Regionale Verkehrskonferenz
Oberland - West

RVK-OW

Regionales Angebotskonzept 2014 – 2017

Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

Version für das AöV

Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)

Thun, 30. Mai 2012

Impressum

Herausgeber

Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK5)
c/o Entwicklungsraum Thun
Fliederweg 11
Postfach
3601 Thun
033 225 61 61
info@erthun.ch

Ausschuss Regionale Verkehrskonferenz Oberland – West

Mitglieder

Jürg Marti, Präsident, Gemeindepräsident Steffisburg
Werner Bühler, Entwicklungsraum Thun, Erlenbach i. S.
Heinz Brand, Region Obersimmental-Saanenland, Gemeinderat Saanen
Marianne Dumermuth, Entwicklungsraum Thun (Agglomeration Thun), Gemeinderätin Thun
Andreas Grünig, Region Kandertal, Saanenmöser
Marcel Joliat, Entwicklungsraum Thun (Ostamt), Gemeinderat Unterlangenegg
Leandro Manazza, Entwicklungsraum Thun (Westamt), Gemeindepräsident Seftigen
Hans-Peter Marggi, Region Obersimmental-Saanenland, Zweisimmen
Christian Zaugg, Entwicklungsraum Thun (Region Spiez), Spiez
Melchior Buchs, Geschäftsführer Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)

Beratende Mitglieder (nicht stimmberechtigt)

Elisabeth Bernard, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
Jürg Lehmann, Verkehrsbetriebe STI AG
Bruno Meier, Amt für den öffentlichen Verkehr (AöV)
Markus Wyss, Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurskreis I (OIK I)
Christoph Schenk, BLS AG

Projektleitung und -bearbeitung

Melchior Buchs, Geschäftsführer RVK 5 (Projektleitung)
Emanuel Buchs, Entwicklungsraum Thun (ERT)
Lukas Gasser, RVK 5
Karin Peter, RVK 5
Bettina Witmer, Entwicklungsraum Thun (ERT)

Bezugsquelle

Dieser Bericht kann unter www.rvk5.ch heruntergeladen werden.

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Ausgangslage und Rahmenbedingungen 6
1 Ausgangslage und Vorgehen 6
1.1 Übergeordnete Situation 6
1.2 Ziele 6
1.3 Grundlagen 7
1.3.1 ÖV-Konzept Thun Nord 7
1.3.2 Agglomerationsprogramm 1. Generation 8
1.3.3 ÖV-Studie Thun Süd 8
1.3.4 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West (RGSK TOW) 9
1.3.5 Agglomeratinsprogramm 2. Generation 10
1.3.6 Studie IC-Halt Frutigen 11
1.3.7 ÖV-Konzept Saanenland 11
1.4 Vorgehen 12
2 Rahmenbedingungen 14
2.1 Fernverkehr 14
2.2 Regionaler Bahnverkehr 14
Teil B: Regionales Angebotskonzept 2014 – 2017 17
3 Region Thun 17
3.1 Agglomeration Thun 17
3.2 Heutiges Angebot 18
3.3 Regionalverkehr Bahn 18
3.4 Bus 19
3.4.1 Stadtlinien 19
3.4.2 Regionallinien Agglomeration Thun 19
3.4.3 Regionallinien Westamt 20
3.4.4 Regionallinien Ostamt 20
3.5 Anschlussproblematik im Knoten Thun 21
3.6 Erfolgskontrolle der kritischen Linien Region Thun 21
3.6.1 Linie 22 Hünibach-Hilterfingen-Oberhofen (Hangbus) 21
3.6.2 Linie 24 Oberhofen-Schwanden-Sigriswil 21
3.6.3 Linie 45 Oberdiessbach-Wangelen-Heimenschwand 21
3.6.4 Linie 56 Grundbach-Wattenwil-Riggisberg 22
3.7 Erfolgskontrolle von im Dezember 2009 umgestalteten Linien 23
3.7.1 Linie 1 Thun-Gwatt-Spiez 23
3.7.2 Linie 3 Alte Bernstrasse-Allmendingen 23
3.7.3 Linie 21 Thun-Oberhofen-Beatenbucht-Interlaken 23
3.7.4 Linie 33 Thun-Steffisburg-Teuffenthal 23
3.8 Konzeptanträge 2014 – 2017 Region Thun 24
3.8.1 Bahnlinien 24
3.8.2 Buslinien Agglomeration Thun 24
3.8.3 Buslinien Thuner Westamt 27
3.8.4 Buslinien Thuner Ostamt 27
4 Region Spiez 29
4.1 Heutiges Angebot 29

4.1.1 Regionalverkehr Bahn ... 29
4.1.2 Buslinien ... 30
4.2 Erfolgskontrolle kritischer Linien ... 30
4.2.1 Linie 66 Spiez – Emdthal – Aeschi ... 30
4.3 Erfolgskontrolle von im Dezember 2009 umgestalteten Linien ... 30
4.4 Konzeptanträge 2014 – 2017 Region Spiez ... 31
4.4.1 Ortsbuskonzept Spiez (Neuüberarbeitung 2012) ... 31
4.4.2 Linie 1 Steffisburg – Thun – Spiez: Abschnitt Gwattzentrum – Spiez ... 33
4.4.3 Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi ... 34
4.4.4 Regionalverkehr Spiez–Interlaken – Versuchsbetrieb ... 34
5 Region Kandertal ... 35
5.1 Heutiges Angebot ... 35
5.1.1 Regionalverkehr Bahn ... 35
5.1.2 Studie IC-Halt Frutigen ... 35
5.1.3 Regionalverkehr Bus ... 36
5.2 Erfolgskontrolle der kritischen Linien ... 36
5.2.1 Linie 31.210 Spiez – Reichenbach – Frutigen ... 36
5.3 Konzeptanträge 2014 – 2017 Kandertal ... 37
5.3.1 Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio) ... 37
5.3.2 Linie 31. 230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg: Erschliessung „Unteres Widi" ... 37
5.3.3 Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg (Abschnitt Kandersteg) ... 39
5.3.4 Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg (Abschnitt Kandersteg) ... 39
6 Region Simmental – Saanenland ... 40
6.1 Heutiges Angebot ... 40
6.1.1 Regionalverkehr Bahn ... 40
6.1.2 Regionalverkehr Bus ... 40
6.2 Erfolgskontrolle der kritischen Linien ... 41
6.2.1 Linie 31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp ... 41
6.3 Konzeptanträge 2014 – 2017 Simmental – Saanenland ... 42
6.3.1 ÖV – Konzept Saanenland (in Bearbeitung: Stand Mai 2012) ... 42
6.3.2 Linie 320 Bern – Spiez – Zweisimmen ... 46
6.3.3 Linie 320 (Bern -) Spiez – Zweisimmen (RE) ... 46
6.3.4 Linie 320 Bern – Spiez – Zweisimmen (RE) ... 47
6.3.5 Linie 320 Boltigen – Zweisimmen: Bus ... 47
6.3.6 Linie 280 Lenk – Aegerten – Lenk (Linie 28) ... 47
7 Zusammenfassung der Anträge ... 49
8 Anhang ... 51
8.1 Provisorischer Fahrplan Busversuchsbetrieb Heimberg (Mo – Fr) ... 51
8.2 RGSK TOW Massnahmenblatt ÖV 4.1 (Stand Vorprüfung 25. Juli 2011) ... 53
8.3 Agglomerationsprogramm Thun 2. Generation Massnahmenblatt ÖV 4.1 ... 54
8.4 Modal Split Agglomeration Thun ... 56
8.5 Regelung neue Versuchsbetriebe – Schreiben des Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) ... 57
8.6 RGSK-Massnahmenblatt ÖV 6 (Stand Vorprüfung 25. Juli 2011) ... 59
8.7 ÖV-Konzept Saanenland: Netzgrafik Fahrplan 2014 ... 60
8.8 Fahrplan Lenk i. S. 2012/2013 ... 61

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Netzgrafik Bahnverkehr Berner Oberland 2013 16
Abbildung 2: Geplante Linienführung der verlängerten Linie 3 25
Abbildung 3: Übersicht Fahrplanangebot ohne STI-Linie 1 32
Abbildung 4: Bauzonenreserven Gemeinde Spiez 34
Abbildung 5: Übersichtsplan Frutigen: Neue Linienführung „Underes Widi" 38
Abbildung 6: Fahrplan 2014 MOB-Linie 120 Zweisimmen - Montreux 44
Abbildung 7: Fahrplan 2014 MOB-Linie Montreux - Zweisimmen 45

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Taktlagen in den Städten Biel und Thun 18
Tabelle 2: Zusammenfassung der zusätzlich benötigten Abendkurse 26
Tabelle 3: Aufstellung der Arbeitsplätze im Gebiet "Underes Widi" 37
Tabelle 4: Übersicht aller Anträge der RVK 5 für das Angebotskonzept 2014 -2017 50

Abkürzungen

AFA	Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr
BLS	BLS Lötschbergbahn AG und Regionalverkehr Mittelland AG
FPW	Fahrplanwechsel
HVZ	Hauptverkehrszeiten
HST	Halbstundentakt
KDG	Kostendeckungsgrad
KBV	Kostenbeitragsverordnung
KP	Kurspaar
LBT	Lötschberg-Basistunnel
MOB	Montreux-Berner Oberland Bahn
OIK I	Oberingenieurkreis Oberland
PAG	PostAuto AG
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
RVK 5	Regionale Verkehrskonferenz Oberland West
STI	Verkehrsbetriebe STI AG
TOW	Thun Oberland-West
TPF	Transports Publics Fribourgeois
TU	Transportunternehmung

Teil A: Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1 Ausgangslage und Vorgehen

1.1 Übergeordnete Situation

Die Regionalen Angebotskonzepte, die von den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) zu erarbeiten sind, dienen dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AöV) als Basis für die Erstellung des kantonalen Angebotskonzepts. Die Regionalen Angebotskonzepte sind als Anträge der RVKs zu verstehen. Der Kanton gleicht die Angebotskonzepte unter den verschiedenen Regionen, unter Berücksichtigung der Angebotsverordnung (AGV) und der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, ab und fügt diese zum Kantonalen Angebotskonzept zusammen. Dieses wiederum bildet die Grundlage für den Angebotsbeschluss des Grossen Rats.

Nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (LBT) im Dezember 2007, fanden zahlreiche Angebotsveränderungen statt, welche im Angebotsbeschluss 2005-2008 berücksichtigt und im regionalen Angebotskonzept 2008 erweitert wurden.
Im Regionalen Angebotskonzept 2010-2013 verzichtete man aufgrund der umfangreichen Abklärungen für die vorherigen Angebotskonzepte 2005-2008 und 2008 auf die Erarbeitung konzeptioneller Grundlagen.

Das Regionale Angebotskonzepts 2014-17 stützt sich als Basis auf die erarbeiteten Massnahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) und die zu erfüllenden Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm erster und zweiter Generation.
In Spiez wurde das 10-jährige Ortsbuskonzept neu überarbeitet, um sich aufdrängende Kapazitätsprobleme und Sicherheitsfragen zu entschärfen (vgl. Kapitel 3.3). Weiter wurden externe Abklärungen in Auftrag gegeben, um Potentiale für neu aufzunehmende Linien in Adelboden und der Lenk einzuschätzen. Als eigenständige Abklärung fliesst das ÖV-Konzept Saanenland mit in das Angebotskonzept 2014-17 ein.

1.2 Ziele

Folgende Aspekte sind gemäss dem AöV im regionalen Angebotskonzept 2014 – 2017 zu behandeln:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung (AGV)[1] beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen. In der RVK-OW betrifft dies folgende Linien (im folgenden "kritische Linien" genannt):

  - Linie 31.022 Hangbus Hünibach/Hilterfingen/Oberhofen → vgl. Kapitel 3.5.1
  - Linie 31.024 Oberhofen-Schwanden-Sigriswil → vgl. Kapitel 3.5.2
  - Linie 31.045 Oberdiessbach-Wangelen-Heimenschwand → vgl. Kapitel 3.5.2
  - Linie 31.056 Riggisberg-Wattenwil-Grundbach → vgl. Kapitel 3.5.4
  - Linie 31.066 Aeschi-Emdthal-Spiez → vgl. Kapitel 4.2.1
  - Linie 31.210 Reichenbach-Frutigen → vgl. Kapitel 5.2.1

[1] Die Verordnung findet sich auf http://www.sta.be.ch/belex/d/ unter der Nummer 762.412

- Erfolgskontrolle bei allen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 neu gestalteten Angeboten (neue Linien oder Linien mit massgeblichen Erweiterungen wie Taktverdichtungen). Bei Gebieten mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung werden Verbesserungsvorschläge erwartet. In der RVK-OW betrifft dies folgende Linien:

  - Linie 320 Spiez-Zweisimmen (Regio): Studentakt ab FP 2012 → vgl. Kapitel 6.1.1
  - Linie 330 Spiez-Lötschberg-Brig (RE): Studentakt ab FP 2012 → vgl. Kapitel 5.1.1
  - Linie 31.001 Thun-Spiez: Erhöhung auf Angebotsstufe 4 → vgl. Kapitel 3.6.1
  - Linie 31.003 Thun-Allmendingen: 10'-Takt → vgl. Kapitel 3.6.2
  - Linie 31.021 Thun-Oberhofen-Beatenbucht-Interlaken: Taktverdichtung → vgl. Kapitel 3.6.3
  - Linie 31.033 Thun-Teuffenthal: Betreiberwechsel → vgl. Kapitel 3.6.4
  - Linie 31.066 Spiez-Emdthal-Aeschi: Neue Linie → vgl. Kapitel 4.2.1

Zusätzlich zu den vom AöV vorgegebenen Aufgaben berücksichtigt das vorliegende Konzept vom Ausschuss als sinnvoll erachtete Wünsche der Gemeinden und Transportunternehmungen sowie Massnahmen, die sich aus den konzeptionellen Grundlagen ergeben.

1.3 Grundlagen

- ÖV-Konzept Thun Nord (2006)
- Agglomerationsprogramm 1. Generation (Metron 2007)
- ÖV-Studie Thun Süd (2007)
- Regionales Angebotskonzept Angebotskonzept 2010-2013 (2008)
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (2011)
- Agglomerationsprogramm 2. Generation (2011)
- ÖV-Konzept Saanenland (in Bearbeitung, 2012)

1.3.1 ÖV-Konzept Thun Nord

Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr sah 2005 zwei Massnahmenpakete zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs in den Gebieten Steffisburg / Heimberg und Lerchenfeld / Uetendorf vor.
Über das ÖV-Konzept Thun Nord wurden beide Massnahmen konkretisiert. Ziele des Konzepts waren, einerseits die Siedlungsentwicklung auf vom ÖV gut erschlossene Gebiete auszurichten sowie andererseits mit einem gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs die Erschliessungsgüte gewisser Gebiete zu verbessern.

Das Konzept schlägt verschiedene kurz- und langfristige Massnahmen vor. Die Prioritätensetzung erfolgte nach Kriterien der Wirtschaftlichkeit, notwendiger Grunderschliessung und aktueller Siedlungsentwicklung. Die Ergebnisse des ÖV-Konzepts Thun Nord sind in das Agglomerationsprogramm 1. Generation (2007) eingeflossen. Das Konzept diente zudem als Grundlage für die ÖV-Strategie Agglomeration Thun.

1.3.2 Agglomerationsprogramm 1. Generation

Das Agglomerationsprogramm Thun der ersten Generation wurde 2007 beim Bund eingereicht. Es handelte sich dabei um einen Zusatzbericht, der die Vorgaben aus der Zwischenbeurteilung des ARE zum Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung umsetzte.
Folgende Massnahmenblätter im Bezug auf den öffentlichen Verkehr waren enthalten:

ÖV1 – Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs Thun / Steffisburg / Heimberg
Erschliessung eines Grossteils des Agglomerationskerns und der Agglomeration mit städtischer Struktur mit dem öffentlichen Verkehr Güteklassen A oder B.

ÖV2 – Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs Lerchenfeld / Uetendorf
Verbessern der Erschliessung des nördlichen Teils der Agglomeration mit halbstädtischer Struktur mit dem öffentlichen Verkehr (anstreben der Güteklasse C).

ÖV 3 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs – Busbevorzugung
Sicherstellen der Fahrplanstabilität des Busbetriebes in Richtung ÖV-Knoten Bahnhof Thun.

ÖV 4 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs – ÖV-Knoten Thun
Sicherstellen der Funktionsfähigkeit und der Attraktivität des ÖV-Knotens Bahnhof Thun.

ÖV5 Verbindung der Agglomerationen
Die Agglomeration Thun ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal mit der Agglomeration Bern und dem nationalen Netz verbunden.

Den Massnahmenblättern konnte in den meisten Fällen entsprochen werden. Der Versuchsbetrieb für die Verlängerung der Linie 3 bis Heimberg wird ins Regionale Angebotskonzept 2014 – 2017 aufgenommen.
Zurzeit werden die ersten vom Bund mitfinanzierten Projekte des AP 1. Generation umgesetzt oder zur Umsetzung vorbereitet.

1.3.3 ÖV-Studie Thun Süd

Entsprechend dem ÖV-Konzept Thun Nord hat die RVK im Herbst 2007 für den Raum Thun Süd eine ÖV-Studie in Auftrag gegeben. Ziel der Studie war es, die Möglichkeiten der Erschliessung des neuen Stadions und Einkaufszentrums sowie künftiger neuer Siedlungsgebiete in Thun Süd aufzuzeigen. Die Studie kommt zum Ergebnis, dass zwischen der Erschliessung neuer Siedlungsgebiete und der Erschliessung des Stadions und Einkaufszentrums keine Synergien bestehen. Die Erschliessungen wurden daher separat betrachtet. Für die Erschliessung künftiger Siedlungsgebiete wurden verschiedene Linienführungen betrachtet und Erschliessungs-Korridore empfohlen. Als beste Lösung für die Erschliessung des neuen Stations / Einkaufszentrums stellt sich die Verdichtung einer bestehenden Linie heraus. Als Folge der Eröffnung der „Arena Thun" im Sommer 2011, wurde auf den Fahrplanwechsel Dezember 2011 die Linie 3 zum 10'–Takt verdichtet. Die Ergebnisse der ÖV-Studie Thun Süd wurden als Grundlage für die Erarbeitung des ÖV-Konzepts Agglomeration Thun verwendet.

1.3.4 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West (RGSK TOW)

Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung werden in den nächsten Jahren im Kanton Bern durch die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) abgelöst. Für jede der sechs SARZ-Regionen, resp. Regionalkonferenzen ist ein RGSK zu erarbeiten und in Zukunft im Vierjahresrhythmus zu aktualisieren. Die RGSK dienen gemäss Art. 98a BauG der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene.

Für die Erarbeitung der RGSK sind grundsätzlich die Regionalkonferenzen zuständig. In Regionen wie Thun Oberland-West, die über keine Regionalkonferenz verfügen, erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz und den Planungsregionen das RGSK. Folgende ÖV-Massnahmen wurden im Rahmen des RGSK erarbeitet:

ÖV 1 Austauschräume, Anbindung Agglomerationen
Die Agglomeration Thun ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal mit der Agglomeration Bern und dem nationalen Netz verbunden. Die notwendige Kapazität des ÖV zwischen Thun und Bern insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (Fernverkehr und S-Bahn) wird sichergestellt.

ÖV 2 Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung
Mit einem umfassenden Verkehrsmanagement soll die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems erhalten bleiben. Damit können Stausituationen und Reisezeitverluste des motorisierten Individualverkehrs reduziert und der Verkehr insgesamt kann verstetigt werden. Für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr wird die Fahrplanstabilität sichergestellt. Das Verkehrsmanagement der Region wird dazu beitragen, dass in den Spitzenstunden auf allen Einfallsachsen der Stadt Thun nur soviel Verkehr in die Innenstadt geführt wird, die dort ohne grössere Staus verarbeitet werden kann.

ÖV 3 Stärkung öffentlicher Agglomerationsverkehrs: Thun
Ein Grossteil des Agglomerationskerns und der Agglomeration mit städtischer Struktur wird mit dem öffentlichem Verkehr der ÖV-Güteklassen B oder C erschlossen. Verbessert wird die ÖV-Eschliessung in Steffisburg Bernstrasse, Heimberg (Bus Versuchsbetrieb), im Korridor Thun Nordwest - Uetendorf und Thun Süd. Ein ÖV-Erschliessungskonzept ist für den ESP Thun Nord / Steffisburg und den ESP Bahnhof Steffisburg zu erstellen.

ÖV 4.1 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Rechtes Thunerseeufer
Das rechte Thunerseeufer soll bis Oberhofen mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen werden. Anstreben der Güteklasse B/C, Einführung des durchgehenden 10'-Takts.

ÖV 4.2 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Linkes Thunerseeufer
Eine Verbesserung der Erschliessung des linken Thunerseeufers wird angestrebt. Die Neuerschliessung von grösseren Baulandreserven (Kandergrien) mit dem öffentlichen Verkehr (anstreben der Güteklasse B/C) ist beabsichtigt.

ÖV 5 Regionale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun
Der Bahnhof Thun als Ankunftsort und leistungsfähige Verkehrsdrehscheibe in der Region soll gefördert werden. Rund um den Bahnhof Thun sollen für die verschiedenen Verkehrsträger optimale Bedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden. Die Neuorganisation des Bahnhofumfelds soll im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots erfolgen.

ÖV 6 ÖV-Anbindung Frutigen
Eine optimale Anbindung von Frutigen an den Fernverkehr in Abwägung übergeordneter Interessen ist zu prüfen. Die Abschätzung des Nachfragepotenzials für einen IC-Halt Frutigen ist in Abhängigkeit mit dem „Lötschberger"-Angebot zu beurteilen.

ÖV 7 ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum
Festlegung der notwendigen Massnahmen zur Sicherung einer ausreichenden Erschliessung des ländlichen Raumes mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Zentren 3./ 4. Stufe, Tourismuszentren und Ausflugsziele gemäss RGSK (Angebotsverbesserungen, Neuerschliessung von Gebieten im ländlichen Raum, Infrastrukturmassnahmen Strasse/ Schiene etc.).

ÖV 8 Perronverlängerung und Doppelspurausbau (Agglomeration)
Ein verbessertes Angebotskonzept mit Fahrplanverdichtungen und Fahrzeitverkürzung bzw. Sicherstellung der Umsteigebeziehungen in Thun soll mit der Umsetzung des Betriebskonzeptes bzw. der Erhöhung der Betriebsstabilität umgesetzt werden.

ÖV 9 Perronverlängerung und Doppelspurausbau (ausserhalb Agglomeration)
Ein verbessertes Angebotskonzept mit Fahrplanverdichtungen und Fahrzeitverkürzung auf den Strecken Bern –Thun und Spiez – Zweisimmen sowie Spiez – Kandersteg mit der Erhöhung der Fahrplan- und Betriebsstabilität sollen umgesetzt werden.

Das Angebotskonzept 2014–17 stützt sich in weiten Teilen auf die im RGSK geforderten Massnahmen.

1.3.5 Agglomeratinsprogramm 2. Generation

Das Agglomerationsprogramm (AP) Thun der 2. Generation stützt sich auf die Agglomerationspolitik des Bundes. Die Rechtsgrundlagen bilden die Bundesverfassung (BV), das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (IFG), die Änderungen des Gesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) und dessen Verordnung (MinVV).
Das AP Thun 2. Generation ist eine Weiterführung des AP Thun 1. Generation und dient der Agglomeration als Führungsinstrument zur Koordination der Politbereiche Verkehr und Siedlungsentwicklung sowie zur Beantragung von Subventionen für Verkehrsinfrastrukturen gemäss IFG.
Als Grundlagen dienten das AP Thun 1. Generation, das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW), der Kantonale Richtplan des Kantons Bern und weitere regionale Konzepte und Richtpläne.
Im Vorfeld des AP 2 wurde ein ÖV-Konzept Agglomeration Thun erarbeitet. Dieses zeigte mögliche grobe Weiterentwicklungen des heutigen Systems auf. Des Weiteren diskutiert die Studie mögliche alternative Verkehrsmittel, wie etwa ein Tram oder eine Stadtbahn. Mögliche neue Streckenführungen und Durchmesserlinien wurden grob aufgezeigt. Im Bereich öffentlicher Verkehr sieht das AP2 folgende Massnahmen vor:

ÖV 1 Austauschräume: Anbindung Agglomerationen
Die Agglomeration Thun ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal mit der Agglomeration Bern und dem nationalen Netz verbunden. Die notwendige Kapazität des ÖV zwischen Thun und Bern insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (Fernverkehr und S-Bahn) wird sichergestellt.

ÖV 2 Verkehrsmanagement Region Thun/Busbevorzugung

Mit einem umfassenden Verkehrsmanagement soll die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems erhalten bleiben. Damit können Stausituationen und Reisezeitverluste des motorisierten Individualverkehrs reduziert und der Verkehr insgesamt kann verstetigt werden. Für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr wird die Fahrplanstabilität sichergestellt. Das Verkehrsmanagement der Region wird dazu beitragen, dass in den Spitzenstunden auf allen Einfallsachsen der Stadt Thun nur soviel Verkehr in die Innenstadt geführt wird, wie dort ohne grössere Staus verarbeitet werden.

ÖV 3 Stärkung öffentlicher Agglomerationsverkehr: Thun

Ein Grossteil des Agglomerationskerns und der Agglomeration mit städtischer Struktur wird mit dem öffentlichem Verkehr der ÖV-Güteklassen B oder C erschlossen. Verbessert wird die ÖV-Eschliessung in Steffisburg Bernstrasse, Heimberg (Bus-Versuchsbetrieb), im Korridor Thun Nordwest - Uetendorf und Thun Süd. Eine Busverbindung soll Steffisburg mit dem ESP Bahnhof Steffisburg und dem ESP Thun Nord verbinden. Langfristig ist eine Bahnstation ESP Thun Nord zweckmässig.

ÖV 4 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Rechtes Thunerseeufer

ÖV 4.1: Das rechte Thunerseeufer soll bis Oberhofen mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen werden. Anstreben der Güteklasse B/C, Einführung des durchgehenden 10'-Takts.
ÖV 4.2: Die Linie 1 wird vom derzeitigen Endpunkt Gwattzentrum ins Gebiet Kandergrien verlängert, um das Entwicklungsgebiet zu erschliessen.

ÖV 8 Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten

In Uetendorf und Seftigen sind Perronverlängerungen und ein Ausbau der Kreuzungsstation geplant. In Uetendorf ist ein Doppelspurausbau Uetendorf – Uetendorf Allmend mit Option Doppelspur bis Thun Lerchenfeld geplant.

Das Angebotskonzept 2014-17 berücksichtigt im Perimeter der Agglomeration Thun die Massnahmenblätter des Agglomerationsprogramms erster und zweiter Generation.

1.3.6 Studie IC-Halt Frutigen

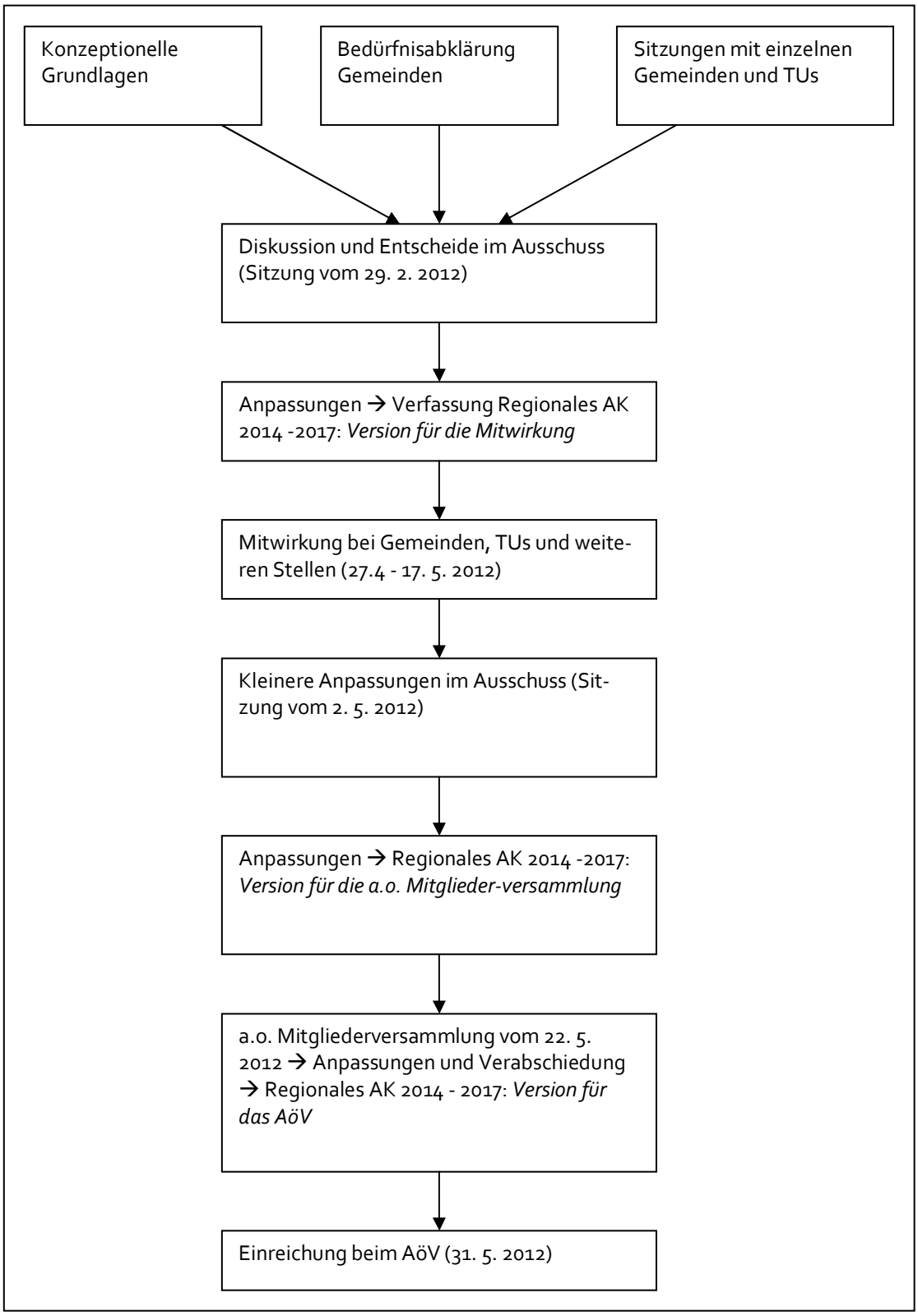
→Vgl. Kapitel 5.1.2

1.3.7 ÖV-Konzept Saanenland

→Vgl. Kapitel 6.3.1

1.4 Vorgehen

Die Geschäftsstelle der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West hat die Gemeinden und diverse Vereine und Verbände dazu eingeladen, ihre Anliegen und Wünsche an den öffentlichen Verkehr für die Planungsperiode 2014-17 einzureichen (Brief vom 4. August / 3. Oktober 2011). Die RVK-Geschäftsstelle hat die entsprechenden Eingaben der Transportunternehmen zur Einschätzung vorgelegt (5. Dezember 2012).
Die RVK-Geschäftsstelle hat mit einzelnen Transportunternehmungen (STI 16.12.2011, BLS 20.12.2011, PAG 4.1.2012) die Anliegen sowie die zu überprüfenden Linien direkt besprochen. Mit anderen Transportunternehmern wurden die Anliegen per Telefon oder E-Mail besprochen. Für die meisten kritischen Linien wurden bereits im Vorfeld Massnahmen ergriffen. Auf Basis der Gespräche mit den TUs wurden je nach Situation zum Teil externe Abklärungen in Auftrag gegeben. An der RVK-Ausschuss-Sitzung vom 29. 2. 2012 wurden die Anliegen diskutiert und die Anliegen für die Mitwirkung festgelegt. Das auf dieser Basis erstellte Angebotskonzept (Version für die Mitwirkung) wurde zur Mitwirkung an die Gemeinden, TUs und weitere Stellen verschickt (27.4. – 17.5.2012). Der RVK-Ausschuss hat an der Sitzung vom 2. Mai 2012 kleinere Änderungen am Konzept vorgenommen (Version für die a.o. Mitgliederversammlung). Diese Version wurde an der a.o. Mitgliederversammlung vom 23. Mai 2012 ergänzt und verabschiedet (Version für das AöV).


Konzeptionelle Grundlagen
Bedürfnisabklärung Gemeinden
Sitzungen mit einzelnen Gemeinden und TUs
Diskussion und Entscheide im Ausschuss (Sitzung vom 29. 2. 2012)
Anpassungen → Verfassung Regionales AK 2014 -2017: *Version für die Mitwirkung*
Mitwirkung bei Gemeinden, TUs und weiteren Stellen (27.4 - 17. 5. 2012)
Kleinere Anpassungen im Ausschuss (Sitzung vom 2. 5. 2012)
Anpassungen → Regionales AK 2014 -2017: *Version für die a.o. Mitglieder-versammlung*
a.o. Mitgliederversammlung vom 22. 5. 2012 → Anpassungen und Verabschiedung → Regionales AK 2014 - 2017: *Version für das AöV*
Einreichung beim AöV (31. 5. 2012)

2 Rahmenbedingungen

2.1 Fernverkehr

Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und die Einführung des Vollknotens Interlaken per Dezember 2007 haben in der RVK 5 grosse Veränderungen zur Folge gehabt. Die grösstenteils weggefallenen IC-Halte zwischen Spiez und Visp, aufgrund der Führung der IC-Züge durch den Basistunnel, haben für das Kandertal zu erheblichen Konsequenzen geführt. Mit der stündlichen Führung der RE/Regio Lötschberger direkt ab/nach Bern konnte die Situation per Dezember 2011 verbessert werden. Zur möglichen Potentialabschätzung einer Wiedereinführung des IC-Halts in Frutigen hat die RVK 5, in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern, eine Studie erstellt (vgl. 1.3.6). Die Änderung der Fahrlagen der Fernverkehrszüge bedingte in Thun und Spiez die Anpassung der Anschlüsse. Insbesondere in Thun, das den erst im Dezember 2004 eingeführten 00/30-Knoten wieder verloren hat, musste eine Verschlechterung der Anschlüsse nach/von dem Oberland hingenommen werden (vgl. Kapitel 3.4).
Im RVK 5 Perimeter ist in der Periode 2014 - 2017 mit keinen grösseren Veränderungen im Fernverkehr zu rechnen.

2.2 Regionaler Bahnverkehr

Der Regionalverkehr auf den Bahnlinien in der Umgebung von Thun stellt zwar ein durch den Kanton bestelltes Angebot dar und wird im Regionalen Angebotskonzept behandelt. Bei den Linien Thun – Bern via Münsingen (S1) und via Belp (S4/S44/S3) handelt es sich aber um Verkehr der S-Bahn Bern, der in einem grösseren Rahmen auf kantonaler Ebene bearbeitet wird. Der RVK 5 kommt dabei lediglich eine begleitende Funktion zu. Ähnlich ist die Situation bezüglich des RE Thun – Konolfingen (-Solothurn) und des RE „Lötschberger", die beide mehrere Regionen und sogar Kantone berühren und in verschiedene Anschlussknoten eingebunden sind.
Das ab Dezember 2013 im Regionalverkehr geltende Angebot auf diesen Linien stellt somit für das Regionale Angebotskonzept nicht ein eigentlicher Planungsinhalt dar, sondern ist vielmehr als Rahmenbedingung für die Fahrplangestaltung auf dem Busnetz zu sehen, die regional nur in minimalem Rahmen beeinflusst werden kann (vgl. Netzgraphik Angebot Bahn Berner Oberland 2013).

S1 Thun - Münsingen – Bern (- Freiburg)

Der Fahrplan der S1 bleibt 2014 - 2017 gegenüber heute im Grundsatz unverändert. Die Linie verkehrt im 30'-Takt mit Ankunft in Thun zu den Minuten xx.16 und xx.46 und mit Abfahrt zu den Minuten xx.13 und xx.43. Ab Fahrplan 2014 verkehren anstelle der RABe NINA neu Doppelstockzüge (Dosto).

S 3/4/44 Thun - Belp - Bern

Der Fahrplan 2014 - 2017 bleibt gegenüber heute unverändert: Die Ankunft in Thun erfolgt xx.21 und xx.51, die Abfahrt von Thun xx.07 und xx.37.

Linie 310 (Bern – Thun) – Spiez – Interlaken (ohne IC)

Zusammen mit der Regionalkonferenz Oberland-Ost (RK OO) laufen Gespräche zur Abklärung einer möglichen Umstellung des Bahnverkehrs auf Busbetrieb. Die Projektleitung liegt bei der RK OO. Konkrete Ergebnisse in Form einer Umstellungsstudie liegen nicht vor.
Der Fahrplan der Linie 310 (Spiez – Interlaken) bleibt 2014 – 2017 unverändert. Die Linie verkehrt im Stundentakt mit Ankunft in Spiez xx.50/xx.45 und mit Abfahrt zu den Minuten xx.05/xx.09. Die Station Faulensee wird nur mit den Kursen Spiez an xx.45 und Spiez ab xx.09 bedient.

Linie 340 RE Thun - Konolfingen (-Solothurn)

Der Fahrplan des RE auf der Linie 340 bleibt 2014 - 2017 gegenüber heute im Grundsatz unverändert. Der RE verkehrt stündlich mit Ankunft in Thun zur Minute xx.18 und Abfahrt in Thun zur Minute xx.39. Die RVK 5 fordert den Stundentakt bis Betriebsschluss (vgl. Kapitel 3.7.1).

Linie 330 RE „Lötschberger"

Seit Dezember 2011 verkehrt der RE/Regio „Lötschberger" stündlich von/nach Bern. Auf dem Hauptabschnitt Bern – Spiez ist mit keinen Veränderungen in der Fahrplanperiode 2014-2017 zu rechnen.

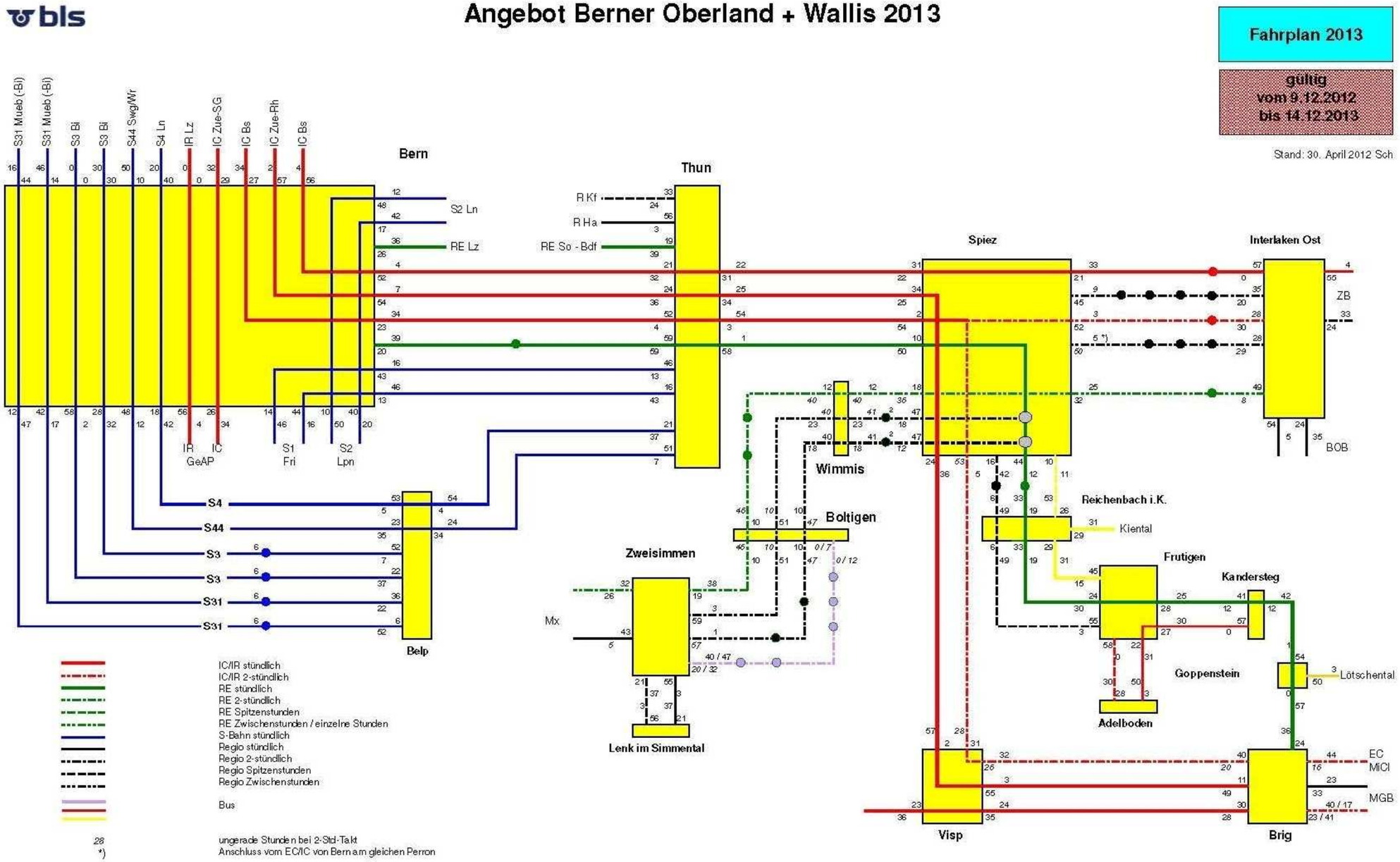


Abbildung 1: Netzgrafik Bahnverkehr Berner Oberland 2013 (BLS 2012)

Teil B: Regionales Angebotskonzept 2014 – 2017

3 Region Thun

3.1 Agglomeration Thun

Die Agglomeration Thun am unteren Ende des Thunersees ist ein heterogenes Gebilde, bestehend aus zehn Gemeinden. Während die Kernstadt Thun zusammen mit Steffisburg, Heimberg sowie den Seegemeinden Hilterfingen und Oberhofen als zusammenhängender Raum weitgehend urban geprägt ist, weisen Uetendorf, Thierachern, Seftigen und Uttigen einen eher ländlichen Charakter auf. Spiez bildet einen Spezialfall. Während der Ortskern bezüglich Dichte und Bebauung die typischen Agglomerationsmerkmale aufweist, sind die Aussenquartiere Hondrich oder Faulensee ländlich geprägt und vergleichsweise dünn besiedelt. Die Agglomeration Thun ist bevölkerungsmässig die zweitgrösste Agglomeration des Kantons Bern (ohne Erweiterung Lyss). Mit rund 95'300 Einwohnern ist sie im Vergleich mit der Agglomeration Biel um rund 1000 Einwohner grösser. Die RVK 5 erachtet es als zentral, dass diesem Fakt auch bei der Angebotsplanung Rechnung getragen wird.

Stadtlinien Biel

Nr.	Linie	Takt Mo-Fr			
1	Vorhölzli – Biel Bahnhof – Eisbahn	10'-Takt bis 11.30 Uhr	7/8'-Takt bis 18.00 Uhr	10'-Takt bis 20.00 Uhr	15'-Takt bis 00.00 Uhr
2	Schiffländte – Bahnhof Biel – Bözingen – Industrie – Orpundplatz	20'-Takt bis 19.30 Uhr			
4	Nidau – Bahnhof Biel – Löhre	10'-Takt bis 11.30 Uhr	7/8'-Takt bis 18.30	10'-Takt bis 20.00 Uhr	15'-Takt bis 00.00 Uhr
5	Mösliacker – Bahnhof Biel – Spitalzentrum	15'-Takt bis 20.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr		
6	Schulen Linde – Bahnhof Biel – Spitalzentrum	15'-Takt bis 20.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr		
7	Brügg, Bahnhof – Bahnhof Biel – Goldgrube	15'-Takt bis 20.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr		

Stadtlinien Thun

Nr.	Linie	Takt Mo-Fr		
1	Steffisburg – Thun – Gwatt	10'-Takt bis 19.30 Uhr	15'-Takt bis 21.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr
2	Thun Bahnhof – Schorenfriedhof	10'-Takt bis 19.30 Uhr	15'-Takt bis 21.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr
3	Alte Bernstrasse – Allmendingen	10'-Takt bis 19.30 Uhr (wird teilweise durch Gde finanziert	15' Takt bis 21.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr
4	Thun Bahnhof – Lerchenfeld	15'-Takt bis 20.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr	
5	Thun Bahnhof – Strätligenplatz - Schorenfriedhof	10'-Takt bis 19.30 Uhr	15'-Takt bis 21.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr
6	Thun Bahnhof – Westquartier	15'-Takt bis 20.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr	

8	Nidau – Port – (Brüggmoos) – Bahnhof Biel – Fuchsenried	15'-Takt bis 20.00 Uhr	30'-Takt bis 00.00 Uhr	
11	Bahnhof Biel – Vingelz – Alfermée	20'-Takt bis 20.00 Uhr	30'-Takt bis 22.30 Uhr	

Tabelle 1: Übersicht der Taktlagen in den Städten Biel und Thun (Fahrplan 2012)

Wie aus der Übersicht hervorgeht, verfügt die Stadt Biel über mehr Linien als Thun. Des Weiteren stellen wir fest, dass die Hauptlinien 1 und 4 ganztags mit einem dichteren Takt gefahren werden als jene der Stadt Thun. Die nachstehenden Forderungen ab Kapitel 3.8 erachten wir daher als Gleichstellung mit vergleichbaren Agglomerationen im Kanton Bern.

3.2 Heutiges Angebot

Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr in der Region Thun umfasst vier Bahnlinien sowie ein ausgedehntes Busnetz. Die aufgelisteten Merkmale beziehen sich auf das Angebot im Fahrplan 2011, wobei in der Regel der Werktags-Fahrplan massgebend ist.

3.3 Regionalverkehr Bahn

Linie 301 Thun-Bern-Freiburg (S1)

Halbstundentakt Thun-Münsingen-Bern-Freiburg. In Thun ist die Linie nicht in einen Anschlussknoten eingebunden (Ankunft um xx.16/xx.46, Abfahrt um xx.13/xx.43). Ab Fahrplan 2014 verkehren auf der S1 Doppelstockkompositionen der BLS (Dosto).

Linie 303 Thun-Belp-Bern (S4, S44, S3)

Halbstundentakt Thun-Belp-Bern, abwechslungsweise S4 oder S44. Weiterfahrt in Bern nach Sumiswald-Grünen (S44) und Langnau i.E. (S4). In Randzeiten (ab 21.00 h) verkehrt anstelle der S44 und S4 die S3 Biel-Bern-Belp bis Thun. In Thun ist die Linie nicht in einen Anschlussknoten eingebunden (Ankunft um xx.21/xx.51, Abfahrt um xx.07/xx.37).

Linie 340Thun-Konolfingen-Burgdorf

Stündlicher Regio Thun-Konolfingen-Hasle-Rüegsau. Stündliche RE Thun-Konolfingen-Burgdorf-Solothurn (bis 20.00 h) mit Halt in Steffisburg, Lädeli und Heimberg ohne Anschluss in Konolfingen von/nach Luzern. Zusätzliche Regionalzüge in den HVZ (3. Produkt) stellen die Anschlüsse in Konolfingen von/nach Luzern her.

Linie 330 (Bern-) Spiez-Lötschberg-Brig/ Linie 320 (Bern-) Spiez-Zweisimmen (FP 2012)

Zwischen Bern und Spiez verkehren beide Linien im Flügelkonzept als RE. In Spiez werden die Kompositionen getrennt resp. zusammengeführt. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 besteht eine stündliche Verbindung von/nach Bern.

3.4 Bus

3.4.1 Stadtlinien

Linie 1 Steffisburg Flühli-Thun Bahnhof-Gwattzentrum

10'-Takt Steffisburg Flühli - Thun Bahnhof – Gwattzentrum. Eilkurse während den HVZ (Angebotsstufe 4).

Linie 2 Thun Bahnhof-Neufeld-Schorenfriedhof

10'-Takt Thun Bahnhof - Neufeld - Schorenfriedhof (Angebotsstufe 4)

Linie 3 Alte Bernstrasse-Thun Bahnhof-Allmendingen

10'-Takt Alte Bernstrasse - Thun Bahnhof - Allmendingen (Angebotsstufe 4)

Linie 4 Thun Bahnhof-Lerchenfeld

15'-Takt Thun Bahnhof - Lerchenfeld (Angebotsstufe 4)

Linie 5 Thun Bahnhof-Dürrenast-Schorenfriedhof

10'-Takt Thun Bahnhof - Dürrenast - Schorenfriedhof (Angebotsstufe 4)

Linie 6 Thun Bahnhof-Westquartier

15'-Takt Thun Bahnhof - Westquartier (Angebotsstufe 4)

3.4.2 Regionallinien Agglomeration Thun

Linie 1 Thun Bahnhof-Spiez

30'-Takt Thun - Spiez, verbunden mit Stadtlinie 1 (Angebotsstufe 3). Eilkurse während den HVZ.

Linie 21 Thun-Oberhofen-Interlaken

15'-Takt Thun - Oberhofen (Angebotsstufe 4), 30'-Takt Oberhofen – Beatenbucht (Angebotsstufe 3), 60'-Takt mit Verdichtung in den HVZ Beatenbucht - Interlaken (Angebotsstufe 1).

Linie 22 Thun Untere Wart-Hünibach-Oberhofen (Hangbus)

Verkehrt ohne feste Haltestellen. Montag-Freitag 8 Kurspaare, Samstag 5 Kurspaare, Sonntag kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

Linie 24 Oberhofen-Aeschlen-Schwanden-Sigriswil

Bus bietet Anschluss von/nach Thun mit der Linie 21. Verkehrt täglich mit 9 Kurspaaren (Angebotsstufe 1).

Linie 25 Thun-Oberhofen-Gunten-Sigriswil

30'-Takt Thun-Oberhofen-Gunten-Sigriswil bis 19.30 h. Ab 21.00 h werden die Kurse der Linie 21 zur vollen Stunde bis nach Sigriswil verlängert (Angebotsstufe 3).

Linie 31 Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi/ Linie 32 Thun-Dörfli-Heiligenschwendi

30'-Takt Thun - Heiligenschwendi (je Angebotsstufe 2). Die Kurse verkehren alternierend über Goldiwil (Linie 31) oder Dörfli (Linie 32).

Linie 31.057 Uetendorf-Gurzelen

Gurzelen - Uetendorf Bahnhof - Uetendorf TUS, Montag-Freitag 8 Kurspaare, Samstag 7 Kurspaare, Sonntag kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

3.4.3 Regionallinien Westamt

Linie 3 (Thun-) Allmendingen-Blumenstein

60'-Takt Allmendingen - Blumenstein via Amsoldingen - Höfen - Oberstocken - Niederstocken - Pohlern, verbunden mit Stadtlinie 3 (Angebotsstufe 2). Eilkurse während den HVZ morgens.

Linie 50 Thun-Uebeschi-Blumenstein/ Linie 51 Thun-Wattenwil-Blumenstein

60'-Takt nach Uebeschi - Blumenstein und Forst - Wattenwil - Blumenstein mit zwei Verdichtungskursen am Morgen in Lastrichtung. Für den Abschnitt Thun - Thierachern ergibt dies einen 30'-Takt (Angebotsstufe 3).

Linie 53 Seftigen-Wattenwil-Blumenstein

60'-Takt mit Verdichtungskursen in den Hauptverkehrszeiten (2 am Morgen, 2 am Mittag, 4 am Abend). In Seftigen gute Anschlüsse von/nach Bern und teilweise nach Thun (Angebotsstufe 2).

Linie 55 Thun-Reutigen-Wimmis

60'-Takt Thun - Reutigen - Wimmis mit Verdichtungskursen in den Hauptverkehrszeiten (3 am Morgen, 2 am Abend). In Thun gute Anschlüsse von / nach Bern (Angebotsstufe 2).

Linie 56 Grundbach-Wattenwil-Burgistein-Riggisberg (FP 2012)

Montag-Freitag 7 Kurspaare bis Wattenwil Postgasse mit zwei zusätzlichen Schlaufen Riggisberg - Burgistein Weier. Samstag und Sonntag kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

3.4.4 Regionallinien Ostamt

Linie 33 Thun-Steffisburg-Teuffenthal

10 Kurspaare verkehren direkt ab/nach Thun, ein Kurspaar verkehrt ab/nach Steffisburg Ziegelei (Angebotsstufe 1).

Linie 41 Thun-Fahrni-Schwarzenegg-Innereriz / Linie 42 Thun-Fahrni-Schwarzenegg-Heimenschwand

8 Kurspaare Thun-Innereriz, 13 Kurspaare Thun-Süderen-Heimenschwand, beide via Fahrni-Kreuzweg-Schwarzenegg. Für den Abschnitt Thun - Schwarzenegg ergibt dies fast einen 60'-Takt. In Thun Anschluss von/nach Bern und teilweise von/nach Spiez (Angebotsstufe 1).

Linie 43 Thun-Emberg-Kreuzweg-Heimenschwand

15 Kurspaare Thun - Emberg - Kreuzweg - Heimenschwand. In Thun Anschluss von/nach Bern, kein Bahnanschluss von/nach Spiez. Reduziertes Angebot am Sonntag (Angebotsstufe 1).

Linie 44 Heimenschwand-Linden-Aeschlen–Oberdiessbach

Montag-Freitag 9 Kurspaare, Samstag/Sonntag 6 Kurspaare. In Oberdiessbach Anschlüsse von/nach Konolfingen und in den Hauptverkehrszeiten nach Thun (Angebotsstufe 1).

Linie 45 Heimenschwand-Wangelen-Bleiken–Oberdiessbach

Montag-Freitag 4 Kurspaare, Samstag/Sonntag 3 Kurspaare. In Oberdiessbach Anschlüsse von/nach Konolfingen und in den Hauptverkehrszeiten nach Thun (Angebotsstufe 1).

3.5 Anschlussproblematik im Knoten Thun

Seit der Realisierung des Vollknotens Interlaken haben sämtliche Regionallinien in Thun keine Anschlüsse mehr auf die Fernverkehrszüge von/nach dem Oberland. Zurzeit bietet der RE „Lötschberger" für gewisse Regionallinien stündlich einen knappen Anschluss (Thun ab xx.01) zumindest nach Spiez (-Kandertal/Zweisimmen).
Die Regionallinien sollen weiterhin prioritär Anschlüsse von/nach Bern haben, da die Nachfrage in/von dieser Richtung weitaus am grössten ist. Regelmässige Fahrgasterhebungen der Verkehrsbetriebe STI bestätigen dies.

3.6 Erfolgskontrolle der kritischen Linien Region Thun

3.6.1 Linie 22 Hünibach-Hilterfingen-Oberhofen (Hangbus)

Mit rund 9 Personen pro Kurs erfüllt die Linie 22 die Zielvorgaben gemäss AGV. Die Kostendeckung ist ein strukturelles Problem, da die Fahrdistanz in Km gering ausfällt, aber zahlreiche Höhenmeter überwunden werden. Da die Personen-Km in erster Linie massgebend für die Einnahmenverteilung sind und nicht die Höhenmeter, fallen die Einnahmen gering aus. Dieser Umstand muss stärker berücksichtigt werden.

3.6.2 Linie 24 Oberhofen-Schwanden-Sigriswil

Die Linie 24 erfüllt im Bezug auf den Kostendeckungsgrad die Minimalvorgaben nicht. Mit Fahrplanwechsel vom 13.12.2009 wurde am Rechten Thunerseeufer ein neues Fahrplankonzept eingeführt.

- Neue Linie 25 Thun-Sigriswil im 30-Minutentakt (19 Fahrgäste pro Kurs, Zielvorgaben werden erfüllt)
- Neue Linie 24 Oberhofen-Schwanden-Sigriswil (10 Personen pro Kurs). Muss als Gesamtes mit der Linie 25 betrachtet werden.
- Entlastung der Linie 21 durch neue Linie 25

Aufgrund der guten Auslastung und der erst auf Fahrplan 2010 eingeführten Veränderungen, ist es aus Sicht der RVK 5 verfrüht, erneut Veränderungen am Angebot vorzunehmen.

3.6.3 Linie 45 Oberdiessbach-Wangelen-Heimenschwand

Aufgrund der im letzten Angebotskonzept getätigten Veränderungen erfüllt heute die Linie 44 (Oberdiessbach-Linden-Heimenschwand) alle Minimalvorgaben gemäss AGV. In punkto Nachfrage auch die Zielvorgaben.
Bei der Linie 45 ist die Entwicklung weniger positiv verlaufen. Die Linie erfüllt heute die Zielvorgaben im Bezug auf die Nachfrage. Die Minimalvorgaben Kostendeckungsgrad werden nicht erfüllt. Die im letzten Angebotskonzept vorgeschlagene zusätzliche Haltestelle im Bereich Hubelacker konnte im ersten Anlauf wegen der kritischen Verkehrssituation nicht realisiert werden. Das AöV und die STI haben aus Nachfrageüberlegungen nochmals einen Vorstoss für die Errichtung der Haltestelle Hubelacker unternommen. Das Tiefbauamt des Kantons Bern prüft die Umsetzung des Anliegens. Mit vier Kurspaaren unter der Woche und drei Kurspaaren Samstags, besteht ein auf das Minimum beschränktes Angebot. Die Linie 45 soll aus folgenden Gründen auf jeden Fall beibehalten werden:

- Die Linie 45 dient nicht nur Schüler/innen, sondern auch weiteren Altersgruppen (Rentner, Berufstätige, Gäste). Die Linie 45 dient der Grundversorgung im ländlichen Raum.
- Eine Reduktion der Anzahl Kurspaare macht wenig Sinn, weil sich dadurch die Auslastung noch verschlechtern würde. Die Anzahl Kurspaare entsprechen bereits heute einem Minimalangebot.

Es darf angenommen werden, dass sich die Auslastung der Linie 45 mit der Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Gebiet Hubelacker bei Oberdiessbach verbessern lässt. Die RVK 5 plant das ÖV-Angebot im Ostamt für das nächste Angebotskonzept 2018-2021 detailliert zu prüfen. In diesen Abklärungen ist die Linie 45 mit zu berücksichtigen. Eventuelle Verbesserungen resp. neue Linienführungen könnten bereits vorher mit einem Versuchsbetrieb umgesetzt werden.

3.6.4 Linie 56 Grundbach-Wattenwil-Riggisberg

Die Linie erreicht bei der Nachfrage den Minimalwert gemäss AGV, beim Kostendeckungsgrad verfehlt sie ihn. Aufgrund der tiefen Nachfragezahlen auf der gesamten Linie und der Schliessung der Schule in Wattenwil Grundbach wurde das Angebot der Linie 56 im Frühjahr 2011 überprüft und nach möglichem Optimierungspotential gesucht. Die Überprüfung fand in Zusammenarbeit mit dem AöV, der RK-BM, der RVK 5 und der Postauto AG statt. Das gesamte ÖV-Angebot im Bereich Längenberg wurde untersucht und gegebenenfalls angepasst.

Mit der Schulschliessung in Grundbach besteht ein Transportbedürfnis (gem. Schule durchschnittlich 20 Schüler), welches mit dem bisher eingesetzten „gemeindefinanzierten Kleinbus" nicht mehr abgedeckt werden kann. Die Mitwirkung sowie mehrere Sitzungen mit den betroffenen Gemeinden haben ergeben, dass das Angebot unter der Woche auf die Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet werden soll, um die Schüler auf der Linie transportieren zu können. Dies betrifft einerseits die Schüler aus Grundbach, aber auch die Schüler aus Burgistein, welche die Schule in Riggisberg besuchen. Zudem soll das Angebot für die Gemeinde Burgistein durch diese Massnahmen (die Ausrichtung des Fahrplanes auf die Schulen in Wattenwil) nicht verschlechtert werden. Hierzu werden 3 zusätzliche Schlaufenfahrten Riggisberg-Burgistein Weier-Riggisberg angeboten, um die Qualität des Angebots für Pendler und Schüler aus Burgistein im Fahrplan aufrecht zu erhalten. Die Mitwirkung hat zudem ergeben, dass der leichte Ausbau des Angebots unter der Woche auf Kosten des schlecht genutzten Samstagsangebots ausfallen muss. Da von Seiten des Kantons die Vorgabe der Kostenneutralität besteht und somit ein Ausbau des Gesamtangebots der Linie nicht in Frage kommt.
Die Veränderungen auf der Linie 56 wurden bereits im Dezember 2011 umgesetzt (vgl. Anhang II). Auf Anregung der Gemeinde Burgistein, wird die RVK 5 das ÖV-Angebot im Westamt für das nächste Angebotskonzept 2018-2021 gesamthaft prüfen. Es ist eine Kooperation mit der RK-BM anzustreben. Eventuelle Verbesserungen resp. neue Linienführungen könnten bereits vorher mit einem Versuchsbetrieb umgesetzt werden.

3.7 Erfolgskontrolle von im Dezember 2009 umgestalteten Linien

3.7.1 Linie 1 Thun-Gwatt-Spiez

Die Linie 1 wurde im Dezember 2009 ganzheitlich in die Angebotsstufe 4 erhoben (40 KP+). Mit rund 44 Personen pro Kurs weist der Abschnitt Thun – Spiez einen überdurchschnittlichen Wert auf. Die Linie erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV.

3.7.2 Linie 3 Alte Bernstrasse-Allmendingen

Die Linie 3 verkehrt seit Dezember 2011 im 10'-Takt auf dem Abschnitt Alte Bernstrasse – Allmendingen. Die Linie erschliesst damit das neu eröffnete Fussballstadion Thun und die damit verbundenen Einkaufsmöglichkeiten. Drei Monate nach der Angebotsverbesserung weist der Abschnitt Thun-Allmendingen eine Fahrgaststeigerung von 48% auf. Auf dem Abschnitt Thun-Alte Bernstrasse wird eine Frequenzzunahme von 14% festgestellt.

3.7.3 Linie 21 Thun-Oberhofen-Beatenbucht-Interlaken

Anstelle des ursprünglich geforderten 10'-Takts zwischen Thun und Oberhofen, wurde per Dezember 2009 ein neues Fahrplankonzept eingeführt, welches eine Entlastung der Linie 21 mit Kursen der Linie 25 vorsah (vgl. Kapitel 3.5.2). Damit konnte Sigriswil besser erschlossen werden. Der Abschnitt Oberhofen – Gunten wurde nachträglich in die Angebotsstufe 4 erhoben (2011). Die Linie 21 erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Trotz Entlastungen mit dem neuen Fahrplankonzept 2010, bestehen weiterhin Kapazitätsengpässe auf dem Abschnitt Thun – Oberofen.

3.7.4 Linie 33 Thun-Steffisburg-Teuffenthal

Die Linie 33 wurde im Dezember 2008 von den Verkehrsbetrieben STI übernommen. Im letzten Angebotskonzept 2010-2013 galt die Linie als gefährdet. Bis auf die Zielvorgabe Kostendeckungsgrad, erfüllt die Linie 33 alle Voraussetzungen gemäss AGV. Folgende Massnahmen führten auf der Linie 33 zu einer Verbesserung:

- Mehr Kurse direkt nach und von Thun Bahnhof
- Integration der Schülertransporte zwischen Schwendibach und Buchen
- Abstimmung der Fahrzeiten auf die Bedürfnisse der Steinerschule in Steffisburg
- Anschlussoptimierungen

Seit Dezember 2008 sind die Fahrgastzahlen von 40'000 auf 84'000 angestiegen, was einem Wachstum von rund 110% entspricht. Es ist vorgesehen, dass durch betriebliche Optimierungen, die Linie 33 bis Teuffenthal Schulhaus per Dezember 2012 verlängert werden kann. Dadurch würde der eigentliche Dorfkern von Teuffenthal erschlossen.

3.8 Konzeptanträge 2014 – 2017 Region Thun

Der folgende Abschnitt enthält die konkreten Anträge des Angebotskonzepts 2014 -2017, welche von der Mitgliederversammlung der RVK-OW am 23. Mai 2012 genehmigt wurden. Das Angebotskonzept 2014 – 2017 beruht grundsätzlich auf dem geltenden Konzept 2010 – 2013, deshalb werden hier nur jene Punkte aufgeführt, in denen das bestehende Konzept geändert werden soll.

3.8.1 Bahnlinien

Linie 340 RE Thun – Solothurn

Einführung des Stundentakts bis Betriebsschluss. Heute verkehrt der RE Thun-Solothurn stündlich bis 20.00 Uhr. Diese Massnahme benötigt drei zusätzliche Kurspaare. Dadurch könnte auf dem Teilabschnitt Thun – Heimberg ein durchgehender 30'-Takt angeboten werden. Auf dem am stärksten belasteten Abschnitt reisen 1640 Personen bei 30 RE-Zügen. Das gibt 54.6 Personen pro Zug. Das Ziel bei der Angebotsstufe 3 beträgt 50 Personen. Die Linie erfüllt die Zielvorgaben beim Kostendeckungsgrad wie auch bei der Nachfrage (Offerte 2012).

Umfang der Änderung	Mo – So +4 KP

Linie 340 Regio Thun – Konolfingen – Burgdorf

Ausbau des Angebots mit einem zusätzlichen Regio pro Stunde (3. Produkt). Täglich von 06.00-20.00 Uhr im 60'-Takt (Thun ab jeweils xx.24). Heute verkehrt bereits in den HVZ ein zusätzlicher Regio-Zug. Mit der zusätzlichen Zugsverbindung kann in Konolfingen ein schlanker Anschluss auf den RE Bern – Luzern gewährleistet werden. Die Linie erfüllt die Zielvorgaben beim Kostendeckungsgrad, jedoch nicht in Bezug auf die Nachfrage.

Umfang der Änderung	Mo – So +9 KP

3.8.2 Buslinien Agglomeration Thun

Linie 3 Alte Bernstrasse – Allmendingen: Abschnitt Bahnhof Thun – Allmendingen

Aufnahme des 10'-Takts zwischen Thun Bahnhof – Allmendingen in das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs. Die im Dezember 2011 eingeführte Verdichtung zum 10'-Takt auf der Linie 3 ab dem Bahnhof Richtung Allmendingen wird bisher durch die Stadt Thun finanziert und ist in das Grundangebot für den öffentlichen Verkehr aufzunehmen. Der 10'-Takt auf dem Abschnitt Alte Bernstrasse – Thun Bahnhof wird bereits durch das Grundangebot gedeckt. Wie unter Kapitel 3.6.2 aufgeführt, konnte in den ersten drei Monaten eine Fahrgaststeigerung von rund 48 % auf diesem Abschnitt verzeichnet werden.

Umfang der Änderung	Mo – Sa +36 KP (Thun Bahnhof - Allmendingen)

Linie 3 Alte Bernstrasse – Allmendingen: Versuchsbetrieb Heimberg

Die Verlängerung der Linie 3 bis nach Heimberg wurde bereits im letzten Agglomerationsprogramm sowie im letzten Angebotskonzept gefordert. Eine Umsetzung konnte bisher noch nicht erfolgen, da dass Projekt an der Gemeindeversammlung vom 8. Dezember 2008 abgelehnt wurde. Die Gemeinde Heimberg erarbeitete daraufhin, gemäss Volksauftrag, ein Ortsbuskonzept. Dieses wurde vom Amt für öffentlichen Verkehr als unwirtschaftlich taxiert, woraufhin sich der Gemeinderat von Heimberg für eine überarbeitete Version der Verlängerung entschied.

Am 11. März 2012 wurde die überarbeitete Version des Busversuchsbetriebs Heimberg vom Volk gutgeheissen.

Der dreijährige Versuchsbetrieb, falls vom Kanton bewilligt, startet im Dezember 2013. Von der Alten Bernstrasse (heutiger Wendepunkt der Buslinie 3) wird jeder dritte Kurs im 30'-Takt via Heimberg Lädeli, Alpenstrasse, Heimberg Bahnhof in die Dornhalde geführt und wieder zurück. Die Regionale Verkehrskonferenz wird auf Antrag der Gemeinde Heimberg ein entsprechendes Gesuch beim AöV einreichen.

Umfang der Änderung	Angebotsstufe 3 Mo – So +36 KP (Alte Bernstrasse – Dornhalde – Alte Bernstrasse)

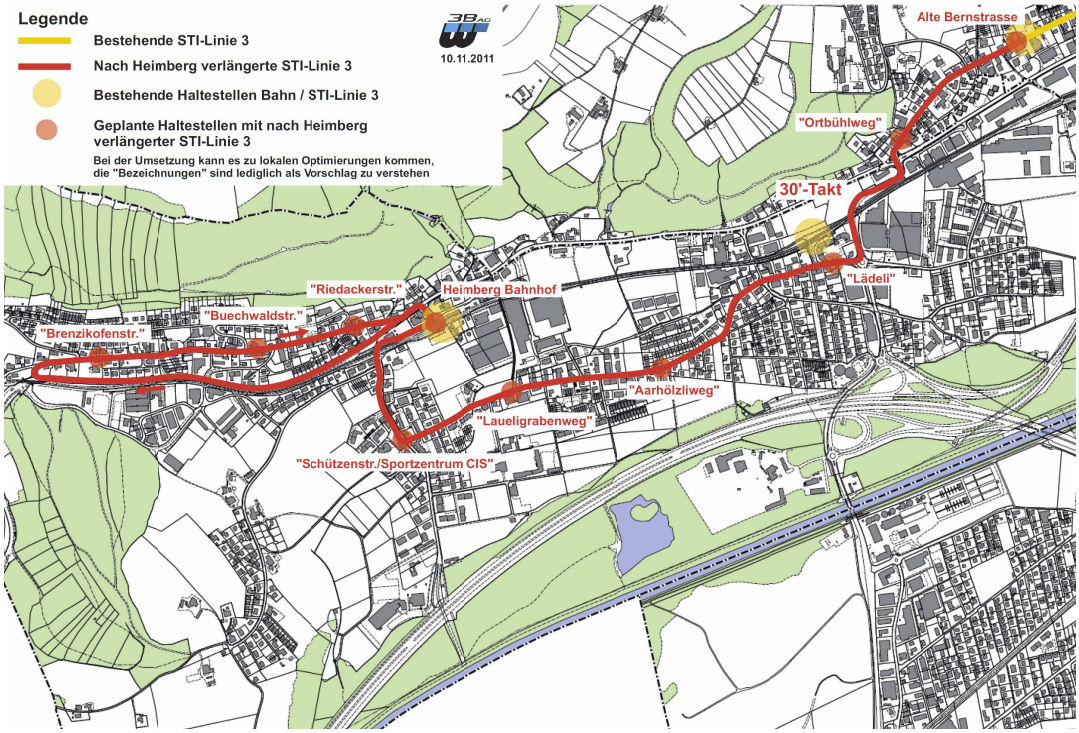


Abbildung 2: Geplante Linienführung der verlängerten Linie 3 (3B-AG 2011)

Linie 4 Thun Bahnhof – Lerchenfeld

Verdichtung zum 10'-Takt auf der Stadtlinie 4. Bis auf die Linien 4 und 6 verfügen alle Stadtlinien über einen 10'-Takt. Die Linie 4 erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Die Frequenzzahlen nehmen stetig zu. So konnte in den Jahren 2007 – 2010 eine Zunahme der Passagierzahlen von +21,3% (151'202 Pers.) verzeichnet werden. Die RVK 5 fordert den integralen 10'-Takt für alle städtischen Linien. Damit wird das ÖV-Angebot in der Stadt Thun vereinheitlicht und für den Fahrgast vereinfacht.

Umfang der Änderung	Mo – Sa +28 KP

Linie 6 Thun Bahnhof – Westquartier

Verdichtung zum 10'-Takt auf der Stadtlinie 6. Bis auf die Linien 4 und 6 verfügen alle Stadtlinien über einen 10'-Takt. Die Linie 6 erfüllt die Minimalvorgaben gemäss AGV, jedoch werden die Zielvorgaben knapp verpasst. Die Frequenzzahlen nehmen stetig zu. So konnte in den Jahren 2007 – 2010 eine Zunahme der Passagierzahlen von +10,2% (59'243 Pers.) verzeichnet werden. Die RVK 5 fordert den integralen 10'-Takt für alle städtischen Linien. Damit wird das ÖV-Angebot in der Stadt Thun vereinheitlicht und für den Fahrgast vereinfacht.

Umfang der Änderung	Mo – Sa +28 KP

Linie 21 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken

10'-Takt auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen. Bereits im letzten Angebotskonzept wurde der 10'-Takt auf der Linie 21 von der RVK-OW gefordert. Dieser wurde im kantonalen Angebotsbeschluss bewilligt, jedoch mit der Bedingung versehen, dass auch Sigriswil besser bedient wird. Diesem Umstand wurde mit einem überarbeiteten Konzept Rechnung getragen (vgl. Kapitel 3.5.2). Das neue Buskonzept sah jedoch keinen 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun-Oberhofen vor. Das seit Dezember 2009 bestehende Buskonzept ist sehr erfolgreich, jedoch sind die Kapazitätsengpässe auf dem Abschnitt Thun-Oberhofen nach wie vor ungelöst.
Die RVK 5 erneuert Ihr Begehren aus dem Angebotskonzept 2010 - 2013. Diese Forderung stimmt überein mit dem RGSK-Massnahmenblatt ÖV 4.1 (vgl. Kapitel 8.2) und dem Agglomerationsprogramm Thun 2. Generation, Massnahmenblatt ÖV 4.1 (vgl. Kapitel 8.3). Es gilt den Modal Split auf der rechten Thunerseeseite zu verbessern. Heute beträgt der MIV-Anteil 80%, ÖV und LV verfügen über 20% (vgl Kapitel 8.4).

Umfang der Änderung	Mo – Sa +28 KP

Verbessertes Abendangebot auf den Thuner Stadtlinien

Die Abendkurse aller Thuner Stadtlinien erfahren eine starke Nachfrage. Zwischen 20.00 – 21.00 Uhr verkehren nur die Linien 1, 2 und 5 im 15'-Takt. Die Linien 3, 4, 6 und 21 werden bereits ab 20.00 Uhr im 30'-Takt geführt. Die RVK 5 erachtet das bestehende Angebot als unzureichend. In den Städten Biel und Bern verkehren praktisch alle Stadtlinien bis Mitternacht im 15'-Takt. Folgende Ausbauten werden daher gefordert:

- 15-Minutentakt 20.00 – 21.30 Uhr
  - Wochentage: Montag – Sonntag
  - Linien 1, 2, 3 (bis Allmendingen), 4, 5, 6, 21 (bis Oberhofen)
- 15-Minutentakt 21.30 – 00.00 / 30-Minutentakt 00.00 – 00.30
  - Wochentage: Donnerstag – Samstag
  - Linien 1, 2, 5, 21 (Anmerkungen: Zielvorgaben Kanton werden erreicht oder annähernd erreicht)

Die geforderten Verbesserungen stützen sich auf die Fahrgasterhebungen der Verkehrsbetriebe STI. Die Abendkurse der Thuner Stadtlinien (mit Linie 21) übertreffen die Minimalvorgaben gemäss AGV. Gegenüber dem Wochenschnitt (Mo-So) ist von Donnerstag bis und mit Samstag eine Frequenzsteigerung von 18% über alle Linien zu verzeichnen. Die Linien 1, 2, 5 und 21 erreichen die Zielvorgaben vollständig oder annähernd.

Umfang der Änderung			
Linie	**Zusätzliche Kurse**		
	20.00 – 21.30 (Mo-So)	**21.30 – 00.30 (Do-So)**	**Total**
Linie 1 Thun – Steffisburg Flühli	+1	+6	**+7**
Linie 1 Thun – Gwattzentrum (-Spiez)	+1	+6	**+7**
Linie 2 Thun – Schorenfriedhof	+1	+6	**+7**
Linie 3 Thun – Alte Bernstrasse	+3	0	**+3**
Linie 3 Thun – Allmendingen	+3	0	**+3**
Linie 4 Thun – Lerchenfeld	+3	0	**+3**
Linie 5 Thun – Schorenfriedhof	+1	+6	**+7**
Linie 6 Thun – Westquartier	+3	0	**+3**
Linie 21 Thun – Oberhofen (-Sigriswil/Merligen)	+2	+6	**+8**

Tabelle 2: Zusammenfassung der zusätzlich benötigten Abendkurse

Linie 53 Seftigen – Wattenwil – Blumenstein

Ein zusätzliches Kurspaar Blumenstein ab 20.21 Uhr. Heute verkehrt der letzte Kurs Blumenstein ab 19.21 Uhr. Diverse Sporttrainings enden jedoch erst um 20.00 Uhr. Der Zusatzkurs um 20.21 Uhr ermöglicht die selbstständige Rückkehr der Jugendlichen. Eine Verknüpfung mit dem Abendrundkurs der Linie 50/51 wurde geprüft, ist aber aus zeitlichen Gründen nicht realisierbar.

Umfang der Änderung	Mo – Fr +1 KP

3.8.3 Buslinien Thuner Westamt

Linie 50 Thun-Uebeschi-Blumenstein/ Thun-Wattenwil-Blumenstein (Linie 51)

Jeweils morgens und abends Verdichtung zum 15'-Takt. Die Linie 50/51 verkehrt auf dem Abschnitt Thun – Thierachern heute im 30'-Takt, alternierend durch die Linie 50 (Uebeschi) und 51 (Wattenwil). Vorgesehen ist eine Verdichtung von 06.30 – 7.30 Uhr sowie zwischen 17.30 und 18.30 Uhr mit insgesamt drei zusätzlichen Kurspaaren. Alle Zielvorgaben gemäss AGV sind erfüllt.
Die Frequenzen auf der Linie 50 nahmen im Zeitraum 2007 – 2010 um 1,4% ab, jedoch stieg die Anzahl der Fahrgäste im selben Zeitraum auf der Linie 51 (Wattenwil) um 89,7% an. Dieser enorme Anstieg ist unter anderem auf die Einführung des Stundentakts auf der Linie 51 (FP 2008) zurück zu führen.

Umfang der Änderung	Mo – Fr +4 KP

Linie 55 Thun – Reutigen – Wimmis

Aufnahme von 2 KP Leerfahrten ins Grundangebot. Per Fahrplanwechsel Dezember 2012 wird der Zusammenarbeitsvertrag zwischen der STI AG und der PAG für die Linie 55 aufgelöst. Dadurch wird die STI künftig alle Kurse der Linie 55 bedienen. Aufgrund der Fahrzeugumläufe entstehen dabei jedoch insgesamt vier Leerfahrten, welche mit folgendem Zusatzangebot verhindert werden könnten:

- 06:02 Uhr Thun - Wimmis
- 08:30 Uhr Wimmis - Thun
- 16:02 Uhr Thun - Wimmis
- 20:00 Uhr Wimmis – Thun

Die Linie 55 erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Die jeweiligen Kurse davor und danach erfüllen die Zielvorgabe im Bezug auf die Nachfrage. Durch die insgesamt zwei zusätzlichen Kurspaare muss die Angebotsstufe der Linie nicht erhöht werden. Die RVK erachtet das Zusatzangebot als sinnvoll.

Umfang der Änderung	Mo – So +2 KP

3.8.4 Buslinien Thuner Ostamt

Linie 21 Thun-Oberhofen-Beatenbucht-Interlaken

Zusätzliche Kurse morgens und abends zwischen Beatenbucht – Interlaken. Für Arbeitnehmer/innen und Schüler/innen aus der Gemeinde Sigriswil nach Interlaken sind die heutigen Busverbindungen unbefriedigend. Am Morgen verkehren zwischen 06.00 – 8.00 Uhr zwei Kurse bis Interlaken: Thun ab 06.03 Uhr, Interlaken Ost an 06.54 Uhr und Thun ab 07.02 Uhr, Interlaken Ost an 07.58 Uhr. Idealerweise wird der Kurs Thun ab 06.32 Uhr bis nach Interlaken Ost geführt. Damit würde das Angebot für Schüler/innen und Arbeitnehmer/innen mit Arbeitsbeginn 08.00 Uhr wesentlich verbessert.

Die Kurse Interlaken Ost ab 16.38 und 17.38 Uhr verkehren jeweils nur von Mai bis Ende Oktober. Mit einer ganzjährigen Führung der beiden Kurse wird eine Verbesserung für Erwerbstätige und Schüler/innen bewirkt.
Die Linie 21 erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Mo – Fr +3 KP

Linie 42 Thun-Fahrni-Schwarzenegg-Heimenschwand

Kurs Heimenschwand (ab 08.02) – Kreuzweg (an 08.09) zwei bis fünf Minuten früher abfahren. Wurde durch den TU geprüft und ist möglich.
Kurs Heimenschwand Kuhstelle (ab 07.12) – Süderen – Unterlangenegg Kreuzweg (ab 07.34) – Thun (an 7.57) soll fünf bis sieben Minuten früher abfahren und ab Heimenschwand Post geführt werden. Wurde durch den TU geprüft und ist möglich. Der Kurs wird dadurch geringfügig verlängert.
Neuer Kurs Thun – Unterlangenegg Kreuzweg (ab 15.35) – Süderen – Heimenschwand Post (an 16.00 Uhr). Mit diesem Kurs wird eine vorhandene Taktlücke zwischen 14.00 und 16.00 Uhr geschlossen. Die Angebotsstufe muss dafür nicht erhöht werden.
Die Linie 42 erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Im Vergleich der Fahrgastzahlen der Jahre 2007 und 2010 hat die Linie um 23,5% zugelegt. Im Jahr 2011 haben die Linien 41/42/43 zusammen 7 % mehr Fahrgäste transportiert.

Umfang der Änderung	+1 KP

Linie 43 Thun–Unter Emberg–Kreuzweg–Heimenschwand

Neuer Kurs Thun - Unterlangenegg Kreuzweg (ab 15.49) - Heimenschwand (an 15.56). Die Linie 43 verkehrt heute mit 15 Kurspaaren. Ein zusätzlicher Kurs kann folglich nur zusammen mit einer Erhöhung der Angebotsstufe geschehen. Mit dem Fahrplanwechsel 2005 wurde die Linie 43 auf zwei Linien aufgeteilt. Die Linie 42 verkehrt via Süderen, die Linie 43 via Unter Emberg nach Heimenschwand. Im Vergleich der Frequenzzahlen der Jahre 2007 und 2010 haben die Linien 41/42/43 um 17,4% zugelegt und transportieren zusammen 335'290 Personen (Stand 2010). Die Linie 43 hat in diesem Zeitraum 4,3% mehr Fahrgäste transportiert. Die Linien 41/42/43 konnten mit einem attraktiven Abendangebot im Jahr 2011 um 7% zulegen. Alle drei Linien erfüllen die Zielvorgaben gemäss AGV.
Eine Erhöhung der Angebotsstufe zur Schliessung gewisser Taktlücken ist in anbetracht der Fahrgastzahlen gerechtfertigt.

Umfang der Änderung	Mo – Fr +1 KP, Neu Angebotsstufe 2

Linie 44 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand

Zusätzlicher Kurs Oberdiessbach ab 15.18 Uhr. Die Linie 44 galt im letzten Angebotskonzept 2010 – 2013 als kritische Linie. Gemäss den Zahlen 2010 wird die Zielvorgabe im Bezug auf die Nachfrage, jedoch nicht der Kostendeckungsgrad erfüllt. Durch den Zusatzkurs würde die Gemeinde Oberdiessbach auf den gemeindeeigenen Schülertransport verzichten. Gemäss den Angaben der Gemeinde Oberdiessbach würde der Bus von zusätzlichen 9 bis 21 Schülerinnen und Schülern frequentiert. Die RVK 5 ist davon überzeugt, dass durch das zusätzliche Kurspaar der Kostendeckungsgrad insgesamt nicht sinken sollte.

Umfang der Änderung	Mo –Fr +1 KP

4 Region Spiez

4.1 Heutiges Angebot

Mit der Realisierung der ersten Etappe der Bahn 2000 im Dezember 2004 und der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels (LBT) haben sich die Fahrlagen im Knoten Spiez grundsätzlich verändert. Es können seither nicht mehr gute Anschlüsse in alle Richtungen hergestellt werden. Der LBT hat in dieser Hinsicht gewisse Verbesserungen gebracht, jedoch bestehen aber weiterhin vom Simmen- ins Kandertal (Bergstrecke) und umgekehrt lange Übergangszeiten. An dieser Situation wird sich auch in der Laufzeit des Angebotskonzepts 2014 – 2017 grundsätzlich nichts ändern. Die Anschlüsse sollen weiterhin konsequent von/nach Thun-Bern ausgerichtet werden, da von/in diese Richtung die grösste Nachfrage besteht.

4.1.1 Regionalverkehr Bahn

Linie 310 (Bern – Thun) – Spiez – Interlaken Ost (ohne IC)

Die Linie verkehrt im Stundentakt mit Ankunft in Spiez xx.50/xx.45 und mit Abfahrt zu den Minuten xx.05/xx.09. Die Station Faulensee wird nur mit den Kursen Spiez an xx.45 und Spiez ab xx.09 bedient. Die Linie verkehrt heute mit 17,5 KP (Angebotsstufe 2).

Linie 320 Spiez – Zweisimmen (Regio)

Seit dem Fahrplanwechsel 2011 wird die Linie 320 (Regio) im Stundentakt ab/bis Bern geführt. Zwischen Bern und Spiez verkehrt die Linie als RE mit Halten in Thun und Münsingen. Ankunft in Spiez xx.41/xx.47 und Abfahrt um xx.12/xx.18. Die Regio-Züge verkehren mit 18 KP (Angebotsstufe 2).

Linie 320 Spiez – Zweisimmen (RE)

Zur Verdichtung verkehren zweistündlich RE-Züge (RE und RE GOLDENPASS PANORAMIC) zwischen Spiez und Zweisimmen (06.00 – 20.00 Uhr) mit Abfahrt Spiez xx.36 und Ankunft xx.18. Als RE verkehren 8 KP (Angebotsstufe 1).

Line 330 Spiez – Lötschberg – Brig (RE-Lötschberger)

Die RE-Lötschberger verkehren stündlich zwischen Spiez und Brig. Abfahrt Spiez xx.12 und Ankunft xx.44. Saisonal verkehren auf der Linie 330 zusätzliche RE-Züge zur Verdichtung. Insgesamt verkehren 17 KP RE-Lötschberger (Angebotsstufe 2).

Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio)

Zur Verdichtung der RE-Lötschberger verkehren in den HVZ zusätzlich 6 KP Regio-Züge zwischen Spiez – Frutigen mit Ankunft Spiez xx.16 und Abfahrt xx.42 (Angebotsstufe 1).

4.1.2 Buslinien

Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi

60'-Takt Spiez – Krattigen – Aeschi, teilweise Stichfahrt nach Krattigen Oertlimatt (Altersheim) (Angebotsstufe 2).

Linie 62 Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Aeschi – Aeschiried

30'-Takt Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Aeschi – Aeschiried (Angebotsstufe 2).

Linie 63 Spiez – Spiezwiler – Hondrich

60'-Takt ab Spiez. Diverse Fahrplanlagen, Lastrichtungsorientierte Anschlüsse nach/ab Spiez. Die Linie 63 wird zum Teil mit der Linie 65 durchgebunden (Angebotsstufe 1).

Linie 65 Spiez – Faulensee – Güetital

60'-Takt Spiez – Faulensee – Güetital mit Stichfahrt zum Seepark (Angebotsstufe 1).

Linie 66 Spiez – Emdthal – Aeschi

Angebot nur während HVZ mit Ausrichtung auf Schülerbedürfnisse nach Aeschi (Angebotsstufe 1).

4.2 Erfolgskontrolle kritischer Linien

4.2.1 Linie 66 Spiez – Emdthal – Aeschi

Gemäss den Vorgaben des Amts für öffentlichen Verkehr erfüllt die Linie 66 die Mindestanforderungen beim Kostendeckungsgrad nicht. Die Zielvorgabe beim Kriterium Nachfrage wird erfüllt. Die Linie 66 wurde im letzten Angebotskonzept 2010 – 2013 aufgenommen und ersetzte den bestehenden Bürgerbus. Die RVK 5 hat zusammen mit der Betreibergesellschaft, der Postauto AG, die Situation analysiert:

- Die Linie nimmt am Morgen und am Abend eine wichtige Entlastungsfunktion für Pendler von/nach Spiezwiler wahr. Ohne die Linie 66 wären die Kapazitätsprobleme in Spiezwiler grösser. Bereits heute werden in den HVZ ab Spiezwiler Verstärkerfahrzeuge eingesetzt.
- Im Gebiet Emdthal nimmt die Linie 66 eine grundlegende Erschliessungsfunktion wahr.
- Wichtige Verbindung für Schüler nach Aeschi.

Die RVK 5 hat mögliche Verbesserungen der Linie 66 im neu überarbeiteten Ortsbuskonzept Spiez geprüft (vgl. 4.6.1). Die Beibehaltung der Linie 66 ist für das neue Ortsbuskonzept Spiez zentral.

4.3 Erfolgskontrolle von im Dezember 2009 umgestalteten Linien

➔ vgl. Kapitel 4.2.1

4.4 Konzeptanträge 2014 – 2017 Region Spiez

4.4.1 Ortsbuskonzept Spiez (Neuüberarbeitung 2012)

Ausgangslage

Das bestehende Ortsbuskonzept Spiez wurde im Jahr 2002 erstellt. Es umfasst heute fünf ganzjährliche Linien und eine Seeverbindung während der Sommersaison. Bereits seit einiger Zeit sind Bestrebungen im Gange den Regionalverkehr zwischen Spiez – Interlaken von der Schiene auf die Strasse zu verlagern. Die Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb ist ein bereits seit langer Zeit geäussertes Anliegen der Gemeinde Spiez. Im Herbst 2011 zeichnete sich eine mögliche Lösung für die kritische Ausfahrt in Därligen ab. Die RVK hat daher entschieden im Rahmen des Regionalen Angebotskonzepts 2014-17 das Ortsbuskonzept aufwärtskompatibel zu überarbeiten. Ein weiterer Faktor für eine nötige Überprüfung stellten die seit einiger Zeit bestehenden Kapazitätsengpässe im Bereich Spiezwiler dar. Aktuell werden in den HVZ Verstärkerfahrzeuge ab/nach Spiezwiler geführt.

Problemstellung

Spiez und die unmittelbare Umgebung werden hauptsächlich durch den Ortsbus erschlossen. Die insgesamt 5 Linien verkehren grundsätzlich stündlich, die Linie zur Schifflände nur während der Sommersaison.
Im Lauf der vergangenen Jahre sind nun 4 Problemkreise in den Vordergrund getreten:

Erschliessung Bürgquartier/Rüti: Erschliessungslücke zwischen Seepark und Schifflände
Sicherheit: Die Linie 62 weist einen, die Linie 65 zwei Endhaltepunkte ohne Wendeschlaufen auf: Die Busse müssen jeweils Rückwärtsmanöver ausführen.
Kapazitäten: Die Kurse am Morgen von Spiezwiler nach Spiez sowie am Abend von Spiez nach Krattigen sind sehr stark überfüllt; z.T. werden Beiwagen geführt. Für beide Ortsteile ist das Angebot teilweise unbefriedigend.
Touristische Linie: Die Schiffstation liegt an sich (in Luftlinie) sehr nahe zum Bahnhof. Die Höhendifferenz zum Bahnhof erweist sich für viele Schiffsfahrgäste als sehr unattraktiv. Auf der anderen Seite verursacht die sehr kurze Linie 64 hohe Produktionskosten, die derzeit von der Gemeinde und von verschiedenen Partnern übernommen werden.

Linie	Alternativroute	Anzahl Kurspaare
61 Spiez - Krattigen - Aeschi	Stichfahrt Oertlimatt	15 / 21
62 Spiez - Spiezwiler - Hondrich - Aeschi - Aeschiried	direkt via Fluh	19 / 17
63 Spiez - Spiezwiler - Hondrich (Schlaufe)		14
64 Spiez - Schiffstation (Sommersaison)		8 / 8
65 Spiez - Faulensee - Güetital	Stichfahrt Seepark	15 / 15
66 Spiez - Emdthal - Aeschi	Stichfahrt Bad Heustrich	7/7

Abbildung 3: Übersicht Fahrplanangebot ohne STI-Linie 1 (Ortsbuskonzept Spiez 2012)

Merkmale Konzept 2013

Linie 61 und 62 nach Aeschi / Aeschiried

- Linie 61 bleibt unverändert
- Linie 62 neu nur noch auf einer Route: konsequent über die östliche Route (Fluh) – schnellere Fahrtzeit
- Neu Ausnützung der (verlängerten) Standzeit der Linie 62 in Spiez, für den Betrieb der Linie 63 beziehungsweise der Linie 65 und 66, mindestens in den Nebenverkehrszeiten

Linie 63 mit Schlaufe Hondrich - Spiezwiler

- Linie 63 als lastrichtungsorientierte Schlaufe
  - Vormittags Hondrich – Spiezwiler (Uhrzeigersinn)
  - Nachmittags Spiezwiler – Hondrich
- Schlaufe in der Standzeit der Linie 62 in Spiez möglich
- Betriebszeit neu nur in den Nebenverkehrszeiten (ca. 8.00 – 16.00 Uhr)
- Zeitlage (Abfahrt/Ankunft Spiez) während der Betriebszeit unverändert

Linie 65 Seepark – Faulensee

- Linie 65 als lastrichtungsorientierte Stichfahrt zum Seepark
- Zeitliche Lage um ca. 30 Min. verschoben, zugunsten:
  - Optimaler Anschüsse auf den Fernverkehr
  - Einer wirtschaftlichen Durchbindung mit der Linie 66 Spiezwiler (- Mülenen)

Linie 66 Spiezwiler – Mülenen (- Aeschi)

- Linie 66 neu mit 3 Ästen / Zeitlagen
  - Neu ganztägige „kurze" Linie Spiez – Spiezwiler (bis/ab Mülenen in den HVZ), ausgerichtet auf optimale Anschlüsse in Spiez
  - Kurse Spiez – Mülenen – Aeschi, ausgerichtet auf die Schulzeiten in Aeschi, nur in der jeweiligen Lastrichtung
  - Kurse Spiez – Hondrich – Aeschi in den HVZ nur in der jeweiligen Lastrichtung; als Verdichtung der Linie 62 für Hondrich und des Stundentakst der Linie 66 für Spiezwiler

Es handelt sich rein um eine Optimierung des heutigen Zustandes. Das Konzept wurde explizit so ausgelegt, dass auch eine Einführung während dem bestehenden Angebotskonzept möglich wäre. Forderungen nach Zusatzkursen werden separat aufgeführt. Die Linie 64 Spiez – Schiffstation wird nicht durch das Grundangebot abgedeckt. Diese Linie wird durch die Gemeinde und weitere Träger finanziert.
Um das überarbeitete Ortsbussystem einführen zu können, muss ein neuer Wendeplatz im Bereich Spiezwiler erstellt werden. Gemäss der Bauverwaltung der Gemeinde Spiez sollte dies möglich sein. Der überarbeitete Linienbetrieb ist kompatibel mit einer allfälligen Umstellung des Regionalverkehrs Spiez - Interlaken von der Bahn auf die Schiene.
Das neue Ortsbuskonzept ist spätestens auf den Fahrplan 2014 einzuführen.

Umfang der Änderung	Ev. höhere Anzahl KM durch veränderte Linienführungen.

4.4.2 Linie 1 Steffisburg – Thun – Spiez: Abschnitt Gwattzentrum – Spiez

Verdichtung der Linie 1 zum 15'-Takt auf dem Abschnitt Gwattzentrum – Spiez. Die Linie 1 zwischen dem Gwattzentrum und Spiez Bahnhof wird rege genutzt. 2011 fuhren auf dem Abschnitt 1'321'156 Fahrgäste oder ca. 45 Pers./Kurs. Rund 5,08 % mehr Fahrgäste (+63'826 Pers.) als im Jahr davor. Die Kurse verkehren aktuell im 30'-Takt bis Spiez. Zu den HVZ morgens und abends sind Kapazitätsengpässe zu verzeichnen. Die Kurse verkehren teilweise mit bis zu 84 Personen (Zahlen 2010). Auch zu anderen Tageszeiten sind die Kurse sehr gut besetzt. Die Linie 1 verkehrt heute mit 40 KP und erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV.

Die Gemeinde Spiez arbeitet an der Revision seiner Ortsplanung. Vorgesehen sind unter anderem Einzonungen an der Simmentalstrasse (Nr. 11) und im Bereich Spiezmoos (Nr. 9 siehe Abbildung 4). Um die entsprechenden Gebiete einzonen zu können, ist eine Verbesserung der ÖV-Güteklasse erforderlich. Durch den 15'-Takt der Linie 1 wird die erforderliche ÖV-Güteklasse C erreicht.

Umfang der Änderung	Mo – So +40 KP

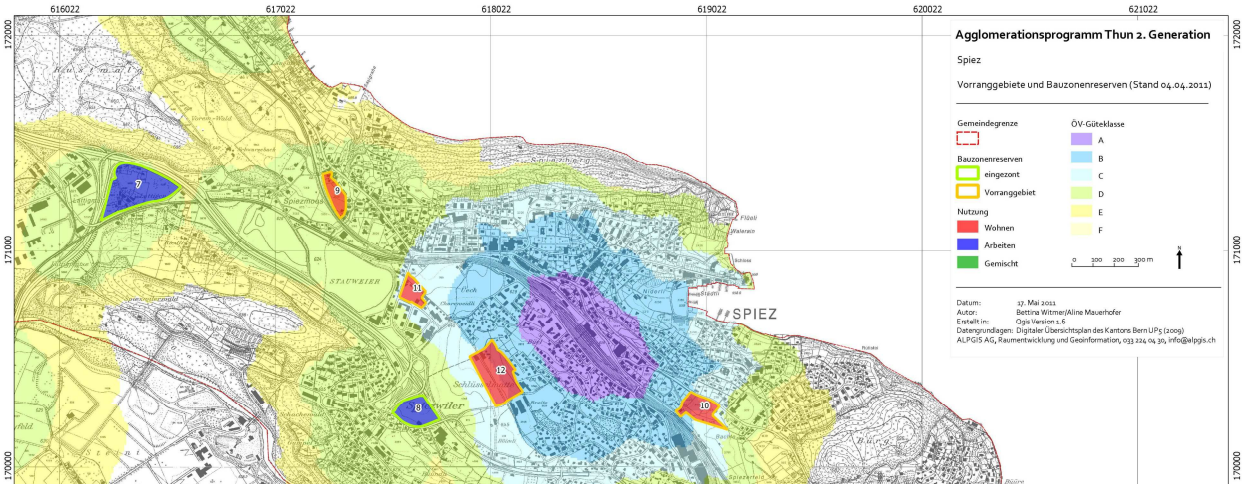


Abbildung 4: Bauzonenreserven Gemeinde Spiez (Agglomerationsprogramm 2. Generation: S.30)

4.4.3 Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi

Verdichtung zum 30'-Takt in der HVZ abends zwischen 17.00 – 19.00 Uhr. Die Linie 61 wird bereits am Morgen zwischen 05.00 – 07.30 Uhr zum 30'-Takt verdichtet. Die abendliche Verdichtung ist bereits ein seit längerer Zeit hängiges Anliegen der Gemeinde Krattigen. Die Linie erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV. Die Kurse sind mit durchschnittlich 18 Personen gut ausgelastet. Pendler generieren in der Regel doppelte Fahrten. Fahren sie morgens mit dem Bus zur Arbeit, benötigen sie abends auch gute Verbindungen in die Gegenrichtung.

Umfang der Änderung	Mo – Fr +2 KP

4.4.4 Regionalverkehr Spiez–Interlaken – Versuchsbetrieb

Die Umstellung des Regionalverkehrs zwischen Spiez und Interlaken wird bereits seit einiger Zeit in der RVK 5 und der RK OO diskutiert. Hauptmerkmal ist dabei die Erschliessung der eigentlichen Dorfkerne von Faulensee und Därligen. Der Auftrag für eine Umstellungsstudie wurde diskutiert, jedoch noch nicht ausgelöst. Eine Umstellung des Bahnbetriebs auf Busse würde mit aller Wahrscheinlichkeit mit einem Versuchsbetrieb getestet. Gemäss der neuen Regelung des AöV für Versuchsbetriebe (vgl. Kapitel 8.5), sind diese im Angebotskonzept vorzumerken. Aus einer möglichen Umstellungsstudie des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken kann ein Bus-Versuchsbetrieb beantragt werden.

Umfang der Änderung	Kostenbeteiligung am Versuchsbetrieb

5 Region Kandertal

5.1 Heutiges Angebot

5.1.1 Regionalverkehr Bahn

Linie 320 Bern Spiez – Lötschberg – Brig

Seit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels im Dezember 2007 halten im Kandertal keine IC-Züge mehr regelmässig. Lediglich morgens und abends hält in Frutigen jeweils ein IC-Zug: Frutigen ab 06.13 und Bern ab 22.34 Uhr.

Als Ersatz verkehrt stündlich der RE Lötschberger von Spiez-Brig. Seit Dezember 2011 verkehren die Züge direkt ab/nach Bern zusammen mit dem Regio aus dem Simmental. Der RE bedient Mülenen, Reichenbach, Frutigen, Kandersteg sowie die Haltestellen auf der Lötschberg-Südrampe.

Zwischen Spiez und Frutigen verkehren zu den HVZ Verdichtungszüge, welche in Spiez schlanke Anschlüsse von/nach Bern bieten.

5.1.2 Studie IC-Halt Frutigen

Mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels (LBT) im Jahr 2007 hat sich das ÖV-Angebot im Kandertal verschlechtert. Insbesondere Frutigen und Kandersteg profitieren nicht mehr von einer direkten Anbindung an das nationale Bahnnetz. Aufgrund der diversen Anliegen aus der Region Kandertal, gab die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West eine entsprechende Studie zur Klärung des Nachfragepotentials in Auftrag. Die technische Machbarkeit des IC-Halts Frutigen wurde bewusst nicht mitberücksichtigt. Die Studie zeigt, dass durch die Einführung des „Lötschberger" die negativen Auswirkungen der Angebotsverschlechterung gemindert werden konnten. Die Wiedereinführung eines IC-Halts in Frutigen würde eine signifikante Verbesserung des ÖV-Anschlusses für die Region Frutigen/Adelboden bedeuten, ohne dass kurzfristig die Anbindung weiterer Orte im Kandertal wie Reichenbach oder Kandersteg beeinträchtigt wären. In Verbindung mit dem Stundentakt des RE-Lötschberger könnte die Nachfrage um ca. 15 % erhöht werden. Neben der Erhöhung der Nachfrage hätte die Einführung eines IC-Halts aber auch weitere Folgen für das ÖV-Angebot im Kandertal:

- Steigender Abgeltungsbedarf für den Lötschberger, da eine Mehrzahl der Fahrgäste aus der Region Frutigen/Adelboden auf den IC umsteigt und somit die Auslastung dieses Angebotes sinkt.

- Mittelfristig besteht die Gefahr, dass der Lötschberger nicht mehr die Zielanforderungen des Kantons für eine Einstufung auf Angebotsstufe 2 erfüllt. Dies wäre in Kombination mit dem IC-Halt für die Region Frutigen/Adelboden unproblematisch. Allerdings würde eine Abstufung das öV-Angebot für Kandersteg und Reichenbach erheblich verschlechtern.

Ohne die Einführung des IC-Halts und mit den ab Dezember 2011 eingeführten Verbesserungen beim Lötschberger kann das gesamte Kandertal von einem verbesserten ÖV-Angebot profitieren. Das angebotsinduzierte Nachfragewachstum in der Region Frutigen/Adelboden fällt ohne IC-Halt geringer aus und beträgt in diesem Fall etwa 5 % bis 7 %. Allerdings besitzt diese Variante einige Vorteile:

- Mittelfristig könnte der Lötschberger auf der Angebotsstufe 3 eingestuft werden. Mit dem damit verbundenen Halbstundentakt könnte auch die Region Frutigen/Adelboden in einem vergleichbaren Umfang von einem verbesserten öV-Angebot profitieren, wie dies in einer Situation mit IC-Halt der Fall wäre.

- Eine ergänzende Potentialabschätzung zeigt, dass im gesamten Kandertal die öV-Nutzung auch ohne einen Ausbau des Angebotes erhöht werden kann. Hierzu müssen alle Akteure (Gemeinden, Hoteliers, Tourismusanbieter etc.) gemeinsame Entwicklungsanstrengungen unternehmen, um weitere Potentiale für den ÖV zu erschliessen. Insbesondere wenn der IC-Halt kurzfristig nicht realisiert werden kann, erhöht dies die Chance, dass das Kandertal mittelfristig eine noch bessere ÖV-Anbindung erhält.

Die Auswirkungen auf das Simmental, bei einer Wiedereinführung des IC-Halts Frutigen, bleiben schwer abzuschätzen.

5.1.3 Regionalverkehr Bus

Linie 31.210 Spiez-Reichenbach-Frutigen

14 Kurspaare mit Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez-Bern sowie Kiental.

Linie 31.220 Reichenbach-Kiental

8 Kurspaare mit Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez (Zug) sowie (Bus).

Linie 31.230 Adelboden-Frutigen-Kandersteg

19.5 Kurspaare plus drei Eilkurse am Abend zwischen Adelboden und Frutigen mit Anschluss in Frutigen von/nach Spiez-Bern sowie Kandersteg-Brig.

Linie 31.232 Adelboden Ausserschwand – Post – Boden – Unter dem Birg

10 Kurspaare

Linie 31.241 Kandersteg – Talstation Sunnbüel

10 Kurspaare

5.2 Erfolgskontrolle der kritischen Linien

5.2.1 Linie 31.210 Spiez – Reichenbach – Frutigen

Die Linie 210 erfüllt die Minimalvorgaben sowohl beim Kostendeckungsgrad als auch bei der Nachfrage nicht. Montag – Freitag verkehren täglich 14 KP, zu den HVZ stündlich. Beim Kostendeckungsgrad erreicht die Linie 15% und liegt damit unter den Minimalvorgaben von 20 % gemäss AGV. Die durchschnittliche Auslastung liegt bei 3 Personen pro Kurs womit die Minimalvorgaben von 4 Pers./Kurs knapp verfehlt werden.
Im Einzugsgebiet der Bushaltestellen zwischen Reichenbach und Frutigen erschliesst die Linie 210 ca. 635 Einwohner und Arbeitsplätze (Quelle: Geoportal Kt. Bern).
Durch die konsequente Ausrichtung der Busverbindungen auf die Zugsverbindungen in Reichenbach, könnte die Linie attraktiver gestaltet werden. Die RVK ist in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Reichenbach und der Postauto AG um eine Verbesserung bemüht.
Die RVK 5 ist der Ansicht, dass durch eine verbesserte Ausrichtung auf die Bahnverbindungen in Reichenbach, die Frequenzen und der Kostendeckungsgrad steigen werden.

5.3 Konzeptanträge 2014 – 2017 Kandertal

5.3.1 Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio)

Stundentakt der Regio-Züge Spiez-Frutigen zwischen 06.00 – 20.00 Uhr. Heute verkehren zu den stündlichen RE-Lötschberger zusätzlich in den HVZ 5 KP Regio-Züge als Verdichtung. Die Kurse erfüllen aktuell mit 45 Pers./Kurs die Zielvorgaben beim Kostendeckungsgrad und der Nachfrage. Die RVK 5 fordert den Ausbau des Angebots um zusätzliche 8 KP womit ein Stundentakt zwischen 06.00 – 20.00 Uhr entsteht. Zusammen mit den stündlichen RE-Lötschberger ab/nach Bern würden Mülenen, Reichenbach i. K. und Frutigen im 30'-Takt bedient. Frutigen als regionales Zentrum 3. Stufe würde mit dieser Massnahme ideal an den Fernverkehr in Spiez angeschlossen.
Gemäss Studie IC-Halt Frutigen (S. 30f.) würde ein Halbstundentakt die Nachfrage "beträchtlich" steigern und die Nachteile, durch den Verlust des IC-Halts, kompensieren.
Diese Forderung steht in Einklang mit dem RGSK-Massnahmenblatt ÖV 6: ÖV-Anbindung Frutigen (vgl. Anhang 8.7).

Umfang der Änderung	Mo – So +8 KP

5.3.2 Linie 31. 230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg: Erschliessung „Unteres Widi"

Geringfügige Änderung der Linienführung via Frutigen „Unteres Widi". Der Fahrweg wird durch diese Schlaufe um einige hundert Meter länger genauso wie die Fahrtzeit geringfügig zunimmt. Die Anschlüsse am Bahnhof Frutigen können weiterhin gewährleistet werden.
Durch die neue Route wird das Tropenhaus und das Sportzentrum von Frutigen mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (siehe Abbildung 5). Beides sind für die Region wichtige Tourismus- und Freizeitangebote und generieren jährlich Besucherzahlen von je ca. 100'000 Personen. Im 400 m Radius um das Gebiet „Unteres Widi" befinden sich rund 1026 Einwohner. Hinzu kommen wichtige Arbeitgeber der Gemeinde Frutigen, welche sich im selben Entwicklungsgebiet befinden:

Firma	Arbeitsplätze
Bucher AG	200 – 250
Brügger HTB GMBH	12 – 15
Halter AG	60 – 70
Variohaus Bärtschi	35 – 40

Tabelle 3: Aufstellung der Arbeitsplätze im Gebiet "Unteres Widi" (Gemeinde Frutigen 2012)

Die Zahl der Einwohner und Arbeitsplätze im Gebiet rechtfertigt aus Sicht der RVK 5 eine veränderte Linienführung sowie die damit verbundenen Mehrkosten.

Umfang der Änderung	Mehrkosten durch höhere Kilometerleistung.

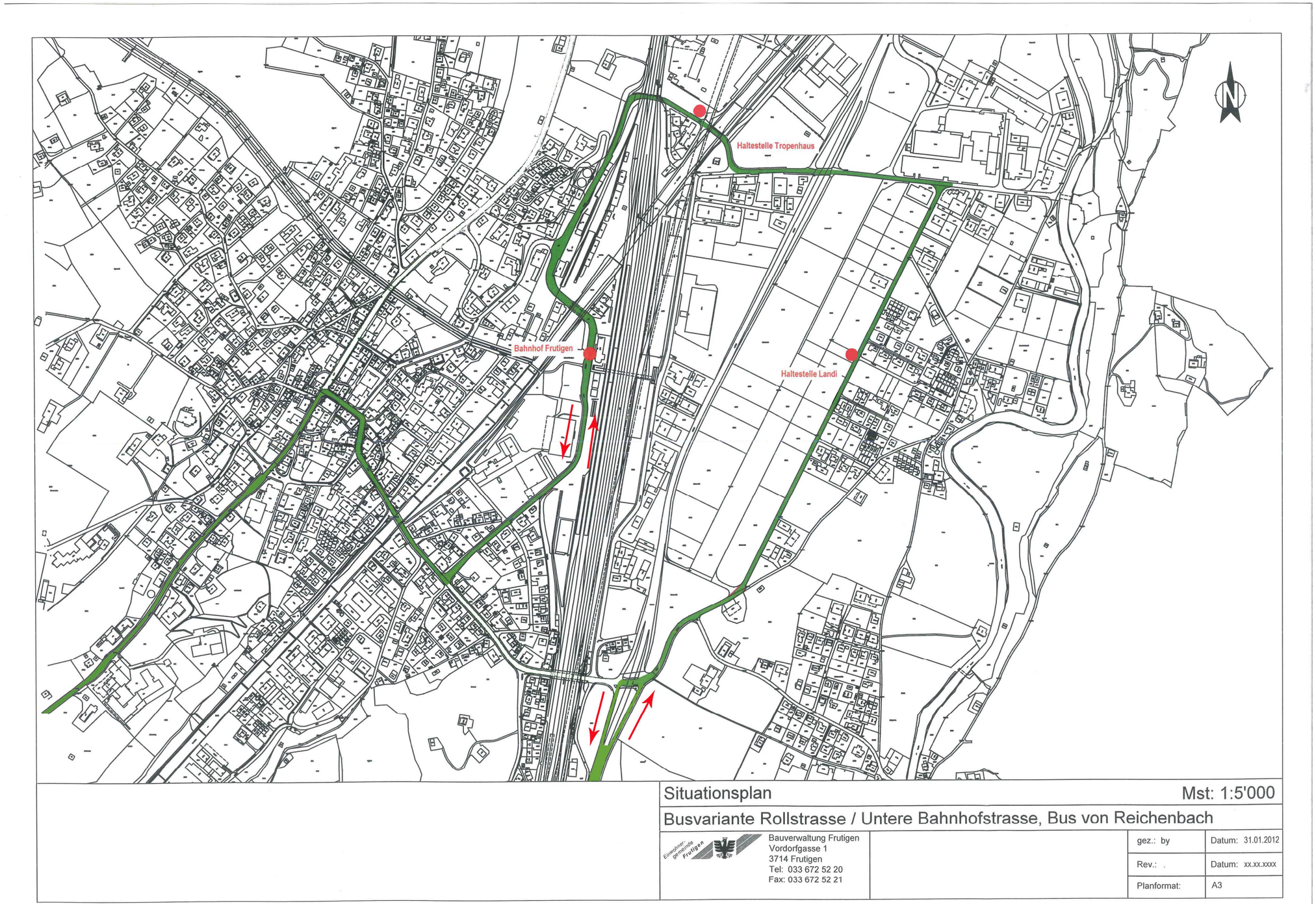


Abbildung 5: Übersichtsplan Frutigen: Neue Linienführung „Underes Widi" (Gemeinde Frutigen 2012)

5.3.3 Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg (Abschnitt Kandersteg)

Aufnahme der Leerfahrt 23.45 Uhr von Kandersteg nach Frutigen. Der Bus verkehrt heute als Leerfahrt ins Depot bei Frutigen. Die Aufnahme der Leerfahrt wurde bereits als Unternehmervariante für 2012 von der AFA offeriert, vom Kanton abgelehnt. Die Angebotsstufe 2 muss dazu nicht angehoben werden.
Der letzte Kurs (Frutigen – Kandersteg) ab Frutigen 23.30 Uhr hat im Schnitt mehr als 5 Personen und erfüllt damit die Minimalanforderungen von 4 Pers. je Kurs gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Mo – So +0.5 KP

5.3.4 Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg (Abschnitt Kandersteg)

Zusätzliches Kurspaar Frutigen ab 05.30 Uhr und Kandersteg Bahnhof ab 06.00 Uhr. Das zusätzliche Kurspaar ermöglicht Pendlern zwischen Kandersteg und Frutigen den Anschluss an den Lötschberger um 06.30 Uhr.
Das zusätzliche Kurspaar benötigt keine Erhöhung der Angebotsstufe. Die Frühkurse 4 (Kandersteg ab 05.35) und 6 (Kandersteg ab 06.30) sind mit 15 resp. 16 Pers./Kurs nachgefragt und liegen über den Zielvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Mo – Fr +1 KP

6 Region Simmental – Saanenland

6.1 Heutiges Angebot

6.1.1 Regionalverkehr Bahn

Linie 320 Bern – Spiez - Zweisimmen

Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 verkehrt der RE/Regio stündlich zwischen Bern und Zweisimmen. Mit den direkten stündlichen Verbindungen nach Bern wurde das Angebot für das Simmental verbessert. Für diese Angebotsverbesserung mussten diverse Anpassungen gemacht werden:

- Die Bahnhaltestelle Spiezmoos-Süd wurde in Absprache mit der Gemeinde Spiez geschlossen. Dadurch konnte der Shuttle Spiez – Wimmis eingestellt werden. Dies gehörte zu den Voraussetzungen für die Einführung der stündlichen Regio-Verbindungen zwischen Bern und Zweisimmen.
- Aufgrund der zusätzlichen Kurse zwischen Spiez und Zweisimmen sind nicht mehr alle Halte in Weissenbach und Grubenwald möglich. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 halten zwischen 08.00 – 20.00 Uhr nur alle zwei Stunden Züge auf dem Abschnitt Boltigen – Zweisimmen. In den Stunden ohne Halt verkehrt ein Bahnersatzbus. Der Fahrplan ist dabei auf schlanke Anschlüsse ab/nach Boltigen ausgerichtet. Am Wochenende besteht kein Busangebot, was einer Verschlechterung des Zustandes gegenüber FP 2011 entspricht.

Linie 120 Zweisimmen – Lenk

Regelmässiger Stundentakt mit Anschluss vom/auf den Regionalzug Zweisimmen – Spiez (-Bern). Zusatzzüge vermitteln Anschlüsse an den RE von/nach Spiez und Montreux.

Linie 120 Zweisimmen – Saanen – Montreux

Regionalzüge und RE Goldenpass jede Stunde im Wechsel. Zu gewissen Zeiten bestehen Taktlücken. Die Züge fahren in unterschiedlichen Fahrlagen.

6.1.2 Regionalverkehr Bus

Linie 120.15 (Les Diablerets-) Gsteig - Gstaad - Saanen - (Schönried - Saanenmöser)

15 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

Linie 120.20 Gstaad - Lauenen (-Lauenensee)

12 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

Linie 120.25 Gstaad - Turbach -(Rotengraben)

8 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

Linie 254.20 Boltigen - Jaunpass – Bulle

6 Kurspaare zwischen Jaun und Boltigen (Angebotsstufe 1)

Linie 31.260 Oey-Diemtigen - Diemtigen – Grimmialp

6 Kurspaare (Angebotsstufe 1) mit Anschluss vom/auf den Regio nach Spiez und Zweisimmen.

Linie 320.25 Lenk – Bühlberg
10 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

Linie 320.27 Lenk – Simmenfälle
10 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

6.2 Erfolgskontrolle der kritischen Linien

6.2.1 Linie 31.260 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp

Die Linie 260 erfüllt die Minimalvorgabe bei der Nachfrage, jedoch nicht beim Kostendeckungsgrad. Mit einer durchschnittlichen Auslastung von 5 Pers./Kurs erfüllt die Linie nur knapp nicht die Zielvorgaben. Die Minimalvorgabe beim Kostendeckungsgrad von 20 % wird mit 18 % auch nur knapp verfehlt. Für die Erschliessung des Diemtigtals ist die Linie essenziell. Mit dem Naturpark Diemtigtal besteht zu dem ein attraktives Tourismusangebot, dass stetig ausgebaut wird. Eine Reduzierung des heutigen Angebots (6 Kurspaare) wird von der RVK 5 als nicht sinnvoll erachtet.
Die RVK 5 beantragt die Linie 260 in diesem Umfang weiterzuführen.

6.3 Konzeptanträge 2014 – 2017 Simmental – Saanenland

6.3.1 ÖV – Konzept Saanenland (in Bearbeitung: Stand Mai 2012)

Das ÖV-Konzept Saanenland wurde von der RVK 5 auf Antrag der Gemeinden aus der Region lanciert. Zusammen mit den Gemeinden des Saanenlandes, des Pays d' Enhaut, Les Diablerets sowie den beiden Gemeinden Zweisimmen und St. Stephan wurde im Herbst 2011 ein gemeinsames Pflichtenheft für die Studie im Herbst 2011 ausgearbeitet.
Die Arbeiten für das ÖV-Konzept Saanenland begannen im Januar 2012. Die Studie soll aufzeigen, wie das heutige Bussystem, bestehend aus regulären Kursen und touristischen Zusatzkursen, vereinfacht werden kann. Als Vorbild soll das Ortsbuskonzept von Grindelwald dienen, welches für den öffentlichen Verkehr einen Grundtakt vorsieht, der gegebenenfalls durch zusätzliche touristische Verbindungen ergänzt werden kann.
Das ÖV-Konzept Saanenland wird mitbearbeitet durch eine Begleitgruppe bestehend aus folgenden Vertretungen:

- RVK 5 (Projektleitung)
- Gemeinde Lauenen
- Gemeinde Gsteig
- Gemeinde Saanen
- Pays d' Enhaut
- Amt für öffentlichen Verkehr
- Planer 3B AG
- MOB AG
- PostAuto AG
- Bergbahnen Destination Gstaad AG (BDG)
- Glacier 3000 – Les Diablerets

In einer ersten Phase (bis Mai 2012) wurde im Hinblick auf das Angebotskonzept 2014 – 2017 am Grundangebot gearbeitet. Das Grundangebot sollte jedoch klar Verdichtungen für den Tourismusverkehr zulassen.
Nach einer ersten Bestandesanalyse konnte festgestellt werden, dass vor allem die unterschiedlichen Taktlagen der MOB keine bessere Vertaktung der Buskurse erlauben. Deshalb wurde vom Verkehrsplanungsbüro 3B vorgeschlagen, einen Stundentakt auf der Linie Zweisimmen – Montreux einzuführen. Im Vergleich zum Referenzzustand 2011 müssten 3 zusätzliche Kurspaare eingesetzt und damit die Angebotsstufe 2 (25 KP) ausgeschöpft werden. Aufgrund dieses Vorschlags wurde folgendes Grundangebot von der Begleitgruppe dem RVK-Ausschuss am 2. Mai 2012 vorgelegt und verabschiedet:

Linie 120 Montreux - Zweisimmen

Referenzzustand 2011: 22KP RE-GoldenPass und Regio-Züge. Teilweise verkehren die Regio-Züge nur zwischen Zweisimmen – Rougement. Kein durchgehender Stundentakt.

Konzept 2014: 25 KP RE-GoldenPass und Regio-Züge. Stundentakt auf dem Abschnitt Rougement – Zweisimmen. Regio-Züge aus Montreux (keine RE GoldenPass) haben in Gstaad neu 12 Minuten Aufenthaltszeit. Dies ermöglicht eine Vertaktung auf die Buslinien. Für Reisende Spiez/Lenk entstehen keine Unannehmlichkeiten, da bisher die Züge zu früh in Zweisimmen ankamen (Abbildung 6 und 7, Netzgrafik siehe Kap. 8.7).

Linie 180 (Saanenmöser-) Schönried – Gstaad – Col-du-Pillon

Referenzzustand 2011: Unregelmässiger Takt zwischen Saanenmöser/Schönried und Gstaad, Stundentakt zwischen Gstaad und Gsteig mit teils leicht unterschiedlichen Abfahrtszeiten, zwischen 09.00 – 16.00 Uhr stündliche Weiterführung bis Les Diablerets. Total 14,5 KP (Abschnitt Schönried), 15 KP (Abschnitt Gsteig CdP)

Konzept 2014: Anpassung auf MOB-Linie 120 mit regelmässiger Abfahrt xx.37 und Ankunft xx.16 nach/von Gsteig – Col-du-Pillon. Taktbruch über Mittag für Schülertransporte.

Nach/von Schönried (-Saanenmöser) stündliche Verbindung bis Schönried, zweistündliche Weiterführung der Kurse bis Saanenmöser. Total 14,5 KP (Abschnitt Schönried), 15 KP (Abschnitt Gsteig CdP)

Linie 181 Gstaad – Lauenen (- Lauenensee)

Referenzzustand 2011: Die Linie verkehrt in der Nebensaison, bis auf zwei Ausnahmen, im Stundentakt. Im Sommerhalbjahr Verdichtung zum Stundentakt mit Weiterführung bis Lauenensee. 14,5 KP

Konzept 2014: Anpassung der Abfahrtszeiten auf die MOB-Linie 120 mit Abfahrt xx.37 und Ankunft xx.17. Taktbruch über Mittag für Schülertransporte. 14,5 KP

Linie 182 Gstaad – Turbach

Referenzzustand 2011: Unregelmässiger Takt. Ausrichtung auf Schulzeiten. 9 KP

Konzept 2014: Alternierende Fahrtrichtungen in Abhängigkeit von Schulbeginn und Schulschluss. Vertaktung auf MOB-Linie 120 mit Abfahrt in Gstaad xx.37 und Ankunft xx.17. 9 KP

Linie 120 **Zweisimmen - Montreux** **Testversion A** **Fahrplan 2014**

Stand: 01.05.2012

			Ⓐ		Ⓐ				Ⓒ											Ⓐ							
Lenk			05:32	06:34	07:03	07:37	08:37	09:37	10:03	10:37		11:37	12:37	13:03	13:37	14:37	15:37	16:03	16:37	17:37	18:03	18:42		19:37	20:37	21:32	22:32	23:26
Zweisimmen			05:50	06:52	07:21	07:55	08:55	09:55	10:21	10:55		11:55	12:55	13:21	13:55	14:55	15:55	16:21	16:55	17:55	18:21	19:00		19:55	20:55	21:50	22:50	23:44
Interlaken Ost				**05:21**	**06:27**	**07:00**	07:29	**08:30**	**09:08**	09:29	**10:30**	**11:00**	11:29	**12:30**	**13:08**	13:29	**14:30**	**15:08**	15:29	17:29	**17:08**	17:29		**18:30**	19:29	**20:00**		
Spiez 320/310				**05:48**	**06:57**	**07:21**	07:50	**08:52**	**09:32**	09:50	**10:52**	**12:21**	11:50	**12:52**	**13:32**	13:50	**15:52**	**15:32**	15:50	17:50	**17:32**	17:50		**18:52**	19:50	**20:21**		
Bern					**06:34**	**07:04**	**07:39**	**08:39**	**09:04**	**09:39**	**10:39**	**11:04**	**11:39**	**12:39**	**13:04**	**13:39**	**14:39**	**15:04**	**15:39**	**17.39**	**17:04**	**17:39**		**18:39**	**19:39**	**20:34**	21:34	
Spiez 320/310					**07:02**	**07:31**	**08:10**	**09:10**	**09:31**	**10:10**	**11:10**	**11:31**	**12:10**	**13:10**	**13:31**	**14:10**	**15:10**	**15:31**	**16:10**	**18:10**	**17:31**	**18:10**		**19:10**	**20:10**	**21:02**	22:02	
Spiez 320/310				06:06	07:12	**07:36**	08:18	09:12	**09:36**	10:18	11:12	**11:36**	12:18	13:12	**13:36**	14:18	15:12	**15:36**	16:18	17:12	**17:36**	18:18		19:12	20:12	21:07	22:07	
Boltigen				06:42	07:47	**08:10**	08:51	09:47	**10:10**	10:51	11:47	**12:10**	12:51	13:47	**14:10**	14:51	15:47	**16:07**	16:51	17:47	**18:07**	18:51		19:47	20:47	22:39	22:39	
Zweisimmen				06:52	07:57	**08:19**	08:59	09:57	**10:19**	10:59	11:57	**12:19**	12:59	13:57	**14.19**	14:59	15:55	**16:19**	16:59	17:55	**18:19**	18:59		19:57	20:57	21:49	22:49	

	Regio	Regio		Regio		Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio
																								Ⓒ	Ⓐ				Fr/Sa
Zweisimmen	04:11	05:18		06:05	07:00	07:05	08:05	**08:25**	09:05	10:05	**10:25**	11:05	12:05	**12:25**	13:05	14:05	**14:25**	15:05	16:05	**16:25**	17:05	18:05	**18:25**	19:05	19:05	20:05	21:02	22:05	23:05
Oeschseite	04:19	05:26		06:13	07:08	07:13	08:13		09:13	10:13		11:13	12:13		13:13	14:13		15:13	16:13		17:13	18:13		19:13	19:13	20:13	21:10	22:13	23:13
Saanenmöser	04:26	05:32		06:19	07:14	07:19	08:19	**08:39**	09:19	10:19	**10:39**	11:19	12:19	**12:39**	13:19	14:19	**14:39**	15:19	16:19	**16:39**	17:19	18:19	**18:39**	19:19	19:19	20:19	21:16	22:18	23:18
Schönried	04:31	05:37		06:24	07:19	07:24	08:24	**08:43**	09:24	10:24	**10:43**	11:24	12:24	**12:43**	13:24	14:24	**14:43**	15:24	16:24	**16:43**	17:24	18:24	**18:43**	19:24	19:24	20:24	21:21	22:22	23:22
Gruben	04:35	05:41		06:28	07:23	07:28	08:28		09:28	10:28		11:28	12:28		13:28	14:28		15:28	16:28		17:28	18:28		19:28	19:28	20:28	21:25	22:27	23:27
Gstaad	04:39	05:45		06:32	07:27	07:32	08:32	**08:51**	09:32	10:32	**10:51**	11:32	12:32	**12:51**	13:32	14:32	**14:51**	15:32	16:32	**16:51**	17:32	18:32	**18:51**	19:32	19:32	20:32	21:29	22:31	23:31
Gstaad	04:40	05:47		06:37	07:30	07:37	08:34	**08:53**	09:37	10:34	**10:53**	11:37	12:34	**12:53**	13:37	14:34	**14:53**	15:37	16:34	**16:53**	17:37	18:34	**18:53**	19:37	19:37	20:37	21:30	22:38	23:38
Saanen	04:44	05:51		06:42	07:35	07:42	08:39	**08:58**	09:42	10:39	**10:58**	11:42	12:39	**12:58**	13:42	14:39	**14:58**	15:42	16:39	**16:58**	17:42	18:39	**18:58**	19:42	19:42	20:42	21:35	22:42	23:42
Rougemont	04:50	05:56		06:48	07:41	07:48	08:44	**09:03**	09:48	10:44	**11:03**	11:48	12:44	**13:03**	13:48	14:44	**15:03**	15:48	16:44	**17:03**	17:48	18:44	**19:03**	19:48	19:48	20:48	21:41	22:47	
Flendruz	04:52	05:58		06:51	07:43	07:51			09:51			11:51			13:51			15:51			17:51			19:51	19:51	20:54	21:43	22:49	
Les Combes	04:54	06:00		06:53	07:45	07:53			09:53			11:53			13:53			15:53			17:53			19:53	19:53	20:56	21:45	22:51	
Les Granges	04:56	06:02		06:55	07:47	07:55			09:55			11:55			13:55			15:55			17:55			19:55	19:55	20:58	21:47	22:53	
La Palaz	04:58	06:04		06:57	07:49	07:57			09:57			11:57			13:57			15:57			17:57			19:57	19:57	21:00	21:49	22:55	
Château-d'Oex	04:59	06:05		06:58	07:50	07:58		**09:12**	09:58		**11:12**	11:58		**13:12**	13:58		**15:12**	15:58		**17:12**	17:58		**19:12**	19:58	19:58	21:01	21:50	22:56	
Château-d'Oex	05:03	06:07		07:04	08:06	08:06		**09:13**	10:06		**11:13**	12:06		**13:13**	14:06		**15:13**	16:06		**17:13**	18:06		**19:13**	20:06	20:06	21:06	21:52		
La Chaudanne	05:08	06:12		07:09	08:11	08:11			10:11			12:11			14:11			16:11			18:11			20:11	20:11	21:11	21:56		
Rossinière	05:10	06:13		07:10	08:12	08:12		**09:19**	10:12		**11:19**	12:12		**13:19**	14:12		**15:19**	16:12		**17:19**	18:12		**19:19**	20:12	20:12	21:12	21:58		
La Tine	05:14	06:17		07:14	08:16	08:16			10:16			12:16			14:16			16:16			18:16			20:16	20:16	21:16	22:02		
Montbovon	05:18	06:21		07:18	08:20	08:20		**09:27**	10:20		**11:27**	12:20		**13:27**	14:20		**15:27**	16:20		**17:27**	18:20		**19:27**	20:20	20:20	21:20	22:06		
Montbovon	05:22	06:23		07:23	08:26	08:26		**09:28**	10:26		**11:28**	12:26		**13:28**	14:26		**15:28**	16:26		**17:28**	18:26		**19:28**	20:26	20:26	21:23	22:08		
Les Sciernes	05:26	06:27		07:27	08:30	08:30			10:30			12:30			14:30			16:30			18:30			20:30	20:30	21:27	22:12		
Allières	05:31	06:32		07:32	08:35	08:35			10:35			12:35			14:35			16:35			18:35			20:35	20:35	21:35	22:17		
Les Cases	05:35	06:36		07:36	08:39	08:39			10:39			12:39			14:39			16:39			18:39			20:39	20:39	21:39	22:21		
Jor	05:38	06:39		07:39	08:42	08:42			10:42			12:42			14:42			16:42			18:42			20:42	20:42	21:42	22:24		
Les Avants	05:42	06:42		07:42	08:46	08:46		**09:47**	10:46		**11:47**	12:46		**13:47**	14:46		**15:47**	16:46		**17:47**	18:46		**19:47**	20:46	20:46	21:45	22:27		
Les Avants	05:44	06:43	07:12	07:43	08:47	08:47		**09:48**	10:47		**11:48**	12:47		**13:48**	14:47		**15:48**	16:47		**17:48**	18:47		**19:48**	20:51	20:51	21:47	22:28		23:20
Sendy-S	05:47	06:46	07:15	07:46	08:50	08:50			10:50			12:50			14:50			16:50			18:50			20:54	20:54	21:50	22:31		23:23
Chamby	05:55	06:53	07:19	07:50	08:55	08:55		**09:59**	10:55		**11:59**	12:55		**13:59**	14:55		**15:59**	16:55		**17:59**	18:55		**19:59**	20:58	20:58	21:54	22:35		23:27
Sonzier	05:58	06:56	07:22	07:53	08:58	08:58			10:58			12:58			14:58			16:58			18:58			21:01	21:01	21:57	22:38		23:30
Chernex	06:01	07:01	07:25	07:56	09:04	09:04		**10:04**	11:04		**12:04**	13:04		**14:04**	15:04		**16:04**	17:04		**18:04**	19:04		**20:04**	21:03	21:03	21:59	22:41		23:32
Fontanivent	06:03	07:04	07:28	07:58	09:06	09:06	09:59		11:06	11:59		13:06	13:59		15:06			17:06	17:59		19:06	19:59		21:05	21:05	22:01	22:43		23:35
Planchamp	06:04		07:30		09:07		10:00			12:00			14:00						18:00			20:00		21:06	21:06	22:02	22:44		23:36
Châtelard	06:05		07:31		09:08		10:01			12:01			14:01						18:01			20:01		21:07	21:07	22:03	22:45		23:37
Belmont-s-M	06:07		07:33		09:10		10:03			12:03			14:03						18:03			20:03		21:08	21:08	22:05	22:46		23:39
Vuarennes	06:08		07:34		09:11		10:04			12:04			14:04						18:04			20:04		21:09	21:09	22:06	22:47		23:40
Collège	06:09		07:35		09:12		10:05			12:05			14:05						18:05			20:05		21:10	21:10	22:07			23:41
Montreux	06:10	07:10	07:38	08:05	09:13	09:13	10:06	**10:13**	11:13	12:06	**12:13**	13:13	14:06	**14:13**	15:13		**16:13**	17:13	18:06	**18:13**	19:13	20:06	**20:13**	21:11	21:11	22:08	22:49		23:42
			Ⓐ				Ⓐ			Ⓐ			Ⓐ						Ⓐ			Ⓐ		Ⓒ	Ⓐ				

Montreux	**06:19**	**07:13**	**07:19**	**07:54**	**08:19**		**09:19**		**10:19**	**11:24**		**12:19**	**13:19**		**14:19**	**15:24**		**16:19**	**17:19**		**18:19**	**19:19**	**20:15**	**20:24**		21.32	**22:15**	**22:54**		**23:54**
Lausanne	**06:40**	**07:34**	**07:40**	**08:15**	**08:40**		**09:40**		**10:40**	**13:04**		**12:40**	**13:40**		**14:40**	**15:40**		**16:40**	**17:40**		**18:40**	**19:40**	**20:36**	**20:40**		22:04	**22:36**	**23:15**		**00:15**
Lausanne	**06:45**	**07:42**	**07:45**	**08:20**	**08:45**		**09:45**		**10:45**	**11:45**		**12:45**	**13:45**		**14:45**	**15:45**		**16:45**	**17:45**		**18:45**	**19:45**	**2=.42**	**20:45**		**22:00**	**22:42**	**23:20**		**00:21**
Genève	**07:24**	**08:15**	**08:24**	**09:04**	**09:24**		**10:24**		**11:24**	**12:18**		**13:24**	**14:24**		**15:24**	**16:18**		**17:24**	**18:24**		**19:24**	**20:24**	**21:15**	**21:18**		**23:04**	**23:15**	**00:04**		**01:05**
Genève Aèroport 152	**07:36**	**08:24**	**08:36**	**09:13**	**09:36**		**10:36**		**11:36**			**13:36**	**14:36**		**15:36**			**17:36**	**18:36**		**1936**	**20:36**	**21:24**			**23:13**				

Neue Fahrlage prinzipiell möglich !

Ev. Verzicht auf Zusatzzug!

Alte Fahrlage beibehalten ?

Legende:

Ⓐ	Mo-Fr ohne allg. Feiertage	18:21	Täglich , Fahrlage Fahrplan 2012 (bleibt so)	12:27	Zusätzl. vorgeschlagene Züge Fr/Sa und Sa/So
Ⓒ	Sa, So und allg. Feiertage	18:21	Täglich , vorgeschlagene neue Fahrlage		
		18:21	Zusätzlich vorgeschlagene Züge, täglich		

Abbildung 6: Fahrplan 2014 MOB-Linie 120 Zweisimmen - Montreux (Änderungen im Minutenbereich vorbehalten)

Linie 120 **Montreux - Zweisimmen** Testversion A **Fahrplan 2014**

Stand: 01.05.2012

Genève-Aéroport 152					05:11	06:27		07:24	08:27		09:27	10:27		11:27	12:27			14:27	14:47	15.27	16:27		17:27		18:36		19:47	20:47	
Genève 150					05:20	06:36		07:33	08:36		09:36	10:36		11:36	12:36		13:42	14:36	14:56	15:36	16:36		17:36		18:45		19:56	20:56	
Lausanne					06:12	07:15		08:12	09:15		10:15	11:15		12:15	13:15		14:15	15:15	15:40	16:15	17:15		18:15		19:18		20:40	21:40	
Lausanne 100					06:17	07:20		08:23	09:20		10:20	11:20		12:20	13:20		14:20	15:20	15:45	16:20	17:20		18:20		19:23		20:45	21:45	
Montreux					06:34	07:39		08:42	09:39		10:39	11:39		12:39	13:39		14:37	15:39	16:04	16:39	17:39		18:39		19:42		21:04	22:04	

	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	RX GP	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio	Regio
																						Ⓐ	Ⓐ	Ⓒ	Ⓐ	Ⓒ			Fr/Sa
Montreux				05:38	06:38	07:45		08:45	09:45		10:44	11:45		12:44	13:45		14:44	15:45	16:16	16:44	17:44	17:50	18:44	18:44	19:45	19:45	21:11	22:11	
Collège																			16:17			17:51		18:45		19:46	21:12	22:12	
Vuarennes																			16:18			17:52		18:46		19:47	21:13	22:13	
Belmont-s-M																			16:19			17:53		18:47		19:48	21:14	22:14	
Châtelard																			16:21			17:54		18:48		19:49	21:16	22:16	
Planchamp																			16:22			17:56		18:49		19:50	21:17	22:17	
Fontanivent				05:45	06:45			08:51			10:50			12:50			14:50		16:23	16:50	17:50	17:57	18:50	18:50	19:51	19:51	21:18	22:18	
Chernex				05:48	06:48	07:54		08:53	09:54		10:53	11:54		12:53	13:54		14:53	15:54	16:26	16:53	17:53		18:53	18:53	19:54	19:54	21:21	22:21	
Sonzier				05:50	06:50			08:55			10:55			12:55			14:55		16:28	16:55	17:55		18:55	18:55	19:56	19:56	21:23	22:23	
Chamby				05:56	06:53	08:00		08:58	10:00		10:58	12:00		12:58	14:00		14:58	16:00		16:58	17:58		18:58	18:58	19:59	19:59	21:26	22:26	
Sendy-S				06:00	06:57			09:02			11:02			13:02			15:02			17:02	18:02		19:02	19:02	20:03	20:03	21:30	22:30	
Les Avants				06:03	07:00	08:06		09:05	10:06		11:05	12:06		13:05	14:06		15:05	16:06		17:05	18:05		19:05	19:05	20:06	20:06	21:34	22:34	
Les Avants				06:04	07:01	08:07		09:07	10:07		11:07	12:07		13:07	14:07		15:07	16:07		17:07	18:07		19:07	19:07	20:08	20:08	21:45	22:39	
Jor				06:06	07:04			09:10			11:10			13:10			15:10			17:10	18:10		19:10	19:10	20:11	20:11	21:48	22:42	
Les Cases				06:09	07:07			09:13			11:13			13:13			15:13			17:13	18:13		19:13	19:13	20:14	20:14	21:51	22:45	
Allières				06:12	07:11			09:17			11:17			13:17			15:17			17:17	18:17		19:17	19:17	20:18	20:18	21:55	22:49	
Les Sciernes				06:17	07:16			09:23			11:23			13:23			15:23			17:23	18:23		19:23	19:23	20:24	20:24	22:01	22:55	
Montbovon				06:21	07:20	08:26		09:26	10:26		11:26	12:26		13:26	14:26		15:26	16:26		17:26	18:26		19:26	19:26	20:27	20:27	22:04	22:58	
Montbovon				06:22	07:22	08:28		09:27	10:28		11:27	12:28		13:27	14:28		15:27	16:28		17:27	18:27		19:27	19:27	20:32	20:32	22:06	22:59	
La Tine				06:26	07:26			09:31			11:31			13:31			15:31			17:31	18:31		19:31	19:31	20:36	20:36	22:10	23:03	
Rossinière				06:31	07:31			09:36			11:36			13:36			15:36			17:36	18:36		19:36	19:36	20:41	20:41	22:14	23:07	
La Chaudanne				06:32	07:32			09:37			11:37			13:37			15:37			17:37	18:37		19:37	19:37	20:42	20:42	22:15	23:08	
Château-d'Oex				06:37	07:36	08:42		09:42	10:42		11:42	12:42		13:42	14:42		15:42	16:42		17:42	18:42		19:42	19:42	20:47	20:47	22:19	23:13	
Château-d'Oex		05:41	05:50	06:39	07:37	08:43		09:44	10:43		11:44	12:43		13:44	14:43		15:44	16:43		17:44	18:44		19:44	19:44	20:49	20:49	22:20	23:15	
La Palaz		05:42	05:51	06:40	07:38			09:45			11:45			13:45			15:45			17:45	18:45		19:45	19:45	20:50	20:50	22:21	23:16	
Les Granges		05:44	05:53	06:42	07:40			09:47			11:47			13:47			15:47			17:47	18:47		19:47	19:47	20:52	20:52	22:23	23:18	
Les Combes		05:46	05:55	06:44	07:42			09:49			11:49			13:49			15:49			17:49	18:49		19:49	19:49	20:54	20:54	22:25	23:20	
Flendruz		05:48	05:57	06:46	07:44			09:51			11:51			13:51			15:51			17:51	18:51		19:51	19:51	20:56	20:56	22:26	23:22	
Rougemont		05:55	06:03	06:51	07:50	08:53	09:09	09:59	10:53	11:09	11:59	12:53	13:09	13:59	14:53	15:09	15:59	16:53	17:09	17:59	18:59	19:09	20:05	20:05	21:03	21:03	22:29	23:27	
Saanen	05:02	06:01	06:20	06:57	07:56	08:59	09:15	10:05	10:59	11:15	12:05	12:59	13:15	14:05	14:59	15:15	16:05	16:59	17:15	18:05	19:05	19:15	20:10	20:10	21:09	21:09	22:34	23:33	23:46
Gstaad	05:06	06:05	06:24	07:01	08:00	09:03	09:19	10:09	11:03	11:19	12:09	13:03	13:19	14:09	15:03	15:19	16:09	17:03	17:19	18:09	19:09	19:19	20:14	20:14	21:13	21:13	22:38	23:37	23:50
Gstaad	05:07	06:06	06:25	07:21	08:21	09:05	09:21	10:21	11:05	11:21	12:21	13:05	13:21	14:21	15:05	15:21	16:21	17:05	17:21	18:21	19:11	19:21	20:21	20:21	21:21	21:21	22:39	23:39	23:52
Gruben	05:11	06:10	06:29	07:25	08:25		09:25	10:25		11:25	12:25		13:25	14:25		15:25	16:25		17:25	18:25	19:15	19:25	20:25	20:25	21:25	21:25	22:42	23:43	23:56
Schönried	05:16	06:14	06:34	07:30	08:30	09:14	09:30	10:30	11:14	11:30	12:30	13:14	13:30	14:30	15:14	15:30	16:30	17:14	17:30	18:30	19:20	19:30	20:30	20:30	21:30	21:30	22:46	23:47	00:01
Saanenmöser	05:21	06:18	06:39	07:35	08:35	09:18	09:35	10:35	11:18	11:35	12:35	13:18	13:35	14:35	15:18	15:35	16:35	17:18	17:35	18:35	19:25	19:35	20:35	20:35	21:35	21:35	22:50	23:51	00:06
Oeschseite	05:27	06:23	06:45	07:42	08:42		09:42	10:42		11:42	12:42		13:42	14:42		15:42	16:42		17:42	18:42	19:32	19:42	20:42	20:42	21:42	21:42	22:55	23:56	00:13
Zweisimmen	05:36	06:31	06:53	07:53	08:53	09:32	09:53	10:53	11:32	11:53	12:53	13:32	13:53	14:53	15:32	15:53	16:53	17:32	17:53	18:53	19:43	19:53	20:53	20:53	21:53	21:53	23:03	00:05	00:24
	Ⓐ	Ⓐ	Ⓒ																			Ⓐ	Ⓐ	Ⓒ	Ⓐ	Ⓒ			

Gut ausgelastet, so belassen ?

Neue Fahrlage macht wenig Sinn ?

Zweisimmen		05:40	06:34	07:01	08:01	09:03	09:38	10:01	11:03	11:38	12:01	13:03	13.38	14:01	15:03	15:38	16:00	17:03	17:38	18:00	19:03		20:01		21:06		22:06	23:06
Boltigen		05:47	06:42	07:10	08:10	09:10	09:46	10:10	11:10	11:46	12:10	13:10	13:46	14:10	15:10	15:46	16:08	17:10	17:46	18:08	19:10		20:10		21:15		22:15	23:15
Spiez 320/310		06:19	07:12	07:47	08:47	09:47	10:18	0.741	11:47	12:18	12:47	13:47	14:18	14:47	15:47	16:18	16:41	17:47	18:18	18:41	19:47		20:45		21:49		22:49	23:50
Spiez 320/310		06:25	07:22	07:50	08:50	09:50	10:22	10:50	11:50	12:22	12:50	13:50	14:22	14:50	15:50	16:22	16:50	17:50	18:22	18:50	19:54		20:54		21:54		22:54	23:55
Bern		06:54	07:52	08:20	09:20	10:20	10:52	11:20	12:20	12:52	13:20	14:20	14:52	15:20	16:20	16:52	17:20	18:20	18:52	19:20	20:23		21:23		22:23		23:23	00:24
Spiez 310		06:33	07:33	08:05	09:03	10:05	10:33	11:03	12:05	12:25	13:03	14:05	14:25	15:03	16:05		17:03	18:05	18:25		20:03		21:35		22:25		22:54	00:38
Interlaken Ost		06:57	07:52	08:28	09:28	10:28	10:57	11:28	12:28	12:49	13:28	14:28	14:49	15:28	16:28	16:49	17:28	18:28	18:49		20:28		21:56		22:57		23:23	00:59
Zweisimmen	05:11	05:50	06:34	07:03		09:03	09:37	10:03	11:03	11:37	12:03	13:03	14:03		15:03	15:37	16:03	17:03	17:37		19:03		20:03		21:03		21:55	23:06
Lenk	05:29	06:08	06:52	07:21		09:21	09:56	10:21	11:21	11:56	12:21	13:21	14:21		15:21	13:26	16:21	17:21	17:56		19:21		20:21		21:21		22:13	23:24
	Ⓐ	Ⓐ	Ⓐ				Ⓒ												Ⓐ									

Legende:

Ⓐ	Mo-Fr ohne allg. Feiertage	18:21	Täglich , Fahrlage Fahrplan 2012 (bleibt so)	12:27	Zusätzl vorgeschlagene Züge Fr/Sa und Sa/So
Ⓒ	Sa, So und allg. Feiertage	18:21	Täglich , vorgeschlagene neue Fahrlage		Neue Fahrlage ab Fahrplan 2013 gem. MOB
⚒	Werktags	18:21	Zusätzl vorgeschlagene Züge, täglich		

Abbildung 7: Fahrplan 2014 MOB-Linie Montreux - Zweisimmen (Änderungen im Minutenbereich vorbehalten

Mit dem vorliegenden Vorschlag, kann eine wesentliche Verbesserung des ÖV-Angebots im Saanenland bewirkt werden. Die RVK ist überzeugt, dass der Stundentakt auf der Linie 120 zwischen Rougement - Zweisimmen mehr Frequenzen bringen wird. Das ÖV-System wird durch die Vertaktung ganzheitlich aufgewertet. Die Mehrkosten der Zusatzzüge und längere Standzeit in Gstaad sind durch die allgemeine Systemverbesserung gerechtfertigt. Gemäss unseren Abklärungen bietet lediglich die Vertaktung der MOB-Linie eine ganzheitliche Verbesserung. Ein Ausbau auf den Buslinien ist nicht vorgesehen.
Die beiden Orte Saanen und Gstaad bilden das wirtschaftliche Zentrum der Region. Der Kanton anerkennt dies mit der Führung von Saanen-Gstaad als Zentrum 3. Stufe. Die Gemeinde Saanen weist einen hohen Steuerertrag auf. Als einzige Gemeinde im Simmental-Saanenland zahlt die Gemeinde in den kantonalen Finanzausgleich ein. Die RVK erachtet es deshalb auch als notwendig, dass ein solch bedeutendes Zentrum, angemessen mit dem öffentlichen Verkehr bedient wird. In dieser Hinsicht erachten wird den Stundentakt für Saanen-Gstaad als absolutes Muss. Der Stundentakt bedeutet eine Gleichbehandlung mit der Linie in die Lenk sowie dem Zentrum 3. Stufe Frutigen.

Umfang der Änderung	Mo – So +3 KP Regio Rougement – Zweisimmen

6.3.2 Linie 320 Bern – Spiez – Zweisimmen

Vereinheitlichung des Takts Mo-So abends. Heute verkehrt der letzte Kurs 6241 Spiez ab 23.39 Uhr. Zwischen 22.07 und 23.39 besteht eine Taktlücke von ca. 1,5 Stunden. Zur Schliessung der Taktlücken und zur Verbesserung des Abendangebots im Simmental beantragt die RVK folgende Änderungen:

- Verschiebung des Kurses 6241 auf neu Spiez ab 23.07 Uhr. Neu letzter Kurs ab Zweisimmen um 00.07 Uhr.
- Zusätzlicher Kurs Spiez ab 00.07 Uhr (Zug bleibt in Zweisimmen)

Mit dem zusätzlichen Kurs Spiez ab ca. 00.07 Uhr ist das Simmental von Bern her auch noch mit dem IC Bern ab 23.39 Uhr erreichbar.

Umfang der Änderung	Mo – So +1 KP

6.3.3 Linie 320 (Bern -) Spiez – Zweisimmen (RE)

Integraler RE-Halt in Därstetten. Zurzeit Halten die RE-Züge an den Haltestellen Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach i. S. und Boltigen. Därstetten hat mit Abstand die meisten Ein-/Aussteigerzahlen aller Regio-Halte. Die RVK 5 beantragt die Durchführung aller RE-Halte auch in Därstetten. Bis zum Umbau des Bahnhofs Zweisimmen ist die Durchführung der RE-Halte in Därstetten möglich. Gleichzeitig mit dem Umbau des Bahnhofs Zweisimmen müsste auch die Kreuzungsstation Eifeld gebaut werden, damit der RE-Halt in Därstetten weiterhin möglich bleibt.

Umfang der Änderung	Vorgezogene Infrastrukturkosten für den Bau der Kreuzungsstation Eifeld.

6.3.4 Linie 320 Bern – Spiez – Zweisimmen (RE)

RE-Stundentakt 06.00 – 20.00 Uhr zusammen mit dem Projekt „TransGoldenPass" (TGP) ab FP 2017. Mit dem Bau der Umspurungsanlage in Zweisimmen besteht die Möglichkeit den RE stündlich ab/nach Zweisimmen zu führen. Dadurch entsteht ein 30'-Takt für die frequenzstärkeren Orte, Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach i. S. und Boltigen. Die RE-Züge erfüllen aktuell die Zielvorgaben im Bezug auf die Nachfrage, jedoch nicht im Bezug auf den Kostendeckungsgrad.

Umfang der Änderung	+6 KP (RE)

6.3.5 Linie 320 Boltigen – Zweisimmen: Bus

Einführung eines durchgehenden Busangebots auch am Wochenende. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 hält auf dem Abschnitt Boltigen – Zweisimmen der Regio-Zug lediglich alle zwei Stunden in Weissenbach und Grubenwald. Dies betrifft alle Regio-Verbindungen zwischen 08.30 – 20.00 Uhr.
Bisher verkehrt der Bahnersatzbus von Montag – Freitag. Am Wochenende halten alle zwei Stunden Züge in Weissenbach und Grubenwald. Die RVK 5 hat auf Wunsch der beiden Gemeinden und des Betreibers, eine öffentliche Mitwirkung (01. 03 – 31. 03. 2012) zu verschiedenen möglichen Bus-Fahrplanvarianten durchgeführt. In 13 von 16 Eingaben wird bemängelt, dass am Wochenende kein Bus verkehrt. Die Einführung eines Wochenendangebots ist für praktisch alle Mitwirkende wesentlicher Bestandteil eines zukünftigen Busangebots zwischen Boltigen – Zweisimmen.
Nach den ersten Monaten kann gesagt werden, dass das Angebot die Minimalvorgaben erfüllt und von der Bevölkerung auch genutzt wird. Die RVK 5 erachtet es als durchaus gerechtfertigte Forderung, das Busangebot auch am Wochenende einzuführen. Damit würde der Status Quo, welcher mit dem Fahrplanwechsel 2012 verloren ging, wieder hergestellt.

Umfang der Änderung	Sa/So +7 KP

6.3.6 Linie 280 Lenk – Aegerten – Lenk (Linie 28)

Aufnahme der Linie 28 ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs. Die Linie 28 ist bisher ein von der Gemeinde und weiteren Partnern finanziertes Angebot. Die Linie verkehrt ganzjährlich mit 7 Kurspaaren und erschliesst in nordwestlicher Richtung das Schwimmbad und das REKA-Zentrum der Lenk. Heute verkehren zusätzlich vier Schulkurse, welche rund 46 Schüler transportieren. Ab dem Fahrplan 2013 (vgl. Kap. 8.8) werden die Schülertransporte durch die Linie 28 abgedeckt. Damit wird die Linie 28 während den Schulzeiten mit 11 Kurspaaren geführt.
Die Gemeinde Lenk stellte an der RVK-Mitgliederversammlung vom 22. Mai 2012 den Antrag für Aufnahme der Linie 28 ins Grundangebot. Dieser Antrag wurde mit 24 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, angenommen.

Die Linie 28 erschliesst gemäss den offiziell im Geoportal ausgewiesenen Haltestellen rund 2660 Einwohner und Arbeitsplätze. Im Jahr 2011 hat die Linie 9'303 Personen befördert. Alleine diese Anzahl beförderte Personen würde nicht ausreichen um ins Grundangebot aufgenommen zu werden. Zusammen mit den neu über die Linie transportierten Schülern, ergibt sich ein anderes Bild.
Bei den nachstehenden Berechnungen wurde berücksichtigt, dass die Schüler jeweils nur an ca. 190 Tagen den Bus benützen.

Anzahl Schüler	46	**Transportbedürfnis Schüler**	4 Mal täglich
Anzahl Schultage	Ca. 190	**Anzahl Kurspaare insgesamt (FP 2013)**	11 KP → 22 Kurse (wobei 4 nur während den Schulzeiten verkehren)

Die nachfolgende Berechnung stützt sich lediglich auf die Schüler.

Anzahl Fahrgäste (Schüler) bei viermaligem Transport: 46 x 4 = 184 Pers.
Anzahl Fahrgäste (Schüler) an 190 Tagen: 184 x 190 = 34'960 Pers.
Anzahl Fahrgäste auf Basis der Schülerzahlen pro Tag und Kurs (ganzjährlich): 34'960 / 365 = 95,8 Pers./Tag
95,8 / 22 = 4,4 Pers./ Kurs

Bei den 4,4 Pers./Kurs werden lediglich die Schüler alleine berücksichtigt. Zusammen mit den 2011 transportierten 1,8 Pers./Kurs (bei 7 KP/Tag) erfüllt die Linie mit 6,2 Pers./Kurs die Zielvorgaben gemäss AGV. Die RVK geht davon aus, dass durch den Kauf von Busabonnementen für die Schüler, auch die Vorgaben im Bezug auf den Kostendeckungsgrad erfüllt werden.

Umfang der Änderung	Mo – So +7KP, Mo – Fr (Schulbetrieb) +4 KP

7 Zusammenfassung der Anträge

Kaptiel Nr.	Linie	Antrag
Region Thun		
Agglomeration Thun		
3.7.1	Linie 340 RE Thun – Solothurn	Einführung des Stundentakts bis Betriebsschluss (Mo-So +4 KP)
	Linie 340 Regio Thun – Konolfingen – Burgdorf	Zusätzlicher Regio xx.24 ab Thun 06.00 – 20.00 Uhr (Mo-So +9 KP)
3.7.2	Linie 3 Alte Bernstrasse – Allmendingen: Abschnitt: Thun Bahnhof – Allmendingen	Aufnahme des 10'-Takts ins Grundangebot (Mo-Sa +36 KP)
	Linie 3 Alte Bernstrasse – Allmendingen	Einführung des Versuchsbetriebs Heimberg (Mo – So +36 KP)
	Linie 4 Thun Bahnhof – Lerchenfeld	Verdichtung zum 10'-Takt (Mo – Sa +28 KP)
	Linie 6 Thun Bahnhof – Westquartier	Verdichtung zum 10'-Takt (Mo – Sa +28 KP)
	Linie 21 Thun – Oberhofen – Interlaken	Verdichtung zum 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun-Oberhofen (Mo-Sa +28 KP)
	Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 21	15'-Takt zwischen 20.00 – 21.30 Uhr (Mo-So +14 KP)
	Linien 1, 2, 5, 21	15'-Takt zwischen 21.30 – 00.00 Uhr. 30'-Takt 00.00 – 00.30 Uhr (Do - Sa+24 KP)
	Linie 53 Seftigen – Wattenwil – Blumenstein	Zusätzliches Kurspaar Blumenstein ab 20.21 Uhr (Mo – Fr +1 KP)
Westamt		
3.7.3	Linie 50 Thun – Uebeschi – Blumenstein / Linie 51 Thun – Wattenwil – Blumenstein	Verdichtung zum 15'-Takt zwischen 06.30 – 07.30 Uhr und 17.30 – 18.30 Uhr (Mo-Fr +4 KP)
	Linie 55 Thun – Reutigen –Wimmis	Aufnahme von 2 KP Leerfahrten
Ostamt		
3.7.4	Linie 21 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken	Zusätzlicher Kurs morgens Thun ab 06.32 Uhr bis Interlaken und zusätzliche Kurse Interlaken Ost ab 16.38 und 17.38 Uhr (Mo – Fr +2 KP)
	Linie 42 Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand	Kurs Heimenschwand ab 08.02 Uhr verkehrt 2-5 Min. früher.
	Linie 42 Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand	Kurs Heimenschwand Kuhstelle ab 07.12 verkehrt 5-7 Min. früher.
	Linie 43 Thun – Unter Emberg – Kreuzweg – Heimenschwand	Neuer Kurs Thun ab ca. 15.32 Uhr (Mo – Fr +1 KP, Neu Angebotsstufe 2)
	Linie 44 Oberdiessbach – Linden - Heimenschwand	Neuer Kurs Oberdiessbach ab ca. 15.18 Uhr (Mo – Fr +1KP)
Region Spiez		
4.4.1	Linien 61, 62, 63, 65 und 66	Einführung des neuen Ortsbuskonzepts.
4.4.2	Linien 1 Steffisburg – Thun – Spiez	Verdichtung zum 15'-Takt Mo – So (+40

		KP)
4.4.3	Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi	30'-Takt in den HVZ 17.00 – 19.00 Uhr (+2 KP)
4.4.4	Regionalverkehr Spiez – Interlaken	Allfälliger Versuchsbetrieb kann aus Umstellungsstudie hervorgehen.

Region Kandertal

5.3.1	Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio)	Stundentakt von 06.00 – 20.00 Uhr (+8 KP)
5.3.2	Linie 230 Adelboden – Frutigen - Kandersteg (Abschnitt Kandersteg)	Geringfügige Änderung der Linienführung von/nach Kandersteg via „Unteres Widi" (geringfügige mehrkosten durch längere Linienführung)
5.3.3	Line 230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg (Abschnitt Kandersteg)	Aufnahme Leerfahrt Kandersteg ab ca. 23.45 Uhr (+0.5 KP)
5.3.4	Line 230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg (Abschnitt Kandersteg)	Zusätzliches Kurspaar Frutigen ab 05.30 und Kandersteg ab 06.00 Uhr (+1 KP)

Region Simmental - Saanenland

6.3.1	ÖV-Konzept Saaenland Linie 120 Montreux – Zweisimmen	Durchgehender Stundentakt zwischen Rougement und Zweisimmen (+3 KP)
6.3.2	Linie 320 Bern – Spiez – Zweisimmen	Verschiebung des Kurses Spiez ab 23.39 auf 23.07 Uhr. Zusätzlicher Kurs Spiez ab ca. 00.07 Uhr (+1 KP)
6.3.3	Linie 320 (Bern –) Spiez – Zweisimmen (RE)	Integraler RE-Halt in Därstetten.
6.3.4	Linie 320 (Bern –) Spiez – Zweisimmen (RE)	RE-Stundentakt Spiez – Zweisimmen zusammen mit TransGoldenPass (+6 KP)
6.3.5	Linie 320 Boltigen – Zweisimmen : Bus	Einführung eines durchgehenden Busangebots auch am Wochenende (+7 KP)
6.3.6	Linie 28 Lenk – Aegerten – Lenk	Aufnahme der Linie ins Grundangebot (Mo-So +7 KP, Schulbetrieb +4 KP)

Tabelle 4: Übersicht aller Anträge der RVK 5 für das Angebotskonzept 2014 -2017

8 Anhang

8.1 Provisorischer Fahrplan Busversuchsbetrieb Heimberg (Mo – Fr)

Fahrplan

3 **Allmendingen - Thun - Alte Bernstrasse - Heimberg - Dornhalde**

	MONTAG - FREITAG																								
Allmendingen	05.47	05.57	06.07	06.17	06.27	06.37	06.47	06.57	07.07	07.17	07.27	07.37	07.47	07.57	08.07	08.17	08.27	08.37	08.47	08.57	09.07	09.17	09.27	09.37	09.47
Thun Bahnhof an	05.58	06.08	06.18	06.28	06.38	06.48	06.58	07.08	07.18	07.28	07.38	07.48	07.58	08.08	08.18	08.28	08.38	08.48	08.58	09.08	09.18	09.28	09.38	09.48	09.58
Thun Bahnhof ab	06.00	06.10	06.20	06.30	06.40	06.50	07.00	07.10	07.20	07.30	07.40	07.50	08.00	08.10	08.20	08.30	08.40	08.50	09.00	09.10	09.20	09.30	09.40	09.50	10.00
Alte Bernstrasse	06.13	06.23	06.33	06.43	06.53	07.03	07.13	07.23	07.33	07.43	07.53	08.03	08.13	08.23	08.33	08.43	08.53	09.03	09.13	09.23	09.33	09.43	09.53	10.03	10.13
Lädeli		06.26			06.56			07.26			07.56			08.26			08.56			09.26			09.56		
Bürglenweg		06.27			06.57			07.27			07.57			08.27			08.57			09.27			09.57		
Heimberg, Bahnhof an		06.32			07.02			07.32			08.02			08.32			09.02			09.32			10.02		
Heimberg, Bahnhof ab		06.32			07.02			07.32			08.02			08.32			09.02			09.32			10.02		
Dornhalde		06.35			07.05			07.35			08.05			08.35			09.05			09.35			10.05		

	MONTAG - FREITAG																								
Allmendingen	09.57	10.07	10.17	10.27	10.37	10.47	10.57	11.07	11.17	11.27	11.37	11.47	11.57	12.07	12.17	12.27	12.37	12.47	12.57	13.07	13.17	13.27	13.37	13.47	13.57
Thun Bahnhof an	10.08	10.18	10.28	10.38	10.48	10.58	11.08	11.18	11.28	11.38	11.48	11.58	12.08	12.18	12.28	12.38	12.48	12.58	13.08	13.18	13.28	13.38	13.48	13.58	14.08
Thun Bahnhof ab	10.10	10.20	10.30	10.40	10.50	11.00	11.10	11.20	11.30	11.40	11.50	12.00	12.10	12.20	12.30	12.40	12.50	13.00	13.10	13.20	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10
Alte Bernstrasse	10.23	10.33	10.43	10.53	11.03	11.13	11.23	11.33	11.43	11.53	12.03	12.13	12.23	12.33	12.43	12.53	13.03	13.13	13.23	13.33	13.43	13.53	14.03	14.13	14.23
Lädeli	10.26			10.56			11.26			11.56			12.26			12.56			13.26			13.56			14.26
Bürglenweg	10.27			10.57			11.27			11.57			12.27			12.57			13.27			13.57			14.27
Heimberg, Bahnhof an	10.32			11.02			11.32			12.02			12.32			13.02			13.32			14.02			14.32
Heimberg, Bahnhof ab	10.32			11.02			11.32			12.02			12.32			13.02			13.32			14.02			14.32
Dornhalde	10.35			11.05			11.35			12.05			12.35			13.05			13.35			14.05			14.35

	MONTAG - FREITAG																								
Allmendingen	14.07	14.17	14.27	14.37	14.47	14.57	15.07	15.17	15.27	15.37	15.47	15.57	16.07	16.17	16.27	16.37	16.47	16.57	17.07	17.17	17.27	17.37	17.47	17.57	18.07
Thun Bahnhof an	14.18	14.28	14.38	14.48	14.58	15.08	15.18	15.28	15.38	15.48	15.58	16.08	16.18	16.28	16.38	16.48	16.58	17.08	17.18	17.28	17.38	17.48	17.58	18.08	18.18
Thun Bahnhof ab	14.20	14.30	14.40	14.50	15.00	15.10	15.20	15.30	15.40	15.50	16.00	16.10	16.20	16.30	16.40	16.50	17.00	17.10	17.20	17.30	17.40	17.50	18.00	18.10	18.20
Alte Bernstrasse	14.33	14.43	14.53	15.03	15.13	15.23	15.33	15.43	15.53	16.03	16.13	16.23	16.33	16.43	16.53	17.03	17.13	17.23	17.33	17.43	17.53	18.03	18.13	18.23	18.33
Lädeli			14.56			15.26			15.56			16.26			16.56			17.26			17.56			18.26	
Bürglenweg			14.57			15.27			15.57			16.27			16.57			17.27			17.57			18.27	
Heimberg, Bahnhof an			15.02			15.32			16.02			16.32			17.02			17.32			18.02			18.32	
Heimberg, Bahnhof ab			15.02			15.32			16.02			16.32			17.02			17.32			18.02			18.32	
Dornhalde			15.05			15.35			16.05			16.35			17.05			17.35			18.05			18.35	

	MONTAG - FREITAG																							
Allmendingen	18.17	18.27	18.37	18.47	18.57	19.07	19.17	19.26	19.37	19.47	19.57	20.17	20.47	21.17	21.47	22.17	22.47	23.17	23.47					
Thun Bahnhof an	18.28	18.38	18.48	18.58	19.08	19.18	19.28	19.37	19.48	19.58	20.08	20.28	20.58	21.28	21.58	22.28	22.58	23.28	23.58					
Thun Bahnhof ab	18.30	18.40	18.50	19.00	19.10	19.20	19.30	19.39	19.50	20.00		20.30	21.00	21.30	22.00	22.30	23.00	23.30	00.00					
Alte Bernstrasse	18.43	18.53	19.03	19.13	19.23	19.33	19.43	19.52	20.03	20.13		20.43	21.13	21.43	22.13	22.43	23.13	23.43	00.13					
Lädeli		18.56			19.26					20.16		20.46	21.16	21.46	22.16	22.46	23.16	23.46	00.16					
Bürglenweg		18.57			19.27					20.17		20.47	21.17	21.47	22.17	22.47	23.17	23.47	00.17					
Heimberg, Bahnhof an		19.02			19.32					20.22		20.52	21.22	21.52	22.22	22.52	23.22	23.52	00.22					
Heimberg, Bahnhof ab		19.02			19.32					20.22		20.52	21.22	21.52	22.22	22.52	23.22	23.52	00.22					
Dornhalde		19.05			19.35					20.25		20.55	21.25	21.55	22.25	22.55	23.25	23.55	00.25					

	SAMSTAG																							
Allmendingen	05.47	05.57	06.07	06.17	06.27	06.37	06.47	06.57	07.07	07.17	07.27	07.37	07.47	07.57	08.07	08.17	08.27	08.37	08.47	08.57	09.07	09.17	09.27	09.37	09.47
Thun Bahnhof an	05.58	06.08	06.18	06.28	06.38	06.48	06.58	07.08	07.18	07.28	07.38	07.48	07.58	08.08	08.18	08.28	08.38	08.48	08.58	09.08	09.18	09.28	09.38	09.48	09.58
Thun Bahnhof ab	06.00	06.10	06.20	06.30	06.40	06.50	07.00	07.10	07.20	07.30	07.40	07.50	08.00	08.10	08.20	08.30	08.40	08.50	09.00	09.10	09.20	09.30	09.40	09.50	10.00
Alte Bernstrasse	06.13	06.23	06.33	06.43	06.53	07.03	07.13	07.23	07.33	07.43	07.53	08.03	08.13	08.23	08.33	08.43	08.53	09.03	09.13	09.23	09.33	09.43	09.53	10.03	10.13
Lädeli		06.26			06.56			07.26			07.56			08.26			08.56			09.26			09.56		
Bürglenweg		06.27			06.57			07.27			07.57			08.27			08.57			09.27			09.57		
Heimberg, Bahnhof an		06.32			07.02			07.32			08.02			08.32			09.02			09.32			10.02		
Heimberg, Bahnhof ab		06.32			07.02			07.32			08.02			08.32			09.02			09.32			10.02		
Dornhalde		06.35			07.05			07.35			08.05			08.35			09.05			09.35			10.05		

	SAMSTAG																							
Allmendingen	09.57	10.07	10.17	10.27	10.37	10.47	10.57	11.07	11.17	11.27	11.37	11.47	11.57	12.07	12.17	12.27	12.37	12.47	12.57	13.07	13.17	13.27	13.37	13.47	13.57
Thun Bahnhof an	10.08	10.18	10.28	10.38	10.48	10.58	11.08	11.18	11.28	11.38	11.48	11.58	12.08	12.18	12.28	12.38	12.48	12.58	13.08	13.18	13.28	13.38	13.48	13.58	14.08
Thun Bahnhof ab	10.10	10.20	10.30	10.40	10.50	11.00	11.10	11.20	11.30	11.40	11.50	12.00	12.10	12.20	12.30	12.40	12.50	13.00	13.10	13.20	13.30	13.40	13.50	14.00	14.10
Alte Bernstrasse	10.23	10.33	10.43	10.53	11.03	11.13	11.23	11.33	11.43	11.53	12.03	12.13	12.23	12.33	12.43	12.53	13.03	13.13	13.23	13.33	13.43	13.53	14.03	14.13	14.23
Lädeli	10.26			10.56			11.26			11.56			12.26			12.56			13.26			13.56			14.26
Bürglenweg	10.27			10.57			11.27			11.57			12.27			12.57			13.27			13.57			14.27
Heimberg, Bahnhof an	10.32			11.02			11.32			12.02			12.32			13.02			13.32			14.02			14.32
Heimberg, Bahnhof ab	10.32			11.02			11.32			12.02			12.32			13.02			13.32			14.02			14.32
Dornhalde	10.35			11.05			11.35			12.05			12.35			13.05			13.35			14.05			14.35

Verkehrsbetriebe STI AG
Grabenstrasse 36, 3600 Thun

Tel. 033 225 13 13
Fax 033 225 13 14

info@stibus.ch
www.stibus.ch

8.2 RGSK TOW Massnahmenblatt ÖV 4.1 (Stand Vorprüfung 25. Juli 2011)

RGSK Thun-Oberland West Massnahmen

Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer | **ÖV 4.1**

☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun 2007, Prüfbericht Bund Nr. 942-211
☐ Im übrigen RGSK-Perimeter

Zielsetzung:
Verbessern der Erschliessung des rechten Thunerseeufers bis Oberhofen mit dem öffentlichen Verkehr (anstreben der Güteklasse B/C).

Massnahmen: (PA-Reg ÖV1)
- Verbessern der ÖV-Erschliessung rechtes Thunerseeufer: 10'-Minuten-Takt, Linienführung, Eilkurse
- Attraktive Umsteigemöglichkeiten auch am Wochenende schaffen (neue Leute auf den ÖV gewinnen)

Vorgehen:
1. Betriebliche Überprüfung der Strecke rechtes Thunerseeufer bis Oberhofen im Hinblick auf durchgehenden 10'-Takt und Wochenendoptimierung
2. 10'-Takt umsetzen

Beteiligte Stellen:
RVK, Hilterfingen, Oberhofen, Thun, OIK I, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV), STI

Federführung:
RVK

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: je nach Konzept offen

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:
☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:
☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Wird vom Kanton ausgefüllt

Stand der Koordination:
☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung
☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

Zeithorizont:
☒ bis 2014
☒ 2015– 2018 Umsetzung
☐ Später

Abhängigkeiten / Zielkonflikte:
- Massnahmenblatt ÖV2 Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse (VM M9), ÖV5, LV2, S1, S7a, KM7

Auswirkungen:
ÖV- Massnahmen in Kombination mit Massnahmen beim LV und Kombinierter Mobilität schaffen das Potential um Modalsplitveränderungen herbeizuführen und die Verkehrsbelastung durch den MIV zu vermindern. (Verkehrsverlagerung zu Gunsten ÖV)

Bewertung:
Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region (weniger Umweltbelastung), unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und verbessern den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden.

Priorisierung:
☒ A ☐ B ☐ C

Grundlagen:
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, Oktober 2003
- Agglomerationsprogramm (Massnahmenpaket 1), 2007
- Erfahrungen Oberingenieurkreis I mit „Korrektion Hofstettenstrasse", 2007
- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (-)
- Aktueller Planungsstand „Radstreifen Bächimatt bis Tankstelle", OIK I, Dezember 2009 (Quelle VM)
- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010
- Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008
- ÖV-Konzept Thun als Input fürs Agglomerationsprogramm der 2. Generation, RVK, Juni 2011

Hinweise zum Controlling:

8.3 Agglomerationsprogramm Thun 2. Generation Massnahmenblatt ÖV 4.1

Agglomerationsprogramm V+S Thun, 2. Generation 87

Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer	ÖV 4.1

☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942-211
☐ Im übrigen RGSK-Perimeter

Zielsetzung:
Verbessern der Erschliessung des rechten Thunerseeufers bis Oberhofen mit dem öffentlichen Verkehr (anstreben der Güteklasse B/C).

Massnahmen (PA-Reg ÖV1)
- Verbessern der ÖV-Erschliessung rechtes Thunerseeufer: 10'-Minuten-Takt, Linienführung, Eilkurse
- Attraktive Umsteigemöglichkeiten auch am Wochenende schaffen (neue Leute auf den ÖV gewinnen)

Vorgehen:
1. Betriebliche Überprüfung der Strecke rechtes Thunerseeufer bis Oberhofen im Hinblick auf durchgehenden 10'-Takt und Wochenendoptimierung
2. 10'-Takt umsetzen

Die beschriebenen Massnahmen, sowie die Verdichtung bis Gunten / Merligen und die Verbesserung des Hangbussystems werden im Angebotskonzept 2014-2017 überprüft und festgelegt.

Beteiligte Stellen:
RVK, Hilterfingen, Oberhofen, Thun, OIK I, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV), STI

Federführung:
RVK

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: AP1 Fr. Mio. –
AP2 Fr. Mio. je nach Konzept offen

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:
☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:
☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Wird vom Kanton ausgefüllt

Stand der Koordination:
☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung
☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

Zeithorizont:
☒ bis 2014
☒ 2015 - 2018 Umsetzung
☐ 2019 - 2022
☐ ab 2023

Abhängigkeiten / Zielkonflikte:
- Massnahmenblatt ÖV2 Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse (VM M9), E1.1, LV2, S1, S7, KM8
- weitere Bemerkungen: Als Ergänzung zum ÖV könnten Anreizsysteme mit E-Bikes einen Beitrag dazu leisten, den motorisierten Verkehr etwas zu reduzieren. Die Wohnorte an den Hanglagen bieten gute Voraussetzungen dazu.

Wirkung:
ÖV- Massnahmen in Kombination mit Massnahmen beim LV und Kombinierter Mobilität schaffen das Potential um Modalsplitveränderungen herbeizuführen und die Verkehrsbelastung durch den MIV zu vermindern. Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, erhöht die Siedlungsentwicklung nach Innen, erhöht die Verkehrsicherheit und hilft mit die Umwelt zu entlasten.

Bewertung:
Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region, da sie dazu beitragen motorisierten Individualverkehr auf den ÖV zu verlagern.

Priorisierung:
☐ A1 ‖ A2 ☒ A ☐ B ☐ C

Grundlagen:
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, Oktober 2003
- Agglomerationsprogramm (Massnahmenpaket 1), 2007
- Erfahrungen Oberingenieurkreis I mit „Korrektion Hofstettenstrasse", 2007
- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (-)

18.07.2011

Agglomerationsprogramm V+S Thun, 2. Generation 88

- Aktueller Planungsstand „Radstreifen Bächimatt bis Tankstelle", OIK I, Dezember 2009 (Quelle VM) - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008 - ÖV-Konzept Thun als Input fürs Agglomerationsprogramm der 2. Generation, RVK, Juni 2011
Hinweise zum Controlling:

8.4 Modal Split Agglomeration Thun

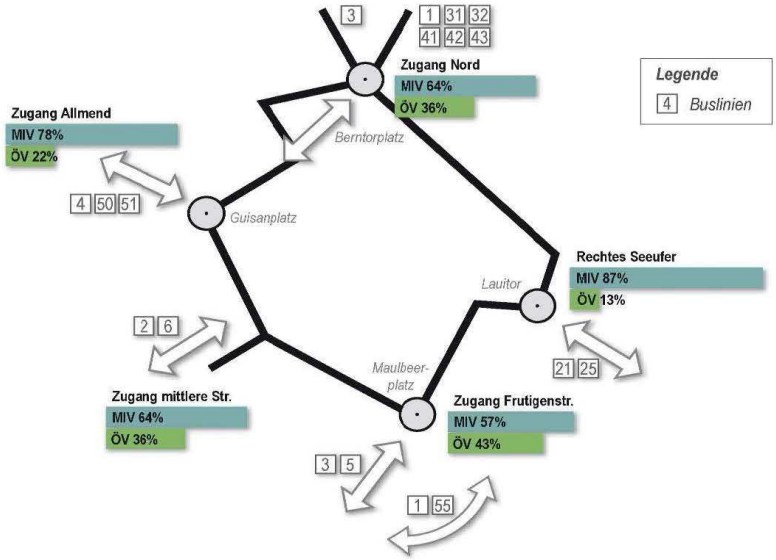


Abbildung 57 Modal Split 1: Verhältnis MIV zu ÖV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

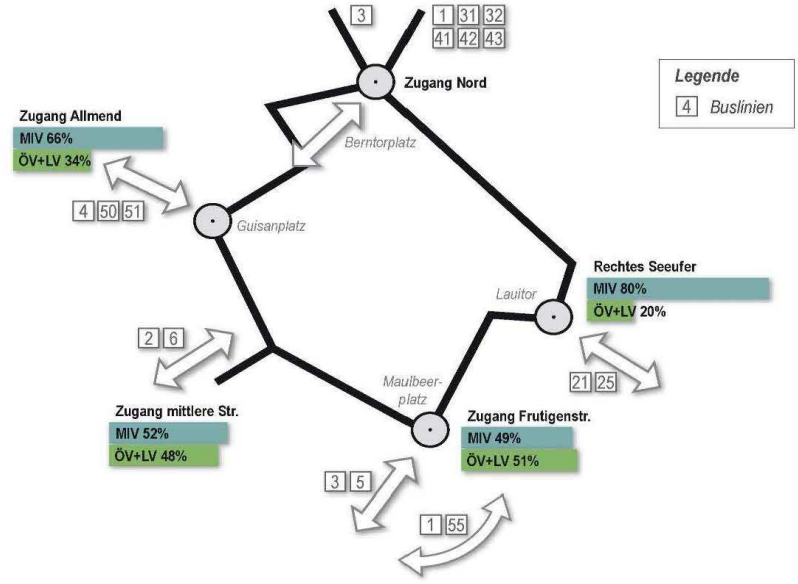


Abbildung 58 Modal Split 2: Verhältnis MIV zu ÖV+LV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

8.5 Regelung neue Versuchsbetriebe – Schreiben des Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) vom 22. August 2011

Amt für öffentlichen Verkehr

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Office des transports publics

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

Reiterstrasse 11
3011 Bern
Telefon 031 633 37 11
Telefax 031 633 37 20
E-Mail info.aoev@bve.be.ch

Daniel Schwarz
Direktwahl 031 633 37 14
E-Mail daniel.schwarz@bve.be.ch

Lukas, Nils

An die Regionalen Verkehrskonferenzen

Eingegangen
23. Aug. 2011

22. August 2011

Neue Versuchsbetriebe

Sehr geehrter Herr Präsident
sehr geehrte Damen und Herren

Versuchsbetriebe sind ein bewährtes Instrument, um die Nachfrage für neue öV-Linien zu testen, bevor sie im Fall eines Erfolgs dem Grossen Rat für die Aufnahme ins kantonale Grundangebot vorgeschlagen werden können. Versuchsbetriebe sind im Gesetz über den öffentlichen Verkehr verankert.

Angesichts der kantonalen Finanzlage und Sparmassnahmen beim Bund sahen wir uns im letzten Jahr gezwungen, einen Stopp gegenüber neuen Angeboten sowie neuen Versuchsbetrieben einzulegen. Wir möchten Ihnen nun nachfolgend das geänderte Vorgehen und unsere Beurteilungskriterien bei neuen Versuchsbetrieben mitteilen.

Bisher galt für einen neuen Versuchsbetrieb die Mitfinanzierung durch die Gemeinden als grösste Hürde. Sofern die minimalen Anforderungen der Angebotsverordnung voraussichtlich erfüllt wurden, galt die Beteiligung des Kantons meistens als Formsache. Mit diesem Automatismus sind aber andere – mitunter berechtigte und von den RVK ebenfalls geforderte – Linienausbauten gefährdet, wenn nur sehr geringfügige Mittel zur Verfügung stehen.

Daher werden wir vorläufig auf neue Versuchsbetriebe in Zukunft nur eintreten, wenn diese von der Regionalen Verkehrskonferenz gleichzeitig mit neuen oder angepassten regionalen Angebotskonzepten vorgesehen werden. Auf diese Weise ist eine Einreihung in die übrigen Forderungen von weiteren Angebotsausbauten sichergestellt. Wir empfehlen Ihnen deshalb, eine Priorisierung aller Ihrer Forderungen aus regionaler Sicht vorzunehmen.

Die Priorisierung aller Ausbauwünsche aus kantonaler Sicht wird wie bisher im Angebotskonzept des Kantons vorgenommen. Versuchsbetriebe werden sich somit auch der Konkurrenz weiterer Ausbauwünsche stellen müssen.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und sichern Ihnen unsere fachliche Unterstützung bei der Erarbeitung der regionalen Angebotskonzepte 2014-17 zu, die Sie bis Ende Mai 2012 bei uns einreichen können.

Freundliche Grüsse

AMT FÜR ÖFFENTLICHEN VERKEHR DES KANTONS BERN
Der Vorsteher:

Wolf-Dieter Deuschle

Kopie:
- Intern: Ab, Kh, Me, Sh, Kd

8.6 RGSK-Massnahmenblatt ÖV 6 (Stand Vorprüfung 25. Juli 2011)

RGSK Thun-Oberland West Massnahmen

ÖV-Anbindung Frutigen | **ÖV 6**

☐ Im Agglomerationsperimeter ☐ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun 2007, Prüfbericht Bund Nr. -
☒ Im übrigen RGSK-Perimeter

Zielsetzung:
Optimalere Anbindung von Frutigen an den Fernverkehr in Abwägung übergeordneter Interessen prüfen

Massnahmen:
- Abschätzung Nachfragepotenzial für IC-Halt Frutigen in Abhängigkeit mit „Lötschberger"

Vorgehen:
1. Ausarbeitung Studie IC-Halte Frutigen

Beteiligte Stellen:
RVK, Amt für öffentlichen Verkehr (AöV), Adelboden, Frutigen, Kandersteg

Federführung:
RVK

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: je nach Konzept offen

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:
☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:
☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten
Wird vom Kanton ausgefüllt

Stand der Koordination:
☒ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung
☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

Zeithorizont:
☒ bis 2014
☐ 2015– 2018
☐ Später

Abhängigkeiten / Zielkonflikte:

Auswirkungen:
Verbessertes Angebot für die Region Frutigen und Adelboden und trägt zu einer Verkehrsverlagerung bei.

Bewertung:
Die Massnahme kann attraktiv sein für die Tourismusregion, bewirkt also einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und führt zu weniger Lärm- und Luftbelastung.

Priorisierung:
☒ A ☐ B ☐ C

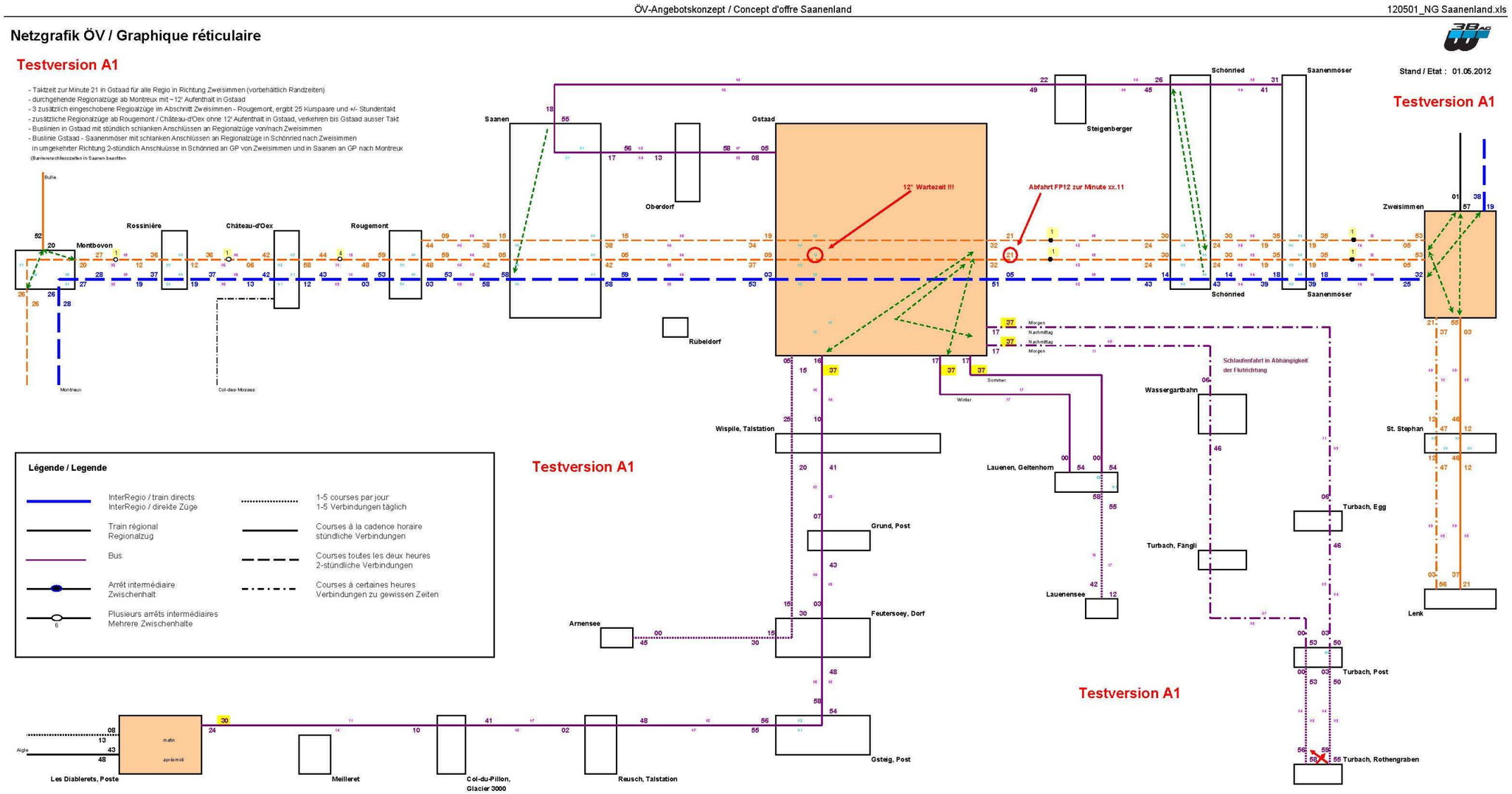
Grundlagen:
- Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008
- Antrag Geschäftsstelle RVK-OW für Studie IC-Halte Frutigen, 03.03.2010

Hinweise zum Controlling:

25. Juli 2011 78/118

8.7

8.8 ÖV-Konzept Saanenland: Netzgrafik Fahrplan 2014



8.9 Fahrplan Lenk i. S. 2012/2013

31.281 ¶ Lenk i. S. - Bühlberg - Lenk i. S. — 9. bis 14. Dezember 2012 und 15. April bis 14. Dezember 2013

Lenk Bahnhof	ab	💻 **07.00**	**07.30**	**08.30**	**09.30**	🗁 **10.30**	**12.00**	**13.34**	🗁 **14.34**	**15.34**	**16.34**
Brandegg	ab	💻 07.10	07.40	08.40	09.40	| 10.40	12.10	13.44	14.44	15.44	16.44
Bühlberg	an		**07.47**	**08.47**	**09.47**	🗁 **10.47**	**12.17**	**13.51**	🗁 **14.51**	**15.51**	**16.51**
Bühlberg	ab		**08.05**	**09.05**	**10.05**	🗁 **11.05**	**12.17**	**14.05**	🗁 **15.05**	**16.05**	**17.05**
Brandegg	ab	💻 07.15	08.08	09.08	10.08	| 11.08	12.20	14.08	15.08	16.08	17.08
Lenk Bahnhof	an	💻 **07.25**	**08.22**	**09.22**	**10.22**	🗁 **11.22**	**12.34**	**14.22**	🗁 **15.22**	**16.22**	**17.22**

Weitere Haltestellen / Autres arrêts / Further stops: Gerbi, Grün, Seiten, Höhe, Flüelistrasse, Hubel, Buggeli, Tannenbühl

31.283 ¶ Lenk i. S. - Simmenfälle - Lenk i. S. — 9. bis 14. Dezember 2012 und 15. April bis 14. Dezember 2013

Lenk Bahnhof	ab	💻 **06.46**	**07.55**	**09.25**	**10.25**	🗁 **11.25**	**12.13**	**14.05**	**15.05**	🗁 **16.05**	**17.05**	**18.05**
Kuspo	ab	06.48	07.57	09.27	10.27	| 11.27	12.15	14.07	15.07	16.07	17.07	18.07
Metschbahnen	ab	06.50	07.59	09.29	10.29	| 11.29	12.17	14.09	15.09	16.09	17.09	18.09
Simmenfälle	an	💻 **06.56**	**08.05**	**09.35**	**10.35**	🗁 **11.35**	**12.23**	**14.15**	**15.15**	🗁 **16.15**	**17.15**	**18.15**
Simmenfälle	ab	💻 **06.56**	**08.05**	**09.40**	**10.40**	🗁 **11.40**	**12.23**	**14.20**	**15.20**	🗁 **16.20**	**17.20**	**18.20**
Metschbahnen	ab	07.00	08.09	09.44	10.44	| 11.44	12.27	14.24	15.24	16.24	17.24	18.24
Kuspo	ab	07.02	08.11	09.46	10.46	| 11.46	12.29	14.26	15.26	16.26	17.26	18.26
Lenk Bahnhof	an	💻 **07.08**	**08.17**	**09.52**	**10.52**	🗁 **11.52**	**12.35**	**14.32**	**15.32**	🗁 **16.32**	**17.32**	**18.32**

Weitere Haltestellen / Autres arrêts / Further stops: Tennisplatz, Neufeld (Camping), Rohrbrücke, Rotenbach, Sumpfbach, Litte, Edelweiss, Zelg

28 ¶ Lenk i. S. - Aegerten, REKA-Zentrum - Lenk i. S. — 9. bis 14. Dezember 2012 und 15. April bis 20. Oktober 2013 | Während den Schulperiode bis 14. Dez. 2013

Lenk Bahnhof	ab	💻 07.08	💻 07.40	09.00	11.00	11.58	💻 11.58	13.40	15.00	💻 15.00	15.40	17.40
Stein		07.10	07.42			12.00	12.00		15.02	15.02		
Waldrand				09.02	11.02			13.42			15.42	17.42
Aegerten-Reka	ab			09.04	11.04			13.44			15.44	17.44
Honeggli		07.12	07.42	09.04	11.04	12.00	12.00	13.44	15.02	15.02	15.44	17.44
Reitzentrum	ab	07.16	07.48	09.08	11.08	12.06	12.06	13.48	15.08	15.08	15.48	17.48
Lenk Bahnhof	an	💻 07.22	💻 07.55	09.14	11.14	12.13	💻 12.13	13.54	15.15	💻 15.15	15.54	17.54

Weitere Haltestellen / Autres arrêts / Further stops: Marktplatz, Erlebnisbad, Waldrand, Aegerten-Reka, Honeggli, Lischmatte, Schadauli, Äussere Bleiken, Reitzentrum, Innere Bleiken, Mühleweidli

31.282 ¶ Lenk i. S. - Iffigenalp - Lenk i. S. — 8. Juni bis 20. Oktober 2013

Lenk Bahnhof	ab	PL **08.28**	PL 🗎 **09.28**	PL **10.28**	PL **12.15**	PL **14.28**	PL 🗎 **15.28**	PL **16.28**	PL **17.28**
Alpenrösli	ab	PL 08.38	PL 09.38	PL 10.38	PL 12.25	PL 14.38	PL 15.38	PL 16.38	PL 17.38
Iffigenalp	an	PL **08.55**	PL 🗎 **09.55**	PL **10.55**	PL **12.42**	PL **14.55**	PL 🗎 **15.55**	PL **16.55**	PL **17.55**
Iffigenalp	ab	PL **09.00**	PL 🗎 **10.00**	PL **11.00**	PL **14.00**	PL **15.00**	PL 🗎 **16.00**	PL **17.00**	PL **18.00**
Alpenrösli	ab	PL 09.12	PL 10.12	PL 11.12	PL 14.12	PL 15.12	PL 16.12	PL 17.12	PL 18.12
Lenk Bahnhof	an	PL **09.25**	PL 🗎 **10.25**	PL **11.25**	PL **14.25**	PL **15.25**	PL 🗎 **16.25**	PL **17.25**	PL **18.25**

Weitere Haltestellen / Autres arrêts / Further stops: Gemeindehaus, Badgässli, Krummenbach (TS Betelberg), Blatti, Mittaghorn, Hubelmatte, Iffigfall, Ritzdole

120 § Zweisimmen - Lenk i. S. - Zweisimmen *(Auszug)* — 9. bis 14. Dezember 2012 und 15. April bis 14. Dezember 2013

Zweisimmen	ab	▤ **06.34**	**07.03**	**08.03**	**09.03**	▯ **09.37**	**10.03**	**10.37**	**11.03**	**11.37**	**12.03**
St. Stephan	ab	06.43	07.12	08.12	09.12	09.47	10.12	10.47	11.12	11.47	12.12
Matten	ab	06.46	07.15	08.15	09.15	09.50	10.15	10.50	11.15	11.50	12.15
Lenk Bahnhof	an	▤ **06.52**	**07.21**	**08.21**	**09.21**	▯ **09.56**	**10.21**	**10.56**	**11.21**	**11.56**	**12.21**
Lenk Bahnhof	ab	▤ **07.03**	**07.37**	**08.37**	**09.37**	▯ **10.03**	**10.37**	**11.03**	**11.37**	**12.37**	**13.03**
Matten	ab	07.09	07.43	08.43	09.43	10.09	10.43	11.09	11.43	12.43	13.09
St. Stephan	ab	07.12	07.46	08.46	09.46	10.12	10.46	11.12	11.46	12.46	13.12
Zweisimmen	an	▤ **07.21**	**07.55**	**08.55**	**09.55**	▯ **10.21**	**10.55**	**11.21**	**11.55**	**12.55**	**13.21**

Zweisimmen	ab	**13.03**	**14.03**	**15.03**	**15.37**	**16.03**	**17.03**	▤ **17.37**	**18.03**	▤ **18.24**
St. Stephan	ab	13.12	14.12	15.12	15.47	16.12	17.12	17.47	18.12	18.33
Matten	ab	13.15	14.15	15.15	15.50	16.15	17.15	17.50	18.15	18.36
Lenk Bahnhof	an	**13.21**	**14.21**	**15.21**	**15.56**	**16.21**	**17.21**	▤ **17.56**	**18.21**	▤ **18.42**
Lenk Bahnhof	ab	**13.37**	**14.37**	**15.37**	**16.03**	**16.37**	**17.37**	▤ **18.03**	**18.42**	▤ **19.03**
Matten	ab	13.43	14.43	15.43	16.09	16.43	17.43	18.09	18.48	19.09
St. Stephan	ab	13.46	14.46	15.46	16.12	16.46	17.46	18.12	18.51	19.12
Zweisimmen	an	**13.55**	**14.55**	**15.55**	**16.21**	**16.55**	**17.55**	▤ **18.21**	**19.00**	▤ **19.21**

▤ Montag - Freitag, ohne allg. Feiertage / Lundi - vendredi, sauf fêtes générales / Mondays - Fridays, except public holiday

💻 Montag - Freitag, ohne allg. Feiertage, während den Schulperioden 9. - 14. Dezember 2012 / 15.-19. April 2013 /6. Mai - 28. Juni 2013 / 12. August - 27. September 2013 / 21. Oktober - 14. Dezember 2013

🗁 Täglich vom 8. Juni bis 20. Oktober 2013 ▯ Samstag, Sonn- und allg. Feiertage

🗎 Täglich vom 29. Juni bis 25. August 2013 und Samstag, Sonntag und allg. Feiertage vom 31. August bis 20. Oktober 2013

PL Beschränktes Platzangebot, Reservation empfohlen, nur bis am Vortag 17.00 Uhr möglich Tel. 033 673 74 74

Auf allen Linien, Voranmeldung für Gruppen am Vortag bis 17.00 h obligatorisch Tel. 033 673 74 74