

Regionalkonferenz Emmental

Regionales Angebotskonzept 2018 – 2021

Schlussbericht
Zürich, 11. März 2016

NIK/ML



Impressum

Regionales Angebotskonzept

2018 – 2021

Schlussbericht

Zürich, 11. März 2016

2807a_AK_Emmental_18_21_Schlussbericht_20160311.docx

Auftraggeber

Regionalkonferenz Emmental

Begleitgruppe

Beat Studer, Kommission öffentlicher Verkehr, Wynigen, Vorsitz

Adriano Miceli, Regionalkonferenz Emmental, Stv. Geschäftsführer

Walter Scheidegger, Kommission öffentlicher Verkehr, Hasle

Theo Rüeegg, Kommission öffentlicher Verkehr, Trubschachen

Manuela Lüthi, Busland AG

Andreas Scherrer, BLS AG

Bruno Meier, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern (AÖV)

Autorinnen und Autoren

Nicola Kugelmeier

Matthias Lebküchner

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

Inhalt

1.	Ausgangslage	4
1.1.	Auftrag	4
1.2.	Vorgehen	4
1.3.	Abgrenzung	5
1.4.	Angebotsbeschluss Angebotskonzept 2014 – 2017	7
2.	Regionale Erfolgskontrolle	8
2.1.	Umgesetzte Massnahmen Angebotskonzept 2014 – 2017	8
2.1.1.	Bahnlinien	8
2.1.2.	Buslinien	9
2.2.	Erfolgskontrolle bestehender Linien bzgl. Nachfrage und Kostendeckung	12
2.2.1.	Ziel- und Minimalvorgaben Art. 10 und 11	12
2.2.2.	Bahnlinien	13
2.2.3.	Buslinien	14
3.	Ziele und Grundsätze für das Angebotskonzept 2018 – 2021	16
3.1.	Rahmenbedingungen und übergeordnete Zielvorgaben	16
3.2.	Angebotsgrundsätze 2018 – 2021	17
3.3.	Übergeordnete Änderungen im Bahnverkehr	18
4.	Massnahmen und Prioritäten	19
4.1.	Bahnlinien	20
4.2.	Buslinien	21
5.	Anträge Regionales Angebotskonzept 2018 – 2021	30
5.1.	Zielangebot Bahnlinien	32
5.2.	Zielangebot Buslinien	32
5.3.	Buslinien mit Federführung in Nachbarregionen	34
6.	Weitere Begehren	35
Annex		37
Details und Netzgrafiken zu Massnahmen		38
30.281	Langnau Hasenknubel – Langnau Hüselmatte	38
30.284	Ramsei – Langnau	41
30.467	Burgdorf – Kirchberg – Neuhof	43
Auszug Buskonzept Untere Emme (3B AG)		51
Abkürzungsverzeichnis		55
Abbildungsverzeichnis		55
Tabellenverzeichnis		56

1. Ausgangslage

1.1. Auftrag

Auf Basis des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung AGV) wird von den Regionen des Kantons Bern periodisch ein regionales Angebotskonzept erarbeitet, welches dem Kanton eingereicht wird. Der Kanton fasst die regionalen Angebotskonzepte in einem kantonalen Angebotskonzept zusammen und legt diese dem Grossen Rat für den Angebotsbeschluss vor.

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) Kanton Bern hat mit Schreiben vom 17. Dezember 2014 den Regionalkonferenzen den Auftrag erteilt, die Planungen der regionalen Angebotskonzepte 2018 – 2021 in Angriff zu nehmen. Ziele dieser Planungen sind:

- Überprüfung aller Linien, welche die Minimalanforderungen gemäss Angebotsverordnung nicht erreichen.
- Erfolgskontrolle der Angebote, die in der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2014 – 2017 neu gestaltet wurden.
- Inhalte des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) in die ÖV-Planung einfliessen lassen. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf die Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs gelegt werden.
- Neubeurteilung nicht berücksichtigter Eingaben aus dem Angebotskonzept 2014 – 2017 bzw. aus der Anpassung des Angebotsbeschlusses.

Ergänzend dazu hat die Region alle Gemeinden nach ihren Anliegen befragt. Diese werden bei der Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts 2018 – 2021 ebenfalls berücksichtigt.

1.2. Vorgehen

Das regionale Angebotskonzept wurde in enger Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Emmental erarbeitet. Dazu wurde ein Projektbüro bzw. eine Begleitgruppe mit Vertretungen von Mitgliedern aus der Kommission ÖV, von den Transportunternehmungen, von der Geschäftsstelle sowie dem beauftragten Büro zusammengestellt, die den Prozess eng begleitete. Folgende Arbeitsschritte und Sitzungen haben stattgefunden:

- Zu Beginn wurde von der Regionalkonferenz Emmental eine Umfrage bei den Gemeinden durchgeführt. Die eingegangenen Anliegen sowie die vorhandenen Grundlagen (bspw. Datengrundlagen für Erfolgskontrolle) wurden dem beauftragten Büro zur Verfügung gestellt.
- Als Basis für die Herleitung des Handlungsbedarfs wurde eine zweiteilige Erfolgskontrolle durchgeführt (Kapitel 2) und die Gemeindeanliegen gesichtet. Ein erster Entwurf von Zielen und Grundsätzen wurde formuliert.

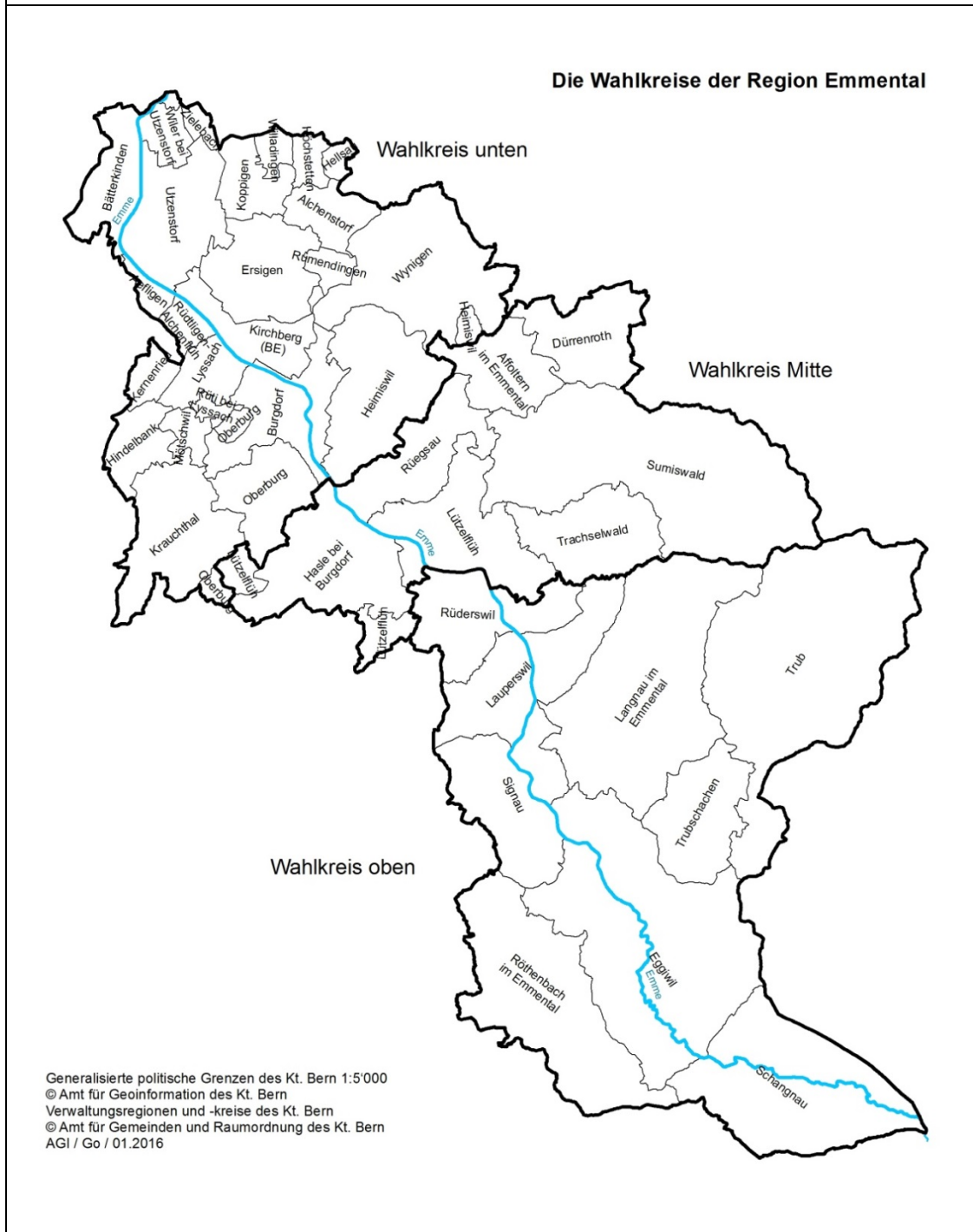
- Eine erste Auslegeordnung des Handlungsbedarfs sowie die zugehörigen Grundlagen wurden an einer Projektbürositzung diskutiert.
- Aufgrund der Diskussion wurde der Handlungsbedarf durch das beauftragte Büro vertieft und Massnahmen evaluiert (wo notwendig bis auf Stufe Netzgrafik).
- An einer weiteren Projektbürositzung wurden die Massnahmen besprochen und von Seite Transportunternehmen wurden punktuell vertiefte Abklärungen getroffen.
- Die Ergebnisse der Projektbürositzung wurden an der ÖV-Kommission vorgestellt, so dass Rückmeldungen in den weiteren Bearbeitungsprozess einfliessen konnten.
- Als nächster Arbeitsschritt wurde ein Entwurf des regionalen Angebotskonzepts 2018 – 2021 durch das beauftragte Büro erstellt und dieser wurde wiederum an einer Sitzung diskutiert.
- Der Bericht wurde mit den Rückmeldungen der Region aktualisiert und von dieser zu Händen der ÖV-Kommission verabschiedet.
- Der vorliegende Bericht bildet nun die Grundlage für das Mitwirkungsverfahren.

1.3. Abgrenzung

Der Planungssperimeter entspricht der Regionalkonferenz Emmental (siehe Abbildung 1) und umfasst insgesamt fünf Bahnlinien und 24 Buslinien. Wichtig ist zudem die Abstimmung mit der Bahnlinie Bern – Bätterkinden – Solothurn, der Buslinien Herzogenbuchsee – Seeberg – Wynigen Oberaargau (RVK 2) sowie mit den vorhandenen Fernverkehrslinien.

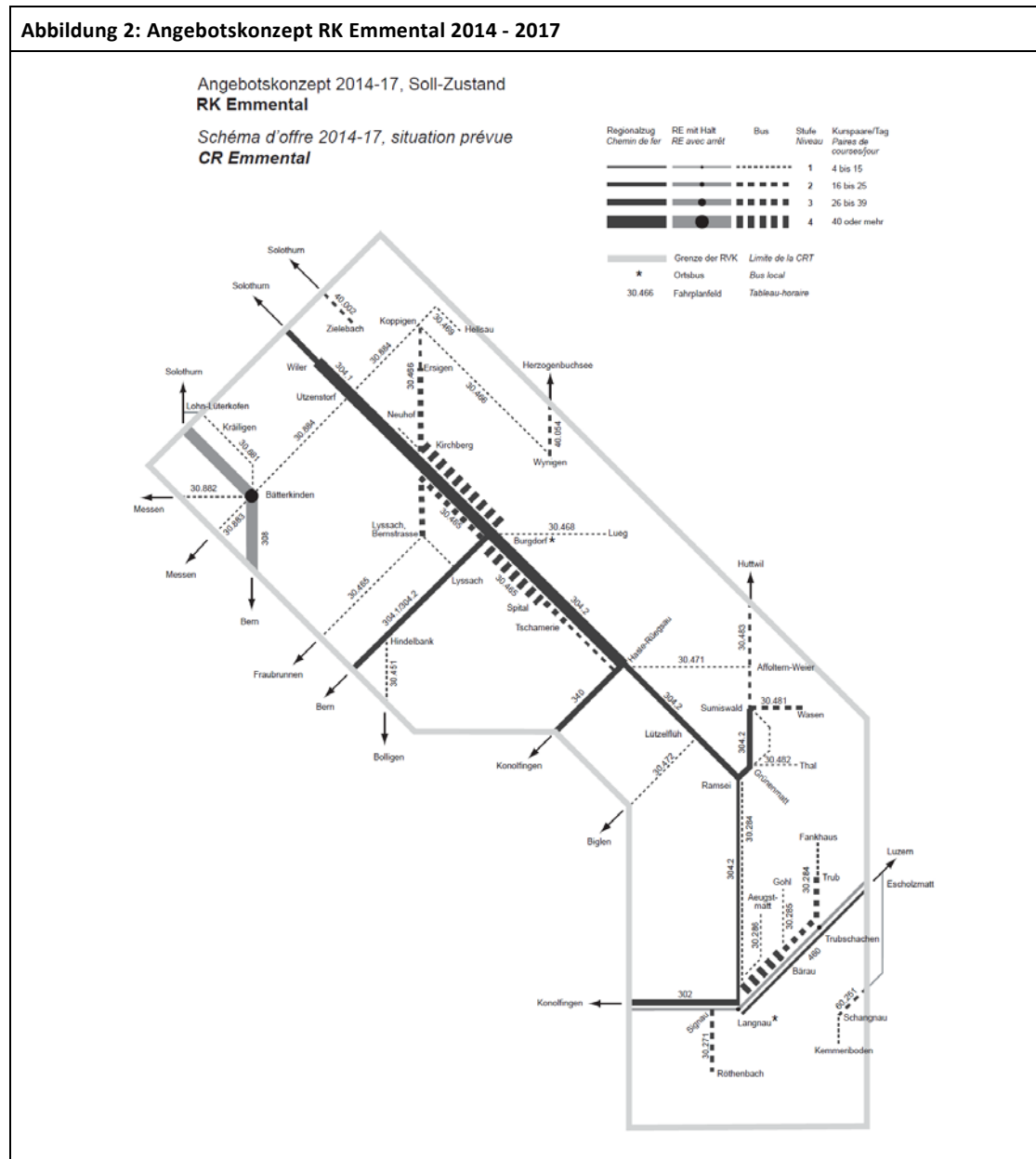
Im Raum Huttwil könnten Änderungen bei den in der Region Oberaargau (RVK 2) liegenden Buslinien Huttwil – Eriswil und Huttwil – Wyssachen Auswirkungen auf die Linien der Region Emmental haben (betriebliche Abhängigkeiten).

Abbildung 1: Planungsperimeter Region Emmental



1.4. Angebotsbeschluss Angebotskonzept 2014 – 2017

Der Angebotsbeschluss für die Region Emmental für die Jahre 2014 – 2017 zeigt die nachfolgende Abbildung.



Quelle: Kanton Bern, BVE; Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2014 – 2017; Bericht vom 17. Juni 2013

2. Regionale Erfolgskontrolle

2.1. Umgesetzte Massnahmen Angebotskonzept 2014 – 2017

Die Tabellen in diesem Kapitel zeigen die Anträge der Region gemäss Angebotskonzept 2014 – 2017 auf. Die Tabellen geben Auskunft über was davon in welchem Rahmen umgesetzt wurde. Sofern ein Antrag im kantonalen Angebotskonzept 2014 – 2017 abgelehnt wurde, ist die entsprechende Begründung ergänzt.

Insgesamt wurden für das regionale Angebotskonzept 2014 – 2017 für 18 Linien Anträge eingegeben, wovon für sechs Linien mehrere Anträge formuliert wurden. Die Hauptthemen der Anträge waren sowohl für die Bahn- als auch die Buslinien Angebotsausbauten abends und Schliessung von Taktlücken.

Zusammenfassender Umsetzungsstand:

- Acht Anträge wurden vollständig umgesetzt.
- 24 Anträge wurden abgelehnt.

In den nachfolgenden Tabellen sind die Anträge an das kantonale Angebotskonzept wie folgt gekennzeichnet:

Antrag umgesetzt
Antrag nicht umgesetzt

2.1.1. Bahnlinien

FPL-Feld ¹	Linienbezeichnung	Antrag AK 2014-2017	Umsetzungsstand
302	Bern – Langnau (S2)	Ausbau ½-h-Takt S2 bis 24 Uhr	Antrag abgelehnt: aus finanziellen Gründen, nicht prioritär (integraler ½-h-Takt Ziel Planungsbericht 2. TE S-Bahn Bern)
304.1	Bern – Burgdorf – Solothurn (R/RE/S44)	--	Umsetzung integraler ½-h-Takt Burgdorf – Solothurn per Dez. 2015/FPL 2016 Antrag RVK & Gemeinden, dass Frühverbindung um 04:49 bereits ab Wiler geführt wird, wurde abgelehnt.

¹ FPL = Fahrplan

		Ausbau RE-Angebot (Thun -) Burgdorf - Solothurn bis 24 Uhr, Einkürzen S44 abends bis Wiler	Antrag abgelehnt: da nicht finanzierbar.
304.2	Bern – Burgdorf – Langnau/Sumiswald- Grünen (S4/S44)	Schliessung der Taktlücken zum ½-h-Takt am Abend	Antrag abgelehnt: Bestehendes Angebot grosszügig, Anliegen hat keine Priorität
340	Burgdorf – Konolfingen – Thun (R/RE)	Ausbau RE am Abend bis 24 Uhr, so dass zus. mit Regio ½-h-Takt	Antrag abgelehnt: schwächere Nachfrage rechtfertigt kein höheres Angebotsniveau nach 20 Uhr
308	Bern – Bätterkinden – Solothurn	Einführung des ¼-h-Takts wäh- rend den HVZ Rtg. Solothurn	Umgesetzt.
450	Bern – Burgdorf – Olten	Halbstundentakt RE Wynigen	Antrag durch SBB abgelehnt: Machbarkeitsgründe und be- grenztes Potenzial
		(Wieder-)Einführung des fehlen- den ½-h-Takt Bern – Olten nach 21 Uhr	Antrag durch SBB abgelehnt: fehlende Wirtschaftlichkeit

2.1.2. Buslinien

Buslinien oberes Emmental

Tabelle 2: Umsetzungsstand Massnahmen aus Angebotskonzept 2014 – 2017: Buslinien oberes Emmental			
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Antrag AK 2014-2017	Umsetzungsstand
30.271	Langnau – Signau – Röthenbach	Ausbau Abendangebot zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr	Antrag abgelehnt: bestehendes Angebot ist der Nachfrage angemessen
30.284	Ramsei – Langnau	Integraler Stundentakt bis 24 Uhr	Antrag abgelehnt: bis Mitter- nacht besteht Grunderschlies- sung mit Bahnlinie
	Langnau – Fankhaus (– Mettlenalp)	Erweiterung Abendangebot bis 24 Uhr bis Trub, Bedarfskurs bis Fankhaus	Antrag abgelehnt: bestehendes Angebot ist der Nachfrage angemessen
60.251	Escholzmatt – Wiggen – Kemmeriboden	Stufenerhöhung in Stufe 2 (16-25 Kurspaare/Tag) (Nachvollzug, da Kanton Luzern Angebot auf FPL 2012 ausgebaut hat)	Umgesetzt

Buslinien mittleres Emmental

Tabelle 3: Umsetzungsstand Massnahmen aus Angebotskonzept 2014 – 2017: Buslinien mittleres Emmental			
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Antrag AK 2014-2017	Umsetzungsstand
30.471	Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	Integraler Stundentakt bis 24 Uhr	Antrag abgelehnt: aus finanziellen Gründen, aber grundsätzlich berechtigtes Anliegen
30.481	Sumiswald-Grünen – Wasen	Integraler Stundentakt bis 24 Uhr	Antrag abgelehnt: bestehendes Angebot entspricht Nachfrage
30.483	Sumiswald-Grünen - Huttwil	Integraler Stundentakt bis 24 Uhr	Antrag abgelehnt: bestehendes Angebot ist der Nachfrage angemessen
		Mit einer Anpassung der Linienführung (Erschliessung Fiechtenquartier Huttwil mit der Linie 493 Huttwil – Wyssachen anstatt 483 Sumiswald-Grünen - Huttwil) sollen die Anschlussverhältnisse in Huttwil zur Bahn stabilisiert werden.	Umgesetzt

Buslinien unteres Emmental

Tabelle 4: Umsetzungsstand Massnahmen aus Angebotskonzept 2014 – 2017: Buslinien unteres Emmental			
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Antrag AK 2014-2017	Umsetzungsstand
30.451	Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	Integraler Stundentakt bis 24 Uhr	Antrag abgelehnt: bestehendes Angebot entspricht Nachfrage
		Gezielte Verdichtung in HVZ zur Entschärfung Kapazitätsengpässe	Antrag abgelehnt: aus finanziellen Gründen
		Führung von mehr Kursen über Hettiswil und Obermoos	Antrag abgelehnt: Anpassung denkbar, geht aber zulasten der Anschlussqualität in Bolligen.
		Anpassung Angebot Wochenende mit durchlaufenden Kursen	Anpassung Wochenende befürwortet; Umsetzung nicht möglich wegen Betriebsstandort Krauchthal und Mehrkosten
30.462	Burgdorf Bernstrasse – Bahnhof – Oberburg Geissrütli	Aufnahme Versuchsbetrieb in Grundangebot	Aufnahme seit 2014 in Angebotsstufe 2 (Reduktion von 28 auf 25 Kurspaare)
30.465	Burgdorf – Lyssach – Fraubrunnen	Schliessung Taktlücken	Antrag abgelehnt: nachvollziehbar, aber nicht finanzierbar

		Integraler Stundentakt bis 24 Uhr	Antrag abgelehnt: nicht gerechtfertigt durch Nachfrage
	Burgdorf – Lyssach, Kernenriedstrasse	Einführung und Kostenübernahme HVZ-Kurse morgens zur Verdichtung zum ¼-h-Takt	Antrag abgelehnt: Der Kanton bestellt heute mit dem durchgehenden ½-h-Takt 30 Kurspaare (die Verdichtung zum ¼-h-Takt wird durch die Betriebe an der Shoppingmeile Lyssach als Zusatzangebot finanziert).
		Kostenübernahme HVZ-Kurse abends zur Verdichtung zum ¼-h-Takt	
	Burgdorf – Hasle-Rüegsau	Burgdorf – Spital: Übernahme der Verdichtungskurse in HVZ (Linie 467)	Aufstufung in Stufe 4. (per FPL 2014 in Grundangebot)
		Integraler ½-h-Takt bis Hasle-R.	Antrag abgelehnt: bestehendes Angebot ausreichend
30.461/463/465	Burgdorf Bhf. - Steinhof / Burgdorf - Gyrischachen – Bahnhof – Meiefeld / Fraubrunnen/Lyssach – Burgdorf – Hasle-Rüegsau	Bei den Linien Gyrischachen – Bahnhof – Meiefeld, Bahnhof – Oberstadt – Steinhof – Bahnhof und Bahnhof – Spital – Tschamerie sollen die Betriebszeiten am Sonntag überprüft und leicht angepasst werden (z.B. Verzicht Abendangebot an Sonntagen).	Umgesetzt (So-Abend minus 2 KP).
30.466	Burgdorf – Kirchberg – Ersigen – Koppigen – Wynigen	Integraler Stundentakt zwischen Koppigen und Wynigen von 06 – 20 Uhr	Antrag abgelehnt: Nachfrage vormittags schwach, nicht finanzierbar
		Integraler Stundentakt bis 24 Uhr	Antrag abgelehnt: Abenderschliessung via Burgdorf – Ersigen
30.467	Burgdorf – Kirchberg – Neuhoof	Verlängerung der Linie bis Aefligen (neuer Versuchsbetrieb)	Antrag nicht umgesetzt, Überprüfung Linie im Rahmen reg. AK 2018 – 2021 vorsehen.
		Integraler ½-h-Takt & Samstagangebot	Antrag abgelehnt: aus finanziellen Gründen
30.881	Bätterkinden – Lohn-Lüterkofen	Verlängerung Krälligen bis Lohn-Lüterkofen	Umgesetzt

2.2. Erfolgskontrolle bestehender Linien bzgl. Nachfrage und Kostendeckung

Im regionalen Angebotskonzept 2018 – 2021 sind alle Linien, die die **Minimalanforderungen** gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung **nicht erreichen**, einer generellen **Überprüfung** zu unterziehen. Die Minimalanforderungen werden für zwei Indikatoren beurteilt:

- Durchschnittliche Auslastung pro Kurs im stärksten belasteten Querschnitt als stellvertretender Indikator für den Nutzen des Angebots.
- Kostendeckungsgrad (KDG) als stellvertretender Indikator für das Verhältnis von Kosten und Nutzen.

2.2.1. Ziel- und Minimalvorgaben Art. 10 und 11

Die Schwellenwerte der Ziel- und Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 sind in den nachfolgenden Tabellen aufgeführt.

Angebotsstufe	Kurspaare pro Tag	Schwellenwerte									
		(Ø Anz. Pers./Kurs im max. QS, Mo-Fr)									
		Kleinbus		Midi- und Standardbus		Gelenk- und Megabus		Schmalspurzug und Tram		Normalspurzug	
		Min.	Ziel	Min.	Ziel	Min.	Ziel	Min.	Ziel	Min.	Ziel
1	4 - 15	2	3	4	6	5	8	12	20	15	25
2	16 - 25	3	5	6	10	9	15	15	25	20	35
3	26 - 39	4	6	8	13	12	20	20	30	30	50
4	ab 40	5	8	10	16	15	25	25	40	40	60

Quelle: Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr Kanton Bern (Angebotsverordnung; AGV)

Angebotsstufe	Kurspaare pro Tag	Schwellenwerte									
		(in %)									
		Kleinbus		Midi- und Standardbus		Gelenk- und Megabus		Schmalspurzug und Tram		Normalspurzug	
		Min.	Ziel	Min.	Ziel	Min.	Ziel	Min.	Ziel	Min.	Ziel
1	4 - 15	15	25	20	35	20	35	20	35	20	35
2	16 - 25	15	30	20	40	20	40	20	40	20	40
3	26 - 39	20	35	25	45	25	45	25	45	25	45
4	ab 40	25	40	30	50	30	50	30	50	30	50

Quelle: Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr Kanton Bern (Angebotsverordnung; AGV)

Hinweis: Für Kleinbusse gilt ein um fünf Prozentpunkte reduzierter Minimaler-/Zielkostendeckungsgrad.

Die Erfolgskontrolle über die bestehenden Linien wurde vom Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern zur Verfügung gestellt, in dem die Linien folgenden drei Kategorien zugeordnet wurden (Basis bilden die Angaben zur Auslastung und zum Kostendeckungsgrad gemäss TU-Offerten 2015):

Die Zielwerte sind erreicht oder übertroffen	Die Minimalwerte, nicht aber die Zielwerte sind erreicht	Die Minimalwerte werden nicht erreicht.
--	--	---

2.2.2. Bahnlinien

Tabelle 7: Erfolgskontrolle bestehender Bahnlinien gemäss AGV (Art. 10 & 11)						
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Ang. stufe	Anz. KP im max QS	Auslastung	KDG	Bemerkungen
302	Bern – Langnau (S2)	3	36.5			
304.1	Bern – Burgdorf – Solothurn (R/RE/S44)	4	41.5			KDG gemäss Offer- te 2016; zusam- mengefasstes An- gebot
304.2	Bern – Burgdorf – Langnau/Sumiswald-Grünen (S4/S44)	4	57.5			zusammengefass- tes Angebot
340	Burgdorf – Konolfingen – Thun (R/RE)	3	38			zusammengefass- tes Angebot
460	Bern – Langnau – Luzern (RE)	2	19			max QS ausserkan- tonal
	Luzern – Wolhusen – Langnau (S6 der S-Bahn Lu- zern)	2	19			max QS ausserkan- tonal; Federfüh- rung Kt. Luzern

Erläuterungen: KP = Kurspaar, QS = Querschnitt, KDG = Kostendeckungsgrad

2.2.3. Buslinien

Buslinien oberes Emmental

Tabelle 8: Erfolgskontrolle bestehender Buslinien gemäss AGV (Art. 10 & 11): Oberes Emmental						
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Ang. stufe	Anz. KP im max QS	Auslastung	KDG	Bemerkungen
30.271	Langnau – Signau – Röthenbach	2	24			
30.281	Langnau Hasenknubel – Langnau Hüselmatte	3	26			
30.284	Bahnergänzung Ramsei – Langnau	1	15			
	Ramsei – Langnau – Fankhaus (– Mettlenalp)	3	29.5			
30.285	Langnau – Gohl (– Lüderenalp – Wasen)	1	10			
30.286	Langnau – Oberfrittenbach – Aeugstmatt	1	6			
60.251	Eschholz matt – Wiggen – Kemmeriboden	2	23.5			max QS ausserkantonale

Erläuterungen: KP = Kurspaar, QS = Querschnitt, KDG = Kostendeckungsgrad

Buslinien mittleres Emmental

Tabelle 9: Erfolgskontrolle bestehender Buslinien gemäss AGV (Art. 10 & 11): Mittleres Emmental						
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Ang. stufe	Anz. KP im max QS	Auslastung	KDG	Bemerkungen
30.471	Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	1	14.5			
30.472	Lützelflüh – (Moosegg Hotel) – Arni – Biglen	1	9			Federführung RK BM
30.481	Sumiswald-Grünen – Wasen	2	19			
30.482	Sumiswald – Grünenmatt – Thal	1	7.5			
30.483	Sumiswald-Grünen - Huttwil	2	18.5			

Erläuterungen: KP = Kurspaar, QS = Querschnitt, KDG = Kostendeckungsgrad

Buslinien unteres Emmental

Tabelle 10: Erfolgskontrolle bestehender Buslinien gemäss AGV (Art. 10 & 11): Unteres Emmental						
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Ang. stufe	Anz. KP im max QS	Auslastung	KDG	Bemerkungen
30.451	Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	1	15.5			
30.461	Burgdorf Bahnhof – Steinhof – Bahnhof	4	58			
30.462	Burgdorf Bernstrasse – Bahnhof – Oberburg Geissrütli	2	25			
30.463	Burgdorf Gyrischachen – Bahnhof – Meiefeld	4	41			
30.465	Burgdorf – Lyssach – Fraubrunnen	1	10			
	Burgdorf – Lyssach, Kernriedstrasse	3	46			
	Burgdorf – Hasle-Rüegsau	4	44			
30.466	Burgdorf – Kirchberg – Ersigen – Koppigen – Wynigen	3	32.5			
30.467	Burgdorf – Kirchberg – Neuhof	1	14			
30.468	Burgdorf – Heimiswil – Lueg	1	15			
30.881	Bätterkinder – Lohn-Lüterkofen	1	9			Nachfrage IST 2014
30.882	Bätterkinder – Oberramsern – Messen	1	13			Federführung Kt. SO
30.883	Bätterkinder – Limpach – Messen	1	9			Nachfrage IST 2014
30.884	Bätterkinder – Utzenstorf – Koppigen	1	8			Nachfrage IST 2014
40.002	Solothurn – Gerolfingen – Ziebach	4	41.5			max QS ausserkantonale; Federführung Kt. SO
40.054	Herzogenbuchsee – Wynigen	2	17			Federführung RVK 2

Erläuterungen: KP = Kurspaar, QS = Querschnitt, KDG = Kostendeckungsgrad

3. Ziele und Grundsätze für das Angebotskonzept 2018 – 2021

3.1. Rahmenbedingungen und übergeordnete Zielvorgaben

Angebotsverordnung (AGV) Kanton Bern

Neben den Schwellenwerten (Auslastung, Kostendeckungsgrad) zur Überprüfung der einzelnen Angebote (vgl. Kapitel 2.2.1) formuliert die Angebotsverordnung folgende wichtige Grundsätze zur Erschliessung:

Erschliessungsgrundsatz (Art. 3):

- Erschliessungsberechtigt sind zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete wenn sie mindestens 300 ständige Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- und Ausbildungsplätze aufweisen, wobei der ständige Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner 100 Personen betragen muss.

Erschliessungsqualität (Art. 4):

- Siedlungsgebiete gelten als erschlossen, wenn die Fusswege zu den Haltestellen (Luftlinien-distanz) folgende Erschliessungsqualität aufweisen:
 - 750 m bei Groberschliessung (Bahn)
 - 400 m bei Feinerschliessung (Bus)

Strategie AÖV zur Weiterentwicklung ÖV

Grundlage der Strategie aus dem Jahre 2009 ist die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern. Das Hauptziel der Gesamtmobilitätsstrategie für den ÖV ist, den Marktanteil am ÖV zu erhöhen was durch ein attraktives und qualitativ hochwertiges ÖV-Angebot erreicht werden kann. Eine hohe Bedeutung kommt dabei auch der Erhöhung der Verfügbarkeit des ÖV sowie der gesicherten Finanzierung dessen zuteil.

Der Kanton Bern hat für die Strategie ÖV sieben Teilstrategien formuliert, um das Gesamtsystem ÖV aktiv führen zu können. Dazu wurden zum einen Ziele formuliert, zum anderen hat das AÖV Massnahmen definiert. Bspw. sollen Freizeitangebote am Wochenende und Abend entwickelt werden, um das Angebot an die Mobilitätsbedürfnisse anzupassen. Die Massnahmen fliessen, sofern die politischen und finanziellen Voraussetzungen gegeben sind, in die periodischen Angebotsbeschlüsse mit ein.

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2. Generation / Agglomerationsprogramm (AP) Burgdorf 3. Generation

Das RGSK bildet die Grundlage zur langfristigen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Das ÖV-Angebot hat sich in den letzten Jahren auf die Siedlungsstrukturen der Region angepasst und ein gutes Niveau erreicht. Ziel ist, das heutige Angebot weiter zu konsolidieren.

Die Massnahmen, welche im RGSK aufgeführt sind, dienen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Das wichtigste Projekt im Rahmen des RGSK 2. Generation bzw. AP Burgdorf 3. Generation ist die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle (B-O-H). Für den ÖV gelten die folgenden Strategien²:

- Konzentration Angebotsausbau auf Bahnlinien und beim Bus auf die Agglomerationslinien
- Grundangebot auf regionalen Buslinien erhalten, vorhandene Taktlücken schliessen
- Bahnhaltstellen mit P&R-Anlagen ergänzen
- Förderung Buslinien als Bahnzubringer
- Alternative Erschliessungsformen wie bspw. Bürgerbus prüfen

Die im RGSK 2. Generation /AP 3. Generation definierten ÖV-Massnahmen fliessen als planerische Grundlage in das regionale Angebotskonzept 2018 – 2021 ein.

3.2. Angebotsgrundsätze 2018 – 2021

Mit den nachfolgenden Angebotsgrundsätzen wird eine kontinuierliche Weiterentwicklung des bestehenden Bahn- und Busangebots in der Region Emmental gewährleistet:

- Attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes Grundangebot sicherstellen.
- In schwach besiedelten Gebieten, in welchen der ÖV der Mobilitätsvorsorge dient, ist ein Minimalangebot aufrecht zu erhalten.
- Bei der Fahrplangestaltung sind – sofern es die Nachfrage erlaubt – integrale Taktsysteme und gute Anschlüsse anzustreben. Taktlücken sind zu schliessen.
- Den Gemeindeforderungen und ehemaligen Anträgen zufolge ist der Ausbau des Abendangebots ein grosses Anliegen, welches in geeigneter Art und Weise zu berücksichtigen ist.
- Die finanziellen Rahmenbedingungen im Kanton Bern wirken nach wie vor einschränkend. Es soll daher eine sorgfältige Kosten-/Nutzen-Abwägung der einzelnen Angebote erfolgen. Grössere Angebotsausbauten sollen sich auf Linien beschränken, bei welchen das Erreichen der Zielwerte zur Nachfrage und zum KDG als machbar und realistisch eingeschätzt wird.

² Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental, RGSK EM 2. Generation, Bericht Mitwirkung, Feb. 2015.

Aus den Angebotsgrundsätzen lassen sich somit die folgenden wichtigsten **Ziele** für die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots im Zeithorizont 2018 – 2021 festhalten:

1. Sicherstellung Grundversorgung durch ÖV
2. Schliessung von Taktlücken
3. Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr
4. Grössere Angebotsausbauten auf Linien, welche die Zielwerte der Nachfrage und des KDG erfüllen.

3.3. Übergeordnete Änderungen im Bahnverkehr

Aus den Änderungen beim übergeordneten Bahnfahrplan im **Bahnkorridor Solothurn – Burgdorf** ist die **Teilregion Unteres Emmental** betroffen. Im Fahrplan 2016 verkehren neu die S44 und der Regio im Halbstundentakt zwischen Burgdorf und Solothurn (der HVZ-Regio entfällt). Gegenüber dem Fahrplan 2015 entfallen damit die schlanken Fernverkehrsanschlüsse in Solothurn Richtung Olten – Zürich. Diese bestehen jedoch weiterhin via die Buslinie 30.884 mit Umsteigen in Bätterkinden auf den RBS-RE, allerdings nur stündlich während den Hauptverkehrszeiten. Mit dem neuen Buskonzept Untere Emme (erarbeitet durch 3B AG) soll die Verbindung Bätterkinden – Utzenstorf gestärkt und die Anschlüsse in Bätterkinden auf den RE v/n Solothurn (und weiter Richtung Olten - Zürich) während den Hauptverkehrszeiten halbstündlich angeboten werden. Dieses Buskonzept Untere Emme soll ins regionale AK 2018 – 2021 einfließen.

Die auf den Zeithorizont 2020 geplante **halbstündliche Verlängerung der S8 bis Bätterkinden** löst keinen zusätzlichen Handlungsbedarf auf der Buslinie 30.884 aus. Für den auf 2025 geplanten integralen ¼-h-Takt des RE Solothurn – Bern sind im vorliegenden Angebotskonzept noch keine Massnahmen zu planen, weil diese Änderung ausserhalb des Zeithorizonts des vorliegenden Angebotskonzepts liegt.

4. Massnahmen und Prioritäten

In diesem Kapitel werden alle der Region Emmental bekannten Anliegen behandelt. Aufgeführt sind die Linien im Perimeter, bei welchen Handlungsbedarf angezeigt ist. Die übrigen Linien/Angebote werden in unveränderter Form und ohne Anträge ins regionale AK 2018 – 2021 aufgenommen (Kapitel 5).

Auslöser für Handlungsbedarf und Massnahmen können die folgenden sein:

- Nicht-Erreichung der Minimalwerte gemäss Angebotsverordnung (Auslastung, KDG)
- Nicht erfüllte Anträge aus dem regionalen AK 2014 – 2017
- Anliegen der Gemeinden aufgrund Bedürfnisabklärung

Insgesamt sind von den 42 Emmentaler Gemeinden 40 Rückmeldungen an die Region eingegangen. Keine Rückmeldung gaben Krauchthal und Mötschwil. Sechs Gemeinden brachten kein Anliegen ein (Dürrenroth, Lauperswil, Lyssach, Rüegsau, Rumendingen, Zielebach)

- Anliegen der Transportunternehmen (Busland AG / BLS)

Die Region hat die Massnahmen aufgrund ihrer Wichtigkeit für die Entwicklung des regionalen ÖV-Systems und unter Berücksichtigung der zu erwartenden Nachfrage beurteilt und in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **Ins Zielangebot aufnehmen; inkl. Begründung**

Ergänzend wird hierzu eine Priorisierung vorgenommen, welche in Anlehnung an die Angebotsgrundsätze erfolgt (vgl. Kapitel 3.2). Bei unveränderten Angeboten ist eine Priorisierung obsolet.

- **Abgelehnt; inkl. Begründung**

- Nicht Bestandteil des regionalen AK (z. Bsp. Fernverkehrsanliegen, touristische Angebote, nicht konzeptrelevante Einzelmassnahmen u.ä.); diese Anliegen werden in einem separaten Kapitel zusammengestellt (Kapitel 6).

4.1. Bahnlinien

Tabelle 11: Massnahmen und Prioritäten Bahnlinien					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
302	Bern – Langnau (S2)	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Ausbau Abendangebot ½-h-Takt S2 bis 24 Uhr (IST: 36.5 KP, AS 3; Neu + 3 KP, AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
304.1	Bern – Burgdorf – Solothurn (R/RE/S44)	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Ausbau Abendangebot R (Thun -) Burgdorf – Solothurn bis 24 Uhr (IST: 41.5 KP, AS 4; ab FPL Dez. 2015 35.5KP, AS 3; Neu + 4 KP, AS wie FPL Dez. 2015)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
		Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Frühverbindung um 04:49 bereits ab Wiler führen.	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	
		Gemeindeanliegen Untere Emme	Die Gemeinden Utzenstorf, Bätterkinden, Wiler und Zielebach weisen auf die ungenügende Anschlussqualität in Solothurn v/n Olten und v/n Zürich/Basel hin und beantragen eine integrale Busspange zur Verbesserung.	Abgelehnt; Bahnfahrplan wird nicht angepasst, Anliegen fliesst über Buskonzept Untere Emme ein	
304.2	Bern – Burgdorf – Langnau/Sumiswald-Grünen (S4/S44)	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Taktlückenschliessung abends zum integralen ½-h-Takt bis 24 Uhr im Abschnitt Ramsei – Sumiswald-Grünen (IST: 57.5 KP, AS 4; im Abschnitt Ramsei - Sumiswald + 2 KP, AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziele Nr. 2/3	1. Prio
		Gemeindeanliegen Heimiswil	Angebotsausbau zum ¼-h-Takt Burgdorf – Bern ist Bestandteil 2. TE S-Bahn Bern, Zeithorizont 2025.	Abgelehnt; Ausserhalb Zeithorizont	
		Gemeindeanliegen Lützelflüh	Überfüllte Kompositionen während Stosszeiten: Kapazitäten stehen in der Verantwortung TU. Verlängerung Moonliner bis Lützelflüh hat die Gemeinde bilateral mit dem Anbieter zu klären.	Abgelehnt; In Verantwortung TU	
340	Burgdorf - Konolfingen – Thun (RE)	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Ausbau Abendangebot R (Solothurn -) Burgdorf – Thun, so dass sich zusammen mit Regio Hasle-Rüegsau – Thun ½-h-Takt bis 24 Uhr ergibt (IST: 38 KP, AS 3; Neu + 4 KP --> Erhöhung auf AS 4)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
450	Bern – Burgdorf – Olten	Antrag aus reg. AK 2014 – 2017 und Gemeindeanliegen Wynigen	Halbstundentakt RE Wynigen (Wieder-)Einführung des fehlenden ½-h-Takt Bern – Olten nach 21 Uhr	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	

Tabelle 11: Massnahmen und Prioritäten Bahnlinien					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
460	Bern – Langnau – Luzern (RE)	Gemeindeanliegen Trubschachen	Verlängerung Spätverbindung von Bern (Abfahrt S2 um 23:42) bis Trubschachen.	Abgelehnt; Konkurrenz zu bestehendem Nachttaxi und aus Kos- ten/Nachfragesicht nicht realis- tisch; entspricht zudem nicht Linienkonzept S2	

4.2. Buslinien

Buslinien oberes Emmental

Tabelle 12: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Oberes Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
30.271	Langnau – Signau – Röthenbach	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Ausbau Abendangebot zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr (IST: 24 KP, AS 2; Neu + 2 KP --> Erhöhung auf AS 3)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
		Gemeindeanliegen Eggiwil	Taktlücke schliessen Bhf. Signau Rtg. Eggwil 15:48 und von Eggiwil Rtg. Bhf. Signau 16:23 (IST: 24 KP, AS 2; Neu + 1 KP, AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 2	2. Prio
			Schliessung Taktlücken zum integralen ½-h-Takt tagsüber (IST: 24 KP, AS 2; Neu + 7 KP --> Erhöhung auf AS 3)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 2	2. Prio
			Mai-Okt Sonntagsangebot verdichten	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	
		Gemeindeanliegen Signau	Verbesserte Direktanbindung von Schüpbach an Langnau	Abgelehnt; zusätzliche Verbindungen lösen Sprungkosten aus Anbindung Langnau ist via Signau mit S2 optimal abge- deckt. Kanton bewilligt keine Parallelerschliessung Bahn/Bus.	

Tabelle 12: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Oberes Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
		Gemeindeanliegen Röthenbach i.E.	Neu/Wiedererschliessung Dorf-Oberei (vorhandene Betriebsmittel reichen nicht aus für Erschliessung)	Abgelehnt; Nachfrage zu gering für zusätzliches Fahrzeug	
30.281	Langnau Hasenknebel – Langnau Hüselmatte	Minimalwert KDG nicht erreicht	Die Nachfrage auf diesem Linienast ist schwach. Grundsätzlich sind zwei Ansätze zur Nachfragesteigerung denkbar (Details im Anhang). Als Bestvariante soll die Umlegung des Linienasts vom Bhf. Langnau nach Moos weiterverfolgt werden. Hüselmatte durch Linie 284 im Stundentakt erschlossen.	Ins Zielangebot aufnehmen; Zusätzliche Nachfrage und Erträge durch Erschliessung Moos können KDG positiv beeinflussen	1. Prio
		Gemeindeanliegen Langnau	Erschliessung Neubausiedlung Sonnenarena durch Verlängerung Linienast Langnau Bhf. – Hasenknebel. Die Verlängerung ist ohne zus. Betriebsmittel möglich (Details im Anhang).	Ins Zielangebot aufnehmen; vgl. oben	1. Prio
30.284	Ramsei – Langnau	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Ausbau Abendangebot zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr (IST: 15 KP, AS 1; Neu + 4 KP, Erhöhung auf AS 2)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
		Anliegen Busland AG	Anpassung Linienführung im Abschnitt Ramsei – Zollbrücke mit Verzicht auf Fahrt via Ranflüh zur Gewährleistung von sicheren Bahnanschlüssen in Ramsei und Langnau (Details im Anhang).	Ins Zielangebot aufnehmen; Linie muss überprüft werden	1. Prio
	Langnau – Fankhaus (– Mettlenalp)	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Erweiterung Abendangebot bis 24 Uhr bis Trub, Bedarfskurse bis Fankhaus (bis Trub IST: 29.5 KP, AS 3; Neu + 1 Kurs verlängern, AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
		Gemeindeanliegen Trub	Angebotsausbau bis Mettlenalp auch am Sa, versuchsweise Ausdehnung der Wanderbuslinie auf Sa&So ab Mai 2016	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	
30.285	Langnau – Gohl (– Lüderenalp – Wasen)	Minimalwert KDG nicht erreicht	Angebot auf Niveau Minimalangebot (10KP), daher kaum Handlungsspielraum für Kostenreduktion zur Verbesserung KDG. Linie hat eine zentrale Schülerverkehrsfunktion. Mittels touristischen Angebots auf die Lüderenalp sollte der KDG ab Mai 2016 gesteigert werden können (Anschubfinanzierung).	Unverändert ins Zielangebot aufnehmen; Unterstützt Ziel Nr. 1	
30.287	Bürgerbus Kröbru	Gemeindeanliegen Trub/Trubschachen	Aufnahme Bürgerbus ins reg./kant. AK	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	

Tabelle 12: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Oberes Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
Neues Angebot	Erschliessung Rüderswil	Gemeindeanliegen Rüderswil	Einführung Bürgerbus und Aufnahme ins reg./kant. AK	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	
Neues Angebot	Neue Linie	Gemeindeanliegen Schangnau	Neue Linie Schangnau – Thun	Abgelehnt; Nicht finanzierbar (alternative Erschliessungsformen)	

Buslinien mittleres Emmental

Tabelle 13: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Mittleres Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
30.471	Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017 und Gemeindeanliegen Affoltern i.E.	Ausbau Abendangebot zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr (IST: 14.5 KP, AS 1; Neu + 4 KP, --> Erhöhung auf AS 2)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
		Anliegen Busland AG	Aufnahme Schülerkurs (bisher durch Gemeinde Affoltern und Rüegsau finanziert) in Grundangebot (IST: 14.5 KP, AS 1; Neu + 1 KP, --> Erhöhung auf AS 2)	Ins Zielangebot aufnehmen; Nachfrage ausreichend (Ø 23 Pers. auf Schülerkurs)	1. Prio
30.472	Lützelflüh – (Moosegg Hotel) – Arni – Biglen	Minimalwert KDG nicht erreicht	--	Planungsperimeter RK BM; Angebot weiterführen wie bisher	
30.481	Sumiswald-Grünen – Wasen	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Ausbau Abendangebot zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr (IST: 19 KP, AS 2; Neu + 2 KP, AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
		Gemeindeanliegen Sumiswald	Neue Haltestelle Friedhof/Länggässli	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	
30.482	Sumiswald – Grünenmatt – Thal	Minimalwert KDG nicht erreicht	Angebot auf Niveau Minimalangebot (7.5KP), kaum Handlungsspielraum für Kostenreduktion zur Verbesserung KDG. Fahrplan wurde per Aug. 2014 auf Schulen optimiert und per FPL Dez. 2015 ins Grundangebot überführt, Entwicklung beobachten.	Unverändert ins Zielangebot aufnehmen; Unterstützt Ziel Nr. 1	

Tabelle 13: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Mittleres Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
		Gemeindeanliegen Trachselwald	Einführung minimaler Betrieb Samstag/Sonntag	Abgelehnt; Zuerst bestehendes Angebot sichern, Nachfrage nicht vorhanden	
30.483	Sumiswald-Grünen – Huttwil	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017 und Gemeindeanliegen Affoltern i.E.	Ausbau Abendangebot zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr (IST: 18.5 KP, AS 2; Neu + 2 KP, AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
		Gemeindeanliegen Sumiswald	Aufhebung Haltestelle Dorfgasse	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	

Buslinien unteres Emmental

Tabelle 14: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Unteres Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
30.451	Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Ausbau Abendangebot zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr (IST: 15.5 KP, AS 1; Neu + 3 KP, --> Erhöhung auf AS 2)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
		Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Für die gezielte Verdichtung in HVZ zur Entschärfung der Kapazitätsengpässe bedarf es eines zusätzlichen Fzg. was zu erheblichen Mehrkosten führt.	Abgelehnt: Löst Sprungkosten aus, Entschärfung durch Einsatz eines dreitürigen Fzg. per Dez. 2017	
		Antrag aus reg. AK 2014 – 2017 und Gemeindeanliegen Hindelbank	Führung von mehr Kursen über Hettiswil und Obermoos, bzw. durchgängigen Bedienung von Obermoos.	Abgelehnt; Sicherung der schlanken Bahnanschlüsse in Hindelbank und Bolligen hat Priorität.	
		Antrag aus reg. AK 2014 - 2017	Anpassung Angebot am Wochenende mit durchlaufenden Kursen.	Nicht Bestandteil reg. AK; Für Zielangebot vormerken, jedoch zwischen TU und Kanton zu koordinieren, da Ange-	

Tabelle 14: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Unteres Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
				bot Wochenende nicht AK-relevant. Taktverdichtung führt zu mehr Kilometer- und Stundenleistung.	
		Gemeindeanliegen Hindelbank	Zusätzliche Haltestelle Sagi	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	
30.461	Burgdorf Bahnhof – Steinhof – Bahnhof	Minimalwert Auslastung nicht erreicht	Mit Offerte 2016/2017 Minimalvorgabe Auslastung erreicht.	Unverändert ins Zielangebot aufnehmen; Potential für weitere Nachfragesteigerung vorhanden, jedoch nur mit städtischen Angebotsniveau im 15'-Takt. 30'-Takt ist angesichts der kurzen Wege zu wenig attraktiv.	
30.462	Burgdorf Bernstrasse – Bahnhof – Oberburg Geissrüti	Minimalwerte Auslastung und KDG nicht erreicht	Gemäss Offerte 2016/2017 Minimalvorgabe Nachfrage erreicht. Zusätzliches Potential mit Fertigstellung Überbauung Heubach an Bernstrasse. Der KDG wird gemäss Offerte 2016/17 noch nicht erreicht. Er weist zwar eine positive Entwicklung auf, liegt aber immer noch unter der Minimalvorgabe. Mit Einsatz Kleinbus wären Minimalvorgaben erfüllt	Unverändert ins Zielangebot aufnehmen; Potential für weitere Nachfragesteigerung vorhanden. Aus Sicht des Flottenbestandes, der Spitzenbelastungen und eines wirtschaftlichen Einsatzes ist der Einsatz eines Kleinbuses jedoch nicht sinnvoll.	
30.463	Burgdorf Gyrischachen - Bahnhof – Meiefeld	Minimalwerte Auslastung und KDG nicht erreicht	Mit Offerte 2016/2017 Minimalvorgabe KDG ganz knapp nicht erreicht. Die Auslastung wird auch mit der Offerte 2016/17 nicht erreicht. Mit Einsatz Kleinbus wäre Minimalvorgabe Nachfrage erfüllt. Entwicklung weiterhin beobachten.	Unverändert ins Zielangebot aufnehmen; Potential für weitere Nachfragesteigerung vorhanden. jedoch nur mit städtischen Angebotsniveau im 15'-Takt. 30'-Takt ist angesichts der kurzen Wege zu wenig attraktiv.	

Tabelle 14: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Unteres Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
				Aus Sicht des Flottenbestandes, der Spitzenbelastungen und eines wirtschaftlichen Einsatzes ist der Einsatz eines Kleinbusses jedoch nicht sinnvoll.	
30.465	Burgdorf – Lyssach – Fraubrunnen	Antrag aus reg. AK 2014 – 2017 und Gemeindeanliegen Kernenried	Ausbau Abendangebot zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr (IST: 10 KP, AS 1; Neu + 4 KP, AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	2. Prio
		Antrag aus reg. AK 2014 – 2017 und Gemeindeanliegen Kernenried	Schliessung der Taktlücken von 06:00 – 20:00 Uhr (IST: 10 KP, AS 1; Neu + 4 KP, AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 2	1. Prio
		Gemeindeanliegen Kernenried	Taktausbau zum ½-h-Takt während den HVZ.	Abgelehnt; nicht nachfragegerecht	
		Gemeindeanliegen Rüti	Haltestelle auf Dorfstrasse für Verbindung nach Lyssach oder Krauchthal. Untersucht wurde, ob dazu die Standzeit von 17 Min. der Linie 30.465 in Lyssach Bhf. genutzt werden kann. Die Erschliessungsberechtigung gemäss AGV ist nicht gegeben (< 300 Einwohner) und Anschlüsse von/auf die S-Bahn am Bhf. Lyssach sind mit dem unterstellten Fahrplan nicht möglich.	Abgelehnt; nicht erschliessungsberechtigt	
	Burgdorf – Lyssach, Kernenriedstr.	Antrag aus reg. AK 2014 – 2017	Einführung und Kostenübernahme HVZ-Kurse morgens zur Verdichtung zum ¼-h-Takt (06:00 – 08:00 Uhr) (IST: 46 KP, wovon 20 durch Kanton mitfinanziert werden, AS: 2; Neu + 4 KP, AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen; Zus. Potenzial durch Arbeitnehmer	1. Prio
		Antrag aus reg. AK 2014 – 2017	Kostenübernahme HVZ-Kurse abends zur Verdichtung zum ¼-h-Takt	Abgelehnt; Diskussion Betreiber Shoppingmeile / Kanton	

Tabelle 14: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Unteres Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
	Burgdorf – Hasle-Rüegsau	Antrag aus reg. AK 2014 – 2017	Taktausbau zum integralen ½-h-Takt bis Hasle-Rüegsau, was einer Verlängerung von diversen Kurspaaren ab Tschamerie bis Hasle-Rüegsau bedarf (IST: AS 2; 10 KP verlängern, --> Erhöhung auf AS 3)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 2	1. Prio
		Gemeindeanliegen Hasle bei Burgdorf	Aufhebung Bushaltestellen entlang Dorfstrasse und direkte Linienführung über Kantonsstrasse zum Bhf.	Abgelehnt; Auch in Verkehrssanierungsprojekt Burgdorf-Oberburg-Hasle nicht vorgesehen.	
30.466	Burgdorf – Kirchberg – Ersigen – Koppigen – Wynigen	Antrag aus reg. AK 2014 – 2017 und Gemeindeanliegen Koppigen	Schliessung der Taktlücken zwischen Koppigen und Wynigen von 06:00 – 20:00 Uhr (IST Koppigen – Wynigen: 14 KP, AS 1; Neu + 2 KP, --> Erhöhung auf AS 2)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 2	1. Prio
		Antrag aus reg. AK 2014 – 2017	Ausbau Abendangebot zum integralen Stundentakt bis 24 Uhr (IST Koppigen – Wynigen: 14 KP, AS 1; Neu + 4 KP, --> Erhöhung auf AS 2)	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 3	1. Prio
		Gemeindeanliegen Alchenstorf und Wynigen	Ausbau zum integralen ½-h-Takt. Löst grossen Kostensprung aus verglichen mit Nachfragepotenzial. (IST Ersigen – Wynigen: 19 KP, AS 2; Neu + 14 KP --> Erhöhung auf AS 3)	Ins Zielangebot aufnehmen; falls Bahnangebot am Bhf. Wynigen auch halbstündlich	2. Prio
		Gemeindeanliegen Ersigen	Einführung eines Kurses um 05:30 Uhr. Betrieblich möglich und Mehrkosten überschaubar (IST: 32.5 KP, AS 3; Neu + 0.5 KP; AS wie IST)	Ins Zielangebot aufnehmen	1. Prio
		Gemeindeanliegen Koppigen	Haltestelle Aspi ab 2018.	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	
		Gemeindeanliegen Alchenstorf	Schülertransport	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	
		Gemeindeanliegen Koppigen	Integration Schülerkurse in ÖV	Nicht Bestandteil reg. AK; siehe Kapitel 6	
		30.467	Burgdorf – Kirchberg – Neuhof	Antrag aus reg. AK 2014 – 2017 und Gemeindeanliegen Kirchberg	Ausbau zum integralen ½-h-Takt und Einführung Samstagsangebot (IST: 14 KP, AS 1; NEU + 14 KP für integralen ½-h-Takt von 6 – 20 Uhr --> Erhöhung auf AS 3)

Tabelle 14: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Unteres Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
		Antrag aus reg. AK 2014 – 2017 und Gemeindeanliegen Kirchberg	Verlängerung der Linie bis Industrie Neuhof Nord bzw. Aefligen. Untersucht wurden drei verschiedene Varianten wobei die Variante 3b weiterverfolgt werden soll (Details im Anhang). Dabei wird die Line 467 via Industrie Neuhof Nord bis nach Aefligen verlängert und auf dem Gegenast bis Oberburg. Damit wird auch der Massnahme „15'-Takt bis Oberburg“ aus dem RGSK 2G / AP 3G gerecht.	Ins Zielangebot aufnehmen; unterstützt Ziel Nr. 4 und RGSK 2G / AP 3G	1. Prio
30.468	Burgdorf - Heimiswil – Lueg	Minimalwert KDG nicht erreicht	Die Linie weist ein spezielles Angebot mit verschiedenen Funktionen auf (u.a. Bedarfskurse, Abendangebot mit Taxi, touristischer Charakter). Der KDG liegt knapp unter der Minimalanforderung.	Unverändert ins Zielangebot aufnehmen; Unterstützt Ziel Nr. 1, Potential für weitere Nachfragesteigerung vorhanden. Kleinbus steht aufgrund der Spitzenbelastung auf dieser Linie nicht zur Diskussion.	
		Gemeindeanliegen Heimiswil	Angebotsausbau zu ½-h-Takt während HVZ von/nach Burgdorf (IST: 15 KP, AS 1; jedes zusätzliche KP bedingt Erhöhung der AS)	Abgelehnt; Zuerst bestehendes Angebot sichern, Nachfrage für Angebotsausbau nicht vorhanden.	
30.881	Bätterkinden – Lohn-Lüterkofen	Minimalwert KDG nicht erreicht	Gemäss Buskonzept Untere Emme wird die Linie aufgehoben (Details im Anhang)	Ins Zielangebot aufnehmen; Umsetzung Buskonzept Untere Emme	1. Prio
30.883	Bätterkinden – Limpach – Messen	Minimalwerte Auslastung und KDG nicht erreicht	--	Planungsperimeter RK BM	
30.884	Bätterkinden – Utzenstorf – Koppigen	Gemeindeanliegen Bätterkinden	Stärkung Busverbindung nach Utzenstorf & damit Anschluss nach Burgdorf (Mo-Fr) wird mit Buskonzept Untere Emme umgesetzt (unveränderte Linienführung, unveränderte AS (IST 8 KP, AS 1; NEU 15 KP, AS wie IST), aber Neuausrichtung Fahrplan zur Optimierung der Anschlüsse). (Details im Anhang)	Ins Zielangebot aufnehmen; Umsetzung Buskonzept Untere Emme	1. Prio

Tabelle 14: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Unteres Emmental					
FPL-Feld	Linienbezeichnung	Auslöser	Massnahme	Stellungnahme Region	Priorität
		Gemeindeanliegen Utzenstorf/Wiler	Verbesserung Anschlüsse aufgrund Fahrplanwechsel wird mit Buskonzept Untere Emme umgesetzt (vgl. Ausführungen vorheriges Anliegen).	Ins Zielangebot aufnehmen; Umsetzung Buskonzept Untere Emme	1. Prio
40.054	Herzogenbuchsee – Wynigen	Minimalwert KDG nicht erreicht	--	Planungsperimeter RVK 2	
Neues Angebot	Neue Linie	Gemeindeanliegen Wynigen	Einführung einer ½-h-Busverbindung nach Grasswil (- Herzogenbuchsee), mindestens während den HVZ.	Planungsperimeter RVK 2	
Neues Angebot	Neue Linie	Gemeindeanliegen Hellsau	Neue Linie Hellsau – Herzogenbuchsee damit Arbeitnehmer direkt an Arbeitsort gelangen.	Planungsperimeter RVK 2	

5. Anträge Regionales Angebotskonzept 2018 – 2021

Dieses Kapitel fasst das von der Region Emmental unterstützte und dem Kanton beantragte Zielangebot in Form des regionalen Angebotskonzepts 2018 – 2021 zusammen.

Grundsätzlich baut das regionale Angebotskonzept 2018 – 2021 auf dem bestehenden Konzept auf. In Abbildung 3 wird das regionale Angebotskonzept 2018 – 2021 dargestellt. Die Änderungen ggü. dem aktuellen AK sind gekennzeichnet.

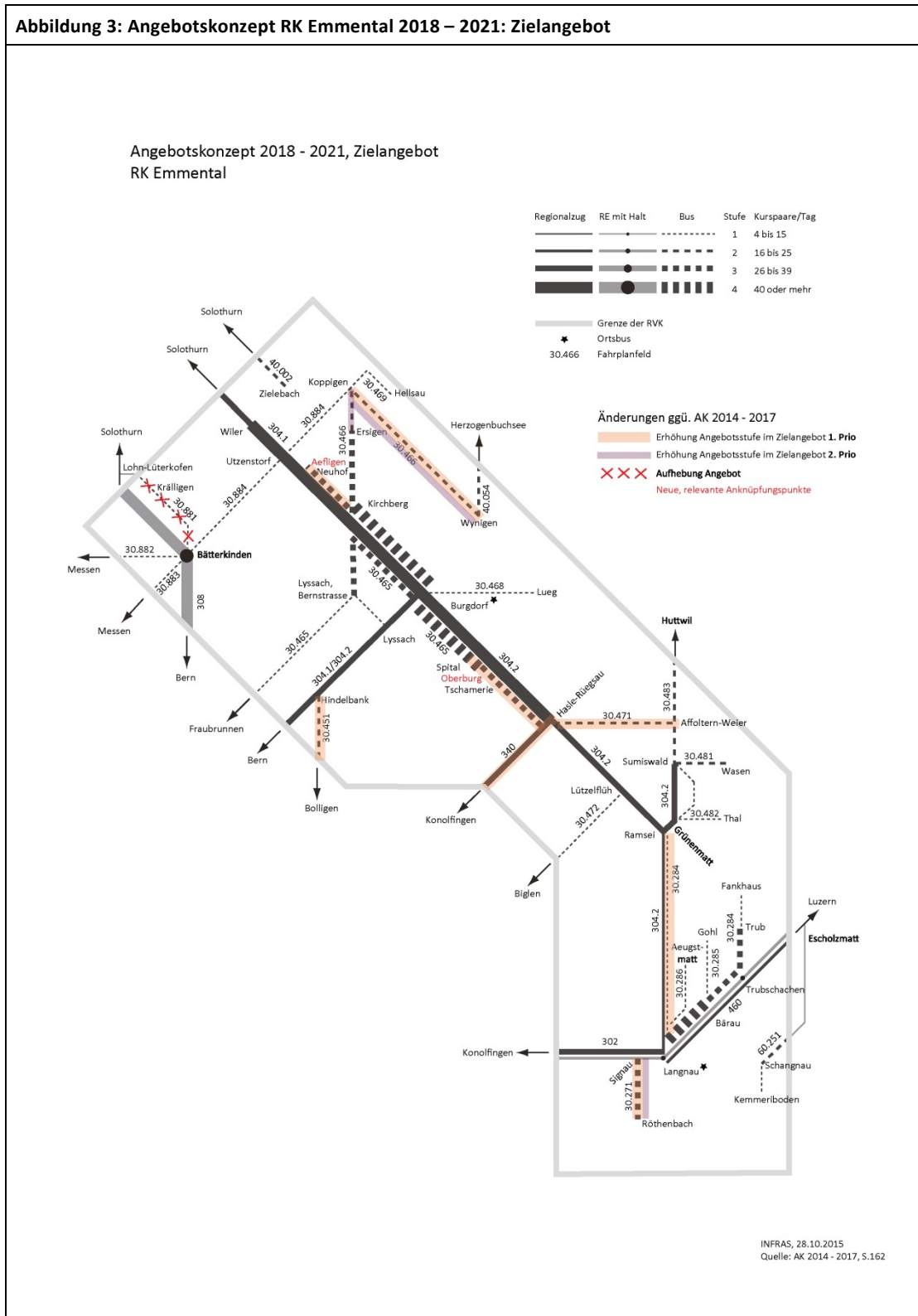
Die nachfolgenden Tabellen zeigen je Linie das IST- und Zielangebot auf. Es werden alle Linien, welche in den Planungssperimeter der Region Emmental fallen, aufgeführt, auch wenn keine Änderungen vorgesehen sind.

Unter Bemerkungen ist erwähnt, auf was die Anpassungen der Kurspaare (KP) und Angebotsstufe (AS) zurückzuführen sind.

Die Linien werden im Zielangebot wie folgt gekennzeichnet:

- Keine Änderung Anzahl Kurspaare und Angebotsstufe
- Veränderung Anzahl Kurspaare, Angebotsstufe gleich wie IST
- Anzahl Kurspaare und Angebotsstufe verändern sich ggü. IST
- Aufhebung einer Linie

Abbildung 3: Angebotskonzept RK Emmental 2018 – 2021: Zielangebot



Quelle Grundlage: Kanton Bern, BVE; Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2014 – 2017; Bericht vom 17. Juni 2013

5.1. Zielangebot Bahnlinien

FPL-Feld	Linienbezeichnung	IST		Ziel		Bemerkungen	Prio
		KP	AS	KP	AS		
302	Bern – Langnau (S2)	36.5	3	39.5	3	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr	1
304.1	Bern – Burgdorf – Solothurn (R/S44)	35.5	3 ³	39.5	3	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr	1
304.2	Bern – Burgdorf – Langnau/Sumiswald-Grünen (S4/S44)	57.5	4	59.5	4	Taktlückenschliessung abends zum integralen ½-h-Takt bis 24 Uhr	1
340	Burgdorf – Konolfingen – Thun	38	3	42	4	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr	1
460	Bern – Langnau – Luzern (RE)	19	2	19	2	--	
	Luzern – Wolhusen – Langnau (S6 der S-Bahn Luzern)	19	2	19	2	--	

5.2. Zielangebot Buslinien

Buslinien oberes Emmental

FPL-Feld	Linienbezeichnung	IST		Ziel		Bemerkungen	Prio
		KP	AS	KP	AS		
30.271	Langnau – Signau – Röthenbach	24	2	26	3	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr	1
		24	2	31	3	Taktlückenschliessung tagsüber	2
30.281	Langnau Hasenknubel – Langnau Hüselmatte	26	3	26	3	Linienverlängerung bis Sonnenarena; Umliegung Linienast Hüselmatte nach Moos	
30.284	Ramsei – Langnau	15	1	19	2	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr Generelle Überprüfung Linienführung	1
	Langnau – Fankhaus (– Mettlenalp)	29.5	3	30	3	Erweiterung Abendangebot bis 24 Uhr bis Trub	1
30.285	Langnau – Gohl (– Lüderenalp – Wasen)	10	1	10	1	--	
30.286	Langnau – Oberfrittenbach – Aeugstmatt	6	1	6	1	--	
60.251	Escholzmatt – Wiggen – Kemmeriboden	23.5	2	23.5	2	--	

³ KP und AS gemäss Fahrplan per Dezember 2015

Zudem beantragt die Region, die Erschliessung von **Rüderswil** durch Einführung eines **Bürgerbusses** vorzunehmen. Die Voraussetzungen für eine finanzielle Beteiligung gemäss Angebotsverordnung des Kantons Bern (Art 14, Art 5 und Art 3) ist erfüllt.

Buslinien mittleres Emmental

Tabelle 17: Zielangebot Buslinien: Mittleres Emmental							
FPL-Feld	Linienbezeichnung	IST		Ziel		Bemerkungen	Prio
		KP	AS	KP	AS		
30.471	Hasle-Rüegsau – Affoltern-Weier	14.5	1	18.5	2	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr	1
30.481	Sumiswald-Grünen – Wasen	19	2	21	2	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr	1
30.482	Sumiswald – Grünenmatt – Thal	7.5	1	7.5	1	--	
30.483	Sumiswald-Grünen - Huttwil	18.5	2	20.5	2	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr	1

Buslinien unteres Emmental

Tabelle 18: Zielangebot Buslinien: Unteres Emmental							
FPL-Feld	Linienbezeichnung	IST		Ziel		Bemerkungen	Prio
		KP	AS	KP	AS		
30.451	Hindelbank – Krauchthal – Bolligen	15.5	1	18.5	2	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr	1
30.461	Burgdorf Bahnhof – Steinhof – Bahnhof	58	4	58	4	--	
30.462	Burgdorf Bernstrasse – Bahnhof – Oberburg Geissrütli	25	2	25	2	--	
30.463	Burgdorf Gyrischachen – Bahnhof – Meiefeld	41	4	41	4	--	
30.465	Burgdorf – Lyssach – Fraubrunnen	10	1	14	1	Taktlückenschliessung	1
		10	1	14	1	Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr	2
	Burgdorf – Lyssach, Kernriedstrasse	20 ⁴	2	24	2	Einführung und Kostenübernahme HVZ-Kurse morgens (6-8 Uhr)	1
	Burgdorf – Hasle-Rüegsau	44	4	44	4	Ab Tschamerie 10 KP verlängern bis Hasle-Rüegsau und damit Erhöhung AS auf diesem Abschnitt auf Stufe 3	1

⁴ Im Fahrplan 2015 sind insgesamt 46 KP aufgeführt. Davon werden 20 durch den Kanton mitfinanziert (AS 2). Die restlichen KP werden durch die Betreiber der Shoppingmeile finanziert.

Tabelle 18: Zielangebot Buslinien: Unteres Emmental							
FPL-Feld	Linienbezeichnung	IST		Ziel		Bemerkungen	Prio
		KP	AS	KP	AS		
30.466	Burgdorf – Kirchberg – Ersigen – Koppigen – Wynigen	32.5	3	33	3	Einführung Kurs um 05:30	1
						Abschnitt Koppigen – Wynigen (IST: 14 KP, AS 1): Taktlückenschliessung & Ausbau Abendangebot bis 24 Uhr: + 4 KP und damit Erhöhung auf AS 2)	1
						Abschnitt Ersigen – Wynigen (IST: 19 KP, AS 2): Ausbau zu integralem ½-h-Takt: + 14 KP und damit Erhöhung auf AS 3 (falls Bahn auch halbstündlich)	2
30.467	Burgdorf – Kirchberg – Neuhof	14	1	28	3	Ausbau zum integralen ½-h-Takt von 6 – 20 Uhr Mo – Fr und Einführung Samstagsangebot. Verlängerung bis Aefligen und Oberburg	1
30.468	Burgdorf – Heimiswil – Lueg	15	1	15	1	--	
30.881	Bätterkinder – Lohn-Lüterkofen	9	1	-	-	Linie aufheben (Umsetzung Buskonzept Untere Emme)	1
30.884	Bätterkinder – Utzenstorf – Koppigen	8	1	15	1	Umsetzung Buskonzept Untere Emme	1

5.3. Buslinien mit Federführung in Nachbarregionen

Tabelle 19: Zielangebot Buslinien mit Federführung in Nachbarregionen							
FPL-Feld	Linienbezeichnung	IST		Ziel		Bemerkungen	Prio
		KP	AS	KP	AS		
30.472	Lützelflüh – (Moosegg Hotel) – Arni – Biglen	9	1	9	1	Planungsperimeter RK BM; Angebot weiterführen wie bisher	
30.882	Bätterkinder – Oberramsern – Messen	13	1	13	1	Federführung Kt. SO	
30.883	Bätterkinder – Limpach – Messen	9	1	9	1	Planungsperimeter RK BM	
40.002	Solothurn – Gerolfingen – Ziebach	41.5	4	41.5	4	Federführung Kt. SO	
40.054	Herzogenbuchsee – Wynigen	17	2	17	2	Planungsperimeter RVK 2	

6. Weitere Begehren

Fernverkehr

Für die Bahnlinie **Bern – Burgdorf – Olten (FPL-Feld 450)** wurde erneut das Begehren eines Halbstundentakts für Wynigen geäussert sowie die (Wieder-)Einführung des fehlenden ½-h-Takts Bern – Olten nach 21 Uhr.

Bei diesem Begehren handelt es sich nicht um Regionalverkehr, weshalb es nicht Bestandteil des regionalen Angebotskonzeptes ist. Die Region unterstützt das Begehren und beantragt beim Kanton Bern dies ebenfalls gegenüber der SBB Fernverkehr zu fordern. Gleichzeitig wird das Begehren zusammen mit der Region Oberaargau direkt an die SBB eingereicht.

Frühverbindung ab Wiler

Das Anliegen die Frühverbindung um 04:49 bereits ab Wiler zu führen, ist zwischen Transportunternehmen und Kanton direkt zu koordinieren.

Bürgerbus Kröbru (30.287)

Für den Bürgerbus Kröbru (30.287) wurde eine Aufnahme ins kantonale Angebotskonzept beantragt. Die Überprüfung ergab, dass die Erschliessungsberechtigung gemäss Vorgaben des Kantons Bern (mind. 200 EinwohnerInnen erschlossen) nicht gegeben ist. Deshalb lehnt die Region das Anliegen ab.

Touristische Angebote

Die Anliegen, welche die touristische Funktion einer Linie betreffen, können durch die geplante Anschubfinanzierung auf den Wanderbuslinien 30.271 und 30.284 berücksichtigt werden. Es sind dies:

- 30.271 Langnau – Signau – Röthenbach: Mai – Okt Sonntagsangebot verdichten
- 30.284 Langnau – Fankhaus (– Mettlenalp): Angebotsausbau bis Mettlenalp auch am Samstag

Infrastrukturanliegen

Aus der Gemeindeumfrage gingen ein Anliegen betreffend Bahninfrastruktur und vier Anliegen zu Bushaltestellen ein.

Bahninfrastruktur:

Trubschachen hat darauf hingewiesen, dass die Bahn-Infrastruktur mangelhaft und gefährlich sei. Den genauen Sachverhalt hat die Gemeinde mit den SBB zu klären (auch in Hinblick auf BehiG-konforme Ausbauten).

Bushaltestellen:

- **Sumiswald** beantragt die Erstellung einer neuen Haltestelle Friedhof/Länggässli. Dies wird von der Region abgelehnt.
Begründung: Haltestelle Sumiswald, Arch nur knapp 150 m von der Kreuzung Länggässli/Kirchstalden und ca. 280 m vom Friedhof entfernt. Damit ist die Erschliessung im gewünschten Bereich gegeben.
- Gleichzeitig beantragt Sumiswald die Aufhebung der Haltestelle Dorfgasse, was durch die Region nicht unterstützt wird.
Begründung: Es handelt sich um eine gut frequentierte, zentrale Haltestelle (vis-à-vis Coop). Die Aufhebung wird von der Gemeinde aus finanziellen Gründen beantragt. Das AÖV lehnt solche Massnahmen grundsätzlich ab. Bei einem Gespräch unter den beteiligten Stellen wurde vereinbart, dass weitere Vorgehen detailliert abzuklären, bevor weitere Entscheide getroffen werden.
- Die Gemeinde **Hindelbank** hat beantragt, eine zusätzliche Haltestelle Sagi einzurichten. Die Region unterstützt dieses Anliegen. Details sind bilateral zwischen Postauto und der Gemeinde zu klären.
- Ebenfalls eine neue Haltestelle beantragt die Gemeinde **Koppigen**. Die Haltestelle Aspi soll ab 2018 bedient werden. Details sind bilateral zwischen Busland AG und der Gemeinde zu klären.

Schülerkurse

Die Gemeinden Alchenstorf und Koppigen haben Anliegen betreffend Schülerkursen eingereicht:

- Alchenstorf: Einführung Schülerkurs und Aufnahme im regionalen Angebotskonzept.
- Koppigen: Integration Schülerkurse im ÖV. Schulen müssen sich anpassen. Der Fahrplan der Linie 466 Burgdorf – Kirchberg – Ersigen – Koppigen – Wynigen ist kaum anpassbar.

Die Anträge haben keine Priorität und werden von der Region nicht unterstützt.

Tarife

Die Gemeinde Burgdorf hat folgendes Anliegen eingegeben: Optimierung der Tarifgestaltung und Abonnement für Zone 150.

Annex

Details und Netzgrafiken zu Massnahmen

30.281 Langnau Hasenknubel – Langnau Hüselmatte

Handlungsbedarf:

- Die Linie weist einen ungenügenden Kostendeckungsgrad auf. Die Entwicklung des Kostendeckungsgrads ist jedoch positiv. In der Offerte 2016/2017 liegt er nur noch knapp unter dem Schwellenwert der Minimalanforderungen der Angebotsverordnung.
- Erschliessung der Neubausiedlung Sonnenarena mit dem Ortsbus (neue Haltestelle)
- Die Linienführung soll generell überprüft werden, da der Linienast Hüselmatte eine schwache Nachfrage aufweist. Es soll geprüft werden, ob sich dieser Linienast für eine anderweitige Erschliessung mit mehr Nachfragepotenzial eignet.

Untersuchte Ansätze Linienast Langnau Bhf. – Hüselmatte

Ausgangslage, Handlungsbedarf

Die Nachfrage auf diesem Linienast ist schwach. Die Linie ist am Bhf. Langnau lastrichtungsabhängig auf die S2 von/nach Bern sowie auf den RE von/nach Luzern ausgerichtet (morgens Anschluss auf die Züge, abends von den Zügen). Auf diesem Linienast verkehrt auch die Linie 30.284, welche am Bhf. Langnau schlanke Anschlüsse auf den RE von/nach Bern macht.

Ansätze

Grundsätzlich sind zwei Ansätze zur Nachfragesteigerung denkbar:

- Die Einzugsbereiche zwischen Langnau Bhf. und Hüselmatte sind zum einen Wohngebiete, zum andern aber auch Ausbildungs-, Arbeitsplatz- und Einkaufsgebiete (Berufsschule, Coop, Blumen Berger). Mit Anpassung der Lastrichtung, so dass morgens ein Anschluss von der S2 von Bern und vom RE von Luzern und abends in umgekehrter Richtung angeboten wird, könnte evtl. zusätzliches Nachfragepotenzial abgeholt werden. Zu beachten gilt, dass damit aber die Nachfrage aus den Wohngebieten verloren geht bzw. auf die Linie 30.284 verlagert wird.

Die Diskussion mit dem Projektbüro im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts hat ergeben, dass der Nettoeffekt bezüglich zusätzlicher Nachfrage voraussichtlich nicht positiv ist. Dieser Ansatz wird daher nicht weiterverfolgt.

- Linienast aufheben. Die Einzugsgebiete werden weiterhin durch die Linie 30.284 mit Anschluss auf/vom RE Rtg. Bern erschlossen. Der S2-Anschluss von/nach Bern im Korridor Langnau Bhf. – Hüselmatte entfällt hingegen.

Die Standzeit am Bhf. Langnau steht für eine anderweitige Erschliessung mit evtl. höherem Nachfragepotenzial zur Verfügung. Mögliche Ansätze:

- Nutzung der Kurse zur Verdichtung des Linienastes Langnau Bhf. – Hasenknubel und damit zusätzlichen (lastrichtungsabhängigen) S2-Anschluss von/nach Bern.
- neuer Ast nach Schwimmbad/Moos (u.a. Wunsch der Gemeinde Langnau)

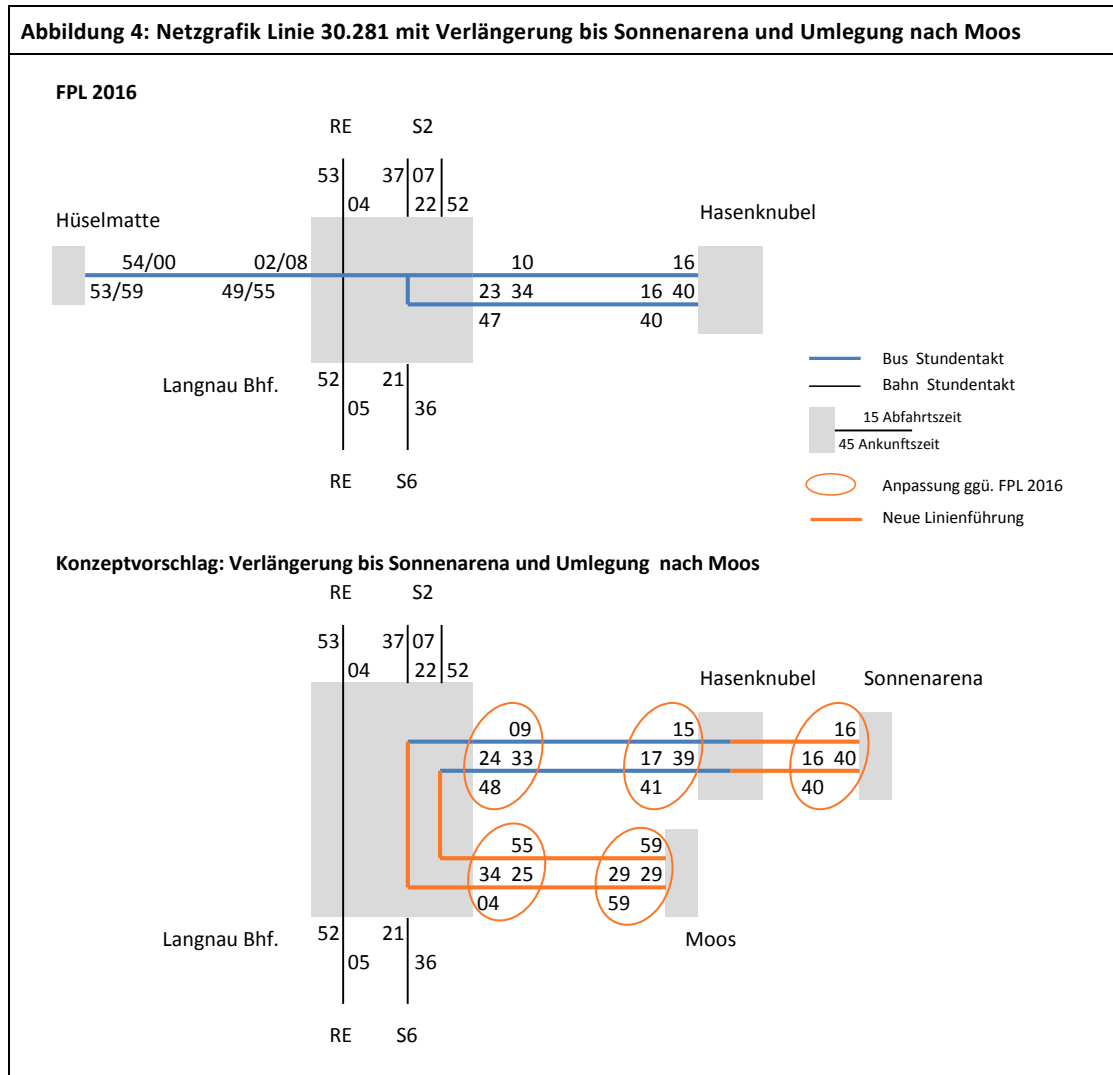
Die Diskussion mit dem Projektbüro hat ergeben, dass der Ansatz „Moos“ weiterverfolgt werden soll und ins regionale Angebotskonzept als Vorschlag Bestvariante aufzunehmen ist. Die Netzgrafik in Abbildung 4 zeigt die unterstellten Fahrzeiten auf. Der Umlauf von 9 Minuten ist mittels Fahrzeitmessungen noch zu prüfen.

Lösung zur Erschliessung der Sonnenarena mit Ortsbus

Mit Bezug der ersten Wohnungen der Neubausiedlung Sonnenarena soll diese mit einem ÖV-Angebot erschlossen werden. Von der heutigen Endhaltestelle Hasenknubel bis zur Sonnenarena sind es ca. 300m. Für die Erschliessung wird eine zusätzliche Fahrzeit von 1 Minute pro Richtung angenommen. Weil die Linie 281 heute in Hasenknubel mit Null Minuten wendet, muss für die Linienverlängerung bis Sonnenarena die Abfahrtszeit am Bahnhof eine Minute früher und die Ankunftszeit eine Minute später erfolgen. Dies ist ohne Auswirkungen auf den Gegenast nach Hüselmatte und die Anschlüsse am Bahnhof Langnau möglich (vgl. Abbildung 4). Eine Verlängerung bis zur Sonnenarena ist somit ohne den Einsatz von zusätzlichen Ressourcen umsetzbar.

Durch diese Verlängerung kann mit einer zusätzlichen Nachfrage gerechnet werden (insgesamt 93 neue Wohnungen). Weil nur minimale variable Zusatzkosten entstehen, dürfte sich infolge zusätzlicher Erträge auch der Kostendeckungsgrad weiter erhöhen um den minimalen Kostendeckungsgrad von 25% zu erreichen.

Abbildung 4: Netzgrafik Linie 30.281 mit Verlängerung bis Sonnenarena und Umlegung nach Moos



30.284 Ramsei – Langnau

Handlungsbedarf:

Nach Umbau des Bahnhofs Ramsei wird dieser nicht mehr durch Personal besetzt sein (per Fahrplanwechsel Dez. 2017). Die Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus wird somit vor Ort nicht mehr überwacht und kann nicht sichergestellt werden.

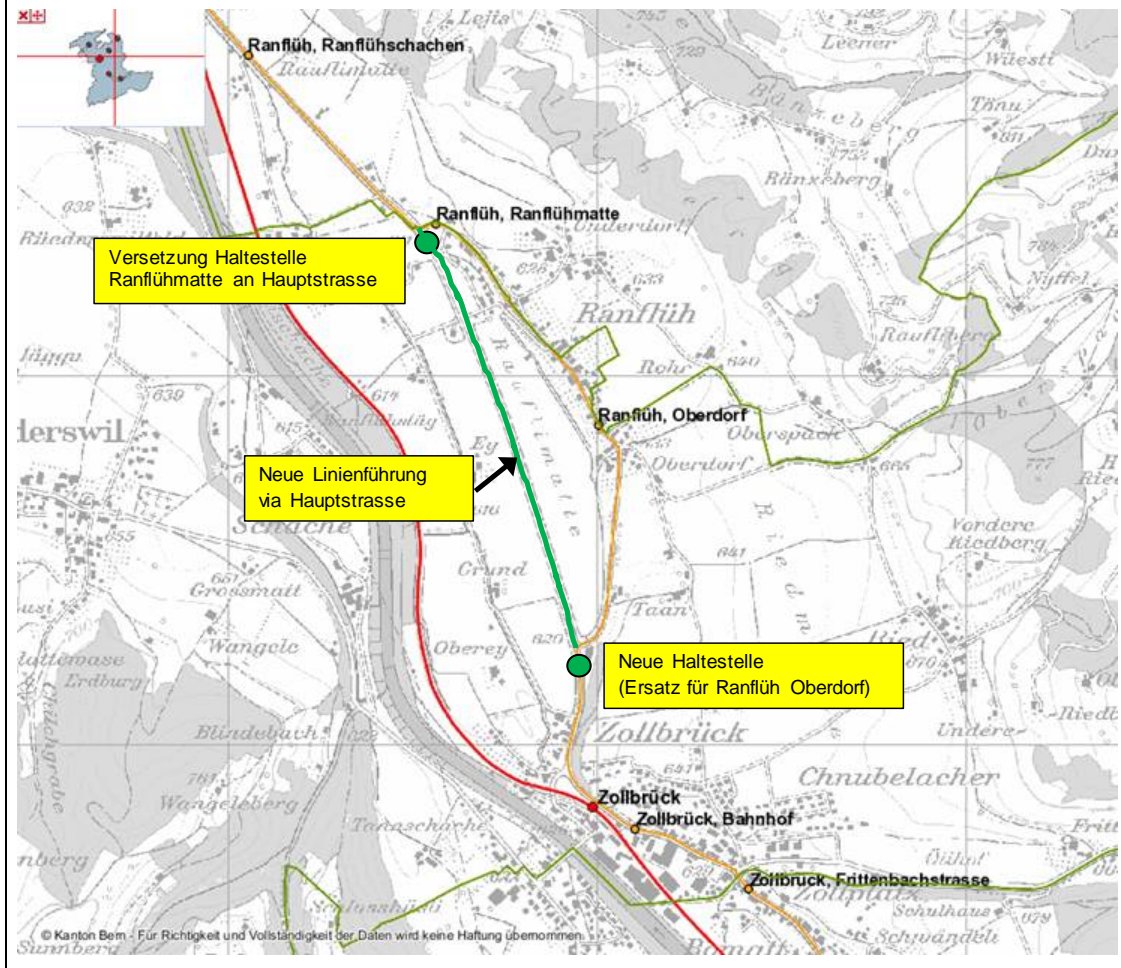
Die Anschlüsse sind sowohl in Ramsei wie auch in Langnau bereits heute sehr knapp und werden mit minimalen Übergangszeiten angeboten (insbesondere während HVZ oft kritisch). Damit die Anschlüsse auch in Zukunft zuverlässig angeboten werden können, gilt es nach Lösungen für eine stabile Übergangszeit in den Knoten zu suchen. Beim Bahnangebot sind aus übergeordneten Gründen keine Anpassungen möglich.

Untersuchter Ansatz zur Sicherung der Bahnanschlüsse

Anpassung der Linienführung beim Bus im Abschnitt Ramsei – Zollbrück, mit Verzicht auf die Fahrt via Ranflüh Dorf bzw. Verlegung auf die Hauptstrasse. Als Ersatz für die Haltestelle Ranflüh, Oberdorf, wird im Bereich des Landikreisels (Fenaco) eine neue Haltestelle eingerichtet. Die Haltestelle Ranflühmatte wird an die Hauptstrasse verlegt. Dazu müssten voraussichtlich in beiden Richtungen Busbuchten erstellt werden. Damit kann die nötige Zeit gewonnen werden, um die Anschlüsse in Ramsei und Langnau auch in Zukunft sicherzustellen.

Die vorgeschlagene Linienführung zeigt Abbildung 5.

Abbildung 5: Anpassung Linienführung 30.284 auf Abschnitt Ramsei – Zollbrücke



30.467 Burgdorf – Kirchberg – Neuhof

Handlungsbedarf:

Der heutige Umlauf der Linie 467 Burgdorf – Kirchberg – Neuhof ist vollständig ausgereizt (28 Minuten Umlauf und keine Wendezeit in Kirchberg Neuhof). Die Linie ist verspätungsanfällig und die Fahrplanstabilität ist ungenügend (Anschlussbrüche). Bereits im regionalen AK 2014 – 2017 wurden folgende Anträge formuliert und gingen auch im 2015 als Anliegen der Gemeinden ein:

- Integraler Halbstundentakt & Samstagsangebot --> soll als Antrag 1. Prio formuliert werden
- Verlängerung der Linie bis Industrie Neuhof bzw. bis Aefligen --> mögliche Ansätze werden nachfolgend skizziert

Das Ziel einer besseren Erschliessung der Industrie Neuhof ist auch als Massnahme im RGSK 2. Generation und AP Burgdorf 3. Generation verankert.

Die Linie 467 kann nicht isoliert betrachtet werden. Sie ist abhängig von der Linie 30.466. Bei der Untersuchung von Ansätzen sind deshalb folgende Rahmenbedingungen zu beachten:

- Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linie 466 sind gesetzt, da diese in Wynigen schlanke Anschüsse von/auf den IR von/nach Olten und von/nach Burgdorf macht.
- Gemäss RGSK 2. Generation und AP Burgdorf 3. Generation ist als Ziel bzw. Massnahme der sich ergänzende integrale 15'-Takt der Linien 466/467 zwischen Burgdorf und Kirchberg formuliert.

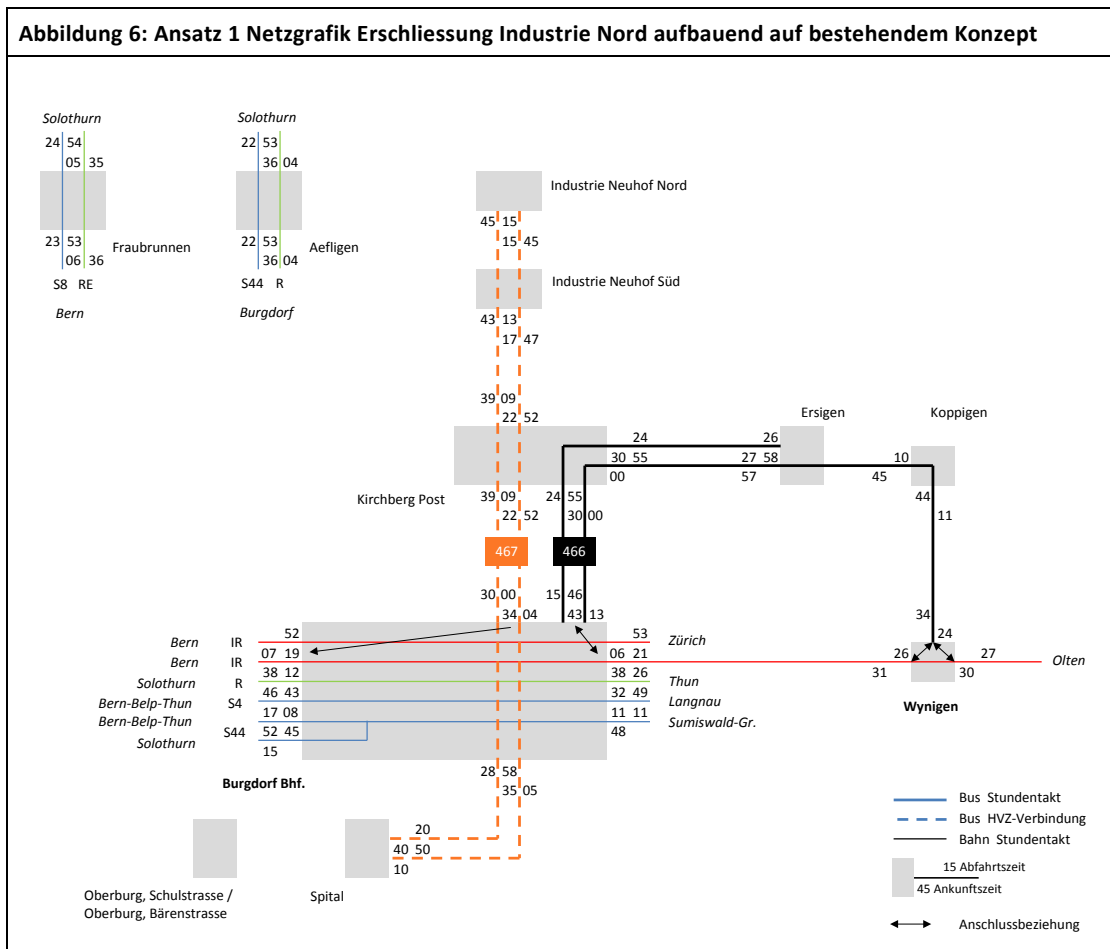
zudem ist zu beachten, dass die Linie 467 ab dem Fahrplan 2016 neu während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend bis zum Spital verlängert wird, was den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs bedarf.

Mögliche Ansätze für eine Linienverlängerung Richtung Neuhof Nord - Aefligen

Ansatz 1: Erschliessung Industrie Nord aufbauend auf bestehendem Konzept (Ansatz Planforte)

Die Linie 467 verkehrt dazu wie heute ab Bhf. Burgdorf im ergänzenden 15-Minutentakt zur Linie 466. Während der Morgen- und Abendspitze wird die Linie in Kirchberg bis zur Industrie Neuhof Nord verlängert. Die Industrie Neuhof Nord kann zu diesen Zeiten kostenneutral erschlossen werden, indem die Standzeit im Spital verkürzt und für die 2-3 minütige Verlängerung bis Neuhof Nord genutzt wird. Die verbleibende Standzeit im Spital reduziert sich damit von 15 auf 10 Minuten reduziert; allerdings resultiert damit ein asymmetrischer Fahrplan und aus Richtung Kirchberg wird die Busanschlusspinne am Bahnhof Burgdorf verpasst (und Richtung Spital verlängern sich die Anschlüsse an die Buspinne um 5 Minuten). Zudem verringern sich aus Richtung Kirchberg die Anschlusszeiten auf den IR nach Bern auf 3-4 Minuten, was angesichts der Verspätungsanfälligkeit zu vermehrten Anschlussbrüchen führen dürfte, sofern kein Busbevorzugungsmassnahmen ergriffen werden können.

Abbildung 6: Ansatz 1 Netzgrafik Erschliessung Industrie Nord aufbauend auf bestehendem Konzept

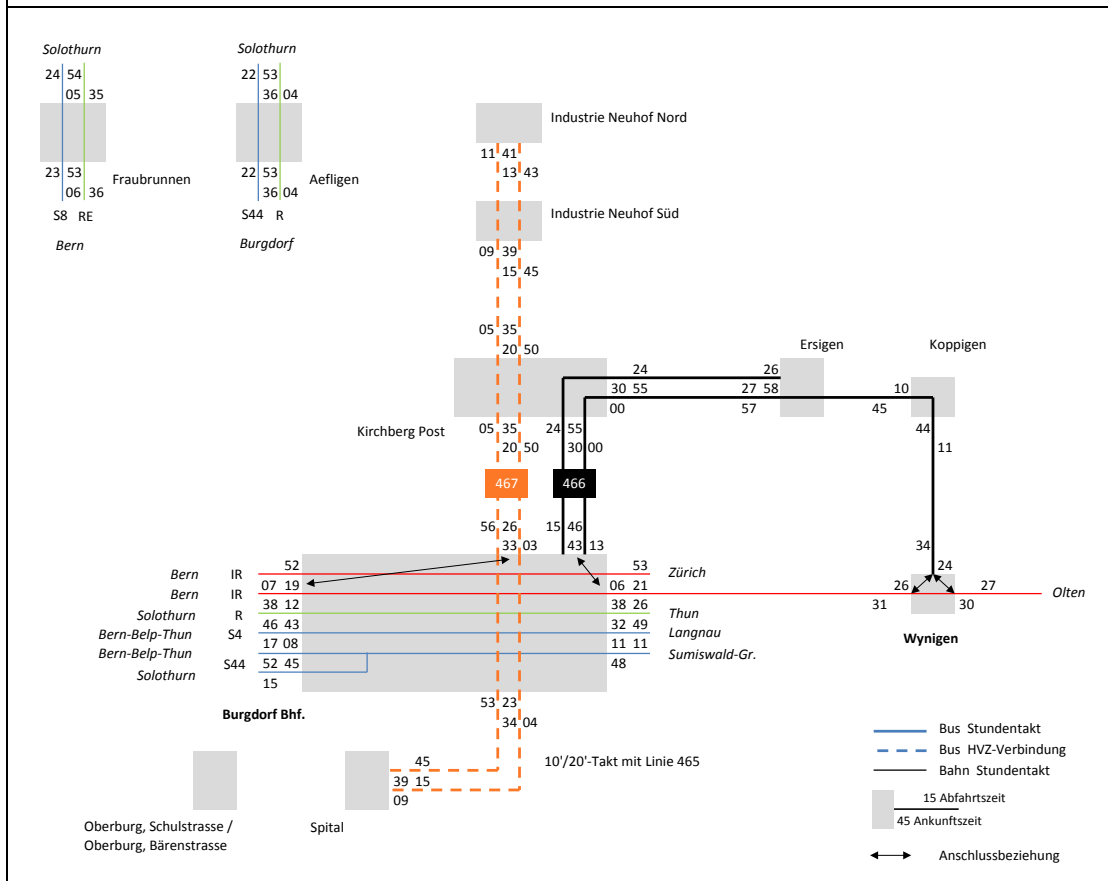


Ansatz 2: Neuausrichtung Linie 467 am Bhf. Burgdorf und Verlängerung bis Industrie Nord

Die Linie 467 wird ab Bhf. Burgdorf schlank auf den IR von/nach Bern ausgerichtet (vgl. Abbildung 7). Damit wird die im Fahrplan 2016 einseitig anfallende Standzeit auf beide Endpunkte verteilt, so dass ohne zusätzliches Fahrzeug eine Verlängerung bis Neuhof Nord während den HVZ am Morgen und Abend möglich ist; über den Mittag bedeutet dieser Ansatz gegenüber dem Fahrplan 2016 ein zusätzliches Fahrzeug; dafür kann die Verlängerung zum Spital auch am Mittag angeboten werden.

Die Neuausrichtung am Bhf. Burgdorf hat zur Folge, dass die Linie 466 und 467 nicht mehr in einem 15-Minutentakt zwischen Burgdorf und Kirchberg verkehren sondern in einem 10’-/20’-Takt. Das hat zur Folge, das auch zwischen Bhf. Burgdorf – Spital zusammen mit der Linie 465 ein 10’-/20’-Takt resultiert. Zudem ist die Linie 467 nicht mehr (Ast Kirchberg) bzw. ungünstig (Ast Spital) in die Busspinne Burgdorf eingebunden. Die kürzeren IR-Anschlüsse von/Nach Bern sind angesichts der Verspätungsanfälligkeit nicht unbedingt als Vorteil zu werten. Der Ansatz ist auch nicht kompatibel zu späterer Linienenerweiterung Richtung Hasle-Rüegsau.

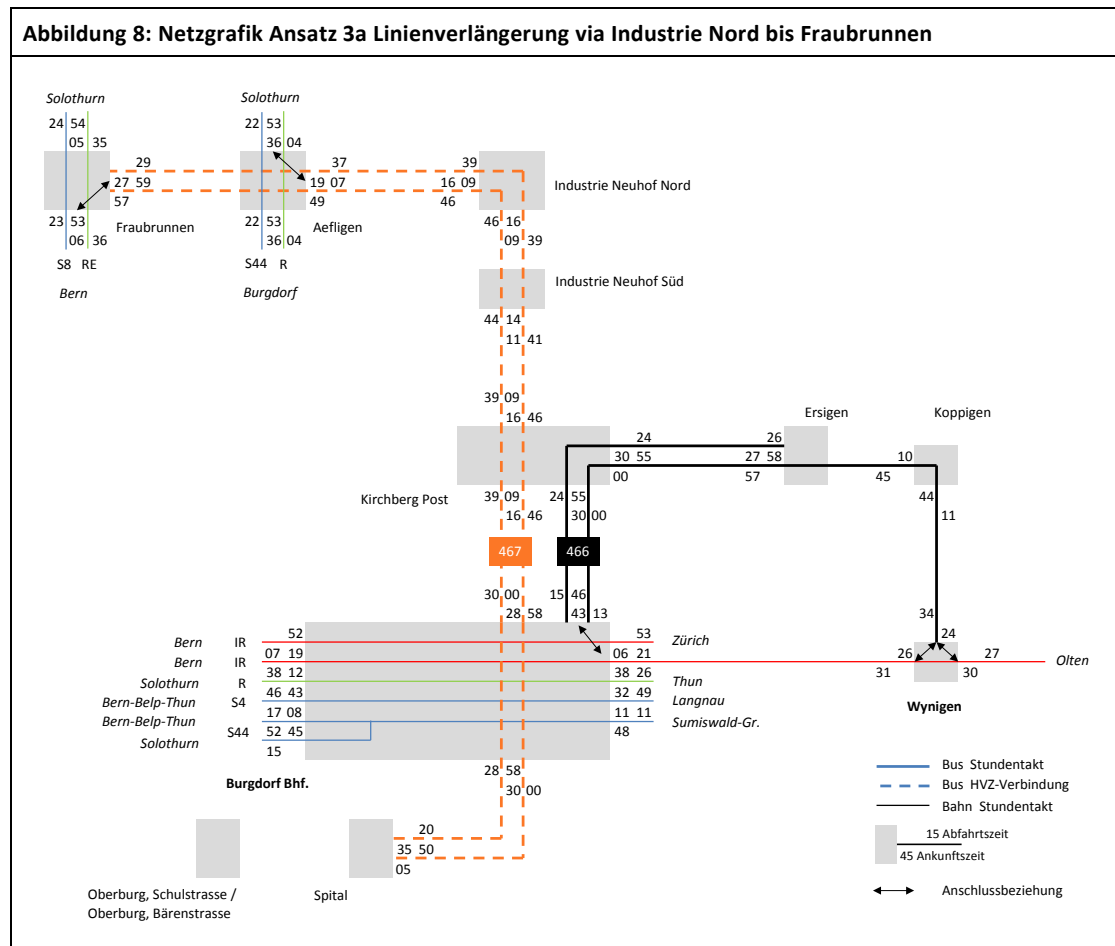
Abbildung 7: Netzgrafik Ansatz 2 Neuausrichtung Linie 467 am Bhf. Burgdorf und Verlängerung bis Industrie Nord



Ansatz 3a: Linienverlängerung via Industrie Nord bis Fraubrunnen

Bei diesem Ansatz wird die Linie 467 via Industrie Neuhof Nord und Aeßlingen bis nach Fraubrunnen verlängert. Die Verlängerung bedingt den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges. Dieser Ansatz ist damit vergleichsweise teuer.

Die Linie ist am Bhf. Burgdorf, wie im Fahrplan 2016, auf den sich ergänzenden 15-Minutentakt mit der Linie 466 ausgerichtet. Mit den unterstellten Fahrzeiten ergeben sich damit am Bhf. Aeßlingen Anschlüsse von/nach Solothurn und am Bhf. Fraubrunnen von/nach Bern. Die neu geschaffene Querverbindung zwischen den S-Bahn-Korridoren ist aus Netzsicht positiv zu beurteilen.

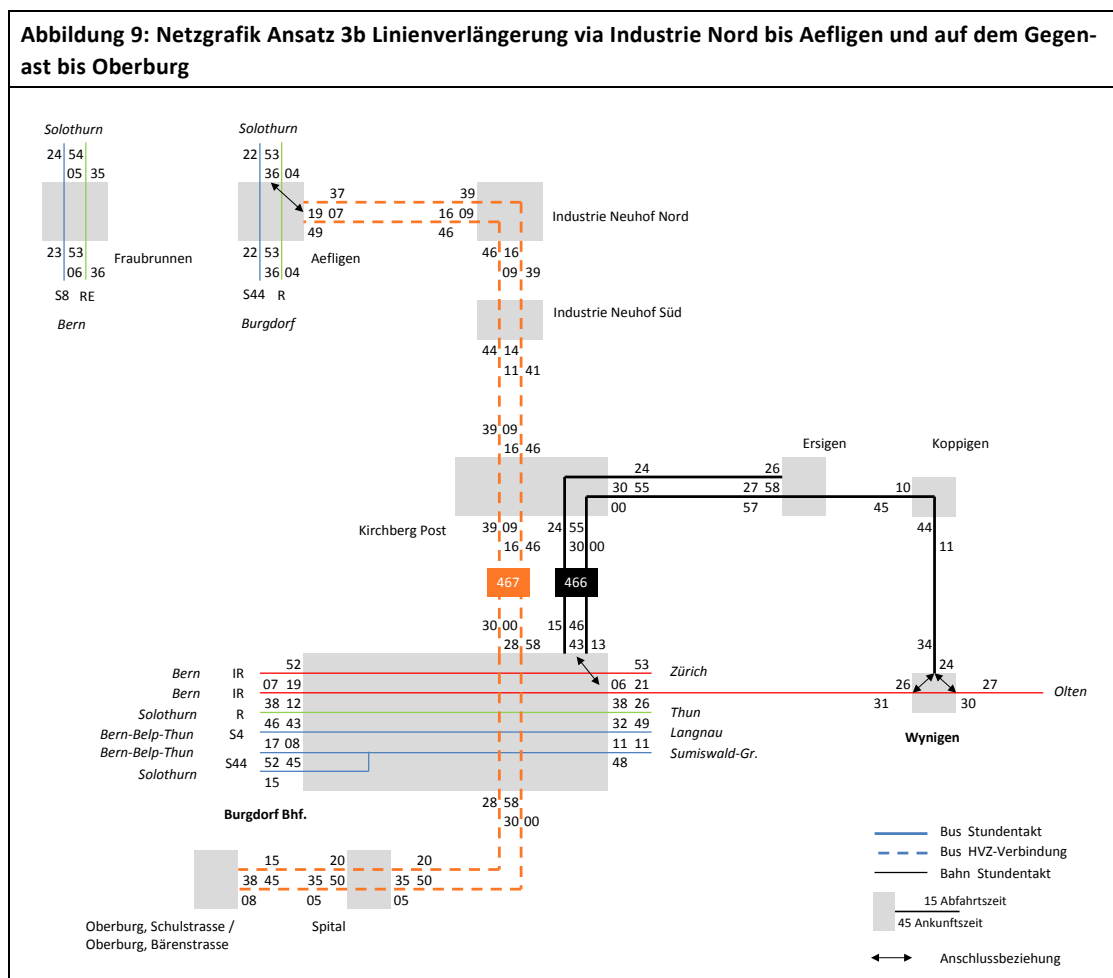


Ansatz 3b: Linienverlängerung via Industrie Nord bis Aefligen und auf dem Gegenast bis Oberburg

Bei diesem Ansatz wird die Linie 467 via Industrie Neuhof Nord bis nach Aefligen verlängert. Auf dem Linienast Burgdorf Bhf. – Spital wird sie bis nach Oberburg verlängert (Massnahme im RGSK 2G / AP 3G). Die Verlängerung bedingt, analog dem Ansatz 3a, den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges und ist ebenfalls vergleichsweise teuer.

Die Linie ist am Bhf. Burgdorf, wie im Fahrplan 2016, auf den sich ergänzenden 15-Minutentakt mit der Linie 466 ausgerichtet. Mit den unterstellten Fahrzeiten ergeben sich damit am Bhf. Aefligen Anschlüsse von/nach Solothurn.

Auf dem Gegenast weist die Linie in Oberburg mit 7 Minuten Wendezeit einen entspannten Umlauf auf.



Grobbeurteilung

- Ansatz 1 ist praktisch kostenneutral, verschlechtert aber die Anschlusssituation im Knoten Burgdorf aus Richtung Kirchberg (kein Anschluss an Busspinne und unsichere IR-Anschlüsse nach Bern). Zudem zwischen Kirchberg und Burgdorf in der einen Richtung keinen sauberen 15'-Takt. Dieser Ansatz wurde durch die Region seinerzeit bereits abgelehnt.
- Ansatz 2: vergleichsweise geringe Mehrkosten durch zusätzliches Fahrzeug über den Mittag, jedoch ebenfalls Verschlechterung der Anschlusssituation im Knoten Burgdorf sowohl in als auch aus Richtung Kirchberg; 10/20-Minutentaktsystem zusammen mit Linie 466.
- Ansatz 3a: unverändertes Angebot zwischen Spital – Neuhof Süd, jedoch zusätzliches Fahrzeug am Morgen und Abend sowie evtl. über Mittag erforderlich; dafür Zusatznutzen aus Erschliessung Aefligen/Fraubrunnen bzw. den Anschlüssen in Aefligen (v/n Solothurn) und Fraubrunnen (v/n Bern). Angebotsausbau auf schwach nachgefragten Relationen (Aefligen-Fraubrunnen). Entsprechend stellt sich die Frage des Kosten/Nutzenverhältnisses.
- Ansatz 3b: ebenfalls zusätzliches Fahrzeug am Morgen und Abend sowie evtl. über Mittag erforderlich; dafür Zusatznutzen aus Erschliessung Aefligen bzw. den Anschlüssen in Aefligen (v/n Solothurn). Zudem Zusatznutzen aus 15'-Takt bis Oberburg und damit Umsetzung Massnahme RGSK 2G / AP 3G. Angebotsausbau auf nachfragestarken Relationen (Burgdorf – Oberburg / Aefligen). Dieser Ansatz wird vom Projektbüro als Bestkonzept beurteilt und soll weiterverfolgt werden.

Auszug Buskonzept Untere Emme (3B AG)

Kurzfassung⁵

Mit der Studie sollen die Grundlagen für ein geeignetes Konzept erarbeitet werden, um die drei Transportsysteme von Bürgerbus, Schulbus und öffentlichen Buslinien besser aufeinander abzustimmen respektive Lösungen zu suchen, um möglichst viele Transporte mit dem ordentlichen Grundangebot sicherzustellen.

Auslöser für die Überprüfung waren die Fusionsbestrebungen im Raum "Untere Emme" sowie die absehbaren Angebotsveränderungen aus der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern auf der Bahnlinie 304.1 Solothurn – Burgdorf. Die Planungsarbeiten zum Buskonzept "Untere Emme" begannen im September 2014. Nach der 2. Sitzung der Begleitgruppe Ende Januar 2015 wurden die Arbeiten vorübergehend unterbrochen um sie nach Kenntnisnahme des Abstimmungsergebnisses zur Gemeindefusion wieder aufzunehmen.

Aufgrund von Infrastrukturausbauten im Raum Bern Wylerfeld (Über-/Unterwerfungen) wird auf der Bahnlinie 304.1 auf den Fahrplan 2016 hin ein neues Angebotskonzept eingeführt. Zwischen Burgdorf und Solothurn verkehren die Züge über den ganzen Tag im Halbstundentakt. In Solothurn entfallen die Fernverkehrsanschlüsse von und nach Zürich.

Im Mai 2014 hatten alle 4 Gemeinden (Bätterkinden, Utzenstorf, Wiler und Ziebach) die Grundsatzabstimmung über die Weiterführung der Abklärungen zur Fusion angenommen. Am 8. März 2015 fand die eigentliche Fusionsabstimmung statt mit dem Ergebnis, dass der Zusammenschluss abgelehnt wurde.

Insgesamt wurden 8 Varianten mit Untervarianten für die Buslinien im Bearbeitungsperimeter ausgearbeitet. Das Angebot auf der Buslinie 469 (Bürgerbus) wurde dabei belassen, da die wenigen Kurse auf die spezifischen lokalen Bedürfnisse abgestimmt sind (Schülertransporte, Grundangebot).

Die Buslinie 881 zwischen Bätterkinden und Lohn-Lüterkofen weist seit Jahren eine tiefe Nachfrage und einen schlechten Kostendeckungsgrad auf (**Minimum Kostendeckungsgrad gemäss Kanton für Kleinbuslinien= 15 % / IST-Kostendeckungsgrad Linie 881 im Jahr 2014 = 12 %**). Die Auslastung betrug 2014 **2.7 Personen pro Kurs auf dem stärkst belasteten Querschnitt**, wodurch der minimale Auslastungsschwellenwert von 2 Personen pro Kurs überschritten worden ist. Der Zielwert von 3 Pers./Kurs wurde jedoch nicht erreicht. In den untersuchten Varianten bedient die Linie 881 entweder andere Gebiete im Perimeter, wird eingekürzt oder entfällt ganz.

⁵ Quelle: 3B AG, Buskonzept Untere Emme.

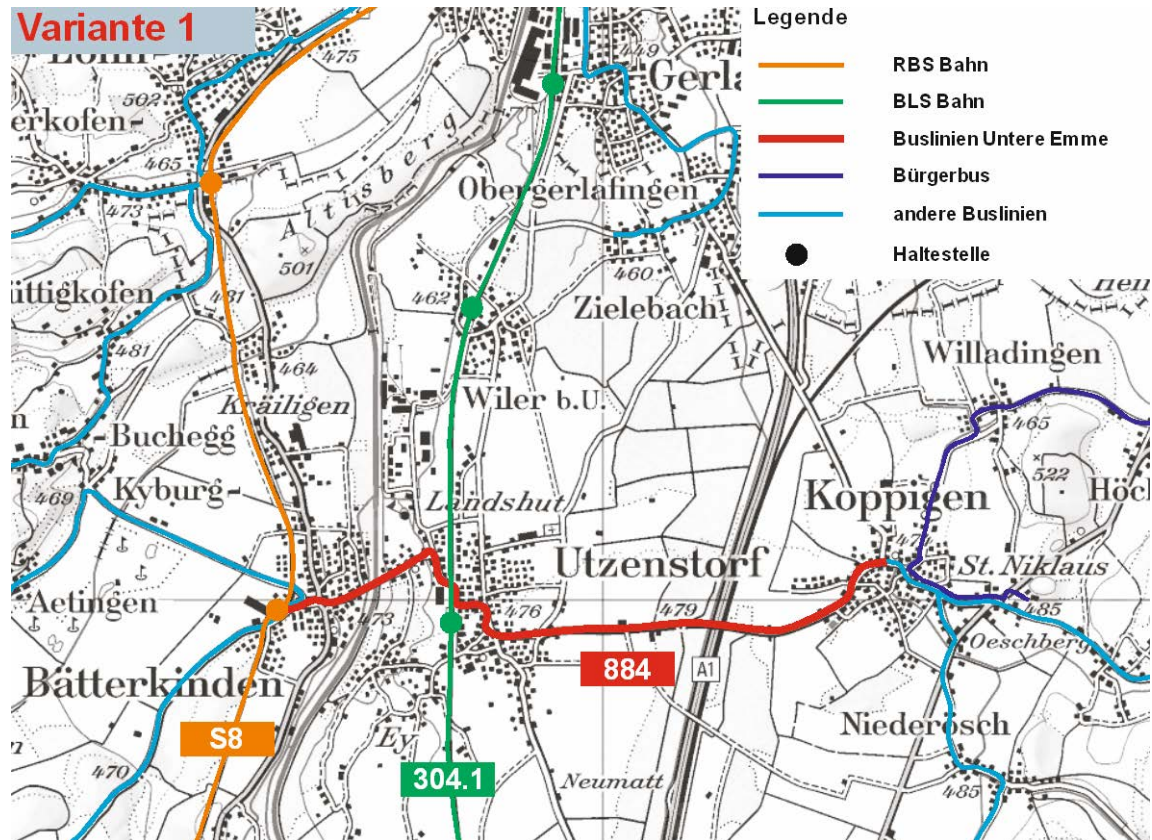
Im Verlauf der Bearbeitung wurde klar, dass sich die heutigen spezifischen Schülertransporte in den Schulverbänden "Untere Emme" und Koppigen nur bedingt oder gar nicht auf den regulären öffentlichen Verkehr verlagern lassen, dessen Angebot auf die HVZ beschränkt ist.

Zur Weiterbearbeitung hat die Begleitkommission im April 2015 die Varianten 1, 7 und 8 empfohlen. Die Kommission "öffentlicher Verkehr" der Regionalkonferenz Emmental hat anschliessend am 10. Juni 2015 die Variante 1 als Bestvariante bestimmt. Die Varianten 7 und 8 bringen Verbesserungen für den Bereich zwischen Hellsau/Höchstetten und Koppigen, jedoch keine Vorteile für Bätterkinden und Utzenstorf.

In der Variante 1 verkehrt die bereits heute eine gute Nachfrage aufweisende Buslinie 884 während den HVZ im 30'-Takt zwischen Bätterkinden und Koppigen via Utzenstorf. Die vorgesehenen 14 Kurspaare schliessen in Bätterkinden an die Verdichtungszüge der S8 in beide Richtungen an, in Solothurn bestehen gute Anschlüsse zum Fernverkehr von und nach Osten. In Utzenstorf Bahnhof wird mittels geänderter Linienführung eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn angestrebt, die neu ÖV-Transportketten zwischen den Korridoren Burgdorf und Bätterkinden ermöglicht.

Die Linie 881 wird aufgehoben. Insgesamt wird eine höhere ÖV-Nachfrage auf den Buslinien im Perimeter "Untere Emme" erwartet. Eine pragmatische Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zeigt, dass mit etwa gleichbleibenden Betriebskosten gerechnet werden kann bei etwas höheren Einnahmen. Gegenüber heute darf von einer leicht verbesserten Gesamtwirtschaftlichkeit ausgegangen werden.

Beschrieb Variante 1



- Linienführungen:**
- Linie 881 aufgehoben
 - Linie 884 wie bisher
- Angebot:**
- Linie 884 mit 30'-Takt in HVZ (~15 Kurspaare)
(ca. 5 KP am Morgen, 5 KP über Mittag, 6 KP am Abend)
- Anschlüsse:**
- in Bätterkinden halbstündlich schlank an die S8-Verdichtungszüge
in beiden Richtungen (über Mittag an die Grundtaktzüge)
 - gute in Solothurn an den FV v/n Zürich
 - in Utzenstorf Bahnhof halbstündlich aus dem Korridor Bätterkinden
v/n Solothurn (Übergangszeiten 5-8') und v/n Burgdorf (8-11')
 - keine in Koppigen zwischen Linie 884 und den Linien 466/469
- Bemerkungen:**
- keine

Bei der Variante 1 wird zwischen den drei einwohnerstärksten Gemeinden (Bätterkinden, Utzenstorf, Koppigen) im Untersuchungsperimeter in der HVZ der 30'-Takt angeboten mit schlanken Anschlüssen von und zur S8 in Bätterkinden sowie guten Folgeanschlüssen zum Fernverkehr in Solothurn. Auch die Beziehungen zwischen den Korridoren Burgdorf und Bätterkinden werden neu durch einen Umstieg in Utzenstorf sichergestellt. Die Umsteigezeiten bewegen sich allerdings im Bereich von 10 Minuten. Bei einer Umsetzung der Variante sollte geprüft werden, ob sie nicht verkürzt werden können.

Die alternative Führung der Linie 884 ist anzustreben zusammen mit einer Haltestelle unmittelbar beim Bahnhof.

Die Variante 1 wird per Abstimmung zur Bestvariante erklärt. Sie bietet insgesamt die meisten Vorteile, und bei ihr wird das grösste abholbare ÖV-Potential erkannt.

Abkürzungsverzeichnis

AGV	Angebotsverordnung
AK	Angebotskonzept
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern
AP 3G	Agglomerationsprogramm 3. Generation
AS	Angebotsstufe
FPL	Fahrplan
HVZ	Hauptverkehrszeit
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
ÖV	Öffentlicher Verkehr
QS	Querschnitt
RGSK 2G	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2. Generation
RK BM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
RVK 2	Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Planungssperimeter Region Emmental	6
Abbildung 2: Angebotskonzept RK Emmental 2014 - 2017	7
Abbildung 3: Angebotskonzept RK Emmental 2018 – 2021: Zielangebot	31
Abbildung 4: Netzgrafik Linie 30.281 mit Verlängerung bis Sonnenarena und Umlegung nach Moos	40
Abbildung 5: Anpassung Linienführung 30.284 auf Abschnitt Ramsei – Zollbrücke	42
Abbildung 6: Ansatz 1 Netzgrafik Erschliessung Industrie Nord aufbauend auf bestehendem Konzept	45
Abbildung 7: Netzgrafik Ansatz 2 Neuausrichtung Linie 467 am Bhf. Burgdorf und Verlängerung bis Industrie Nord	47
Abbildung 8: Netzgrafik Ansatz 3a Linienverlängerung via Industrie Nord bis Fraubrunnen	48
Abbildung 9: Netzgrafik Ansatz 3b Linienverlängerung via Industrie Nord bis Aefligen und auf dem Gegenast bis Oberburg	49

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungsstand Massnahmen aus Angebotskonzept 2014 – 2017: Bahnlinien _____	8
Tabelle 2: Umsetzungsstand Massnahmen aus Angebotskonzept 2014 – 2017: Buslinien oberes Emmental _____	9
Tabelle 3: Umsetzungsstand Massnahmen aus Angebotskonzept 2014 – 2017: Buslinien mittleres Emmental _____	10
Tabelle 4: Umsetzungsstand Massnahmen aus Angebotskonzept 2014 – 2017: Buslinien unteres Emmental _____	10
Tabelle 5: Auslastungs-Schwellenwerte für Bahn- und Buslinien im Kanton Bern _____	12
Tabelle 6: Kostendeckungsgrade in % für Bahn- und Buslinien im Kanton Bern _____	12
Tabelle 7: Erfolgskontrolle bestehender Bahnlinien gemäss AGV (Art. 10 & 11) _____	13
Tabelle 8: Erfolgskontrolle bestehender Buslinien gemäss AGV (Art. 10 & 11): Oberes Emmental _____	14
Tabelle 9: Erfolgskontrolle bestehender Buslinien gemäss AGV (Art. 10 & 11): Mittleres Emmental _____	14
Tabelle 10: Erfolgskontrolle bestehender Buslinien gemäss AGV (Art. 10 & 11): Unteres Emmental _____	15
Tabelle 11: Massnahmen und Prioritäten Bahnlinien _____	20
Tabelle 12: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Oberes Emmental _____	21
Tabelle 13: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Mittleres Emmental _____	23
Tabelle 14: Massnahmen und Prioritäten Buslinien: Unteres Emmental _____	24
Tabelle 15: Zielangebot Bahnlinien _____	32
Tabelle 16: Zielangebot Buslinien: Oberes Emmental _____	32
Tabelle 17: Zielangebot Buslinien: Mittleres Emmental _____	33
Tabelle 18: Zielangebot Buslinien: Unteres Emmental _____	33
Tabelle 19: Zielangebot Buslinien mit Federführung in Nachbarregionen _____	34