Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau

Band: 25 (1982)

Artikel: Die Region Oberaargau erhält ein neu konzipiertes Verkehrsnetz

Autor: Sinzig, Ulrich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1071779

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

DIE REGION OBERAARGAU ERHÄLT EIN NEU KONZIPIERTES VERKEHRSNETZ

ULRICH SINZIG

Das bestehende Verkehrsnetz und seine Mängel

Der Oberaargau, eingebettet zwischen Jura und Emmental, wird seit jeher von den grossen mittelländischen Verkehrsadern durchquert. Es sind dies heute:

– die SBB-Strecken Bern–Olten und Biel–Olten
– die Nationalstrasse N1 Bern–Zürich/Basel
– die Hauptstrasse T1 Bern–Zürich.

Im Verlauf der Zeit entstanden eine Reihe von Bahn- und Buslinien als Zubringer zu den SBB-Linien und zur Erschliessung des Regionsgebietes.

Bahnlinien:
Solothurn–Wiedlisbach–Niederbipp
Langenthal–Aarwangen–Niederbipp
Langenthal–Roggwil–Melchnau

Buslinien:
Herzogenbuchsee–Wangen–Wiedlisbach–Farnern
Herzogenbuchsee–Seeberg–Koppigen
Herzogenbuchsee–Bleienbach–Langenthal
Langenthal–Bützberg–Thunstetten

Dieses historisch gewachsene Netz weist jedoch strukturelle Mängel auf:

– Teilweise lange Anmarschwege zu den Haltestellen
– Lange Fahrzeiten
– Ungünstige Linienführungen
– Fehlende Verbindungen

Bedingt durch die ständig zunehmende Motorisierung und die teilweise mangelhafte Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Verlaufe der Jahre ständig gesunken. Wie eine Erhebung im Raum Roggwil/Melchnau gezeigt hat, benutzten nur noch 8% der Verkehrsteilnehmer die Bahn oder den Bus.

Planung des öffentlichen Verkehrs

Zur Strukturverbesserung wurden im Rahmen der Regionalplanung Oberaargau und aufgrund von Interventionen des Bundes und des Kantons Bern Konzeptstudien für den öffentlichen Verkehr in Auftrag gegeben. Sie gliedern sich in zwei Teilaufgaben:

- Neukonzipierung des Busnetzes der Oberaargauischen Automobilkurse
- Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Raum Langenthal–Roggwil–Melchnau

Bei der Planung wurde von klar formulierten Zielsetzungen ausgegangen:

- Verbindung der Subzentren mit dem Regionalzentrum Langenthal
- Verbindung der Regionsgemeinden mit den Subzentren Herzogenbuchsee, Wangen, Wiedlisbach und dem Regionalzentrum Langenthal
- Verbesserung der örtlichen und zeitlichen Verfügbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel
- Optimaler Einsatz der vorhandenen Mittel
- Ausrichtung der Fahrpläne auf das neue Reisezugskonzept der Schweizer Bahnen.

Neukonzipierung des Busnetzes der OAK

Die Planungsstudie begann mit der Ausarbeitung und Evaluation verschiedener Netzvarianten. Besondere Beachtung wurde der Verknüpfung mit dem überregionalen Netz und den Regionallinien geschenkt, was in Anbetracht der zahlreichen Verknüpfungspunkte kein leichtes Unterfangen darstellte. Neben der Erfüllung der regionalplanerischen Zielsetzungen weist das neue Linienkonzept der OAK folgende betriebliche Merkmale auf:

- Anwendung eines konsequenten Taktes auf der Stammlinie Wiedlisbach–Langenthal
- Ausrichtung der Fahrpläne der Nebenlinien auf die aktuellen Transportbedürfnisse
- Einsatz von Fahrpersonal und Rollmaterial mit möglichst kleinen Warte- und Wendezeiten. Auf der Stammlinie betragen zum Beispiel die Aufenthaltszeiten an den Endpunkten zusammen 6 Minuten bei einer Umlaufzeit von 120 Minuten.

Abbildung 1 zeigt das aus dem Variantenvergleich hervorgegangene Netz mit dem vorgesehenen Kursangebot auf den verschiedenen Linien.

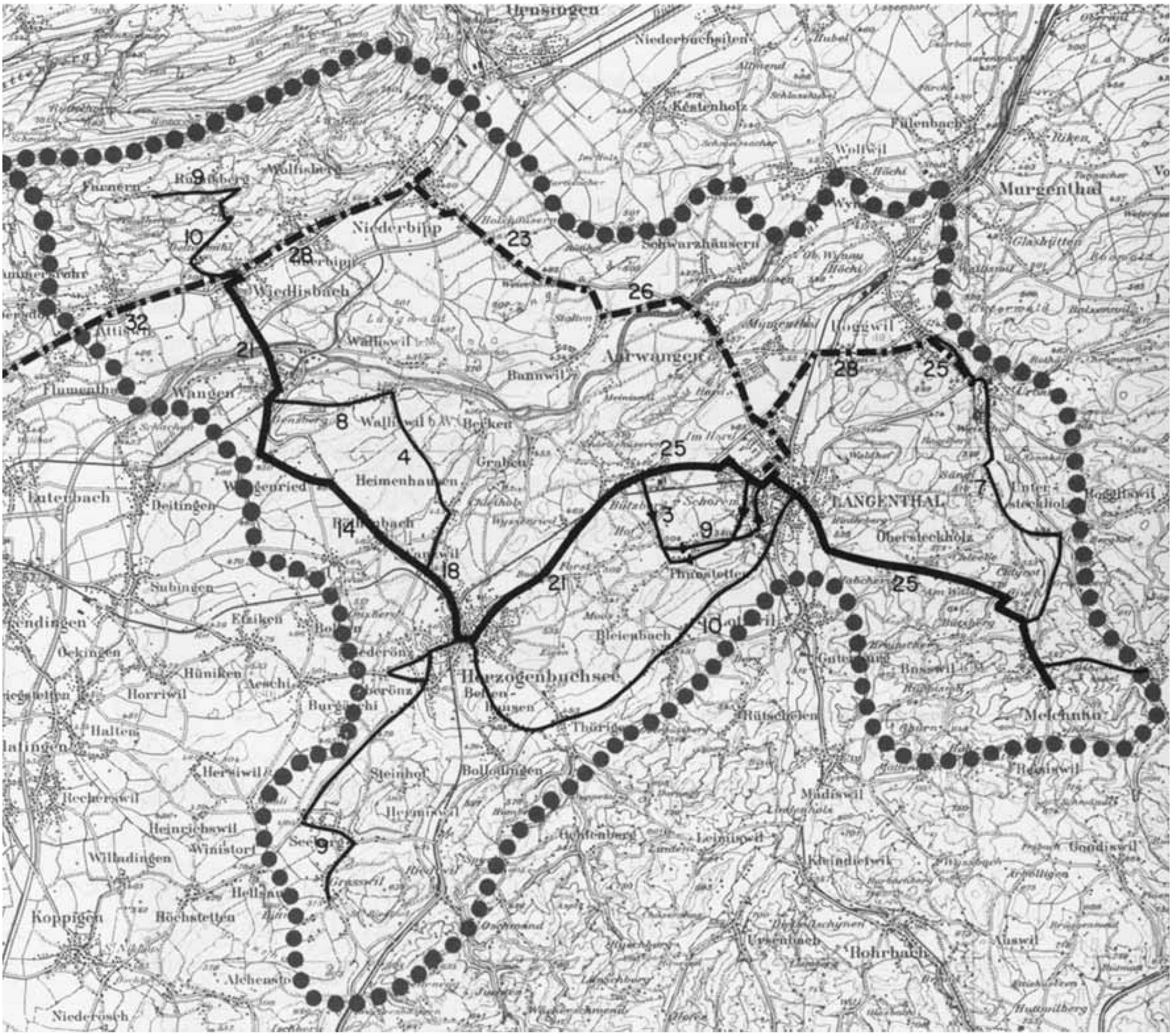


Abb. 1: Das öffentliche Verkehrsnetz der Region Oberaargau. Punktiert: Untersuchungsgebiet. Strickpunktiert: Bahnlinien OJB/SNB. Dicke Linie: OJB/OAK (Stammlinie). Dünne Linie: OAK. Dünne Linie mit Ziffer 7: Buslinie OJB/PTT. Ziffern (z.B. 24): Anzahl Kurspaare pro Werktag. Reproduktion mit Bewilligung des Bundesamtes für Landestopographie vom 30. 8. 1982.

Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Raum Langenthal/Roggwil/Melchnau

Die bestehende Bahnlinie nach Melchnau konnte die Verkehrsbedürfnisse nur mangelhaft befriedigen, da
- der Umweg über Roggwil lange Fahrzeiten bedingt
- die Anmarschwege zu den Haltestellen teilweise sehr lang sind
- ein grosser Teil des Gebietes nicht erschlossen ist.

Trotz erheblicher Erhöhung des Kursangebotes bei Einführung des Taktfahrplanes OJB/SNB konnten, im Gegensatz zu den anderen Strecken, auf der Teilstrecke St. Urban–Melchnau keine Frequenzsteigerungen festgestellt werden.

Das bestehende öffentliche Verkehrsnetz weist damit keine genügende Bedienungsqualität auf. Zudem müssen in nächster Zeit beträchtliche Investitionen für die Strecke St. Urban–Melchnau vorgenommen werden.

Die Studien begannen mit einer umfassenden Verkehrserhebung mit folgenden hauptsächlichen Resultaten:
- Ein geringer Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr
- Eine im Vergleich zu ähnlichen Gebieten unterdurchschnittliche Anzahl Reisende pro Einwohner
- Ein hoher Verkehrsanteil der Firmenbusse
- Eine deutliche Ausrichtung der Wunschverbindungen nach der Ortsmitte von Langenthal.

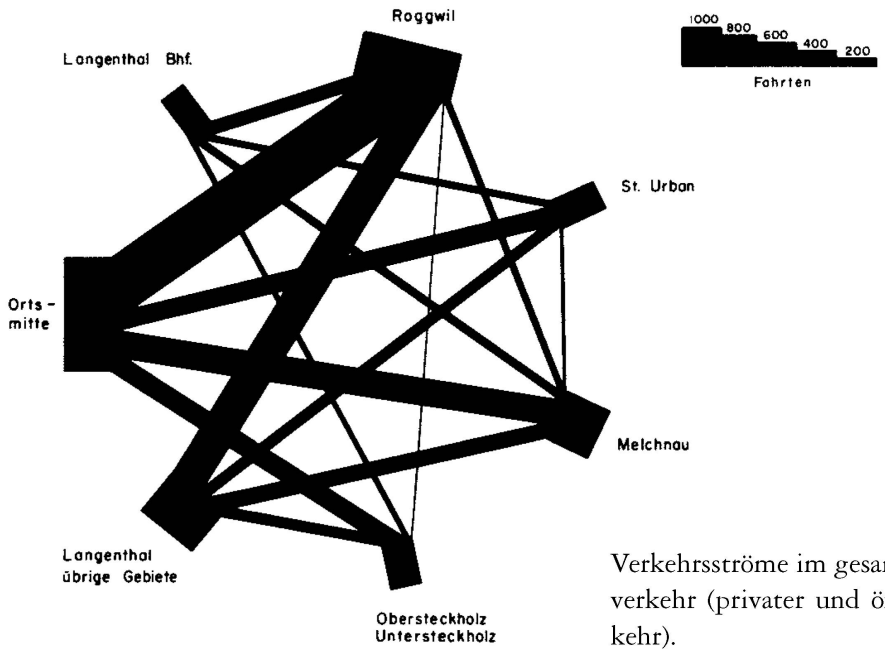
Aufgrund dieser Resultate wurden fünf Verkehrsnetze für kombinierte Bahn-/Bussysteme und reine Bussysteme aufgezeichnet. Die Beurteilung dieser Netzvarianten erfolgte in einem detaillierten Bewertungsverfahren mit den Kriterien Bedienungsqualität (Kursdichte, Reisezeiten, Umsteigeverhältnisse, Fahrkomfort), Passagierfrequenzen, Kosten und Realisierbarkeit. Die Vergleichsrechnung ergab für alle Varianten eine stark verbesserte Bedienungsqualität gegenüber dem Ist-Zustand sowie Kosteneinsparungen. Als Bestvariante wurde das folgende Verkehrsnetz ermittelt:
- Bahnlinie Langenthal–Roggwil–St. Urban
- Buslinie (Wiedlisbach–Herzogenbuchsee)–Langenthal–Obersteckholz–Melchnau
- Buslinie (Zell)–Altbüron–Melchnau–Untersteckholz–St. Urban–Roggwil

Zugführungswagen OJB und Reisecar OAK in Wiedlisbach.

Mit der Umstellung der Bahnstrecke St. Urban–Melchnau kann die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im gesamten bedienten Raum bedeutend gesteigert werden.

Vergleich der Reisezeiten (Marschzeiten und Fahrzeit)

	Bahn	Bus
Melchnau Station–Langenthal Bahnhof	23 Minuten	14 Minuten
Melchnau Oberdorf–Langenthal Gemeindehaus	48 Minuten	17 Minuten
Melchnau Sunnhalde–Seminar	43 Minuten	36 Minuten
Busswil–Spital Langenthal	50 Minuten	35 Minuten
Melchnau Station–Im Hard	22 Minuten	26 Minuten
Im Gjuch–Langenthal Gemeindehaus	32 Minuten	13 Minuten



Verkehrsströme im gesamten Personenverkehr (privater und öffentlicher Verkehr).

Auswirkungen der Neukonzipierung am Beispiel der Gemeinde Melchnau

Die Umstellung einer Bahnlinie auf Bus bedeutet für jede Gemeinde einen grossen Eingriff in die bestehenden Verhältnisse. Auch in Melchnau geniesst die Bahn einen hohen Stellenwert, obschon sie verhältnismässig wenig benutzt wird.

Mit dem neuen Konzept kann die Gemeinde Melchnau jedoch wesentlich besser erschlossen werden. Die Vorteile der direkten Buslinie nach Langenthal sind:

- Verkürzung der Anmarschwege, da die Buslinie in Melchnau bis ins Oberdorf fährt und in Langenthal die Ortsmitte bedient.
- Verkürzung der Fahrzeiten. Für die Strecke Melchnau Station–Langenthal SBB benötigt die Bahn 23 Minuten, der Bus 14 Minuten.
- Bessere Berücksichtigung der regionalen Verkehrsbedürfnisse.

Demgegenüber steht der als geringer eingestufte Komfort der Busse. Dank den offensichtlichen Vorteilen der direkten Buslinie und einer umfassenden Information und Orientierung der Behörden und der Bevölkerung konnten die Melchnauer mehrheitlich für das vorgeschlagene Konzept gewonnen werden.