

Regionale Verkehrskonferenz Oberland - West

ÖV- Konzept Kandertal Angebotskonzept 2008

Bericht

2. Juni 2006
5035.00/b-051209-a.doc/och

ÖV- Konzept Kandertal

Arbeitsgruppe

| | |
|-------------------|---------------------------------------|
| A. Grossen | Planungsregion Kandertal (Vorsitz) |
| K. von Känel | Gemeinde Aeschi |
| D. von Allmen | Gemeinde Adelboden |
| M. Allenbach | Gemeinde Adelboden |
| S. Schranz-Fuhrer | Gemeinde Adelboden |
| H. Schmid | Gemeinde Frutigen |
| K. Klossner | Gemeinde Frutigen |
| J. Jungen | Gemeinde Frutigen |
| G. Ryter | Gemeinde Kandergrund |
| K. Minnig | Gemeinde Kandersteg |
| J. Vils | Gemeinde Kandersteg |
| H.U. Trachsel | Gemeinde Reichenbach |
| A. von Känel | Gemeinde Reichenbach |
| C. Zaugg | Gemeinde Spiez |
| F. Horisberger | VCS |
| B. Kirsch | Amt für öffentlichen Verkehr Kt. Bern |
| B. Luginbühl | BLS Lötschbergbahn AG |

Projektleitung
Sachbearbeiter

W. Weber, dipl.Bauing.ETH/SIA,Verkehringenieur SVI
F.Ochsenbein, Raumplaner FH

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|-----|---|
| 1 | AUSGANGSLAGE 1 |
| 2 | GRUNDLAGEN UND ANALYSEN..... 2 |
| 2.1 | Pendlerstatistik..... 2 |
| 2.2 | Bevölkerungsentwicklung 2 |
| 2.3 | Heutiges ÖV-Angebot siehe Anhang D 3 |
| 3 | RAHMENBEDINGUNGEN KONZEPT 2008..... 4 |
| 3.1 | Übergeordnete Vorgaben für das Konzept 2008 4 |
| 3.2 | Anliegen der Gemeinden 5 |
| 3.3 | Grundsätze für die Variantenentwicklung 5 |
| 4 | KONZEPT 2008 6 |
| 4.1 | Lösungsansätze 6 |
| 4.2 | Lösungsvorschläge siehe Anhänge B und C..... 7 |
| 4.3 | Bilanz 9 |
| 4.4 | Kostenbetrachtungen..... 10 |
| 5 | MITWIRKUNG 11 |
| 6 | EMPFEHLUNG DER ARBEITSGRUPPE 12 |

Verzeichnis Anhang

| | |
|---|---------------------------------|
| A | Strukturdaten |
| B | Angebotskonzept 2008 Variante 1 |
| C | Angebotskonzept 2008 Variante 2 |
| D | Angebot 2006/2007 |
| E | Fernverkehrsverbindungen 2008 |
| F | Tabellenfahrplan 2008 |

1 Ausgangslage

Mit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und den damit verbundenen strukturellen Anpassungen im Regionalverkehr ergeben sich wesentliche Änderungen für den öffentlichen Verkehr im Kandertal. Anstelle der heutigen Bahnverbindung über Kandersteg - Goppenstein wird der Fernverkehr zukünftig zwischen Spiez und Brig durch den neuen Tunnel verkehren. Ein stündlicher IC mit Halt in Frutigen, wie er im ursprünglichen Konzept geplant war, ist nicht mehr möglich. Vorgesehen sind noch einzelne IC-Halte am Morgen bzw. Abend. Dem Kandertal, insbesondere dem Regionalzentrum Frutigen, wird dadurch die wichtigste Anbindung an den Fernverkehr entzogen. Auf der "Berglinie" wird neu ein Regioexpress eingesetzt, welcher die Stationen Reichenbach, Frutigen und Kandersteg bedient. Die Regioverbindung Spiez-Reichenbach bzw. Frutigen fällt weg.

Ziel des zu erarbeitenden Angebotskonzeptes ist es, die Fahrpläne des Regionalverkehrs auf die neuen Fahrlagen des übergeordneten Fernverkehrs anzupassen. Zur Bearbeitung des vorliegenden Angebotskonzeptes erfolgte parallel eine Anpassung des Fahrplanes für 2006 bzw. 2007. Diese betraf insbesondere die notwendigen Anpassungen der Regionalzugverbindung Spiez-Reichenbach. Ab November 2006 wird das Wenden des Regionalzuges in Reichenbach aus signaltechnischen Gründen nicht mehr möglich sein. Der Regiozug wird aus diesem Grund ab November 2006, bis zur Einführung des Regioexpress 2008, bis nach Frutigen geführt. Diese "Übergangslösung" wurde auch mit Blick auf den Zustand 2008 gewählt, mit der Absicht, die Fahrpläne 2006 - 2008 konzeptionell aufeinander abzustimmen.



Abb.1: Zu bearbeitende Linien

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 2000. In der Tendenz hat der Pendlerstrom in Richtung Spiez, Thun und Bern seit der Erhebung 1990 stark zugenommen (ca. 50%). Grundlegende Änderungen gegenüber früheren Untersuchungen bezüglich Richtung der Pendlerströme sind jedoch nicht erkennbar.

Arbeitspendler

- Nebst dem Regionalzentrum Frutigen haben vor allem Thun, Bern und Spiez eine relevante Bedeutung für die Gemeinden des zu bearbeitenden Perimeters.
- Interlaken, Zweisimmen oder Brig nehmen bezüglich der Arbeitspendler für die Gemeinden des Kandertals lediglich eine marginale Rolle ein.

Schüler

- Die Gemeinden Frutigen, Thun, Bern und Spiez haben für die Schüler innerhalb des Planungsraumes die wichtigste Bedeutung. Weitere Zielorte für Schüler sind Reichenbach und Interlaken.
- Während sich der Einflussbereich von Frutigen vor allem auf Kandersteg und Kandergrund beschränkt, ist der Schulstandort Spiez primär für die Gemeinden Frutigen und Reichenbach von Bedeutung.

2.2 Bevölkerungsentwicklung

Sämtliche Gemeinden des Planungsraumes verzeichnen zwischen 1990 und 2005 eine Bevölkerungszunahme. Ausgesprochen hoch war die Zuwachsrate in Kandergrund.

Aufgrund der Gemeindegrössen wird auch in Zukunft das grösste Nachfragepotenzial vor allem in Frutigen, aber auch in den Gemeinden Adelboden und Reichenbach vorhanden sein.

2.3 Heutiges ÖV-Angebot

siehe **Anhang D**

- Die **Linie 300** (Regionalzug Spiez - Reichenbach) verkehrt ab Oktober 2006 bis Frutigen. In Spiez bestehen gute Übergangszeiten auf die Anschlüsse von und nach Thun/Bern und Interlaken.
- Die **Linie 330.10** (Angebotsstufe 2) ist aufgeteilt in einen Umlauf Reichenbach-Frutigen (18 Kurspaare KP) und einen Umlauf Frutigen Kandersteg (17 KP). Die durchgehende Verbindung Kandersteg-Reichenbach gemäss Angebotskonzept 05 wurde aufgebrochen um sowohl in Frutigen wie auch in Reichenbach schlanke Anschlüsse an den IC (in Frutigen) bzw. den Regionalzug (in Reichenbach) Richtung Spiez zu gewährleisten. Weder in Frutigen noch in Kandersteg bestehen Anschlüsse von und nach Brig.
- Die Kurse der **Linie 330.20** (Angebotsstufe 1) verkehren zwischen Reichenbach und Kiental (8 KP). Während den Sommermonaten verkehren 2 KP bis Griesalp. Die Anschlüsse von und nach Spiez sind sichergestellt. Die Beziehung von und nach Frutigen wird jedoch nicht berücksichtigt.
- Die **Linie 330.30** (Angebotsstufe 2) verkehrt zwischen Adelboden und Frutigen (18 KP), und 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 kann nicht gewährleistet werden.
- Die Sunnbüellinie verkehrt autonom als Versuchsbetrieb (11 KP).

3 Rahmenbedingungen Konzept 2008

3.1 Übergeordnete Vorgaben für das Konzept 2008

Die IC Verbindung Bern - Brig sowie der zweistündliche CIS verkehren neu durch den Lötschberg-Basistunnel. Damit entfallen die IC-Halte in Frutigen und Kandersteg.

Auf der "Berglinie" wird neu ein Regio-Express (RE) eingesetzt, welcher zwischen Bern und Brig verkehrt. Vorerst verkehrt der RE nur während den Pendlerzeiten bis Bern (6 Zugspare pro Tag). Ausserhalb der Pendlerzeiten fährt der RE nur bis Spiez.

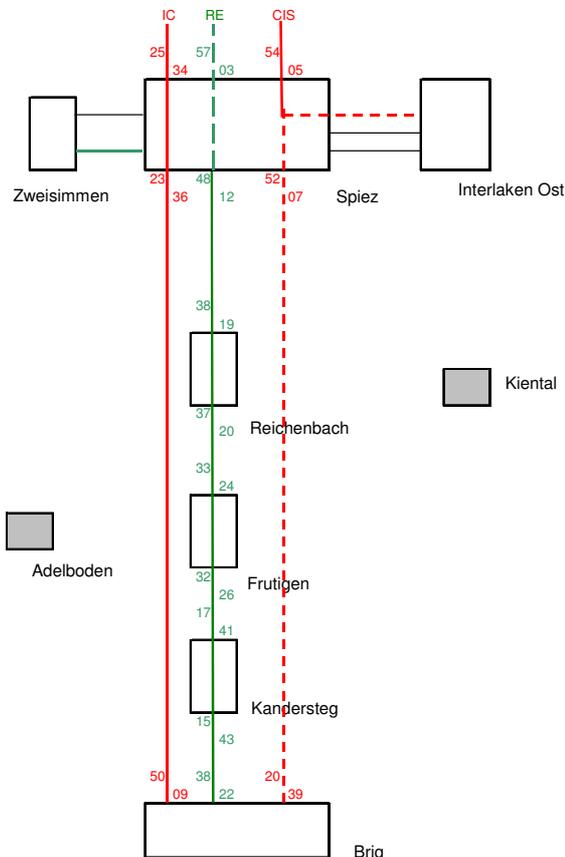


Abb. 2: Konzeptvorgaben

Anhang E zeigt zusätzlich die jeweiligen Richtung der Fernverkehrsverbindungen.

Anhang F zeigt einen Tabellenfahrplan für 2008 mit Zugverbindungen tagsüber zwischen Spiez und Brig via Frutigen.

3.2 Anliegen der Gemeinden

Die folgenden Wünsche / Anliegen bezüglich des ÖV-Angebotskonzepts 08 wurden von den Gemeindevertretern im Vorfeld der Konzeptarbeiten geltend gemacht:

- A** Direkte Anschlüsse an die Züge von und nach Bern haben erste Priorität. Dabei sind die Bedürfnisse der Pendler aber auch jene des Tourismus zu berücksichtigen.
- B** Der neue RE ist für das Kandertal von grosser Bedeutung und sollte stündlich bis Bern verkehren. Zudem ist eine möglichst hohe Zahl von IC-Halten in Frutigen anzustreben.
- C** Die Erreichbarkeit der Gewerbeschule Frutigen für Schüler und Lehrlinge aus dem Simmental ist zu optimieren.
- D** Auf der Linie Spiez-Frutigen ist zusätzlich zum stündlichen RE eine Verdichtung des öffentlichen Verkehrs anzustreben. Diesen Verdichtungszügen sollte eine Direktverbindung nach Adelboden angeschlossen werden, was insbesondere für den Tourismus eine markante Qualitätssteigerung bedeuten würde.
- E** Die Haltestellen Mülmen und wenn möglich Heustrich sollen weiterhin durch den öffentlichen Verkehr bedient werden.

3.3 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 Anschlüsse von und nach Bern
- 2 Anschlüsse der Buslinien an den RE bzw. an den IC (Randzeiten), möglichst in Frutigen, Kandersteg und Reichenbach.

Anschlussprioritäten

Aus der Nachfragestruktur ergeben sich folgende Prioritäten für die entsprechenden Transportbeziehungen.

1. Anschlüsse von und nach Bern (Pendler, Tourismus)
2. Anschlüsse von und nach Simmental (Schülerverkehr) bzw. Interlaken
3. Anschlüsse von und nach Adelboden / von und nach Kiental
4. Anschlüsse von und nach Brig

4 Konzept 2008

4.1 Lösungsansätze

Linie 300

Anstelle der IC-Linie über den „Berg“ wird der neue RE zwischen Bern und Brig verkehren. Während den Hauptverkehrszeiten soll der Betrieb auf der Strecke Spiez-Frutigen verdichtet werden. Mit einem zusätzlichen Zugspaar am Morgen und drei zusätzlichen Paaren am Nachmittag /Abend würde eine echte Qualitätsverbesserung des öV im Kandertal erreicht und die Einbussen durch die wegfallenden IC-Halte in Frutigen könnten teilweise kompensiert werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass am Morgen ein IC zwischen Brig und Bern über die Bergstrecke verkehrt (Frutigen ab: 06.12; siehe Tabellenfahrplan Anhang F). Am Abend, ab 20.00 sind 1 bis 2 IR ab Bern über die Bergstrecke vorgesehen.

Durch den Wegfall der Regioverbindung Spiez-Reichenbach bzw. Frutigen, sind die dazwischenliegenden Haltestellen gefährdet. Im Falle von Mülenen (Anschluss Niesenbahn) kann davon ausgegangen werden, dass diese durch den neuen RE bedient wird (Halt auf Verlangen). Im Falle von Heustrich ist dies sicher nicht möglich, umso mehr da die Anforderungen für einen ÖV-Anschluss für Heustrich nicht gegeben sind. Eine Verlängerung der Buslinie Frutigen-Reichenbach bis nach Spiez ist ohne zusätzliches Fahrzeug nicht möglich. Die Bedürfnisse vom Bad Heustrich beschränken sich primär auf eine Verbindung von Spiez am Morgen resp. einer Retourfahrt am Abend. Dazu kommen verschiedene „Einzelwünsche“ für die Gewerbeschule der Lehrlinge, für diverse Veranstaltungen, Ausgangs- und Wochenendverkehr. Somit bleibt für die Anliegen von Heustrich nur die Möglichkeit eines Bürgerbusses unter Federführung der Gemeinde. Bürgerbusse stellen eine Alternative dar, um die Grundversorgung im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten wenn eine konventionelle öV-Linie nicht wirtschaftlich betrieben werden kann.

Linie 330.10 / 330.20

Eine Durchbindung des Busbetriebes zwischen Kandersteg und Reichenbach könnte theoretisch wie im Fahrplan 2005 weitergeführt werden. Dies bedingt allerdings, dass Anschlüsse an den RE nur in Reichenbach oder in Frutigen möglich sind. Anschlüsse an beiden Orten sind aufgrund der Fahrzeiten (mit 2 Bussen) nicht möglich. Abhilfe kann geschaffen werden indem die Durchbindung zwischen Kandersteg und Reichenbach aufgebrochen wird, und je ein Bus zwischen Kandersteg und Frutigen bzw. Frutigen und Reichenbach verkehrt. Dadurch sind Anschlüsse an den RE, Richtung Bern, in Frutigen wie auch in Reichenbach möglich. Dieses System wurde bereits für die Übergangsperiode 2006/2007 eingeführt. Die Verbindung ins Kiental kann so eingerichtet werden, dass in Reichenbach sowohl die Anschlüsse in Richtung Spiez wie auch in Richtung Frutigen gewährleistet werden können.

→↔ **siehe Variante 1 Anhang B**

Die Variante 1 hat neben den Vorteilen der RE Anschlüsse in Frutigen und Reichenbach auch einige Nachteile. Die Fahrzeuge der Buslinien Frutigen-Reichenbach (Linie 330.10) wie auch der Kientaler-

bus (Linie 330.20) sind schlecht ausgelastet. Sowohl in Frutigen wie auch in Kiental haben die Fahrzeuge Standzeiten von rund einer halben Stunde. Zudem sind die Übergänge in Reichenbach auf Kosten der Anschlüsse in alle Richtungen relativ gross und schliesslich sind die Verbindungen Kiental-Adelboden und Kiental-Kandersteg schlecht. Mit einer Durchbindung der Linie Frutigen-Reichenbach-Kiental könnten diese drei Nachteile allesamt behoben werden. Aufgrund der Fahrzeiten kann sogar ein Bus eingespart werden. Zudem wäre sogar wieder eine Durchbindung Kandersteg-Frutigen-Reichenbach möglich. Allerdings hat diese Variante den Nachteil, dass in Reichenbach kein Anschluss an den RE in Richtung Spiez möglich ist. Sowohl aus Richtung Frutigen wie auch aus Richtung Kiental. Der Anschluss an den RE müsste wie schon beim Fahrplan 2005, „rückwärtig“ über Frutigen gesucht werden. Dies ist vor allem für den Ortsteil Rüdlen eine markante Qualitätseinbusse.
→⇔ **siehe Variante 2 Anhang C**

Linie 330.30

Dem Wunsch nach einer direkten Busverbindung zwischen Spiez und Adelboden, ohne Umsteigen in Frutigen, könnte mit einem „Expressbus“ zwischen Adelboden und Spiez entsprochen werden. Das Variantenstudium hat ergeben, dass eine möglichst schnelle Verbindung mit nur einem Halt in Frutigen den Bedürfnissen des Tourismus einigermaßen gerecht würde. Allerdings wäre es schwierig für diesen Bus die richtige Fahrlage zu finden. Die Anschlüsse auf die internationalen Züge von und nach Deutschland/Beneluxstaaten stimmen nicht unbedingt mit den Pendlerzeiten überein. Somit sind Synergien zwischen Pendlerverkehr und Tourismus schwierig zu finden. Zudem existieren keine konkreten Zahlen, welche die Menge von Anreisenden aus dem nördlichen Ausland dokumentieren und damit den Anspruch eines direkten Busses rechtfertigen würden.

Mit dem verdichteten RE-Betrieb auf der Strecke Spiez-Frutigen (siehe Linie 300) würde zumindest ein Teil des Anliegens für die Verbindung Richtung Adelboden erfüllt. Die zusätzlichen Züge (1 Kurspaar am Morgen, 3 Kurspaare am Abend) würden in Spiez den Anschluss an den EC/IC Olten-Basel und damit auch an die ev. vorgesehenen internationalen Züge Richtung Frankfurt/Berlin schaffen. Als Ergänzung dazu müsste nur noch zwischen Frutigen und Adelboden eine „schnelle“ Busverbindung angeboten werden, welche den direkten Anschluss an den RE gewährleistet.

4.2 Lösungsvorschläge siehe **Anhänge B** und **C**

Linie 300

- Die Regioverbindung Spiez-Reichenbach bzw. Frutigen wird aufgehoben (*übergeordnete Vorgabe*).
- Zusätzlich zum stündlichen RE verkehren 3 Zugpaare zwischen Spiez und Frutigen.
- Heustrich wird durch den Einsatz eines Bürgerbusses erschlossen.

Linie 330.10 / 330.20**Variante 1 (Anhang B)**

Die Linie 330.10 verkehrt auf zwei unabhängigen Schlaufen (Reichenbach-Frutigen und Frutigen Kandersteg).

Die Linie 330.20 (Reichenbach-Kiental) stellt in Reichenbach den Anschluss an den RE von und nach Spiez sicher.

Vorteile

- Die Anschlüsse an den RE können in Reichenbach und in Frutigen von und nach Spiez gewährleistet werden.
- Die Beziehung Kiental-Frutigen kann ebenfalls sichergestellt werden.

Nachteile

- In Frutigen beträgt die Standzeit des Busses von Reichenbach eine halbe Stunde.
- Weder in Frutigen noch in Kandersteg und Reichenbach können die Anschlüsse von und nach Brig berücksichtigt werden.
- Die Beziehungen vom Kiental in Richtung Kandersteg oder Adelboden sind schlecht.

Variante 2 (Anhang C)

Die Linien Frutigen-Reichenbach und Reichenbach-Kiental werden durchgebunden. Es ist sogar eine Durchbindung Kandersteg-Frutigen-Reichenbach-Kiental denkbar.

Vorteile

- Ökonomischer Einsatz der Busse. Die Verbindung Frutigen-Kiental kann mit einem statt zwei Bussen betrieben werden. Direktverbindung Frutigen-Kiental.
- Die Beziehungen Kiental-Kandersteg und Kiental-Adelboden können gewährleistet werden.
- Der Spezialfahrzeugbetrieb kann auf den Abschnitt Kiental-Griesalp beschränkt werden.

Nachteile

- In Reichenbach kann kein Anschluss an den RE von und nach Spiez angeboten werden, sowohl aus Richtung Wengi wie auch aus Richtung Kiental .
- Wie beim Fahrplan 2005 muss der Anschluss an den RE auf einem „Umweg“ über Frutigen gesucht werden.

Linie 330.30 (Adelboden-Frutigen)

- Die Linie 330.30 hat in erster Linie den Wünschen und Anliegen der Pendler und Touristen (Anschluss Richtung Bern) Rechnung zu tragen. Neben diesem Hauptanliegen kann in Frutigen auch der Anschluss von und nach Brig sichergestellt werden.
- Als Anschluss an die „Verdichtungszüge“ (RE Spiez-Frutigen) verkehrt ein Expressbus zwischen Frutigen und Adelboden.

Sunnbüellinie

Der Sunnbüelbus zwischen Kandersteg und Sunnbüel mit Anschlüssen an den RE in Kandersteg verkehrt noch bis Ende 2006 als Versuchsbetrieb. Im Laufe dieses Jahres muss entschieden werden, ob eine definitive Aufnahme ins Grundangebot ab 2007 möglich ist. Bei einer positiven Entscheidung kann davon ausgegangen werden, dass die Sunnbüellinie mit ihrem heutigen Umfang auch Bestandteil des Angebotskonzeptes 2008 bleiben wird.

4.3 Bilanz

Bezüglich der Anliegen der Gemeinden (Kap. 3.2) und der Konzeptgrundsätze (Kap. 3.3).

| Anliegen / Grundsätze | | Bemerkungen |
|------------------------------|-------------------|--|
| A 1 | erfüllt | |
| B | teilweise erfüllt | 6 Zugpaare pro Tag während den Pendlerzeiten |
| C | teilweise erfüllt | Wartezeiten in Spiez ca. 23' bzw. 24' |
| D | erfüllt | 3 Kurspaare pro Tag während den Pendlerzeiten |
| E | teilweise erfüllt | RE-Halt in Mülenen / "Bürgerbus" für Heustrich |
| 2 | erfüllt | Variante 2: keine Anschlüsse in Reichenbach |

Abb. 3: Bilanz

4.4 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. Auf Grund dessen können bezüglich der Kosten lediglich die folgenden qualitative Aussagen gemacht werden.

Zusätzliche Kurse bzw. Fahrzeuge

RE Verbindung zwischen Spiez und Frutigen, 3 Zugspaare pro Tag

Expressbus zwischen Adelboden und Spiez 3 Kurspaare pro Tag (Mehrfahrten: 6x Strecke Frutigen Adelboden, 96 km)

Einsparungen Variante 2

Mit der Durchbindung Frutigen-Reichenbach-Kiental können Standzeiten von zweimal einer halben Stunde eliminiert werden und damit ein Bus eingespart werden.

5 Mitwirkung

Während der Mitwirkung im Mai 2006 hatten die betroffenen Gemeinden die Möglichkeit, zum vorliegenden Angebotskonzept Stellung zu nehmen. Die Gemeinden Adelboden, Aeschi, Frutigen, Kandergrund, Kandersteg und Reichenbach haben sich zum Bericht geäußert. Neben einigen geringfügigen redaktionellen Änderungen oder Anregungen zu Detailfragen welche nicht Gegenstand dieses Konzeptes sind, und dementsprechend erst in den kommenden Planungsschritten zu diskutieren sind, wurden die folgenden Anliegen vorgebracht.

Offenbar besteht ein reges Bedürfnis von Pendlern aus dem Kandertal, deutlich vor 07.00 Uhr in Bern anzukommen. Die vorgesehene Verbindung mit dem IC (Ankunft in Bern 06.54; siehe Anhang F) ist zu spät um einen Arbeitsbeginn um 07.00 Uhr zu ermöglichen. Aus mehreren Gemeinden kommt daher der Wunsch nach einer Frühverbindung mit Ankunft in Bern ca. 06.30 Uhr.

Mehrere Gemeinden fordern eine stündliche Verbindung aus dem Kandertal nach Bern ohne in Spiez umzusteigen.

Bezüglich der Varianten zu den Buslinien 300.10/330.20 werden unterschiedliche Wünsche geäußert. Frutigen und Kandersteg favorisieren die Variante 2 wegen der Durchbindung Kandersteg-Frutigen-Reichenbach und den damit möglichen Anschlüssen Richtung Adelboden bzw. Kiental. Reichenbach setzt sich für die Variante 1 ein, weil damit die Anschlüsse an den RE Richtung Spiez/Bern gewährleistet werden und die Pendlerbedürfnisse besser berücksichtigt werden.

Die Haltestelle Mülönen ist durch den RE unbedingt zu bedienen (Anschluss Niesenbahn). Für die Haltestelle Heustrich wird erwartet, dass mit Unterstützung des AöV eine Lösung gefunden wird (Bürgerbus), welche auch von der betroffenen Bevölkerung getragen werden kann.

Die Verdichtungszüge zwischen Frutigen und Spiez welche zu den Hauptverkehrszeiten verkehren werden sehr positiv bewertet. Allerdings wäre wünschenswert, dass diese nicht nur an den Werktagen sondern auch an Wochenenden eingesetzt werden könnten. Allenfalls sind die Fahrlagen den Bedürfnissen der Tourismusströme anzupassen.

6 Empfehlung der Arbeitsgruppe

Mit den Erkenntnissen aus der Mitwirkung schlägt die Arbeitsgruppe die Realisierung der Variante 1 vor.

Die Vorteile für die Pendlerströme Richtung Spiez/Bern und die Anschlussmöglichkeiten in Reichenbach werden höher gewertet als die Verbindungen Richtung Adelboden bzw. die Verbindung Kandersteg - Kiental mit dem Bus.

- Zusätzlich soll eine Frühverbindung aus dem Kandertal ermöglicht werden, welche eine Ankunft in Bern deutlich vor 07.00 Uhr ermöglicht. Allenfalls ist eine Busverbindung Kandersteg-Spiez mit Umsteigen in Spiez auf den IC denkbar (Ankunft in Bern 06.21).
- Der Regioexpress (Linie 300) soll wenn möglich stündlich bis Bern verkehren.
- Die Verdichtungszüge zwischen Frutigen und Spiez sind sehr wichtig für das Kandertal. Sie sollen möglichst an 7 Wochentagen, allenfalls mit Anpassungen an den Wochenenden (Tourismus), geführt werden.

ANHANG

Anhang A: Strukturdaten

Arbeitspendlerverkehr nach ausgewählten Gemeinden (Quelle: VZ 2000)

Gesamtzahl aller Pendler (öV/IV)

| nach von | Adelboden | Frutigen | Kandergrund | Kandersteg | Reichenbach | Spiez | Bern | Thun | Brig | Zweisimmen | Interlaken | Total |
|-------------|-----------|----------|-------------|------------|-------------|-------|------|------|------|------------|------------|-------|
| Adelboden | | 94 | 2 | 1 | 6 | 14 | 19 | 23 | | | | 159 |
| Frutigen | 130 | | 32 | 60 | 127 | 140 | 139 | 176 | | 4 | 24 | 832 |
| Kandergrund | 12 | 104 | | 35 | 12 | 8 | 11 | 8 | | | | 190 |
| Kandersteg | 4 | 46 | 16 | | 1 | 12 | 29 | 21 | | | | 129 |
| Reichenbach | 22 | 235 | 11 | 18 | | 105 | 85 | 116 | | | 22 | 614 |
| Total | 168 | 479 | 61 | 114 | 146 | 279 | 283 | 344 | 0 | 4 | 46 | 1924 |

Schülerverkehr nach ausgewählten Gemeinden (Quelle: VZ 2000)

Gesamtzahl aller Pendler (öV/IV)

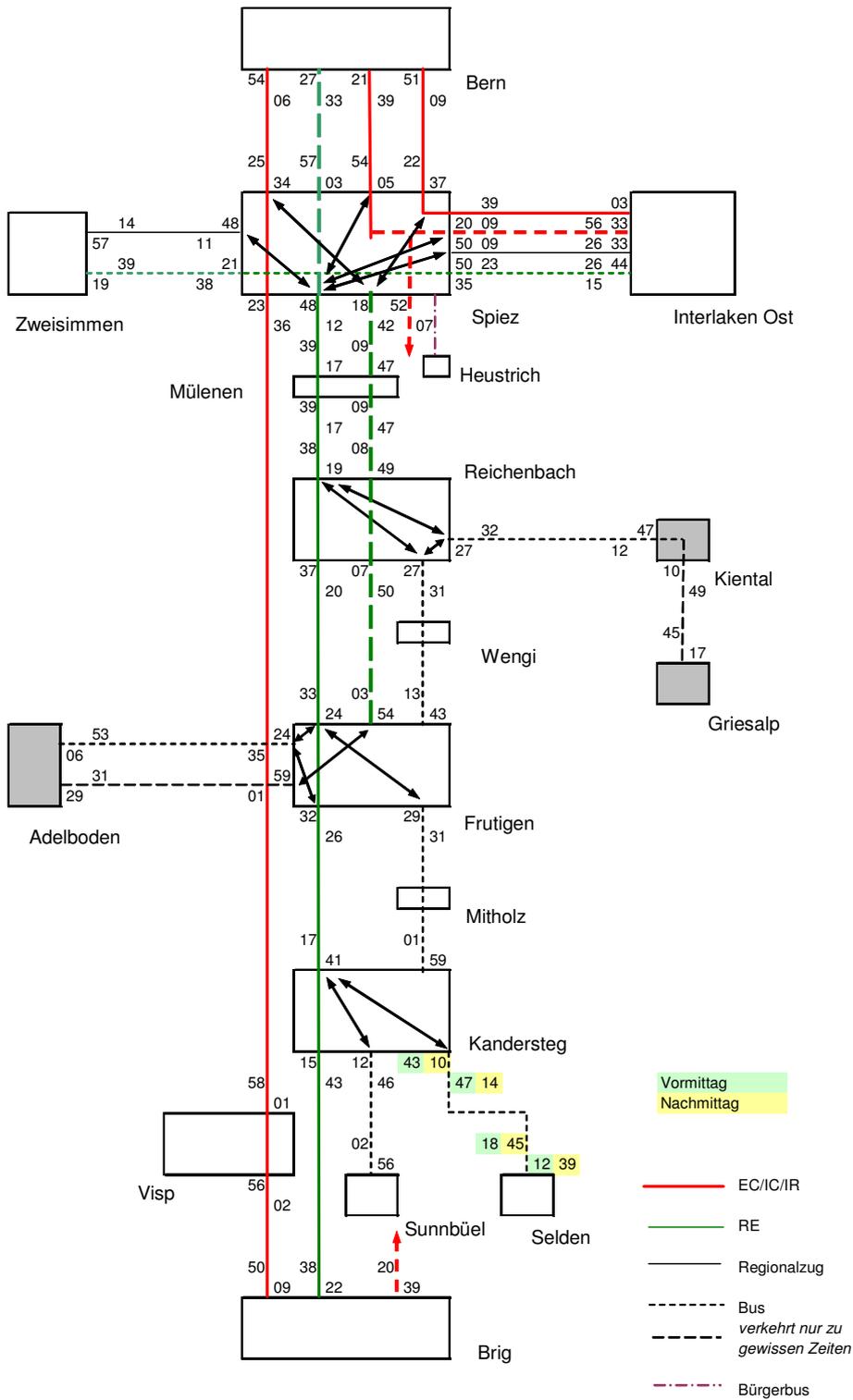
| nach von | Adelboden | Frutigen | Kandergrund | Kandersteg | Reichenbach | Spiez | Bern | Thun | Brig | Zweisimmen | Interlaken | Total |
|-------------|-----------|----------|-------------|------------|-------------|-------|------|------|------|------------|------------|-------|
| Adelboden | | 10 | 1 | | | 11 | 1 | 6 | | | | 29 |
| Frutigen | | | | | 14 | 23 | 31 | 38 | | | 14 | 120 |
| Kandergrund | | 18 | | | 1 | | | 5 | | | | 24 |
| Kandersteg | | 32 | | | 1 | | 2 | 5 | | | | 40 |
| Reichenbach | | 8 | | | | 15 | 9 | 6 | | | 4 | 42 |
| Total | 0 | 68 | 1 | 0 | 16 | 49 | 43 | 60 | 0 | 0 | 18 | 255 |

Bevölkerungsentwicklung 1990/2005

| | Bevölkerung | | Wachstumsrate |
|-------------|-------------|-------|---------------|
| | 1990 | 2005 | % |
| Adelboden | 3'347 | 3'686 | 10 |
| Frutigen | 6'307 | 6'648 | 5 |
| Kandergrund | 764 | 1'092 | 43 |
| Kandersteg | 1'077 | 1'193 | 11 |
| Reichenbach | 3'282 | 3'342 | 2 |

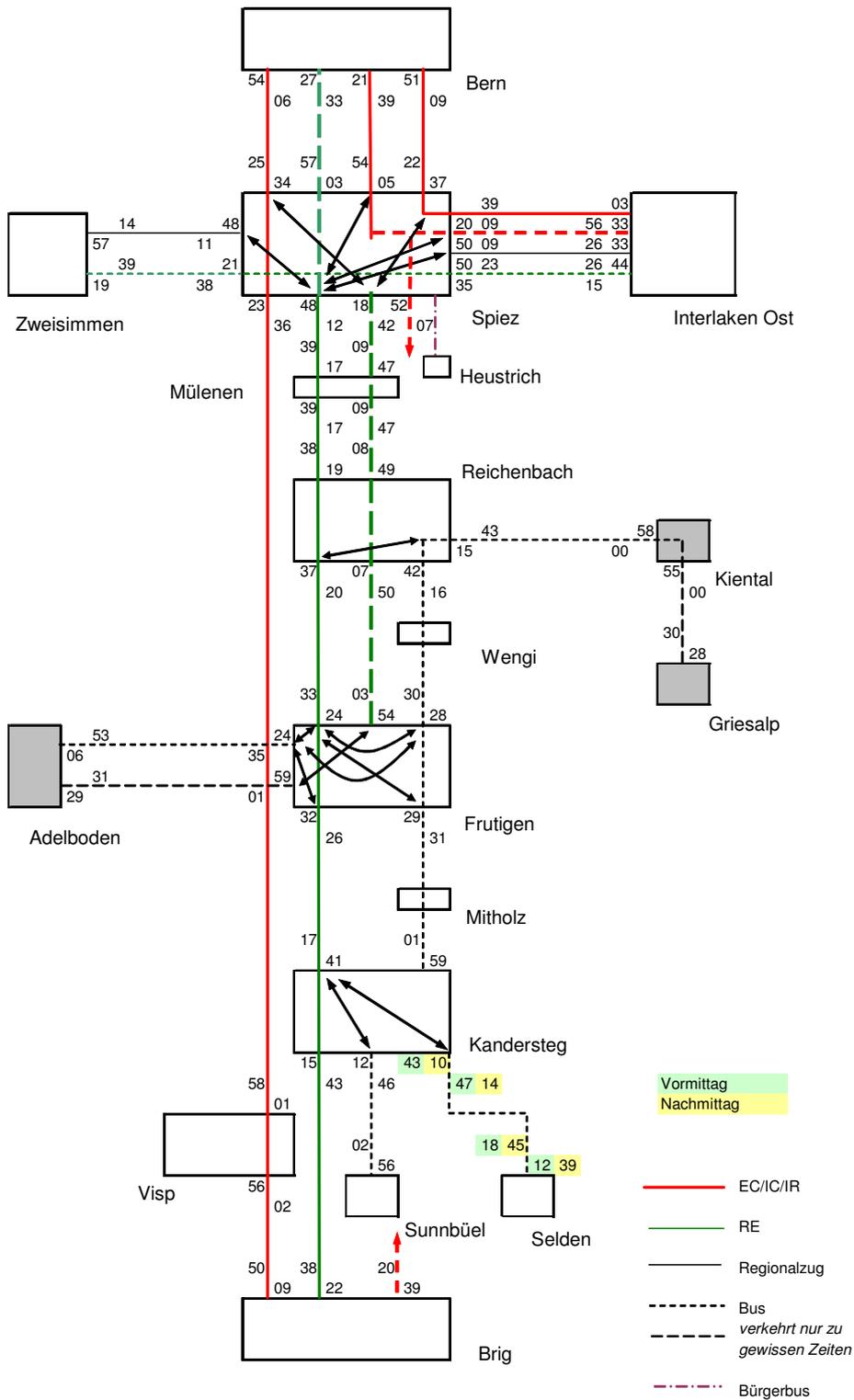
Anhang B: Angebotskonzept 2008

Variante 1

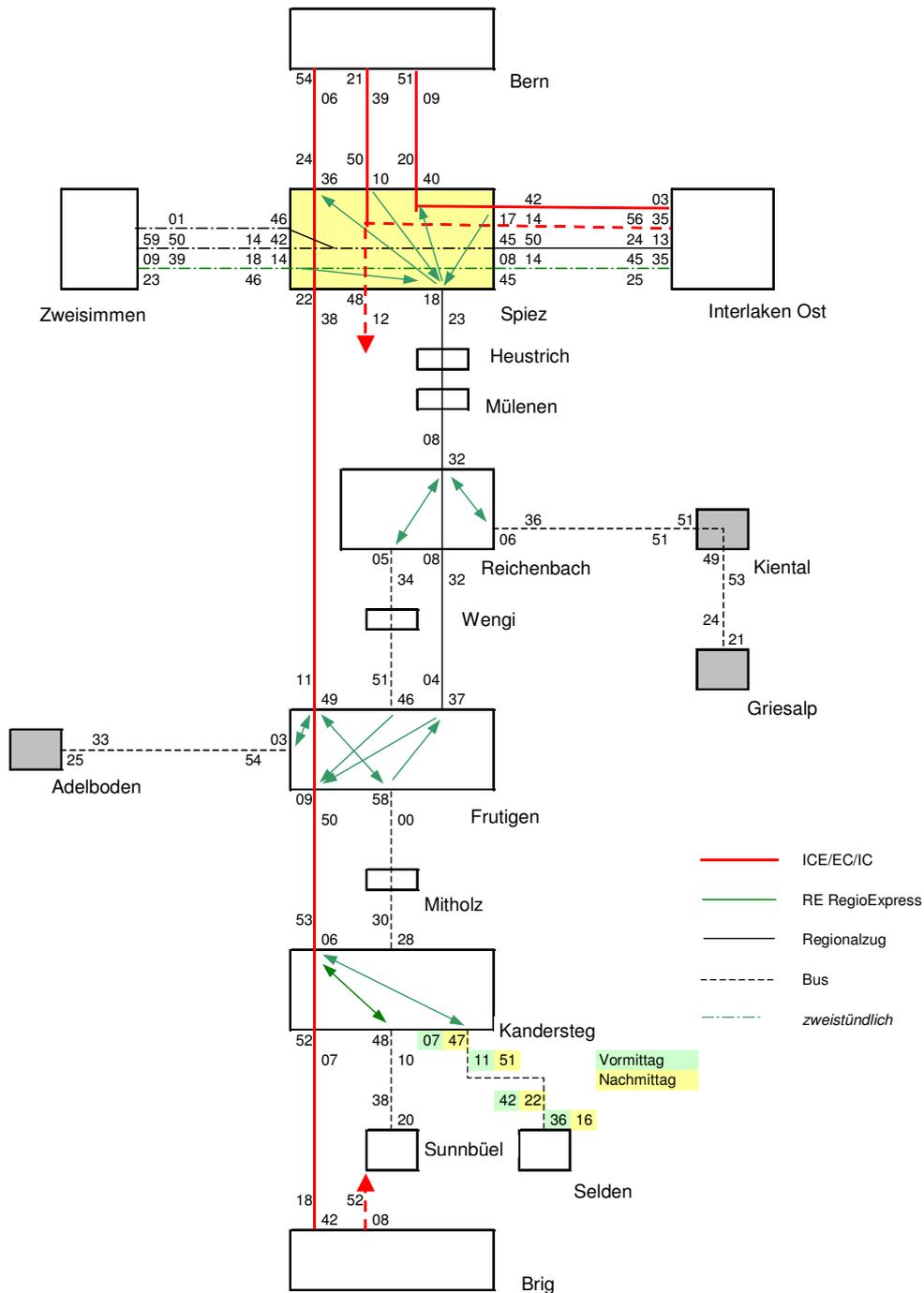


Anhang C: Angebotskonzept 2008

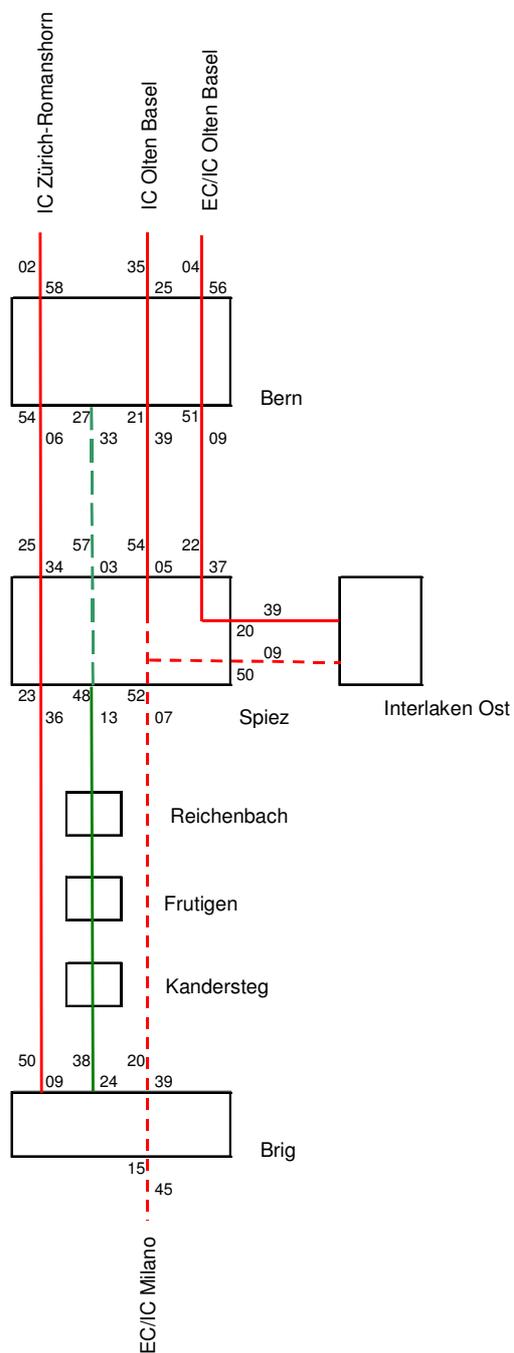
Variante 2



Anhang D: Angebot 2006/2007



Anhang E: Fernverkehrsverbindungen 2008



Anhang F: Tabellenfahrplan

330 **Bern - Thun - Spiez - Lötschberg - Brig** Fahrplan 2008 - ca. 2011 Planungsstand: 12. Mai 2006
Montag - Freitag

| | RE | IR | RE | EN | | | |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Bern | | | 07:33 | 08:33 | 09:33 | | | | | | | | | 16:33 | 17:33 | 18:33 | | 20:39 | 22:39 | | | |
| Münsingen | | | 07:44 | 08:44 | 09:44 | | | | | | | | | 16:44 | 17:44 | 18:44 | | | | | | |
| Thun o | | | 07:52 | 08:52 | 09:52 | | | | | | | | | 16:52 | 17:52 | 18:52 | | 20:56 | 22:56 | | | |
| Thun | | | 07:53 | 08:53 | 09:53 | | | | | | | | | 16:53 | 17:53 | 18:53 | | 20:57 | 22:57 | | | |
| Spiez o | | 1) | 08:03 | 09:03 | 10:03 | 1) | 1) | 1) | 1) | 1) | 1) | 1) | 2) | 17:03 | 2) | 18:03 | 2) | 19:03 | 1) | 21:06 | 1) | 23:06 |
| Spiez | 06:11 | 07:11 | 08:11 | 09:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 13:11 | 14:11 | 15:11 | 16:11 | 16:41 | 17:11 | 17:41 | 18:11 | 18:41 | 19:11 | 20:11 | 21:07 | 22:11 | 23:07 | |
| Müllenen | 06:16 | 07:16 | 08:16 | 09:16 | 10:16 | 11:16 | 12:16 | 13:16 | 14:16 | 15:16 | 16:16 | 16:46 | 17:16 | 17:46 | 18:16 | 18:46 | 19:16 | 20:16 | | 22:16 | | |
| Reichenbach i.K. | 06:19 | 07:19 | 08:19 | 09:19 | 10:19 | 11:19 | 12:19 | 13:19 | 14:19 | 15:19 | 16:19 | 16:49 | 17:19 | 17:49 | 18:19 | 18:49 | 19:19 | 20:19 | | 22:19 | | |
| Frutigen o | 06:24 | 07:24 | 08:24 | 09:24 | 10:24 | 11:24 | 12:24 | 13:24 | 14:24 | 15:24 | 16:24 | 16:54 | 17:24 | 17:54 | 18:24 | 18:54 | 19:24 | 20:24 | 21:18 | 22:24 | 23:18 | |
| Frutigen | 06:25 | 07:25 | 08:25 | 09:25 | 10:25 | 11:25 | 12:25 | 13:25 | 14:25 | 15:25 | 16:25 | 17:25 | | 18:25 | 19:25 | 20:25 | 21:19 | 22:25 | 23:19 | | | |
| Kandersteg o | 06:40 | 07:40 | 08:40 | 09:40 | 10:40 | 11:40 | 12:40 | 13:40 | 14:40 | 15:40 | 16:40 | | 17:40 | 18:40 | 19:40 | 20:40 | 21:35 | 22:40 | 23:35 | | | |
| Kandersteg | 06:42 | 07:42 | 08:42 | 09:42 | 10:42 | 11:42 | 12:42 | 13:42 | 14:42 | 15:42 | 16:42 | | 17:42 | 18:42 | 19:42 | 20:42 | 21:36 | 22:42 | 23:36 | | | |
| Goppenstein | 06:54 | 07:54 | 08:54 | 09:54 | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 | 16:54 | | 17:54 | 18:54 | 19:54 | 20:54 | 21:49 | 22:54 | 23:49 | | | |
| Hohtenn | 06:59 | 07:59 | 08:59 | 09:59 | 10:59 | 11:59 | 12:59 | 13:59 | 14:59 | 15:59 | 16:59 | | 17:59 | 18:59 | 19:59 | 20:59 | 21:59 | 22:59 | | | | |
| Ausserberg | 07:05 | 08:05 | 09:05 | 10:05 | 11:05 | 12:05 | 13:05 | 14:05 | 15:05 | 16:05 | 17:05 | | 18:05 | 19:05 | 20:05 | 21:05 | 22:05 | 23:05 | | | | |
| Eggerberg | 07:09 | 08:09 | 09:09 | 10:09 | 11:09 | 12:09 | 13:09 | 14:09 | 15:09 | 16:09 | 17:09 | | 18:09 | 19:09 | 20:09 | 21:09 | 22:09 | 23:09 | | | | |
| Lalden | 07:11 | 08:11 | 09:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 13:11 | 14:11 | 15:11 | 16:11 | 17:11 | | 18:11 | 19:11 | 20:11 | 21:11 | 22:11 | 23:11 | | | | |
| Brig o | 07:21 | 08:21 | 09:21 | 10:21 | 11:21 | 12:21 | 13:21 | 14:21 | 15:21 | 16:21 | 17:21 | | 18:21 | 19:21 | 20:21 | 21:21 | 22:11 | 23:21 | 00:11 | | | |

in Prüfung: **- Verdichtungszüge Spiez - Frutigen**
 1) Anschluss von Bern (Bern ab .39, Spiez an .07)
 2) Anschluss von Bern (Bern ab .6 bzw. .9, Spiez an .33 bzw. .36)

330 **Brig - Lötschberg - Spiez - Thun - Bern** Fahrplan 2008 - ca. 2011 Planungsstand: 12. Mai 2006
Montag - Freitag

| | IC | RE | RE | EN | RE | IR | IR | CIS | IR | | | | | |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Brig | 05:46 | 05:36 | 06:36 | 06:49 | 07:36 | 08:36 | 09:36 | 10:36 | 11:36 | 12:36 | 13:36 | 14:36 | 15:36 | 16:36 | 17:36 | 18:36 | 19:36 | 20:22 | 21:22 | 21:23 | 22:22 | | | | |
| Lalden | | 05:41 | 06:41 | | 07:41 | 08:41 | 09:41 | 10:41 | 11:41 | 12:41 | 13:41 | 14:41 | 15:41 | 16:41 | 17:41 | 18:41 | 19:41 | | | | | | | | |
| Eggerberg | | 05:44 | 06:44 | | 07:44 | 08:44 | 09:44 | 10:44 | 11:44 | 12:44 | 13:44 | 14:44 | 15:44 | 16:44 | 17:44 | 18:44 | 19:44 | | | | | | | | |
| Ausserberg | | 05:48 | 06:48 | | 07:48 | 08:48 | 09:48 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:48 | 14:48 | 15:48 | 16:48 | 17:48 | 18:48 | 19:48 | | | | | | | | |
| Hohtenn | | 05:54 | 06:54 | | 07:54 | 08:54 | 09:54 | 10:54 | 11:54 | 12:54 | 13:54 | 14:54 | 15:54 | 16:54 | 17:54 | 18:54 | 19:54 | | | | | | | | |
| Goppenstein | | 06:03 | 07:03 | 07:11 | 08:03 | 09:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 13:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | 17:03 | 18:03 | 19:03 | 20:03 | 20:45 | 21:45 | | 22:45 | | | | |
| Kandersteg o | | 06:14 | 07:14 | 07:22 | 08:14 | 09:14 | 10:14 | 11:14 | 12:14 | 13:14 | 14:14 | 15:14 | 16:14 | 17:14 | 18:14 | 19:14 | 20:14 | 20:56 | 21:56 | | 22:56 | | | | |
| Kandersteg | | 06:15 | 07:15 | 07:23 | 08:15 | 09:15 | 10:15 | 11:15 | 12:15 | 13:15 | 14:15 | 15:15 | 16:15 | 17:15 | 18:15 | 19:15 | 20:15 | 20:57 | 21:57 | | 22:57 | | | | |
| Frutigen o | 06:11 | 06:31 | | 07:31 | 07:39 | 08:31 | 09:31 | 10:31 | 11:31 | 12:31 | 13:31 | 14:31 | 15:31 | 16:31 | 17:31 | 18:31 | 19:31 | 20:31 | 21:13 | 22:13 | 21:47 | 23:13 | | | |
| Frutigen | 06:12 | 06:35 | 07:05 | 07:35 | 07:40 | 08:35 | 09:35 | 10:35 | 11:35 | 12:35 | 13:35 | 14:35 | 15:35 | 16:35 | 17:05 | 17:35 | 18:05 | 18:35 | 19:35 | 20:35 | 21:14 | 22:14 | 21:48 | 23:14 | |
| Reichenbach i.K. | | 06:39 | 07:09 | 07:39 | | 08:39 | 09:39 | 10:39 | 11:39 | 12:39 | 13:39 | 14:39 | 15:39 | 16:39 | 17:09 | 17:39 | 18:09 | 18:39 | 19:39 | 20:39 | | | | | |
| Müllenen | | 06:40 | 07:10 | 07:40 | | 08:40 | 09:40 | 10:40 | 11:40 | 12:40 | 13:40 | 14:40 | 15:40 | 16:40 | 17:10 | 17:40 | 18:10 | 18:40 | 19:40 | 20:40 | | | | | |
| Spiez o | 06:23 | 06:48 | 07:18 | 07:48 | 07:50 | 08:48 | 09:48 | 10:48 | 11:48 | 12:48 | 13:48 | 14:48 | 15:48 | 16:48 | 17:18 | 17:48 | 18:18 | 18:48 | 19:48 | 20:48 | 21:25 | 22:25 | 21:57 | 23:25 | |
| Spiez | 06:25 | 06:57 | 2) | 07:57 | 07:52 | 08:57 | 1) | 1) | 1) | 1) | 1) | 1) | 1) | 15:57 | 16:57 | 2) | 17:57 | 2) | 1) | 1) | 1) | 21:26 | 22:26 | 21:59 | 23:26 |
| Thun o | 06:34 | 07:05 | | 08:05 | 08:01 | 09:05 | | | | | | | | 16:05 | 17:05 | 18:05 | | 21:35 | 22:35 | 22:07 | 23:35 | | | | |
| Thun | 06:36 | 07:07 | | 08:07 | 08:03 | 09:07 | | | | | | | | 16:07 | 17:07 | 18:07 | | 21:36 | 22:36 | 22:09 | 23:36 | | | | |
| Münsingen | | 07:16 | | 08:16 | | 09:16 | | | | | | | | 16:16 | 17:16 | 18:16 | | | | | | | | | |
| Bern o | 06:54 | 07:27 | | 08:27 | 08:21 | 09:27 | | | | | | | | 16:27 | 17:27 | 18:27 | | | | | 21:54 | 22:54 | 22:27 | 23:54 | |

in Prüfung: **- Verdichtungszüge Spiez - Frutigen**
 1) Anschluss nach Bern (Spiez ab .52, Bern an .21)
 2) Anschluss nach Bern (Spiez ab .22 bzw. .25, Bern an .51 bzw. .54)