

ÖV- Konzept Region Thun Angebotskonzept 2008

Teilkonzept Agglomeration Thun
Teilkonzept Ostamt / Westamt
Teilkonzept Spiez und Umgebung

Schlussbericht

12. Juni 2006

Erstellt durch die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

Sachbearbeitung: Andreas Schönbächler, dipl. Geograph

Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

Geschäftsstelle

Industriestrasse 2

3600 Thun

033 225 61 61

info@region-tip.ch

Inhaltsverzeichnis

1. AUSGANGSLAGE.....	4
1.1 Übergeordnete Situation	4
1.2 Perimeter.....	4
1.3 Aufgabenstellung.....	5
2. GRUNDLAGEN UND ANALYSEN	6
2.1 Heutiges Angebot.....	6
2.4 Entwicklung der Frequenzen.....	8
3. RAHMENBEDINGUNGEN	10
3.1 Übergeordnetes Angebot	10
3.2 Regionaler Bahnverkehr.....	11
3.3 Anliegen der Gemeinden.....	12
4. ANGEBOTSKONZEPT 2008.....	13
4.1 Agglomeration Thun	13
4.2 Westamt	18
4.3 Ostamt.....	21
4.4 Spiez und Umgebung.....	22
5. KOSTENBETRACHTUNG.....	24
6. MITWIRKUNG	25
7. ANTRÄGE AN DEN KANTON.....	25

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Frequenzentwicklung der Stadtlinien Thun	S. 9
Abb. 2: Netzgrafik Fernverkehr	S. 10
Abb. 3: Anschlusskonzept Thun, Variante A (Halbstundentakt)	S. 15
Abb. 4: Anschlusskonzept Thun, Variante B (Halbstundentakt)	S. 16
Abb. 5: Anschlusskonzept Thun, Variante A (Stundentakt)	S. 19
Abb. 6: Anschlusskonzept Thun, Variante B (Stundentakt)	S. 19
Abb. 7: Buskonzept Spiez und Umgebung 2008	S. 23

1. Ausgangslage

1.1 Übergeordnete Situation

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurde das Regionale Angebotskonzept 2005 – 2008 umgesetzt, das in den Jahren 2002 – 2003 erarbeitet und von der RVK Oberland-West am 3. April 2003 verabschiedet wurde.

Dieses Angebotskonzept sollte ursprünglich bis im Dezember 2008 Gültigkeit haben. Im Hinblick auf die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels im Jahr 2007 wurde aber die Dauer der aktuellen Fahrplanperiode angepasst, worauf der Kanton Bern beschlossen hat, den Angebotsbeschluss 2005 – 2008 um ein Jahr, also bis Dezember 2009, zu verlängern. Für die Fahrplanjahre 2008 und 2009 soll der bestehende Angebotsbeschluss lediglich angepasst werden.

Die Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels für den Personenverkehr im Dezember 2007 bringt im Berner Oberland wesentliche Änderungen im Bahn-Fernverkehr mit sich. Im Einzugsgebiet der RVK Oberland-West kann deshalb das bestehende Angebotskonzept nicht ohne weiteres übernommen werden. Für die Fahrplanjahre 2008/ 2009 soll deshalb ein neues Angebotskonzept erarbeitet werden.

In den Teilkorridoren Kandertal und Simmental/Saanenland wirkt sich einerseits die NEAT-Eröffnung besonders stark aus, andererseits ist der derzeitige Fahrplan mit teilweise grossen Mängeln behaftet. Das Angebot in diesen beiden Teilregionen wird auf Dezember 2007 deshalb in separaten Studien neu konzipiert. Für die Region Thun mit den Teilgebieten Agglomeration Thun, Westamt, Ostamt und Spiez wird mit dem vorliegenden Angebotskonzept 2008 Region Thun lediglich das gültige Angebotskonzept überarbeitet und den neuen Rahmenbedingungen angepasst. Ein neues Angebotskonzept für die ganze RVK Oberland-West ist erst für das Fahrplanjahr 2010 vorgesehen.

1.2 Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter des Angebotskonzepts 2008 Region Thun umfasst das gesamte Einzugsgebiet der RVK Oberland-West mit Ausnahme der separat bearbeiteten Korridoren Kandertal und Simmental-Saanenland.

Analog zum Regionalen Angebotskonzept 2005 – 2008 ist das Konzept nach Teilgebieten gegliedert, welche bezüglich ihrer Siedlungsstruktur und der Ausrichtung des öffentlichen Verkehrsnetzes eine gewisse Homogenität aufweisen. Das Angebotskonzept Region Thun umfasst die Korridore Agglomeration Thun, Ostamt, Westamt sowie Spiez und Umgebung. Die Zuteilung der öV-Linien zu den Teilkorridoren ist identisch mit derjenigen im Angebotskonzept 2005 – 2008:

- Agglomeration Thun: Linien 1-6 sowie 21, 22, 25, 31, 32, 310.57
- Thuner Ostamt: Linien 41, 42, 43, 44, 45, 310.33
- Thuner Westamt: 3, 50, 51, 53, 55, 56,
- Spiez und Umgebung: Linien 310.62, 310.65

1.3 Aufgabenstellung

Im Gegensatz zur Erarbeitung des Angebotskonzepts 2005 – 2008, in deren Rahmen das gesamte öV-Angebot im Raum Thun gründlich überarbeitet und teilweise neu strukturiert wurde, soll mit dem Angebotskonzept 2008 /09 lediglich das bestehende Angebot so angepasst werden, dass es auch nach den für Dezember 2007 vorgesehenen Änderungen im Fernverkehr brauchbar bleibt. So soll das Liniennetz unverändert bleiben und auch an der Zuteilung der Linien zu den Angebotsstufen grundsätzlich nicht gerüttelt werden. Daraus ergibt sich eine Reduktion der an die Konzepterarbeitung gestellten Aufgaben.

Die Hauptaufgabe der Arbeiten zum vorliegenden Konzept ist also, die Auswirkungen des geänderten Bahnfahrplans auf die Anschlussbeziehungen von und zu den Buslinien in den Knoten Thun und Spiez zu überprüfen und gegebenenfalls Anpassungen vorzuschlagen. Diese Aufgabe gilt in allen Teilkorridoren.

Zusätzlich soll im Rahmen des Angebotskonzepts 2008/ 09 im Perimeter der Agglomeration Thun die vollständige Umsetzung des Massnahmenpaketes 1 der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun angestrebt werden. Dies sollte zwar schon mit dem Angebotskonzept 2005 – 2008 erreicht werden, aus finanziellen Gründen wurde der 10'-Takt auf den Hauptlinien vorerst aufgeschoben. Die Aufgabe des Angebotskonzepts 2008/ 09 ist es, zu prüfen, ob die Realisation dieser verschobenen Angebotsverbesserungen sinnvoll ist und sich aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit dem seit Dezember 2004 geltenden Konzept rechtfertigen lässt.

2. Grundlagen und Analysen

2.1 Heutiges Angebot

Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr innerhalb des Perimeters des Angebotskonzepts Region Thun umfasst drei Bahnlinien sowie ein ausgedehntes Busnetz.

Die Buslinien, welche in diesem Konzept behandelt werden, sind hier nach Teilkorridoren geordnet aufgeführt. Die aufgelisteten Merkmale beziehen sich auf das Angebot im aktuellen Fahrplan 2006, wobei in der Regel der Werktags-Fahrplan massgebend ist.

2.1.1 Regionalverkehr auf der Bahn

- S 1: Halbstundentakt Thun – Münsingen – Bern – Flamatt mit stündlicher Weiterführung nach Laupen bzw. Fribourg. In Thun ist die Linie nicht in einen Anschlussknoten eingebunden (Ankunft/Abfahrt um xx.15 und xx.45).
- S33: Halbstundentakt Thun – Belp und weiter ohne Halt nach Bern. Am Wochenende und in Randzeiten verkehrt die S3 Biel – Bern – Belp anstelle der S33 bis Thun.
- Linie 340: RE Thun – Konolfingen – Burgdorf – Solothurn im Stundentakt mit Knoteneinbindung in Thun und Konolfingen. Der RE verkehrt ohne Halt zwischen Thun und Oberdiessbach. Regionalzüge verkehren stündlich auf dem Abschnitt Thun – Konolfingen – Walkringen, Verdichtungszüge zwischen Thun und Konolfingen in HVZ (Hauptverkehrszeiten).

2.1.2 Agglomeration Thun

Stadtlinien

- Linie 1: 12'-Takt Steffisburg Flühli – Thun Bahnhof – Gwattzentrum (Angebotsstufe 4)
- Linie 2: 12'-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: 12'-Takt Thun Bahnhof – Dürrenast – Schorenfriedhof (Angebotsstufe 4)
- Linie 6: 15'-Takt Thun Bahnhof – Westquartier (Angebotsstufe 4)

Regionallinien

- 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 HVZ Beatenbucht – Interlaken (Angebotsstufe 1).

- Linie 22 (Hangbus): Versuchsbetrieb zur Erschliessung der Hanggebiete in den Gemeinden Hilterfingen, Oberhofen und Thun mit sechs (Mo – Fr) bzw. drei (Sa) Kurspaaren. Sonntags besteht keine Kursführung.
- Linie 25: Ungefährer 60'-Takt mit Verdichtung in HVZ Gunten – Sigriswil (Angebotsstufe 2), 8 Kurspaare Sigriswil – Schwanden, 7 Kurspaare Schwanden – Oberhofen (Angebotsstufe 1). In HVZ direkte Eilcourse Thun – Gunten – Sigriswil.
- Linie 31/32: 30'-Takt Thun – Heiligenschwendi (Angebotsstufe 3). Die Kurse verkehren alternierend über Goldiwil oder Dörfli.
- Linie 310.57: Versuchsbetrieb Gurzelen – Uetendorf und Uetendorf – Uetendorf Allmend im 60'-Takt. Sonntags keine Kursführung.

2.1.3 Westamt

- Linie 3: 60'-Takt Thun – Amsoldingen – Blumenstein, verbunden mit Stadtlinie 3 (Angebotsstufe 1). Lastrichtungsabhängiges Angebot mit Anschlüssen vormittags auf die Züge, nachmittags von den Zügen.
- Linie 50/51: 60'-Takt Thun – Thierachern – Uebeschi – Blumenstein, 8 Kurspaare Thun – Thierachern – Forst – Wattenwil – Blumenstein. Auf dem Abschnitt Thun – Thierachern teilweise 30'-Takt durch Überlagerung (Angebotsstufe 2).
- Linie 53: 60'-Takt Seftigen – Wattenwil – Blumenstein mit Verdichtungen zum 30'-Takt in HVZ (Angebotsstufe 2).
- Linie 55: 60'-Takt Thun – Reutigen – Wimmis mit Verdichtungen zum 30'-Takt in HVZ (Angebotsstufe 2).
- Linie 56: 7 Kurspaare Wattenwil Grundbach – Burgistein – Riggisberg (Angebotsstufe 1). Sonntags keine Kursführung.

2.1.4 Ostamt

- Linien 41/42: 60'-Takt Thun – Schwarzenegg, 2-Stunden-Takt Schwarzenegg – Heimenschwand bzw. Schwarzenegg – Innereriz (Angebotsstufe 1)
- Linie 43: 10 Kurspaare (60'-Takt mit Lücken) Thun – Emberg – Heimenschwand (Angebotsstufe 1)
- Linie 44: 7 Kurspaare Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand (Angebotsstufe 1)
- Linie 45: 4 Kurspaare Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand (Angebotsstufe 1)
- Linie 310.33: 10 Kurspaare Steffisburg – Teuffenthal, wovon 3 bis und ab Thun verkehren (Angebotsstufe 1).

2.1.5 Spiez und Umgebung

- Linie 300.62 („Stammlinie“): 60'-Takt Spiez – Krattigen – Aeschi und Spiez – Hondrich – Aeschi, je um 30' versetzt. Durch Überlagerung 30'-Takt Spiez – Aeschi (Angebotsstufe 2). 60'-Takt Aeschi – Aeschiried (Angebotsstufe 1). In Spiez Ausrichtung auf Anschlüsse von und nach Bern
- Ortsbus Spiez: 60'-Takt Hondrich – Spiezwiler – Spiez Bahnhof – Faulensee – Gütetital (Angebotsstufe 1). Ausrichtung auf Anschlüsse von und nach Bern.

2.4 Entwicklung der Frequenzen

Als Grundlage für eine Anpassung des Angebotskonzepts ist eine Analyse der Entwicklung der Fahrgastzahlen nach der Umsetzung des Angebotskonzepts 2005 – 2008 unerlässlich. Insbesondere dort, wo Ausbauten des Angebots vorgeschlagen werden sollen, muss dies durch entsprechende Frequenzen begründet werden. In diesem Kapitel werden deshalb die Frequenzen des Jahres 2004, also vor Einführung des neuen Konzepts, mit jenen des Jahres 2005 verglichen, wobei die Analyse je nach Teilregion unterschiedlich detailliert ausfällt.

Insgesamt verzeichnete die STI als Betreiberin der meisten Buslinien im Perimeter des Angebotskonzepts Region Thun 2005 eine Frequenzzunahme von 7.8%. Auf den ersten Blick scheint somit die angestrebte Qualitätsverbesserung im Rahmen von Bahn und Bus 2000 ihr Ziel erreicht zu haben.

Agglomeration Thun

Der überwiegende Anteil der Verkehrsleistungen werden innerhalb der Agglomeration Thun erbracht, wobei hier wiederum die Stadtlinien die grösste Bedeutung haben. Praktisch alle Agglomerationslinien (Stadtlinien und Linien 21, 22, 25, 31, 32) verzeichneten eine Zunahme der Passagierzahlen zwischen 2004 und 2005. Im gesamten Agglomerationsverkehr stieg die Zahl der beförderten Fahrgäste um rund 8.4% auf 10.5 Mio.

Auf dem seit Dezember 2004 neu strukturierten Thuner Stadtliniennetz wurden im Jahr 2005 ganze 10% mehr Fahrgäste befördert als ein Jahr zuvor. Bei genauerer Analyse der Frequenzen zeigt sich, dass insbesondere die Linien, deren Angebot ausgebaut wurde, stark zugelegt haben: So wurden auf dem Ast „Alte Bernstrasse“ der Linie 3 nach der Einführung des 15'-Takts (zuvor 30'-Takt) über 44% mehr Personen transportiert. Die Linien 1 und 5, welche neu im 12'-Takt betrieben werden, verzeichneten Wachstumsraten von 7% (Linie 1, Ast Steffisburg) bis 11.4% (Linie 5). Ebenfalls bewährt hat sich die Umstrukturierung des Netzes mit der direkten Führung der Linie 3 nach Allmendingen und der neu eingeführten Linie 6. Die beiden Linien transportierten 2005 zusammen 44% mehr Fahrgäste als die alte Linie 3, während gleichzeitig die Fahrgastzahlen der Linie 2, deren Einzugsgebiet sich mit dem der neuen Linien 3 und 6 überschneidet, stabil gehalten werden konnten. Abb. 1 auf Seite 9 zeigt die Frequenzentwicklung der Stadtlinien im Vergleich.

Unter den Regionallinien haben einzig die Linien 31/32 nach Heiligenschwendi deutliche Frequenzzunahmen zu verzeichnen (6.5% bzw. 12%), auf allen übrigen Linien stagnierten die Fahrgastzahlen oder waren gar leicht rückläufig, wie dies bei den Linien 1 (Abschnitt Gwatt – Spiez) und 25 der Fall war. Im Fall der Linie 1 muss aber in Rechnung gestellt werden, dass das Bahn-Angebot zwischen Thun und Spiez mit der Einführung des Halbstundentaktes im Dezember 2004 massiv verbessert wurde und deshalb eine gewisse Verschiebung vom Bus auf die Bahn stattgefunden hat.

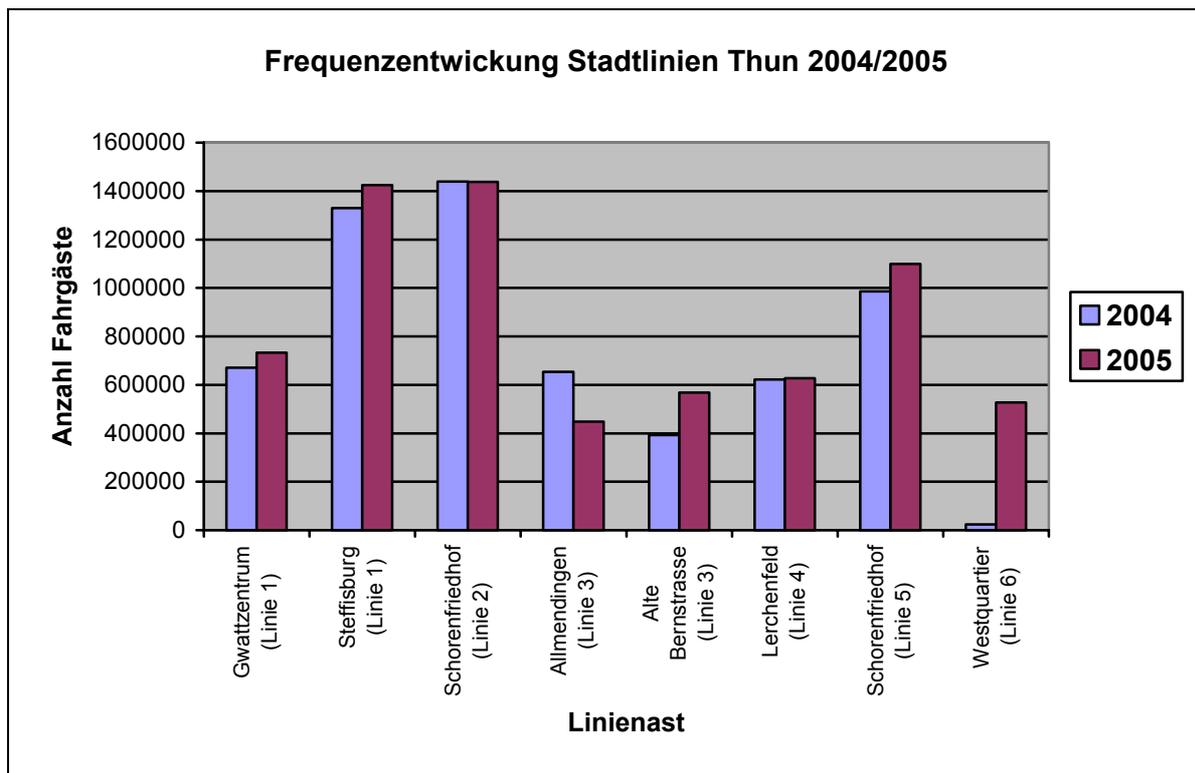


Abb. 1: Frequenzentwicklung der Stadtlinien in Thun

Westamt

Im Westamt stieg die gesamte Frequenz zwischen 2004 und 2005 um rund 1.9% auf 693'000 Passagiere an. Auffällig ist hier einerseits der markante Zuwachs bei der Linie 55 von über 14% auf rund 148'000 Personen, andererseits die deutliche Verlagerung von Frequenzen der Linie 3 auf die Linie 50. Diese beiden Linien weisen heute mit 183'000 bzw. 176'000 Personen sehr ähnliche Frequenzen auf. Der Zuwachs auf der Linie 51 beträgt 13%, während die Frequenzen der Linien 53 und 56 leicht sanken bzw. stagnierten.

Ostamt

Die Buslinien im Ostamt verzeichneten 2005 eine Frequenzzunahme von 2.8%, welche sich aber sehr unterschiedlich verteilt: Deutlich zugenommen haben die Gesamtfrequenzen zwischen Oberdiessbach und Heimenschwand (+ 13.4%), wobei hier eine Verlagerung von der ohnehin schwächeren Linie 45 zur Linie 44 stattgefunden hat. Dagegen stagnierten die totalen Frequenzen der von Thun ausgehenden Linien. Durch den Ausbau des Angebots auf der direkten Linie 43 ist zudem eine erhebliche Verlagerung von Passagierfrequenzen von der Linie 42 auf die Linie 43 festzustellen.

3. Rahmenbedingungen

3.1 Übergeordnetes Angebot

Im Bahn-Fernverkehr werden sich im Dezember 2007 mit der Inbetriebnahme des Lötschberg – Basistunnels für den Personenverkehr wesentliche Änderungen ergeben. Während die Führung der IC-Züge durch den Basistunnel vor allem für das Kandertal erhebliche Konsequenzen hat, ist das restliche Gebiet der RVK Oberland-West davon nur am Rande betroffen.

Bedeutender für das Angebotskonzept Region Thun ist, dass nach 2004 die Fahrlagen der Fernverkehrszüge erneut geändert werden. Obwohl es sich dabei um Verschiebungen von wenigen Minuten handelt, stellen diese für die Organisation der Anschlüsse in Thun und Spiez eine neue Ausgangslage dar. Dies trifft insbesondere auf Thun zu, das den erst im Dezember 2004 eingeführten 00/30-Knoten damit wieder verliert.

Die genaue Änderung der Ankunfts – und Abfahrtszeiten im Fernverkehr kann der untenstehenden Netzgrafik entnommen werden.

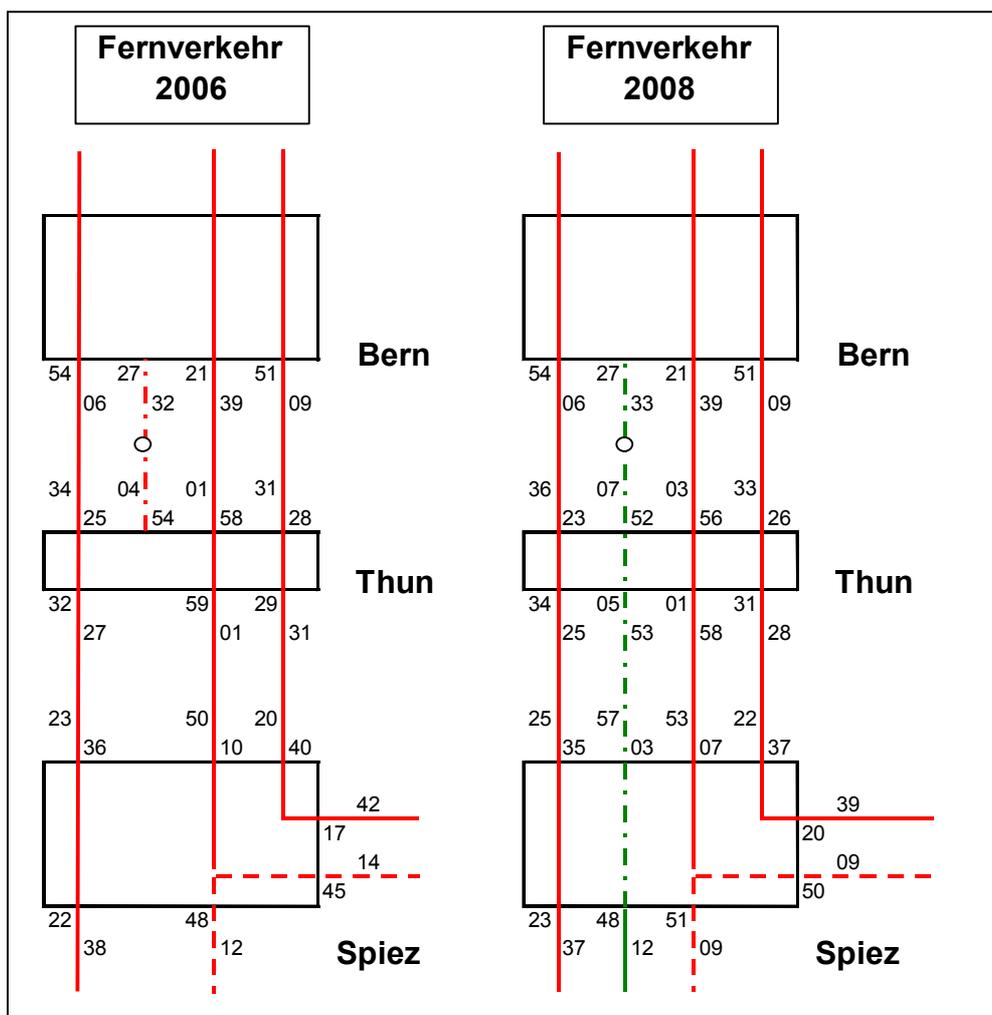


Abb. 2: Netzgrafik Fernverkehr

3.2 Regionaler Bahnverkehr

Der Regionalverkehr auf den Bahnlinien in der Umgebung von Thun stellt zwar ein durch den Kanton bestelltes Angebot dar und wird im Regionalen Angebotskonzept behandelt. Bei den Linien Thun – Bern via Münsingen und via Belp handelt es sich dabei 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 der Linie Thun – Konolfingen (- Solothurn), die mehrere Regionen und sogar Kantone berührt und in verschiedene Anschlussknoten eingebunden ist.

Das ab Dezember 2008 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.

Linie Thun – Münsingen – Bern (S1)

Der Fahrplan der S1 bleibt 2008 /09 gegenüber heute im Grundsatz unverändert. Die Linie verkehrt im 30'-Takt mit Ankunft in Thun zu den Minuten xx.16 und xx.46, Abfahrt zu den Minuten xx.13 und xx.43.

Linie Thun – Belp – Bern (S3/S33)

Der Fahrplan der Linie S3/S33 muss aufgrund der Verschiebung der Fernverkehrsfahrlagen angepasst werden, damit weiterhin Anschlüsse aus dem Gürbetal Richtung Oberland hergestellt werden können. Folgende Merkmale kennzeichnen das Angebot 2008:

- Aufhebung der Haltestelle Lerchenfeld. Diese Massnahme wird aufgrund neuester Erkenntnisse bereits auf Dezember 2006 umgesetzt.
- Verschiebung der Zugskreuzungen von Seftigen nach Uetendorf. Dies hat gewisse Folgen für die Anschlüsse von und nach der Buslinie 53 in Seftigen.
- Die Abfahrtszeiten der S3 in Thun verschieben sich von xx.03 und xx.33 auf neu xx.08 und xx.38, die Ankunftszeiten von xx.27 und xx.57 auf xx.22 und xx.52.

Eine allfällige Kompensation für die Aufhebung der Haltestelle Lerchenfeld wird im Rahmen der öV-Planung Thun-Nord diskutiert.

Linie Thun – Konolfingen (Kursbuchfeld 340)

Auf das Fahrplanjahr 2008 wird auf der Bahnlinie Thun – Konolfingen (- Solothurn) ein neues Betriebskonzept eingeführt. Grund dafür ist die Verschiebung der Fahrlagen im Fernverkehr um einige Minuten und die damit zusammenhängende Vorverschiebung der Abfahrten in Thun Richtung Berner Oberland. Ursprünglich sollte eine Doppelspurinsel bei Brenzikofen die nötige Fahrzeitverkürzung für die Herstellung von Anschlüssen in Thun und Konolfingen mit dem aktuellen Konzept ermöglichen. Da sich gezeigt hat, dass dies nicht ausreicht, soll nun auf die Doppelspur verzichtet und das Fahrplankonzept geändert werden. Merkmale des neuen Konzepts sind:

- Der RE erhält eine neue Fahrlage ohne Anschluss in Konolfingen von/nach Luzern. Neu ist ein RE-Halt in Heimberg geplant, eventuell auch in Lädeli und Steffisburg.

-
- Der Stundentakt-Regionalzug ab Thun verkehrt neu bis Hasle-Rüegsau (statt bis Walkringen). Zusatzzüge Thun – Konolfingen ergänzen das Angebot in Spitzenzeiten.
 - Für Heimberg und ev. Lädeli/Steffisburg ergibt sich ein Halbstundentakt.
 - Die wichtigen Anschlüsse in Thun können hergestellt werden. In Konolfingen verlängern sich die teilweise sehr knappen Übergangszeiten etwas.

3.3 Anliegen der Gemeinden

Die Gemeinden der RVK Oberland-West wurden eingeladen, bei der Überarbeitung des Regionalen Angebotskonzepts für die Fahrplanjahre 2008 /09 ihre Anliegen einzubringen. Mit dem aktuellen Konzept ist eine Mehrheit der Gemeinden zufrieden, viele Begehren betreffen nur einzelne Kurse oder Anschlüsse. Diese Fragen werden auf Detailfahrplanebene geklärt werden.

Für das Angebotskonzept relevant sind folgende eingegangenen Anliegen:

- Verdichtung der Linien 1, 2 und 5 zum 10'-Takt (Stadt Thun)
- Verlängerung des Astes Alte Bernstrasse der Linie 3 (Gemeinde Heimberg)
- Verlängerung des Astes Allmendingen der Linie 3 in HVZ (Gemeinde Amsoldingen)
- Kursführung auf der Linie 56 auch sonntags (Gemeinde Burgistein)
- Überprüfung des Betriebskonzepts der Linie 53 (Gemeinden Wattenwil und Burgistein)
- Verbesserung der Erschliessung des Ortsteils Aeschlen (Gemeinde Sigriswil)

4. Angebotskonzept 2008

4.1 Agglomeration Thun

4.1.1 Zielsetzungen

Im Vergleich zum ländlichen Raum besitzt der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Thun einen bedeutend grösseren Stellenwert. Er soll nicht nur eine Grundversorgung sicherstellen, sondern auch teilweise den motorisierten Individualverkehr ersetzen. Die Konzeptanpassung im Gebiet der Agglomeration erfolgte deshalb gründlicher als in den übrigen Teilregionen.

Für die Überarbeitung des Angebotskonzepts im Perimeter der Agglomeration Thun waren folgende Zielsetzungen massgebend:

- Anpassung an den neuen Fahrplan des Fernverkehrs: Es soll überprüft werden, ob das heutige Betriebskonzept der Buslinien mit den Änderungen im Fernverkehr kompatibel ist, und gegebenenfalls das Konzept angepasst werden.
- Umsetzung der im Massnahmenpaket 1 der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (Vorläufer des Agglomerationsprogramms) vorgesehenen Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs. Diese Absicht liegt bereits dem Angebotskonzept 2005 – 2008 zugrunde. Zentral ist dabei die Verdichtung der Hauptlinien auf den 10'-Takt, welche im Angebotsbeschluss 2005 – 2008 aus finanziellen Gründen vorerst zurückgestellt wurde. Im Rahmen der Konzeptüberarbeitung soll nun diese zweite Etappe umgesetzt werden.
- Im Zusammenhang mit den Planungen Bypass Thun Nord, Entwicklungsschwerpunkt Thun-Nord und Revision der Ortsplanung Steffisburg wird derzeit das öV-Angebot im Gebiet der Gemeinden Thun, Steffisburg, Heimberg, Uetendorf und Thierachern überarbeitet. Erste kleinere Massnahmen, die im Rahmen dieser Studien vorgeschlagen werden, sollen bereits in das Angebotskonzept 2008/09 einfließen.

4.1.2 Problemstellungen und Lösungsansätze

Voraussetzungen für die Umsetzung des Angebotskonzepts 2005 – 2008

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurden die städtischen Hauptlinien 1 und 5 vom 15'- auf den 12'-Takt verdichtet, der zuvor bereits auf der Linie 2 galt. Vorgesehen war im Konzept ein 10'-Takt, der aber aus finanziellen Gründen nur auf der Linie 1 in den HVZ eingeführt wurde. Dieser soll nun mit dem Konzept 2008/09 ausgedehnt werden.

Als Begründung für die vorgeschlagene Taktverdichtung im Dezember 2007 dient hauptsächlich die im Kapitel 2.4 erörterte Entwicklung der Fahrgastzahlen. Diese zeigen deutlich (siehe Abb. 1), dass mit dem Angebotsausbau im Stadtnetz von Thun die Nachfrage im gewünschten Mass erhöht werden konnte. Dies trifft für das gesamte Stadtnetz zu, besonders aber für die Linien, deren Angebot im Dezember 2004 ausgebaut wurde. So gehören die Linien 1 (+7.8%) und 5 (+11.5%) nach dem Ast Alte Bernstrasse der Linie 3 (+ 44.7% nach Einführung des 15'-Taktes) zu den Buslinien mit dem stärksten Zuwachs.

Die stagnierenden Frequenzen der Linie 2 dürfen nicht isoliert betrachtet werden, da mit der Neustrukturierung des Liniennetzes eine neue Ausgangslage für diese Linie entstanden ist: Die

Führung der Linie 3 durch die Länggasse und die Schlaufe der neuen Linie 6 im Westquartier überschneiden sich in ihrem Einzugsgebiet teilweise mit der Linie 2. Die Frequenzen der Linie 2 müssen daher so interpretiert werden, dass diese Linie trotz neuer „Konkurrenz“ und zurückgestellter Taktverdichtung keine Fahrgäste verloren hat. Insgesamt hat die Nachfrage im Gebiet der Linien 2, 3 und 6 zwischen 2004 und 2005 denn auch um ganze 14% zugenommen.

Diese Überlegungen rechtfertigen die Aufnahme des 10'-Taktes auf den Linien 1, 2 und 5 in das Angebotskonzept 2008/09. Es ist zu erwarten, dass durch diese Massnahme eine weitere Nachfragesteigerung und die gewünschte Erhöhung des Verkehrsanteils des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Thun erreicht werden kann.

Verbesserung der öV-Qualität im Raum Thun-Nord

Im Zusammenhang mit verschiedenen laufenden Planungen (ESP Thun Nord, Bypass Thun Nord, Revision Ortsplanung Steffisburg) wurde seit Herbst 2005 ein Konzept für die zukünftige öV-Erschliessung im Raum Steffisburg/Heimberg/Thun/Uetendorf/Thierachern erarbeitet. Der Schlussbericht enthält Vorschläge für kurz- und längerfristige Massnahmen zur Verbesserung der öV-Erschliessung in diesem Perimeter. Die für 2008 vorgeschlagenen Massnahmen aus dieser Studie werden ins vorliegende Angebotskonzept aufgenommen:

- Verbesserung der Erschliessung von Heimberg: Durch die Einführung von RE-Halten in Heimberg und Lädeli soll Heimberg mit der Bahn im Halbstundentakt erschlossen werden. Zusätzlich ist ein Versuchsbetrieb zur Verlängerung der Linie 3 bis Heimberg Bahnhof vorgesehen. Voraussetzung dafür ist die Umsetzung von Busbevorzugungsmassnahmen (Lichtsignalanlagen) im Bereich Gurnigelstrasse.
- Zwischen Thun und Thierachern sollen die Taktlücken geschlossen und ein durchgehender 30'-Takt angeboten werden

Bezüglich einer Kompensation der Aufhebung der Haltestelle Lerchenfeld hat die Arbeitsgruppe festgestellt, dass ein Ausbau des Busangebots (z.B. Verbindung nach Uetendorf) allenfalls längerfristig mit der Entwicklung des ESP Thun Nord sinnvoll ist. Da die heutigen Verkehrsbeziehungen zwischen Lerchenfeld und Uetendorf sehr schwach sind und das Lerchenfeld mit der Buslinie 4 gut an das Stadtzentrum und den Bahnhof Thun angebunden ist, soll zum Zeitpunkt der Aufhebung der Haltestelle auf ein Kompensationsangebot verzichtet werden.

Anschlüsse im Knoten Thun

Die unter Punkt 3.1 dargelegten Änderungen des Fernverkehrsfahrplans führen dazu, dass die im Angebotskonzept 2005 – 2008 als ideal beurteilten Anschlussbedingungen im Knoten Thun erheblich verschlechtert werden. Während heute die Züge nach Spiez zu den Minuten xx.27 und xx.31, jene nach Bern zu den Minuten xx.31 und xx.34 Thun verlassen, wird dies 2008 um xx.25/xx.28 bzw. xx.33/xx.36 der Fall zeigen. Es wird daher nicht mehr möglich sein, gleichzeitig gute Anschlüsse nach Spiez und Bern herzustellen.

Probleme bereitet dies bei allen Buslinien, die nur einen 30'- oder 60'-Takt aufweisen, während die im 15'- oder 10'-Takt verkehrenden Linien dies auffangen können. Die Ausrichtung der Buslinien auf alle IC-Anschlüsse hätte eine Wendezeit am Bahnhof Thun von 17' (Ankunft xx.21, Abfahrt xx.38) und teilweise lange Übergangszeiten zur Folge. Erschwerend kommt hinzu, dass die meisten Regionallinien zu knappen Fahrzeiten aufweisen, als dass sie am Bahnhof Thun so lange warten könnten. Für die im 30'- oder 60' –Takt verkehrenden Linien muss deshalb ein neues Anschlusskonzept gefunden werden.

Aus den Ausführungen im vorhergehenden Abschnitt wird deutlich, dass die gleichzeitige Herstellung idealer Anschlüsse Richtung Bern als auch Richtung Oberland künftig nicht mehr möglich sein wird. Es müssen daher Prioritäten festgelegt werden.

Zur Anpassung der Busfahrpläne an die neuen Bedingungen sind grundsätzlich zwei Varianten denkbar, die hier aufgezeigt werden sollen. Variante A schlägt eine konsequente Ausrichtung auf die Anschlüsse von und nach Bern vor, was zur Folge hat, dass auf die Züge Richtung Oberland keine Anschlüsse bestehen. Variante B stellt mit einem lastrichtungsabhängigen Fahrplan die Anschlüsse in beide Richtungen her, vormittags jeweils zu den Zügen, nachmittags von den Zügen. Die Vor- und Nachteile beider Varianten werden hier kurz aufgezeigt.

Nach erfolgter Mitwirkung durch die Gemeinden der RVK Oberland-West soll der Grundsatzentscheid für eine der Varianten gefällt werden. Die favorisierte Variante wird ins Regionale Angebotskonzept 2008 /09 aufgenommen und der Mitgliederversammlung zur Verabschiedung zuhanden des Kantons Bern beantragt.

Variante A

Vorteile: - Gute Anschlüsse von und nach Bern
- ganztags nur ein Taktraster (bessere Merkbarkeit)

Nachteile: - keine Anschlüsse Richtung Oberland

Zur besseren Berücksichtigung der Bedürfnisse von Schülern/Pendlern Richtung Spiez sollen zu bestimmten Zeiten Anschluss-Buseilkurse zwischen Thun und Spiez eingesetzt werden.

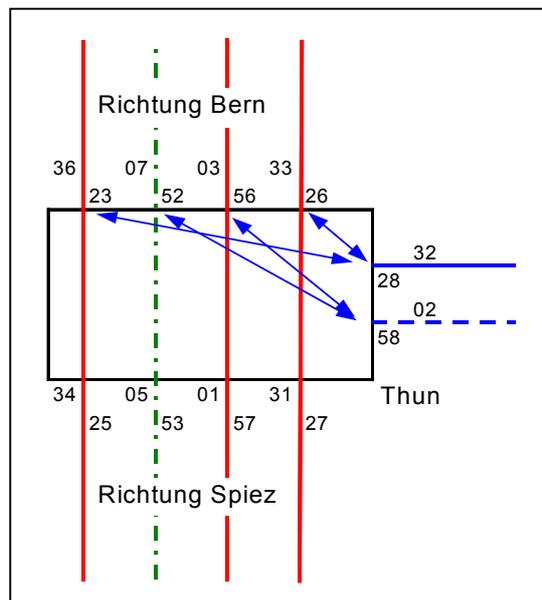


Abb. 3: Anschlusskonzept Thun, Variante A (Halbstundentakt)

Variante B

Vorteile: - Anschlüsse von und nach Spiez werden wenigstens in der Lastrichtung gewährt

Nachteile: - in der Lastrichtung jeweils lange Übergangszeiten von/nach Bern (12-16 min)

- Zwei verschiedene Taktraster (schlechte Merkbarkeit)

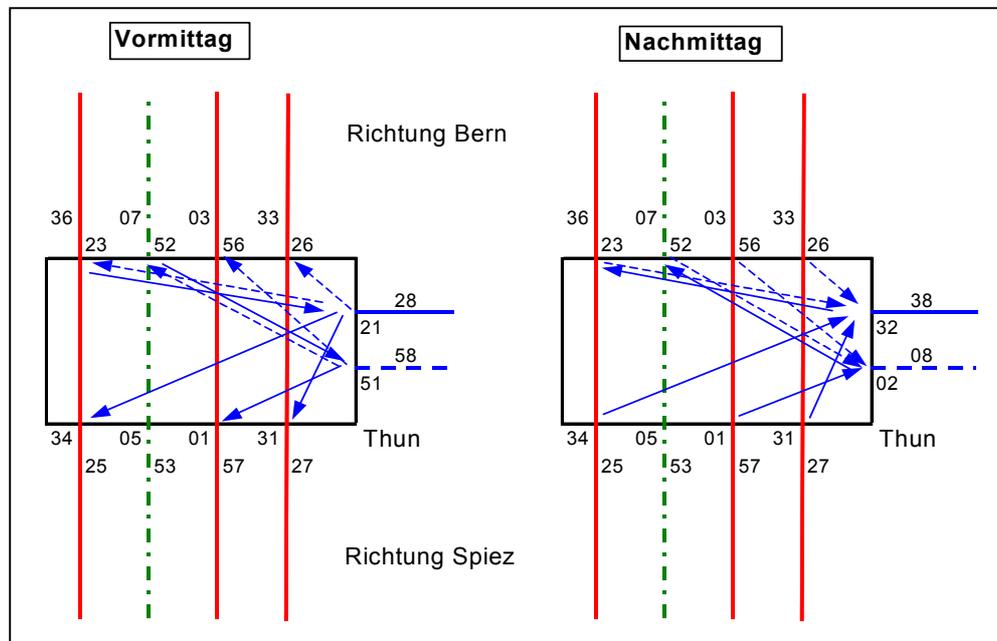


Abb. 4: Anschlusskonzept Thun, Variante B (Halbstundentakt)

4.1.4 Konzeptvorschlag

Der folgende Abschnitt enthält die konkreten Vorschläge des Angebotskonzepts 2008/09, welche der Mitgliederversammlung der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West zur Genehmigung vorgelegt werden sollen. Das genehmigte Konzept wird dann dem Kanton zur Umsetzung beantragt. Da das Angebotskonzept grundsätzlich auf dem geltenden Konzept beruht, werden hier nur jene Punkte aufgeführt, in denen das bestehende Konzept geändert werden soll.

- RE Thun – Konolfingen (- Solothurn): Neu stündlicher Halt in Heimberg und Lädeli.
- Linie 1: Neu ganztags im 10'-Takt, wie im Angebotskonzept 2005 - 2008 vorgesehen. Dafür wird ausserhalb der Spitzenzeiten gegenüber heute 1 Fahrzeug mehr benötigt.
- Linie 2: Neu im 10'-Takt, wie im Angebotskonzept 2005 – 2008 vorgesehen. Zusammen mit Linie 5 steigt der Fahrzeugbedarf um 1 Bus.
- Linie 3: Verlängerung als Versuchsbetrieb im 30'-Takt von Alte Bernstrasse bis Heimberg Bahnhof. Auf der Strecke Alte Bernstrasse – Allmendingen gilt weiterhin der 15'-Takt. Für die Verlängerung ist 1 zusätzliches Fahrzeug erforderlich.
- Linie 5: Neu im 10'-Takt, wie im Angebotskonzept 2005 – 2008 vorgesehen. Zusammen mit der Linie 2 steigt der Fahrzeugbedarf um 1 Bus.
- Linien 21 sowie 31/32: Anpassung an die Anschlüsse in Thun gemäss Variante A oder B. Der Variantenentscheid soll nach erfolgter Mitwirkung der betroffenen Gemeinden erfolgen.
- Linie 22 (Hangbus): Der Versuchsbetrieb der Linie 22 läuft im Dezember 2007 aus. Der Erfolg dieses Versuchsbetriebes wird unabhängig vom Angebotskonzept 2008 /09 nach zwei Jahren Betrieb überprüft werden. Bei einer positiven Beurteilung soll die Linie auf 2008 ins definitive Angebot aufgenommen werden.
- Linie 310.57: Der Versuchsbetrieb der Linie Gurzelen – Uetendorf – Uetendorf Allmend läuft ebenfalls noch bis im Dezember 2007 und wird ausserhalb des Angebotskonzepts 2008 /09 überprüft. Sofern die Beurteilung positiv ist, soll die Linie auf 2008 ins definitive Angebot aufgenommen werden. Unklarheiten bestehen zurzeit aber noch bezüglich der Kompatibilität der Linie in ihrer heutigen Form mit einem zukünftigen öV-Konzept Thun-Nord.

Nicht berücksichtigt werden kann der Wunsch der Gemeinde Sigriswil nach einer besseren Erschliessung von Aeschlen. Ein wesentlicher Angebotsausbau auf dem Abschnitt Oberhofen – Schwanden der Linie 25 hätte grössere Mehrkosten zur Folge und lässt sich aufgrund der geringen Frequenzen kaum rechtfertigen. Im Rahmen der nächsten Konzeptüberarbeitung soll das Anliegen aber systematisch und unter Einbezug der aktuellen und zukünftig zu erwartenden Siedlungsentwicklung geprüft werden.

4.2 Westamt

4.2.1 Zielsetzung

Ziel der Anpassung des Angebotskonzept im Westamt ist in erster Linie die Anpassung der Fahrpläne an die neue Situation im Fernverkehr. Daneben soll das aktuelle Konzept aufgrund der Eingaben der betroffenen Gemeinden überprüft werden. Handlungsbedarf besteht vor allem im Raum Seftigen – Wattenwil – Blumenstein mit dem Konzept der Linie 53.

4.2.2 Probleme und Lösungsansätze

Anschlüsse der Linie 53 an die S3

Im heutigen Konzept verkehrt die Linie 53 in einem Stundentakt mit Verdichtung zum Halbstundentakt in den HVZ (Hauptverkehrszeiten). Im Stundentakt bestehen in Seftigen Anschlüsse sowohl von und nach Thun wie auch von und nach Bern. Da die Abfahrten der Züge um einige Minuten voneinander abweichen und die Fahrzeit im Halbstundentakt (Betrieb mit einem Fahrzeug) zu knapp ist, können im Halbstundentakt nur die Anschlüsse von und nach Thun gewährt werden. Dies führt dazu, dass während der HVZ keine Anschlüsse in Richtung Bern angeboten werden. Mit der Verlegung der Zugskreuzungen der S3 nach Uetendorf wird sich diese Situation 2008 akzentuieren, da die Abfahrtszeiten der Züge Richtung Bern und Richtung Thun um rund 10 Minuten versetzt sein werden.

Auf Anregung der Gemeinde Wattenwil wird nun das Thema genauer behandelt. Die Absicht ist, diese Frage ausserhalb des Angebotskonzepts 2008/09 zu lösen und allfällige Änderungen bereits auf Fahrplanwechsel 2006 einzuführen. Aus heutiger Sicht muss dabei entschieden werden, ob die Linie weiterhin im Halbstundentakt, dafür mit Anschlüssen nur in eine Richtung, oder im Stundentakt mit allen Anschlüssen verkehren soll.

Eine erste Besprechung mit den betroffenen Gemeinden ergab, dass die Taktverdichtung in den Hauptverkehrszeiten beibehalten werden soll. Die Anschlüsse in Seftigen sollen prioritär auf die Beziehung von und nach Bern ausgelegt werden, Verbindungen nach Thun sind dagegen vermehrt durch die direkten Buslinien (3, 50/51) sicherzustellen.

Anschlüsse im Knoten Thun

Wie bereits im Kapitel 4.1 dargelegt wurde, führt die Verschiebung der Fahrlagen im Bahn-Fernverkehr dazu, dass die heutigen idealen Anschlussverhältnisse verloren gehen. Es wird nicht mehr möglich sein, gleichzeitig gute Anschlüsse in beide Richtungen (Bern sowie Oberland) anzubieten, da bei Ausrichtung der Buslinien auf die Anschlüsse von und nach Spiez lange Übergangszeiten von und nach Bern resultieren. Gleichzeitig ist die dazu erforderliche Wendezeit in Thun von 17 Minuten bei einigen Linien zu lang, um diese mit einem effizienten Fahrzeugeinsatz zu betreiben.

Für die Anpassung der Busfahrpläne an die neue Ausgangslage im Knoten Thun sind grundsätzlich zwei Varianten denkbar, die unten dargestellt werden. Variante A beinhaltet die Ausrichtung auf die Anschlüsse von und nach Bern, Variante B stellt durch einen lastrichtungsabhängigen Fahrplan vormittags die Anschlüsse zu den Zügen, nachmittags jene von den Zügen her.

Variante A

- Vorteile:
- Schlanke Anschlüsse von und nach Bern
 - ganztags nur ein Taktraster (bessere Merkbarkeit)

- Nachteile:
- Keine Anschlüsse Richtung Oberland

Zur besseren Berücksichtigung der Bedürfnisse von Schülern/Pendlern Richtung Spiez sollen zu bestimmten Zeiten Anschluss-Buseilkurse zwischen Thun und Spiez eingesetzt werden.

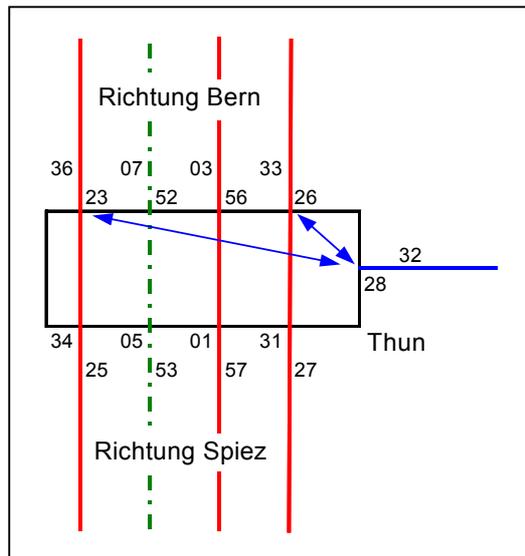


Abb. 5: Anschlusskonzept Thun, Variante A (Stundentakt)

Variante B

- Vorteile:
- Anschlüsse von und nach Spiez werden wenigstens in der Lastrichtung gewährt

- Nachteile:
- in der Lastrichtung jeweils lange Übergangszeiten von/nach Bern (12-16 min)
 - Zwei verschiedene Taktraster (schlechte Merkbarkeit)

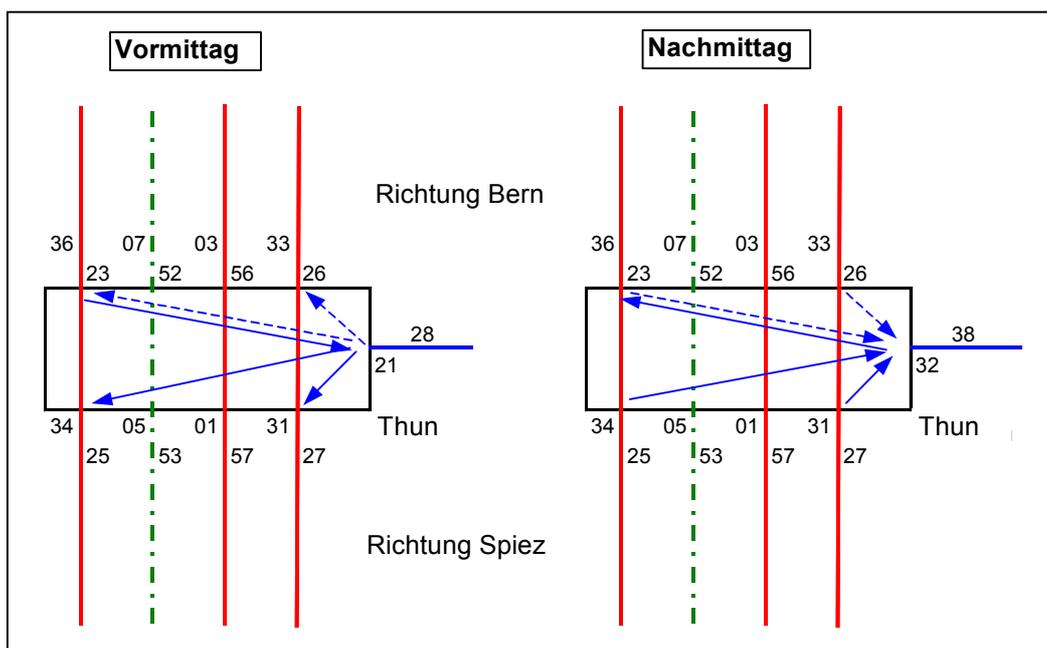


Abb. 6: Anschlusskonzept Thun, Variante B (Stundentakt)

Sonntagsbetrieb der Linie 56

Von der Gemeinde Burgstein wurde das Anliegen eingebracht, die Linie 56 auch an Sonn- und Feiertagen verkehren zu lassen. Als Hauptgrund für diese Forderung wird der Umstand angeführt, dass an Wochenenden der Wandertourismus eine gewisse Nachfrage nach öV-Verbindungen generiert. Dass diese nur am Samstag, nicht aber am Sonntag befriedigt wird, ist nicht kundenfreundlich und führt zu Kommunikationsproblemen.

Die Linie 56 weist bisher schwache Frequenzen auf, weshalb ein Ausbau des Angebotes grundsätzlich nicht angebracht ist. Im Zusammenhang mit dem Projekt „Regionalpark Gantrisch“ lässt sich aber die versuchsweise Einführung des Sonntagsbetriebs rechtfertigen.

4.2.3 Konzeptvorschlag

Der folgende Abschnitt enthält die konkreten Vorschläge des Angebotskonzepts 2008/09, welche der Mitgliederversammlung der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West zur Genehmigung vorgelegt werden sollen. Das genehmigte Konzept wird dann dem Kanton zur Umsetzung beantragt.

Da das Angebotskonzept grundsätzlich auf dem geltenden Konzept beruht, werden hier nur jene Punkte aufgeführt, in denen das bestehende Konzept geändert werden soll.

- Linie 50/51: Neu durchgehender Halbstundentakt auf dem Abschnitt Thun – Thierachern. Diese Massnahme wird von der Arbeitsgruppe Thun-Nord vorgeschlagen. Dazu soll die Linie in die Angebotsstufe 3 aufgestuft werden.
- Linie 53: Das heutige Mengengerüst (Stundentakt mit Verdichtungen in den HVZ) wird beibehalten. In Seftigen werden prioritär die Anschlüsse von und nach Bern berücksichtigt.
- Linien 3, 50/51, 55: Anpassung an die Anschlüsse in Thun gemäss Variante A oder B. Der Variantenentscheid soll nach erfolgter Mitwirkung der betroffenen Gemeinden getroffen werden.
- Linie 56: Im Zusammenhang mit dem Regionalpark Gantrisch ist die Einführung des Sonntagsbetriebs auf der Linie 56 mindestens als Versuch zu prüfen.

Nicht im Angebotskonzept 2008/09 berücksichtigt wird der Wunsch der Gemeinde Amsoldingen, die (Stadt-)Linie 3 zu verlängern. Diese Massnahme hätte einen deutlichen Angebotsausbau und massive Mehrkosten zur Folge, die im Rahmen einer kleinen Konzeptanpassung nicht gerechtfertigt sind. Das Anliegen soll aber im Hinblick auf die nächste Gesamtüberarbeitung des Angebotskonzepts ernsthaft geprüft werden, da gemäss den Verkehrsbetrieben STI Amsoldingen gegenüber dem übrigen Westamt eine deutlich höhere Nachfrage aufweist.

4.3 Ostamt

4.3.1 Ziele

Ziel der Überarbeitung des Angebotskonzepts im Ostamt ist die Anpassung an die neuen Verhältnisse im Bahn-Fernverkehr. Seitens der betroffenen Gemeinden wurden keine Änderungswünsche eingebracht, die eine Relevanz für das Angebotskonzept 2008/ 09 besitzen.

Zusätzlich ist im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept die Situation der Linie 310.33 zu klären. Diese verkehrt entgegen dem ursprünglichen Konzept wieder dreimal täglich bis Thun Bahnhof, obwohl die Post keine Linienkonzession für den Abschnitt Thun – Steffisburg mehr besitzt.

4.3.2 Probleme und Lösungsansätze

In den Kapiteln 4.1 und 4.2 wurde bereits dargelegt, dass die Verschiebung der Fahrpläne im Bahn-Fernverkehr zu Problemen im Anschlussknoten Thun führen wird. Es wird im Fahrplan 2008 nicht mehr möglich sein, gleichzeitig gute Anschlüsse in beide Richtungen (Bern sowie Oberland) anzubieten, da bei Ausrichtung der Buslinien auf die Anschlüsse von und nach Spiez lange Übergangszeiten von und nach Bern resultieren. Gleichzeitig ist die dazu erforderliche Wendezeit in Thun von 17 Minuten bei einigen Linien zu lang, um diese mit einem effizienten Fahrzeugeinsatz zu betreiben.

Für die Anpassung der Busfahrpläne an die neue Ausgangslage im Knoten Thun sind grundsätzlich zwei Varianten denkbar, die unten dargestellt werden. Variante A beinhaltet die Ausrichtung auf die Anschlüsse von und nach Bern, Variante B stellt durch einen lastrichtungsabhängigen Fahrplan vormittags die Anschlüsse zu den Zügen, nachmittags jene von den Zügen her.

Im Teilkonzept Westamt (Kap. 4.2.2) werden die beiden Varianten genauer beschrieben und mit Netzgrafiken illustriert.

4.3.3 Konzeptvorschlag

Das öV-Angebot im Thuner Ostamt soll in den Fahrplanjahren 2008/09 grundsätzlich dem heutigen Konzept entsprechen. Die einzige Änderung betrifft die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Linien 41/42 und 43 in Thun, welche an die neuen Fernverkehrsfahrpläne angepasst werden müssen.

Für diese Anpassung stehen die Varianten A und B, wie sie im Teilkonzept Westamt auf Seite 18 dargestellt sind, zur Diskussion. Der Entscheid für eine der Varianten soll nach erfolgter Mitwirkung der Gemeinden getroffen werden.

Die Linie 33 soll auch weiterhin zu gewissen Zeiten direkt bis Thun Bahnhof verkehren, um vor allem die Pendlerbedürfnisse zu berücksichtigen. Um die heutigen Leerfahrten zum Wendeplatz zu eliminieren, soll zudem deren Linienführung auf dem Gebiet der Gemeinde Steffisburg überprüft werden. Eine allfällige Änderung kann gegebenenfalls bereits auf Dezember 2006 eingeführt werden.

4.4 Spiez und Umgebung

4.3.1 Ziele

Wie in den anderen Teilkorridoren besteht auch beim Busnetz Spiez und Umgebung das Hauptziel der Konzeptüberarbeitung in der Anpassung des bestehenden Angebotes an die geänderten Fernverkehrsfahrpläne. Von den Gemeinden gewünschte Fahrplananpassungen, insbesondere im Spätangebot, sollen dagegen auf Stufe Detailplanung geregelt und bereits auf Fahrplanwechsel 2006 umgesetzt werden.

4.3.2 Überprüfung des Angebotskonzepts 2005 - 2008

Mit der Inbetriebnahme von Bahn 2000 und dem damit zusammenhängenden Auseinanderfallen des Anschlussknotens in Spiez musste der Fahrplan der Spiezer Buslinien im Angebotskonzept 2005 – 2008 grundsätzlich neu konzipiert werden. Im damaligen Konzeptbericht wurde auch bereits auf die mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels zu erwartenden Entwicklungen Bezug genommen. Im vorliegenden Konzept soll deshalb lediglich überprüft werden, ob die damaligen Aussagen nach wie vor Gültigkeit haben.

In Abweichung zum ursprünglich beschlossenen Konzept wurde der Fahrplan der Spiezer Buslinien bisher nicht konsequent auf die Anschlüsse nach Bern ausgerichtet. Um auch Anschlüsse Richtung Interlaken und Zweisimmen anzubieten, wurden die Standzeiten der Busse auf der Stammlinie von Aeschi (bzw. Aeschiried) teilweise nach Spiez verlegt. Dadurch resultieren bereits im heutigen Fahrplan relativ lange Übergangszeiten in der wichtigsten Umsteigebeziehung von und nach Bern (9-15 Minuten). Mit dem weiteren Auseinanderfallen der Ankünfte und Abfahrten der Fernverkehrszüge in Spiez muss spätestens 2008 von diesem Prinzip Abstand genommen werden: Einerseits reicht die Umlaufzeit für noch längere Standzeiten in Spiez nicht aus, andererseits würden sich die Übergangszeiten von und nach Bern dadurch auf für Pendler unzumutbare 18-22 Minuten vergrössern.

Demgegenüber sah das ursprüngliche Konzept vor, die Busse zu den Minuten xx.15 und xx.45 in Spiez mit minimaler Aufenthaltszeit wenden zu lassen. Damit werden die Übergangszeiten zu den IC-Zügen von und nach Bern minimal gehalten. Mit den Änderungen im Fernverkehrsfahrplan gilt dieses Prinzip noch immer, allerdings werden die Übergangszeiten in beide Richtungen gegenüber 2005 um rund drei Minuten länger. Bei weiteren Verschiebungen im Fernverkehrsfahrplan, wie sie mit den Ausbauten im Raum Bern (Entflechtung Wylerfeld) erwartet werden, muss deshalb das Angebot wieder neu konzipiert werden.

4.3.3 Vorschlag für das Angebotskonzept 2008 /09

Die ursprünglichen Vorgaben des Angebotskonzepts 2005 – 2008 sollen praktisch unverändert übernommen werden. Dadurch können die Übergangszeiten von und nach Bern gegenüber dem Fahrplan 2006 um einige Minuten reduziert werden (neu noch rund 9 Minuten), allerdings um den Preis der Anschlüsse auf den IC Richtung Brig und den RE Richtung Zweisimmen.

Das detaillierte Konzept 2008 kann der Netzgrafik in Abb. 7 auf der nächsten Seite entnommen werden.

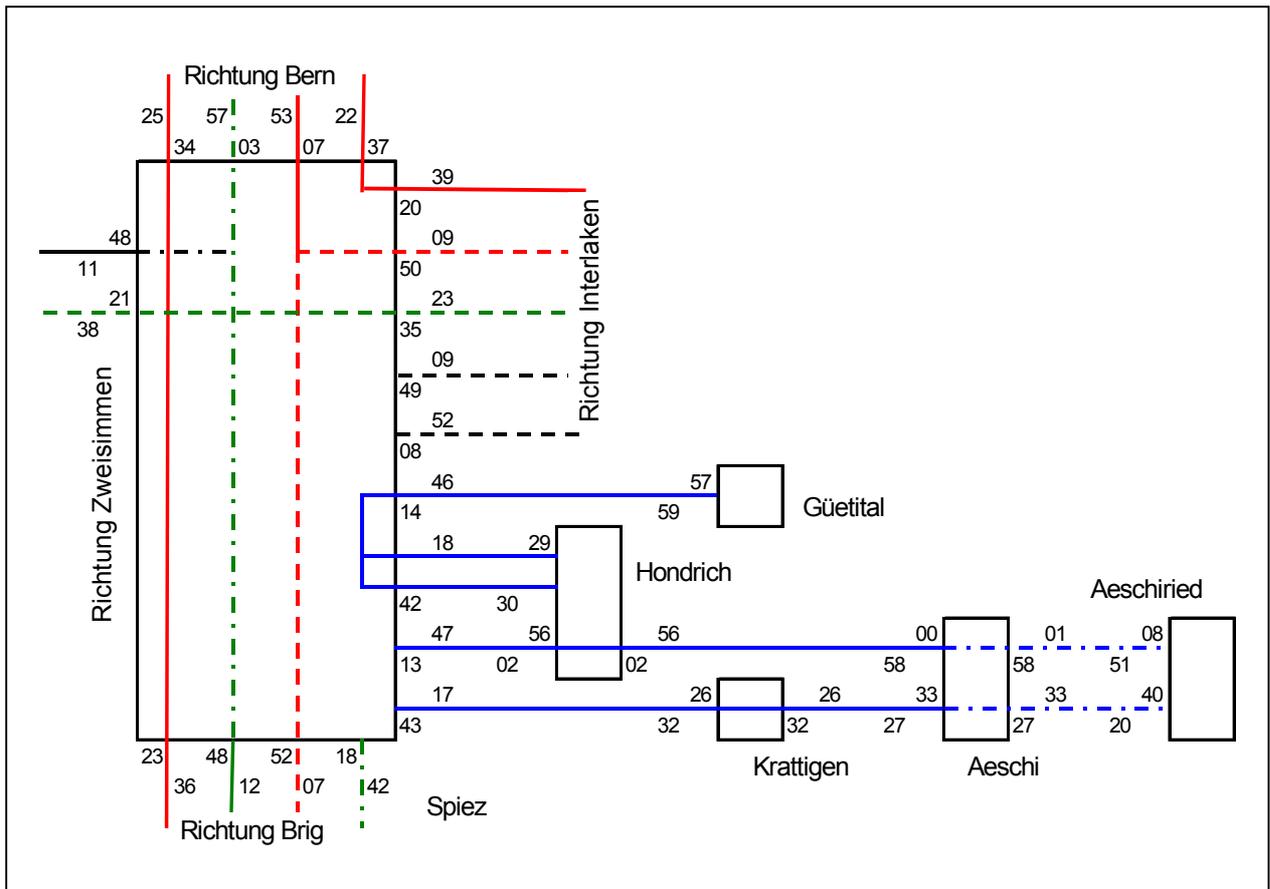


Abb. 7: Buskonzept Spiez und Umgebung 2008

5. Kostenbetrachtung

Über das ganze Untersuchungsgebiet gesehen ist mit dem Angebotskonzept 2008/ 09 nur mit einem geringen Anstieg der Betriebskosten zu rechnen. Während präzisere Kostenschätzungen erst im Rahmen des Detailfahrplans möglich sein werden, sollen hier wenigstens qualitative Aussagen über die Kosten des vorgeschlagenen Angebotskonzept gemacht werden.

Die für die Buslinien in den Teilkorridoren Ostamt sowie Spiez vorgeschlagenen Anpassungen im öV-Konzept sind kostenneutral, da keine zusätzlichen Fahrzeuge eingesetzt werden müssen. Das Konzept Westamt ist, was die Anpassung an die Bahnfahrpläne betrifft, ebenfalls kostenneutral. Gewisse Mehrkosten sind hier aber durch den durchgehenden 30'-Takt Thun-Thierachern zu erwarten.

Deutliche Mehrkosten entstehen dagegen im Teilkorridor Agglomeration Thun. Zu Buche schlagen hier die angepeilte Verdichtung der Linien 1, 2 und 5 zum 10'-Takt sowie die Verlängerung der Linie 3 nach Lädeli. Laut Auskunft der STI sind für diese Massnahmen in den HVZ zwei, in den NVZ drei zusätzliche Fahrzeuge notwendig.

Zusätzliche Mehrkosten werden durch die allfällige Aufnahme der heutigen Versuchsbetriebe (Hangbus rechtes Thunerseeufer sowie Gurzelen – Uetendorf) ins Grundangebot verursacht: Wenn beide Linien im heutigen Rahmen weiterbetrieben werden, sind dafür zwei zusätzliche Kleinbusse erforderlich. Der Entscheid über den Weiterbetrieb der Versuchslinien wird aber unabhängig vom Angebotskonzept 2008 /09 nach Auswertung von zwei Betriebsjahren (2005/2006) gefällt werden.

6. Mitwirkung

Im Mai 2006 erhielten die betroffenen Gemeinden, zum Entwurf des Angebotskonzepts 2008 Stellung zu nehmen. Die Resultate dieser Mitwirkung werden hier zusammengefasst wiedergegeben.

Der grösste Teil der Eingaben betrifft die vorgelegten Varianten zum Anschlusskonzept in Thun. Eine Mehrheit der Gemeinden sprach sich für die Variante A (Ausrichtung der Fahrpläne auf die Anschlüsse von und nach Bern) aus, vorwiegend mit Verweis auf die Bedürfnisse der Pendler. Einige Gemeinden im Ost- wie im Westamt bevorzugten die Variante B mit Anschlüssen in Lastrichtung von bzw. nach Spiez. Als Grund werden hauptsächlich Schülerbedürfnisse angegeben.

Weitere Eingaben betreffen einzelne Ausbauwünsche, welche in der Konzepterarbeitung unberücksichtigt blieben oder neue Anliegen, die erst in der Mitwirkungsphase vorgebracht wurden. Diese werden nach Beschluss des Ausschusses vor allem aus finanziellen Gründen nicht aufgenommen, da es sich bei der vorliegenden Arbeit lediglich um eine Konzeptüberarbeitung mit kleinem Spielraum handelt.

Der von der Gemeinde Steffisburg geforderte Verzicht auf den Angebotsausbau wurde abgelehnt, da diese Forderung dem Konsens aller bisherigen Planungen (Gesamtverkehrsstudie, Aggloprogramm, Angebotskonzept 2005) und damit den Interessen der Agglomeration Thun widerspricht.

Ferner wurden diverse Fragen thematisiert, welche nicht auf Konzeptebene behandelt werden, sondern sich auf die Detailfahrplanebene beziehen. Diese werden von der RVK in den nächsten Monaten aufgegriffen und mit den betroffenen Gemeinden und den Transportunternehmungen bereinigt werden.

7. Anträge an den Kanton

Die Mitgliederversammlung der RVK Oberland-West beantragt dem Kanton Bern, das vorliegende Angebotskonzept in die Verlängerung des Angebotsbeschlusses für die Jahre 2008/09 aufzunehmen.

Bezüglich der Anschlüsse in Thun beantragt die RVK, die Variante A (Anschlüsse von und nach Bern) umzusetzen und zur Befriedigung der Schülerbedürfnisse ein Busangebot Thun – Spiez zu realisieren.