

Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau (RVK 2)

Angebotskonzept 2010 – 2013

Antrag der Regionalen Verkehrskonferenz Oberaargau an den Kanton Bern

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Laufende Planungsstudien und Schnittstellen zum Angebotskonzept 2010 – 2013	3
3	Erfolgskontrolle bestehende Angebote	4
4	Eingaben – Ergebnisse Beratungen – Anträge RVK 2	6
4.1	Linie 440: Langenthal – Wolhusen – Luzern/Langnau	6
4.2	Linie 410: Biel/Bienne – Olten	8
4.3	Linie 450: Bern – Olten	8
4.4	Linie 413: Solothurn – Niederbipp	10
4.5	Linie 413: Langenthal – Niederbipp	10
4.6	Linie 414: Langenthal – St. Urban Ziegelei	11
4.7	Linie 413.15: Niederbipp – Wolfisberg – Farnern Linie 450.50: Farnern – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	12
4.8	Linie 450.50: Wangen a. A. – Herzogenbuchsee	13
4.9	Linie 450.55: Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal – Thunstetten	14
4.10	Linie 450.60: Langenthal – Bützberg – Herzogenbuchsee	15
4.11	Linie 450.65: Langenthal – Melchnau	16
4.12	Linie 450.65: Melchnau - Grossdietwil	18
4.13	Stadtbus Langenthal (Linie 13 und 14)	19
4.14	Linie 410.05: Solothurn – Herzogenbuchsee (BSU-Linien 5 und 7)	19
4.15	Linie 300.471: Hasle-Rüegsau – Affoltern W. – Huttwil Linie 300.491: Eriswil – Huttwil (– Wyssachen) Linie 300.491: (Eriswil –) Huttwil – Wyssachen	21
4.16	Linie Rohrbachgraben – Rohrbach – Kleindietwil	22
4.17	Linie 450.45: Herzogenbuchsee – Wynigen (– Burgdorf)	22
4.18	Linie 30.492: Gondiswil – Huttwil (Bürgerbus) Linie 30.681: Kleindietwil – Oeschenbach – Walterswil (Bürgerbus)	23
5	Zusammenfassung Anträge z. H. Angebotsbeschluss	24

Anhang

- A Zusammenfassung der nicht angebotsbeschlussrelevanten Anliegen und Aspekte**
- B Ergebnisse Vernehmlassung**

1 Einleitung

- Ausgangslage

Mit der Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000 im Dezember 2004 ergab sich für den Oberaargau ein grosser Handlungsbedarf im öffentlichen Regionalverkehr, da die übergeordnete Fernverkehrsverbindung der SBB-Linie 450 (Stammlinie Bern – Burgdorf – Wynigen – Herzogenbuchsee – Langenthal – Olten) grundsätzliche Fahrplanänderungen erfuhr. Mit dem regionalen Angebotskonzept 2005 – 2008 wurden alle Zubringerlinien (Bahn und Bus) zu den zentralen Umsteigepunkten Langenthal, Herzogenbuchsee und Wynigen systematisch überprüft, z. T. neu konzipiert und alle Fahrpläne an die neuen Anschlussverhältnisse angepasst.

In Anlehnung an die nationalen Fahrplanwechsel hat der Kanton Bern den Angebotsbeschluss 2005 – 2008 nachträglich um ein Jahr bis 2009 verlängert. Die RVK's erhielten dabei die Gelegenheit, die regionalen Angebotskonzepte 2005 – 2008 auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2007 für die Fahrplanjahre 2008/2009 anzupassen. Deshalb hat die RVK 2 im zweiten Halbjahr 2005 umfangreiche Haushaltsbefragungen auf verschiedenen Buslinien durchgeführt, um die Schwachstellen der per Fahrplan 2005 eingeführten Angebote auszuloten und entsprechende Verbesserungsmassnahmen beim Kanton zu beantragen (Bedürfnisabklärung 2005). Erfreulicherweise konnten wesentliche Anträge der RVK 2 – auch dank finanzieller Mitbeteiligung der betroffenen Gemeinden – bereits auf den Fahrplan 2007 eingeführt werden. Weitere Optimierungen erfolgten mit dem Fahrplan 2008.

- Aufgabe

Mit Schreiben vom 20. November 2006 hat das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AöV) die RVK's aufgefordert, die regionalen Angebotskonzepte für den Angebotsbeschluss 2010 – 2013 zu erarbeiten. Die regionalen Angebotskonzepte sind spätestens bis am 31. Mai 2008 einzureichen.

Folgende Inhalte werden erwartet:

- Erfolgskontrolle für alle auf den Fahrplanwechsel Dezember 2004 neu gestalteten Angebote¹
- Überprüfung derjenigen Linien, welche die Mindestanforderungen bezüglich Kostendeckungsgrad und Nachfrage gemäss kantonaler Angebotsverordnung nicht erreichen
- Konzeptvorschläge für Gebiete mit Änderungen beim übergeordneten Schienenverkehr²

¹ Die Grundlagen wurden vom AöV gestützt auf die Angaben der Transportunternehmungen zur Verfügung gestellt (siehe nachfolgendes Kap. 3).

² Betrifft den Perimeter der RVK 2 insofern, als die SBB-Stammlinie 450 (Bern – Olten) ein neues Randstundenkonzept erfährt

- Vorgehen und Darstellung der Ergebnisse

Die RVK hat alle alten (bisher nicht erfüllten) und neu bekannten Anliegen und Forderungen zum Angebot im Regionalverkehr im Oberaargau systematisch erfasst, im Ausschuss intensiv analysiert und diskutiert und die Anträge z. H. des Angebotsbeschlusses 2010 – 2013 formuliert.

Im vorliegenden Bericht werden die Ergebnisse dieses Prozesses im Kap. 4 linienspezifisch nach folgenden Unterkapiteln dargestellt:

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen
Auflistung aller bekannten Pendenzen aus früheren Angebotskonzepten sowie neue Anliegen/Forderungen von Gemeinden, Interessenverbänden und Privatpersonen
- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss
Zusammenfassung der Analysen und inhaltlichen Beurteilung der Anliegen sowie der Diskussionsergebnisse im Ausschuss der RVK (Herbst 2007 bis April 2008)
- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013
Formulierung der konkreten Anträge z. H. des Angebotsbeschlusses 2010 – 2013

Zum Teil sind nicht für jede Linie alle 3 Unterkapitel explizite aufgeführt. D.h. wenn beispielsweise keine konkreten Anliegen bekannt sind oder die RVK keine Anträge z. H. des Angebotsbeschlusses formuliert, wird auf die entsprechenden Unterkapitel verzichtet.

In Kap. 5 sind alle Anträge z. H. des Angebotsbeschlusses 2010 – 2013 zusammengefasst.

Verschiedene Eingaben und Forderungen betreffen entweder den Fernverkehr oder andere, nicht angebotsbeschlussrelevante Aspekte. Die Diskussionsergebnisse zu diesen Eingaben sind im Anhang festgehalten.

2 Laufende Planungsstudien und Schnittstellen zum Angebotskonzept 2010 – 2013

Die Erarbeitung des regionalen Angebotskonzeptes 2010 – 2013 für den Oberaargau überschneidet sich zeitlich mit zwei anderen Planungsstudien:

- Untersuchung zur Betriebsmittelwahl zwischen Ramsei und Huttwil gemäss Auftrag des Grossen Rates an die Regierung (Studie abgeschlossen, Ergebnisse in Vernehmlassung bzw. in politischer Diskussion)

Die definitiven Beschlüsse zur Untersuchung der Betriebsmittelwahl zwischen Ramsei und Huttwil liegen noch nicht vor. Im Raum Huttwil können sich folglich noch Angebotsanpassungen ergeben, welche zum heutigen Zeitpunkt nicht bekannt sind.

- Agglomerationsprogramm Langenthal, Projekt "Stärkung des öffentlichen Regionalverkehrs", Umsetzung Massnahmenblatt Ö1 (Studie in Bearbeitung)

Zentraler Inhalt dieser Studie ist die Erarbeitung und Darstellung eines mittel- bis längerfristigen Zielangebotes ("idealtypisches" Angebotskonzept) für die Agglomeration Langenthal, welches sowohl den Stadtbuss als auch die regionalen Angebote auf der Strasse und der Schiene berücksichtigt. Gemäss Pflichtenheft muss eine Etappierung der vorgeschlagenen Ausbaumassnahmen und Änderungsvorschläge aufgezeigt werden, wobei erste Massnahmen bereits in das regionale Angebotskonzept 2010 – 2013 einfliessen sollen, was durch die RVK 2 sichergestellt wird.

An der Sitzung der Agglomerationskonferenz Langenthal vom 6. Mai 2008 wurde der 1. Zwischenbericht vorgestellt und die Anträge für den ersten Etappierungsschritt z. h. des Angebotskonzeptes 2010 – 2013 diskutiert und verabschiedet.

An der Delegiertenversammlung der RVK vom 29. Mai 2008 wurden alle Anträge der Agglomerationskonferenz vollumfänglich bestätigt und genehmigt. Die entsprechenden Anträge zum Angebotsbeschluss 2010 – 2013 sind im vorliegenden Bericht enthalten.

3 Erfolgskontrolle bestehende Angebote

(Grundlage: Liste AöV gestützt auf Angaben der Transportunternehmungen)

Nr.	Feld	Linie	AS	Code	Anz. KP	KDG ZA	KDG MA	NF ZA	NF MA
1	440	Langenthal - Huttwil – Wolhusen	3	BahnN	26.0	-	erf.	-	erf.
2	410	(Biel/Bienne -) Solothurn – Olten	3	BahnN	35.5	-	erf.	-	erf.
3	450	Olten – Langenthal	2	BahnN	25.5	-	erf.	-	erf.
4	413	Niederbipp – Solothurn	3	BahnS	34.0	-	erf.	-	-
5	413	Langenthal – Niederbipp	3	Tram	28.0	-	erf.	-	erf.
6	414	Langenthal - St. Urban Ziegelei	3	Tram	35.0	-	erf.	-	-
7	413.15	Niederbipp - Wolfisberg – Farnern	1	Bus	4.5	erf.	erf.	erf.	erf.
8	450.50	Farnern - Wangen a.A. - Herzogenbuchsee	1	Bus	20.0	-	erf.	erf.	erf.
9	450.55	H'buchsee - Thörigen - L'thal - Thunstetten	1	Bus	12.0	-	erf.	erf.	erf.
10	450.60	Langenthal - Bützberg - Herzogenbuchsee	3	Bus	27.5	erf.	erf.	erf.	erf.
11	450.65	Langenthal – Melchnau	2	Bus	25.0	-	erf.	erf.	erf.
12	450.65	Melchnau – Grossdietwil	V	Bus	9.0	-	erf.	-	-
13	13	Gaswerk - Langenthal Bhf – Spital	3	Bus	26.0	erf.	erf.	erf.	erf.
14	14	Dreilinden - Langenthal Bhf – Dennli	3	Bus	25.5	-	erf.	erf.	erf.
15	410.05	Solothurn – Herzogenbuchsee	2+	Bus	44.5	erf.	erf.	-	erf.
16	300.471	Hasle-Rüegsau – Affoltern W. – Huttwil	2	Bus	16.0	-	erf.	-	erf.
17	300.491	Eriswil - Huttwil (- Wyssachen)	2	Bus	20.0	-	erf.	-	erf.
18	300.491	(Eriswil -) Huttwil – Wyssachen	1	Bus	10.0	-	erf.	-	erf.
19	-	Rohrbachgraben - Rohrbach - Kleindietwil	1	Bus		-	erf.		
20	450.45	Herzogenbuchsee - Wynigen (- Burgdorf)	2	Bus	18.0	-	-	-	-

Abkürzungen

AS: Angebotsstufe

Code: BahnN = Normalspur, BahnS = Meterspur

Anz. KP: Anzahl Kurspaare

erf. erfüllt

KDG ZA: Kostendeckungsgrad Zielforderung

KDG MA: Kostendeckungsgrad Minimalanforderung

NF ZA: Nachfrage Zielforderung

NF MA: Nachfrage Minimalanforderung

Aus der vom AöV zur Verfügung gestellten Erfolgskontrolle können folgende Erkenntnisse abgeleitet werden:

- Mit Ausnahme der Linie 450.45 (Nr. 20) erfüllen alle Linien die Minimalanforderungen bezüglich Kostendeckungsgrad.
- Bezüglich Nachfrage erreichen folgende Linien die Zielerfordernisse gemäss Angebotsverordnung:
 - 413.15 (Nr. 7)
 - 450.50 (Nr. 8)
 - 450.55 (Nr. 9)
 - 450.60 (Nr. 10)
 - 450.65 (Nr. 11)
 - Stadtbuslinien Langenthal (Nr. 13 und 14)
- Bezüglich Nachfrage erreichen folgende Linien die Minimalanforderungen nicht³:
 - 413 im Abschnitt Solothurn – Niederbipp (Nr. 4)
 - 414 (Nr. 6)
 - 450.65 im Abschnitt Melchnau – Grossdietwil (Nr. 12)
 - Rohrbachgraben – Rohrbach – Kleindietwil (Nr. 19)
 - 450.45 (Nr. 20)

³ Die Linie 413 Niederbipp – Solothurn würde die Minimalanforderungen sehr gut erfüllen, wenn sie als Tramlinie eingestuft würde, was zumindest im stärksten Abschnitt zwischen Feldbrunnen und Solothurn Hauptbahnhof der Fall ist (tramähnlicher Betrieb bezüglich der Anforderungen an die Sicherungsanlagen).

4 Eingaben – Ergebnisse Beratungen – Anträge RVK 2

Vorbemerkung:

Die nachfolgend aufgeführten Fahrplanfeldnummern bei den Buslinien korrespondieren mit den Nummern in der Tabelle Erfolgskontrolle in Kap. 3. Diese sind nicht mehr identisch mit den aktuellen Fahrplanfeldnummern gemäss Fahrplan 2008. Es sind deshalb bei den nachfolgenden Erläuterungen vor allem die Ortsbezeichnungen zu beachten und weniger die Liniennummern.

4.1 Linie 440: Langenthal – Wolhusen – Luzern/Langnau

Die Taktlücke am Abend zwischen Langenthal und Huttwil wurde per Fahrplanwechsel vom Dezember 2007 geschlossen, was einer langjährigen Forderung aus dem Raum Huttwil entspricht.

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- IGÖV Oberaargau:

Der integrale Halbstundentakt auf der Strecke Langenthal – Huttwil ist zwingend, mindestens für die Zeit zwischen 6 und 20 Uhr. Die Strecke Langenthal – Huttwil ist Teil der S-Bahn Luzern. Im Kanton Luzern wird die Linie halbstündlich bedient. Es wäre deshalb organisatorisch und finanziell interessant die Umläufe bis Langenthal zu planen. Der Oberaargau kann wie Regionen, die mit der S-Bahn Bern erschlossen werden, verglichen werden. Es wäre ein Zeichen der Gerechtigkeit, wenn auch im Oberaargau (der nicht an die S-Bahn Bern angeschlossen ist) ein Ausbau geplant würde.

- IGÖV Oberaargau:

Es ist zu prüfen, ob die S-Bahn von Huttwil nach Langenthal nach Olten weiterfahren und somit mit dem Regionalzug Langenthal – Olten verknüpft werden kann. So sollten Anschlüsse in Olten ermöglicht werden und die langen Wartezeiten in Langenthal für Reisende nach Bern verkürzt werden.

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Gemäss den Erhebungen BLS haben die Frequenzen zugenommen. Dabei handelt es sich nicht nur um "umgelagerten" Verkehr aus der Umstellung Bahn-Bus zwischen Huttwil – Ramsey, sondern auch um effektiven "Neuverkehr". Die RVK geht davon aus, dass durch die Attraktivitätssteigerung mit einem durchgehenden Halbstundentakt zwischen 6 und 20 Uhr eine weitere Frequenzzunahme eintreten wird. Auch ergeben sich für die Buslinien im Raum Huttwil mit einem durchgehenden Halbstundentakt auf der Linie 440 bedeutend bessere Anschlussvoraussetzungen in Huttwil von/nach Langenthal und weiter. Die RVK unterstützt die Forderung der IGÖV nach einem durchgehenden Halbstundentakt zwischen 6 und 20 Uhr.

Die von der IGÖV vorgeschlagene Durchbindung in Langenthal von/nach Olten mit dem Ziel einer Verkürzung der Umsteigezeiten aus Huttwil von/nach Bern in Langenthal bei gleichzeitiger Sicherstellung der Fernverkehrsanschlüsse durch die Regionalzüge in Olten ist konzepti-

onell nicht umsetzbar (Zielkonflikt). Sollen die in Langenthal durchgebundenen Regionalzüge in Olten Fernverkehrsanschlüsse von/nach Zürich/ Basel/Luzern sicherstellen, müssen sie +/- in der heutigen Fahrordnung verkehren, womit sich die Umsteigezeiten in Langenthal von/nach Bern nicht verkürzen lassen. Oder anders formuliert: Verkehren die durchgebundenen Züge zwischen Huttwil und Olten so, dass in Langenthal schlanke Anschlüsse von/nach Bern gewährleistet werden, werden in Olten die Fernverkehrsanschlüsse nicht rechtzeitig erreicht.

Die Kantone Bern und Aargau und die SBB haben zudem beschlossen, mit dem Fahrplan 2009 im Regionalverkehr Langenthal – Olten ein neues Angebotskonzept einzuführen (konsequente Durchbindung in Olten Richtung Osten, Detailangaben siehe nachfolgendes Kap. 4.3). Würden die Regionalzüge zusätzlich auch in Langenthal von/nach Huttwil durchgebunden, ergäben sich sehr lange Produktionslinien (Luzern - Baden resp. Turgi), welche zu hohe Risiken bezüglich Fahrplanstabilität beinhalten. Die SBB sieht deshalb von einer Durchbindung in Langenthal Richtung Huttwil ab, zumal beide Systeme (Luzern West und Aargau/Solothurn) in sich produktiv und mit guten Anschlüssen ausgestaltet werden können.

Auch seitens BLS wird eine Durchbindung der Regionalzüge in Langenthal abgelehnt. Mittelfristig ist absehbar, dass ein neues Rollmaterialkonzept eingeführt wird (Flügelzugkonzept Luzern West), welches nicht kompatibel ist mit einer Durchbindung in Langenthal von/nach Olten und weiter. In einer ersten Etappe soll die stündliche S6 in Wolhusen geflügelt werden (Luzern – Wolhusen – Trubschachen und Luzern – Wolhusen – Huttwil – Langenthal). Die S7 verkehrt in den Spitzenzeiten zwischen Wolhusen und Langenthal und in den Zwischenzeiten zwischen Wolhusen und Willisau (jeweils mit Anschlüssen von/nach den RE Bern – Luzern in Wolhusen). Insgesamt sprechen also auch die mittelfristigen Rollmaterialfragen gegen eine Durchbindung der Regionalzüge der Linien 440 und 450 in Langenthal.

Im Zusammenhang mit dem neuen BLS-Rollmaterialkonzept "Luzern West" besteht zudem die Absicht, den Halt Gondiswil bei der S6 aufzuheben und in den Spitzenzeiten den halbstündlichen Halt Hüswil einzuführen (Systematik Haltepolitik unter Berücksichtigung der heutigen Nachfrage und Infrastrukturvoraussetzungen). Die Station Gondiswil weist eine sehr geringe Nachfrage auf, was die Aufhebung des Haltes grundsätzlich rechtfertigt:

Ein- und Aussteiger pro Tag in Gondiswil	- Mo-Fr	14 Personen
	- Sa	12 Personen
	- So	11 Personen

Gondiswil wäre also gegebenenfalls nur noch mit dem Bürgerbus bedient. Allenfalls könnte die Station Gondiswil am Abend nach 20 Uhr, wenn zwischen Huttwil und Wolhusen nur noch der Stundentakt angeboten wird, weiterhin bedient werden. Dies müsste allerdings vertieft untersucht werden.

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Auf der Linie 440 ist zwischen 6 und 20 Uhr der durchgehende Halbstundentakt einzuführen. Eine Aufstufung der Linie ist nicht erforderlich, da die Anzahl Kurspaare von heute 26 auf ca. 33 ansteigen wird und damit nach wie vor innerhalb der Bandbreite der Angebotsstufe 3 liegt (26 – 39 Kurspaare).

4.2 Linie 410: Biel/Bienne – Olten

Zum Regionalverkehr auf der Linie 410 liegen seitens RVK 2 keine Eingaben oder Forderungen vor. Aus Sicht des Kantons Solothurn stellt der durchgehende Halbstundentakt zwischen Solothurn und Biel eine zentrale Zielsetzung dar, was für die RVK 2 aber nur bedingt relevant ist.

4.3 Linie 450: Bern – Olten

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- IGÖV Oberaargau:

Es ist zu prüfen, ob die S-Bahn von Huttwil nach Langenthal nach Olten weiterfahren und somit mit dem Regionalzug Langenthal – Olten verknüpft werden kann. So sollten Anschlüsse in Olten ermöglicht werden und die langen Wartezeiten in Langenthal für Reisende nach Bern verkürzt werden (siehe auch Linie 440 in Kap. 4.1).

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Die Frage nach der Linienverknüpfung 410/440 in Langenthal wurde bereits in Kap. 4.1 ausführlich dokumentiert. Wie ebenfalls bereits in Kap. 4.1 erwähnt, wird im Regionalverkehr Langenthal – Olten für den Fahrplan 2009 ein neues Angebotskonzept eingeführt. Wegen Anpassungen des Fernverkehrs wird es möglich, die stündlichen Regionalzüge Langenthal – Olten via Lenzburg nach Baden durchzubinden. Zusätzlich sollen die in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) verkehrenden Verdichtungszüge via Aarau/Wildegg nach Turgi durchgebunden werden. Gemäss SBB ergibt sich aus diesen Massnahmen eine höhere Umlaufproduktivität (Kurzwenden in Baden und in der HVZ auch in Langenthal) und eine höhere Attraktivität des Angebots insbesondere für die in Richtung Aargau/Zürich orientierten Gemeinden. Grundfahrplan:

Stündlicher Grundtakt	Langenthal ab	xx.43
	Olten an/ab	xx.03 / xx.05
	nach	Aarau – Lenzburg – Birr – Brugg – Turgi – Baden
	von	Baden – Turgi – Brugg – Birr – Lenzburg – Aarau
	Olten an/ab	xx.53 / xx.55
	Langenthal an	xx.15
HVZ-Verdichtung	Langenthal ab	xx.21
	Olten an/ab	xx.40 / xx.42
	nach	Aarau – Wildegg – Brugg – Turgi
	von	Turgi – Brugg – Wildegg – Aarau
	Olten an/ab	xx.15 / xx.16
	Langenthal an	xx.36

Aufgrund des neuen Fernverkehrskonzeptes für die Randzeiten verkehren die Regionalzüge ab 22 Uhr so, dass in Olten die Fernverkehrsabnahmen Richtung Langenthal sichergestellt werden.

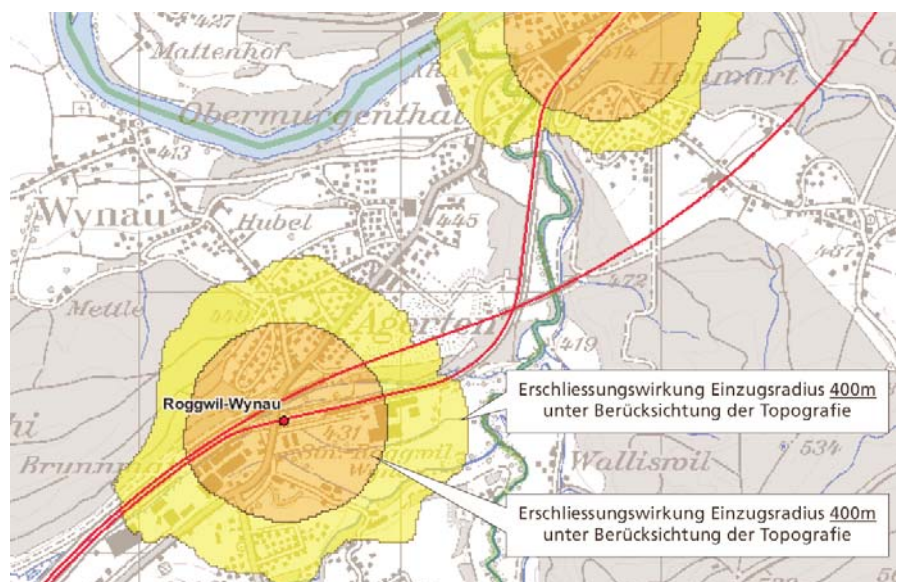
Damit ergeben sich für die Gemeinden entlang der Linie 440 kurze Umsteigezeiten auf den stündlichen Regionalzug von/nach Olten/Aarau/Brugg/Baden. In die jeweiligen Regionalzentren werden die IR-Verbindungen (Umsteigen Olten) aber auch künftig schneller sein.

Gemäss SBB werden die Frequenzen und die Erlöse nach Einführung der Durchbindungen in Olten genau beobachtet. Stellt sich die erhoffte Frequenzzunahme ein, ist zu einem späteren Zeitpunkt in Absprache mit den Kantonen als Besteller und in Abhängigkeit der Trassenverfügbarkeit zwischen Olten und Aarau eine Ausdehnung der Verdichtungszeiten im Regionalverkehr am Nachmittag/Abend sowie ein Ausbau des Randstundenangebotes denkbar.

Die RVK 2 begrüsst die konsequente Durchbindung der Regionalzüge in Olten und unterstützt die in Aussicht gestellten Angebotsausbauten.

- Ergänzende Bemerkungen zur Erschliessung der Gemeinde Wynau

Die Gemeinde Wynau wird durch die zwei SBB-Stationen Roggwil-Wynau und Murgenthal nur ungenügend erschlossen.



Im Rahmen der Agglomerationsstudie (siehe Kap. 2) wurden verschiedene Alternativen mit ergänzenden Busangeboten aufskizziert und beurteilt. Fazit: Aus planerischen und wirtschaftlichen Überlegungen sowie unter Berücksichtigung der geltenden Gesetze muss eine zusätzliche Buserschliessung von Wynau Richtung Langenthal als eher unrealistisch beurteilt werden.

Diese Beurteilung schliesst aber nicht aus, dass eine Busverbindung Wynau – Langenthal längerfristig angestrebt werden soll, kann aber nicht Inhalt des regionalen Angebotskonzeptes 2010 – 2013 sein.

Als mögliche Alternative zu einer zusätzlichen Buserschliessung könnten auch Massnahmen für eine bessere Zugänglichkeit der SBB-Station Roggwil-Wynau untersucht werden (beispielsweise Lift vom Strassenviadukt direkt auf die Perronanlagen).

4.4 Linie 413: Solothurn – Niederbipp

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- RVK:

Die beiden Kurse 168 und 440, welche ab Solothurn nur bis Wiedlisbach verkehren, sind bis nach Niederbipp zu führen.

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Mit der geplanten Verlängerung Niederbipp – Oensingen werden sich für die Jurasüdfuss-Gemeinden grundsätzliche Änderungen im ÖV-Angebot ergeben. Zum heutigen Zeitpunkt kann jedoch nicht abschliessend beantwortet werden, ob überhaupt und wann die Verlängerung realisiert wird. In jedem Falle wird sich die Verlängerung auf die heutige Eckbeziehung Solothurn – Niederbipp – Langenthal auswirken. Im Sinne eines "Vorlaufbetriebes" soll bereits in der ersten Hälfte 2008 eine "Industrie-Buslinie" zwischen Niederbipp und Oensingen eingeführt werden (separate Planung, nicht Gegenstand des Angebotsbeschlusses 2010 – 2013).

Die RVK 2 setzt sich klar für die geplante asm-Verlängerung von Niederbipp nach Oensingen ein und unterstützt den "Bus-Vorlaufbetrieb". Solange die Verlängerung nicht realisiert ist, soll am heutigen Angebots- und Betriebskonzept der Linie 413 festgehalten werden.

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Die RVK 2 beantragt erneut die Rückverlängerung der Kurse 168 und 440 von Wiedlisbach nach Niederbipp, zumindest in Zeiten, wenn in Solothurn Grossanlässe stattfinden (z. B. Herbstmesse Heso).

4.5 Linie 413: Langenthal – Niederbipp

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Wie bereits in Kap. 4.4 erwähnt, werden sich mit einer allfälligen Realisierung der Verlängerung der asm-Linie Solothurn – Niederbipp nach Oensingen auf der Eckbeziehung Langenthal – Niederbipp – Solothurn in jedem Falle Änderungen ergeben. In allen zur Diskussion stehenden Angebotsszenarien bleiben aber die Anschlüsse für die Gemeinden zwischen Niederbipp und Langenthal von/nach Bern in Langenthal und von/nach Olten – Zürich in Langenthal und/oder Oensingen erhalten. Auch die Eckbeziehung Solothurn – Niederbipp – Langenthal bleibt grundsätzlich erhalten, wenn auch nicht in mehr umsteigefrei.

Störend sind in jedem Fall die heutigen Lücken im Halbstundentakt am Vor- und Nachmittag, dies insbesondere im Hinblick auf die geplante Verlängerung Niederbipp – Oensingen. Zudem kann im Hinblick auf die Erfolgskontrolle bezüglich Auslastung davon ausgegangen werden,

dass der Einsatz von neuem Rollmaterial (im Sommer 2008 wird voraussichtlich die erste neue Komposition ausgeliefert) die Benutzerfrequenzen massiv erhöhen wird ("BTI-Effekt").

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Als erster Etappierungsschritt im Hinblick auf das mittel- bis längerfristige Zielangebot für die Agglomeration Langenthal (siehe Kap. 2) ist auf der Linie 413 zwischen Langenthal und Niederbipp zwischen 6 und 20 Uhr der durchgehende Halbstundentakt einzuführen. Eine Aufstufung der Linie ist nicht erforderlich (neu 33 anstatt 28 Kurspaare und damit nach wie vor innerhalb Bandbreite der Angebotsstufe 3).

- Ergänzende Bemerkungen zur Erschliessung der Gemeinde Schwarzhäusern

Die Gemeinde Schwarzhäusern besitzt rund 450 Einwohner. 50 – 60 erwerbstätige Pendler arbeiten in Langenthal. Der Abstand vom Siedlungszentrum zur Haltestelle Aarwangen Schloss der Linie 413 beträgt rund 1 km; die Haltestelle Schloss verfügt über eine gut ausgebaute Bike+Ride-Anlage.

Die Frage nach einer Buserschliessung von Schwarzhäusern Richtung Langenthal wurde im Rahmen der Agglomerationsstudie diskutiert. Die Begleitgruppe ist einstimmig der Ansicht, dass eine Buserschliessung von Schwarzhäusern angesichts der Potenziale keine Überlebenschance hätte, weshalb auf Anträge für eine Buserschliessung von Schwarzhäusern verzichtet wird.

4.6 Linie 414: Langenthal – St. Urban Ziegelei

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- IGÖV Oberaargau:

- Zwischen Langenthal und St. Urban ist der Viertelstundentakt als Testbetrieb einzuführen, damit in Langenthal halbstündlich gesicherte Anschlüsse Richtung Bern und Basel/Zürich/Luzern sichergestellt werden können.

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Gemäss Erfolgskontrolle (siehe Kap. 3) werden auf der Linie 414 heute die Minimalanforderungen bezüglich Nachfrage nicht erfüllt. Das heutige Betriebskonzept stellt bezüglich der Anschlüsse in Langenthal und der Kosteneffizienz ein Optimum dar. Zur Sicherstellung der halbstündlichen Fernverkehrsanschlüsse in Langenthal von/nach Olten und Bern mit einem einzigen Fahrzeug wären gemäss asm zwei Lösungsansätze denkbar: Einkürzung der Linie (Nichtbedienung St. Urban Ziegelei) oder Einsatz von neuem, modernem Rollmaterial.

Die spezifischen Frequenzen beim heutigen Endhalt St. Urban Ziegelei sind bescheiden. Der Spitzenzug verzeichnet in der jeweiligen Lastrichtung maximal 4 bis 5 Ein- resp. Aussteiger. Bei den übrigen Zügen liegen die Ein- und Aussteigerfrequenzen bei maximal 2 bis 3 Personen oder sogar noch tiefer. Zudem liegt das von dieser Haltestelle erschlossene Einfamilienhausquartier Weierhof mehrheitlich im Einzugsbereich (750 m) der Haltestelle St. Urban.

Der RVK-Ausschuss ist der Überzeugung, dass halbstündliche IR-Anschlüsse in Langenthal von/nach Bern und Olten für die Linie 414 bezüglich der generierbaren Nachfrage eine höhere Priorität haben, als die stündliche Bedienung der Haltestelle St. Urban Ziegelei.

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

In Langenthal sind die halbstündlichen IR-Anschlüsse von/nach Bern und Olten durch die Aufhebung der Bedienung des heutigen Endhaltes St. Urban Ziegelei und mit dem Einsatz von neuem Rollmaterial sicherzustellen.

4.7 Linie 413.15: Niederbipp – Wolfisberg – Farnern

Linie 450.50: Farnern – Wiedlisbach – Wangen an der Aare

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- Privatperson:

Genereller Angebotsausbau zwischen Wiedlisbach und Farnern (durchgehender Stundentakt und Ausbau Abendbetrieb)

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Die Eingabe der Privatperson wurde nach diversen Korrespondenzen mit der Betreibergesellschaft asm, der RVK 2 und dem Kanton Bern als Besteller durch Frau Regierungsrätin Barbara Egger mit Schreiben vom 20. Juni 2007 zwecks Behandlung im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2010 – 2013 an die RVK 2 delegiert.

Am 27. März 2008 fand eine Aussprache der betroffenen Gemeinden mit der RVK 2 statt. Die Aussprache führte zu folgenden 5 Bedürfnissen seitens der Berghanggemeinden:

- Alle ÖV-Kurse sollen alle drei Berggemeinden bedienen (Verknüpfung der beiden Linien).
- Die Schulbusse von und nach Wiedlisbach sollen in das ÖV-Angebot integriert werden.
- Am Nachmittag soll im Zusammenhang mit dem in Bildung begriffenen Oberstufenzentrum Wiedlisbach ein zusätzlicher Kurs Richtung Berg geführt werden.
- Abends um ca. 19.30 Uhr soll ein zusätzlicher Kurs Richtung Berg geführt werden.
- Am Morgen soll ein zusätzlicher Kurs nach Wiedlisbach mit Anschluss an den asm-Zug 07.51 nach Solothurn geführt werden (Schüler Kantonsschule Solothurn).

Eine Detailanalyse der Erfolgskontrolle (in der Tabelle in Kap. 3 nicht ersichtlich) zeigt, dass zwischen Wiedlisbach und Farnern drei weitere Kurspaare geführt werden könnten (neu 15 anstatt 12 Kurspaare) und die Minimalanforderungen bezüglich Nachfrage nach wie vor eingehalten wären. Bei mehr als drei zusätzlichen Kurspaaren müsste die Linie in die Angebotsstufe 2 aufgestuft werden und die Erfolgskontrolle würde mit Sicherheit negativ ausfallen.

Die RVK unterstützt die Anliegen der Berghanggemeinden und wird die Machbarkeit und die allfälligen Konsequenzen bis spätestens Ende Mai pragmatisch prüfen, resp. prüfen lassen.

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Zumindest auf der Linie 450.50 zwischen Wiedlisbach und Farnern ist das Angebot innerhalb der Angebotsstufe 1 voll auszuschöpfen, d.h. die drei von den Gemeinden geforderten Zusatzkurse (Morgen, Nachmittag und Abend) sind einzuführen.

(weitere Anträge in Abhängigkeit der Ergebnisse der Machbarkeitsabklärungen vorbehalten)

4.8 Linie 450.50: Wangen a. A. – Herzogenbuchsee

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- Gemeinde Walliswil b. Wangen:

Erste Ankunft am Morgen in Herzogenbuchsee um 7.20 zu spät, grosse Angebotslücke am Abend zwischen 18 und 20 Uhr (Herzogenbuchsee ab 18.09 und 19.39). Aufgrund grösserer Potenziale müssten mehr Kurse via Walliswil – Heimenhausen verkehren als via Wangenried.

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Effektiv verkehren bedeutend mehr Kurse via Wangenried als via Walliswil – Heimenhausen, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Kurse via Wangenried auch die nördlichen Siedlungsgebiete von Röthenbach erschliessen. Es muss aber auch festgehalten werden, dass Röthenbach zusätzlich von der BSU-Linie 7 bedient wird. Insgesamt ist die Feststellung der Gemeinde Walliswil richtig, dass die Bedienung der beiden Korridore auf der "gesplitteten" Linie Wangen a. A. – Herzogenbuchsee unter Berücksichtigung der BSU-Linie 7 wenig ausgewogen ist.

Die RVK schlägt vor, dass die betroffenen Gemeinden kurzfristig das heutige "Splitting" unter Berücksichtigung der kursspezifischen Frequenzen und den Fahrlagen der BSU-Linie 7 bilateral (und falls gewünscht mit Unterstützung der RVK) diskutieren und bereinigen.

Mittelfristiges Ziel ist es, dass auf beiden Achsen (Wangen a. A. – Wangenried – Herzogenbuchsee und Wangen a. A. – Walliswil – Heimenhausen – Herzogenbuchsee) ein durchgehender Stundentakt zwischen 6 und 20 Uhr angeboten wird.

4.9 Linie 450.55: Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal – Thunstetten

Die zentralen Anliegen auf dieser Linie wurden mit dem verlängerten Angebotsbeschluss 2005 – 2009 erfüllt (insbesondere Ausdehnung Abendangebot).

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- IGÖV Oberaargau:

Die Erschliessung der Region Herzogenbuchsee – Langenthal mit den Bussen ist zu überprüfen. Es kann nicht sein, dass mit Abfahrt 18 Uhr ab Zürich, Basel, Bern, Luzern in Langenthal und Herzogenbuchsee keine Anschlüsse nach Bützberg und Melchnau⁴ angeboten werden. Die Verbindungen in Langenthal sind zu überprüfen. Allenfalls sind neue Verknüpfungen der Linien zu prüfen. Ebenfalls sind die Verbindungen ab Herzogenbuchsee anzupassen.

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Eventuell wurde bei dieser Eingabe nicht berücksichtigt, dass das Angebot am Abend bereits seit Fahrplanwechsel vom Dezember 2006 ausgedehnt wurde. Heute verkehren die letzten Busse ab Herzogenbuchsee um 20.09 und ab Langenthal um 20.24 Uhr. Somit bestehen Anschlussverbindungen mit Abfahrten ab Bern/Basel/Zürich um ca. 19.30 Uhr.

Die per Fahrplan 2007 eingeführten, zusätzlichen Busabfahrten am Abend sollen bezüglich Nachfrage kritisch beobachtet werden. Zeigt sich, dass diese Kurse gut frequentiert sind, behält sich die RVK Forderungen bezüglich einer weiteren Ausdehnung des Abendangebotes für künftige Fahrplanperioden vor.

Die Linie liegt im Abschnitt Bleienbach – Langenthal zudem im Perimeter der Agglomerationsstudie Langenthal und wird in diesem Zusammenhang noch weiter untersucht.

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Als erster Etappierungsschritt im Hinblick auf das mittel- bis längerfristige Zielangebot für die Agglomeration Langenthal (siehe Kap. 2) ist auf der Linie 450.55 zwischen Langenthal – Thörigen – Herzogenbuchsee und Langenthal – Thunstetten zwischen 6 und 20 Uhr der durchgehende Stundentakt einzuführen. Eine Aufstufung der Linie ist nicht erforderlich (nach wie vor innerhalb Bandbreite der Angebotsstufe 1).

⁴ Die Eingabe nennt namentlich die Gemeinden Bützberg und Melchnau. Die RVK 2 geht davon aus, dass auch die Linie 450.55 von der Eingabe betroffen ist.

4.10 Linie 450.60: Langenthal – Bützberg – Herzogenbuchsee

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- IGÖV Oberaargau (siehe auch Linie 450.55):

Die Erschliessung der Region Herzogenbuchsee – Langenthal mit den Bussen ist zu überprüfen. Es kann nicht sein, dass mit Abfahrt 18.00 Uhr ab Zürich, Basel, Bern, Luzern in Langenthal und Herzogenbuchsee keine Anschlüsse nach Bützberg und Melchnau angeboten werden. Die Verbindungen im Grossraum Langenthal sind zu überprüfen. Allenfalls sind neue Verknüpfungen der Linien zu prüfen. Ebenfalls sind die Verbindungen ab Herzogenbuchsee anzupassen.

- Privatperson:

Für regelmässige Arbeitspendler aus Olten/Zürich von/nach Bützberg sind die Umsteigezeiten in Langenthal auf die Busse der Linie 450.60 zu gross und damit unattraktiv.

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Ab ca. 18.30 Uhr wird das Angebot auf dieser Buslinie vom Halbstunden- zum Stundentakt ausgedünnt. Folgende Züge aus den Zentren Bern und Zürich werden am Abend abgenommen:

- Bern ab (Abnahme in Herzogenbuchsee) 17.39 / 18.39 / 19.39 / 20.39 / 21.39 / (22.39)
- Zürich ab (Abnahme in Langenthal) 17.30 / 18.30 / 19.58 / 20.58 / 22.00 / (23.00)

Aufgrund der sehr positiven Erfolgskontrolle ist es gerechtfertigt, den Halbstundentakt am Abend zwischen Herzogenbuchsee und Langenthal gemäss Forderung der IGÖV auszudehnen, sodass die Fernverkehrszüge aus den übergeordneten Zentren Bern und Zürich bis ca. 19 Uhr (Zugsabfahrten Zentren) halbstündlich abgenommen werden (keine Aufstufung nötig).

Schlanke Umsteigezeiten auf die IR in Langenthal von/nach Olten können aufgrund der Fahrpläne des Fernverkehrs mit den Bus-Zubringerlinien (Stunden- oder Halbstundentakt) nur in einer Lastrichtung effizient sichergestellt werden. Die Detailuntersuchungen zum Angebotskonzept 2005 – 2008 haben deutlich gezeigt, dass der Oberaargau (abgesehen von einem grossen Binnenpendleranteil) primär eine "Wegpendlerregion" ist und damit am Morgen in Langenthal schlanke Anschlüsse an die IR nach Olten und am Abend schlanke Abnahmen der IR aus Olten erste Priorität haben.

Ideale Voraussetzungen für gute Anschlüsse in beide Richtungen ergäben sich mit einer IR-Kreuzung Langenthal. Dies wiederum hätte aber zur Folge, dass die IR Bern – Olten sowohl in Bern als auch in Olten nicht mehr in die halbstündlichen Fernverkehrsspinnen eingebunden wären. Ebenfalls gelöst werden könnte das Problem mit einem Viertelstundentakt auf der regionalen Bus-Zubringerlinie.

Die RVK 2 erachtet das heutige Angebots- und Betriebskonzept auf den durchgebundenen Linien 450.60 und 450.65 insgesamt nach wie vor als sinnvollen und zweckmässigen Kompromiss⁵. Offenbar können mit dem heutigen Angebotskonzept die relevanten Transportbedürfnisse abgedeckt werden, was sich an der sehr positiven Erfolgskontrolle (siehe Kap. 3) ablesen lässt. Ob sich im Rahmen der Agglomerationsstudie diesbezüglich komplett neue Erkenntnisse ergeben (grundsätzliche Änderungen im Angebotskonzept und/oder Angebotsniveau), kann vorläufig noch nicht beantwortet werden.

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Als erster Etappierungsschritt im Hinblick auf das mittel- bis längerfristige Zielangebot für die Agglomeration Langenthal (siehe Kap. 2) wird folgender Antrag gestellt, welcher über die Forderungen der IGÖV hinausgeht:

Auf der Linie 450.60 Langenthal – Bützberg – Herzogenbuchsee ist zwischen 6 und 20 Uhr der durchgehende Halbstundentakt einzuführen. Eine Aufstufung der Linie ist nicht erforderlich (Angebot nach wie vor innerhalb Bandbreite der Angebotsstufe 3).

4.11 Linie 450.65: Langenthal – Melchnau

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- IGÖV Oberaargau (siehe auch Linie 450.55):

Die Erschliessung der Region Herzogenbuchsee – Langenthal mit den Bussen ist zu überprüfen. Es kann nicht sein, dass mit Abfahrt 18.00 Uhr ab Zürich, Basel, Bern, Luzern in Langenthal und Herzogenbuchsee keine Anschlüsse nach Bützberg und Melchnau angeboten werden. Die Verbindungen im Grossraum Langenthal sind zu überprüfen. Allenfalls sind neue Verknüpfungen der Linien zu prüfen. Ebenfalls sind die Verbindungen ab Herzogenbuchsee anzupassen.

- IGÖV Oberaargau:

Für die Oberstufenschüler aus Melchnau besteht keine attraktive Verbindung nach Langenthal (Kurs Melchnau ab 6.46 ist mit langen Wartezeiten in Langenthal verbunden, Kurs Melchnau ab 7.16 erreicht Langenthal zu spät). Um 7.00 Uhr müsste ein zusätzlicher Kurs verkehren.

- IGÖV Oberaargau:

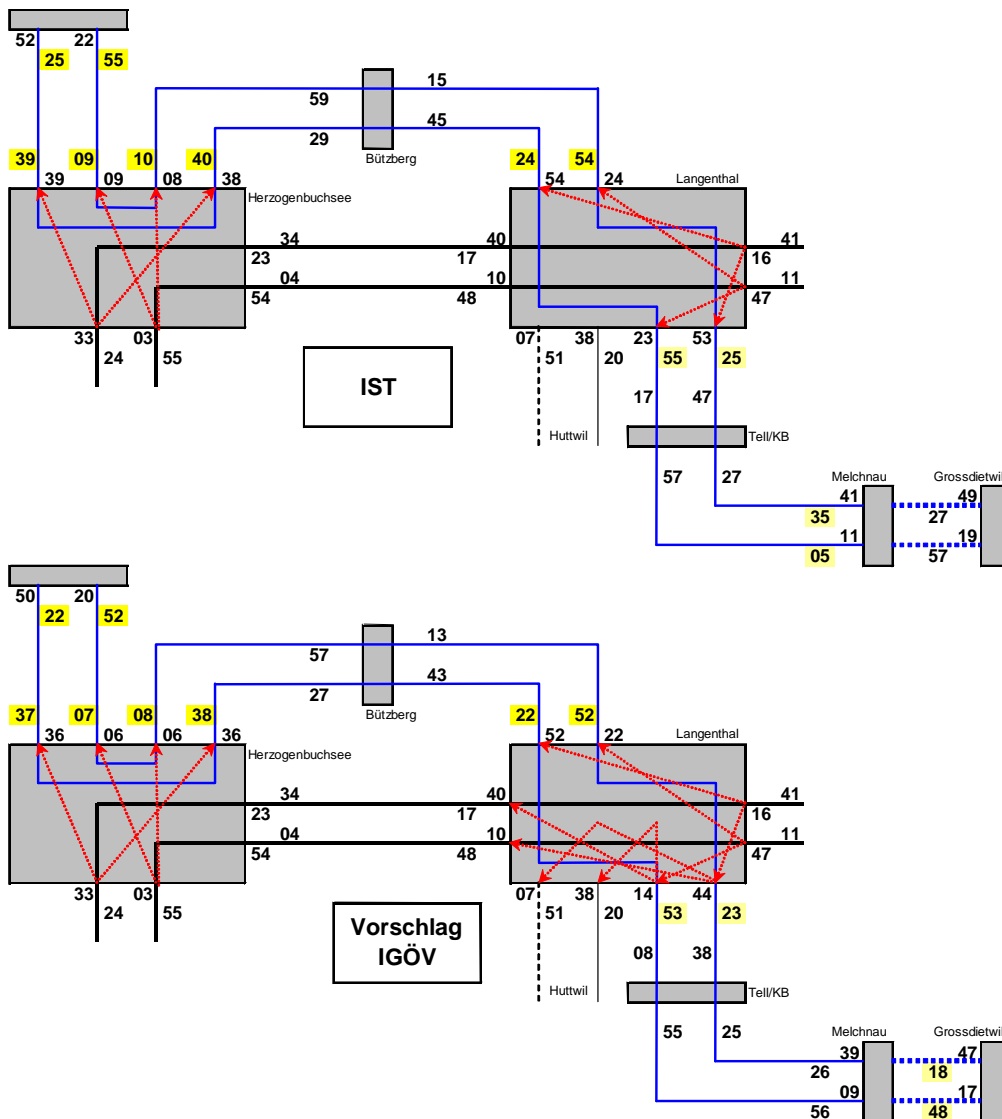
Am Nachmittag und Abend treffen die Busse aus Melchnau zur Minute 23 in Langenthal ein. Die Regionalzüge Langenthal – Huttwil verkehren ab Langenthal zur Minute 19. Die Wartezeiten in Melchnau sind zu kürzen, resp. die Buskurse sollen in Melchnau früher verkehren, sodass die Anschlüsse nach Huttwil sichergestellt sind.

⁵ Dank der schlanken Durchbindung der Buslinien in Herzogenbuchsee und Langenthal sind heute rund 50% aller Benutzer "Durchfahrer", welche bei einer Anpassung des Angebotskonzeptes insbesondere bei einem Bruch der Linien in den Umsteigebahnhöfen vermutlich mehrheitlich auf den Individualverkehr abwandern würden. Mit dem heutigen Angebots- und Betriebskonzept sind also neben den Bedürfnissen der Wegpendler auch die "Oberaargau-internen" Verkehrsbedürfnisse abgedeckt.

- IGÖV Oberaargau:
Am Nachmittag und Abend treffen die Busse aus Melchnau zur Minute 23 in Langenthal ein. Die IR nach Bern verkehren ab Langenthal zur Minute 17. Die Wartezeiten in Melchnau sind zu kürzen, resp. die Buskurse sollen in Melchnau früher verkehren, sodass die Anschlüsse nach Bern sichergestellt sind.
- IGÖV Oberaargau:
Es ist störend, dass im aktuellen Fahrplan für Melchnau bis zu 4 unterschiedliche Abfahrtszeiten bestehen, neu besteht sogar ein sep. Fahrplan für die Sonn- und allg. Feiertage.

• Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Die Forderung nach schlanken Anschlüssen Richtung Huttwil und Bern am Nachmittag und am Abend kann grundsätzlich erfüllt werden (siehe nachfolgende Abbildung, Idee IGÖV durch 3B AG grafisch dargestellt).



Die für die langen Wagenläufe (Umlaufzeit 2 Stunden) erforderliche Ausgleichszeit wird von Melchnau resp. Grossdietwil nach Langenthal verlegt. Damit können die Anschlüsse Richtung Huttwil und Bern in Langenthal am Nachmittag/Abend sichergestellt werden (Umsteigezeiten Richtung Huttwil 6 – 7 Min., Richtung Bern 3 – 4 Min.). Als zusätzlicher Vorteil können z. T. auch Anschlüsse Richtung Niederbipp und Roggwil sowie auf die Regionalzüge nach Olten angeboten werden (in der Abbildung nicht dargestellt). Im Hinblick auf eine übersichtliche und gut merkbare Fahrplandarstellung ergeben sich vermutlich tendenziell eher Vorteile.

Als grosser Nachteil erhält aber die heutige, durchgehende Verbindung Melchnau – Langenthal – Bützberg – Herzogenbuchsee in Langenthal eine Wartezeit von rund 10 Minuten. Ob der Nutzen der aufgezeigten Fahrplananpassung die heutige Attraktivität der schlanken Liniendurchbindung angesichts des hohen "Durchfahreranteils" überwiegt, kann nicht beantwortet werden. Ebenfalls im Detail abzuklären ist, ob die Haltestellenkapazitäten am Bahnhof Langenthal ein Warten der Busse aus Melchnau zulassen oder ob allenfalls bauliche oder betriebliche Massnahmen erforderlich werden.

Wie bereits erwähnt, erachtet die RVK das heutige Angebots- und Betriebskonzept auf den durchgebunden Linien 450.60 und 450.65 vorläufig nach wie vor als sinnvollen und zweckmässigen Kompromiss (siehe Kap. 4.10). Eine mögliche Änderung der Angebotsphilosophie ist auch Gegenstand der Untersuchungen im Rahmen Agglomerationsstudie und muss gegebenenfalls mit allen betroffenen Gemeinden diskutiert werden.

Bezüglich Vereinfachung der Fahrplandarstellung wird die asm aufgefordert, die Frequenzen beim Spital an Sonntagen genau zu beobachten. Wenn die Spitalerschliessung nicht nachgefragt wird, soll die "Spitalschlaufe" an Sonntagen mit dem Angebotsbeschluss 2010 – 2013 aufgehoben werden (Vereinfachung Fahrplan).

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Folgender Antrag resultiert direkt aus der Agglomerationsstudie (siehe Kap. 2):

Als erster Etappierungsschritt im Hinblick auf das mittel- bis längerfristige Zielangebot für die Agglomeration Langenthal ist zwischen Langenthal und Melchnau von 6 und 20 Uhr der durchgehende Halbstundentakt einzuführen. Die Linie ist dazu in die Angebotsstufe 3 aufzustoßen.

4.12 Linie 450.65: Melchnau - Grossdietwil

Zum Abschnitt Melchnau – Grossdietwil liegen keine Eingaben vor. Die verlangten Mindestanforderungen des Kantons Luzern bezüglich Kostendeckungsgrad werden noch nicht erfüllt. Der Kanton Luzern befürwortet die Verbindung Grossdietwil – Melchnau – Langenthal nach wie vor. Solange die gesetzlichen Minimalanforderungen bezüglich Kostendeckungsgrad jedoch nicht erfüllt sind, wird das bestehende Angebot aber nur bei einer Weiterführung der Zusage der Verpflichtungen zur Finanzierung durch die betroffenen Luzerner Gemeinden bestellt. Der Kanton Luzern erwartet weitere Marketinganstrengungen seitens Gemeinden und Betreiber.

4.13 Stadtbus Langenthal (Linie 13 und 14)

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Die Probleme des Stadtbusses Langenthal sind hinlänglich bekannt. Eingehende Untersuchungen zum laufenden Angebotsbeschluss sowie frühere Studien haben gezeigt, dass mit zwei Fahrzeugen immer nur ein Kompromiss zwischen einem attraktiven Angebotskonzept auf den zentralen Gemeinschaftsstrecken und einer Anschlussoptimierung am Bahnhof Langenthal möglich ist, wenn die heutige Flächenerschliessung +/- aufrechterhalten werden soll. Ebenfalls haben die Fahrplankorrekturen der letzten Jahre gezeigt, dass es bei jeder Anpassung mindestens gleich viele "Verlierer" wie "Gewinner" gibt. Unter den heutigen Voraussetzungen lassen sich die bekannten Anschlussprobleme am Bahnhof Langenthal nur mit einem Viertelstundentakt nachhaltig verbessern.

Die Gesamtüberprüfung des Stadtbusses Langenthal unter Einbezug der Regionallinien ist deshalb auch die zentrale Fragestellung in der Planungsstudie Agglomeration Langenthal. U. a. soll untersucht werden, welche Verbesserungen bei Einsatz weiterer Fahrzeuge möglich wären und/oder ob die heutigen Schlaufenfahrten überhaupt noch sinnvoll sind oder nicht zweckmässigerweise durch ein Radial- oder Durchmesser-System abgelöst werden. Die Ergebnisse und entsprechende Vorschläge werden spätestens im Herbst 2008 vorliegen.

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Aufgrund der ersten Beratungen in der Agglomerationskonferenz (siehe Agglomerationsstudie gem. Kap. 2) wird für den Stadtbus Langenthal folgender Antrag formuliert:

Als erster Etappierungsschritt im Hinblick auf das mittel- bis längerfristige Zielangebot für die Agglomeration Langenthal ist im Stadtbusbetrieb zwischen 6 und 20 Uhr grundsätzlich der durchgehende Viertelstundentakt einzuführen. Die Stadtbuslinien sind dazu in die Angebotsstufe 4 aufzustufen.

4.14 Linie 410.05: Solothurn – Herzogenbuchsee (BSU-Linien 5 und 7)

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- Gemeinde Inkwil sowie Verbände und Privatpersonen:
Die Angebotsreduktionen im Zusammenhang mit dem neuen Buskonzept auf den BSU-Linien 5 und 7 werden scharf kritisiert.
- Bystronic Laser AG (Auszug Schreiben an Einwohnergemeinde Niederönz vom 10.4.2007):
"Im Bestreben, den MIV zu reduzieren und den ÖV zu fördern, wollen wir unsere Firma besser an den ÖV anschliessen. Zurzeit sind wir ca. 600 MitarbeiterInnen, Tendenz stark zunehmend. Aus diesem Grund gelangen wir mit der Bitte an Sie, zu prüfen, ob die Linienführungen der Buslinien von und nach Solothurn bzw. Wangen nicht so geändert werden könnten, sodass wir eine Haltestelle Bystronic auf unserem Areal erhalten."

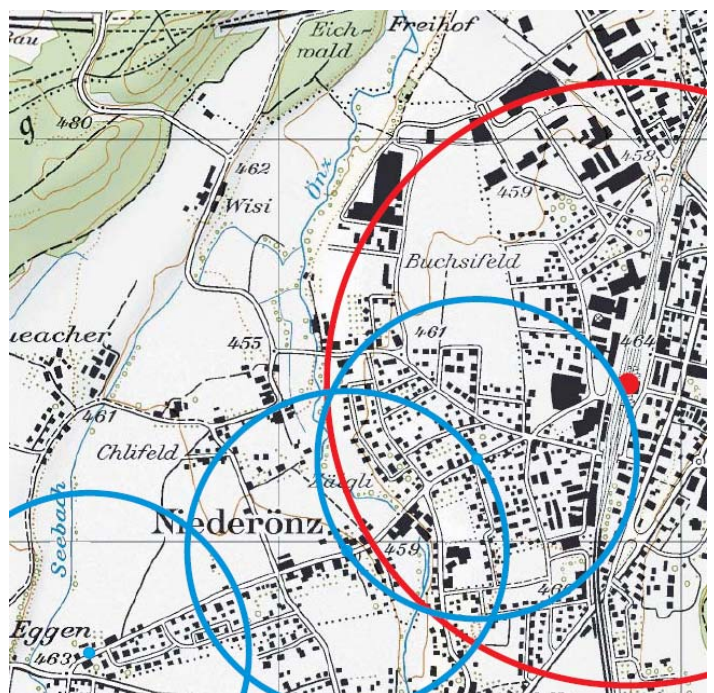
- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms Solothurn hat das Angebot der BSU-Linien 5 und 7 in den Abschnitten Bolken – Inkwil – Herzogenbuchsee und Aeschi – Niederönz - Herzogenbuchsee Angebotsabbauten in den Verkehrsspitzenzeiten erfahren (neu nur noch Stundentakt). Primärer Auslöser für das neue Angebotskonzept war die Inbetriebnahme des neuen Oberstufenzentrums oz13 in Subingen und damit die Schülerbeziehungen im solothurnischen Wasseramt generell. Alle betroffenen Solothurner Gemeinden begrüßen das neue Konzept.

Der Kanton Bern als Besteller erachtet den Stundentakt angesichts der heutigen Potentiale und Nachfrage im Vergleich zu anderen Regionen grundsätzlich als sinnvolles Angebot. Im Rahmen der Detailbereinigungen/Verhandlungen zwischen den Kantonen Solothurn und Bern als gemeinsamer Besteller der BSU-Linien 5 und 7 konnte erreicht werden, dass das Angebot auf den Berner Abschnitten zumindest in der Morgenspitze teilweise verdichtet wurde.

Die nebenstehende Karte zeigt die heutige, örtliche Erschliessung von Niederönz (roter Kreis: Erschliessungswirkung Bahnhof Herzogenbuchsee mit einem Radius von 750 m, blaue Kreise: Erschliessungswirkung Bushaltestellen mit einem Radius von 400 m). Die Abbildung zeigt, dass die Bystronic Laser AG grundsätzlich im Einzugsbereich des Bahnhofs Herzogenbuchsee liegt.

Heute müssen aber auf dieser Beziehung unattraktive Umwege in Kauf genommen werden, da die Perronanlagen Richtung Westen im Bereich des Bahnhofes nicht gequert werden können.



Beim Bahnhof Herzogenbuchsee soll aber demnächst eine Personenunterführung Richtung Westen erstellt werden, womit Niederönz einen direkten Zugang zu den Bahnperrenns und zum Bahnhofplatz erhält. In diesem Zusammenhang wird ebenfalls eine Bushaltestelle "Bahnhof Süd" diskutiert, damit die Busstation im Nordosten des Aufnahmegebäudes, welche heute in Spitzenzeiten bereits die Kapazitätsgrenze erreicht, entlastet werden könnte. Aus Sicht RVK ist es in jedem Falle wichtig, dass mit der neuen Personenunterführung auch die Zugänglichkeit in das Industriegebiet Niederönz für den Langsamverkehr mittels attraktiver und umwegfreier Fuss- und Veloverbindungen verbessert wird.

Bezüglich der Forderungen nach halbstündlichen IR-Abnahmen aus Bern in der Abendspitze für die Berner Gemeinden könnte sich unter Umständen eine relativ kostengünstige Lösung ergeben, da der heutige Kleinbus der asm, welcher vor allem für Schülertransporte im Raum Seeberg und für das Nachtangebot zwischen Wynigen und Herzogenbuchsee eingesetzt wird, zu dieser Zeit grundsätzlich verfügbar wäre.

Die Diskussionen und Verhandlungen bezüglich Personenunterführung, Bushaltestelle Süd und Verbesserung ÖV-Erschliessung Bystronic Laser AG befinden sich aktuell in einer Intensivphase. Die RVK will diese Ergebnisse abwarten, bevor konkrete Anträge formuliert werden können. Die RVK hält aber ausdrücklich fest, dass die regionalen Buslinien nicht mit unnötigen Feinerschliessungsaufgaben in Niederönz belastet werden dürfen, welche zu unnötigen Reisezeitverlusten oder sogar Anschlussbrüchen in Herzogenbuchsee führen könnten.

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Pendent, erwähnte Verhandlungsergebnisse abwarten

4.15 Linie 300.471: Hasle-Rüegsau – Affoltern W. – Huttwil

Linie 300.491: Eriswil – Huttwil (– Wyssachen)

Linie 300.491: (Eriswil –) Huttwil – Wyssachen

- Forderungen, Wünsche, Anregungen und Pendenzen aus früheren Angebotsbeschlüssen

- Gemeinde Wyssachen (Linie 300.491):
Wyssachen verlangt "Rechtsgleichheit" gegenüber der Gemeinde Eriswil und damit ein adäquates ÖV-Angebot.
- Gemeinde Dürrenroth (Linie 300.471):
Auf der Linie 471 ist mindestens im Abschnitt Dürrenroth – Huttwil der Halbstundentakt anzubieten, damit die Schüler von Dürrenroth nach Huttwil den ÖV benutzen können.
- Affoltern i. E. (Linie 300.471):
Die Betriebszeiten am Abend sind auszudehnen.

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Das künftige Angebot auf den Linien 300.471 und 300.491 wird massgeblich von den politischen Beschlüssen zur Studie zur Betriebsmittelwahl zwischen Ramsei und Huttwil beeinflusst. Die entsprechenden Entscheide liegen noch nicht vor.

Die Forderung von Wyssachen ist angesichts der Einwohnerpotentiale gerechtfertigt. Eriswil profitiert im aktuellen Angebot nach wie vor vom Status einer "Bahnersatz-Gemeinde".

Die Forderung der Gemeinde Dürrenroth wird angesichts der Schülerpotenziale (> 50 Schüler) unterstützt.

Die Angebotsvorstellungen für Affoltern i. E. liegen in der Planungshoheit der RVK 3.

- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Das Angebot für Wyssachen ist zu erhöhen, indem der Spielraum innerhalb der Angebotsstufe 1 voll ausgeschöpft wird (neu 15 anstatt 10 Kurspaare). Namentlich sind die grossen Angebotslücken am Vormittag und Nachmittag (4 resp. 3 Stunden) zu schliessen. Ebenfalls soll das Angebot am Abend um mindestens eine Stunde ausgedehnt werden. Mit dem durchgehenden Halbstundentakt der Linie 440 (siehe Kap. 4.1) ergeben sich immer gute Anschlüsse von/nach Langenthal in Huttwil.

Die Schülerbedürfnisse von Dürrenroth nach Huttwil sind mit dem ÖV abzudecken, entweder durch zusätzliche Buskurse oder mit den Bahnkursen gemäss Variante B1 (abgespeckt) der Umstellungsstudie Ramsei – Huttwil.

Insgesamt sind die verschiedenen Anliegen auf den Linien 300.471 und 300.491 im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zu koordinieren.

4.16 Linie Rohrbachgraben – Rohrbach – Kleindietwil

Zu dieser Linie liegen keine Angebotswünsche oder Anträge seitens RVK vor.

4.17 Linie 450.45: Herzogenbuchsee – Wynigen (– Burgdorf)

- Analysen, inhaltliche Beurteilung und Diskussionsergebnisse RVK-Ausschuss

Die Linie erfüllt die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung nicht (Datenbasis 2006). Seitens Kanton Bern als Besteller wurden deshalb bereits in einem frühen Planungsstadium Angebotsreduktionen angekündigt.

Im Korridor Seeberg – Wynigen haben die Schulstrukturen nach den Sommerferien 2007 aber grundsätzlich geändert (Aufhebung Primarschule Riedtwil, Konzentration Oberstufe in Wynigen). In diesem Zusammenhang wurde von der Gemeinde Seeberg auch das Zusatzangebot für die Schüler am Nachmittag aufgehoben, was allerdings keine Auswirkungen auf den publizierten Fahrplan hat.

Die veränderten Schulstrukturen haben aber mit Sicherheit Auswirkungen auf die Verkehrsströme (quantitativ und qualitativ) und damit auf die Erfolgskontrolle gemäss Kap. 3. Beispielsweise kann davon ausgegangen werden, dass sich der stärkste Querschnitt, welcher vorher zwischen Riedtwil und Hermiswil lag, mit grosser Wahrscheinlichkeit in den Abschnitt Riedtwil – Wynigen verschieben wird.

Im Rahmen der separaten Studie "Erschliessung Höchstetten/Hellsau" wurde eine mögliche Umleitung der Linie 450.45 via Höchstetten/Hellsau diskutiert. Dieser Lösungsansatz wurde mittlerweile aber wieder verworfen.

Im Juli 2007 fanden bereits Gespräche mit dem AöV betreffend Linie 450.45 statt. Mit dem AöV wurden damals folgende Abmachungen getroffen:

- Das Angebot wird für den laufenden Angebotsbeschluss beibehalten (d.h. bis und mit 2009).
 - Die Frequenzen bzw. die Nachfrageveränderungen sind gezielt zu beobachten.
 - Werden die Minimalwerte bezüglich Auslastung auch in den nächsten Jahren nicht erreicht, muss per Angebotsbeschluss 2010 – 2013 gehandelt werden. Mögliche Lösungsansätze sind:
 - > Streichung der Verdichtungsleistungen am Morgen und Mittag, was zu Mehrkosten für die Gemeinden bei den Schülerkursen führen wird
 - > Reduktion Abendangebot
- Anträge z. H. Angebotsbeschluss 2010 – 2013

Das heutige Angebot ist auch im Angebotsbeschluss 2010 – 2013 weiterzuführen. Der Beobachtungsraum für die Frequenzentwicklungen bis zum Auslaufen des aktuellen Angebotsbeschlusses (bis und mit Fahrplan 2009) ist zu kurz.

4.18 Linie 30.492: Gondiswil – Huttwil (Bürgerbus)

Linie 30.681: Kleindietwil – Oeschenbach – Walterswil (Bürgerbus)

Die beiden Bürgerbus-Systeme im Oberaargau sollen mindestens in der heutigen Angebotsqualität und mit den heutigen finanziellen Beiträgen des Kantons weitergeführt werden.

5 Zusammenfassung Anträge z. H. Angebotsbeschluss

Linie	Anträge
440 Langenthal – Wolhusen – Luzern/Langnau	Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes Langenthal – Huttwil zwischen 6 und 20 Uhr (Aufstufung nicht erforderlich)
410 Biel/Bienne – Olten	---
450 Bern – Olten	---
413 Solothurn – Niederbipp	Rückverlängerung der Kurse 168 und 440 von Wiedlisbach nach Niederbipp, zumindest in Zeiten, wenn in Solothurn Grossanlässe stattfinden (z. B. Herbstmesse Heso).
413 Langenthal – Niederbipp	Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes Niederbipp – Langenthal zwischen 6 und 20 Uhr (Aufstufung nicht erforderlich)
414 Langenthal – St. Urban Ziegelei	Aufhebung Bedienung St. Urban Ziegelei zugunsten halbstündlicher IR-Anschlüsse in Langenthal von/nach Bern und Olten inkl. Einsatz von neuem Rollmaterial
413.15 Niederbipp – Wolfisberg – Farnern	Pendent (Ergebnisse Machbarkeitsabklärungen gem. Kap. 4.7 abwarten)
450.50 Farnern – Wiedlisbach – Wangen an der Aare	Angebot innerhalb Angebotsstufe 1 voll ausschöpfen, drei Zusatzkurse Wiedlisbach – Farnern (Morgen, Nachmittag und Abend) Weitere Anträge pendent (Ergebnisse Machbarkeitsabklärungen gem. Kap. 4.7 abwarten)
450.50 Wangen an der Aare – Herzogenbuchsee	<i>Pendenz für künftige Angebotskonzepte:</i> <i>Mittelfristiges Ziel: Durchgehender Stundentakt zwischen 6 und 20 Uhr auf beiden Achsen (Wangen a. A. – Wangenried – Herzogenbuchsee und Wangen a. A. – Walliswil – Heimenhausen – Herzogenbuchsee)</i>
450.55 Herzogenbuchsee – Thörigen – Langenthal – Thunstetten	Einführung des durchgehenden Stundentaktes Langenthal – Herzogenbuchsee und Langenthal – Thunstetten zwischen 6 und 20 Uhr (Aufstufung nicht erforderlich)
450.60 Langenthal – Bützberg – Herzogenbuchsee	Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes Langenthal – Bützberg – Herzogenbuchsee zwischen 6 und 20 Uhr (Aufstufung nicht erforderlich)

Linie	Anträge
450.65 Langenthal – Melchnau	Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes Langenthal – Melchnau zwischen 6 und 20 Uhr (Aufstufung erforderlich)
450.65 Melchnau - Grossdietwil	---
13 und 14 Stadtbus Langenthal	Einführung des durchgehenden Viertelstundentaktes auf dem Stadtbusbetrieb zwischen 6 und 20 Uhr (Aufstufung erforderlich)
410.05 Solothurn – Herzogenbuchsee (BSU-Linien 5 und 7)	Pendent (Verhandlungsergebnisse Gemeinden und Bystronic Laser AG abwarten)
300.471 Hasle-Rüegsau – Affoltern W. – Huttwil	Schülerbedürfnisse von Dürrenroth nach Huttwil sind mit dem ÖV abzudecken, entweder durch zusätzliche Buskurse oder mit den Bahnkursen gemäss Variante B1 (abgespeckt) der Umstellungsstudie Ramsei – Huttwil Angebotskoordination mit Linie 300.491
300.491 Eriswil – Huttwil	---
300.491 Huttwil – Wysachen	Angebotsausbau auf 15 Kurspaare, Bandbreite innerhalb Angebotsstufe 1 voll ausschöpfen (grosse Angebotslücken am Vormittag und Nachmittag schliessen, Ausdehnung Abendangebot) Angebotskoordination mit Linie 300.471
Rohrbachgraben – Rohrbach – Kleindietwil	---
450.45 Herzogenbuchsee – Wynigen (– Burgdorf)	Heutiges Angebot im Angebotsbeschluss 2010 – 2013 weiterführen
30.492 Gondiswil – Huttwil (Bürgerbus)	Angebot mindestens im heutigen Umfang und mit den heutigen finanziellen Beteiligungen des Kantons weiterführen
30.681 Kleindietwil – Oeschenschbach – Walterswil (Bürgerbus)	Angebot mindestens im heutigen Umfang und mit den heutigen finanziellen Beteiligungen des Kantons weiterführen

ANHANG

Anhang A

Zusammenfassung der nicht angebotsabschlussrelevanten Anliegen und Aspekte

Linien-Nr.	Eingabe/Forderung/Anregung	Ergebnisse Diskussion Ausschuss RVK
440	IGÖV Oberaargau: Die S-Bahn Luzern ist bis nach Langenthal zu kennzeichnen. Das Angebot ist bestehend und deshalb auch deutlich in den Übersichtsplänen zu kommunizieren.	Bezüglich Kennzeichnung und Liniennetzplan-Darstellung der Linie 440 als Bestandteil der S-Bahn Luzern sieht die RVK keinen Handlungsbedarf. Die Linie 440 ist im Liniennetzplan der S-Bahn Luzern als S6/S7 klar und deutlich gekennzeichnet. (www.s-bahn-luzern.ch)
440	IGÖV Oberaargau: Die S-Bahn Bahnhöfe sind nach S-Bahn-Standard zu beschriften und kundendienstbezogen auszurüsten. Die Bahnhöfe sind auf S-Bahn-Standard auszubauen.	Gemäss Aussagen der BLS werden die Bahnhöfe im Zusammenhang mit der Umsetzung des Behindertengesetzes sukzessive und laufend modernisiert und auf den S-Bahn-Standard ausgebaut. Weitere Neuerungen/Verbesserungen ergeben sich mit der Beschaffung neuer Billett-Automaten (Projekt "S-POS").
410	Die RVK 2 setzt sich – insbesondere im Hinblick auf die Verlängerung der asm-Linie 413 von Niederbipp nach Oensingen – nach wie vor für einen halbstündlichen Fernverkehrshalt Oensingen ein.	
450	IGÖV Oberaargau: Die Anbindung des Oberaargaus an die Haltestelle Wankdorf mit einem Halt eines der beiden IR-Züge Olten – Bern oder Zürich – Bern ist zu prüfen. Gegebenenfalls ist auch ein Abtausch der Halte zu prüfen. Bei einem Halt der IR-Züge Bern – Zürich wird die Verbindung Bern Wankdorf – Zürich mit der direkten Erschliessung interessanter als die Verbindung via Bern HB. Somit kann ein grosses Potential ganz neu erschlossen werden. Die Fernverkehrshalte in den Agglomerationen werden auch in anderen Städten geprüft.	Die RVK unterstützt diesen Antrag zum Fernverkehr vollumfänglich. Gemäss Orientierung der IGÖV vom 2.4.2008, welche diesbezüglich direkt mit der SBB im Gespräch ist, steht dieser Halt für die SBB allerdings nicht zur Diskussion.

Linien-Nr.	Eingabe/Forderung/Anregung	Ergebnisse Diskussion Ausschuss RVK
450	<p>Mitglied RVK 2 (Vertreter Gemeinden Raum Herzogenbuchsee):</p> <p>Der letzte Fernverkehrszug Zürich – Bern in den Nächten Fr/Sa und Sa/So (Zürich ab 1.11) ist ab Olten via Stammstrecke zu führen, damit die Halte Langenthal und Herzogenbuchsee bedient werden können.</p>	Die RVK 2 unterstützt diesen Antrag.
450	<p>IGÖV Oberaargau:</p> <p>Eine Direktverbindung von Langenthal nach Zofingen mit Anschluss nach Luzern via Kriegsschlaufe ist einzuführen, mindestens morgens und abends dreimal je Richtung.</p>	Die RVK 2 teilt die Meinung der IGÖV, dass der heutige Umweg via Olten äusserst mühsam ist und die resultierenden Reisezeiten gegenüber dem MIV nicht konkurrenzfähig sind. Die SBB sieht aber angesichts anderer, wichtigerer Forderungen keine kurz- bis mittelfristigen Realisierungschancen für die vorgeschlagene Zugverbindung.
450	<p>Privatperson:</p> <p>Ende 2008 wird das Fernverkehrs-Konzept auf den Achsen Basel – Luzern und Basel – Olten – Aarau – Zürich umgestellt. Gemäss inoffiziellen Informationen wird es dann einen zusätzlichen Zug Olten – Gelterkinden – Sissach – Liestal – Basel geben. Könnte dieser Zug mit dem bestehenden Zug Bern – Burgdorf – Herzogenbuchsee – Langenthal – Olten verknüpft werden?</p>	Nach aktuellem Planungsstand der SBB wird der angesprochene Zusatzzug nicht eingeführt werden können, da sich zwischen Olten und Basel keine freien Trassees finden lassen. Damit ist auch die Option einer Durchbindung des heutigen IR Bern – Olten nach Basel hinfällig.
Allgemein	<p>IGÖV Oberaargau:</p> <p>Die Verbindung der S-Bahn Bern – Huttwil ist mit Abtausch S44 und S4 zu realisieren. Mindestens ist die Verbindung 3x täglich morgens und abends je Richtung anzubieten. Diese Forderung wird die IGÖV an die Begleitgruppe für die Umstellungsstudie stellen. Mit dieser Lösung ist es einfach möglich, die Region Huttwil an die S-Bahn Bern anzuschliessen und noch mehr Leute zu transportieren.</p>	Die RVK 2 und die IGÖV sind in der Begleitgruppe der Studie zur Betriebsmittelwahl zwischen Ramsei und Huttwil vertreten. Konkrete Beschlüsse liegen noch nicht vor.

Linien-Nr.	Eingabe/Forderung/Anregung	Ergebnisse Diskussion Ausschuss RVK
Allgemein	<p>IGÖV Oberaargau:</p> <p>Der Oberaargau ist auf den S-Bahn-Plänen Bern besser aufzunehmen. Die Darstellung muss so gewählt werden, dass Herzogenbuchsee und Langenthal mit ihren Anschlusslinien als S-Bahn Bahnhöfe erkannt werden. Die IR-Züge ersetzen die S-Bahn und sind somit im Linienplan aufzunehmen. Damit kann auch der Oberaargau auf den Netzplänen als Teil des Kantons Bern erkannt werden. Zudem muss die RVK 2 wieder in der Begleitkommission der S-Bahn Bern vertreten sein.</p>	<p>Die BLS nimmt dieses Anliegen auf und ist dafür besorgt, dass der Oberaargau bei der nächsten Überarbeitung der Linienetzpläne (voraussichtlich für den Fahrplan 2009) besser berücksichtigt wird.</p>

Anhang B

Ergebnisse Vernehmlassung



Gde/Org/Amt	Datum	Stellungnahme	Antwort/Entscheid RVK
Aarwangen	16.05.08	Mit allen Anträgen einverstanden	Dankend zur Kenntnis genommen
Attiswil		---	
Auswil		---	
Bannwil	06.05.08	Mit allen Anträgen einverstanden	Dankend zur Kenntnis genommen
Berken		---	
Bettenhausen		---	
Bleienbach	09.05.08	Seite 12, Kap. 4.8 wie folgt ergänzen: ...Es kann nicht sein ... keine Anschlüsse nach Bützberg, <u>Bleienbach</u> und Melchnau angeboten werden ...	Der Hinweis in Fussnote 4 gilt auch für Bleienbach.
Bollodingen		---	
Busswil b. M.		---	
Dürrenroth	30.04.08	Halbstundentakt auf der Linie 440 von 6 - 20 Uhr wird begrüsst. Mit Schreiben vom 5. März 2007 wurde die RVK 2 auf die Anliegen betreffend Schülertransporte Dürrenroth-Huttwil hingewiesen, was allerdings im Bericht nicht aufgenommen wurde. Forderung: Auf der Linie 471 ist mindestens im Abschnitt Dürrenroth-Huttwil in den Spitzenzeiten der Halbstundentakt einzuführen (zusätzliche 5 Kurspaare zur Verbesserung der Schülertransporte).	Anliegen bezüglich Schülertransporte werden in AK 2010 - 2013 aufgenommen.
Eriswil		---	
Farnern	08.05.08	Deponiert nochmals alle Forderungen, welche im Vernehmlassungsbericht (Kap. 4.7) enthalten sind.	Wird zur Kenntnis genommen.
Gondiswil	18.04.08	Aufhebung Bahnhalt Gondiswil wird klar abgelehnt, ansonsten Einführung Buslinie Langenthal - Melchnau - Gondiswil - Huttwil. Bürgerbus muss behalten werden mit Kantonsbeteiligung im heutigen Ausmass.	Aufhebung Halt Gondiswil wird unterstützt. Buslinie Langenthal-Melchnau-Gondiswil-Huttwil wird aus Konkurrenzgründen zum Bürgerbus abgelehnt.
Graben		---	
Heimenhausen		---	
Hermiswil	22.05.08	Mit allen Anträgen einverstanden	Dankend zur Kenntnis genommen
Herzogenbuchsee	15.05.08	IR-Halt Wankdorf und Direktverbindung Zofingen sollen weiterverfolgt werden. Vorschlag: Heutige Nachfragespitzen in HVZ mit Zusatzzügen Bern-Wankdorf-Burgdorf-Herzogenbuchsee-Langenthal-Zofingen brechen, womit alle Anliegen erledigt werden könnten (Verstärkungszüge zur S-Bahn-Bern). Wiedereinführung Halbstundentakt BSU-Linien 5 und 7 in HVZ.	IR-Halt Wankdorf wird unterstützt. Kapazitätsprobleme bestehen zwischen Burgdorf und Bern und müssen in diesem Abschnitt gelöst werden (im Abschnitt Herzogenbuchsee-Burgdorf ausreichende Kapazitäten). Direktverbindung Zofingen aufgrund Potenziale nicht gerechtfertigt. <i>Wiedereinführung Halbstundentakt BSU 5 und 7 in HVZ muss mit Kt. BE und SO verhandelt werden.</i>



Gde/Org/Amt	Datum	Stellungnahme	Antwort/Entscheid RVK
Huttwil	09.04.08	Halbstundentakt Linie 440 wird unterstützt. Direkte Verbindung Huttwil-Langenthal-Bern in HVZ prüfen. Bürgerbus Gondiswil beibehalten und auch Finanzierung durch Kt. Zusätzliche Kurse Wyssachen werden unterstützt (Schüler).	Direkte Verbindungen Huttwil-Langenthal-Bern in HVZ werden aus verschiedenen Gründen nicht unterstützt (u.a. Konkurrenz zu IR-Verbindungen).
Inkwil	14.05.08	Anschlüsse H'buchsee mit 1 Minute Umsteigezeit unzumutbar, muss min. 5 Minuten betragen. Alle BSU-Fahrer sind anzuweisen, verspätete Züge mindestens 5 Minuten abzuwarten. Wiedereinführung Halbstundentakt in HVZ in den Berner Gemeinden (mit asm-Kleinbus). Umsteigeverbindung 7.06 via Aeschi ist besser zu kommunizieren. Normaler Werktagsfahrplan für Berner Gemeinden an kath. Feiertagen (im Kt. Solothurn).	Umsteigezeiten neu 2 Minuten (elektronisch sichtbar). Weisungen Chauffeure und bessere Kommunikation Umsteigeverbindung 7.06 wird an BSU weitergeleitet. <i>Wiedereinführung Halbstundentakt in HVZ muss mit Kt. BE und SO verhandelt werden.</i> Beschluss Kt. Solothurn: Mit generellen Ausbauten im BSU-Netz ab 2009 wird an Feiertagen der Sonntagsfahrplan gefahren. Vorschlag: Kleinbus Inkwil ab 6.11 verkehrt auch an katholischen Feiertagen (Bestellung durch Kt. BE).
Kleindietwil		---	
Langenthal	22.05.08	Nimmt Konzept grundsätzlich wohlwollend Kenntnis. Materielle Stellungnahme erst möglich, wenn folgende Fragen beantwortet sind: - Konkrete finanzielle Auswirkungen der einzelnen Anpassungen? - Technische Konsequenzen der geplanten Anpassungen? - Auswirkungen auf Verkehrssituation Langenthal? - Betriebliche Auswirkungen Viertelstundentakt Stadtbus? - Haltestellensituation Bahnhofplatz (Abwicklung Zusatzangebot)?	Solch vertiefte Abklärungen sind nicht Gegenstand der Regionalen Angebotskonzepte. Fragen müssen im Rahmen einer separaten Untersuchung (nur teilweise Gegenstand der Agglomerationsstudie "Umsetzung Massnahmenblatt Ö1") behandelt werden.
Leimiswil	21.04.08	Durchgehender Halbstundentakt Linie 440 zwischen 6 und 20 Uhr ist zwingend. Anschlüsse in Langenthal von/nach Zürich und Bern ist grosses Anliegen. Alle bestehenden Halte (z.B. Lindenholz, Gutenberg) sind weiterhin zu bedienen.	Wird zur Kenntnis genommen.



Gde/Org/Amt	Datum	Stellungnahme	Antwort/Entscheid RVK
Lotzwil	08.05.08	Durchgehender Halbstundentakt in beiden Richtungen. Umsteigezeiten aus Olten vergrössern. Buslinie von Langenthal nach Lotzwil führen. Kundenfreundlicher Billettautomat beim Bahnhof Lotzwil. Lange Wartezeiten beim Bahnübergang Bahnhof Lotzwil dringend reduzieren.	Durchgehender Halbstundentakt zwischen 6 und 20 Uhr ist beantragt. Längere Umsteigezeiten aus Olten machen Verbindungen aus Bern noch unattraktiver. Buslinie nach Lotzwil Gegenstand Agglostudie (aber höchstens längerfristige Massnahme). <i>Forderung Billettautomat an BLS weiterleiten.</i> Wartezeiten Bahnübergang nicht Gegenstand AK 2010 - 2013.
Madiswil	29.04.08	Halbstundentakt Linie 440 wird unterstützt.	Wird zur Kenntnis genommen.
Melchnau		---	
Niederbipp		---	
Niederönz		---	
Oberbipp		---	
Obersteckholz	20.05.08	Mit allen Anträgen einverstanden	Dankend zur Kenntnis genommen
Ochlenberg		---	
Oeschenbach	16.05.08	Vermisst Erwähnung Bürgerbus im Angebotkonzept	Wurde in sep. Kapitel in Bericht aufgenommen.
Reisiswil	15.05.08	Aufhebung Bahnhalt Gondiswil wird abgelehnt, jeder Zug soll in Gondiswil halten. Ansonsten Einführung Buslinie Langenthal - Melchnau - Reisiswil - Gondiswil - Huttwil. Bürgerbus muss behalten werden mit Kantonsbeteiligung im heutigen Ausmass.	Aufhebung Halt Gondiswil wird unterstützt. Buslinie Langenthal-Melchnau-Gondiswil-Huttwil wird aus Konkurrenzgründen zum Bürgerbus abgelehnt.
Roggwil		---	
Rohrbach		---	
Rohrbachgraben		---	
Röthenbach b/H.	14.05.08	Zusätzlicher Abfahrt Röthenbach Post um 7.12 Uhr (wurde mit neuem BSU-Konzept Linie 7 ersatzlos gestrichen), oder zumindest "Schleife Röthenbach" mit Kurs Wangen ab 7.06 via Heimenhausen.	Separater Kurs als teure Einzelleistung. Falls Kurs Wangen ab 7.06 via Heimenhausen "Schleife Röthenbach" fährt, geht Anschluss in Herzogenbuchsee nach Bern verloren.
Rumisberg	08.05.08	siehe Farnern (gemeinsame Stellungnahme)	siehe Farnern
Rütschelen		Mit allen Anträgen einverstanden	Dankend zur Kenntnis genommen
Schwarzhäusern		---	
Seeberg	16.04.08	Unterstützt den Antrag, das Angebot auf der Linie 450.45 auch im Angebotsbeschluss 2010-2013 weiterzuführen.	Wird zur Kenntnis genommen.
St. Urban LU		---	
Steinhof SO		---	
Thörigen		---	



Gde/Org/Amt	Datum	Stellungnahme	Antwort/Entscheid RVK
Thunstetten	28.04.08	Antrag Ausdehnung Halbstundentakt Linie 450.60 (Herzogenbuchsee-Bützbach-Langenthal) am Abend wird unterstützt. Busfahrten am Abend von/nach Thunstetten (Linie 450.55) unbedingt beibehalten.	Wird zur Kenntnis genommen.
Untersteckholz		---	
Ursenbach		---	
Walliswil-Bipp		---	
Walliswil-Wangen	14.04.08	Enttäuscht, dass keine Befragungen stattgefunden haben und keine Verbesserungen vorgesehen sind. Erste Verbindung am Morgen nach Herzogenbuchsee zu spät (an 7.20) und am Abend zwischen 18.17 und 19.47 Uhr grosse Angebotslücke. Aufgrund bedeutend grösserer Einwohnerpotenziale müssten mehr Busse via Walliswil-Heimenhausen verkehren als via Wangenried. Vorschlag: Rundstrecke Herzogenbuchsee-Heimenhausen-Walliswil-Wangenried-Herzogenbuchsee (oder umgekehrt) mit kurzen Intervallen.	Gemeinden sollen heutiges "Splittingverhältnis" auf den beiden Achsen im Korridor Wangen a. A. - Herzogenbuchsee unter Berücksichtigung der BSU-Linie 7 bilateral (und falls gewünscht zusammen mit der RVK) diskutieren. Generelle Angebotsausbauten als mittelfristiges Ziel. Rundkursbetrieb wegen Zwang Bedienung Wangen a. A. (Anschluss Berghanggemeinden) unzweckmässig.
Walterswil	02.05.08	Vermisst Erwähnung Bürgerbus im Angebotkonzept	Wurde in sep. Kapitel in Bericht aufgenommen.
Wangen a.A.		---	
Wangenried		---	
Wanzwil		---	
Wiedlisbach		---	
Wolfisberg	08.05.08	siehe Farnern (gemeinsame Stellungnahme)	siehe Farnern
Wynau	14.05.08	Vermisst Beilage mit Angebotsbeschluss. Drei nicht angebotsrelevante Anliegen sind für Wynau von Bedeutung: IR-Halt Wankdorf, Führung letzter Fernverkehrszug Zürich - Bern via Stammstrecke, Direktverbindung Langenthal - Zofingen via Kriegsschleife in HVZ.	Angebotsbeschluss 2005 - 2008 kann unter www.bve.be.ch heruntergeladen werden. IR-Halt Wankdorf und Führung letzter Fernverkehrszug via Stammstrecke betrifft den Fernverkehr und ist nicht Gegenstand des regionalen Angebotskonzeptes. Untersuchungen haben gezeigt, dass zu wenig Potenziale für eine Direktverbindung Langenthal - Zofingen vorhanden sind.
Wyssachen	30.04.08	Befürwortet Antrag nach Schliessung der Taktlücken. Ab 20 Uhr Rundkursbetrieb Hutteil-Wyssachen-Ersiwil-Huttwil. Im Winter ab 20 Uhr 2-3 Kurse Huttwil-Wyssachen (aufgrund Strassenverhältnisse Rundkursbetrieb nicht möglich).	<i>Erfahrungen Rundkursbetrieb bei BLS einholen.</i> Schliessung Taktlücken tagsüber mit höherer Priorität als Randstundenbedienung.



Gde/Org/Amt	Datum	Stellungnahme	Antwort/Entscheid RVK
BLS	21.04.08	<p>Halbstundentakt auf der Linie 440 von 6 - 20 Uhr wird unterstützt.</p> <p>Aufhebung Halt Gondiswil wird aufgrund der Nachfrage als zweckmässig beurteilt.</p> <p>Antrag für Angebotsausbauten Linie 30.491 (Huttwil-Wyssachen) wird unterstützt, soll aber mit dem Abschnitt Huttwil-Eriswil und der Linie 471 Richtung Affoltern-Weiher koordiniert werden.</p> <p>Hinweis in Berichts-Kap. 5 (Zusammenfassung der Anträge), dass Affoltern eine Ausdehnung des Abendangebotes fordert.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
asm	16.05.08	<p>Linie 413 als Tramlinie einstufen: Haltestelle Buchli neu als zählend taxieren (> 0.5 Ein- und Aussteiger/Kurs). Damit würde der mittlere Haltestellenabstand <1.5 km.</p> <p>Rückverlängerung Kurse 168 und 440 generell anstreben, nicht nur bei Grossanlässen (für Kundschaft schwer merkbar).</p> <p>Linie 414: Anschlüsse in Langenthal nur unter Verzicht auf die Haltestelle Roggwil Ziegelei und des Einsatzes des neuen Rollmaterials möglich.</p> <p>Linie 413.15: Angebot beibehalten.</p> <p>Linie 450.50: zusätzlicher Kurs auf Zug 07.51 mit bestehendem Fahrzeug nicht machbar.</p> <p>Linie 450.60: Umverteilung erfolgte 1999 schon einmal wurde aber wegen Protesten aus Wangenried rückgängig gemacht.</p> <p>Linie 450.65 Trennung der Linie in Langenthal nicht zweckmässig.</p> <p>Stadtbus Langenthal: flankierende Massnahmen bei einer Fahrplanverdichtung sind unumgänglich.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
SP Inkwil	23.04.08	<p><i>Eingabe zum Fahrplanwechsel 2008/09:</i></p> <p><i>Anschlussbrüche in Herzogenbuchsee aus Bern unhaltbar (umfangreiche Korrespondenz).</i></p>	<p><i>Problem erkannt. Umsteigezeiten wurden im Fahrplanentwurf 2009 leicht erhöht. Abwarten verspäteter Zugsankünfte und Koordination/Information im Verantwortungsbereich BSU/SBB.</i></p>



Gde/Org/Amt	Datum	Stellungnahme	Antwort/Entscheid RVK
IGöV	05.05.08	Forderung Umstellungsstudie Ramsei-Huttwil: Morgens und abends mindestens zwei direkte Züge Huttwil-Bern. IGöV unterstützt alle Anträge gem. Konzept, zusätzlich: - Wenn Halt Gondiswil aufheben, zusätzliche Kurse Bürgerbus prüfen - Zusätzliche Abendkurse 450.55 (H'buchsee-Thörigen-L'thal-Thunst.) - 450.65 (L'thal-Melchnau) zulasten Durchfahrer auf Anschlüsse optimieren - Verbindung L'thal-Zofingen als Versuchsbetrieb (min. 3x Morgen/Abend)	Ausbau Angebot Bürgerbus liegt in der Kompetenz der Gemeinden. Zusätzliche Abendkurse 450.55 werden nicht unterstützt, da Antrag nach durchgehendem Studentakt von 6 - 20 Uhr höhere Priorität hat. Verbindung L'thal-Zofingen wird aus verschiedenen Gründen nicht unterstützt.
AöV	08.05.08	Zahlreiche Postulate, deren Umsetzung mit erheblichen Kostenfolgen zu Lasten Kanton verbunden sind. Berechtigung der Anträge wird anhand Nachfrage kritisch hinterfragt.	Wird zur Kenntnis genommen.