

# Ortsbuskonzept Worb

## Schlussbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 27. April 2023

## **Impressum**

### **Herausgeberin**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

### **Projektleitung**

Timo Krebs / Rebekka Christ, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

### **Bearbeitungsteam INFRAS**

Francesca Foletti  
Matthias Lebküchner  
Raphael Grässli

### **Begleitgruppe**

Timo Krebs / Rebekka Christ, Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Urs Thöni, Gemeinde Worb  
Bettina Heiniger, AÖV  
Christoph Hofer, Bernmobil  
Reto Staub, PostAuto  
Roman Zürcher, RBS  
Hans Moser, Vertretung Kommission Verkehr RKBM

## Inhalt

<b>Zusammenfassung</b>	<b>5</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>7</b>
1.1. Ausgangslage und Ziel	7
1.2. Perimeter und Rahmenbedingungen	7
1.3. Vorgehen	8
<b>2. Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse</b>	<b>9</b>
2.1. Ist-Angebot und Nachfrage	9
2.2. Siedlungsstruktur und -entwicklung	10
2.3. Pendlerbeziehungen und Gesamtverkehrsströme	11
<b>3. Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze</b>	<b>13</b>
<b>4. Angebotskonzept Bestvariante</b>	<b>14</b>
4.1. Linienführung und Haltestellen	14
4.2. Angebotsniveau und Gefäss	15
4.3. Fahrplanstruktur	16
4.4. Infrastrukturanforderungen	16
4.5. Betriebskosten	21
4.6. Ertragsschätzung	22
4.7. Finanzierung	24
4.8. Auswirkungen und Aufwärtskompatibilität	25
4.9. Option im Quartier Lindhalde	26
<b>5. Spielräume bei den Regionallinien</b>	<b>28</b>
5.1. Stärkung der Tangente Rubigen – Worb (– Worblental)	28
5.2. Linienführungen	31
5.3. Zugänglichkeit zu den Haltestellen	34
<b>6. Umsetzung</b>	<b>35</b>
<b>Annex</b>	<b>36</b>
A1. Wunschlinien MIV und ÖV	36

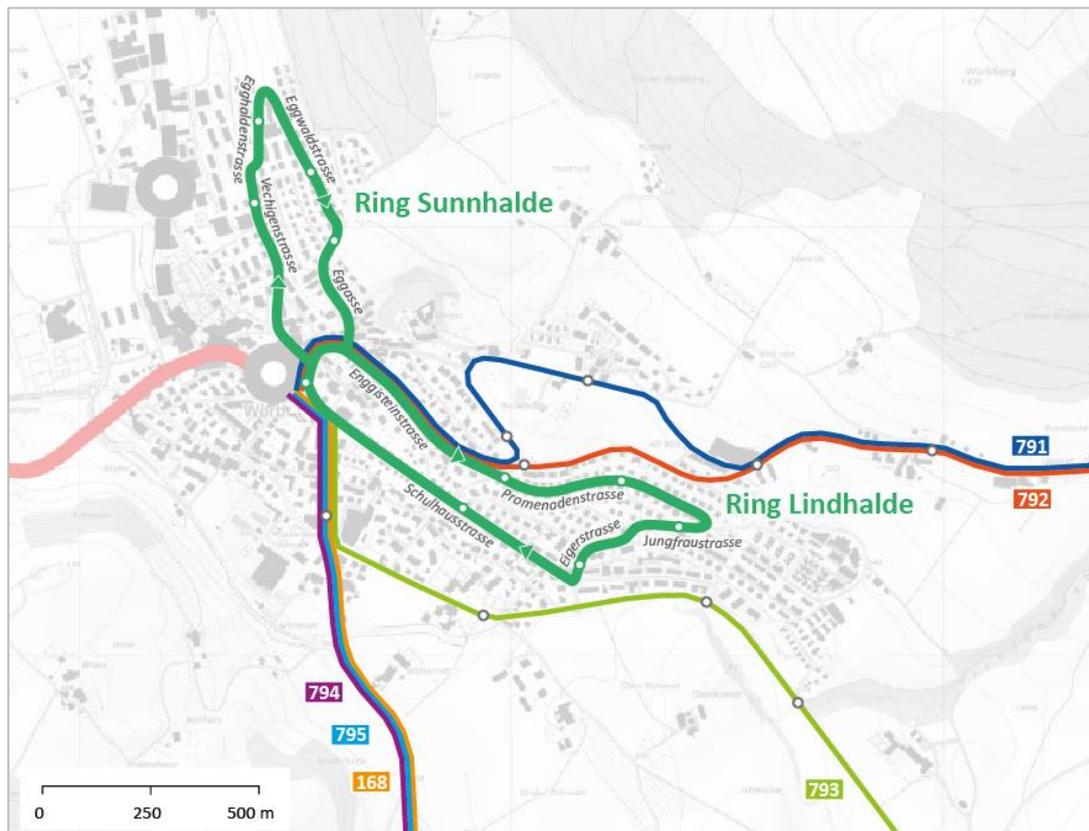
A2.	Hauptsiedlungsgebiet _____	37
A3.	Verworfenene Konzeptansätze _____	38
A3.1.	Konzeptansätze Ortsbus _____	38
A3.2.	Konzeptansätze Optimierung Regionallinien _____	43
A4.	Angebotsvarianten und Bewertung _____	45
A5.	Umfrage bei den Nachbargemeinden _____	49

## Zusammenfassung

Die Gemeinde Worb wird durch zwei Bahnlinien (S7 und S2), durch das Tram Nr. 6 sowie durch sechs Regional-Buslinien (791 – 795, 168) erschlossen. Potenzial zur Verbesserung der Erschliessung in Worb besteht hauptsächlich im Hauptsiedlungsgebiet. In Zusammenhang mit den aktuellen Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen in diesem Raum, sollen – als Auftrag aus dem Regionalen Angebotskonzept (RAK) ÖV 2022-2025 – Optimierungen mit den bestehenden Buslinien geprüft sowie das Ortsbuskonzept aus dem Jahr 2008 überprüft und neu aufgestellt werden.

Gemäss der vorliegenden Studie soll als Bestvariante eine neue Ortsbuslinie eingeführt werden, welche das Hauptsiedlungsgebiet von Worb ergänzend zu den Regional-Buslinien erschliesst.

**Abbildung 1: Linienführung und Haltestellen Ortsbuslinie Lindthalde – Sunnhalde**



Grafik INFRAS.

Die Ortsbuslinie soll beim Bahnhof Worb Dorf starten und anschliessend über die Enggisteinstrasse und die Promenadenstrasse ins Quartier Lindhalde führen. Über die Jungfraustrasse und die Schulhausstrasse führt sie an den Bahnhof Worb Dorf zurück. Von dort aus fährt der Ortsbus über die Bollstrasse – Vechigenstrasse – Egghaldenstrasse ins Quartier Sunnhalde. Die Rückfahrt Richtung Bahnhof Worb Dorf erfolgt via Eggwaldstrasse – Eggasse. Es ergeben sich somit zwei Ringe in den Quartieren Lindhalde und Sunnhalde.

Der Ortsbus soll Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend zwischen 6 und 9 bzw. zwischen 16 und 20 Uhr (sieben Rundkurse am Morgen und acht am Abend) im Halbstundentakt verkehren. Auf der Ortsbuslinie soll ein Kleinbus eingesetzt werden. Bei den Haltestellen wird darauf geachtet, dass sie möglichst aus allen Richtungen gut zugänglich sind.

Die Betriebskosten für die neue Ortsbuslinie betragen rund 285'000 CHF pro Jahr. Der Betrag, welcher im Rahmen des 4-jährigen Versuchsbetriebs durch die Gemeinde Worb zu finanzieren ist, beläuft sich auf rund 150'000 CHF pro Jahr. Bei einer späteren Aufnahme der Ortsbuslinie ins Grundangebot würde die Anzahl der ÖV-Punkte der Gemeinde Worb um rund 7% steigen. Die Kosten für den Bau der Haltestellen werden vom Strasseneigentümer getragen. Im Fall der neuen Ortsbuslinie befinden sich alle Haltestellen auf Gemeindestrassen und sind somit durch die Gemeinde Worb zu finanzieren.

Der Ortsbus kann einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf den ÖV und damit zur Entlastung des zeitweise stark belasteten Strassennetzes im Worblental leisten (vgl. Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016). Insbesondere für PendlerInnen entstehen attraktive Verbindungen aus den Quartieren Lindhalde und Sunnhalde in die Agglomeration Bern.

Die Einführung der Ortsbuslinie kann unabhängig von den Regional-Buslinien erfolgen. Als nächster Schritt soll der entsprechende Versuchsbetrieb ins RAK ÖV 2027 – 2030 aufgenommen werden. Der Versuchsbetrieb kann ab Dezember 2026 gestartet werden.

## 1. Einleitung

### 1.1. Ausgangslage und Ziel

Die Gemeinde Worb wird durch zwei Bahnlinien erschlossen: Die Haltestelle Worb Dorf wird durch die S7 (RBS) von der Stadt Bern via Worblental und die dezentrale Haltestelle Worb SBB von der S2 (BLS) aus Richtung Bern – Laupen bzw. Langnau i. E. bedient. Die Haltestelle Worb Dorf ist zudem mit dem Tram Nr. 6 via Gümligen/Muri Richtung Bern erschlossen. Die innerörtliche Erschliessung und die Verbindung zu den Nachbargemeinden erfolgen durch insgesamt sechs Regional-Buslinien (791 – 795, 168). Alle sechs Buslinien fahren den Bahnhof Worb Dorf (Endhaltestelle) an. Die Linien 168, 794 und 795 bedienen ergänzend Worb SBB.

Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Heute besteht noch ein Potenzial zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Worb. In Zusammenhang mit den aktuellen Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen in diesem Raum, sollen – als Auftrag aus dem Regionalen Angebotskonzept (RAK) ÖV 2022-2025 – Optimierungen mit den bestehenden Buslinien geprüft sowie das Ortsbuskonzept von 2008 überprüft und neu aufgestellt werden.

Im Rahmen dieser Studie werden folgende Ziele verfolgt:

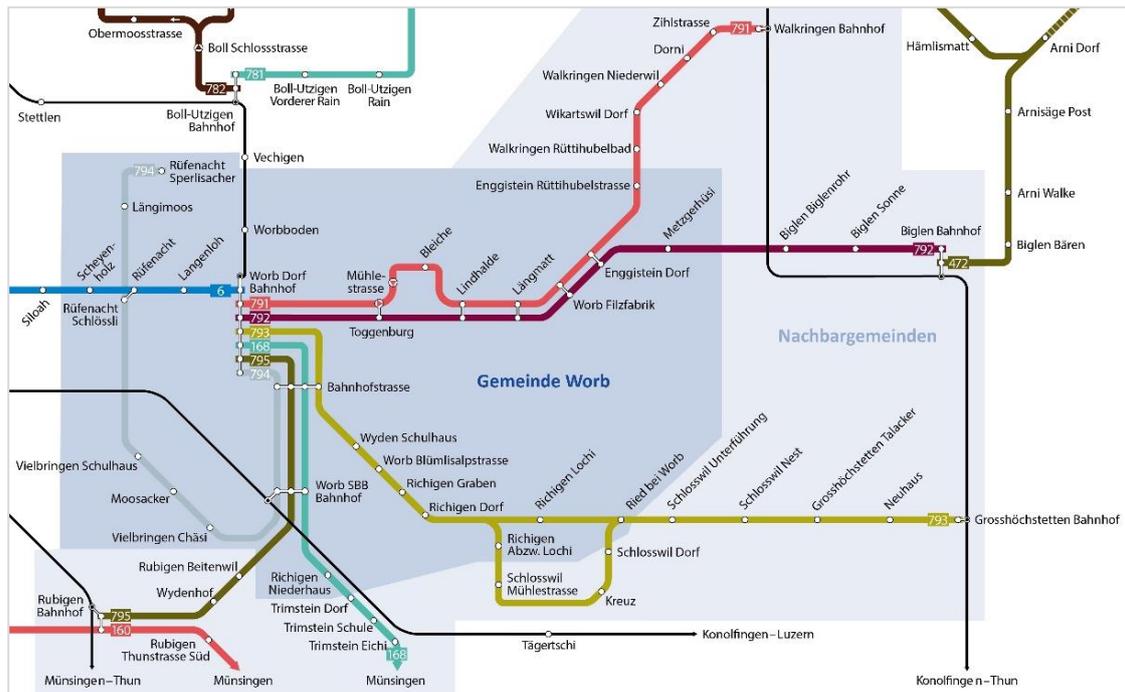
- Prüfen eines Linien- und Angebotskonzepts Ortsbus Worb auf Grundlage des Ortsbuskonzepts aus dem Jahr 2008. Als erste Priorität gilt die Optimierung von Bestehendem.
- Aufzeigen von Spielräumen und Verbesserungsmöglichkeiten der Regionalbuslinien der Gemeinde Worb sowie der Nachbargemeinden.
- Erarbeiten von Massnahmen für eine verbesserte Erschliessung für nicht gut erschlossene Teilgebiete der Gemeinde und zur verbesserten Zugänglichkeit der Haltestellen.
- Abstimmung auf die Siedlungsentwicklungen und die weiteren Angebote des öffentlichen Verkehrs in diesem Raum, insbesondere die Anschlüsse an Bahn und Tram in Worb und Anschlüsse in den anderen Gemeinden an die Buslinien.
- Berücksichtigen und Aufzeigen der Abhängigkeiten zu Drittprojekten und Planungen.

### 1.2. Perimeter und Rahmenbedingungen

Die Bearbeitung umfasst in erster Linie das Gemeindegebiet von Worb. Da allfällige Anpassungen der bestehenden Regionallinien auch Nachbargemeinden betreffen, sind Auswirkungen

und Spielräume der Linien in den entsprechenden weiteren Gemeinden (Biglen, Grosshöchstetten, Münsingen, Rubigen, Walkringen) aufzuzeigen<sup>1</sup>.

**Abbildung 2: Perimeter**



Grafik INFRAS. Quelle: Libero, durch INFRAS ergänzt

### 1.3. Vorgehen

Grundlage für die Erarbeitung bzw. Überprüfung des Ortsbuskonzepts aus dem Jahr 2008 bildet die in einem ersten Schritt durchgeführte Analyse. Diese befasst sich einerseits mit der heutigen Situation (Angebot, Siedlungsstrukturen und Verkehrsströme). Aus den Erkenntnissen der Analyse wurden der Handlungsbedarf sowie die Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze abgeleitet.

Die Konzeptentwicklung erfolgt zweistufig. In einem ersten Schritt werden verschiedene Konzeptansätze aufgezeigt und einer Grobevaluation unterzogen (siehe Annex A3). Für erfolgversprechende Ansätze wurden Angebotsvarianten definiert. Diese wurden einer detaillierteren Bewertung unterzogen (siehe Annex A4), um die Bestvariante zu definieren.

<sup>1</sup> Beim Start der Studie wurden auch Schwachstellen und Bedürfnisse der Nachbargemeinden im Rahmen einer kurzen Umfrage aufgenommen (siehe Annex A5).

## 2. Wichtigste Erkenntnisse aus der Analyse

### 2.1. Ist-Angebot und Nachfrage

Die innerörtliche Erschliessung von Worb und die Verbindungen zu den Nachbargemeinden erfolgen heute durch die sechs Regional-Buslinien (siehe auch Abbildung 2). Das Angebotsniveau dieser Linie ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

**Tabelle 1: Angebotsniveau der Buslinien im Raum Worb**

Linien	HVZ	NVZ	RVZ	Sa	So
Linie 791 Worb Dorf, Bahnhof - Walkringen, Bahnhof	60'	60'	60'	60'	60'
Linie 792 Worb Dorf, Bahnhof - Biglen, Bahnhof	60'	60'	--	60' <sub>ausg.</sub>	60' <sub>ausg.</sub>
Linie 793 Worb Dorf, Bahnhof - Grosshöchstetten, Bahnhof	30'	60' <sub>ausg.</sub>	60'	60' <sub>ausg.</sub>	60' <sub>ausg.</sub>
Linie 794 Worb Dorf, Bahnhof - Rüfenacht, Sperlisacher	60'	60' <sub>ausg.</sub>	--	60' <sub>ausg.</sub>	--
Linie 795 Worb Dorf, Bahnhof - Rubigen, Bahnhof	60'	60' <sub>ausg.</sub>	--	60' <sub>ausg.</sub>	--
Linie 168 Münsingen - Trimstein - Worb SBB - Worb Dorf	60'*	--	--	--	--

HVZ: Hauptverkehrszeiten (ca. 6.00 – 8.00 Uhr und ca. 16.30 – 18.30 Uhr), NVZ: Nebenverkehrszeiten, RVZ: Randverkehrszeiten (ab ca. 20.00 Uhr), <sub>ausg.</sub> => Takt ausgedünnt; \* => inkl. Mittag

Tabelle INFRAS. Quelle: Fahrplan 2021/2022

Die Linien 791, 792 und 795 erreichen sowohl bei der Auslastung als auch beim Kostendeckungsgrad die Zielvorgaben gemäss Angebotsverordnung des Kantons Bern (Stand 2018). Die Linie 793 erreicht die Zielvorgaben bei der Auslastung und die Minimalanforderungen beim Kostendeckungsgrad. Diese Linie kam zwischen 2014 und 2018 aufgrund der Erhöhung der Kurspaare von der Angebotsstufe 1 in die Angebotsstufe 2. Die Linie 794 erreicht bei beiden Kriterien die Minimalanforderungen.

Bei den Regionallinien 791 bis 793 ist die grösste Belastung im Bereich des Hauptsiedlungsgebiets von Worb (Worb Dorf – Filzfabrik/Enggistein bzw. Worb Dorf – Blümlisalpstrasse) in den Morgen- und Abendspitzenstunden zu verzeichnen.

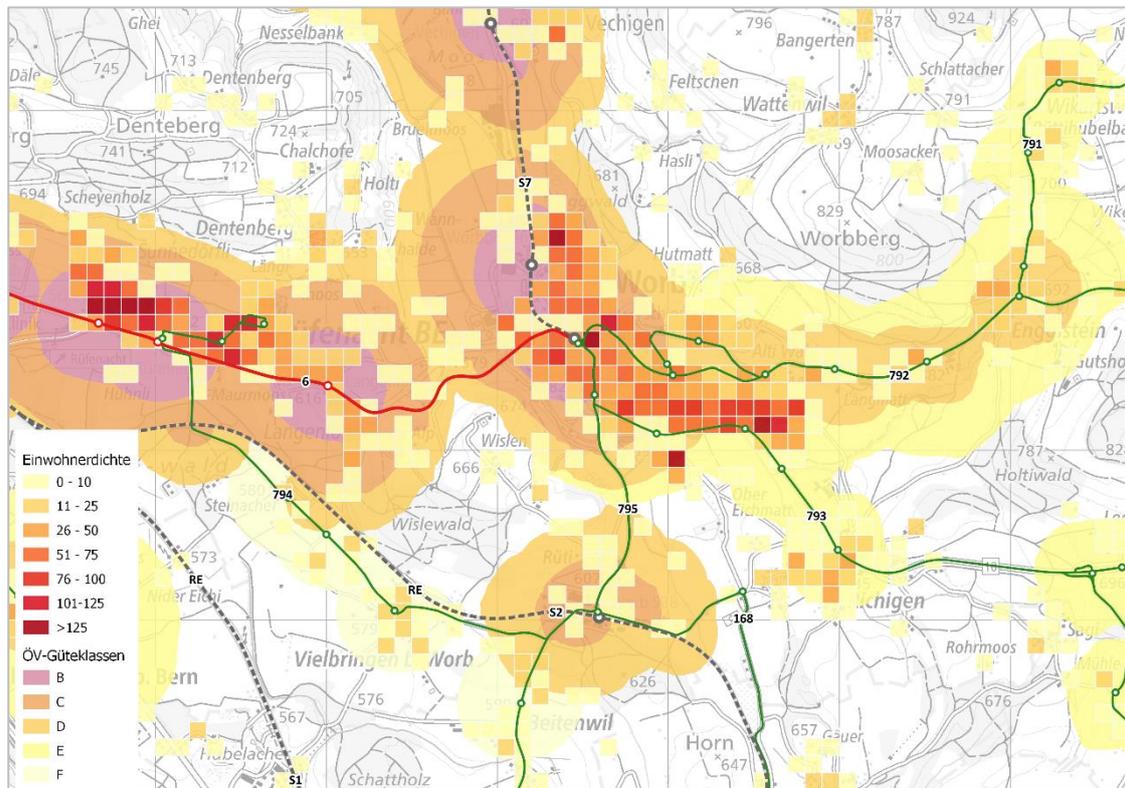
## 2.2. Siedlungsstruktur und -entwicklung

### Wohnen

Die Bevölkerungszahl in Worb stagniert seit rund 30 Jahren auf einem Niveau von rund 11'500 EinwohnerInnen. In den nächsten Jahren ist ein moderates Bevölkerungswachstum zu erwarten. Aktuell in Planung befindet sich das Areal Sternenmatt (UeO) mit rund 60 Wohneinheiten. Diese Entwicklung wird auf die Nachfrage auf den Buslinien nur geringe Auswirkungen haben, da sich das Areal nicht weit vom Bahnhof Worb Dorf befindet (ca. 300 m). Ansonsten finden laufend punktuelle Entwicklungen im Bestand statt. Grössere Überbauungen, namentlich die Realisierung des Entwicklungsgebiets Bächumatt (noch nicht eingezont) sind in Worb erst längerfristig vorgesehen (Horizont 15 Jahre und länger).

Dichtere Wohngebiete, welche nur in einer ÖV-Güteklasse D/E liegen, befinden sich heute vor allem in den Bereichen Lindhalde und Schulhaus-/Blümlisalpstrasse.

Abbildung 3: Einwohnerdichte und ÖV-Erschliessung



Grafik INFRAS. Quelle: BFS, STATPOP, 2020; AÖV, ÖV-Güteklassen 2021

In den Nachbargemeinden hat in den letzten 10 Jahren insbesondere in Münsingen (+10%) und in Grosshöchstetten (+7%) ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum stattgefunden. Auch künftig ist in diesen Gemeinden mit einem stärkeren Bevölkerungswachstum zu rechnen.

### **Arbeiten**

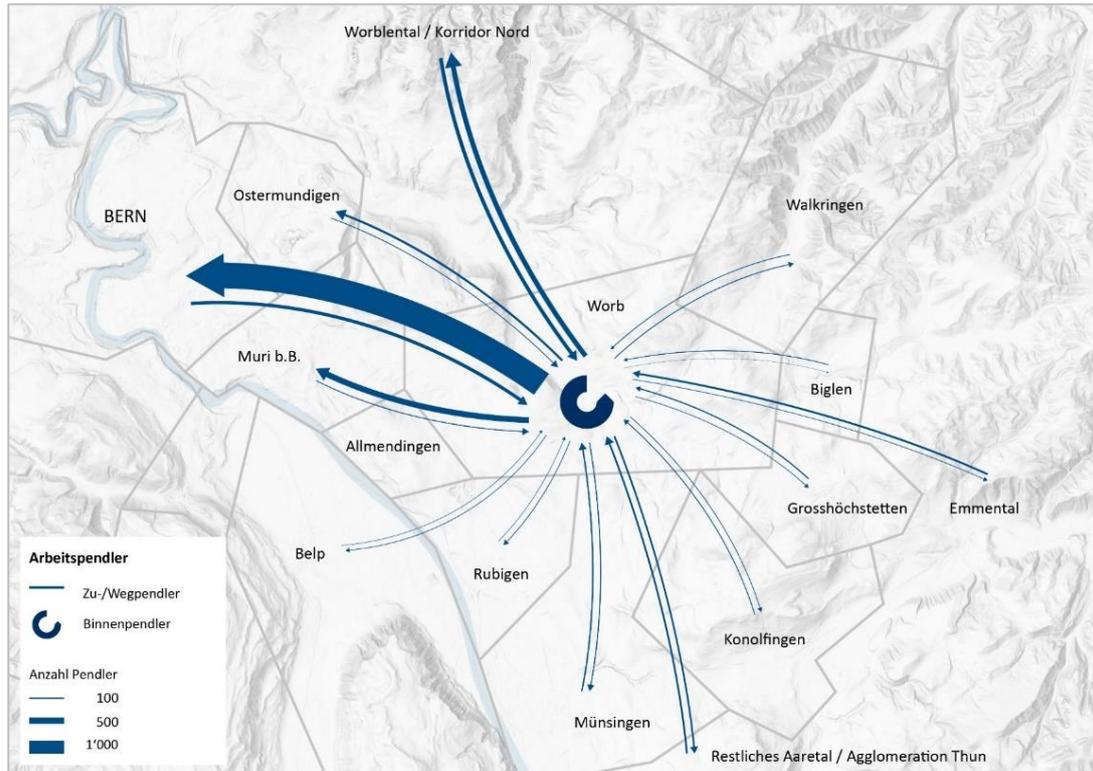
Die Anzahl Arbeitsplätze hat in Worb in den letzten rund 10 Jahren leicht zugenommen (+4%). Ein gewisses Entwicklungspotenzial besteht im kantonalen ESP Worbboden bzw. im regionalen Arbeitsschwerpunkt Mülacher. Dieser Standort befindet sich bei der S-Bahnhaltestelle Worb-boden und ist vor allem für das Gewerbe interessant (wenig arbeitsplatzintensiv).

In den Nachbargemeinden hat in den letzten rund 10 Jahren in Rubigen (+31%) ein deutlich überdurchschnittliches Arbeitsplatzwachstum stattgefunden (v.a. in Zusammenhang mit dem neuen Dienstleistungszentrum der Firma Kästli). Ebenfalls ein überdurchschnittliches Wachstum ist in Grosshöchstetten und in Biglen (+19% bzw. +17%) zu verzeichnen. Im Bereich Arbeiten sind in den Nachbargemeinden verschiedene Potenziale vorhanden (z.B. Grosshöchstetten, Rubigen), diese sind jedoch mehrheitlich noch nicht eingezont.

## **2.3. Pendlerbeziehungen und Gesamtverkehrsströme**

Die Gemeinde Worb ist bezogen auf die Erwerbstätigen klar eine Wegpendlergemeinde und sehr stark Bern-orientiert (ca. 2'000 WegpendlerInnen). Weitere wichtige Arbeitsorte für die Erwerbstätigen von Worb sind Muri b. B. (ca. 450 WegpendlerInnen) und das Gebiet Worblental/Korridor Nord (>350 WegpendlerInnen). Rund 1'300 Erwerbstätige von Worb sind BinnenpendlerInnen.

Abbildung 4: ArbeitspendlerInnen der Gemeinde Worb



Grafik INFRAS. Quelle: BFS, Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT, 2018

Bei den Nachbargemeinden Biglen, Walkringen und Grosshöchstetten stellt Worb als Regionalzentrum den zweit- oder dritt wichtigsten Arbeitsort dar, nach Bern (und Konolfingen). Von den Nachbargemeinden weist Münsingen mit 105 Erwerbstätigen die höchste Anzahl an ZupendlerInnen nach Worb auf.

Auch die Wunschlinien gemäss GVM des Kantons Bern (Pendler- sowie Freizeit-/Einkaufsverkehr, Stand 2018) zeigen die starken Verkehrsströme der Gemeinde Worb mit der Stadt Bern und mit Muri bei Bern. Die stärksten Verkehrsbeziehungen von Worb sind gemäss GVM mit den Teilgebieten Bern Ost/Muri, Gümligen, Ostermundigen, Lorraine/Breitenrain/Wankdorf und Worbental zu verzeichnen. Ausserhalb der Kernagglomeration Bern sind die Wunschlinien stark Richtung Emmental/Entlebuch und Aaretal ausgerichtet. Bis 2040 wird gemäss GVM die Bedeutung dieser Verkehrsbeziehungen weiter zunehmen (siehe auch Annex A1).

### 3. Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze

Als übergeordnetes Ziel gilt eine Modalsplitverschiebung zugunsten des ÖV im Raum Worb in Kombination mit weiteren Massnahmen ausserhalb des Ortsbuskonzepts, die in der Verantwortung der Gemeinde liegen. Als Leitlinien für das Konzept werden die nachfolgenden Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze definiert:

#### Netzstruktur

- Klare, für die Kunden verständliche Netzstruktur und Umsteigesituationen

#### Linienführungen

- Möglichst umsteigefreie Verbindungen zum Bahnhof Worb Dorf
- Möglichst wenige Umwegfahrten

#### Anschlüsse

- Generell: Attraktive Anbindung ans Bahnnetz und ans Tram
- Verbindungen aus den Korridoren Richigen, Enggstein und Rubigen: Anschluss beim Bahnhof Worb Dorf an die S7 hat erste Priorität

#### Angebotsniveau

- Generell: Möglichst konsequenter Takt (möglichst keine Taktlücken) während des Tages
- Hauptsiedlungsgebiet von Worb (siehe Abbildung im Anhang A2) mind. 30'-Takt (2 Verbindungen pro Stunde)
- Weitere Siedlungsgebiete mind. 60'-Takt
- Angebotsausdünnung zu Randzeiten möglich => Angebotsstufen gemäss ÖVG/AGV berücksichtigen
- In Linienabschnitten mit mehreren Linien möglichst gute zeitliche Verteilung anstreben

#### Örtliche Erschliessungsqualität

- Verbesserung der innerörtlichen Erschliessung des Hauptsiedlungsgebiets von Worb Richtung bzw. aus Richtung ÖV-Knoten Bahnhof Worb Dorf (mind. 30'-Takt mit 300 m)
- Grundsätzlich Beibehaltung der heutigen örtlichen Erschliessungsqualität für die weiteren Siedlungsgebiete

#### Zuverlässigkeit und Fahrplanstabilität

- Hohe Fahrplanstabilität, damit attraktive Fahrzeiten und die Anschlusssicherung in Worb (S-Bahn/Tram) sowie bei den weiteren Bahnhöfen gewährleistet ist

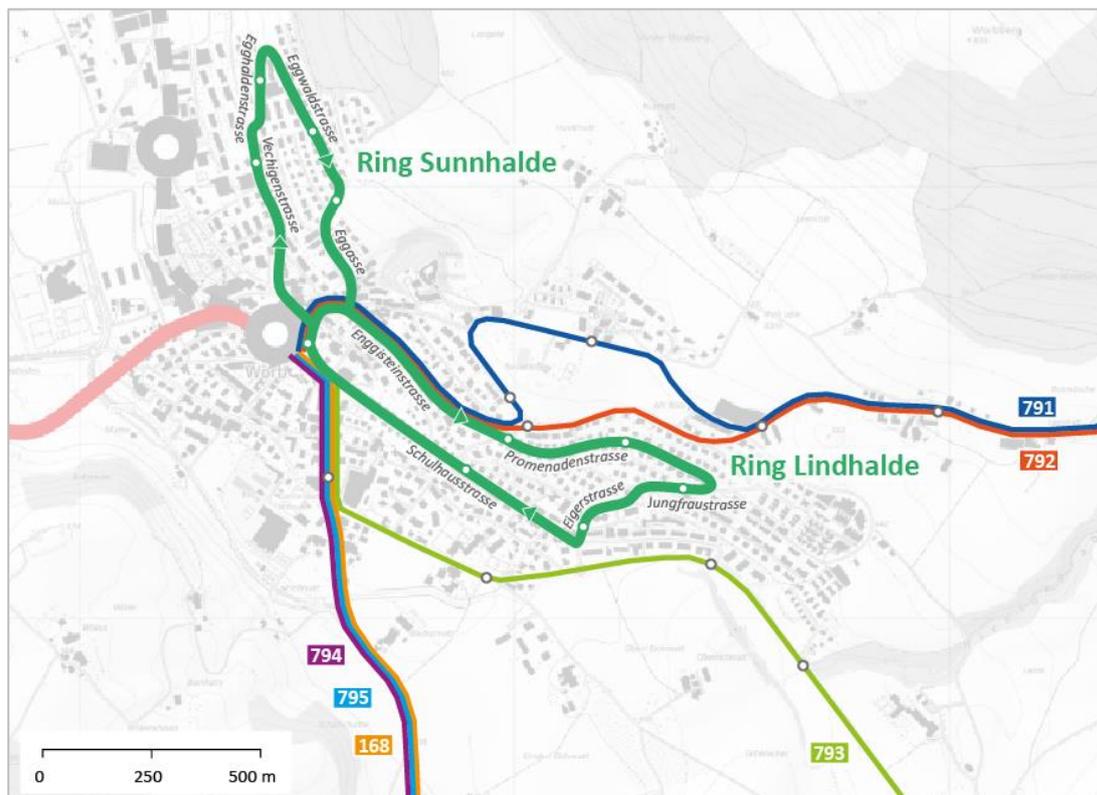
## 4. Angebotskonzept Bestvariante

Für die Verbesserung der innerörtlichen Erschliessung des Hauptsiedlungsgebiets von Worb soll eine Ortsbuslinie eingeführt werden. Die zentralen Elemente und Merkmale dieser neuen Linie werden nachfolgend präsentiert. Verworfenne Konzeptansätze inkl. Vor- und Nachteile sowie die Bewertung der Angebotsvarianten sind im Annex A3 und A4 aufgeführt.

### 4.1. Linienführung und Haltestellen

Die Ortsbuslinie startet beim Bahnhof Worb Dorf und führt anschliessend über die Enggiststeinstrasse und die Promenadenstrasse ins Quartier Lindhalde. Über die Jungfraustrasse und die Schulhausstrasse führt sie an den Bahnhof Worb Dorf zurück. Von dort aus fährt der Ortsbus über die Bollstrasse – Vechigenstrasse – Eggaldenstrasse ins Quartier Sunnhalde. Die Rückfahrt Richtung Bahnhof Worb Dorf erfolgt via Eggwaldstrasse – Eggasse. Es ergeben sich somit zwei Ringe in den Quartieren Lindhalde und Sunnhalde. In der nachfolgenden Abbildung ist die Linienführung der Ortsbuslinie inklusive Haltestellen eingezeichnet.

Abbildung 5: Linienführung und Haltestellen Ortsbuslinie Lindhalde – Sunnhalde



Grafik INFRAS.

## 4.2. Angebotsniveau und Gefäss

Die vorgesehenen Betriebszeiten und der Takt der Ortsbuslinie sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

**Tabelle 2: Angebotsniveau**

Wochentage	Betriebszeiten	Takt
Montag – Freitag	HVZ Morgen 06.00 – 09.00 Uhr	30'-Takt
	HVZ Abend 16.00 – 20.00 Uhr	30'-Takt
Samstag / Sonntag	--	--

Tabelle INFRAS.

Der Ortsbus verkehrt Montag bis Freitag in den HVZ am Morgen und Abend zwischen 6 und 9 bzw. zwischen 16 und 20 Uhr (sieben Rundkurse am Morgen und acht am Abend). Auf der Ortsbuslinie wird ein Kleinbus mit bis zu 20 Sitzplätzen eingesetzt.

**Abbildung 6: Beispiel eines Kleinbusses**



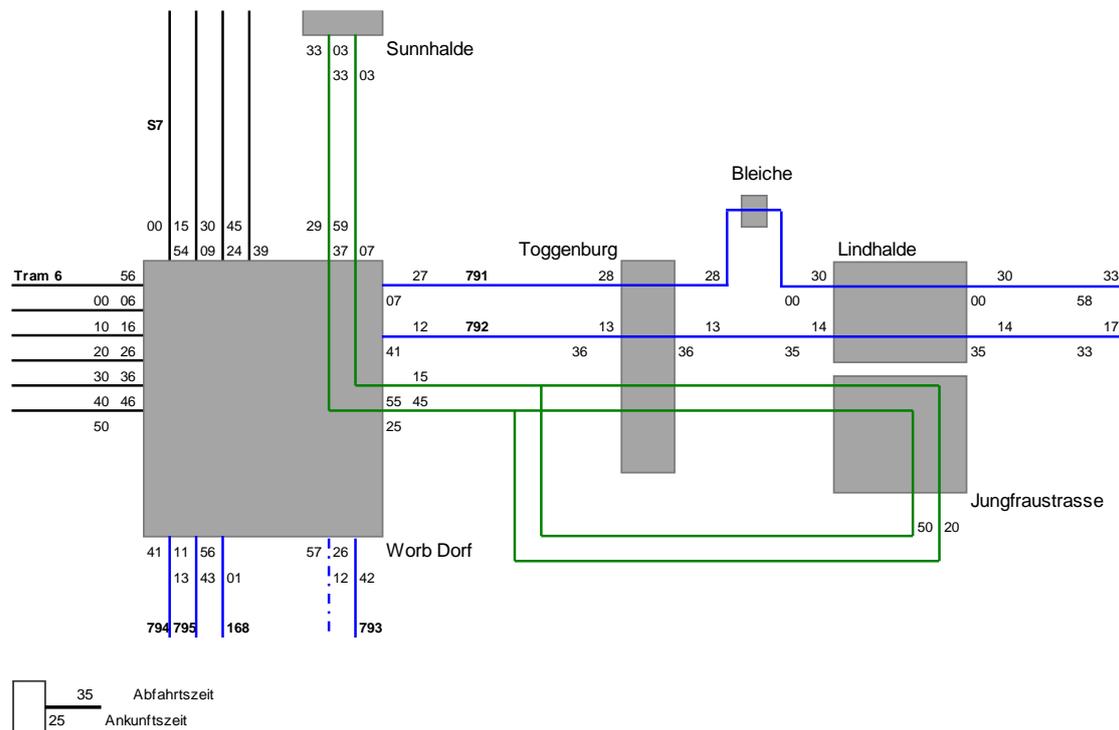
In der Abbildung ist ein Hochboden-Fahrzeug dargestellt. In Worb ist geplant, einen Elektro-Kleinbus (Niederflur) einzusetzen.

Quelle: Postauto

### 4.3. Fahrplanstruktur

Die folgende Netzgrafik zeigt die Fahrplanstruktur für die Ortsbuslinie sowie die Anschlüsse beim Bahnhof Worb Dorf auf die S7 von/Richtung Bern und auf die Tramlinie 6 von/Richtung Gümligen – Hauptbahnhof Bern – Fischermätteli<sup>2</sup>.

Abbildung 7: Netzgrafik Ortsbuslinie (Montag – Freitag, HVZ Morgen und Abend)



Grafik INFRAS.

### 4.4. Infrastrukturanforderungen

#### Haltestellen inkl. Zugänglichkeit

Auf der gesamten Ortsbuslinie sind neben der Haltestelle Worb Dorf neun Haltestellen (einseitig) vorgesehen: fünf auf dem Ring Lindhalde und vier auf dem Ring Sunnhalde. Nachfolgend sind mögliche Standorte dieser Haltestellen (alle liegen auf Gemeindestrassen) sowie Angaben zur entsprechenden Zugänglichkeit aufgeführt. Die Haltestellen sollen möglichst aus den unterschiedlichen Richtungen gut erreichbar sein.

<sup>2</sup> In der Netzgrafik ist bei der Tramlinie 6 der heutige Fahrplan abgebildet. Mit der geplanten Angebotsanpassung auf dieser Tramlinie im Horizont 2035 wird diese im 7.5'-Takt bis Siloah und im 15'-Takt bis Worb Dorf bedient.

Tabelle 3: Mögliche Standorte der Haltestellen

Ring Lindhalde	Lage, Zugänglichkeit und weitere Hinweise
<p>Promenadenstrasse West</p> 	<p>Haltestelle auf der Promenadenstrasse zwischen der Einmündung Enggsteinstrasse und dem Paradiesweg.</p> <p>Gute Zugänglichkeit von/zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promenadenstrasse, Paradiesweg, Enggsteinstrasse, Sonneggstrasse, Mühlestrasse</li> </ul> <p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dient auch dem Gebiet Sonnegg-/Mühlestrasse v.a. aus Richtung Bahnhof Worb Dorf</li> <li>▪ Sicherheit für die FussgängerInnen im Bereich der Einmündungen beachten</li> </ul>
<p>Promenadenstrasse Ost</p> 	<p>Haltestelle im mittleren Bereich der Promenadenstrasse.</p> <p>Gute Zugänglichkeit von/zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promenadenstrasse, Nünenstrasse, Treppe Richtung Enggsteinstrasse bzw. Jungfraustrasse</li> </ul>
<p>Jungfraustrasse</p> 	<p>Haltestelle auf der Jungfraustrasse südlich der Einmündung Promenadenstrasse.</p> <p>Gute Zugänglichkeit von/zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Jungfraustrasse, Promenadenstrasse, Bürglenstrasse, Gantrischweg, Ballenbühlweg</li> </ul>

### Lage, Zugänglichkeit und weitere Hinweise

#### Eigerstrasse



Haltestelle auf der Eigerstrasse zwischen der Niesenstrasse und der Schulhausstrasse.

Gute Zugänglichkeit von/zu:

- Eigerstrasse, Niesenstrasse, Schulhausstrasse, Blümlisalpstrasse, Wydenstrasse

#### Schulhausstrasse



Haltestelle auf der Schulhausstrasse, in der Nähe der Kreuzung zum Paradiesweg.

Gute Zugänglichkeit von/zu:

- Schulhausstrasse, Paradiesweg, Niesenstrasse, Wydenstrasse

### Ring Sunnhalde

#### Vechigenstrasse



Haltestelle auf der Vechigenstrasse.

Gute Zugänglichkeit von/zu:

- Vechigenstrasse, Egghaldenstrasse, Sonnhaldenweg (nördlicher Bereich), Hangweg

Weitere Hinweise:

- Anordnung im Zusammenspiel mit Blauer Zone prüfen/beachten.

## Egghaldenstrasse



Haltestelle auf der Egghaldenstrasse.

Gute Zugänglichkeit von/zu:

- Egghaldenstrasse, Eggwaldstrasse, Vechigenstrasse

Weitere Hinweise:

- Anordnung im Zusammenspiel mit Blauer Zone prüfen/beachten.

## Eggwaldstrasse



Haltestelle auf der Eggwaldstrasse, leicht südlich (oder nördlich) der Treppe zum Höhe- und Sonnhaldenweg.

Gute Zugänglichkeit von/zu:

- Eggwaldstrasse, Höheweg, Sonnhaldenweg (v.a. von Haltestelle abwärts)

## Eggasse



Haltestelle auf der Eggasse, in der Nähe der Einmündung Eggwaldstrasse.

Gute Zugänglichkeit von/zu:

- Eggasse, Eggwaldstrasse, Höheweg, Eichenweg, Buchenweg

Bilder: INFRAS

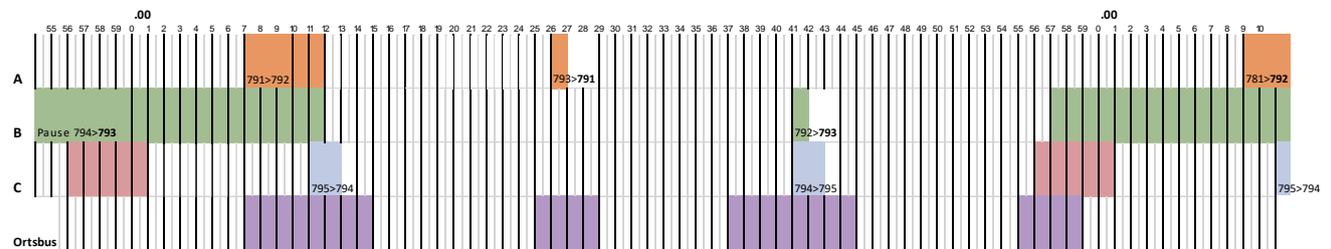
In Zusammenhang mit der Zugänglichkeit der Haltestellen der Ortsbuslinie kann es zweckmässig sein, dass die z.T. bereits bestehenden Wegweiser zur Bahnhofstestelle Worb Dorf durch Hinweise zu den Bushaltestellen ergänzt werden.

Während des Versuchsbetriebs sind nur minimale Infrastrukturanpassungen vorgesehen, z. B. provisorische Haltestellen. Die effektiven Kosten sind noch offen. Bei einer späteren Aufnahme der Ortsbuslinie ins Grundangebot, sind die Haltestellen behindertengerecht auszugestalten.

### Hinweise zur Kantenbelegung am Bahnhof Worb Dorf

Die Standzeiten am Bahnhof Worb Dorf sowie die heutige Belegung der drei Kanten A bis C ist in der nachfolgenden Abbildung aufgeführt. Ebenfalls aus der Abbildung ersichtlich sind die Standzeiten der Ortsbuslinie.

**Abbildung 8: Kantenbelegung am Bahnhof Worb Dorf (17.00 – 18.00 Uhr)**

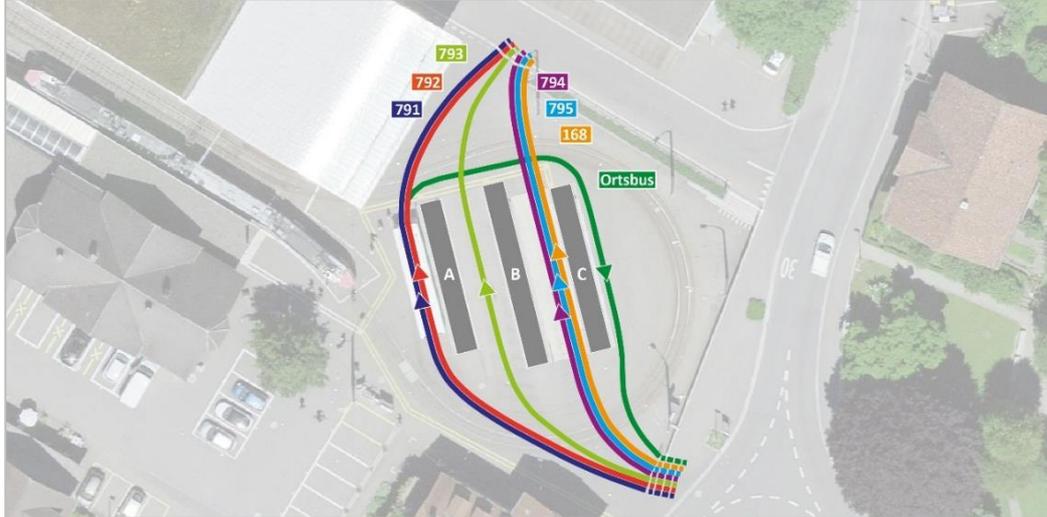


Kante A: Linien 791 und 792 (orange); Kante B: Linie 793 (grün); Kante C: Linien 794 und 795 (blau) sowie 168 (rot)

Grafik INFRAS. Quelle: Fahrplan 2021/2022, Dienstgrafik PostAuto

Der Kleinbus der Ortsbuslinie kann die Kante C in der gegenseitigen Richtung zu den Linien 794/795 anfahren (siehe Abbildung 9). Die Kante in diese Richtung wird heute am Mittag von der Linie 168 angefahren.

Abbildung 9: Fahrt- bzw. Halterichtung der Buslinien am Bahnhof Worb Dorf



Grafik INFRAS. Quelle Hintergrund: swisstopo

## 4.5. Betriebskosten

Die Betriebskostenschätzung erfolgt auf der Basis des sogenannten Vier-Komponenten-Kostenmodells, wobei folgende Annahmen getroffen wurden:

**Tabelle 4: Inputdaten bzw. Annahmen für die Betriebskostenschätzung**

Komponenten	Annahmen
Linienlänge	4.2 Kilometer
Angebotsniveau und Betriebszeiten	Montag bis Freitag: 30'-Takt Morgen- und Abend-HVZ (siehe dazu Details im Kapitel 4.2)
Annahme Anzahl Verkehrstage	Mo-Fr (Werktage): 251 Tage pro Jahr (Sa: 52 Tage pro Jahr; So/Feiertage: 62 Tage pro Jahr)
Kostensätze	
▪ Fahrpersonalkosten	▪ 70 CHF pro produktive Stunde
▪ Fixe Fahrzeugkosten	▪ 45'000 CHF pro Bus (Kleinbus) <sup>3</sup>
▪ Variable Fahrzeugkosten	▪ 1.00 CHF pro Kurskilometer
▪ Verwaltungskostensatz	▪ 10%

Tabelle INFRAS. Quelle Kostensätze: Erfahrungswerte TU

<sup>3</sup> Die Kalkulation basiert auf einem Dieselfahrzeug. Die Kosten für ein Elektrofahrzeug sind höher jedoch noch nicht genau bezifferbar. Die Kosten für den Ortsbusbetrieb könnten gesenkt werden, wenn ausserhalb der Betriebszeiten der Ortsbuslinie das Fahrzeug anderweitig genutzt und mitfinanziert werden kann (z.B. On demand).

Daraus ergeben sich folgende Betriebsleistungen und Kosten:

**Tabelle 5: Betriebsleistungen und Betriebskostenschätzung**

<b>Betriebsleistungen</b>	
Rundkurse pro Tag	
▪ Montag – Freitag	15
Jahres-Stundenleistung (produktive Stunden, inkl. Leerfahrten von/nach Garage)	1'800
Kilometerleistung (inkl. Leerfahrten)	16'900
<b>Betriebskostenschätzung</b>	
	<b>CHF pro Jahr</b>
Fahrpersonalkosten	126'000
Variable Fahrzeugkosten	17'000
Fixe Fahrzeugkosten	45'000
Allgemeine Betriebskosten	70'000
<b>Zwischentotal</b>	<b>258'000</b>
Verwaltungskosten (10% auf Zwischentotal)	25'800
<b>Total (gerundet)</b>	<b>285'000</b>

Tabelle INFRAS.

## 4.6. Ertragsschätzung

Ertragsschätzungen für neue Angebote sind in der Regel schwierig. Deshalb wird anhand einer Schwellwertanalyse abgeschätzt, wie viele Fahrgäste durchschnittlich pro Kurs fahren müssten, damit bei den ausgewiesenen Betriebskosten der minimal geforderte Kostendeckungsgrad gemäss Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV) des Kantons Bern erreicht wird.

Beim oben aufgezeigten Angebot mit einem Kleinbus im 30'-Takt in den Morgen- und Abend-HVZ (15 Rundkurse) müsste die Ortsbuslinie mindestens einen minimalen Kostendeckungsgrad von 15% erreichen.

**Tabelle 6: Ertragsschätzung**

	Anteil Ring Lindhalde	Anteil Ring Sunnhalde
Betriebskosten pro Jahr [CHF]	169'600	115'400
Minimaler Kostendeckungsgrad Kleinbus (Angebotsstufe 1)	15%	15%
Erforderlicher Ertrag pro Jahr [CHF]	25'400	17'300
Ertrag pro Rundkurs [CHF]	6.7	4.6

Annahme Anteil aufgrund der Linienlänge Lindhalde bzw. Sunnhalde: 60% bzw. 40%

Tabelle INFRAS.

=> Erforderliche Personen pro Rundkurs; Lindhalde: 6.4

=> Erforderliche Personen pro Rundkurs; Sunnhalde: 4.4

mit der Annahme eines durchschnittlichen Ertrags pro Person von 1.05 CHF

Wenn die erforderlichen Personen für den minimalen Kostendeckungsgrad erreicht werden können, dann werden grundsätzlich auch die Zielvorgaben betr. Auslastung von durchschnittlich drei Personen am stärksten Querschnitt gemäss Angebotsverordnung erreicht.

### Vergleichsrechnung mit den ArbeitspendlerInnen

Von den rund 3'000 WegpendlerInnen der Gemeinden Worb, welche eine via Bahnhof Worb Dorf erreichbare Arbeitsdestination haben, leben schätzungsweise rund 650 im Quartier Lindhalde und gut 250 im Quartier Sunnhalde (Schätzung aufgrund der Einwohnerzahl dieser Quartiere). Diese generieren pro Tag rund 1'300 bzw. 500 Fahrten.

Um den minimalen Kostendeckungsgrad zu erreichen sind rund 100 Fahrten pro Tag im Quartier Lindhalde und rund 70 im Quartier Sunnhalde notwendig. D.h. rund 8 bzw. 14% der PendlerInnen der Quartiere Lindhalde bzw. Sunnhalde müssten den Ortsbus benutzen. Bei diesen Zahlen ist zu beachten, dass neben den WegpendlerInnen auch BinnenpendlerInnen, StudentInnen und Weitere, potenzielle NutzerInnen der Ortsbuslinie sind.

Aus der Sicht der Begleitgruppe sind die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad zwar anspruchsvoll, aber erreichbar. Begleitende Massnahmen wie eine angemessene Kommunikation seitens der Gemeinde sind wichtig.

## 4.7. Finanzierung

### Ungedeckte Betriebskosten (Abgeltungen)

Für neue Angebote wie die hier vorgeschlagene neue Ortsbuslinie wird in der Regel zuerst ein drei bzw. vierjähriger Versuchsbetrieb eingeführt. Auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) Art. 6, Abs. 2 kann dieser durch den Kanton mitfinanziert werden. Die Finanzierung der Betriebskosten während des Versuchsbetriebs erfolgt üblicherweise folgendermassen:

- bis 33% durch den Kanton
- durch Transportunternehmen über Verkehrserträge (in diesem Fall: ca. 15%)
- Restbetrag durch die Gemeinde.

Bei den nachfolgend ausgewiesenen Beträgen handelt es sich um erste Grössenordnungen.

**Tabelle 7: Übersicht Abgeltung und Finanzierung der Betriebskosten während des Versuchsbetriebs (Grob-schätzung)**

	Ortsbuslinie	Anteil Ring Lindhalde	Anteil Ring Sunnhalde
Betriebskosten pro Jahr [CHF]	285'000	169'600	115'400
Erforderlicher Ertrag pro Jahr [CHF]	42'700	25'400	17'300
<b>Abgeltung [CHF]</b>	<b>242'300</b>	<b>144'200</b>	<b>98'100</b>
<i>Finanzierung Betriebskosten</i>			
Anteil Kanton: 33%	94'000	56'000	38'000
Verkehrserträge: ca. 15%	42'800	25'500	17'300
Restkosten pro Jahr zu Lasten der Gemeinde	148'200	88'100	60'100

Tabelle INFRAS.

Bei einer späteren Aufnahme der Ortsbuslinie ins Grundangebot (siehe Kapitel 6) erfolgt die Finanzierung via ÖV-Punkte. Die vorgeschlagene Ortsbuslinie wäre mit folgender Anzahl ÖV-Punkten verbunden:

**Tabelle 8: Übersicht ÖV-Punkte der Ortsbuslinie**

	Anzahl Haltestellen	ÖV-Punkte pro Rundkurs	Anzahl Kurse	ÖV-Punkte
Ring Lindhalde	6	1	15	90
Ring Sunnhalde	5	1	15	75
<b>Total</b>	<b>11</b>			<b>165</b>

Tabelle INFRAS.

Gegenüber dem heutigen Angebot (ca. 2'400 ÖV-Punkte für die Gemeinde Worb) entsprechen die 165 ÖV-Punkte einer Zunahme von rund 7% bzw. Kosten in der Höhe von rund 65'000 – 70'000 CHF.

### **Infrastruktur**

Die Kosten für den Bau der Haltestellen werden vom Strasseneigentümer getragen. Im Fall der Ortsbuslinie befinden sich alle Haltestellen auf Gemeindestrassen und sind somit durch die Gemeinde Worb zu finanzieren. Für den Versuchsbetrieb sind nur eine minimale Infrastruktur und somit keine grösseren Investitionen notwendig.

## **4.8. Auswirkungen und Aufwärtskompatibilität**

### **Vorteile gegenüber heute**

Die Ortsbuslinie bringt eine bessere örtliche und zeitliche Erschliessung der Quartiere Lindhalde und Sunnhalde mit sich. Die Linie deckt im Sinne eines Ortsbusses das Hauptsiedlungsgebiet von Worb gut ab.

### **Auswirkungen auf andere Linien**

- Der Ring Sunnhalde kann einerseits eine gewisse Konkurrenz zur S-Bahnhaltestelle Worbbo-den darstellen. Andererseits ist die Buslinie in diesem Quartier aufgrund der entsprechenden Anschlüsse insbesondere für EinwohnerInnen, welche am Hang wohnen und die Tramlinie 6 beim Bahnhof Worb Dorf benutzen, interessant.
- Es ist davon auszugehen, dass mit der Einführung eines Ortsbusses in den HVZ insbesondere auf dem stark genutzten Linienabschnitt Worb Dorf – Worb Toggenburg (insb. Linie 792) kurzfristig eine gewisse Verlagerung auf den Ortsbus stattfinden wird. Es kann zu gegebenem Zeitpunkt zweckmässig sein, im Rahmen eines Controllings zu prüfen, ob Verlagerungen oder auch eine generelle Nachfragesteigerung bei den Haltestellen im Hauptsiedlungsgebiet festzustellen ist.

### **Aufwärtskompatibilität**

Bei einem erfolgreichen Betrieb der Ortsbuslinie in den HVZ besteht die Möglichkeit, die Betriebszeiten auf den ganzen Tag auszudehnen. Ein Punkt, welcher zu beachten wäre, ist die Kantenbelegung am Bahnhof Worb Dorf.

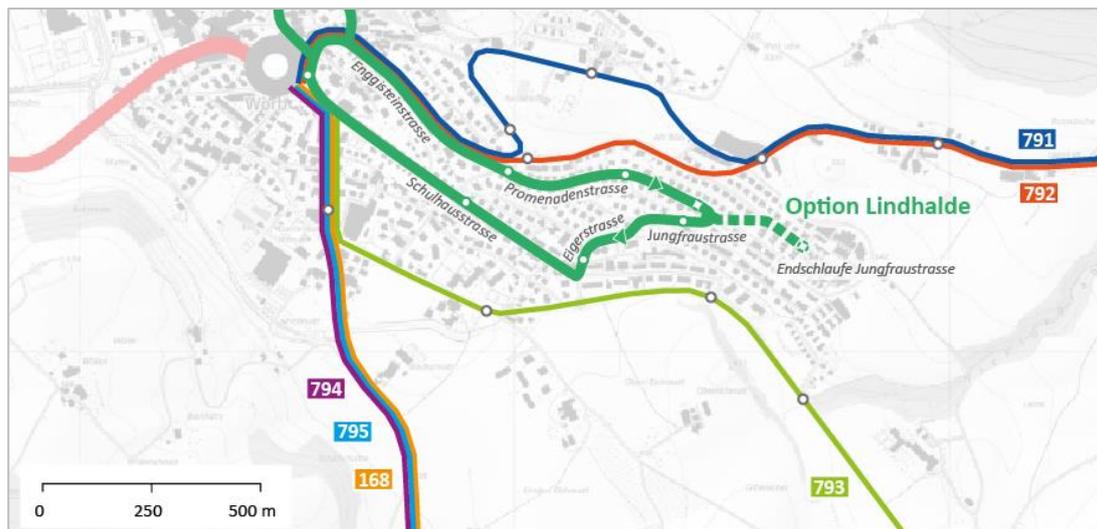
Ebenfalls aufwärtskompatibel ist das Transportgefäss. Falls die Nachfrage dies erfordert, könnte der Kleinbus zu einem späteren Zeitpunkt durch einen Midibus ersetzt werden. Die

Befahrbarkeit der entsprechenden Strassen mit einem solchen Bus wurde im Rahmen einer Testfahrt durch PostAuto im Mai 2022 geprüft.

#### 4.9. Option im Quartier Lindhalde

Eine Stichfahrt zur Endschlaufe Jungfraustrasse stellt eine Option beim Ring Lindhalde dar: Nach der Promenadenstrasse fährt der Ortsbus weiter Richtung Osten bis ans Ende der Jungfraustrasse. Die Rückfahrt Richtung Bahnhof erfolgt wie bei der «Basisvariante» auf der Jungfrau- und anschliessend Eigerstrasse.

**Abbildung 10: Linienführung und Haltestellen bei der Option im Quartier Lindhalde**



Grafik INFRAS.

Diese Option ermöglicht es, das Potenzial im östlichen Bereich der Lindhalde besser abzuholen. Folgende Punkte bzw. Nachteile sind jedoch ggü. der «Basisvariante» zu berücksichtigen:

- Bei der Endschlaufe Jungfraustrasse ist nur ein Wenden mit einem Kleinbus – und nicht mit einem Midibus – möglich. Die Option ist somit bezüglich Gefäss nicht aufwärtskompatibel (siehe dazu auch Kapitel 4.8).
- Der Bus muss beim Bahnhof Worb Dorf rund 3 Minuten früher abfahren. Damit kann sich ein höheres Risiko bezüglich Fahrplanstabilität und Anschlussbrüche ergeben.
- Aufgrund der Stichfahrt ergeben sich leicht längere Fahrzeiten für die Fahrgäste aus der Promenadenstrasse bzw. Fahrgäste, welche Richtung Eigerstrasse fahren.

Neben einer zusätzlichen Haltestelle im Bereich der Endschleufe wäre bei der Option auch eine ergänzende Haltestelle im Bereich der Einmündung Promenadenstrasse/Jungfraustrasse zweckmässig.

**Tabelle 9: Mögliche Standorte der zusätzlichen Haltestellen bei der Option Lindhalde**

Lage, Zugänglichkeit und weitere Hinweise	
<b>Option Ring Lindhalde</b>	
Bereich Einmündung Promenadenstrasse / Jungfraustrasse	
	<p>Haltestelle im östlichen Bereich der Promenadenstrasse, in der Nähe der Einmündung zur Jungfraustrasse.</p> <p>Gute Zugänglichkeit zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promenadenstrasse, Jungfraustrasse, Bürglenstrasse, Gantrischweg, Ballenbühlweg</li> </ul> <p>Weitere Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diese Haltestelle ermöglicht es, den Fahrgästen aus Richtung Bahnhof mit Ziel Gantrischweg / Ballenbühlweg auszusteigen, ohne die Stichfahrt zur Endschleufe Jungfraustrasse fahren zu müssen.</li> </ul>
Endschleufe Jungfraustrasse	
	<p>Haltestelle bei der Endschleufe Jungfraustrasse.</p> <p>Gute Zugänglichkeit von/zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stockhornweg, Selibühlweg, Chutzenweg, Lindhaldestrasse</li> </ul>

Bilder: INFRAS

## 5. Spielräume bei den Regionallinien

Für die bessere Erschliessung des Hauptsiedlungsgebiets von Worb wurden verschiedene Konzeptansätze mit den Regional-Buslinien geprüft, jedoch zugunsten einer Ortsbuslinie verworfen (siehe Annex A3.2 und A4).

Folgende Spielräume bzw. Optimierungsmöglichkeiten bei den Regional-Buslinien wurden im Rahmen der Studie ergänzend geprüft.

### 5.1. Stärkung der Tangente Rubigen – Worb (– Worblental)

#### Takt

Die Linie 795 «Worb Dorf, Bahnhof – Rubigen, Bahnhof» weist heute 13 Kurspaare auf und liegt somit in der Angebotsstufe 1. Die Zielvorgaben gemäss AGV bezüglich Auslastung von sechs Personen gemessen am stärksten Querschnitt werden mit durchschnittlich gut sieben Personen zwischen Worb Dorf Bahnhofstrasse und Worb SBB erreicht. Mit im Durchschnitt rund zehn Reisenden pro Kurs werden auch die Zielvorgaben von 35% beim Kostendeckungsgrad erreicht.

Mit einer Verdichtung der Linie 795 «Worb Dorf, Bahnhof – Rubigen, Bahnhof» in den HVZ auf einen 30'-Takt könnte die Vernetzung der Regionalzentren Worb und Rubigen sowie die Verbindung Rubigen – Worblental gestärkt werden. Zu beachten ist, dass heute die Linie 795 mit der Linie 794 «Worb Dorf, Bahnhof - Rüfenacht, Sperlisacher» betrieblich durchgebunden ist. Nachfolgend sind die Auswirkungen einer solchen Verdichtung (8 zusätzliche Kurspaare Montag – Freitag) aufgeführt.

- Für eine Verdichtung in den HVZ ist ein zusätzliches Fahrzeug notwendig.
- Die Linie fällt mit insgesamt 21 Kurspaaren Montag bis Freitag in die Angebotsstufe 2, mit folgenden Vorgaben gemäss AGV:
  - Auslastung Ziel: 10 Personen; Minimal: 6 Personen
  - Kostendeckungsgrad Ziel: 40%; Minimal: 20%
- Die Betriebskosten erhöhen sich um 250'000 auf gut 550'000 CHF pro Jahr.
- Die entsprechende Ertragsschätzung sieht wie folgt aus:

**Tabelle 10: Ertragsschätzung bei einer Verdichtung der Linie 795 in den HVZ**

	Mit Kostendeckungsgrad gemäss Minimalanforderungen	Mit Kostendeckungsgrad gemäss Zielvorgaben
Betriebskosten pro Jahr [CHF]	550'000	550'000
Kostendeckungsgrad Midibus (Angebotsstufe 2)	20%	40%
Erforderlicher Ertrag pro Jahr [CHF]	110'000	220'000
Ertrag pro Rundkurs [CHF]	9.5	19.0
=> Erforderliche Personen pro Kurs	7.0	14.1

Annahmen:

- Anzahl Kurse Mo - Fr pro Jahr: 10'542; Anzahl Kurse Sa pro Jahr: 1'040; Anzahl Kurse pro Jahr: 11'582
- Durchschnittlicher Ertrag pro Person: 1.35 CHF
- Kosten Angebot 2023: 300'000 CHF; Kosten Verdichtung HVZ: 250'000

Tabelle INFRAS.

Um beim Kostendeckungsgrad im Durchschnitt die sieben Personen pro Kurs zu erreichen, ist auf der Linie 795 eine Nachfragezunahme von rund 5% – unter Berücksichtigung der Kurse von Montag bis Samstag – gegenüber heute nötig. Bezüglich Auslastung ist beim stärksten Querschnitt (Worb Dorf Bahnhofstrasse – Worb SBB) eine Steigerung um rund ein Drittel notwendig, um die Minimalanforderungen zu erreichen.

Wird die Linie 795 isoliert betrachtet, kann es anspruchsvoll aber realistisch sein, bei einer HVZ-Verdichtung die Minimalanforderungen zu erreichen. Die Linie 795 verkehrt jedoch zwischen Worb Dorf und Worb SBB mit der gleichen Linienführung wie die Linie 794. Letztere erreicht heute nur die Minimalanforderungen betreffend Auslastung (beim gleichen stärksten Abschnitt wie die Linie 795) und betreffend Kostendeckungsgrad. Bei einer Verdichtung der Linie 795 wird es kurz- bis mittelfristig kaum möglich sein, die heutige Führung der Linie 794 aufrechtzuerhalten.

=> Bei einer Beibehaltung der Linie 794 in der heutigen Form soll auf eine Taktverdichtung der Linie 795 verzichtet werden.<sup>5</sup>

### Sonntagsangebot

Ein Sonntagsangebot auf der Linie 795 kann insbesondere für den Freizeitverkehr Richtung Berner Oberland interessant sein. Für ein solches Angebot – mit 10 Kurspaaren bzw. mit gleicher

<sup>5</sup> Hinweis: Als Alternative zur Erschliessung von Vielbringen mit der Linie 794 wurden im Rahmen der Studie einerseits verschiedene Varianten in Zusammenhang mit dem Ortsbus (siehe Exkurs im Anhang A4) und andererseits mit der Linie 168 geprüft, jedoch verworfen. Bei einer Erschliessung von Vielbringen mit der Linie 168 könnten die Anschlussbeziehungen in Münsingen mit der S1 von und nach Bern nicht aufrechterhalten werden und die Umlaufzeiten wären sehr knapp. Zudem würde diese Variante verschiedene weitere Nachteile mit sich bringen (Reduktion des Angebots für Vielbringen ggü. heute, Wegfall der Erschliessung des Sperlisackers mit dem Bus sowie der direkten Verbindung Rüfenacht von/nach Worb SBB, ggf. Verschiebung der Haltestelle Chäsi in Vielbringen).

Anzahl Kurspaare wie am Samstag – ist ein zusätzlicher Dienst (Fahrpersonal) nötig. Dies bringt Kosten in der Grössenordnung von CHF 55'000 pro Jahr mit sich. Die entsprechende Ertrags-schätzung sieht wie folgt aus:

**Tabelle 11: Ertragsschätzung bei einem Sonntagsangebot der Linie 795**

	Mit Kostendeckungsgrad gemäss Minimalanforderungen	Mit Kostendeckungsgrad gemäss Zielvorgaben
Betriebskosten pro Jahr [CHF]	355'000	355'000
Kostendeckungsgrad Midibus (Angebotsstufe 1)	20%	35%
Erforderlicher Ertrag pro Jahr [CHF]	71'000	124'250
Ertrag pro Rundkurs [CHF]	8.1	14.1
=> Erforderliche Personen pro Kurs	6.0	10.5

Annahmen:

- Anzahl Kurse Mo - Fr pro Jahr: 6'526; Anzahl Kurse Sa pro Jahr: 1'040; Anzahl Kurse So/Feiertage pro Jahr: 1'240; Anzahl Kurse pro Jahr: 8'806
- Durchschnittlicher Ertrag pro Person: 1.35 CHF
- Kosten Angebot 2023: 300'000 CHF; Kosten Sonntagsangebot: 55'000

Tabelle INFRAS.

Bei einer Ergänzung des Sonntagsangebots können die Minimalanforderungen bezüglich Kostendeckungsgrad grundsätzlich bereits mit der heutigen Nachfrage (Montag – Samstag) erfüllt werden.

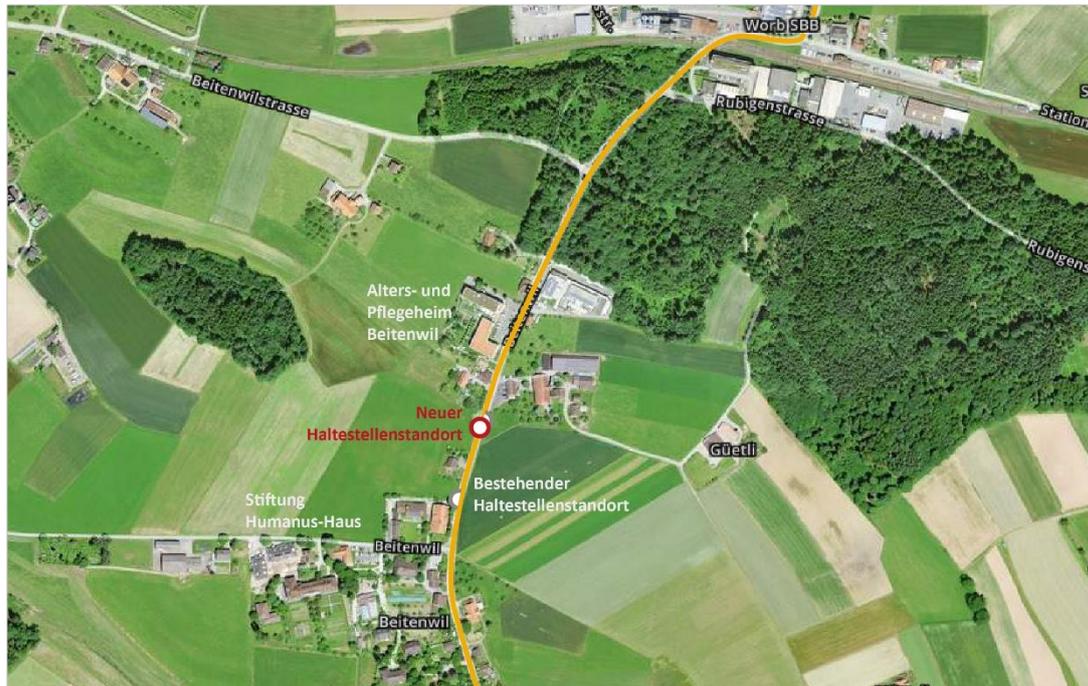
=> Es wird empfohlen, bei der Linie 795 ein Sonntagsangebot aufzunehmen.

### **Haltestellen**

Entlang der Linie 795 befinden sich heute in Beitenwil die Stiftung Humanus-Haus sowie das Alters- und Pflegeheim Beitenwil. Die erste Einrichtung weist über 130 Arbeitsplätze auf; die zweite gut 30 Arbeitsplätze sowie Besucherverkehr. Die heutige Bushaltestelle befindet sich zwischen den beiden Einrichtungen, nördlich der Einmündung zur Asylstrasse. Im «Ortsbuskonzept Worb» wurde geprüft, in diesem Gebiet zwei Haltestellen einzurichten (siehe auch Eingabe der Gemeinde Rubigen im Rahmen der Gemeindeumfrage, Annex A5).

=> Aufgrund der Eingabe des Tiefbauamtes des Kantons Bern im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wird das kantonale Projekt, welches nur eine behindertengerecht ausgestaltete Haltestelle – als Ersatz der Bestehenden – vorsieht, berücksichtigt.

Abbildung 11: Linie 795 - Lage der neuen Bushaltestelle in Beitenwil als Ersatz der Bestehenden



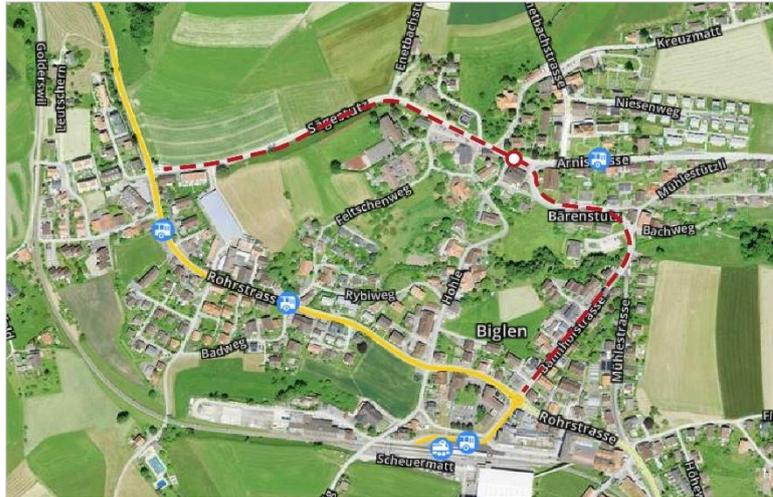
Grafik INFRAS. Quelle: Kanton Bern, «Sanierung Fussgängerstreifen und Bushaltestelle Beitenwil» (Januar 2023, Stand Mitwirkung)

## 5.2. Linienführungen

### Linie 792 «Worb Dorf, Bahnhof – Biglen, Bahnhof»

Heute verläuft diese Linie eher im südlichen Bereich des Siedlungsgebiets von Biglen. Nachfolgend sind die Vor- und Nachteile einer Linienführung in eine Richtung via Bahnhofstrasse/Bärenstutz/Sägestutz aufgeführt (siehe u.a. Eingabe der Gemeinde Biglen im Rahmen der Gemeindeumfrage, Annex A5).

Abbildung 12: Geprüfte alternative Führung der Linie 792 in der Gemeinde Biglen



Grafik INFRAS. Hintergrund: mapsearch.ch

#### Vorteile

- Das Gebiet Bärenstutz wird mit zwei Linien besser erschlossen.
- Mit einer Schlaufe Bärenstutz/Bahnhofstrasse/Rohrstrasse können beide Achsen bedient werden.

#### Nachteile

- Geringere Kundenfreundlichkeit, da je nach Richtung unterschiedliche Haltestellen bedient werden und die Kunden je nach Richtung die Standzeit am Bahnhof Biglen in Kauf nehmen müssen.
- Die Standzeit am Bahnhof Biglen wird aufgrund der leicht längeren Linienführung von 5 auf rund 3 Minuten verkürzt (in Worb kein Spielraum, da nur 1 Minute bis zur nächsten Abfahrt > betriebliche Durchbindung mit der Linie 793).
- Eine neue Haltestelle im Bereich Bärenstutz müsste erstellt werden, da die aktuelle Haltestelle der Linie 472 sich auf der Arnistrasse befindet.

=> Es wird empfohlen, die heutige Linienführung in beiden Richtungen via Rohrstrasse zu belassen.

#### **Linie 793 «Worb Dorf, Bahnhof – Grosshöchstetten, Bahnhof»**

Gemäss Projektskizze zum Ortsbuskonzept Worb ist der Spielraum bezüglich bessere Erschliessung des Gebiets östlich des Bahnhofs Grosshöchstetten zu prüfen.

Die Linie 793 könnte statt direkt über die Bahnhofstrasse über die Dorfstrasse und die Sonnmatstrasse geführt werden.

Abbildung 13: Geprüfte alternative Führung der Linie 793 in der Gemeinde Grosshöchstetten



Grafik INFRAS. Hintergrund: mapsearch.ch

Nachfolgend sind die entsprechenden Vor- und Nachteile aufgeführt:

Vorteile

- Das Gebiet Dorfstrasse/Sonnmattstrasse (Wohngebiet / Bau + Hobby) werden durch die Regional-Buslinie besser erschlossen.

Nachteile

- Die Standzeit am Bahnhof Grosshöchstetten wird aufgrund der längeren Linienführung von 8 auf rund 2 Minuten verkürzt (> kritisch für die Stabilität > Linie 793 zudem mit den Linien 791 und 792 betrieblich durchgebunden).
- Nutzungen wie das Altersheim werden durch die angepasste Linienführung nicht wesentlich besser erschlossen.
- Leicht längere Fahrzeit für die Fahrgäste vom/zum Bahnhof Grosshöchstetten.

=> Es wird empfohlen, die heutige Linienführung zu belassen.

Die RKBM plant für 2023 eine Studie zur ÖV-Erschliessung von Mirchel und Niederhünigen. Im Rahmen dieser Studie ist vorgesehen, die ÖV-Erschliessung in Grosshöchstetten ebenfalls zu berücksichtigen und wenn möglich zu verbessern.

Weitere Punkte zu den Regional-Buslinien finden sich im Annex A5 in Zusammenhang mit der durchgeführten Umfrage bei den Nachbargemeinden von Worb.

### 5.3. Zugänglichkeit zu den Haltestellen

In der Gemeinde Worb ist aufgrund der Topografie und der Quartierstruktur bzw. des entsprechenden Strassennetzes (Stichstrassen u.a.) die Befahrbarkeit für den ÖV teilweise eingeschränkt. Umso wichtiger ist die Zugänglichkeit zu den Haltestellen. In Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Ortsbuslinie ist das Thema in den Kapiteln 4.4 und 4.9 aufgeführt.

Bezüglich Regional-Buslinien wird Potenzial für eine bessere Zugänglichkeit v.a. im Bereich Eiger-/Blümlisalpstrasse (Linie 793) geortet. Da es sich meistens um private Grundstücke handelt, soll die Gemeinde Worb u.a. in Zusammenhang mit Verdichtungs-/Umstrukturierungsprojekten den Spielraum für ergänzende Fusswege zu den Haltestellen ausloten.

## 6. Umsetzung

Der Schlussbericht «Ortsbuskonzept Worb» wird der Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland Ende April 2023 zur Genehmigung unterbreitet. Im Anschluss ist der Versuchsbetrieb der Ortsbuslinie im «Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr Bern-Mittelland 2027–2030» aufzunehmen. Dieses wird durch die RKBM erarbeitet und im Februar 2025 beim AÖV eingereicht. Das Angebotskonzept soll eine Priorisierung der verschiedenen Vorhaben vornehmen. Darauf basierend erarbeitet das AÖV 2025 das «Kantonale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027–2030», welches die Grundlage für den Grossratsbeschluss zum ÖV-Grundangebot im März 2026 ist.

Wenn sich abzeichnet, dass diese Schritte erfolversprechend sind, leitet das AÖV ab 2025 die weiteren Schritte für einen Versuchsbetrieb ein. Die Umsetzung des Versuchsbetriebs wird bis Sommer 2026 mit dem Finanzbeschluss der Gemeinde Worb sowie anschliessend dem Regierungsratsbeschluss entschieden. In diesem Zeitraum sind die Haltestellen durch die Gemeinde vorzubereiten.

Ab Dezember 2026 kann ein 4-jähriger Versuchsbetrieb mit jährlichen Erfolgskontrollen eingeführt werden. Falls der Versuchsbetrieb erfolgreich verläuft, d.h. die Vorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad und Auslastung gemäss AGV erfüllt werden, kann der Grosse Rat im März 2030 die Aufnahme der Linie ins Grundangebot beschliessen.

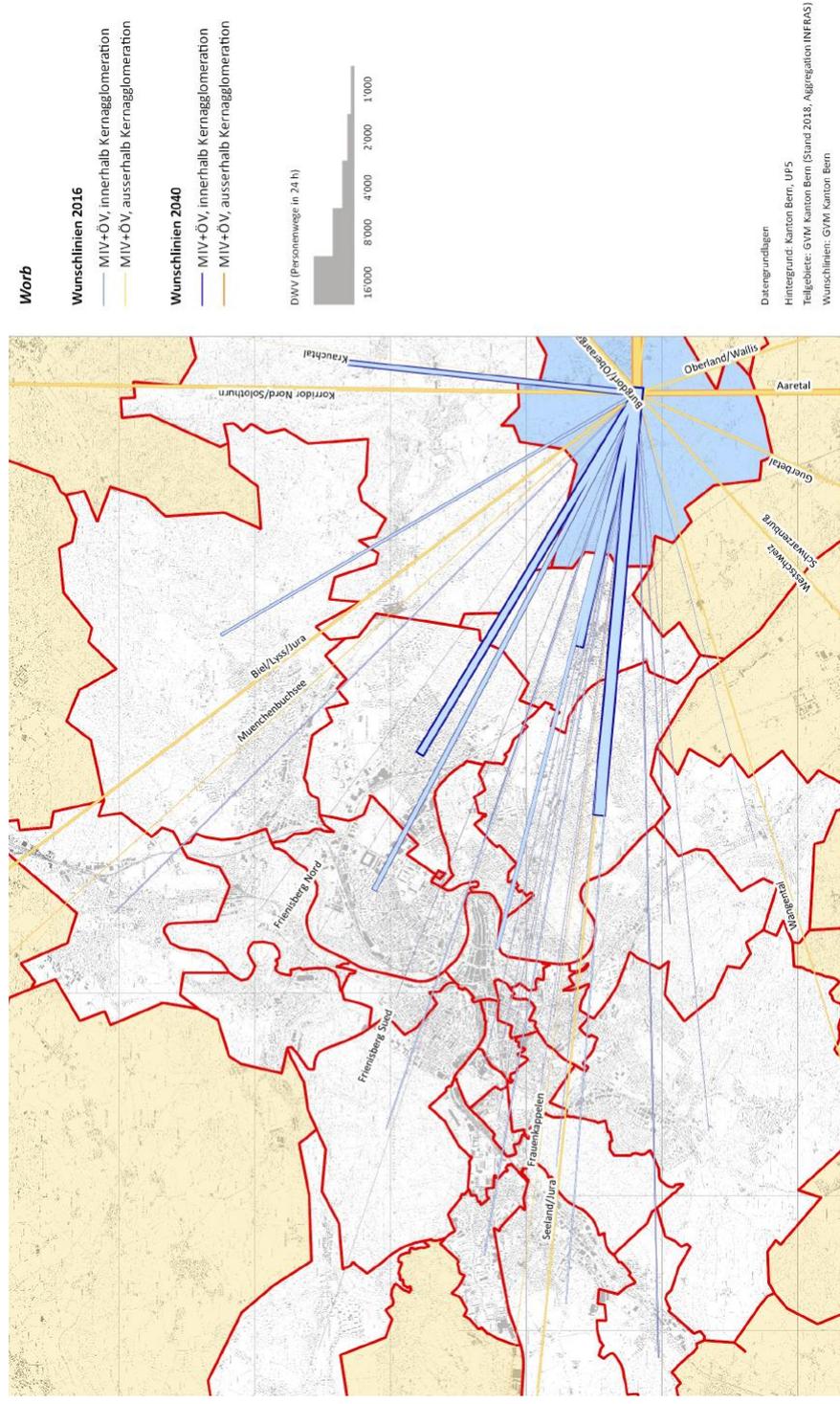
**Tabelle 12: Zeitplan Umsetzung Ortsbuslinie**

Instanzen	Zeithorizont*
Genehmigung des Schlussberichts «Ortsbuskonzept Worb» durch die Kommission Verkehr RKBM	April 2023
Aufnahme Versuchsbetrieb ins regionale ÖV-Angebotskonzept 2027 – 2030	2024
Verfahrensschritte Versuchsbetrieb	Ab 2025
Aufnahme Versuchsbetrieb ins kantonale ÖV-Angebotskonzept 2027 – 2030	Sommer 2025 (Grossratsbeschluss März 2026)
Finanzbeschluss Gemeinde Worb und anschliessend Regierungsratsbeschluss zum Versuchsbetrieb	Sommer 2026
4-jähriger Versuchsbetrieb mit Erfolgskontrolle	Ab Dezember 2026
Grossratsbeschluss: Aufnahme der Linie ins kantonale ÖV-Grundangebot	März 2030
Regulärer Betrieb	Dezember 2030 (Fahrplanwechsel 2031)

\* Hinweis: Die Zeithorizonte entsprechen dem Idealverlauf

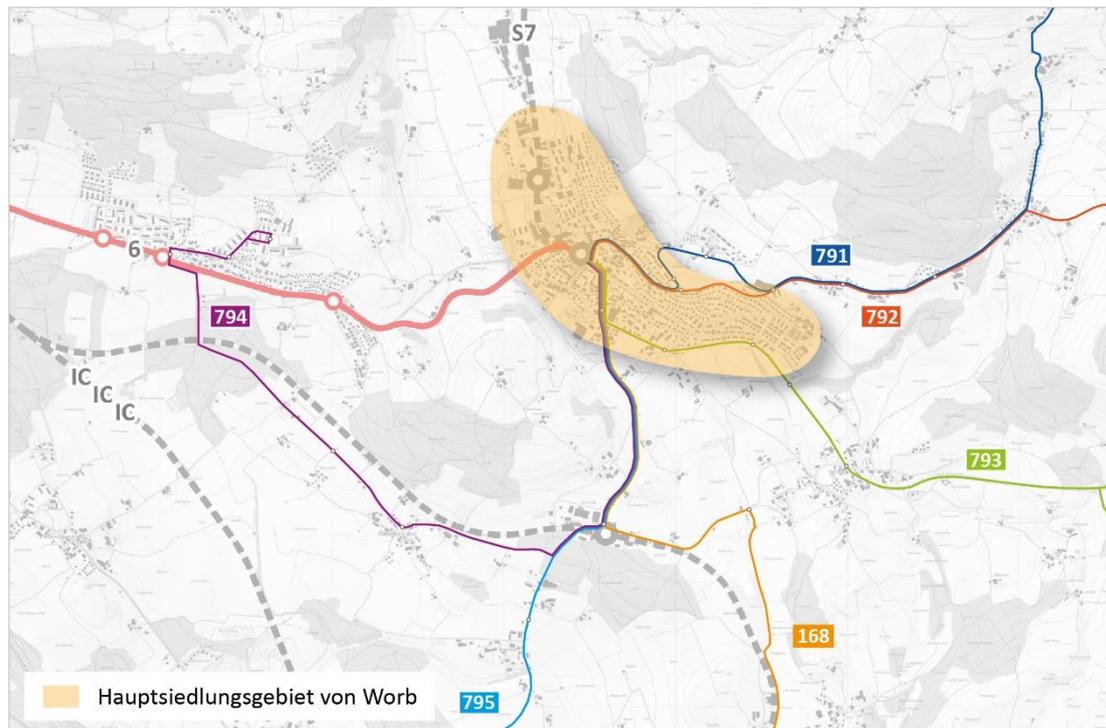
# Annex

## A1. Wunschlinien MIV und ÖV



## A2. Hauptsiedlungsgebiet

Abbildung 14: Hauptsiedlungsgebiet der Gemeinde Worb



Grafik INFRAS.

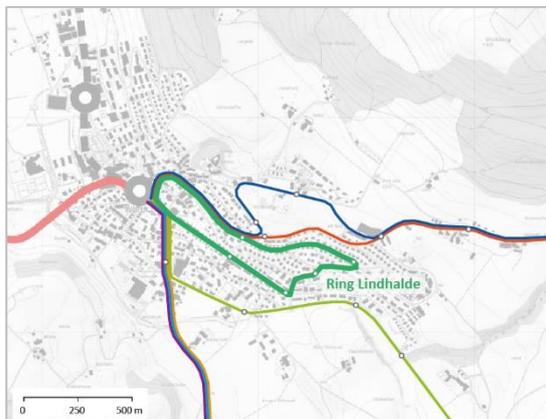
## A3. Verworfenne Konzeptansätze

### A3.1. Konzeptansätze Ortsbus

#### Ring Lindhalde

Ringlinie via Promenadenstrasse in die Lindhalde und zurück zum Bahnhof Worb Dorf via Eiger-/Schulhausstrasse im 15'-Takt

#### Linienführung



#### Vor- und Nachteile

##### Vorteile

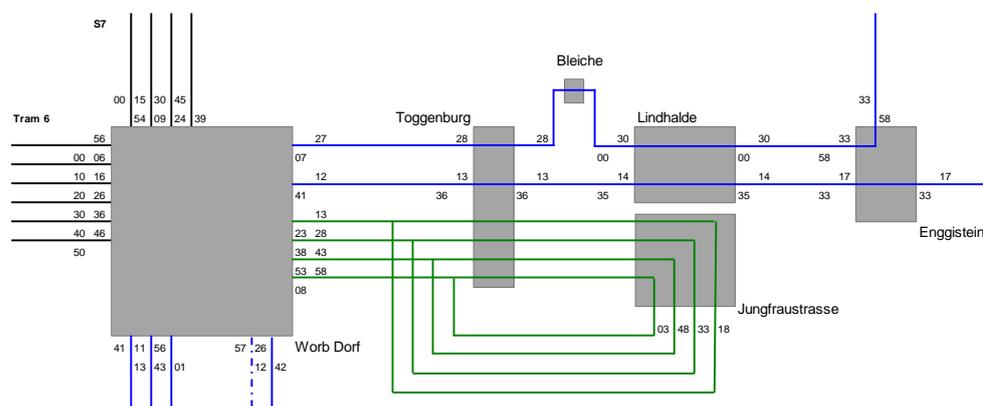
- + Bessere Erschliessung des Lindhalden-Quartiers
- + Ortsbus mit dichtem Takt

##### Nachteile

- Keine Erschliessung der Sunnhalde durch einen Ortsbus
- Haltestelle Promenadenstrasse bzw. östlichster Teil der Ringlinie liegt nicht optimal zur Lindhalde
- Überangebot im Gebiet östlich des Bahnhofs Worb Dorf

=> Variante im 15'-Takt aufgrund des Überangebots verworfen; Ring Lindhalde jedoch im 30'-Takt weiterverfolgt (siehe auch Hinweis unten)

#### Netzgrafik



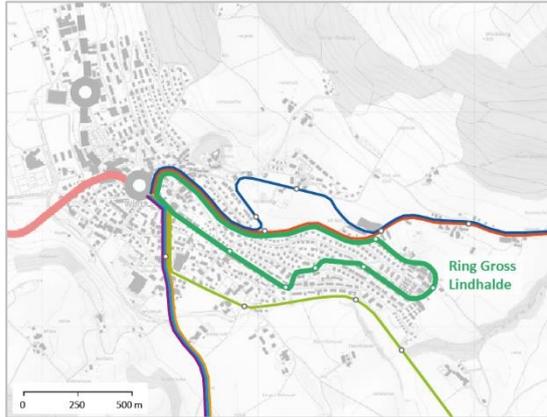
#### Weitere Hinweise / Illustrationen

Der Ansatz im 15'-Takt wird verworfen jedoch im 30'-Takt ggf. in Kombination mit einer anderen Linie weiterverfolgt (=> siehe Angebotsvarianten im Annex A4).

## Ring gross Lindhalde

Ringlinie via Lindhaldenstrasse und Gantrischweg (Wohnsiedlung Alpina) und zurück zum Bahnhof Worb Dorf via Eiger-/Schulhausstrasse im 30'-Takt

### Linienführung



### Vor- und Nachteile

#### Vorteile

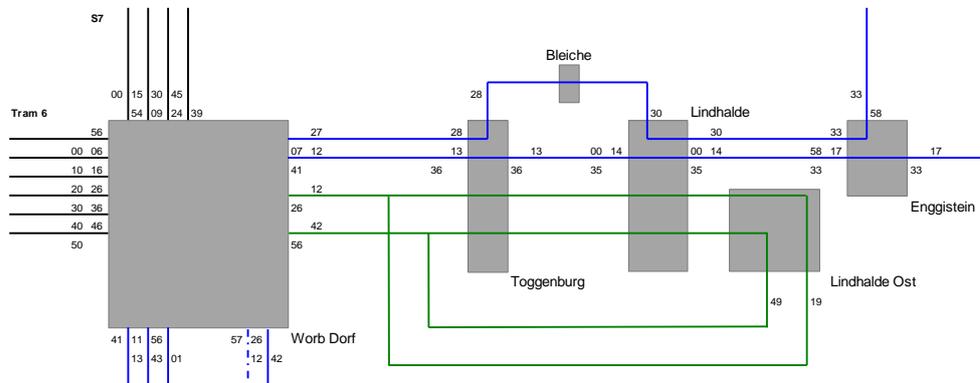
+ Bessere Erschliessung des Lindhalden-Quartiers

#### Nachteile

- Ungeeigneter Strassenquerschnitt, längere Abschnitte auf dem Gantrischweg ohne Kreuzungs-/Ausweichmöglichkeit, z.B. Bus – Velo), Sicherheit
- Quartierverträglichkeit im Bereich Gantrischweg (ca. 300 m): Fuss-/Veloweg, Begegnungs-/Spielfläche; Akzeptanzrisiko
- Keine Erschliessung der Sunnhalde durch einen Ortsbus

=> Variante aufgrund des ungeeigneten Strassenquerschnitts und der Quartierverträglichkeit verworfen

### Netzgrafik



### Weitere Hinweise / Illustrationen



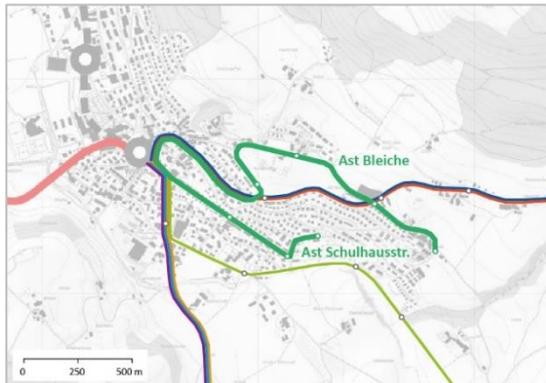
Gantrischweg: westlicher und östlicher Bereich; Quellen: RVK4, Ortsbuskonzept 2008 / PostAuto, Mai 2022

### Alternierende Äste (Lindhalde)

Zwei alternierend bediente Linienäste in die Lindhalde je im 30'-Takt:

- Ein Linienast via Bleiche
- Ein Linienast via Schulhaus-/Eigerstrasse

#### Linienführung



#### Vor- und Nachteile

##### Vorteile

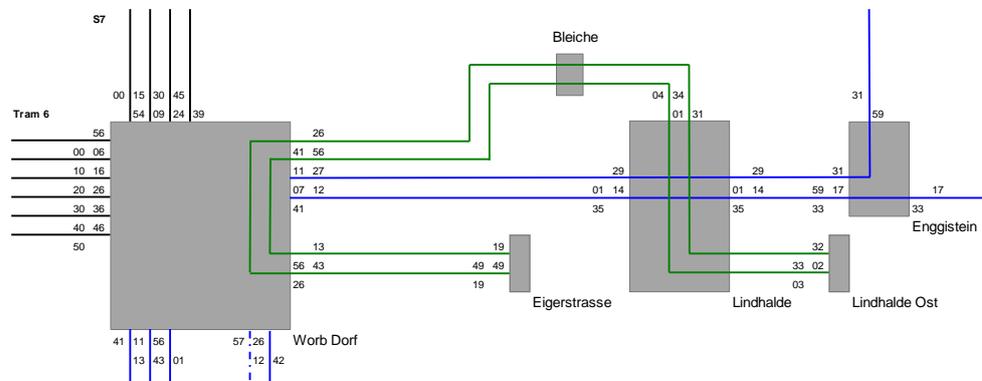
- + Bessere Erschliessung des Lindhalden-Quartiers
- + Ermöglicht direkte Linienführung der Linie 791 ohne das Quartier Bleiche «abzuhängen»

##### Nachteile

- (Infrastruktur-)Anpassungen an den Endpunkten nötig
- Anschlüsse Ast Bleiche knapp
- Keine Erschliessung der Sunnhalde durch einen Ortsbus
- Endhaltestelle des Astes Schulhausstrasse liegt eher am Fuss des Hanges des Lindhalde-Quartiers; Gebiet Schulhausstrasse fussläufig vom Bahnhof Worb Dorf aus erreichbar

=> Variante verworfen: Haltestellen v.a. Ast Schulhausstr. für Lindhalde nicht ideal, knappe Anschlüsse Ast Bleiche

#### Netzgrafik



#### Weitere Hinweise / Illustrationen



Wendemöglichkeit Ast via Bleiche (Wendeplatz Lindhaldenstrasse)

=> Bauliche Anpassungen notwendig, Aufhebung Parkplätze, Landerwerb nötig



Wendemöglichkeit via Schulhausstrasse (Wendeplatz Eigerstrasse)

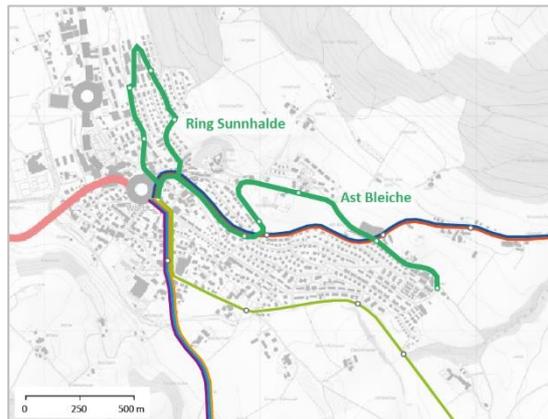
=> Aufhebung Parkplätze, knapper Platz, geringe Ausbaumöglichkeiten

Quelle Bilder: INFRAS, April 2022

## Kombi

Zwei alternierende Linien im 30'-Takt in die Sunnhalde bzw. Lindhalde.

### Linienführung



### Vor- und Nachteile

#### Vorteile

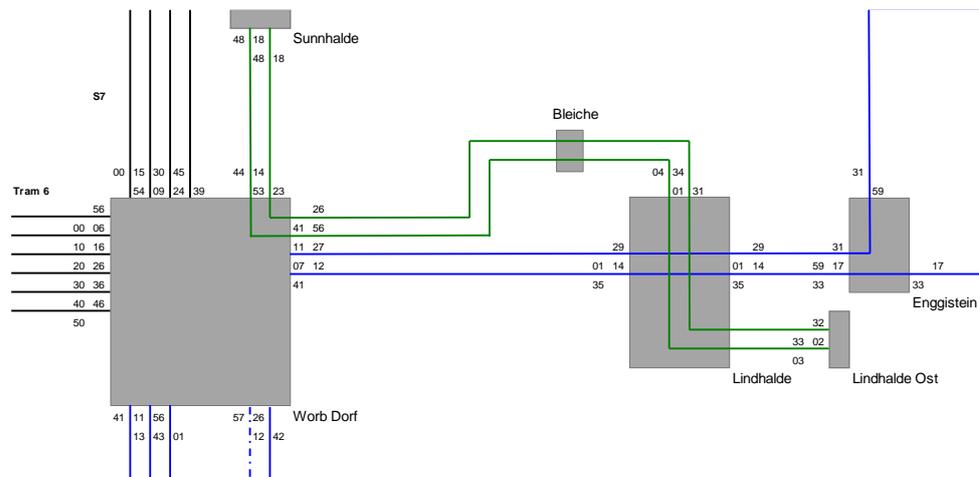
- + Bessere Erschliessung des Quartiers Sunnhalde (und Lindhalde)
- + Ermöglicht direkte Linienführung der Linie 791 ohne das Quartier Bleiche «abzuhängen»

#### Nachteile

- Erschliessung Lindhalde nur im Bereich Lindhalde Ost; Haltestelle nur im oberen Bereich des Quartiers
- Anschlüsse knapp beim Ast Bleiche

=> Variante verworfen: Haltestelle nur im oberen Bereich des Quartiers Lindhalde, knappe Anschlüsse Ast Bleiche

### Netzgrafik



### Weitere Hinweise / Illustrationen

--

## On demand

Für die Quartiere Lindhalde und Sunnhalde wird ein On demand-Angebot eingeführt.

### Linienführung



### Vor- und Nachteile

#### Vorteile

- + Bessere Erschließung des Lindhalden- und des Sunnhalde-Quartiers
- + Flexibles Angebot

#### Nachteile

- NutzerInnen müssen vor jeder Fahrt selber aktiv werden  
> Nutzung der Regionallinien
- Unsicherheiten bzgl. Anschlüsse
- Mit zwei Quartieren bzw. mit entsprechender Nachfrage sind in den HVZ rasch zwei Busse nötig

=> Variante verworfen: Unsicherheiten bezüglich Anschlüsse und Fahrzeugeinsatz, für jede Fahrt müssen die NutzerInnen selber aktiv werden

### Netzgrafik

--

### Weitere Hinweise / Illustrationen

Weitere Punkte die gegen ein On demand-Angebot sprechen

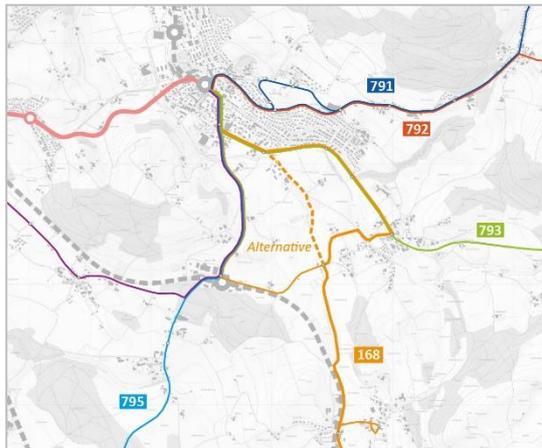
- Klare Ausrichtung auf den Bereich Worb Dorf, gebündelte Nachfrage
- Kleines Gebiet

## A3.2. Konzeptansätze Optimierung Regionallinien

### Stärkung Achse Richigen – Worb Dorf: Anpassung Linie 168

Die heutige Linie 168 führt aus Richtung Münsingen ab Richigen Niederhaus via Richigen Dorf zum Bahnhof Worb Dorf (Alternative: ab Richigen Niederhaus via Trimsteinstrasse)

#### Linienführung



#### Vor- und Nachteile

##### Vorteile

+ Bessere Erschliessung des Quartiers Blümlisalpstrasse (bei Alternative: Alti Gärbi statt Blümlisalpstrasse)

##### Nachteile

- Keine/kaum bessere Erschliessung für die Lindhalde  
- Die Verbindung zwischen Münsingen/Trimstein und Worb SBB entfällt

=> Variante verworfen: Befahrbarkeit Stationsstrasse in Richigen nicht gegeben (siehe unten); keine bessere Erschliessung der Lindhalde

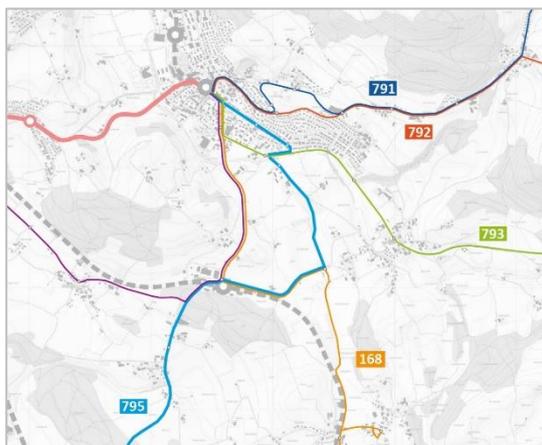
#### Weitere Hinweise / Illustrationen

- Befahrbarkeit Richigen gemäss Angaben Gemeinde Worb und Bernmobil nicht gegeben.

### Stärkung Achse Richigen – Worb Dorf: Anpassung Linie 795

Die heutige Linie 795 führt aus Richtung Rubigen ab Bahnhof Worb SBB via Richigen Niederhaus – Alti Gärbi zum Bahnhof Worb Dorf

#### Linienführung



#### Vor- und Nachteile

##### Vorteile

+ Bessere Erschliessung des Bereichs Schulhausstrasse und des westlichen Teils der Blümlisalpstrasse  
+ Bessere Erschliessung des Bereichs Alti Gärbi

##### Nachteile

- Kaum bessere Erschliessung für die Lindhalde  
- Anschlüsse / Umlauf sehr knapp

=> Variante verworfen: Umlauf sehr knapp; keine bessere Erschliessung der Lindhalde

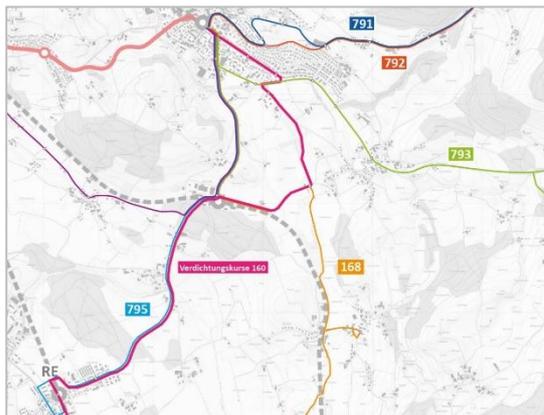
#### Weitere Hinweise / Illustrationen

--

### Stärkung Achse Richigen – Worb Dorf: Einsatz Verdichtungskurse Linie 160

Die Verdichtungskurse der Linie 160 werden ab Rubigen via Richigen Niederhaus – Alti Gärbi zum Bahnhof Worb Dorf geführt

#### Linienführung



#### Vor- und Nachteile

##### Vorteile

- + Bessere Erschliessung des Bereichs Schulhausstrasse und des westlichen Teils der Blümlisalpstrasse
- + Bessere Erschliessung des Bereichs Alti Gärbi

##### Nachteile

- Kaum bessere Erschliessung für die Lindhalde
- Lange Standzeiten beim Bahnhof Worb Dorf

=> Variante verworfen: keine bessere Erschliessung der Lindhalde; lange Standzeiten in Worb

#### Weitere Hinweise / Illustrationen

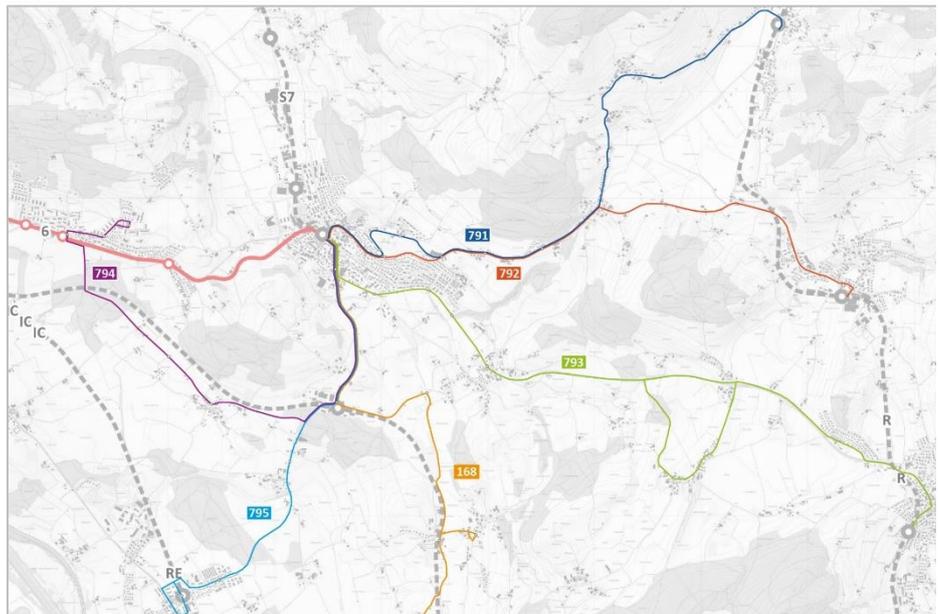
--

## A4. Angebotsvarianten und Bewertung

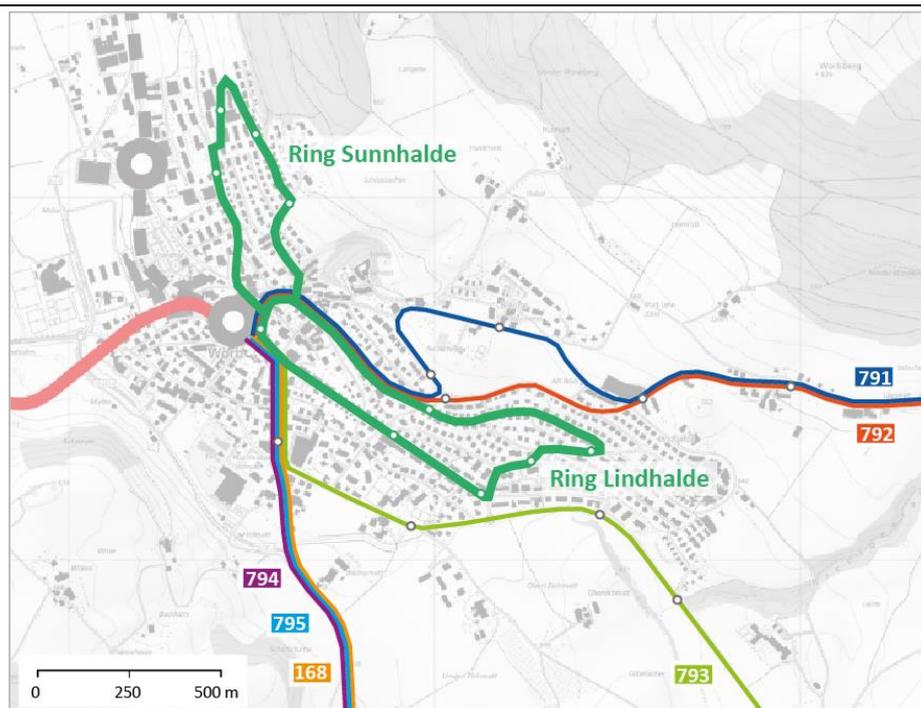
### Angebotsvarianten

Aufgrund der durchgeführten Grobbewertung der Konzeptansätze (siehe Annex A3) wurden folgende zwei Angebotsvarianten aufgezeigt:

Status Quo Plus	
Merkmal	Beschrieb
Grundidee	Verbesserung der Erschliessungsqualität (zeitlich) vom Hauptsiedlungsgebiet von Worb mit den bestehenden Regionallinien
Linienführungen	Unverändert
Infrastrukturbedarf	Keine Massnahmen
Angebotsniveau / Takt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linie 791: HVZ: 30'-Takt NVZ: 60'-Takt</li> <li>▪ Linie 792: HVZ: 30'-Takt NVZ: 60'-Takt</li> <li>▪ Linie 793: HVZ: 30'-Takt NVZ: 60'-Takt</li> <li>▪ Linie 794: HVZ: 60'-Takt NVZ: 60'-Takt</li> <li>▪ Linie 795: HVZ: 30'-Takt NVZ: 60'-Takt</li> </ul>
Anzahl Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linien 791/792/793: HVZ: 5 Fzg NVZ: 2 Fzg</li> <li>▪ Linie 794: HVZ: 0.5 Fzg NVZ: 0.5 Fzg</li> <li>▪ Linie 795: HVZ: 1 Fzg NVZ: 0.5 Fzg</li> </ul> <p>Grün: Änderung ggü. Ist-Zustand Differenz ggü. Ist-Zustand: +3 Fahrzeuge</p>
Fahrzeuggrösse	Unverändert (Linien 791-793: Standardbus; 794-795: Midibus; 168: Minibus)
Verknüpfungspunkte	Unverändert



Ringe Lindhalde und Sunnhalde	
Merkmal	Beschrieb
Grundidee	In den Gebieten östlich und westlich des Bahnhofs Worb Dorf verkehrt neu ein Ortsbus.
Linienführungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionallinien: unverändert</li> <li>▪ Ortsbus (neue Linie): Bahnhof Worb Dorf – Enggisteinstrasse – Promenadenstrasse – Eigerstrasse – Schulhausstrasse – Bahnhof Worb Dorf – Eggwaldstrasse – Vechigenstrasse – Bahnhof Worb Dorf</li> </ul>
Infrastrukturbedarf	▪ 9 Haltestellen des Ortsbusses (nur einseitig)
Angebotsniveau / Takt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionallinien: unverändert</li> <li>▪ Ortsbus: HVZ: 30'-Takt</li> </ul>
Anzahl Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionallinien: unverändert</li> <li>▪ Ortsbus: HVZ: 1 Fzg</li> </ul>
Fahrzeuggrösse	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionallinien: unverändert</li> <li>▪ Ortsbus: Kleinbus</li> </ul>
Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Regionallinien: unverändert</li> <li>▪ Ortsbus: Bahnhof Worb Dorf</li> </ul>



### Exkurs zum Zusammenspiel mit dem Ring Lindhalde

Aufgrund der Grobbewertung wurde der Ring Lindhalde im 30'-Takt weiterverfolgt. Damit die sich ergebenden Standzeiten am Bahnhof Worb Dorf genutzt werden können, wurde geprüft, wie die Linie sinnvoll ergänzt werden kann. Weiterverfolgt wurde eine Linie mit den Ringen Lindhalde und Sunnhalde. Weitere geprüfte Varianten waren insbesondere:

- Verknüpfung mit der Linie 794:
  - Eine Verknüpfung unter Berücksichtigung der aktuellen Führung der Linie 794 ist aufgrund der Umlaufzeiten nicht möglich.
  - Eine angepasste Linienführung mit einem Ring Worb Dorf – Vielbringen – Rüfenacht (via alte Bernstrasse) – Worbboden – Worb Dorf wurde aus folgenden Gründen nicht weiterverfolgt: sehr knappe Umlaufzeit, z.T. Parallelverkehr zum Tram, weniger gute Erschliessung des Sperlisackers ggü. heute, Rundkurs (=> Bedienung nur in eine Richtung) und nur in den HVZ (Morgen und Abend).
  - Eine angepasste Linienführung mit einem Ring Worb Dorf – Vielbringen – Rüfenacht (via Worbstrasse) – Worbboden – Worb Dorf wurde aus folgenden Gründen nicht weiterverfolgt: Erschliessung des Sperlisackers mit dem Bus fällt weg, Parallelverkehr zum Tram, Rundkurs (=> Bedienung nur in eine Richtung) und nur in den HVZ (Morgen und Abend).
  - Eine Linienführung nur bis Vielbringen wurde insbesondere aufgrund des sehr geringen Potenzials in diesem Ortsteil (knapp 150 EinwohnerInnen) sowie des Wegfalls der Erschliessung des Sperlisackers mit dem Bus und der direkten Verbindung Rüfenacht von/nach Worb SBB verworfen.
- On demand:
  - Die rund 15 Minuten, welche für ein On demand-Angebot zur Verfügung stehen sind sehr einschränkend.
  - Ein sauberer 30'-Takt des Rings Lindhalde wird mit unterschiedlichen Linienführungen gefährdet.

### Bewertung

Die Bewertung der zwei Angebotsvarianten «Status Quo Plus» und Ortsbus «Ringe Lindhalde – Sunnhalde» ist nachfolgend aufgeführt.

Referenz: Ist-Zustand

Skala:



Kriterium	Referenz-zustand	Status Quo +	Ortsbus Ringe Lindhalde - Sunnhalde
Örtliche Erschliessung > Lindhalde	=	=	HAST im westlichen Teil des Quartiers (Jungfraustrasse / Eigerstrasse)
Örtliche Erschliessung > Bereich Blümlisalpstrasse	=	=	HAST im östlichen Bereich der Schulhausstrasse
Örtliche Erschliessung > Sunnhalde	=	=	Vier HAST in der Sunnhalde
Örtliche Erschliessung > Weitere Gebiete	=	=	=
Örtliche Erschliessung (gesamtes Kriterium)	=	=	+
Zeitliche Erschliessung > Lindhalde	=	15'-Takt HVZ	30'-Takt HVZ
Zeitliche Erschliessung > Bereich Blümlisalpstrasse	=	=	30'-Takt HVZ (westlicher Bereich Blümlisalpstrasse)
Zeitliche Erschliessung > Sunnhalde	=	=	30'-Takt HVZ
Zeitliche Erschliessung > Weitere Gebiete	=	Bereich Toggenburg, Enggstein => 15'-Takt HVZ Bleiche, Beitenwil und generell Gebiete zwischen Enggstein und Walkringen bzw. Biglen => 30'-Takt HVZ	=
Zeitliche Erschliessung (gesamtes Kriterium)	=	+	+
Anschlüsse	=	*	*
Nachfragegerechtigkeit/-potenzial	=	Nachfragepotenzial Rubigen – Worb (+) Überangebot ab Ende Hauptsiedlungsgebiet Worb bis Walkringen/Biglen (-)	Ortsbusangebot, welches bezüglich Gefässgrösse an die entsprechende Nachfrage angepasst werden kann (Mini-> Midibus) (+) Kurze Wege (Fussläufigkeit, Velo) Bhf Worb Dorf, HAST Regionallinien (-)
Infrastrukturbedarf	=	Keiner	9 Haltestellen des Ortsbusses (einseitig)
Betriebliche Aspekte	=	Keine massgebende Aspekte	Keine massgebende Aspekte
Betriebskosten**	=	+3 Fzg (Standardbusse) HVZ Personalkosten => Produktive Stunden => 5h*3Fzg*250 Tage/J = 3'750 Fahrzeugkosten => 65'000 CHF*3Fzg = 195'000	+1 Fzg ganztätig Personalkosten => Produktive Stunden => 7.2h*1Fzg*250 Tage/J = 1'800 Fahrzeugkosten => 45'000 CHF*1Fzg
Potenziale und Schnittstellen Raumentwicklung	=	Stärkung Vernetzung Regionalzentren Worb und Rubigen sowie Rubigen und Worblental (u.a. AP), Entlastung Zentrum	=

\*Hinweis zum Kriterium Anschlüsse: Nur Variante(n) mit Anschlüssen aus Grobbewertung weitergezogen; zusätzliche Anschlüsse vorhanden

\*\* Hinweise zu den Kosten

▪ Kostenanteile:

- ca. 60% Personalkosten
- ca. 25-30% Fahrzeugkosten (fix/variable)
- ca. 10-15% Overheadkosten

▪ Für eine abschliessende Aussage zu den Kosten sind die Durchbindungen der Linien im Detail anzuschauen.

## A5. Umfrage bei den Nachbargemeinden

In der untenstehenden Tabelle sind die Rückmeldungen zu Schwachstellen und Bedürfnisse der Nachbargemeinden im Rahmen der Umfrage, welche im März 2022 durchgeführt wurde, sowie die entsprechenden Antworten aufgeführt.

**Tabelle 13: Schwachstellen und Bedürfnisse**

Linie / Gemeinde	Schwachstellen / Bedürfnisse	Antwort
168 (Münsingen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prioritäres Ziel der Gemeinde Münsingen: Integration spätestens ab Fahrplanwechsel 2023 ins Grundangebot</li> <li>▪ Verbesserungen spätestens bei weiter steigenden Fahrgastzahlen: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ grösserer Bus (heutiger Minibus zu knapp mit Möglichkeit zum Velotransport)</li> <li>▪ Elektrifizierung der Linie 168</li> <li>▪ Ausdehnung der Betriebszeiten morgens und abends</li> <li>▪ Taktverdichtung tagsüber</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die RKBM unterstützt das Anliegen, die Linie 168 in das Grundangebot aufzunehmen.</li> <li>▪ Bei entsprechender Nachfrage können im Rahmen folgender RAK Angebotsverbesserungen anvisiert werden.</li> </ul>
791 (Walkringen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Fahrten sonntags passen nicht mit den Ankunftszeiten der BLS überein. Da wartet man fast eine Stunde auf den nächsten Bus (betrifft die Abfahrten ab Walkringen mit xx.43 Uhr) = Fahrplan auf die BLS abstimmen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es handelt sich dabei um die ersten zwei Kurse um 7.43 und 8.43 Uhr. Die Linie 791 ist mit den Linien 792 und 793 betrieblich durchgebunden. Bei einer späteren Abfahrt in Walkringen würde sich der Anschluss von der S-Bahn in Biglen verschlechtern.</li> </ul>
792 (Biglen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Wunschbedarf wäre, dass die Linie 792 wie bis anhin über die Rohrstrasse an den Bahnhof fährt und bei Abfahrt nach Worb in Biglen über die Bahnhofstrasse/Bärenstutz/Sägestutz fahren würde (oder auch umgekehrt).</li> <li>▪ Die Gemeinde Biglen besitzt abends keine guten Verbindungen mehr nach Worb (Buslinie 92). Es wäre ideal, wenn die Betriebszeiten generell und im Halbstundentakt verlängert würden. Eine Idee wäre auch, die Buslinie 791 (Walkringen) bei den letzten Verbindungen über Biglen fahren zu lassen, damit eine späte Verbindung von Bern nach Biglen gewährleistet werden kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Vor- und Nachteile einer solchen Linienführung sind im Kapitel 5 aufgeführt. Es wird empfohlen, die heutige Linienführung beizubehalten.</li> <li>▪ Aufgrund der Umlaufzeiten kann die Linie 791 nicht über Biglen verkehren. Die Bedienung von Biglen am Abend würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs gegenüber heute bedingen, mit entsprechenden Kosten. Die Linie würde mit zusätzlichen Kurspaaren in die Angebotsstufe 2 fallen. Die Verbindungen von Bern nach Biglen sind auch abends (via Konolfingen) gewährleistet, mit sogar etwas kürzeren Reisezeiten als via Worb.</li> </ul>

Linie / Gemeinde	Schwachstellen / Bedürfnisse	Antwort
791 / 792 (Vechigen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die beiden Linien 791 und 792 verbinden Worb mit den Nachbargemeinden Biglen und Walkringen. Das Gebiet „Wattenwil, Bangerten, Radelingen, Wäseli“ in der Gemeinde Vechigen profitiert heute nicht mehr von diesen ÖV-Verbindungen. Je nach Routenwahl könnten unter Umständen diese Ortsteile ebenfalls von diesem Angebot profitieren und besser an das ÖV-Netz angeschlossen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der höheren Nachfrage auf der Achse Worb Dorf – Enggistein entlang des Hauptsiedlungsgebiets von Worb und der Umlaufzeiten werden die heutigen Linienführungen belassen.</li> </ul>
793 (Grosshöchstetten)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Ausnahme, dass am Abend der Bus nur bis Talacker verkehrt ist nicht plausibel (Worb ab 21.13, Grosshöchstetten Talacker an 21.26). Aus der Bevölkerung Grosshöchstettens gehen oft Rückmeldungen und Anregungen ein, dass es wünschenswert wäre, wenn der Kurs bis zum Bahnhof verkehren würde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dies ist betrieblich bedingt. Die Linie 793 ist betrieblich mit der Linie 791 durchgebunden. Am Abend erfolgt der Betrieb mit einem Fahrzeug. Aufgrund der Umlaufzeiten kann dann nur bis Talacker gefahren werden.</li> </ul>
795 (Rubigen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Anschlüsse in Rubigen auf die Bahn sind gut.</li> <li>▪ Es ist zu überlegen, ob ein 30'-Takt eingeführt werden könnte.</li> <li>▪ In Beitenwil wäre die Erstellung von zwei Haltestellen, beim Altersheim (Gemeinde Worb) und beim Humanus Haus, die in beide Richtungen bedient werden, eine Überlegung wert.</li> <li>▪ Ein schon langanhaltendes Bedürfnis ist die Erschliessung der Kiesgrube mit einem Bus. Vielleicht besteht die Möglichkeit, dies mit der Linie 795 zu verwirklichen (Ausnutzung allfälliger längerer Standzeit beim Bahnhof Rubigen). Mit dieser zusätzlichen Schlaufe könnte auch das Gebiet Schwarzbach/Hüsi/Zaunacker/Bollholz bedient werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▪ Die Überlegungen zu einer Taktverdichtung auf der Linie 795 sind im Kapitel 5 aufgeführt.</li> <li>▪ Die Erstellung von zwei separaten Haltestellen wird als sinnvoll erachtet und empfohlen (siehe Kapitel 5.1).</li> <li>▪ Die Erschliessung der Kiesgrube wird im Rahmen der Studie zur Linie 40 behandelt.</li> </ul>