

Regionales Angebotskonzept 2008

Zusammenfassung der Teilkonzepte
Antrag an den Kanton Bern

30. Juni 2006

Vorbemerkung

Das Regionale Angebotskonzept 2008 der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West besteht aus den Teilkonzepten Kandertal, Simmental und Region Thun. Da einerseits bei der Planung in den Teilregionen sehr unterschiedliche Zielsetzungen im Vordergrund standen, und andererseits die Bearbeitung der Teilkonzepte teilweise durch externe Planer, teilweise durch die RVK-Geschäftsstelle erfolgte, ist eine direkte Vergleichbarkeit der Berichte bezüglich Bearbeitungstiefe und Methodik nicht gegeben.

Die vorliegende Zusammenfassung soll einen Überblick über die Resultate der einzelnen Teilstudien bieten und die vorgeschlagenen Änderungen im öV-Angebot übersichtlich auflisten. Die detaillierten Inhalte der einzelnen Studien können den im Anhang beigelegten Teilkonzepten entnommen werden.

Erstellt durch die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

Sachbearbeitung: Andreas Schönbächler, dipl. Geograph

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	1
Inhaltsverzeichnis	2
1. AUSGANGSLAGE UND VORGEHEN	3
1.1 Übergeordnete Situation	3
1.2 Zielsetzungen	3
1.3 Vorgehen /Teilkonzepte.....	4
2. ZUSAMMENFASSUNG DER TEILKONZEPTE.....	5
2.1 Angebotskonzept Region Thun	5
2.1.1 Stadt und Agglomeration Thun.....	5
2.1.2 Thuner Westamt.....	6
2.1.3 Thuner Ostamt.....	7
2.1.4 Spiez und Umgebung	8
2.2 Angebotskonzept Kandertal	9
2.2.1 Liniennetz	9
2.2.2 Angebot Bahn.....	9
2.2.3 Angebot Bus	10
2.3 Angebotskonzept Simmental.....	11
2.3.1 Liniennetz	11
2.3.2 Angebot Bahn.....	11
2.3.3 Angebot Bus	12
2.4 Fahrzeugbedarf und Kosten: Übersicht über Änderungen.....	13
3. ANTRÄGE DER RVK	14

1. Ausgangslage und Vorgehen

1.1 Übergeordnete Situation

Da die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels für den Personenverkehr auf Dezember 2007 fällt, muss die Planung im Regionalverkehr mit dem Angebotsbeschluss 2005 – 2008 überarbeitet werden. Der Kanton Bern hat beschlossen, diesen Angebotsbeschluss anzupassen und die Laufzeit um ein Jahr bis Dezember 2009 zu verlängern.

Das Gebiet der RVK Oberland-West ist von der Inbetriebnahme der NEAT überdurchschnittlich betroffen. Das Angebotskonzept 2005 – 2008 konnte deshalb nicht ohne Weiteres übernommen werden. Die RVK Oberland-West hat daher in den vergangenen Monaten ein Angebotskonzept 2008 erarbeitet. Je nach Erfordernis wurden in den verschiedenen Teilregionen die bisherigen Angebote überprüft oder neu konzipiert.

1.2 Zielsetzungen

Das Hauptziel des Angebotskonzepts 2008 ist es, den öffentlichen Regionalverkehr im Gebiet der RVK Oberland-West an das veränderte Angebot im Fernverkehr anzupassen. Aufgrund der unterschiedlichen Auswirkungen der NEAT-Eröffnung auf die Teilgebiete verlangt dieses Ziel im Kandertal eine Neukonzeption des Regionalverkehrs mit Teilersatz des bisherigen Fernverkehrs, im Simmental eine grössere Überarbeitung, während in der Region Thun kleinere Anpassungen ausreichen.

Daneben soll die Konzeptüberarbeitung auch genutzt werden, Schwachstellen des Angebotskonzepts 2005 – 2008 zu beseitigen, soweit dies ohne grössere Kostenfolge möglich ist. Untenstehend sind die wichtigsten Ziele der Konzeptüberarbeitung in den einzelnen Teilregionen aufgeführt.

Region Thun

- Erarbeitung eines Anschlusskonzepts Bus-Bahn im Knoten Thun aufgrund der veränderten Fahrlagen des Fernverkehrs
- Umsetzung des 2. Teils des Massnahmenpakets 1 der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration
- Verbesserung der öV-Erschliessung im Gebiet Thun-Nord

Kandertal

- Kompensation der wegfallenden IC-Züge über die Lötschberg-Bergstrecke
- Komplette Überarbeitung des Angebots im Regionalverkehr

Simmental

- Anpassung an die veränderten Fahrlagen des Fernverkehrs
- Beseitigung der groben Mängel des Fahrplans 2005 (lange Fahrzeit Regionalzug, fehlende RE-Halte, schlechte Anschlüsse in Spiez) soweit möglich

1.3 Vorgehen /Teilkonzepte

Die Bearbeitung des Regionalen Angebotskonzepts 2008/09 erfolgte getrennt in den Teilkorridoren Region Thun, Kandertal und Simmental/Saanenland. Den unterschiedlichen Zielsetzungen entsprechend wurde auch eine jeweils andere Organisationsform gewählt:

- Region Thun (Teilgebiete Agglomeration Thun, Westamt, Ostamt, Spiez und Umgebung): Bearbeitung durch die RVK-Geschäftsstelle in Zusammenarbeit mit dem AöV und den Transportunternehmungen.
- Region Kandertal: Bearbeitung durch das Planungsbüro WAM, Begleitung durch eine Arbeitsgruppe aus Gemeindevertretern, RVK, TU und Kanton.
- Region Simmental/Saanenland: Bearbeitung durch das Planungsbüro WAM, Begleitung durch eine Arbeitsgruppe aus Gemeindevertretern, RVK, TU und Kanton.

2. Zusammenfassung der Teilkonzepte

In diesem Kapitel werden nur die wichtigsten Merkmale des für 2008 geplanten Angebots wiedergegeben. Die detaillierten Angaben müssen den separaten Teilkonzepten entnommen werden.

2.1 Angebotskonzept Region Thun

2.1.1 Stadt und Agglomeration Thun

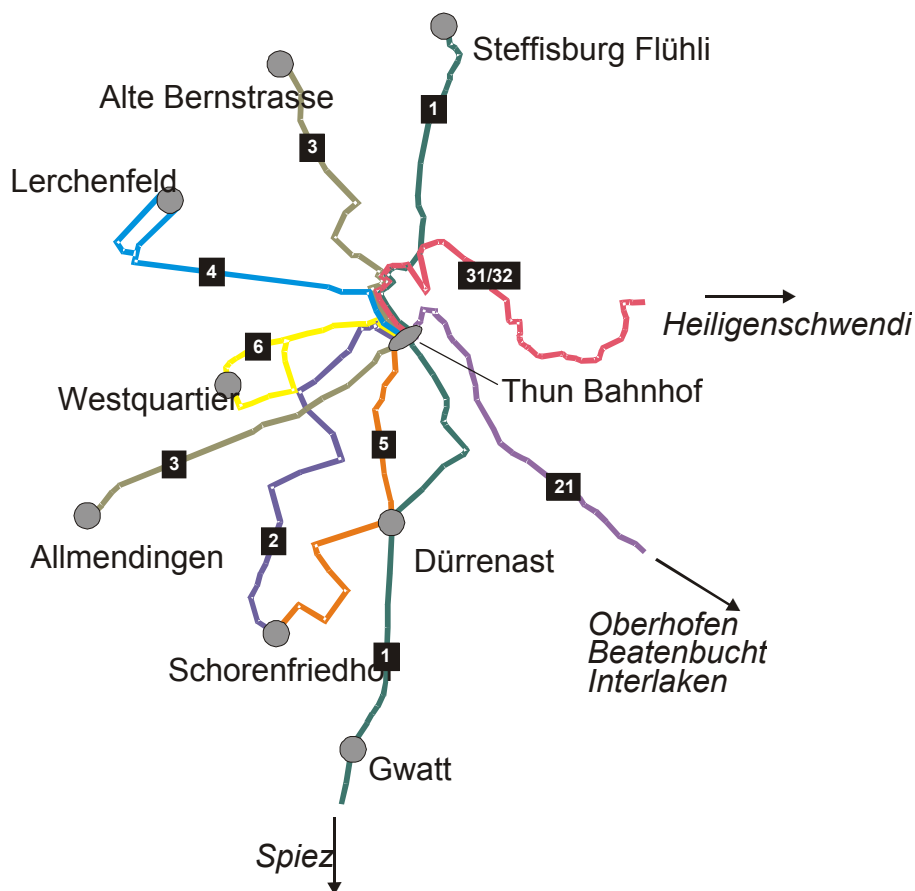


Abb. 1: Buslinienetz Stadt und Agglomeration Thun

Liniennetz

Das öV-Liniennetz in der Agglomeration Thun bleibt weitgehend unverändert. Einzige Neuerung ist die Verlängerung der Linie 3 als Versuchsbetrieb von der heutigen Endstation Alte Bernstrasse via Lädeli – untere Au nach Heimberg Bahnhof.

Bei positiver Beurteilung des Versuchsbetriebs soll zudem die Linie 22 (Hangbus) ins reguläre Angebot aufgenommen werden.

Fahrplanmerkmale

Das Angebot entspricht grundsätzlich dem Angebotskonzept 2005 – 2008 bzw. dem heutigen Fahrplan. Explizit aufgeführt werden hier deshalb nur die vorgesehenen Änderungen.

- RE Thun – Konolfingen – Solothurn: Neu stündlicher Halt in Heimberg sowie Lädeli
- Linie 1: Neu ganztags 10-Minuten-Takt Steffisburg Flühli – Gwattzentrum, 30-Minuten-Takt bis Spiez
- Linie 2: Neu 10-Minuten-Takt Thun Bahnhof – Neufeld – Schorenfriedhof
- Linie 3: Neuer Versuchsbetrieb Alte Bernstrasse – Heimberg Bahnhof im 30-Minuten-Takt, unveränderter 15-Minuten-Takt Alte Bernstrasse – Thun Bahnhof – Allmendingen
- Linie 5: Neu 10-Minuten-Takt Thun Bahnhof – Dürrenast – Schorenfriedhof
- Regionallinien: Ausrichtung der Fahrpläne auf die Anschlüsse von/nach Bern (Variante A)

2.1.2 Thuner Westamt

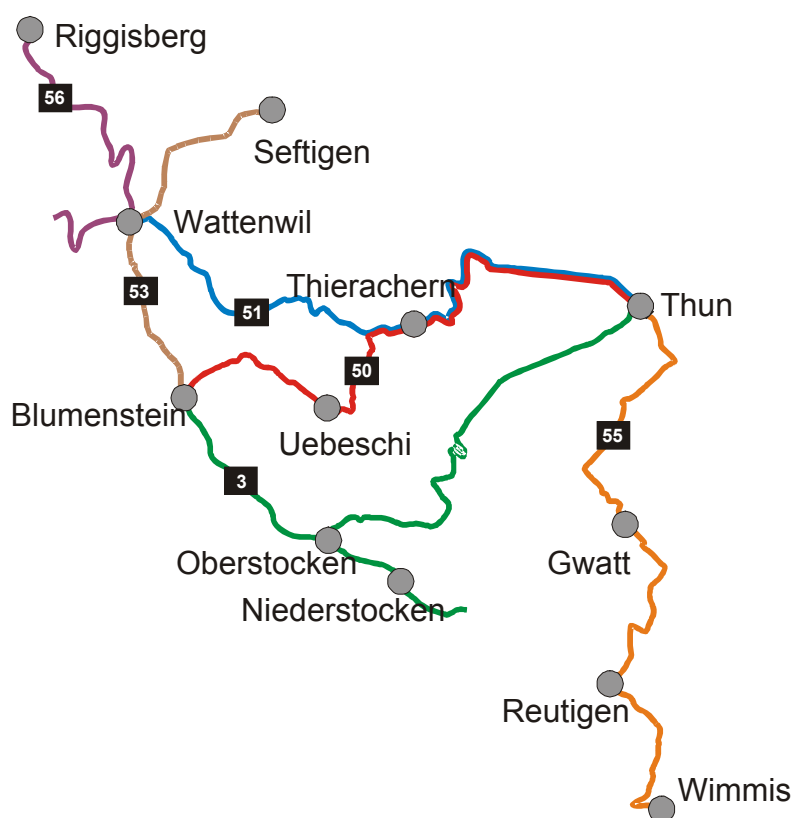


Abb. 2: Buslinienetz Thuner Westamt

Liniennetz

Das Liniennetz im Westamt bleibt unverändert. Bei positiver Beurteilung des Versuchsbetriebs der Linie 310.57 soll diese ins reguläre Angebot aufgenommen werden.

Fahrplanmerkmale

Das Mengengerüst und die Taktfrequenzen entsprechen weitgehend dem heutigen Angebot. Änderungen gibt es bezüglich der Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten Bus/Bahn.

- Linien 50/51: Neu durchgehender Halbstundentakt auf dem Abschnitt Thun – Thierachern.
- Linie 53: In Seftigen neu konsequente Ausrichtung auf die Anschlüsse von/nach Bern, keine Anschlüsse nach Thun.
- Linien 3, 50, 51, 55: In Thun Ausrichtung auf die Anschlüsse von/nach Bern (Variante A), keine Anschlüsse Richtung Spiez.
- Linie 56: Versuchsweise neu auch Betrieb an Sonn- und Feiertagen.

2.1.3 Thuner Ostamt



Abb. 3: Buslinienetz Thuner Ostamt

Liniennetz

Im Ostamt werden die Linienführungen unverändert beibehalten.

Fahrplanmerkmale

Das Mengengerüst und die Taktfrequenzen entsprechen dem heutigen Angebot. Änderungen gibt es bezüglich der Anschlüsse in Thun, die neu auf die Anschlüsse von und nach Bern ausgerichtet werden (Variante A).

2.1.4 Spiez und Umgebung

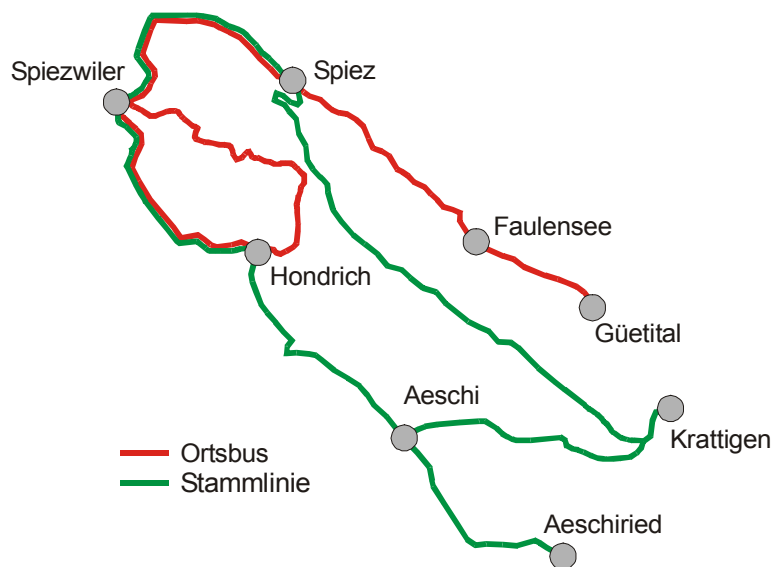


Abb. 4: Buslinienetz Spiez und Umgebung

Liniennetz

Die heutigen Linienführungen der Busse im Teilgebiet Spiez und Umgebung werden unverändert übernommen.

Fahrplanmerkmale

Das Mengengerüst und die Taktfrequenzen der Buslinien sollen gegenüber heute unverändert belassen werden. Neu ist die konsequente Ausrichtung der Busfahrpläne auf schlanke Anschlüsse von/nach Thun – Bern.

2.2 Angebotskonzept Kandertal

2.2.1 Liniennetz



Abb. 5: Liniennetz in der Teilregion Kandertal

2.2.2 Angebot Bahn

Fernverkehr

Bedingt durch die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels ergeben sich im Bahn-Fernverkehr bedeutende Änderungen: Die IC-Züge zwischen Bern und dem Wallis verkehren ab Dezember 2007 ohne Halt zwischen Spiez und Visp, ausgenommen einige Züge in den Randstunden. Dies hat umfangreiche Auswirkungen auf den Regionalverkehr.

Regionalverkehr

Folgende Merkmale kennzeichnen den Bahn-Regionalverkehr des Konzepts Kandertal 2008:

- RE im Stundentakt Brig – Kandersteg – Frutigen – Spiez – Bern als Ersatzangebot für die wegfallenden IC-Züge (ca. 16 ZP).
- In den Spitzenzeiten zusätzliche Züge zwischen Spiez und Frutigen (3 Zugpaare, 30' versetzt zum RE), dadurch zeitweiliger Halbstundentakt.
- In Spiez schlanke Anschlüsse von RE und Verdichtungsügen auf IC-/CIS- Züge Richtung Bern. Die Übergangszeiten Richtung Interlaken und Zweisimmen bleiben mit 15 – 25' lang.

2.2.3 Angebot Bus

Das vorgeschlagene Angebot entspricht dem Buskonzept Variante 1 des Angebotskonzepts Kandertal 2008.

Liniennetz

Die Linienführung der Buslinien im Kandertal bleibt gegenüber heute grundsätzlich unverändert.

Fahrplanmerkmale

Linie 330.10

- Isolierter Betrieb Kandersteg – Frutigen und Frutigen – Reichenbach im Stundentakt.
- Linienast Kandersteg: Anschlüsse in Frutigen von/nach Spiez – Bern sowie Adelboden.
- Linienast Reichenbach: Anschlüsse in Reichenbach von/nach Spiez – Bern sowie Kiental.

Linie 330.20

- 8 Kurspaare Reichenbach – Kiental mit Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez – Bern sowie Frutigen (Bus)

Linie 330.30

- Stundentakt Frutigen – Adelboden mit Anschluss in Frutigen von/nach Spiez – Bern sowie Kandersteg – Brig
- Direktkurse in den Hauptverkehrszeiten mit Anschluss in Frutigen an die Verdichtungszüge von/nach Spiez

2.3 Angebotskonzept Simmental

2.3.1 Liniennetz

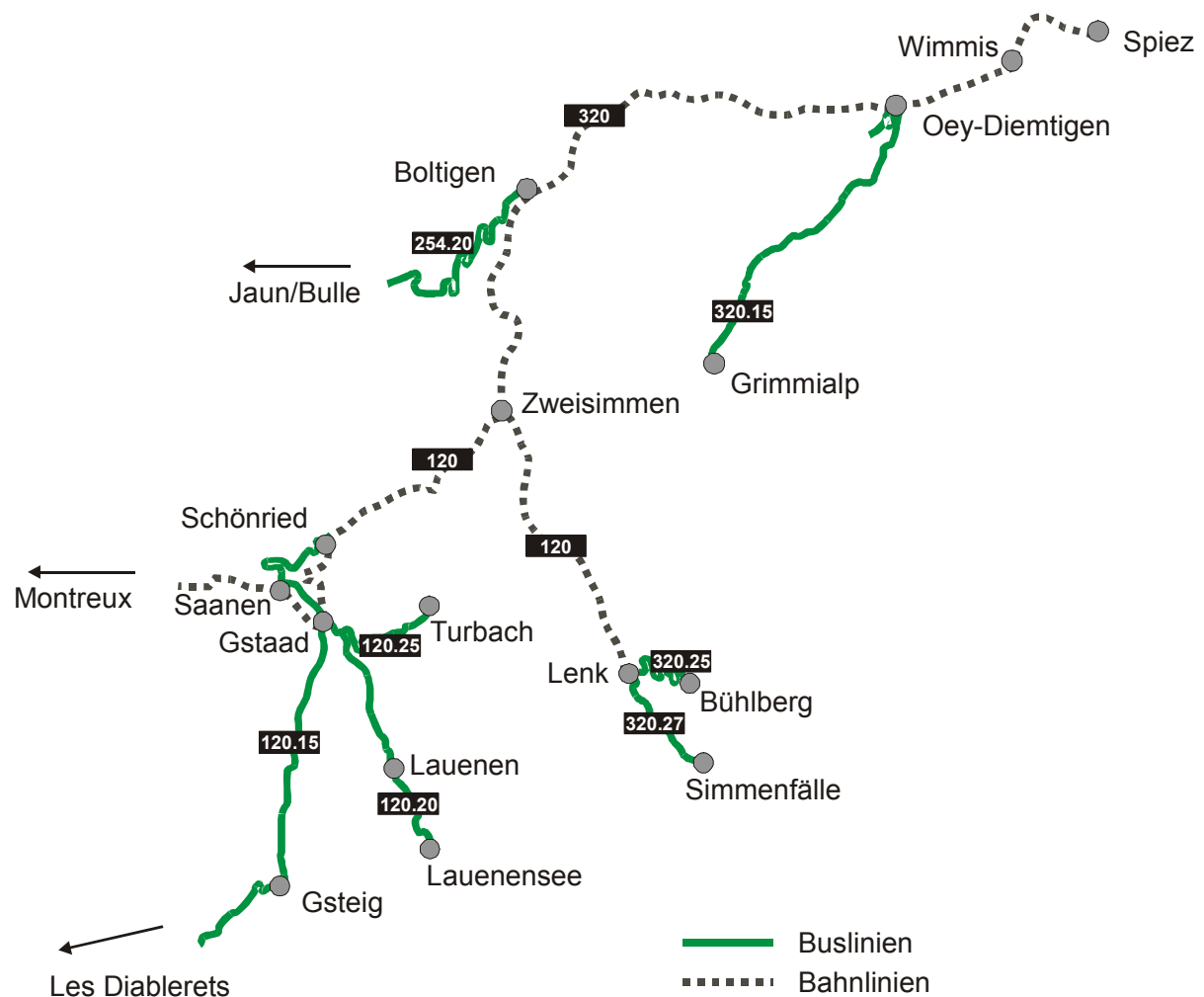


Abb. 4: Busliniennetz Spiez und Umgebung

2.3.2 Angebot Bahn

Fahrplanmerkmale

Linie 320

- Neue Abfahrtszeiten in Spiez mit schlanken Anschlüssen von/nach Bern, Kreuzungspunkte in Wimmis, Erlenbach/Därstetten und Boltigen.
- Halt aller RE-Züge in Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach und Boltigen.
- Neue Direktverbindungen Bern – Zweisimmen und umgekehrt

Linie 120

- Regelmässiger Stundentakt Zweisimmen – Lenk mit Anschlüssen in Zweisimmen von/nach Spiez und teilweise Montreux.
- Zusatzzüge Zweisimmen - Lenk vermitteln Anschlüsse von/zu den RE-Zügen von/nach Spiez und Montreux.
- Das Angebot zwischen Zweisimmen und Montreux entspricht dem heutigen Zustand.

2.3.3 Angebot Bus***Liniennetz***

Die heute bestehenden Linienführungen werden in der Teilregion Simmental/Saanenland unverändert übernommen.

Fahrplanmerkmale

Grundsätzlich dem heutigen Angebot entsprechend bleiben auch die Fahrpläne der Buslinien. Unverändert übernommen und hier nicht explizit erwähnt werden die Taktfrequenzen und das Mengengerüst. Nur grössere Änderungen bei den Anschlussverhältnissen werden hier aufgeführt.

- Linie 320.15 (Oey-Diemtigen – Grimmelalp): Neuausrichtung der Anschlüsse aufgrund der wegfallenden Zugskreuzung. Die Prioritäten müssen für jeden Kurs einzeln festgelegt werden.
- Linie 254.20 (Boltigen – Jaun): Das Angebot wird massgeblich durch die Planungen des Kantons FR bestimmt.
- Linien 320.25 und 320.27 (Lenk – Bühlberg bzw. –Simmenfälle): Ausrichtung der Anschlüsse auf das neue stündlichen Grundangebot Lenk – Zweisimmen.

2.4 Fahrzeugbedarf und Kosten: Übersicht über Änderungen

Region Thun

Das Teilkonzept Region Thun sieht in der Agglomeration Thun einen Angebotsausbau vor: Die Taktverdichtung auf den Linien 1, 2 und 5 sowie die Verlängerung der Linie 3 erfordern den Einsatz von 2-3 zusätzlichen Fahrzeugen.

Weitere Zusatzkosten werden durch den durchgehenden Halbstundentakt Thierachern – Thun verursacht.

Kandertal

Der Wegfall des Fernverkehrs über die Lötschberg-Bergstrecke führt zu einem Kompensationsbedarf auf Seiten des Regionalverkehrs: Erhebliche Kosten verursacht der neue RE Bern – Spiez – Lötschberg – Brig. Einsparungen ergeben sich andererseits durch den Wegfall des Regionalzugs Spiez – Frutigen, diese werden aber durch die neuen Verdichtungszüge auf dieser Strecke relativiert.

Im Busverkehr bleibt der Fahrzeugbedarf im Grundangebot gleich. Ein zusätzliches Fahrzeug wird für die Verdichtungskurse Frutigen – Adelboden benötigt, dafür kann vermehrt auf die Führung von Beiwagen verzichtet werden.

Simmental

Im Teilkonzept Simmental sind keine Änderungen im Umfang des öV-Angebots vorgesehen. Die Kosten bleiben deshalb im heutigen Rahmen.

3. Anträge der RVK

Die Mitgliederversammlung der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West beschliesst:

- 1. Dem Kanton wird beantragt, die Änderungen im Angebot des öffentlichen Regionalverkehrs gemäss Kapitel 2 in die Anpassung des Angebotsbeschlusses 2005 – 2008 für die Fahrplanjahre 2008 und 2009 aufzunehmen.**
- 2. Sollte der Kanton in Erwägung ziehen, einzelne Teile des Regionalen Angebotskonzepts nicht aufzunehmen, ist die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West in den Prozess der Entscheidungsfindung einzubeziehen.**