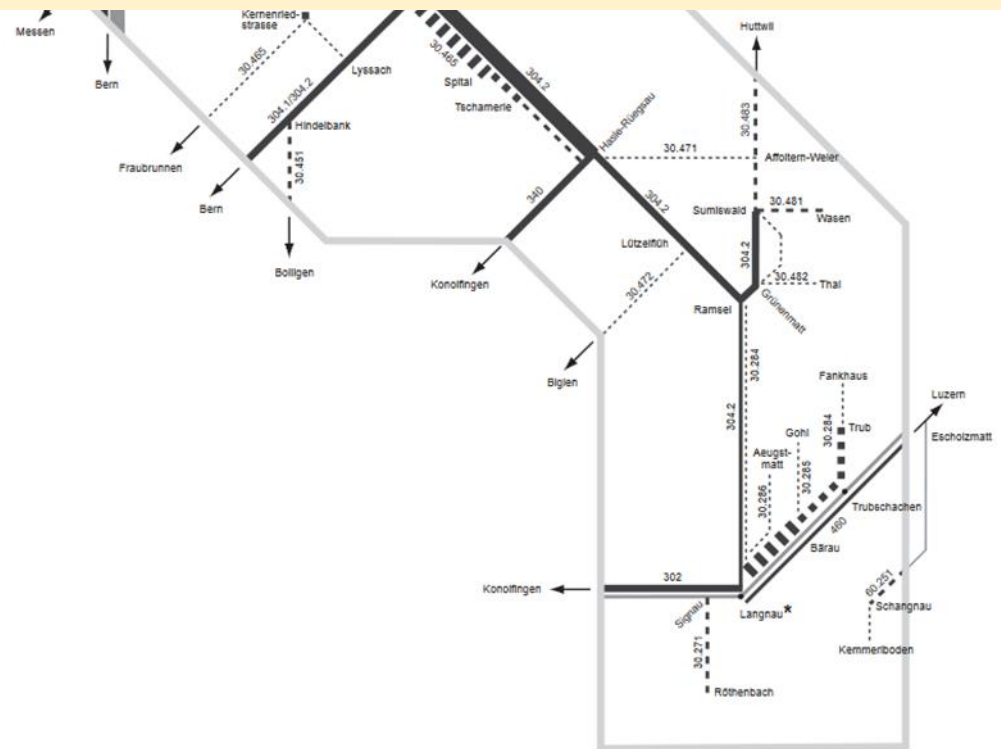


Regionales Angebotskonzept 2022–2025



Schlussbericht

20. Februar 2020

Auftraggeber Regionalkonferenz Emmental
Bernstrasse 21
3400 Burgdorf

Begleitgruppe

Scheidegger Walter	RK Emmental, Kommission ÖV, Vorsitz
Gerber, Thomas	RK Emmental, Kommission ÖV
Grossenbacher, Peter	RK Emmental, Kommission ÖV
Grossenbacher, Thomas	RK Emmental, Kommission ÖV
Miceli, Adriano	RK Emmental, Geschäftsstelle
Meier, Bruno	AÖV Kanton Bern
Scherrer, Andreas	BLS AG
Wenger, Marcel	Busland AG

Auftragnehmerin Bahn + Bus Beratung AG 3B Tel: 031 / 533 55 33
Postfach 564 E-Mail: info@3b-ag.ch
3000 Bern 14 Web: www.3b-ag.ch

Projektbearbeiter Roland Haldemann, dipl. Bauing. ETH, Verkehrsingenieur SVI
Günter Weber, dipl. Bauing. ETH/SIA, Verkehrsingenieur SVI

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Ziele	1
2	Vorgehen und Inhalt	2
3	Erfolgskontrolle 2018–2021	3
3.1	Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele	3
3.1.1	Zielangebot Bahnlinien	3
3.1.2	Zielangebot Buslinien	4
3.2	Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien.....	8
3.2.1	Vergleich Zielerreichung 2014–2018 und Veränderungen	9
3.2.2	Würdigung Entwicklung 2014–2018.....	11
3.2.3	Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen und/oder grösseren Änderungen	12
4	Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen	14
5	Regionales Angebotskonzept 2022–2025 – Anträge	18
5.1	Anträge aus den Prüfaufträgen.....	18
5.1.1	Anträge Bahnlinien.....	19
5.1.2	Anträge Buslinien	19
5.2	Anträge aus ÖV-Planungsstudien.....	21
5.3	Anträge aus der Mitwirkung	22
5.4	Anträge benachbarter Planungsregionen die RK Emmental betreffend	22
5.4.1	Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau (RVK 2).....	22
5.4.2	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM).....	23
5.4.3	Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)	23
5.5	Begehren Fernverkehr Linie 450 Bern–Burgdorf–Olten.....	24
6	Ausblick Regionales Angebotskonzept 2026–2029.....	25

Verzeichnis Anhang

A	Übersicht Prüfaufträge
B	Entwicklungsleitbild Emmental – RGSK 2. Generation

Abkürzungen

AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung AGV)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AS	Angebotsstufe
BLS	BLS AG
HVZ	Hauptverkehrszeit
KP	Kurspaar
MA	Minimalanforderung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
ZV	Zielvorgabe

1 Ausgangslage und Ziele

Der ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 wird den laufenden ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 ablösen.

Grundlage für den ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 bilden wie in den vergangenen Angebotsperioden die Regionalen Angebotskonzepte. Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) hat die Regionalen Verkehrskonferenzen aufgefordert, die Regionalen Angebotskonzepte 2022–2025 bis Ende März 2020 einzureichen.

Ziele der Planungen sind:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung AGV) beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen
- Erfolgskontrolle derjenigen Angebote, welche in der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018–2021 neugestaltet beziehungsweise überarbeitet wurden.
- Erfolgskontrolle der auf Ende 2021 auslaufenden Versuchsbetriebe¹
- Aufzeigen von Verbesserungsvorschlägen für Linien mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung
- Inhalte des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) in die Planung einfliessen lassen, wobei ein besonderes Augenmerk auf die Abstimmung von Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des ÖV gelegt werden soll

Auf der Grundlage des Regionalen Angebotskonzeptes 2018–2021, des RGSK Emmental 2. Generation, des Agglomerationsprogrammes Burgdorf 3. Generation sowie der von der RK Emmental durchgeführten ÖV-Planungsstudien soll das ÖV-Angebot in der Region Emmental weiter verbessert und effizienter gestaltet werden.

Vorgeschlagene Massnahmen müssen ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und bezüglich mittel- und langfristigen Angebotsvorstellungen aufwärtskompatibel sein.

Anträge für Angebotserweiterungen und Anpassungen von Angebotsstufen (AS) sind fachlich fundiert zu begründen.

¹ Betrifft im Perimeter der RK Emmental die Linien/Abschnitte:
– 30.467 Kirchberg Neuhof–Aefligen
– 30.473 Bürgerbus Lützelflüh–Rüderswil–Zollbrück

2 Vorgehen und Inhalt

Zur Erarbeitung der vorliegenden Anträge der RK Emmental zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 hat die Begleitgruppe konkrete Prüfaufträge zu Einzelanliegen und mehr oder weniger isolierten Fragestellungen definiert, welche auf folgenden Quellen und Grundlagen basieren:

- Regionales Angebotskonzept 2018–2021, erneute Prüfung von Anträgen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2018–2021 nicht umgesetzt beziehungsweise abgelehnt wurden
- Erfolgskontrolle gemäss AGV, generelle Überprüfung derjenigen Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der AGV insbesondere bei der Nachfrage nicht erreichen (siehe auch Kap. 1)
- Ergebnisse Gemeinde-Umfrage zu Angebotsoptimierungen und Angebotswünschen vom Frühling 2019
- Laufende Rückmeldungen zu Angebotsbegehren und Verbesserungsvorschlägen beispielsweise von Seite Gemeinden, Verbänden oder der Transportunternehmen
- Laufende und/oder abgeschlossene ÖV-Planungsstudien
- Übergeordnete Planungen²

Umfang und Inhalte der Prüfaufträge wurden bei der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzeptes 2022–2025 von der Begleitgruppe intensiv diskutiert und laufend verifiziert und ergänzt.

Die komplette Liste der Prüfaufträge kann im Anhang A nachgelesen werden.

Die Prüfaufträge wurden nach einem einheitlichen Schema bezüglich Machbarkeit und Auswirkungen auf die Angebotsstufe sowie die Auswirkungen auf die Erfolgskontrolle gemäss AGV beurteilt. Gestützt auf die Beurteilungsergebnisse und die daraus abgeleiteten Erwägungen hat die Begleitgruppe festgelegt, welche Anträge mit welcher Priorität zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 eingereicht werden.

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse können in einem separaten Beilagenbericht "Zusatzbericht Prüfaufträge" nachgelesen werden. Im vorliegenden Bericht werden im Kapitel 5 nur die von der Begleitgruppe beschlossenen Anträge zusammengefasst.

² Namentlich zu erwähnen sind:

- Region Emmental, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM 2. Generation, BHP Raumplan AG Bern und Metron Bern AG, Bericht vom November 2016
- Agglomerationsprogramm Burgdorf 3. Generation, BHP Raumplan AG Bern und Metron Bern AG, Bericht vom November 2016
- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht vom 11. Dezember 2013

3 Erfolgskontrolle 2018–2021

3.1 Bilanz der erreichten und nicht erreichten Ziele

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Zielerreichung beziehungsweise den Umsetzungsstand der Anträge der RK Emmental aus dem Regionalen Angebotskonzept 2018–2021 zuhanden des Kantonalen Angebotskonzeptes 2018–2021.

3.1.1 Zielangebot Bahnlinien

Linie	Strecke	Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
302 (S2)	Laupen– Bern– Langnau	Bern–Langnau: – Ausdehnung 30'-Takt nach 21 Uhr bis Mitternacht mit 3 zusätzlichen Kurspaaren	1	Umgesetzt
304.1 (S4/S44)	Bern–Burgdorf– Solothurn	Burgdorf–Solothurn: – Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (4 zusätzliche Kurspaare)	1	Abgelehnt – Aktuelles Angebot erst 2016 eingeführt – Vor weiterem Ausbau muss sich aktuelles Angebot bewähren; Auslastung bzw. Kostendeckung müssen verbessert werden – Heutige Werte würden sich bei jetzigem Ausbau verschlechtern
304.1 (S4/S44)	Bern–Burgdorf– Solothurn	Burgdorf–Solothurn: – Frühverbindung um 04.49 Uhr ab Wiler – Anliegen zwischen TU und Kanton direkt bereinigen		Abgelehnt – Anliegen wurde bereits nach Konzeptanpassung nochmals geprüft – Keine neuen Erkenntnisse
304.2 (S4/S44)	Bern–Burgdorf– Langnau/Sumiswald– Grünen	Ramsei–Sumiswald–Grünen: – Taktlückenschliessung abends zum integralen 30'-Takt bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare)	1	Abgelehnt – Sumiswald bereits sehr gut erschlossen
340	Burgdorf– Konolfingen– Thun	Burgdorf–Konolfingen–Thun: – Ausdehnung 30'-Takt bis Mitternacht (4 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4	1	Abgelehnt – Zielwerte Auslastung und Kostendeckung nicht erreicht – Weitere Verschlechterung mit Ausbau 1 zusätzliches Kurspaar per Fahrplan 2018 eingeführt

Linie	Strecke	Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
450	Bern–Olten	Bern–Burgdorf–Olten – Aktives Einsetzen Kanton BE bei SBB für Wiedereinführung fehlender 30'-Takt nach 21 Uhr – Aktives Einsetzen Kanton BE bei SBB für 30'-Takt Halte RE/IR-Züge in Wynigen		Antrag nicht Bestandteil Angebotskonzept – Kanton setzt sich regelmässig für Anliegen ein – Haltung SBB: Abendangebot weist negative Wirtschaftlichkeit auf – Nachfrage am Abend könnte nicht verbessert werden
460	Bern–Langnau–Luzern	Gemeinde Trubschachen weist auf die gefährliche und mangelhafte Infrastruktur beim Bahnhof hin		– Für Bahninfrastruktur sind Transportunternehmen bzw. das BAV zuständig – Bis 2023 sind sämtliche Publikumsanlagen den Anforderungen des BehiG entsprechend zu gestalten – Trubschachen aktuell per 2024 geplant

3.1.2 Zielangebot Buslinien

Linie	Strecke	Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.271	Langnau i.E.– Signau– Röthenbach i.E.	Langnau–Signau–Röthenbach: – Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	1	Teilweise umgesetzt (1 zusätzliches Kurspaar ohne Anpassung Angebotsstufe)
30.271	Langnau i.E.– Signau– Röthenbach i.E.	Langnau–Signau–Röthenbach: – Taktlückenschliessung tagsüber (7 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	2	Abgelehnt – Aufstufung aus kantonaler Sicht nicht prioritär
30.271	Langnau i.E.– Signau– Röthenbach i.E.	Langnau–Signau–Röthenbach: – Touristisches Angebot Chuderhüsi sonntags von Mai bis Okt verdichten		Abgelehnt – Touristische Angebote nicht Bestandteil abgeltungsberechtigter Regionalverkehr

Linie	Strecke	Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.281	Langnau i.E. Hasenknubel– Langnau i.E. Hüselmatte	Langnau Hasenknubel–Hüselmatte: – Umlegung von Linienast Hüselmatte nach Schwimmbad/Moos (keine Änderung Angebotsniveau und Angebotsstufe) – Zusätzlich Linienverlängerung bis Sonnenarena sobald Überbauung bezogen wird		Abgelehnt – Betrieb auf Linienast Moos wurde bereits früher erfolglos getestet – Vorgesehene Umlegung wird notwendige Verbesserung Auslastung kaum erreichen Linienverlängerung bis Sonnenarena per 2018 umgesetzt
30.284	Ramsei– Langnau i.E.– Fankhaus– Mettlenalp	Ramsei–Langnau: – Linienführung anpassen, weil Anschlussicherung in Ramsei nicht mehr gewährleistet ist – Neue direkte Führung über Hauptstrasse inkl. verlegten Haltestellen Ranflüh	1	Zurzeit abgelehnt – Verzicht auf unmittelbare Bedienung von Ranflüh nur als "ultima ratio" – Vorgängig sämtliche Alternativ-Möglichkeiten eingehend prüfen ³
30.284	Ramsei– Langnau i.E.– Fankhaus– Mettlenalp	Ramsei–Langnau: – Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (4 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	Abgelehnt – Zollbrück (wichtigster Unterwegshalteort) bereits sehr gut bedient
30.284	Ramsei– Langnau i.E.– Fankhaus– Mettlenalp	Langnau–Trub: – Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (1 zusätzliches Kurspaar)	1	Abgelehnt – Letzte Verbindung Trub an künftig bereits um 22:28 Uhr, da das von Dritten finanzierte NachtTaxi wegfällt – Oben erwähnte Erschliessung wird aufgrund Potenziale als genügend erachtet
30.284	Ramsei– Langnau i.E.– Fankhaus– Mettlenalp	Langnau–Fankhaus–Mettlenalp: – Touristisches Angebot auch samstags anbieten		Abgelehnt – Touristische Angebote nicht Bestandteil abgeltungsberechtigter Regionalverkehrs
30.451	Hindelbank– Krauchthal– Bolligen	Hindelbank–Krauchthal–Bolligen: – Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (3 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	Umgesetzt

3

Nachtrag:

Gestützt auf die Erfahrungen mit dem aktuellen Angebots- und Betriebskonzept ist die Anpassung der Linienführung nicht mehr erforderlich.

Linie	Strecke	Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.465	Fraubrunnen/ Lyssach– Burgdorf– Oberburg– Hasle-Rüegsau	Burgdorf–Lyssach–Fraubrunnen: – Taktlückenschliessung von 6 bis 20 Uhr (4 zusätzliche Kurspaare)	1	Abgelehnt – Potenzial dieser Quer- verbindung nicht genügend gross
30.465	Fraubrunnen/ Lyssach– Burgdorf– Oberburg– Hasle-Rüegsau	Burgdorf–Lyssach Kernenriedstrasse: – Zusätzliche HVZ-Kurse morgens (6 bis 8 Uhr) zulasten dem regulären Angebot (4 zusätzliche Kurspaare)	1	Umgesetzt – Morgendliche Taktver- dichtung aus Nachfra- gesicht gerechtfertigt
30.465	Fraubrunnen/ Lyssach– Burgdorf– Oberburg– Hasle-Rüegsau	Burgdorf Tschamerie–Hasle-Rüegsau: – 10 Kurspaare ab Tschamerie verlängern bis Hasle-Rüegsau – Aufstufung Abschnitt von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	1	Abgelehnt – Zielwerte Auslastung und Kostendeckung nicht erreicht – Weitere Verschlechte- rung mit gewünschtem Ausbau zur NVZ
30.466	Wynigen– Koppigen– Ersigen– Kirchberg– Burgdorf	Burgdorf–Kirchberg–Wynigen: – Einführung Kurs Ersigen–Burgdorf um 05.30 Uhr (0.5 zusätzliche Kurspaare)	1	Umgesetzt
30.466	Wynigen– Koppigen– Ersigen– Kirchberg– Burgdorf	Koppigen–Wynigen: – Stundentaktlücken schliessen (2 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	Abgelehnt – Potenzial Koppigen für gute Anbindung in drei Richtungen zu klein
30.466	Wynigen– Koppigen– Ersigen– Kirchberg– Burgdorf	Koppigen–Wynigen: – Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	Abgelehnt – Potenzial Koppigen für gute Anbindung in drei Richtungen zu klein
30.466	Wynigen– Koppigen– Ersigen– Kirchberg– Burgdorf	Ersigen–Wynigen: Falls IR/RE Olten–Bern halbstündlich verkehrt – Ausbau zu integralem 30'-Takt (14 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung in Angebotsstufe 3	2	Abgelehnt – IR/RE verkehrt noch nicht im 30'-Takt
30.467	Aefligen– Kirchberg– Burgdorf– Spital	Burgdorf Bahnhof–Kirchberg–Neuhof: – Linienverlängerung bis Aefligen mit integralem 30'-Takt Mo–Fr von 6 bis 20 Uhr sowie Samstag- angebot (14 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 3	1	Umgesetzt (Fahrplan 2019 als Versuchsbetrieb)

Linie	Strecke	Antrag Regionales Angebotskonzept ÖV 2018–2021	Priorität	Zielerreichung Umsetzungsstand Planungsstand
30.467	Aefligen–Kirchberg–Burgdorf–Spital	Burgdorf Bahnhof–Spital–Oberburg: – Linienverlängerung bis Oberburg Bärenstrasse mit integralem 30'-Takt Mo–Fr von 6 bis 20 Uhr sowie Samstagangebot (14 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 3	1	Abgelehnt – Linie 30.467 verkehrt bereits heute zur HVZ bis Burgdorf Spital – Durch Taktverdichtung und Verlängerung bis Oberburg entsteht zusammen mit Linie 30.465 ein 15'-Takt – Linie 30.465 würde konkurrenziert bzw. gefährdet
30.471	Hasle-Rüegsau–Affoltern-Weier	Hasle-Rüegsau–Affoltern-Weier: – Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (4 zusätzliche Kurspaare) – Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	Abgelehnt – Sehr geringe Potenziale
30.473 (neu)	Lützelflüh–Rüderswil–Zollbrück (Bürgerbus)	– Erschliessung von Rüderswil durch Einführung eines Bürgerbusses – Voraussetzungen für finanzielle Beteiligung gemäss AGV (Art. 3, 5 & 14) sind erfüllt		Umgesetzt
30.481	Sumiswald-Grünen–Wasen i.E.	Sumiswald-Grünen–Wasen: – Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare)	1	Abgelehnt – Produktion mit anderen Linien verknüpft – Angebotsausbau erfordert Einsatz eines zweiten Fahrzeuges nach 21 Uhr mit langen Standzeiten und negativem Einfluss auf Kostendeckungsgrad
30.483	Sumiswald-Grünen–Huttwil	Sumiswald-Grünen–Huttwil: – Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare)	1	Abgelehnt – Zielwerte Auslastung und Kostendeckung nicht erreicht – Weitere Verschlechterung mit Ausbau
30.881 30.884	Bätterkinden–Krälligen–Lohn-Lüterkofen Bätterkinden–Utzenstorf–Koppigen	Bätterkinden–Lohn-Lüterkofen: – Linie aufheben Bätterkinden–Utzenstorf–Koppigen: – Verdichtung des bestehenden Angebots (Umsetzung Buskonzept Untere Emme, 7 zusätzliche Kurspaare)	1	Umgesetzt – Antrag entspricht den Ergebnissen des Buskonzeptes – Bestvariante zur Verbesserung der Kostendeckung

3.2 Nachfrage und Kostendeckungsgrad der einzelnen ÖV-Linien

▪ Vorgaben gemäss AGV des Kantons Bern (Stand: 01.01.2015)

– Angebotsstufen

Angebots- stufe	minimale Anzahl Kurspaare pro Werktag	maximale Anzahl Kurspaare pro Werktag	Kurstakt
1	4	15	weniger dicht als Stundentakt oder alternative Betriebsform
2	16	25	ungefähr Stundentakt
3	26	39	ungefähr Halbstundentakt
4	40	offen	dichter als Halbstundentakt

– Kriterium Auslastung

(durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs im meistbelasteten Teilstück einer Linie)

AS: Angebotsstufe

ZV: Zielvorgabe

MA: Minimalanforderung

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

– Kriterium Kostendeckungsgrad

(prozentualer Anteil der Einnahmen an den Ausgaben für eine Linie)

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

▪ Legende und Abkürzungen für die nachfolgende Beurteilung der Zielerreichung

- Zielvorgabe erreicht
 ▲ Minimalanforderung erreicht
 ● Minimalanforderung nicht erreicht
↑ Verbesserung Zielerreichung 2014 ➤ 2018
 ↓ Verschlechterung Zielerreichung 2014 ➤ 2018

B (N) Bahn Normalspur

QS Querschnitt

B (S) Bahn Schmalspur

AUSL Auslastung / Kurs

GB / MB Gelenkbus / Megabus

KDG Kostendeckungsgrad

MB / SB Midibus / Standardbus

KB Kleinbus

3.2.1 Vergleich Zielerreichung 2014–2018 und Veränderungen

[Quelle: Erfolgskontrolle gemäss Liste AÖV, Stand 21.08.2019]

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
302	S2	B (N)	Bern–Langnau	36.5	39.0	3	3	■	■		
304.1	S4/S44	B (N)	Bern–Burgdorf–Solothurn	41.5	35.5	4	3	▲	▲		
304.2	S4/S44	B (N)	Bern–Burgdorf–Langnau/Sumiswald–Grünen	57.5	40.0	4	4	■	■		↑
340	340	B (N)	Burgdorf–Konolfingen–Thun	38.0	39.0	3	3	▲	▲		
460	RE	B (N)	Bern–Langnau–Luzern (RE)	19.0	18.0	2	2	■	■		
	S6	B (N)	Langnau–Luzern (S-Bahn Luzern)	19.0	19.5	2	2	■	■		Federführung Kanton LU
30.271	271	MB / SB	Langnau–Signau–Röthenbach	24.0	25.0	2	2	▲	▲		↓
30.281	281	MB / SB	Langnau Hasenknubel–Langnau Hüselmatte	26.0	26.0	3	3	●	●		↓
30.284	284	MB / SB	Ramsei–Langnau (Bahnergänzung)	15.0	15.0	1	1	■	■		
			Ramsei–Langnau–Fankhaus (–Mettlenalp)	29.5	29.5	3	3	■	▲		
30.285	285	MB / SB	Langnau–Gohl (–Lüderenalp–Wasen)	10.0	7.0	1	1	■	▲	↑	↑
30.286	286	MB / SB	Langnau–Oberfrittenbach–Aeugstmatt	6.0	6.0	1	1	▲	●	↓	↓
30.451	451	MB / SB	Hindelbank–Krauchthal–Bolligen	15.5	19.0	1	2	■	▲		
30.461	461	MB / SB	Burgdorf Bahnhof–Steinhof–Bahnhof	58.0	58.0	4	4	▲	■	↑	↑
30.462	462	MB / SB	Burgdorf Bernstrasse–Bahnhof–Oberburg Geissrütli	25.0	25.0	2	2	▲	▲	↑	↑
30.463	463	MB / SB	Burgdorf Gyrischachen–Bahnhof–Meiefeld	41.0	41.0	4	4	●	▲		↑
30.465	465	MB / SB	Fraubrunnen–Lyssach–Burgdorf	10.0	10.0	1	1	■	■		↑
			Lyssach Kernenriedstrasse–Burgdorf	46.0	50.0	4	4	■	■		↑
			Burgdorf–Oberburg–Hasle-Rüegsau	44.0	44.0	4	4	▲	▲		

Kursbuch-Nr.	Linien-Nr.	Verkehrsmittel	Strecke/Abschnitt	Kurspaare max. QS		Angebotsstufe		Erfolgskontrolle 2018		Veränderung 2014-2018	
				2014	2018	2014	2018	AUSL	KDG	AUSL	KDG
30.466	466	MB / SB	Wynigen–Koppigen–Ersigen–Kirchberg–Burgdorf	32.5	33.0	3	3	■	▲		
30.467	467	MB / SB	Burgdorf–Kirchberg–Neuhof	14.0	14.0	1	1	■	■		
			Kirchberg, Neuhof–Aefligen (Versuch)		28.0		3				Versuchsbetrieb ab 2019
30.468	468	MB / SB	Burgdorf–Heimiswil–Kaltacker–Lueg	15.0	15.0	1	1	■	●		
30.471	471	MB / SB	Hasle-Rüegsau–Affoltern-Weier	14.5	14.5	1	1	■	▲		
30.481	481	MB / SB	Sumiswald–Grünen–Wasen	19.0	19.0	2	2	■	■		
30.482	482	MB / SB	Sumiswald–Grünenmatt–Thal	7.5	8.5	1	1	▲	●		
30.483	483	MB / SB	Sumiswald–Grünen–Huttwil	18.5	18.5	2	2	▲	▲		
30.881	881	MB / SB	Bätterkinder–Lohn-Lüterkofen								2018 eingestellt
30.882	882	MB / SB	Bätterkinder–Oberramsern–Messen	13.0	13.0	1	1	■	●		Federführung Kanton SO
30.883	383	MB / SB	Bätterkinder–Limpach–Messen								2018 in Linie 30.363 integriert
30.884	884	MB / SB	Bätterkinder–Utzenstorf–Koppigen	8.0	15.0	1	1	■	●		Neues Angebot ab 2018
40.002	2	MB / SB	Solothurn–Gerlafingen–Zielebach	41.5	41.5	4	4	■	■		Federführung Kanton SO
40.054	54	MB / SB	Herzogenbuchsee–Seeberg–Wynigen	17.0	17.0	2	2	●	▲		Federführung RVK 2
60.251	251	MB / SB	Escholzmatt–Wiggen–Schangnau–Kemmeriboden	23.5	24.5	2	2	▲	▲		Federführung Kanton LU

3.2.2 Würdigung Entwicklung 2014–2018

Die nachfolgende Würdigung beinhaltet nur diejenigen Angebote beziehungsweise Linien, bei denen die Federführung bei der RK Emmental liegt.

▪ Kriterium Auslastung

- Bei den Bahnen zeigt sich keine Veränderung.
- Bei den Buslinien haben sich vier Linien verbessert und drei Linien verschlechtert:
 - Die Linie 30.285 Langnau–Gohl (–Lüderenalp–Wasen) erreicht seit der Angebotsreduktion von 10.0 auf 7.0 Kurspaare die Zielvorgabe der Angebotsstufe 1.
 - Die Linie 30.461 Burgdorf Bahnhof–Steinhof–Burgdorf Bahnhof erreicht neu knapp die Minimalanforderung der Angebotsstufe 4.
 - Die Linie 30.462 Burgdorf Bernstrasse–Bahnhof–Oberburg Geissrütli erreicht neu die Minimalanforderung der Angebotsstufe 2 sehr gut.
 - Der Ausbau der Linie 30.465 Lyssach Kernenriedstrasse–Burgdorf von 46.0 auf 50.0 Kurspaare zeigt den erwarteten Nachfragezuwachs. Neu erreicht die Linie den Zielwert der Angebotsstufe 4.
 - Die Linie 30.271 Langnau–Signau–Eggiwil–Röthenbach erreicht die Zielvorgabe der Angebotsstufe 2 ganz knapp nicht mehr.
 - Die Linie 30.281 Langnau Hasenknubel–Langnau Hüselmatte erreicht auf dem deutlich stärker nachgefragten Ast Hasenknubel die Minimalanforderung der Angebotsstufe 3 nicht mehr (seit 2014 Angebotsstufe aber unverändert und Frequenzen haben um ca. 15 % zugenommen).
 - Die Linie 30.286 Langnau–Oberfrittenbach–Aeugstmatt erreicht die Zielvorgabe der Angebotsstufe 1 knapp nicht mehr.

▪ Kriterium Kostendeckung

- Beim Kriterium Kostendeckung zeigt sich insgesamt eine sehr erfreuliche Entwicklung. Neben der Bahnlinie 304.2 haben sich auch fünf Buslinien verbessert. Dem steht nur eine Buslinie mit einer Verschlechterung gegenüber:

Verbesserungen

- Bahnlinie 304.2
- Buslinie 30.285
- Buslinie 30.461
- Buslinie 30.462
- Buslinie 30.463
- Buslinie 30.465

Verschlechterungen

- Buslinie 30.286

3.2.3 Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen und/oder grösseren Änderungen

▪ **Buslinie 30.451: Neues Abendangebot mit 3 zusätzlichen Kurspaaren**

Auf den Fahrplan 2018 wurde das Abendangebot auf der Linie 30.451 Hindelbank–Krauchthal–Bolligen zwischen 21 Uhr und Mitternacht um drei Kurspaare erweitert. Die Belegung der drei neuen Kurspaare in den Spätstunden entspricht den Erwartungen.

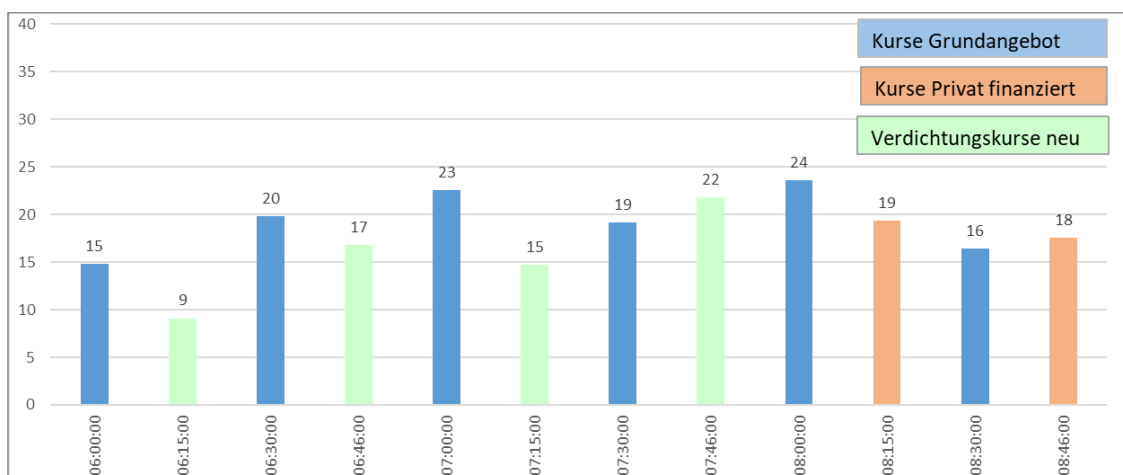
Im Jahr 2018 wurde bei der Nachfrage die Zielvorgabe im massgebenden Querschnitt (Abschnitt Hindelbank Post bis Brunnenhof) in der Angebotsstufe 2 weiterhin gut erreicht. Die Hochrechnung gestützt auf die Frequenzauswertungen des ersten Halbjahres 2019 zeigt, dass die Nachfrage im massgebenden Querschnitt voraussichtlich um ca. 4 % zunehmen und bei durchschnittlich 13 Personen/Kurs liegen wird.

▪ **Buslinie 30.465: Ausbau Morgenangebot zwischen Burgdorf Bahnhof und Lyssach Kernenriedstrasse**

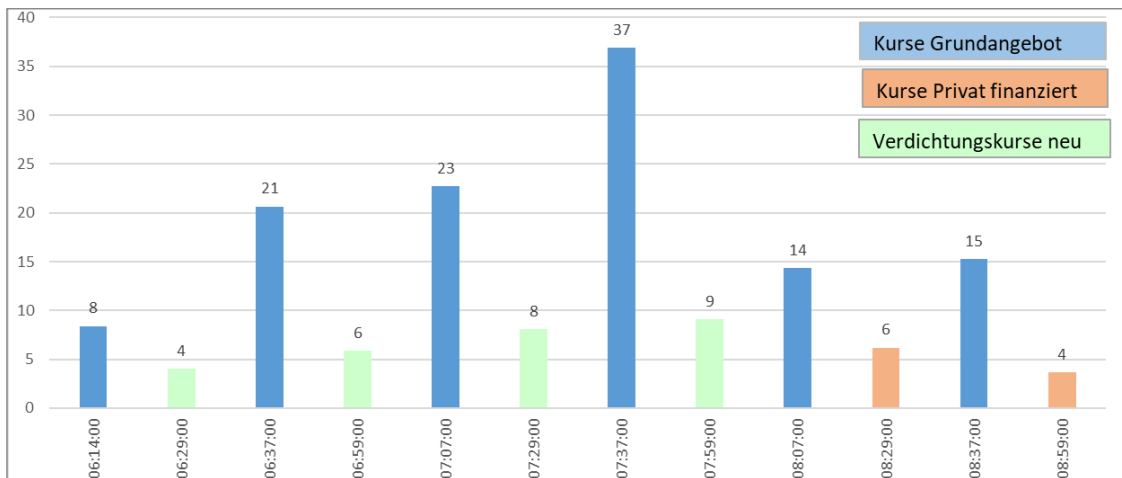
Zur Beurteilung der Wirkung der Taktlückenschliessung zwischen 6 und 8 Uhr (4 zusätzliche Kurspaare, durchgehender 15'-Takt) wurde die Belegung im stärksten Querschnitt Burgdorf Aebistrasse–Burgdorf Tiergarten sowie die Entwicklung der Ein-/Aussteiger der Jahre 2017 und 2018 für die Wochentage Mo–Fr verglichen.

- Die tägliche Gesamtnachfrage Mo–Fr im Korridor Burgdorf–Lyssach/Fraubrunnen hat um ca. 200 Fahrgäste zugenommen, davon entfallen mindestens 50 % auf den Abschnitt Burgdorf Bahnhof bis Haltestelle Kernenriedstrasse.
- Die in den Diagrammen ausgewiesene Zahl der Einsteiger und Durchfahrer entspricht +/- auch der Auslastung der Kurse im stärksten Querschnitt.
- Die durchschnittliche Auslastung der Verdichtungskurse in Richtung Kernenriedstrasse ist sehr gut und liegt nahe bei der Zielvorgabe (16 Personen pro Kurs in der Angebotsstufe 4).
- In der Gegenrichtung sind die 4 Verdichtungskurse deutlich schwächer ausgelastet.
- Die Gesamtauslastung über alle 4 Verdichtungskurspaare liegt bereits nach dem ersten Betriebsjahr über der für die Angebotsstufe 4 geltenden Minimalanforderung von 10 Personen / Kurs. Eine weitere Zunahme in den Folgejahren kann vorausgesetzt werden.
- Durchschnittliche beförderte Einsteiger + Durchfahrer pro Kurs im ersten Betriebsjahr 2018: [Quelle: Frequenzdaten Busland AG]:

▪ Burgdorf Bahnhof ⇔ Lyssach Kernenriedstrasse



▪ Lyssach Kernenriedstrasse ⇨ Burgdorf Bahnhof



▪ **Buslinie 30.467: Linienverlängerung Kirchberg Neuhof bis Aefligen Bahnhof im 30'-Takt**

Im stärksten Querschnitt Kirchberg Neuhof Süd–Kirchberg Neuhof Mitte der Verlängerungsstrecke betrug die tägliche Querschnittsbelastung in beiden Richtungen in der Zeitperiode Dezember 2018 bis August 2019 rund 215 Personen. Bei 28 Kurspaaren (Angebotsstufe 3) resultiert eine durchschnittliche Belastung von 3.8 Personen pro Kurs.

Gemäss AÖV wird die Linienverlängerung Kirchberg Neuhof bis Aefligen Bahnhof nicht an der Angebotsstufe 3 beurteilt. Weil der massgebende Querschnitt der ganzen Linie zur Bemessung an der Angebotsstufe 3 im Zentrum in der Nähe des Bahnhofs Burgdorf liegt, kommen für die Linienverlängerung Kirchberg Neuhof bis Aefligen Bahnhof die Vorgaben der Angebotsstufe 1 zur Anwendung. Es kann somit davon ausgegangen werden, dass auf der Linienverlängerung Kirchberg Neuhof bis Aefligen Bahnhof die Minimalanforderung der Angebotsstufe 1 von 4 Personen pro Kurs bereits in absehbarer Zeit erreicht wird.

Die Beurteilung der Erfolgskontrolle der ganzen Linie 30.467 gemessen an der Angebotsstufe 3 erfolgt durch das AÖV im spätmöglichsten Zeitpunkt, wenn verlässliche Aussagen zur Nachfrageentwicklung im stärksten Querschnitt möglich sind.

▪ **Buslinie 30.884: Neues Angebot Bätterkinden–Utzenstorf–Koppigen mit 30'-Takt in HVZ Mo–Fr**

Per Fahrplan 2018 wurde die Linie 30.881 (Bätterkinden–Kräiligen–Lohn-Lüterkofen) aufgrund ungenügender Nachfrage aufgehoben und die frei gewordenen Leistungen auf die deutlich besser nachgefragte Linie 30.884 Bätterkinden–Utzenstorf–Koppigen konzentriert.

Auf der Linie 30.884 wird seit Fahrplan 2018 in den HVZ am Morgen, Mittag und Abend der 30'-Takt mit guten Anschlüssen an die RE des RBS in Bätterkinden nach/von Bern und Solothurn angeboten (Angebotsstufe 1 mit insgesamt 15 Kurspaaren).

Im ersten Betriebsjahr 2018 wurde bei der Nachfrage die Zielvorgabe für einen Normalbus in der Angebotsstufe 1 im massgebenden Querschnitt Bätterkinden Kreuz–Utzenstorf Mösli knapp noch nicht erreicht.

Die Hochrechnung auf Basis der Frequenzauswertungen des ersten Halbjahres 2019 zeigt jedoch, dass die Nachfrage gegenüber 2018 um mehr als 15 % und die Personenkilometer um mehr als 12 % zugenommen haben. Im Fahrplanjahr 2019 wird damit die Zielvorgabe bei der Nachfrage sicher erreicht werden. In den nächsten Jahren kann mit weiteren Zunahmen gerechnet werden.

4 Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen

▪ Entwicklung und Trends

Im Moment gibt es keine Signale, dass die Mobilität abnimmt. Bezüglich des Mobilitätsverhaltens beziehungsweise der Verkehrsnachfrage muss vielmehr davon ausgegangen werden, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen (beispielsweise weitere Zunahme Einkaufs- und Freizeitbedürfnisse, zunehmende Pendlerbewegungen infolge der Trennung zwischen Wohnstandort und Arbeitsplatz) anhalten und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl keine wesentlichen Änderungen erfahren.

Ziel muss es deshalb sein, die Verkehrsnachfrage so umweltfreundlich wie möglich auszugestalten. Das im RGSK entworfene Entwicklungsleitbild ermöglicht, dass sich die Bahn als Rückgrat der regionalen Entwicklung etabliert, ergänzt mit den regionalen Buslinien als Bahnzubringer sowie den Ortsbusangeboten in den Räumen Burgdorf und Langnau.

▪ Strategische Stossrichtungen Entwicklung

Aus verkehrlicher Sicht ist der ÖV-Anteil und der Anteil Langsamverkehr am Gesamtverkehr zu vergrössern. Auch der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

Die Siedlungsentwicklung ist auf die im RGSK-Entwicklungsleitbild definierten Entwicklungsachsen zu konzentrieren. Im Streusiedlungsgebiet ist die Siedlungsentwicklung auf die ländlichen Kernorte zu fokussieren. Das Siedlungswachstum nach innen ist zu fördern und die vorhandenen Potenziale sind zu nutzen (Bauzonenreserven, Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete).

In den Gebieten abseits der Hauptverkehrsachsen und insbesondere in den Streusiedlungsgebieten muss sich die Entwicklung auf die mit den Regionalbuslinien erschlossenen Achsen konzentrieren oder sich auf speziell geeignete Standorte beschränken. Dies schafft die Voraussetzungen, um dem Ziel einer ressourcenschonenden und die Umwelt so wenig wie möglich belastenden Region näher zu kommen.

▪ Strategische Stossrichtungen ÖV

Das ÖV-Grundnetz ist mindestens zu erhalten und zu optimieren, das ÖV-Angebot zu konsolidieren. Gute Anschlussqualitäten an Umsteigeorten sind zu sichern und wenn möglich noch weiter zu optimieren. Vor allem in Gemeinden mit Wohn- und Arbeitsstandorten von regionaler Bedeutung respektive mit Vorranggebieten Siedlungserweiterung ist die ÖV-Erschliessungsgüte zu verbessern.

Folgende strategische Stossrichtungen werden im ÖV verfolgt:

- Konzentration des Angebotsausbaus auf den Bahnverkehr sowie die städtischen Buslinien
- Förderung von Buslinien als Bahnzubringer
- Erhaltung des Grundangebotes auf den regionalen Buslinien, allfällige Schliessung von Taktlücken
- Ergänzung durch P+R-Anlagen an Bahnhaltstellen
- Prüfung alternativer Erschliessungsformen (Mitnahmesysteme, "Bürgerbus", "on-Demand" etc.)

Mittel- bis längerfristig sollen auf dem bestehenden S-Bahn-Netz verschiedene Taktverdichtungen erfolgen. So sollen auf der Strecke Burgdorf–Bern pro Stunde 5 (gegenüber heute 4) Verbindungen angeboten werden. Mit stündlich drei schnellen Verbindungen (1 x IR-Zug, 1 x RE-Zug, 1 x S44-Züge) sowie zwei weiteren S4-Zügen wird der ungefähre 15'-Takt zwischen Bern und Burgdorf weiter optimiert.

Richtung Solothurn sollen halbstündliche Bahnverbindungen über den ganzen Tag und in den HVZ sogar alle 15 Minuten angeboten werden.

Richtung Hasle-Rüegsau soll das Angebot von drei auf stündlich 4 Verbindungen steigen. Im oberen Emmental soll das sehr gute Bahnangebot gehalten werden, mit der Verlängerung der S-Bahn Luzern bis Langnau ergeben sich auch ab Langnau in Richtung Luzern halbstündliche Angebote.

▪ **Massnahmen ÖV-Angebot**

Basierend auf dem evaluierten Handlungsbedarf und in Abstimmung mit den Inhalten des RGSK sind folgende Massnahmen konkret umzusetzen:

➤ **Bahnverkehr**

- RGSK-Massnahme ÖV-Reg 1 – Bahnverkehr mittel-/langfristig
 - ÖV-Reg-1.01:
Zusätzliche stündliche S-Bahn Hasle-Rüegsau–Burgdorf (vier Fahrgelegenheiten pro Stunde auf dem Abschnitt Burgdorf–Hasle-Rüegsau)
 - ÖV-Reg-1.02:
S-Bahn Hasle-Rüegsau–Burgdorf bis Bern verlängern (5. Fahrgelegenheit pro Stunde nach Bern ergibt vor allem Attraktivitätssteigerung für Pendlerverkehr)
 - ÖV-Reg-1.03:
Fehlende Kurspaare zwischen Bern und Burgdorf ab 21 beziehungsweise 22 Uhr wieder einführen (Fernverkehr)
 - ÖV-Reg-1.04:
Mittelfristig den IR Bern–Olten–Zürich auch in Wynigen halten lassen (Fernverkehr)
 - ÖV-Reg-1.05:
Taktlücken auf der Strecke Bern–Langnau schliessen
Diese Massnahme ist umgesetzt, weshalb sie aus dem RGSK gestrichen werden kann.
 - ÖV-Reg-1.06:
Verlängerung S8 bis Bätterkinden, d.h. halbstündliche Verbindungen Bätterkinden–Jegenstorf–Bern (Angebotskonzept 2020, Umsetzung innerhalb Laufzeit Angebotsbeschluss 2022–2025 wahrscheinlich)
 - ÖV-Reg-1.07:
Integraler 15'-Takt tagsüber Montag–Freitag RE Bern–Solothurn (Angebotskonzept 2020, Umsetzung innerhalb Laufzeit Angebotsbeschluss 2022–2025 wahrscheinlich)

➤ Busverkehr

- RGSK-Massnahme ÖV-Str-1 – Busverkehr mittel-/langfristig
 - ÖV-Str-1.01/1.02:
Verdichtung der regionalen Buslinien 465 (Fraubrunnen/Lyssach–Alchenflüh–Burgdorf–Hasle-Rüegsau und 466/467 (Wynigen–Ersigen–Kirchberg–Burgdorf bzw. Kirchberg Neuhof–Burgdorf) auf einen integralen 15'-Takt
 - ÖV-Str-1.03:
Verdichtung der städtischen Buslinie 463 (Gyrischachen–Meiefeld) auf einen integralen 15'-Takt
 - ÖV-Str-1.04:
Verbesserte Erschliessung Industrie Neuhof
Diese Massnahme ist umgesetzt, weshalb sie aus dem RGSK gestrichen werden kann.
 - ÖV-Str-1.05:
15'-Takt auf Linie 465 nicht beim Spital Burgdorf enden lassen, sondern bis Oberburg weiterführen
- RGSK-Massnahme ÖV-Str-2 – Förderung von Buslinien als Bahnzubringer
 - Erarbeitung eines Konzeptes zur Förderung von Buslinien als Bahnzubringer, sowohl auf neuen Verbindungen ohne heutige Buserschliessung als auch mit dem Erhalt eines minimalen Busangebotes, insbesondere Linien zu touristischen Zielen (Freizeit/Erholungsschwerpunkte)
 - Im Zusammenhang mit der Erhöhung der P+R-Plätze oder auch alternativ dazu sind die Möglichkeiten von Busverbindungen zu nahegelegenen Bahnanschlüssen zu prüfen

Aus folgenden zwei Gründen/Überlegungen beantragt die RK Emmental, das Massnahmenblatt ÖV-Str-2 aus dem RGSK zu streichen:

- In der Region Emmental sind heute alle Seitentäler, welche für einen regulären Linienbetrieb ausreichend grosse Potenziale aufweisen, bereits mit einer Regionalbuslinie mit Bahnanschluss erschlossen. Bei der Planung von allfällig neuen Buslinien ist die Verknüpfung mit der Bahn im Hinblick auf die weiterführenden Transportketten heute eine Selbstverständlichkeit beziehungsweise zwingende Randbedingung.
- Die erkannten Lücken und Schwachstellen bei der ÖV-Erschliessung wurden mit der Studie "Konzept Alternative Erschliessungs- und Angebotsformen für die Region Emmental" eruiert und entsprechende Massnahmen im Sinne eines Grobkonzeptes aufgezeigt. Die RK Emmental befasst sich mit der etappenweisen Umsetzung der formulierten Empfehlungen.

➤ Weitere Massnahmen

- RGSK-Massnahme KM-P-1 – Erhöhung der Anzahl P+R-Plätze

Die Kommission ÖV hat eine Erhebung über die Anzahl bestehender P+R-Plätze und deren Auslastung gemacht. Da die maximale Auslastungszahl 75 % (Trubschachen) nicht übersteigt, ist momentan kein Handlungsbedarf angezeigt. Die durchschnittliche Auslastung über alle P+R-Plätze betrachtet beträgt knapp 55 %.

– RGSK-Massnahme KM-W-1 – Alternative Erschliessungsformen und -arten

Die RK Emmental hat in Zusammenarbeit mit einem externen Planer das Konzept "Alternative Erschliessungs- und Angebotsformen" für die Region Emmental erarbeitet. Daraus hervorgegangen sind folgende zwei Projekte:

- Rufbussystem "on demand": Ab ca. Februar 2020 starten die vier Gemeinden Heimiswil, Affoltern i.E., Rüegsau und Hasle b.B. gemeinsam einen einjährigen Pilotbetrieb.
- Mitnahmesystem "Taxito": Die drei Gemeinden Trub, Trubschachen und Sumiswald beabsichtigen den Einsatz dieses Systems zusammen mit der Luzerner Gemeinde Escholzmatt-Marbach. Die Planung ist weit fortgeschritten; die Umsetzung wird im Lauf des Jahres 2020 erfolgen.

Diese Massnahme ist somit umgesetzt, weshalb beantragt wird, sie aus dem RGSK zu streichen.

5 Regionales Angebotskonzept 2022–2025 – Anträge

5.1 Anträge aus den Prüfaufträgen

Die detaillierten Beurteilungsergebnisse zu den Prüfaufträgen können wie eingangs erwähnt in einem separaten Zusatzbericht Prüfaufträge nachgelesen werden. In der nachfolgenden Zusammenstellung sind alle Begehren der RK Emmental bezüglich Angebotsveränderungen, Angebotsoptimierungen und Angebotsausbauten aufgelistet. Dies ermöglicht allen Beteiligten und Betroffenen (Gemeinden, Verbände etc.) sich einen Überblick über die von der RK Emmental angestrebte Angebotsentwicklung zu verschaffen.

Alle Anträge sind einer von drei Prioritätenstufen zugeteilt:

- Anträge mit Priorität 1
 - Angebotsausbauten oder Angebotsoptimierungen, die schon seit längerem unbestritten sind, aber aus finanziellen Gründen im letzten Angebotsbeschluss zurückgestellt werden mussten (Notwendigkeit mit einer positiven Erfolgskontrolle nachgewiesen, Zielvorgaben Auslastung und Kostendeckungsgrad in der Regel erreicht)
 - Kapazitätssteigernde Massnahmen, die aufgrund der bereits bestehenden oder absehbaren Nachfrage zwingend erforderlich sein werden
 - Massnahmen, die einen teilregionalen und nicht nur lokalen Nutzen auslösen
 - Massnahmen aus bereits durchgeführten Planungen, die mit dem Kantonalen ÖV-Angebotsbeschluss 2022–2025 umgesetzt werden sollen

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

- Anträge mit Priorität 2
 - Massnahmen, die eine wichtige und sinnvolle Harmonisierung des Gesamtangebotes zur Folge haben
 - Massnahmen, die aus Kundensicht störende Angebotslücken beseitigen und einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, das Gesamtangebot in der Region Emmental nachhaltig zu verbessern und ein Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu fördern
- Anträge mit Priorität 3

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

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

5.1.1 Anträge Bahnlinien

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
304.1 (BLS S4/S44)	Burgdorf– Solothurn	Verlängerung 30'-Takt bis 24 Uhr mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	1	3	3
304.2 (BLS S4/S44)	Ramsei– Sumiswald– Grünen	Schliessung Taktlücken am Abend mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	3	3
340 (BLS S6/S7)	Burgdorf– Konolfingen– Thun	A) Aufstufung von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4	1	3	4 ↑
		B) Ausdehnung 30'-Takt von 21.30 Uhr bis Mitternacht mit 3 zusätzlichen Kurspaaren			

5.1.2 Anträge Buslinien

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.281 (Busland 281)	Langnau– Hasenknubel / Langnau– Hüselmatte	A) Bestehendes Angebot vorerst beibehalten	1	3	3
		B) Separate Konzeptstudie/Planungsstudie "Busangebot Raum Langnau" rasch auslösen (Zeitliche Umsetzung von Optimierungsmassnahmen abhängig von den Ergebnissen der Studie)	1		
30.284 (Busland 284)	Ramsei–Langnau (Bahnergängung)	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	1	2 ↑
		B) Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr an allen Wochentagen mit 4 zusätzlichen Kurspaaren			
30.284 (Busland 284)	Langnau– Trubschachen	Spätverbindung von Bern mit Ankunft in Trubschachen ca. 00.15 Uhr an allen Wochentagen mit 1 zusätzlichen Kurspaar (nicht nur Nächte Fr/Sa und Sa/So)	1	3	3
30.451 (PAG 451)	Hindelbank– Krauchthal– Bolligen	Schliessen Taktlücken Samstagvormittag zwischen 9 und 11 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	2	2	2

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
30.451 (PAG 451)	Hindelbank– Krauchthal– Bolligen	Ausbau Abendangebot Sonntag bis 21 Uhr mit 1 zusätzlichen Kurspaar	2	2	2
30.463 (Busland 463)	Burgdorf Gyrischachen– Bahnhof– Meiefeld	Angebot unverändert weiterführen	1	4	4
30.465 (Busland 465)	Kernenried- strasse–Burgdorf Bahnhof	Übernahme 15'-Takt in kantonales Grundangebot	1	4	4
30.465 (Busland 465)	Fraubrunnen/ Lyssach– Burgdorf	Schliessung Taktlücken Vormittag und Nachmittag auf den Linienabschnitten Fraubrunnen–Lyssach– Burgdorf und Lyssach Bahnhof–Burgdorf mit je 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	1	1
30.465 (Busland 465)	Tschamerie– Hasle-Rüegsau	A) Aufstufung von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3	2	2	3 ↑
		B) 10 Kurspaare ab Tschamerie verlängern bis Hasle- Rüegsau (Nebenverkehrszeiten Vormittag und Nachmittag)			
30.466 (Busland 466)	Wynigen– Koppigen	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	1	2 ↑
		B) Schliessung Taktlücken Vormittag mit 2 zusätzlichen Kurspaaren			
30.467 (Busland 467)	Kirchberg Neuhof– Aefligen	Aufnahme Versuchsbetrieb ins kantonale Grundangebot (kein separater Prüfauftrag, Begründung und Erläuterungen siehe Kap. 3.2.3)	1	3	3
30.467 (Busland 467)	Burdorf Bahnhof– Burgdorf Spital	Konsequente Führung Linie 467 ab Burgdorf Bahnhof bis zur Haltestelle Burgdorf Spital mit zusätzlichen 16 Kurspaaren (integraler 15'-Takt Burgdorf Bahnhof– Burgdorf Spital Linien 465/467)	1	4	4

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
30.468 (Busland 468)	Burgdorf – Heimiswil– Kaltacker–Lueg	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	1	2 ↑
		B) Verdichtung Linienabschnitt Burgdorf Bahnhof– Burgdorf Fischermätteli in HVZ Morgen, Mittag und Abend mit maximal 10 zusätzlichen Kurs- paaren unter Aufrechterhaltung stündliche Bedienung Kaltacker (Variante 1 gemäss Prüfauftrag 17)			
30.471 (Busland 471)	Hasle-Rüegsau– Affoltern-Weier	A) Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2	1	1	2 ↑
		B) Ausbau Abendbetrieb bis 22 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren			
		C) Ausbau Abendbetrieb bis 24 Uhr mit 4 zusätzlichen Kurspaaren	2	1	2 ↑
30.481 (Busland 481)	Sumiswald- Grünen– Wasen i.E.	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	2	2
30.483 (Busland 483)	Sumiswald- Grünen–Huttwil	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr mit 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	2	2

5.2 Anträge aus ÖV-Planungsstudien

Zurzeit liegt eine abgeschlossene ÖV-Planungsstudie vor, welche einen direkten Bezug zur Region Emmental besitzt und deren Ergebnisse nicht schon in die Anträge aus den Prüfaufträgen gemäss Kap. 5.1 eingeflossen sind. Dabei handelt es sich um die Studie "Überprüfung Busangebot Region Solothurn".⁴

Das mittelfristige Zielangebot für den Zeitraum ca. 2025 sieht im Korridor Solothurn–Biberist–Gerlafingen den 15'-Takt vor. Ab Gerlafingen Dorfzentrum splittet sich das Angebot je halbstündlich nach Obergerlafingen/Zielebach und nach Kriegstetten. Damit wird Zielebach dannzumal halbstündlich bedient werden.

In welchem Fahrplanjahr das optimierte "Mittelfristkonzept Region Solothurn" genau umgesetzt wird, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht abschliessend beurteilt werden. Ein Zeithorizont vor 2025 scheint eher unrealistisch. Mit der Einführung des mittelfristigen Zielangebotes in der Region Solothurn wird die Gemeinde Zielebach dannzumal aber in der Angebotsstufe 3 bedient werden (heute Angebotsstufe 2).

⁴ Überprüfung Busangebot Region Solothurn, Mittel- bis längerfristiges Angebotskonzept inkl. Etappierungsvorschlag für die Umsetzung, Amt für Verkehr und Tiefbau Kanton Solothurn, Bericht vom 14. September 2018 (Projektverfasser: Bahn + Bus Beratung AG, Bern)

Zu erwähnen an dieser Stelle ist der Prüfauftrag 22 gemäss Zusatzbericht Prüfaufträge (Erschliessung Kräiligen). Die Gemeinde Bätterkinden hat während der Erarbeitung des vorliegenden Regionalen Angebotskonzeptes 2022–2025 die Einführung eines Versuchsbetriebs für eine Busverbindung Bätterkinden–Kräiligen geprüft und dazu Richtofferten bei drei Transportunternehmungen eingeholt. Die Kosten für eine Busverbindung nur zwischen Bätterkinden und Kräiligen sind für die Gemeinde Bätterkinden zu hoch, weshalb vorläufig kein Versuchsbetrieb beantragt wird. Die Gemeinde Bätterkinden wird aber auf diesen Entscheid zurückkommen, sobald die Situation beziehungsweise die Nutzung im ehemaligen Areal der Papierfabrik in Utzenstorf klar ist und auch dort Erschliessungsbedürfnisse bestehen. Ziel wäre eine gemeinsame Buslinie mit den zwei Linienästen Bätterkinden–Kräiligen und Bätterkinden–Utzenstorf Papierfabrik.

5.3 Anträge aus der Mitwirkung

Im Zusammenhang mit der Mitwirkung haben sich keine zusätzlichen Anträge ergeben.

5.4 Anträge benachbarter Planungsregionen die RK Emmental betreffend

Nachfolgend sind die Anträge zuhanden des Kantonalen ÖV-Angebotskonzeptes 2022–2025 von benachbarten Planungsregionen zu ÖV-Angeboten, welche auch die Region der RE Emmental betreffen und von dieser unterstützt werden, stichwortartig aufgelistet.

5.4.1 Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau (RVK 2)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Priorität	Angebotsstufe	
				IST	SOLL
40.054 (asm 54)	Herzogenbuchsee– Seeberg– Wynigen	A) Integration separate Schulbusse in Grundangebot durch Anpassung Angebot heutige Zusatzleistungen am Morgen und Mittag Montag bis Freitag	1	2	2
		B) Ganzjährige Führung Zusatzleistungen Morgen und Mittag Montag bis Freitag (heute nur während Schulzeiten)	1	2	2
40.054 (asm 54)	Herzogenbuchsee– Seeberg– Wynigen	A) Schliessung Taktlücken Vor- und Nachmittag mit je 1 Kurspaar	1	2	2
		B) Verschiebung heute letztes Kurspaar zwischen 22 und 23 Uhr in Zeitfenster 20 und 21 Uhr	1	2	2

5.4.2 Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)

Linie	Strecke/ Abschnitt	Anträge	Prio- rität	Angebots- stufe	
				IST	SOLL
302 (BLS S2)	Langnau–Bern	Durchgehender 30'-Takt S2 Bern–Langnau ab Betriebsbeginn auch am Wochenende (Schliessung Taktlücke zwischen 5 und 6 Uhr)	1	3	3
340 (BLS 340)	Burgdorf– Konolfingen–Thun	Ausdehnung 30'-Takt mit 3 zusätzlichen Kurspaaren von 21.30 Uhr bis Mitternacht	1	3	↑4
*		Anpassung Angebotsverordnung (AGV) und Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV) ⁵ Umsetzung innerhalb Laufzeit Angebotsbeschluss 2022–2025	1		

* Begründung

Eine aktuelle Studie der RKBM zeigt auf, wie das MOONLINER-Angebot im Perimeter der RKBM wieder zu einem gut nachgefragten und wirtschaftlichen Produkt weiterentwickelt werden soll/kann. Behandelt wurden die Handlungsfelder "Angebot", "Tarif" und "Finanzierung". Die wichtigsten Elemente sind die umlauf-optimierte Anpassung des Angebots und der Wechsel von einem eigenen Tarif zur Anerkennung aller gültigen Fahrausweise mit Nachtzuschlag.

Das AÖV hat die Studie ebenfalls zur Kenntnis genommen und prüft die Möglichkeit zur kantonsweiten Anpassung des Nachtbusnetzes und den Auswirkungen einer allfälligen Bestellung des Nachtangebots durch den Kanton. Unter der Gesamtleitung des AÖV wurde deshalb im Januar 2020 ein Projekt zur Umsetzung gestartet.

Der Kanton Bern ist jedoch aktuell nicht in der Lage, ein Nachtangebot zu bestellen. Grund dafür ist insbesondere Art. 5 der AGV, welche festlegt, dass Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 01.00 Uhr verlassen, vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgegolten werden. Damit der Kanton seine Rolle als Besteller künftig auch für die Nachtangebote wahrnehmen kann, sind zeitgerecht die rechtlichen Voraussetzungen dazu zu schaffen.

5.4.3 Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)

Aus dem Regionalen Angebotskonzept 2022–2025 der RVK 5 ergeben sich keine Anträge mit Schnittstellen zur RK Emmental.

⁵ Eine Anpassung der KBV ist erforderlich, weil beispielsweise aktuell aufgrund Art. 3a Abs. 1a Abfahrten von Kursen, die an weniger als 122 Tagen pro Jahr verkehren, den Gemeinden nicht angerechnet werden.

5.5 Begehren Fernverkehr Linie 450 Bern–Burgdorf–Olten

Im Wissen darum, dass der Fernverkehr nicht Gegenstand des Regionalen Angebotskonzeptes ist, fordert die Region den Kanton erneut auf, sich bei der SBB für folgende für die Region wichtigen Angebotsverbesserungen auf der Bahnlinie 450 Bern–Burgdorf–Olten einzusetzen:

- Einführung fehlender 30'-Takt IR/RE Bern–Olten nach 22 Uhr
- Halbstündliche IR/RE-Bedienung Wynigen

6 Ausblick Regionales Angebotskonzept 2026–2029

Die Eruiung des Handlungsbedarfs von Angebotsoptimierungen und das Ausarbeiten von Lösungsansätzen beziehungsweise Verkehrsstudien in der Laufzeit des Angebotschlusses 2022–2025 im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖV im Perimeter der Region Emmental in den Jahren 2026–2029 bleibt als Daueraufgabe bestehen. In der Angebotsperiode 2026–2029 sollen auch weitere Inhalte des RGSK umgesetzt werden.

Im Hinblick auf die Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich Siedlung wird das Papierfabrik-Areal in Utzenstorf mit grosser Wahrscheinlichkeit Auswirkungen auf das mittelfristige ÖV-Angebot haben. Durch die zwischenzeitlich bekannt gewordene Nutzung (Logistikzentrum Digitec Galaxus und Paketzentrum Post) erachtet die Regionalkonferenz Emmental eine Einführung eines Versuchsbetriebs zur Erschliessung des Papierfabrik-Areals in Utzenstorf vor Erarbeitung des nächsten regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 im Rahmen eines Zwischenbeschlusses als unbedingt notwendig.

Konkrete Inputs für das Regionale Angebotskonzept 2026–2029 wird die anstehende Studie "Buskonzept Raum Langnau i.E." liefern.

Abschliessend wird festgehalten, dass zwingend ein Instrument oder ein Prozess entwickelt werden muss, welcher eine bessere Abstimmung der Entwicklung von Siedlung und ÖV erlaubt/definiert. Im Vordergrund stehen die Koordination und die gemeinsame Entwicklung von Siedlungsgebieten (Arbeiten und Wohnen) und ÖV-Angeboten. Die im RGSK 2021 bezeichneten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete (S1), Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S2) und Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten (S3) sollen mittelfristig mit der ÖV-Erschliessungsgüteklasse D erschlossen sein (siehe RGSK 2021). Die erforderlichen Prozesse und Arbeiten, die zu einer mindestens teilweisen Zielerreichung führen sollen, werden während der Laufzeit des Angebotsbeschlusses 2022–2025 eingeleitet.

Anhang

Anhang A: Übersicht Prüfaufträge

AS: Angebotsstufe KP: Anzahl Kurspaare AUSL: Auslastung KDG: Kostendeckungsgrad

- Zielvorgabe erreicht
- ▲ Minimalanforderung erreicht
- Minimalanforderung nicht erreicht

B (N) Bahn Normalspur

AS Angebotsstufe

B (S) / T Bahn Schmalspur / Tram

AUSL Auslastung / Kurs

GB / MB Gelenkbus / Megabus

KDG Kostendeckungsgrad

TB Trolleybus

MB / SB Midibus / Standardbus

KB Kleinbus

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/ Abschnitt	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
1	304.1 (S4 + S44)	B (N)	Bern–Burgdorf– Solothurn	Burgdorf–Solothurn: Taktlückenschliessung abends zum integralen 30'-Takt bis 24 Uhr (4 zusätzliche Kurspaare)	3	35.5	▲	▲
2	304.2 (S4 + S44)	B (N)	Bern– Burgdorf	Prüfung Transportkapazitäten HVZ und Massnahmenvorschläge	3	39.0	■	■
3	304.2 (S4 + S44)	B (N)	Bern–Burgdorf– Langnau/Sumis- wald–Grünen	Ramsei–Sumiswald–Grünen Taktlückenschliessung abends zum integralen 30'-Takt bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare)	3	37.0 Ramsei- Sumiswald	■	■
4	340	Bahn (Normalspur)	Burgdorf– Konolfingen– Thun	Ausdehnung 30'-Takt mit 3 zusätzlichen Kurspaaren von 21.30 Uhr bis Mitternacht	3	39.0	▲	▲
5	281	MB / SB	Langnau Hasenknebel– Langnau Hüselmatte	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	3	26.0	●	●
6	284	MB / SB	Ramsei– Langnau (Bahnergänzung)	Ramsei–Langnau (Bahnergänzung) Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (4 zusätzliche Kurspaare, Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2)	1	15.0	■	■
7	451	MB / SB	Hindelbank– Krauchthal– Bolligen	Schliessen Taktlücken Samstagvormittag um 9 Uhr nach Hindelbank und/oder Bolligen	2	18.5	■	▲
8	451	MB / SB	Hindelbank– Krauchthal– Bolligen	Ausbau Abendangebot Samstag bis 24 Uhr (4 zusätzliche Kurspaare)	2	18.5	■	▲
9	451	MB / SB	Hindelbank– Krauchthal– Bolligen	Ausbau Abendangebot Sonntag (2 zusätzliche Kurspaare um 21 und 23 Uhr)	2	18.5	■	▲
10	463	MB / SB	Burgdorf Gyrischachen– Bahnhof– Meiefeld	Generelle Überprüfung/Beurteilung aufgrund Erfolgskontrolle AGV	4	41.0	●	▲
11	463	MB / SB	Burgdorf Gyrischachen– Bahnhof– Meiefeld	Einführung 15'-Takt Quartier Gyrischachen	4	41.0	●	▲

Nr	Linie	Verkehrsmittel	Strecke/ Abschnitt	Prüfinhalt	AS	KP	AUSL	KDG
12	465	MB / SB	Fraubrunnen– Lyssach– Burgdorf	Aufnahme 15'-Takt in kantonales Grundangebot	4	50.0	■	■
13	465	MB / SB	Fraubrunnen– Lyssach– Burgdorf	Schliessung Taktlücken Vormittag und Nachmittag mit je 2 zusätzlichen Kurspaaren	1	10.0	■	■
14	465	MB / SB	Burgdorf– Oberburg– Hasle-Rüegsau	Burgdorf–Tschamerie–Hasle-Rüegsau: 10 Kurspaare ab Tschamerie verlängern bis Hasle-Rüegsau (Aufstufung Abschnitt von Angebotsstufe 2 in Angebotsstufe 3)	2	18.0	●	▲
15	466	MB / SB	Wynigen– Koppigen– Ersigen– Kirchberg– Burgdorf	Koppigen–Wynigen: Stundentaktlücken schliessen (2 zusätzliche Kurspaare, Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2)	3	33	■	▲
16	467	MB / SB	Burgdorf– Kirchberg– Neuhof	Konsequente Führung Linie 467 ab Burgdorf Bahnhof bis zur Haltestelle Burgdorf Spital	4	44.0 (L465+ L467)	▲	▲
17	468	MB / SB	Burgdorf– Heimiswil– Kaltacker–Lueg	Verdichtung Linie 468 bis Fischermätteli zum 30'-Takt, optional bis Heimiswil (Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2) A HVZ Morgen, Mittag und Abend B Gesamte Betriebszeit	1	15.0	■	●
18	471	MB / SB	Hasle-Rüegsau– Affoltern-Weier	Ausbau Abendbetrieb bis 24 Uhr (4 zusätzliche Kurspaare, Aufstufung von Angebotsstufe 1 in Angebotsstufe 2)	1	14.5	■	▲
19	481	MB / SB	Sumiswald- Grünen– Wasen	30'-Takt Haltestelle Forum	2	19.0	■	■
20	481	MB / SB	Sumiswald- Grünen– Wasen	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare) Zu beachten: Setzt Umsetzung PA 3 voraus	2	19.0	■	■
21	483	MB / SB	Sumiswald- Grünen–Huttwil	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr (2 zusätzliche Kurspaare) Zu beachten: Setzt Umsetzung PA 3 voraus	2	18.5	▲	▲
22	Ex. 881	KB	Bätterkinden– Kräiligen– Lohn-Lüterkofen	Erarbeitung von Erschliessungsvarianten Kräiligen				
22	Neu	(Bus)	Neu	Berücksichtigung Aufwärtskompatibilität Erschliessungsvarianten Kräiligen im Hinblick auf zukünftige Erschliessung Areal Papierfabrik				
23	465	MB / SB	Fraubrunnen– Lyssach– Burgdorf	Verlängerung Linie 465 bis Winkelweg mit 1 bis 2 Kursen HVZ Morgen und HVZ Abend	4	50.0	■	■
24	284	MB / SB	Langnau– Trubschachen	Montag–Donnerstag und Sonntag: Spätverbindung von Bern mit Ankunft in Trubschachen ca. 00.15 Uhr (und ev. 01.15 Uhr)	3	29.5	■	▲

Anhang B: Entwicklungsleitbild Emmental – RGSK 2. Generation

