

Regionales Angebotskonzept 2010 - 2013

Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr des
Kantons Bern

Version für das AöV

30. Mai 2008

Erstellt durch die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

Sachbearbeitung: Bettina Heiniger

Regionale Verkehrskonferenz Oberland West

Geschäftsstelle

Industriestrasse 2

3600 Thun

033 225 61 61

info@region-tip.ch

Inhalt

<i>Abbildungen</i>	3
<i>Tabellen</i>	3
<i>Abkürzungen</i>	3
<i>Beilagen</i>	3
Teil A: Ausgangslage und Rahmenbedingungen	5
1 Ausgangslage und Vorgehen	5
1.1 Übergeordnete Situation	5
1.2 Ziele.....	5
1.3 Grundlagen	6
1.3.1 Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun	7
1.3.2 ÖV-Konzept Thun Nord.....	7
1.3.3 ÖV-Studie Thun Süd	8
1.4 Vorgehen.....	8
2 Rahmenbedingungen	11
2.1 Fernverkehr.....	11
2.2 Regionaler Bahnverkehr (S1, S3/4/44, RE Konolfingen, RE Lötschberg).....	11
Teil B: Regionales Angebotskonzept 2010 - 2013	15
3 Region Thun	15
3.1 Heutiges Angebot.....	15
3.1.1 Regionalverkehr Bahn.....	15
3.1.2 Bus	15
3.2 Anschlussproblematik im Knoten Thun.....	17
3.2.1 Ins Oberland	17
3.2.2 Auf die S1	17
3.3 Erfolgskontrolle der kritischen Linien	18
3.3.1 Linien 44/45 Heimenschwand-Oderdiessbach.....	18

3.3.2	Linie 56 Grundbach-Wattenwil-Riggisberg	19
3.3.3	Linie 33 Teuffenthal	19
3.4	Erfolgskontrolle von im Dezember 2004 umgestalteten Linien	20
3.5	Agglomerationsprogramm	22
3.6	Konzeptanträge 2010 - 2013 Region Thun	23
4	Region Spiez	27
4.1	Heutiges Angebot	27
4.1.1	Anschlussknoten Spiez Bahnverkehr	27
4.1.2	Regionalverkehr Bus	27
4.2	Erfolgskontrolle Linie 65 Spiez - Faulensee - Gütital	27
4.3	Erfolgskontrolle von im Dezember 2004 umgestalteten Linien	27
4.4	Konzeptanträge 2010 - 2013 Region Spiez	28
5	Kandertal	29
5.1	Heutiges Angebot	29
5.1.1	Regionalverkehr Bahn	29
5.1.2	Regionalverkehr Bus	29
5.2	Erfolgskontrolle von im Dezember 2004 umgestalteten Linien	29
5.3	Konzeptanträge 2010 - 2013 Kandertal	30
6	Simmental - Saanenland	31
6.1	Heutiges Angebot	31
6.1.1	Regionalverkehr Bahn	31
6.1.2	Regionalverkehr Bus	31
6.2	Erfolgskontrolle Linie 120.25 Gstaad-Turbach (-Rotengraben)	32
6.3	Umstellungsstudie Lenk-Zweisimmen	32
6.4	Bahnhaltestellen zwischen Spiez und Wimmis	33
6.5	Konzeptanträge 2010 - 2013 Simmental - Saanenland	33
7	Zusammenfassung der Anträge	35
	Anhang: Optimierter Fahrplan Linie 56	37

Abbildungen

Abbildung 1: Ablaufschema Vorgehen Erarbeitung AK 2010 - 2013.....	10
Abbildung 2: Netzgraphik RE Lötschberg Ist- und Planungszustand	13
Abbildung 3: Frequenzentwicklung Stadtlinien Thun 2004 - 2007	22

Tabellen

Tabelle 1: Sitzungen mit Gemeinden und TUs zur Erarbeitung AK 2010 - 2013	9
Tabelle 2: Zusammenfassung der Anträge der RVK 5 für das AK 2010-2013.....	36

Abkürzungen

AFA	Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr
ASKA	Autoverkehr Spiez-Krattigen-Aeschi AG
BLS	BLS Lötschbergbahn AG und Regionalverkehr Mittelland AG
FPW	Fahrplanwechsel
HVZ	Hauptverkehrszeiten
HST	Halbstundentakt
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
MOB	Montreux-Berner Oberland Bahn
PAG	PostAuto AG
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
RVK-OW	Regionale Verkehrskonferenz Oberland West
STI	Verkehrsbetriebe STI
TPF	Transports Publics Fribourgeois
TU	Transportunternehmung

Beilagen

Netzgraphik Angebot Bahn Berner Oberland 2009 - 2011 (Version vom 23. 2. 2008)
Auswertung Bevölkerungsumfrage Burgistein
Strukturdaten Simmental (Arbeitspendler- und Schülerverkehr)

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.

Aufgrund der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und den damit verbundenen grossen Fahrplanänderungen im Fernverkehr hat der Kanton Bern beschlossen, den Angebotsbeschluss 2005 - 2008 anzupassen und bis Dezember 2009 zu verlängern. Da die RVK-OW von der Inbetriebnahme der NEAT überdurchschnittlich stark betroffen war, nahmen diese Anpassungen in der RVK-OW grössere Ausmasse an und mündeten ins Regionale Angebotskonzept 2008. Das Regionale Angebotskonzept 2005 - 2008 brachte vor allem für die Agglomeration Thun grosse Änderungen, während das Angebotskonzept 2008 eine Neukonzeption resp. eine grössere Überarbeitung des Regionalverkehrs im Kander- und Simmental beinhaltete.

Aufgrund der umfassenden Überarbeitung des Regionalverkehrs im Kander- und Simmental im Angebotskonzept 2008 und den bestehenden konzeptionellen Arbeiten für die Agglomeration Thun (Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun, ÖV-Konzept Thun Nord, ÖV-Studie Thun Süd) wurde im Rahmen der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzepts 2010 - 2013 auf eine erneute Erarbeitung konzeptioneller Grundlagen verzichtet.

1.2 Ziele

Gemäss Schreiben vom AöV vom 20. November 2006 sind im regionalen Angebotskonzept folgende Aspekte 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):

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

- Linien 44 und 45 Heimenschwand-Oberdiessbach → vgl. Kapitel 3.3.1
 - Linie 56 Grundbach-Wattenwil-Riggisberg → vgl. Kapitel 3.3.2
 - Linie 33 Steffisburg-Teuffenthal → vgl. Kapitel 3.3.3
 - Linie 65 Spiez-Faulensee-Güetital → vgl. Kapitel 4.2
 - Linie 12.182 Gstaad-Turbach → vgl. Kapitel 6.2
- Erfolgskontrolle bei allen auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 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 22 Hangbus: neue Linie → *vgl. Kapitel 3.4*
 - Linien 41/42/43 Thun-Heimenschwand/Eriz: Umstrukturierung der Linienführung → vgl. Kapitel 3.4
 - Linie 50 Thun-Thierachern-Uebeschi-Blumenstein: Taktverdichtung → vgl. Kapitel 3.4
 - Linie 55 Thun-Reutigen-Wimmis: Taktverdichtung → vgl. Kapitel 3.4
 - Linie 31.057 Gurzelen-Uetendorf: neue Linie → vgl. Kapitel 3.4
 - Thuner Stadtlinien: Taktverdichtungen auf den Linien 1, 2, 3, und 5 und Einführung einer neuen Linie 6 → vgl. Kapitel 3.4
 - Linie 65 Spiez-Faulensee-Güetital: Ausdehnung des Angebots auf Abend und Sonntag → vgl. Kapitel 4.2
 - Linie 31.241 Kandersteg-Talstation Sunnbüel: neue Linie → vgl. Kapitel 5.2
- Zusätzlich zu den vom AöV vorgegebenen Aufgaben berücksichtigt das vorliegende Konzept vom Ausschuss als sinnvoll erachtete Wünsche der Gemeinden und Transportunternehmen sowie Massnahmen, die sich aus den konzeptionellen Grundlagen ergeben.

1.3 Grundlagen

Das vorliegende Konzept basiert auf folgenden Dokumenten und konzeptionellen Grundlagen:

- Regionales Angebotskonzept 2008
- Kantonales Angebotskonzept 2008 - 2009
- Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun vom 5. 12. 2007
- ÖV-Konzept Thun Nord vom 16. 5. 2006
- ÖV-Studie Thun Süd vom 7. 2. 2008
- Angebotsverordnung des Kantons Bern (AGV)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern

1.3.1 Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun

Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun ist eine wesentliche Grundlage für das Angebotskonzept 2010 - 2013. Die aktuelle Version des Agglomerationsprogramms vom Dezember 2007 führt verschiedene konzeptionelle Grundlagenpapiere wie das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (2005), das Agglomerationsprogramm Thun (2003) und die Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (2002) zusammen.

Das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun hat zum Ziel, strategisch wichtige Entwicklungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr besser zu erschliessen und die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten. Zudem soll die Siedlungsentwicklung regional koordiniert und die Wohnnutzung vermehrt auf die Zentren und den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden.

Das Angebotskonzept 2010 - 2013 berücksichtigt für die Agglomerationsgemeinden die entscheidenden Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun, die für den Zeithorizont 2010 - 2013 von Bedeutung sind (vgl. Kapitel 3.5).

Das Agglomerationsprogramm soll noch im laufenden Jahr mit weiteren Grundlagen zum Regionalen Richtplan Siedlung und Verkehr der Region Thun-InnertPort zusammengeführt werden. Letzterer wird später Eingang in das geplante Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) für die künftige Regionalkonferenz Thun Oberland West finden.

1.3.2 ÖV-Konzept Thun Nord

Die ÖV-Erschliessung in den nördlich von Thun liegenden Gemeinden ist teilweise als unbefriedigend einzustufen.

Das Agglomerationsprogramm 2005 enthält zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs in Thun/Steffisburg/Heimberg und Lerchenfeld/Uetendorf zwei Massnahmenpakete, die über das ÖV-Konzept Thun Nord näher konkretisiert werden. Ziele des Konzepts waren, einerseits die Siedlungsentwicklung auf vom ÖV gut erschlossene Gebiete auszurichten und andererseits mit einem gezielten Ausbau des ÖV 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 aktuelle Agglomerationsprogramm 2007 eingeflossen und werden je nach Bedeutung im Angebotskonzept 2010 - 2013 berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.5 und 3.6).

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, um die notwendigen konzeptionellen Grundlagen auch hier zu schaffen. 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 vorhanden sind. Die Erschliessungen können daher separat betrachtet werden. Für die Erschliessung künftiger Siedlungsgebiete wurden verschiedene Linienführungen betrachtet und Erschliessungs-Korridore empfohlen. Als beste Lösung für die Erschliessung des neuen Stadions/Einkaufszentrums stellte sich die Verdichtung einer bestehenden Linie heraus. Im Angebotskonzept 2010 - 2013 wird das Ergebnis der Studie zur Erschliessung von Stadion und Einkaufszentrum berücksichtigt (vgl. Kapitel 3.6).

1.4 Vorgehen

Nach Startsitzen der RVK-Geschäftsstelle mit einzelnen Transportunternehmungen (STI, ASKA, PAG) wurden für die Besprechung der kritischen Linien Sitzungen mit Gemeinden, TUs und AöV durchgeführt (Thuner Ostamt Linien 41/42/43, Thuner Ostamt Linien 44/45, Spiez und Umgebung, Thuner Westamt Linie 56) (vgl. Tabelle 1). Die TUs erarbeiteten basierend auf diesen Sitzungen und in Absprache mit der RVK-Geschäftsstelle Optimierungsvorschläge. Parallel dazu erhielten alle Gemeinden der RVK-OW die Gelegenheit, ihre Verbesserungswünsche einzubringen (Umfrage vom 19. 9. 2007). Die Optimierungsvorschläge für die kritischen Linien und die Anliegen der Gemeinden wurden an der RVK-Ausschuss-Sitzung vom 27. 2. 2008 diskutiert. Das auf dieser Entscheidungsbasis erstellte Angebotskonzept (*Version für die Mitwirkung*) wurde zur Mitwirkung an die Gemeinden, TUs und weitere Stellen verschickt. An der Ausschusssitzung vom 7. 5. 2008 wurden die Mitwirkungseingaben diskutiert und das Konzept anschliessend gemäss den Beschlüssen des Ausschusses angepasst (*Version für die a.o. Mitgliederversammlung*). Diese Version wurde an der a.o. Mitgliederversammlung vom 21. 5. 2008 ergänzt und verabschiedet (*Version für das AöV*). Der Ablauf der Erarbeitung des Regionalen Angebotskonzepts 2010 - 2013 ist in Abbildung 1 dargestellt.

Datum	Thema	Teilnehmer
19. 9. 2007	STI	STI Geschäftsstelle RVK
2. 10. 2007	ASKA / PAG	ASKA PAG Interlaken Geschäftsstelle RVK
15. 10. 2007	Erfolgskontrolle STI-Linien 41/42/43 Thun-Heimenschwand / Eriz	Gemeinden Eriz, Fahrni, Oberlangenegg, Unterlangenegg und Wachselhorn STI

		AöV Geschäftsstelle RVK
6. 11. 2007	Erfolgskontrolle STI-Linien 44/45 Heimenschwand-Oberdiessbach	Gemeinden Aeschlen, Bleiken, Buchholter- berg, Linden und Oberdiessbach STI AöV Geschäftsstelle RVK
13. 12. 2007	Erfolgskontrolle ASKA-Linie 65 Spiez- Faulensee-Güetital	Gemeinden Aeschi, Krattigen und Spiez ASKA PAG Interlaken AöV Geschäftsstelle RVK
18. 12. 2007	Erfolgskontrolle STI / PAG-Linie 56 Grundbach-Wattenwil-Riggisberg	Gemeinden Burgistein, Riggisberg und Wattenwil PAG Bern und Postautounternehmer STI AöV Geschäftsstelle RVK

Tabelle 1: Sitzungen mit Gemeinden und TUs zur Erarbeitung AK 2010 - 2013

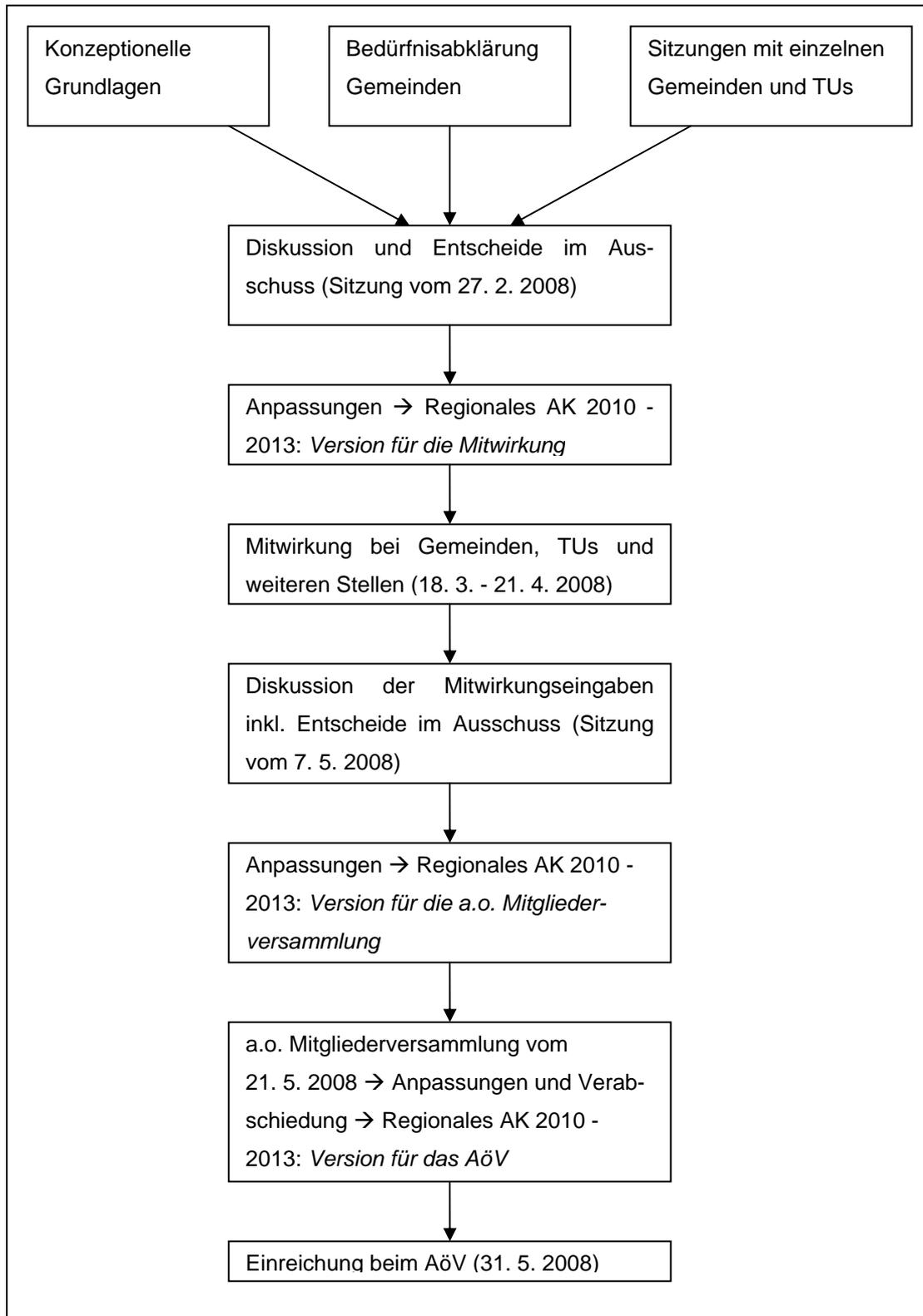


Abbildung 1: Ablaufschema Vorgehen Erarbeitung AK 2010 - 2013

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 (vgl. 5.1). 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 von/nach den Regionallinien nach/von dem Oberland hingenommen werden (vgl. 3.2.1).

Für die Laufzeit des Angebotskonzepts 2010 - 2013 sind im Perimeter der RVK 5 im Fernverkehr keine grösseren Änderungen vorgesehen (vgl. Netzgraphik Angebot Bahn Berner Oberland 2009 - 2011 in der Beilage).

2.2 Regionaler Bahnverkehr (S1, S3/4/44, RE Konolfingen, RE Lötschberg)

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 und via Belp handelt es sich aber um Verkehr der S-Bahn Bern, der in einem grösseren Rahmen bearbeitet wird. Der RVK kommt dabei lediglich eine begleitende Funktion zu. Ähnlich ist die Situation bezüglich des RE Thun – Konolfingen (-Solothurn) und des RE Lötschberg, die beide mehrere Regionen und sogar Kantone berühren und in verschiedene Anschlussknoten eingebunden sind.

Das ab Dezember 2009 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 2009 - 2011 in der Beilage).

S1 Thun - Münsingen - Bern

Der Fahrplan der S1 bleibt 2010 - 2013 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.

S 3/4/44 Thun - Belp - Bern

- Ab Inbetriebnahme der Doppelspur Toffen-Kaufdorf am 8. Juni 2008 kreuzen die Züge in Uetendorf und es gilt der definitive Fahrplan.
- Ab Dezember 2008 wird die S4/44 von Burgdorf ins Gürbetal durchgebunden. Dies ergibt eine Durchmesserlinie Thun-Belp-Bern-Burgdorf.
- Der Fahrplan 2010 - 2013 verschiebt sich gegenüber heute um eine Minute: Die Ankunft in Thun erfolgt eine Minute früher (xx.21. und xx.51), die Abfahrt von Thun eine Minute später (xx.08 und xx.38).

Linie 340 RE Thun - Konolfingen (-Solothurn)

Der Fahrplan des RE auf der Linie 340 bleibt 2010 - 2013 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.

Linie 330 RE Lötschberg

- Ab Dezember 2008 wird der RE Lötschberg von Bern in Spiez getrennt: ein Zugsteil fährt nach Zweisimmen, der andere über den Lötschberg nach Brig. Somit entstehen direkte Fahrten Zweisimmen-Bern.
- Ab Dezember 2011 verkehrt der RE Lötschberg stündlich nach / ab Bern.
- Für die Fahrlagen des RE sind leichte Änderungen geplant (vgl. Abbildung 2): Der RE trifft 1 Minute früher um xx.59 aus Bern in Thun und 2 Minuten später um xx.58 aus Spiez in Thun ein. Die Abfahrt nach Bern verschiebt sich ebenfalls um 2 Minuten auf xx.00. Auch in Spiez verschieben sich An- und Abfahrtszeiten und 1-2 Minuten. Von Bedeutung ist die geplante spätere Ankunft von Spiez in Thun, weil so in Thun die Anschlüsse auf die Regionallinien nicht mehr garantiert werden können (vgl. 3.2.1). Die BLS klärt zurzeit ab, ob die Ankunftszeit xx.56 nicht beibehalten werden könnte.

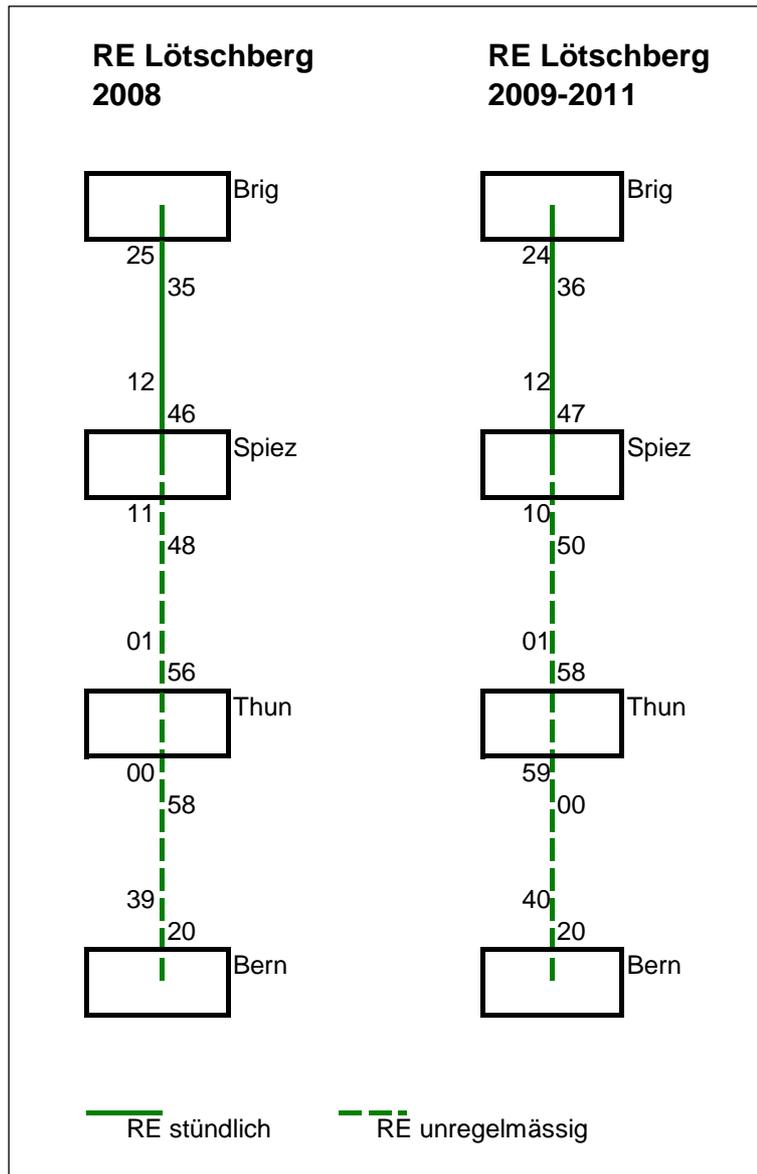


Abbildung 2: Netzgraphik RE Lötschberg Ist- und Planungszustand

Teil B: Regionales Angebotskonzept 2010 - 2013

3 Region Thun

3.1 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 aktuellen Fahrplan 2008, wobei in der Regel der Werktags-Fahrplan massgebend ist.

3.1.1 Regionalverkehr Bahn

- S1: Halbstundentakt Thun-Münsingen-Bern-Flamatt mit stündlicher Weiterführung nach Laupen bzw. Fribourg. In Thun ist die Linie nicht in einen Anschlussknoten eingebunden (Ankunft um xx.16/xx.46, Abfahrt um xx.13/xx.43).
- S33: Halbstundentakt Thun-Belp und weiter ohne Halt nach Bern. Am Wochenende und in Randzeiten verkehrt anstelle der S33 die S3 Biel-Bern-Belp bis Thun. Vom 9. Dezember 2007 bis 7. Juni 2008 gilt im Gürbetal ein Übergangsfahrplan (kein Halt in Kaufdorf Montag - Freitag 6 - 20 Uhr, Bus zwischen Toffen und Kaufdorf). Ab Inbetriebnahme der Doppelspur Toffen-Kaufdorf am 8. Juni 2008, die eine Beschleunigung der Züge ermöglicht und somit die Anschlüsse in Thun gewährleistet, gilt der definitive Fahrplan.
- Linie 340: Stündlicher RE Thun-Konolfingen-Burgdorf-Solothurn mit Halt in Steffisburg, Lädeli und Heimberg ohne Anschluss in Konolfingen von/nach Luzern. Stündliche Regionalzüge Thun-Konolfingen-Burgdorf. Zusätzliche Regionalzüge in den HVZ stellen die Anschlüsse in Konolfingen von/nach Luzern her.
- Linie 330: Der RE Spiez-Lötschberg-Brig verkehrt unregelmässig ab/nach Thun (-Bern) (Montag - Freitag 7 Kurspaare, Samstag 8 Kurspaare, Sonntag 13 Kurspaare) und stellt in Thun viele Anschlüsse her, die der IC nicht bietet.

3.1.2 Bus

Stadtlinien

- Linie 1: 10'-Takt Steffisburg Flühli - Thun Bahnhof - Gwattzentrum (Angebotsstufe 4)
- Linie 2: 10'-Takt Thun Bahnhof - Neufeld - Schorenfriedhof (Angebotsstufe 4)
- Linie 3: 15'-Takt Alte Bernstrasse - Thun Bahnhof - Allmendingen (Angebotsstufe 4)
- Linie 4: 15'-Takt Thun Bahnhof - Lerchenfeld (Angebotsstufe 4)
- Linie 5: 10'-Takt Thun Bahnhof - Dürrenast - Schorenfriedhof (Angebotsstufe 4)
- Linie 6: 15'-Takt Thun Bahnhof - Westquartier (Angebotsstufe 4)

Regionallinien Agglomeration Thun

- Linie 1: 30'-Takt Thun - Spiez, verbunden mit Stadtlinie 1 (Angebotsstufe 3)
- Linie 21: 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 (Hangbus): Hünibach Chartreuse - Hünibach Untere Wart - Hünibach Chartreuse - Hilterfingen Post - Oberhofen Dorf - Tannackerstrasse - Oberhofen Dorf ohne feste Haltestellen. Montag - Freitag 7 Kurspaare, Samstag 5 Kurspaare, Sonntag kein Betrieb (Angebotsstufe 1).
- Linie 25: Ungefährer 60'-Takt mit Verdichtung in den HVZ Gunten - Sigriswil (Angebotsstufe 2), 8 Kurspaare Sigriswil - Schwanden, 7 Kurspaare Schwanden - Oberhofen (Angebotsstufe 1). In den HVZ direkte Eilkurse Thun - Gunten - Sigriswil.
- Linie 31/32: 30'-Takt Thun - Heiligenschwendi (je Angebotsstufe 2). Die Kurse verkehren alternierend über Goldiwil (Linie 31) oder Dörfli (Linie 32).
- Linie 31.057: Gurzelen - Uetendorf Bahnhof - Uetendorf TUS, Montag - Freitag 8 Kurspaare Samstag 7 Kurspaare, Sonntag kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

Regionallinien Westamt

- Linie 3: 60'-Takt Allmendingen - Blumenstein via Amsoldingen - Höfen - Oberstocken - Niederstocken - Pohlern, verbunden mit Stadtlinie 3 (Angebotsstufe 1).
- Linie 50/51: 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: 60'-Takt Seftigen - Wattenwil - Blumenstein 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.
- Linie 55: 60'-Takt Thun - Reutigen - Wimmis mit Verdichtungskursen in den Hauptverkehrszeiten (3 am Morgen, 2 am Abend). In Thun gute Anschlüsse von / nach Bern. Die Verdichtungskurse stellen zusätzlich den Anschluss vom / zum RE Lötschberg her.
- Linie 56: Grundbach - Wattenwil - Burgistein - Riggisberg, Montag - Freitag 7 Kurspaare, Samstag 4 Kurspaare, Sonntag kein Betrieb.

Regionallinien Ostamt

- Linie 41/42: 7 Kurspaare Thun - Eriz, 10 Kurspaare Thun - Süderen - Heimenschwand, beide via Fahrni - Kreuzweg - Schwarzenegg. Für den Abschnitt Thun - Schwarzenegg er-

- gibt dies fast einen 60'-Takt. In Thun Anschluss von/nach Bern und teilweise von/nach Spiez.
- Linie 43: 12 Kurspaare Thun - Emberg - Kreuzweg - Heimenschwand. In Thun Anschluss von/nach Bern, kein Bahnanschluss von/nach Spiez.
 - Linie 44: Heimenschwand - Linden - Aeschlen - Oberdiessbach, Montag - Freitag 8 Kurspaare, Samstag/Sonntag 6 Kurspaare. In Oberdiessbach Anschlüsse von/nach Konolfingen und in den Hauptverkehrszeiten nach Thun.
 - 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.
 - Linie 33: 10 Kurspaare Thun - Homberg - Teuffenthal. Der Bus fährt alternierend nach Thun Bahnhof und Steffisburg Kirche.

3.2 Anschlussproblematik im Knoten Thun

3.2.1 Ins Oberland

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 Lötschberg für gewisse Regionallinien stündlich einen Anschluss zumindest nach Spiez (-Kandertal). Allerdings nur zu den Zeiten, zu denen er ab/nach Bern verkehrt. Es ist jedoch geplant, dass der RE ab Fahrplanwechsel im Dezember 2008 später als heute (zur Minute xx.58 statt xx.56) von Spiez in Thun eintreffen wird, so dass die Anschlüsse auf die betroffenen Regionallinien nicht mehr garantiert werden könnten. Die BLS klärt zurzeit ab, ob die Ankunftszeit xx.56 nicht beibehalten werden könnte. Die Regionallinien sollen weiterhin prioritär Anschlüsse von/nach Bern haben, da die Nachfrage in/von dieser Richtung weitaus am grössten ist. Falls die Ankunftszeit des RE beibehalten wird, sollte jedoch eine Verschiebung der Abfahrtszeiten um 30 Minuten derjenigen Regionallinien geprüft werden, die im Stundentakt verkehren und zurzeit zur halben Stunde beim Bahnhof Thun eintreffen.

3.2.2 Auf die S1

Seit der Realisierung des Vollknotens Interlaken haben verschiedene Regionallinien und die Stadtlinien mit 15'-Takt in Thun keinen Anschluss mehr auf die S1 nach Münsingen-Bern. Gemäss der Fahrgasterhebung der STI von 2005 ist die Nachfrage nach einem Anschluss nach Spiez-Oberland jedoch grösser als auf die S1. Um diese Anschlussprioritäten zu überprüfen führt die STI erneut Erhebungen durch.

3.3 Erfolgskontrolle der kritischen Linien

3.3.1 Linien 44/45 Heimenschwand-Oberdiessbach

Die Linie 44 (Heimenschwand-Linden-Aeschlen-Oberdiessbach) erreicht bei der Auslastung den Zielwert, die Linie 45 (Heimenschwand-Wangelen-Bleiken-Oberdiessbach) nur den Minimalwert. Beide Linien verfehlen den Minimalwert beim Kostendeckungsgrad, die Linie 45 deutlich. Die Linie 44 weist seit 2004 stark steigende Fahrgastzahlen auf (2006 +47% im Vergleich zu 2004), auf der Linie 45 haben die Frequenzen leicht abgenommen (2006 -6% im Vergleich zu 2004). Eine relevante Kosteneinsparung könnte durch den Einsatz nur eines Busses für beide Linien erreicht werden (heute werden teilweise zwei Busse eingesetzt). Eine solche Lösung dürfte jedoch keine negativen Auswirkungen auf die Linie 44 haben. Die Prüfung der STI hat ergeben, dass die Bedienung der beiden Linien mit nur einem Fahrzeug zur Folge hätte, dass sich der Fahrplan der Linie 45 auf unattraktive Randzeiten verschlechtern würde (Heimenschwand ab 5.30, 11.00, 14.00, 15.00 und 20.00 Uhr). Dieser willkürliche Fahrplan wäre mit einem zusätzlichen Nachfragerückgang verbunden.

Um die Vorgaben gemäss AGV auf der **Linie 44** zu erreichen, sollen folgende Massnahmen getroffen werden:

- Streichung des ersten Kurses am Sonntag auf der Linie 44.
- Erstellen einer neuen Haltestelle im Bereich Hubelacker bei Oberdiessbach. Die Errichtung dieser Haltestelle ist zentral für die weitere Entwicklung der Fahrgastzahlen auf den Linien 44 und 45. Die kompakte Überbauung in ca. 1km Entfernung vom Bahnhof Oberdiessbach ist prädestiniert für eine Bushaltestelle.

Bei der **Linie 45** ist eine Optimierung im oben dargestellten Sinne nicht möglich. Die Linie könnte jedoch mit einer Neuerschliessung der Gemeinden Herbligen und Oppligen verknüpft werden. Da dieser Raum im Grenzbereich mehrerer RVKs liegt, müsste eine umfassende Planung gemeinsam durch die RVKs 3, 4 und 5 erfolgen. Die Idee einer neuen Verbindung von Oberdiessbach ins Aaretal wurde auch von der RVK 3 aufgeworfen und soll geprüft werden. Die Linie 45 soll aus folgenden Gründen auf jeden Fall beibehalten werden:

- Eine Umfrage bei der Bevölkerung und den Chauffeuren sowie eine Fahrgastkontrolle zwischen 17. 3. und 6. 4. 2008 haben ergeben, dass die Linie nicht nur von Schüler/innen, sondern von verschiedenen Altersgruppen genutzt wird (Berufstätige, Rentner, Schüler, Gäste). Die Linie 45 dient der Grundversorgung im ländlichen Raum.
- Eine weitere Reduktion der Anzahl Kurspaare macht wenig Sinn, weil sich dadurch die Auslastung noch zusätzlich verschlechtern würde.
- Ab 1. 8. 2008 wird der Schülertransport zu 20 - 40% vom Kanton subventioniert. Werden die Schüler/innen mit dem bestehenden ÖV transportiert, können Doppelspurigkeiten vermieden werden.
- Es darf angenommen werden, dass sich die Auslastung der Linie 45 mit der Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Gebiet Hubelacker bei Oberdiessbach verbessern lässt.

3.3.2 Linie 56 Grundbach-Wattenwil-Riggisberg

Die Linie erreicht bei der Auslastung den Minimalwert der AGV, beim Kostendeckungsgrad verfehlt sie ihn. Die Linie weist leicht sinkende Fahrgastzahlen auf (2006 -1.5% im Vergleich zu 2004), während Fahrplanstunden und Kilometer zunahmen. Hauptbenützer sind Schüler/innen, der Fahrplan ist nach den Schulzeiten in Wattenwil ausgerichtet. Den Schüler/innen nach Riggisberg dient der Bus zurzeit nicht.

Um die Vorgaben gemäss AGV zu erreichen, soll folgende Massnahme getroffen werden: Der Fahrplan soll kostenneutral so optimiert werden, dass der Bus auch von Pendlern und den Schüler/innen nach Riggisberg benutzt werden kann. Dadurch wird eine bessere Auslastung der Linie erwartet (vgl. Anhang: Optimierter Fahrplan Linie 56). Der optimierte Fahrplan hat jedoch den Nachteil, dass die Schüler-Bedürfnisse der Gemeinde Wattenwil weniger gut abgedeckt sind als bisher. Er soll bereits ab Dezember 2008 eingeführt werden. Die Linie soll beibehalten werden.

Auf Antrag der Gemeinde Burgistein soll die Linie zudem wie folgt ausgebaut werden: Montag - Freitag 10 Kurspaare (heute 7) und Sonntag 4 Kurspaare (heute keine). Die a.o. Mitgliederversammlung hat dem Anliegen mit 12 Stimmen bei 9 Enthaltungen und 8 Neinstimmen zugestimmt. Eine Steigerung der Frequenzen auf dieser Linie kann nur mit einem attraktiven ÖV-Angebot erreicht werden, das allen Fahrgästen (Pendlern, Schülern, Touristen und Einkaufenden) die Hin- und Rückfahrt ermöglicht. Die anstehenden Schulreformen sowie die bei der Teilrevision der Ortsplanung entstehenden neuen Bauzonen lassen mit einer zusätzlichen ÖV-Nachfrage rechnen. Basierend auf einer Bevölkerungsumfrage der Gemeinde Burgistein (vgl. Beilage) und in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Wattenwil und den Linienbetreibern wurde ein Fahrplanentwurf mit 10 Kurspaaren ausgearbeitet, der Montag - Freitag je ein zusätzliches Kurspaar um 11 Uhr, 14 Uhr und 15 Uhr enthält. Zu einem attraktiven Grundangebot für die Bevölkerung gehören auch Fahrmöglichkeiten am Sonntag, welche ebenfalls von den Tourist/innen genutzt werden könnten, die mit dem geplanten Regionalen Naturpark Gantrisch noch zahlreicher werden dürften. Aus diesem Grund soll die Linie auch am Sonntag mit vier Kurspaaren bedient werden. Der Ausbau auf der Linie 56 kann auch in einem Versuchsbetrieb getestet werden.

3.3.3 Linie 33 Teuffenthal

Die Linie erfüllt den Minimalwert der AGV bezüglich Nachfrage, nicht jedoch beim Kostendeckungsgrad. Die Fahrgastzahlen schwanken von Jahr zu Jahr beträchtlich, zwischen 2005 und 2007 haben sie jedoch durchschnittlich um 6.5% zugenommen.

Um die Vorgaben gemäss AGV zu erreichen, sollen folgende Massnahmen getroffen werden:

- Beibehaltung der Kurse von/nach Thun. Mit einer besseren Fahrplanabstimmung auf dem Abschnitt Ziegelei - Thun Bahnhof kann der Kapazitätsengpass auf der Linie 1 während den HVZ entschärft werden.

- Da das Angebot zwischen Ziegelei und Steffisburg Kirche kaum benutzt wird, soll für diese Kurse eine neue Linienführung geprüft werden: Steffisburg Erlen - Erlenstrasse - Unterdorfstrasse - Zulgstrasse - Bahnhof Steffisburg. Vorteile: zusätzliche Umsteigebeziehungen auf Bahn und Bus (Haltestelle Platz auf L1 nach Thun, Haltestelle Zulgbrücke auf L3 nach Thun) sowie neue Erschliessung der Quartiere Schönau und Stuckimatte in Steffisburg.

3.4 Erfolgskontrolle von im Dezember 2004 umgestalteten Linien

- Linie 22 Hangbus: Die Linie startete im Dezember 2004 als Versuchsbetrieb und wurde am 4. 7. 2007 definitiv ins Grundangebot aufgenommen. Sie bedient die drei Stichlinien Untere Wart, Weingartenstrasse und Tannackerstrasse und funktioniert ohne feste Haltestellen. Der Hangbus erfüllt die Zielvorgabe der AGV bezüglich Auslastung bereits seit Mitte des zweiten Versuchsbetriebsjahres. 2007 nahm die Anzahl Fahrgäste im Vergleich zum Vorjahr nochmals um 18% zu. Es gilt allerdings zu beachten, dass während des Umbaus der Hofstettenstrasse von Juni bis August 2007 doppelt so viele Kurse verkehrten wie im Fahrplan vorgesehen. Aus diesem Grund sind auch die Frequenzzahlen 2006 und 2007 nicht direkt vergleichbar. Die Einführung des Hangbus darf jedoch als grosser Erfolg angesehen werden.
- Linien 41/42/43 Thun-Heimenschwand/Eriz: Im Dezember 2004 wurde die Linienführung der drei Linien neu strukturiert. Die Linie 41 und die neue Linie 42 führen seither ausschliesslich via Fahrni, die Linie 43 ausschliesslich via Emberg. Die Umstrukturierung erlaubte gleichzeitig ein leicht erhöhtes Kursangebot, die Angebotsstufe blieb jedoch unverändert (Stufe 1). Die Neustrukturierung hat sich gelohnt: von 2004 auf 2007 stiegen die Passagierfrequenzen auf den drei Linien um 18%. Erwartungsgemäss hat eine Verlagerung von der Linie 42 auf die neu direkt geführte Linie 43 stattgefunden.

Alle drei Linien erreichen die Zielvorgaben der AGV bezüglich Auslastung, bezüglich Kostendeckungsgrad erreicht jedoch nur die Linie 43 den Minimalwert. Zur weiteren Steigerung der Frequenzen soll folgende kostenneutrale Optimierung vorgenommen werden: Zusätzlicher Kurs ab Innereriz nach Thun (L41) um 17h, dafür verkehrt je ein Kurs am Vormittag und Nachmittag ab Heimenschwand (L43) nur bis Kreuzweg statt nach Thun. Am Kreuzweg wird der Anschluss von/nach Thun via Fahrni angeboten. Für Emberg entfallen 2 schwach frequentierte Kurse (je 1 am Vormittag und am Nachmittag, die von 0 - 2 Personen benutzt werden). Für den 17 Uhr-Kurs ab Innereriz werden höhere Frequenzen erwartet als durch die wegfallenden Kurse verloren gehen. Diese Massnahme soll bereits per Dezember 2008 umgesetzt werden.

- Linie 50 Thun-Thierachern-Uebeschi-Blumenstein: Im Dezember wurde der nachfragestarke Abschnitt Thun-Thierachern leicht ausgebaut. Die Zuordnung zur Angebotsstufe 2 blieb jedoch unverändert. Die Fahrgastzahlen auf der Linie 50 haben jährlich zugenom-

men, zwischen 2004 und 2007 total um 28%. Aufgrund der ständig steigenden Nachfrage auf dem Abschnitt Thun-Thierachern wurde auf dieser Strecke im Dezember 2007 der durchgehende Halbstundentakt eingeführt (Linie 50/51).

- Linie 55 Thun-Reutigen-Wimmis: Im Dezember 2004 wurde die Linie 55 in die Angebotsstufe 2 aufgestuft. Sie hat seither einen regelmässigen 60'-Takt mit Verdichtungskursen zum 30'-Takt in den HVZ. Die Wachstumsrate der Fahrgastzahlen zwischen 2004 und 2007 von 50% zeigt deutlich, dass sich der Ausbau ausbezahlt hat.
- Linie 31.057 Gurzelen-Uetendorf: Die Linie startete im Dezember 2004 als Versuchsbetrieb und wurde am 4. 7. 2007 definitiv ins Grundangebot aufgenommen. Die Fahrgastzahlen steigen seit der Einführung der Linie von Jahr zu Jahr, zwischen 2005 und 2007 haben sie um 23% zugenommen. Ab Inbetriebnahme der Doppelspur Toffen-Kaufdorf im Juni 2008 werden die Züge der S33 halbstündlich in Uetendorf kreuzen, so dass der Bus in und aus beiden Richtungen gute Anschlüsse bieten wird (was bisher werktags nicht möglich war). Dadurch werden erneut steigende Fahrgastzahlen erwartet.
- Thuner Stadtlinien: Das Thuner Stadtnetz wurde im Dezember 2004 folgendermassen ausgebaut und neu strukturiert:
 - Linie 1: neu 12'-Takt und 10'-Takt in den HVZ
 - Linie 2: Durchbindung an der Endhaltestelle Schorenfriedhof mit der Linie 5 und neu 12'-Takt
 - Linie 3: Durchmesserlinie Allmendingen-Alte Bernstrasse, direkte Linienführung über die Länggasse, neu 15'-Takt für den Ast Thun-Alte Bernstrasse
 - Linie 5: Durchbindung an der Endhaltestelle Schorenfriedhof mit der Linie 2 und neu 12'-Takt
 - Linie 6: neu eingeführt (15'-Takt)

Die Stadtlinien weisen zwischen 2004 und 2007 eine Zunahme der Fahrgastzahlen von 27% auf. Erwartungsgemäss hat eine gewisse Verlagerung von der Linie 3 auf die neue Linie 6 stattgefunden. Der Ast Allmendingen der Linie 3 und die Linie 6 haben zusammen jedoch massiv an Fahrgästen gewonnen (+69% zwischen 2004 und 2007). Die Entwicklung der Fahrgastzahlen pro Linie ist in Abbildung 3 dargestellt.

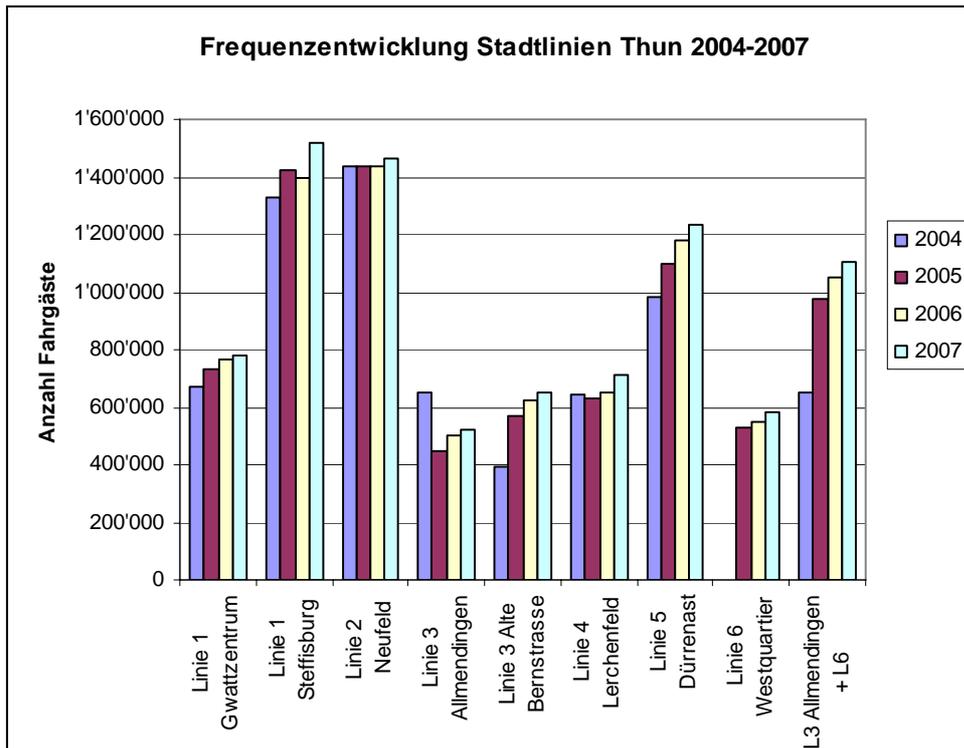


Abbildung 3: Frequenzentwicklung Stadtlinien Thun 2004 - 2007

3.5 Agglomerationsprogramm

Wie in der Ausgangslage bereits dargelegt wurde, baut das Angebotskonzept 2010 - 2013 auf verschiedenen konzeptionellen Grundlagen auf. Eine wesentliche Grundlage für die Agglomeration Thun ist das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr vom 5. Dezember 2007. Dieses fasst die Gesamtverkehrsstudie sowie Inhalte des ÖV-Konzepts Thun Nord zusammen. Es ist geplant, das Agglomerationsprogramm zusammen mit anderen Grundlagen zum Regionalen Richtplan Siedlung und Verkehr der Region Thun-InnertPort zusammenzuführen.

Das Agglomerationsprogramm orientiert sich an den ÖV-Güteklassen gemäss kantonalem Richtplan 2006 und nennt verschiedene Massnahmen zur verbesserten Siedlungerschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Folgende Massnahmen werden im Regionalen Angebotskonzept 2010 - 2013 berücksichtigt (vgl. 3.6):

- Die Entwicklungsachse Bernstrasse in Richtung Heimberg weist mit der Güteklasse C auf Grund der sich abzeichnenden Siedlungsentwicklung eine zu tiefe Güteklasse auf - Ziel Güteklasse B.
- Das Gemeindegebiet Heimberg ist weitgehend in der Güteklasse D oder E erschlossen. Dies wird auf Grund der Dichte, des Einzugsgebiets und der laufenden Revision der Ortsplanung als ungenügend beurteilt - Ziel Güteklasse C für den zentralen Bereich der Gemeinde.

- Das rechte Seeufer ist mit der Seelinie in der Güteklasse C erschlossen. Auf Grund des Einzugsgebiets und der bleibenden kritischen Verhältnisse auf der Strasse (Hofstetenstrasse, Burgstrasse) ist die Umlagerung von MIV auf den ÖV ein wichtiges regionales Ziel. Daher ist das ÖV-Angebot weiter auszubauen - Ziel: Güteklasse B.
- Der verkehrsentensive Standort Thun Süd ist bisher mit der Güteklasse C erschlossen. Bei der geplanten Realisierung der Vorhaben (Einkaufszentrum, Fussballstadion) ist das Busnetz oder das Angebot der vorhandenen Linie so anzupassen, dass die Güteklasse B erreicht wird.

Im Regionalen Angebotskonzept 2010 - 2013 werden folgende Anliegen aus dem Agglomerationsprogramm noch nicht einbezogen:

- Erschliessung Heimberg/Steffisburg: Im Zusammenhang mit der Erschliessung Heimberg ist eine gesplittete Linienführung der Buslinie 3 mit 2 Ästen sinnvoll: Heimberg über die Alte Bernstrasse und Steffisburg über die Zugstrasse. Diese Linienführung ermöglicht eine ÖV-Verbindung Steffisburg Dorf – Station, erschliesst bestehende Siedlungsgebiete der Gemeinde Steffisburg und ermöglicht auch eine Verbindung mit Umsteigen zwischen Heimberg und Steffisburg → Entspricht einer nachgelagerten Planung, die erst nach der Umsetzung des Versuchsbetriebs Heimberg realisiert werden soll.
- Erschliessung ESP Thun Nord: Mit einer neuen Buslinie über die Scheiben- und Uttigenstrasse kann das gesamte Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet zwischen SBB Linie und Aare sehr direkt erschlossen werden. Zusammen mit der bisherigen ÖV-Erschliessung auf der Allmendstrasse (Stadtbus Lerchenfeld, Regionalbus Blumenstein) kann das gesamte ESP-Gebiet von den Rändern her ausreichend erschlossen werden → Die Entwicklungen im Gebiet ESP Thun Nord sind noch zu wenig weit fortgeschritten und sind daher für die Angebotsplanung 2010 - 2013 noch nicht zu berücksichtigen.
- Erschliessung Uetendorf Allmend: Mit einer Fortsetzung der neuen Buslinie über die Uttigenstrasse kann das Wohn- und Arbeitsplatzgebiet Uetendorf Allmend verbessert mit dem ÖV erschlossen werden → Diese Massnahme ist zeitlich an die Erschliessung des ESP Thun Nord gebunden. Mit der Neuorganisation der Buslinien im Norden kann auch eine Verdichtung des Angebots für die Siedlungsgebiete von Thierachern ermöglicht werden.

3.6 Konzeptanträge 2010 - 2013 Region Thun

Der folgende Abschnitt enthält die konkreten Anträge des Angebotskonzepts 2010 - 2013, welche von der Mitgliederversammlung der RVK-OW am 21. 5. 2008 genehmigt wurden. Das Angebotskonzept 2010 - 2013 beruht grundsätzlich auf dem geltenden Konzept 2008, deshalb werden hier nur jene Punkte aufgeführt, in denen das bestehende Konzept geändert werden soll.

- RE Lötschberg stündlich ab/nach Bern (ab Dezember 2011)
- Abendangebot Regionallinien: Aufgrund der starken Zunahme der Frequenzen am Abend (auch in der "schwachen" Fahrriichtung) und der zum Teil grossen Lücken soll das Abendangebot ausgebaut werden. Das Abendangebot generiert in den meisten Fällen "doppelte" Fahrten: Ist die Heimfahrt mit dem ÖV möglich, so wird dieser in den meisten Fällen auch für die Hinfahrt benutzt. Das Abendangebot soll deshalb wie folgt ausgebaut werden:
 - L25: letzter Kurs nach Sigriswil bis Tschingel und Aeschlen verlängern (bei Bedarf) (bereits im letzten Angebotskonzept wünschte die Gemeinde Sigriswil eine bessere Erschliessung von Aeschlen) (Angebot heute: letzter Kurs nur bis Sigriswil).
 - L31/32: + 1KP um 24 Uhr (Angebot heute: letzter Kurs um 23 Uhr).
 - Ostamt L42/43: Rundkurs im 90'-Takt bis 23.30 oder 24 Uhr (+ 2KP) (auch Wunsch von Heimenschwand und weiterer Gemeinden) (Angebot heute: ein einziger Kurs um 23.30 Uhr in Kombination mit der Linie 3 via Alte Bernstrasse).
 - Westamt L50/51: Rundkurs im 60'-Takt bis 24h (+1KP) (auch Wunsch der Gemeinde Wattenwil) (Angebot heute: stündlicher Rundkurs mit unterschiedlicher Erschliessung, welche sich nach dem Fahrziel der Kunden richtet. Der Rundkurs hat den Nachteil, dass Fahrzeiten bis 45 Minuten in Kauf genommen werden müssen).
 - Westamt L3/55: Rundkurs im 60'-Takt bis 23.30 oder 24 Uhr (+3KP) (auch Wunsch der Gemeinde Amsoldingen) (Angebot heute: ein einziger Rundkurs um 23 Uhr mit langer Fahrzeit, da der Bus zuerst die Gemeinden Thierachern und Amsoldingen bedient).

Die Anschlüsse werden konsequent auf die IC-Züge von und nach Bern ausgerichtet. Mit der letzten Abfahrt wird auch der Anschluss aus Richtung Spiez angeboten.

- Linie 21
 - Abschnitt Thun-Oberhofen: Verdichtung zum 10'-Takt (gemäss Aggloprogramm S.11: das Einzugsgebiet und die kritischen Verhältnisse auf der Strasse verlangen eine Umlagerung des MIV auf den ÖV, vgl. 3.5). Die Anzahl transportierter Fahrgäste war 2007 um 8% höher als 2004 und die Linie stösst an ihre Kapazitätsgrenze.
 - Abschnitt Thun-Interlaken: Verbesserung der Anschlüsse von Sigriswil nach Bern in Thun ausserhalb der HVZ (heute Wartezeit von 20'). Die Anschlüsse sollen verbessert werden, indem die Linie 21 Interlaken-Thun zum 30'-Takt ausgebaut und zwischen Oberhofen und Thun beschleunigt wird (d.h. Halt nur in Wichterheer, Oberhofen Dorf, Hilterfingen Post, Hünibach Chartreuse, Lauitor). Mit dieser Lösung können ebenso die Anschlüsse von Gunten und Merligen in Thun nach Bern verbessert werden. Die Busse haben in Thun und Interlaken Anschluss auf die IC von/nach Bern. Im Gegenzug werden die Eilkurse Sigriswil-Thun aufgehoben.
- Linie 22 Hangbus: Um den Hangbus auch für Pendler attraktiv zu machen soll das Angebot am Abend um ein zusätzliches Kurspaar ergänzt werden (1h später als heute). Der

Hangbus erhöhte seine Anzahl Fahrgäste vom ersten zum dritten Versuchsbetriebsjahr um 53%. Es gilt zwar in Betracht zu ziehen, dass das Angebot während des Umbaus der Hofstettenstrasse im Sommer 2007 temporär ausgebaut wurde und die Frequenzzahlen zwischen dem zweiten und dritten Jahr deshalb nicht direkt vergleichbar sind. Dass der Hangbus erfolgreich ist zeigt sich jedoch schon daran, dass er die Zielvorgaben der AGV schon seit Mitte des zweiten Jahres übertrifft. Vom ersten zum zweiten Jahr nahmen die Frequenzen um 29% zu.

- Stadtlinie 3 Alte Bernstrasse - Thun Bahnhof - Allmendingen
 - Verdichtung zum 10'-Takt auf der Linie 3 Alte Bernstrasse-Thun-Allmendingen (gemäss Aggloprogramm S. 10/11 und Massnahmeblatt MP1 ÖV1 / MP2 ÖV/M7: zu tiefe Güteklasse aufgrund der sich abzeichnenden Siedlungsentwicklung auf der Entwicklungsachse Bernstrasse in Richtung Heimberg, vgl. 3.5). Die Zahl der transportierten Fahrgäste auf der Stadtlinie 3 hat nach dem Ausbau vom 30'- zum 15'-Takt zwischen 2004 und 2007 um 12% zugenommen, obwohl der Ast Allmendingen von der neuen Linie 6 konkurrenziert wird. Der Ast Thun Bahnhof-Alte Bernstrasse weist gar einen Fahrgastzuwachs von 66% auf zwischen 2004 und 2007. Mit der geplanten Realisierung des Einkaufszentrums und des Fussballstadions im Raum Thun Süd wird eine zusätzliche Steigerung der Frequenzzahlen auch auf dem Ast Thun Bahnhof-Allmendingen erwartet. Die Verdichtung zum 10'-Takt soll zeitlich mit dem Beginn der Nutzungen in Thun Süd koordiniert werden. Die Inbetriebnahme des Einkaufszentrums ist für Frühling 2010 und des Fussballstadions für Sommer 2010 geplant.
 - Verlängerung nach Heimberg: Versuchsbetrieb 30'-Takt ab alte Bernstrasse nach Heimberg / Dornhalde (gemäss Aggloprogramm S. 11+13 und ÖV-Konzept Thun Nord: ungenügende Güteklasse aufgrund der Dichte, des Einzugsgebiets und der laufenden Revision der Ortsplanung, vgl. 3.5) (Start voraussichtlich Dezember 2009).
- Optimierungsvorschläge für die kritischen Linien gemäss 3.3
- Linie 41/43: Kursabtausch gemäss 3.4 (bereits ab Dezember 2008)
- Überprüfung der Anschlussprioritäten gemäss 3.2.1 und 3.2.2
- Aufgrund der angespannten Finanzlage der Stadt Thun können folgende Vorhaben im Zeitraum 2010 - 2013 noch nicht umgesetzt werden:
 - Abendangebot Stadtlinien: Aufgrund der starken Zunahme der Frequenzen am Abend (auch in der "schwachen" Fahrriichtung) soll das Abendangebot ausgebaut werden. Das Abendangebot generiert in den meisten Fällen "doppelte" Fahrten: Ist die Heimfahrt mit dem ÖV möglich, so wird dieser in den meisten Fällen auch für die Hinfahrt benutzt. Das Abendangebot soll deshalb so ausgebaut werden, dass auf allen Linien bis 21.30 Uhr der 15'-Takt und anschliessend der 30'-Takt gilt. Somit können am Abend auch die Anschlüsse auf die IC-Züge von und nach Spiez verbessert werden. Die letzte Fahrt erfolgt unverändert um Mitternacht, mit Anschluss auf den IC-Zug von

Bern (Ankunft 23.56 Uhr). Die Anschlüsse werden bis 21.30 Uhr konsequent auf die IC-Züge von und nach Bern ausgerichtet. Heutiges Angebot: Linien 1, 2 und 5 15'-Takt bis 21 Uhr, dann 30'-Takt; Linien 2, 3 und 6 15'-Takt bis 20 Uhr, dann 30'-Takt.

- Stadtlinie 4: Die Linie 4 soll zum 10'-Takt ausgebaut werden. Die Fahrgäste haben auf der Linie 4 zwischen 2004 und 2007 um 10% zugenommen. Zudem liegt der ESP Thun Nord/Steffisburg in deren Einzugsgebiet, wo bereits in den nächsten drei Jahren mit einer Zunahme von 500 - 600 Arbeitsplätzen gerechnet wird. Der Ausbau zum 10'-Takt dient auch der Kompensation der aufgehobenen S-Bahn Haltestelle Lerchenfeld.
- Stadtlinie 6: Die Linie 6 soll ebenfalls zum 10'-Takt ausgebaut werden. Die Fahrgastzahlen auf der Linie 6 haben zwischen 2004 und 2007 zusammen mit denjenigen des Asts Allmendingen der Linie 3 (die das Gebiet der Linie 6 vor deren Einführung erschloss) um 69% zugenommen, zwischen 2005 und 2007 immer noch um 13%. Die Linie 6 weist seit ihrer Einführung im Dezember 2004 steigende Fahrgastzahlen auf.

4 Region Spiez

4.1 Heutiges Angebot

4.1.1 Anschlussknoten Spiez Bahnverkehr

Die Realisierung der ersten Etappe der Bahn 2000 im Dezember 2004 veränderte die Fahrpläne im Knoten Spiez grundsätzlich. Es können seither nicht mehr gute Anschlüsse in alle Richtungen hergestellt werden. Seit Dezember 2007 ist der Knoten etwas weniger gespreizt, aber insbesondere vom Simmen- ins Kandertal (Bergstrecke) und umgekehrt bestehen lange Übergangszeiten. An dieser Situation wird sich auch in der Laufzeit des Angebotskonzepts 2010 - 2013 grundsätzlich nichts ändern (vgl. Beilage Netzgraphik Angebot Bahn Berner Oberland 2009 - 2011). Die Anschlüsse sollen weiterhin konsequent von/nach Thun-Bern ausgerichtet werden, da von/in diese Richtung die grösste Nachfrage besteht.

4.1.2 Regionalverkehr Bus

- Linie 61/62 Spiez - Spiezwiler/Krattigen - Aeschi - Aeschiried: 18 Kurspaare. Die Fahrpläne sind konsequent auf schlanke Anschlüsse von / nach Thun-Bern ausgerichtet.
- Linie 65 Spiez-Faulensee-Güetital: 15 Kurspaare. Die Fahrpläne sind konsequent auf schlanke Anschlüsse von / nach Thun-Bern ausgerichtet.

4.2 Erfolgskontrolle Linie 65 Spiez - Faulensee - Güetital

Die Linie 65 Spiez-Faulensee-Güetital wurde per Dezember 2004 neu in die Angebotsstufe 2 aufgestuft: wegen der reduzierten Bedienung der Bahnstation Faulensee wurde das Angebot auf den Sonntag und die Abendstunden ausgedehnt. Die Linie erreicht beim Kostendeckungsgrad gemäss Offerte von PAG für 2009 den Minimalwert der AGV. Durch die vorgesehene Abtrennung der Abendkurse Spiez-Interlaken von der Ortslinie fällt die Linie wieder in die Angebotsstufe 1 zurück, womit auch der Nachfragewert erreicht werden könnte. PAG überprüft zurzeit die Linienführung der Linien 65 (Spiez-Faulensee-Güetital) und 63 (Spiez-Spiezwiler-Hondrich) und eine mögliche Verknüpfung dieser Linien mit einer ganzjährigen Erschliessung des Gebiets zwischen Bahnhof und Schiffsstation. Ziel ist eine kostenneutrale Optimierung der Linienführung, um das Potenzial der Fahrgäste zu erhöhen.

4.3 Erfolgskontrolle von im Dezember 2004 umgestalteten Linien

Vgl. 4.2

4.4 Konzeptanträge 2010 - 2013 Region Spiez

Der folgende Abschnitt enthält die konkreten Anträge des Angebotskonzepts 2010 - 2013, welche von der Mitgliederversammlung der RVK-OW am 21. 5. 2008 genehmigt wurden. Das Angebotskonzept 2010 - 2013 beruht grundsätzlich auf dem geltenden Konzept 2008, deshalb werden hier nur jene Punkte aufgeführt, in denen das bestehende Konzept geändert werden soll.

- Ab Dezember 2011 verkehrt der RE Lötschberg stündlich nach / ab Bern.
- Umsetzung der unter 4.2 genannten optimierten Linienführung, falls sie erfolgsversprechend ist.

5 Kandertal

5.1 Heutiges Angebot

5.1.1 Regionalverkehr Bahn

Bedingt durch die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels ergaben sich auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 bedeutende Änderungen im Kandertal: Die IC-Züge zwischen Bern und dem Wallis verkehren jetzt ohne Halt zwischen Spiez und Visp, ausgenommen ein Zug am Morgen in Richtung Spiez und zwei am Abend in beide Richtungen.

Als Ersatz für die weggefallenen IC-Züge verkehrt ein stündlicher RE Spiez-Brig (RE Lötschberg). Der RE bedient Mülenen, Reichenbach, Frutigen, Kandersteg, Goppenstein und die Stationen an der Südrampe. Die Haltestelle Heustrich-Emdthal wurde aufgehoben und wird von einem Bürgerbus bedient. Unter der Woche verkehren sieben Kurspaare des RE bis/ab Bern, am Samstag acht und am Sonntag dreizehn.

Zwischen Spiez und Frutigen fahren in den Hauptverkehrszeiten Verdichtungszüge, um eine halbe Stunde versetzt zum RE und mit den gleichen Halten wie der RE. Dies ergibt zeitweise halbstündliche Verbindungen für Frutigen und Reichenbach.

Der RE und die Verdichtungszüge haben in Spiez schlanke Anschlüsse auf die IC nach / von Bern.

5.1.2 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 Frutigen (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 von im Dezember 2004 umgestalteten Linien

Die Linie Kandersteg-Sunnbüel startete im Dezember 2005 als Versuchsbetrieb und wurde per Dezember 2007 ins Grundangebot aufgenommen. Während des Versuchsbetriebs wurde das Angebot mehrmals geändert, so dass die Fahrgastzahlen von einem Jahr zum ande-

ren nicht vergleichbar sind. Seit Dezember 2007 fährt der Bus wie folgt: In der Hauptsaison (Dezember - April und Juni - Oktober) täglich 12 Kurse, in der Nebensaison nur werktags und nur 5 Kurse.

5.3 Konzeptanträge 2010 - 2013 Kandertal

Der folgende Abschnitt enthält die konkreten Anträge des Angebotskonzepts 2010 - 2013, welche von der Mitgliederversammlung der RVK-OW am 21. 5. 2008 genehmigt wurden. Das Angebotskonzept 2010 - 2013 beruht grundsätzlich auf dem geltenden Konzept 2008, deshalb werden hier nur jene Punkte aufgeführt, in denen das bestehende Konzept geändert werden soll.

- Ab Dezember 2011 verkehrt der RE Lötschberg stündlich nach / ab Bern.
- Zusätzliche IC-Halte Frutigen: Zurzeit halten 1 IC am Morgen und 2 am Abend in Frutigen. Dieses Angebot genügt nicht. Am Morgen und am Abend sollen deshalb zusätzliche IC-Züge in Frutigen halten.
- Takt RE Frutigen-Spiez: In den Hauptverkehrszeiten am Morgen von 6 - 9 Uhr und am Abend von 16.30 - 19 Uhr soll zwischen Frutigen und Spiez der 30'-Takt angeboten werden. Zurzeit besteht kein durchgehender 30'-Takt während diesen Zeiten. In Richtung Frutigen bestehen Lücken um 6.30, 7.30, 8.30 (werktags) und 18.30 Uhr (Wochenende), in Richtung Spiez um 7 (Wochenende), 8, 9 (werktags) und 19 Uhr.
- Anschluss RE in Brig: Die Anschlüsse des RE in Brig in Richtung Goms sind sehr schlecht, die Wartezeit beträgt 58 Minuten. Es ist eine Verbesserung dieser Anschlüsse anzustreben.

6 Simmental - Saanenland

6.1 Heutiges Angebot

6.1.1 Regionalverkehr Bahn

Linie 320 Interlaken-Spiez-Zweisimmen: Das Angebot im Simmental wurde mit dem Angebotskonzept 2008 an die veränderte Anschlusssituation in Spiez angepasst, wobei das Mengengerüst der Regionalzüge und RE unverändert blieb. Der Regionalzug verkehrt stündlich zwischen Spiez und Zweisimmen. Ab Dezember 2008 fährt der Regio in den Hauptverkehrszeiten als RE bis nach/von Bern. Er wird in Spiez mit dem RE aus dem Kandertal gekuppelt. Der RE verkehrt zweistündlich um eine halbe Stunde versetzt, mit Verdichtungszügen in der Lastrichtung in den Hauptverkehrszeiten. Die RE halten in Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenchbach und Boltigen. Zu gewissen Zeiten fahren die RE als Goldenpass von/nach Interlaken und Montreux. Die RE bieten gute Anschlüsse an den Fernverkehr Richtung Bern, Interlaken und Brig. Mangelhaft sind die langen Übergangszeiten in Spiez vom Regio aus dem Simmental auf den RE ins Kandertal.

Linie 120 Zweisimmen-Lenk: Regelmässiger Stundentakt mit Anschluss vom/auf den Regionalzug Zweisimmen-Spiez (-Bern). Unregelmässige Zusatzzüge vermitteln Anschlüsse an die RE von/nach Spiez und Montreux.

Linie 120 Zweisimmen-Saanen-Montreux: Regionalzüge und RE jede Stunde im Wechsel. Zu gewissen Zeiten verkehren Zusatzzüge.

6.1.2 Regionalverkehr Bus

- Linie 120.15 (Les Diablerets-) Gsteig - Gstaad - Saanen - (Schönried - Saanenmöser) (15 Kurspaare)
- Linie 120.20 Gstaad - Lauenen (-Lauenensee) (12 Kurspaare)
- Linie 120.25 Gstaad - Turbach -(Rotengraben) (8 Kurspaare)
- Linie 254.20 Boltigen - Jaunpass - Bulle (6 Kurspaare zwischen Jaun und Boltigen). Die Fahrpläne wurden im Angebotskonzept 2008 auf die geänderten Abfahrtszeiten der Bahnlinien Spiez - Zweisimmen angepasst.
- Linie 320.15 Oey-Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp: mit Anschluss vom / auf den Regio nach Spiez und Zweisimmen (7 Kurspaare).
- Linie 320.25 Lenk - Bühlberg (10 Kurspaare). Die Fahrpläne wurden im Angebotskonzept 2008 auf die geänderten Abfahrtszeiten der Bahnlinien Zweisimmen - Lenk angepasst.
- Linie 320.27 Lenk - Simmenfälle (10 Kurspaare). Die Fahrpläne wurden im Angebotskonzept 2008 auf die geänderten Abfahrtszeiten der Bahnlinien Zweisimmen - Lenk angepasst.

6.2 Erfolgskontrolle Linie 120.25 Gstaad-Turbach (-Rotengraben)

Die Linie erreicht zwar bei der Auslastung den Zielwert, beim Kostendeckungsgrad jedoch nicht einmal den Minimalwert von 20%. Angebot: Montag - Samstag 8 Kurspaare, Sonntag 7 Kurspaare (Angebotsstufe 1). Werktags wird ein zusätzliches Kurspaar am Abend von der Gemeinde finanziert. Verkehrsmittel: Kleinbus. Die Linie wird vor allem von Schüler/innen benutzt und ist stark auf deren Bedürfnisse ausgerichtet. Der Kostendeckungsgrad ändert von Jahr zu Jahr stark. Grund dafür sind die schwankenden Schülerzahlen. Die Linienführung ist optimal und soll nicht geändert werden. Das bestehende Angebot soll beibehalten werden, denn es hat als Daseinsvorsorge für den ländlichen Raum seine Berechtigung.

6.3 Umstellungsstudie Lenk-Zweisimmen

Mit dem Angebotsbeschluss 2005 - 2008 hat der Grosse Rat der Regierung den Auftrag erteilt, die Zweckmässigkeit der Bahnbedienung auf vier schwach frequentierten Bahnlinien, u.a. auf der Linie Zweisimmen-Lenk, zu überprüfen. Das öffentliche Verkehrsangebot zwischen Zweisimmen und der Lenk steht nicht grundsätzlich zur Diskussion. Vielmehr geht es darum, mit den knappen verfügbaren Mitteln ein Optimum an öffentlichem Verkehr anbieten zu können. Bahn und Bus müssen entsprechend ihren Vor- und Nachteilen eingesetzt werden. Das AöV hat deshalb ein Planungsbüro beauftragt, mit Unterstützung einer Begleitgruppe aus der Region eine Studie zur "Überprüfung des Verkehrsmittels zwischen Zweisimmen und Lenk" durchzuführen. Die Ergebnisse der Studie wurden am 14. März 2008 an einer Medienkonferenz vorgestellt. Betroffene Gemeinden, RVK, TUs sowie eingeladene Interessenverbände waren eingeladen, bis am 9. Mai 2008 ihre Stellungnahme abzugeben. Die Resultate der Studie und die Ergebnisse der Mitwirkung werden im *kantonalen* Angebotskonzept 2010 - 2013 berücksichtigt.

Kurzzusammenfassung der Studie: Nach einer Variantenreduktion wurden folgende drei Varianten bezüglich Angebotsqualität, Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Sicherheit vertieft untersucht:

- Erschliessung mit Schmalspurbahn: status quo als Referenzvariante
- Umstellung auf Bus: Schnellbus zwischen Zweisimmen und Lenk plus zusätzliche Buslinie mit allen Halten
- Umstellung auf Normalspur: ohne Halt zwischen Zweisimmen und Lenk (mit Direktzügen Bern-Lenk) plus parallele Buserschliessung

Je nach Gewichtung der verschiedenen Aspekte fällt die Beurteilung der Varianten unterschiedlich aus. Bezüglich Angebotsqualität schneidet die Normalspurvariante besser ab als die Referenzvariante, die Busvariante hingegen etwas schlechter. Hinsichtlich der Betriebswirtschaftlichkeit schneidet die Normalspurvariante deutlich schlechter ab als die Referenzvariante, die Busvariante hingegen besser. Die volkswirtschaftliche Bewertung schliesslich,

die nebst der Angebotsqualität und der Wirtschaftlichkeit auch die Umwelt und Sicherheit einbezieht, kommt zum Ergebnis, dass die Normalspurvariante um 1.2 Mio. Franken jährlich teurer ist als der Referenzfall, die Busvariante hingegen um 0.82 Mio. Franken günstiger.

Es besteht Anlass zur Annahme, dass die Fahrgastzahlen auf der Strecke Zweisimmen-Lenk durch die per Dezember 2007 eingeführten und per Dezember 2008 geplanten Änderungen sowie die geplanten Schulzusammenlegungen gesteigert werden können. Die Offerte der MOB für das laufende Jahr 2008 rechnet zudem mit einem Kostendeckungsgrad von über 35%. Eine Umstellung auf Bus würde für den Wohn- und Wirtschaftsstandort und insbesondere den Tourismus einen massiven Imageverlust bedeuten und damit der regionalen Volkswirtschaft schaden. Die Strecke sollte auch aus ökologischen Gründen weiterhin mit der Bahn bedient werden: bei einer Umstellung auf Bus wird eine Verschiebung des Modal-Splits zuungunsten des ÖV erwartet (Abnahme der ÖV-Nutzer um 170 Personen pro Tag). Aus diesen Gründen haben sich die betroffenen Gemeinden Lenk, St. Stephan und Zweisimmen sowie die RVK in ihren Stellungnahmen für die Beibehaltung des bestehenden Angebots, d.h. der Schmalspurbahn, ausgesprochen.

6.4 Bahnhaltstellen zwischen Spiez und Wimmis

Die Realisierung des Vollknotens Interlaken im Dezember 2007 und die geplante Trennung des RE Lötschberg in Spiez führt dazu, dass ab Fahrplan 2009 die Fahrzeiten der Regionalzüge zwischen Spiez und Wimmis zur Aufrechterhaltung der Anschlüsse an den Fernverkehr in Spiez reduziert werden müssen. Damit stellt sich die Frage, wie die Haltestellen Spiezmoos Süd, Lattigen und Eifeld während einer Übergangszeit - bis das für einen späteren Zeitpunkt vorgesehene Angebotskonzept im Fernverkehr die Halte und die Sicherstellung der Anschlüsse wieder zulässt - bedient werden können. Die BLS hat alle Varianten zur Bedienung der drei Haltestellen ab Dezember 2008 geprüft, nebst Bus- auch Misch- und reine Bahnlösungen. Für Dezember 2009 - 2011 konnte eine reine Bahnlösung gefunden werden, die zum Teil auf einem Shuttle-Zug zwischen Spiez und Wimmis basiert. In Kürze sollen die betroffenen Gemeinden und die RVK über diese (Übergangs-) Lösung informiert werden. Es besteht weder von Seite der BLS noch vom Kanton/Bund die Absicht, die Unterwegshalte zwischen Spiez und Wimmis mittel- und längerfristig zu schliessen.

6.5 Konzeptanträge 2010 - 2013 Simmental - Saanenland

Der folgende Abschnitt enthält die konkreten Anträge des Angebotskonzepts 2010 - 2013, welche von der Mitgliederversammlung der RVK-OW am 21. 5. 2008 genehmigt wurden. Das Angebotskonzept 2010 - 2013 beruht grundsätzlich auf dem geltenden Konzept 2008, deshalb werden hier nur jene Punkte aufgeführt, in denen das bestehende Konzept geändert werden soll.

- Linie 320: Aufgrund der - teilweise starken - Zunahme des Arbeitspendler- und Schülerverkehrs in allen Gemeinden des Simmentals (vgl. Beilage Strukturdaten Simmental) soll am Abend um ca. 18.30 Uhr ein zusätzlicher RE von Spiez nach Zweisimmen verkehren. Zurzeit fährt der letzte RE um 17.30 Uhr ins Simmental. Anstelle der heutigen Leerfahrt am Morgen früh von Spiez nach Zweisimmen soll dieser Zug am Abend als RE nach Spiez fahren. Somit entfällt der Leerkurs am Morgen.
- Linie 320: Der erste Kurs werktags am Morgen von Zweisimmen nach Spiez ist ein RE und hält somit nur in Boltigen, Erlenbach, Oey-Diemtigen und Wimmis. Dieser Kurs soll zusätzlich in Oberwil halten. Da es sich um die allererste Verbindung am Morgen handelt ist eine Abweichung vom Konzeptgrundsatz gerechtfertigt.

7 Zusammenfassung der Anträge

In der folgenden Tabelle sind zusammenfassend alle Anträge an das AöV dargestellt:

Das Angebotskonzept 2010 - 2013 beruht auf dem bestehenden Angebotskonzept 2008. Es werden deshalb nur diejenigen Punkte aufgeführt, in denen das bestehende Konzept geändert werden soll.

Nr.	Linie	Antrag
-----	-------	--------

Kandertal

1	RE Lötschberg	RE Lötschberg stündlich durchgehend von / nach Bern (ab Dezember 2011).
2	Linie 300	Zusätzliche IC-Halte in Frutigen am Morgen und Abend
3	RE Lötschberg	30'-Takt Frutigen↔Spiez zwischen 6-9h und 16.30-19h
4	RE Lötschberg	Anschlüsse in Brig in Richtung Goms verbessern

Simmental - Saanenland

5	Linie 120.25 Gstaad-Turbach	Erhalt des status quo
6	Linie 320 Spiez-Zweisimmen	Zusätzlicher RE um ca. 18.30 von Spiez nach Zweisimmen
7	Linie 320 Spiez-Zweisimmen	Halt des ersten RE am Morgen von Zweisimmen nach Spiez in Oberwil

Spiez und Umgebung

8	Linie 65 Spiez-Faulensee-Güetital	Prüfen der Optimierungsvorschläge und gegebenenfalls Umsetzung
---	-----------------------------------	--

Region Thun

Regionallinien

9	Linie 21	Verbesserung der Anschlüsse von Sigriswil, Gunten und Merligen in Thun nach Bern durch Verdichtung zum 30'-Takt Interlaken-Thun, im Gegenzug Aufhebung der Eilcourse Sigriswil-Thun
10	Linie 21	Verdichtung zum 10'-Takt Oberhofen-Thun
11	Linie 22 Hangbus	Abendangebot: Zusätzliches Kurspaar am Abend um ca. 18.30 Uhr
12	Linie 25 Sigriswil	Abendangebot: Verlängerung des letzten Kurses nach Sigriswil bis Tschingel und Aeschlen (bei Bedarf)
13	Linie 31/32 Heiligenschwendi	Abendangebot: 60'-Takt bis 24 Uhr (+ 1 KP)
14	Linie 33 Teuffenthal	-Erhalt der Linie -bessere Fahrplanabstimmung auf dem Abschnitt

		Ziegelei-Thun Bahnhof -Prüfung einer neuen Linienführung Steffisburg Erlen-Erlenstrasse-Unterdorfstrasse-Zulgstrasse-Bahnhof Steffisburg (statt wie heute Ziegelei-Steffisburg-Kirche)
15	Linien 41/43	Zusätzlicher Kurs ab Innereriz nach Thun um 17 Uhr (Linie 41), dafür Wegfall von zwei Kursen zwischen Kreuzweg und Thun (Linie 43) (bereits ab Dezember 2008)
16	Linie 42/43 Heimenschwand	Abendangebot: Rundkurs im 90'-Takt bis 23.30 oder 24 Uhr (+ 2 KP)
17	Linie 44 Linden / Aeschlen	-Streichung des ersten Kurses am Sonntag -Zusätzliche Haltestelle Hubelacker (Oberdiessbach)
18	Linie 45 Wangelen / Bleiken	-Erhalt des status quo -Zusätzliche Haltestelle Hubelacker (Oberdiessbach) -Prüfen Verknüpfung der Linie mit Neuerschliessung Oppligen und Herbligen
19	Linie 50/51 Blumenstein	Abendangebot: Rundkurs im 60'-Takt bis 24 Uhr (+ 1 KP)
20	Linie 3/55 Stocken / Wimmis	Abendangebot: Rundkurs im 60'-Takt bis 23.30 oder 24 Uhr (+ 3 KP)
21	Linie 56 Grundbach / Wattenwil - Riggisberg	-Erhalt der Linie -optimierter Fahrplan ab Dezember 2008 -Ausbau von 7 auf 10 KP Montag-Freitag -Neues Sonntagsangebot von 4 KP
22	Verschiedene Linien	Überprüfung der Anschlussprioritäten in Thun auf die S1 / Spiez-Oberland

Stadtlinien

23	Linie 3 Alte Bernstrasse-Thun-Allmendingen	Verlängerung des Asts Alte Bernstrasse nach Heimberg / Dornhalde als Versuchsbetrieb (Start Dezember 2009)
24	Linie 3 Alte Bernstrasse-Thun-Allmendingen	Verdichtung zum 10'-Takt (zeitlich koordiniert mit Beginn der Nutzung in Thun Süd)

Tabelle 2: Zusammenfassung der Anträge der RVK 5 für das AK 2010-2013

Linie 56		Riggisberg-Burgistein-Wattenwil Grundbach										AK 2010-13		
												PostAuto Region Bern		
Montag-Freitag														
Schulende Riggisberg		12:00 16:10 17:00												
von Toffen (Bern/Thun) an		16:17 17:17 18:17												
von Thurnen (Bern/Thun) an		12:46												
→ Riggisberg, Post		6:52	7:42	10:57	12:06	12:50	16:20	17:20	18:20					
Burgistein, Weier		6:55	7:45	11:00	12:09	12:53	16:23	17:23	18:23					
Wattenwil, Postgasse		7:03	7:53	11:08	12:18	13:01	16:31	17:31	18:31					
nach Seftigen ab		12:28												
von Seftigen an		12:21 16:21 17:21 18:21												
Wattenwil, Postgasse		7:05	7:53	11:08	12:22	13:02	16:32	17:32	18:32					
Grundbach		7:12	8:00	11:20	12:29	13:09	16:39	17:39	18:39					
← Grundbach		6:18	7:12	8:02	11:20	12:30	13:10	16:40	17:40	18:40				
Wattenwil, Postgasse		6:25	7:19	8:09	11:27	12:37	13:17	16:47	17:47	18:47				
von Seftigen an		6:19	7:19	7:49						16:47	17:47	18:47		
nach Seftigen ab		7:34												
nach Wahlern/Thun ab		6:26												
Wattenwil, Postgasse		6:26	7:20	8:10	11:29	12:38	13:18	16:48	17:48	18:48	Bestehende Kurse: Abfahrtszeiten geschoben			
Burgistein, Weier		6:33	7:27	8:17	11:36	12:45	13:25	16:55	17:55	18:55	gestrichene Kurse			
Riggisberg, Post		6:37	7:31	8:21	11:40	12:49	13:29	16:59	17:59	18:59	neue Kurse			
nach Toffen (Bern/Thun) ab		6:42 7:42												
nach Thurnen (Bern/Thun) ab		17:11 18:11 19:11												
Schulbeginn Riggisberg		7:40 8:30 13:35												

Linie 56		Riggisberg-Burgistein-Wattenwil Grundbach										AK 2010-13	
												PostAuto Region Bern	
Samstag													
von Toffen (Bern/Thun) an		9:17 11:17 13:17 16:17											
von Thurnen (Bern/Thun) an													
→ Riggisberg, Post		9:18	11:18	13:18	16:18								
Burgistein, Weier		9:21	11:21	13:21	16:21								
Wattenwil, Postgasse		9:29	11:29	13:29	16:29								
nach Seftigen ab													
von Seftigen an													
Wattenwil, Postgasse		9:30	11:30	13:30	16:30								
Grundbach		9:37	11:37	13:37	16:37								
← Grundbach		9:38	11:38	13:38	16:38								
Wattenwil, Postgasse		9:45	11:45	13:45	16:45								
von Seftigen an		9:47	11:47	13:47	16:47								
nach Seftigen ab													
Wattenwil, Postgasse		9:48	11:48	13:48	16:48							Bestehende Kurse: Abfahrtszeiten geschoben	
Burgistein, Weier		9:55	11:55	13:55	16:55							gestrichene Kurse	
Riggisberg, Post		9:59	11:59	13:59	16:59							neue Kurse	
nach Thurnen (Bern/Thun) ab		10:11 12:11 14:11 17:11											

20.02.2008 Änderungen vorbehalten