

Regionale Verkehrskonferenz Oberland – West

**ÖV-Konzept Kandertal
Angebotskonzept 2005-2008**

Schlussbericht

Regionale Verkehrskonferenz Oberland – West

ÖV-Konzept Kandertal

Arbeitsgruppe

A. Grossen	Planungsregion Kandertal (Vorsitz)
R. Ammeter	Gemeinde Aeschi
P. Lengacher	Gemeinde Aeschi
D. von Allmen	Gemeinde Adelboden
M. Allenbach	Gemeinde Adelboden
H. Schmid	Gemeinde Frutigen
P. Oester	Gemeinde Frutigen
G. Ryter-Wandfluh	Gemeinde Kandergrund
B. Rüeegg	Gemeinde Kandersteg
E. Schütz	Gemeinde Reichenbach
H. Wäfler	Gemeinde Reichenbach
J. von Känel	Gemeinde Spiez
U. Aemmer	VCS
Ch. Aebi	Amt für öffentlichen Verkehr Kt. Bern
M. Butz	Amt für öffentlichen Verkehr Kt. Bern
F. Mäder	BLS Lötschbergbahn AG
U. Schmid	Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
H. Brügger	Autokurse Spiez-Krattigen-Aeschi
D. Schlatter	Postauto Regionalzentrum BO
Projektleitung	W. Weber, dipl.Bauing.ETH/SIA,Verkehrsingenieur SVI
Sachbearbeiter	D. Kilcher, Geograf, Verkehrsplaner

Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSLAGE.....	1
2	GRUNDLAGEN UND ANALYSEN	2
2.1	Pendlerstatistik	2
2.2	Bevölkerungsentwicklung	2
2.3	Heutiges ÖV-Angebot.....	3
2.4	Erfolgskontrolle	3
3	ANLIEGEN DER GEMEINDEN	4
4	ZUSAMMENHANG MIT DER PLANUNG NACHBARREGION "SPIEZ-SIMMENTAL- SAANENLAND"	4
5	GRUNDSÄTZE FÜR DIE VARIANTENENTWICKLUNG.....	5
6	ÜBERBLICK MÖGLICHER LÖSUNGSANSÄTZE	6
7	BESTVARIANTEN (SIEHE ANHANG C).....	7
7.1	Variantenunterschiede.....	7
7.2	Gemeinsame Merkmale.....	7
7.3	Bilanz bezüglich Anliegen der Gemeinde (Kap. 3) und der Konzeptgrundsätze (Kap. 5)	8
7.4	Kostenbetrachtungen.....	9
8	EMPFEHLUNG DER ARBEITSGRUPPE.....	10
9	MITWIRKUNG	10

Verzeichnis Abbildungen

Abb. 1:	Zu bearbeitende Linien	1
Abb. 2:	Prioritäre Anschlüsse	5
Abb. 3:	Gliederung der Lösungsvorschläge anhand der Linie 301.10	6
Abb. 4:	Variantenvergleich	7
Abb. 5:	Bilanz	8

Verzeichnis Anhang

Strukturdaten der Gemeinden	A
Merkmale der Lösungsvarianten	B
Angebotskonzept erster und zweiter Priorität	C

1 Ausgangslage

Unter dem Titel "Häufiger, rascher, direkter und bequemer in alle Regionen" wird im Dezember 2004 die erste Etappe der Bahn 2000 realisiert, was zu neuen Randbedingungen für den Regionalverkehr im Kandertal führt. Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 ergeben sich weitere wesentliche Änderungen.

Ziel des zu erarbeitenden Angebotskonzeptes ist es daher, die Fahrpläne des Regionalverkehrs auf die neuen Fahrlagen des übergeordneten Fernverkehrs anzupassen. Gleichzeitig gilt es, die bestehenden Übergangszeiten an den Hauptumsteigepunkten zu minimieren.

Bei der Erarbeitung der vorliegenden Lösungsvarianten geht es in erster Linie um das Angebotskonzept 2005. Die Anpassungsfähigkeit auf 2007 wurde optional berücksichtigt. Allerdings ist eine weitergehende Konkretisierung auf Grund der Tatsache, dass die Ausgangslage des übergeordneten Fernverkehrs ab 2007 (Realisierung zweite Etappe Bahn 2000) noch nicht definitiv feststeht, nicht möglich.



Abb.1: Zu bearbeitende Linien

Die Arbeitsgruppe hat sich zu Beginn der Beratungen entschieden, die Anpassungen der Stammlinie bzw. des Ortbus' Spiez an die neue Ausgangslage am Bahnknoten Spiez gesondert mit den Vertretern von Spiez, Krattigen und Aeschi zu bearbeiten und direkt der RVK einzureichen.

2 Grundlagen und Analysen

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Grundlagen-Analyse zusammengefasst. Details können den Tabellen im **Anhang A** entnommen werden.

2.1 Pendlerstatistik

Die Analyse der Arbeitspendler und des Schülerverkehrs basiert auf der Volkszählung 1990. Obwohl sich diese Zahlen bis heute mit Sicherheit verändert haben – in der Tendenz hat der Pendlerstrom in Richtung der Regionen Thun und Bern zugenommen – können in qualitativer Hinsicht nach wie vor gültige Ergebnisse abgeleitet werden. Wichtigste Erkenntnisse:

Arbeitspendler

- Nebst der Gemeinde Frutigen haben vor allem Thun und Spiez eine relevante Bedeutung für die Gemeinden des zu bearbeitenden Perimeters.
- Die Gemeinde Zweisimmen nimmt bezüglich der Arbeitspendler für die Gemeinden des Kandertals lediglich eine marginale Rolle ein.

Schüler

- Die Gemeinden Frutigen, Thun, Bern und Spiez haben für den Planungsraum die wichtigste Bedeutung.
- Während sich der Einflussbereich von Frutigen vor allem auf die Gemeinde Kandersteg beschränkt, ist der Schulstandort Spiez vor allem für die Gemeinden Frutigen und Reichenbach von Bedeutung.

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Mit Ausnahme der Gemeinde Reichenbach verzeichnen alle Gemeinden des Planungsraumes zwischen 1990 und 2000 eine Bevölkerungszunahme. Ausgesprochen hoch war die Zuwachsrate in Kandergrund.

Die Analyse zeigt im weiteren auf, dass das grösste Nachfragepotenzial auch in Zukunft vor allem in Frutigen, aber auch in den Gemeinden Adelboden und Reichenbach vorhanden sein wird.

2.3 Heutiges ÖV-Angebot

- Die **Linie 301** verkehrt zwischen Spiez und Reichenbach. In Spiez bestehen mittlere bis lange Übergangszeiten auf die Anschlüsse von und nach Thun/Bern und Interlaken.
- Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der **Linie 301.10** (Reichenbach-Frutigen-Kandersteg) gewährleisten mittlere Übergangszeiten sowohl in Reichenbach auf den Anschluss von und nach Spiez, als auch in Frutigen auf den IC von und nach Thun/Bern. Im weiteren bestehen in Kandersteg mittlere Übergangszeiten auf den Anschluss von und nach Brig.
- Die Kurse der **Linie 300.15** verkehren zwischen Reichenbach, Kiental und Griesalp. Die Anschlüsse von und nach Frutigen können mit schlanken bis mittleren Übergangszeiten bedient werden, jedoch resultieren lange Anschlusszeiten von und nach Spiez.
- Die **Linie 300.20** (Adelboden-Frutigen) ist auf die Bedürfnisse der Pendler und der Touristen ausgerichtet. Dementsprechend werden in Frutigen schlanke bis mittlere Übergangszeiten auf den Fernverkehrsanschluss von und nach Bern angeboten. Der Anschluss von und nach Kandersteg und Brig wird nicht gewährleistet.
- Die **Linie 300.25** verkehrt zwischen Adelboden Ausserschwand und Unter dem Birg (Engstligenalp).
In den Wintermonaten wird ein 1/2h-Takt angeboten, so dass für "Ausserschwand" in Adelboden Bus Station und für "Unter dem Birg" in Oey die Anschlüsse von und nach Frutigen gewährleistet werden können. In den Sommermonaten wird eine Linie zwischen Ausserschwand und Unter dem Birg im 1h-Takt angeboten. Dies hat zur Folge, dass lediglich für "Unter dem Birg" in Oey der Anschluss von und nach Frutigen gewährleistet wird.

2.4 Erfolgskontrolle

Die Linie 301 weist die schlechtesten Resultate bezüglich der Auslastung und der Wirtschaftlichkeitskriterien (Kostendeckungsgrad) auf und erfüllt im Gegensatz zu den anderen Linien, welche die gesetzlichen Zielvorgaben erfüllen, lediglich die Minimalanforderungen.

3 Anliegen der Gemeinden

Die folgenden Wünsche / Anliegen bezüglich des ÖV-Angebotskonzepts 05 wurden von den Gemeindevertretern im Vorfeld der Konzeptarbeiten geltend gemacht:

- A** Die heute mittleren Wartezeiten auf die Anschlüsse von und nach Bern sind zu verringern. Vor allem aus Sicht der Pendler ist die heutige Situation als unbefriedigend zu erachten.
- B** Der hintere Teil Kanderstegs soll durch die Bus-Linie 301.10 erschlossen werden (Integration Sunnbüel-Linie).
- C** Nebst der übergeordneten Beziehung von und nach Bern spielt vor allem für Schüler und Lehrlinge die Verbindung Kandertal-Interlaken eine nicht zu unterschätzende Rolle. Hingegen stellt die Beziehung ins Simmental keine gefragte Verbindung dar.
- D** Reichenbach soll auch weiterhin durch den Zug erschlossen werden. Mit der Realisierung der zweiten Etappe der Bahn 2000 im Jahre 2007 soll die Fernverkehrsverbindung Bern-Kandersteg-Brig in Anbetracht der wichtigen Pendlerbeziehung in Reichenbach halten. Allenfalls kann zu diesem Zeitpunkt eine Verlagerung der Regionalverkehrs zwischen Reichenbach und Spiez von der Schiene auf die Strasse stattfinden.
- E** Der Ortsteil Faltschen (Gemeinde Reichenbach) soll durch eine neu einzuführende Buslinie erschlossen werden.

4 Zusammenhang mit der Planung Nachbarregion "Spiez-Simmental-Saenenland"

Es stellt sich heraus, dass mit der Nutzung der theoretischen Standzeit des Regionalzuges der Linie 320 in Spiez die Relation nach Reichenbach abgedeckt werden kann. Deswegen hat der Kanton diese rein betriebstechnisch bedingte Konstellation zur Randbedingung erklärt. Die entsprechend angepasste Fahrplanlage wird aus der Planung "Spiez-Simmental-Saenenland" übernommen.

5 Grundsätze für die Variantenentwicklung

Aus der Bedürfnisanalyse, den Potentialbetrachtungen sowie den Stellungnahmen der einzelnen Gemeindevertreter können nachstehende Folgerungen im Sinne von Grundsätzen abgeleitet werden:

- 1 Die in der Abb. 2 aufgezeigten Anschlüsse sind zu respektieren, wobei die Anschlüsse erster Priorität zwingend, die Anschlüsse zweiter Priorität vorzugsweise und die Anschlüsse dritter Priorität wenn möglich gewährleistet werden sollen. Im allgemeinen sind schlanke Übergangszeiten zu gewährleisten.
- 2 Die Zugverbindung Reichenbach-Spiez soll bestehen bleiben.
- 3 Die Sunnbüel-Linie ist in die Linie 301.10 zu integrieren.
- 4 Der Buseinsatz darf nicht erhöht werden.
- 5 Die Linie 301 soll mit dem Regionalzug der Linie 320 verknüpft werden.

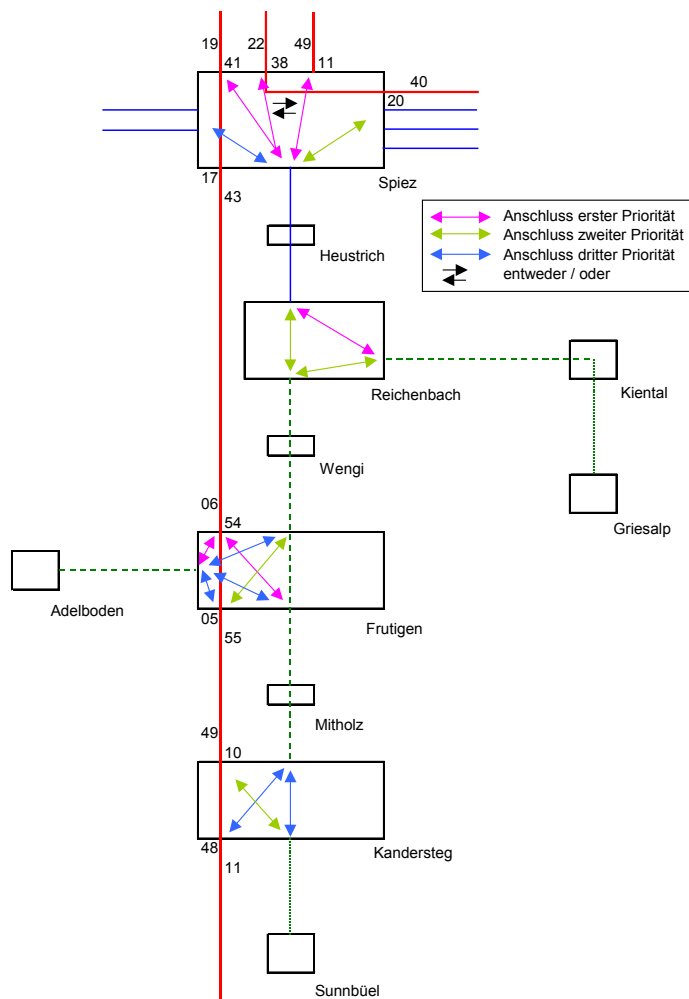


Abb. 2: Prioritäre Anschlüsse

In der Folge werden die Übergangszeiten wie folgt bewertet:

Schlank: < 8 Minuten; mittel: 8 – 14 Minuten; lang: 15 – 20 Minuten.

6 Überblick möglicher Lösungsansätze

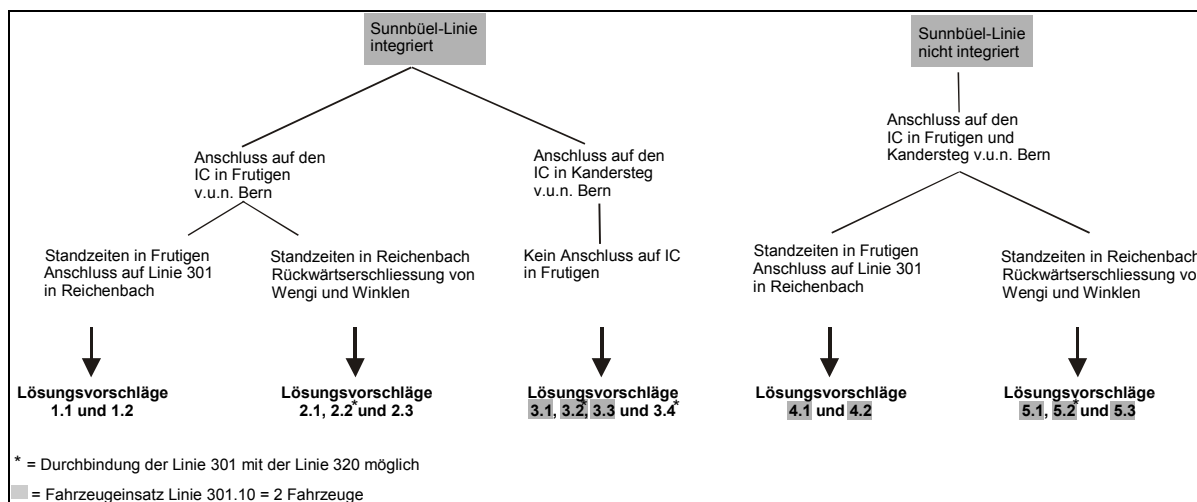


Abb. 3: Gliederung der Lösungsvarianten anhand der Linie 301.10

Unter Berücksichtigung der oben erwähnten Grundsätze wurden im Sinne eines morphologischen Vorgehens 15 Lösungsansätze im Detail ausgearbeitet und die Fahrplankonsequenzen aufgezeigt. Der Rahmen wurde bewusst weit gefasst, um Denkbare nicht zum vorneherein auszuschliessen. Die Merkmale der verschiedenen Lösungsvarianten können der Tabelle im **Anhang B** entnommen werden.

Die Arbeitsgruppe hat anhand konkreter Arbeitspapiere alle Varianten eingehend beraten und dabei erkannt, dass nicht alle Grundsätze gleichzeitig erfüllt werden können. Sie entschied in der Folge, dass prioritär...

... der Anschluss in Frutigen von und nach Bern zu gewährleisten und demnach gegenüber dem Anschluss in Kandersteg vorzuziehen ist.

... die Durchbindung der Linie 301 mit dem Regionalzug der Linie 320 zu realisieren ist.

Demnach werden die Variante 2.2 und 5.2 weiter verfolgt und im folgenden Kapitel eingehend beschrieben und beurteilt.

7 Bestvarianten (siehe Anhang C)

7.1 Variantenunterschiede

Vorliegende Tabelle zeigt die drei Merkmale auf, bei welchen sich die zwei weiter verfolgten Varianten unterscheiden:

Merkmale	Variante 2.2	Variante 5.2
Integration Sunnbüel-Linie	Sunnbüel-Linie integriert	Sunnbüel-Linie wird isoliert betrieben und gehört weiterhin nicht zum RPV
Anschluss in Kandersteg auf IC von und nach Bern	Anschluss wird nicht gewährleistet	Anschluss kann gewährleistet werden
Fahrzeugbedarf Linie 301.10	3 Fahrzeuge	2 Fahrzeuge + 1 Bus Sunnbüel-Linie (wie heute)

Abb. 4: Variantenvergleich

Die vergleichende Bewertung zeigt, dass die Integration der Sunnbüel-Linie zu Lasten des Anschlusses in Kandersteg von und nach Bern realisiert werden kann.

7.2 Gemeinsame Merkmale

Nachfolgend werden die Gemeinsamkeiten der beiden weiter verfolgten Varianten aufgezeigt, d.h. diejenigen Merkmale, die bei beiden Lösungsvorschlägen Gültigkeit haben.

Linie 301 (Spiez-Reichenbach)

Bei beiden Varianten wird die Linie 301 mit dem Regionalzug der Linie 320 verknüpft. Im Weiteren erlauben die Abfahrts- und Ankunftszeiten in Spiez schlanke Anschlüsse von und nach Bern und Interlaken.

Da ab 20.00 die Verknüpfung mit dem Regionalzug nicht mehr möglich ist, verkehrt zu abendlichen Randzeiten ein Kleinbus zwischen Spiez und Reichenbach. Die Anschlüsse in Spiez von und nach Bern werden weiterhin gewährleistet (vgl. Anhang C4).

Linie 301.10 (Reichenbach-Frutigen-Kandersteg)

Die Linie 301.10 weist bei beiden Varianten folgende gemeinsame Merkmale auf:

- Der Anschluss auf die Linie 301 in Reichenbach von und nach Spiez kann nicht gewährleistet werden.
- Wengi, Rüdlen und Winklen werden rückwärts erschlossen, d.h. in Frutigen wird der Anschluss von und nach Bern gewährleistet.
- Für die Gemeinde Kandergrund bestehen in Frutigen schlanke Anschlüsse von und nach Bern.
- In Reichenbach beträgt die Standzeit des Busses eine halbe Stunde. Dieser könnte demnach 2007 bis nach Spiez verlängert werden, ohne jedoch in Spiez die Anschlüsse von und nach Bern gewährleisten zu können.

- Weder in Frutigen noch in Kandersteg werden die Anschlüsse von und nach Brig berücksichtigt.

Linie 300.15 (Reichenbach-Kiental-Griesalp)

Die Linie 300.15 stellt in Reichenbach den Anschluss von und nach Spiez sicher. Die untergeordnete Beziehung von und nach Kandersteg wird jedoch nicht berücksichtigt.

Erschliessung Faltschen

Eine zusätzliche Erschliessung von Faltschen (Gemeinde Reichenbach) wird von der Arbeitsgruppe als zweckmässig erachtet (siehe Kap. 8). Deshalb soll eine neue Buslinie mit schlanken Übergangszeiten in Reichenbach auf den Anschluss von und nach Spiez eingeführt werden.

Linie 300.20 (Adelboden-Frutigen)

Die Linie 300.20 hat in erster Linie den Wünschen und Anliegen der Pendler und Touristen Rechnung zu tragen. Daher ist eine klare Ausrichtung auf das übergeordnete IC-Angebot von und nach Bern vorzusehen. Bei beiden Varianten erfüllen diesen Grundsatz und gewährleisten schlanke Anschlüsse in Frutigen von und nach Bern.

Linie 300.25 (Ausserschwand-Unter dem Birg)

Während dem Winter bleibt der 1/2h-Takt und auch die heutige Anschlussqualität an den Umsteigepunkten bestehen. In den Sommermonaten jedoch kann der heute bestehende "Unter dem Birg"-Anschluss in Oey von und nach Frutigen nicht mehr gleichzeitig gewährleistet werden (lediglich entweder der Anschluss von Frutigen oder nach Frutigen). Deswegen ist eine tageszeitlich differenzierte Abstimmung sinnvoll (vgl. Netzgrafik Anhang C3).

7.3 Bilanz bezüglich Anliegen der Gemeinde (Kap. 3) und der Konzeptgrundsätze (Kap. 5)

Anliegen / Grundsätze	Variante 2.2	Variante 5.2
A, C, 1 (Anschlüsse erster Priorität)	teilweise erfüllt: Anschluss Sunnbüel in Kandersteg wird nicht gewährleistet.	erfüllt
B, 3	erfüllt	nicht erfüllt
D, 2	erfüllt	erfüllt
E	erfüllt	erfüllt
4	erfüllt (siehe Kap. 7.4)	erfüllt (siehe Kap. 7.4)
5	erfüllt	erfüllt

Abb. 5: Bilanz

7.4 Kostenbetrachtungen

Eine genaue Kostenermittlung wird erst möglich, wenn die Detailfahrpläne über den ganzen Tag bekannt sind. Die Ausarbeitung dieser Detailfahrpläne erfolgt im Rahmen weiterer Planungsschritte und liegt grundsätzlich in der Verantwortung der Transportunternehmungen (vgl. Brief AöV an die regionalen Verkehrskonferenzen vom 3. Dezember 2001). Auf Grund dessen können bezüglich der Kosten lediglich die folgenden qualitativen Aussagen gemacht werden:

- Entscheidend bei der Kostenbetrachtung bezüglich der Linie 301.10 und der Sunnbüel-Linie ist die unterschiedliche Kostenverteilung:

Mit einer Integration der Sunnbüel-Linie (Variante 2.2) wird deren Betrieb zeitlich ausgedehnt, wodurch Mehrkosten entstehen. Diese Massnahme hat im weiteren zur Folge, dass die Gemeinde Kandersteg einerseits nicht mehr vollumfänglich die Kosten dieser Linie zu tragen hat, andererseits jedoch mehr öV-Punkte bezahlen muss. Dem Kanton entstehen durch diese Massnahme Mehrkosten, deren Höhe zum jetzigen Zeitpunkt nicht genau abgeschätzt werden kann. Auch ist mit einer Reduktion der Erträge zu rechnen, da die Sunnbüel-Linie heute nicht in das nationale und regionale Tarifsysteem eingebunden ist.

Bei der Variante 5.2 trägt die Gemeinde Kandersteg weiterhin vollumfänglich die Kosten der Sunnbüel-Linie, welche in etwa gleich bleiben.

- Zusätzliche Mehrkosten entstehen bei beiden Varianten durch das Zusatzangebot in Reichenbach (Erschliessung Faltschen).
- Durch die Durchbindung der Linie 301 (Spiez-Reichenbach) mit dem Regionalzug der Linie 320 (Spiez-Zweisimmen) entfallen Kosten für die bisher eingesetzte Komposition. Teile von diesen Einsparungen werden jedoch für das Abendangebot der Linie 301 wieder eingesetzt.

8 Empfehlung der Arbeitsgruppe

Die Integration der Sunnbüel-Linie wird betrieblich als zweckmässig erachtet. Ein entsprechender Versuchsbetrieb wird empfohlen. Damit wird die Erschliessung der entsprechenden Gebiete Kanderstegs in das Regionalverkehrsangebot eingeschlossen. Die Angebotsverordnung ist erfüllt.

Aus diesem Grund schlägt die Arbeitsgruppe die Variante 2.2 zur Realisierung vor.

Sollte die Integration aus finanziellen Gründen abgelehnt werden, müsste auf Variante 5.2 ausgewichen werden. Da bei dieser Variante die Sunnbüel-Linie isoliert betrieben wird und dementsprechend weiterhin nicht zu RPV gehört, können die Fahrplanzeiten dieser Linie von der Gemeinde Kandersteg autonom festgelegt werden. Die im Anhang C2 aufgeführten Fahrplanzeiten sind als Vorschläge zu verstehen.

Die durch die "RPZ Interlaken" projektierte Erschliessung von Faltschen/Gwanne/Steinweid wird von der Arbeitsgruppe zum Antrag an die RVK OW erhoben. Ein entsprechender Versuchsbetrieb wird empfohlen (vgl. hierzu auch separaten Bericht RPZ vom 28.08.2002).

9 Mitwirkung

Während der Mitwirkung im August 2002 hatten die betroffenen Gemeinden die Möglichkeit, zum ausgearbeiteten Angebotskonzept Stellung zu nehmen. Als einzige Gemeinden äusserte Reichenbach Bedenken. Anlässlich einer Sitzung mit den Gemeindevertretern von Reichenbach konnten diese Anliegen und Bedenken jedoch ausgeräumt werden.

Im übrigen erfuhr der Bericht gegenüber der Mitwirkungsversion geringfügige Anpassungen auf Anregung des AöV.

ANHANG

Anhang A: Strukturdaten

Arbeitspendlerverkehr nach ausgewählten Gemeinden (Quelle: VZ 90)

nach von	Adelboden	Frutigen	Kandergrund	Kandersteg	Reichenbach	Spiez	Bern	Thun	Brig	Zweisimmen	Interlaken	Total
Adelboden		92	-	2	9	10	14	7	-	-	1	135
Frutigen	58		49	30	111	101	75	103	1	3	5	536
Kandergrund	-	100		20	-		6	6	-	-	-	132
Kandersteg	1	40	6		2	11	16	16	1	-	1	94
Reichenbach	6	189	6	4		94	47	78	-	-	8	432
Total	65	421	61	56	122	216	158	210	2	3	15	1329

Schülerverkehr nach ausgewählten Gemeinden (Quelle: VZ 90)

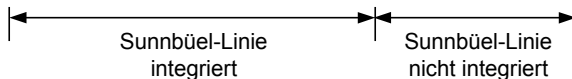
nach von	Adelboden	Frutigen	Kandergrund	Kandersteg	Reichenbach	Spiez	Bern	Thun	Brig	Zweisimmen	Interlaken	Total
Adelboden		7	1	-	-	8	3	1	-	-	-	20
Frutigen	5		-	-	4	24	20	13	-	-	6	72
Kandergrund	-	12		-	-	2	1	-	-	-	1	16
Kandersteg	-	32	-		-	1	2	3	-	-	-	38
Reichenbach	-	7	-	-		23	7	4	-	-	3	44
Total	5	58	1	0	4	58	33	21	0	0	10	190

Bevölkerungsentwicklung 1990/2000

	Bevölkerkung		Wachstumsrate
	1990	2000	%
Adelboden	3'347	3'572	7
Frutigen	6'307	6'700	6
Kandergrund	764	945	24
Kandersteg	1'077	1'149	7
Krattigen	877	851	-3
Reichenbach	3'282	3'255	-1

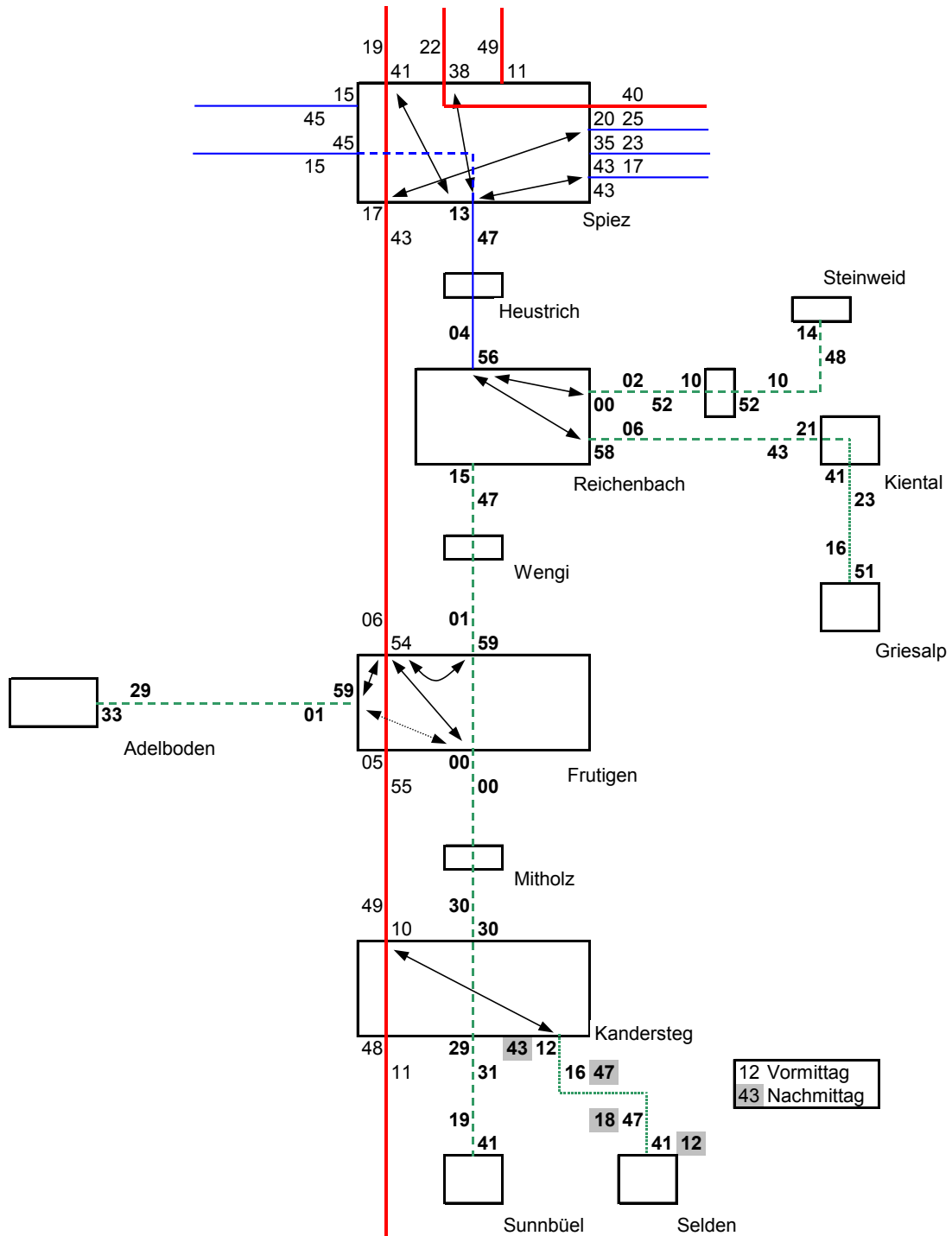
Anhang B: Merkmale der Lösungsvarianten

		Lösungsvorschlag 1.1	Lösungsvorschlag 1.2	Lösungsvorschlag 2.1	Lösungsvorschlag 2.2	Lösungsvorschlag 2.3	Lösungsvorschlag 3.1	Lösungsvorschlag 3.2	Lösungsvorschlag 3.3	Lösungsvorschlag 3.4	Lösungsvorschlag 4.1	Lösungsvorschlag 4.2	Lösungsvorschlag 5.1	Lösungsvorschlag 5.2	Lösungsvorschlag 5.3
Linie 301.10	Intgeration Sunnbüel-Linie	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
	Anschluss in Kandersteg auf IC von/nach Bern						X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Anschluss Kandersteg auf IC von/nach Brig														
	Anschluss in Frutigen auf IC von/nach Bern	X	X	X	X	X					X	X	X	X	X
	Anschluss in Frutigen auf IC von/nach Brig	(X)					(X)	(X)	(X)		(X)				
	Rückwärtserschliessung von Wengi und Winklen			X	X	X							X	X	X
	Keine Standzeiten in Frutigen			X	X	X	X	X	X			(X)	X	X	X
	Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez	X	X				X				X	X			
	Buseinsatz nur 2 Fahrzeuge						X	X	X						
	Option Verlängerung bis Spiez	X	X	X	X	X					X	X	X	X	X
Linie 300.1	Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Anschluss in Reichenbach von/nach Kandersteg	X					X				X				
Linie 301	Anschluss in Spiez von/nach Bern	X	(X)	X	X	(X)	X	X	(X)	X	X	(X)	X	X	(X)
	Anschluss in Spiez von/nach Interlaken		X			X			X			X			X
	Mögliche Durchbindung mit Linie 320				X			X		X				X	
Linie 300.20	Anschluss in Frutigen auf IC von/nach Bern	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Anschluss in Frutigen auf IC von/nach Brig														
	Anschluss in Frutigen auf Linie 301.10 in beiden Richtungen														



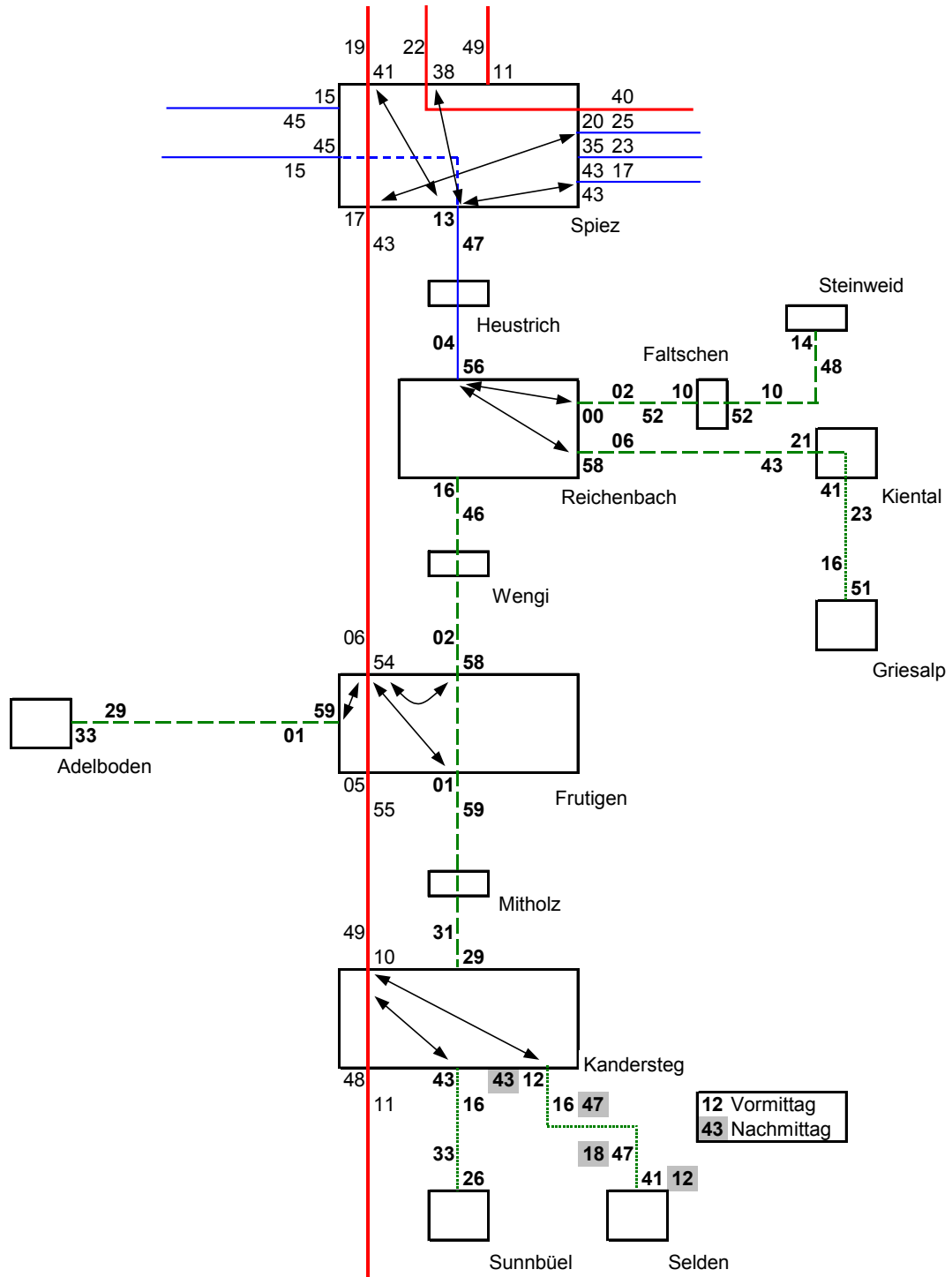
(X) = mittlere Warte- und Übergangszeiten

Anhang C1: Angebotskonzept erster Priorität (Variante 2.2)



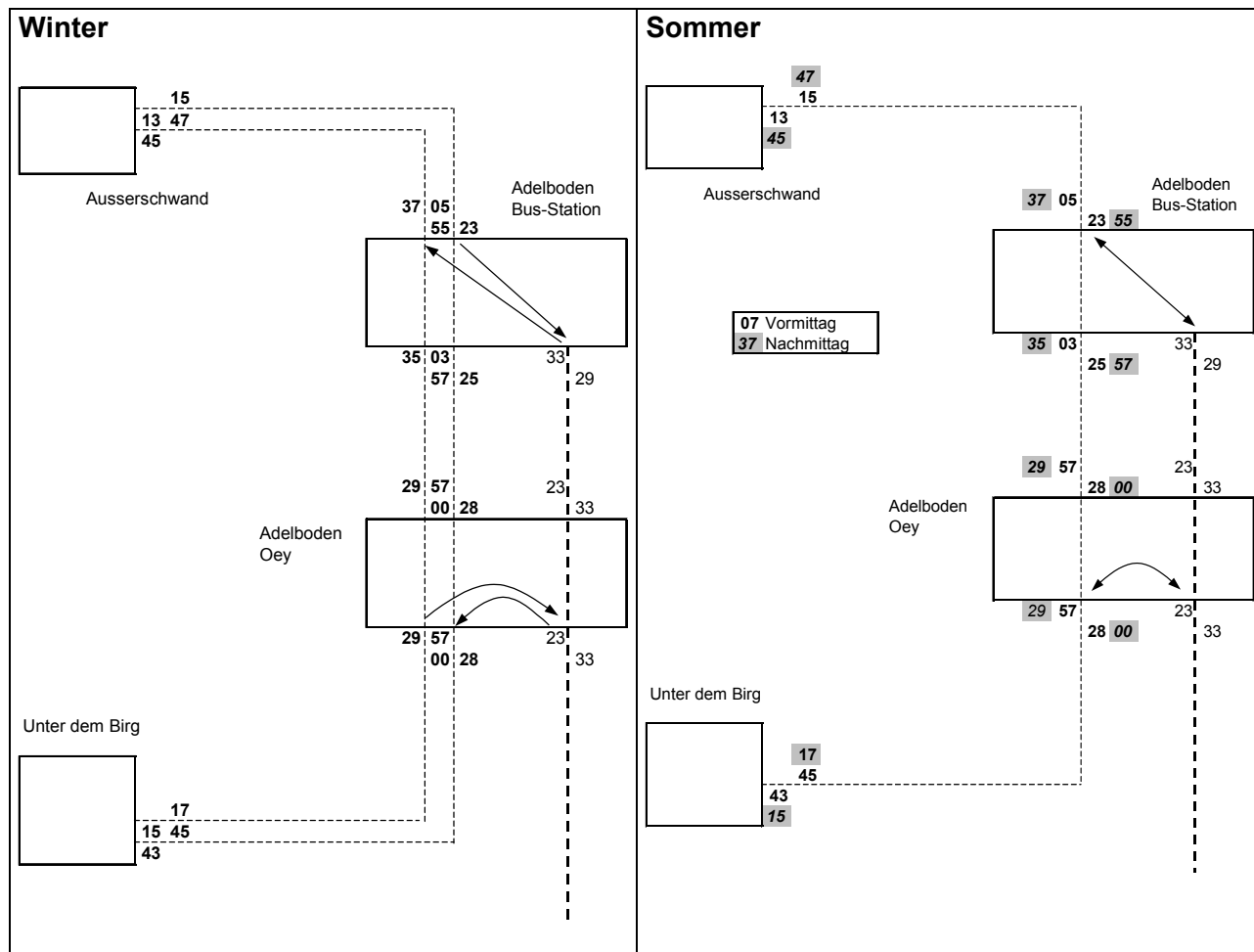
Achtung:
 Die Linien 300.15 zwischen Kiental und Griesalp sowie 300.40 (Kandersteg-Selden) gehören nicht zum RPV und bilden nicht Gegenstand dieses Angebotskonzepts. Die aufgeführten Fahrplanzeiten dieser Linien sind als Vorschläge für die betroffenen Gemeinden zu verstehen. Es steht den Gemeinden jedoch frei, diese Fahrplanzeiten zu übernehmen oder neu zu definieren.

Anhang C2: Angebotskonzept zweiter Priorität (Variante 5.2)



Achtung:
 Die Sunnbüel-Linie, die Linie 300.15 zwischen Kiental und Griesalp sowie die Linie 300.40 (Kandersteg-Selden) gehören nicht zum RPV und bilden demnach nicht Gegenstand dieses Angebotskonzepts. Die aufgeführten Fahrplanzeiten dieser Linien sind als Vorschläge für die betroffenen Gemeinden zu verstehen. Es steht den Gemeinden jedoch frei, diese Fahrplanzeiten zu übernehmen oder neu zu definieren.

Anhang C3: Angebotskonzept Linie 300.25 (gültig für beide Varianten)



Anhang C4: Angebot der Linie 301 ab 20.00 Uhr (gültig für beide Varianten)

