

**Geschäftsstelle:**

**Region**   
Industriestrasse 2  
3600 Thun  
Telefon: 033 225 61 61  
Telefax: 033 225 61 60  
info@region-tip.ch

## **Regionales Angebotskonzept 2005 - 2008**

Zusammenfassung der Teilkonzepte und  
Antrag an die Mitgliederversammlung

**Bericht für die Konsultation**

## Vorbemerkungen

Die Erarbeitung der Angebotskonzepte erfolgte "dezentral" durch Arbeitsgruppen unter Beizug verschiedener Planungsbüros als Fachberater. Dementsprechend fallen in den Teilberichten Unterschiede bezüglich Methodik, Systematik und Bearbeitungstiefe auf. Diese Unterschiede sind u.a. auch eine Folge der jeweils spezifischen Problemstellung.

Die vorliegende Zusammenfassung stellt einerseits den Überbau zum Gesamtkonzept dar und fasst andererseits die entsprechenden Teilkonzepte in einheitlicher Systematik übersichtlich zusammen. Ein vertieftes Studium der einzelnen Elemente setzt die Lektüre der ausführlichen Teilberichte voraus. Diese werden deshalb in einem Anhang beigefügt.



Projektleitung  
Sachbearbeiter

W. Weber, dipl.Bauing.ETH/SIA,Verkehrsingenieur SVI  
D. Kilcher, dipl.Geograf, Verkehrsplaner

## Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSLAGE .....	1
1.1	Aufgabenstellung .....	1
1.2	Grundlagen .....	1
1.3	Bearbeitungsperimeter .....	2
1.4	Vorgehen / Teilkonzepte .....	4
2	ZUSAMMENFASSUNG DER EINZELNEN TEILSTUDIEN .....	5
2.1	Zentrum / Agglomeration Thun (Anhang A) .....	5
2.1.1	Städtische Linien	
2.1.2	Regionale Linien	
2.2	Westamt (Anhang A) .....	7
2.3	Ostamt (Anhang A) .....	8
2.4	Spiez und Umgebung (Anhang B) .....	9
2.5	Kandertal (Anhang C) .....	10
2.6	Simmental / Saanenland (Anhang D) .....	12
2.6.1	Bahnlinien 12	
2.6.2	Buslinien 12	
2.7	Überblick über die Änderungen bezüglich Angebotsstufe und Fahrzeugbedarf .....	15
3	ANTRÄGE DER RVK .....	16

## Verzeichnis Abbildungen

Abb. 1:	Bearbeitungsperimeter mit bestehendem Liniennetz	2
Abb. 2:	Übersicht bestehender Linien und Angebotsstufe mit jeweiligem Betreiber	3
Abb. 3:	Überblick über die Bearbeitung der einzelnen Korridorstudien	4
Abb. 4:	Liniennetz Zentrum/Agglomeration Thun Angebotskonzept 05	5
Abb. 5:	Liniennetz Thuner Westamt Angebotskonzept 05	7
Abb. 6:	Liniennetz Thuner Ostamt Angebotskonzept 05	8
Abb. 7:	Liniennetz Spiez und Umgebung Angebotskonzept 05	9
Abb. 8:	Liniennetz Kandertal Angebotskonzept 05	10
Abb. 9:	Liniennetz Simmental Angebotskonzept 05	12

## Verzeichnis Abkürzungen

AFA	Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung vom 10. Sept. 1997)
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
ASKA	Autokurse Spiez-Krattigen-Aeschi
AvH	Autoverkehr von Heimenschwand
BAV	Bundesamt für Verkehr
BLS	Lötschbergbahn AG
TPF	Transports Publics Fribourgeois
LVB	Lenker Verkehrsbetriebe
MOB	Montreux-Oberland Bernois
RVK-OW	Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West
STI	Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Aufgabenstellung

Für den Angebotsbeschluss zum öffentlichen Regionalverkehr im Kanton Bern müssen die Regionalen Verkehrskonferenzen aufbauend auf dem Kantonalen und Regionalen Angebotskonzept 2001-2005 das Regionale Angebotskonzept 2005-2008 erarbeiten. Mit dem Schreiben vom 3. Dezember 2001 informierte das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern die Regionalen Verkehrskonferenzen über die vorgesehenen Planungsarbeiten:

Zu den folgenden Punkten werden im Regionalen Angebotskonzept Aussagen gewünscht:

- Linienführung der Linien des öffentlichen Verkehrs und vorgeschlagene Angebotsstufe
- Verkehrsmittel (Bahn oder Bus)
- Gewünschte Linienverknüpfungen und Anknüpfungspunkte an das übergeordnete Netz
- Anschlussprioritäten

Die von den Regionen erarbeiteten Angebotskonzepte sind als Anträge der Regionalen Verkehrskonferenzen zu verstehen. Der Kanton gleicht die Angebotskonzepte unter den verschiedenen Regionen, unter Berücksichtigung der Angebotsverordnung (AGV) sowie der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ab und fügt diese zum Kantonalen Angebotskonzept zusammen.

Das AöV weist explizit darauf hin, dass eigentliche Projekte auf Stufe von minutengenauen Fahrplänen zum jetzigen Zeitpunkt wenig Sinn machen. Fahrplankonzepte auf Basis von Netzgrafiken stellen hingegen auf dieser Stufe ein Mittel dar, das Konzept verständlich zu machen und bilden in Einzelfällen den Nachweis zur Machbarkeit.

## 1.2 Grundlagen

Als Grundlage für die Bearbeitung des vorliegenden Angebotkonzeptes dienen die folgenden übergeordneten Dokumente:

- Kantonales Angebotskonzept 2001-2005
- Regionales Angebotskonzept 2001-2005
- Fahrplankonzept des Fernverkehrs (Netzgrafiken)
- Richtplan des Kantons Bern
- Angebotsverordnung des Kantons Bern (AGV)
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr des Kantons Bern
- Abgeltungsverordnung des Bundes (ADFV)

### 1.3 Bearbeitungsperimeter

Graphisch und thematisch lässt sich der Perimeter mit dem bestehenden Liniennetz der RVK Oberland West gemäss Abbildungen 1 und 2 gliedern:

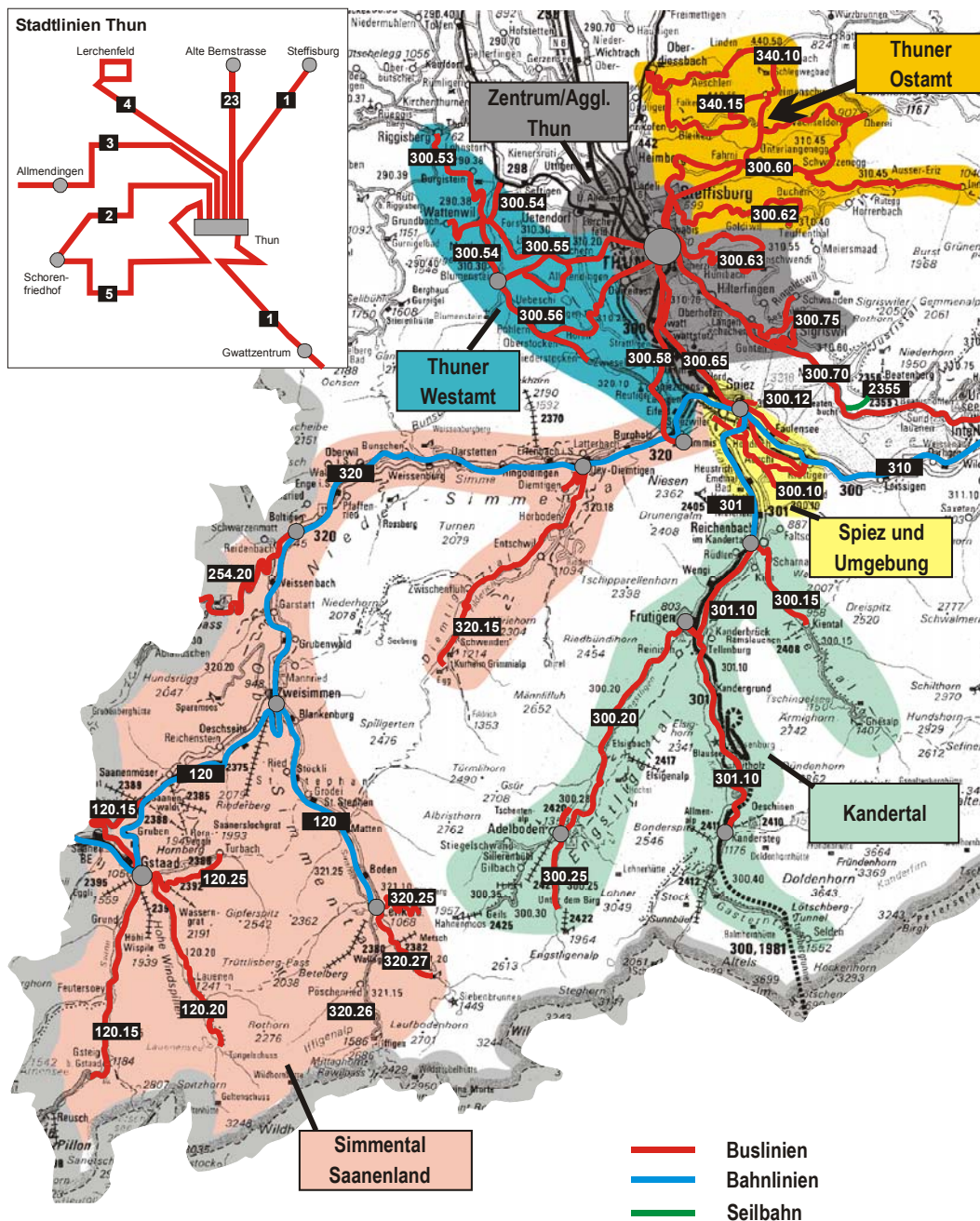


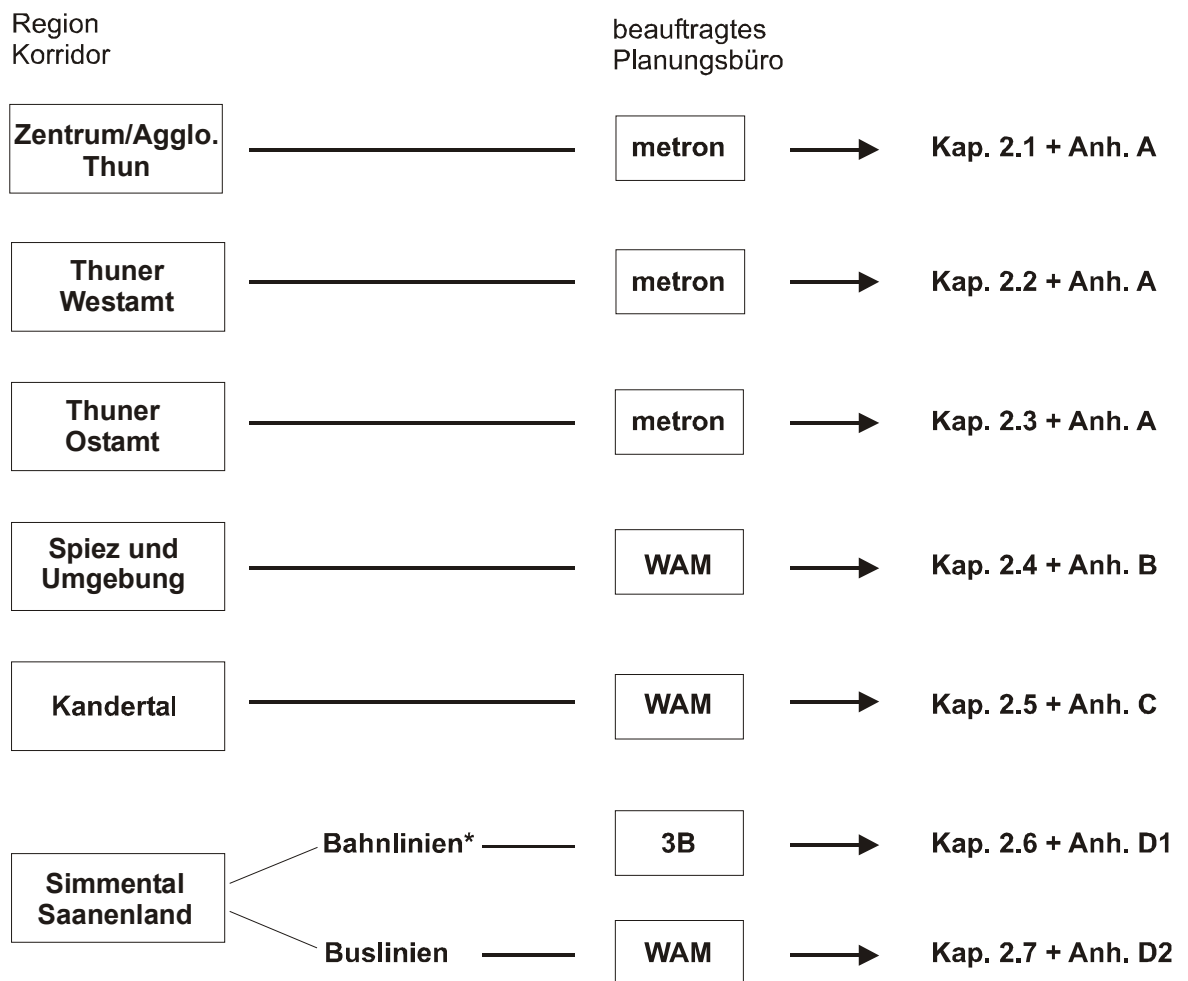
Abb. 1: Bearbeitungsperimeter mit bestehendem Liniennetz

	Linie			Ang.- Stufe
	Fp.-Feld	Bezeichnung	TU	
Zentrum/Agglomeration. Thun	1	Städtische Linie Thun (Steffisburg-Thun-Gwatt)	STI	4
		Gwatt-Spiez	STI	3
	2	Städtische Linie Thun	STI	4
	3	Städtische Linie Thun	STI	4
	4	Städtische Linie Thun	STI	4
	5	Städtische Linie Thun	STI	4
	23	Städtische Linie Thun	STI	3
	300.63 (31)	Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi	STI	3
		Thun-Dörfli-Heiligenschwendi		
	300.70 (21)	Thun-Oberhofen	STI	4
Oberhofen-Beatenbucht		STI	3	
Beatenbucht-Interlaken		STI	1	
300.75 (24/25)	Gunten-Sigriswil-Schwanden-Oberhofen	STI	2 / 1	
Westamt	300.53 (56)	Riggisberg-Burgistein-Wattenwil	STI	1
	300.54 (53)	Burgistein-Wattenwil-Blumenstein	STI	2
	300.55 (50)	Thun-Ubeschi-Blumenstein	STI	2
		Thun-Wattenwil-Blumenstein		
	300.56	Thun-Allmendingen-Stocken-Blumenstein	STI	1
300.58 (55)	Thun-Reutigen-Wimmis	STI	1	
Ostamt	300.60 (41)	Thun-Schwarzenegg-Innereriz	STI	1
		Thun-Schwarzenegg-Heimenschwand		
	300.62 (57)	Thun-Teuffenthal b. Thun	STI	1
	340.10 (44)	Oberdiessbach-Linden-Heimenschwand	STI	1
340.15 (45)	Heimenschwand-Wangelen-Oberdiessbach	STI	1	
Spiez	300.10	Spiez-Krattigen-Aeschi b. Spiez	ASKA	2
		Spiez-Hondrich-Aeschi	ASKA	1
		Aeschi b. Spiez-Aeschiried		
		Ortsbus Spiez	ASKA	1
Kandertal	301	Spiez-Reichenbach	BLS	2
	301.10	Reichenbach-Frutigen-Kandersteg	BLS	2
	300.20	Frutigen-Adelboden	AFA	2
	300.25	Adelb. Ausserschwand-Oey-Unter dem Birg	AFA	1
	300.15	Reichenbach-Kiental	Postauto	1
Simmental/Saanenland	320	Spiez-Zweisimmen	BLS	2
	120	Zweisimmen-Lenk	MOB	2
	120	Zweisimmen-Saenen (-Montreux)	MOB	2
	300.15	Oey Diemtigen-Diemtigen-Grimmalp	Postauto	1
	254.20	Boltigen-Jaun-Jaupass (-Bulle)	TPF	1
	320.25	Lenk-Bühlberg	LVB	1
	320.27	Lenk-Simmenfälle	LVB	1
	120.15	(Les Diablerets -) Gsteig-Gstaad-Saenen (-Schönried)	Postauto	1
	120.20	Gstaad-Lauenen (-Lauenensee)	Postauto	1
	120.25	Gstaad-Turbach	Postauto	1

Abb. 2: Übersicht bestehender Linien und Angebotsstufe mit jeweiligem Betreiber

## 1.4 Vorgehen / Teilkonzepte

Die Angebotskonzepte der einzelnen Korridore und Regionen wurden von unterschiedlichen Planungsbüros erarbeitet und von spezifischen Arbeitsgruppen begleitet. Nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht.



Zusammenfassung durch den RVK-Planer WAM Partner, Solothurn/Bern

\* Überkantonale Korridorstudie im Auftrag vom AöV und unter Mitarbeit der RVK OW

Abb. 3: Überblick über die Bearbeitung der einzelnen Korridorstudien



## 2 Zusammenfassung der einzelnen Teilstudien

Im nachfolgenden Kapitel werden die in den Korridorstudien erarbeiteten Angebotskonzepte der einzelnen Teilgebiete zusammengefasst wiedergegeben. Die vollständigen Berichte mit den vom AöV vorgegebenen Inhalten befinden sich in den Anhängen A-D.

### 2.1 Zentrum / Agglomeration Thun

(Anhang A)



**Abb. 4:** Liniennetz Zentrum/Agglomeration Thun Angebotskonzept 05  
(nicht eingezeichnet: Neue Hanglinie sowie Linie 24/25)

#### 2.1.1 Städtische Linien

##### *Liniennetz / -führung*

- Neue Linie zwischen Bahnhof und Westquartier (Linie 6). Ein Versuchsbetrieb ist vorgesehen.
- Die Linie 3 verkehrt neu via Länggasse.
- Mit der Durchbindung der Linien 3 und 23 entsteht eine neue Durchmesserlinie (Linie 3 Allmendingen-Thun, Bahnhof-Alte Bernstrasse).

- Ansonsten bleibt das heutige Liniennetz unverändert bestehen.

#### ***Fahrplanmerkmale / Anschlüsse***

- Die Linien 1, 2 und 5 verkehren neu im 10-Minuten-Takt.
- Die Linie 6 sowie die Durchmesserlinie 3 verkehren neu im 15-Minuten-Takt.
- Die Linie 4 verkehrt weiterhin im 15-Minuten-Takt.
- Die Linien gewährleisten in Thun Bahnhof die Anschlüsse an den Fernverkehr zur vollen und zur halben Stunde.
- Die neue Durchmesserlinie 3 soll der Angebotsstufe 4 zugeteilt werden. Die heutige Zuordnung der restlichen Linien in die Angebotsstufe nach AGV soll beibehalten werden.

#### ***Fahrzeugbedarf***

- Der Fahrzeugbedarf wird um 5-6 Busse erhöht.

### **2.1.2 Regionale Linien**

#### ***Liniennetz / -führung***

- Die Linie 31/32 verkehrt neu via Spital.
- Neue Hanglinie mit zwei Ästen (Hünibach Seematte-Ried-Untere Wart, Hünibach Seematte-Hünibach). Ein Versuchsbetrieb ist vorgesehen.
- Die Linienführung der übrigen bestehenden Linien bleibt gleich.

#### ***Fahrplanmerkmale / Anschlüsse***

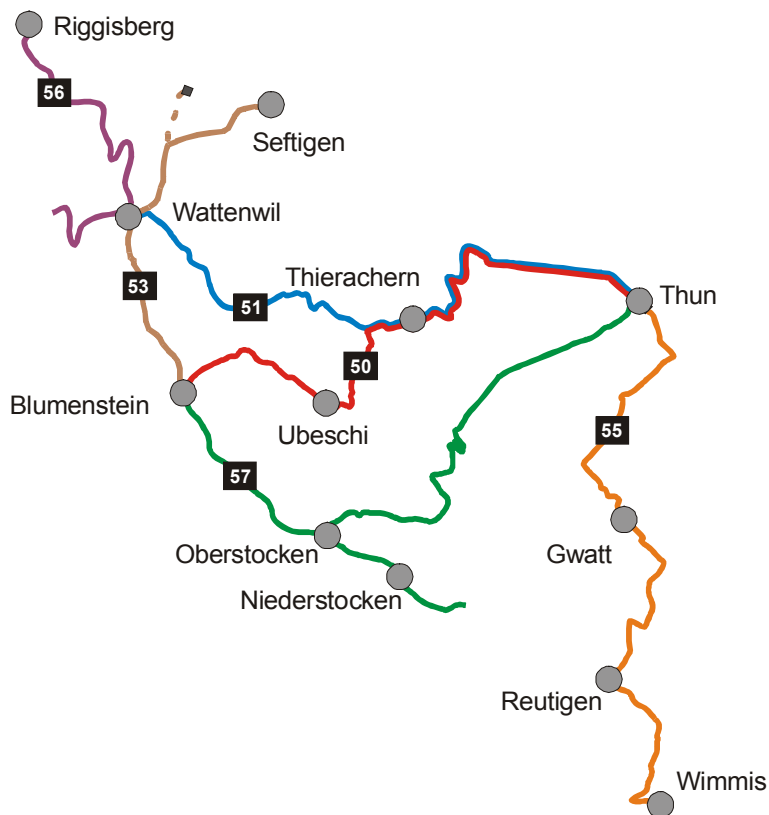
- Die Eilkurse Thun-Sigriswil werden in das Angebot der Seelinie integriert.
- Die Linien 31/32 (Heiligenschwendi-Thun) und 21 (Interlaken-Thun) gewährleisten in Thun die Anschlüsse an den Fernverkehr.
- Das Fahrplanangebot der Linie 1 auf dem Abschnitt Gwatt-Spiez wird in der Detailplanung noch vertieft untersucht.
- Das Angebotsniveau sowie die Kursfolgezeit der Linien bleiben bestehen, die heutige Zuordnung der einzelnen Linien in die Angebotsstufe nach AGV soll demnach beibehalten werden.
- Die neue Hanglinie verkehrt am Mittag und am Abend in einem 30-Minuten-Takt und soll der Angebotsstufe 1 nach AGV zugeteilt werden.

#### ***Fahrzeugbedarf***

- Der Fahrzeugbedarf wird um einen Kleinbus erhöht (neue Hanglinie).

## 2.2 Westamt

(Anhang A)



**Abb. 5:** Liniennetz Thuner Westamt Angebotskonzept 05

### **Liniennetz / -führung**

- Die Linie 50 wird mit der Linie 53 durchgebunden.
- Neu werden grundsätzlich alle Kurse der Linie 51 bis bzw. ab Thun geführt.
- Ansonsten bleibt das heutige Liniennetz bestehen.
- Die Gemeinden Gruzelen und Uetendorf sind durch eine neue Linie zu erschliessen. Abklärung sind im Gang, welche zu einem Versuchsbetrieb führen sollen.

### **Fahrplanmerkmale / Anschlüsse**

- Die Kurse der Linien 50, 51, 53 und 55 verkehren in einem konsequenten Takt und sind in Thun resp. Seftigen auf die Anschlüsse von und nach Bern ausgerichtet.
- Auf der Linie 57 wird ein systematisierter Fahrplan (2 Taktraster) angeboten, wodurch am Vormittag der Anschluss nach Bern und am Nachmittag der Anschluss von Bern gewährleistet werden kann.
- Die Linie 51 verkehrt um 30 Minuten versetzt zur Linie 50. Dadurch entsteht für Thierachern alle 30 Minuten eine Verbindung von und nach Thun.
- Während der Hauptverkehrszeiten wird das Angebot der Linien 53 und 55 verdichtet.

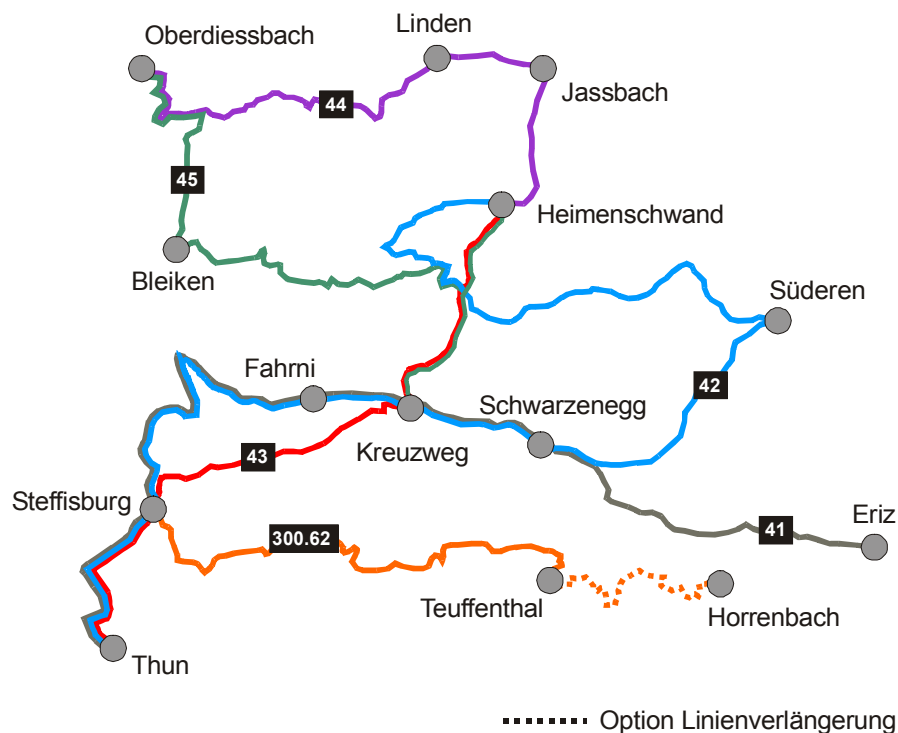
- Mit Ausnahme der Linie 55 soll die heutige Zuordnung der Linie in die Angebotsstufe nach AGV beibehalten werden. Die Linie 55 soll in die Angebotsstufe 2 aufgestuft werden.

### **Fahrzeugbedarf**

- Der Fahrzeugbedarf bleibt gleich.

## **2.3 Ostamt**

**(Anhang A)**



**Abb. 6:** Liniennetz Thuner Ostamt Angebotskonzept 05

### **Liniennetz / -führung**

- Die Linie 300.62 verkehrt neu zwischen Steffisburg und Teuffenthal. Im weiteren besteht die Möglichkeit, die Linie zu gewissen Zeiten bis nach Horrenbach zu verlängern.
- Die Linie 44 wird zeitweise mit der Linie 45 verknüpft.
- Eine neue Linie (42) Thun-Schwarzenegg-Süderen-Heimenschwand wird in das Angebot aufgenommen (vorher in Linie 43 integriert).
- Neu führen alle Kurse der Linie 43 über Emberg (Ausnahme: Verdichtungskurs am Morgen sowie die letzte Verbindung am Abend).

### **Fahrplanmerkmale / Anschlüsse**

- Die Linie 41 verkehrt um 30 Minuten versetzt zur Linie 43.
- Die Linie 42 verkehrt um 30 Minuten versetzt zur Linie 43.

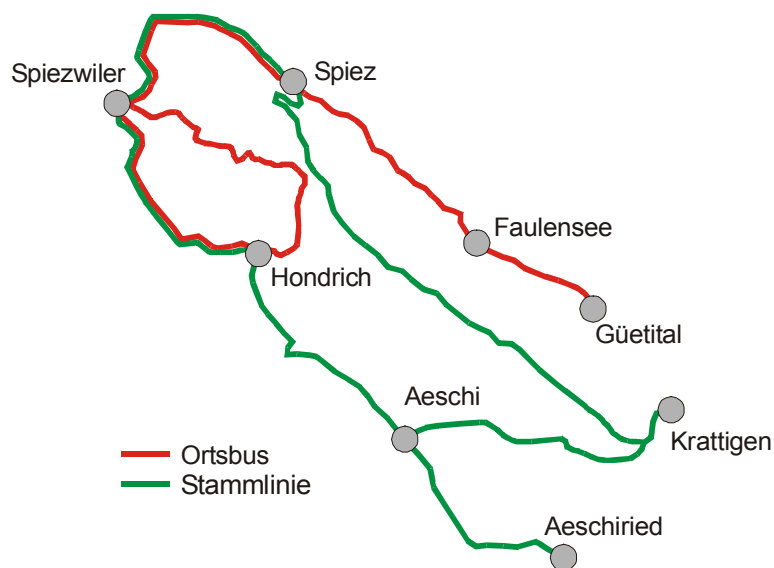
- Die Linie 41 verkehrt um eine Stunde versetzt zur Linie 42, wodurch ein Stundentakt für den Abschnitt Thun-Fahrni-Schwarzenegg entsteht.
- Zusätzliche einzelne Anschlusskurse der Linie 42 von und nach Heimenschwand ab Schwarzenegg an die Linie 41.
- Das Angebot der Linien wird vertaktet.
- In Heimenschwand und Steffisburg bestehen ideale Umsteigemöglichkeiten Bus/Bus.
- Die Anschlüsse an den Bahnverkehr werden in Thun und Oberdiessbach gewährleistet.
- Die heutige Zuordnung der Linien in die Angebotsstufe nach AGV soll beibehalten werden.

#### **Fahrzeugbedarf**

- Der Fahrzeugbedarf bleibt gleich.

## 2.4 Spiez und Umgebung

(Anhang B)



**Abb. 7:** Liniennetz Spiez und Umgebung Angebotskonzept 05

#### **Liniennetz / -führung**

- Die heutige Linienführung der Stammlinie bleibt bestehen.
- Die Linienführung des Ortsbusses zwischen Hondrich und Spiez wird geändert: Die Kurse fahren ab Hondrich neu via Spiezwiler nach Spiez.

#### **Fahrplanmerkmale / Anschlüsse**

- Die Kurse der beiden Stammlinienrouten fahren in einem konstanten Takt, jedoch neu um eine halbe Stunde versetzt und nicht mehr gleichzeitig.

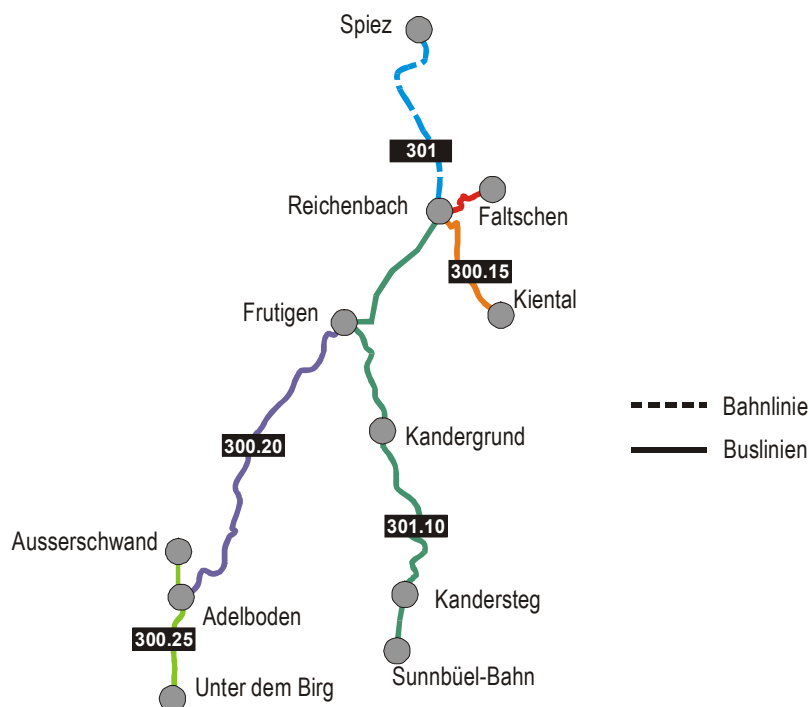
- Aeschi, Hondrich und Spiezwiler erhalten ca. alle 30 Minuten einen direkten Anschluss von und nach Spiez/Bern; Krattigen, Faulensee sowie Gütetal zu jeder Stunde.
- Der Anschluss von und nach Interlaken wird zu jeder Stunde für Hondrich, Spiezwiler, Aeschi, Aeschiried und Krattigen angeboten.
- Mindestens zu jeder Stunde bestehen für Spiezwiler, Aeschi, Aeschiried und Hondrich schlanke Anschlüsse von und nach Zweisimmen.
- Am Abend wird Faulensee durch die Stammlinie erschlossen.
- Der Ortsbus verkehrt neu auch sonntags.
- Die heutige Zuordnung der zwei Linien in die Angebotsstufe nach AGV soll beibehalten werden.

### **Fahrzeugbedarf**

- Der Fahrzeugbedarf bleibt gleich.

## **2.5 Kandertal**

**(Anhang C)**



**Abb. 8:** Liniennetz Kandertal Angebotskonzept 05

### **Liniennetz / -führung**

- Die Linie 301.10 verkehrt neu bis zur Sunnbüel-Bahn (Intergration Sunnbüel-Linie). Ein Versuchsbetrieb ist vorgesehen.
- Eine neue Linie zwischen Reichenbach Bhf, Faltschen und Steinweid soll eingeführt werden. Ein Versuchsbetrieb ist vorgesehen.

- Ansonsten bleibt das heutige Liniennetz unverändert bestehen.

#### ***Fahrplanmerkmale / Anschlüsse***

- Die Linien 300.20 sowie 301.10 (Sunnbüel-Kandersteg-Frutigen-Reichenbach) gewährleisten in Frutigen die Anschlüsse auf den Fernverkehr von und nach Spiez/Bern.
- Die Linie 300.15 und die neu einzuführende Linie (Reichenbach Bhf-Faltschen [-Steinweid]) sind in Reichenbach auf die Anschlüsse von und nach Spiez ausgerichtet.
- Die Kurse der Linie 301 gewährleisten in Spiez die Anschlüsse von und nach Thun/Bern und Interlaken. Zu den abendlichen Randzeiten (ab 20.00 Uhr) verkehrt ein Bahnersatzbus, wobei der Anschluss in Spiez von und nach Thun/Bern weiterhin gewährleistet wird.
- Alle Linien verkehren in einem konstanten Takt.
- Die Kurse der Linie 300.25 sind auf die Anschlüsse von und nach Frutigen ausgerichtet.
- Die heutige Zuordnung der Linien in die Angebotsstufe nach AGV soll beibehalten werden. Die neue Linie zwischen Reichenbach und Faltschen soll der Angebotsstufe 1 zugeteilt werden.

#### ***Fahrzeugbedarf***

- Der Fahrzeugbedarf wird um 2 Busse erhöht (davon 1 Kleinbus). Während der abendlichen Randzeiten kommt ein weiterer Kleinbus hinzu. Bei der Linie 301 wird  $\frac{1}{2}$  Zugskomposition weniger benötigt. Diese Einsparung wird jedoch durch den Bedarf der Zuglinien im Simmental kompensiert.

## 2.6 Simmental / Saanenland

(Anhang D)

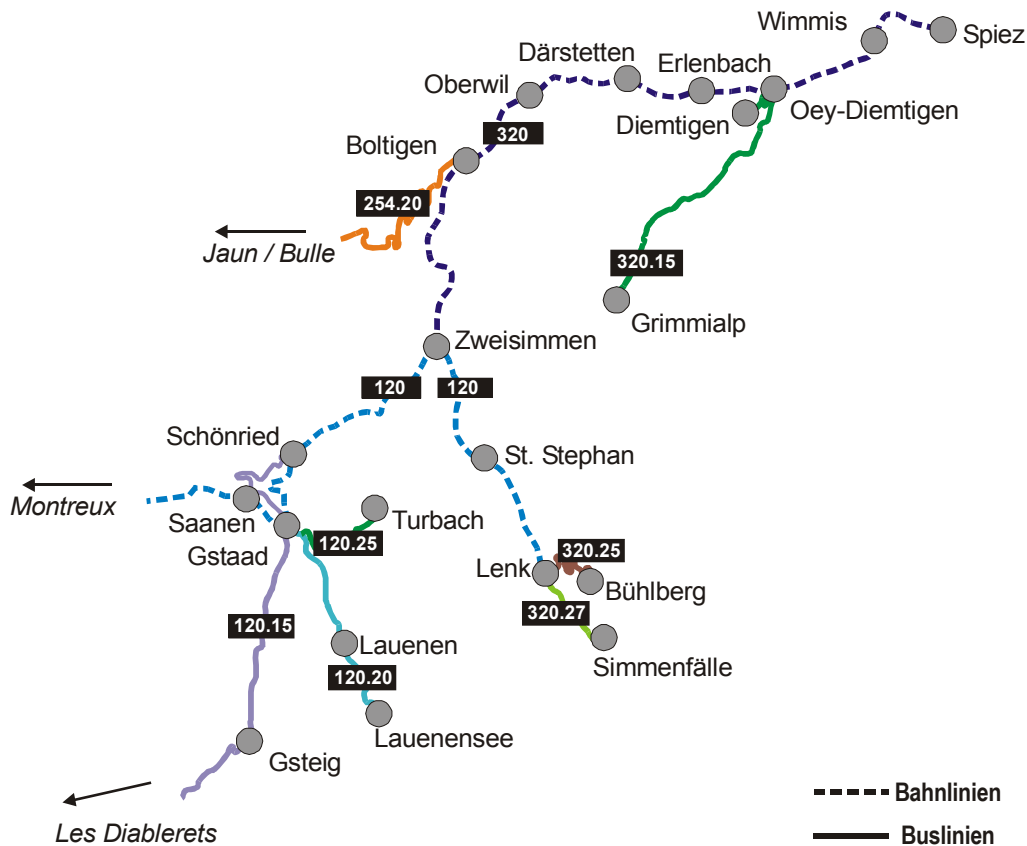


Abb. 9: Liniennetz Simmental/Saanenland Angebotskonzept 05

### 2.6.1 Bahnlinien

(Anhang D1)

#### Fahrplanmerkmale / Anschlüsse

- Linie 120 Korridor Montreux-Saanen-Zweisimmen
  - Der Golden Pass oder InterRegio verkehrt in einem konstanten 2-Stundentakt. In Zweisimmen werden die Anschlüsse an den "RX Simmental" von und nach Spiez gewährleistet, in Montreux diejenigen von und nach Lausanne.
  - Der Regionalzug verkehrt grösstenteils auch alle zwei Stunden, jedoch um etwa eine Stunde versetzt zum Golden Pass oder InterRegio. Die Kurse sind in Zweisimmen auf die Anschlüsse an den "Regio Simmental" von und nach Spiez und in Montreux von und nach Lausanne ausgerichtet.
  - Im Winter werden zu den Spitzenzeiten zusätzliche Verbindungen zwischen Zweisimmen und Rougemont angeboten.
- Linie 120 Korridor Zweisimmen-Lenk
  - Die Kurse der Linie 120 zwischen Zweisimmen und Lenk verkehren nicht in einem konstanten Stundentakt. Jedoch kann durch die zeitweise zwei Verbindungen pro Stunde die Situation



wieder entschärft werden.

Die Anschlüsse in Zweisimmen von und nach Spiez werden zu jeder Stunde, diejenigen von und nach Saanen zu gewissen Stunden gewährleistet.

- Erweiterung des Angebotes am Abend.
- Linie 320
  - Der RX Simmental verkehrt alle zwei Stunden in einem konstanten Takt mit Halt in Erlenbach. Je drei Kurse in Richtung Spiez und aus Richtung Spiez halten zu den Spitzenzeiten zusätzlich in Wimmis, Oey Diemtigen und Boltigen. In Spiez werden die Anschlüsse von und nach Bern gewährleistet. Der RX wird ab Spiez bis Interlaken Ost als Regionalzug weitergeführt.
  - Der Regio Simmental verkehrt in einem Stundentakt und gewährleistet in Spiez die Anschlüsse von und nach Bern. Die Anschlüsse von und nach Interlaken werden teilweise berücksichtigt. Durch Zugskreuzungen in Boltigen und Oey Diemtigen entstehen ideale Anschlusssituationen für die Buslinien in den beiden Orten. Ab Spiez wird der Regio Simmental als Regionalzug der Linie 301 bis nach Reichenbach weitergeführt.
  - Erweiterung des Angebotes am Abend.
- Die heutige Zuordnung der Linien in die Angebotsstufe nach AGV soll beibehalten werden.

#### ***Fahrzeugbedarf***

- Der Fahrzeugbedarf kann nicht isoliert auf den Korridor Simmental/Saanenland beziffert werden. Gesamthaft über alle Zuglinien betrachtet bleibt der Bedarf gleich.

## **2.6.2 Buslinien**

**(Anhang D2)**

### ***Liniennetz / -führung***

- Das heutige Liniennetz bleibt bestehen<sup>1</sup>.

### ***Fahrplanmerkmale / Anschlüsse***

- Die Kurse der Linie 320.15 gewährleisten in Oey Diemtigen die Anschlüsse von und nach Spiez und Zweisimmen und verkehren weiterhin in einem konsequenten Takt.
- Über das endgültige Angebot der Linie 254.20 können noch keine definitiven Aussagen gemacht werden, da das Angebot dieser Linie vor allem von Planungsentscheidungen des Kantons Fribourg abhängt. Das vorliegende Angebotskonzept sieht vor, dass die Anschlüsse in Boltigen von und nach Spiez und Zweisimmen gewährleistet werden.
- Auf der Linie 320.25 ist ein jahreszeitlich differenziertes Angebot vorgesehen:
  - Im Winter verkehrt die Linie in einem konstanten Stundentakt und gewährleistet eine attraktive Verbindung Spiez-Zweisimmen-Lenk-Bühlberg. Im Weiteren wird in Lenk der Anschluss nach

---

<sup>1</sup> Abklärungen sind im Gang, ob die Linie 120.15 allenfalls bis Saanenmöser verlängert werden kann.

Zweisimmen angeboten, wo jedoch kein direkter Anschluss zur Weiterfahrt nach Spiez besteht.

- Im Sommer werden in Lenk schlanke Anschlüsse von und nach Zweisimmen/Spiez angeboten. Jedoch verkehren die Kurse nicht in einem konstanten Stundentakt, sondern alternierend in einem 54-Minuten, resp. 66-Minutentakt.
- Die Linie 320.27 (Lenk-Simmenfälle) verkehrt in einem konstanten Takt und ist in Lenk auf die Anschlüsse von und nach Zweisimmen ausgerichtet.
- Die Kurse der Linie 120.15 sind in Gstaad auf die Anschlüsse von und nach Zweisimmen ausgerichtet. Im Weiteren wird in Schönried der Anschluss von und nach Zweisimmen alle zwei Stunden gewährleistet. Neu wird auf dieser Linien ein konstanter Takt angeboten.
- Auf der Linie 120.20 ist ein jahreszeitlich differenziertes Angebot vorgesehen:
  - Im Sommer werden die Anschlüsse von und nach Gstaad, Saanen und Zweisimmen berücksichtigt, jedoch mit langen Anschlusszeiten nach Zweisimmen und Saanen.
  - Im Winter sind die Kurse konsequent auf die Anschlüsse in Gstaad von und nach Zweisimmen ausgerichtet.
- Die Linie 120.20 wird konsequent auf die Anschlüsse in Gstaad von und nach Zweisimmen und Saanen ausgerichtet.
- Die heutige Zuordnung der Linien in die Angebotsstufe nach AGV soll beibehalten werden.

#### ***Fahrzeugbedarf***

- Der Fahrzeugbedarf bleibt gleich.

## 2.7 Überblick über die Änderungen bezüglich Angebotsstufe und Fahrzeugbedarf

<b>Agglomeration Thun</b>		<i>Ang.-Stufe</i>	<i>Fahrzeugbedarf</i>
• Linie 6	Neue Linie (Thun Bhf-Westquartier)	4	+ 1 Normalbus
• Linien 1, 2 und 5	Angebotsverdichtung zum 10'-Takt		+ 3-4 Normalbusse
• Linie 3	Neue Durchmesserlinie (Durchbindung Linien 3 und 23)	(4/3) → 4	+ 1 Normalbus
• Hanglinie	Neue Linie in Hünibach mit 2 Ästen	1	+ 1 Kleinbus
<b>Westamt</b>		<i>Ang.-Stufe</i>	<i>Fahrzeugbedarf</i>
• Linie 55	Änderung der Angebotsstufe	(1) → 2	
• Neue Linie	Gurzelen-Uetendorf (⇒ <b>Pendenz, Angebot ist noch nicht erarbeitet, Abklärungen sind im Gang</b> )	1	+ 1 Kleinbus
<b>Kandertal</b>		<i>Ang.-Stufe</i>	<i>Fahrzeugbedarf</i>
• Linie 301.10	Integration der Sunnbüel-Linie		+ 1 Normalbus
• Neue Linie	Reichenbach-Faltschen (–Steinweid)		+ 1 Kleinbus
• Linie 301	Durchbindung mit Regio Linie 320 Busverbindung am Abend		- 1/2 Zugskomposition <sup>2</sup> + 1 Kleinbus

<sup>2</sup> Die Einsparungen werden durch die Bahnlinien im Simmental kompensiert.

### **3 Anträge der RVK**

Die Mitgliederversammlung der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland – West beschliesst:

- 1. Dem Kanton wird beantragt, die Änderungsbegehren gemäss Kapitel 2 in das Kantonale Angebotskonzept 2005-2008 aufzunehmen.**
- 2. Sollte der Kanton in Erwägung ziehen, einzelne Teile des Antrages gemäss Ziffer 1 nicht oder modifiziert aufzunehmen, ist die Regionale Verkehrskonferenz Oberland – West in den Prozess der Entscheidungsfindung einzubeziehen.**