstetten keine Wartezeiten. Sollen beide Punkte (vgl. vorheriger Punkt) umgesetzt werden, muss entweder die Zu- Wegfahrt Thunstetten Schloss um 8 Min. verschoben werden (vgl. schematische Darstellung)



Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 52 Durchgehender Stunden-Takt Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten (Mo-Sa.) mit 1 bzw. 7 zusätzlichen Kursen
Priorität	<input type="checkbox"/> 1		<input type="checkbox"/> 2
Empfehlung	Für ein attraktives öV-Angebot ist mindestens ein durchgehendes Stundenangebot mittlerweile Standard. Dies trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschliessung rechnen kann und damit der öV gestärkt wird. An den Wochentagen besteht bereits ein durchgehender Stundenbetrieb. Vermutlich wurden die Ausfallkurse am Samstag gestrichen, da diese tief frequentiert waren. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 3 eingestuft. Zur Attraktivierung des Freizeitverkehrs empfehlen wir aber den durchgehenden Stundentakt auch am Samstag		

6.8 5 C - Buslinie 54 Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen / Verdichtung

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.054	54	ASM	Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen	2		

Prüfauftrag	Taktverdichtung (min. Stundentakt) an Werktagen (Mo-Sa) ab 6 Uhr bis Mitternacht (3 zusätzliche Kurse Mo – Sa)
Kurse	IST: 17.5 NEU: 20.5
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt (Sa.):</p> <p>– Ergänzung von 3 zusätzlichen Kursen erforderlich (10 Uhr, 22-24 Uhr)</p>
Auswirkungen Erfolgskontrolle	<p> : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p>
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> – Leichte Verschlechterung Erfolgskontrolle AGV, mit durchschnittlicher Auslastung neu mit rund 4 Personen pro Kurs – Die Veränderung des Kostendeckungsgrad darf max. 6.5% betragen, damit Minimalwert eingehalten bleibt. – Attraktives Grundangebot mit durchgehendem Stundentakt 6-24 Uhr – Allenfalls nur durchgehender Betrieb bis 21.00 Uhr sicherstellen -> würde nur Ergänzung von 1 Kurspaar bedeuten – Schliessung der Taktlücke um 14 Uhr erfolgt bereits im Rahmen Umsetzung Angebotsbeschluss 2022-2026 (RAK 22-26) – Die Linie 54 muss grundsätzlich neu überdenkt werden. Dies erfolgt im Rahmen der laufenden OeV Studie 'untere Emme' und wir somit losgelöst thematisiert. Aus diesem Grund wird der Prüfauftrag nicht als Antrag empfohlen.

Bericht mit Anträgen

Antrag 2027 - 2030	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<p><i>Linie 54</i> <i>Durchgehender Stunden-Takt Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen (Mo-Sa.) mit 4 zusätzlichen Kursen</i></p> <p><i>Die Buslinie 54 wird im Rahmen der laufenden OeV Studie 'untere Emme' weiterbearbeiten.</i></p>
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p><i>Für ein attraktives öV-Angebot ist mindestens ein durchgehendes Stundenangebot mittlerweile Standard. Dies trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschließung rechnen kann und damit der öV gestärkt wird. Nach der Umsetzung RAK 22-26 besteht schon fast ein durchgehender Stundenbetrieb. Es fehlt lediglich der Kurs um 10.00 Uhr, welcher sinnvollerweise ebenfalls ergänzt wird. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 2 eingestuft.</i></p> <p><i>Allenfalls würde sich zur Reduktion der Aufwände eine Verkürzung bis 21.00 Uhr lohnen (= nur Ergänzung von fehlendem Kurspaar um 10.00 Uhr).</i></p>		

6.9 6 - Buslinien/ Sonntagsangebot

Der Prüfauftrag umfasst die Einführung / Verdichtung zu einem durchgehenden Stundentakt während dem ganzen Tag (ab 06.00 bis um 22.00 Uhr) auf der ganzen Strecke, jedoch ausschliesslich am Sonntag. Momentan gibt es teilweise Taktlücken, welche z.B. auf der Linie 52 bis zu 3 Stunden betragen! Während der Woche ist der Stundentakt bereits erfolgreich im Betrieb. Durch den Erhalt des Taktes am Wochenende kann das Gewicht der Linie gestärkt und diese auch für den Freizeitverkehr attraktiviert werden.

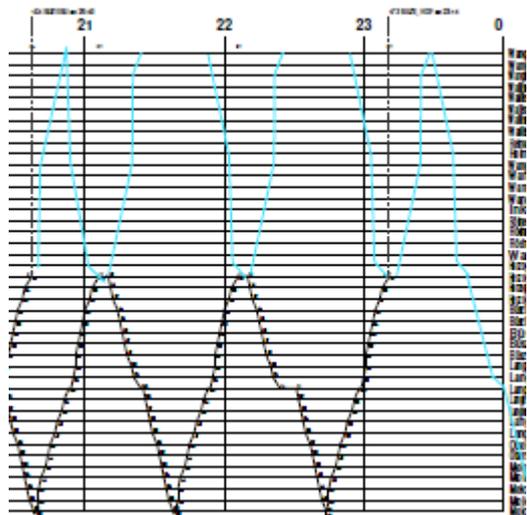
Die Unterteilung der Unteraufträge erfolgt je Linie:

- 6A – Buslinie 51
- 6B – Buslinie 52
- 6C – Buslinie 54
- 6D – Buslinie 58
- 6E – Buslinie 63
- 6F – Buslinie 64

6.10 6 A - Buslinie 51 Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal / Sonntagsangebot

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					  	
40.051	51	 ASM	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	4		

Prüfauftrag	Taktverdichtung (min. Stundentakt) am Sonntag ab 6 Uhr bis 22.00 Uhr (4.5 zusätzliche Kurspaare)
Kurspaare	IST: 12.5 NEU: 16.5
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN -> Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt (So.):

	 <ul style="list-style-type: none"> - Analog 5A (Samstag) - Lediglich Ergänzung von 2 Kurspaaren Wangen – Herzogenbuchsee erforderlich - Nach 20.00 Uhr Ergänzung von 2.5 Kurspaaren
Auswirkungen Erfolgskontrolle	👤 👤 👤 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant 💰 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Relativ lange Wendezeit in Wangen nach 21.00 Uhr (ca. 30 Min.). - Allenfalls nur durchgehender Betrieb bis 20.00 Uhr sicherstellen -> würde nur Ergänzung von 2 Kurspaaren bedeuten

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 51 Durchgehender Stunden-Takt Wangen a.A. - Herzogenbuchsee – Langenthal (So.) mit 4.5 zusätzlichen Kurspaaren
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	Für ein attraktives öV-Angebot ist mindestens ein durchgehendes Stundenangebot mittlerweile Standard. Dies trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschließung rechnen kann und damit der öV gestärkt wird. An den Wochentagen besteht bereits ein durchgehender Stundenbetrieb. Auch zwischen Melchnau und Herzogenbuchsee besteht eine stündliche Verbindung. Entsprechend hat dieses Fahrzeug in Herzogenbuchsee eine lange Wartezeit und kann ohne grossen Mehraufwand die zusätzlichen Kurse abdecken. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 2 eingestuft. Zur Attraktivierung des Freizeitverkehrs empfehlen wir den durchgehenden Stundentakt auch am Sonntag. Allenfalls würde sich zur Reduktion der Aufwände jedoch eine Verkürzung bis 20.00 Uhr lohnen.		

6.11 6 B - Buslinie 52 Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten / Sonntagsangebot

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.052	52	ASM	Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten	2		

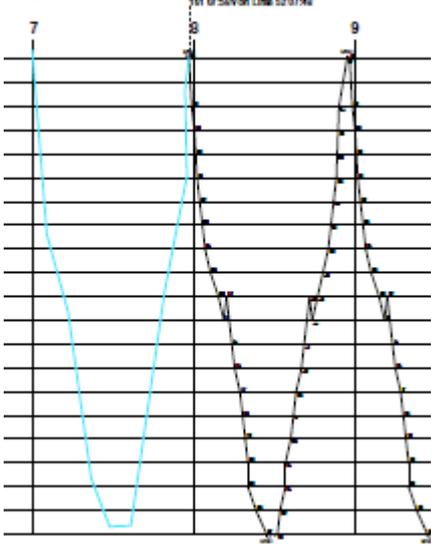
Prüfauftrag	Taktverdichtung (min. Stundentakt) am So. ab 7 Uhr bis 22.00 Uhr (8 zusätzliche Kurspaare)
Kurspaare	IST: 8 NEU: 16
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt (So.):</p> <p>– Analog 5B (Samstag) – Zusätzlich Ergänzung von 1 Kurspaar um 07 Uhr erforderlich</p>
Auswirkungen Erfolgskontrolle	<p> : <input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN -> Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p>
Bemerkungen	<p>– Allenfalls nur durchgehender Betrieb bis 20.00 Uhr sicherstellen -> würde nur Ergänzung von 5 Kursen am Sonntag bedeuten. – Weitere Punkte betr. Angebotsbeschlüsse 2022-2026 vgl. 5B – Langenthal hat das Provisorium zugesichert, da das Angebot erst bereitgestellt werden kann, wenn die Infrastruktur bereitgestellt wird.</p>

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 52 Durchgehender Stunden-Takt Herzogenbuchsee - Thörigen - Langenthal - Thunstetten (So..) mit 8 zusätzlichen Kursen
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3

Empfehlung	Für ein attraktives öV-Angebot ist mindestens ein durchgehendes Stundenangebot mittlerweile Standard. Dies trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschließung rechnen kann und damit der öV gestärkt wird. An den Wochentagen besteht bereits ein durchgehender Stundenbetrieb. Vermutlich wurden die Ausfallkurse am Sonntag gestrichen, da diese tief frequentiert waren. Die Auslastung dieser Linie ist generell tief. Es ist aber möglich, dass z.B. Thunstetten Schloss insbesondere am Wochenende besser besucht wird als unter der Woche. Zur Attraktivierung des Freizeitverkehrs empfehlen wir den durchgehenden Stundentakt auch am Sonntag. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 1 eingestuft. Allenfalls würde sich zur Reduktion der Aufwände jedoch eine Verkürzung bis 20.00 Uhr lohnen.
-------------------	---

6.12 6 C - Buslinie 54 Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen / Sonntagsangebot

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					  	
40.054	54	 ASM	Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen	2		

Prüfauftrag	Taktverdichtung (min. Stundentakt) am So. ab 7 Uhr bis 22.00 Uhr (3 zusätzliche Kurse)
Kurspaare	IST: 12 NEU: 15
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt:  – Analog 5C – Ergänzung von 1 zusätzlichem Kurs erforderlich (7 Uhr)
Auswirkungen Erfolgskontrolle	   : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant  : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	– Schliessung der Taktlücke um 14 Uhr erfolgt bereits im Rahmen Umsetzung Angebotsbeschluss 2022-2026 – Die Linie 54 muss grundsätzlich neu überdenkt werden. Dies erfolgt im Rahmen der laufenden ÖV-Studie 'untere Emme' und wird somit losgelöst thematisiert. Aus diesem Grund wird der Prüfauftrag nicht als Antrag empfohlen.

Antrag 2027 - 2030	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	Linie 54 Durchgehender Stunden-Takt Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen (So.) mit 6 zusätzlichen Kursen Die Buslinie 54 wird im Rahmen der laufenden OeV Studie 'untere Emme' weiterbearbeiten.
---------------------------	-----------------------------	--	---

Bericht mit Anträgen

Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p>Für ein attraktives öV-Angebot ist mindestens ein durchgehendes Stundenangebot mittlerweile Standard. Dies trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschließung rechnen kann und damit der öV gestärkt wird. Nach der Umsetzung RAK 22-26 besteht schon fast ein durchgehender Stundenbetrieb. Es fehlen lediglich die Kurse um 07.00 Uhr und um 10.00 Uhr, sowie der Abendbetrieb. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 2 eingestuft.</p> <p>Allenfalls würde sich zur Reduktion der Aufwände eine Einschränkung auf 08.00 bis 22.00 Uhr lohnen (= nur Ergänzung von fehlendem Kurspaar um 10.00 Uhr).</p>		

6.13 6 D - Buslinie 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern / Sonntagsangebot

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.058	58	ASM	Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern	1		

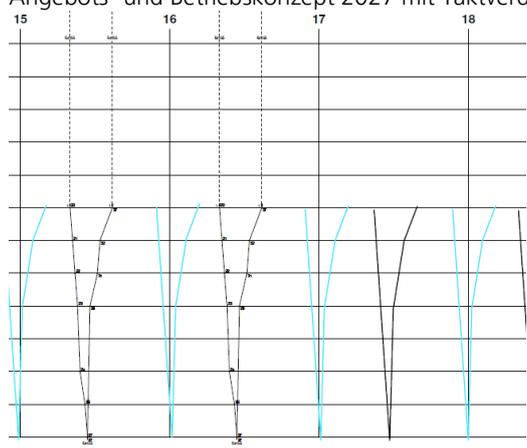
Prüfauftrag	Taktverdichtung (min. Stundentakt) am So. ab 7 Uhr bis 19.30 Uhr (6.5 zusätzliche Kurse)
Kurspaare	IST: 7.5 NEU: 14
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt:</p> <p>– Ergänzung von 6.5 zusätzlichen Kursen erforderlich</p>
Auswirkungen Erfolgskontrolle	: <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> – Ev. muss Verbindung von Wiedlisbach – Wangen vor 16.00 Uhr gestrichen werden – Attraktives Grundangebot mit durchgehendem Stundentakt 7-19.30 Uhr

Antrag 2027 - 2030	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	Linie 58 Durchgehender Stunden-Takt Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern (So.) mit 6.5 zusätzlichen Kursen
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Empfehlung	Diese Linie erreicht bereits im Grundbetrieb die Minimalwerte betreffend Auslastung und Kostendeckungsgrad nicht. Die Umsetzung eines Grundangebots mit Stundenbetrieb kann aber zur Attraktivierung der Linie beitragen. Derzeit kann aber nicht		

	<p><i>abgeschätzt werden, ob die zusätzlichen Aufwände für eine stärkere Nutzung und somit höhere Auslastung des Kurses führen.</i></p> <p><i>Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 3 eingestuft und nicht zur Aufnahme als Antrag empfohlen.</i></p>
--	--

6.14 6 E - Buslinie 63 Langenthal Industrie Nord - Bahnhof – Spital / Sonntagsangebot

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.063	63	ASM	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	3		

Prüfauftrag	Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Durchgehender Stundentakt von 19:30 Uhr bis 22.00 Uhr (15 zusätzliche Kurspaaren)
Kurspaare	IST: 9 NEU: 24
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Taktverdichtung:  - Ergänzung von 17 zusätzlichen Kursen erforderlich
Auswirkungen Erfolgskontrolle	: <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Industrie Nord ist am Sonntag nie angebunden – macht auch wenig Sinn (Arbeitsplätze) -> daher nur Verdichtung zwischen Langenthal Bahnhof und Spital vorgesehen - Heutiges Angebot und heutige Betriebszeiten nicht mehr zeitgemäss (veränderte Mobilitätsbedürfnisse) - Vorgeschlagenes Sonntagsangebot entspricht ungefähr dem Sonntagsangebot auf den Stadtbuslinien Burgdorf (ähnliche Potenziale, Langenthal ca. 15'800 Einwohner, Burgdorf ca. 16'400 Einwohner) - Gemäss Angebotsbeschluss 2022 – 2026 wird die Betriebszeit am Sa. Und So. bereits bis 20.00 Uhr verlängert. Es wird davon ausgegangen, dass dies den Stundentakt betrifft und somit zwischen 17.00 Uhr und 20.00 Uhr drei Kurspaare bereits ergänzt werden.

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 63 Durchgehender Stunden-Takt Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital (So.) mit 15 zusätzlichen Kursen
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3

Empfehlung	Unter der Woche besteht auf dieser Strecke bereits ein 30'-Takt. Die Auslastung sowie die Kostendeckung dieser Linie sind sehr gut. Nach der Umsetzung RAK 22-26 wird der Betrieb zudem bereits bis um 20.00 Uhr verlängert. Infolge der voraussichtlich weiterhin hohen Rentabilität und der Nutzung (Besuchsbetrieb Spital) macht diese Einführung absolut Sinn. Daher wird die Massnahme mit Prio 1 eingestuft
-------------------	---

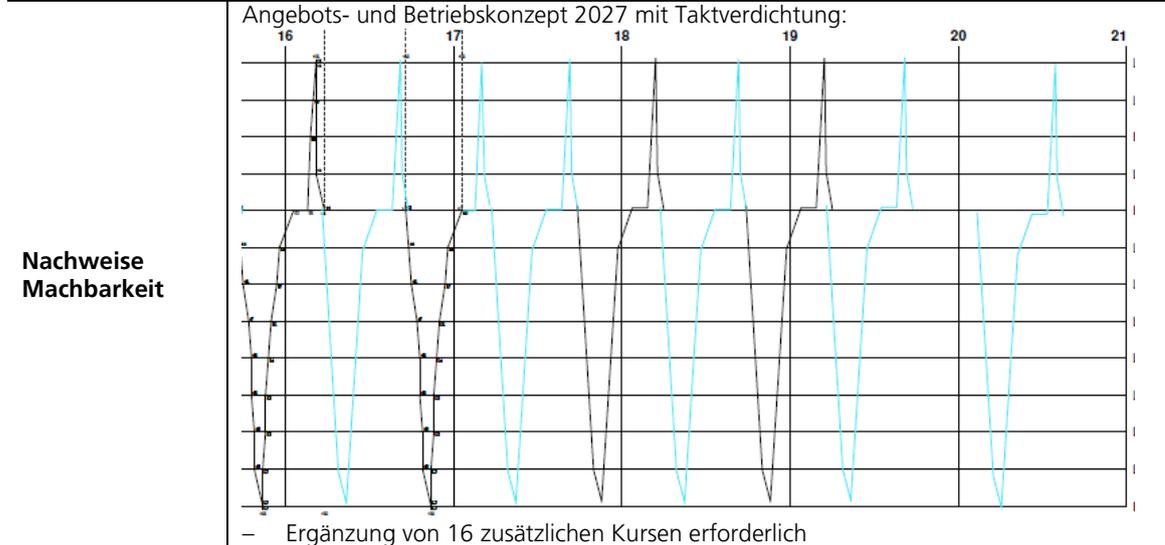
6.15 6 F - Buslinie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf / Sonntagsangebot

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					♿ ♿ ♿	💰
40.064	64	🚌 ASM	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	3	●	●

Prüfauftrag	Durchgehender Halbstundentakt von 7 Uhr bis 19:30 Uhr Durchgehender Stundentakt von 19:30 Uhr bis 22.00 Uhr (16 zusätzliche Kurspaaren)
--------------------	--

Kurspaare	IST: 9 NEU: 25
------------------	-------------------------------------

Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
----------------------------	---



Auswirkungen Erfolgskontrolle	♿ ♿ ♿ : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN Sonntagsangebot für Beurteilung nicht relevant 💰 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
--------------------------------------	---

Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> – Ergänzung vor 8 Uhr ev. nicht notwendig – Heutiges Angebot und heutige Betriebszeiten nicht mehr zeitgemäss (veränderte Mobilitätsbedürfnisse) – Vorgeschlagenes Sonntagsangebot entspricht ungefähr dem Sonntagsangebot auf den Stadtbuslinien Burgdorf (ähnliche Potenziale, Langenthal ca. 15'800 Einwohner, Burgdorf ca. 16'400 Einwohner) – Gemäss Angebotsbeschluss 2022 – 2026 wird die Betriebszeit am Sa. Und So. bereits bis 20.00 Uhr verlängert. Es wird davon ausgegangen, dass dies den Stundentakt betrifft und somit zwischen 17.00 Uhr und 20.00 Uhr zwei Kurspaare bereits ergänzt werden. – Mit dem neuen Buskonzept Langenthal wird sich die Linienführung verändern
--------------------	--

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN	Linie 64 Durchgehender Stunden-Takt Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf (So.) mit 16 zusätzlichen Kursen
Priorität	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	

Empfehlung	Für ein attraktives öV-Angebot ist mindestens ein durchgehendes Stundenangebot mittlerweile Standard. Dies trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschließung rechnen kann und damit der öV gestärkt wird. Nach der Umsetzung RAK 22-26 wird die Betriebszeit (Stundenbetrieb) bereits bis 20.00 Uhr verlängert. Somit verbleiben die Verdichtungskurse (30'), sowie der Abendbetrieb. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 2 eingestuft. Allenfalls würde sich zur Reduktion der Aufwände eine Einschränkung auf 08.00 bis 20.00 Uhr lohnen.
-------------------	---

6.16 7 - Buslinie 51 Herzogenbuchsee - Langenthal / Verdichtung

Der Prüfauftrag umfasst die Verlängerung / Verdichtung zu einem durchgehenden 15'-Takt an Werktagen (Mo-Fr.) im Abschnitt Herzogenbuchsee – Langenthal, Tell / Kantonalbank bis um 19.30 Uhr. Der 15'-Takt geht momentan nur bis 08.00 Uhr, anschliessend verkehrt die Linie nur noch im 30'-Takt. Durch die Gewährleistung eines regelmässigen Taktes bzw. von einem Grundangebot tagsüber gewinnt die Linie klar an Attraktivität, was sich auch positiv auf die Auslastung auswirken kann.

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.051	51	ASM	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	4		

Prüfauftrag	Ausdehnung 15' Takt im Abschnitt Herzogenbuchsee – Langenthal an Werktagen (Mo-Fr.) ab Betriebsbeginn bis 19.30 Uhr (18 zusätzlichen Kurspaaren)
Kurspaare	IST: 42.5 NEU: 60.5
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt (Mo-Fr.):</p> <p>– Teilweise bereits 15'-Takt vorhanden – Ergänzung von 18 Kurspaaren</p>
Auswirkungen Erfolgskontrolle	<p> : <input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN -> Abstufung zu rot</p> <p> : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p>
Bemerkungen	<p>– Kleine Auswirkungen auf Erfolgskontrolle AGV, mit durchschnittlicher Auslastung neu mit 9 Personen pro Kurs</p> <p>– Allenfalls könnte eine stärkere zeitliche Einschränkung der Verdichtung den Auslastungsgrad verbessern (10 statt 18 zusätzliche Kurspaare)</p> <p>– Potential für zusätzliche Verdichtung Herzogenbuchsee – Wangen a.A. wird als klein eingestuft</p>

Bericht mit Anträgen

	– Die Einführung des 15'-Takt soll in 3 Etappen (Mittag, Morgen, Abend) erfolgen, um die Auswirkungen abschätzen zu können und allenfalls mit der Verdichtung zu stagen, bzw. diese voranzustreben.
--	---

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 51 Durchgehender 15'-Takt bis 19.30 Uhr Herzogenbuchsee – Langenthal (Mo-Fr.) mit 18 zusätzlichen Kurspaaren
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p>Die Verdichtungskurse auf der Linie zu Pendlerzeiten haben sich bewährt. Ein durchgehender 15' Takt kann massgeblich zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in dieser Region beitragen. Auch wenn dies nach aktuellen Berechnungen (bei gleichbleibender Passantenzahl) eine Verschlechterung des Auslastungsgrades bewirkt, wird davon ausgegangen, dass sich dies durchaus positiv auswirken könnte, da die Verdichtung nicht nur Aufwand, sondern eben auch generell eine höhere Auslastung bewirkt. Die genauen Auswirkungen können nicht abgeschätzt werden.</p> <p>Für die Region wird diese Taktverdichtung aber als wichtig eingestuft und daher erhält die Massnahme die Priorität 2.</p> <p>Eine Möglichkeit wäre zudem die zeitliche Einschränkung des Takts, wodurch der Auslastungsgrad in der Theorie höher ist (weniger Kurse).</p> <p>Etappierte Einführung vorschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorschlag: 15-Min.-Takt integral ganzer Tag - 1. Etappe (HVZ Morgen und Abend) --> Umgesetzt - 2. Etappe (HVZ Morgen und ab Mittag durchgehend bis ca. 19 Uhr 8 zusätzliche Kurse Herzogenbuchsee ab 12:06, 12:55, 13:25, 13:55, 14:25, 14:55, 15:25 und 18:25 Uhr 8 zusätzliche Kurse Langenthal ab 12:21 (:14 ab Tell/KB), 13:08, 13:38, 14:08, 14:38, 15:08, 15:38 und 18:38 Uhr - 3. Etappe (Morgen bis Abend integral): 8 zusätzliche Kurse Herzogenbuchsee ab 08:06, 08:36, 09:06, 09:36, 10:06, 10:36, 11:06, 11:36 Uhr 8 zusätzlich Kurse Langenthal Tell/KB ab 08:14, 08:44, 09:14, 09:44, 10:14, 10:44, 11:14, 11:44 Uhr <ul style="list-style-type: none"> – Für Verdichtung werden keine zusätzlichen Fahrzeuge benötigt – Zusätzliche Betriebsleistung 1. Etappe: ca. 9 Fahrplanstunden pro Tag 2. Etappe: ca. 8 Fahrplanstunden pro Tag 		

6.17 8 - Buslinie 51 Herzogenbuchsee - Langenthal / Verdichtung Samstag

Der Prüfauftrag umfasst die Verdichtung zu einem durchgehenden 30'-Takt im Abschnitt Herzogenbuchsee – Langenthal bis um 19.30 Uhr am Samstag. Momentan besteht am Samstag nur ein Stundentakt. Während der Woche ist der 30'-Takt bereits erfolgreich im Betrieb. Durch den Erhalt des Taktes am Wochenende kann das Gewicht der Linie gestärkt und diese auch für den Freizeitverkehr attraktiviert werden.

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.051	51	ASM	Wangen a.A. - Herzogenbuchsee - Langenthal	3		

Prüfauftrag	Ausdehnung 30'-Takt im Abschnitt Herzogenbuchsee – Melchnau am Samstag ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr (14 Kurspaare)
Kurspaare	IST: 19 NEU: 23
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt (Mo-Fr.):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung von 14 Kurspaaren - Zusätzlich 2 Fahrzeuge erforderlich, welche dann jeweils 30 Min in Herzogenbuchsee warten -> nicht optimale Fahrzeugauslastung. - Ev. nur in Verbindung mit Verdichtung bis Wangen sinnvoll - Potential für zusätzliche Verdichtung Herzogenbuchsee – Wangen a.A. wird aber als klein eingestuft
Auswirkungen Erfolgskontrolle	: <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN

Bericht mit Anträgen

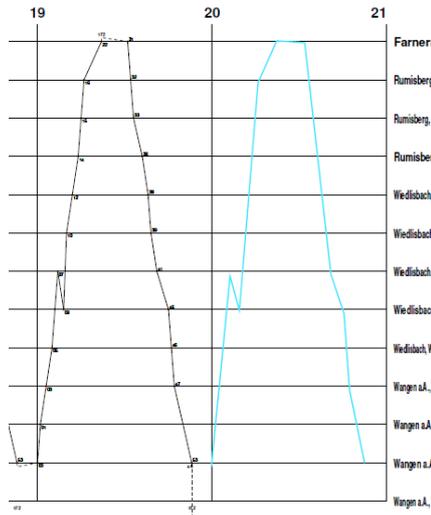
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - Mittagszeit gibt es teilweise etwas lange Wartezeiten (ca. 40 Min.) in Herzogenbuchsee - Attraktives Grundangebot mit durchgehendem 30'-Takt - In der Region werden starke künftige Entwicklungen hinsichtlich Industrie und Arbeiten erwartet. Aus diesem Grund ist die Massnahme zu priorisieren.
--------------------	---

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 51 Durchgehender 30'-Takt bis 19.30 Uhr Herzogenbuchsee – Melchnau (Sa.) mit 14 zusätzlichen Kurspaaren
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	Für ein attraktives, regelmässiges öV-Angebot trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschliessung rechnen kann und damit der öV gestärkt wird. An den Wochentagen besteht bereits ein durchgehender 30'-Takt. Vermutlich wurden die Ausfallkurse am Samstag gestrichen, da diese tief frequentiert waren. Die Fahrzeugauslastung ist allerdings nicht optimal, da diese relativ langen Wartezeiten haben (Reisezeit reicht nicht, um Kurs mit nur einem Fahrzeug zu betreiben). In der bedienten Region werden jedoch künftig starke Entwicklungen hinsichtlich Industrie / Arbeiten erwartet, weshalb die Massnahme Prio 1 erhält.		

6.18 9 - Buslinie 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern /Abendkurs

Der Prüfauftrag umfasst die Verlängerung der Betriebszeit dieser Linie bis 21.00 Uhr durch die Ergänzung eines Kurses. Der letzte Kurs verkehrt momentan zwischen 19.00 und 20.00 Uhr. Durch die Verlängerung der Betriebszeit kann eine spätere Rückkehr der Pendler gewährleistet werden und dadurch das Gewicht der Linie gestärkt werden.

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					  	
40.058	58	 ASM	Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern	1		

Prüfauftrag	Ergänzung Abendkurs Mo-Fr. um 20.00 Uhr (1 zusätzliches Kurspaar)
Kurspaare	IST: 14 NEU: 15
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Abendkurs:</p>  <p>– Ergänzung von 1 zusätzlichem Kurspaar erforderlich</p>
Auswirkungen Erfolgskontrolle	   : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN  : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> – Ev. als Versuchsbetrieb führen -> Auswerten – Nach wie vor sehr tiefe Belegung mit rund 3 Pers. / Kurs, jedoch kaum Veränderung durch zus. Kurs

Bericht mit Anträgen

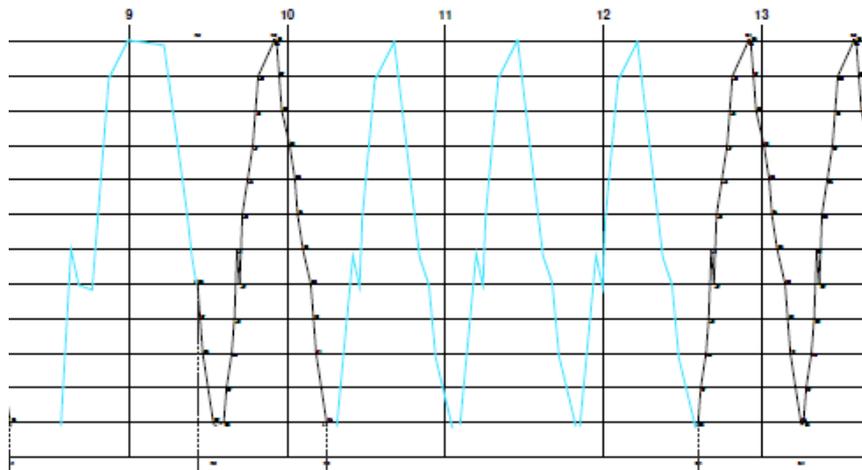
Antrag 2027 - 2030	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	Linie 58 Ergänzung Abendkurs um 20.00 Uhr Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern mit 1 zusätzlichem Kurs
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Empfehlung	Die Auslastung sowie die Kostendeckung der Linie werden zwar bereits ohne diese Massnahme nicht erreicht. Durch die Verlängerung der Betriebszeiten gewinnt die Strecke möglicherweise an Attraktivität, welche so derzeit noch nicht abgeschätzt werden kann. Die Arbeitszeiten verlagern sich immer mehr nach hinten und auch anderweitige spätere Rückkehren am Abend unter der Woche nehmen laufend zu. Trotzdem wir die Umsetzung dieses einzelnen Kurses nicht als elementar für die Attraktivierung dieser Strecke erachtet, weshalb dieser Antrag aus wirtschaftlicher Sicht nicht für die Weiterverfolgung empfohlen wird.		

6.19 10 - Buslinie 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern /Verdichtung

Der Prüfauftrag beinhaltet die Sicherstellung von einem regelmässigen Takt (min. Stundentakt) im Abschnitt Wangen a.A – Farnern. Dies soll von Mo.-Sa. Von 06.00 Uhr bis 19.30 Uhr gewährleistet werden. Tagsüber bestehen momentan teilweise Taktlücken infolge tiefer Auslastung. Durch die Gewährleistung eines regelmässigen Taktes bzw. von einem Grundangebot tagsüber gewinnt die Linie klar an Attraktivität, was sich auch positiv auf die Auslastung auswirken kann.

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.058	58	ASM	Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern	1		

Prüfauftrag	Taktverdichtung Mo-Sa min. Stundentakt ab 6 Uhr bis 19:30 Uhr (1 zusätzliches Kurspaar Mo-Fr, 8 Kurspaare Sa)
Kurspaare	IST: 14 NEU: 15
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stundentakt Mo-Fr.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ergänzung von 1 zusätzlichem Kurspaar erforderlich - Erfordert ebenfalls Anpassung Abfahrtszeiten Kurs zw. 14.00-15.00 Uhr

	<p>Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stundentakt Sa.:</p>  <p>- Ergänzung von 6 und 2 Teil-Kurspaaren erforderlich</p>
<p>Auswirkungen Erfolgskontrolle</p>	<p> <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN </p>
<p>Bemerkungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ev. als Versuchsbetrieb -> Auswerten - Nach wie vor sehr tiefe Belegung mit rund 3 Pers. / Kurs, jedoch kaum Veränderung durch zus. Kurs - Kurs Wiedlisbach – Wangen vor 16 Uhr ev. nicht mehr erforderlich - Abklärung des Erschliessungsbedarfes des Pflegeheims Dettenbühl und Wiedlisbach (Schichtwechsel). Generell sollte der Austausch mit dem betroffenen Pflegeheim im Sinne einer Bedarfsabklärung gesucht werden. - Attraktives Grundangebot mit durchgehendem Stundentakt von 6-19.30 Uhr

<p>Antrag 2027 - 2030</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p>	<p><input type="checkbox"/> NEIN</p>	<p>Linie 58 Ergänzung Stundentakt Mo-Sa. Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern mit 1 zusätzlichem Kurs (Mo-Fr.) bzw. 6 Kurspaaren (Sa.)</p>
<p>Priorität</p>	<p><input type="checkbox"/> 1</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 2</p>	<p><input type="checkbox"/> 3</p>
<p>Empfehlung</p>	<p>Die Auslastung sowie die Kostendeckung der Linie werden zwar bereits ohne diese Massnahme nicht erreicht, für die Region ist aber der Grundbetrieb sehr wichtig. Durch die Verlängerung der Betriebszeiten gewinnt die Strecke möglicherweise an Attraktivität, welche so derzeit noch nicht abgeschätzt werden kann. Die Arbeitszeiten verlagern sich immer mehr nach hinten und auch anderweitige spätere Rückkehren am Abend unter der Woche nehmen laufend zu. Aufgrund der bestehenden nicht optimalen Auslastung aber hinsichtlich der erwarteten Auslastung wird diese Massnahme als Prio 2 vorgeschlagen.</p>		

6.20 11 - Buslinien – Abendkurse

Der Prüfauftrag umfasst die Verlängerung von einem durchgehenden 30'-Takt auch nach dem Pendlerverkehr abends bis um 20.00 Uhr, anschliessend im Stundentakt bis 22.00 Uhr. Die heutige Betriebszeit geht nur bis 20.00 Uhr. Durch den Erhalt/Verlängerung des Taktes am Abend kann eine spätere Rückkehr der Pendler gewährleistet werden und dadurch das Gewicht der Linie gestärkt werden.

Die Unterteilung der Unteraufträge erfolgt je Linie:

- 11A – Buslinie 63
- 11B – Buslinie 64

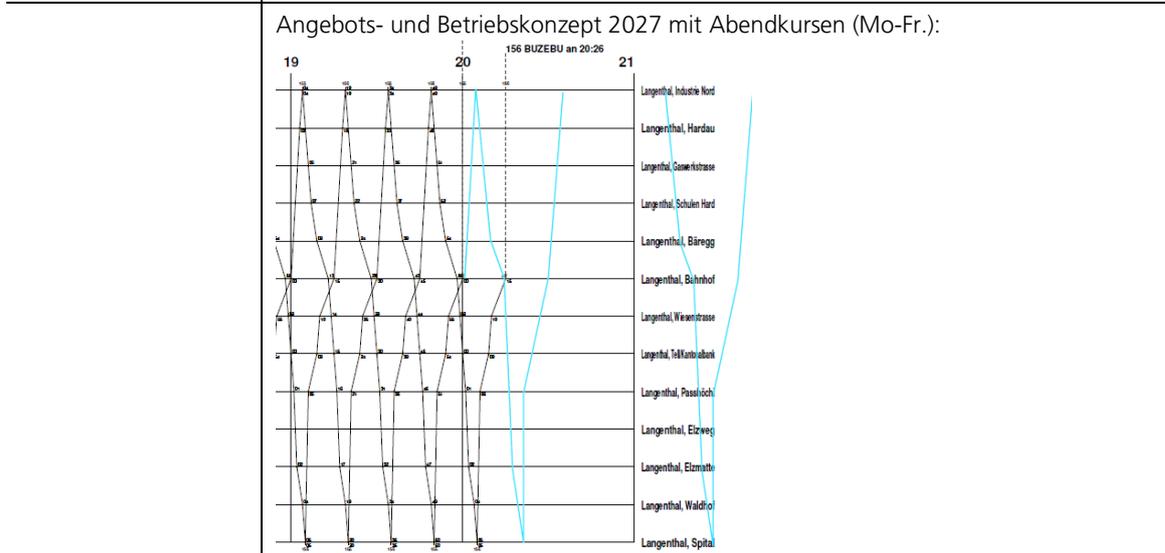
6.21 11 A - Buslinie 63 Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital / Abendkurse

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.063	63	ASM	Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital	3		

Prüfauftrag	Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20.00 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr
--------------------	--

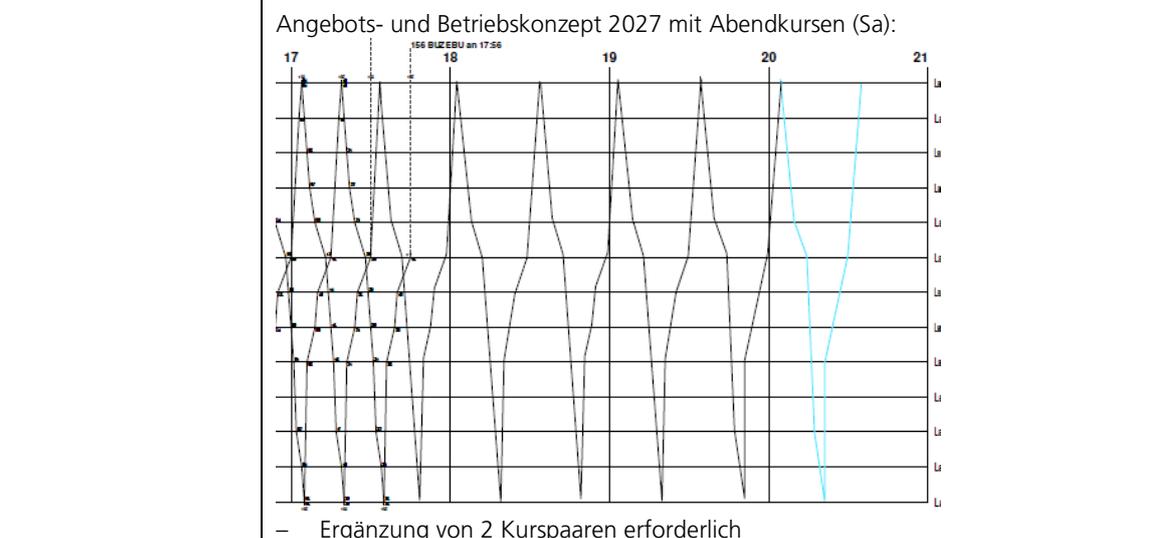
Kurspaare	IST: 56 NEU: 58.5 (Mo-Fr.)
------------------	---

Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
----------------------------	--



Nachweise Machbarkeit

- Ergänzung von 2.5 zusätzlichen Kurspaaren erforderlich



- Ergänzung von 2 Kurspaaren erforderlich

Bericht mit Anträgen

Auswirkungen Erfolgskontrolle	👤 👤 👤 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN 💰 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - 30' Wartezeit in Langenthal nach 20 Uhr -> ohne grossen Mehraufwand wäre auch 30 Min. Takt möglich - Leichte Verschlechterung mit Durchschnittlich rund 13 Pers. / Kurs - Heutiges Angebot und heutige Betriebszeiten nicht mehr zeitgemäss (veränderte Mobilitätsbedürfnisse), deutlich zu früher Betriebsschluss an allen Wochentagen Montag-Samstag - Vorgeschlagene Betriebszeiten und Taktintervalle (Angebotsniveau) entspricht ungefähr dem Angebot auf den Stadtbuslinien Burgdorf (ähnliche Potenziale, Langenthal ca. 15'800 Einwohner, Burgdorf ca. 16'400 Einwohner) - Gemäss Angebotsbeschluss 2022 – 2026 wird die Betriebszeit am Sa. Und So. bereits bis 20.00 Uhr verlängert. Es wird davon ausgegangen, dass dies den 30'-Takt betrifft und somit zwischen 17.00 Uhr und 20.00 Uhr 5.5 Kurspaare bereits ergänzt werden.

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 63 Durchgehender 30'-Takt bis 20 Uhr, anschliessend Stundentakt bis 23 Uhr Langenthal Industrie Nord - Bahnhof - Spital (Mo.-Sa.) mit 2.5 (Mo. – Fr.) bzw. 2 (Sa.) zusätzlichen Kursen
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p>Ein attraktives öV-Angebot trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschliessung rechnen kann und somit der öV gestärkt wird. Nach der Umsetzung RAK 22-26 wird die Betriebszeit (Stundenbetrieb) bereits bis 20.00 Uhr verlängert. Somit verbleibt lediglich der Abendbetrieb nach 20.00 Uhr.</p> <p>Auch wenn die zusätzlichen Kurse zu einer theoretischen Verschlechterung der Auslastung führen, gewinnt die Strecke durch die Verlängerung der Betriebszeiten möglicherweise an Attraktivität, welche so derzeit noch nicht abgeschätzt werden kann. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Auslastung höher ausfällt als theoretisch berechnet. Die genauen Auswirkungen können nicht abgeschätzt werden. Die Arbeitszeiten verlagern sich immer mehr nach hinten und auch anderweitige spätere Rückkehren am Abend nehmen laufend zu. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 1 eingestuft.</p>		

6.22 11 B - Buslinie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf / Abendkurse

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
40.064	64	ASM	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	3		

Prüfauftrag	Ausdehnung Betriebszeiten Montag bis Samstag - im 30' Takt bis 20.00 Uhr - im 60' Takt bis 22.00 Uhr
--------------------	--

Kurspaare	IST: 28 NEU: 30.5 (Mo.-Fr.)
------------------	--

Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
----------------------------	--

Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Abendkursen (Mo. – Fr.):

Nachweise Machbarkeit

- Ergänzung von 3.5 zusätzlichen Kursen erforderlich

Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Abendkursen (Sa.):

- Ergänzung von 4 zusätzlichen Kursen erforderlich

Bericht mit Anträgen

Auswirkungen Erfolgskontrolle	<p>☺ ☺ ☺ : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p> <p>💰 : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p>
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> - 30' Wartezeit in Langenthal nach 20 Uhr -> ohne grossen Mehraufwand wäre auch 30 Min. Takt möglich - Leichte Verschlechterung mit Durchschnittlich rund 9 Pers. / Kurs - Heutiges Angebot und heutige Betriebszeiten nicht mehr zeitgemäss (veränderte Mobilitätsbedürfnisse), deutlich zu früher Betriebsschluss an allen Wochentagen Montag-Samstag - Vorgeschlagene Betriebszeiten und Taktintervalle (Angebotsniveau) entspricht ungefähr dem Angebot auf den Stadtbuslinien Burgdorf (ähnliche Potenziale, Langenthal ca. 15'800 Einwohner, Burgdorf ca. 16'400 Einwohner) - Gemäss Angebotsbeschluss 2022 – 2026 wird die Betriebszeit am Sa. Und So. bereits bis 20.00 Uhr verlängert. Es wird davon ausgegangen, dass dies den 30'-Takt betrifft und somit zwischen 17.00 Uhr und 20.00 Uhr 4.5 Kurspaare bereits ergänzt werden. - Gemäss Angebotsbeschluss 2022 – 2026 macht die Linie 64 nicht mehr die Schlaufe via Schoren (neu Linie 52), sondern verkehrt stattdessen alternierend im 15'-Takt bis Lotzwil Unterdorf / Bhf. Süd (Mo-Fr). Diese Auswirkungen wurden nicht berücksichtigt.

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<p>Linie 64</p> <p>Durchgehender 30'-Takt bis 20 Uhr, anschliessend Stundentakt bis 23 Uhr Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf (So.) mit 2.5 (Mo. – Fr.) bzw. 3 (Sa.) zusätzlichen Kursen</p>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p>Ein attraktives öV-Angebot trägt bei, dass die Bevölkerung mit der Grunderschliessung rechnen kann und somit der öV gestärkt wird. Nach der Umsetzung RAK 22-26 wird die Betriebszeit (Stundenbetrieb) bereits bis 20.00 Uhr verlängert. Somit verbleibt lediglich der Abendbetrieb nach 20.00 Uhr.</p> <p>Durch die Verlängerung der Betriebszeiten gewinnt die Strecke möglicherweise an Attraktivität, welche so derzeit noch nicht abgeschätzt werden kann. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Auslastung höher ausfällt als theoretisch berechnet. Die genauen Auswirkungen können nicht abgeschätzt werden. Die Arbeitszeiten verlagern sich immer mehr nach hinten und auch anderweitige spätere Rückkehren am Abend nehmen laufend zu. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 1 eingestuft.</p>		

6.23 12 - Buslinie 64 Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf / Aufstufung

Auch die Veränderung / Auf-/Abstufung der Angebotsstufe bewirken eine andere Ausgangslage hinsichtlich Erschliessung. Bei diesem Prüfauftrag ist vorgesehen generell die Angebotsstufe zu erhöhen, so dass grundsätzlich deutlich mehr Kurse bzw. eine starke Verdichtung vorgesehen werden. Die Verteilung über den Tag (Vorschlag Spitzenzeiten) kann dabei noch genauer definiert werden. Entsprechend müssen die Anforderungen betreffend Zielerreichung für die höhere Angebotsstufe erfüllt sein. Die Aufstufung / Verdichtung und somit Stärkung der Linie kann deren Attraktivität möglicherweise deutlich steigern

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					  	
40.064	64	 ASM	Langenthal Schoren - Bahnhof - Lotzwil Unterdorf	3		

Prüfauftrag	Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4 -> Vorschlag 15' Takt während Spitzenzeiten (2x3h)
Kurspaare	IST: 28 NEU: min. 40 Kurspaare (Mo.-Fr.)
Auf- / Abstufung AS	<input type="checkbox"/> NEIN <input checked="" type="checkbox"/> JA -> Aufstufung von 3 zu 4
Nachweise Machbarkeit	- Vergleiche 11B, Zusätzliche Taktverdichtung 15' in Spitzenzeiten (während 6 Stunden) - Ergänzung eines zusätzlichen Fahrzeuges erforderlich
Auswirkungen Erfolgskontrolle	   : <input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN  : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	- Definition von Spitzenzeiten in Absprache mit Bedürfnis Gemeinden. Idee: 6-9 Uhr und 16-19 Uhr - Gemäss Angebotsbeschluss 2022 – 2026 macht die Linie 64 nicht mehr die Schlaufe via Schoren (neu Linie 52), sondern verkehrt stattdessen alternierend im 15'-Takt bis Lotzwil Unterdorf / Bhf. Süd (Mo-Fr). Diese Auswirkungen wurden nicht berücksichtigt.

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN	Linie 64 Aufstufung in AS 4 mit total min. 40 Kurspaaren -> 15'-Takt in Spitzenzeiten
Priorität	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	
Empfehlung	Durch die Aufstufung der Linie bzw. deutliche Taktverdichtung bei gleichbleibender Passantenzahl nimmt die theoretische Auslastung natürlich stark ab. Es ist aber davon auszugehen, dass die Strecke möglicherweise an Attraktivität gewinnt, durch eine Verdichtung der Takte. Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Auslastung höher ausfällt als theoretisch berechnet. Die genauen Auswirkungen können nicht abgeschätzt werden. Für die Region erachten wir die Verdichtung in dieser Region als wichtig	

	Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 2 eingestuft.
--	--

6.24 13 - Buslinie 491 Huttwil - Eriswil/ Taktlücken

Der Prüfauftrag beinhaltet die Aufhebung der bestehenden Taktlücken im Abschnitt Huttwil – Eriswil von Mo. – Fr. Momentan bestehen vermutlich infolge fehlender Auslastung zwei Taktlücken. Durch die Gewährleistung eines regelmässigen Taktes bzw. von einem Grundangebot tagsüber gewinnt die Linie an Attraktivität, was sich auch positiv auf die Auslastung auswirken kann.

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					  	
40.491	491	 Busland	Huttwil - Eriswil	2		

Prüfauftrag	Schliessung Taktlücken (Mo-Fr.) – Huttwil ab 09:45 Uhr – Huttwil ab 14:45 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare)
Kurspaare	IST: 18.5 NEU: 20.5
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt (Mo-Fr.): – Teilweise zudem 30'-Takt vorhanden (Morgen und Abendspitze) – Ergänzung von 2 Kurspaaren
Auswirkungen Erfolgskontrolle	   : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN  : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	– Potential für zusätzliche Verdichtung / Schliessung Lücken am Wochenende wird als klein eingestuft – Im betrachteten Perimeter finden ebenfalls die weiterführenden Abklärungen betreffend On-Demand-Mobilität statt (vgl. Hinweise bei Anträgen 15-20).

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 491 Schliessung Taktlücken zur Gewährleistung Stundentakt Huttwil - Eriswil (Mo-Fr.) mit 2 zusätzlichen Kurspaaren
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Empfehlung	Diese Linie erreicht bereits im Grundbetrieb die Minimalwerte betreffend Auslastung und Kostendeckungsgrad nicht. Vermutlich wurden diese Kurse gestrichen, da diese tief frequentiert waren. Die Umsetzung eines Grundangebots mit Stundenbetrieb (Schliessung Taktlücken) kann aber zur Attraktivierung der Linie beitragen. Derzeit kann aber nur sehr schwer abgeschätzt werden, ob die zusätzlichen Aufwände für eine stärkere Nutzung und somit höhere Auslastung des Kurses führen. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 3 eingestuft.		

6.25 14 - Buslinie 493 Huttwil - Wyssachen/ Taktlücken

Der Prüfauftrag beinhaltet die Aufhebung der bestehenden Taktlücken im Abschnitt Huttwil – Wyssachen von Mo. – Fr. Momentan bestehen vermutlich infolge fehlender Auslastung drei Taktlücken. Durch die Gewährleistung eines regelmässigen Taktes bzw. von einem Grundangebot tagsüber gewinnt die Linie an Attraktivität, was sich auch positiv auf die Auslastung auswirken kann.

Kursbuch	Linie	Verkehrsmittel	Strecke	AS	Zielerreichung	
					  	
40.493	493	 Busland	Huttwil - Wyssachen	1		

Prüfauftrag	Schliessung Taktlücken (Mo-Fr.) – Huttwil ab 08:45 Uhr – Huttwil ab 10:45 Uhr – Huttwil ab 14:45 Uhr (3 zusätzliche Kurspaare)
Kurspaare	IST: 12.5 NEU: 15.5
Auf- / Abstufung AS	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> JA -> Aufstufung / Abstufung?
Nachweise Machbarkeit	Angebots- und Betriebskonzept 2027 mit Stunden-Takt (Mo-Fr.): – Am Mittag ein Verstärkungskurs vorhanden – Allenfalls Abfahrtszeit Mittagkurs anpassen – Ergänzung von 3 Kurspaaren
Auswirkungen Erfolgskontrolle	   : <input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN -> Auslastung wechselt zu rot  : <input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN
Bemerkungen	– Potential für zusätzliche Verdichtung / Schliessung Lücken am Wochenende wird als klein eingestuft – Im betrachteten Perimeter finden ebenfalls die weiterführenden Abklärungen betreffend On-Demand-Mobilität statt (vgl. Hinweise bei Anträgen 15-20).

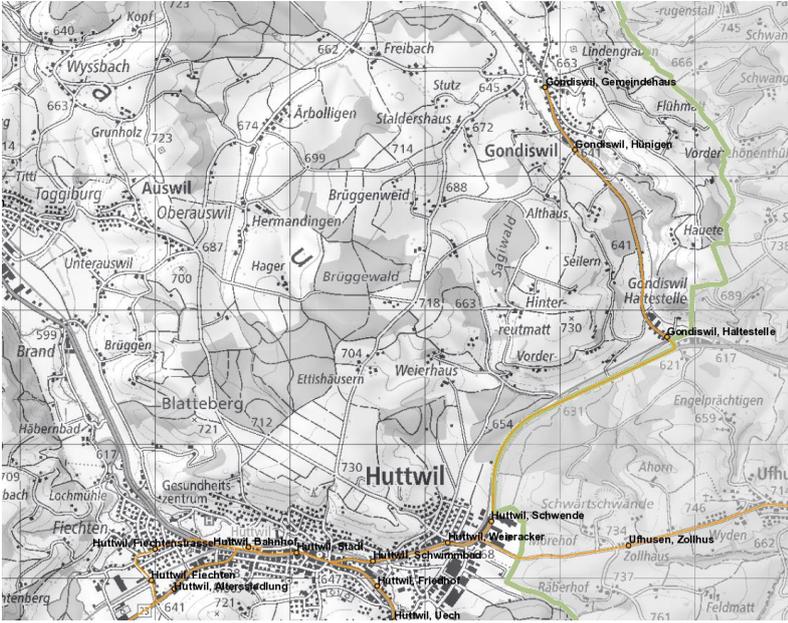
Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	Linie 493 Schliessung Taktlücken zur Gewährleistung Stundentakt Huttwil - Wyssachen (Mo-Fr.) mit 2 zusätzlichen Kurspaaren
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Empfehlung	Diese Linie erreicht bereits im Grundbetrieb die Minimalwerte betreffend Auslastung und Kostendeckungsgrad nicht. Vermutlich wurden diese Kurse gestrichen, da diese tief frequentiert waren. Die Umsetzung eines Grundangebots mit Stundenbetrieb (Schliessung Taktlücken) kann aber zur Attraktivierung der Linie beitragen. Derzeit		

Bericht mit Anträgen

	kann aber nur sehr schwer abgeschätzt werden, ob die zusätzlichen Aufwände für eine stärkere Nutzung und somit höhere Auslastung des Kurses führen. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit Prio 3 eingestuft.
--	---

6.26 15 Bürgerbusangebot in Gemeinde Gondiswil und Huttwil

Buslinie / Bürgerbus	Verkehrsmittel	Betrachtungssperimeter
Bürgerbus		Gondiswil und Huttwil

<p>Prüfauftrag</p>	<p>Zwischen der Gemeinde Huttwil und Gondiswil besteht heute ein Bürgerbus (Linie 492). Diese wird bis Ende 2025 betrieben. Nun starten die Gemeinden mit der Planung einer Anschlusslösung. Das Hauptziel ist die Gewährleistung einer langfristigen Lösung und Anbindung unter den Gemeinden.</p>
<p>Betrachtungssperimeter</p>	
<p>Ausgangslage / Zielsetzung</p>	<p>Zwischen der Gemeinde Huttwil und Gondiswil besteht heute ein Bürgerbus (Buslinie Nr. 492). Diese wird nur noch bis Ende 2025 betrieben. Nun starten die Gemeinden mit der Planung einer Anschlusslösung.</p>
<p>Beschrieb der Massnahmen</p>	<p>Am 18. September 2023 fand die Projektbesprechung zwischen den betroffenen Gemeinden und der Region Oberaargau statt. In der Sitzung wurde vereinbart, dass die Variante 3 weiterverfolgt werden soll. Diese Variante sieht einen 30-Minuten-Takt zwischen den Gemeinden Huttwil und Gondiswil vor und erfüllt somit die Bedürfnisse der Gemeinden am besten.</p> <p>Gemäss dem Protokoll ist die Gemeinde Gondiswil mit dem aktuellen Bürgerbusangebot, mit kleinen Verbesserungen, einverstanden. Hingegen ist die Gemeinde Huttwil nicht in der Lage, das bestehende Angebot fortzuführen, wenn sie im Industriegebiet zusätzliche Flächen ausweisen möchte. In diesem Fall müsste die Erschließungsgüterklasse in diesem Bereich von F auf Güterklasse D verbessert werden. Gemäß der Absprache mit dem Amt für öffentlichen Verkehr (AöV, Kanton Bern) würde dies einen halbstündigen Takt mit festen Fahrzeiten im Zeitraum von 06:00 bis 20:00 Uhr vom Bahnhof ins Industriegebiet Huttwil bedeuten. Zudem müsste eine Integration in das Tarifsystem (GA, Halbtax, Libero) erfolgen.</p> <p>Aufgrund des Feedbacks des Kantons Bern wurden mehrere Varianten des Angebots ausgearbeitet. Die Variante 3 (Halbstunden-Takt Huttwil, eine klassische Verbindung nach Gondiswil) erfüllt somit am besten die Bedürfnisse der Gemeinden.</p>

Bericht mit Anträgen

Zuständigkeit	<i>Für die Umsetzung des Angebots liegt die Hauptzuständigkeit bei den betroffenen Gemeinden, mit der Unterstützung der Region Oberaargau sowie des Kanton Bern.</i>
Kosten	<i>Die genauen Kosten werden in den nächsten Schritten gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden sowie der Gemeinde Oberaargau festgelegt. Die derzeit budgetierten Kosten dürfen auch bei der Umsetzung der zukünftigen Angebote nicht überschritten werden. Es ist erwünscht, dass die Gemeinde das Angebot ab 2027 als Pilotversuch umsetzt.</i>
Mitfinanzierung des Kantons Bern durch das AöV Kt. Bern	<i>Im Januar 2024 hat der Kanton Bern Anforderungen/Richtlinien für die Umsetzung von On-Demand - Angeboten erarbeitet. Im Brief vom 17. Januar 2024 des Kanton Bern wurden die Rahmenbedingungen definiert. Für eine finanzielle Beteiligung des Kantons gemäss Artikel 14 AGV muss grundsätzlich die Erschliessungsberechtigung (Artikel 3 AGV) erfüllt sein. Allerdings kann dieser Wert unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit vertretbarem Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt.</i>
Bemerkung	<i>Bei der Überprüfung des Prüfauftrags wurde das vorgeschlagene Angebot der Gemeinden Huttwil und Gondiswil übernommen. Eine zusätzliche Überprüfung oder Entwicklung des Konzepts wurde im Rahmen des Projekts nicht berücksichtigt.</i>

Antrag 2027 - 2030	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<i>Wird im Rahmen des Drittprojekts weiterarbeiten.</i>
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<i>Der Bürgerbus Huttwil-Gondiswil ist bereits in Betrieb und hat eine bedeutende Rolle für die beiden Gemeinden. Nun versuchen die beiden Gemeinden zusammen mit der Region Oberaargau, die Linie auch ab 2027 weiterhin in Betrieb zu halten. Da die Bürgerbuslinie lokal wichtig ist, wurde der Prüfauftrag mit Priorität 3 bewertet.</i>		

6.27 16 Neue tangentielle Busverbindung zwischen Huttwil und Wynigen zur besseren Anbindung nach Burgdorf und Bern

Buslinie	Verkehrsmittel	Betrachtungsbereich
Neue Buslinie		Tangentiale Buslinie Huttwil – Wynigen

Prüfauftrag	<p>Zwischen der Gemeinde Huttwil und der Gemeinde Wynigen ist geplant, eine neue tangentielle Buslinie zu prüfen. Das Hauptziel dieser Buslinie besteht darin, eine verbesserte und schnellere Verbindung zum Bahnhof Wynigen zu schaffen, um eine bessere Anbindung an die Städte Burgdorf und Bern zu ermöglichen. Hierfür ist eine Abstimmung der geplanten Tangentiallinie mit den bestehenden Bus- und Bahnlinien an den Bahnhöfen Huttwil und Wynigen erforderlich.</p>
Betrachtungsbereich	
Ausgangslage / Zielsetzung	<p>Zwischen den Gemeinden Huttwil und Wynigen besteht gegenwärtig keine Verbindung im öffentlichen Verkehr. Passagiere im Raum Huttwil müssen, wenn sie nach Burgdorf oder Bern reisen möchten, mehrmals umsteigen oder in Richtung Langenthal fahren.</p>
Beschreibung der Massnahme	<p>Die neue tangentielle Buslinie soll zwischen der Gemeinde Huttwil und der Gemeinde Wynigen verkehren. Es handelt sich um eine Schnellbuslinie mit Zwischenhalt in den dazwischenliegenden Gemeinden. Folgende Haltestellen sind vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Huttwil, Bahnhof • Huttwil, Campus Perspektiven • Eventuell Dürrenroth, Gemeindeverwaltung • Wynigen, Rebhaldenweg • Wynigen, Bahnhof <p>Die Reisezeit zwischen dem Bahnhof Huttwil und dem Bahnhof Wynigen beträgt etwa 25 Minuten, und der Bus wird im Stundentakt verkehren (Abfahrt am Bahnhof Huttwil geplant um ca. xx:05 Uhr). Damit wird eine Verbindung am Bahnhof Wynigen in Richtung Burgdorf und Bern gewährleistet.</p> <p>Die Umsetzung der neuen Buslinie erfordert eine enge Abstimmung zwischen asm, BLS AG, SBB und der Region Oberaargau in Bezug auf Koordination und Umsetzung.</p>
Zuständigkeit	<p>Für die Umsetzung des Angebots liegt die Hauptzuständigkeit bei den Betreibern des öffentlichen Verkehrs (asm, BLS und SBB), mit Unterstützung der Region Oberaargau sowie des Kantons Bern.</p>

Bericht mit Anträgen

Kosten	<p>Die Kosten können momentan nur grob abgeschätzt werden. Bei den Kosten wird zwischen Betriebs- und Anschaffungskosten unterschieden.</p> <p>Betriebskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten Administration / Organisation ca. CHF 50'000 pro Jahr • Kosten Fahrer ca. CHF 1'250'000 pro Jahr • Fahrzeuge (0.70 Fr/km) <u>ca. CHF 500'000 pro Jahr</u> <p>Gesamtbetriebskosten pro Jahr ca. CHF 1'800'000 pro Jahr</p> <p>Anschaffungskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organisation / Administration ca. CHF 50'000 • Fahrzeuge ca. CHF 200'000 • Infrastruktur <u>ca. CHF 500'000</u> <p>Anschaffungskosten ca. CHF 750'000</p>
Empfehlung	<p>Wir empfehlen die Umsetzung der neuen tangentialen Buslinie, da diese für die Region und überregionale Anbindung eine wichtige Bedeutung hat.</p>

Antrag 2027 - 2030	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	Neue Buslinie
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p>Die neue tangential Busverbindung zwischen Huttwil und Wynigen bringt ein Mehrwert für die Region Oberaargau. Mit dieser neuen Buslinie werden mehrere Gemeinden in der Region besser mit den Städten Burgdorf und Bern verbunden. Allerdings müssen in den nächsten Schritten die Fahrpläne der bestehenden Bus- und Bahnlinien genau überprüft und mit der tangentialen Buslinie abgestimmt werden (z.B. Erarbeitung der Potenzialstudie).</p> <p>Da die Buslinie eine wichtige Harmonisierung des Gesamtangebots darstellt und eine grosse Bedeutung für die Region Oberaargau hat, wurde der Prüfauftrag mit Priorität 2 bewertet.</p>		

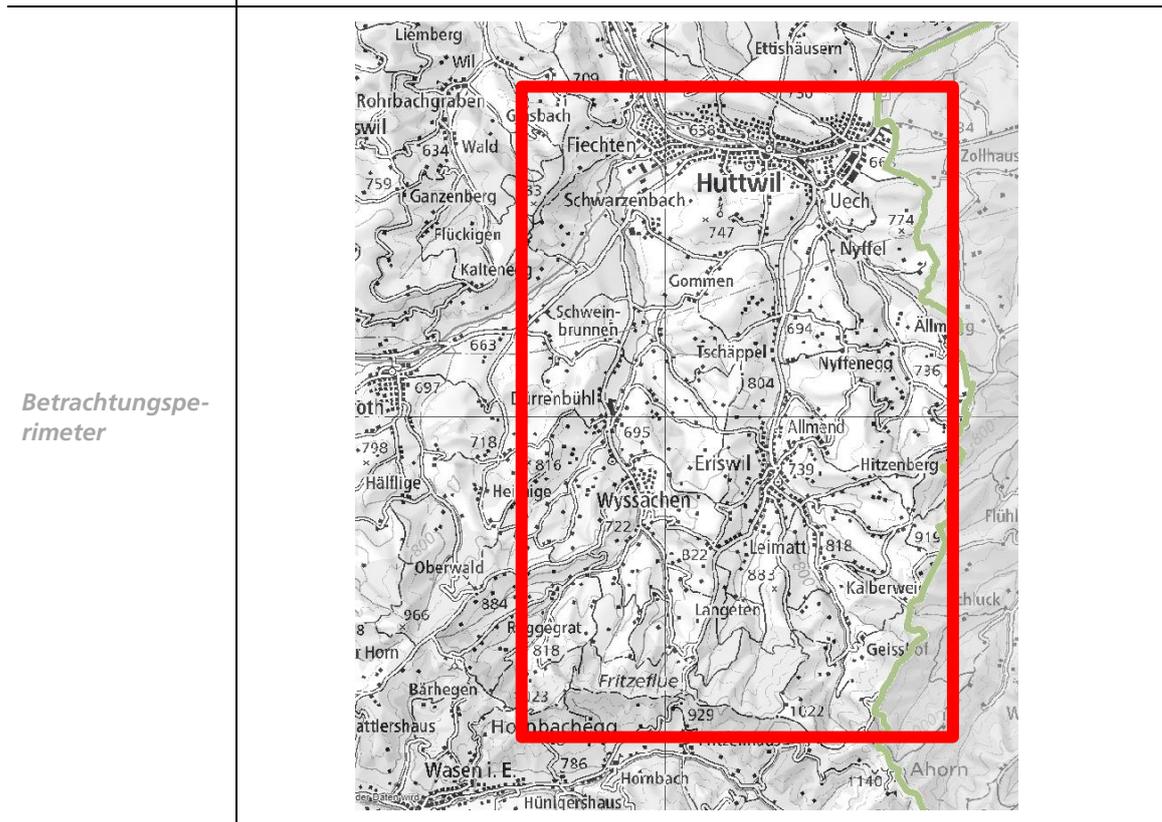
6.28 17 Mobility On Demand Raum Eriswil – Wyssachen – Huttwil

Mobility On Demand	Verkehrsmittel	Betrachtungssperimeter
Umsetzung Angebot		Eriswil -Wyssachen – Huttwil (Anbindung Fritzenfluh)

Prüfauftrag

Im Raum der Gemeinden Eriswil-Huttwil-Wyssachen ist geplant, Angebote für Mobility-On-Demand umzusetzen. Diese sollen parallel auch die Schülertransporte abdecken. Die Mobility-On-Demand-Angebote sollen eine Verknüpfung der Siedlungsräume untereinander sowie die Anbindung des Ausflugsziels Fritzenfluh sicherstellen, durch die Verbindung mit dem Bahnhof Huttwil und den existierenden Buslinien. Dazu müssen die Fahrpläne und die Fahrtrouten der Mobility-On-Demand-Angebote auf die bestehenden Bus- und Bahnlinien abgestimmt werden.

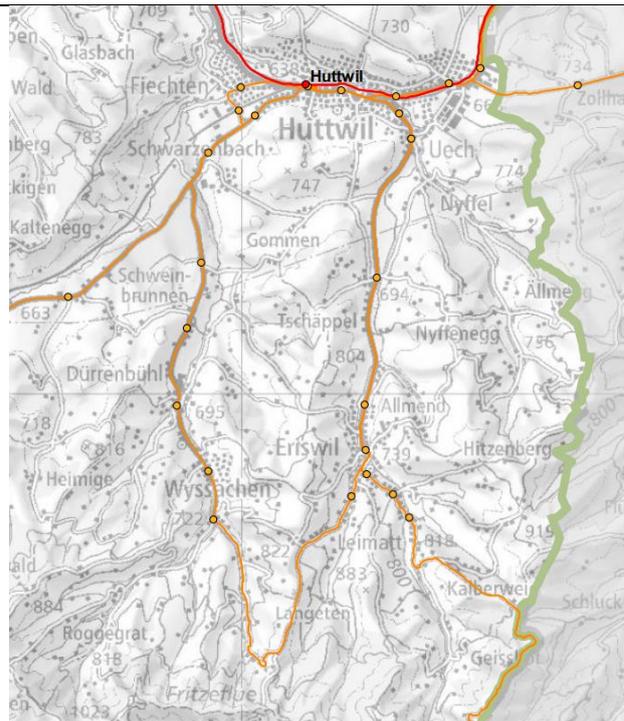
Die Mobility-On-Demand-Angebote werden als Ergänzung und Optimierung des bestehenden öffentlichen Verkehrs eingeführt und sollen diesen nicht konkurrenzieren.



Ausgangslage / Zielsetzung

Zwischen den drei Gemeinden besteht derzeit keine oder keine ausreichende Verbindung durch den öffentlichen Verkehr. Momentan sind im Betrachtungssperimeter drei Buslinien in Betrieb (vgl. nachfolgende Grafik):

- Buslinie 483 Sumiswald ↔ Grünen ↔ Huttwil
- Buslinie 491 Huttwil ↔ Eriswil
- Buslinie 493 Huttwil ↔ Wyssachen



Die bestehenden Buslinien zwischen der Gemeinde Eriswil und der Gemeinde Wyssachen mit der Anbindung Fritzenflue verkehren nur dreimal täglich (tangentielle Verbindung).

Die Buslinie Nr. 493 fährt stündlich (in Stosszeiten zwischen 06:00 Uhr bis 08:00 Uhr; 13:00 Uhr bis 14:00 Uhr und 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr) oder im Zweistunden-Takt (ausserhalb der Stosszeiten) zwischen dem Bahnhof Huttwil und Wyssachen (Abzweigung Roggegrat).

Die Buslinie Nr. 491 fährt im 30-Minuten- (in Stosszeiten zwischen 05:45 Uhr bis 07:45 Uhr; 16:45 Uhr bis 18:45 Uhr) oder im Stundentakt zwischen dem Bahnhof Huttwil und Eriswil (Eriswil Altersheim).

Im aktuellen Fahrplan ist das Ausflugsziel Fritzenflue mit dem öffentlichen Verkehr nicht erschlossen.

Zwischen den Gemeinden Huttwil und Gondiswil verkehrt die Bürgerbuslinie (Nr. 492). Diese Buslinie liegt am Rand des Betrachtungsperimeters und hat keine Auswirkungen auf die mögliche Umsetzung eines Mobility-On-Demand-Angebots.

Beschrieb der Massnahme

Das Mobility-On-Demand-Angebot muss in enger Abstimmung mit den beteiligten Gemeinden und der Region Oberaargau koordiniert und umgesetzt werden. Wir empfehlen zielgerichtete und zeitlich attraktive Angebote, die als sinnvolle Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs dienen sollen. Die Hauptziele des Angebots liegen in der Bereitstellung schneller Verbindungen zwischen wichtigen Gebieten, wie dem Panoramarestaurant Fritzenflue, dem Bahnhof Huttwil und den Siedlungsräumen. Das Angebot soll mit weiteren Transportdiensten kombiniert werden (z.B. Schülertransporte), um den Betrieb kostengünstig zu betreiben. Es wird ein Tagesangebot entwickelt, das je nach Saison (Sommer/Winter) optimiert oder angepasst werden kann. Derzeit ist die Umsetzung mit vier Fahrzeugen (z.B. Minibusse mit min. 8 – 12 Personen) vorgesehen, die tagsüber zu unterschiedlichen Zeiten verkehren. Die Fahrzeuge müssen den Transport von mobilitätseingeschränkten Personen ermöglichen. Bei Bedarf, können die MoD Fahrzeuge auch für Auslieferungen (z.B. Mittagessen) eingesetzt werden. Diese zusätzlichen Leistungen müssen jedoch vorreserviert/bestellt werden.

Grundsätzlich werden Mobily-On-Demand Angebote verschiedene Leistungen in der Region erbringen. Die Hauptleistungen / Aufgabe ist eine Rundverbindung zwischen

Bericht mit Anträgen

	<p>den drei Gemeinden. Damit die Anschlüsse am Bahnhof Huttwil gewährleistet werden können, ist ein Betrieb ab 05:00 Uhr (erste Verbindung nach Luzern) bis 00:00 Uhr (letzte Verbindung nach Luzern) nötig.</p> <p>Momentan sind folgende Fahrtroute möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrtroute Huttwil Bahnhof ◀▶ Panoramarestaurant Fritzenflue (Reisezeiten 20 Min) <ol style="list-style-type: none"> 1. Bahnhof Huttwil 2. Gemeindehaus Wyssachen 3. Panoramarestaurant Fritzenfluh 4. Landi Eriswil 5. Bahnhof Huttwil <p>Ausserhalb der Stosszeiten (inkl. erste und letzte Verbindung von/nach Bahnhof Huttwil) ist eine Voranmeldung erforderlich.</p> <p>Um die Auslastung des Angebots zu maximieren, empfehlen wir eine Integration der Schülertransporte in das Angebotskonzept. Das bedeutet, dass an Werktagen in den Schulzeiten andere Fahrtrouten als am Wochenende gefahren werden (mit Koordination und Abstimmung mit Schulzeiten). Somit können am Morgen, Mittag und am Nachmittag die MoD Fahrzeuge für die Schülertransporte eingesetzt werden. Je nach Distanzen und Schulzeiten wird ein individuelles Angebot je Gemeinde geplant. So werden direkte und sichere Verbindungen für die Kinder angeboten.</p> <p>In der Sommerzeit ist zusätzlich die Umsetzung des MoD als direkte Verbindung ab dem Bahnhof Huttwil für das Ausflugsziel Fritzenfluh geplant. Durch das Mobility-On-Demand-Angebot wird das Ausflugsziel besser mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und gewinnt an Bedeutung und Attraktivität. Das Angebot kann saisonal an den Besucherverkehr des Ausflugsziels angepasst werden (z.B. im Sommer von Juni bis September mit zusätzlichen Kursen am Wochenende zum Bahnhof Huttwil). In den Wintermonaten kann das Angebot auf ein Minimum reduziert werden. Die direkte Verbindung wird nur mit der Voranmeldung betrieben. Grundsätzlich ist ein Angebot ab 08:00 Uhr bis 11:00 Uhr am Vormittag und ab 16:00 Uhr bis 19:00 Uhr am Nachmittag geplant.</p> <p>Zur wirtschaftlichen Optimierung des Betriebs ist die Mitarbeit der drei beteiligten Gemeinden in Form von freiwilligen Helfern / Angestellten erforderlich (z.B. als Fahrer). Nur so können die Kosten wirkungsvoll tief gehalten werden. Die genaue Finanzierung sowie Organisation müssen mit den beteiligten Gemeinden definiert werden.</p> <p>Damit eine grössere Zielgruppe erreicht wird, werden die Angebote des MoD und die Fahrpläne im regionalen Anzeiger publiziert. Dazu ist eine Publikation auf der Homepage und die Erarbeitung einer Applikation erforderlich. Die Fahrpläne die MoD Angebote müssen auch in den Fahrplänen des öffentlichen Verkehrs ersichtlich sein (SBB-App). Auch weitere PR-Angebote zur Bekanntmachung des Angebotes sind anzustreben.</p> <p>Zusätzlich müssen folgende Bedingungen bei der Umsetzung des Angebots berücksichtigt oder ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Angebot muss mit dem bestehenden Fahrplan des Bahnhofs Huttwil abgestimmt werden. • Bei grösserer Nachfrage oder als Ergänzung können die bestehende Taxibetriebe in der Umgebung ebenfalls eingesetzt werden (z.B. Besondere Anlässe oder direkte Verbindung zur Fritzenflue) • Grundsätzlich ist die Fahrtroute definiert. Jedoch kann auf Voranmeldung eine Anpassung oder Optimierung der Route oder des Fahrplans umgesetzt werden.
Zuständigkeit	<p>Im Rahmen des Projekts wurde im Sommer 2023 eine Umfrage durchgeführt. Gemäss der Umfrage sind zwei von drei Gemeinden bereit, die Umsetzung der MoD Angebote mitzufinanzieren. Die Situation ist mit den Gemeinden im Detail zu klären.</p> <p>Für die Umsetzung des Angebots liegt die Hauptzuständigkeit bei den drei beteiligten Gemeinden (Eriswil, Huttwil und Wyssachen), mit Unterstützung der Region Oberaargau sowie des Kantons Bern.</p>

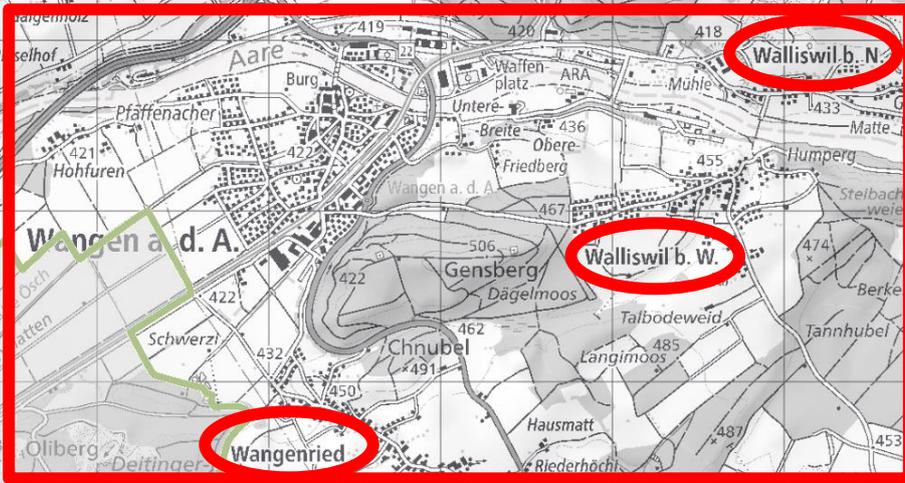
Bericht mit Anträgen

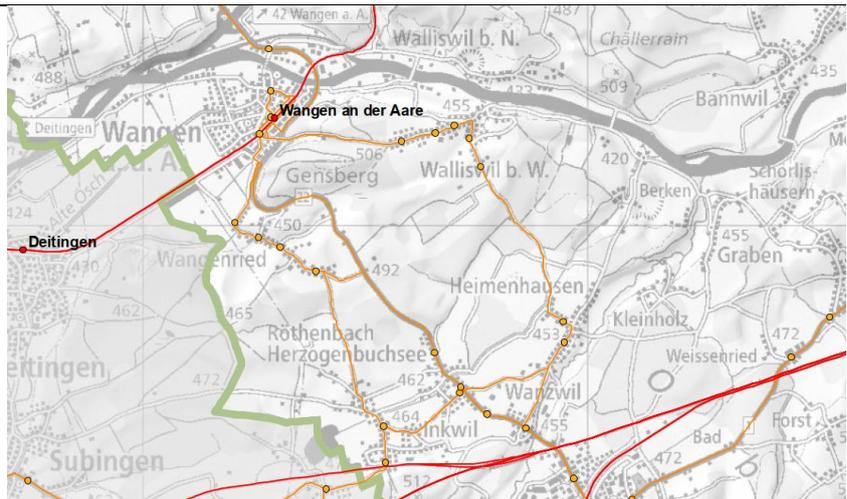
<p>Kosten</p>	<p><i>Die Kosten können momentan nur grob abgeschätzt werden. Bei den Kosten wird zwischen Betriebs- und Anschaffungskosten unterschieden.</i></p> <p><i>Betriebskosten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Kosten Administration / Organisation</i> ca. CHF 40'000 pro Jahr • <i>Kosten Betrieb / Applikation</i> ca. CHF 10'000 pro Jahr • <i>Kosten Fahrer</i> ca. CHF 400'000 pro Jahr • <i>Fahrzeuge (0.70 Fr/km)</i> ca. CHF 50'000 pro Jahr <p>Gesamtbetriebskosten pro Jahr ca. CHF 500'000 pro Jahr</p> <p><i>Anschaffungskosten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Organisation / Administration</i> ca. CHF 50'000 • <i>Fahrzeuge</i> ca. CHF 400'000 • <i>Erarbeitung von der Applikation</i> ca. CHF 40'000 • <i>Infrastruktur</i> ca. CHF 10'000 <p>Anschaffungskosten ca. CHF 500'000</p>
<p>Mitfinanzierung des Kantons Bern durch das AöV Kt. Bern</p>	<p><i>Im Januar 2024 hat der Kanton Bern Anforderungen/Richtlinien für die Umsetzung von On-Demand - Angeboten erarbeitet. Im Brief vom 17. Januar 2024 des Kanton Bern wurden die Rahmenbedingungen definiert.</i></p> <p><i>Bestellung als ordentliches Grundangebot bzw. als Versuchsbetrieb</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>gesetzliche Grundlagen des Bundes müssen berücksichtigt werden</i> 2. <i>Fahrausweise des Libero-Tarifverbands müssen anzuerkennen</i> 3. <i>Es muss ein dreijähriger Versuchsbetrieb gem. Art. 15 AGV durchgeführt werden</i> <p><i>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.</i></p> <p><i>Mindestanforderungen sind:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>pro Kurs – für On-Demand-Angebote pro Stunden Betriebszeit – mindestens zwei Personen befördert werden.</i> 2. <i>Es muss der minimale Kostendeckungsgrad 15 % für Kleinbusse erreicht werden</i>
<p>Empfehlung</p>	<p><i>Aufgrund der Wichtigkeit des Ausflugsziel Fritzenflue wird empfohlen, den Prüfauftrag als Antrag weiterzubearbeiten.</i></p>

<p>Antrag 2027 - 2030</p>	<p><input type="checkbox"/> JA</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> NEIN</p>	
<p>Priorität</p>	<p><input type="checkbox"/> 1</p>	<p><input type="checkbox"/> 2</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> 3</p>
<p>Empfehlung</p>	<p><i>Das Mobility-On-Demand in den Gemeinden Eriswil-Huttwil-Wyssachen bringt einen Mehrwert für die Umgebung, insbesondere auch für das Ausflugsziel Fritzenflue. Da jedoch in der Region ein Gesamtkonzept für das Mobility-On-Demand erarbeitet werden muss, kann der Prüfauftrag nicht weiterverfolgt werden. Gemäss der Studie "On-Demand Kanton Bern" von der Firma Trafiko sollte im Raum Huttwil – Affoltern ein entsprechendes Angebot umgesetzt werden. Dafür sollten die möglichen Erweiterungen des bestehenden My-Buxi Angebots geprüft und für die Region umgesetzt werden.</i></p> <p><i>Die Mobility-On-Demand Angebote sollten im Rahmen einer Potenzialstudie detailliert untersucht und entwickelt werden.</i></p>		

6.29 18 Mobility On Demand Raum Walliswil b. N., Walliswil b.W. und Wangenried

Mobility On Demand	Verkehrsmittel	Betrachtungssperimeter
Umsetzung Angebot		Walliswil b. N., Walliswil b.W. und Wangenried

<p>Prüfauftrag</p>	<p>Im Raum der Gemeinden Walliswil b.N., Walliswil b.W. und Wangenried ist die Umsetzung von Mobility-On-Demand-Angeboten geplant. Diese sollen als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr dienen und dazu beitragen, die bestehenden Netzlücken in der Gemeinde Walliswil b.N. zu schliessen. Die Hauptaufgabe der Mobility-On-Demand-Angebote innerhalb dieses Betrachtungssperimeters besteht darin, die drei Gemeinden besser mit dem öffentlichen Verkehrsnetz zu verbinden, insbesondere mit dem Bahnhof Wangen a.A. Es ist vorgesehen, den bestehenden Betrieb der Schülertransporte ausserhalb der Schulzeiten zu erweitern und für die breitere Bevölkerung zugänglich zu machen. Die Mobility-On-Demand-Angebote werden als Mittel zur Ergänzung und Optimierung des bestehenden öffentlichen Verkehrs eingeführt und sollen diesen nicht konkurrenzieren.</p>
<p>Betrachtungssperimeter</p>	
<p>Ausgangslage / Zielsetzung</p>	<p>Im Betrachtungssperimeter besteht derzeit keine oder keine ausreichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Momentan ist im Betrachtungssperimeter eine Buslinie in Betrieb, welche aber verschiedene Strecken fährt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buslinie 51, Kurs Nr. 1; Langenthal ↔ Wangenried ↔ Wangen a. A • Buslinie 51, Kurs Nr. 3 und 4; Langenthal ↔ Walliswil b. Wangen ↔ Wangen a. Aare <p>Die Gemeinde Walliswil b. N. ist mit dem öffentlichen Verkehr nicht angeschlossen.</p>



Die Gemeinde Wangenried ist an Werktagen durch die Buslinie Nr. 51 fünfmal pro Tag bedient (dreimal am Vormittag und zweimal am Nachmittag). Am Wochenende (Samstag und Sonntag) verkehrt die Buslinie 6 zwischen Langenthal und Wangen a. A sechsmal täglich.

Die Gemeinde Walliswil b. Wangen ist an Werktagen durch die Buslinie Nr. 51 siebenmal (dreimal am Vormittag und viermal am Nachmittag) pro Tag bedient. Am Wochenende (Samstag und Sonntag) verkehrt die Buslinie 6 zwischen Langenthal und Wangen a. A sechsmal täglich. Derzeit besteht keine Verbindung der öV-Linien zwischen den Gemeinden.

Zusätzlich verkehrt im Betrachtungsperimeter ein Schulbus, der eine sichere Verbindung für Schulkinder zwischen Walliswil bei Niederbipp, Walliswil bei Wangen, Wangen an der Aare, Wangenried, Walliswil bei Niederbipp und Walliswil bei Wangen anbietet. Diese Verbindung erfolgt viermal pro Tag (morgens, 2x mittags und nachmittags).

Fahrplan

Haltestelle	Zeit	Bemerkung	Haltestelle	Zeit	Bemerkung
WA Wangen an der Aare, Schulhaus			WA Wangen an der Aare, Schulhaus		
WW Walliswil bei Wangen, Schulhaus			WW Walliswil bei Wangen, Schulhaus		
WN Walliswil bei Niederbipp, Buswendeplatz			WN Walliswil bei Niederbipp, Buswendeplatz		
WR Wangenried, Schulhaus			WR Wangenried, Schulhaus		
TS Wangen an der Aare, Tagesschule VILLA VIVA			TS Wangen an der Aare, Tagesschule VILLA VIVA		
WN	ab 07:10	Montag bis Freitag	WN	ab 13:10	Montag, Dienstag, Donnerstag
WW	an 07:16		WA	an 13:16	
WW	ab 07:18	Montag bis Freitag	WA/TS	ab 13:18	Montag, Dienstag, Donnerstag
WA	an 07:24		WW	an 13:24	
WA	ab 07:26	Montag	WW	ab 13:26	Montag, Dienstag, Donnerstag
WR	an 07:32		WA	an 13:32	
WA	ab 07:50	Montag bis Freitag	WA	ab 13:34	Montag, Dienstag, Donnerstag
WR	an 07:56		WR	an 13:40	
WR	ab 07:58	Montag bis Freitag	WA	ab 15:10	Montag, Dienstag, Donnerstag
WN	an 08:06		WW	an 15:16	
WN	ab 08:08	Montag bis Freitag	WW	ab 15:18	Montag, Dienstag, Donnerstag
WW	an 08:14		WN	an 15:24	
WW	ab 08:16	Montag bis Freitag	WN	ab 15:26	Montag, Dienstag, Donnerstag
WA	an 08:22		WR	an 15:34	
WR	ab 11:50	Montag bis Freitag	WR	ab 15:36	Montag, Dienstag, Donnerstag
WA	an 11:56		WA/TS	an 15:42	
WA	ab 11:58	Montag bis Freitag			
WW	an 12:04				
WW	ab 12:06	Montag bis Freitag			
WN	an 12:12				
WN	ab 12:14	Montag bis Freitag			
WA/TS	an 12:20				

Beschrieb der Massnahme

Die geplanten Mobility-On-Demand-Angebote werden in enger Abstimmung mit den beteiligten Gemeinden und der Region Oberaargau koordiniert und umgesetzt. Wir empfehlen zielgerichtete und zeitlich attraktive Angebote, die als sinnvolle Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs dienen sollen. Durch die Umsetzung der Mobility-On-Demand-Angebote wird die Gemeinde Walliswil b. N. mit Wangen a. A. verbunden.

Das Hauptziel des Angebots ist, das Angebot der bestehenden Schülertransporte ausserhalb der Schulzeiten zu nutzen bzw. für die breite Bevölkerung anzubieten. Somit können die Angebote am Vormittag zwischen 08:30 Uhr und 11:30 Uhr, am Nachmittag

Bericht mit Anträgen

	<p>zwischen 14:00 Uhr und 15:00 Uhr sowie am Abend ab 16:00 Uhr bis 01:00 Uhr auf Voranmeldung genutzt werden. Die Angebote umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transporte zum Bahnhof Wangen a.A. • Transporte zu bestehenden Buslinien • Spezialtransporte für Rentner und mobilitätseingeschränkte Personen • Auslieferung von Mahlzeiten, z.B. Mittagessen für Rentner und mobilitätseingeschränkte Personen <p>Zur wirtschaftlichen Optimierung des Betriebs ist die Mitarbeit der drei beteiligten Gemeinden in Form von freiwilligen Helfern / Angestellten erforderlich (z.B. als Fahrer). Nur so können die Kosten wirkungsvoll tief gehalten werden. Die genaue Finanzierung sowie Organisation müssen mit den beteiligten Gemeinden definiert werden.</p> <p>Um eine größere Zielgruppe zu erreichen, werden die Angebote des Mobility-On-Demand und die Fahrpläne im regionalen Anzeiger veröffentlicht. Hierfür ist eine Veröffentlichung auf der Homepage und die Entwicklung einer Applikation der drei beteiligten Gemeinden erforderlich. Auch weitere PR-Angebote zur Bekanntmachung des Angebotes sind anzustreben.</p> <p>Zusätzlich sollten bei der Umsetzung des Angebots folgende Bedingungen berücksichtigt oder ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Angebot muss mit dem bestehenden Fahrplan des Bahnhofs Wangen a.A. und den bestehenden Buslinien abgestimmt werden. • Bei grösserer Nachfrage oder als Ergänzung müssen zusätzliche Fahrzeuge für das Angebot zur Verfügung stehen. Hierbei können allenfalls auch die bestehenden Taxibetriebe in der Umgebung eingesetzt werden. 																																			
<p>Zuständigkeit</p>	<p>Im Rahmen des Projekts wurde im Sommer 2023 eine Umfrage durchgeführt. Gemäss der Umfrage sind zwei von drei Gemeinden bereit die Umsetzung der MoD Angebote mitzufinanzieren. Die Situation ist mit den Gemeinden abzuklären.</p> <p>Für die Umsetzung des Angebots liegt die Hauptzuständigkeit bei drei beteiligten Gemeinden (Walliswil b.N, Walliswil b.W. und Wangenried) mit der Unterstützung der Region Oberaargau sowie des Kantons Bern.</p>																																			
<p>Kosten</p>	<p>Die Kosten können momentan nur grob abgeschätzt werden. Bei den Kosten wird zwischen Betriebs- und Anschaffungskosten unterschieden.</p> <p>Betriebskosten:</p> <table border="0"> <tr> <td>• Kosten Administration / Organisation</td> <td>ca. CHF</td> <td>40'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> <tr> <td>• Kosten Betrieb / Applikation</td> <td>ca. CHF</td> <td>10'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> <tr> <td>• Kosten Fahrer</td> <td>ca. CHF</td> <td>150'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> <tr> <td>• Fahrzeuge (0.70 Fr/km)</td> <td>ca. CHF</td> <td>40'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> <tr> <td>Gesamtbetriebskosten pro Jahr</td> <td>ca. CHF</td> <td>200'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> </table> <p>Anschaffungskosten:</p> <table border="0"> <tr> <td>• Organisation / Administration</td> <td>ca. CHF</td> <td>20'000</td> </tr> <tr> <td>• Fahrzeuge (evtl.)</td> <td>ca. CHF</td> <td>(100'000)</td> </tr> <tr> <td>• Erarbeitung von der Applikation</td> <td>ca. CHF</td> <td>20'000</td> </tr> <tr> <td>• Infrastruktur</td> <td>ca. CHF</td> <td>5'000</td> </tr> <tr> <td>Anschaffungskosten</td> <td>ca. CHF</td> <td>45'000</td> </tr> </table>	• Kosten Administration / Organisation	ca. CHF	40'000	pro Jahr	• Kosten Betrieb / Applikation	ca. CHF	10'000	pro Jahr	• Kosten Fahrer	ca. CHF	150'000	pro Jahr	• Fahrzeuge (0.70 Fr/km)	ca. CHF	40'000	pro Jahr	Gesamtbetriebskosten pro Jahr	ca. CHF	200'000	pro Jahr	• Organisation / Administration	ca. CHF	20'000	• Fahrzeuge (evtl.)	ca. CHF	(100'000)	• Erarbeitung von der Applikation	ca. CHF	20'000	• Infrastruktur	ca. CHF	5'000	Anschaffungskosten	ca. CHF	45'000
• Kosten Administration / Organisation	ca. CHF	40'000	pro Jahr																																	
• Kosten Betrieb / Applikation	ca. CHF	10'000	pro Jahr																																	
• Kosten Fahrer	ca. CHF	150'000	pro Jahr																																	
• Fahrzeuge (0.70 Fr/km)	ca. CHF	40'000	pro Jahr																																	
Gesamtbetriebskosten pro Jahr	ca. CHF	200'000	pro Jahr																																	
• Organisation / Administration	ca. CHF	20'000																																		
• Fahrzeuge (evtl.)	ca. CHF	(100'000)																																		
• Erarbeitung von der Applikation	ca. CHF	20'000																																		
• Infrastruktur	ca. CHF	5'000																																		
Anschaffungskosten	ca. CHF	45'000																																		
<p>Mitfinanzierung des Kantons Bern</p>	<p>Im Januar 2024 hat der Kanton Bern Anforderungen/Richtlinien für die Umsetzung von On-Demand - Angeboten erarbeitet. Im Brief vom 17. Januar 2024 des Kanton Bern wurden die Rahmenbedingungen definiert.</p>																																			

Bericht mit Anträgen

	<p><i>Bestellung als ordentliches Grundangebot bzw. als Versuchsbetrieb</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>gesetzliche Grundlagen des Bundes müssen berücksichtigt werden</i> • <i>Fahrausweise des Libero-Tarifverbands müssen anzuerkennen</i> • <i>Es muss ein dreijähriger Versuchsbetrieb gem. Art. 15 AGV durchgeführt werden</i> <p><i>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.</i></p> <p><i>Mindestanforderungen sind:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>pro Kurs – für On-Demand-Angebote pro Stunden Betriebszeit – mindestens zwei Personen befördert werden.</i> • <i>Es muss der minimale Kostendeckungsgrad 15 % für Kleinbusse erreicht werden</i>
Empfehlung	

Antrag 2027 - 2030	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p><i>In der Region soll ein Gesamtkonzept für das Mobility-On-Demand erarbeitet werden; daher kann der Prüfauftrag nicht weiterverfolgt werden. Gemäss der Studie "On-Demand Kanton Bern" von der Firma Trafiko sollte im Raum Huttwil – Affoltern ein entsprechendes Angebot umgesetzt werden.</i></p> <p><i>Dafür sollten die möglichen Erweiterungen des bestehenden My-Buxi Angebots geprüft und für die Region umgesetzt werden. Die Mobility-On-Demand Angebote sollten im Rahmen einer Potenzialstudie detailliert untersucht und entwickelt werden.</i></p>		

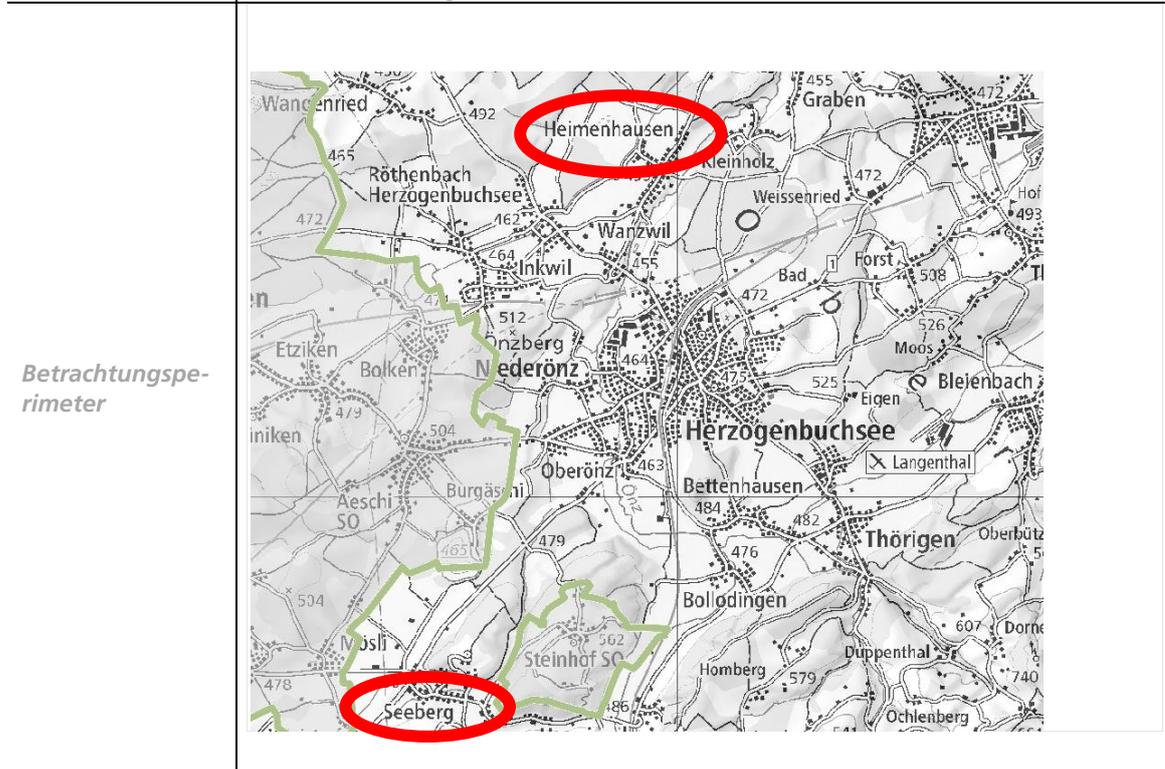
6.30 19 Mobility On Demand Erweiterung E-Buxi Angebot im Raum Gemeinde Heimenhausen und Gemeinde Seeberg

Mobility On Demand	Verkehrsmittel	Betrachtungssperimeter
Umsetzung Angebot		Gemeinde Heimenhausen und Gemeinde Seeberg

Prüfauftrag

Im Raum der Gemeinde Heimenhausen und der Gemeinde Seeberg ist geplant, das bestehende Angebot des E-Buxi, des Ortsbustaxis, auszubauen. Dieses soll als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr dienen und zur Schließung der bestehenden Netzlücken in den Gemeinden Heimenhausen und Seeberg beitragen. Hierzu werden die bereits existierenden Buslinien genutzt, um die bestehenden Netzlücken effizienter zu erschließen.

Die Mobility-On-Demand-Angebote werden eingeführt, um den bestehenden öffentlichen Verkehr zu ergänzen und zu optimieren. Sie sollen diese nicht konkurrenzieren.



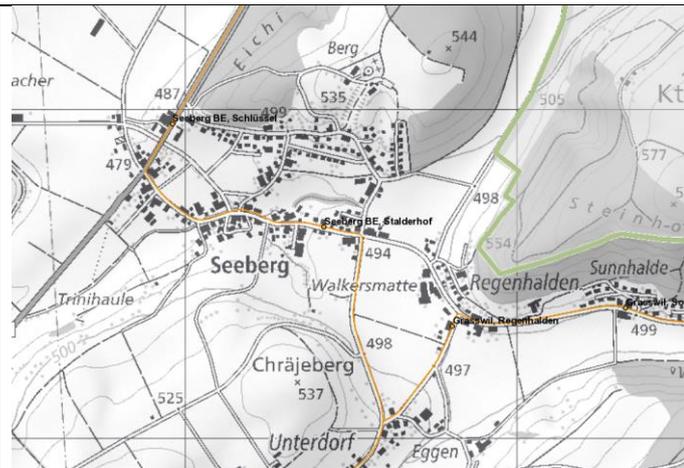
Ausgangslage / Zielsetzung

Im Betrachtungssperimeter besteht derzeit keine oder keine ausreichende Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Momentan verkehrt in der Gemeinde Seeberg eine Buslinie (Buslinie Nr. 54)

- Buslinie 54; Herzogenbuchsee ↔ Seeberg ↔ Wynigen

Die Buslinie Nr. 54 fährt entweder im Halbstunden, Stunden oder im Zweistundentakt:

- 30-Minutentakt von 07:30 Uhr bis 12:00 Uhr.
- Für den Rest des Tages gilt ein Stundenrhythmus.
- Es besteht eine Taktlücke um 10:00 Uhr, 14:00 Uhr und ab 22:00 Uhr.

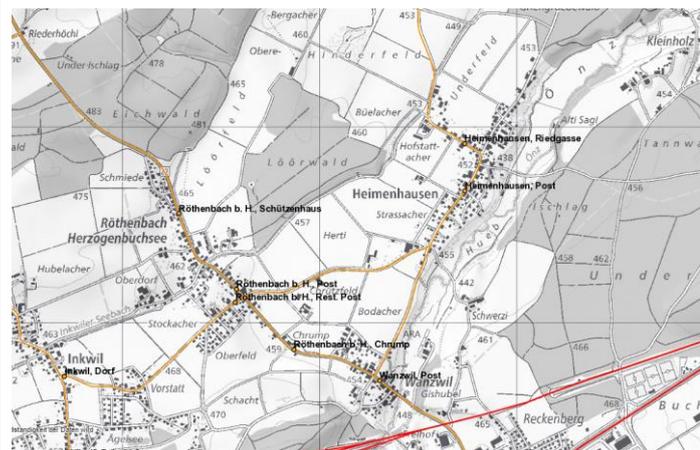


In der Gemeinde Heimenhausen verkehren momentan die Buslinie (Nr. 51)

- Buslinie 51, Kurs Nr. 3 und 4; Langenthal ◀ ▶ Bützberg ◀ ▶ Herzogenbuchsee ◀ ▶ Wangen a. Aare

Die Buslinie Nr. 51 fährt entweder im Stunden oder im Zweistundentakt:

- Es besteht eine Taktlücke um 08:00 Uhr, 10:00 Uhr und ab 15:00 Uhr.
- Die letzte Verbindung am Abend erfolgt um 20:00 Uhr.
- Tagsüber verkehrt der Bus im Stundentakt.



Die geplanten Mobility-On-Demand-Angebote werden in enger Abstimmung mit der Gemeinden Seeberg und Heimenhausen und der Region Oberaargau koordiniert und umgesetzt. Ebenfalls sind die Gemeinden, die bereits das E-Buxi-Angebot haben, einzubeziehen. Wir empfehlen zielgerichtete und zeitlich attraktive Angebote, die als sinnvolle Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs dienen sollen. Das Hauptziel des Angebots ist die Erweiterung und Umsetzung des bestehenden E-Buxi-Angebots in den Gemeinden Seeberg und Heimenhausen.

Beschrieb der Massnahme

Die beiden Gemeinden haben im Vergleich zu den benachbarten Gemeinden Aufholbedarf. Allerdings sind bislang in den Nachbargemeinden aufgrund der Distanzen unterschiedliche Angebotsmodelle umgesetzt.

Für die Gemeinde Seeberg empfehlen wir, das Modell der Gemeinden Thörigen und Bettenhausen zu übernehmen. Die Hauptleistung besteht darin, die Gemeinde mit der Gemeinde Herzogenbuchsee sowie dem Bahnhof Herzogenbuchsee zu verbinden. Im Gemeindegebiet werden die Abholpunkte definiert. Von dort fahren die Fahrzeuge bis zum Bahnhof Herzogenbuchsee. Die genauen Abholpunkte müssen noch mit der Gemeinde Seeberg festgelegt werden. Die Hauptziele des Angebots liegen in der Bereitstellung schneller Verbindungen zwischen wichtigen Siedlungen in der Gemeinde Seeberg und dem Bahnhof Herzogenbuchsee.

	<p>Für die Gemeinde Heimenhausen empfehlen wir die Umsetzung des Modells der Gemeinden Herzogenbuchsee und Niederönz. Die Angebote stehen auf Bestellung oder Voranmeldung für die Einwohner der Gemeinden zur Verfügung. Es ist ein Angebot ohne festen Fahrplan und Abholpunkte vorgesehen.</p> <p>Momentan sind keine zusätzlichen Fahrzeuge geplant. Die bestehenden Fahrzeuge können auch für die beiden weiteren Gemeinden eingesetzt werden. Je nach Nachfrage und Auslastung der Fahrzeuge können später auch zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden.</p> <p>Zur wirtschaftlichen Optimierung des Betriebs ist die Mitarbeit der drei beteiligten Gemeinden in Form von freiwilligen Helfern / Angestellten erforderlich (z.B. als Fahrer). Nur so können die Kosten wirkungsvoll tief gehalten werden. Die genaue Finanzierung sowie Organisation müssen mit den beteiligten Gemeinden sowie mit dem bereits umgesetzten Konzept des E-buxi-Angebots definiert werden.</p> <p>Um eine grössere Zielgruppe zu erreichen, werden die Angebote des Mobility-On-Demand und die Fahrpläne im regionalen Anzeiger veröffentlicht. Hierfür ist eine Veröffentlichung auf der Homepage und die Entwicklung einer Applikation der drei beteiligten Gemeinden erforderlich. Auch weitere PR-Angebote zur Bekanntmachung des Angebotes sind anzustreben.</p> <p>Zusätzlich können folgende Bedingungen bei der Umsetzung des Angebots berücksichtigt oder ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das erweiterte Angebot muss den bereits geltenden Bedingungen sowie Regelungen des E-buxi entsprechen. Die bestehenden Konzepte müssen übernommen werden. • Die beiden Gemeinden müssen die Kosten für die Umsetzung des Angebots proportional übernehmen. • Bei grösserer Nachfrage oder als Ergänzung können zusätzliche Fahrzeuge angeschafft werden. 																																			
<p>Zuständigkeit</p>	<p>Im Rahmen des Projekts wurde im Sommer 2023 eine Umfrage durchgeführt. Gemäss der Umfrage haben die beiden Gemeinde sich erwünscht ein Mobility-On-Demand-Angebot (E-Buxi) in ihrer Gemeindegebiert umzusetzen. Die beiden Gemeinden sind vorbereitet das MoD Angebote mitzufinanzieren.</p> <p>Für die Umsetzung des Angebots liegt die Hauptzuständigkeit bei den zwei beteiligten Gemeinden (Seeberg und Heimenhausen),E-Buxi-Das Ortsbustaxi mit der Unterstützung der Region Oberaargau sowie des Kantons Bern.</p>																																			
<p>Kosten</p>	<p>Die Kosten können momentan nur grob abgeschätzt werden. Bei den Kosten wird zwischen Betriebs- und Anschaffungskosten unterschieden.</p> <p>Betriebskosten:</p> <table border="0"> <tr> <td>• Kosten Administration / Organisation</td> <td>ca. CHF</td> <td>20'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> <tr> <td>• Kosten Betrieb / Applikation</td> <td>ca. CHF</td> <td>5'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> <tr> <td>• Kosten Fahrer</td> <td>ca. CHF</td> <td>100'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> <tr> <td>• Fahrzeuge (0.70 Fr/km)</td> <td>ca. CHF</td> <td>50'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> <tr> <td>Gesamtbetriebskosten pro Jahr</td> <td>ca. CHF</td> <td>175'000</td> <td>pro Jahr</td> </tr> </table> <p>Anschaffungskosten:</p> <table border="0"> <tr> <td>• Organisation / Administration</td> <td>ca. CHF</td> <td>10'000</td> </tr> <tr> <td>• Fahrzeuge</td> <td>momentan keine Kosten</td> <td></td> </tr> <tr> <td>• Erarbeitung von der Applikation</td> <td>ca. CHF</td> <td>5'000</td> </tr> <tr> <td>• Infrastruktur</td> <td>ca. CHF</td> <td>10'000</td> </tr> <tr> <td>Anschaffungskosten</td> <td>ca. CHF</td> <td>25'000</td> </tr> </table>	• Kosten Administration / Organisation	ca. CHF	20'000	pro Jahr	• Kosten Betrieb / Applikation	ca. CHF	5'000	pro Jahr	• Kosten Fahrer	ca. CHF	100'000	pro Jahr	• Fahrzeuge (0.70 Fr/km)	ca. CHF	50'000	pro Jahr	Gesamtbetriebskosten pro Jahr	ca. CHF	175'000	pro Jahr	• Organisation / Administration	ca. CHF	10'000	• Fahrzeuge	momentan keine Kosten		• Erarbeitung von der Applikation	ca. CHF	5'000	• Infrastruktur	ca. CHF	10'000	Anschaffungskosten	ca. CHF	25'000
• Kosten Administration / Organisation	ca. CHF	20'000	pro Jahr																																	
• Kosten Betrieb / Applikation	ca. CHF	5'000	pro Jahr																																	
• Kosten Fahrer	ca. CHF	100'000	pro Jahr																																	
• Fahrzeuge (0.70 Fr/km)	ca. CHF	50'000	pro Jahr																																	
Gesamtbetriebskosten pro Jahr	ca. CHF	175'000	pro Jahr																																	
• Organisation / Administration	ca. CHF	10'000																																		
• Fahrzeuge	momentan keine Kosten																																			
• Erarbeitung von der Applikation	ca. CHF	5'000																																		
• Infrastruktur	ca. CHF	10'000																																		
Anschaffungskosten	ca. CHF	25'000																																		

Bericht mit Anträgen

Mitfinanzierung des Kantons Bern	<p>Im Januar 2024 hat der Kanton Bern Anforderungen/Richtlinien für die Umsetzung von On-Demand - Angeboten erarbeitet. Im Brief vom 17. Januar 2024 des Kanton Bern wurden die Rahmenbedingungen definiert.</p> <p>Bestellung als ordentliches Grundangebot bzw. als Versuchsbetrieb</p> <ul style="list-style-type: none"> • gesetzliche Grundlagen des Bundes müssen berücksichtigt werden • Fahrausweise des Libero-Tarifverbunds müssen anzuerkennen • Es muss ein dreijähriger Versuchsbetrieb gem. Art. 15 AGV durchgeführt werden <p>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.</p> <p>Mindestanforderungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pro Kurs – für On-Demand-Angebote pro Stunden Betriebszeit – mindestens zwei Personen befördert werden. • Es muss der minimale Kostendeckungsgrad 15 % für Kleinbusse erreicht werden.
Empfehlung	Wir empfehlen den Prüfauftrag als Antrag weiterzubearbeiten.

Antrag 2027 - 2030	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	
Priorität	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Empfehlung	<p>In der Region soll ein Gesamtkonzept für das Mobility-On-Demand erarbeitet werden; daher kann der Prüfauftrag nicht weiterverfolgt werden. Gemäss der Studie "On-Demand Kanton Bern" von der Firma Trafiko sollte im Raum Huttwil – Affoltern ein entsprechendes Angebot umgesetzt werden.</p> <p>Dafür sollten die möglichen Erweiterungen des bestehenden My-Buxi Angebots geprüft und für die Region umgesetzt werden. Die Mobility-On-Demand Angebote sollten im Rahmen einer Potenzialstudie detailliert untersucht und entwickelt werden.</p>		

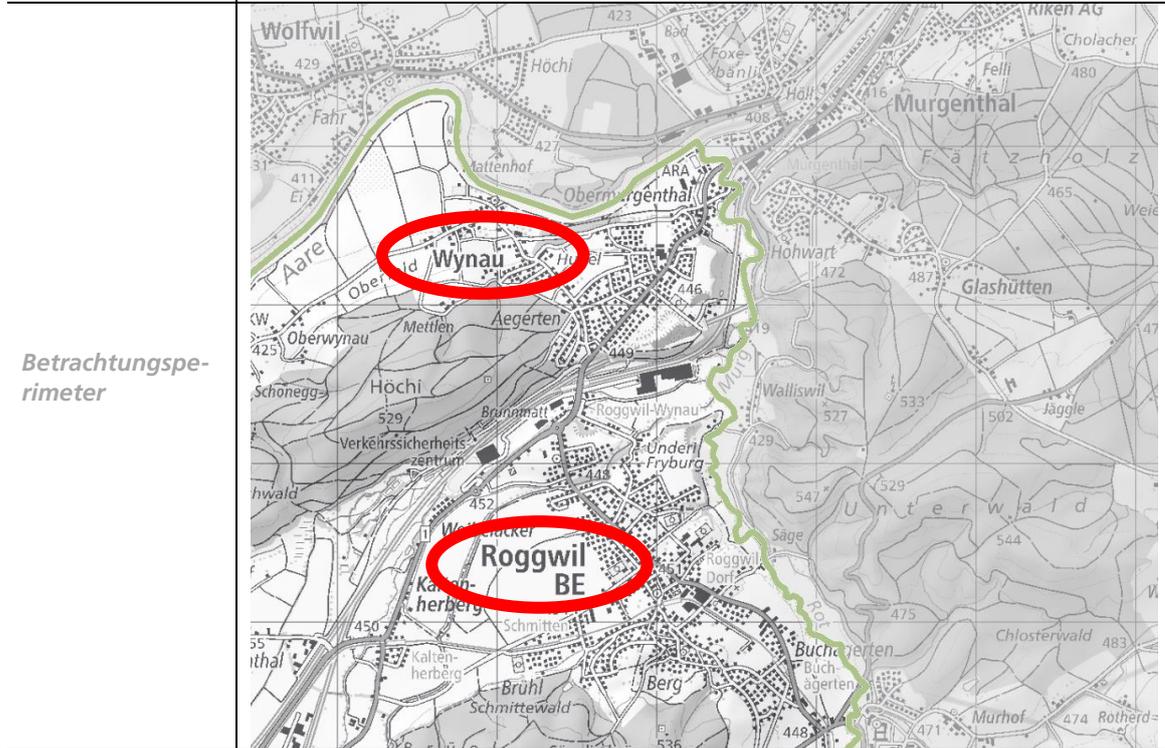
6.31 20 Mobility On Demand Raum Roggwil und Wynau

Mobility On Demand	Verkehrsmittel	Betrachtungsbereich
Umsetzung Angebot		Roggwil und Wynau

Prüfauftrag

Im Raum der Gemeinden Roggwil und Wynau ist geplant, die Angebote für Mobility-on-Demand umzusetzen. Diese wird als Ergänzung zum öffentlichen Verkehr und zur Schliessung der Netzlücken eingesetzt.

Die Hauptaufgabe der Mobility-On-Demand Angebote im diesem Betrachtungsperimeter ist die Gemeinden Roggwil und Wynau miteinander und mit der Gemeinde Murgenthal zu verbinden. Dazu werden die bestehenden Netzlücken mit schon existierenden Buslinien besser erschlossen. Die Mobility-On-Demand-Angebote werden als Ergänzung und Optimierung des bestehenden öffentlichen Verkehrs eingeführt und sollen diesen nicht konkurrieren.

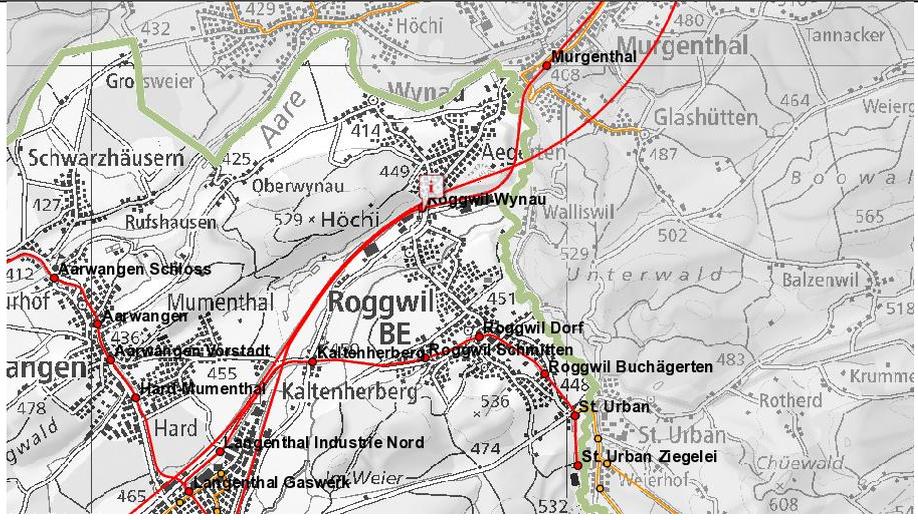


Ausgangslage / Zielsetzung

Im Betrachtungsbereich besteht nur eine Bahnlinie. Buslinien sind in beiden Gemeinden nicht vorhanden. Derzeit gibt es keine Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Momentan ist im Betrachtungsbereich eine Bahnlinie im Betrieb, welche aber verschiedene Strecken fährt:

- Bahnlinie S414; Langenthal ↔ St. Urban Ziegelei
- Bahnlinie IR; Bern ↔ Burgdorf ↔ Langenthal ↔ Olten
- Bahnlinie RE; Bern ↔ Burgdorf ↔ Wynigen ↔ Langenthal
- Bahnlinie S23; Baden ↔ Brugg ↔ Lenzburg ↔ Aarau ↔ Olten ↔ Langenthal

Im heutigen Zustand sind die Gemeinden untereinander nicht verbunden.

	
<p>Beschrieb der Massnahme</p>	<p>Die geplanten Mobility-On-Demand-Angebote werden in enger Abstimmung mit den beteiligten Gemeinden und der Region Oberaargau koordiniert und umgesetzt. Wir empfehlen zielgerichtete und zeitattraktive Angebote, die als sinnvolle Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs dienen sollen. Die Hauptziele des Angebots liegen in der Bereitstellung schneller Verbindungen zwischen den Gemeinden Roggwil und Wynau nach Murgenthal.</p> <p>Es ist geplant, ein Angebot zu entwickeln, das als Verlängerung der bestehenden Buslinie 50.612 Rothrist – Murgenthal - Glashütten dient. Derzeit ist vorgesehen, die Umsetzung mit zwei Fahrzeugen (Minibussen bis zu 8 Personen) vorzunehmen, welche die Passagiere in den Gemeinden Roggwil und Wynau abholen und zu den nächsten Busanbindungen bringen. Besonders zu beachten gilt daher die Koordination und Abstimmung der Fahrzeiten der Mobility-On-Demand-Angebote mit den bestehenden Buslinien.</p> <p>Zur Unterstützung und Kosteneinsparung bei der Umsetzung und des Betriebs des Angebots ist die Mitarbeit der Angestellten der zwei beteiligten Gemeinden und von freiwilligen Helfern erforderlich (z.B. als Fahrer). Nur so können die Kosten effektiv reduziert werden. Die genaue Finanzierung sowie Organisation müssen mit den beteiligten Gemeinden definiert werden.</p> <p>Damit eine grössere Zielgruppe erreicht wird, werden die Angebote des MoD und die Fahrpläne im regionalen Anzeiger publiziert. Dazu ist eine Publikation auf der Homepage und die Erarbeitung einer Applikation erforderlich. Auch weitere PR-Angebote zur Bekanntmachung des Angebotes sind anzustreben. Die Fahrpläne der MoD Angebote müssen auch in den Fahrplänen des öffentlichen Verkehrs ersichtlich sein (SBB-App).</p>
<p>Zuständigkeit</p>	<p>Im Rahmen des Projekts wurde im Sommer 2023 eine Umfrage durchgeführt. Gemäss der Umfrage sind die zwei Gemeinden bereit die Umsetzung der MoD Angebote mitzufinanzieren. Die Situation ist mit den Gemeinden im Detail abzuklären.</p> <p>Für die Umsetzung des Angebots liegt die Hauptzuständigkeit bei den drei beteiligten Gemeinden (Roggwil und Heimenhausen), mit der Unterstützung der Region Oberaargau sowie des Kanton Bern.</p>
<p>Kosten</p>	<p>Die Kosten können momentan nur grob abgeschätzt werden. Bei den Kosten ist zwischen Betriebs- und Anschaffungskosten zu unterscheiden.</p> <p>Betriebskosten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kosten Administration / Organisation ca. CHF 10'000 pro Jahr • Kosten Betrieb / Applikation ca. CHF 5'000 pro Jahr • Kosten Fahrer ca. CHF 100'000 pro Jahr • Fahrzeuge (0.70 Fr/km) ca. CHF 50'000 pro Jahr <p>Gesamtbetriebskosten pro Jahr ca. CHF 165'000 pro Jahr</p>

Bericht mit Anträgen

	<p><i>Anschaffungskosten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Organisation / Administration</i> ca. CHF 20'000 • <i>Fahrzeuge</i> ca. CHF 200'000 • <i>Erarbeitung von der Applikation</i> ca. CHF 20'000 • <i>Infrastruktur</i> ca. CHF 5'000 <p><i>Anschaffungskosten</i> ca. CHF 245'000</p>
<p>Mitfinanzierung des Kantons Bern</p>	<p><i>Im Januar 2024 hat der Kanton Bern Anforderungen/Richtlinien für die Umsetzung von On-Demand - Angeboten erarbeitet. Im Brief vom 17. Januar 2024 des Kanton Bern wurden die Rahmenbedingungen definiert.</i></p> <p><i>Bestellung als ordentliches Grundangebot bzw. als Versuchsbetrieb</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 4. <i>gesetzliche Grundlagen des Bundes müssen berücksichtigt werden</i> 5. <i>Fahrausweise des Libero-Tarifverbands müssen anerkannt werden</i> 6. <i>Es muss ein dreijähriger Versuchsbetrieb gem. Art. 15 AGV durchgeführt werden</i> <p><i>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.</i></p> <p><i>Mindestanforderungen sind:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>pro Kurs – für On-Demand-Angebote pro Stunden Betriebszeit – müssen mindestens zwei Personen befördert werden</i> • <i>Es muss der minimale Kostendeckungsgrad 15 % für Kleinbusse erreicht werden</i>
<p>Empfehlung</p>	

<p>Antrag 2027 - 2030</p>	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	
<p>Priorität</p>	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
<p>Empfehlung</p>	<p><i>In der Region soll ein Gesamtkonzept für das Mobility-On-Demand erarbeitet werden; daher kann der Prüfauftrag nicht weiterverfolgt werden. Gemäss der Studie "On-Demand Kanton Bern" von der Firma Trafiko sollte im Raum Huttwil – Affoltern ein entsprechendes Angebot umgesetzt werden.</i></p> <p><i>Dafür sollten die möglichen Erweiterungen des bestehenden My-Buxi Angebots geprüft und für die Region umgesetzt werden. Die Mobility-On-Demand Angebote sollten im Rahmen einer Potenzialstudie detailliert untersucht und entwickelt werden.</i></p>		

BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Marc Hostettler



Burgdorf, 29.05.2024

Spela Vogrinec

