



Regionales Angebotskonzept 2014 - 2017

*Schlussbericht
mit Auswertung der Mitwirkung*

Region Emmental (RVK 3)

12. April 2012

Impressum

Auftraggeberin

Region Emmental
Oberburgstrasse 12
3400 Burgdorf

T 034 461 80 28
F 034 461 80 26
www.region-emmental.ch
info@region-emmental.ch

Projektkoordination:
Clemens Friedli, Stv. Geschäftsführer

Begleitgruppe

Kommission öffentlicher Verkehr	Beat Studer (Vorsitz), Wynigen
Kommission öffentlicher Verkehr	Fritz Bieri, Wiler
Kommission öffentlicher Verkehr	Martin Kolb, Burgdorf
Kommission öffentlicher Verkehr	Werner Wyss, Kirchberg
Kommission öffentlicher Verkehr	Fritz Schenk, Dürrenroth
Kommission öffentlicher Verkehr	Walter Scheidegger, Hasle
Kommission öffentlicher Verkehr	Verena Gertsch, Langnau
Kommission öffentlicher Verkehr	Theo Rügger, Trubschachen
BLS AG	Andreas Scherrer
Busland AG	Peter Friedli
PostAuto Region Bern	Carlo Degelo
Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS	Fabian Schmid
Interessensgemeinschaft öV	Adrian Wüthrich
Verkehrsclub der Schweiz VCS	Johanna M. Schlegel
Pro Bahn	Johann Holenweg
Amt für öffentlichen Verkehr Kt. Bern	Daniel Schwarz

Auftragnehmerin

Metron Verkehrsplanung AG	T 056 460 91 11
Postfach 480	F 056 460 91 00
Stahlrain 2	info@metron.ch
5201 Brugg	www.metron.ch

Bearbeitung:	
Peter Schoop	dipl. Ing. ETH/SVI
Denise Belloli	dipl. Geografin
Maria Andreou	Sekretärin

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	5
1.1 Auftrag Angebotsplanung im öffentlichen Verkehr	5
1.2 Begriffe	6
1.3 Bestehendes Buskonzept	8
2 Bahnlinien	10
2.1 Fernverkehr	10
2.2 Vorbemerkungen zur S-Bahn	10
2.3 Bern - Langnau - Trubschachen (- Luzern)	11
2.4 Burgdorf - Solothurn	11
2.5 Bern - Burgdorf - Langnau / Sumiswald-Grünen	12
2.6 Bern - Solothurn (RBS)	13
2.7 Thun - Burgdorf	13
3 Buslinien mit Handlungsbedarf AGB	15
3.1 Burgdorf Bhf - Oberstadt - Steinhof	15
3.2 Bernstrasse - Burgdorf Bhf - Geissrüti	16
3.3 Gyrischachen - Burgdorf Bhf - Meiefeld	17
3.4 Burgdorf Bhf - Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf	18
3.5 Lützelflüh/Moosegg - Arni - Biglen	21
3.6 Bätterkinden - Kräiligen	21
3.7 Bätterkinden - Oberramsern - Messen	22
3.8 Bätterkinden - Limpach - Messen	22
3.9 Herzogenbuchsee Bhf - Wynigen Bhf	23
4 Buslinien mit Anliegen	24
4.1 (Langnau Bhf -) Signau - Eggiwil - Röthenbach	24
4.2 Ramsei - Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)	25
4.3 Hindelbank Bhf - Krauchthal - Bolligen Bhf	26
4.4 Burgdorf Bhf - Lyssach - Fraubrunnen RBS	27
4.5 Burgdorf Bhf - Spital - Tschamerie - Hasle-Rüegsau Bhf	28
4.6 Burgdorf Bhf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen Bhf	30
4.7 Burgdorf Bhf - Kirchberg - Neuhof	31
4.8 Burgdorf Bhf - Heimiswil - Kaltacker - Lueg	32
4.9 Bürgerbus Koppigen - Willadingen - Höchstetten - Hellsau	33

4.10	<i>Hasle-Rüegsau Bhf - Affoltern-Weier</i>	34
4.11	<i>Sumiswald-Grünen - Wasen i.E.</i>	35
4.12	<i>Sumiswald-Grünen - Huttwil</i>	36
5	Weitere Linien (ohne Handlungsbedarf bzw. Anliegen)	37
5.1	<i>Escholzmatt - Wiggen - Schangnau - Kemmeriboden</i>	37
5.2	<i>Langnau Bhf - Spital - Hasenknubel - Bhf - Hüselmatte</i>	37
5.3	<i>Langnau Bhf - Gohl (Lüderenalp - Wasen i.E.)</i>	38
5.4	<i>Langnau Bhf - Frittenbach - Aeugstmatt</i>	38
5.5	<i>Sumiswald-Grünen - Grünenmatt - Heimisbach, Thal</i>	38
5.6	<i>Bätterkinden - Utzenstorf - Koppigen</i>	38
5.7	<i>Bellach - Zielebach</i>	39
6	Begehren nach neuen Busangeboten	40
6.1	<i>Erschliessung Kirchberg Industrie Neuhof</i>	40
6.2	<i>Neu (Burgdorf Bhf -) Lyssach - Hindelbank - Krauchthal</i>	44
6.3	<i>Neu Huttwil Bhf - Häusernmoos - Schmidigen - Wynigen</i>	44
6.4	<i>(Burgdorf Bhf -) Heimiswil / Busswil</i>	45
7	Erste Ansätze für die Bedienung von Ausflugsgebieten	46
	Glossar	47
	Beilagen	48
1.	<i>Übersicht Angebot 2011 und Anträge der RVK 3 für das Angebotskonzept 2104 - 2017</i>	48
2.	<i>Antworten auf Eingaben Gemeinden</i>	
3.	<i>Zusammenstellung der Stellungnahmen</i>	

1 Einleitung

1.1 Auftrag Angebotsplanung im öffentlichen Verkehr

Grundlagen

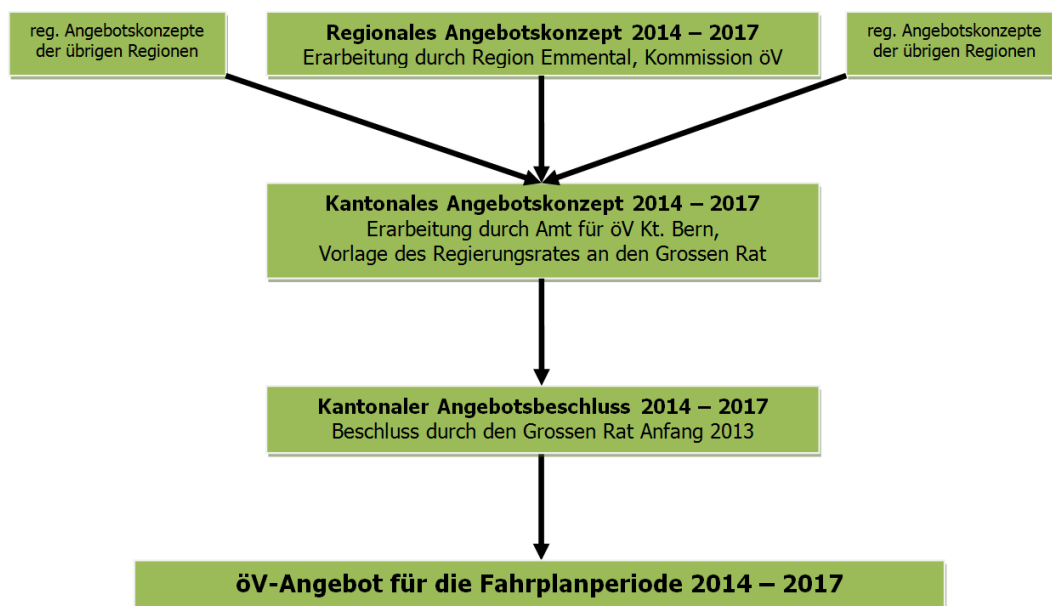
Gemäss kantonalem Gesetz über den öffentlichen Verkehr beschliesst der Grosse Rat periodisch über das Angebot des öffentlichen Verkehrs. Dies geschieht im Rahmen eines sogenannten "kantonalen Angebotsbeschlusses". Grundlage dafür bilden die regionalen Angebotskonzepte.

Im Dezember 2010 hat die Region Emmental vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AöV) den Auftrag erhalten, die Arbeiten am regionalen Angebotskonzept 2014 - 2017 in Angriff zu nehmen. Darin plant die Region Emmental das Angebot für den öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2014 - 17 und setzt Prioritäten aus regionaler Sicht.

Auf Grundlage der regionalen Angebotskonzepte (insgesamt sechs Regionen im Kanton Bern) führt das AöV die Synthese durch und erarbeitet den Entwurf des kantonalen Angebotskonzepts. Insbesondere aufgrund finanzieller Vorgaben können meistens nicht alle Elemente der regionalen Angebotskonzepte in das kantonale Angebotskonzept übernommen werden. Das AöV setzt die Prioritäten gemäss kantonalen Planungen und übergeordneter Vorgaben.

Gestützt auf den Beschluss des Regierungsrates erlässt schliesslich der Grosse Rat den Angebotsbeschluss. Dieser gilt normalerweise für die Dauer von vier Jahren. Der Angebotsbeschluss legt für jede Linie die Art des Verkehrsmittels (Bahn oder Bus) und die Angebotsstufe fest.

Grafisch lässt sich der Ablauf der Angebotsplanung wie folgt darstellen:



Projektorganisation

Die Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts 2014 - 17 wurde von Beginn weg durch eine Begleitgruppe unterstützt. Diese setzt sich zusammen aus den Mitgliedern der Kommission "öffentlicher Verkehr", Vertretern der involvierten Transportunternehmungen, des Kantons sowie aus Interessensgemeinschaften. Die genaue Zusammensetzung kann dem Impressum entnommen werden.

Perimeter

Der Planungssperimeter umfasst beim aktuellen Angebotskonzept zum ersten Mal die 42 Gemeinden der Region Emmental. Das Gebiet grenzt im Norden bei Bätterkinden an den Kanton Solothurn, im Süden bei Schangnau ans Berner Oberland.

Grundlagendokumente

Für die Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts dienten folgende bereits bestehende Planungen als Grundlage:

- Regionales Angebotskonzept 2010 - 2013
- Entwurf Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Emmental
- Weiterentwicklung Busangebot BLS Emmental
- Neukonzeption Busnetz Raum Burgdorf
- Agglomerationsprogramm Burgdorf
- Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Erschliessung Emmental

Zudem wurden sämtliche 42 Gemeinden zu Beginn der Planung mit einem Fragebogen bedient, um die kommunalen Bedürfnisse an den öffentlichen Verkehr sowie die anstehenden Entwicklungen in den Gemeinden zu erheben.

1.2 Begriffe

Nachfolgend versuchen wir Ihnen in kurzen Texten einige Begriffe näher zu bringen, welche auf den folgenden Seiten öfters erwähnt werden und in der Angebotsplanung eine entsprechend hohe Wichtigkeit haben.

Versuchsbetriebe

Versuchsbetriebe sind im Gesetz über den öffentlichen Verkehr verankert. Sie testen die Zweckmässigkeit, die Nachfrage und die genaue Ausgestaltung von Angeboten, bevor sie dem Grossen Rat für die Aufnahme ins Grundangebot vorgeschlagen werden können.

Versuchsbetriebe werden grundsätzlich für die Dauer von drei Jahren eingerichtet unter der Bedingung, dass sie aller Voraussicht nach mindestens die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung und Kostendeckung erfüllen werden. Zwecks Beurteilung wird ein Jahr vor Ablauf des Versuchsbetriebs eine Erfolgskontrolle durchgeführt.

Der Kanton beteiligt sich in der Regel mit einem Drittel an den Betriebskosten eines Versuchsbetriebes. Der Rest ist durch Billet-Erträge und die beteiligte(n) Gemeinde(n) zu finanzieren. Versuchsbetriebe werden bei der Berechnung des Kostenverteilungsschlüssels

nicht berücksichtigt. Für die Bewilligung von Versuchsbetrieben ist der Regierungsrat zuständig.

Aufgrund der aktuellen Finanzlage des Kantons Bern wurden das Vorgehen respektive die Beurteilungskriterien für neue Versuchsbetriebe angepasst. Vorläufig wird der Kanton nur auf Versuchsbetriebe eintreten, welche von den Regionalen Verkehrskonferenzen bereits in den regionalen Angebotskonzepten vorgesehen sind.

Angebotsstufen/Minimalanforderungen

Die kantonale Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr teilt den Linienbetrieb in vier verschiedene Angebotsstufen ein:

Angebotsstufe	Angebot pro Tag
1	4 - 15 Kurspaare
2	16 - 25 Kurspaare
3	26 - 39 Kurspaare
4	ab 40 Kurspaaren

Die Verordnung enthält weiter Minimal- und Zielvorgaben für die durchschnittliche Auslastung und den Kostendeckungsgrad der Linien.

Auslastung

Angebotsstufe	Verkehrsmittel				
	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenkbus	Tram	Regionalzug
1	2/3*	4/6	5/8	12/20	15/25
2	3/5	6/10	9/15	15/25	20/35
3	4/6	8/13	12/20	20/30	30/50
4	5/8	10/16	15/25	25/40	40/60

* Minimalvorgabe/Zielvorgabe Personen pro Kurs

Kostendeckungsgrad

Angebotsstufe	Verkehrsmittel				
	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenkbus	Tram	Regionalzug
1	15/25*	20/35	20/35	20/35	20/35
2	15/30	20/40	20/40	20/40	20/40
3	20/35	25/45	25/45	25/45	25/45
4	25/40	30/50	30/50	30/50	30/50

* Minimalvorgabe/Zielvorgabe Kostendeckungsgrad in Prozent

Linien, welche die Minimalanforderungen nicht erfüllen, müssen in Zusammenarbeit mit dem Kanton, der regionalen Verkehrskonferenz sowie der Transportunternehmung periodisch auf deren Konzeption überprüft werden.

Kostenverteilungsschlüssel

Die Gesetzgebung im Kanton Bern bestimmt, dass die Gemeinden einen Drittel der Kosten für den öffentlichen Verkehr übernehmen müssen. Von den rund 300 Millionen Franken jährlich werden somit den Gemeinden 100 Millionen Franken belastet, 200 Millionen Franken verbleiben dem Kanton.

Die Beträge der Gemeinden sind durch den sogenannten Kostenverteilungsschlüssel festgelegt. Ein Drittel der gut 100 Millionen Franken wird aufgrund der Anzahl Einwohner und zwei Drittel über das Verkehrsangebot in der jeweiligen Gemeinde berechnet.

Die Belastung nach Verkehrsangebot wird vom Kanton alle zwei Jahre berechnet und beruht auf gewichteten Haltestellenabfahrten an Werktagen. Das heisst: Jede Abfahrt eines Verkehrsmittels an jeder Haltestelle auf Gemeindegebiet wird gezählt und mit einem vom Transportmittel abhängigen Faktor gewichtet. Die Summe der Anzahl Abfahrten inklusive Gewichtung werden als ÖV-Punkte bezeichnet. Ein ÖV-Punkt kostet im Kanton Bern zurzeit rund CHF 332.00.

1.3 Bestehendes Buskonzept

Das derzeitige Busangebot in der Region Emmental (RVK 3) im Raum Burgdorf beruht grundsätzlich auf einem Konzept, das in den Grundzügen bereits im Jahr 2000 eingeführt und in der Zwischenzeit immer weiter verfeinert und vertieft wurde. In den anderen Teilräumen erfolgten grössere Änderungen, mit Einführung des Konzepts Bahn 2000 im Dezember 2004.

Das vorliegende Fahrplanangebot der meisten Linien (insbesondere im mittleren und südlichen Teil der RVK 3) wurde auf das Fahrplanjahr 2010 eingeführt und besteht somit seit gut anderthalb Jahren.

Die wesentlichen "Pfeiler" dieses Angebots sind:

- Anschlussknoten Burgdorf mit Abfahrten zu den Min. 00, 15, 30 und 46
- Knoten Bahn - Bus (mit Zugkreuzungen) in Huttwil, Signau, Trubschachen, Wynigen und Ramsei sowie zahlreiche weitere Verknüpfungspunkte
- Busknoten Affoltern-Weier

Es bestehen Linien über das Einzugsgebiet der RVK3 hinaus - und damit mit der Regionalen Verkehrskonferenz 2 Oberaargau (RVK 2) und mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Das Konzept ist - auch mit den betrieblichen Details - ausführlich beschrieben im Bericht "Weiterentwicklung Busangebot BLS Emmental". Dieser Bericht umfasst die BLS-Buslinien in den Räumen Burgdorf, Langnau und Huttwil und beschreibt die zweckmässigen Ausbauschritte für die Zeithorizonte 2014, 2018 sowie - als möglicher Zielzustand - sogar auch 2022. Der Bericht wurde im August 2010 von der RVK 3 genehmigt und darf somit auch als planerische Basis für die darin enthaltenen Linien betrachtet werden.

metron

Im Bericht wird als Grundsatz der Schliessung von Taktlücken in den Zwischen- und Randstunden zum integral durchgehenden Taktintervall (15-, 30- oder 60-Min.-Takt) Priorität eingeräumt gegenüber einem weiteren Ausbau von Taktverdichtungen in Hauptverkehrszeiten.

Berücksichtigt werden im vorliegenden Konzept allerdings nur die Aussagen bis zum Zeitraum 2014 - 2017.

Eine vertiefte Betrachtung und Beurteilung aus einer unabhängigen "Aussensicht" zeigt, dass das Konzept sehr ausgereift und optimiert ist, und zwar sowohl in verkehrlicher (Anschlüsse mit der Bahn und anderen Linien; Transportkette) als auch in betrieblicher (optimale Fahrzeugumläufe) Hinsicht. Das heisst klar auch, dass die zeitlichen Lagen der Linien in bewusster Abstimmung auf die Rahmenbedingungen festgelegt sind - oder anders formuliert: Auch kleine zeitliche Verschiebungen der Linien hätten in den allermeisten Fällen weitreichende (negative) Konsequenzen zur Folge.

2 Bahnlinien

2.1 Fernverkehr

Fernverkehrshalt Wynigen

Die ursprüngliche Bahnlinie Bern - Olten wird seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke durch

- den IR Bern - Olten - Zürich
 - den RE Bern - Olten
- bedient.

Die beiden Züge bedienen Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal im (annähernden) 30-Min.-Takt, während Wynigen nur stündlich durch den RE Bern - Olten bedient wird.

Diese "ungleiche" Behandlung der 4 Haltepunkte hat aus fachlicher Sicht seitens der SBB 2 Begründungen:

- Ein zusätzlicher Halt des IR Bern - Olten - Zürich würde eine um ca. 2 Min. längere Fahrzeit zwischen Bern und Olten erfordern. Eine frühere Abfahrt aus bzw. eine spätere Einfahrt in den Knoten Bern ist wegen der Belegung der Zufahrtsstrecken aber nicht möglich.
- Das Nachfragepotenzial von Wynigen ist sowohl im direkten Einzugsbereich als auch im Zubringerverkehr deutlich geringer als bei den anderen 3 Haltepunkten.

Haltung der RVK 3:

Die RVK 3 hält dennoch an ihrem Begehren fest:

- *Mindestens mittelfristig soll auch der IR Bern - Olten - Zürich den Haltepunkt Wynigen bedienen.*
- *Die fehlenden Kurspaare Bern - Olten ab 21 Uhr sollen wieder eingeführt werden.*
- *Das AöV des Kantons Bern soll diese Anliegen weiter verfolgen und gegenüber den SBB vertreten.*

2.2 Vorbemerkungen zur S-Bahn

Die S-Bahn-Planung liegt in den Händen des AöV und der Bahnunternehmen. Aufgrund der hohen Komplexität von Infrastrukturen (Einspurstrecken) und Betrieb (Bahnhof Bern, Zulaufstrecken) sind die Gestaltungsmöglichkeiten äusserst eingeschränkt und können ohnehin nur aus einer Gesamtsicht erfolgen.

Die RVK 3 wurde in die Begleitgruppe "Weiterentwicklung S-Bahn Bern" eingeladen und kann ihre Anliegen dort vertreten. Allerdings sind die Gestaltungsmöglichkeiten des Bahnangebots aufgrund der vielfachen Randbedingungen sehr gering.

2.3 Bern - Langnau - Trubschachen (- Luzern)**460****Merkmale Feld 302/460**

- Angebotsstufe:
 - RE Bern - Luzern im 60-Min.-Takt,
 - S2 Bern - Langnau im 30-Min.-Takt
 - S6 Luzern - Wolhusen - Langnau im 60-Min.-Takt
- Status Angebotsbeschluss

3**GA****Handlungsbedarf AGB Linie 302/460**

- Zielvorgabe **Nachfrage** erfüllt
- Zielvorgabe **Kostendeckungsgrad** erfüllt

Erwägungen

Der 30-Min.-Takt endet heute bereits um 21 Uhr, später am Abend verkehrt die S2 nur noch stündlich.

Vor dem Hintergrund der erfüllten Zielwerte sowohl bei der Nachfrage als auch beim Kostendeckungsgrad kann ein gezielter Ausbau des Angebots gut gerechtfertigt werden. Zudem entspricht dies der vom Kanton Bern verfolgten Stossrichtung, sämtliche S-Bahn-Linien bis Betriebsschluss im 30-Min-Takt verkehren zu lassen.

Antrag RVK 3

- **Ausdehnung** des 30-Min.-Takts der S2 bis um 24 Uhr

2.4 Burgdorf - Solothurn**304.1****Merkmale Linie 304.1**

- Angebotsstufe:
 - RE Solothurn - Thun im 60-Min.-Takt,
 - S44 bis Wiler im 60-Min.-Takt, Verdichtungszüge Solothurn - Burgdorf in den Hauptverkehrszeiten
- Status Angebotsbeschluss

4**GA****Handlungsbedarf AGB**

- Minimalvorgabe **Nachfrage nicht** erfüllt
- Minimalvorgabe **Kostendeckungsgrad nicht** erfüllt

Anliegen

- *RVK 3 (Antrag pendent aus AGK 2010 - 2013):*
 - *Ausbau Angebot RE (Thun -) Burgdorf - Solothurn am Abend bis 24 Uhr mit 4 zusätzlichen Zugsparen, Einkürzen der S44 am Abend auf den Abschnitt Burgdorf - Wiler.*
 - Damit wird auf dem Abschnitt Burgdorf - Wiler mit dem RE und der S44 der 30-Min-Takt erreicht.*

Erwägungen

Der Ausbau des Angebots im Bereich der S-Bahn zum 30-Min-Takt bis Betriebsschluss entspricht der Stossrichtung des Kantons Bern.

Der verschiedentlich geäusserte Wunsch, die S44 zu verlängern und damit die Verbindung in den Zentrumsort Solothurn zu verbessern, macht aus verkehrsplanerischer Sicht im Moment wenig Sinn: Die S44 hätte in Solothurn gar keinen Anschluss auf den Fernverkehr. Erst mit dem nächsten Ausbauschnitt der S-Bahn ca. 2020 - 2025, wenn auch der Fernverkehr Änderungen erfahren wird, kann eine Verlängerung diskutiert werden. Vorderhand stehen auch die Ergebnisse der Erfolgskontrolle weiteren Ausbauwünschen entgegen.

Antrag RVK 3

Umsetzung der bereits im Angebotskonzept 2010 - 2013 formulierten Begehren.

2.5 Bern - Burgdorf - Langnau / Sumiswald-Grünen

304.2

Merkmale Abschnitt Ramsei - Sumiswald-Grünen

- Angebotsstufe:
30-Min.-Takt mit Taktlücken am Abend

3

Antrag RVK 3

Schliessung der Taktlücken am Abend

Bemerkung:

Der Antrag steht im Zusammenhang mit der Erweiterung des Abendangebots bei den entsprechenden Buslinien.

Hinweise

Die Linie Ramsei - Langnau (Bahnergänzung) wird unter dem Fahrplanfeld 284, Kap. 4.2, behandelt.

Ein Blick auf die Nachfrageentwicklung zwischen Ramsei - Sumiswald-Grünen - Affoltern-Weier zeigt, dass die erfolgte Umstellung Bahn/Bus auf diesem Abschnitt grundsätzlich positive Auswirkungen hatte. Seit dem Fahrplanwechsel 2009 verkehrt die S44 ab Bern ohne Umsteigen bis Sumiswald-Grünen. Die S4 verkehrt seither nach Langnau, mit

Bahnanschluss in Ramsei nach Sumiswald-Grünen. Die Tatsache, dass Sumiswald-Grünen seitdem zweimal pro Stunde mit der Bahn bedient wird, hatte entsprechend positive Auswirkungen auf die Nachfrage. So konnte im Jahr 2010 im Vergleich zu 2009 eine Nachfragesteigerung auf dem Abschnitt Ramsei - Sumiswald-Grünen von rund 25% festgehalten werden. Die Umstellung auf Busbetrieb zwischen Sumiswald-Grünen und Affoltern-Weier hatte keine negativen Auswirkungen auf die Nachfrage, der Vergleich zwischen 2009 und 2010 zeigt keine nennenswerte Veränderung in der Nachfragenentwicklung.

2.6 Bern - Solothurn (RBS)

308

Bearbeitung durch RK Bern Mittelland

Anträge RVK 3

- Beibehaltung des Angebots
- Einführung des 15-Min.-Takts in den Hauptverkehrszeiten Richtung Solothurn

2.7 Thun - Burgdorf

340

Merkmale Linie 340

- Angebotsstufe:
 - RE (Solothurn -) Burgdorf - Thun im 60-Min.-Takt
 - S4/ Burgdorf - Hasle-Rüegsau im 30-Min-Takt
 - Regionalzug Hasle-Rüegsau - Thun im 60-Min.-Takt
 - Verdichtungszüge Walkringen - Konolfingen und Konolfingen - Thun in den Hauptverkehrszeiten
- Status Angebotsbeschluss

4

GA

Handlungsbedarf AGB

- Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

Anliegen

- *RVK 3 (Antrag pendent aus AGK 2010 - 2013):*
 - *Führung der ergänzenden Regionalzüge Konolfingen - Thun Montag - Freitag auch in den Zwischenzeiten (8 - 15 Uhr, plus 8 Zugpaare)*
 - *Führung der ergänzenden Regionalzüge Konolfingen - Thun auch am Wochenende (14 Zugpaare)*
- *RVK 3 (Antrag pendent aus AGK 2010 - 2013):*
 - *Ausbau Angebot RE Thun - Burgdorf (- Solothurn) am Abend bis 24 Uhr mit 4 zusätzlichen Zugpaaren, damit zusammen mit dem Regio der 30-Min-Takt erreicht wird.*
 - *Erhöhung der Angebotsstufe 3 auf 4 im Abschnitt Thun - Konolfingen - Hasle-Rüegsau (nötig für beide Anträge)*

Bemerkungen

Diese Anliegen betreffen auch die anderen Regionalverkehrskonferenzen:
RK Bern Mittelland und RVK 5 Oberland West.

Antrag RVK 3

Umsetzung der bereits im Angebotskonzept 2010 - 2013 formulierten Begehren.

3 Buslinien mit Handlungsbedarf AGB

461

3.1 Burgdorf Bhf - Oberstadt - Steinhof

Merkmale Linie 461

- Angebotsstufe: 15-Min.-Takt 6 - 19 Uhr, Abendangebot im 60-Min.-Takt
- Status Angebotsbeschluss
- Fahrzeugbedarf: 1 Bus

4

GA

Handlungsbedarf AGB

- Minimalvorgabe **Nachfrage nicht erfüllt**
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

Anliegen

- Stadt Burgdorf
 - Angebot/Betriebszeiten halten
- BLS/RVK 3:
 - Etappe 1 (2014 - 2017):
Verdichtung des Abendangebots zum 30-Min.-Takt bis 24 Uhr

Bemerkungen

- Anliegen BLS/RVK 3 "Verdichtung Abendangebot" **innerhalb** der Angebotsstufe realisierbar

Erwägungen

Die Linie 461 verkehrt als sog. "Rundkurs" im Uhrzeigersinn. Sie weist entsprechend eine spezielle Nachfragestruktur auf:

- Einsteigende Fahrgäste am Bahnhof und im Zentrum, die dann auf maximal 2/3 der Strecke fahren
- Zusteigende Fahrgäste erst wieder auf dem 2. Teil der Strecke

Dazu kommt, dass die Linie aufgrund der Topografie vorwiegend Fahrgäste vom Bahnhof/ Zentrum zur höher gelegenen Oberstadt bringt ("Skilift"). Der Weg zum Bahnhof wird hingegen häufig auch zu Fuss zurückgelegt.

Die Linie wurde auf das Fahrplanjahr 2010 mit der Verdichtung auf den 15-Min.-Takt massiv ausgebaut. Vor diesem Hintergrund ist die nicht erfüllte Vorgabe "Nachfrage" differenziert zu beurteilen:

- Der Zeitraum für die Nachfrageentwicklung ist mit gut 1 Jahr sehr knapp.
- Die Nachfragezahlen liegen nur wenig unter dem verlangten Minimalwert.
- Die spezielle Form und Funktion der Linie sollte mitberücksichtigt werden.

Anträge RVK 3

- Angebot **beibehalten**
- Erfolgskontrolle innerhalb der nächsten 2 Jahre betr. Nachfrageentwicklung
- **Sistierung** der Verdichtung des Abendangebots, solange die Minimalvorgaben nicht erfüllt sind (wie Linie 463)

3.2 Bernstrasse - Burgdorf Bhf - Geissrüti

462

Merkmale Linie 462

- Angebotsstufe: 30-Min.-Takt 6 - 20 Uhr
- Status Angebotsbeschluss
- Fahrzeugbedarf: 2 Busse

3
V

Handlungsbedarf AGB

- Minimalvorgabe **Nachfrage nicht** erfüllt
- Minimalvorgabe **Kostendeckungsgrad nicht** erfüllt

Anliegen (gemäss Besprechung vom 5.7.2011)

- Stadt Burgdorf
 - Angebot/Betriebszeiten halten
 - Gegebenenfalls Überführung des Versuchsbetriebs in das Grundangebot
- BLS/RVK 3
 - Etappe 1 (2013/2014): Aufnahme ins Grundangebot
 - Etappe 2 (2014 - 2017): Abendangebot im 60-Min.-Takt bis 24 Uhr

Bemerkungen

- Anliegen BLS/RVK 3 "Abendangebot" **innerhalb** der Angebotsstufe realisierbar

Erwägungen

Die Linie 462 wurde auf das Fahrplanjahr 2010 eingeführt, im Bewusstsein, dass dieser Betriebsbeginn in zweierlei Hinsicht "zu früh" war:

- Der Wohnschwerpunkt Bernstrasse, auf dessen Erschliessung dieser Linienast wesentlich ausgelegt ist, war im Jahr 2010 noch im Bau bzw. die Wohnungen noch nicht vollständig bezogen.
- Der andere Linienast kann aufgrund von Bauarbeiten und der damit verbundenen Strassensperrung erst seit Mitte des Jahres 2011 bis zum Endpunkt Geissrüti im Ortsteil Oberburg bedient werden.

Die Erfolgskontrolle beruht deshalb nur zum Teil auf der vollständigen Linie bzw. auf dem anvisierten Nachfragepotenzial.

Anträge RVK 3

- **Verlängerung** des Versuchsbetriebs um ein weiteres Jahr
- Abstützung der Beurteilung auf eine weitere Erfolgskontrolle im Frühling 2012
- **Sistierung** der Einführung eines Abendangebots, solange die Minimalvorgaben nicht erfüllt sind

Bemerkung:

Allenfalls könnte die Reduktion der Fahrplanangebote auf 25 Kurspaare und damit auf Angebotsstufe 2 eine Alternative darstellen. Dies würde allerdings bedingen, dass die Betriebszeit (1. Kurs morgens, letzter abends) reduziert und zugleich eine zeitweise Ausdünnung auf einen Stundentakt am Vormittag in Kauf genommen werden müsste.

3.3 Gyrischachen - Burgdorf Bhf - Meiefeld

463

Merkmale Linie 463

- Angebotsstufe: 30-Min.-Takt; 15-Min.-Takt morgens und abends bis 19 Uhr; Abendangebot im 60-Min.-Takt
- Status Angebotsbeschluss
- Fahrzeugbedarf: 2 Busse

4

GA

Handlungsbedarf

- Minimalvorgabe **Nachfrage nicht** erfüllt
- Minimalvorgabe **Kostendeckungsgrad** erfüllt

Anliegen

- Stadt Burgdorf
 - Angebot/Betriebszeiten halten
- BLS/RVK 3
 - Etappe 1 (2014 - 2017):
Integraler 15-Min.-Takt 6 - 19 Uhr
 - Etappe 2 (2014 - 2017):
Verdichtung des Abendangebots zum 30-Min.-Takt bis 24 Uhr
- RGSK Emmental (Bericht zur Mitwirkung, Juni 2010): 15-Min.-Takt

Bemerkungen

- Beide Anliegen BLS/RVK 3 **innerhalb** der Angebotsstufe realisierbar

Erwägungen

Mit der Einführung des 15-Min.-Takts (und des 2. Fahrzeugs) auf der Linie 463 wurde auf das Fahrplanjahr 2010 ein "Quantensprung" vollzogen.

Anzufügen ist, dass die Linie aufgrund ihrer Nachfragecharakteristik mit Kleinbussen betrieben werden könnte. Da auf der Linie 461 diese Fahrzeuggrösse nicht ausreicht und

aus wirtschaftlichen Gründen eine einheitliche Flottenpolitik verfolgt wird, kommen auch bei der Linie 463 sog. Midibusse zum Einsatz - mit entsprechend höheren Minimalwerten.

Könnten auf der Linie 463 tatsächlich Kleinbusse eingesetzt werden, läge die Nachfrage nur noch geringfügig unter dem geforderten Minimalwert.

Anträge RVK 3

- Angebot **beibehalten**
- Erfolgskontrolle innerhalb der nächsten 2 Jahre betr. Nachfrageentwicklung
- **Sistierung**
 - der Verdichtung zum integralen 15-Min.-Takt, solange die Minimalvorgaben nicht erfüllt sind
 - der Verdichtung des Abendangebots, solange die Minimalvorgaben nicht erfüllt sind (wie Linie 461)

3.4 Burgdorf Bhf - Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf

465

Merkmale Abschnitt Burgdorf Bhf - Kernenriedstrasse

- Angebotsstufe: 30-Min.-Takt / 15-Min.-Takt 8 - 21 Uhr
- Status Angebotsbeschluss

2/4
GA

Merkmale Abschnitt Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf

- Angebotsstufe: 60-Min.-Takt morgens, mittags, abends (wie Abschnitt Fraubrunnen)
- Status Angebotsbeschluss

1

V

Handlungsbedarf AGB

Hinsichtlich Angebotsstufe 4:

- Minimalvorgabe **Nachfrage nicht** erfüllt
- Minimalvorgabe **Kostendeckungsgrad** erfüllt

Hinweis:

Die Erfolgskontrolle bezieht sich auf das Gesamtangebot der Linie, also einschliesslich der vom Konsortium Shoppingmeile finanzierten Verdichtung vom 30- auf den 15-Min.-Takt. Für den 30-Min.-Takt (Angebotsstufe 2) sind sogar die **Zielvorgaben** Nachfrage erfüllt!

Anliegen

- *Gemeinde Rüttligen-Alchenflüh*
 - *Aufnahme der Verdichtung Burgdorf Bhf - Shoppingmeile vom 30- zum 15-Min.-Takt in das Grundangebot*
- *BLS/RVK 3*
 - *Etappe 1 (2012):*
15-Min.-Takt Burgdorf Bhf - Kernenriedstrasse bereits ab 6 Uhr
 - *Etappe 2 (2013):*
Integraler 60-Min.-Takt Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf 6 - 20 Uhr,
Aufnahme ins Grundangebot
 - *Etappe 3 (2014 - 2017):*
30-Min.-Takt Burgdorf Bhf - Kernenriedstrasse bis 24 Uhr
Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf mit 60-Min.-Takt bis 24 Uhr

Bemerkungen

- Verdichtungskurse zum 15-Min.-Takt Burgdorf Bhf - Kernenriedstrasse finanziert durch Shoppingmeile (Auflage); Gesamtangebot entsprechend Angebotsstufe 4
- Anliegen Etappen 1 und 2 BLS/RVK 3 **innerhalb** der Angebotsstufe realisierbar
- Anliegen Etappe 3 BLS/RVK 3 "Abendangebot" bedeutet Sprung von Angebotsstufe 1 zur Angebotsstufe **2** auf dem Linienast nach Lyssach Bhf

Erwägungen zum Tagesangebot

Für den Linienabschnitt Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf kommen folgende Überlegungen ins Spiel:

- Ein Angebot mit Taktlücken am Vormittag und Nachmittag entspricht nicht den Bedürfnissen nach durchgehender Verfügbarkeit in der Agglomeration. Dies gilt insbesondere bei diesem Linienabschnitt, der wesentlich auch dem Fahrzweck "Einkauf" dient.
- Aufgrund seiner zusätzlichen Funktion (Verbindung zwischen 2 Bahnanknüpfungspunkten) ist der integrale Stundentakt an sich noch mehr beim Linienast Kernenriedstrasse - Fraubrunnen gerechtfertigt. Ein Ausbau nur des einen Linienasts ist aber unwirtschaftlich, da an der Kernenriedstrasse Standzeiten (oder zusätzliche Leerfahrten) entstehen würden.
- Schliesslich führt die Schliessung der Fahrplanlücken nicht zu einer Erhöhung der Angebotsstufe.
- Umgekehrt könnte das "lückenhafte" Angebot einen wesentlichen Grund für den ungenügenden Nachfragewert bilden.

Erwägungen zum Abendangebot

Die skizzierten Ausbautappen des Abendangebots auf der Linie 465 mit

- 30-Min.-Takt bis Kernenriedstrasse
 - je 60-Min.-Takt nach Fraubrunnen und nach Lyssach Bahnhof
- sind in sich stimmig, aber auch aufwändig: Es braucht dazu 2 Fahrzeuge.

Zum Ausbau des Abendangebots auf dem Abschnitt Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf sind Vorbehalte anzubringen:

- Lyssach ist mit der S44 bedient.
Der Bus erschliesst wohl Siedlungsgebiete ausserhalb des Einzugsbereichs der Bahn, aber insgesamt ein kleines Potenzial.
- Die Linie hat derzeit den Status eines Versuchsbetriebs: Eine Erhöhung der Angebotsstufe dürfte nur bedingt zu rechtfertigen sein. Dies gilt umso mehr, als die Auswirkungen des naheliegenden 1. Ausbauschriffs (Schliessung der Taktlücke tagsüber) noch nicht bekannt sind.

Vor diesem Hintergrund sollte die Priorität beim Angebotsausbau am Abend auf die Linie Burgdorf - Fraubrunnen gelegt werden, womit nur 1 zusätzliches Fahrzeug benötigt wird.

Anträge RVK 3

- *Neu Angebotsstufe 3*
- **Keine Übernahme** der Verdichtung zum 15-Min.-Takt in den HVZ in das Grundangebot
- *Integraler 60-Min.-Takt Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf 6 - 20 Uhr (ebenfalls auch auf dem Abschnitt Kernenriedstrasse - Fraubrunnen)*
- *Vorläufig **Verzicht** auf ein Abendangebot auf dem Linienast Lyssach*

3.5 Lützelflüh/Moosegg - Arni - Biglen

472

Merkmale Linie 472

- Angebotsstufe: Stündliche Kurse morgens, mittags, abends
2 Kurspaare bis/ab Moosegg
- Status Angebotsbeschluss
- Hinweis: Linie betrifft auch den Perimeter der RK BM

1

GA

Handlungsbedarf AGB

- Minimalvorgabe **Nachfrage nicht** erfüllt
- Minimalvorgabe **Kostendeckungsgrad nicht** erfüllt

Anliegen

- keine

Erwägungen

Die Linie erfüllt heute für verschiedene Gemeinden und Siedlungsgebiete die Grundversorgungsfunktion, mit einem minimalen Angebot (z. B. Schwanden).
Im Rahmen eines Tourismus- und Ausflugskonzepts soll in nächster Zeit untersucht werden, wie die Linie in dieser Hinsicht noch vermehrt Aufgaben übernehmen und damit zusätzliche Nachfrage entwickeln könnte.

Antrag RVK 3

Beibehaltung der Linie als **Grundversorgung** für dieses Einzugsgebiet.

3.6 Bätterkinden - Kräiligen

881

Merkmale Linie 881

- Angebotsstufe: Stündliche Kurse morgens, mittags, abends
- Status Angebotsbeschluss
- Sehr kurze Linie mit 5 bzw. 6 Min. Fahrzeit;
wird aus den Standzeiten der Linie 884 Bätterkinden - Koppigen betrieben.

1

GA

Handlungsbedarf AGB

- Minimalvorgabe **Nachfrage erfüllt**
- Minimalvorgabe **Kostendeckungsgrad nicht** erfüllt

Anliegen (gemäss Besprechung vom 5.7.2011)

- keine

Erwägungen

- Mit Fahrzeiten von 5 bzw. 6 Min. ist die Linie auch betrieblich problematisch.
- Ab 2014 verkehrt die RBS vermehrt im 15-Min.-Takt, was eine Verlängerung der Linie nach Lohn-Lüterkofen als zweckmässig machen könnte.
Die RVK 3 unterstützt die beiden Kantone hinsichtlich einer Verlängerung der Linie.

Antrag RVK 3

Keine Vertiefung, da eine Ausschreibung der Linie auf den Dezember 2011 vorgesehen ist (zusammen mit den Linien 883 und 884)

3.7 Bätterkinden - Oberramsern - Messen

882

Merkmale Linie 882

- Angebotsstufe: Stündliche Kurse morgens, mittags, abends
- Status Angebotsbeschluss
- Linie in den Schulzeiten zwischen Bätterkinden und Messen mit einzelnen Kursen verdichtet und bis Gächliwil verlängert (mit zusätzlichem Bus)
- Hinweis: Linie betrifft auch den Kanton Solothurn

1
GA

Handlungsbedarf AGB

- Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad nicht erfüllt

Anliegen

- keine

Beschluss RVK 3 vom 5.7.2011

Bearbeitung durch den Kanton **Solothurn**

3.8 Bätterkinden - Limpach - Messen

883

Merkmale

- Angebotsstufe: Stündliches Angebot morgens, mittags, abends
- Status Angebotsbeschluss
- Hinweis: Linie betrifft auch den Perimeter der RK BM

1
GA

Handlungsbedarf AGB

- Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt
- Minimalvorgabe **Kostendeckungsgrad nicht erfüllt**

Anliegen (gemäss Besprechung vom 5.7.2011)

- keine

Antrag RVK 3

Keine Vertiefung, da eine Ausschreibung der Linie auf den Dezember 2011 vorgesehen ist (zusammen mit den Linien 881 und 884)

Hinweis:

Linie in Bearbeitung durch **RK BM**

054

3.9 Herzogenbuchsee Bhf - Wynigen Bhf

Merkmale Linie 54

- Angebotsstufe
- Status Angebotsbeschluss
- Hinweis: Linie betrifft auch den Perimeter der RVK 2

2
GA

Handlungsbedarf AGB

- Minimalvorgabe **Nachfrage nicht** erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

Anliegen

- keine

Beschluss RVK 3 vom 5.7.2011

Bearbeitung durch **RVK 2**

4 Buslinien mit Anliegen

Vorbemerkung

Die im Folgenden aufgeführten Linien erfüllen mindestens die **Minimalvorgaben** bzgl. Nachfrage und Kostendeckungsgrad.

4.1 (Langnau Bhf -) Signau - Eggiwil - Röthenbach

271

Merkmale Linie 271

- Angebotsstufe: 60-Min.-Takt, 30-Min.-Takt morgens, mittags, abends
2 Kurspaare sonntags im Sommer bis/ab Chuderhüsi
- Status Angebotsbeschluss

2

GA

Erfolgskontrolle AGB

- Zielvorgabe **Nachfrage** erfüllt
- Minimalvorgabe **Kostendeckungsgrad** erfüllt

Anliegen

- Gemeinde Eggiwil
 - Zusätzliche Verbindung am Sonntag-Nachmittag
- Gemeinde Röthenbach
 - Erschliessung Oberei/Süderen (Erschliessung Emmental Oberland)
- BLS/RVK 3
 - Etappe 1 (2014 - 2017):
Verdichtung zum Stundentakt am Abend

Bemerkungen

- Anliegen BLS/RVK 3 "Abendangebot" **innerhalb** der Angebotsstufe **2** realisierbar

Erwägungen zum Sonntagangebot

Die Linie verkehrt am Sonntag im konsequenten 2-Stundentakt, mit je gut 30 Min. Standzeit in Signau bzw. Röthenbach.

Das gewünschte neue Kurspaar würde entweder das Taktgefüge aufbrechen oder ein zusätzliches Fahrzeug erfordern.

Das Anliegen sollte zusammen mit Angeboten für den Ausflugsverkehr (Chuderhüsi, Süderen) überprüft werden.

Erwägungen zum Abendangebot

Mit dem 30-Min.-Takt in den Spitzenzeiten und einem Angebot auch am Sonntag verfügt die Linie bereits über einen guten Angebotsstandard.

Die Schliessung der Taktlücken am Abend stellt deshalb einen logischen und sinnvollen nächsten Ausbauschnitt dar, zumal die Zusatzkosten gering sind und kein Sprung bei der Angebotsstufe resultiert. Auch von der Nachfrage her kann ein Ausbau vertreten werden.

Antrag RVK 3

■ *Integraler 60-Min.-Takt am Abend bis 24 Uhr*

4.2 Ramsei - Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettlenalp)

284

Merkmale Linie 284

- Angebotsstufe:
- Status Angebotsbeschluss

3

GA

Erfolgskontrolle AGB

- *Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt*
- *Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt*

Anliegen (gemäss Besprechung vom 5.7.2011)

- *BLS/RVK 3*
 - *Etappe 1 (2014 - 2017):*
Verdichtung zum Stundentakt am Abend nach Ramsei bzw. nach Trub - Fankhaus

Bemerkungen

- Anliegen BLS/RVK 3 "60-Min.-Takt am Abend" bedeutet für den Abschnitt nach Ramsei den Sprung von Angebotsstufe 1 zu Angebotsstufe 2;
für den Abschnitt Bärau - Trub den Sprung von Angebotsstufe 2 zu Angebotsstufe 3

Erwägungen

Für den Abschnitt nach Ramsei stellt das Abendangebot den nächsten, logischen Ausbauschritt dar. Als zusätzliches Argument für den Ausbau des Abendangebots gilt, dass mit der S4 in Langnau keine Anschlüsse (von/nach Bern und Luzern) vermittelt werden. Dies wird heute von der Kundschaft vielfach bemängelt.

Für den Abschnitt nach Trub - Fankhaus stellt sich die Situation hingegen anders:

- Abendangebot bis 23 Uhr bis Bärau
- Nachttaxi um 00.20 und 0.55 Uhr auf der ganzen Linie

Es besteht also bereits ein ÖV-Angebot bis um Mitternacht bis mindestens Bärau, und von daher ist die Erweiterung des Abendangebots bis mindestens Trub nur ein relativ kleiner zusätzlicher Aufwand. Konkret könnte der Kurs um 23.09 bis Trub verlängert werden, die Weiterfahrt nach Fankhaus könnte allenfalls nur bei Bedarf erfolgen.

Anträge RVK 3

- *Integraler 60-Min.-Takt auf dem Abschnitt Langnau - Ramsei am Abend bis 24 Uhr;
neu Angebotsstufe 2*
- *Erweiterung des Abendangebots bis 24 Uhr bis Trub, mit Bedarfskurs bis Fankhaus*

4.3 Hindelbank Bhf - Krauchthal - Bolligen Bhf

451

Merkmale Linie 451

- Angebotsstufe: 60-Min.-Takt
- Status Angebotsbeschluss
- Fahrzeugbedarf: 1 Bus

1
GA

Erfolgskontrolle AGB

- **Zielvorgabe Nachfrage erfüllt**
- **Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt**

Anliegen

- *Gemeinde Hindelbank*
 - *Fahrplanverdichtung Richtung Krauchthal*
- *Gemeinde Krauchthal*
 - *Zusätzliche Busverbindung nach Hindelbank - Lyssach (- Burgdorf):
Zusätzliche Kurse in den Spitzenzeiten nach Krauchthal*
 - *Verdichtung des Fahrplanangebots am Wochenende*
 - *Spätere Busverbindungen, v. a. am Wochenende*

Bemerkungen

- Ausbau des Angebots bedeutet auf jeden Fall einen Sprung von Angebotsstufe 1 auf Angebotsstufe 2

Hinweis:

Zusätzliche Busverbindung: siehe Kap. 6.2.

Erwägungen

Die Linie ist sowohl in Hindelbank als auch in Bolligen optimal an die Bahn angebunden, mit Anschlüssen jeweils in beiden Richtungen. Entsprechend sind die Umläufe optimal. Eine Verdichtung zum 30-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten hat nicht nur eine Erhöhung der Angebotsstufe zur Folge, sondern benötigt auch ein zweites Fahrzeug. Ein Abendangebot lässt sich hingegen mit demselben Fahrzeug bewerkstelligen und steht als nächster Ausbauschritt im Vordergrund.

Eine gezielte Verdichtung tagsüber drängt sich allerdings wegen der Kapazitätsengpässe in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und vereinzelt auch am Abend auf. Gemäss Aussagen des Busunternehmens gibt es hier auch Beschwerden seitens der Fahrgäste.

Anträge RVK 3

- *Integraler 60-Min.-Takt am Abend bis 24 Uhr;*
neu Angebotsstufe 2
- *Gezielte Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten zur Entschärfung der Kapazitätsengpässe*

4.4 Burgdorf Bhf - Lyssach - Fraubrunnen RBS

465

Merkmale Linie 465

- Angebotsstufe: 60-Min.-Takt morgens, mittags, abends (wie Abschnitt nach Lyssach Bhf)
- Status Angebotsbeschluss

1

GA

Erfolgskontrolle AGB

- *Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt*
- *Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt*

Anliegen

- *Gemeinde Kernenried*
 - *Verdichtung des Fahrplans auf den durchgehenden Stundentakt*
- *BLS/RVK 3*
 - *Etappe 2 (2013):*
Integraler 60-Min.-Takt Kernenriedstrasse - Fraubrunnen 6 - 20 Uhr
 - *Etappe 3 (2014 - 2017)*
Kernenriedstrasse - Fraubrunnen mit 60-Min.-Takt bis 24 Uhr

Bemerkungen

- Anliegen Etappe 2 BLS/RVK 3 "integraler 60-Min.-Takt" **innerhalb** der Angebotsstufe realisierbar
- Anliegen Etappe 3 BLS/RVK 3 "Abendangebot" bedeutet Sprung von Angebotsstufe 1 zu Angebotsstufe 2

Erwägungen (siehe auch Kap. 3.4)

- Ein konsequenter Stundentakt - ohne Lücken - ist aufgrund der Funktion der Linie (als Verbindung zwischen 2 Bahn-Anschlusspunkten) und der Merkbarkeit des Angebots klar angezeigt.
- Auch aus betrieblichen Überlegungen muss der Stundentakt auf beiden Linienästen (Lyssach Bhf und Fraubrunnen) realisiert werden (Vermeidung von unproduktiven Standzeiten und/oder betrieblichen Ein-/Aussetzfahrten).

Im Gegensatz zum Abschnitt Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf ist auf dem Abschnitt nach Fraubrunnen ein Abendangebot weitaus mehr gerechtfertigt.

Anträge RVK 3

- Integraler 60-Min.-Takt 6 - 20 Uhr
- Integraler 60-Min.-Takt am Abend bis 24 Uhr;
neu Angebotsstufe 2

4.5 Burgdorf Bhf - Spital - Tschamerie - Hasle-Rüegsau Bhf

465

Merkmale Abschnitt Burgdorf Bhf - Spital

- Angebotsstufe: 30-Min.-Takt; 15-Min.-Takt morgens, mittags, abends
- Status Angebotsbeschluss

3/4

GA/-

Merkmale Abschnitt Spital - Tschamerie

- Angebotsstufe: 30-Min.-Takt
- Status Angebotsbeschluss

3

GA

Merkmale Abschnitt Tschamerie - Hasle-Rüegsau

- Angebotsstufe: 30-Min.-Takt morgens, mittags, abends
- Status Angebotsbeschluss

2

GA

Erfolgskontrolle AGB

- Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

Anliegen

- Gemeinde Oberburg
 - Ev. Einbezug des Altersheims in die Buslinie
 - Erweiterung des Abendangebots
- Gemeinde Hasle
- BLS/RVK 3
 - Etappe 1 (2012):
Aufnahme der Verdichtung zum 15-Min.-Takt bis zum Spital ins Grundangebot
 - Etappe 2 (2014 - 2017):
Integraler 15-Min.-Takt Burgdorf Bhf - Spital bis 19 Uhr
Integraler 30-Min.-Takt bis Hasle-Rüegsau

Bemerkungen

- Verdichtungskurse zum 15-Min.-Takt Burgdorf Bhf - Spital finanziert durch Stadt Burgdorf
- Anliegen BLS/RVK 3 "integraler 30-Min.-Takt bis Hasle-Rüegsau" bedeutet Sprung von Angebotsstufe 2 zu Angebotsstufe 3

Erwägungen bzgl. Erschliessung des Altersheims in Oberburg

Das Altersheim befindet sich in Sichtdistanz zur Kantonsstrasse, die nächste Haltestelle ("Oberburg Post") befindet sich aber in gewisser Entfernung und ist etwas umständlich erreichbar.

Eine Verlegung der Route über die Krieg- und Kirchgasse kommt aber aus verschiedenen Gründen nicht in Frage:

- Haltestelle Post nicht mehr bedient
- Teilweise sehr enge, kurvige Strecke, Knoten Krauchthalstrasse auch fahrgeometrisch sehr problematisch
- Umwege und damit Einbusse der Attraktivität der Linie
- Längere Fahrzeit und somit Gefährdung des Umlaufs (heute bereits nur 2 Min. Wendezeit in Hasle)

Eine neue, zusätzliche Haltestelle an der Einmündung Krieggasse wäre wohl denkbar, sie läge aber zu nahe an der Haltestelle Burgdorf Oberdorf.

Eine Überprüfung der Haltestellenanordnung dürfte erst mittelfristig möglich werden, im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotens Krauchthalstrasse/Bahnhofstrasse.

Erwägungen bzgl. Buserschliessung von Biembach und Schafhausen

Eine Ausdehnung der Busbedienung auf die Ortsteile Biembach und Schafhausen in der Gemeinde Hasle kommt aus folgenden Gründen nicht in Frage:

- Aufgrund der Grösse des Ortsteils besteht für Biembach keine Erschliessungsberechtigung seitens des Kantons.
- Schafhausen ist mit dem Regio Hasle-Rüegsau - Konolfingen - Thun stündlich bedient.
- Eine Verlängerung der Buslinie 465 erfordert auf jeden Fall ein zusätzliches Fahrzeug.

Erwägungen zum Angebot

Der Ausbau zum integralen 15-Min.-Takt fügt sich in die Absicht ein, in Burgdorf schrittweise den 15-Min.-Takt einzuführen. Bei der Linie 461 ist dies bereits realisiert, bei der Linie 462 sind die Voraussetzungen dazu derzeit nicht gegeben.

Anträge RVK 3

- **Aufnahme** der Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten zum 15-Min.-Takt auf dem Abschnitt Burgdorf Bhf - Spital ins **Grundangebot** (Angebotsstufe 4 bis Spital)
- **Integraler 30-Min.-Takt bis Hasle-Rüegsau;**
neu Angebotsstufe 3 bis Hasle-Rüegsau

4.6 Burgdorf Bhf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen Bhf**466****Merkmale Abschnitt Burgdorf Bhf - Ersigen**

- Angebotsstufe: Integraler 30-Min.-Takt, Abendangebot im 60-Min.-Takt
- Status Angebotsbeschluss

3**GA****Merkmale Abschnitt Ersigen - Koppigen**

- Angebotsstufe: Integraler 60-Min.-Takt bis 24 Uhr
- Status Angebotsbeschluss

2**GA****Merkmale Abschnitt Koppigen - Wynigen Bhf**

- Angebotsstufe: Integraler 60-Min.-Takt mit Lücke vormittags, bis 22 Uhr
- Status Angebotsbeschluss

1**GA****Erfolgskontrolle AGB**

- **Zielvorgabe Nachfrage erfüllt**
- **Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt**

Anliegen

- *Gemeinde Alchenstorf*
 - *Fahrplanlücke am Morgen und Abend schliessen*
- *Gemeinde Wynigen*
 - *Taktverdichtung der Buslinie nach Koppigen*
 - *Späterer Abendkurs*
- *BLS/RVK 3*
 - *Etappe 1 (2012):*
Integraler Stundentakt bis 24 Uhr bis Wynigen

Bemerkungen

- Linie 466 und Linie 467 ergeben auf dem Abschnitt Burgdorf Bhf - Kirchberg die Angebotsstufe 4 (15-Min.-Takt morgens, mittags, abends)
- Anliegen BLS/RVK 3: "Integraler 60-Min.-Takt bis Wynigen" bedeutet Sprung von Angebotsstufe 1 zu Angebotsstufe 2

Erwägungen zum Abschnitt Koppigen - Wynigen Bhf

Hinsichtlich der Taktlücke am Vormittag zwischen Koppigen und Wynigen lassen sich analoge Argumente anfügen wie bei den Ästen der Linie 465 nach Fraubrunnen und Lyssach: Sie schränken die Verfügbarkeit v. a. für den Fahrtzweck Einkaufsverkehr ein und sind auch deshalb störend, weil sie zu einem Bruch der Transportkette Bahn - Bus führen.

Dazu kommt, dass in der Taktlücke kein Fahrzeug eingespart werden kann, sondern allein eine Standzeit am Linienende entsteht.

Gegen eine Erhöhung spricht einzig der Sprung in der Angebotsstufe.

Ein Ausbau des Abendangebots zwischen Koppigen - Wynigen ist namentlich auch mit dem IR-Anschluss zu begründen. Allerdings verkehren die IR ab Zürich ab 22 Uhr um 30 Min. verschoben, so dass mit dem Grundtakt nur der IR von Bern abgenommen werden kann.

Anträge RVK 3

- *Integraler 60-Min.-Takt 6 - 20 Uhr zwischen Koppigen und Wynigen;*
neu Angebotsstufe 2
- *Integraler 60-Min.-Takt am Abend bis 24 Uhr*

4.7 Burgdorf Bhf - Kirchberg - Neuhof

467

Merkmale Linie 467

- Angebotsstufe: 30-Min.-Takt morgens, mittags, abends
- Status Angebotsbeschluss

1
GA

Erfolgskontrolle AGB

- **Zielvorgabe Nachfrage erfüllt**
- **Zielvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt**

Anliegen (gemäss Besprechung vom 5.7.2011)

- *Gemeinde Aefligen*
 - *Busverbindung Kirchberg Neuhof - Aefligen*
- *BLS/RVK 3*
 - *Etappe 2 (2014 - 2017):*
Integraler 30-Min.-Takt, Bedienung auch am Wochenende
- *Rückmeldungen zum Mitwirkungsbericht RGSK:*
Verlängerung bis Industrie Neuhof

Bemerkungen

- Anliegen BLS/RVK 3 "integraler 30-Min.-Takt" bedeutet Sprung von Angebotsstufe 1 zu Angebotsstufe 3

Erwägungen

Das derzeitige Konzept der Linie 467 mit Bedienung nur zu den Hauptverkehrszeiten morgens, mittags, abends muss in verschiedener Hinsicht als unbefriedigend eingestuft werden:

- Das ausgedehnte Arbeitsplatzgebiet "Neuhof" wird nur mit einer Haltestelle ganz im Süden erschlossen; zu den nördlich gelegenen Betrieben sind die Anmarschwege lang.
- Die Linie benutzt aus betrieblichen Gründen (Fahrzeit) die Route via Solothurnstrasse; das dichte Wohngebiet um die Neuhofstrasse wird somit nicht erschlossen.
- Der Fahrzeugumlauf ist aufgrund der Erfahrungen des Busunternehmens aber dennoch knapp und verspätungsanfällig
- Die Angebotslücken schränken die Verfügbarkeit deutlich ein.

Die Linie 467 muss neu konzipiert werden, und zwar mit folgenden Argumenten:

- Die neuen Arbeitsplatzgebiete, die bis zur Utzenstorfstrasse im Bau oder mindestens geplant sind, bedürfen einer Erschliessung.
- Die dichten Wohngebiete in der Neuhofstrasse, die weit bzw. mehr als 500 m vom Bahnhof entfernt liegen, sollten erschlossen werden.
- Zusammen mit der Erschliessung der Wohngebiete braucht es ein durchgehendes Angebot ohne Lücken.
- Mit der ohnehin notwendigen Verlängerung der Linie bedarf es eines 2. Fahrzeugs; dieses dient aber auch der betrieblichen Stabilität der Linie.

Denkbar ist ein Linienendpunkt im Bereich des Knotens Utzenstorfstrasse - Solothurnstrasse. Zu überprüfen ist aber auch, ob eine Verlängerung nach Aefligen Sinn macht.

Hinweis:

Beschrieb der neuen Linie in Kap. 6.1.

4.8 Burgdorf Bhf - Heimiswil - Kaltacker - Lueg

468

Merkmale Linie 468

- Angebotsstufe: Integraler 60-Min.-Takt, Angebot mit Taxi am Abend
- Status Angebotsbeschluss
- Fahrzeugbedarf: 1 Bus

1
GA

Erfolgskontrolle AGB

- **Zielvorgabe Nachfrage erfüllt**
- **Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt**

Anliegen

- *Gemeinde Heimiswil*
 - 30-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten Morgen, Mittag, Abend
 - Verlängerung der Buslinie bis Affoltern i.E.
- *BLS/RVK 3*
 - *Etappe 1 (2012):*
Zusätzlicher Abendkurs
 - *Etappe 2 (2014 - 2017):*
Abendangebot bis 24 Uhr
- *Rückmeldungen zum Mitwirkungsbericht RGSK: 30-Min.-Takt*

Bemerkungen

- Nachttaxi mit stündlichem Angebot, finanziert durch die Gemeinden Burgdorf und Heimiswil
- Anliegen BLS/RVK 3 "Abendangebot" bedeutet Sprung von Angebotsstufe 1 zu Angebotsstufe 2

Erwägungen zur Linienführung

Ein Augenschein zeigt, dass eine Erschliessung des Ortsteils Guetisberg nicht möglich ist: Die Strässchen sind zu eng, um mit dem Bus zu wenden.

Die Streckenlänge von Lueg bis Affoltern beträgt ca. 3.5 km, bis Affoltern-Weier ca. 5 km: Eine Verlängerung der Linie bis Affoltern i.E. lässt sich nicht innerhalb der Standzeit (11 Min. auf der Lueg) realisieren, es braucht dazu ein zusätzliches Fahrzeug.

Den sehr hohen Zusatzkosten steht nur ein kleines Nachfragepotenzial gegenüber, da keine Siedlungsgebiete neu erschlossen werden.

Erwägungen zum Angebot

Die Umstellung vom heutigen Abendangebot mit Taxi zu einem Linienbetrieb bedeutet einen Sprung der Betriebskosten und einen Sprung bei der Angebotsstufe - mit vergleichsweise kleinem (Zusatz-) Nutzen für die Fahrgäste.

Ebenso besteht seitens der Nachfrage nur wenig Anlass, das Angebot zum 30-Min.-Takt zu verdichten. Hier kommt dazu, dass das Verdichtungsangebot nur in sehr unwirtschaftlicher Weise realisiert werden könnte.

Anträge RVK 3

- **Verzicht** auf eine Verlängerung bis Affoltern
- **Verzicht** auf eine Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten
- **Verzicht** auf die Umwandlung des Abendangebots in einen Linienbetrieb

4.9 Bürgerbus Koppigen - Willadingen - Höchstetten - Hellsau

469

Merkmale

- Angebotsstufe: 60-Min.-Takt morgens, mittags, abends
- Status gemäss Angebotsbeschluss: Bürgerbus

1
GA

Erfolgskontrolle AGB

- Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

Anliegen

- *Gemeinde Hellsau*
 - *Aufnahme des Bürgerbusses in das definitive Angebot*
- *Gemeinde Höchstetten*
 - *Aufnahme des Bürgerbusses in das definitive Angebot*
 - *Betriebszeit Mo - Fr*
 - *Verbindung mit RVK 2 (Herzogenbuchsee - Kirchberg)*
- *Gemeinde Willadingen*
 - *Fahrplandichte ab Koppigen*

Hinweis:

Die Linie wurde vom Kanton mittlerweile in das Grundangebot aufgenommen.

4.10 Hasle-Rüegsau Bhf - Affoltern-Weier

471

Merkmale Linie 471

- Angebotsstufe: 60-Min.-Takt
- Status Angebotsbeschluss
- Fahrzeugbedarf: 1 Bus

1
GA

Erfolgskontrolle AGB

- **Zielvorgabe Nachfrage erfüllt**
- **Zielvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt**

Anliegen (gemäss Besprechung vom 5.7.2011)

- *Gemeinde*
- *BLS/RVK 3*
 - *Etappe 1 (2014 - 2017):*
2-Stunden-Takt am Abend
- *Rückmeldungen zum Mitwirkungsbericht RGSK: Massvoller Ausbau der Busverbindung*

Bemerkungen

- Anliegen BLS/RVK 3 "120-Min.-Takt am Abend" bedeutet Sprung von Angebotsstufe 1 zu Angebotsstufe 2

Erwägungen

Das Angebot im Stundentakt ist in einem Umlauf mit 1 Fahrzeug möglich; Verdichtung zum 30-Min.-Takt bedingt den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs. Die Zielwerte werden sowohl bei der Nachfrage als auch beim Kostendeckungsgrad erreicht.

Gleich wie bei der Linie 451 würde die Verdichtung zum 30-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten nicht nur eine Erhöhung der Angebotsstufe bedeuten, sondern auch zu einem höheren Betriebsmittelbedarf (2. Bus) führen.

Dazu kommt, dass die Voraussetzungen für optimale Anschlüsse Hasle-Rügsau fehlen. Auch vor diesem Hintergrund ist die Schaffung eines Abendangebots der zweckmässige nächste Schritt. Allerdings wird empfohlen, anstelle von nur 2 zusätzlichen Kurspaaren gleich den integralen Takt am Abend vorzusehen.

Antrag RVK 3

- Integraler 60-Min.-Takt bis 24 Uhr;
neu Angebotsstufe 2

4.11 Sumiswald-Grünen - Wasen i.E.

481

Merkmale Linie 481

- Angebotsstufe: 60-Min-Takt mit zusätzlichen Kursen in der Hauptverkehrszeit
- Status Angebotsbeschluss

2
GA

Erfolgskontrolle AGB

- Zielvorgabe **Nachfrage** erfüllt
- Zielvorgabe **Kostendeckungsgrad** erfüllt

Anliegen

- BLS/RVK 3
– Etappe 1 (2014 - 2017):
Integraler 60-Min.-Takt am Abend

Bemerkungen

- Anliegen BLS/RVK 3 "Integraler 60-Min.-Takt am Abend" **innerhalb** der Angebotsstufe **2** realisierbar

Erwägungen

Bei dieser Linie sind beide Zielwerte erreicht - eine gute Voraussetzung für einen nächsten Arbeitsschritt. Die Argumente für die Realisierung eines integralen 60-Min.-Takts sind gleich wie bei der Linie 271.

- gutes Tagesangebot mit 30-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten
- Sonntagsangebot

Antrag RVK 3

- Integraler 60-Min.-Takt am Abend bis 24 Uhr

4.12 Sumiswald-Grünen - Huttwil**483****Merkmale Linie 483**

- Angebotsstufe: 60-Min-Takt mit zusätzlichem Kurs in der Hauptverkehrszeit
- Status Angebotsbeschluss

2**GA****Erfolgskontrolle AGB**

- *Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt*
- *Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt*

Anliegen

- *BLS/RVK 3*
 - *Etappe 1 (2014 - 2017):*
Integraler 60-Min.-Takt am Abend

Bemerkungen

- Anliegen BLS/RVK 3 "Integraler 60-Min.-Takt am Abend" **innerhalb** der Angebotsstufe **2** realisierbar

Erwägungen

Die zu den Linien 271 und 481 gemachten Überlegungen gelten auch hier.

Antrag RVK 3

- *Integraler 60-Min.-Takt am Abend bis 24 Uhr*

5 Weitere Linien (ohne Handlungsbedarf bzw. Anliegen)

Vorbemerkungen

- Die im Folgenden aufgeführten Linien erfüllen mindestens die **Minimalvorgaben** bzgl. Nachfrage und Kostendeckungsgrad.
- Für die folgenden Linien besteht **kein Handlungsbedarf**.
- Für die folgenden Linien sind keine Anliegen eingegangen.

5.1 Escholzmatt - Wiggen - Schangnau - Kemmeriboden

251

Merkmale Linie 251

- Angebotsstufe:
- Status Angebotsbeschluss

1

GA

Erfolgskontrolle AGB

- Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

Antrag RVK 3

- Neu Angebotsstufe 2

Bemerkungen

Der Ausbau des Angebots auf den Fahrplan 2012 erfolgte auf Initiative des Kantons Luzern, die Planung wurde von beiden Kanton getragen und erfolgte einvernehmlich mit den Gemeinden und Transportunternehmen.

Mittlerweile entspricht das Angebot der Linie der Angebotsstufe 2 (Nachvollzug).

5.2 Langnau Bhf - Spital - Hasenknubel - Bhf - Hüselmatte

281

Merkmale Linie 281

- Angebotsstufe:
- Status Angebotsbeschluss

2

GA

Erfolgskontrolle AGB

- Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

5.3 Langnau Bhf - Gohl (Lüderenalp - Wasen i.E.)

285

Merkmale Linie 285

- Angebotsstufe:
- Status Angebotsbeschluss

1
GA

Erfolgskontrolle AGB

- Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt
- Zielvorgabe **Kostendeckungsgrad** erfüllt

5.4 Langnau Bhf - Frittenbach - Aeugstmatt

286

Merkmale Linie 286

- Angebotsstufe:
- Status Angebotsbeschluss

1
GA

Erfolgskontrolle AGB

- Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

5.5 Sumiswald-Grünen - Grünenmatt - Heimisbach, Thal

482

Merkmale Linie 482

- Angebotsstufe:
- Status Angebotsbeschluss

1
GA

Erfolgskontrolle AGB

- Zielvorgabe **Nachfrage** erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

5.6 Bätterkinden - Utzenstorf - Koppigen

884

Merkmale Linie 884

- Angebotsstufe:
- Status Angebotsbeschluss

1
GA

Erfolgskontrolle AGB

- Zielvorgabe **Nachfrage** erfüllt
- Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad erfüllt

Antrag RVK 3

Keine Vertiefung, da eine Ausschreibung der Linie auf den Dezember 2011 vorgesehen ist (zusammen mit den Linien 881 und 883).

5.7 Bellach - Zielebach

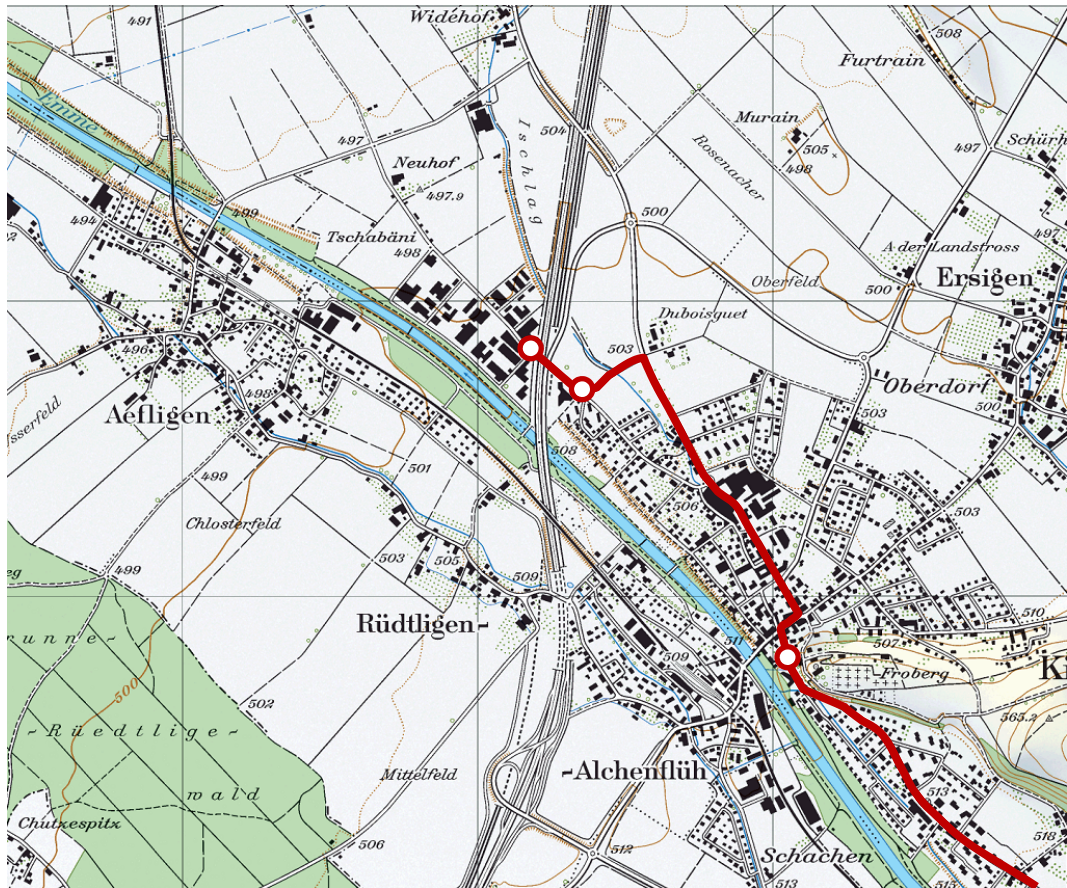
Bearbeitung durch Kanton **Solothurn**

6 Begehren nach neuen Busangeboten

6.1 Erschliessung Kirchberg Industrie Neuhof

Ist-Zustand (siehe Kap. 4.7)

Die Linie 467 verkehrt heute in den Hauptverkehrszeiten am Morgen, über Mittag und Abend bis Kirchberg und zwar bis zur Endhaltestelle Neuhof unmittelbar nördlich der Bahnunterführung.



Kirchberg Post - Industrie Neuhof 4' / 6' (1.6 km)

Abbildung 1:
Linie 467 Ist-Zustand 2011

Die Linie verdichtet heute die Linie 466 zwischen Burgdorf und Kirchberg Post zum 15-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten. Sie verkehrt dabei in Kirchberg auf der "schnellen" Route via Solothurnstrasse - Chleemattweg und erschliesst somit das dichte Wohngebiet entlang der Neuhofstrasse nicht. Die Haltestelle Neuhof befindet sich am südöstlichen Rand des Arbeitsplatzgebiets. Die Arbeitsplätze im nordwestlichen Teil sind kaum mehr erschlossen.

Das Angebot umfasst 14 Kurspaare und entspricht damit der Angebotsstufe 1. Sowohl hinsichtlich der Nachfrage als auch hinsichtlich Kostendeckungsgrad werden sogar die Zielwerte erfüllt.

Gemäss den Erfahrungen des Busunternehmens ist der Umlauf sehr knapp und verspätungsanfällig, vor allem deshalb, weil am Linienendpunkt keine Ausgleichszeit besteht.

Anforderungen an eine Neukonzeption

Im Hinblick auf eine Erweiterung des Angebots in räumlicher und zeitlicher Hinsicht lassen sich folgende Anforderungen formulieren:

- *Erschliessung des Wohngebiets in Kirchberg durch eine Route via Neuhofstrasse*
- *Erschliessung des gesamten Industrie- bzw. Arbeitsplatzgebiets zwischen Emme und Autobahn*
- *Konsequenter 30-Min.-Takt*
 - *für das Wohngebiet ganztags (6 - 20 Uhr)*
 - *für das Arbeitsplatzgebiet in den Hauptverkehrszeiten mindestens im bisherigen Umfang*
- *Stabiler Umlauf mit neu genügend Ausgleichszeiten am Linienende*

Vorschlag Linienführung

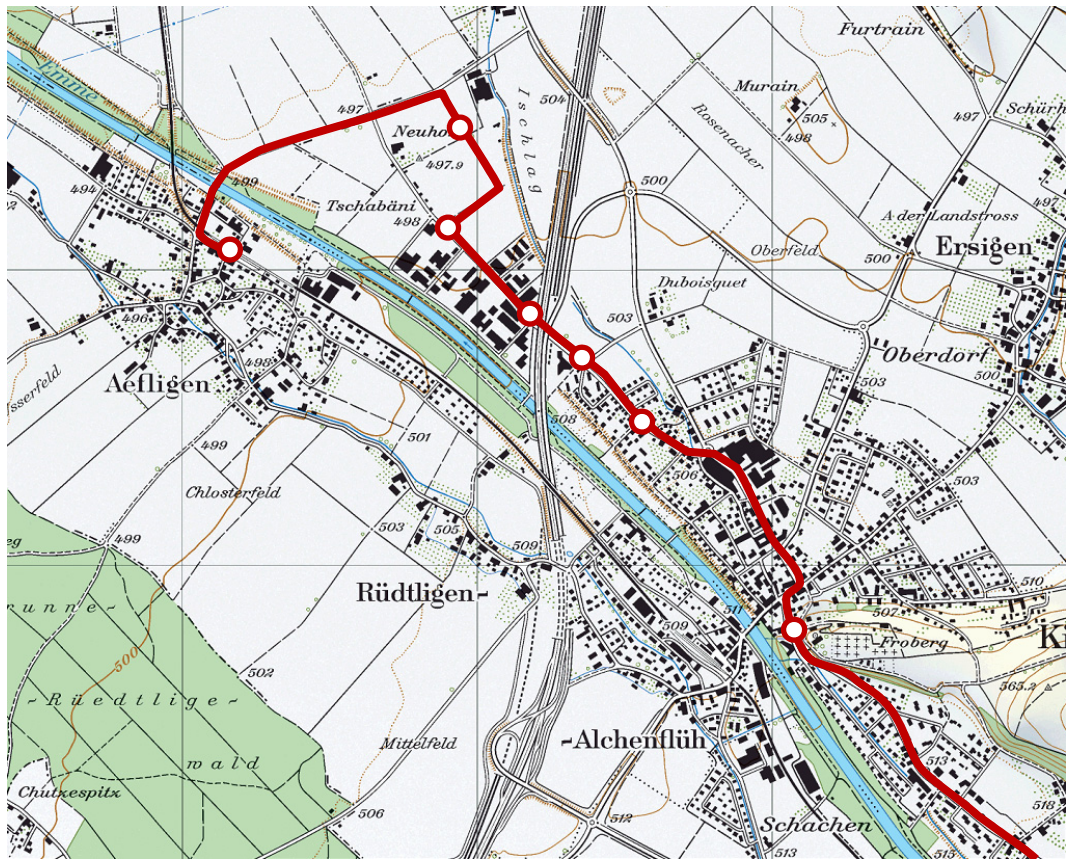
Die Verlängerung der Linie bedingt zwingend den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs. Geht man von einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 18 km/h aus, könnte die Linienverlängerung theoretisch bis zu 4.5 km betragen.

Da einerseits künftig die etwas langsamere Route via Neuhofstrasse benutzt und zudem neu eine gewisse Wende- bzw. Ausgleichszeit am Linienende angestrebt wird, reduziert sich der obige Wert.

Dennoch stellt sich die Frage, wie das zusätzliche Fahrzeug möglichst effizient eingesetzt werden könnte.

Mit dem Einbezug von Aefligen bzw. dem Anschluss an die Verdichtungszüge steht folgendes Konzept im Vordergrund:

- *Linie Burgdorf Bhf - Kirchberg Post - Industrie Neuhof - Aefligen Bhf*
- *Route in Kirchberg via Neuhofstrasse - Industrie Neuhof - Utzenstorferstrasse*
- *Streckenlänge Kirchberg Post - Aefligen Bhf: 3.6 km (12 Min.)*



Kirchberg Post - Industrie Ost - Aefligen Bf: 3.6 km

Abbildung 2:
Vorschlag Linienführung

Bemerkung:

Die genauen Haltestellenstandorte müssen bei der Umsetzung festgelegt werden.

Haltestellenbedienung

Die Verdichtung der Linie 467 zum integralen 30-Min.-Takt kommt vor allem der Gemeinde Kirchberg zugute.

In Burgdorf ist der Nutzen durch den integralen 15-Min.-Takt mit den Linien 466 und 467 als geringer einzustufen, zumal die Linien Richtung Bahnhof einen vergleichsweise grossen Umweg zurücklegen.

Die Stadt Burgdorf hat in Vorgesprächen Vorbehalte gegenüber einer Verdichtung angebracht, bzw. die Bedienung der Haltestelle auf Burgdorfer Boden zur Diskussion gestellt.

Ein Eilkurskonzept für die Linie 467 könnte sich auch aus einem anderen Gesichtspunkt aufdrängen: Die Linie stellt einerseits mit der Verlängerung nach Aefligen Anschlüsse an die Bahn her. Andererseits weist die Linie bereits heute gemäss den Erfahrungen des Busunternehmens eine knappe Fahrzeit auf - und entsprechend müsste die Fahrzeit um 2 Min. verlängert werden.

Fahrplanraster

Zwischen Burgdorf und Kirchberg wird die Linie als Eilkurs geführt, wobei auf Burgdorfer Boden höchstens die Haltestelle Eyfeldweg bedient wird. Mit der Verlängerung der Fahrzeit um 1 Min. wird zusätzlich der angespannten betrieblichen Situation Rechnung getragen.

Burgdorf Bhf	ab	↓	00	30	↑	28	58
Kirchberg Post	ab		07	37		16	46
Industrie Neuhof	ab		14	44		11	41
Aefligen Bhf	an		19	49		04	34
<hr/>							
nach Burgdorf	ab	↓	(39)	54		02	(17)
nach Solothurn	ab	↓	(39)	(02)		(54)	(18)

Merkmale

- + Neuerschliessung des Wohngebiets an der Neuhofstrasse, mit Direktverbindung nach Burgdorf
- + Gesamthafte Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Neuhof
- + Anschluss in den Spitzenzeiten in Aefligen an die Zusatzzüge von/nach Burgdorf und auch von/nach Solothurn (allerdings mit langen Übergangszeiten)

Bemerkungen:

- Die Standzeit in Aefligen beträgt 15 Min. Sie könnte jeweils durch ein zusätzliches Kurspaar zwischen Aefligen und der Industrie Neuhof ausgenützt werden, das als "Shuttle" auch andere Züge am Morgen optimal abnimmt (bzw. am Abend optimale Anschlüsse bietet).
- In den Nebenverkehrszeiten verkehren die Kurse evtl. nur bis zum Saalbau. Hier braucht es eine Wendemöglichkeit - sonst müssten die Busse eine Schlaufe via Solothurnerstrasse fahren.

Anträge RVK 3

- *Linie Burgdorf - Kirchberg - Aefligen, in Burgdorf als Eilkurs ausgelegt*
- *Integraler 30-Min.-Takt bis zur Haltestelle Kirchberg Saalbau/Aldi*
 - von ca. 6 - 20 Uhr montags - freitags
 - etwas kürzere Betriebszeit samstags
- **Verlängerung** der Linie in den Hauptverkehrszeiten bis Aefligen im 30-Min.-Takt; **Angebotsstufe 1**

Die Betriebszeiten sind aufgrund der Bedürfnisse der Arbeitszeiten der Betriebe noch genau festzulegen.

Eine Verlängerung der Linie über die Haltestelle Saalbau (zur Erschliessung des Aldi) erfordert ohnehin ein zweites Fahrzeug. Die entsprechenden Entscheide müssen noch durch die Gemeinde und die Bauherrschaft erfolgen.

6.2 Neu (Burgdorf Bhf -) Lyssach - Hindelbank - Krauchthal

Anliegen (gemäss Besprechung vom 5.7.2011)

- Gemeinde Krauchthal
 - Zusätzliche Busverbindung nach Hindelbank - Lyssach (- Burgdorf):
Zusätzliche Kurse in den Spitzenzeiten nach Krauchthal

Erwägungen

- Standzeit der Linie 465 in Lyssach: 17 Min. reichen nicht, um bis Krauchthal zu fahren
- Problematik des Parallelverkehrs zwischen Lyssach und Hindelbank bei einer Linienverlängerung

Anträge RVK 3

- **Verzicht** auf eine Planung einer neuen Verbindung
- Gezielter Ausbau der bestehenden Linie 451 (siehe Kap. 4.3)

6.3 Neu Huttwil Bhf - Häusermoos - Schmidigen - Wynigen

Anliegen (gemäss Besprechung vom 5.7.2011)

- Gemeinde Dürrenroth
 - Raschere Verbindung nach Bern, z. B. via Wynigen

Erwägungen

Verbindung Huttwil - Wynigen mit der Bahn:

S7	Huttwil	ab	↓	'46	↑	'10
	Langenthal	an		'08		'50
R	Langenthal	ab	↓	'18	↑	'39
	Wynigen	an		'31		'27
Reisezeit				45'		43'

Bemerkung:

2. Verbindung Huttwil - Wynigen mit 2x Umsteigen und längerer Reisezeit;
Ankunft in Wynigen nur 5 Min. früher.

Verbindung auf der Strasse / mit dem Bus

- Route via Häusermoos
- Entfernung gemäss Via Michelin 19 km
- Fahrzeit PW 24 Min.
- Fahrzeit Bus bei Beförderungsgeschwindigkeit von ca. 35 km/h **33 Min.**

Antrag RVK 3

- Aufgrund des geringen Potenzials, der hohen Kosten und der Konkurrenzierung der Bahn:
Verzicht auf eine neue Linie

Hinweis:

Siehe auch Protokoll der Besprechung vom 14. September 2011 in Wynigen

Perspektiven

Die Diskussion betr. einer neuen Linie kann wieder aufgenommen werden, wenn Wynigen durch den Fernverkehr halbstündlich bedient wird.

6.4 (Burgdorf Bhf -) Heimiswil / Busswil

Anliegen (gemäss Besprechung vom 5.7.2011)

- *Gemeinde Heimiswil*
 - *Erschliessung des Weilers Busswil mit Rufbus oder Erweiterung des Ortsbusses über Lochbach*

Erwägungen

Analog zum Ortsteil Biembach (Gemeinde Hasle) fehlt aufgrund der Grösse des Weilers die Erschliessungsberechtigung.

7 Erste Ansätze für die Bedienung von Ausflugsgebieten

Ausgangslage

Im Gebiet der RVK 3 befinden sich einige Ausflugsgebiete und Passübergänge, die sich ideal für Wanderungen eignen. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gestaltet sich sehr unterschiedlich, auch deshalb, weil solche touristischen Angebote nicht unter die Angebotsverordnung fallen bzw. nicht abgeltungsberechtigt sind.

So wird das Gebiet "Lueg" stündlich während der ganzen Woche erschlossen, die Ausflugsgebiete Lüderenalp mit 4, die Ausflugsgebiete "Chuderhüsi" und "Mettlenalp" hingegen nur mit 2 Kurspaaren an Sonntagen während des Sommerhalbjahres. Das Gebiet Moosegg wird am Wochenende mit 2 Kurspaaren bedient, unter der Woche auch in der Sommersaison.

Die Erschliessung von Ausflugsgebieten bewegt sich im Spannungsfeld von 2 gegensätzlichen Anforderungen:

- Dem Wunsch nach einer gewissen Verfügbarkeit (bzw. Wahlmöglichkeit) für den Fahrgast, sowohl bei der Hin- als auch bei der Rückreise.
- Dem Zwang von minimalem Aufwand bzw. möglichst hoher Kostendeckung dieses "Sonderangebots".

Vorschlag für ein Grundkonzept

Vor dem Hintergrund der oben erwähnten Sachverhalte wird folgendes Grobkonzept zur Diskussion gestellt:

- *Angebot für das Sommerhalbjahr (Mai - Oktober), an Sonn- und Feiertagen*
- *2 Hinfahrmöglichkeiten, mit Ankunft je vor 10 und vor 12 Uhr*
- *2 Rückfahrgelegenheiten, mit Abfahrt um ca. 15 Uhr und ca. 17 Uhr*
- *Minimaler Betriebsaufwand durch*
 - *Ausnützung von Standzeiten*
 - *optimale Umläufe*
 - *ev. fahrplanmässige Kurse nur in der jeweiligen "Haupt-Nachfragerichtung"*

Als Beispiel kann dazu das Angebot der Linie 285 dienen, die an Sonntagen mit 4 Kurspaaren zwischen Langnau und Wasen verkehrt und so das Ausflugsgebiet Lüderenalp von beiden Seiten schliesst

Die Arbeiten für die Bedienung von Ausflugszielen sollen im 2012 in einem separaten Konzept vertieft werden. Die Kommission öV wird im 2012 prüfen, einen entsprechenden Auftrag zu vergeben.

Glossar

- AGB Angebotsbeschluss
- GA Grundangebot
- VB Versuchsbetrieb
- HVZ Hauptverkehrszeiten morgens und abends
- NVZ Nebenverkehrszeiten

Beilagen

1. Übersicht Angebot 2011 und Anträge der RVK 3 für das Angebotskonzept 2104 - 2017

Kursbuchnummer	Linienbezeichnung	Kursanzahl	Angebot 2011				Angebotsstufe	Vorgaben				Aufnahme	Anträge Angebot 2014 - 2017				Angebotsstufe neu
			Mo-Fr		So	Abend		Zielvorgabe Nachfrage erfüllt	Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt	Zielvorgabe Kostend.-grad erfüllt	Minimalvorgabe Kostend.-grad erfüllt		Mo-Fr	So	Abend		
			HVZ	NVZ												HVZ	
30.271	[Langnau Bhf -] Signau - Eggwil - Röthenbach	24	30	60	120	(2)	2	ja	ja	nein	ja					60	
30.281	Langnau Bhf - Spital - Hasenkubel - Bhf - Hüselmatt	26	15	15			2	nein	ja	nein	ja						
30.284	[Ramsei -] Langnau Bhf - Bärau - Trub - Fankhaus (- Mettl.)						3	nein	ja	nein	ja						
	Abschnitt Langnau - Ramsei	15	60	60	60		1									60	2
	Abschnitt Bärau - Trub	27/28	30	60	60*	(2)/N-Taxi	2									60	
	Abschnitt Trub - Fankhaus	13	60	60*	60*	(1)/N-Taxi	1									60	
30.285	Langnau Bhf - Bärau - Gohl (- Lüderenalp - Wasen i.E.)	ca. 10	ca. 60	-	(4)**		1	nein	ja	ja	ja						
30.286	Langnau Bhf - Frittenbach - Aeugstmatt	6	ca. 60	-			1	nein	ja	nein	ja						
30.451	Hindelbank - Krauchthal - Bolligen	16	60	60	(7)		1	ja	ja	nein	ja		30			60	2
	Abschnitt Krauchthal - Bolligen	15															
30.461	Burgdorf Bhf - Oberstadt - Steinhof - Bhf		15	15	60	60	4	nein	nein	nein	ja					keine Verd.	
30.462	Bernstrasse - Burgdorf Bhf - Geissrüti (Versuch)		30	30			3	nein	nein	nein	nein	Verl. VB				kein Ang.	
30.463	Gyrtschachen - Burgdorf Bhf - Meiefeld		15	30	60	60	4	nein	nein	ja	ja			keine Verd.		keine Verd.	
30.465	Burgdorf - Lyssach - Fraubrunnen	10	60	-			1	nein	ja	nein	ja			60		60	2
30.465	Burgdorf - Tschamerie - Hasle-Rüegsau	29	30	30	60		3	nein	ja	nein	ja						
	Abschnitt Bahnhof - Spital		15	30			4					GA	15				
	Abschnitt Tschamerie - Hasle-Rüegsau	20	30	-			2							30			3
30.465	Burgdorf - Lyssach, Kernenriedstrasse		15	15			2/4	nein	nein	nein	ja	Kein GA				keine Verd.	
	Abschnitt Kernenriedstrasse - Lyssach Bhf (Versuch)	10	60	-			1					GA		60		kein Ang.	
30.466	Burgdorf - Kirchberg - Ersigen - Koppigen - Wynigen	33	30	30	60	60	3	ja	ja	nein	ja						
	Abschnitt Ersigen - Koppigen	19	60	60	60	60	2										
	Abschnitt Koppigen - Wynigen	14	60	60*	60*	(2)	1							60		60	2
30.467	Burgdorf - Kirchberg - Neuhof	14	30	-			1	ja	ja	ja	ja			30	60		
	Abschnitt Neuhof - Aeßligen												30				1
30.468	Burgdorf - Heimiswil - Lueg	15	60	60	60	Taxi	1	ja	ja	nein	ja		keine Verd.			kein Ang.	
30.471	Hasle-Rüegsau - Affoltern-Weier	14/15	60	60	60		1	ja	ja	ja	ja					60	2
30.472	Lützelfüh/Moosegg - Ami (- Biglen)	9/9	ca. 60	-	ca. 60*		1	nein	nein	nein	nein						
	Abschnitt Obergoldbach - Biglen	10/10	ca. 60	-	ca. 60*		1										
30.481	Sumiswald-Grünen - Wasen i.E.	19	30	60	60	(2)	2	ja	ja	ja	ja					60	
30.482	Sumiswald - Grünenmatt - Heimisbach, Thal	7/8	ca. 60	-			1	ja	ja	nein	ja						
30.483	Sumiswald-Grünen - Affoltern-W. - Huttwil	19/18	30	60	60	(3)	2	nein	ja	nein	ja					60	
30.881	Bätterkinden - Kräälligen	9	ca. 60	-			1	nein	ja	nein	nein						
30.882	Bätterkinden - Oberramsen - Messen	13/12	ca. 60	-			1	ja	ja	nein	nein						
30.883	Bätterkinden - Limpach - Messen	9	ca. 60	-			1	nein	ja	nein	nein						
30.884	Bätterkinden - Utzenstorf - Koppigen	8	ca. 60	-			1	ja	ja	nein	ja						
40.054	Herzogenbuchsee - Wynigen						2	nein	nein	nein	ja						
60.251	Escholzmatt - Wiggen - Kemmeriboden						1	nein	ja	nein	ja						2
302/460	Bern - Langnau - Trubschachen (-Luzern)						3	ja	ja	nein	ja						
	Abschnitt Bern - Langnau (S2)		30	30	30	60	3									30	
	Abschnitt Langnau - Trubschachen (S6)		60	60	60	60	2									60	
304.1	Burgdorf - Wiler (-Solothurm)		ca. 20	30	30	60	4	nein	nein	nein	nein					30 RZ/RE	
304.2	(Bern -) Burgdorf - Ramsei - Langnau / Sumiswald-Gr. (S4/44)						4	ja	ja	ja	ja						
	Abschnitt Ramsei - Sumiswald-Gr. (S44/S)		30	30	30	(30)	3									30	
340	Thun - Burgdorf (RE/RZ)		30	30	30	60	4	nein	ja	nein	ja			60 RZ	60 RZ	60 RE	

* mit Lücken
 ** nur Sommersaison
 () Kurspaare/nur teilweise

Anträge zur Umsetzung 2014 - 2017
 Begehren AK 2010 - 2013
 Neues Angebot / neue Angebotsstufe
 Kein Ausbau

Eingaben zu Beginn der Planung regionales Angebotskonzept 2014 - 2017

Gemeinde/Organisation/ Person	Anliegen	Antwort Kommission öV, Region Emmental
Aefligen	Keine Verschlechterung des bestehenden Angebots!	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Aefligen	Erweiterung Moonliner-Angebot	Das Moonliner-Angebot liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Region Emmental und des Kantons. Für Anliegen an das Nachtangebot ist die Nachtliniengesellschaft AG in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden verantwortlich.
Aefligen	Busverbindung Kirchberg-Industrie - Aefligen	Siehe Schlussbericht Kapitel 6.1.
Alchenstorf	Fahrplandichte am Morgen und Abend	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.6.
Bätterkinden	Zug: Häufige Fahrzeiten am Morgen	Ist aus sich der Region Emmental zurzeit gegeben - mit dem 15-Minuten-Takt in den HVZ am Morgen. Soll so beibehalten werden, ab Dez. 2013 zusätzlich auch in Richtung Solothurn.
Burgdorf	mindestens Beibehaltung der Betriebszeiten Angebotsbeschluss 2009-2013	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Burgdorf	Weiterer kontinuierlicher Ausbau des 15-Minuten-Taktes auf allen Linien	Das Buskonzept BLS Emmental sieht einen Ausbau grundsätzlich vor. Auf einigen Linien konnte auf dieses Anliegen eingegangen werden. Bei anderen Linien hat die Region Emmental die Haltung, den Ausbau vorderhand zu sistieren.
Burgdorf	Gegebenfalls Überführung der Versuchsbetriebe Linie 462 und 465 (Spitalkurse) in Grundangebot	Siehe Schlussbericht Kapitel 3.2 respektive 4.5.
Burgdorf	Ausbau Abendangebot	Ein Ausbau des Abendangebots würde betrieblich ein zweites Fahrzeug bedingen und somit finanzielle Auswirkungen nach sich ziehen. Deshalb soll vorderhand auf einen Ausbau verzichtet werden.
Dürrenroth	Fahrplan auf Schulzeiten anpassen	Sofern möglich, wird auf die Bedürfnisse der Schule Rücksicht genommen. Bei konkreten Anliegen soll mit der Region Emmental und der zuständigen Transportunternehmung Kontakt aufnehmen, damit bilateral mögliche Lösungen gesucht werden können. Es sei jedoch erwähnt, dass ein grosses Gewicht auf den systematischen und integralen Fahrplan gelegt wird.
Dürrenroth	Fahrplanverdichtung mittags und früher Abend	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.12.
Dürrenroth	Raschere Verbindung nach Bern, z.B. via Wynigen: Bus morgens und abends von Huttwil-Häusermoos-Schmidigen-Kappelen nach Wynigen!	Siehe Schlussbericht Kapitel 6.3.
Eggiwil	1. Priorität: Mindestens die Beibehaltung des heute gut ausgebauten Angebotes mit den aktuellen Fahrzeiten und Kurspaaren.	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.

Eingaben zu Beginn der Planung regionales Angebotskonzept 2014 - 2017

Gemeinde/Organisation/ Person	Anliegen	Antwort Kommission öV, Region Emmental
Eggiwil	2. Priorität: Prüfen, dass ohne Abstriche am bestehenden Kursangebot/Dichte eine Verbindung "eingebaut" werden kann, welche am Sonntag im Eggwil Dorf um 15.53 Uhr in Richtung Signau abfährt (dh. entsprechende Verbindung von Bhf Signau-Röthenbach und Röthenbach-Bhf Signau). Ev. nur im Sommer-Herbst, besser aber Ganzjahresbetrieb (viele Wanderer). Wenn nicht möglich, alles so sein lassen, wie es funktioniert.	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.1.
Ersigen	Aktuelles Angebot beibehalten, nicht kürzen.	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Hasle b.B.	Biembach, Schafhausen besser erschliessen vor allem zu den Pendlerzeiten. Ab Hasle ist i.O.	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.5.
Heimiswil	Erhalt des Stundentaktes	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Heimiswil	Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten.	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.8.
Heimiswil	Anpassung der Fahrplanzeiten an die Blockzeiten der umliegenden Schulen (vorab Burgdorf)	Sofern möglich, wird auf die Bedürfnisse der Schule Rücksicht genommen. Bei konkreten Anliegen mit der Region Emmental und der zuständigen Transportunternehmung Kontakt aufnehmen, damit bilateral mögliche Lösungen gesucht werden können. Es sei jedoch erwähnt, dass ein grosses Gewicht auf den systematischen und integralen Fahrplan gelegt wird.
Heimiswil	Bessere Abstimmung der Anschlusszeiten in Burgdorf auf die Abfahrtszeiten der Eisenbahn; gute Anschlüsse Hin- und zurück von Burgdorf nach Langnau, Bern, Langenthal, Solothurn	Das aktuelle System mit den Anschlüssen an die verschiedenen Buslinien hat sich grundsätzlich bewährt und soll deshalb auch beibehalten werden. Dass bei einem Stundentakt nicht alle Anschlussbedürfnisse gleichmässig erfüllt werden können, ist leider eine Tatsache.
Heimiswil	Ersatz des Nachttaxiangebotes bis 22 Uhr durch Busbetrieb im ordentlichen Fahrplan	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.8.
Heimiswil	Alle Viertel sind auch tagsüber mit ÖV erreichbar, auch Busswil (Rufbus, Verbindung mit Ortsbus Oberburg/Burgdorf)	Siehe Schlussbericht Kapitel 6.4.
Heimiswil	Ausbau des Busliniennetzes durch: durchgehende Buslinie über die Lueg bis Affoltern i.E	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.8. Soll zudem in einem Konzept für touristische Linien separat angeschaut werden.
Heimiswil	Ergänzende Halteorte Kaltacker - Gutisberg - Hub	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.8.
Heimiswil	Es wäre sinnvoll, wenn Heimiswil noch in der gleichen Zone wäre wie Burgdorf und man nicht für die kurze Strecke 1 Zone mehr lösen müsste.	Tariffragen sind nicht Inhalt des regionalen Angebotskonzepts und liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Region Emmental.

Eingaben zu Beginn der Planung regionales Angebotskonzept 2014 - 2017

Gemeinde/Organisation/ Person	Anliegen	Antwort Kommission öV, Region Emmental
Heimiswil	Die Haltestelle Lueg soll in der gleichen Zone aufgenommen werden wie Heimiswil, damit nicht eine zusätzliche Zone gelöst werden muss.	Tariffragen sind nicht Inhalt des regionalen Angebotskonzepts und liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Region Emmental.
Heimiswil	Kleinere Busse kämen den Strassenverhältnissen der Gemeinde Heimiswil zu Gute	Die Wahl der Busse liegt in der Kompetenz der zuständigen Transportunternehmung.
Heimiswil	Bessere und schönere Bushaltestellen in Heimiswil	Liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde (gem. Richtlinien Regierungsrat 1942)
Heimiswil	Veloparkplätze	Liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Wird zudem im Rahmen der Erarbeitung des RGSK behandelt.
Heimiswil	Buswendeplatz am oberen Ende des Dorfes Heimiswil oder noch besser erst im Kaltacker.	Liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.
Hellsau	3-jähriger Versuchsbetrieb Bürgerbus Hellsau - Höchstetten - Willadingen - Koppigen in definitiven Betrieben aufnehmen.	Wurde vom Kanton unterdessen bereits ins Grundangebot aufgenommen.
Hindelbank	Richtung Bern + Burgdorf: Kapazitätserweiterung während den Stosszeiten	Ist Sache der BLS AG. Ab Dez. 2013 ist auf der S44 der Einsatz von 4-teiligen NINA (statt 3-teilig) vorgesehen (+ 100 Plätze pro Zug).
Hindelbank	Fahrplanverdichtung des Busbetriebes in Richtung Krauchthal	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.3.
Hindelbank	Busbetrieb Richtung Jegenstorf	Ein entsprechender Versuchsbetrieb musste leider mangels Nachfrage eingestellt werden.
Höchstetten	Verbindung RVK 3 über die Zürich-Bernstrasse mit RVK 2 (Herzogenbuchsee-Kirchberg).	Eine solche Verbindung steht zurzeit nicht zur Debatte.
Höchstetten	Bürgerbus Hellsau - Höchstetten - Willadingen - Koppigen soll nach 3-jährigem Versuchsbetrieb definitiv aufgenommen werden.	Wurde vom Kanton unterdessen bereits ins Grundangebot aufgenommen.
Kernenried	Verdichtung des Fahrplans auf durchgehenden Studentakt	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.4.
Koppigen	Fahrplandichte (Mo - Fr + Abend + Wochenende)	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.6.
Krauchthal BE	Minimalziel: Beibehalten des heutigen öV-Angebots in Krauchthal, Hub und Hettiswil	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Krauchthal BE	Zusätzliche Busverbindung: Krauchthal - Hindelbank - Lyssach - (Burgdorf).Dadurch könnten, insbesondere in Stosszeiten, zusätzliche Kurse nach Krauchthal angeboten werden.	Siehe Schlussbericht Kapitel 6.2
Krauchthal BE	An Wochenenden, insbesondere an Sonntagen, sollte die Fahrplandichte erhöht werden.	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.3.

Eingaben zu Beginn der Planung regionales Angebotskonzept 2014 - 2017

Gemeinde/Organisation/ Person	Anliegen	Antwort Kommission öV, Region Emmental
Krauchthal BE	Am Abend, vor allem am Wochenende, sollten spätere Busverbindungen angeboten werden.	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.3.
Langnau	Spätverbindungen aus Richtung Zürich/Basel	Spätere Verbindungen stehen zurzeit nicht zur Debatte.
Lauperswil	Gratis Parkplätze bei öV-Haltestellen, insbesondere beim Bahnhof Emmenmatt	Liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde in Zusammenarbeit mit der Transportunternehmung.
Lützelflüh	Momentanen Stand beibehalten	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Lyssach	Linie 465: Angebot wie heute oder überprüfen in Grundangebot?	Siehe Schlussbericht Kapitel 3.4.
Niederösch	Aktuelles Angebot beibehalten, nicht kürzen.	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Oberburg	Beibehaltung Halbstundentakt (Bus + Zug)	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Oberburg	Erweiterung Abendangebot (Bus)	Auf einen Ausbau des Abendangebots soll aus finanziellen Überlegungen vorderhand verzichtet werden.
Oberburg	Erhalt Direktverbindung BLS nach Bern	Wird der Fall sein.
Oberburg	Ev. Einbezug Altersheim in Buslinie	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.5.
Oberösch	Aktuelles Angebot beibehalten, nicht kürzen	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Rüderswil	Sicherstellung der Anschlüsse in den Hauptbahnhöfen Burgdorf und Langnau Fahrplandichte (z.B. Halbstundentakt)	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Rüderswil	Erschliessung von Rüderswil, Ranflüh und Schwanden (Bus)	Betrieblich leider nicht möglich.
Röthenbach i.E.	Touristische Buslinie Richtung Schallenberg	Soll im Rahmen eines touristischen Buskonzepts angeschaut werden.
Röthenbach i.E.	Erschliessung Röthenbach-Oberei/Süderen (Erschliessung Emmental/Oberland!)	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.1.
Rüdtligen-Alchenflüh	ÖV optimal ausgebaut	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Rüdtligen-Alchenflüh	Wechsel Stationsbezeichnung Kirchberg-Alchenflüh in Alchenflüh-Kirchberg erstrebenswert, da auf Gemeindegebiet Rüdtligen-Alchenflüh.	Siehe Antwort des Bundesamtes für Verkehr Wurde schon oft diskutiert.

Eingaben zu Beginn der Planung regionales Angebotskonzept 2014 - 2017

Gemeinde/Organisation/ Person	Anliegen	Antwort Kommission öV, Region Emmental
Rüdtligen-Alchenflüh	Die Verbindung in die Shoppingmeile im 15 Minuten Takt ist in das Grundangebot des Kantons bei der nächsten Festlegung im Grossen Rat aufzunehmen. Der Vorschlag sollte durch die RVK unterstützt werden.	Siehe Schlussbericht Kapitel 3.4.
Rüegsau	Aufnahme Schüler-Buslinie Affoltern-Hasle-Rüegsau in Grundangebot ÖV	Dieser Kurs wird vom Kanton nicht finanziert. Siehe dazu das Protokoll vom Treffen im Frühling 2010.
Schangnau	Angebot mindestens aufrechterhalten	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Schangnau	Wochenverbindung nach Thun	Soll im Rahmen eines touristischen Buskonzepts angeschaut werden.
Signau	Das bestehende Fahrplanangebot (Bahn und Bus) muss unbedingt im heutigen Umfang und nach heutigem Fahrplan gehalten werden.	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Signau	Autokurs um 13.15 Uhr ab Schüpbach nach Langnau wäre für die Bevölkerung von Schüpbach sehr begrüssenswert.	Ist leider nicht möglich.
Trachselwald	Angebot erhalten.	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Trachselwald	Zug .48 von Sumiswald-Grünen auf den Bus Richtung Heimisbach abstimmen (Bus-Abfahrt .40)	Anschlusspriorität wird auf Züge von Burgdorf her kommend gesetzt.
Trub	Touristische Verbindung (Napf Ausdehnung Angebot am Wochenende und an Werktagen)	Soll im Rahmen eines touristischen Buskonzepts angeschaut werden.
Trub	Heutigen Standard sichern	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Trubschachen	Massive Reduktion der Barrierenschliesszeiten	Anliegen wird an die zuständige Transportunternehmung weitergeleitet.
Trubschachen	Bestehendes Angebot erhalten	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten.
Trubschachen	Verbesserte Infrastruktur Bahnhof (Perronverlängerung und -erhöhung)	Liegt in Zuständigkeit der Infrastruktur SBB.
Trubschachen	touristische Verbindung Mettlenalp/Napf: Ausdehnung Angebot an Wochenenden und Werktagen	Soll im Rahmen eines touristischen Buskonzepts angeschaut werden.
Trubschachen (Theo Rüegger)	Touristische Verbindung --> Angebotsausdehnung über das Wochenende und auch Werktagen	Soll im Rahmen eines touristischen Buskonzepts angeschaut werden.
Trubschachen (Theo Rüegger)	Infrastruktur Bahnhof Trubschachen hält mit den stark gestiegenen Frequenzen nicht mit. Bessere Einstiegsmöglichkeiten/Perronerhöhung dringend!	Liegt in Zuständigkeit der Infrastruktur SBB.

Eingaben zu Beginn der Planung regionales Angebotskonzept 2014 - 2017

Gemeinde/Organisation/ Person	Anliegen	Antwort Kommission öV, Region Emmental
Trubschachen (Theo Rüegger)	Lichtanlage (SBB) extrem lange Barrierenschliessungszeiten = Volkswirtschaftlicher Unsinn. Bahn und Bus behindern sich.	Liegt in Zuständigkeit der Infrastruktur SBB.
Trubschachen (Theo Rüegger)	Optimierung Infrastruktur für Bus und auch Bahnhof (verlegung Perronkante)	Liegt in Zuständigkeit der Infrastruktur SBB und allenfalls der Gemeinde (Grundeigentümer)
Wiler b.U.	letzter Zug ab Solothurn, Solothurn ab 00.19 sollte immer verkehren	Siehe Schlussbericht Kapitel 2.4.
Willadingen	Fahrplandichte ab Koppigen	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.6.
Wynigen	Die Gemeinde wünscht sich seit Jahren einen Halbstundentakt, mindestens während den Pendler- und Schülerverkehrszeiten. Das heisst insbesondere den Halt von sowieso bereits verkehrenden Interregiozügen. Auf der Strecke Bern-Olten sind dies folgende Verbindungen; um 06.00 Uhr (IR 2009), 07.00 Uhr (IR 2011), 08.00 Uhr (IR 2015), sowie um 16.00 Uhr (IR 2031), 17.00 Uhr (IR 2035), 18.00 Uhr (IR 2037) und 19.00 Uhr (IR 2039). Auf der Strecke Olten-Bern betrifft dies folgende Verbindungen; um 06.00 Uhr (IR 2006), 07.00 Uhr (IR 2008), 08.00 Uhr (IR 2010), sowie um 16.00 Uhr (IR 2028), 17.00 Uhr (IR 2030), 18.00 Uhr (IR 2031) und 19.00 Uhr (IR 2036). Dies nicht nur im Interesse unserer, sondern auch der umliegenden Gemeinden, die Wynigen entweder ab Bus oder ab Auto als Bahn-Ausgangsstation benutzen. Zusammen mit dieser Erweiterung könnte auch die Busverbindung nach Koppigen ergänzt werden.	Die Fernverkehrslinien liegen nicht in der Kompetenz der Region Emmental respektive des Kantons Bern. Die Region Emmental unterstützt aber das Anliegen der Gemeinde Wynigen klar. Siehe dazu auch Schlussbericht Kapitel 2.1.
Wynigen	Die Taktverdichtung der Buslinie nach Koppigen, welche im Massnahmenblatt ÖvV02betr. Busverkehr mittel-/langfristig des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) enthalten ist, sollte realisiert werden.	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.6.
Wynigen	Beim Bus nach Koppigen fährt der letzte Kurs bereits um 21.34 Uhr, es sollte Möglichkeit eines späteren Kurses geprüft werden.	Siehe Schlussbericht Kapitel 4.6.
Wynigen	Die Busverbindung von Herzogenbuchsee nach Wynigen sollte mit den Verbindungen erhalten bleiben.	Die Region Emmental will das aktuelle öV-Angebot mindestens beibehalten. Die Bearbeitung dieser Linie erfolgt durch die RVK 2.
Pro Bahn	Die Anschlüsse in Konolfingen Richtung LU sind schlicht und einfach schlecht. Es besteht dringend Handlungsbedarf. Z.B. Weiterzug des Voralpenexpress über die Entlebuchstrecke bis min. nach Bern mit guten Anschlussmöglichkeiten an allen Knotenpunkten	Anschlusspriorität in Konolfingen wird Richtung Bern gesetzt.

Zusammenstellung der Stellungnahmen zum Regionalen Angebotskonzept 2014 – 2017 Emmental

Eingegangene Stellungnahmen: 54

Davon: Gemeinden: 41 (40 RVK Emmental, 1 RK Bern-Mittelland)
Transportorganisationen: 2 (BLS AG & PostAuto)
Privatpersonen: 5
Sonstige Organisationen: 6 (VCS, GLP, Fussverkehr Bern, Frauennetz Burgdorf, IGöV Oberaargau & Hoppla SumisWase)

Anzahl Stellungnahmen pro Fragestellung

Frage	Zustimmung	Ablehnung	Keine Rückmeldung
Dokument allgemein	52	1	1
öV-Netz	51	2	1
Anträge zu einzelnen Linien	48	4	2

Nr. Einwender	Dokument allgemein	Stellungnahme
Übersicht	<p>Vorstellungen bestätigt: 51</p> <p>Gemeinden: 41 Transportorganisationen: 2 Privatpersonen: 4 Sonstige Organisationen: 5</p> <p>Ablehnung: 1</p> <p>Privatperson: 1</p> <p>Keine Rückmeldung: 1</p> <p>Sonstige Organisationen: 1 (Fussverkehr Bern)</p>	
101	<p>Vorstellungen bestätigt. Zu 6.3 Neu Huttwil-Häusernmoos-Schmidigen-Wynigen Die Aussagen mögen für Huttwil stimmen. Schon ab Dürrenroth verringern sich die Reisezeiten via Wynigen wesentlich. Es fehlt der Hinweis, dass über einen Versuch wieder diskutiert wird, wenn die Züge halbstündlich in Wynigen halten.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen und im Bericht entsprechend ergänzt, dass wieder über die Linie diskutiert wird, wenn Wynigen von den SBB im Halbstundentakt bedient werden sollte.</i></p>
102	<p>Vorstellungen bestätigt.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
103	<p>Vorstellungen bestätigt. Änderungen sind nachvollziehbar.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
104	<p>Vorstellungen bestätigt.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
105	<p>Vorstellungen bestätigt.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
106	<p>Vorstellungen bestätigt.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
107	<p>Vorstellungen bestätigt.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
108	<p>Vorstellungen bestätigt.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
109	<p>Vorstellungen bestätigt.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
110	<p>Vorstellungen bestätigt. Eines unserer Hauptanliegen, die bessere Busverbindung nach Krauchthal, und damit der bessere Anschluss unseres Ortsteils Obermoos, entspricht unseren Vorstellungen. Die Busverbindung ist für dorfinterne Erschliessung von grosser Bedeutung. Zusätzlich hat sie für unser Oberstufenzentrum grosse Bedeutung. Die Kapa-</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>

	zitätserweiterung in den Stosszeiten bei der S-Bahnlinie nach Bern bzw. Burgdorf entspricht ebenfalls unseren Vorstellungen. Die vorgesehenen Änderungen in anderen Gebieten des Emmentals tangieren unsere Bedürfnisse weniger.	
111	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
112	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
113	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
114	Vorstellungen bestätigt. Angebot erhalten	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
115	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
116	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
117	Vorstellungen bestätigt. Die Bereinigung der Schulstrukturen ist in Röthenbach vollzogen, das heisst, ab 2013/2014 besteht nur noch ein Schulhaus im Dorf. Die Schüler vom Bezirk Ober- und Süderen besuchen die Schule im Dorf. Wir wünschen nach wie vor einen durchgehenden Linienverkehr ab Röthenbach bis Süderen für ca. 3 Kurspaare.	<i>Die Standzeiten von Fahrzeug und Chauffeur in Röthenbach von 5 Minuten würden für eine Verlängerung nach Süderen nicht ausreichen. Eine Verlängerung einzelner Kurse würde somit den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges oder den teilweise Verlust von Anschlüssen in Signau auslösen.</i>
118	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
119	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
120	Vorstellungen nicht bestätigt. Fahrplan absolut ungenügend und Fehlplanung.	<i>Überprüfung im jährlichen Fahrplanverfahren möglich. (Siehe auch Ausführungen S. 6)</i>
121	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
122	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
123	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
124	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
125	Vorstellungen bestätigt. Wir beurteilen den Schlussbericht zum Regionalen Angebotskonzept 2014-2017 als klares und übersichtlich strukturiertes Dokument und bedanken uns für die angenehme Zusammenarbeit in der Begleitgruppe.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
126	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
127	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
128	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
129	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
130	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
131	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
132	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>

133	Vorstellungen bestätigt. S2 – Bern-Langnau-Trubschachen Wir unterstützen die Ausdehnung des 30-min. Taktes der S2 bis 24:00 Uhr ebenfalls.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
134	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
135	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
136	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
137	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
138	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
139	Vorstellungen bestätigt. Der Grundsatz, der Schliessung von Taktlücken zum integral durchgehenden Taktintervall höchste Priorität im ganzen Gebiet der RVK einzuräumen, ist für uns der richtige Ansatz und findet unsere Unterstützung. Ein Ausbau von Taktverdichtungen ist im Moment sekundär zu behandeln.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
140	Leider können wir aus mangelnder Einsicht zum vorliegenden öV-Angebotskonzept nicht im Detail Stellung nehmen. Bedauerlicherweise wurde die Hauptnutzergruppe des öV, die Fussgängerinnen und Fussgänger – Fussverkehr Bern, nicht in die Begleitgruppe eingeladen! Dies ist umso erstaunlicher da der Kanton, das AöV, wie auch die Firma Metron darüber informiert sind, dass Fussverkehr Bern seit einigen Jahren existiert.	<i>Wurde mit Fussverkehr Bern per Mail geklärt. FV Bern wird bei künftigen Planungen, je nach Bedarf, in den Prozess einbezogen.</i>
141	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
142	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
143	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
144	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
145	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
146	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
147	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
148	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
149	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
150	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
151	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
152	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
153	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
154	Vorstellungen bestätigt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>

Nr. Einwender	öV-Netz	Stellungnahme
Übersicht	<p>öV-Netz entspricht Erwartungen: 51</p> <p>Gemeinden: 40 Transportorganisationen: 2 Privatpersonen: 4 Sonstige Organisationen: 5</p> <p>Keine Rückmeldung: 1</p> <p>Sonstige Organisation: 1 (Fussverkehr Bern)</p> <p>Ablehnung: 2</p> <p>Gemeinde: 1 Privatperson: 1</p>	
101	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
102	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
103	Entspricht den Erwartungen. Änderungen sind nachvollziehbar.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
104	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
105	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
106	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
107	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
108	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
109	Entspricht teilweise den Erwartungen. Verbesserungen für die Haltestelle Schafhausen und ein Angebot für das Dorf Biembach wären wünschenswert.	<i>Wird zur Kenntnis genommen. Im Bericht wurde entsprechend erläutert, weshalb eine Verbesserung für die Haltestelle Schafhausen sowie den Ortsteil Biembach kaum möglich sind.</i>

110	Entspricht den Erwartungen. Das Netz an sich entspricht unseren Erwartungen und Bedürfnissen. Verbindungen nach Jegenstorf und in Richtung IKEA-Meile bzw. Kirchberg wären für uns wünschenswert.	<i>Wird zur Kenntnis genommen. Der Versuchsbetrieb nach Jegenstorf konnte mangels Nachfrage im 2010 leider nicht ins Grundangebot überführt werden. Eine neue Verbindung von Hindelbank in Richtung IKEA-Meile/Kirchberg ist aus Sicht der Kommission öV nicht opportun (Parallelverkehr zur Bahn, geringes Erschliessungspotenzial).</i>
111	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
112	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
113	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
114	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
115	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
116	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
117	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
118	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
119	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
120	Entspricht nicht den Erwartungen. In der Wochenzeitung vom 19.1.2012 wurde erwähnt, dass die Postautolinie Lützelflüh-Arni-Biglen zwar weder bei der Nachfrage noch bei der Kostendeckung das Minimalziel erreiche, dass aber insbesondere auch für die Schulkinder diese Linie sehr wichtig sei. Fakt ist aber, dass für die Oberstufenschüler, welche von Landiswil die Schule in Lützelflüh besuchen, der Fahrplan absolut nicht passt. - Am Morgen kommen die Schüler ca. 5 – 10 Minuten zu spät zum Unterricht - Am Mittag fährt das Postauto um 12.33 h (Schluss ist um 11.50 h) - und ab Landiswil ca. um 13.27 Uhr Richtung Lützelflüh, Ankunft 13.36 (Schulbeginn ist um 13.30 h!) - Am Nachmittag müssen sie mindestens eine Stunde warten. Schulschluss 16.05 h oder 16.55 h Das Postauto fährt um 15.59, 16.59, 17.59 und 18.59 h Sicher ist, dass diverse Schüler das Postauto vermehrt benutzen würden, wenn auch die Fahrzeiten besser angepasst würden. Und wir Eltern weniger Taxi spielen müssten.	<i>Überprüfung im jährlichen Fahrplanverfahren möglich. Die Auslegung einer Buslinie richtet sich in erster Linie auf den übergeordneten Verkehrsträger Bahn bzw. auf die Ausbildung von Transportketten. Dabei wird versucht, der "allgemeinen" Nachfrage, insbesondere auch dem Pendlerverkehr, Rechnung zu tragen. Grundsätzlich sollte versucht werden, eine Abstimmung der Schulzeiten mit dem Fahrplanraster zu erzielen. Anpassungen des Fahrplans sind möglich, soweit sie nicht wichtige Anschlüsse tangieren oder den Einsatz von zusätzlichen Betriebsmitteln erfordern. Die Abstimmung zwischen den verschiedenen Anliegen muss gemeinsam mit Gemeinde, Schule(n) und Transportunternehmen erfolgen. Es wird dabei auch eine gewisse Flexibilität der Schule erwartet, dass diese allenfalls bei den Schulzeiten auch dem öV-Angebot etwas entgegen kommt. Die Region Emmental wird den Kontakt mit den betroffenen Gemeinden suchen und bei Bedarf ein Treffen mit den Gemeinden, der Schule sowie der Postauto AG koordinieren.</i>
121	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>

122	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
123	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
124	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
125	Entspricht den Erwartungen. Wir sehen unsere Erwartungen als erfüllt an und bewerten das Angebotskonzept 2014 -2017 als gute Grundlage für die künftige Entwicklung in der Region Emmental.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
126	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
127	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
128	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
129	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
130	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
131	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
132	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
133	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
134	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
135	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
136	Entspricht nicht den Erwartungen. Ausbau / Erweiterung auf Stundentakt erwünscht. Der öffentliche Verkehr kommt erst richtig zum Tragen, wenn er auch wirklich die Bedürfnisse der Bevölkerung abdeckt.	<i>Wird zur Kenntnis genommen. Der Stundentakt ist im Bericht so vorgesehen.</i>
137	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
138	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
139	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
140	Keine Angaben.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
141	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
142	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
143	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
144	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
145	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
146	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
147	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>

148	Entspricht den Erwartungen. Sehr erfreut, dass der Bürgerbus ins Grundangebot aufgenommen wurde.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
149	Entspricht den Erwartungen. Erfreut wird zur Kenntnis genommen, dass der Verlängerung der Buslinie 467 in den Wydenhof, Kirchberg, bzw. nach Aefligen aufgrund der Ansiedlungen im Industriequartier Neuhoof der angemessene Stellenwert eingeräumt wird. Das formulierte Angebotskonzept erachten wir als zweckmässig.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
150	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
151	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
152	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
153	Entspricht den Erwartungen. Zur Angebotsplanung gehört auch die Kundenfreundlichkeit. So sollten die Busse am Bahnhof Burgdorf Rücksicht nehmen auf verspätete Züge, falls es sich nur um wenige Minuten handelt. Praktisch wären auch Ticketautomaten in den Fahrzeugen, dann würden die Chauffeure für das Einkassieren keine Zeit verlieren.	<i>Ein Abwarten der Zugsanschlüsse durch die Busse am Bahnhof Burgdorf ist nur in beschränktem Mass möglich, da sich daraus sonst Folgeverspätungen mit negativen Folgen auf nachfolgende Buskurse oder Anschlussknoten ergeben würden. Eine Optimierung des Billettverkaufs in den Bussen wird zurzeit geprüft.</i>
154	Entspricht den Erwartungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>

Nr. Einwender	Anträge zu einzelnen Linien	Stellungnahme
Übersicht	<p>Mit den formulierten Anträgen einverstanden: 48</p> <p>Gemeinden: 38 Transportorganisationen: 2 Privatpersonen: 3 Sonstige Organisationen: 5</p> <p>Keine Rückmeldung: 2</p> <p>Privatpersonen: 1 Sonstige Organisation: 1</p> <p>Ablehnung: 4</p> <p>Gemeinden: 3 (Wiler, Bätterkinden & Zauggenried) Privatpersonen: 1</p>	
101	<p>Mit den Anträgen einverstanden. Zu 4.12, Linie 482 Der Anschluss zwischen dem Linienbus 482 und der S-Bahn Luzern-Langenthal muss in beide Richtungen gewährleistet werden. Es sind Anpassungen notwendig.</p>	<p><i>Das Anliegen betrifft die Linie 483 Sumiswald-Gr. – Huttwil. Mit der heutigen Linienführung in Huttwil via Fiechtenquartier, reicht die Fahrzeit nicht aus, um einen gesicherten Anschluss in Huttwil von/nach Wolhusen – Luzern herstellen zu können. Eine Änderung der Linienführung wurde bisher durch die Gemeinde Huttwil und die RVK2 abgelehnt. Die Buskurse sind zudem in Sumiswald-Gr. an die Anschlüsse der S44 gebunden und können deshalb nicht verschoben werden. Eine Anschlussherstellung könnte allenfalls unter Inkaufnahme einer Änderung der Linienführung sowie mit Berücksichtigung des geplanten Strassen- und Bahnhofumbaus in Huttwil geprüft werden.</i></p> <p><i>Eine Anpassung kann somit vorerst nicht wie gewünscht vorgenommen werden. Die Busland AG hält das Anliegen jedoch pendent und wird aktiv, sobald sich wie oben beschrieben eine Änderung der Ausgangslage ergibt.</i></p>
102	Mit den Anträgen einverstanden.	Wird zur Kenntnis genommen.

103	<p>Mit den Anträgen einverstanden.</p> <p>Im Rahmen der bevorstehenden Ortsplanungsrevision soll ausgangs Dorf eine Wendemöglichkeit für den Bus erstellt werden. Sobald diese realisiert wäre, sollte der 5.28 Uhr Kurs ab Dorf bzw. der 19 Uhr Kurs bis ins Dorf verkehren (heute ab und bis Niederdorf).</p> <p>Der letzte Kurs verkehrt heute um 19.15 ab Bahnhof Burgdorf. Sofern Fahrgäste mitfahren, fährt er dann bis in den Kaltacker (an 19.31 Uhr). Das öV-Angebot könnte optimiert werden, indem Fahrgäste auf der Rückfahrt bis zur Haltestelle Burgdorf, Kornhaus, mitfahren könnten. Dies gäbe dem Bus für die Rückfahrt zum Depot keine zusätzliche Fahrzeit.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen. Sobald die Wendemöglichkeit realisiert wurde, kann mit der Kommission öV und der Busland AG Kontakt aufgenommen werden, um das Anliegen zu diskutieren.</i></p> <p><i>Eine Verlängerung der beiden Kurse sollte aus heutiger Sicht grundsätzlich möglich sein. Eine Öffnung der Leerfahrt am Abend Richtung Burgdorf dürfte jedoch schwierig sein, da je nach Bedarf der Kurs nicht immer am selben Ort wendet und dadurch kein verbindlicher Fahrplan publiziert werden kann.</i></p>
104	<p>Mit den Anträgen einverstanden.</p> <p>Der Gemeinderat Fraubrunnen beantragt für die Busverbindung Burgdorf-Fraubrunnen (Linie 465) die Einführung eines durchgehenden Stundentakt bis 24.00 Uhr wie es die RVK vorsieht. Eine optimale Verbindung nach Burgdorf entspricht der Bevölkerung von Fraubrunnen, für welche Burgdorf ein wichtiges Zentrum für Arbeit, Einkauf, ärztl. Versorgung, Sport resp. Freizeitmöglichkeiten allgemein etc. darstellt.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
105	<p>Mit den Anträgen einverstanden.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
106	<p>Mit den Anträgen einverstanden.</p> <p>Der Gemeinderat Lyssach wird mit den Betreibern der Shoppingmeile für die zusätzlichen öV-Punkte eine Vereinbarung abschliessen, dies als Ergänzung zu den bestehenden Infrastrukturverträgen. Die Übernahme der erwähnten Kurspaare in das Grundangebot wird durch die Betreiber der Meile gemäss den Verträgen weiter übernommen. Verpflichtung besteht gemäss Infrastrukturverträgen sowie den Baubewilligungen.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
107	<p>Mit den Anträgen einverstanden.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
108	<p>Mit den Anträgen einverstanden.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
109	<p>Mit den Anträgen einverstanden.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p>
110	<p>Mit den Anträgen einverstanden.</p> <p>Wir begrüssen den vorgesehenen Einsatz von 4-teiligen NINA (statt 3-teiligen) mit zusätzlichen 100 Plätzen pro Zug. Insbesondere in den Stosszeiten reicht das heutige Angebot nicht aus! Das Platzangebot ist in den Stosszeiten auch in den Zügen in Richtung Schönbühl und Zollikofen zu erweitern.</p> <p>Die Anträge der RVK 3 zur Linie 451 in Ziffer 4.3 begrüssen wir sehr (gemäss Ausführungen auf S. 26 ist damit ein Sprung von Angebotsstufe 1 auf Angebotsstufe 2 verbunden). Die Linie muss unbedingt die heute bestehende Lücke in der Erschliessung des Ortsteils Obermoos schliessen. Die Verdichtung soll auch dazu führen,</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Eine Verlängerung der S4-Züge via Schönbühl – Zollikofen ist im Moment nicht möglich, da einerseits kein weiteres Rollmaterial (Verstärkungsmodule) zur Verfügung steht und andererseits die Perrons auf dem Korridor S4 noch nicht überall die genügende Länge aufweisen.</i></p> <p><i>Der Kanton Bern als Besteller des öV-Angebots hält bei einer</i></p>

	dass die Züge nach Schönbühl bzw. Zollikofen erschlossen werden, was heute nicht der Fall ist. Der Fahrplan hat ebenfalls auf die Bedürfnisse des Oberstufenzentrums in Hindelbank Rücksicht zu nehmen. Den Verzicht auf eine neue Linie (Buslinie Burgdorf-Lyssach-Hindelbank-Krauchthal), wie in Ziff. 6.2 dargestellt, können wir nachvollziehen. Eine Erschliessung der IKEA-Meile wäre für uns jedoch interessant.	<i>Reisezeit bis 15 Minuten Stehplätze als zumutbar. Die Region Emmental unterstützt diese Haltung.</i>
111	Mit den Anträgen nicht einverstanden. Wir wünsche eine Überprüfung des Angebotes S44 von Wiler-Solothurn ebenfalls im 30-Minuten-Takt. Solothurn ist für unsere Bevölkerung enorm wichtig; nimmt es doch eine Zentrumsfunktion ein.	<i>Eine Verlängerung der S44-Züge nach Solothurn wurde mit den Kantonen Bern und Solothurn bereits eingehend diskutiert. Diese macht mit der heutigen Anschlusskonstellation im Knoten Solothurn keinen Sinn, da mit einer verlängerten Fahrlage keine oder nur ganz schlechte Anschlüsse vermittelt werden könnten. Die Verlängerung würde zudem einen zusätzlichen Fahrzeugbedarf auslösen.</i>
112	Mit den Anträgen einverstanden. Werktags fehlt am Morgen ein Frühkurs ab Fankhaus Richtung Langnau (ca. 6.00 Uhr), welcher für einen frühen auswärtigen Arbeits- oder Schulbeginn wichtig wäre.	<i>Im Rahmen des Offertverfahrens mit dem Kanton müsste eine Rückverlängerung des Kurses Trub ab 5.32 – Langnau an 6.03 geprüft bzw. diskutiert werden. Aus betrieblicher Sicht sollte dies möglich sein.</i>
113	Mit den Anträgen einverstanden. Der Gemeinderat Rüttligen-Alchenflüh wird mit den Betreibern der Shoppingmeile für die zusätzlichen öV-Punkte eine Vereinbarung abschliessen, dies als Ergänzung zu den bestehenden Infrastrukturverträgen. Die Übernahme der erwähnten Kurspaare in das Grundangebot wird durch die Betreiber der Meile gemäss den Verträgen weiter übernommen. Verpflichtung besteht gemäss Infrastrukturverträgen sowie den Baubewilligungen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
114	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
115	Mit den Anträgen einverstanden. Petition aus der Bevölkerung fordert das gleiche wie die RVK.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
116	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
117	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
118	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
119	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
120	Mit den Anträgen nicht einverstanden. Linie Lützelflüh/Landiswil/Arni/Biglen Anpassung des Fahrplans auch auf die Bedürfnisse der Schüler, betroffen sind jeweils mindestens 10 Schüler, welche von uns Eltern zur Schule gebracht werden müssen.	<i>Überprüfung im jährlichen Fahrplanverfahren möglich. (Siehe auch Ausführungen S. 6)</i>

	<p>Unverständnis meinerseits, dass das Postauto in der Regel leer von Biglen nach Lützelflüh und zurück fährt (das Defizit ist so vorprogrammiert!), es aber nicht möglich sein soll, den Fahrplan den Bedürfnissen entsprechend anzupassen.</p> <p>Diverse Anfragen an Gemeinde und Postauto Bern haben zu keinem Ergebnis geführt.</p>	
121	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
122	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
123	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
124	Mit den Anträgen einverstanden. Linie 451 (Hindelbank, Krauchthal, Bolligen). Durch die Wartezeiten am Wochenende in Krauchthal ist die Verbindung Bern-Bolligen-Hettiswil nicht brauchbar.	<i>Die Führung von durchgehenden Kursen auch am Wochenende wird geprüft - die "Pausen" werden dann entsprechend in Bolligen oder Hindelbank angesetzt. Dies kann bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 erfolgen.</i>
125	Mit den Anträgen einverstanden. PostAuto Region bern ist vor allem bei folgenden Linien betroffen: L 472: Hier wird eine Neuausrichtung der Linie auf den Tourismus, resp. Ein Ausflugskonzept angestrebt. Wir erklären uns damit einverstanden. L 451: Es besteht Handlungsbedarf im Sinne eines Ausbaus der Linie. Wir erachten die Aufstufung in die AS 2 und den durchgehenden 60min Takt bis 24.00 Uhr als eine gute Lösung und erklären uns mit dem Antrag einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
126	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
127	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
128	Mit den Anträgen einverstanden. Die zusätzlichen Abendkurse sollen nur im Sinne eines Versuchsbetriebs (Test während 3 Jahren) eingeführt werden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen. Die Auslegung als Versuchsbetrieb erscheint nicht zweckmässig.</i>
129	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
130	Mit den Anträgen einverstanden. Ich begrüsse die Ausdehnung des Halbstundentakts auf der S2 und des Stundentakts auf der Linie 271 (Signau – Röthenbach) bis Mitternacht ausdrücklich.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
131	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
132	Mit den Anträgen einverstanden. Optimierungsbedarf besteht noch im Anschluss Bus – Bahn in Huttwil Richtung Wolhusen – Luzern. Die aktuelle Fahrplansituation sieht wie folgt aus: Ankunft Bus Sumiswald – Huttwil: ..43 Abfahrt Zug Huttwil – Luzern: ..43	<i>Siehe Antwort zu Nr. 101 unter „Anträge zu einzelnen Linien“</i>

	<p>Ankunft Zug Luzern – Huttwil: ..14 Abfahrt Bus Huttwil – Sumiswald: 14</p> <p>Der Bus bedient in Huttwil das Quartier Fiechtenfeld und benötigt deshalb einige Minuten zusätzliche Fahrzeit. Würde er von Schwarzenbach auf der Hauptstrasse zum Bahnhof Huttwil fahren, könnten einige Minuten eingespart und der Anschluss in beiden Richtungen gewährleistet werden.</p> <p>Aus regionaler Sicht ist diese Optimierung umzusetzen, denn der öV wird dann genutzt, wenn die Anschlüsse stimmen. Wir ersuchen Sie deshalb, unser Anliegen im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zu unterstützen.</p>	
133	<p>Mit den Anträgen einverstanden. Seite 11 S2 – Bern-Langnau-Trubschachen (Luzern) Wir unterstützen die Ausdehnung des 30-Min. Taktes der S2 bis um 24 Uhr ebenfalls.</p> <p>Seite 24 - 271 Buslinie Signau-Eggiwil-Röthenbach Wir beantragen zu prüfen, ob die Taktlücke in Richtung Eggiwil ab Bhf Signau (neu Signau ab 16.23) und von Eggiwil in Richtung Bhf Signau (neu Eggiwil ab 15.48 Uh) geschlossen werden könnte. Eine Schliessung der Taktlücke im 30 Min-Takt bis letzter Bus wäre optimal, dürfte aber wohl aus fahrplanmässiger Sicht wie auch Anzahl Bus-Paare nicht möglich sein. Wenn nicht möglich, mindestens das heutige Angebot so stehen lassen.</p> <p>Sonntagsangebote Aus touristischer Sicht wäre wohl jeweils die Zeit von Mai-Okt mit einer verdichteten Fahrzeit Bhf Signau - Eggiwil – Röthenbach, resp. Röthenbach – Eggiwil - Bhf Signau prüfenswert. (Allenfalls prüfen mit Ausflugsverkehr Chuderhüsi).</p> <p>In den Unterlagen haben wir gesehen, dass die Gemeinde Schangnau auch einen Wunsch der Verbindung nach Thun hat. Wir möchten erwähnen, dass bereits in den 1990 Jahren eine Verbindung über den Schallenberg zur Diskussion stand. Siehe BZ vom 24.02.1990 im Anhang. Vielleicht wäre es möglich, dass diese Thematik ebenfalls aufgegriffen und diskutiert werden könnte. Diese Linienführung dürfte mit der Anbindung an die S2 aber wohl nicht so einfach werden (Kosten/Nutzen ist wohl fraglich).</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Bei den zusätzlichen Kursen sind wohl die Abfahrten Signau ab 15.48 (nicht Eggiwil) und Eggiwil ab 16.23 (nicht Signau) gemeint? Aus betrieblicher Sicht würde dies das um 1 Stunde frühere Einsetzen des Halbstundentakts bedeuten, was grundsätzlich machbar sein sollte. Die heutige Angebotsstufe 2 würde eine Erweiterung um maximal 1 Kurspaar zulassen.</i></p> <p><i>Wird im Rahmen des touristischen Ausflugkonzepts weiter vertieft.</i></p> <p><i>Wird zur Kenntnis genommen. Kann allenfalls auch im Rahmen eines touristischen Ausflugkonzepts weiter vertieft werden.</i></p>

134

Bürgerbus Koppigen – Willadingen – Höchstetten – Hellsau

Nebst den Linien 466 (Burgdorf–Ersigen–Koppigen–Wynigen) und 884 (Bätterkinden–Utzenstorf–Koppigen) sowie dem Moonliner verkehrt in der «Region Koppigen» ein Bürgerbus, der keinen regelmässigen Takt aufweist und sich weitgehend mit der Linienführung des Schulbusses überschneidet. Auch wenn sich die Kommission Bürgerbus die Mühe macht, einen Fahrplan bereitzustellen, der den Bürgerbus und den Schulbus gemeinsam darstellt, ist der Fahrplan insgesamt viel zu unregelmässig und unübersichtlich. Meines Erachtens sollten die RVK, das AöV und die betroffenen Gemeinden prüfen, ob ein Ersatz dieses Bürgerbusses durch eine im integralen Stundentakt verkehrende Linie Hellsau – Höchstetten – Willadingen – Koppigen – St. Niklaus – Oeschberg – Kirchberg, Zürichstrasse – Kirchberg-Alchenflüh Bahnhof – IKEA – Hindelbank Bahnhof nicht deutlich sinnvoller und vor allem deutlich gefragter wäre.

Wichtigste Eckdaten des Änderungsvorschlags:

- stabiler Umlauf mit einem, im Stundentakt verkehrenden Kleinbus
- kein zusätzlicher Fahrzeugbedarf gegenüber dem heutigen Angebot des Bürgerbusses
- Verzicht auf die Haltestellen «Koppigen, Wohn- und Pflegeheim» und «Koppigen, Aspi», der Rest der Bürgerbushaltestellen wird weiterhin angefahren
- kein Halt zwischen Oeschberg und Kirchberg zur Optimierung der Reisezeit
- Erschliessung des Gebiets «Kirchberg, Zürichstrasse», das sich mittelfristig baulich stark entwickeln dürfte
- Reduktion der Fahrzeit zwischen Koppigen und Bern um rund 10 Minuten auf 33 (Hinweg) resp. 30 Minuten (Rückweg)
- der Gemeindegrösse angemessenes und übersichtliches Grundangebot für Hellsau, Höchstetten und Willadingen

Vorgeschlagener Fahrplanraster:

Vorgeschlagener Fahrplanraster:

Hellsau, Feuerwehrmagazin	ab 28	↑ an 28
Höchstetten, Dorfstrasse	ab 31	ab 25
Willadingen, Dorf	ab 34	ab 22
Koppigen, Gemeindeverwaltung	an 37	ab 19
<i>nach Ersigen, Burgdorf</i>	<i>ab 46</i>	
<i>nach Utzenstorf, Bätterkinden</i>	<i>ab 45</i>	
<i>von Ersigen, Burgdorf</i>		<i>an 11</i>
<i>von Utzenstorf, Bätterkinden</i>		<i>an 15</i>
Koppigen, Gemeindeverwaltung	ab 37	an 19
Koppigen, St. Niklaus	ab 40	ab 16
Kirchberg, Zürichstrasse	ab 45	ab 11
Kirchberg-Alchenflüh, Bahnhof	ab 48	ab 08
Lyssach, Bernstrasse (IKEA)	ab 50	ab 06
Hindelbank, Bahnhof	an 55	ab 02
<i>Hindelbank</i>	<i>ab 58</i>	<i>an 00</i>
<i>Bern</i>	<i>an 10</i>	<i>ab 50</i>

- Dieser Linienbetrieb dürfte kaum in der Lage sein, die bisher mit dem Bürgerbus-Fahrzeug abgedeckten Schul- und Kindergartenbedürfnisse zu erfüllen. Es bräuchte somit trotzdem einen Schulbus.

- Koppigen wird schon jetzt in drei Richtungen mit dem öV erschlossen: Bätterkinden, Wynigen und Ersigen - Burgdorf. Eine vierte Verbindung generiert kaum zusätzliches Potenzial, konkurrenziert aber die bestehenden Linien.

- Zwischen Kirchberg und Hindelbank (- Bern) konkurrenziert die Buslinie die bestehenden Bahnverbindungen

- In Hellsau besteht eine minime Wendezeit. Auf Verspätungen kann kaum reagiert werden

- Sollten die Verkehrszeiten der Bahn in Hindelbank ändern, kann das Konzept nicht mehr mit dem gleichen Aufwand gefahren werden.

==> Fazit: diese für gewisse Relationen sehr attraktive "Express-Verbindung" fährt abseits der Potenziale und generiert kaum zusätzliche Fahrgäste. Hingegen werden bestehende Linien gefährdet.

	<p>Sichergestellte Anschlüsse: – Anschlüsse an die S44 in Hindelbank nach resp. von Bern (58 ab, 00 an) – für die Fahrgäste aus Hellsau, Höchstetten und Willadingen bestehen in «Koppigen, Gemeindeverwaltung » direkte Anschlüsse an die Linie 466 nach Burgdorf (46 ab, 12 an) und an die Linie 884 nach Utzenstorf und Bätterkinden (Vormittags 45 ab, Mittags und Abends 15 an)</p> <p>Mit diesem Angebot würde der in den Gemeinden ohnehin bereits umstrittene Bürgerbus obsolet – evtl. auch der Schulbus, der heute mit dem gleichen Fahrzeug betrieben wird.</p> <p>Integraler 60-Minuten-Takt zwischen Koppigen und Wynigen auf der Linie 466 Zum Antrag der RVK 3, die Angebotslücken auf dieser Linie am Morgen und am späteren Abend zu schliessen, kann man nur gratulieren. Die Linie erhält damit eine substantielle Aufwertung für die Fahrzwecke Einkauf und Freizeit. Von besonderer Bedeutung erscheint mir die Ergänzung am Abend: Erstens wird Alchenstorf bis spät am Abend an den ÖV angebunden, zweitens erhält Koppigen eine wesentlich schnellere Verbindung auf dem Heimweg aus Bern oder Burgdorf. Ich möchte daher dringend empfehlen, auch den Anschluss vom letzten Interregio aus Bern und Burgdorf (Wynigen an 0:29) in den Antrag aufzunehmen.</p> <p>Linie 884 Bätterkinden–Utzenstorf–Koppigen Die Linie zwischen Bätterkinden und Koppigen hat für die Gemeinde Koppigen eine grosse Bedeutung, weil sie nebst der Verbindung nach Solothurn zusammen mit der Linie nach Wynigen einen integralen Halbstunden-Takt nach Bern sicherstellt. Zudem erschliesst sie für Fahrgäste aus Bätterkinden und Utzenstorf das Schwimmbad Koppigen. Eine Verlängerung des Angebots am Abend um mindestens eine Stunde wäre sehr wünschenswert.</p> <p>Verknüpfung der Buslinien im Dorfkern von Koppigen Vor allem im Zusammenhang mit einer neuen Buslinie Hellsau – Koppigen – Hindelbank wäre zu prüfen, ob die drei Buslinien im Dorfkern von Koppigen eine gemeinsame Haltestelle anfahren können, um die zeitlich optimalen Umsteigebeziehungen auch räumlich zu verbessern. Am ehesten dürfte dies aufgrund der bestehenden Buswendeschleife bei der Gemeindeverwaltung möglich und sinnvoll sein. Folgerichtig müsste die Haltestelle «Koppigen, Dorf» (bisherige Endhaltestelle der Linie 884) aufgehoben werden. Dies wäre für die Übersichtlichkeit des Angebots – insbesondere bei Internetabfragen ohnehin ein Gewinn.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Wird zur Kenntnis genommen. Die involvierten Transportunternehmen werden die Frage der Haltestelle anschauen.</i></p>
135	<p>Mit den Anträgen nicht einverstanden. Linie 881: Verlängerung der Linie rasch möglichst vollziehen.</p>	<p><i>Ausschreibungsverfahren ist im Gang, mit Umsetzung im Dez. 2013. Eine vorzeitige Änderung ist vor diesem Hintergrund nicht zweckmässig.</i></p>

136	<p>Mit den Anträgen nicht einverstanden. Linie Burgdorf-Fraubrunnen: Der Gemeinderat Zauggenried beantragt den Ausbau / Erweiterung auf den</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stundentakt bis 24 Uhr - Von Montag – Samstag - Die daraus resultierenden Folgekosten werden übernommen 	<i>Ist im Bericht so vorgesehen.</i>
137	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
138	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
139	<p>Mit den Anträgen einverstanden. Wir unterstützen die Forderungen der RVK betreffend den Ausbau des Angebots auf der Linie Bern – Olten (Haltepunkt Wynigen, fehlende Kurspaare ab 21.00 Uhr). Alle weiteren Ideen und Forderungen werden von uns ebenfalls mit Nachdruck unterstützt (u.a. betreffend Buslinie Hindelbank – Bolligen).</p>	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
140	Keine Angaben.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
141	<p>Mit den Anträgen einverstanden. Linie 466, Für Niederösch Fahrplanlücken analog Alchenstorf schliessen.</p>	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
142	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
143	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
144	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
145	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
146	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
147	<p>Mit den Anträgen einverstanden. Nebst der Verlängerung des Versuchsbetriebs um ein Jahr soll gleichzeitig auch der Antrag um Aufnahme ins Grundangebot ab 2014 (falls die Minimalanforderungen erfüllt sind) gestellt werden. Die Stadt Burgdorf empfindet es als störend, dass der Kanton das Berechnungstool für die detaillierte Kostenberechnung basierend auf den öV-Punkten und Gewich-tungen den Gemeinden nicht zur Verfügung stellt. Mit den neuen Berechnungs-grundlagen für den Kostenverteilsschlüssel werden gerade die Gemeinden mit Zent-rumsfunktion finanziell erheblich stärker belastet. Entsprechend wichtig ist es, mög-lichst frühzeitig zumindest über Kostenschätzungen zu verfügen. Diese ohne Be-rechnungstool anzustellen, bedeutet für die Gemeinden einen sehr grossen Mehr-aufwand. Wir möchten der Region Emmental an dieser Stelle für die in diesem Zu-sammenhang geleisteten Arbeiten vielmals danken und bitten, beim Kanton eine entsprechende Rückmeldung einzugeben.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen. Ein solches Berechnungstool ist auch beim Kanton nicht vor-handen, es ist nicht so, dass der Kanton den Gemeinden et-was vorenthalten würde.</i></p>

148	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
149	Mit den Anträgen einverstanden. Verlängerung Buslinie 467: Die Linienführung via Neuhofstrasse wird als ungeeignet beurteilt (enge Verhältnisse, versetzt mit Parkplätzen, unübersichtlich). Die aktuelle Route über die Solothurnstrasse ist beizubehalten. Dem Gemeinderat Kirchberg ist es ein Anliegen, dass die Verlängerung der Buslinie 467 umgehend konkretisiert wird und der Versuchsbetrieb möglichst rasch gestartet werden kann.	<i>Wird zur Kenntnis genommen. Die genaue Linienführung wird unter Einbezug der betroffenen Gemeinden angeschaut, sobald der Versuchsbetrieb aufgelegt wird.</i>
150	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
151	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
152	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
153	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
154	Mit den Anträgen einverstanden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>

Nr. Einwender	Zusätzliche Anliegen	
102	Wir unterstützen die Eingabe von Hoppla SumisWase betreffend einer Optimierung der Anschlussmöglichkeiten in Huttwil.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
105	Zur besseren Verständlichkeit sollte der Ist und Soll Zustand in Tabellenform dargestellt werden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen. Eine Übersicht in Tabellenform ist am Schluss des Berichtes Angebotskonzept 2014 – 2017 vorhanden.</i>
110	<p>Das Perron beim Bahnhof Hindelbank in Richtung Burgdorf wurde in der Höhe noch nicht den Zügen angepasst. In Richtung Bern ist diese Anpassung bereits erfolgt. Die Anpassung der Perron-Höhe sollte innerhalb von zwei Jahren erfolgen, da wir bereits lange auf diese Anpassung warten.</p> <p>Die Erschliessung durch die Nachtbusse (MOONLINER) könnte allenfalls noch erweitert werden. Die bereits bestehenden durchgängigen Züge der S 4/44 mit Abfahrten bis nach Mitternacht in den beiden Zentren Bern und Burgdorf begrüßen wir sehr.</p> <p>Im Rahmen unserer Massnahmenplanung „Littering“ haben wir festgestellt, dass beim Bahnhof und auf den Geleisen vermehrt geputzt werden müsste.</p> <p>Die vorhandenen Velo-Abstellplätze sollten erweitert werden und das Parkplatangebot für Autos überprüft werden.</p> <p>Das Bahnhofgebäude selber sollte mehr genutzt werden. Es sieht oft sehr „ungeutzt“ und trostlos aus. Das eingezonte Land gegenüber des Bahnhofes wird voraussichtlich noch dieses Jahr überbaut werden. In diesem Zusammenhang liesse sich allenfalls eine bessere Lösung finden.</p>	<p><i>Zuständig für den Infrastrukturausbau in Hindelbank ist SBB Infrastruktur. Das Begehren muss bei dieser Stelle angemeldet werden. Im Rahmen der umzusetzenden BehiG-Massnahmen muss gemäss Vorgaben Bund bis 2023 der Zugang zu den Zügen mit erhöhten Perrons (55cm) umgesetzt sein.</i></p> <p><i>Die Moonliner-Angebote sind nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Diese laufen direkt via Gemeinden und der Moonliner AG.</i></p> <p><i>Antwort SBB zur Infrastruktur. Die Frage der Veloabstellplätze wird im Rahmen des RGSK behandelt.</i></p>
114	Danke für den Einsatz zu Gunsten der Randregionen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
123	Besten Dank für die gute Vorbereitung.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
124	<p>Linie 451 (Hindelbank, Krauchthal Bolligen):</p> <p>Die „Direkturse“ zu Stosszeiten, welche die Haltestelle „Hettiswil Dorf“ nicht bedienen erscheinen uns nicht logisch. Für die Bewohner von Hettiswil ist die Verbindung nach Bern via Bolligen vor allem interessant, wenn der Bus auch die Haltestelle im Dorf bedient.</p> <p>Von Montag bis Freitag sind täglich mehrere Passagiere (um 07.05) an der Haltestelle „Hettiswil Kreuz“. Die meisten von ihnen kommen aber zu Fuss aus dem Dorf und müssen somit ca. 15 min. früher zuhause los, als wenn der Bus bei der Haltestelle im Dorf vorbeifahren würde.</p> <p>Auf den Anschlusszug in Bolligen hätte dieser „Umweg“ erfahrungsgemäss (z.B. Verbindung um 11.10) keinen Einfluss.</p> <p>Abgesehen davon ist wohl für die ganze Strecke sinnvoll, wenn die Abfahrtszeiten stündlich genau identisch sind.</p>	<p><i>Wird im ordentlichen Verfahren von Postauto geprüft.</i></p> <p><i>Wird von der Postauto AG geprüft. Eine Linienführung via Hettiswil Dorf wäre möglich.</i></p>

125	L 451: Bei PostAuto Region Bern ist eine Anfrage der Arbeitnehmenden sowie des Betriebs nach einer offiziellen Haltestelle Hindelbank, Industrie (v.a. auf den Morgenkursen zum Aussteigen) eingegangen. Das Erstellen einer zusätzlichen Haltestelle ist zu prüfen.	<i>Wird im Rahmen des Fahrplanverfahrens überprüft. Das Anliegen soll bilateral mit der Gemeinde diskutiert werden.</i>
126	Eventuell Moonliner einführen	<i>Die Moonliner-Angebote sind nicht Bestandteil des Angebotskonzepts. Diese laufen direkt via Gemeinden und der Moonliner AG.</i>
130	Die RE Langnau-Bern sind zu Hauptverkehrszeiten völlig überlastet. Ich beantrage, dass die Verdichtung zum Halbstundentakt in Hauptverkehrszeiten gegenüber der BLS gefordert wird (auch wenn dies nicht Kernthema des vorliegenden Berichts ist).	<i>Eine Verlängerung der RE-Züge ist aufgrund der vorhandenen Perronlängen nicht mehr möglich. Eine Verdichtung zum Halbstundentakt wäre beim Kanton Bern zu beantragen und durch den Kanton bei der BLS zu bestellen. Aufgrund der vorhandenen Infrastruktur im Bahnhof Bern ist eine Machbarkeit jedoch fraglich.</i>
133	<p>Das heute bestehende Angebot soll mindestens so erhalten bleiben. Eine Verschlechterung des Wochenbetriebes (Mo-Fr) soll nicht zu Lasten des Sonntagsverkehrs gehen. Eine punktuelle und massvolle Verdichtung, sofern überhaupt möglich, wäre natürlich wünschenswert.</p> <p>Wir haben vermehrt Anfragen/Reaktionen von Personen (spez. Wanderer) erhalten, welche uns gefragt haben, weshalb auf der Buslinie Nr. 271 Signau-Röthenbach-Signau im Bus die „kommenden“ Haltestellen nicht angesagt werden (sei dies mündlich über Mikrofon durch den Chauffeur oder durch eine elektronische Stimme) oder weshalb die „kommenden“ Haltestellen nicht elektronisch in einem Display im Bus angezeigt werden. Gemäss Info und auch eigener Feststellung hat es zBsp. auf der Bus-Linie Nr. 284 entsprechende Displays im Bus. Können Sie uns mitteilen, ob in dieser Hinsicht auf der Linie Nr. 271 Signau-Röthenbach in Zukunft auch etwas geplant/vorgesehen ist?</p> <p>Gemäss telefonischer Besprechung mit Frau Bregy von den BLS vom 25.01.2012 nehmen wir zur Kenntnis, dass es von Seiten der BLS vorgesehen ist, auf Ende 2012 neue Fahrzeuge anzuschaffen, welche das entsprechende Display, resp. die elektronische Stimme für die Haltestellenansage aufweisen. Gemäss Frau Bregy sei aber noch nicht bestimmt, auf welchen Linien diese neuen Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Wir bitten Sie zu prüfen und wenn möglich vorzusehen, dass diese neuen Fahrzeuge auf der Buslinie 271 Signau-Eggiwil-Röthenbach-Chuderhüsi zum Einsatz kommen. Gerade mit der touristischen Lage der Gemeinden Eggwil und Röthenbach ist es für Gäste von grosser Bedeutung, wenn die Haltestellen angesagt oder angezeigt werden.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen.</i></p> <p><i>Das Anliegen ist im Rahmen des Fahrzeugeinsatzkonzepts durch Busland AG zu prüfen und allenfalls zu berücksichtigen.</i></p>
135	Buslinie Bätterkinden-Koppigen; höhere Frequentierung während Sommersaison (Badibesuche der Kinder).	<i>Sog. "Badifahrten" werden bereits durchgeführt, aufgrund der (jährlichen) Bestellung durch die Gemeinde.</i>

138	Siehe Begleitschreiben.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
139	Wir begrüssen und unterstützen die Anliegen der RVK im Bereich der Verdichtung der Fahrpläne, gerade auch was die Abendangebote betrifft. Hier besteht an verschiedenen Orten im ganzen Gebiet Nachholbedarf. Auch die Schliessung von Taktlücken bzw. die Verdichtung zu Taktangeboten muss weiter verfolgt werden. Wir danken für die Zusammenstellung der fachlich und interessensmässig breit abgestützten Arbeitsgruppe.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
140	Die wichtigsten Anliegen von FV Bern sind: <ul style="list-style-type: none"> - Gute Umsteigebeziehungen - Ausreichende Fahrgastinformation - Sichere Zugangswege zum öV - Ein ausreichendes und benutzerorientiertes Angebot in Randzeiten Und ausserdem sind wir sehr daran interessiert, dass wir in den Planungsprozess miteinbezogen werden.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
142	Wir danken der Region Emmental (RVK3) ganz herzlich für die beantragten Verbesserungen im Angebot des öV.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
148	Eine Verbindung RVK3 mit der RVK2 über die Zürich-Bernstrasse bei der nächsten Planung berücksichtigen.	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>
152	Der Lötschberger fährt seit dem 12.12.11 stündlich von Bern nach Brig. Nun ist es für all diejenigen Reisenden aus dem Gebiet Zollikofen, Schönbühl, Hindelbank, Lyssach und Burgdorf jeweils ärgerlich, wenn sie mit der S-Bahn in Bern eintreffen und sie zusehen müssen, wie der Lötschberger gerade ausfährt (im Bahnhof Bern) Dies könnte sowohl bei der Fahrt von und nach Frutigen, Kandersteg, Goppenstein (Lötschental) Brig auf einfache Weise geändert werden. Wenn der Lötschberger im Wankdorf einen Halt einlegt, ist es in beiden Richtungen möglich dort von oder auf die S-Bahn umzusteigen. Damit würde sich die Fahrzeit um ca. 20 Minuten verkürzen. Ziemlich viele Reisende (gerade nach dem Lötschental) wären für diese Änderung sehr froh und würden somit wieder vermehrt die Bahn benutzen.	<i>Ein zusätzlicher Halt des RE in Bern Wankdorf ist aus Fahrzeitgründen nicht möglich. Zudem würden die Perronlängen bei einigen Zügen, welche mit 4 Fahrzeugen geführt werden, nicht ausreichen.</i>
153	Für einige Linien und zu bestimmten Zeiten wäre zweifellos der Einsatz von Kleinbussen angezeigt. Die Erfahrung mit den früheren Kleinbussen auf der Stadtlinie 461 war durchwegs positiv. Der Gyrisberg liegt weit ab von jeder Haltestelle. Eine Linienführung durch dieses immer noch wachsende Wohngebiet sollte dringend geprüft werden. Die Bedienung von Spital und APH am Sonntag und an den Feiertagen ist absolut ungenügend. Gerade an diesen Tagen finden sich dort viele BesucherInnen ein. Vielleicht würde an diesen Tagen eine separate Rundlinie Bahnhof-APH-Geissrütli-Spital-Bahnhof Sinn machen?	<i>Wird zur Kenntnis genommen.</i> <i>Die Erschliessung des Gyrisbergs wurde geprüft aber verworfen, da das Potenzial einer solchen Linie zurzeit als tief eingeschätzt wird. Zudem sind die betroffenen Gemeinden in dieser Hinsicht auch zurückhaltend.</i> <i>Wird zur Kenntnis genommen.</i>

	Dass Busse nur zum Aus- oder nur zum Einsteigen halten, ist ein völliger Unsinn. Diese seltsame Einschränkung muss aufgehoben werden. Wenn ein öV an einer Haltestelle hält, soll sowohl Ein- als auch Aussteigen möglich sein.	<i>Ist nur bei ganz wenigen Haltestellen der Fall, ist aufgrund knapper Umlaufzeiten sinnvoll, da so oftmals Zeit gespart werden kann.</i>
154	<p>Mit den Anträgen einverstanden.</p> <p>1. Bahn Sumiswald-Grünen – Ramsei Wir beantragen die Taktlücken am Abend zu schliessen: 21.44 und 23.44 Uhr ab Sumiswald-Grünen und entsprechend in der Gegenrichtung ab Ramsei.</p> <p>2. Bus Sumiswald-Grünen – Huttwil Wir beantragen am Abend zusätzliche Kurse zu fahren.</p>	<p><i>Wird zur Kenntnis genommen. Ist im Bericht so vorgesehen.</i></p> <p><i>Integraler 60-Minuten-Takt bis 24.00 Uhr ist so vorgesehen im Bericht.</i></p>

Verzeichnis der schriftlichen Eingaben im Mitwirkungsverfahren

Nr.	Organisation	Name	Adresse	Mail
101	Gemeinde Dürrenroth	Fritz Schenk	Kreuzstock, 3465 Dürrenroth	info@duerrenroth.ch
102	Gemeinde Sumiswald		Lütoldstrasse 3, 3454 Sumiswald	gemeinde@sumiswald.ch
103	Gemeinde Heimiswil	Erika Leuenberger	Gemeindeverwaltung, 3412 Heimiswil	gemeindeverwaltung@heimiswil.ch
104	Gemeinde Fraubrunnen		Zauggenriedstrasse 1, 3312 Fraubrunnen	verwaltung@fraubrunnen.ch
105	Gemeinde Utzenstorf	Markus Sohm, Leiter Abteilung Bau	Hauptstrasse 28, 3427 Utzenstorf	Markus.sohm@utzenstorf.ch
106	Gemeinde Lyssach	Stefan Flückiger	Hubelsgasse 24, 3421 Lyssach	Stefan.flueckiger@lyssach.ch
107	Gemeinde Oberösch	Iris Balmer Jordi	Rain 31, 3424 Oberösch	info@ersigen.ch
108	Gemeinde Rüderswil		Dorfstrasse 116, 3437 Rüderswil	info@ruederswil.ch
109	Gemeinde Hasle	Christian Berger	Bahnhofplatz, 3415 Hasle	c.berger@hasle.ch
110	Gemeinde Hindelbank	Karin Witschi	Dorfstrasse 14, 3324 Hindelbank	Karin.witschi@hindelbank.ch
111	Gemeinde Wiler	Ulrich Schwaller	Hauptstrasse 30, 3428 Wiler	u.schwaller@saucen.ch
112	Gemeinde Trub	Christine Reber	Dorfstrasse 20, 3556 Trub	gemeinde@trub.ch
113	Gemeinde RUAL	Kurt Schütz	Jurastrasse 19, 3422 Alchenflüh	info@rual.ch
114	Gemeinde Trachselwald	Niklaus Meister		n.meister@trachselwald.ch
115	Gemeinde Koppigen	Peter Kindler	Utzenstorfstrasse 3, 3425 Koppigen	Peter.kindler@koppigen.ch
116	Gemeinde Rumendingen		Postfach 163, 3472 Wynigen	gemeindeschreiberei@wynigen.ch
117	Gemeinde Röthenbach		Gemeindehaus, 3538 Röthenbach	gemeindeschreiberei@roethenbach.ch
118	Gemeinde Willadingen	Peter Kindler	Utzenstorfstrasse 3, 3425 Koppigen	Peter.kindler@koppigen.ch
119	Gemeinde Ersigen			info@ersigen.ch
120		Susanne Kiener	Mündacker 78C, 3434 Obergoldbach	Susanne.kiener@gmx.ch
121	Gemeinde Lützelflüh			info@luetzelflueh.ch
122	Gemeinde Schangnau		Gemeindehaus 290, 6197 Schangnau	info@schangnau.ch
123	Gemeinde Hellsau	Ursula Bieri	Steingasse 2, 3429 Höchstetten	postmaster@hellsau.ch
124		Jovan Kojic Stricker	Löhliweg 19, 3325 Hettiswil	jovan@merreo.ch
125	PostAuto Schweiz AG	Carlo Degelo	Tschannerstrasse 37, 3001 Bern	bern@postauto.ch
126	Gemeinde Affoltern		Affolternstrasse 45, 3462 Affoltern	gemeinde@affolternimemmental.ch
127	Gemeinde Trubschachen	Irene Zürcher	Dorfstrasse 2, 3555 Trubschachen	gemeinde@trubschachen.ch
128	Gemeinde Krauchthal	Claudia Jenni	Länggasse 1, 3326 Krauchthal	Claudia.jenni@krauchthal.ch
129	Gemeinde Alchenstorf		Utzenstorfstr. 3, 3425 Koppigen	gemeinde@alchenstorf.ch
130		Bernhard Künzler	Hübelischachen 45, 3535 Schüpbach	bernhard@kuenzler.net
131	Gemeinde Wynigen		Dorfstrasse 3, 3472 Wynigen	gemeinde@wynigen.ch
132	Hoppla SumisWase	Andreas Schneiter	Grünenstrasse 6, 3455 Grünen	a.schneiter@dlz-sumiswald.ch

133	Gemeinde Eggwil	Stefan Ruch	Postfach 22, 3537 Eggwil	info@eggwil.ch
134		Hansjakob Wettstein	Aarwangenstrasse 41, 4900 Langenthal	wettstein@ecoptima.ch
135	Gemeinde Bätterkinden	Beat Geiger	Bahnhofstr. 4, 3315 Bätterkinden	Beat.geiger@baetterkinden.ch
136	Gemeinde Zauggenried		Jegenstorfstrasse 10, 3309 Zauggenried	gemeinde@zauggenried.ch
137	Gemeinde Oberburg		Gemeindeverwaltung, 3414 Oberburg	info@oberburg.ch
138	BLS AG	Andreas Willich & Peter Friedli	Genfergass 11, 3001 Bern	Andreas.scherrer@bls.ch
139	VCS Oberaargau-Emmental	Christoph Waber	Bollwerk 35, 3001 Bern	regionoaem@vcs-be.ch
140	Fussverkehr Bern	Gisela Vollmer	Münzrain 10, 3005 Bern	bern@fussverkehr.ch
141	Gemeinde Niederösch	Andreas Friedli	Schulweg 4, 3424 Niederösch	info@ersigen.ch
142	Gemeinde Signau		Dorfstrasse 5, 3534 Signau	info@signau.ch
143	Gemeinde Lauperswil			info@lauperswil.ch
144	Gemeinde Aefligen	Heinz Stähli	Fraubrunnenstr. 3, 3426 Aefligen	gemeinde@aefligen.ch
145	Gemeinde Rüegsau		Rüegsaustr. 40, 3415 Rüegsausachen	gemeindeschreiberei@ruegsau.ch
146	Gemeinde Kernenried		Dorfstrasse, 3309 Kernenried	verwaltung@kernenried.ch
147	Stadt Burgdorf	Roman Schenk	Kirchbühl 19	info@burgdorf.ch
148	Gemeinde Höchstetten		Steingasse 2, 3429 Höchstetten	info@hoechstetten.ch
149	Gemeinde Kirchberg		Solothurnstrasse 2, 3422 Kirchberg	hpkeller@kirchberg-be.ch
150	Gemeinde Langnau	Verena Gertsch	Oberstr. 54, 3550 Langnau	Verena.gertsch@bluewin.ch
151	GLP Emmental	Philipp Patrick Schärf	Tiergarten 3, 3400 Burgdorf	Philipp.schaerf@grunliberale.ch
152		Christoph Grimm		grimmchristoph@bluewin.ch
153	FrauenNetz Burgdorf	Regina Mumenthaler	Schönauweg 11, 3400 Burgdorf	4mumis@quickline.ch
154	IGöV Oberaargau	Adrian Wüthrich	Stadthausstr. 8, 4950 Huttwil	Adrian_wuehtrich@gmx.net