Bahnverkehr im Oberaargau: quo vadis?

12. Juni 2024
18.30 - 20.00 Uhr
Alte Mühle
Langenthal

Begrüssung

Livia Stauer,
Präsidentin RVK 2

Ausgangslage und Herausforderungen im ÖV für die Zukunft im Oberaargau

Markus Zahnd, Leiter Projekte RVK Oberaargau

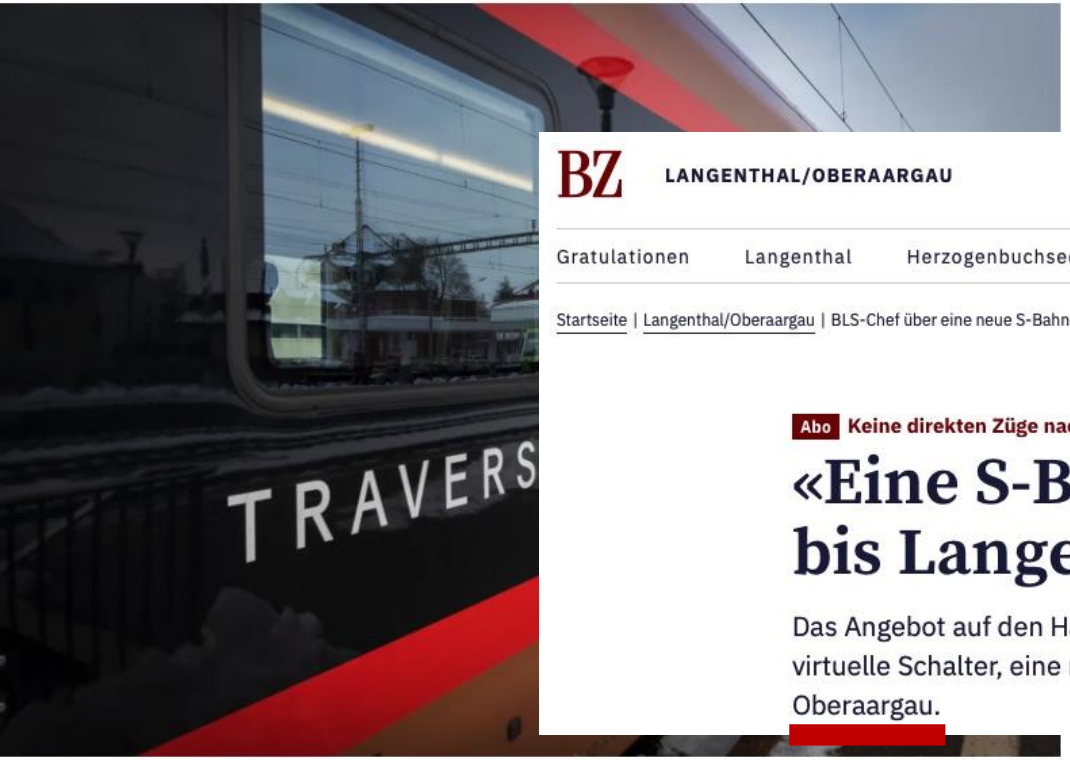
Abo Oberaargau setzt sich zur Wehr

SBB wollen die Züge nach Zürich kappen

2035 solls aus sein mit dem Interregio, der den Oberaargau mit Zürich verbindet. Dabei ist Bern immer weniger das Hauptziel der Pendlerinnen und Pendler.

Stephan Künzi
Publiziert: 15.01.2024, 06:00

18



Traverso quer durchs Land von der Aare an die Linth: Wenn SBB und BAV ihre Pläne wahr machen, fährt der
gio aus Langenthal nicht einmal mehr nach Zürich.

BZ

LANGENTHAL/OBERAARGAU

Mein Profil

Gratulationen Langenthal Herzogenbuchsee Huttwil Roggwil Aarwangen Niederbipp

Startseite | Langenthal/Oberaargau | BLS-Chef über eine neue S-Bahn

Abo Keine direkten Züge nach Huttwil

«Eine S-Bahn würde wohl nur bis Langenthal fahren»

Das Angebot auf den Hauptlinien sei gut: BLS-Chef Daniel Schafer über virtuelle Schalter, eine neue S-Bahn-Linie und die ewige Kritik am ÖV im Oberaargau.

BZ

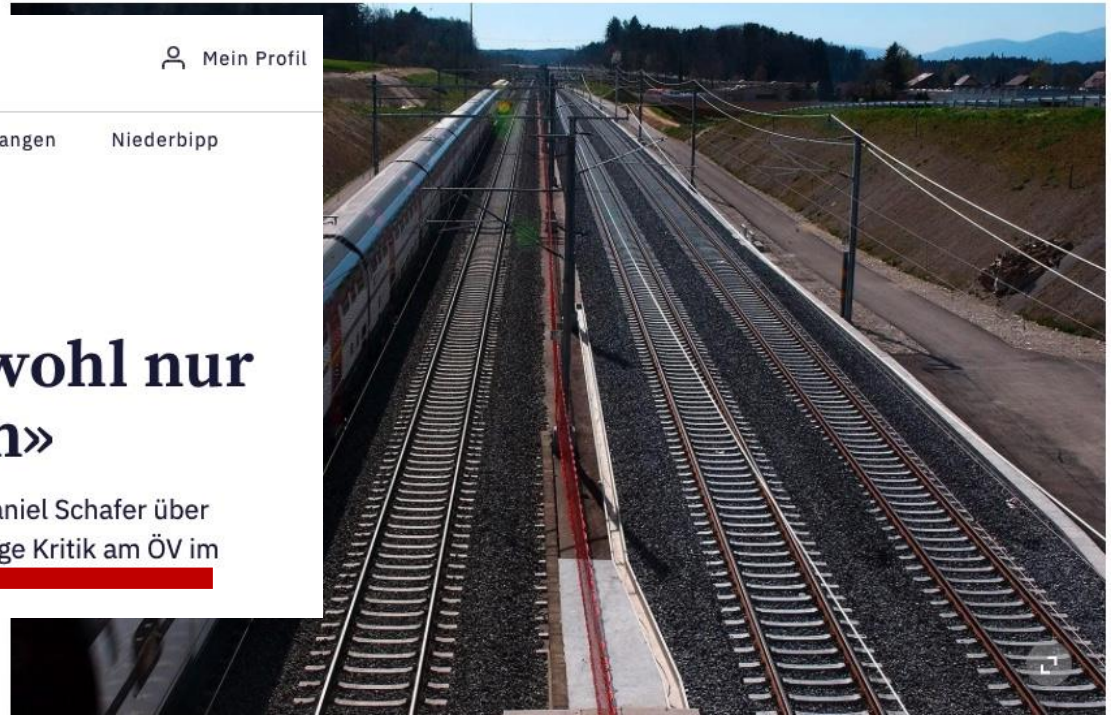
Abo SBB-Ausbaupläne im Oberaargau

Dank neuer Weiche könnten Passagiere viel Zeit sparen

Die SBB planen eine Schienenverbindung von Langenthal nach Solothurn – allerdings nur für Güterzüge. Das will der Oberaargau nicht hinnehmen.

Stefan von Bergen
Publiziert: 06.03.2023, 06:00

5



Fakten im Oberaargau

GdeNr / NoCom	Gemeinde / Commune	alle Einwohner / tous les habitants	erschlossene Einwohner / habitants desservis	nicht erschlossene Einwohner / habitants non desservis	Erschliessungsgrad / Degré de couverture
RVK Oberaargau / RVK 2					
973	Bettenhausen	645	626	19	97.1%
329	Langenthal	15501	14926	575	96.3%
977	Heimenhausen	1099	1027	72	93.4%
991	Walliswil bei Wangen	594	551	43	92.8%
993	Wangenried	426	395	31	92.7%
331	Lotzwil	2557	2312	245	90.4%
983	Oberbipp	1701	1512	189	88.9%
995	Wiedlisbach	2325	2052	273	88.3%
321	Aarwangen	4518	3949	569	87.4%
982	Niederönz	1694	1474	220	87.0%
981	Niederbipp	4647	3930	717	84.6%
342	Thunstetten	3338	2784	554	83.4%
337	Roggwil (BE)	3996	3255	741	81.5%
954	Huttwil	4835	3857	978	79.8%
992	Wangen an der Aare	2305	1777	528	77.1%
979	Herzogenbuchsee	6998	5374	1624	76.8%
971	Attiswil	1428	1091	337	76.4%
338	Rohrbach	1436	1053	383	73.3%
980	Inkwil	617	433	184	70.2%
975	Farnern	208	145	63	69.7%
344	Ursenbach	903	619	284	68.5%
987	Rumisberg	479	328	151	68.5%
324	Bleienbach	695	473	222	68.1%
333	Melchnau	1531	1029	502	67.2%
988	Seeberg	1573	1048	525	66.6%
996	Wolfisberg	184	121	63	65.8%
953	Eriswil	1407	890	517	63.3%
332	Madiswil	3239	1999	1240	61.7%
334	Obersteckholz	414	218	196	52.7%
323	Bannwil	690	336	354	48.7%
335	Oeschenbach	240	116	124	48.3%
959	Walterswil (BE)	546	257	289	47.1%
326	Gondiswil	733	341	392	46.5%
989	Thörigen	1117	479	638	42.9%
960	Wyssachen	1146	465	681	40.6%
345	Wynau	1637	568	1069	34.7%
341	Schwarzhäusern	506	68	438	13.4%
325	Busswil bei Melchnau	185	6	179	3.2%
340	Rütschelen	568	0	568	0.0%
985	Ochlenberg	561	0	561	0.0%
322	Auswil	450	0	450	0.0%
339	Rohrbachgraben	397	0	397	0.0%
976	Graben	335	0	335	0.0%
990	Walliswil bei Niederbipp	211	0	211	0.0%
336	Reisiswil	185	0	185	0.0%
972	Berken	43	0	43	0.0%
Total Oberaargau / RVK 2		80'843	61'884	18'959	76.5%

Ø 35%

0%

- Eine der schlechtesten mit dem ÖV erschlossenen Regionen im Kanton (nur ¾ der Bevölkerung insgesamt sind erschlossen)
- Nur **10 Gemeinden** über dem kant. ÖV-Erschliessungsschnitt von 85%
- **Langenthal+ Herzogenbuchsee** erst seit kurzem, **Huttwil** mind. weitere 6 Jahre **keinen durchgehenden ½h** Bahntakt.
- in **9 Gemeinden** haben knapp 2/3 der Bevölkerung **keinen** ÖV-Anschluss, der Rest oft nicht mal stündlich.
- **8 Gemeinden** haben **keinen** ÖV-Anschluss

Infrastrukturbahnausbau seitens Bund bis 2035 für CHF 25 Mia.

Der Bundesrat › Bundesrecht

Häufige Fragen | Kontakt | DE FR IT RM EN

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Fedlex
Die Publikationsplattform des Bundesrechts

Alle Sammlungen

Startseite | Vernehmlassungen | **Bundesblatt** | Amtliche Sammlung | Systematische Rechtssammlung | Staatsverträge | Rechtssammlung zu den sektoriellen Abkommen EU | Links

Ab sofort stehen Ihnen neue Suchfunktionen zur Verfügung. Sie können sie in der Rubrik "Häufige Fragen" nachlesen. Schliessen

Startseite › Bundesblatt › Ausgaben des Bundesblattes › 2023 › September › 173 › BBl 2023 2061

Allgemeine Informationen

Beschluss	16. August 2023
Publikationsdatum	8. September 2023

23.055

| Alles einblenden | Artikelübersicht | Alles ausblenden |

Botschaft
zum Stand und zu Änderungen der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur sowie zur Perspektive Bahn 2050

Infrastrukturbahnausbau seitens Bund bis 2035 für CHF 25 Mia.

Massnahmen(*) Bereich Personenverkehr:

- 105 für den Fernverkehr
- 159 für die Region Bern
- 53 für die Region Zürich
- 80 für die Region Westschweiz
- 83 für die Region Nordwestschweiz
- 53 für die Region Zentralschweiz
- 57 für die Region Ostschweiz
- 14 für die Region Tessin

(*) gemäss BR-Botschaft

- 0 für die Region Oberaargau

Massnahmen(*) Bereich Güterverkehr:

- 185 für den Güterverkehr (3 in der Region Oberaargau)

Mit den Plänen des BAV und der SBB werden in nächster Zeit Fakten im Oberaargau für die nächsten 20 Jahre geschaffen

	heute	AS25	AS35
Güterverkehr (GV) RBL-Biel	-	12*	-
Güterverkehr (GV) Biel-Zofingen-Suhr/Wiggertal	-	10	10
Güterverkehr (GV) (Ölzug) Cornaux-Rothenburg	-	1	1
Fernverkehr (FV) Biel-Solothurn-NBS-Zürich	36	36	72
Total (Prognosewerte)	**36**	**59**	**83**

** Die GV Systemtrasse RBL-SO-BI (Ost-West) verkehrt im Horizont AS2035 wieder via Oensingen (OEN) statt NBS-ABS.*

Fazit: Nach AS25 werden insgesamt **23 zusätzliche Güterzüge/Tag** durch den Oberaargau fahren.
Nach dem Ausbau des AS35 werden auf einem kurzen Bereich der alten Stammlinie im Vergleich zu heute **zusätzlich 47 Züge/Tag** geführt, welche für den Oberaargau selbst **direkt keinen Nutzen** erbringen.
Ein **Ausbau** des **Personenverkehrs im Oberaargau** ist **nicht vorgesehen**.

➢ **Einsprache der ROA (mit 4 BE-Gemeinden) zum PGV AS25 Vorhaben beim BAV**

AS35 im Bereich Personenverkehr
(Stand 2023)

ROA im AS35:
Direktverbindung nach Zürich <u>entfällt</u>
Der Umstieg nach Zofingen direkt über Aarburg <u>entfällt</u>

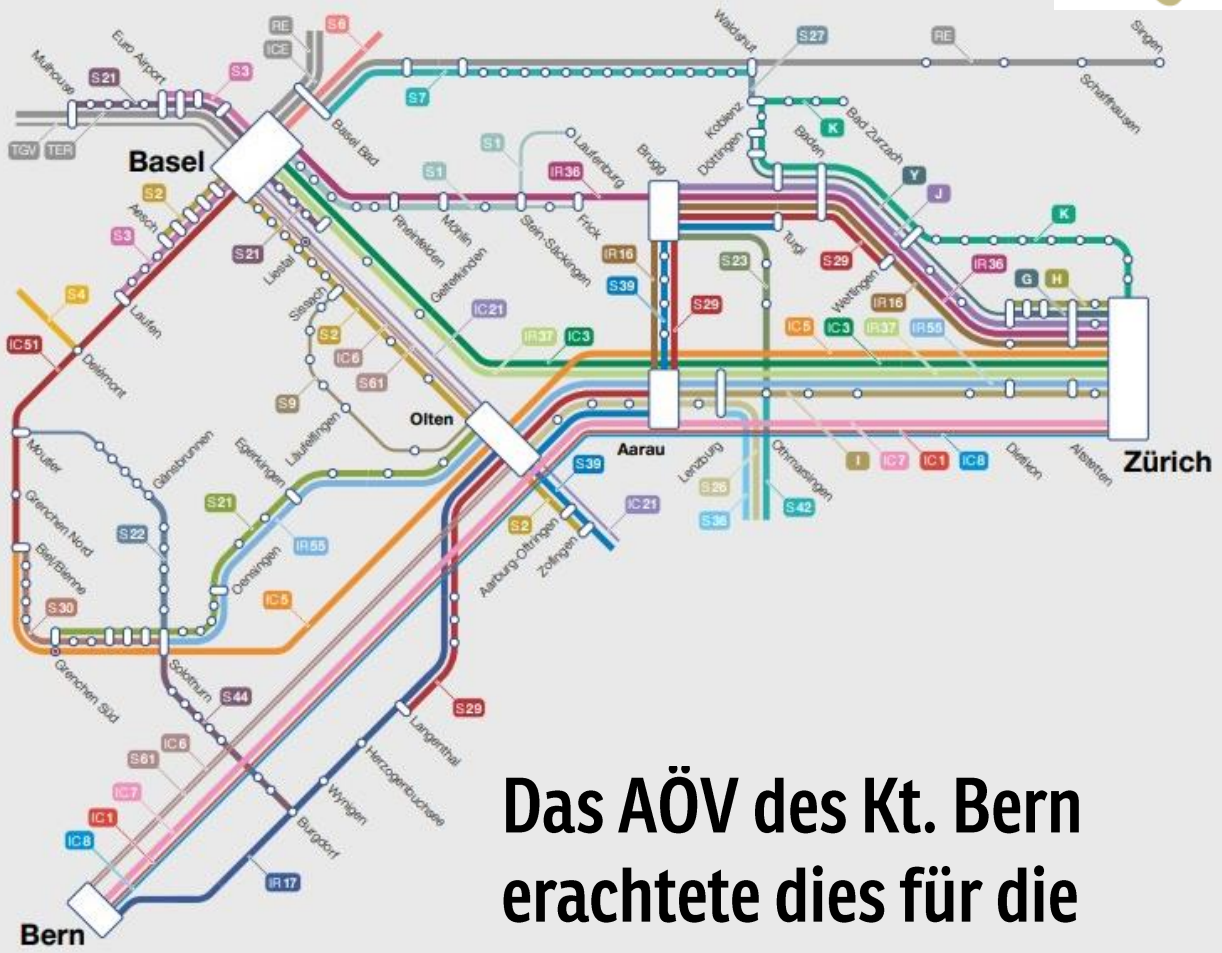
Nordwestschweiz und Mittelland: InterRegios erschliessen mittlere Zentren im Viertelstundentakt.

In der Nordwestschweiz und im Mittelland kommt der Ausbau des InterRegio-Netzes stark zum Tragen. Laufen, Oensingen, Egerkingen, Lenzburg, Wohlen, Brugg, Baden, Wettingen und Dietikon profitieren von Taktverdichtungen.

- Delémont–Basel: Halbstundentakt des IC51
- Basel–Aesch: ganztägiger Viertelstundentakt S2 und 3
- Basel–Liestal–Aarau–Zürich: Halbstundentakt des IR37
- Die Linie IR55 ermöglicht halbstündliche Direktverbindungen aus dem Mittelland nach Zürich Altstetten, Zürich Oerlikon und Zürich Flughafen
- Aarau: halbstündlicher Halt des IC7 Bern–Frauenfeld
- Olten–Zofingen: Viertelstundentakt S2 und S39
- Aarau–Brugg: Viertelstundentakt IR16 und S29
- Brugg–Zürich: schneller Viertelstundentakt IR16 und 36
- Othmarsingen: halbstündliche S-Bahn-Anschlüsse in alle Richtungen
- Neue Haltestellen Basel Solitude, Dornach Apfelsee, Oensingen Dorf
- Verbesserung Publikumsanlagen Basel SBB, Basel Bad Bf, Olten, Lenzburg

ROA im AS35 nach (Stand 2023):
Zürich: + 10-15‘ länger
ETH Hönggerberg: + 30‘ länger

Der IC7 Bern–Frauenfeld hält 2035 halbstündlich in Aarau und ermöglicht gute Anschlüsse an vier IR- und S-Bahn-Linien.



Das AÖV des Kt. Bern erachtete dies für die ROA bis vor kurzem als keine Verschlechterung.

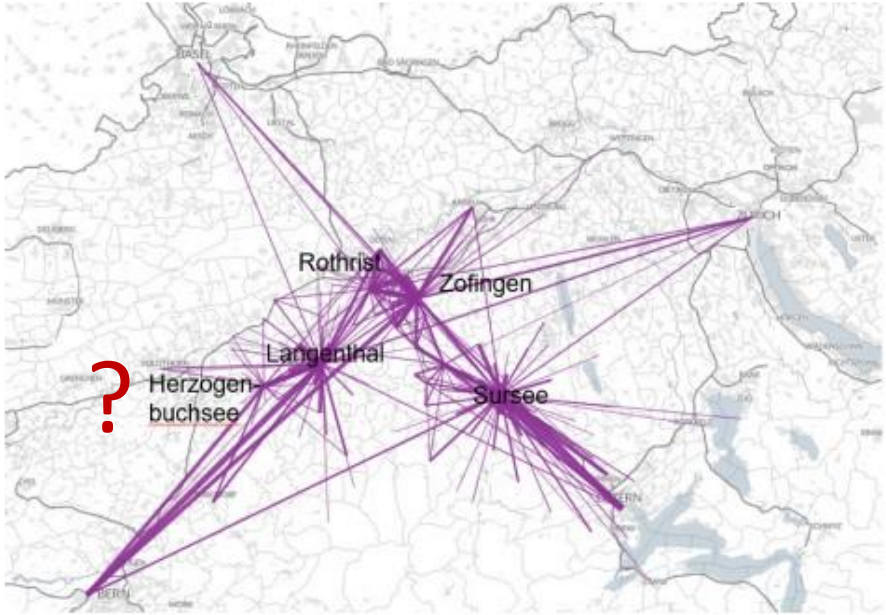
Linie im Halbstundentakt — Linie im Stundentakt • Unregelmässiger Halt

Potenzialstudie Bahnverbindung Sursee – Zofingen – Langenthal – Solothurn

Schlussbericht

Region Oberaargau
zofingenregio
Verkehrsverbund Luzern

12. Dezember 2023



Erkenntnisse aus dem Schlussbericht

«ÖV-Alleinstellungsmerkmal» Langenthal-Solothurn

Es gibt in der ganzen Schweiz keine einzige Referenz, wo eine Regionalhauptstadt mit einer 20 km nahen Kantonshauptstadt ÖV-mässig so schlecht erschlossen ist.

- **Pendlerströme Langenthal-Solothurn heute minimal und Langenthal-Biel quasi nicht existent**

Erkenntnisse aus dem Schlussbericht

Abschnitt Solothurn und Langenthal

- Rein aus Nachfragesicht betrachtet lässt sich kein unmittelbarer Bedarf für die Einführung eines neuen Bahnangebots zwischen Solothurn und Langenthal begründen.
- Die Einführung eines Bahnangebots müsste sich über weitere Aspekte begründen:
  - Impuls für Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal-Split
  - Bewusster raumplanerischer Entscheid für eine stärkere Verknüpfung der Räume Solothurn und Langenthal
  - wirtschaftspolitische Überlegungen und Standortförderung (u.a. Anbindung Fachhochschulstandort Biel)

Erkenntnisse aus dem Schlussbericht

Reduktion der Reisezeit von Langenthal nach Solothurn und Biel (-30‘)

- d.h. zukünftig wäre das Pendeln an die neue BFH Biel aus der ROA gut möglich

Was eigentlich auf der Hand liegt:

Die “Spange Önz“ sollte im AS35 nicht nur für den Güterverkehr und die IC‘s, sondern auch für den **(inter)regionalen Personenbahnverkehr** genutzt werden können.

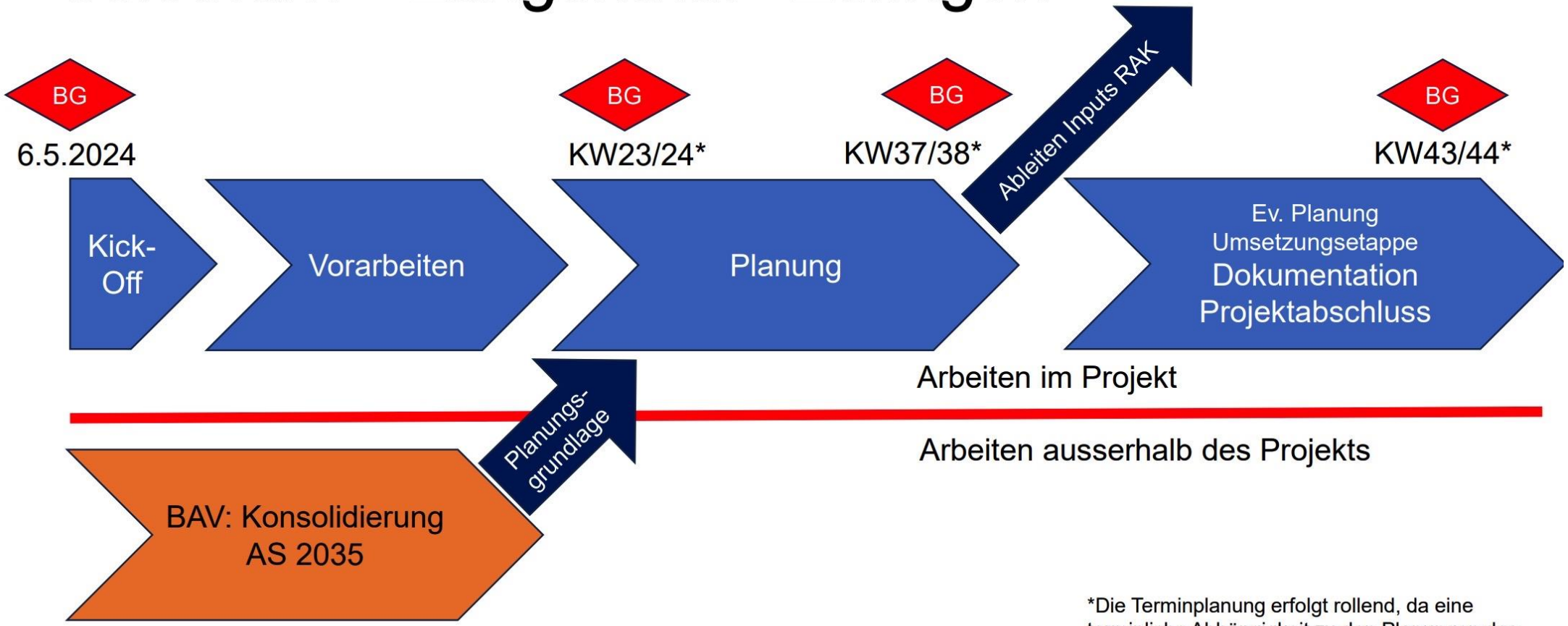
Warum dem nicht so ist:

Die SBB hat dies in ihren Planungsarbeiten bisher **nicht in Betracht gezogen**.
Sie begründet dies damit, das BAV hätte dies **nicht bestellt**.
Das BAV begründet dies damit, das AÖV des Kt. Bern hätte dies **nicht eingefordert**.

Darum: Durchführung einer (funktionalen) Machbarkeitsstudie für ein RE-Angebot im AS35 durch die RVK2

otimon

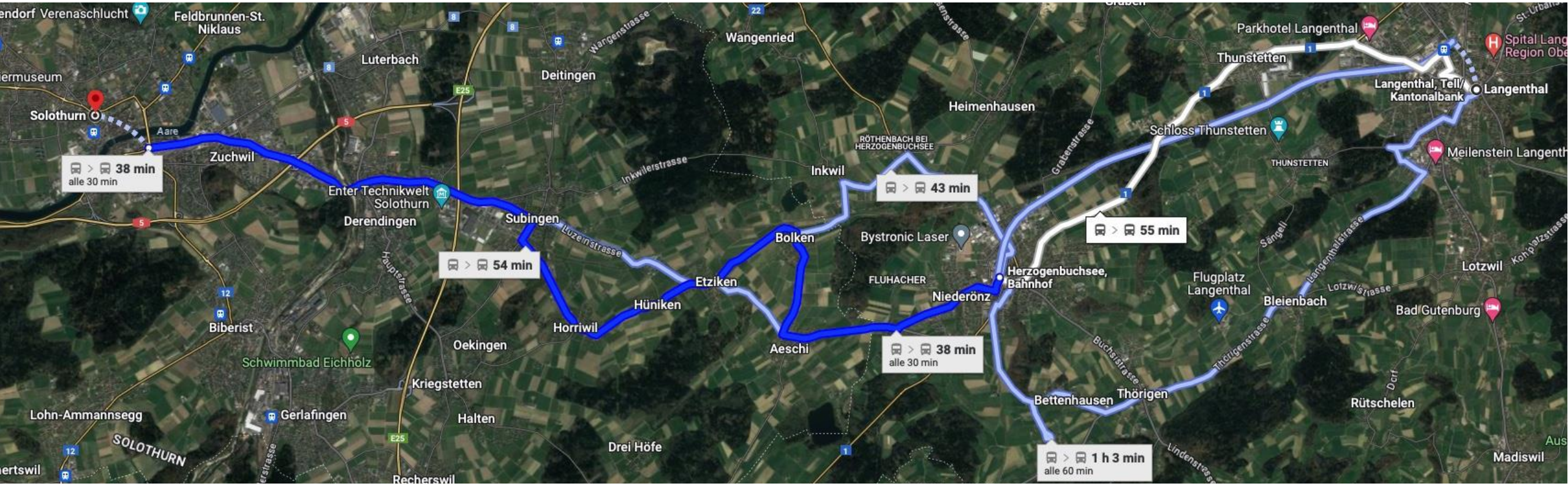
VorgehensplanAngebotsstudie Solothurn – Langenthal - Zofingen



*Die Terminplanung erfolgt rollend, da eine terminliche Abhängigkeit zu den Planungen des AS2035 besteht

vorher:

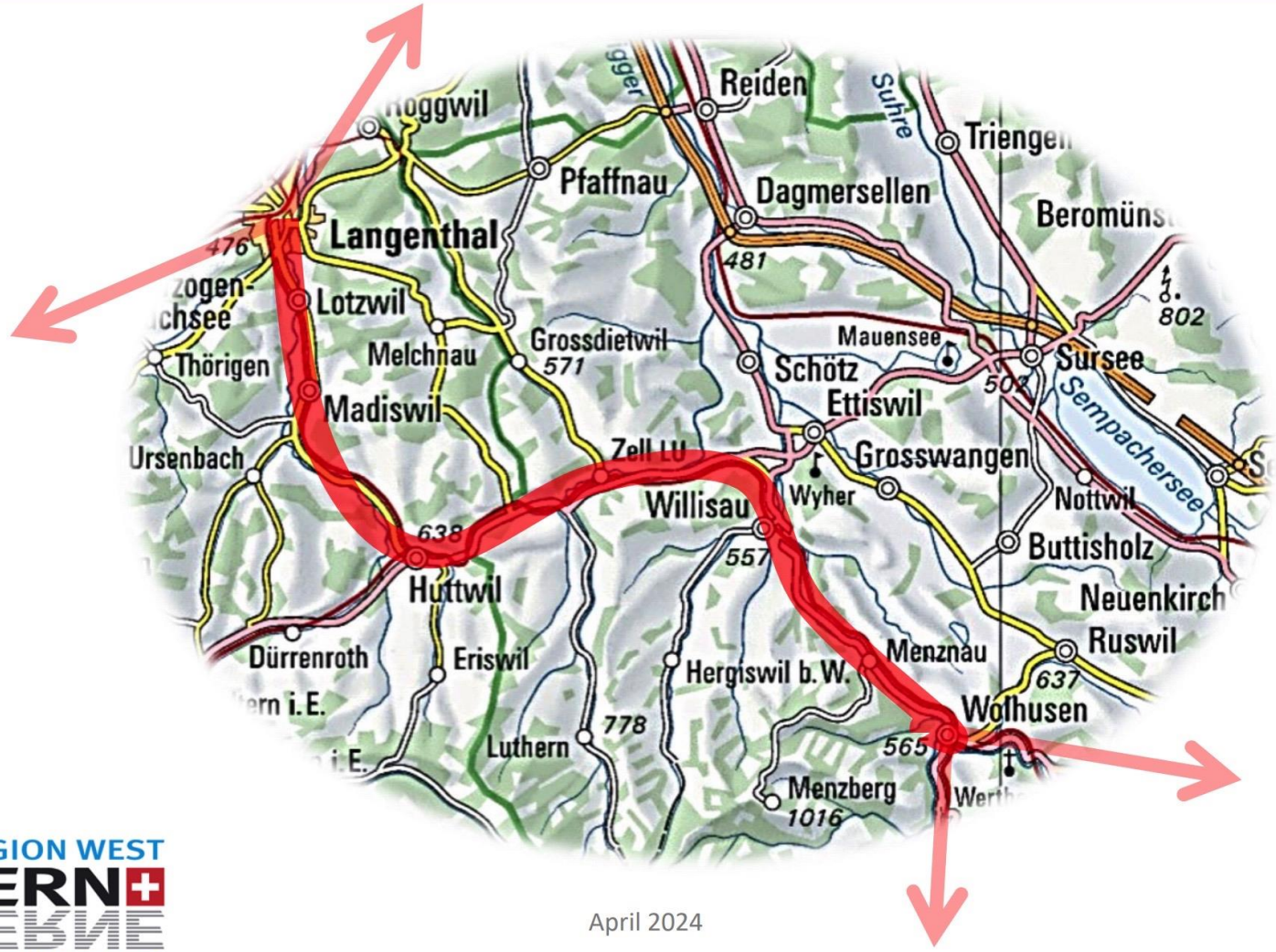
Neue Schnellbuslinie Herzogenbuchsee-Solothurn?



Die Erarbeitung der Studie hat **unter dem Lead der RVK2** begonnen.

Im Moment werden verschiedene Varianten für die beiden betroffenen Linien 5+7 erarbeitet.

Beschleunigung Bahnverbindung Wolhusen-Huttwil-Langenthal



Die Erarbeitung der Phase 2 der Studie ist in Bearbeitung. Im Herbst 2024 liegt der Bericht zur Phase 2 vor.

mittlerer bis sehr langer Zeithorizont der Umsetzung

REGION WEST LUZERN
ENTLEBUCH ROTTAL WILLISAU WIGGERTAL

Kontakt

Markus Zahnd
063 922 77 21
markus.zahnd@oberaargau.ch

Weiterentwicklung ÖV im Oberaargau

Sicht AÖV

Christian Aebi

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Bau- und Verkehrsdirektion

Inhalte

1. Rahmenbedingungen
2. Einschätzungen zum ÖV aus Sicht des AÖV
3. Anliegen aus der Region

Rahmenbedingungen

Gesetze, Rollen der Akteure

Gesetzlicher Rahmen

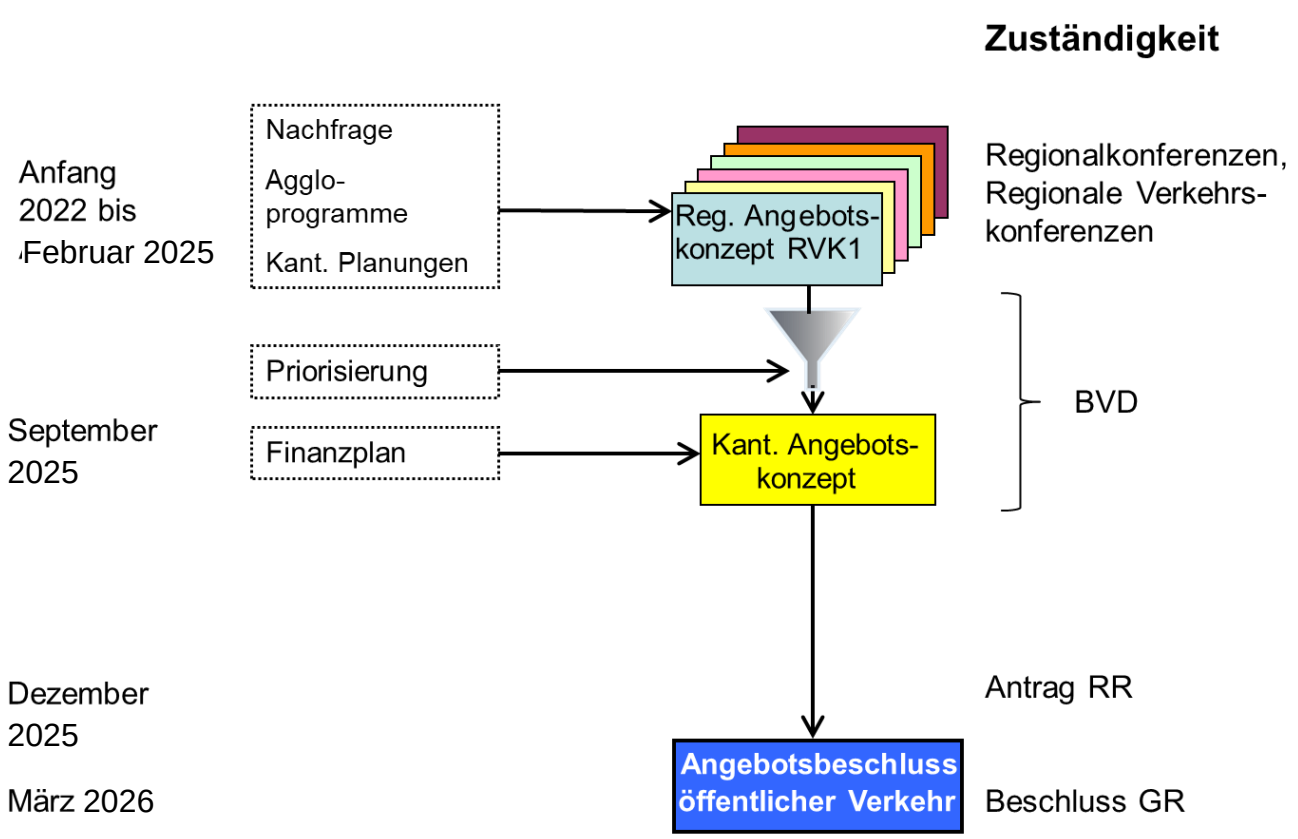
Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr legt in Art. 16, Abs. 3 die Aufgaben der RVK fest:
Die regionalen Verkehrskonferenzen haben insbesondere folgende Aufgaben:

a. Erarbeitung regionaler Angebotskonzepte als Grundlage für die mittelfristige Angebotsplanung des Kantons (Art. 13, = AGB)

Die Angebotsverordnung (AGV) legt in Art. 10 und 11 Zielvorgaben und Minimalvorgaben bezüglich Kostendeckung und Nachfrage fest.

Neue Linien werden als Versuchsbetriebe eingeführt (Art. 6 ÖVG)

Planungsprozess Angebotsbeschluss ÖV



- Die Gemeinden bringen ihre Anliegen über die Regional-konferenzen ein.
- Die meisten ÖV-Linien sind gemeindeübergreifend.
- Ansprechpartner des AÖV sind die Regionen.

Planung der Bahninfrastruktur

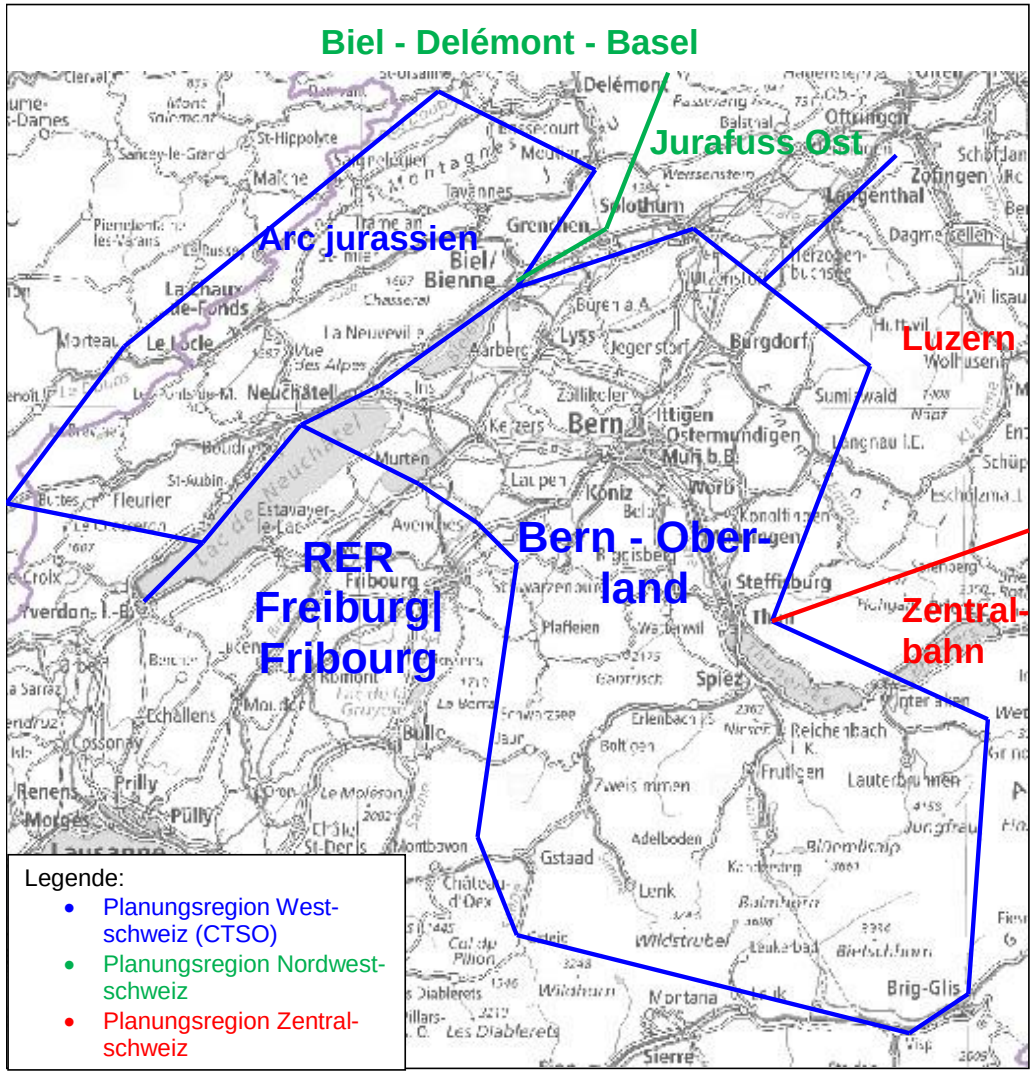
Seit 2014 ist der Lead beim BAV

Kantone sind über «Planungsregionen» in den Prozess eingebunden.

Oberaargau in der Planungregion Nordwest- und Zentralschweiz

Priorität Ausbauschritt 2030/35: Ausreichende Kapazität

Priorität Botschaft 2030: Noch offen, wahrscheinlich Verbesserung Modalsplit



Einschätzungen zum ÖV aus Sicht AÖV

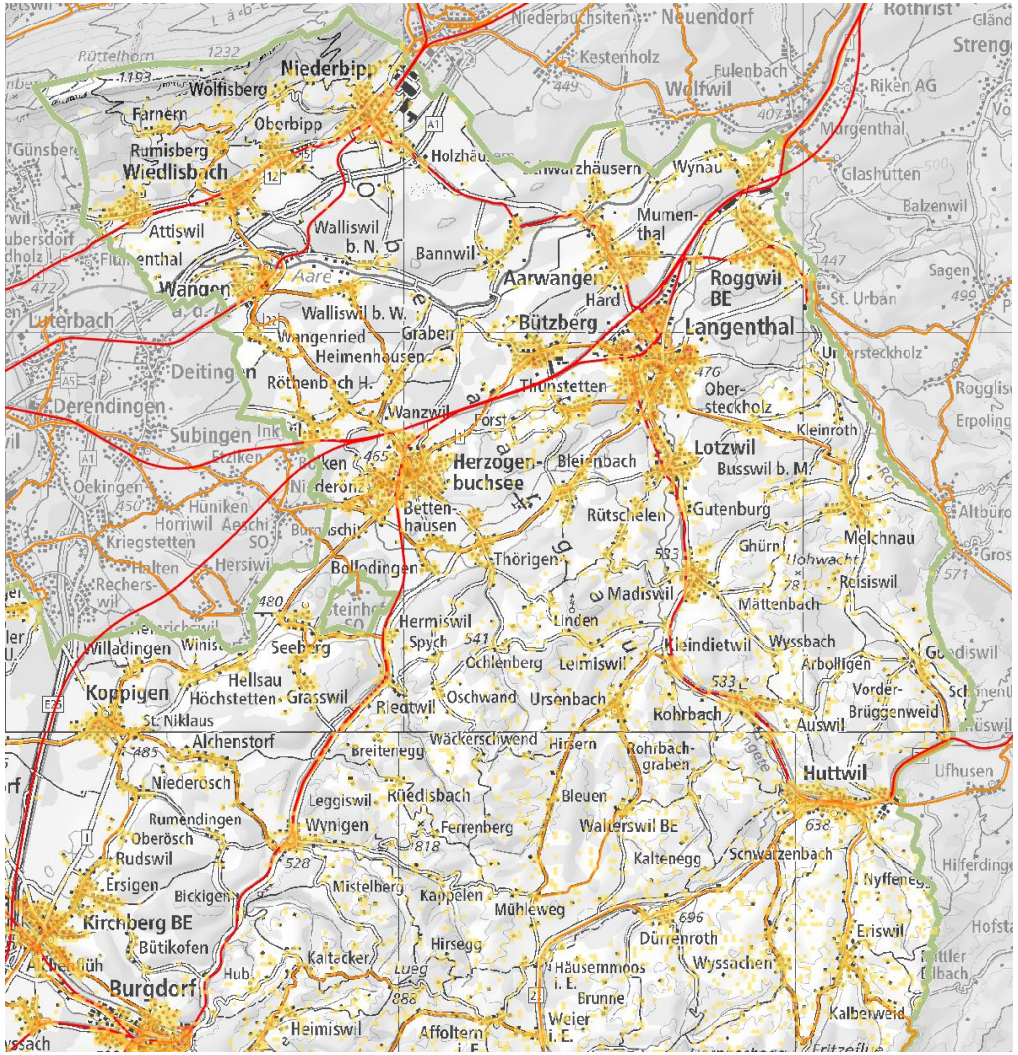
Einschätzung AÖV der Situation im Oberaargau (1/2)

Gemessen am Potenzial gute Nachfrage

Bahnlinien mit Halbstundentakt (teils knapp)

Buslinien Stunden- oder Halbstundentakt

Zwei Hauptachsen: Plateau und Jurafuss
Abhängigkeiten zwischen den Achsen
(z.B: Güterverkehr Ost <-> West)



Einschätzung AÖV der Situation im Oberaargau (2/2)

Langenthal:

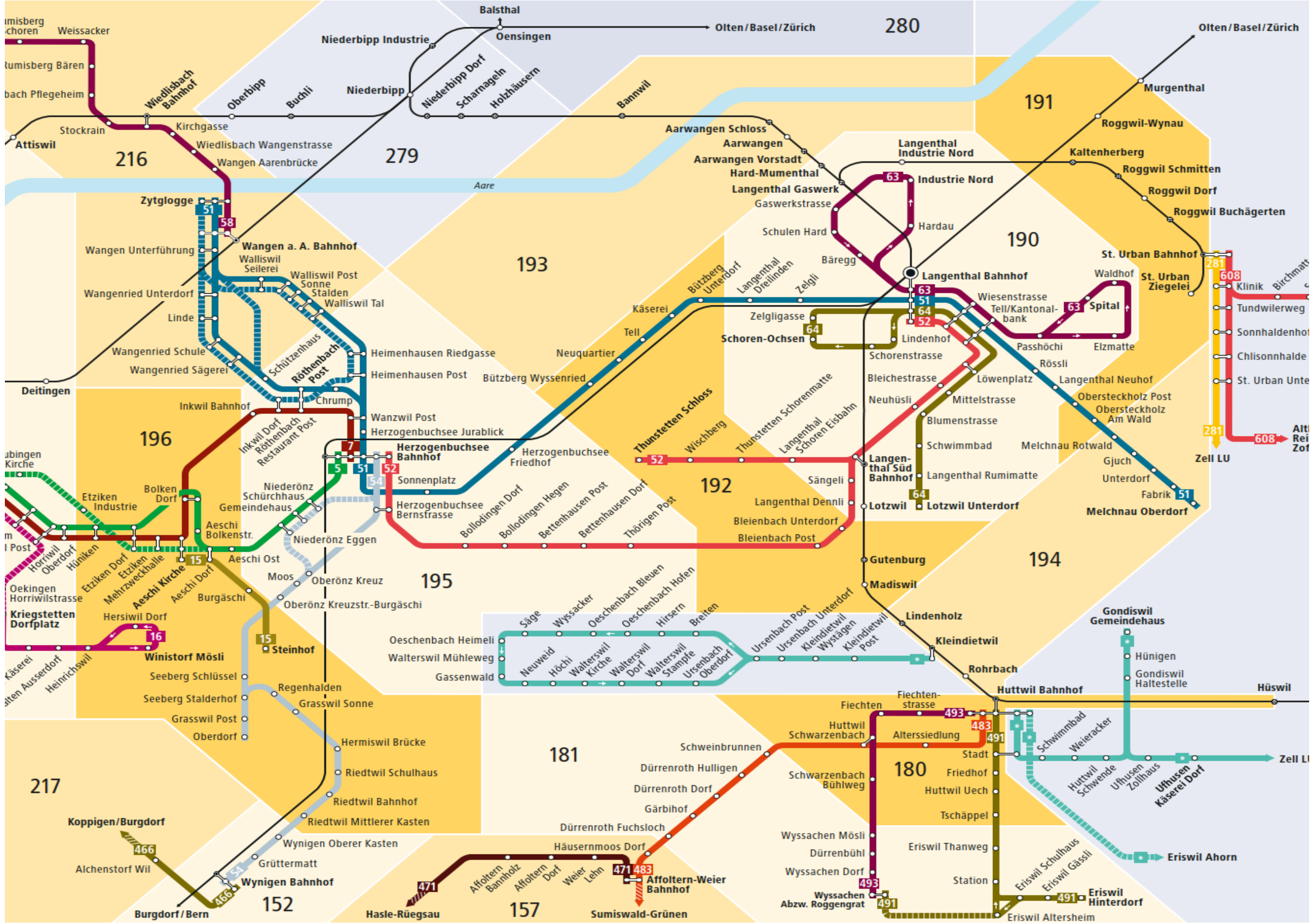
- Bern bleibt unverändert etwas wichtiger als Olten
- Gute Anschlüsse Zürich, langer Übergang nach Bern

Herzogenbuchsee

- Busanschlüsse nach Bern lastrichtungsabhängig oder lange Standzeiten

asm:

- Drei Anschlussknoten!



Anliegen der RVK Oberaargau

Einschätzungen AÖV

Schnelle Anbindung Oberaargau - Biel

Heute diverse Möglichkeiten:

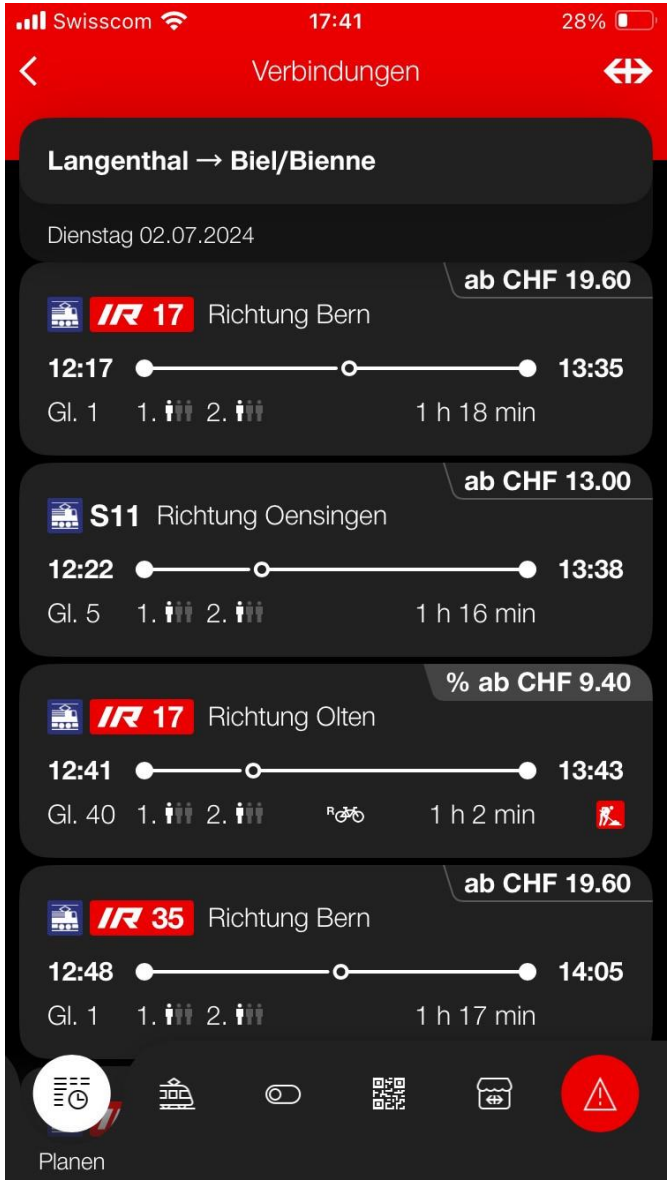
- Via Olten: Schnell und eigentlich teurer 1h 2’
- Via S11 – Solothurn 1h 16’
- Via Wangen a. A. 1h 18’
- Via Bern 1h 18’

Mit dem Auto: 40’

Fragen:

- Bahn oder Bus?
- Haltepolitik und Anschlusspunkt?

AÖV ist offen, aber Anforderungen AGV



Ausbau der Bahninfrastruktur:

Anliegen / Inputs aus der RVK werden durch AÖV aufgenommen

- Direktverbindung Herzogen-buchsee – Langenthal – Zürich Botschaft 26
- Planungen Langenthal – Luzern und evtl. in Richtung Biel für Botschaft 30ff
- ????

On Demand: Anforderungen

Kanton Bern
Canton de Berne

Bau- und Verkehrsdirektion
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Reiterstrasse 11
3013 Bern
+41 31 633 37 11
info.aoev@be.ch
www.be.ch/aoev

Laurent Reusser
+41 31 636 53 12
laurent.reusser@be.ch

AÖV, Reiterstrasse 11, 3013 Bern

Per E-Mail
An die Geschäftsführenden, Bereichs- oder Projektleiten-
den der Regionalkonferenzen Bern-Mittelland und Emmen-
tal sowie der regionalen Verkehrskonferenzen 1, 2 und 5

Unsere Referenz: 2023.BVD.3507 / Dok: 3279950

17. Januar 2024

Anforderungen an On-Demand-Angebote

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Anlässlich des Workshops zu On-Demand-Angeboten vom 5. Dezember 2023 haben die Vertretungen der Regionen gewünscht, dass die Anforderungen seitens AÖV für Eingaben in den regionalen Angebotskonzepten präzisiert werden. Gerne kommen wir diesem Wunsch nach.

Für Bestellungen mit Beteiligung des Kantons Bern gelten insbesondere die Bestimmungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GÖV, BSG 762.4) sowie der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV, BSG 762.412).

Gemäss Art. 3 AGV sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete mit mindestens 300 (im Hügel- und Berggebiet 200) ständigen Einwohnenden, Arbeits- oder Ausbildungsplätzen (EWAP) erschliessungsberechtigt. Diese Werte können 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.

Art. 14 AGV zufolge beteiligt sich der Kanton an der Finanzierung unkonventioneller Betriebsarten wie Bedarfs- oder Bürgerbussen und dergleichen, wenn diese die Grundversorung abdecken und zu besseren Betriebsergebnissen führen als ein konventioneller Linienbetrieb. Auch solche Lösungen – zu denen On-Demand-Angebote gehören – müssen zumindest die Minimalanforderungen an die Auslastung wie an den Kostendeckungsgrad für die Angebotsstufe 1 gemäss Art. 11 AGV erfüllen.

Im Grundsatz bestehen seitens Kanton zwei Finanzierungsmöglichkeiten:

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. Detaillierte Angaben dazu finden sich im Leitfaden zu On-Demand-Angeboten des BAV vom Oktober 2023 (On-Demand-Angebote - BAV). Grundsätzlich sind die Fahrausweise des Libero-Tarifverbunds und des direkten Verkehrs anzuerkennen.

   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

1/2

- Erschliessungsberechtigung: **Siedlungsgebiete mit >300 zusätzlich erschlossenen Einwohnenden + Arbeitsplätzen** (EWAP)
- Nachweis der Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit:
  - Minimalanforderung Nachfrage: **32 Fahrgäste/Tag** und Fahrzeug
  - Minimalanforderung Wirtschaftlichkeit: **KDG 15%**
- Einführung als Versuch
- Keine Berücksichtigung für Ermittlung der Erschliessungsgüteklassen gemäss Richtplan
- **Zwei Finanzierungsmodelle**:
  - Ordentliche Bestellung durch Kanton
  - Bürgerbus der Gemeinden

Kontakt

Christian Aebi

christian.aebi@be.ch
+41 31 633 37 19

Herausforderungen, Möglichkeiten und Schwerpunkte im Oberaargau

Daniel Schafer, CEO BLS AG
Region Oberaargau, Langenthal, 12. Juni 2024

Die BLS in Zahlen

- 70 Millionen Fahrgäste jährlich durch 7 Kantone und eine italienische Provinz
- 30% Marktanteil am Güterverkehr durch die Schweiz – jährlich 20’000 BLS-Güterzüge durch Europa
- 420 Kilometer Schienen und 115 Bahnhöfe
- 3800 Mitarbeitende in mehr als 700 Funktionen
- 25 Reisezentren und über 150 touristische Kooperationen

Unsere Strategie

Unsere Kernaufgaben
Mit Bus, Zug und Schiff transportieren wir Menschen. Wir verwalten Immobilien, bauen Infrastrukturen und transportieren Güter.

Unser Leitsatz
Im Zentrum unserer Strategie beantworten wir die Frage, wofür wir uns täglich leidenschaftlich einsetzen: für eine zuverlässige Mobilität.

Herausforderungen

- Angebotsplanung und Nachfrage
- Finanzierung und Wirtschaftlichkeit
- Infrastruktur und Technologie
- Politik und Regulierung

Die BLS im Oberaargau

Fernverkehr
IR17 Bern – Herzogenbuchsee – Langenthal – Olten

Regionalverkehr Bahn
S6/S7 Langenthal – Huttwil – (Luzern)

Regionalverkehr Bus
Drei Busland-Linien im Raum Huttwil

Entwicklungen im Oberaargau

Fernverkehr

– Erweiterung Halbstundentakt des IR17/35 bis Betriebsschluss. In Zusammenarbeit mit den Partnern SBB und SOB.

Regionalverkehr Bahn

– Ab Dezember 2024: Halbstundentakt S6/S7 auch am Samstag sowie Mo-Sa abends um eine Stunde verlängert.

– Ab Dezember 2024: Angebot wird mit den neuen MIKA-Zügen gefahren. Das bringt mehr Platz und Komfort.

Touristische Partnerschaften

– Angebot zur Unterstützung bei der Entwicklung touristischer Partnerschaften.

Und in Zukunft?

Die langfristige Planung liegt in der Zuständigkeit des Bundes und der Kantone. Die BLS will als führende ÖV-Betreiberin im Kanton Bern auch bei den Zukunftsthemen im Oberaargau eine wichtige Rolle spielen:

Direkte Verbindungen nach Solothurn (- Biel)

– RegioExpress im Stundentakt?

Direkte Verbindungen nach Zürich (- Ostschweiz)

– Betrieb einer direkten Interregio-Linie in Zusammenarbeit mit dem Konzessionsinhaber SBB?

Modernisierung der BLS-Bahnhöfe im Oberaargau

- Langenthal Süd (2026)
- Lotzwil
- Gutenburg
- Madiswil
- Lindenholz (2030)
- Kleindietwil
- Rohrbach
- Huttwil

BLS verbindet.

Die BLS verbindet Regionen

– Im Kanton Bern und darüber hinaus: heute in 7, ab 2026 in 10 Kantonen

Fernverkehr ergänzt den Regionalverkehr

– Unsere Siedlungsstruktur wird von den Regionalzentren geprägt: Der Interregio verbindet sie mit den grossen Zentren und bietet Anschluss an S-Bahn und Bus

Die BLS spielt wichtige Rolle im Kanton Bern

– Präsenz von Ins bis Langenthal, von Biel bis Kandersteg...

Danke!

BLS AG
Genfergasse 11
CH-3001 Bern
bls.ch

Podiumsgespräch

Moderation: Fredy Lindegger, A-RVK2

Abschluss

Silvia Jäger, Geschäftsführerin
Region Oberaargau