Regionale Verkehrskonferenz
Oberland-West
Fliederweg 11, 3600 Thun
033 224 04 30
www.rvk5.ch ▪ info@rvk5.ch

Regionales Angebotskonzept 2022-2025

Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern

Exemplar für das AÖV

Thun, 28. April 2020

Impressum

Herausgeber

Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West
c/o ALPGIS AG
Fliederweg 11
3600 Thun
033 224 04 30
info@rvk5.ch

Mitglieder Ausschuss Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

Entwicklungsraum Thun

Jürg Marti, Präsident, Steffisburg (Agglomeration Thun)
Andrea de Meuron, Thun (Agglomeration Thun)
Jolanda Brunner, Spiez (Region Spiez)
Markus Mösching, Diemtigen (Niedersimmental)
Monika Beutler, Buchholterberg (Ostamt)
André Schmid, Burgistein (Westamt inkl. Gemeinden Gürbetal) (bis Ende 2019)
Jürg Soltermann, Wattenwil (Westamt inkl. Gemeinden Gürbetal) (ab 2020)
Erika Schoch, Sigriswil (Agglomeration Thun, rechtes Seeufer) (nur beratend, da gemäss ÖVG Art. 16 Abs. 2 zu viele Mitglieder gewählt)

Obersimmental und Saanenland

Therese Mösching, Gstaad
Ernst Hodel, Zweisimmen

Kandertal

Andreas Grünig, Geschäftsführer Planungsregion Kandertal
Sandra Bircher, Frutigen (nur beratend, da gemäss ÖVG Art. 16 Abs. 2 zu viele Mitglieder gewählt)

Beratende Mitglieder (nicht stimmberechtigt)

Bruno Meier, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)
Beat Michel, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
Markus Wyss, Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurskreis I (OIK I)
Jürg Lehmann, STI Bus AG
Daniel Brunner, BLS AG
Manuela Lüthi, Postauto AG
Hans Schmid, AFA AG
Martin Zeller, MOB AG (bis Ende Mai 2019)
Christelle Lenoir, MOB AG (ab Juni 2019)

Projektleitung und -bearbeitung

Emanuel Buchs, Geschäftsführer RVK 5 (Projektleitung)
Sandrine Capt, ALPGIS AG

Bezugsquelle

Dieser Bericht kann unter www.rvk5.ch heruntergeladen werden.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 6
Tabellenverzeichnis 6
Grundlagenverzeichnis 6
Abkürzungen 8
Teil A: Ausgangslage und Rahmenbedingungen 9
1 Ausgangslage und Vorgehen 9
1.1 Übergeordnete Situation 9
1.2 Regionale Ausgangslage 9
1.3 Ziele 10
1.4 Vorgehen 11
2 Rahmenbedingungen 13
2.1 Fernverkehr 13
2.2 Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) 2025 und 2035 13
2.3 Regionaler Bahnverkehr 14
2.3.1 2. Teilergänzung S-Bahn Bern 14
2.3.2 Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost 16
3 Regionale Grundlagen 19
3.1 Regionales Angebotskonzept und kantonaler Angebotsbeschluss 2018-2021 19
3.2 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West (RGSK TOW) 2. Generation 20
3.3 Agglomerationsprogramm V+S Thun 22
Teil B: Regionales Angebotskonzept 2022 – 2025 23
4 Region Thun 23
4.1 Agglomeration Thun 23
4.2 ÖV-Strategie Agglomeration Thun 23
4.3 ÖV-Konzept Stadt Thun 23
4.4 Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 25
4.5 ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt 25
4.6 Mobilitätsstrategie 2050 27
4.7 S-Bahnhaltestelle Thun Nord 28
4.8 Tangentiallinie Thun – Steffisburg 28
4.9 Heutiges Angebot 30
4.9.1 Regionalverkehr Bahn 32
4.9.2 Bus Stadtlinien 32
4.9.3 Bus Regionallinien Agglomeration Thun 33
4.9.4 Bus Regionallinien Westamt 34
4.9.5 Bus Regionallinien Ostamt 34
4.10 Anschlussproblematik im Knoten Thun 35
4.11 Neues Konzept Regionale Buslinien Thun 35
4.12 Überprüfung der kritischen Linien Region Thun 36
4.12.1 Linie 31.022 Hangbus Hünibach – Hilterfingen - Oberhofen 36
4.12.2 Linie 31.056 Riggisberg - Burgistein - Wattenwil 36
4.13 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote 37

4.13.1 Linie 31.003 Steffisburg, Alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde 37
4.13.2 Linie 31.031 Thun - Goldiwil – Heiligenschwendi 37
4.14 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe 37
4.15 Konzeptanträge 2022 – 2025 Region Thun 38
4.15.1 Bahnlinien 38
4.15.2 Buslinien Agglomeration Thun 39
4.15.3 Buslinien Thuner Westamt 42
4.15.4 Buslinien rechte Seeseite 43
4.15.5 Buslinien Thuner Ostamt 44
5 Region Spiez 47
5.1 Überprüfung Ortsbus Spiez: Regional- und Ortsbuskonzept Spiez 47
5.2 Heutiges Angebot 49
5.2.1 Regionalverkehr Bahn 50
5.2.2 Buslinien 50
5.3 Erfolgskontrolle kritischer Linien 51
5.4 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote 51
5.5 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe 51
5.6 Konzeptanträge 2022 - 2025 Region Spiez 51
5.6.1 Bahnlinien 51
5.6.2 Buslinien 52
6 Region Kandertal 54
6.1 Studie IC-Halt Frutigen 54
6.2 Ortsbussystem Adelboden 55
6.3 ÖV inklusive im TALK-Perimeter 58
6.4 Heutiges Angebot 58
6.4.1 Regionalverkehr Bahn 58
6.4.2 Regionalverkehr Bus 58
6.5 Erfolgskontrolle der kritischen Linien 59
6.5.1 Linie 31.210 Spiez – Reichenbach – Frutigen 59
6.6 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote 59
6.7 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe 59
6.8 Konzeptanträge 2018 – 2021 Kandertal 60
6.8.1 Bahnlinien 60
6.8.2 Buslinien 60
7 Region Simmental – Saanenland 63
7.1 ÖV-Konzept Saanenland 63
7.2 Angebotskonzept für die Buslinie Zweisimmen-Boltigen 63
7.3 Gratis ÖV im Simmental, Saanenland und Pays d'Enhaut 65
7.4 Heutiges Angebot 65
7.4.1 Regionalverkehr Bahn 65
7.4.2 Regionalverkehr Bus 66
7.5 Erfolgskontrolle der kritischen Linien 67
7.6 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote 67
7.6.1 Linie 31.270 Boltigen – Zweisimmen 67

7.7 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe 67
7.8 Konzeptanträge 2018 – 2021 Simmental – Saanenland 68
7.8.1 Bahnlinien 68
7.8.2 Buslinien 69
8 Zusammenfassung der Anträge und Priorisierung 73
9 Verschiedenes 76
9.1 MOONLINER 76
10 Anhang 79
10.1 Erfolgskontrolle RVK 5 79
10.2 RGSK-Massnahmenblatt ÖV 6 (Stand Genehmigung 8.12.2016) 80

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorgehen zur Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts 2022-2025 12
Abbildung 2: Netzgrafik Bahnverkehr Berner Oberland 2020 (BLS) 18
Abbildung 3: Kurzfristige Ausbauschritte (Quelle: ÖV-Konzept Stadt Thun 2018) 24
Abbildung 4: Zielbild 2035 (Quelle: ÖV-Konzept Stadt Thun 2018) 24
Abbildung 5: Kurz-/ mittelfristiges ÖV-Zielbild (Quelle: Innenstadtvertiefung Thun 2019)....27
Abbildung 6: Entwicklungsareale im Einzugsbereich der Tangentiallinie (Quelle: Neue Tangentiallinie Thun - Steffisburg 2020)....29
Abbildung 7: Linienführung der Tangentiallinie mit Haltestellenstandorten und Schnittstellen mit weiteren städtischen Linien (Quelle: Neue Tangentiallinie Thun - Steffisburg 2020)....29
Abbildung 8: Linienplan STI im Libero-Verbund seit 15.12.2019 31
Abbildung 9: Zielbild Regionalverkehr Spiez ohne Ortserschliessung und Linie 64 und STI-Linie 1 (Quelle: Ortsbuskonzept Spiez 2019) 49
Abbildung 10: Netzgrafik zum Angebot im Winter 2022 in Adelboden (Quelle: Projekt „BehiG Bushof“ 2020)....56
Abbildung 11: Netzgrafik zum Angebot im Sommer 2022 in Adelboden (Quelle: Projekt „BehiG Bushof“ 2020) 57

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrszeiten Zusatzzüge, Fahrrichtung Thun – Bern, Angebot 2020 15
Tabelle 2: Verkehrszeiten Zusatzzüge, Fahrrichtung Bern – Thun, Angebot 2020 15
Tabelle 3: Übersicht aller Anträge der RVK 5 für das Angebotskonzept 2022 – 2025 inkl. regionaler Priorisierung...76

Grundlagenverzeichnis

- **2. Teilergänzung S-Bahn Bern**, Planungsbericht, AÖV, 2013
- **Agglomerationsprogramm V+S Thun 2. Generation**, Entwicklungsraum Thun, 2012
- **Agglomerationsprogramm V+S Thun 3. Generation**, Entwicklungsraum Thun, 2016
- **Agglomerationsprogramm V+S Thun 4. Generation,** Entwicklungsraum Thun, in Erarbeitung
- **ÖV-Konzept Agglomeration Thun**, Schlussbericht, RVK Oberland-West, Metron, 2011
- **ÖV-Konzept Saanenland**, AÖV und RVK Oberland-West, Bahn + Bus Beratung AG 3B, 2012
- **ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung**, Schlussbericht, RVK Oberland West, Metron, 2013, überarbeitet 2015
- **Buslinie Zweisimmen-Boltigen. Angebotskonzept 2019**, Schlussbericht, RVK Oberland West, Bahn + Bus Beratung AG 3B, 2018
- **ÖV-Studie Thun Süd, Erschliessung neuer Siedlungsgebiete und des Stadions mit Mantelnutzung**, Schlussbericht, RVK Oberland West, Metron, 2008
- **ÖV-Konzept Stadt Thun 2035**, Schlussdokumentation, RVK Oberland West, Metron, 2018
- **Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035,** Schlussbericht, Planungsamt Stadt Thun, Infras und B+S, 2018
- **ÖV-Konzept Stadt Thun. Nachfrage- und Angebotsabschätzung**, Schlussbericht, RVK Oberland West, Metron, 2016
- **Behinderung der Busse des öffentlichen Verkehrs. Agglomeration Thun,** Bericht, RVK Oberland West, 2014

- **ESP Bahnhof Thun, Teilprojekt Verkehr,** Schlussbericht Workshopverfahren, Planungsamt Stadt Thun, 10:8 Architekten GmbH und Stadt raum verkehr, Birchler und Wicki, 2019
- **ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt**, Schlussdokumentation, RVK Oberland West, Metron, 2019
- **Neue Tangentiallinie Thun – Steffisburg**, RVK Oberland West, Metron, in Erarbeitung
- **S-Bahn Haltestelle Thun Nord,** BAV und SBB, in Erarbeitung
- **Potenzialstudie Thun Nord**, Technische Dokumentation, RVK Oberland West, Roland Müller Küsnacht AG, 2017
- **Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost**, Entscheidungsgrundlagen, AÖV, Infras, Mitwirkungsbericht, Februar 2016
- **Buserschliessung Spiez – Interlaken**, Schlussdokumentation, AÖV, Metron, 2018
- **Regional- und Ortsbuskonzept Spiez**, Schlussbericht, RVK Oberland West, Metron, 2019**Regionales Angebotskonzept 2018-2021**, Antrag an das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, Version für das AÖV, RVK Oberland-West, 2016
- **Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West 2. Generation**, Entwicklungsraum Thun, 2016
- **Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West 2021**, , Entwicklungsraum Thun, in Erarbeitung
- **STEP Ausbauschritt 2030**, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern – Oberland, Hintergrundbericht zur Einreichung des Angebotskonzepte an das BAV, AÖV, Infras, 2014
- **STEP 2030 Angebotskonzept Planungsraum Bern – Oberland**, AÖV, Infras, 2014
- **Botschaft zum Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur,** BAV, 2018
- **Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur,** BAV, 2019
- **Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2018 – 2021**, Regierungsrat des Kantons Bern, 2017
- **Studie IC-Halt Frutigen**, RVK Oberland-West, Hochschule Luzern, 2011

Abkürzungen

AFA	Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
AGV	Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
AP V+S	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung
BauG	Baugesetz des Kantons Bern
BAV	Bundesamt für Verkehr
BLS	BLS AG Bern
ERT	Entwicklungsraum Thun
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
HVZ	Hauptverkehrszeiten
HST	Halbstundentakt
IF	Infrastrukturfonds
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
LBT	Lötschberg-Basistunnel
MOB	Montreux-Berner Oberland Bahn
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsfond
OIK I	Oberingenieurkreis Oberland
PAG	PostAuto AG
RAK	Regionales Angebotskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
RVK 5	Regionale Verkehrskonferenz Oberland West
SBB	Schweizerische Bundesbahn
STI	Verkehrsbetriebe STI AG
TOW	Thun Oberland-West
TU	Transportunternehmung
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Teil A: Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1 Ausgangslage und Vorgehen

1.1 Übergeordnete Situation

Die Regionalen Angebotskonzepte, die von den Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) zu erarbeiten sind, dienen dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) als Basis für die Erstellung des kantonalen Angebotskonzepts. Die Regionalen Angebotskonzepte sind als Anträge der RVKs zu verstehen. Der Kanton gleicht die Angebotskonzepte unter den verschiedenen Regionen unter Berücksichtigung der Angebotsverordnung (AGV) und der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ab und fügt diese zum Kantonalen Angebotskonzept zusammen. Dieses wiederum bildet die Grundlage für den Angebotsbeschluss des Grossen Rats.

1.2 Regionale Ausgangslage

Nach der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (LBT) im Dezember 2007, fanden zahlreiche Angebotsveränderungen statt, welche im Angebotsbeschluss 2005-2008 berücksichtigt und im regionalen Angebotskonzept 2008 erweitert wurden. Im darauffolgenden Angebotskonzept 2010-2013 wurde dieses Angebot punktuell verbessert und ergänzt.

Im regionalen Angebotskonzept (RAK) 2014-17 galt das Hauptaugenmerk der Umsetzung der Massnahmen aus dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW) der 1. Generation bzw. der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S) Thun der 1. und 2. Generation. Im Rahmen der Erarbeitung des AP V+S 2. Generation entstand auch die ÖV-Strategie Agglomeration Thun mit dem Ziel, die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten des ÖV in der Agglomeration aufzuzeigen. Zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum wurden das ÖV-Konzept Saanenland und die Studie zum IC-Halt in Frutigen verfasst.

Die Anträge aus dem RAK 2014-17 wurden vom Kanton, vor allem aufgrund der finanziellen Situation, grösstenteils abschlägig beurteilt. Sie wurden im Rahmen der Erarbeitung des RAK 2018-21 überprüft und mehrheitlich erneut eingereicht.

Die Anträge aus dem RAK 2018-21 wurden vom Kanton in etwa zur Hälfte abgelehnt. Die abgelehnten Anträge wurden im Rahmen der Erarbeitung des RAK 2022-25 überprüft und werden mehrheitlich wieder eingereicht.

Für das RAK 2022-25 liegen mehrere neue ÖV-Studien vor oder sind in Erarbeitung. Deren Erkenntnisse fliessen in das vorliegende Konzept. Dies betrifft in der Region Obersimmental-Saanenland das Angebotskonzept für die Buslinie Zweisimmen-Boltigen. Im Kandertal wird aktuell ein Konzept zum Ortsbussystem Adelboden erarbeitet. In der Agglomeration Thun stehen im Zusammenhang mit der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord, die im Juni 2019 in den Bahn-Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur des Bundes (STEP) aufgenommen wurde, grössere und wichtige Projektstudien an. Dabei steht vor allem auch die tangentiale Buslinie Steffisburg – Thun im Vordergrund (Projektarbeiten laufen). In der Region Spiez wurde das Ortbuskonzept für den regionalen Busverkehr (Netz und Angebot) vereinfacht und systematisiert. Die Resultate werden in das RAK 2022-25

aufgenommen. Weiter enthalten das ÖV-Konzept 2035 Stadt Thun sowie die darauf basierende Vertiefungsstudie zur Innenstadt der RVK 5 sowie Gesamtverkehrskonzept 2035 der Stadt Thun gewichtige Stossrichtungen für die zukünftige Angebotsentwicklung im ÖV in der Agglomeration Thun.

Die Erfolgskontrolle der Linien im Perimeter der RVK Oberland-West zeigt ein erfreuliches Bild (vgl. Erfolgskontrolle RVK im Anhang). Von den 55 aufgeführten Linien sind nur drei sogenannte kritische Linien zu überprüfen, da sie eines der beiden Kriterien (Auslastung und Kostendeckungsgrad) nicht erfüllen. Der Fall, dass eine Linie weder die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung noch beim Kostendeckungsgrad erreicht, kommt gar nicht vor.

1.3 Ziele

Die folgenden Aspekte sind gemäss dem AÖV im regionalen Angebotskonzept 2022-25 zu behandeln:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung (AGV)[1] beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen. In der RVK-OW betrifft dies folgende Linien (im Folgenden "kritische Linien" genannt):
  - Linie 31.022 Hangbus Hünibach-Oberhofen → Kapitel 4.12.1
  - Linie 31.056 Riggisberg-Wattenwil → Kapitel 4.12.2
  - Linie 31.210 Spiez-Frutigen → Kapitel 6.5.1

- Erfolgskontrolle bei allen während der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018-21 neu gestalteten Angeboten (neue Linien oder Linien mit massgeblichen Erweiterungen wie Taktverdichtungen). Dies betrifft in der RVK-OW die folgende Linie:
  - Linie 31.003 Steffisburg, alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde → Kapitel 4.13.1
  - Linie 31.031 Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi → Kapitel 4.13.2
  - Linie 31.270 Boltigen – Zweisimmen → Kapitel 7.6.1

  Bei Gebieten mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung werden Verbesserungsvorschläge erwartet.

- Umsetzung von Inhalten der RGSK. Dabei kommt ein besonderes Gewicht der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Entwicklung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs zu. Die Massnahmen zum ÖV aus dem RGSK TOW werden in Kapitel 3.2 behandelt.

- Erfolgskontrolle der auf Ende 2021 auslaufenden Versuchsbetriebe. In der RVK-OW wurde im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018-21 kein Versuchsbetrieb durchgeführt.

Zusätzlich zu den vom AÖV vorgegebenen Aufgaben berücksichtigt das vorliegende Konzept vom Ausschuss als sinnvoll erachtete Vorschläge der Gemeinden und Transportunternehmungen sowie Massnahmen, die sich aus den weiteren konzeptionellen Grundlagen ergeben.

[1] Die Verordnung findet sich auf http://www.sta.be.ch/belex/d/ unter der Nummer 762.412

1.4 Vorgehen

Die Geschäftsstelle der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West hat die Gemeinden und diverse Vereine und Verbände dazu eingeladen, ihre Anliegen und Wünsche an den öffentlichen Verkehr für die Planungsperiode 2022-25 einzureichen (Brief vom 2. Mai 2019). Dazu wurde auch eine Zusammenstellung der Anträge für das RAK 2018-21 mitverschickt, um die Bedürfnisse einer allfälligen Wiedererwägung abzuholen. Die eingegangenen Anliegen wurden von der RVK-Geschäftsstelle anschliessend den Transportunternehmen zur Einschätzung vorgelegt (August 2019).

Mit einzelnen Transportunternehmungen (STI 19.09.2019, AFA 8.10.2019, PAG 21.10.2019) wurden die Anliegen sowie die zu überprüfenden Linien direkt besprochen. Mit anderen Transportunternehmern wurden die Anliegen per Telefon oder E-Mail besprochen.

An den RVK-Ausschuss-Sitzungen vom 10.09.2019 und 23.10.2019 wurden die Anliegen diskutiert und die Anträge für die Mitwirkung festgelegt und priorisiert. Das auf dieser Basis erstellte Angebotskonzept (Version für die Mitwirkung) wurde den Gemeinden, TUs und weiteren interessierten Stellen zur Mitwirkung unterbreitet (13.01. – 07.02.2020). Nach der Behandlung der Mitwirkungsresultate durch den Ausschuss am 26. Februar 2020 wurde das Konzept entsprechend angepasst (Version für die a.o. Mitgliederversammlung).

Da aufgrund der ausserordentlichen Lage mit dem Coronavirus die ausserordentliche Mitgliederversammlung vom 27. März 2020 abgesagt werden musste, wurde das Regionale Angebotskonzept 2022 – 2025 im Zirkularverfahren verabschiedet. Der Zirkularbeschluss wurde in einem zweistufigen Verfahren durchgeführt. In der ersten Stufe wurde das vorgeschlagene Vorgehen zur Diskussion gestellt. Zudem bestand die Möglichkeit, allfällige Änderungsanträge zum RAK 2022 – 2025 einzubringen. In der zweiten Phase erfolgte die Abstimmung zu allfälligen Eventualanträgen und dem Hauptantrag in Form eines strukturierten Fragebogens mit den einzelnen Abstimmungsfragen.

Die erste Phase des Zirkularverfahrens wurde mit dem Mail vom 17. März 2020 ausgelöst. Die Gemeinden stimmten dem Vorgehen einstimmig zu (hundertprozentige Zustimmung). Die Gemeinde Sigriswil beantragte eine Erhöhung der Priorisierung des Antrags für die zusätzlichen Morgen- und Abendkurse der Linie 24 (Rechte Seeseite, Kapitel 4.15.4). Die zweite Phase wurde mit dem Mail vom 2. April 2020 ausgelöst und endete am 23. April 2020. Der Antrag der Gemeinde Sigriswil wurde zur Abstimmung gestellt und mit grossem Mehr angenommen.

Aufgrund der ausserordentlichen Lage konnte der Abgabetermin vom 31. März 2020 nicht eingehalten werden. In Absprache mit dem AÖV erfolgte die Zustellung an das AÖV per Ende April 2020 (Version für das AÖV).

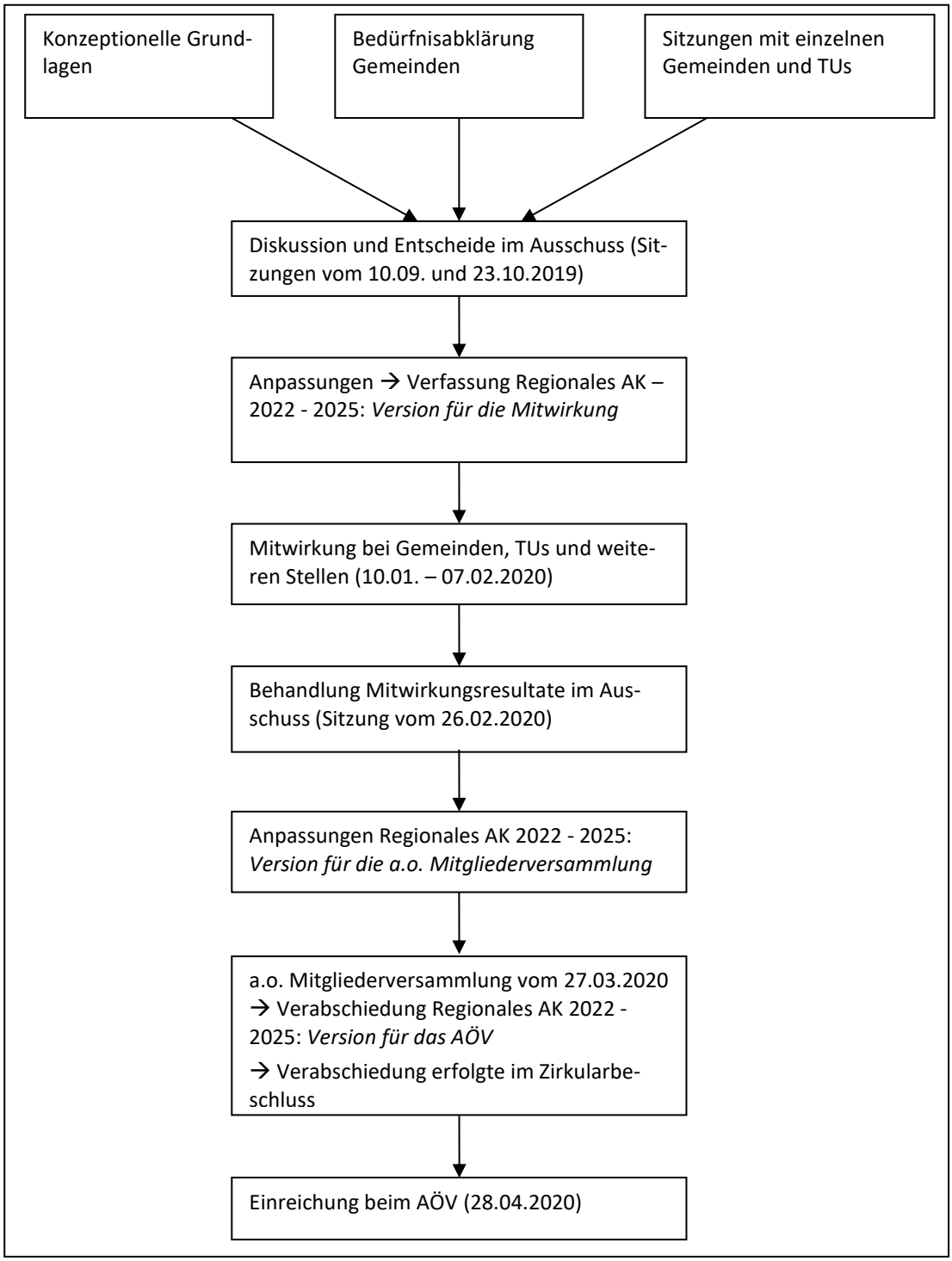

Abbildung 1: Vorgehen zur Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts 2022-2025

2 Rahmenbedingungen

2.1 Fernverkehr

Die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels und die Einführung des Vollknotens Interlaken per Dezember 2007 haben in der RVK 5 grosse Veränderungen zur Folge gehabt. Die grösstenteils weggefallenen IC-Halte zwischen Spiez und Visp, aufgrund der Führung der IC-Züge durch den Basistunnel, haben für das Kandertal zu erheblichen Konsequenzen geführt. Mit der stündlichen Führung der RE/Regio Lötschberger direkt ab/nach Bern konnte die Situation per Dezember 2011 verbessert werden. Zur möglichen Potentialabschätzung einer Wiedereinführung des IC-Halts in Frutigen hat die RVK 5, in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern, eine Studie erstellt (vgl. Kapitel 6.1). Die Änderung der Fahrlagen der Fernverkehrszüge bedingte in Thun und Spiez die Anpassung der Anschlüsse. Insbesondere in Thun, das den erst im Dezember 2004 eingeführten 00/30-Knoten wieder verloren hat, musste eine Verschlechterung der Anschlüsse nach/von dem Oberland hingenommen werden.

Seither waren im Perimeter der RVK 5 keine grösseren Anpassungen oder Neuerungen im Fernverkehr zu verzeichnen und auch in der nächsten Angebotsperiode 2022-2025 ist nicht mit grösseren Veränderungen zu rechnen.

Im Rahmen der zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) hat die Entflechtung Wylerfeld nicht nur für die Region Bern, sondern auch für die Region Thun verkehrspolitische Bedeutung. Im Fernverkehr ist sie eine Grundlage, um die direkte Verbindung zwischen Zürich Flughafen und Interlaken wieder zu ermöglichen.

2.2 Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) 2025 und 2035

Mit dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 (STEP AS 2025) wurde der Kapazitätsausbau zwischen Gümligen und Münsingen beschlossen (ganztägiger Viertelstundentakt der S-Bahn Bern-Münsingen). Die Verbesserung steht in Abhängigkeit mit der Entflechtung Wylerfeld (vgl. Kapitel 2.1).

Im Sommer 2019 hat das Parlament den Ausbauschritt 2035 (STEP AS 2035) beschlossen. Der markanteste Angebotsausbau des STEP 2035 ist die Einführung des Viertelstundentakts auf den am stärksten nachgefragten Fernverkehrsstrecken (Viertelstundenknoten Bern). Dies hat auch Auswirkungen auf das Bahnangebot im Perimeter der RVK 5, insbesondere im Simmental. Das AÖV führt diesbezüglich mit den Westschweizer (CTSO) und Nordwestschweizer Kantonen (Nordwestschweizer Regierungskonferenz) Gespräche mit dem Ziel, das bestmögliche Angebot mit den bestehenden Infrastrukturen und den bekannten Rahmenbedingungen des STEP AS 2035 zu erarbeiten. Insbesondere die Taktlage des RE Lötschbergs Bern-Spiez-Brig/Zweisimmen ist noch offen.

Von den Angebotsvorstellungen des Kantons Bern (vgl. dazu den Bericht *STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern – Oberland* des AÖV (2014)) zum STEP 2035 hat es aus dem Perimeter der RVK 5 die S-Bahn Haltestelle Thun Nord in den Ausbauschritt 2035 geschafft. Wie bereits eingangs des Berichts erwähnt (vgl. Kapitel 1.2), laufen hierzu bereits die ersten Planungsarbeiten. Nebst der eigentlichen Planung der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord, wo die Federführung beim BAV und der SBB liegt, gilt es die verschiedenen Teilprojekte zur Planung des Haltestelleumfelds und zur Einordnung ins Gesamtverkehrssystem zu definieren, Verantwortlichkeiten und Schnittstellen zu klären und die Planungsverfahren in einer gemeinsamen Terminplanung aufeinander abzustimmen. Der Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Bahnhalts wird nach aktuellem Stand für das

Jahr 2032 angestrebt. Die S-Bahn Haltestelle Thun Nord ist für die ÖV-Erschliessung des Premium-ESP Thun Nord von gewichtiger Bedeutung. Die S-Bahn Haltestelle Thun Nord soll ein attraktiver Umsteigeort werden.

Mit der bahntechnischen Ausrüstung des Lötschberg-Basistunnels wird in der Region ein Kapazitätsausbau erreicht (Bern–Spiez–Brig). Auch auf der Strecke Bern–Spiez–Interlaken gibt es einen Kapazitätsausbau.

2.3 Regionaler Bahnverkehr

Der Regionalverkehr auf den Bahnlinien in der Umgebung von Thun stellt ein durch den Kanton bestelltes Angebot dar und wird im Regionalen Angebotskonzept behandelt. Bei den nachfolgenden Linien Thun – Bern via Münsingen und via Belp handelt es sich aber um Verkehr der S-Bahn Bern, der in einem grösseren Rahmen auf kantonaler Ebene bearbeitet wird. Der RVK 5 kommt dabei lediglich eine begleitende Funktion zu.

- S1 Thun – Münsingen – Bern (- Fribourg/Freiburg)
- S4 / S44 Thun – Belp – Bern (-Solothurn/Sumiswald-Grünen)

Die Bauarbeiten auf der Bahnstrecke Bern – Belp – Thun zum Doppelspurausbau Uetendorf – Lerchenfeld auf rund drei Kilometern hat die BLS im Juli 2019 begonnen. Der Ausbau schafft genügend Kapazität und modernisiert den Bahnhof Uetendorf-Allmend. Das Kernelement der neuen Haltestelle bilden die zwei neuen 220 Meter langen und teilweise überdeckten Perrons (vgl. Kapitel 3.2).

Ähnlich ist die Situation bezüglich des RE Thun – Konolfingen (-Solothurn) und des RE «Lötschberger», die beide mehrere Regionen und sogar Kantone berühren und in verschiedene Anschlussknoten eingebunden sind.

- Linie 330 RE Lötschberger
- Linie 340 RE Thun – Konolfingen (-Solothurn)

Das im Regionalverkehr geltende Angebot auf diesen Linien stellt somit für das Regionale Angebotskonzept nicht einen eigentlichen Planungsinhalt dar, sondern ist vielmehr als Rahmenbedingung für die Fahrplangestaltung auf dem Busnetz zu sehen, die regional nur in minimalem Rahmen beeinflusst werden kann (vgl. Netzgrafik Angebot Bahn Berner Oberland 2020 auf Seite 18).

Die folgenden beiden Studien dienen als Rahmenbedingung für die zukünftige Entwicklung der S-Bahn Bern und des Regionalverkehrs zwischen Spiez und Interlaken.

2.3.1 2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Der Planungsbericht und der Standbericht Nr. 1 zur 2. Teilergänzung S-Bahn Bern des AÖV liegen seit Dezember 2013 bzw. seit Januar 2016 vor. Im Planungsbericht wird das Zielkonzept im Angebotshorizont 2025 beschrieben, wobei bis dahin drei Horizonte unterschieden werden (Angebotsschritte 2014, 2020 und 2025). Voraussetzung für die Angebotsschritte 2020 und 2025 ist die Umsetzung des STEP Ausbauschritts 2025 (vgl. Kapitel 2.2).

Der Planungsbericht sieht für den Korridor Thun Münsingen – Bern folgendes vor:

Korridor Thun – Münsingen – Bern (S1/S12)

Angebot 2020: - Führung zusätzlich notwendiger Zusatzzüge (S1 und RE) Bern – Münsingen – Thun in der HVZ

Linie		Bern an	Zuglauf
S	Zusatzzug Mo-Fr	7.06	Thun – Bern
RE	Zusatzzug Mo-Fr	7.20	Thun – Bern
S	Zusatzzug Mo-Fr	7.36	Münsingen – Bern

Tabelle 1: Verkehrszeiten Zusatzzüge, Fahrrichtung Thun – Bern, Angebot 2020
(Quelle: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV 2013, S. 56)

Linie		Bern ab	Zuglauf
S/RE	Zusatzzug Mo-Fr	17.08	Bern – Thun ohne Halt zw. Ms und Th
S	Zusatzzug Mo-Fr	17.24	Bern – Münsingen
IR	Zusatzzug Mo-Fr	17.32	Bern – Thun
S/RE	Zusatzzug Mo-Fr	18.08	Bern – Thun ohne Halt zw. Ms und Th
S	Zusatzzug Mo-Fr	18.24	Bern – Münsingen

Tabelle 2: Verkehrszeiten Zusatzzüge, Fahrrichtung Bern – Thun, Angebot 2020
(Quelle: 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, AÖV 2013, S. 56)

Angebot 2025: - 1/4h-Takt zwischen Flamatt – Bern – Münsingen durch Überlagerung von S1 und S12
- S1 Freiburg – Bern – Münsingen (Rollmaterial: NSF)
- S12 Laupen – Bern – Thun (Rollmaterial: MUTZ)

Über die Umsetzung des Programms 2. Teilergänzung (TE) S-Bahn Bern soll in jährlichen Standberichten orientiert werden. 2016 ist der erste Standbericht erschienen. Er umfasst den gesamten Zeitraum seit Beginn der Umsetzung (Dezember 2013 (Fahrplan 2014) bis Dezember 2015 (Fahrplan 2016)). Er beinhaltet:

- Relevante Entwicklungen im Umfeld der 2. TE
- Stand der Umsetzung der Angebotsschritte und der Infrastrukturmassnahmen der 2. TE
- Änderungen am Konzept oder am Zeitplan der 2. TE
- Nächste Arbeitsschritte und Meilensteine

Die Umsetzung der 2. Teilergänzung hat bereits 2012 mit der Beschaffung der Doppelstockzüge (MUTZ), die u.a. auf der Strecke der S1 eingesetzt werden, begonnen (auch in Doppeltraktion). Noch umzusetzende Massnahmen sind die Optimierung während den Hauptverkehrszeiten (d.h. mehr HVZ-Zusatzzüge; Verzögerung durch Entflechtung Wylerfeld) und die Umsetzung des Zielkonzepts zum Viertelstundentakt zwischen Flamatt und Münsingen (Umsetzungszeitpunkt unbekannt).

Korridor Thun – Belp – Bern (S3, S31, S4, S44)

Angebot 2020: - neue Haltestelle Kleinwabern (ab 2018)

Angebot 2025: - neues Rollmaterial auf S4 und S44 (NSF); dadurch Beschleunigung und reguläre Übergangszeit von 4 Minuten in Thun
- S4/S44 einheitlich als S4 bezeichnet

Korridor Hasle-Rüegsau – Konolfingen – Thun

Angebot 2020: - Zusatz-Regio (3. Produkt) im Stundentakt Konolfingen – Thun 6-20 Uhr
- Regio mit RBDe-Jumbo

Angebot 2025: - neue Durchbindung des RE: nach Bern – Neuenburg statt nach Solothurn
- RE mit NINA 4-teilig, Regio mit NSF

Gemäss Standbericht Nr. 1 verkehren die Doppelstockzüge auch auf der Strecke der S3 (auch in Doppeltraktion). Die S4/44 fährt auch am Abend bis Thun, die S3 ganztägig nur bis Belp. Das vom Tagesangebot abweichende Abendangebot wurde damit aufgegeben (Harmonisierung S3, S4/44 im Gürbetal ab 21 Uhr). Die Anschlussverhältnisse am Abend in Bern konnten damit verbessert werden. Die S44 wurde bis Solothurn verlängert, wodurch sich zwischen Burgdorf und Solothurn zusammen mit dem Regio Solothurn - Burgdorf - Thun der integrale Halbstundentakt ergibt (HVZ-Zusatzzüge entfallen). Voraussichtlich ab 2025 soll neues Rollmaterial auf der S4 bzw. ab 2027 auf der S44 eingesetzt werden. Gemäss Zielkonzept der 2. Teilergänzung wird die S44 durch den RE ersetzt.

2.3.2 Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost

Die Regionalzugslinie Spiez – Interlaken erschliesst tagsüber stündlich die zwei Gemeinden Leissigen und Därligen. Am Abend erschliesst zwischen 20:00 und 00:30 Uhr ein Bus den Korridor Spiez – Interlaken Ost. Die Nachfrage in den Regionalzügen wird vor allem durch das Bedürfnis der direkten Verbindungen zwischen den Orten Spiez und Interlaken geprägt. Der Fahrplan wird durch die Anforderungen des Fernverkehrs und durch die weitgehend einspurige Bahnlinie bestimmt.

In den letzten Jahren wurden verschiedene Studien zur Verbesserung der heutigen ÖV-Erschliessung erarbeitet. So wurde unter der Federführung des AÖV die Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost (2016) als Entscheidungsgrundlage erarbeitet. Ziel der Studie war das Aufzeigen der zweckmässigsten ÖV-Erschliessung von Leissigen und Därligen. Im Planungshorizont ab 2023 wurden dazu vier Varianten verglichen und beurteilt:

- Variante Bahn – Regio
- Variante Bahn – Flügelzug
- Variante Bahn/Bus
- Variante Bus

Die Ergebnisse aus der Studie (öffentliche Mitwirkung vom 21.03 - 06.05.2016) flossen direkt in die Erarbeitung des kantonalen Angebotskonzepts 2018-2021 ein. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat im März 2017 in diesem Zusammenhang (Angebotsbeschluss im öffentlichen Verkehr 2018-2021) entschieden, die ÖV-Erschliessung von Därligen und Leissigen in Zukunft mit einem Busangebot sicherzustellen. Daraufhin wurde unter der Federführung des AÖV die Studie Buserschliessung Spiez – Interlaken (2018) erarbeitet. Ziel der Studie war das Prüfen von zwei Varianten-strängen für die Buserschliessung (entsprechend der vorangehenden Umstellungsstudie) mit gesamthaft fünf Varianten. Die weiter zu verfolgende Bestvariante enthält folgende Merkmale:

- Eine durchgehende Linie bis Interlaken Ost mit Verstärkerkursen bis Interlaken West (60-Minuten-Takt)
- Regelkurse während des Halbstundentaktes nur bis Interlaken West (ausgerichtet auf Anschluss Spiez)
- Verdichtungskurse nur bis Interlaken West
- Kurse in den Nebenverkehrszeiten werden zwischen Spiez und Interlaken Ost geführt
- Bahnanschlüsse in Interlaken Ost sind während den Hauptverkehrszeiten mit zusätzlichem Umsteigen in Interlaken West gegeben
- Die neue Regionalbuslinie soll während der ersten zwei Betriebsjahren bewusst «isoliert», d.h. ohne betriebliche Durchbindungen an den Linienendpunkten, verkehren.

Die Umstellung von Regionalzug auf Bus wird mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 erfolgen. Mit dieser neuen Buslinie 31.060 Spiez – Interlaken entfällt die heutige Linie 31.065 Spiez – Faulensee und damit auch teilweise die Erschliessung der Quartiere entlang der Bubenberg- und Schachenstrasse. Diese Umstellung wurde zum Anlass genommen, das regionale Busangebot in Spiez zu überprüfen und neuzugestalten (vgl. Kapitel 5.1). Die Resultate der Studie werden in das RAK 2022-25 aufgenommen.

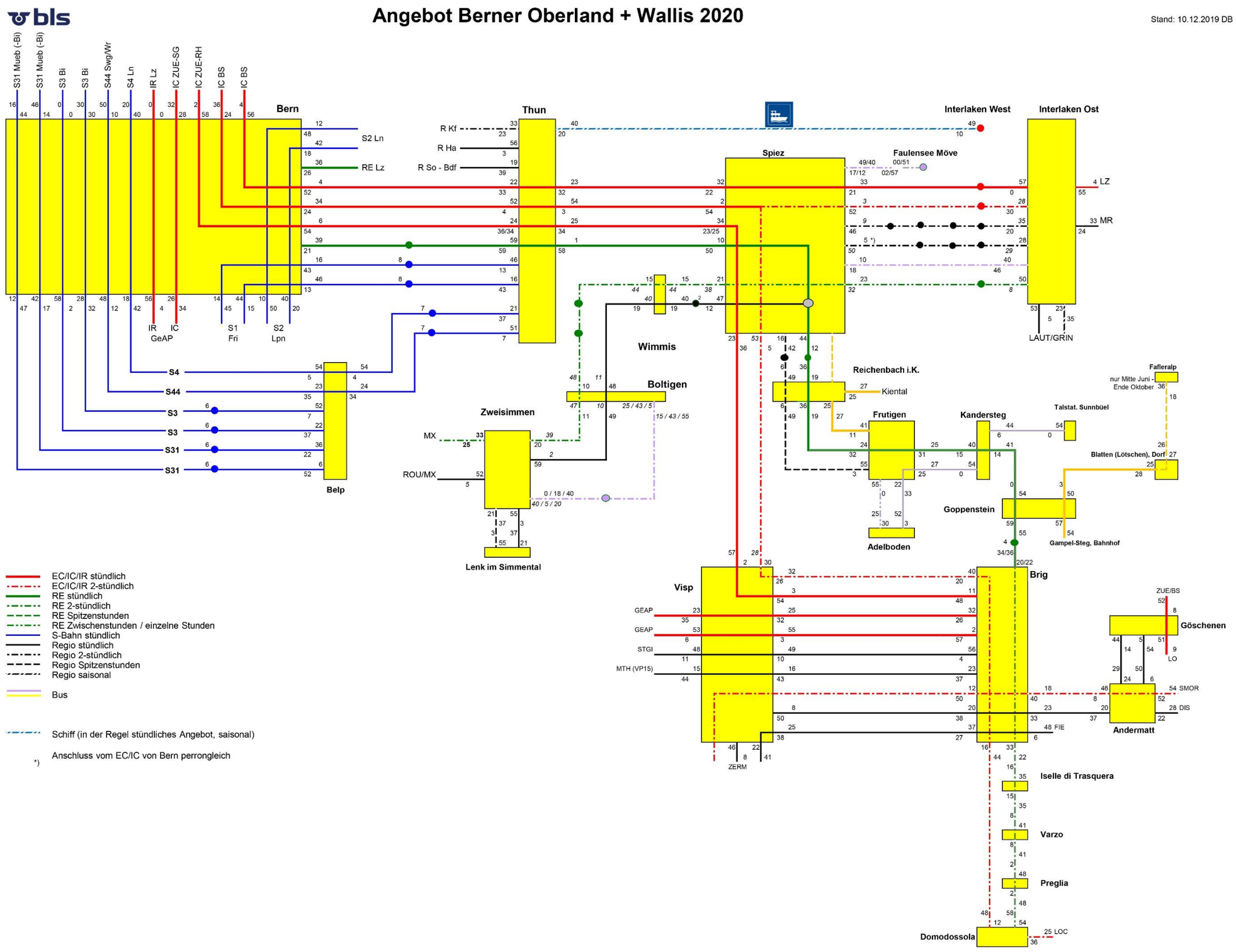

Abbildung 2: Netzgrafik Bahnverkehr Berner Oberland 2020 (BLS)

3 Regionale Grundlagen

3.1 Regionales Angebotskonzept und kantonaler Angebotsbeschluss 2018-2021

Das Regionale Angebotskonzept 2018-2021 der RVK 5 wurde im Mai 2016 dem AÖV als Grundlage für das kantonale Angebotskonzept eingereicht. Der Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern erfolgte in der Märzsession 2017.

Von den Anträgen umgesetzt werden konnte in der Zwischenzeit:

Agglomeration Thun

- Linie 31.003 Alte Bernstrasse - Allmendingen: Aufnahme der Verlängerung Heimberg (Mo-Sa +36 KP)
- Linie 31.004 Bahnhof – Lerchenfeld: Verdichtung zum 10'-Takt (Mo-Sa +28 KP)[2]
- Linie 31.021 Thun – Oberhofen: Verdichtung zum 15'-Takt zwischen 20.00-21.30 Uhr (Mo-Sa +2 KP)
- Linie 31.021 Thun – Oberhofen: Verdichtung zum 15'-Takt zwischen 21.30-00.00 Uhr und zwischen 00.00-00.30 Uhr (Do-So +6 KP)
- Linien 31.001 – 31.006: 15'-Takt zwischen 20.00-21.30 Uhr (Mo-So +16 KP)
- Linie 31.001, 31.002, 31.005: 15'-Takt zwischen 21.30-00.00 Uhr und 30'-Takt zwischen 00.00-00.30 Uhr (Do-Sa +24 KP)

Westamt

- Linie 31.003 Thun – Amsoldingen – Blumenstein: zusätzlicher Kurs am Morgen ab Blumenstein 5.58 Uhr (Mo-Fr +1 KP)
- Linie 31.050/31.051 Thun – Blumenstein: Verdichtung zum 15'-Takt zwischen 17.30 – 18.30 Uhr (Mo-Fr +2 KP)
- Linie 31.050/31.051 Thun – Blumenstein: zwei separate Kurse anstelle des Rundkurses um 20.07 Uhr ab Bahnhof Thun (Mo-So +1 KP)
- Linie 31.055 Thun – Wimmis: zusätzlicher Abendkurs ab Thun um 19.02 Uhr (Mo-Fr +1 KP)

Rechte Seeseite

- Linie 31.031 Thun – Heiligenschwendi: durchgehender Halbstundentakt an Werktagen zwischen 5.30-20.00 Uhr (Mo-Fr +10 KP, Angebotsstufe 3)

Ostamt

- Linie 31.033 Thun – Teuffenthal: Verbesserung des Abendangebots (Mo-Fr +1 KP)
- Linie 31.041/31.042 Thun – Eriz / Thun – Heimenschwand: Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt auf dem Abschnitt Schwarzenegg – Thun (Mo-Sa +1.5 KP)
- Linie 31.042 Thun – Heimenschwand: Zusatzkurs am Abend (Mo-Sa +1 KP)
- Linie 31.043 Thun – Heimenschwand: Schliessung der Taktlücken (Mo-Fr +2 KP, Sa +2 KP)
- Linie 31.044 Oberdiessbach – Heimenschwand: Zusätzlicher Kurs um 20.20 h ab Oberdiessbach (Mo-Fr, +1 KP)

[2] Aufgrund betrieblicher Abhängigkeiten mit der Linie 31.006 wurde per Fahrplanwechsel im Dezember 2019 auch auf der Linie 6 der 10'-Takt eingeführt.

Region Spiez

- Linie 31.061 Spiez – Aeschi: Verdichtung zum 30'-Takt zu HVZ zwischen 17.00-19.00 Uhr (Mo-Fr +2 KP)

Region Kandertal

- Linie 31.230 Adelboden – Kandersteg (Abschnitt Kandersteg): Zusätzliche Kurspaare Frutigen ab 05.08 und 06.01 und Kandersteg ab 05.53 Uhr (Mo-Fr +2KP)
- Linie 31.232 Adelboden Ausserschwand – Post – Boden – Unter dem Birg: Zusätzlicher Kurs am Morgen Adelboden, Post ab 07.00 für Schüler und Pendler (Mo-Fr +1 KP)

Region Simmental – Saanenland

- Linie 320 Spiez – Zweisimmen: Taktvereinheitlichung am Abend (Mo-So +1 KP)

Ausserdem ist in der Region Simmental – Saanenland auf der Linie 120 Montreux – Zweisimmen der MOB mit dem Fahrplan 2021 die Ausschöpfung der Angebotsstufe 2 (25 KP) vorgesehen. Dies gewährleistet einen auf die Einführung des GoldenPass Express (GPE) abgestimmten Fahrplan 2019 mit guten Anschlüssen von/nach den Regio- und RE-Zügen im Simmental. Mit diesem Schritt ist das ÖV-Konzept Saanenland auf dieser Linie praktisch umgesetzt (vgl. Kapitel 7.1 und 7.4).

Die Anträge aus dem RAK 2018-21 wurden vom Kanton in etwa zur Hälfte abgelehnt bzw. unterstützt. Die steigende Nachfrage führte dazu, dass das Angebot des öffentlichen Verkehrs gezielt erweitert wurde. Es wurden vor allem die Kapazitäten auf den stark belasteten Linien ausgebaut. In der Stadt Thun zeigte sich dies durch dichtere Takte und teils neue Linienführungen. Die RVK 5 hat beschlossen, die abgelehnten Anträge aus dem Angebotskonzept 2018-2021 zu überprüfen und mehrheitlich erneut zu beantragen.

3.2 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West (RGSK TOW) 2. Generation

Die RGSK dienen gemäss Art. 98a BauG der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene und beinhalten das Agglomerationsprogramm gemäss Bundesrecht. Für die Erarbeitung der RGSK sind grundsätzlich die Regionalkonferenzen zuständig. In Regionen wie Thun Oberland-West, die über keine Regionalkonferenz verfügen, erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz und den Planungsregionen das RGSK.

Die drei Regionen aus der RVK 5 erarbeiten zurzeit das RGSK TOW 2021[3]. Es handelt sich um eine Aktualisierung des RGSK TOW der 2. Generation (2016) und beinhaltet die behördenverbindlichen Teile des AP V+S der 4. Generation.

[3] Die Generationenbezeichnung für das RGSK wird der einfachheitshalber nicht mehr benutzt, um die Konfusion mit der Generationenbezeichnung für die AP V+S zu vermeiden.

Bei der nachfolgenden Auflistung der ÖV-Massnahmen handelt es sich um Massnahmen aus dem RGSK TOW 2. Generation:

ÖV-1 Austauschräume, Anbindung Agglomerationen

Die Agglomeration Thun ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal mit den angrenzenden Agglomerationen, v.a. mit der Agglomeration Bern, und dem nationalen Netz verbunden. Die notwendige Kapazität des ÖV zwischen Thun und Bern insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (Fernverkehr und S-Bahn) wird sichergestellt.

ÖV-3 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun

Ein Grossteil des Agglomerationskerns und der Agglomeration mit städtischer Struktur wird mit dem öffentlichen Verkehr der ÖV-Güteklassen B oder C erschlossen. Das Massnahmenblatt umfasst folgende Teilmassnahmen:

- ÖV-Str-3-b: Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest – Uetendorf
- ÖV-Str-3-c: Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord
- ÖV-Str-3-d: Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Steffisburg
- ÖV-Str-3-e: Linienoptimierung in Koordination mit der Siedlungsentwicklung in Thun Süd
- ÖV-Reg-3-f: Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord

ÖV-4 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes und rechtes Thunerseeufer

Das rechte Thunerseeufer soll bis Oberhofen mit dem öffentlichen Verkehr besser erschlossen werden (Einführung eines durchgehenden 10'-Takts). Verbesserungen werden auch am linken Thunerseeufer angestrebt. Hier steht die Taktverdichtung zwischen Gwattzentrum und Spiez im Vordergrund. Das Massnahmenblatt besteht aus zwei Teilmassnahmen:

- ÖV-Str-4-a: Stärkung rechtes Seeufer
- ÖV-Str-4-b: Taktverdichtungen linkes Seeufer

ÖV-6 ÖV-Anbindung Frutigen

Eine optimale Anbindung von Frutigen an den Fernverkehr in Abwägung übergeordneter Interessen ist zu prüfen. Aktueller Stand: Die Studie IC-Halt Frutigen (2011) diente als Grundlage für den Antrag ans BAV (2014) zur Prüfung eines IC-Halts in Frutigen im Rahmen des STEP-Ausbauschritts 2030. Der IC-Halt in Frutigen wurde nicht in das STEP 2035 aufgenommen. Hingegen findet auf dem Abschnitt Frutigen – Wengi-Ey eine bahntechnische Aufrüstung statt (Ausrüstung des Lötschberg-Basistunnels (LTB)). Dies ermöglicht einen Halbstundentakt Bern-Interlaken und Bern-Brig sowie die Führung aller Güterverkehrszüge durch den Basistunnel. Der IC-Halt wird deshalb für das nächste STEP wieder eingegeben, weil mit dem Vollausbau des LTB die Voraussetzung gegeben ist.

ÖV-7 ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum

Festlegung der notwendigen Massnahmen zur Sicherung einer ausreichenden Erschliessung des ländlichen Raumes mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Zentren 3./4. Stufe, Tourismuszentren und Ausflugsziele gemäss RGSK (Angebotsverbesserungen, Neuerschliessung von Gebieten im ländlichen Raum, Infrastrukturmassnahmen Strasse/ Schiene etc.).

ÖV-8 Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten (Agglomeration)

Fahrzeitverkürzung und Sicherstellung der Umsteigebeziehungen in Thun durch Umsetzung des Betriebskonzeptes bzw. Erhöhung der Betriebsstabilität. Das Massnahmenblatt enthält folgende Teilmassnahmen:

- ÖV-Reg-8-a: Uetendorf, Perronverlängerung (220 m), Doppelspurausbau Uetendorf – Uetendorf Allmend (realisiert)
- ÖV-Reg-8-b: Seftigen, Perronverlängerung (220 m)

ÖV-9 Perronverlängerungen, Doppelspurausbau und Aufhebung Niveauübergänge: ausserhalb Agglomeration

Ein verbessertes Angebotskonzept mit Fahrplanverdichtungen und Fahrzeitverkürzung auf den Strecken Bern –Thun und Spiez – Zweisimmen sowie Spiez – Kandersteg mit der Erhöhung der Fahrplan- und Betriebsstabilität sollen umgesetzt werden. Das Massnahmenblatt enthält folgende Teilmassnahmen:

- ÖV-Reg-9-c: Eifeld, Perronverlängerung (P55), Ausbau zur Kreuzungsstation (realisiert)
- ÖV-Reg-9-e: Erlenbach i.S., Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation
- ÖV-Reg-9-f: Därstetten, Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation, Option: Niveauübergang Kantonsstrasse aufheben
- ÖV-Reg-9-g: Oberwil i.S., Perronanpassungen (P55) (realisiert), Umbau Kreuzungsstation
- ÖV-Reg-9-h: Boltigen, Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation
- ÖV-Reg-9-i: Weissenbach, Prüfung Aufhebung der Haltestelle, Bogenbegradigung, Kreuzungsgleis für Doppelführungen und bei Kreuzungsverlegungen
- ÖV-Reg-9-k: Grubenwald, Prüfung Aufhebung der Haltestelle
- ÖV-Reg-9-l: Zweisimmen, Umbau des Bahnhofs inkl. Umspuranlage für Trans Golden Pass
- ÖV-Reg-9-m: Wimmis-Burgholz, Aufhebung Niveauübergang

3.3 Agglomerationsprogramm V+S Thun

Das Agglomerationsprogramm (AP) Thun stützt sich auf die Agglomerationspolitik des Bundes von 2001 und 2016+. Es dient der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr und wird vom Bund als Grundlage für die Mittelvergabe aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond (NAF) verwendet. Mit dem positiven Entscheid der schweizerischen Stimmbevölkerung zum NAF im 2017 wurden die Bundesbeiträge für Verkehrsmassnahmen auf eine unbefristete und verlässliche Basis gestellt (Daueraufgabe). Der NAF ersetzt somit den Infrastrukturfond (IF), der die Massnahmen der 1. und 2. Generationen finanziert hat. Bahninfrastrukturen im engeren Sinne (Betrieb und Substanzerhalt) werden über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes finanziert, der von der schweizerischen Stimmbevölkerung im 2014 angenommen wurde. Seit 2016 wird die Eisenbahninfrastruktur über den unbefristeten BIF finanziert. Durch die Einführung der Agglomerationspolitik ist es gelungen, die Zusammenarbeit in den Agglomerationen sowie zwischen Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden zu verbessern.

Aktuell erarbeitet der Entwicklungsraum Thun (ERT) die vierte Generation des AP V+S Thun. Die verbindlichen übergeordneten Bundesvorgaben für die Agglomerationsprogramme der 4. Generation haben geändert: Die Weisungen des Bundes für die Erarbeitung der AP V+S 4. Generation werden neu in eine Verordnung zum Programm Agglomerationsverkehr (PAvV) und Richtlinien für Agglomerationsprogramme (RAP)aufgeteilt. Vor dem Hintergrund dieser geänderten Bundesvorgaben, strebt die Agglomeration Thun mit dem AP V+S Thun der 4. Generation eine Aktualisierung und Vertiefung der vorangehenden AP V+S an. Die ÖV-Massnahmen aus dem AP V+S decken sich mit denjenigen des RGSK TOW ohne den ländlichen Raum.

Teil B: Regionales Angebotskonzept 2022 – 2025

4 Region Thun

4.1 Agglomeration Thun

Die Agglomeration Thun am unteren Ende des Thunersees ist ein heterogenes Gebilde, bestehend aus zehn Gemeinden. Während die Kernstadt Thun zusammen mit Steffisburg, Heimberg sowie den Seegemeinden Hilterfingen und Oberhofen als zusammenhängender Raum weitgehend urban geprägt ist, weisen Uetendorf, Thierachern, Seftigen und Uttigen einen eher ländlichen Charakter auf. Spiez bildet einen Spezialfall. Während der Ortskern bezüglich Dichte und Bebauung die typischen Agglomerationsmerkmale aufweist, sind die Aussenquartiere Hondrich oder Faulensee ländlich geprägt und vergleichsweise dünn besiedelt. Nach der aktuell für das AP V+S noch gültigen Definition des BFS, inkl. Uttigen, weist die Agglomeration Thun rund 98’115 EinwohnerInnen auf (Quelle: BFS, Stand Dezember 2018) und ist damit die drittgrösste Agglomeration im Kanton Bern.

4.2 ÖV-Strategie Agglomeration Thun

Im Vorfeld des AP V+S Thun 2. Generation wurde die ÖV-Strategie Agglomeration Thun (2011) erarbeitet. Sie baut auf den Grundlagen aus dem ÖV-Konzept Thun-Nord (2006) und aus der ÖV-Studie Thun Süd (2008) auf und zeigt die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des heutigen ÖV-Systems der Agglomeration auf. Weiterverfolgt wurden bisher die Idee eines neuen Regionalbahnhofs im ESP Thun Nord (S-Bahn Haltestelle Thun Nord) sowie die Tangentiallinie Steffisburg – Thun Südwest und die Überarbeitung des Ortsbuskonzepts Spiez.

Die Ideen zur Weiterentwicklung des Liniennetzes für die Stadtlinien wurden im ÖV-Konzept Stadt Thun (vgl. Kapitel 4.3) konkretisiert.

4.3 ÖV-Konzept Stadt Thun

Das ÖV-Konzept Stadt Thun ist eine Weiterentwicklung der ÖV-Strategie Agglomeration Thun. In einem ersten Schritt (Teil 1) wurde dazu eine Nachfrage- und Angebotsabschätzung in den Korridoren des Stadtliniennetzes bis 2030 erarbeitet (2013, überarbeitet 2015/2016).

In einem weiteren Schritt (Teil 2) wurde darauf basierend die zukünftige Netzentwicklung des Stadtbusnetzes definiert (RVK 5, 2018). Themen im Zusammenhang mit der Infrastruktur (u.a. Behinderungen im Stadtzentrum, Zugänglichkeit von Haltestellen, betriebliche Schwachstellen) wurden im Gesamtverkehrskonzept Thun 2035 (Stadt Thun, 2018) behandelt, das zeitgleich erarbeitet wurde.

Im ÖV-Konzept Stadt Thun wurden aufgrund der prognostizierten ÖV-Nachfrage und -Entwicklung Verbesserungen zur Behebung der Kapazitätsengpässe zu Spitzenzeiten (kapazitätssteigernde Ansätze), der Busbehinderungen in der Innenstadt und rund um den Bahnhof sowie zu drei Vertiefungsthemen (Ausbauschritte rechte Seeseite, Erschliessung ESP Thun Nord, Linienführung Thun Südwest) geprüft. Die Ergebnisse sind in zwei Zielbildern mit unterschiedlichen Horizonten festgehalten. Kurzfristig sind die Taktverdichtungen auf den Linien 4 und 21 anzustreben. Bis 2035

sollen die S-Bahnhaltestelle Thun Nord, die Tangentiallinie und, falls nötig, Verdichtungskurse für die Linie 50/51 via Thun Nord umgesetzt sein. Zudem soll der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf den städtischen Buslinien geprüft werden.

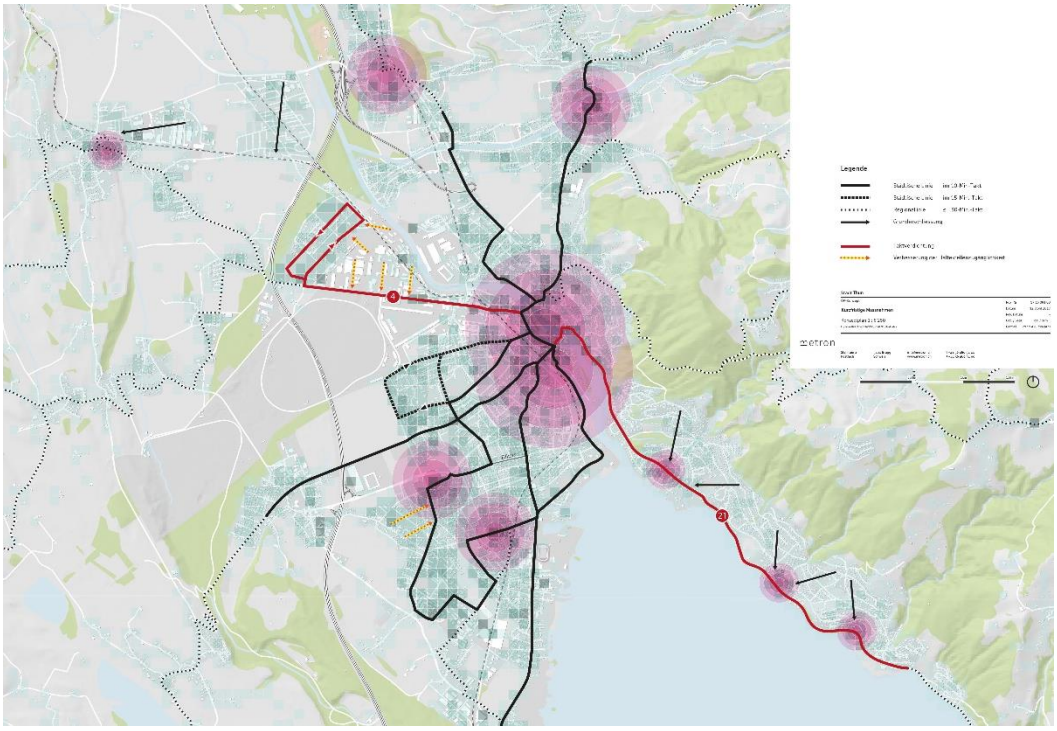

Abbildung 3: Kurzfristige Ausbauschritte (Quelle: ÖV-Konzept Stadt Thun 2018)

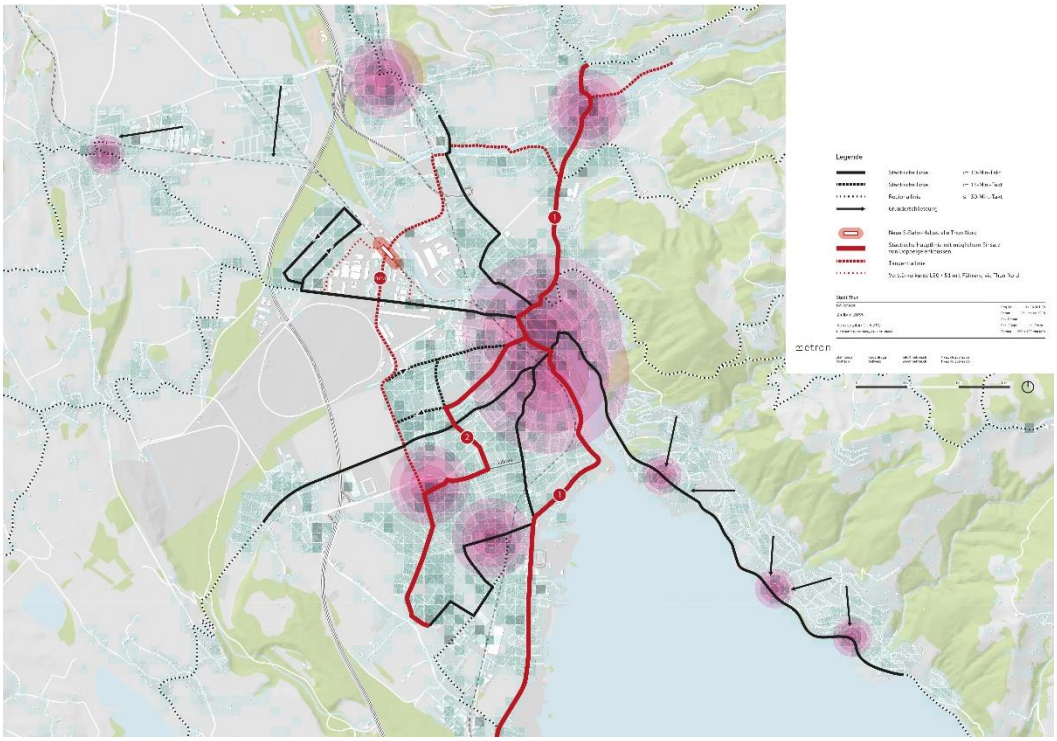

Abbildung 4: Zielbild 2035 (Quelle: ÖV-Konzept Stadt Thun 2018)

Die meisten Lösungsansätze, wie der Einsatz von Doppelgelenkbussen, sind in weiterführenden Studien zu vertiefen. Bisher wurden insbesondere die Massnahmen zur Entwicklung des ESP Thun Nord intensiv vorangetrieben. Die nächsten Schritte beinhalten die Konkretisierung der S-Bahn Haltestelle Thun Nord sowie die Vertiefung der Tangentiallinie. Zu beiden Massnahmen sind die Projektarbeiten angelaufen (vgl. Kapitel 4.7 und 4.8).

4.4 Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035

Aus diversen Gründen (neues Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität, Ortsplanungsrevision, Umsetzung von grossen Infrastrukturprojekten, namentlich den Bypass etc.) hat die Stadt Thun beschlossen, ein städtisches Steuerungsinstrument zur Abstimmung des Gesamtverkehrs zu erarbeiten. Die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) 2035 erfolgte in enger Abstimmung mit der RVK-Studie ÖV-Konzept Stadt Thun.

Das GVK 2035 formuliert die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze, definiert die Verkehrsnetze (und Funktionen) und leitet Massnahmenschwerpunkte der Stadt Thun für die nächsten 15-20 Jahre ab. Das GVK zeigt auf städtischer Ebene, wie die Ziele des AP Thun umgesetzt werden sollen. Aus gesamtverkehrstechnischer Sicht soll der Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt, der Strassenverkehr verflüssigt, die Innenstadt entlastet, der Bahnhof als Verkehrs-Drehscheibe optimiert und der ÖV im Innenstadtbereich und auf Zugangsachsen priorisiert werden.

Die Grundsätze des ÖV-Netzkonzepts sehen als Ziel die Weiterentwicklung des Bussystems, die Klärung des Einsatzes von Doppelgelenkbussen, die Unterscheidung von städtischem und regionalem Busangebot sowie die Prüfung der Bedienung von Innenstadt und Bahnhof vor. Die wichtigsten Elemente für den ÖV sind folgende:

- Erschliessung ESP Thun Nord (Projektarbeiten zur S-Bahnhaltestelle Thun Nord sind angelaufen)
- Tangentiallinie Thun Südwest – Thun Nord – Steffisburg (in Erarbeitung)
- Ausbildung von Umsteigepunkten zwischen Radiallinien und Tangentiale
- Bahnhofsplatz als Gesamtverkehrs-Drehscheibe (betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen), insbesondere Arealplanungen nordöstlich des Bahnhofs (Plattform ESP Bahnhof Thun)
- Bus-Haltekanten Bahnhof Süd (Mönch-/Seefeldstrasse)
- Stärkung der ÖV-Achse Frutigenstrasse – Gwattstrasse (Umlegung Buslinie 1)
- Erschliessung des Spitals mit Führung von Regionallinien über die Krankenhausstrasse
- Direktere Linienführung im Südwesten

Aus den Grundsätzen und Elementen werden konkrete Massnahmen abgeleitet, wie zum Beispiel der Netz- und Angebotsausbau der Buslinien in der Stadt Thun oder die Prüfung von alternativen Innenstadtkonzepte. So hat das GVK den Auftrag zur Vertiefung Innenstadt Thun formuliert (vgl. Kapitel 4.4). Die vom ÖV-Konzept 2035 abweichenden bzw. weiterführenden Ansätze wurden durch die RVK 5 im Rahmen der Studie ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt geprüft.

4.5 ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt

Bereits im ÖV-Konzept Agglomeration Thun (2011) wurde als Weiterentwicklung des Bussystems in der Stadt Thun von weiteren Durchmesserlinien, von alternativen Umsteigeplattformen und von tangentialen Verbindungen gesprochen. Im ÖV-Konzept der Stadt Thun (2018) wird dies konkretisiert und die Vertiefung Innenstadt als Massnahme festgehalten.

Im Rahmen der Studie ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt wurden die Stossrichtungen und Massnahmen für die Weiterentwicklung der ÖV-Drehscheibe Innenstadt festgehalten. Verschiedene Möglichkeiten für neue Durchmesserlinien wurden ausgelotet. Als weiteres Thema wurde der Ansatz eines ÖV-Ringsystems für die Innenstadt mit unterschiedlichen Varianten geprüft. Es zeigte sich allerdings deutlich, dass alle untersuchten Varianten gewichtige Nachteile nach sich ziehen, weshalb die Idee eines Ringsystems verworfen wurde. Das Hauptthema war jedoch die Organisation der Buslinien bzw. Haltekanten am Bahnhof Thun. Als Ergänzung zum Bahnhofsplatz, dessen heutige Infrastruktur für den Busbetrieb völlig ausgeschöpft ist und der über keine Ausbaupotenziale mehr verfügt, wurden weitere Räume für zusätzliche Haltestellen und Umsteigepunkte in Bahnhofsnähe untersucht.

Als Ergebnis wurden die Aktivierung der Südseite des Bahnhofs zur Umlagerung von Bushaltestellen sowie die Stärkung der Haltestelle Postbrücke als Umsteigepunkt im Zielbild festgehalten. Sie sollen zusammen mit einer Neuorganisation der Bushaltestellen auf der Nordseite des Bahnhofs zu einer besseren Gesamtsituation für den ÖV am Bahnhof Thun beitragen. Die verschiedenen Massnahmen stehen in Abhängigkeit zueinander. Wenn die räumlichen und städtebaulichen Voraussetzungen auf der Südseite des Bahnhofs nicht geschaffen werden können, gibt es keine Lösung auf der Nordseite. Wenn eine Aufteilung der Bushaltestellen am Bahnhof Thun in Nord und Süd weiterverfolgt wird, ist die Haltestelle Postbrücke als zusätzliche (Bus-Bus-) Drehscheibe neben dem Bahnhof zu stärken. Diese ist ausserdem zur Wahrung der Innenstadtanbindung derjenigen Buslinien nötig, die zukünftig auf der Südseite des Bahnhofs halten werden. Zur technischen Machbarkeit und zur Planung der Infrastrukturen sind vertiefte Studien nötig.

Weitere Massnahmen sind:

- Verbesserungen der Verkehrssteuerung und ÖV-Priorisierung,
- die Durchbindung der Linien 4 und 5,
- die Prüfung der Durchbindung von Regionallinien,
- die Überprüfung der Linienführung in Thun Südwest,
- die Prüfung des Doppelgelenkbus-Einsatzes auf den Hauptlinien 1 und 2 sowie
- die Prüfung der Umlegung der Linie 1 auf die Frutigenstrasse.

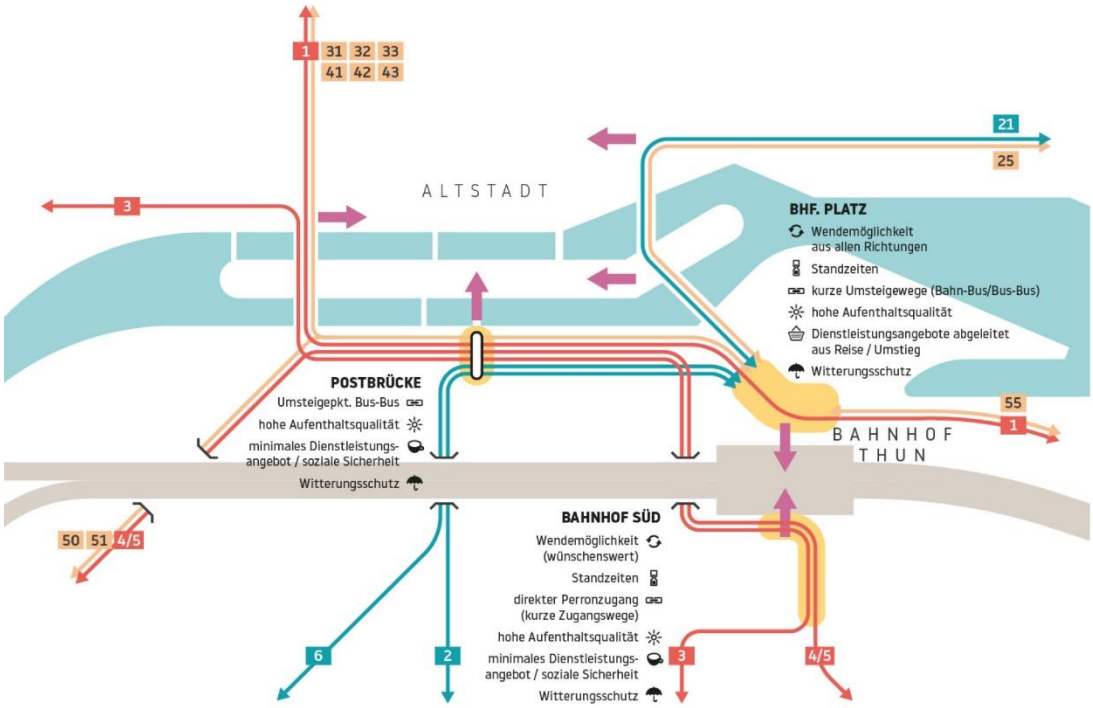

Abbildung 5: Kurz-/ mittelfristiges ÖV-Zielbild (Quelle: Innenstadtvertiefung Thun 2019)

4.6 Mobilitätsstrategie 2050

Die letzte integrierte Studie zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Thun ist die Gesamtverkehrsstudie aus dem Jahr 2003. Kernelement war der Bypass Thun Nord mit einem umfassenden Paket flankierender Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen. Die Gesamtverkehrsstudie war konzeptionelle Grundlage für das AP der 1. Generation. Die darauffolgenden zwei Generationen erfuhren konzeptionelle Ergänzungen in Teilbereichen. Auf städtischer Ebene liegt per Ende 2018 das neue Gesamtverkehrskonzept 2035 vor. Für das AP der 4. Generation hat der Entwicklungsraum Thun (ERT) Ende 2017 beschlossen, die beschriebenen Strategien grundlegend zu reflektieren. Vor diesem Hintergrund hat der ERT das Projekt Mobilitätsstrategie 2050 Agglomeration Thun lanciert, mit dem Schwerpunkt Mobilität der Zukunft. Folgende drei Ziele stehen im Vordergrund:

- Erarbeitung einer integrierten Mobilitätsstrategie für den Zeithorizont 2050
- Fokus auf die zukünftige Entwicklung der Mobilität und deren Auswirkungen
- Aufbau auf Zielen und Strategien vergangener AP (Vorgabe Bund)

Die Mobilitätsstrategie 2050 ist mit dem GVK Stadt Thun sowie den Verkehrsrichtplänen oder Strategien der anderen Gemeinden abgestimmt, Tiefenschärfe und Zeithorizonte sind jedoch unterschiedlich.

In der strategischen Stossrichtung «Effiziente, smarte und qualitätsvolle Mobilität» werden die Schwerpunkte der Mobilitätsstrategie gesetzt. Neben der besseren Nutzung und dem sanften Ausbau bestehender Infrastrukturen stehen vor allem Effizienzsteigerungen und Verhaltensänderungen im Vordergrund. Die strategische Stossrichtung bildet die Grundlage für die fünf Leitsätze und Ziele Mobilität 2050 «Region der aktiven und kurzen Wege». Schliesslich werden prioritäre Handlungsfelder aufgezeigt, um die Leitsätze und Ziele zu verfolgen.

4.7 S-Bahnhaltestelle Thun Nord

Im Frühsommer 2019 hat das eidgenössische Parlament die S-Bahn Haltestelle Thun Nord in den Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Eisenbahninfrastruktur aufgenommen. Die S-Bahn Haltestelle Thun Nord liegt im gleichnamigen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord. Der ESP Thun Nord ist der wichtigste Wirtschaftsstandort im Berner Oberland und einer von vier Premium-ESP's[4] im Kanton Bern.

Durch den Bau des Bypasses ist die Erschliessung des ESP mit dem MIV gewährleistet. Die ÖV-Erschliessung hingegen fehlt noch. Das Areal wird nur randlich durch die Buslinie 4 erschlossen und weist insbesondere im Bereich zwischen Bahnlinie und Aare eine ungenügende ÖV-Erschliessung auf. Mit der Einführung der neuen S-Bahnhaltestelle Thun Nord kann die Erschliessung des ESP's Thun Nord mit dem ÖV längerfristig stark verbessert werden. Zudem bietet die Haltestelle in Kombination mit einer Busanbindung und kurzen Übergangszeiten Potenzial zur Verlagerung von Pendlerbeziehungen Richtung Bern. Der Bahnhof Thun kann dadurch entlastet werden.

Für den Bau und die Planung der Haltestelle ist die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) zuständig. Das BAV erwartet vorgängig der bahnseitigen Planung von der Stadt Thun und der Region die Klärung der städtebaulichen und verkehrlichen Einordnung der Haltestelle in ihr Umfeld. Unter dem Lead der Stadt Thun wurde die Planung der Haltestelle Ende 2019 aufgenommen, mit dem Ziel, erste Ergebnisse im Agglomerationsprogramm V+S Thun der 4. Generation (AP4) abzubilden.

4.8 Tangentiallinie Thun – Steffisburg

Bisher war das städtische Busnetz in Thun und Umgebung radial auf den Bahnhof Thun ausgerichtet. In den kommenden Jahren wird sich der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord als beträchtlicher Treiber der Stadtentwicklung in Thun etablieren und neue Anforderungen an das Busnetz in Thun und Umgebung stellen. Unter anderem aus diesen Gründen wurde eine neue, tangentiale Buslinie von Steffisburg über das Areal des ESP Thun Nord und weiter in Richtung Zentrum Oberland untersucht. Die Studie zur neuen Tangentiallinie Thun – Steffisburg hatte zum Ziel, ein Angebotskonzept mit folgendem Inhalt zu entwickeln:

- Genaue Linienführung, inkl. Fahrzeiten und Fahrbarkeit
- Lage und Machbarkeit von Haltestellen
- Einführungszeitpunkt und Angebotsetappen
- Fahrgastpotenzial in Abhängigkeit zum Angebot (zur Ableitung der Nachfrage und des Kostendeckungsgrads für den Versuchsbetrieb)

Der Aufbau des neuen Angebots soll in mehreren Phasen erfolgen. In einer ersten Phase ist in der Periode des AK 2022-25 ein Versuchsbetrieb vorgesehen (vgl. Antrag im Kapitel 4.15.2). Während der dreijährigen Versuchsphase soll von Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 Uhr der Bus auf dem Abschnitt Steffisburg, Kirche bis zum Zentrum Oberland in Thun im 30'-Takt verkehren (vgl. Abbildung 7). Für die Bestimmung der Fahrplanlage sind vorerst die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Steffisburg prioritär zu behandeln. Auf Basis der planerischen Annahmen ergibt sich für die angedachte Linienführung eine Umlaufzeit von 60 Minuten mit ausreichenden Wendezeiten an den Endhaltestellen, welche auch als betriebliche Reserven genutzt werden können. Für den Versuchsbetrieb sind zwei Fahrzeuge nötig. Eine Verlängerung bis zum Strandbad ist zu gegebenen Zeitpunkt zu prüfen und wird aufgrund der höheren Umlaufzeit voraussichtlich den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erfordern.

[4] Premium Standorte: Standorte, die einen besonders hohen Koordinationsbedarf erfordern, langfristig von höchstem kantonalem Interesse sind sowie ein hohes Engagement der Standortgemeinden aufweisen

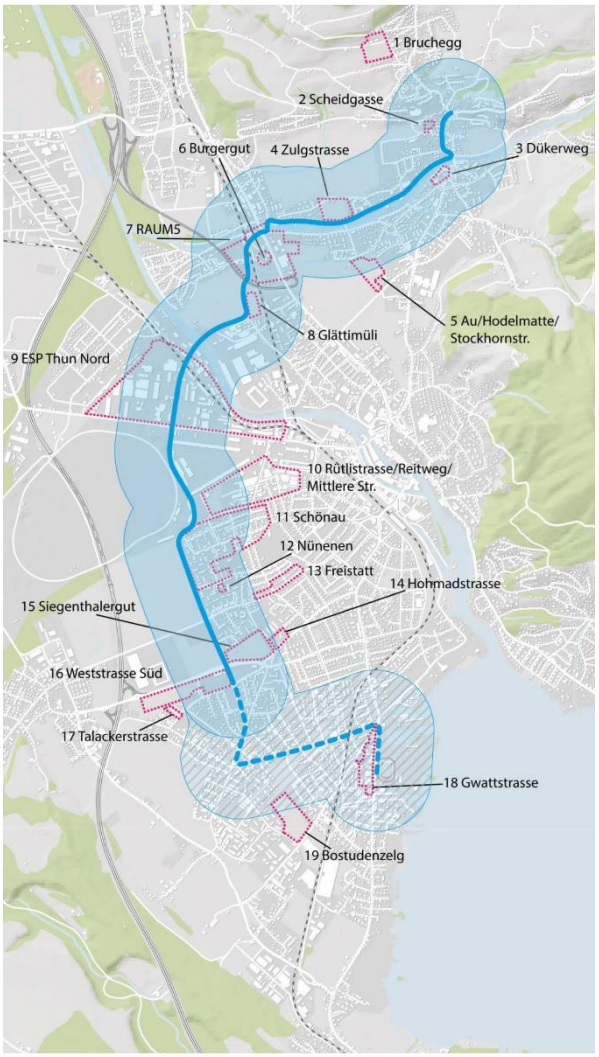

Abbildung 6: Entwicklungsareale im Einzugsbereich der Tangentiallinie (Quelle: Neue Tangentiallinie Thun - Steffisburg 2020)

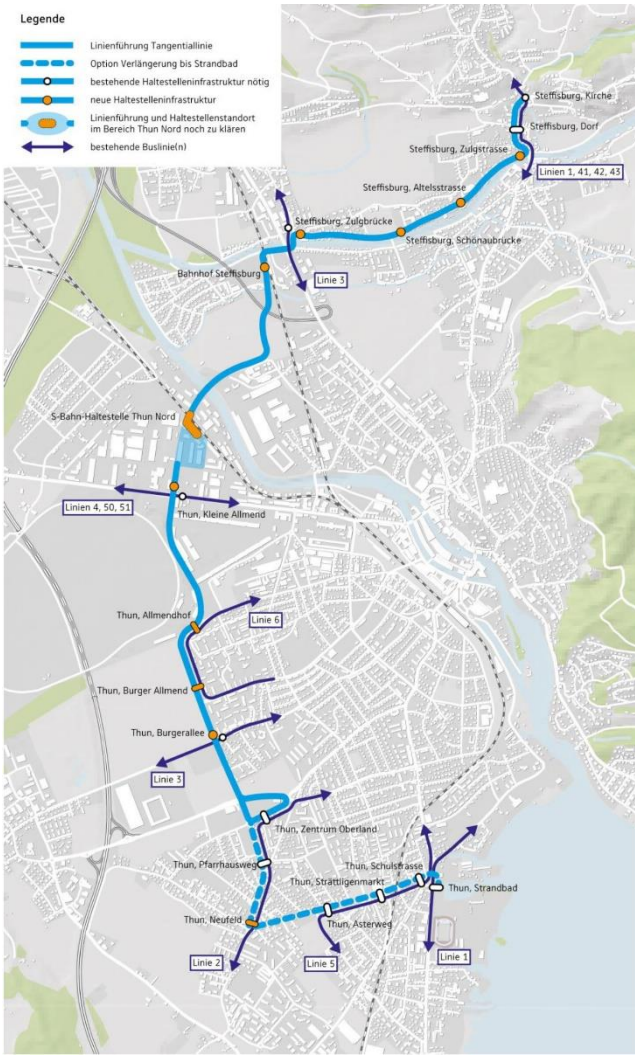

Abbildung 7: Linienführung der Tangentiallinie mit Haltestellenstandorten und Schnittstellen mit weiteren städtischen Linien (Quelle: Neue Tangentiallinie Thun - Steffisburg 2020)

Ab der Inbetriebnahme der S-Bahn Haltestelle Thun Nord werden die Anschlussprioritäten auf den neuen Knotenpunkt im ESP Thun Nord ausgerichtet. Als Zielzustand der Tangentiallinie wird ein durchgehender 15’-Takt von Montag bis Samstag zwischen Steffisburg, Kirche und dem Strandbad Thun angestrebt. Damit wird an beiden Linienenden die Verknüpfung mit der Linie 1 sichergestellt. Für das angedachte Zielangebot werden vier Fahrzeuge benötigt.

Die Erkenntnisse aus der Studie zeigen, dass mit einem 30’-Takt die Minimalanforderungen des Kantons bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad ca. ab 2025 erfüllt werden können. Aufgrund der Entwicklung ist mit einer laufenden Nachfragezunahme zu rechnen. Nach der Inbetriebnahme der S-Bahn Haltestelle wird mit einem deutlichen Nachfragesprung gerechnet. Dieser wird zusätzlich durch die Entwicklungen im ESP Thun Nord und den weiteren Entwicklungsgebieten im Einzugsgebiet der Linie (vgl. Abbildung 6) begünstigt.

4.9 Heutiges Angebot

Das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr in der Region Thun umfasst vier Bahnlinien sowie ein ausgedehntes Busnetz (vgl. Linienplan STI, Stand 15.12.2019 auf Seite 31). Die aufgelisteten Merkmale beziehen sich auf das Angebot im Fahrplan 2019, wobei in der Regel der Werktags-Fahrplan massgebend ist.

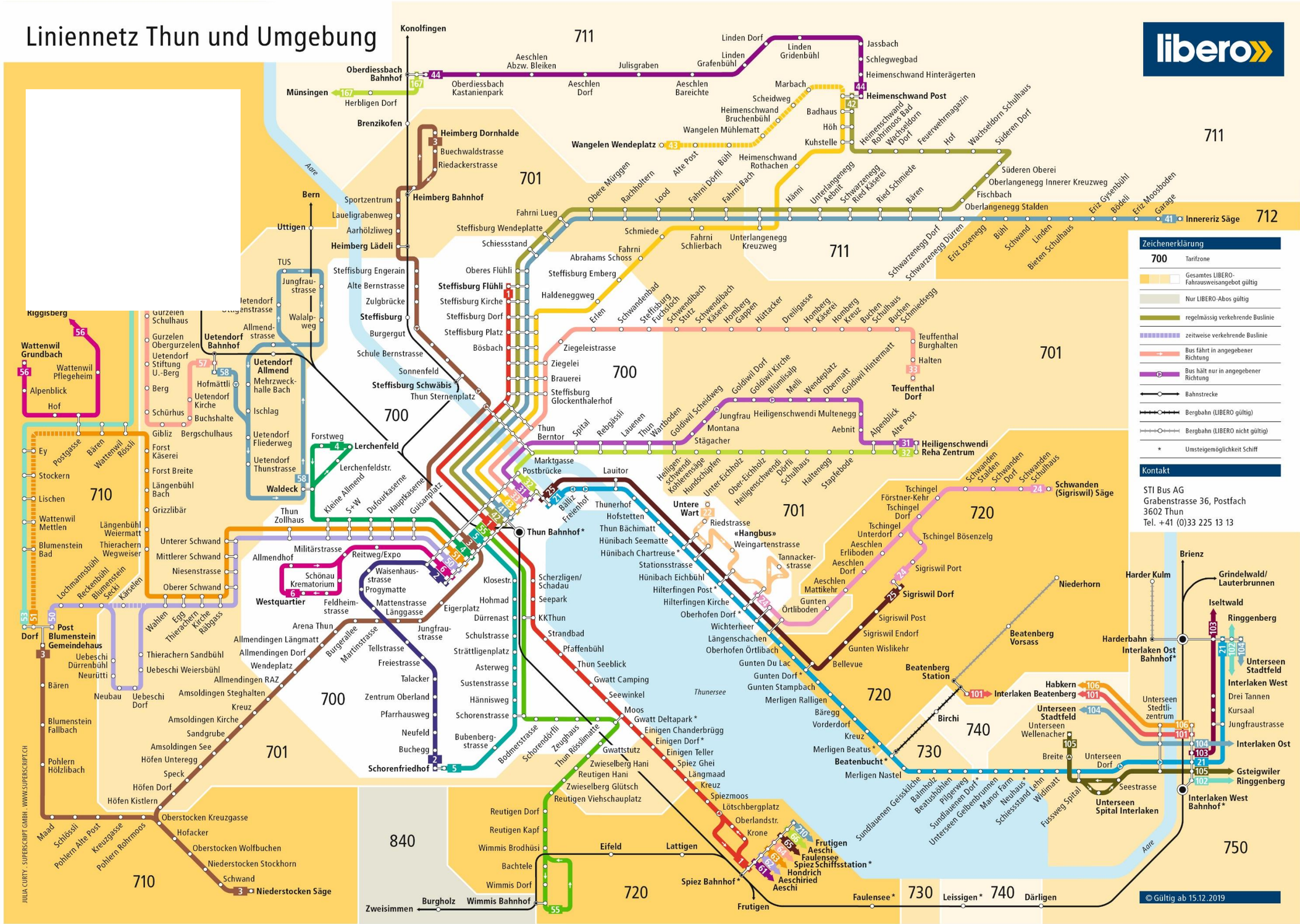

Abbildung 8: Linienplan STI im Libero-Verbund seit 15.12.2019

4.9.1 Regionalverkehr Bahn

Linie 301 Thun – Bern – Freiburg (S1)
Halbstundentakt Thun-Münsingen-Bern-Fribourg/Freiburg. In Thun ist die Linie nicht in einen Anschlussknoten eingebunden (Ankunft um xx.16/xx.46, Abfahrt um xx.13/xx.43). Seit dem Fahrplan 2014 verkehren auf der S1 Doppelstockkompositionen der BLS (Dosto). Zusätzlich verkehren Montag-Freitag noch zwei Entlastungszüge Thun-Bern (15022 sowie 15024). Der Kurs 15022 verkehrt seit 2018 ab Thun anstatt Münsingen.

Linie 303 Thun – Belp – Bern (S4, S44)
Halbstundentakt Thun-Belp-Bern, abwechslungsweise S4 oder S44. Weiterfahrt in Bern nach Solothurn/Sumiswald-Grünen (S44) und Langnau i.E. (S4). In Thun bestehen schlanke Anschlüsse an den Fernverkehr Richtung Interlaken und Brig sowie an die STI Buskurse.

Linie 340 Thun – Konolfingen – Burgdorf
Stündlicher Regio Thun-Konolfingen-Hasle-Rüegsau (bis ca. 2025 mit Umsteigen in Konolfingen) und stündlicher Regio Thun-Konolfingen-Burgdorf-Solothurn (bis 21.00 Uhr) mit Halt in Steffisburg, Lädeli, Heimberg ohne Anschluss in Konolfingen von/nach Luzern (Abfahrt in Thun xx.03 und xx.39). Zusätzliche Regionalzüge in den HVZ (3. Produkt) stellen die Anschlüsse in Konolfingen von/nach Luzern her (Abfahrt in Thun xx.23/25).

Linie 330 (Bern-) Spiez – Lötschberg – Brig / Linie 320 (Bern-) Spiez – Zweisimmen
Zwischen Bern und Spiez verkehren mindestens zwei Kompositionen gemeinsam als ein Zug (RE). In Spiez werden die Kompositionen getrennt resp. zusammengeführt und mindestens eine Komposition verkehrt weiter nach Brig/Domodossola und eine Komposition als Regio nach Zweisimmen. Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 besteht eine stündliche Verbindung von/nach Bern.

4.9.2 Bus Stadtlinien

Linie 1 Steffisburg Flühli-Thun Bahnhof-Gwatt Deltapark
10'-Takt Steffisburg Flühli – Thun Bahnhof – Deltapark. Eilkurse Spiez – Thun während den HVZ (Angebotsstufe 4).

Linie 2 Thun Bahnhof-Neufeld-Schorenfriedhof
10'-Takt Thun Bahnhof – Neufeld – Schorenfriedhof. Eilkurse während den HVZ. (Angebotsstufe 4)

Linie 3 Alte Bernstrasse-Thun Bahnhof-Allmendingen
10'-Takt Alte Bernstrasse – Thun Bahnhof – Allmendingen (Angebotsstufe 4)

Linie 3 Alte Bernstrasse-Dornhalde
30'-Takt Alte Bernstrasse – Dornhalde Montag bis Samstag (Angebotsstufe 3)

Linie 4 Thun Bahnhof-Lerchenfeld
10’-Takt Thun Bahnhof – Lerchenfeld (Angebotsstufe 4)

Linie 5 Thun Bahnhof-Dürrenast-Schorenfriedhof
10'-Takt Thun Bahnhof – Dürrenast – Schorenfriedhof (Angebotsstufe 4)

Linie 6 Thun Bahnhof-Westquartier
10'-Takt Thun Bahnhof – Westquartier (Angebotsstufe 4)

4.9.3 Bus Regionallinien Agglomeration Thun

Linie 1 Thun Bahnhof-Spiez
15'-Takt Thun – Spiez Betriebsbeginn bis 8.00 Uhr und ab 15.00 Uhr bis 19 Uhr, verbunden mit Stadtlinie 1 (Angebotsstufe 4). Rest 30'-Takt Thun – Spiez. Eilkurse während den HVZ.

Linie 21 Thun-Oberhofen-Interlaken
Do-Sa 15'-Takt Thun - Oberhofen bis 00.00 h, letzte Fahrt um 00.30 Uhr (Angebotsstufe 4), So-Mi 15'-Takt Thun - Oberhofen bis 21.30 h (Angebotsstufe 4), 30'-Takt Oberhofen – Beatenbucht bis 00.30 Uhr (Angebotsstufe 3), 60'-Takt Beatenbucht - Interlaken (Angebotsstufe 1). In der Sommersaison verkehren die Kurse im 30'-Takt.

Linie 22 Thun Untere Wart-Hünibach-Hilterfingen-Oberhofen (Hangbus)
Verkehrt ohne feste Haltestellen. Mo-Fr 8 KP, Sa 5 KP, So kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

Linie 24 Oberhofen-Aeschlen-Schwanden-Sigriswil
Bus bietet Anschluss von/nach Thun mit der Linie 21 oder 25. Verkehrt täglich mit 9 Kurspaaren (Angebotsstufe 1).

Linie 25 Thun-Oberhofen-Gunten-Sigriswil
30'-Takt Thun-Oberhofen-Gunten-Sigriswil bis 19.30 h. Ab 21.00 h werden die Kurse der Linie 21 zur vollen Stunde bis nach Sigriswil verlängert (Angebotsstufe 3).

Linie 31 Thun-Goldiwil-Heiligenschwendi/ Linie 32 Thun-Dörfli-Heiligenschwendi
30'-Takt Thun - Heiligenschwendi. Die Kurse verkehren alternierend über Goldiwil (Linie 31, Angebotsstufe 3) oder Dörfli (Linie 32, Angebotsstufe 1). Durchgehender Halbstundentakt auf der Linie 31 an Werktagen (05.30-20.00 Uhr).

Linie 57 Uetendorf-Gurzelen
Gurzelen - Uetendorf Bahnhof - Uetendorf TUS, Montag-Freitag 9 Kurspaare, Samstag 7 Kurspaare, Sonntag kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

Aufgrund der Sanierung der Brüggstrasse und der Verengung der Einfahrt in die Thunstrasse durch die Gemeinde Thierachern, muss der bisherige Wendepunkt der Linie 57 verschoben werden. Aufgrund von Einsprachen zur Baubewilligung hat sich das Projekt verzögert. 2018 wurde das Projekt angepasst und von der Gemeinde Thierachern bewilligt. Im Herbst 2019 starten die Umbauarbeiten.

4.9.4 Bus Regionallinien Westamt

Linie 3 (Thun-) Allmendingen-Blumenstein
60'-Takt Allmendingen - Blumenstein via Amsoldingen - Höfen - Oberstocken - Niederstocken - Pohlern, verbunden mit Stadtlinie 3 (Angebotsstufe 2). Eilkurse während den HVZ morgens, Verdichtungskurse zu den HVZ.

Linie 50 Thun-Uebeschi-Blumenstein/ Linie 51 Thun-Wattenwil-Blumenstein
60'-Takt nach Uebeschi-Blumenstein und Forst - Wattenwil - Blumenstein mit zwei Verdichtungskursen am Morgen in Lastrichtung. Für den Abschnitt Thun - Thierachern ergibt dies einen 30'-Takt (Angebotsstufe 3).

Linie 53 Seftigen-Wattenwil-Blumenstein
60'-Takt mit Verdichtungskursen in den Hauptverkehrszeiten (2 am Morgen, 2 am Mittag, 4 am Abend). In Seftigen abhängig von der Fahrrichtung gute Anschlüsse von/nach Bern und teilweise nach Thun (Angebotsstufe 2).

Linie 55 Thun-Reutigen-Wimmis
60'-Takt Thun - Reutigen - Wimmis mit Verdichtungskursen in den Hauptverkehrszeiten (3 am Morgen, 3 am Abend). In Thun gute Anschlüsse von/nach Bern (Angebotsstufe 2).

Linie 56 Wattenwil-Burgistein-Riggisberg
Montag-Freitag 7 Kurspaare bis Wattenwil, Grundbach. In Wattenwil, Postgasse besteht Anschluss nach Thun und Seftigen. Samstag und Sonntag kein Betrieb (Angebotsstufe 1).

4.9.5 Bus Regionallinien Ostamt

Linie 33 Thun-Steffisburg-Teuffenthal
11.5 Kurspaare verkehren direkt ab/nach Thun, ein Kurspaar verkehrt ab/nach Thun, Berntor (Angebotsstufe 1).

Linie 41 Thun-Fahrni-Schwarzenegg-Innereriz / Linie 42 Thun-Fahrni-Schwarzenegg-Heimenschwand
8 Kurspaare Thun-Innereriz, 14.5 Kurspaare Thun-Süderen-Heimenschwand, beide via Fahrni-Kreuzweg-Schwarzenegg. Für den Abschnitt Thun - Schwarzenegg ergibt dies einen durchgehenden 60'-Takt. In Thun Anschluss von/nach Bern und teilweise von/nach Spiez (Angebotsstufe 1).

Linie 43 Thun-Emberg-Kreuzweg-Heimenschwand
22 Kurspaare Thun - Emberg - Kreuzweg - Heimenschwand. In Thun Anschluss von/nach Bern. Reduziertes Angebot am Sonntag (Angebotsstufe 1).

Linie 44 Heimenschwand-Linden-Aeschlen–Oberdiessbach
Montag-Freitag 11 Kurspaare, Samstag 6 Kurspaare und Sonntag 7 Kurspaare. In Oberdiessbach Anschlüsse von/nach Konolfingen und in den Hauptverkehrszeiten zusätzlich nach Thun (Angebotsstufe 1).

4.10 Anschlussproblematik im Knoten Thun

Seit der Realisierung des Vollknotens Interlaken haben sämtliche Regionallinien in Thun keine Anschlüsse mehr auf die Fernverkehrszüge von/nach dem Oberland. Zurzeit bietet der RE «Lötschberger» für gewisse Regionallinien stündlich einen knappen Anschluss (Thun ab xx.01) zumindest nach Spiez (-Kandertal/Zweisimmen).

Die Regionallinien sollen weiterhin prioritär Anschlüsse von/nach Bern haben, da die Nachfrage in/von dieser Richtung weitaus am grössten ist. Die Fahrgasterhebungen der Verkehrsbetriebe STI[5] bestätigen dies. Rund 50 % aller in Thun Weiterreisenden benutzen den IC-Zug nach Bern:

- IC Bern 49.2%
- IC Spiez 6.1%
- Regio (alle Richtungen) 8.8%
- Bus 36.0%

Dementsprechend werden auch die Prioritäten für die Bus-Anschlüsse am Bahnhof Thun festgelegt:

1. Priorität: IC-Züge von und nach Bern
2. Priorität: Busanschlüsse Thun Bahnhof
3. Priorität: RE Lötschberger von und nach Spiez (- Brig)
4. Priorität: IC-Züge von und nach Spiez und weiter
5. Priorität: Übrige Zugsanschlüsse (S1, S3, Thun-Konolfingen)

4.11 Neues Konzept Regionale Buslinien Thun

Auf mehreren Einfallsachsen besteht ein Parallelbetrieb von Stadt- und Regionallinien. Die Regionalbusse bedienen die Haltestellen auf den Parallelstrecken dabei wie folgt:

- Stadteinwärts: Halt nur zum Aussteigen
- Stadtauswärts: Halt an allen Haltestellen

Die Fahrzeiten für die Stadt- und Regionalbusse sind für den gleichen Streckenabschnitt unterschiedlich lange.

Steigende Fahrgastzahlen, zunehmender Verkehr und diverse Verkehrsmassnahmen führen zusehends dazu, dass die Umlaufzeiten der Regionallinien nicht mehr eingehalten werden können. Aufgrund dessen müssen vermehrt Zusatzbusse eingesetzt werden, was Mehrkosten verursacht. Die Busse der Regionallinien können mangels Kapazität nicht als Entlastungskurse (Vorläufer) eingesetzt werden. Daher fahren die Busse der Regionallinien nach den Stadtbussen am Bahnhof Thun ab.

Seitens der STI liegen Überlegungen für ein Eilkurskonzept (analog der Linien 21/25) vor. Damit können die Regionallinien im Stadtgebiet beschleunigt werden, was mittelfristig zu einem günstigeren Betrieb führt (Wegfall der Zusatzbusse). Die RVK Oberland-West möchte dies hinsichtlich des Angebotskonzepts 2026-29 und zusammen mit anderen Fragestellungen in einem neuen Konzept für die Regionallinien prüfen. Dabei sind die übergeordneten Anpassungen im Schienenverkehr, namentlich der Ausbauschritt 2025 und 2035, zu berücksichtigen.

[5] Zahlen wurden aus dem AK 2018-2021 übernommen und haben daher nicht mehr dieselbe Aktualität.

4.12 Überprüfung der kritischen Linien Region Thun

4.12.1 Linie 31.022 Hangbus Hünibach – Hilterfingen - Oberhofen

Die Linie erreicht die Minimalanforderungen zur Nachfrage, nicht aber diejenigen zum Kostendeckungsgrad. Der Hangbus stellt einen Spezialfall dar (vgl. Kapitel 4.9.3). Da die Haltestellen alle relativ nahe beieinander liegen, sind das Erschliessungsgebiet und das Potential für weitere Fahrgäste beschränkt. Mit der topographischen Herausforderung (die Fahrten weisen auf einer kurzen Fahrdistanz einen hohen Höhenunterschied auf) und den vereinzelten Stichfahrten, verteilen sich die hohen Produktionskosten auf nur wenige Kilometer.

Die STI bestätigt, dass es sich um ein eher schwieriges Angebot mit einer ungünstigen Kostenstruktur handelt, weshalb der Spielraum für Verbesserungen begrenzt ist. Die Gemeinde Hilterfingen und Oberhofen haben zusammen mit der STI bereits mögliche Optionen diskutiert, wie zum Beispiel die zusätzliche Erschliessung des Gebiets Bloch, um weitere Fahrgäste auf die Linie zu bringen. Die Grobprüfung hat jedoch gezeigt, dass dadurch die Linie noch stärker gefährdet werden würde, weswegen die Option verworfen wurde.

Die Stadt Thun schlägt für den Hangbus alternative Ansätze vor: Die Linie könnte durch ein Rufbus-System oder einem Mobility-on-Demand-Konzept betrieben werden. Es ist jedoch unklar, ob die Linie dadurch effektiv attraktiver werden würde und wie die Finanzierung aussehen könnte. Dies wäre in einer vertiefteren Abklärung zu prüfen.

Alle drei betroffenen Gemeinden sowie die STI haben sich dafür ausgesprochen, das Angebot längerfristig sicherzustellen. Es handelt sich beim Hangbus um ein sehr beliebtes System mit einer nicht vernachlässigbaren Nachfrage, weswegen das Angebot finanzierbar bleiben muss. Denn obschon die Linie den geforderten Kostendeckungsgrad nicht zu erfüllen vermag, ist dieses Angebot aus Sicht der RVK 5 und der STI nicht mehr wegzudenken. Allein die topografischen Besonderheiten und die Überalterung des Gebiets rechtfertigen eine Aufrechterhaltung der Linie. Mit der veränderten Schulsituation (Vergrösserung (Neubau Schulhaus) der Schule in Oberhofen), was zu einem grösseren Schüleraufkommen führt, und den vereinzelten Bauprojekten auf der rechten Seeseite könnte die Linie verbessert werden.

4.12.2 Linie 31.056 Riggisberg - Burgistein - Wattenwil

Die Linie erreicht den Minimalwert gemäss AGV bei der Auslastung, jedoch nicht beim Kostendeckungsgrad. Mit der Schliessung der Schule in Wattenwil Grundbach als Hauptauslöser wurde das ÖV-Angebot auf dem Längenberg 2011 überprüft und das Angebot der Linie 56 per Fahrplan 2012 auf die Schultransportbedürfnisse ausgerichtet, wodurch die Nachfrage in einem ersten Schritt stabilisiert werden konnte.

Für die Gemeinde Burgistein ist die Linie 56 von zentraler Bedeutung, weil die Gemeinde nebst der Bahn einzig mit der Buslinie 56 erschlossen wird. Der Bahnhof liegt jedoch peripher des Ortskerns. Die Gemeinde zeichnet sich auch durch die Besonderheit aus, dass ein Teil des Dorfs im «Tal» rund um den Bahnhof liegt und der andere Teil auf dem Hügel Richtung Riggisberg.

Bereits ein Kurspaar weniger wäre für die Gemeinde Burgistein fatal. Aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen hat die Gemeinde kaum Entwicklungsmöglichkeiten, weshalb das zusätzliche Fahrgastpotenzial stark beschränkt

ist. Zudem handelt es sich hierbei um ein Minimalangebot, um die peripher zum Bahnhof gelegenen Siedlungsgebiete mit dem ÖV zu erschliessen. Um die Linie attraktiver zu gestalten, schlägt die Gemeinde als Verbesserungsoption die Erhöhung der Kurspaare, ein Angebot am Wochenende oder die Anbindung der Linie an den Bahnhof Burgistein vor. Der Nutzen der Erhöhung der Kurspaare sowie ein Wochenendangebot müsste überprüft werden.

Die Anbindung der Linie an den Bahnhof Burgistein wurde mit einer Umfrage in der Teilregion Westamt anfangs Jahr 2019 evaluiert. Es besteht in der Teilregion kein generelles Bedürfnis hierzu. Als Alternative wäre ein Shuttle-Dienst zu prüfen. Hier stellt jedoch die Finanzierung eine Herausforderung dar.

Im Gegensatz zur Erfolgskontrolle des AÖV, erreicht die Linie 56 gemäss der Erfolgskontrolle der PostAuto die Minimalvorgabe zum Kostendeckungsgrad ganz knapp. Diese aktuellen Planzahlen basieren auf der Offerte 2020/2021.

4.13 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote

4.13.1 Linie 31.003 Steffisburg, Alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde

Die Linienverlängerung Steffisburg, Alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde wurde mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 (Fahrplan 2018) mit der Angebotsstufe 3 in das kantonale Grundangebot (Mo-Sa 30'-Takt) aufgenommen. Der Abschnitt Steffisburg, Alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde wurde dabei mit dem Abschnitt Thun – Steffisburg, Alte Bernstrasse zusammengelegt, weshalb eine Einzelbetrachtung des Abschnittes nicht mehr möglich ist.

Es kann jedoch festgehalten werden, dass nach dem erfolgreichen Versuchsbetrieb sich das Grundangebot auch weiterhin sehr gut bewährt hat. Bis 2017 hat die Fahrgastentwicklung auf dem Abschnitt Thun, Bahnhof – Heimberg, Dornhalde kontinuierlich zugenommen. 2018 ist ein Rückgang zu verzeichnen, der teilweise auf die Einführung des automatischen Fahrgastzählsystems zurückzuführen ist. Andererseits ist die Abnahme der Fahrgastentwicklung auch auf die Verlängerung der Linie zurückzuführen, da davon ausgegangen werden kann, dass der Abschnitt Steffisburg, Alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde weniger stark frequentiert ist als der Abschnitt Thun, Bahnhof – Steffisburg, Alte Bernstrasse. Für 2019 liegen noch keine Zahlen vor, die den Aufwärtstrend bestätigen könnten. Die durchschnittliche Nachfrage betrug 2017 etwa 25 Einsteiger oder Einsteigerinnen pro Kurs.

4.13.2 Linie 31.031 Thun - Goldiwil – Heiligenschwendi

Die Linie 31 via Goldiwil verfügt mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2017 neu über einen durchgehenden Halbstundentakt (05.30-20.00 Uhr). Mit 14 Fahrgästen pro Kurs erfüllt die Linie die Zielvorgabe gemäss AGV betreffend Nachfrage. Auch die Zielvorgaben zum Kostendeckungsgrad werden erfüllt (vgl. Erfolgskontrolle in Kapitel 10.1).

4.14 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe

Im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018-21 wurden keine Versuchsbetriebe durchgeführt.

4.15 Konzeptanträge 2022 – 2025 Region Thun

In dem nachfolgenden Kapitel werden die Anträge für das regionale Angebotskonzept 2022-25 aufgeführt. Die Priorisierung der Anträge und die dazugehörige Definition werden im Kapitel 8 festgehalten.

4.15.1 Bahnlinien

Linie 340 Regio Thun – Solothurn

Einführung des Stundentakts bis Betriebsschluss. Diese Massnahme benötigt drei zusätzliche Kurspaare (Thun ab 21:39, 22:39, 23:39), was eine Erhöhung der Angebotsstufe bedingt. Heute verkehrt der Regio Thun – Solothurn stündlich bis 21.00 Uhr.

Der Ausbau zum 30-Min-Takt soll analog wie auf den S-Bahn-Korridoren erfolgen. Dies kommt einer Harmonisierung gleich. Die Anschlüsse in Thun und Konolfingen würden sich verbessern. Auch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland stellt den Antrag erneut als erste Priorität in ihrem regionalen Angebotskonzept 2022-25.

Im Zusammenhang mit dem Bahnhofsumbau in Konolfingen können die Fahrplanzeiten in den kommenden Jahren noch leicht abweichen. Mit dem Stundentakt bis Betriebsschluss könnte auf dem Teilabschnitt Thun – Heimberg ein durchgehender 30'-Takt angeboten werden. Auf dem am stärksten belasteten Abschnitt (Steffisburg – Thun) reisten im Jahr 2018 3'294 Personen. Bei 78 Zügen ergibt das 42 Personen pro Zug, womit die Minimalvorgabe erfüllt wird. Die Linie erfüllt auch die Minimalvorgaben beim Kostendeckungsgrad.

Umfang der Änderung	Mo – So +3 KP Erhöhung der Angebotsstufe 3 auf 4

Linie 340 Regio Thun – Konolfingen – Burgdorf

Ausbau des Angebots mit einem zusätzlichen Regio pro Stunde (3. Produkt). Täglich von 06.00-20.00 Uhr im 60'-Takt (Thun ab jeweils xx.23/25). Heute verkehrt bereits in den HVZ ein zusätzlicher Regio-Zug. Mit der zusätzlichen Zugsverbindung kann in Konolfingen ein schlanker Anschluss auf den RE Bern – Luzern gewährleistet werden. Damit entsteht ein 30'-Takt für Schwäbis und später auch Steffisburg. Ab ca. 2032, wenn der Regio Thun – Solothurn zum beschleunigten RE wird, bleibt dank diesem 3. Produkt auch Steffisburg halbstündlich erschlossen. Der Angebotsausbau würde ausserdem dem Planungsbericht zur 2. Teilergänzung S-Bahn Bern entsprechen (vgl. Kapitel 2.3.1). Die Linie erfüllt die Minimalvorgabe beim Kostendeckungsgrad und bei der Nachfrage.

Umfang der Änderung	Mo – So +9 KP

Linie 340 Regio Thun – Burgdorf – Hasle-Rüegsau

Aufnahme der Verbindung um 4.51 Uhr ab Burgdorf und in Thun um 5.49 Uhr (Kurs 6607) sowie um 5.02 Uhr ab Thun und in Hasle-Rüegsau um 5.55 Uhr (Kurs 6606) am Sonntag in das Grundangebot. Bisher verkehrt die Bahn am Sonntag nicht ab Burgdorf resp. Thun, sondern bis/ab Konolfingen.

Umfang der Änderung	So +2 KP

Neue direkte Bahnverbindungen Biel/Bienne – Thun (-Spiez)
Das Postulat Moser «Schnelle Berner Bahntangente» beauftragte den Regierungsrat, die Verbesserung des ÖV-Angebots auf der Nord-Süd-Achse des Kantons zu prüfen. Angedacht ist, dass von Montag bis Freitag zur Morgen- und Abendspitze in beide Richtungen je zwei RegioExpress-Direktzüge Biel/Bienne-Thun (und umgekehrt) über die Verbindungslinie Zollikofen-Ostermundigen, ohne Bedienung des Hauptbahnhofes Bern, eingeführt werden.

Die RVK 5 ist der Meinung, dass diese Direktverbindung einem grossen Bedürfnis entspricht, nicht zuletzt, weil Biel/Bienne und Thun nach Bern die 2. und 3. grössten Städte des Kantons sind. Die Linie würde aus raumplanerischer Sicht einige grosse Siedlungsentwicklungsgebiete erschliessen und verbinden. Ausserdem würde diese tangentiale Linie den Bahnhof Bern entlasten und den Modal-Split zu Gunsten des ÖV fördern.

Aus diesen genannten Gründen unterstützt die RVK 5 das Postulat. Sie fordert den Kanton des Weiteren dazu auf, die Möglichkeit der Verlängerung bis nach Spiez zu prüfen, da sich dort ein attraktiver Umsteigepunkt in das Oberland, insbesondere für den Freizeitverkehr, ergeben könnte.

Umfang der Änderung	Direkte Bahnverbindung Biel/Bienne – Thun (-Spiez) (Mo-Fr +4 KP)

4.15.2 Buslinien Agglomeration Thun

Linie 3 Dornhalde – Allmendingen
Einführung eines Sonntagsangebots. Zukünftig wird für das Wochenende dasselbe Angebot wie an den Wochentagen angestrebt. Dieser Ausbau soll etappiert erfolgen. Daher soll in einem ersten Schritt am Sonntag ein Angebot eingeführt werden, das sich am Samstagsangebot orientiert.

Wie bereits im Kapitel 4.12.1 aufgezeigt, verläuft die Fahrgastentwicklung auf dem Abschnitt Thun, Bahnhof - Heimberg, Dornhalde kontinuierlich positiv. Das prozentuale Wachstum dieses Abschnittes ist unter den Stadtlinien eines der stärksten. Auch absolut gesehen weist dieser Abschnitt ein kontinuierliches Wachstum auf, wo bei anderen Stadtlinien eher ein stagnierender Trend zu beobachten ist.

Aus Sicht der RVK 5 ist der Antrag aufgrund der positiven Entwicklung und der Tatsache, dass zu einer Linie auch ein entsprechendes Sonntagsangebot gehört, berechtigt. Gemäss der Erfolgskontrolle erfüllt der Abschnitt Thun, Bahnhof – Heimberg, Dornhalde die Minimalvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	So +33.5 KP

Linie 3 Heimberg – Allmendingen

Ausbau des Abendangebots am Samstag. Die Schliessung der Taktlücke um 19.30 Uhr mit einem zusätzlichen Kurspaar ist ohne Verschiebung der Abfahrtszeit möglich.

Umfang der Änderung	Sa +1 KP

Linie 6 Thun Bahnhof – Westquartier

Verdichtung zum 10'-Takt auf der Stadtlinie 6. Die Taktverdichtung wird seit dem Angebotskonzept 2010-13 beantragt. Aus finanziellen und betrieblichen Gründen sowie aufgrund des mangelnden längerfristigen Nachfragepotentials wurde der Ausbau bisher vom Kanton nicht berücksichtigt. Bis auf die Linie 6 verfügen alle Stadtlinien über einen 10'-Takt. Die Linie 6 erfüllt die Minimalvorgaben gemäss AGV. Die Frequenzzahlen weisen eine markante Steigerung zwischen 2014 und 2018 (+19.8% bzw. 125'876 Pers.) auf.

Die realisierte Taktverdichtung der Linie 6 per Fahrplan 2020 ist nur darauf zurückzuführen, weil durch die Taktverdichtung der Linie 4 zu wenig Haltekanten auf dem Bahnhofsplatz zur Verfügung stehen. Es handelt sich somit um eine vorübergehende Lösung. Sobald die Durchbindung der Linien 4 und 5 kommt (vgl. Kapitel 4.5), müsste die Linie 6 theoretisch wieder auf den 15'-Takt zurückgestuft werden, sofern bis dahin kein Konzept zur Optimierung der Linie 6 vorliegt.

Dennoch hält die RVK 5 den integralen 10'-Takt für alle städtischen Linien für gerechtfertigt. Damit wird das ÖV-Angebot in der Stadt Thun vereinheitlicht und für den Fahrgast vereinfacht. Die RVK 5 wird nach der Einreichung des AK 2022-25 eine Studie zur Optimierung der Linie 6 erarbeiten.

Umfang der Änderung	Mo – Sa +28 KP

Linie 21 Thun – Oberhofen

10'-Takt auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen. Seit dem Angebotskonzept 2010-13 wird der 10'-Takt auf der Linie 21 von der RVK 5 gefordert. Dieser wurde damals im kantonalen Angebotsbeschluss bewilligt, jedoch mit der Bedingung versehen, dass auch Sigriswil besser bedient wird. Diesem Umstand wurde mit einem überarbeiteten Konzept Rechnung getragen. Das neue Buskonzept sah anstatt des 10'-Takts auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen vor, die Linie 21 durch die neue Linie 25 zu entlasten. Das seit Dezember 2009 bestehende Buskonzept ist sehr erfolgreich. In den Jahren 2010 – 2018 konnten die Fahrgastzahlen auf den Linien 21/25 um 19% (397'536 Pers.) gesteigert werden.

Trotzdem sind die Kapazitätsengpässe auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen nach wie vor ungelöst. Die Forderung nach einem 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen entspricht dem Massnahmenblatt ÖV-4 (vgl. Kapitel 3.2) aus dem RGSK TOW 2. Generation und dem AP V+S Thun 3. Generation. Dieses beabsichtigt, den einseitigen Modal-Split auf der rechten Thunerseeseite zugunsten des öffentlichen Verkehrs und die Pünktlichkeit (Verhinderung Stausituationen) zu verbessern.

Die Gemeinden Hilterfingen und Oberhofen lehnen den 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun – Oberhofen aus Kostengründen weiterhin ab. Aufgrund von gegensätzlichen Bedürfnissen gibt die RVK 5 das Anliegen als 2. Priorität ein, um dem Antrag aus fachlicher Sicht weiterhin seine angemessene Bedeutung zu geben. Bei Anträgen der 2. Priorität handelt es sich um Anliegen mit grossen Auswirkungen auf den Modal-Split zu Gunsten des ÖV. Dies beinhaltet vor allem Taktverdichtungen oder Anträge zur Taktschliessung. Dies ist bei vorliegendem Antrag der Fall.

Umfang der Änderung	Mo – Sa +28 KP

Frühkurs auf den Stadtlinien

Die RVK 5 beantragt von Montag bis Freitag einen zusätzlichen Frühkurs auf allen Stadtlinien 1-6 und 21 zur Gewährleistung des Anschlusses auf den Intercity Richtung Bern-Basel (Thun ab 05.30). Die zusätzlichen Frühkurse stellen die Transportkette sicher. Weiter tragen die zusätzlichen Frühkurse dazu bei, die Morgenspitze im Pendlerverkehr zu brechen und die Verkehrsinfrastrukturen zu entlasten.

Die Auswertung Fahrgastzahlen des ersten Kurses mit Anschluss auf den IC-Zug 6.01 h nach Bern ergibt folgendes Bild:

Liniennummer	Abschnitt	Fahrgäste (an Thun)
1	Steffisburg Flühli – Thun Bhf	46
1	Spiez Bhf – Thun Bhf	43
2	Schorenfriedhof – Thun Bhf	49
5	Schorenfriedhof – Thun Bhf	42
21	Oberhofen Wichterheer – Thun Bhf	42

Es kann davon ausgegangen werden, dass der Kurs um 5.30 Uhr kurzfristig 50 % dieser Werte aufweisen wird. Mittelfristig dürfte eine Steigerung erwartet werden.

In der Regel werden Angebote, die vor 5.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 1.00 Uhr verlassen, gemäss der Artikel 5 Absatz 3 des AGV nicht abgegolten. Im Quervergleich zwischen der Stadt Thun und in den Städten Biel und Bern sind die beantragten Frühkurse früher als in diesen beiden Städten. In der Stadt Bern wurde per Fahrplan 2018 jedoch der Tagesbetrieb der städtischen Linien zeitlich ausgedehnt (letzte Abfahrt Bahnhof Bern Fr/Sa und Sa/So zwischen 1.15 und 1.20 Uhr). Im Sinne einer Gleichbehandlung beantragt die RVK 5 die Aufnahme der zusätzlichen Frühkurse der Stadtlinien.

Umfang der Änderung	Mo – Fr je +1 KP auf Linien 1-6 und 21

Neue Tangentiallinie Steffisburg – Thun-Nord – Thun Süd

Durchführung eines Versuchsbetriebs mit einem durchgehenden 30'-Takt von Montag bis Freitag zwischen 6 und 20 Uhr auf dem Abschnitt Steffisburg, Kirche bis Thun, Zentrum Oberland. Für diesen werden zwei Fahrzeuge nötig. Am Bahnhof Steffisburg wird damit stündlich ein schlanker Anschluss von/nach Konolfingen gewährt.

Der Versuchsbetrieb weist gemäss der Studie der RVK 5 (vgl. Kap. 4.8) ein ausreichendes Potenzial aus und ist ein wichtiges Signal an den Bund hinsichtlich einer zeitnahen Realisierung der S-Bahn Haltestelle Thun Nord. Daher beantragt die RVK 5 die Aufnahme des neuen Angebots als Versuchsbetrieb.

Umfang der Änderung	Versuchsbetrieb Mo-Fr mit 28 KP (durchgehender 30-Takt) von Steffisburg, Kirche nach Thun, Zentrum Oberland; 2 Fahrzeuge

4.15.3 Buslinien Thuner Westamt

Linie 50/51 Thun-Uebeschi-Blumenstein/ Thun-Wattenwil-Blumenstein

Verlängerung des bestehenden Entlastungskurses um 17.46 Uhr ab Thun, Bahnhof bis nach Wattenwil (via Forst-Längenbühl). Die Linie 50/51 verkehrt auf dem Abschnitt Thun – Thierachern heute im 30'-Takt und bedient danach die Gemeinde Blumenstein, alternierend via Uebeschi (Linie 50) und via Wattenwil (Linie 51). Die Busse weisen in den Stosszeiten zwischen 16.00 und 18.30 Uhr ein knappes Platzangebot auf und sind ab den Haltestellen in der Stadt Thun überfüllt. Im Schnitt sind zwischen 16.00 und 18.30 Uhr 47 Personen unterwegs, in den beiden Spitzenkursen um 17.00 und 17.30 Uhr sind es sogar 58 Personen. Deshalb werden um 17.46 und 18.16 Uhr ab Thun, Bahnhof bis Thierachern, Wahlen Entlastungskurse angeboten. Der bestehende Entlastungskurs um 17.46 Uhr ab Thun soll nun via Forst-Längenbühl nach Wattenwil verlängert werden. Dies entspricht einem Bedürfnis der Gemeinde Forst-Längenbühl. Die Zielvorgaben gemäss AGV sind erfüllt.

Umfang der Änderung	Mo – Fr +0.5 KP auf dem Abschnitt Thierachern, Wahlen bis Wattenwil, Postgasse Neue Endhaltestelle Wattenwil, Postgasse

Linie 53 Blumenstein – Wattenwil – Seftigen

Ein zusätzliches Kurspaar Blumenstein ab 20.21 Uhr mit Ankunft um 20.37 in Seftigen. Heute verkehrt der letzte Kurs nach Seftigen ab Blumenstein um 19.20 Uhr. Diverse Sporttrainings enden jedoch erst um 20.00 Uhr. Der Zusatzkurs um 20.21 Uhr ermöglicht die selbstständige Rückkehr der Jugendlichen. Für die Ausführung des zusätzlichen Kurses steht ein Fahrzeug in Blumenstein zur Verfügung.

Ausserdem besteht das Bedürfnis nach einem zusätzlichen Abendkurs ab Seftigen um 20.41 Uhr, der die Ankunft der Linie S44 um 20.39 Uhr in Seftigen abnimmt. Die Verbindung von Bern nach Wattenwil via Seftigen auf den Linien S44 und 53 sind gut frequentiert, aber am späteren Abend nicht mehr möglich. Der letzte Kurs der Linie 53 nimmt die S44 ab Bern um 19.12 Uhr ab. Dies hat zur Folge, dass danach der Umweg über Thun gemacht werden muss und sich die Fahrzeit nahezu verdoppelt (62 Minuten anstelle von 35 Minuten). Der zusätzliche Kurs wäre eine Verbesserung für die gesamte Teilregion Westamt. Mit dem zusätzlichen Kurs ab Blumenstein um 20.21 Uhr würde auch bereits ein Fahrzeug in Seftigen bereitstehen.

Der Kurs um 19.41 Uhr weist aktuell durchschnittlich 8 Fahrgäste auf. Mittelfristige kann von diesem Wert für den Kurs um 20.41 Uhr ausgegangen werden. Damit würde die Minimalvorgabe gemäss AGV erfüllt werden. Die Linie 53 erfüllt die Minimalvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Mo – Fr +1 KP

4.15.4 Buslinien rechte Seeseite

Linie 24 Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil

Verbesserung des Morgen- und Abendangebots mit einem zusätzlichen Morgenkurs ab Sigriswil um 5.11 Uhr und drei zusätzlichen Kursen am Abend um 19.48 und 21.48 Uhr ab Oberhofen bzw. um 20.59 Uhr ab Sigriswil. Durch den Morgenkurs wird der Anschluss an die Züge um 6.00 Uhr ab Thun gewährleistet. Die beiden Abendkurse ab Oberhofen ermöglichen den Anschluss auf den Eilkurs der Linie 25 ab Sigriswil Richtung Thun Bahnhof. Dadurch werden neu je drei zusätzliche Verbindungen von/nach Aeschlen und Schwanden am späteren Abend möglich, was das Abendangebot stark verbessert.

Zusätzlicher Morgenkurs mit Ankunft in Thun um 06.00 Uhr, bzw. ab 05.22 Uhr in Schwanden (Sigriswil), Säge. Dieser zusätzliche Frühkurs ermöglicht den Zuganschluss Richtung Bern um 06.01 bzw. um 06.25 Uhr Richtung Brig. Aktuell verkehrt die frühste Busverbindung ab Schwanden (Sigriswil), Säge nach Oberhofen um 06.14 Uhr mit Ankunft um 06.54 Uhr in Thun. Es wird für den neuen Kurs ab 05.11 Uhr von 10 Fahrgästen ausgegangen.

Aktuell verkehrt die späteste Busverbindung ab Oberhofen nach Schwanden um 18.47 Uhr bzw. um 18.30 Uhr ab Thun Bahnhof. Die RVK 5 erachtet das bestehende Angebot als ungenügend und beantragt deshalb ein angemessenes Abendangebot. Ein adäquates Abendangebot ist ausschlaggebend für den Entscheid, den ÖV zu benutzen (Verlagerung vom MIV auf den ÖV fördern) und gehört deshalb zwingend zum Grundangebot einer Linie dazu. Unterstützt wird die Eingabe zudem durch eine Petition, lanciert durch die Sozialdemokratische Partei, Sektion Sigriswil, die von 397 Personen unterzeichnet wurde.

Im Einzugsgebiet der Linie 24 zwischen Oberhofen und Sigriswil wohnen rund 1’450 Einwohner (ohne Sigriswil, Quelle: Geoportal Kt. Bern). Dies entspricht knapp etwa einen Drittel der Einwohner der Gemeinde Sigriswil. Die Frequenzen auf der Linie 24 haben seit der Einführung im Jahr 2010 bis 2018 um 14.2 % zugenommen. Die Linie erfüllt die Mindestanforderungen gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Mo – So +2 KP

4.15.5 Buslinien Thuner Ostamt

Linie 32 Thun – Dörfli – Heiligenschwendi

Mit dem letzten RAK 2018-21 wurde auf der Linie 31 der Halbstundentakt eingeführt. Seit dieser Einführung wird von der Bevölkerung verstärkt die Linie 31 genutzt, da über die Linie 32 ein ungenügender Takt besteht. Die Linie 31 versorgt nur einen kleinen Teil der Bevölkerung in Heiligenschwendi. Der grösste Teil des Siedlungsgebiets wird mit der Linie 32 (Dörfli) bedient. Die Einführung des Halbstundentakts der Linie 31 hat zu einer Verschlechterung der Linie 32 geführt.

Um in den eher frequenzarmen Zeiten die Auslastung der Linie 32 zu verbessern, soll der Dorfteil Halte neu erschlossen werden. Mit einem Kleinbus kann das einwohnerstarke Gebiet Halte (um die 200 Einwohner), in dem sich ein Generationenwechsel abzeichnet (vermehrt junge Familien), attraktiv erschlossen werden. Mit dem Kleinbus, der in den Nebenverkehrszeiten (9.00 – 16.00 Uhr) verkehren soll, wird ein Systemwechsel nötig. Anstelle der durchgehenden Kurse Heiligenschwendi - Thun Bahnhof würde in der Nebenverkehrszeit ein Kleinbus zwischen Heiligenschwendi, Reha und Scheidweg ohne fixe Haltestellen (analog Hangbus Hünibach), mit Anschluss auf/ab Linie 31 verkehren (Veränderung Linienführung zwischen den Haltestellen Dörfli und Schulhaus). Die Kurse würden ab der Haltestelle Schulhaus die mittlere Haltenstrasse bedienen, was eine enorme Verbesserung der Verkehrsanbindung für dieses Gebiet bedeuten würde. Im Anschluss ist die Haltestelle Dörfli wieder „normal“ anzufahren. Der Umstieg zwischen den Linie 31 und 32 wird an der Haltestelle Scheidweg gewährleistet. Es wird kein zusätzliches Fahrzeug nötig, da der Kleinbus für die Schüler bereits vor Ort ist. Mit dem Systemwechsel profitieren auch die Oberstufenschüler, welche die Schule in Hünibach besuchen.

Die Linie 32 erfüllt die Zielvorgaben der Auslastung, resp. die Minimalvorgabe zum Kostendeckungsgrad gemäss AGV. Die STI und die Region sind davon überzeugt, dass mit dem Systemwechsel der Kostendeckungsgrad verbessert werden kann.

Umfang der Änderung	Systemwechsel mit Kleinbus zur Erschliessung des Gebiets Halte (Änderung Linienführung), Mo-Sa +5.5 KP

Linie 32 Thun – Dörfli – Heiligenschwendi

Mit dem Systemwechsel wird davon ausgegangen, dass sich die Anzahl der Kurspaare bis Scheidweg ändern wird, nicht jedoch bis Thun. Mit den angenommenen neuen 14 Kurspaaren wird die Linie 32 weiterhin der Angebotsstufe 1 zugeteilt. In Zusammenhang mit dem Systemwechsel könnten sich je nach Nachfrage und Entwicklung des Angebots weitere Veränderungen und Kurspaaren ergeben. Da der Fahrplan der Linie 32 mit dem Systemwechsel noch nicht bekannt ist und damit auf mögliche Veränderungen entsprechend reagiert werden kann, soll die Linie 32 von der Angebotsstufe 1 in die Angebotsstufe 2 aufgestuft werden.

Die Linie 32 stellt die Hauptlinie für die Erschliessung der Gemeinde Heiligenschwendi dar. Mit der Aufstufung soll insbesondere ein attraktiveres Angebot in den Pendlerzeiten und für die Oberstufenschüler in Hünibach geschaffen werden. Aktuell fahren immer noch viele Einwohner mit dem Auto nach Thun und steigen dort auf den öffentlichen Verkehr um. Um die Verlagerung von MIV auf den ÖV entsprechend

fördern zu können, ist es essenziell, dass eine gewisse Flexibilität für weitere Angebots- und Verdichtungsausbauten bestehen.

Die Linie 32 erfüllt die Zielvorgaben der Auslastung, resp. die Minimalvorgabe zum Kostendeckungsgrad gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Aufstockung der Angebotsstufe von 1 auf 2

Linie 32 Thun – Dörfli – Heiligenschwendi

Einführung eines zusätzlichen Morgenkurses um 05.58 Uhr ab Heiligenschwendi, Reha Zentrum nach Thun mit einem Kleinbus:

Talfahrt: 05.58 Uhr ab Heiligenschwendi, Reha Zentrum bis Scheidweg (via mittlere Haltenstrasse, ohne fixe Haltestellen (analog Hangbus Hünibach)) mit Ankunft um 06.12 Uhr in Thun

Bergfahrt: Abfahrt 06.14 Uhr in Thun Richtung Heiligenschwendi, Reha Zentrum mit Ankunft um 06.27 Uhr

Aktuell fährt die Linie 31 seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 um 05.56 Uhr ab Heiligenschwendi, Reha Zentrum und macht eine Schlaufe zur Haltenegg. Dies deshalb, weil auf der Linie 32 Dörfli die erste Verbindung erst um 06.29 Uhr fährt, was für viele Pendler deutlich zu spät ist. Einen positiven Effekt hat auch die Rückfahrt (Bergfahrt): Die zahlreichen Mitarbeiter des Kurhauses Haltenegg hätten damit am Morgen zum Schichtbeginn eine Möglichkeit, den Betrieb frühzeitig mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen. Diese nehmen zurzeit die Linie 31 (bis Alpenblick) und legen bis zum Kurhaus einen. 1.5 km Fussmarsch zurück. Mit der Rückfahrt des Kleinbusses können diese Pendler ab Bahnhof Thun mit der Linie 31 zur Haltestelle Scheidweg und dort im Anschluss direkt auf die Linie 32 umsteigen.

Die Linie 32 erfüllt die Zielvorgaben der Auslastung, resp. die Minimalvorgabe zum Kostendeckungsgrad gemäss AGV. Die Kurse weisen eine durchschnittliche Belegung von 18 Fahrgästen auf.

Umfang der Änderung	Mo-Fr + 1 KP

Linie 41 Thun – Eriz / Linie 42 Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand

Schliessung der Taktlücke zu einem durchgehenden Stundentakt um 13.07 Uhr am Sonntag nach Heimenschwand. An der Haltestelle Schwarzenegg, Dorf besteht die Umsteigemöglichkeit auf die Linie 41. Ein Stundentakt ist aus Sicht der RVK für Regionallinien ein Minimalangebot. Die RVK 5 beantragt deshalb einen zusätzlichen Kurs.

Die Linie 41/42 erfüllt die Zielvorgaben zur Auslastung. Die Linie 41 erfüllt die Zielvorgaben auch zum Kostendeckungsgrad, nicht aber die Linie 42, die nur die Minimalvorgabe gemäss AGV erfüllt.

Umfang der Änderung	So +0.5 KP

Linie 41 Thun – Eriz / Linie 42 Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand

Der letzte Kurs ab Fahrni Richtung Thun fährt am Sonntag um 18.33 Uhr. Die Verlängerung des Stundentakts bis 19.34 Uhr entspricht einem Bedürfnis aus der Bevölkerung. Die RVK 5 beantragt deshalb einen zusätzlichen Kurs:

Heimenschwand 19.06 – Fahrni 19.34 – Thun 19.55

Die Linie 41/42 erfüllt die Zielvorgaben zur Auslastung. Die Linie 41 erfüllt die Zielvorgaben auch zum Kostendeckungsgrad, nicht aber die Linie 42, die nur die Minimalvorgabe gemäss AGV erfüllt.

Umfang der Änderung	So + 0.5 KP

Linie 43 Abschnitt Heimenschwand – Wangelen

Aufnahme der Zusatzschlaufe Heimenschwand – Wangelen – Heimenschwand ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinde fordert mit der Erweiterung ein minimales Grundangebot. Die Erweiterung war ursprünglich für den Schülertransport gedacht, wird nun aber auch von der übrigen Bevölkerung rege genutzt und ist deshalb für die Gemeinde Buchholterberg von grosser Wichtigkeit. Die durchschnittlich zu erwartende Auslastung liegt bei 7 Fahrgästen pro Tag. Mit der Aufnahme der Zusatzschlaufe könnten auch die Primarschüler von der Linie profitieren, was die zu erwartende Zahl nochmals erhöhen würde. Auch der geplante Erlebnisweg des Verkehrsvereins Heimenschwand-Wachseldorn sowie das beliebte Naherholungsgebiet mit Sportmöglichkeiten würden zu einer entsprechenden Auslastung bei einer Aufnahme der Linienerweiterung 43 in das Grundangebot beitragen.

Gemäss der Aussage der Gemeinde, hat sich die Frequenz auf der Linienverlängerung Wangelen auch nebst dem Schülertransport positiv entwickelt. Das Gebiet Wangelen hat in den letzten Jahren grosse Infrastrukturveränderungen erfahren und verfügt beispielsweise über keine Einkaufsmöglichkeiten mehr, weshalb der Bus ins Dorf vermehrt benutzt wird, insbesondere von älteren Menschen. Diese Altersgruppe bleibt länger mobil und hat die Möglichkeit, den Einkauf oder den Arztbesuch den Fahrplanzeiten anzupassen. Durch diese Mobilität können sie länger zu Hause leben, was wiederum der Gesundheitspolitik des Kantons entspricht (ambulant vor stationär).

Die Bedürfnisumfrage der Gemeine zeigt auf, dass knapp 80% der Befragten die Linienerweiterung befürworten. Gemäss Umfrage werden 39 Personen das Angebot bei einer Aufnahme täglich bis wöchentlich nutzen. Zusätzlich würden 15 Personen das Angebot monatlich beanspruchen. Vor allem ältere Menschen beabsichtigen auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Im Einzugsgebiet der Haltestellen befinden sich rund 370 Einwohner und 25 Arbeitsplätze (Quelle: Geoportal Kt. Bern). Die Linie erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Zusätzliche Kilometer Fahrdistanz

5 Region Spiez

5.1 Überprüfung Ortsbus Spiez: Regional- und Ortsbuskonzept Spiez

Spiez und die benachbarten Gemeinden Aeschi und Krattigen werden aktuell durch die Linie 1 der STI Steffisburg – Thun – Spiez sowie die sechs Buslinien des Ortsbusses erschlossen, die ihren Ausgangs- und Verknüpfungspunkt am Bahnhof Spiez haben. Sie erschliessen teilweise auch das Zentrum. Das bestehende Ortsbuskonzept Spiez wurde im Jahr 2002 erstellt und 2012 sowie 2019 aufgrund von neuen Rahmenbedingungen überarbeitet (Bestrebungen zur Verlegung des Regionalverkehrs zwischen Spiez und Interlaken von der Schiene auf die Strasse und Kapazitätsengpässe im Bereich Spiezwiler).

Im Ortsbuskonzept aus dem Jahr 2012 wurden folgende Problemstellungen behandelt:

- Erschliessung Bürgquartier/Rüti: Erschliessungslücke zwischen Seepark und Schifflände
- Sicherheit: Die Linie 62 weist einen, die Linie 65 zwei Endhaltepunkte ohne Wendeschlaufen auf, weshalb die Busse jeweils ein Rückwärtsmanöver ausführen müssen.
- Kapazitäten: Die Kurse am Morgen von Spiezwiler nach Spiez sowie am Abend von Spiez nach Krattigen sind sehr stark überfüllt, z.T. werden Beiwagen geführt. Für beide Ortsteile ist das Angebot teilweise unbefriedigend.
- Touristische Linie: Die Schiffstation liegt an sich (in Luftlinie) sehr nahe zum Bahnhof. Die Höhendifferenz zum Bahnhof erweist sich für viele Schiffsfahrgäste als sehr unattraktiv. Auf der anderen Seite verursacht die sehr kurze Linie 64 hohe Produktionskosten, die derzeit von der Gemeinde und von verschiedenen Partnern übernommen werden.
- Vereinfachung des Busnetzes und eine Optimierung des heutigen Zustandes.

Das vorgeschlagene Konzept «Ortsbus Spiez 2013» wurde nicht realisiert. Dennoch wurden zwei problematische Endpunkte (Seepark, Güetital) auf der Linie 65 mittlerweile aufgehoben. Als teilweiser Ersatz verkehrt die Linie 65 tagsüber neu über die Bubenbergstrasse und vermag so einen Teil des Bürgquartiers besser zu erschliessen. Auch die Kapazitätsprobleme nach Krattigen auf der Linie 61 liessen sich mit einer Verdichtung des Angebots in der Morgen- und Abendspitze (ab Dezember 2017) sowie Anpassungen bei der Linie 62 lösen.

Wie bereits im Kapitel 2.3.2 kurz geschildert, hat der Grosse Rat des Kantons Bern im März 2017 definitiv entschieden, die ÖV-Erschliessung von Därligen und Leissigen in Zukunft mit einem Busangebot sicherzustellen. Diese Umstellung des Regionalverkehrs von der Bahn auf den Bus und die damit einhergehende Aufhebung der Linie 65 mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 waren unmittelbarer Anlass für die Überprüfung und Weiterentwicklung des Ortsbuskonzeptes Spiez.

Mit dem vorliegenden neuen Ortsbuskonzept Spiez 2019 wurden folgende Anliegen und Problemstellungen geprüft:

- die Erschliessung von neuen Entwicklungsgebieten, etwa in Spiezwiler;
- die bessere Erschliessung von heute nur teilweise oder gar nicht bedienten Quartieren und die Untersuchung der Erschliessung von Wohnquartieren abseits der Hauptachsen (die z.B. aufgrund der Topografie nicht dem fussläufigen Bereich zugeordnet werden können);
- zweckmässige Anbindung der Schifflände bzw. des Schiffsverkehrs (heute Linie 64);

- Transportkette mit Anbindung der Buslinien in Spiez an den Fernverkehr von/nach Bern;
- integraler Takt auf den Hauptlinien;
- die Vereinfachung und Systematisierung des heute sehr optimierten, aber in der Darstellung komplizierten Netzes. Dies beinhaltet die Überprüfung der Linien 61 – 63 sowie 66, im Hinblick auf die Einführung der neuen Linie 60 Spiez – Interlaken.

Als prioritär wurde der Ersatz der wegfallenden Erschliessung des Bürgquartiers durch die Aufhebung der Linie 65 sowie ein verbessertes Angebot für Spiezwiler behandelt.

Merkmale aus dem Konzept 2019:

Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi

- Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi bleibt unverändert.
- Es besteht die Möglichkeit zur Verlängerung der Linie 61 bis zur Schifflände, ergänzend zur saisonalen Linie 64.

Linie 62 Spiez – Hondrich – Aeschi – Aeschiried

- Die Linie 62 Spiez – Hondrich – Aeschi – Aeschiried wird **neu** in beiden Richtungen über die kürzere Route via Hondrich Fluh geführt. Die Linie wird dadurch vereinheitlicht. Mit dem Ausbauschritt STEP 2025 werden künftig konsequent beide IC von/nach Bern angebunden (neu auch der spätere bzw. frühere IC Bern – Brig).
- Durch die um 30 Minuten versetzte Führung der Linien 61 und 62 ergibt sich ein ungefährer 30-Minuten Takt für Aeschi.

Linie 63 Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Spiezwiler (in beiden Richtungen)

- Mit der Ablösung der Linie 65 nach Faulensee durch die neue Buslinie 60 Spiez – Interlaken wird ein «halbes» Fahrzeug freigespielt. Für die Linie 63 steht somit ein Fahrzeug allein zu Verfügung. Dieses soll in erster Linie dazu genutzt werden, Spiezwiler optimal zu erschliessen.
- Die Linie 63 verkehrt **neu** als Ringlinie in beide Richtungen
  - in den Hauptverkehrszeiten auf der ganzen Strecke Spiez – Hondrich – Spiez
  - in den Nebenverkehrszeiten nur auf dem Abschnitt Spiez – Spiezwiler, dafür im 30-Min.-Takt.
- Dies ergibt ganztägig einen 30-Minuten Takt Spiez – Spiezwiler
  - mit den Linien 63 und 66 in den Hauptverkehrszeiten morgens, über den Mittag und abends,
  - mit der Linie 63 bis Spiezwiler Rössli in den Nebenverkehrszeiten (durch Verdichtung).
- Ganztägige Anschlüsse in beiden Richtungen für Spiezwiler, mit optimalen Anschlüssen an den IC von/nach Bern.
- Die Linie 63 kann durch eine Verlängerung zur Erschliessung des Bürgquartiers (mit einer Schlaufe) eigesetzt werden.

Linie 65 Seepark – Faulensee

- Die Linie 65 entfällt mit der Umstellung des Regionalverkehrs von Bahn auf den Bus. Neu verkehrt auf dieser Strecke der Bus 60 Spiez – Interlaken (vgl. Kapitel 2.3.2).
- Mit der neuen Linie 60 wird zumindest ein Teil des Bürgquartiers weiterhin erschlossen.

Linie 66 Spiez – Spiezwiler – Emdthal – Aeschi

- Linie 66 **neu** weitgehend im Takt und im Fahrplan verdichtet. Für ein Grundversorgungsangebot des Ortsteil Emdthal wäre es zweckmässig, das heute mit fünf Kurspaaren praktisch nur für den Schülerverkehr nutzbare Angebot um zwei Kurspaare auszuweiten, um die Verbindung nach Spiez zu verbessern. Dadurch profitiert auch der Ortsteil Spiezwiler.
- Die Fahrroute bleibt unverändert.
- Noch vertieft zu überprüfen ist die Bedienung von Bad Heustrich, da sich dadurch bzgl. Fahrzeugeinsatz (nur 10m-Busse) und Anschlüssen in Spiez weiterhin starke Einschränkungen ergeben.

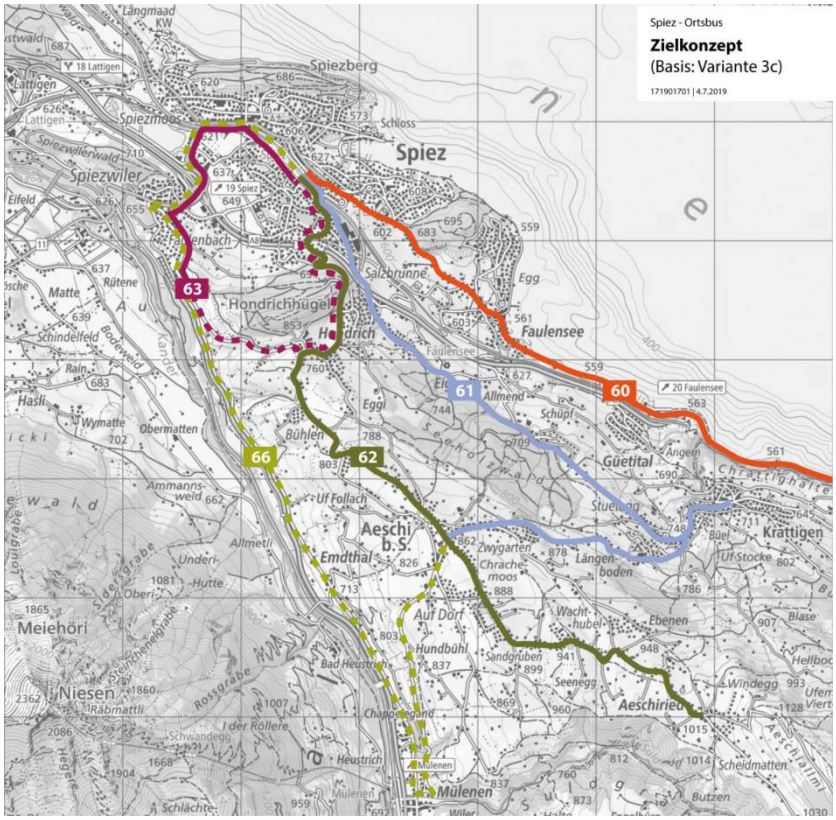

Abbildung 9: Zielbild Regionalverkehr Spiez ohne Ortserschliessung und Linie 64 und STI-Linie 1 (Quelle: Ortsbuskonzept Spiez 2019)

5.2 Heutiges Angebot

Mit der Realisierung der ersten Etappe der Bahn 2000 im Dezember 2004 und der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels (LBT) haben sich die Fahrlagen im Knoten Spiez grundsätzlich verändert. Es können seither nicht mehr gute Anschlüsse in alle Richtungen hergestellt werden. Der LBT hat in dieser Hinsicht gewisse Verbesserungen gebracht, jedoch bestehen aber weiterhin vom Simmen- ins Kandertal (Bergstrecke) und umgekehrt lange Übergangszeiten. An dieser Situation wird sich auch in der Laufzeit des Angebotskonzepts 2022-2025 grundsätzlich nichts ändern. Die

Anschlüsse sollen weiterhin konsequent von/nach Thun - Bern ausgerichtet werden, da von/in diese Richtung die grösste Nachfrage besteht.

5.2.1 Regionalverkehr Bahn

Linie 310 (Bern – Thun) – Spiez – Interlaken Ost (ohne IC)
Die Linie verkehrt im Stundentakt mit Ankunft in Spiez xx.50/xx.46 und mit Abfahrt zu den Minuten xx.05/xx.09. Die Station Faulensee wird nur mit den Kursen Spiez an xx.46 und Spiez ab xx.09 bedient. Die Linie verkehrt heute mit total 17.5 KP (Angebotsstufe 2). Darin ist auch das Abendbusangebot mit 4 KP enthalten (Bahn 13.5 KP, Bus 4 KP). Ab Fahrplan 2021 erfolgt die regionale Erschliessung per Bus. Per Bahn erfolgt noch der zweistündliche Shuttle, um die Lücken im Fernverkehr zu schliessen (7.5 KP).

Linie 320 Spiez – Zweisimmen (Regio LÖTSCHBERGER)
Seit dem Fahrplanwechsel 2011 wird die Linie 320 (Regio) im Stundentakt ab/bis Bern geführt. Zwischen Bern und Spiez verkehrt die Linie als RE mit Halten in Thun und Münsingen. Ankunft in Spiez xx.47 und Abfahrt um xx.12. Die Regio-Züge verkehren mit 19 KP (Angebotsstufe 2).

Linie 320 Spiez – Zweisimmen (RE)
Zur Verdichtung verkehren zweistündlich RE-Züge zwischen Spiez und Zweisimmen (06.00 – 20.00 Uhr) mit Abfahrt in Spiez xx.38 und Ankunft xx.21. Als RE verkehren 8 KP (Angebotsstufe 1).

Line 330 Spiez – Lötschberg – Brig (RE-LÖTSCHBERGER)
Die RE-LÖTSCHBERGER verkehren stündlich zwischen Spiez und Brig. Abfahrt Spiez xx.12 und Ankunft xx.44. Saisonal verkehren auf der Linie 330 zusätzliche RE-Züge zur Verdichtung. Insgesamt verkehren 17.5 KP RE-LÖTSCHBERGER (Angebotsstufe 2).

Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio)
Zur Verdichtung der RE-LÖTSCHBERGER verkehren in den HVZ zusätzlich 7 KP Regio-Züge zwischen Spiez – Frutigen mit Ankunft Spiez xx.16 und Abfahrt xx.42 (Angebotsstufe 1).

5.2.2 Buslinien

Linie 1 Thun Bahnhof-Spiez
15’-Takt Thun – Spiez Betriebsbeginn bis 8.00 Uhr und ab 15.00 Uhr bis 19 Uhr, verbunden mit Stadtlinie 1 (Angebotsstufe 4). Rest 30'-Takt Thun – Spiez. Eilkurse während den HVZ.

Linie 60 Spiez – Interlaken
60-Min.-Takt zwischen Spiez und Interlaken Ost von ca. 05.30 Uhr bis ca. 00.30 Uhr mit Verstärkungskursen bis Interlaken West. Die Verdichtungskurse und während des Halbstundentakts (Hauptverkehrszeiten morgens, mittags, abends) auch die Regelkurse werden nur ab/bis Interlaken West geführt (ausgerichtet auf Anschluss Spiez). Die Bahnanschlüsse in Interlaken Ost sind während den Hauptverkehrszeiten mit zusätzlichem Umsteigen in Interlaken West, aber ohne Zeitverlust, gegeben. Die Kurse in den Nebenverkehrszeiten werden zwischen Spiez und Interlaken Ost geführt. Die Umstellung findet mit dem Fahrplanwechsel 2020 statt.

Linien 61/62/63 Spiez – Spiezwiler/Krattigen – Aeschi – Aeschiried
60'-Takt Spiez – Krattigen – Aeschi (Linie 61) mit Verdichtung in der HVZ, teilweise Stichfahrt nach Krattigen Oertlimatt (Altersheim), 16/20 Kurse.

60'-Takt Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Aeschi – Aeschiried (Linie 62), 17/19 Kurse.

60'-Takt Spiez – Spiezwiler – Hondrich (Linie 63), Schlaufe nur in 1 Richtung mit Richtungswechsel Vormittag/Nachmittag, 14 Kurse.

Diverse Fahrplanlagen, teilweise lastrichtungsorientierte Anschlüsse nach/ab Spiez. Die Linie 63 wird zum Teil mit der Linie 65 durchgebunden. Das Linienbündel (Linien 61/62/63) ist der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

Linie 65 Spiez – Faulensee – Güetital
60'-Takt Spiez – Faulensee (Angebotsstufe 2). Die Linie 65 entfällt mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 aufgrund der Umstellung des Regionalverkehrs von der Bahn auf den Bus. Neu fährt die Linie 60 Spiez – Interlaken.

Linie 66 Spiez – Emdthal – Aeschi
Angebot nur während HVZ mit Ausrichtung auf Schülerbedürfnisse nach Aeschi (5 Kurspaare, Angebotsstufe 1).

5.3 Erfolgskontrolle kritischer Linien

In der Region Spiez gibt es keine zu überprüfenden kritischen Linien.

5.4 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote

Im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018-21 wurden keine neuen Angebote eingeführt.

5.5 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe

Im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018-21 wurden keine Versuchsbetriebe durchgeführt.

5.6 Konzeptanträge 2022 - 2025 Region Spiez

5.6.1 Bahnlinien

Linie 310 (Bern – Thun) – Spiez – Interlaken Ost (ohne IC)
Die BLS hat diverse Kundenrückmeldungen über ein ungenügendes Platzangebot auf dem Postautokurs 95738 Spiez – Interlaken Ost um 21.10 Uhr erhalten. Um den Kurs mit der Bahn zu entlasten, soll der Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Spiez und Interlaken ab Spiez um 20.33, resp. ab Interlaken 20.00 um eine halbe Stunde verlängert werden. In Spiez werden dadurch schlanke Anschlüsse von/nach Bern möglich sein, so wie dies tagsüber auch der Fall ist. Folgende Züge und Fahrlagen sind vorzusehen:

- Zug 1: Interlaken Ost – Spiez (20.30-20.50) mit Anschluss an EC 56 Richtung Bern

- Zug 2: Spiez – Interlaken Ost (21.05-21.28) mit Anschluss von IC 1085 aus Bern

Die Linie 310 verkehrt heute mit 17.5 KP (davon Bus 4 KP) und erfüllt alle Zielvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Mo-So + 1 KP

5.6.2 Buslinien

Linie 61 Spiez, Schiffstation - Spiez – Krattigen – Aeschi

Die Wohngebiete unterhalb der Oberlandstrasse zur Schifflände hin sind heute nicht mit dem Bus erschlossen, weisen aber eine gute Erschliessungsgüte auf. Die Regionallinie 61 soll bis zur Schifflände verlängert werden, ergänzend zur saisonalen Linie 64. In diesem Sinne fungiert die Linie 61 als Durchmesserlinie und erschliesst dadurch das Dorf (innerörtliche Erschliessung). Es entsteht eine neue Direktverbindung ins/vom Zentrum für Krattigen und Aeschi. Die Massnahme erfordert kein zusätzliches Fahrzeug. Die Leistung kann durch die Nutzung der Standzeit am Bahnhof Spiez erbracht werden.

Umfang der Änderung	Durchmesserlinie an die Schifflände Neue Linienführung: Spiez, Schiffstation - Spiez – Krattigen – Aeschi

Linie 61 Spiez, Schiffstation - Spiez – Krattigen – Aeschi

Auf der Linie verkehren heute unter der Woche 18 Kurspaare (ab Spiez 16 Kurse, nach Spiez 20 Kurse). Im aktuellen Konzept wird der Fahrplan mit zusätzlichen Kursen in der HVZ und in Lastrichtung zum Halbstundentakt verdichtet. Mit einem zusätzlichen Verdichtungskurs von Montag bis Freitag um 16.36 Uhr ab Spiez nach Krattigen kann dem Wunsch der Bevölkerung nachgekommen und das Angebot punktuell ausgebaut werden.

Die Linie ist gut ausgelastet, insbesondere ab Spiez in den HVZ-abends. Die Linie erfüllt die Zielvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Mo-Fr +0.5 KP

Linie 62 Spiez– Hondrich – Aeschiried (in beiden Richtungen)

Bisher gab es auf der Linie vormittags und nachmittags unterschiedliche Fahrrouten (Taktwechsel am Mittag): Es wurde entweder über Spiezwiler oder über Hondrich Fluh gefahren. Mit dem vorliegenden Konzept wird die Linie neu in beide Richtungen über die kürzere Route via Hondrich Fluh geführt, wodurch das Bussystem systematisiert und vereinheitlich wird.

Umfang der Änderung	Ganztägig gleiche Fahrroute von Spiez – Hondrich - Aeschiried

Linie 63 Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Spiez – Bürgquartier – Spiez (in beiden Richtungen)

Die Linie 63 verfügt heute vormittags/nachmittags über unterschiedliche Fahrrouten (zwei Zeitlagen mit sogenanntem «Taktwechsel» über Mittag sowohl für Spiezwiler als auch für Hondrich Fluh), was zu einem komplizierten Fahrplan führt. Sie verkehrt somit vormittags als Schlaufe im Gegenuhrzeigersinn und nachmittags als Schlaufe im Uhrzeigersinn. Sie ergänzt damit die Kurse der Linie 62 mit einem jeweils «gegenläufigen» Kurs.

Die Linie 63 soll neu als Ringlinie in beide Richtungen geführt werden. In der Hauptverkehrszeit verkehrt sie zwischen Spiez – Spiezwiler – Spiez im 60-Min.-Takt und in der Nebenverkehrszeit nur auf dem Abschnitt Spiez – Spiezwiler im 30-Min.-Takt. Mit den «übrigen» Linien, die auf dem Abschnitt Spiez-Spiezwiler verkehren (Linien 66 und 210) ergibt sich für Spiezwiler ein durchgehender Halbstundentakt.

Bisher verkehrten auf der Linie 63 14 Rundkurse (6 Rundkurse am Vormittag via Spiezwiler - Hondrich, am Nachmittag 8 Rundkurse in der Gegenrichtung). Zudem wurde Spiezwiler mit der Linie 62 mit 18 Kursen pro Tag erschlossen, was mit dem neuen Konzept nicht mehr der Fall ist. Darum wird Spiezwiler nebst der Linie 63 in der HVZ neu auch mit der Linie 66 und in der NBV mit der Linie 63 Spiez – Spiezwiler – Spiez erschlossen. Mit dem neuen Angebot verkehren auf der Linie 63 in der HVZ 14 Rundkurse (in beide Richtungen) sowie 12.5 Kurspaare Spiez – Spiezwiler – Spiez in der NVZ. Die Linie erfüllt die Zielvorgaben gemäss AGV.

Die Regionallinie 63 soll ausserdem durch eine Verlängerung zur Erschliessung des Bürgquartiers eingesetzt werden. Dieses Angebot kann durch die Nutzung der Standzeit am Bahnhof Spiez erbracht werden. In diesem Sinne fungiert die Linie 63 als Durchmesserlinie und erschliesst das Bürgquartier schlaufenförmig im Uhrzeigersinn (innerörtliche Erschliessung). Es entsteht dadurch eine neue Direktverbindung ins Dorfzentrum.

Umfang der Änderung	Mo-So + 6.5 KP Durchmesserlinie in das Bürgquartier: Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Spiez – Bürgquartier – Spiez

Linie 66 Spiez – Emdthal – Aeschi

Die Linie 66 verfügt heute nur über wenige Kurse in den Hauptverkehrszeiten. Im Vordergrund stehen zwei Funktionen: die Verbindung von Emdthal/Heustrich nach Aeschi (Schule) sowie nach Spiez mit guten Anschlüssen vom/auf den IC. Zudem übernimmt die Linie 66 die wichtige Verdichtungsfunktion des Angebots zwischen Spiezwiler und Spiez. Daher soll im Sinne eines minimalen «Grundversorgungsangebots» für alle Fahrzwecke das Angebot sieben Kurspaare umfassen. Die Linie erfüllt die Minimalvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Mo-Fr + 2 KP

6 Region Kandertal

6.1 Studie IC-Halt Frutigen

Mit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels (LBT) im Jahr 2007 hat sich das ÖV-Angebot im Kandertal verschlechtert. Insbesondere Frutigen und Kandersteg profitieren nicht mehr von einer direkten Anbindung an das nationale Bahnnetz. Aufgrund der diversen Anliegen aus der Region Kandertal, gab die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West eine entsprechende Studie zur Klärung des Nachfragepotentials in Auftrag (Schlussbericht 2011). Die technische Machbarkeit des IC-Halts Frutigen wurde bewusst nicht mitberücksichtigt. Die Studie zeigt, dass durch die Einführung des „Lötschberger“ die negativen Auswirkungen der Angebotsverschlechterung gemindert werden konnten.

Die Wiedereinführung eines IC-Halts in Frutigen würde eine signifikante Verbesserung des ÖV-Anschlusses für die Region Frutigen/Adelboden bedeuten, ohne dass kurzfristig die Anbindung weiterer Orte im Kandertal wie Reichenbach oder Kandersteg beeinträchtigt wären. In Verbindung mit dem Stundentakt des RE-LÖTSCHBERGER könnte die Nachfrage um ca. 15 % erhöht werden. Neben der Erhöhung der Nachfrage hätte die Einführung eines IC-Halts aber auch weitere Folgen für das ÖV-Angebot im Kandertal:

- Steigender Abgeltungsbedarf für den Lötschberger, da eine Mehrzahl der Fahrgäste aus der Region Frutigen/Adelboden auf den IC umsteigt und somit die Auslastung dieses Angebotes sinkt.
- Mittelfristig besteht die Gefahr, dass der Lötschberger nicht mehr die Zielanforderungen des Kantons für eine Einstufung auf Angebotsstufe 2 erfüllt. Dies wäre in Kombination mit dem IC-Halt für die Region Frutigen/Adelboden unproblematisch. Allerdings würde eine Abstufung das ÖV-Angebot für Kandersteg und Reichenbach erheblich verschlechtern.

Ohne die Einführung des IC-Halts und mit den ab Dezember 2011 eingeführten Verbesserungen beim Lötschberger kann das gesamte Kandertal von einem verbesserten ÖV-Angebot profitieren. Das angebotsinduzierte Nachfragewachstum in der Region Frutigen/Adelboden fällt ohne IC-Halt geringer aus und beträgt in diesem Fall etwa 5-7 %. Allerdings besitzt diese Variante einige Vorteile:

- Mittelfristig könnte der Lötschberger auf der Angebotsstufe 3 eingestuft werden. Mit dem damit verbundenen Halbstundentakt könnte auch die Region Frutigen/Adelboden in einem vergleichbaren Umfang von einem verbesserten ÖV-Angebot profitieren, wie dies in einer Situation mit IC-Halt der Fall wäre.
- Eine ergänzende Potentialabschätzung zeigt, dass im gesamten Kandertal die ÖV-Nutzung auch ohne einen Ausbau des Angebotes erhöht werden kann. Hierzu müssen alle Akteure (Gemeinden, Hoteliers, Tourismusanbieter etc.) gemeinsame Entwicklungsanstrengungen unternehmen, um weitere Potentiale für den ÖV zu erschliessen. Insbesondere wenn der IC-Halt kurzfristig nicht realisiert werden kann, erhöht dies die Chance, dass das Kandertal mittelfristig eine noch bessere ÖV-Anbindung erhält.

Die Auswirkungen auf das Simmental, bei einer Wiedereinführung des IC-Halts Frutigen, bleiben schwer abzuschätzen.

6.2 Ortsbussystem Adelboden

Die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sind an den Bahnhöfen und Haltestellen bis Ende 2023 umzusetzen. Die hierzu notwendigen Anpassungen (Perrons, Haltekanten, Zugänge etc.) im Bushof Adelboden führen dazu, dass gegenüber heute nicht mehr so viele Haltekanten und Abstellflächen zur Verfügung stehen werden. Das bisherige Angebotskonzept - insbesondere auf den Ortsbuslinien - muss deshalb angepasst und die Kantenbelegungszeiten im Bushof reduziert werden. Gleichzeitig sollen auch die Anschlusszeiten in diesem Hauptknoten unter den RPV- und Ortsverkehrslinien optimiert werden.

Die Gemeinde Adelboden und die Automobilverkehr Frutigen – Adelboden AG haben angesichts dieser Ausgangslage ein gemeinsames Projekt „BehiG Bushof“ gestartet. Der Projektauftrag sieht zwei Teilprojekte (Umbau Bushof und neues Angebot Ortsverkehr) vor. Ziele sind einerseits der BehiG-konforme Ausbau bis November 2023 und anderseits die Neuorganisation des Ortsverkehrs bis Dezember 2021, damit bereits für die Umbauphase eine entsprechende verkehrliche Entlastung erzielt werden kann.

Die wichtigsten Merkmale des neuen Angebots ab dem Fahrplan 2022 sind folgende:

- Alle Ortsbuslinien in Adelboden übernehmen weitgehend die Symmetriezeit des RegioExpress in Frutigen (min 28/58), womit optimale Anschlussverhältnisse an allen Umsteigepunkten in beiden Richtungen gewährleistet sind. Im Interesse eines wirtschaftlichen Ressourceneinsatzes sind die Fahrpläne auf den Linien 230 (Halbstundentaktkurse in Hauptverkehrszeiten) sowie 236/237 im Winter zulasten etwas längerer Umsteigezeiten leicht asymmetrisch.
- Die Linie 230 wird über Adelboden, Post hinaus bis nach Adelboden, Ausserschwand verlängert. Damit werden – ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf – die schlechten Anschlussverhältnisse und die damit langen Reisezeiten ab dem bisherigen Linienast Ausserschwand markant verbessert und die Kantenbelegungszeiten im umgebauten BehiG-gerechten Bushof deutlich reduziert.
- Auf den Linien 232 und 235 werden die heutigen, unterschiedlichen Verkehrszeiten zwischen Vormittag und Nachmittag eliminiert und damit leichter merkbare Verkehrszeiten und ganztägig optimale Anschlüsse insbesondere in Adelboden, Oey von und nach Frutigen, Bahnhof erzielt.

In den nachfolgenden Netzgrafikformen sind die neuen Angebotskonzepte für den Winter und Sommer 2022 dargestellt. Sie zeigen die neuen betrieblichen (Belegungszeiten) und verkehrlichen (Anschlussoptimierungen) Anforderungen und sind aufwärtskompatibel.

Der Vergleich zwischen den Angeboten 2019 und 2022 zeigt auf, dass betreffend Reisezeiten markante Verbesserungen erzielt werden. Der Fahrzeugbedarf ändert sich mit dem neuen Angebot nicht. Die Betriebsleistung nimmt um etwas mehr als 32'000 km zu.

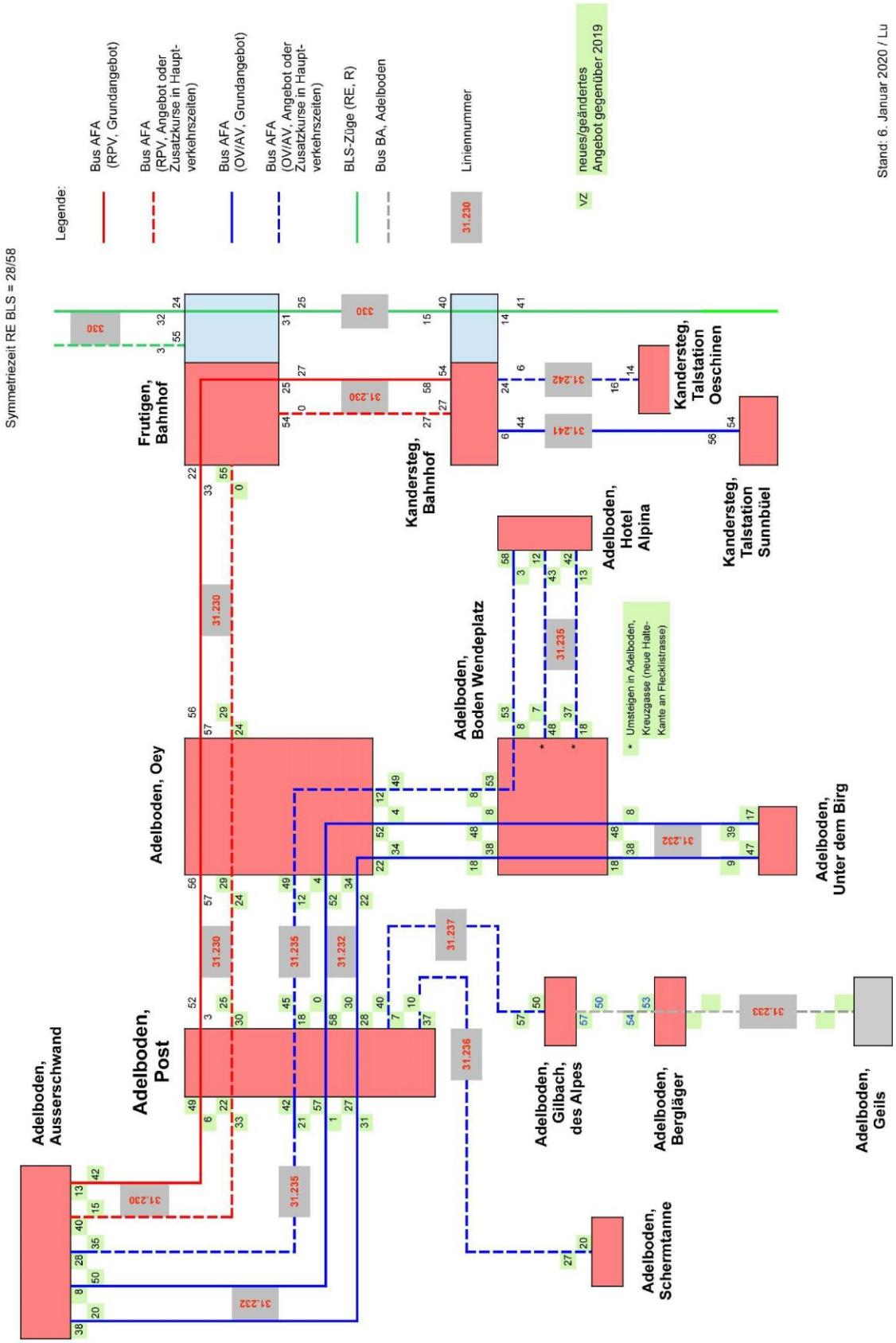

Abbildung 10: Netzgrafik zum Angebot im Winter 2022 in Adelboden (Quelle: Projekt „BehiG Bushof“ 2020)

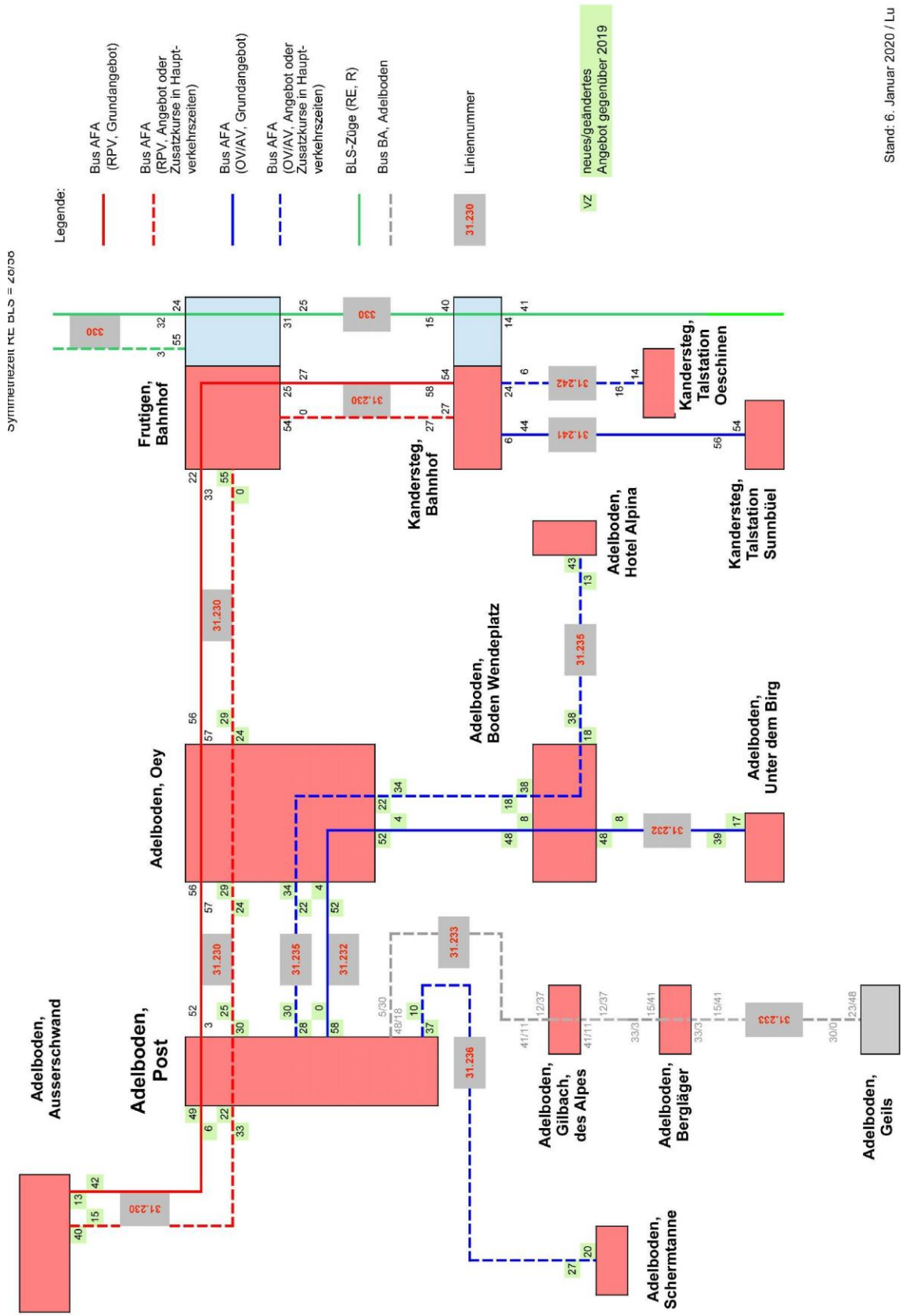

Abbildung 11: Netzgrafik zum Angebot im Sommer 2022 in Adelboden (Quelle: Projekt „BehiG Bushof“ 2020)

6.3 ÖV inklusive im TALK-Perimeter

Seit dem 1. Dezember 2018 fahren Gäste mit Gästekarte auf dem Gemeindegebiet von Adelboden kostenlos im gesamten Busnetz. Da das Angebot in Adelboden ein Gästebedürfnis trifft, wurden von der TALK (Tourismus Adelboden Lenk Kandersteg) AG erste Ideen für eine Ausweitung des Perimeters der kostenlosen Nutzung des Busangebots skizziert. Es handelte sich dabei um die Buslinien Adelboden-Frutigen-Kandersteg, Frutigen-Reichenbach und Reichenbach-Kiental. Mit den betroffenen Gemeinden, dem Kanton und der RVK wurden bereits erste Gespräche (Workshop vom 29.03.2019) geführt, bei welchen ein Interesse festgestellt werden konnte. Auf dieser Basis werden in einem ersten Schritt die Ausfälle bei einer Gratis-Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Übernachtungsgäste zu berechnet. Nach Vorliegen der Ergebnisse wird über das weitere Vorgehen, insbesondere auf kommunaler Ebene, bestimmt.

6.4 Heutiges Angebot

6.4.1 Regionalverkehr Bahn

Linie 330 Bern Spiez – Lötschberg – Brig

Seit der Eröffnung des Lötschbergbasistunnels im Dezember 2007 halten im Kandertal keine IC-Züge mehr regelmässig. Lediglich morgens und abends hält in Frutigen jeweils ein IC-Zug: Frutigen ab 06.12 und Bern ab 22.34 Uhr, Frutigen an 23.16 Uhr.

Als Ersatz verkehrt stündlich der RE-LÖTSCHBERGER zwischen Spiez und Brig. Seit Dezember 2011 verkehren die Züge stündlich direkt ab/nach Bern zusammen mit dem Regio aus dem Simmental (Flügelzug). Der RE bedient Mülenen, Reichenbach i.K., Frutigen, Kandersteg sowie die Haltestellen auf der Lötschberg-Südrampe.

Zwischen Spiez und Frutigen verkehren zu den HVZ Verdichtungszüge (Regio), welche in Spiez schlanke Anschlüsse von/nach Bern bieten.

Auf der Linie 330 (RE) verkehren 17.5 KP (Angebotsstufe 2) und auf der Linie 330 (Regio) zusätzlich zu den HVZ 7 KP (Angebotsstufe 1).

6.4.2 Regionalverkehr Bus

Linie 31.210 Spiez – Reichenbach – Frutigen

13 Kurspaare mit Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez-Bern sowie Kiental.

Linie 31.220 Reichenbach – Kiental

9 Kurspaare mit Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez (Zug) sowie Frutigen (Bus).

Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg

Mo-Fr 24 KP Adelboden – Frutigen (Angebotsstufe 2) und 20.5 KP Frutigen – Kandersteg (Angebotsstufe 2). In Frutigen besteht Anschluss von/nach Spiez-Bern sowie Kandersteg-Brig.

22.5 Kurspaare am Abend zwischen Adelboden und Frutigen mit Anschluss in Frutigen von/nach Spiez-Bern sowie Kandersteg-Brig.

Linie 31.232 Adelboden Ausserschwand – Post – Boden – Unter dem Birg
Heute werden 11 Kurspaare (Mo-Fr) in der Hauptsaison vom Kanton finanziert.

Linie 31.241 Kandersteg – Talstation Sunnbüel
12 Kurspaare (Angebotsstufe 1), stündlich zwischen 7.00 Uhr und 17.00 Uhr mit Abfahrt in Kandersteg jeweils um xx.44 und Ankunft in Kandersteg xx.54. In Kandersteg besteht Anschluss von/nach Spiez.

6.5 Erfolgskontrolle der kritischen Linien

6.5.1 Linie 31.210 Spiez – Reichenbach – Frutigen

Die Linie 210 erfüllt die Minimalvorgaben beim Kostendeckungsgrad nicht. Bei der Nachfrage wird die Minimal-, nicht aber die Zielvorgabe erreicht. Montag bis Freitag verkehren täglich 13 KP, zu den HVZ stündlich.

Im Einzugsgebiet der Bushaltestellen zwischen Reichenbach und Frutigen erschliesst die Linie 210 ca. 705 Einwohner und Arbeitsplätze (Quelle: Geoportal Kt. Bern).

In der vorletzten Angebotsperiode wurden die Busverbindungen konsequent auf die Zugsverbindungen in Reichenbach abgestimmt. Dies hat erste Verbesserungen bezüglich der Auslastung gebracht. Weitere Möglichkeiten zur Verbesserung bestehen in einer Linienverlängerung in Reichenbach oder Frutigen. Die Gemeinde Reichenbach wünscht sich seit längerem eine Linienverlängerung nach Faltschen (s. Antrag Kap. 6.8.2). Die Einführung des Halbstundentakts auf der Schiene zwischen Spiez und Frutigen zu den Betriebszeiten der Linie 210 sowie eine Wendemöglichkeit in Faltschen wären zwingende Voraussetzungen für eine Linienverlängerung.

Die Erschliessung des Gebietes ist aufrechtzuerhalten, nicht zuletzt, weil sich dort eine Gewerbezone mit ca. 110 Arbeitsplätzen befindet (Quelle: Geoportal Kt. Bern). Die betroffenen Gemeinden erachten daher die Linie 210 für die Erschliessung von nicht vernachlässigbarer Bedeutung.

6.6 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote

Im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018-21 wurden keine neuen Angebote eingeführt.

6.7 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe

Im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018-21 wurden keine Versuchsbetriebe durchgeführt.

6.8 Konzeptanträge 2018 – 2021 Kandertal

6.8.1 Bahnlinien

Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio)

Stundentakt der Regio-Züge Spiez-Frutigen zwischen 06.00 – 20.00 Uhr. Heute verkehren zusätzlich zu den stündlichen RE-Verbindungen (Lötschberger) in den HVZ 7 KP Regio-Züge als Verdichtung. Die Kurse erfüllen im 2018 mit 52 Pers./Kurs die Zielvorgaben beim Kostendeckungsgrad und der Nachfrage gemäss AGV. Die RVK 5 beantragt den Ausbau des Angebots um zusätzliche 8 KP, womit ein Stundentakt zwischen 06.00 – 20.00 Uhr entsteht. Zusammen mit den stündlichen RE-Lötschberger ab/nach Bern würden Mülenen, Reichenbach i.K. und Frutigen im 30'-Takt bedient. Frutigen als regionales Zentrum 3. Stufe würde mit dieser Massnahme ideal an den Fernverkehr in Spiez angeschlossen.

Gemäss Studie IC-Halt Frutigen (vgl. Kapitel 6.1) würde ein Halbstundentakt die Nachfrage "beträchtlich" steigern und die Nachteile durch den Verlust des IC-Halts kompensieren.

Die Forderung steht in Einklang mit dem RGSK-Massnahmenblatt ÖV 6: ÖV-Anbindung Frutigen (vgl. Anhang 10.2) und wurde von der Region bereits im Angebotskonzept 2014-2017 sowie 2018-2021 beantragt. Aus finanziellen Gründen wurde das Anliegen abgelehnt, weshalb die RVK 5 den Antrag wiederholt.

Umfang der Änderung	Mo – So +8 KP

6.8.2 Buslinien

Linie 210 Spiez – Reichenbach i.K. (-Faltschen) – Frutigen

Erschliessung des Ortsteils Faltschen durch die Linie 210. Seit dem Wegfall der IC-Halte in Frutigen im Jahr 2007 betreibt die Postauto AG die Buslinie Spiez – Reichenbach – Frutigen. Die Busse der Linie 210 stellen die Anschlüsse an den Lötschberger in Reichenbach sicher und haben in Frutigen eine Wendezeit von 30 Minuten. Unter der Annahme, dass der Bahnfahrplan einen Halbstundentakt hat, weil sonst die Anschlüsse in Reichenbach nicht mehr funktionieren, kann diese Pause für die Erschliessung von Faltschen genutzt werden. Bereits im Jahr 2011 hat die Postauto AG der Gemeinde Reichenbach ein entsprechendes Angebot unterbreitet. Darauf wurde aus Kostengründen (Eigenfinanzierung) verzichtet.

Angedacht ist das bestehende Angebot werktags mit dem bestehenden Fahrzeug auch in das Teilgebiet Faltschen verkehren zu lassen. Die Start- und Endhaltestellen würden gleichbleiben, nur die Linienführung ab Reichenbach im Kandertal würde ändern. Die Busse würden in der einen halben Stunde ab Reichenbach nach Frutigen fahren und in der anderen halben Stunde ab Reichenbach nach Faltschen. In der Sommersaison steht das Fahrzeug für die Zusatzkurse nicht zur Verfügung, da es als Beifahrzeug für die Erschliessung der Griesalp (bis/ab Tschingel) eingesetzt wird. Werden diese Kurse dauerhaft benötigt, bedingt dies ein zusätzliches Fahrzeug. Voraussetzung für die Buserschliessung von Faltschen ist eine Wendemöglichkeit für die Busse.

Der Ortsteil Faltschen hat rund 400 Einwohner und verfügt aktuell über keine ÖV-Erschliessung. Weitere 350 Einwohner wohnen im Einzugsgebiet der Strasse von Reichenbach nach Faltschen. Auch sie würden von einer Buslinie profitieren. Falls es gelingt, zudem das Gebiet Fröschenmoos inkl. Altersheim an der Linie

anzubinden, kämen weitere 100 Einwohner dazu. Zudem muss berücksichtigt werden, dass täglich rund 70 Schüler aus Faltschen nach Reichenbach in die Schule müssen. (Quelle: Gemeinde Reichenbach)

Die Linie 210 erfüllt aktuell die Zielvorgaben gemäss AGV nicht. Bezüglich Kostendeckungsgrad werden auch die Minimalvorgaben nicht erreicht. Mit der Erschliessung des Gebiets Faltschen könnte eine Verbesserung herbeigeführt werden.

Umfang der Änderung	Erschliessung Faltschen (Änderung der Linienführung, Start- und Endhaltestellen bleiben gleich) mit Mo – Fr +13 KP (Winter)

Linie 31.220 Reichenbach – Kiental

Auf der Linie 220 verkehren heute neun Kurspaare mit Anschluss in Reichenbach von/nach Spiez (Zug) sowie Frutigen (Bus). Der letzte Bus fährt ab Reichenbach um 18.27 Uhr, resp. ab Kiental Dorf um 18.09 Uhr. Das fehlende Abendangebot wird auch in der Kundenzufriedenheitsumfrage des Kantons Bern (2019) bemängelt.

Das zusätzliche Kurspaar um 19.27 Uhr ab Reichenbach bzw. 19.07 ab Kiental würde eine erste Verbesserung des Abendangebots bringen. Wenn sich die Nachfrage gut entwickelt, ist zu einem späteren Zeitpunkt ein weiterer Ausbau denkbar. Die Linie erfüllt die Zielvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Mo-Fr +1 KP

Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg

Die Linie 230 soll neu ganzjährig von Frutigen über Adelboden bis in den Ausserschwand verlängert werden. Mit der Verlängerung der Linie wird die Standzeit im Bushof in Adelboden besser genutzt. Bisher stand der Bus jeweils 50 Minuten im Bushof Adelboden. Eine solch lange Wartezeit ist aufgrund der BehiG-bedingten Umgestaltung des Bushofs nicht mehr möglich (vgl. Abschnitt 6.2). Die Standzeit im Ausserschwand beträgt noch 30 Minuten. Für die Verbindungen zwischen Ausserschwand und Frutigen ergibt sich durch die Linienverlängerung ein Reisezeitgewinn von rund 20, 30 oder 50 Minuten, je nach Saison und Fahrtrichtung.

Durch die Verlängerung der Linie 230 kann auf dem Abschnitt zwischen Adelboden, Post und Adelboden, Ausserschwand auf die Linie 232 des Ortsbusses verzichtet werden (betrifft nur das mitfinanzierte Grundangebot). Für die ca. 700 Einwohner im Ausserschwand bedeutet dies eine massive Verbesserung des Angebots: Neu verkehren nicht mehr 11, sondern 24 Kurspaare in den Ausserschwand. Dadurch ergibt sich eine Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2.

Die Linie 230 ist die Hauptlinie im Regionalverkehr Frutigen – Adelboden. Eine Verlängerung der Linie stellt eine massive Verbesserung dar, nicht zuletzt, weil eine Symmetrie mit den Verbindungen der BLS am Bahnhof Frutigen hergestellt würde. Daher wird der Antrag von der RVK 5 unterstützt. Die Linie erfüllt die Zielvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Neue Endhaltestelle Adelboden, Ausserschwand Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2 auf dem Abschnitt Adelboden, Post – Adelboden, Ausserschwand

Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg

Aufstufung der Angebotsstufe von 2 auf 3. Aktuell verkehren 24 KP auf der Linie 230 (Angebotsstufe 2). Bei der Ausarbeitung des neuen Angebotskonzepts Adelboden (vgl. Abschnitt 6.2) hat sich gezeigt, dass weitere Anschlussoptimierungen zwischen Bahn und Bus am Bahnhof Frutigen nötig sind. Konkret müssen die zwei zusätzlichen Kurspaare, die durch die Taktverdichtung auf der BLS-Strecke Spiez – Frutigen (Linie 330) verkehren, am Bahnhof Frutigen mit der Linie 230 abgenommen werden, damit eine lückenlose Transportkette gewährleistet werden kann.

Dies erfordert eine Erhöhung der Angebotsstufe 2 auf die Stufe 3. Weiter ermöglicht die Erhöhung der Angebotsstufe eine gewisse Flexibilität für zukünftige weitere Angebotsausbauten im Ortsverkehr Adelboden oder auch um weitere Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sicherzustellen. Vor allem auch hinsichtlich mit der geplanten 15'-Drehung des Lötschbergers ab 2030. Die Linie erfüllt die Zielvorgaben gemäss AGV.

Umfang der Änderung	Aufstufung der Angebotsstufe von 2 auf 3

Linie 31.232 Adelboden Ausserschwand – Post – Boden – Unter dem Birg

In Abhängigkeit des Antrages zur Linie 230 zur Linienverlängerung bis in den Ausserschwand, wird die Linie 232 (betrifft nur das mitfinanzierte Grundangebot) verkürzt und verkehrt neu nur noch bis Adelboden, Post.

Die Umsetzung des Antrages macht nur dann Sinn, wenn die Linienverlängerung der Linie 230 umgesetzt wird.

Umfang der Änderung	Neue Endhaltestelle Adelboden, Post

7 Region Simmental – Saanenland

7.1 ÖV-Konzept Saanenland

Das ÖV-Konzept Saanenland wurde von der RVK 5 auf Antrag der Gemeinden aus der Region lanciert. Zusammen mit den Gemeinden des Saanenlandes, des Pays d' Enhaut, Les Diablerets sowie den beiden Gemeinden Zweisimmen und St. Stephan wurde im Herbst 2011 ein gemeinsames Pflichtenheft für die Studie ausgearbeitet. Die Studie soll aufzeigen, wie das heutige Bussystem, bestehend aus regulären Kursen und touristischen Zusatzkursen, vereinfacht werden kann.

Aus der Diskussion von verschiedenen Variantenansätzen hat sich herausgestellt, dass der von der Region geforderte Taktfahrplan auf den Buslinien nur dann mit vertretbarem Mitteleinsatz umsetzbar ist, wenn auch die MOB-Züge konsequent vertaktet sind (Stundentakt auf der Linie Zweisimmen – Montreux).

Das Konzept liegt seit November 2012 vor und konnte in den letzten Jahren grösstenteils bereits umgesetzt werden. Insbesondere der Fahrplanwechsel im Dezember 2014 und 2019 brachte im Saanenland ein weitgehend vertaktetes Angebot (vgl. Kapitel 7.4). Die schlankeren Umsteigezeiten in Zweisimmen führten zu einer Verkürzung der Reisezeiten. Zudem konnten diverse Schulbedürfnisse berücksichtigt werden. Das ÖV-System wurde durch die Vertaktung als Ganzes aufgewertet. Bisher nicht realisiert wurde die durchgehende Vertaktung des Fahrplans am Morgen. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird auf der MOB Linie 120 zwischen Zweisimmen und Montreux ein regelmässiger Taktfahrplan umgesetzt (Stundentakt).

7.2 Angebotskonzept für die Buslinie Zweisimmen-Boltigen

Auslöser für die Studie war das Referenzkonzept 2025 des Bundesamtes für Verkehr BAV zum Ausbau der Kreuzungsstelle in Eifeld (Bauarbeiten wurden im Herbst 2018 abgeschlossen) und die Bekanntgabe der Aufhebung zweier Haltestellen, namentlich die Haltestelle Grubenwald (Gemeinde Zweisimmen) und Weissenbach (Gemeinde Boltigen), auf der Bahnlinie 320 im Simmental. Mit diesen Massnahmen sollten folgende Ziele erreicht werden:

- Aufhebung des Hinketakts (unterschiedliche Abfahrtszeiten) zugunsten eines Taktfahrplans,
- deutlich verbesserte Fahrplanstabilität,
- kostengünstiger Betrieb,
- langfristige Sicherung der effizienten Kurzwende der Regio in Zweisimmen sowie der Fernverkehrsanschlüsse der RE in Spiez.

Durch das Aufheben der Halte Weissenbach und Grubenwald ist das bestehende Busangebot zukünftig zwischen Zweisimmen – Boltigen kein Bahnersatz mehr. Als eigenständige Buslinie muss sie deshalb die kantonalen gesetzlichen Anforderungen erfüllen. Darum wurde ein Angebotskonzept für die neue Buslinie erarbeitet, die die Aufhebung der beiden Haltestellen auffängt.

Für eine durchgehende Buslinie Zweisimmen – Grubenwald – Weissenbach – Boltigen wurden acht Einzel-Szenarien mit Untervarianten für unterschiedliche Anschlussprioritäten unter folgenden Annahmen untersucht:

- heutige Fahrroute

- fahrplanmässigen Reisezeit von 23 Minuten
- Bedienung aller heutigen Haltestellen
- Einsatz eines einzigen Kleinbusses

Das Angebot ist primär auf den Knoten Boltigen (lastrichtungsabhängige Anschlüsse in Boltigen (RE, Regio)) und die Bedürfnisse von Schülern, Pendlern und Auszubildenden (Integration der separaten Schultransporte) ausgerichtet. Am Bahnhof Zweisimmen wurde die Haltstelle von der West- auf die Ostseite verlegt, wodurch die Haltestelle Allmend-/Montreuxstrasse entfällt. Im Gegenzug wurden insgesamt vier neue Haltestellen auf dem Gemeindegebiet von Zweisimmen errichtet. Die Fahrzeit zwischen Zweisimmen und Boltigen verlängert sich um 2 Minuten, sie beträgt neu 25 Minuten. Dieselbe Zeit gilt auch für die Gegenrichtung.

Die Angebote unter der Woche (Mo-Fr) und Samstag sind verschieden und verfolgen unterschiedlich Ziele.

Merkmale aus dem Konzept 2018:

Montag - Freitag

- Angebot mit total 8 KP zwischen ~5.00 und 19.30 Uhr:
  - davon 3 KP in der HVZ-Morgen, stündlich im Zeitraum zwischen 05.18 und 08.10 Uhr (schlanke Anschlüsse an die RE in Boltigen nach Spiez)
  - 1 KP über die Mittagszeit (1 Kurs und 1 Kurs nach dem Mittag, optimiert auf die Transportbedürfnisse der SchülerInnen)
  - 1 KP Mitte Nachmittag (optimiert auf die Transportbedürfnisse der SchülerInnen)
  - 3 KP KP in der HVZ-Abend, stündlich im Zeitraum zwischen 05.15 und 19.40 Uhr (schlanke Anschlüsse an die RE in Boltigen von Spiez)
  - optional 2 weitere KP am Morgen und eines anfangs Nachmittag (dienen den Grundversorgungsbedürfnissen und dem Tourismusverkehr)

Samstag

- Angebot mit total 8 KP zwischen ~8.00 und 18.30 Uhr:
  - 3 KP am Vormittag mit Stundentakt zwischen 07.40 und 10.40 Uhr
  - 3 KP am späteren Nachmittag mit Stundentakt zwischen 15.40 und 18.40 Uhr
  - dazwischen 2 KP mit einem 2h-Takt
  - optional ein weiteres KP über die Mittagszeit
  - in Boltigen Anschlüsse an die Regio nach Spiez (Abfahrten xx.10) und von den RE von Spiez (Ankünfte xx.10)
  - in Zweisimmen keine Anschlüsse

Am Samstag ist das Angebot auf die Bedürfnisse des Einkaufs- und Tourismusverkehrs ausgerichtet.

Mit der Bestvariante können die Transportbedürfnisse der wichtigsten Nachfragegruppen der Pendler/Auszubildenden und Schüler von Mo-Fr vor allem in den HVZ durch ein massgeschneidertes Angebot gut abgedeckt werden.

Auswärtige Arbeitsplätze und Ausbildungsstätten im Raum Thun/Spiez, in Interlaken und in Frutigen sind mit dem ÖV gut erreichbar. Nach 19 Uhr gibt es kein Bus-Angebot mehr.

Nach einer ersten Betriebsphase ab dem Fahrplan 2019 mit 8 Kurspaaren sind aus dem Obersimmental für die ehemalige Buslinie 320 (neu 31.270) für das vorliegende RAK 2022-25 weitere Anpassungs- und Ausbauwünsche eingegeben worden (vgl. Kapitel 7.8).

7.3 Gratis ÖV im Simmental, Saanenland und Pays d'Enhaut

In der erweiterten Destination Obersimmental - Saanenland - Pays-d'Enhaut sollen Übernachtungsgäste und Einheimische (allenfalls sogar Tagesgäste während der Wintersaison), den öffentlichen Verkehr künftig mittels einer geeigneten Karte als Fahrausweis kostenlos benützen können. Zurzeit laufen die Arbeiten zur Abschätzung von Ausfällen bei einer Gratis-Nutzung des öffentlichen Verkehrs nach verschiedenen Perimetern und verschiedenen Nutzern. Nach Vorliegen der Ergebnisse wird über das weitere Vorgehen, insbesondere auf kommunaler Ebene, bestimmt.

7.4 Heutiges Angebot

7.4.1 Regionalverkehr Bahn

Linie 320 Bern – Spiez - Zweisimmen

Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2011 verkehrt der RE/Regio stündlich zwischen Bern und Zweisimmen. Mit den direkten stündlichen Verbindungen nach Bern wurde das Angebot für das Simmental verbessert. Mit dem Fahrplanwechsel 2019 verkehrt zwischen Boltigen und Zweisimmen kein Bahnersatz-Bus mehr, sondern eine eigenständige Buslinie. Für diese Angebotsverbesserung wurden diverse Anpassungen vorgenommen:

- Die Bahnhaltestelle Spiezmoos-Süd wurde in Absprache mit der Gemeinde Spiez geschlossen. Dadurch konnte der Shuttle Spiez – Wimmis eingestellt werden. Dies gehörte zu den Voraussetzungen für die Einführung der stündlichen Regio-Verbindungen zwischen Bern und Zweisimmen.
- Seit dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2019 halten auf dem Abschnitt Boltigen – Zweisimmen die Züge nicht mehr an den Bahnhaltestellen Grubenwald und Weissenbach. Neu wird von Montag bis Samstag ein Busangebot mit total 8 Kurspaaren gefahren. Der Fahrplan ist dabei auf schlanke Anschlüsse ab/nach Boltigen sowie auf die Pendler, Schüler und den Tourismus ausgerichtet.

Linie 120 Zweisimmen – Lenk

Regelmässiger Stundentakt mit Anschluss vom/auf den Regionalzug Zweisimmen – Spiez (-Bern). Zusatzzüge ermöglichen Anschlüsse an den RE von/nach Spiez und Montreux.

25 Kurspaare (Angebotsstufe 2)

Linie 120 Zweisimmen – Saanen – Montreux

Regionalzüge stündlich mit Abfahrt xx.05 und Ankunft xx.52 in Zweisimmen bis Saanen, Rougemont oder Montreux. Damit besteht grundsätzlich ein Stundentakt zwischen Rougemont und Zweisimmen mit Anschluss in Zweisimmen von/nach Spiez (und Bern/Interlaken). Es bestehen nur noch wenige Taktlücken.

Zweistündlich GOLDENPASS PANORAMIC mit Abfahrt xx.25 und Ankunft xx.33 in Zweisimmen (8.25, 10.25 etc. bis 18.25).

23.5 Kurspaare (Angebotsstufe 2)

7.4.2 Regionalverkehr Bus

Mit der Umsetzung des neuen ÖV-Konzepts Saanenland per Fahrplan 2015 besteht heute im Saanenland ein weitgehend vertaktetes Angebot der regionalen Buslinien ab 10.00 Uhr (Linien 180, 181 und 182).

Linie 12.180 (Les Diablerets-) Gsteig – Gstaad – Saanen - (Schönried - Saanenmöser)

Regelmässige Abfahrt xx.37 und Ankunft xx.18 in Gstaad nach/von Gsteig – Col-du-Pillon mit Anschluss von/auf die MOB-Linie 120 (ab 10.00 Uhr).

Nach/von Gstaad stündliche Verbindung bis Schönried (Gstaad ab xx.11 und an xx.05). Abgestimmt auf die Schülerbedürfnisse wird je ein Kurs am Morgen, Mittag und Abend weitergeführt bis Saanenmöser. Je nach Linienabschnitt wird eine unterschiedliche Anzahl von Kurspaaren angeboten. Zudem werden durch die Gemeinden weitere Kurse für den Schülertransport und die Angebotsverdichtung finanziert. Die Linie ist der Angebotsstufe 1 zugeordnet.

Linie 12.181 Gstaad – Lauenen (-Lauenensee)

Regelmässige Abfahrt xx.37 und Ankunft xx.17 in Gstaad nach/von Lauenen (-Lauenensee) mit Anschluss von/auf die MOB-Linie 120 (ab 10.00 Uhr). Taktbruch über den Mittag abgestimmt auf die Schülerbedürfnisse. Auf dem Abschnitt Gstaad-Lauenen werden ganzjährig 12.5 Kurspaare angeboten (Angebotsstufe 1), im Sommer wird die Linie mit 7 Kurspaaren bis zum Lauenensee verlängert.

Linie 12.182 Gstaad – Turbach - (Rotengraben)

Weitgehend vertaktetes Angebot mit Anschluss von/auf die MOB-Linie 120 mit Abfahrt um xx.37 und Ankunft xx.16 in Gstaad (ab 10.00 Uhr). Alternierende Fahrtrichtungen in Abhängigkeit von Schulbeginn und Schulschluss.

9 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

Linie 20.260 Boltigen – Jaunpass – Charmey – Bulle

6 Kurspaare zwischen Jaun und Boltigen (Angebotsstufe 1)

Linie 31.260 Oey Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp
7 Kurspaare (Angebotsstufe 1) mit Anschluss in Oey Diemtigen von/auf den Regio nach Spiez und Zweisimmen. Abfahrt um xx.35 und Ankunft um xx.19 in Oey Diemtigen. Zudem finanzieren die Gemeinden einen zusätzlichen Kurs im Winter zur Ergänzung des Angebots.

Linie 31.270 Boltigen – Zweisimmen (ehemals Bus 320)
Das Angebot der Buslinie ist primär auf den Knoten Boltigen und die Schüler, Pendler und Auszubildenden ausgerichtet. Die Angebote für die Wochentage Mo-Fr und Samstag sind verschieden. Mo-Fr verkehren total 8 Kurspaare zwischen ~5.00 und 19.30 Uhr. Am Samstag verkehren die total 8 Kurspaare zwischen ~8.00 und 18.30 Uhr. Nach 19 Uhr und am Sonntag gibt es kein Bus-Angebot.

Linie 31.281 Lenk – Bühlberg
9 Kurspaare Sommer, 8 Kurspaare Winter (Angebotsstufe 1)

Linie 31.283 Lenk – Simmenfälle
10 Kurspaare (Angebotsstufe 1)

7.5 Erfolgskontrolle der kritischen Linien

In der Region Simmental-Saanenland gibt es keine zu überprüfenden kritischen Linien.

7.6 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote

7.6.1 Linie 31.270 Boltigen – Zweisimmen

Die Buslinie Zweisimmen-Boltigen wurde infolge der Aufhebung der Bahnstationen Weissenbach und Grubenwald eingeführt und ist seit 2019 in Betrieb. Da der Betrieb erst ein Jahr läuft und die Auswertungen für das Jahr 2019 noch nicht vorliegen, kann noch nicht abschliessend gesagt werden, wie sich die Linie entwickelt hat. Erste Erkenntnisse zeigen jedoch, dass die Nachfrage vorhanden ist und sich diese positiv entwickelt hat. Positiv auf die Frequenzen ausgewirkt haben sich insbesondere die Optimierung des aktuellen Fahrplans im Zusammenhang mit dem geänderten BLS-Fahrplan (morgens und abends) sowie die Anpassung der Zeiten aufgrund der Schülertransportbedürfnisse. Auch am Samstag entwickelt sich das Angebot positiv.

7.7 Erfolgskontrolle der auslaufenden Versuchsbetriebe

Im Zeitraum des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018-21 wurden keine Versuchsbetriebe durchgeführt.

7.8 Konzeptanträge 2018 – 2021 Simmental – Saanenland

7.8.1 Bahnlinien

Linien 300/310/320 Bern – Thun – Spiez – Brig/Zweisimmen

Zwei zusätzliche RE Frühverbindungen Bern – Thun – Spiez – Brig/Zweisimmen. Die erste Verbindung von Bern nach Zweisimmen verkehrt heute in Bern ab 06.34 mit Ankunft in Zweisimmen 07.59 Uhr (Umsteigen in Spiez). Eine Verbindung mit Anschluss auf den ersten Regio Spiez – Zweisimmen um 06.05 wird durch Gemeinden, Firmen und Pendler immer wieder gewünscht. Mit zusätzlichen Frühkursen wäre in Spiez für die Pendler auch der Umstieg auf den RE-Zug um 06.12 Uhr möglich.

Bern - Spiez - Bern

1. Frühzug Kurspaar (Mo-Fr)	2. Frühzug Kurspaar (täglich)
Spiez ab 4.50 Uhr Thun ab 4.59 Uhr Bern an 5.20 Uhr	Spiez ab 5.50 Uhr Thun ab 5.59 Uhr Bern an 6.20 Uhr
Bern ab 5.32 Uhr Thun ab 5.54 Uhr Spiez an 6.04 Uhr	Bern ab 6.39 Uhr Thun ab 7.01 Uhr Spiez an 7.10 Uhr
Weiter nach Brig/Zweisimmen	Weiter nach Brig/Zweisimmen

Die Verbindung Spiez ab 5.50 Uhr und Bern ab 06.39 Uhr wird auf Fahrplan 2020 eingeführt.

Umfang der Änderung	Mo – Fr +1.5 KP Sa/So + 0.5 KP

Linien 300/310/320 (RE) Bern – Thun – Spiez – Brig/Zweisimmen

RE-Stundentakt 06.00 – 20.00 Uhr zusammen mit dem Projekt „GoldenPassExpress“ (GPE). Mit dem Bau der Umspuranlage in Zweisimmen besteht die Möglichkeit, die GPE direkt von Interlaken bis Montreux zu führen. Der Bau der Kreuzungsstation Eifeld lässt zudem ein stündliches RE/GPE-Angebot im Simmental zu. Dadurch entsteht ein 30’-Takt für die frequenzstärkeren Orte wie, Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach i. S., Boltigen und Zweisimmen. Die RE-Züge erfüllen im 2018 die Zielvorgaben in Bezug auf die Nachfrage sowie auf den Kostendeckungsgrad.

Der Kanton hat das Anliegen im RAK 2018-21 abgelehnt. Die RVK 5 beantragt deshalb den RE-Stundentakt erneut.

Umfang der Änderung	+6 KP (RE)

Linie 320 Spiez – Zweisimmen (RE)
Integraler RE-Halt in Därstetten. Zurzeit Halten die RE-Züge an den Haltestellen Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach i. S. und Boltigen. Därstetten hat mit Abstand die meisten Ein-/Aussteigerzahlen aller Regio-Halte. Der Kanton hat die Eingabe im RAK 2018-21 mit folgender Begründung abgelehnt: Ein integraler RE-Halt ist wegen fehlender Fahrzeit und knappen Anschlüssen in Spiez nicht möglich.

Bis 2023 werden etliche Bahnhöfe im Simmental umgebaut, welche nicht nur der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes dienen, sondern sich auch positiv auf die Stabilität und Pünktlichkeit auswirken. Des Weiteren wurde die Kreuzungsstelle in Eifeld ausgebaut. Infolgedessen hat die SBB Infrastruktur für den Fahrplan 2022 die Machbarkeit des RE-Halts in Därstetten bestätigt. Der Bahnhof Därstetten wird im Jahr 2023 umgebaut. In diesem Zusammenhang soll der integrale RE-Halt in Därstetten eingeführt werden.

Umfang der Änderung	Integraler RE-Halt in Därstetten (9 KP)

7.8.2 Buslinien

Linie 181 Gstaad – Lauenen (-Lauenensee)
Im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens 20/21 sind die Gemeinde Lauenen, die Postauto AG und der Bestellerkanton daran, die Linie 12.181 Gstaad-Lauenen (-Lauenensee) von der Haltestelle Geltenhornplatz ganzjährig bis zur Haltestelle Rohrbrücke zu verlängern. Aufgrund von diversen Verzögerungen konnte das Angebot noch nicht umgesetzt werden. Die ganzjährige Verlängerung des Abschnitts ist beim Bestellerkanton jedoch vorgemerkt und sollte voraussichtlich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 umgesetzt werden. Es handelt sich beim Anliegen der Gemeinde somit um einen vorbehaltlichen Antrag, falls die Verlängerung über das ordentliche Bestellverfahren nicht funktionieren sollte.

Umfang der Änderung	Aufnahme der Linienverlängerung bis Haltestelle Rohrbrücke als ganzjähriger Betrieb

Linie 270 Boltigen – Zweisimmen (ehemals Bus 320)
Die Buslinie Zweisimmen-Boltigen wurde infolge der Aufhebung der Bahnstationen Weissenbach und Grubenwald eingeführt. Damit lässt sich eine «Besitzstands-Anforderung» bezüglich der Verbindungen von und zu diesen beiden Weilern ableiten. Die von der Aufhebung betroffenen Orte sollen daher eine angemessene Bedienung mittels der Busverbindung haben. Zurzeit werden die Abendverbindungen durch Zugshalte sichergestellt.

Mit dem neuen Fahrplan hat sich für den Dorfteil Grubenwald eine Verschlechterung ergeben. Die Anwohner von Mannried und Grubenwald können vormittags keine Einkäufe in Zweisimmen erledigen. Diese Vormittagsverbindungen waren die meistfrequentierten. Daher soll das Angebot Werktags um jeweils zwei Kurse am Vormittag und um jeweils einen Nachmittagskurs zur Kompensierung des Ausfalles der Zugshalte in Weissenbach erweitert werden (Abfahrtszeiten analog aktueller Samstagkurse). Dadurch soll die Nachfrage auf der Linie gesteigert werden.

Bisherige Kurse Mo-Fr	Zusätzliche Kurse Mo-Fr
3 KP in der HVZ-Morgen, stündlich Zweisimmen ab 05.18, 06.18, 07.18 Uhr – Boltigen an 05.43, 06.43 und 07.43 Uhr Boltigen ab 05.43, 06.51 und 07.45 Uhr – Zweisimmen an 06.05, 07.16 und 08.10 Uhr	Zweisimmen ab 08.40 Uhr und 09.40 Uhr – Boltigen an 09.05 Uhr resp. 10.05 Uhr Boltigen ab 09.15 Uhr und 10.15 Uhr – Zweisimmen an 09.40 Uhr resp. 10.40 Uhr
1 KP Mitte Nachmittag Zweisimmen ab 15.18 Uhr – Boltigen an 15.43 Uhr Boltigen ab 15.51 Uhr – Zweisimmen an 16.16 Uhr	Zweisimmen ab 13.40 Uhr – Boltigen an 14.05 Uhr Boltigen ab 14.15 Uhr – Zweisimmen an 14.40 Uhr

Die Linie hat eine positive Entwicklung hinter sich (vgl. Kapitel 7.6.1). Die bisherigen Optimierungen haben sich positiv ausgewirkt. Mit den zusätzlichen drei Kurspaaren kann weiter zu einer positiven Entwicklung beigetragen werden. Die Umsetzung kann weiterhin durch zwei Dienste abgedeckt werden.

Umfang der Änderung	Mo-Fr +3 KP

Linie 270 Boltigen – Zweisimmen (ehemals Bus 320)

Das Samstagangebot soll ein wesentlicher Bestandteil des Busangebots zwischen Boltigen und Zweisimmen werden. Daher soll auch am Samstag ein Angebot analog dem aufgebesserten Angebot an Wochentagen (siehe Antrag oben) eingeführt werden (identisches Busangebot von Mo-Sa). Dies bringt Kontinuität für alle Tage. Ein «geregeltes» Angebot ist aus den verschiedensten Gründen wichtig und wird zunehmend bedeutender: Tourismus, Einkaufen, Spital- und Altersheimbesuche etc.

Mit den zusätzlichen drei Kurspaaren am Samstag werden neu zwei Dienste nötig und nicht mehr nur einer. Ausserdem ergibt sich am Morgen zwischen 8:15 bis 8:40 eine Arbeitsunterbrechung. Das Arbeitszeitgesetz wird aber weiterhin erfüllt.

Umfang der Änderung	Sa+ 3 KP

Linie 270 Boltigen – Zweisimmen (ehemals Bus 320)

Auch das Angebot am Sonntag soll ein wesentlicher Bestandteil des Busangebots zwischen Boltigen und Zweisimmen werden. Am Sonntag bestand bisher kein Angebot.

Ein Busangebot am Sonntag ist aus den verschiedensten Gründen wichtig: Tourismus, Spital- und Altersheimbesuche etc. Daher sollen zu den Morgen-, Mittags- und Abendstunden je 2 Kurspaare verkehren.

Umfang der Änderung	So +6 KP

Linie 31.260 Oey Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp

Aufnahme des saisonalen Winterkurses Schwenden – Oey am Wochenende um 16.53 Uhr in Richtung Oey Diemtigen ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs. Das Angebot wurde bisher durch die Gemeinde und die Bahnen finanziert. Der Trend der Nachfrage verläuft gemäss Auskunft des TU leicht positiv. Für die Fahrplanjahre 2020/21 wird mit einem KDG von 23.2 % gerechnet.

Dieser Kurs entlastet in der Wintersaison den motorisierten Individualverkehr MIV und steigert die Attraktivität der Skigebiete Wiriehorn und Grimmialp. An den Wochenenden fahren die Bahnen bis 16.30 Uhr. Ohne Zusatzkurs müssen ÖV-Reisende bereits um 15.41 Uhr ab Grimmialp abreisen oder müssten den Kurs um 17.47 Uhr ab Grimmialp abwarten. Der entsprechende Morgenkurs wurde im RAK 2018-21 bereits in das Grundangebot aufgenommen.

Umfang der Änderung	Täglich in der Altjahrs- und Neujahrswoche sowie Sa und So von Januar bis ca. Anfang März +1 KP

Linie 280 Lenk – Aegerten – Lenk (Linie 28)

Die Aufnahme der Linie 28 ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs wurde bereits im Angebotskonzept 2014-2017 und 2018-2021 beantragt, jedoch aus Kostengründen abgelehnt. Daher wird der Antrag von der RVK 5 erneut wiederholt.

Die Linie 28 ist bisher ein von der Gemeinde und weiteren Partnern finanziertes Angebot. Die Linie verkehrt ganzjährig mit 11 Kurspaaren, davon 2 Kurspaare am Morgen für den Schülerverkehr (ca. 74 Schüler), und erschliesst in nordwestlicher Richtung das Schwimmbad und das REKA-Zentrum der Lenk. Im Einzugsgebiet der Linie leben 900 Einwohner und es bestehen 300 Arbeitsplätze (Quelle: Geoportal Kt. Bern). In den letzten Jahren hat im Gebiet Aegerten eine rege Bautätigkeit stattgefunden, weshalb die Einwohnerzahlen stark angestiegen sind. In dem Gebiet gibt es auch Ferien- und Lagerhäuser, die stark frequentiert werden. Aktuell weist die Linie eine durchschnittliche Auslastung von 6 Personen pro Kurs auf und ist damit gut genutzt. Zumindest die zusätzlichen zwei Kurspaare für die Schüler sind in das Grundangebot aufzunehmen, da die Auslastung vorhanden ist.

In den letzten fünf Jahren hat die Auslastung auf der Linie kontinuierlich zugenommen und dies nicht nur in den Wintermonaten. Über das ganze Jahr gesehen hat die Auslastung unter der Woche um knapp 20 % und am Wochenende um 45 % zugenommen. Das Angebot wird nicht nur von Touristen, sondern auch von den Einheimischen rege benutzt, z.B. fürs Einkaufen. Besonders bemerkbar gemacht hat sich die Einführung des ÖV inklusive in der Lenk per 01. Juli 2017.

Umfang der Änderung	Mo – So +9 KP, Mo – Fr (Schulbetrieb) +2 KP

Linie 282 Lenk – Hubelmatte (– Iffigenalp)

Aufnahme des Teilstücks Lenk-Hubelmatte ganzjährig ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs. Die Linie verkehrt heute saisonal mit 12 Kurspaaren und verzeichnet eine durchschnittliche Auslastung von 13 Personen pro Kurs.

Die Linie erschliesst ungefähr 470 Einwohner und rund 250 Arbeitsplätze (Quelle: Geoportal Kt. Bern) und ist deshalb nicht nur für den Tourismus (z.B. gut frequentierte Lager- und Ferienhäuser), sondern auch für die Bevölkerung bedeutend. In den letzten fünf Jahren hat die ganzjährige Auslastung stark zugenommen, wobei dies vor allem auf die Sommermonate zurückzuführen ist. Die Auslastung hat unter der Woche über 50 % zugenommen und hat sich am Wochenende beinahe verdoppelt. Auch hier hat sich die Einführung des ÖV inklusive in der Lenk per 01. Juli 2017 bemerkbar gemacht. Die Auslastung der Linie hat sich stark erhöht. Es verkehren seit der Einführung von ÖV inklusive manchmal sogar zwei Busse. Im Aussenbezirk Pöschenried wurde zudem in den letzten Jahren rege gebaut, was die Einwohnerzahlen ansteigen liess.

Daher beantragt die RVK 5 erneut die Aufnahme des Teilstücks Lenk-Hubelmatte ganzjährig ins Grundangebot.

Umfang der Änderung	Mo – So + 12KP

Linie 283 Lenk – Metschbahnen – Simmenfälle

Erweiterung mit zwei Kurspaaren um ca. 19.05 und 22.05 mit Anschluss an die MOB Linie. Mit der Einführung des ÖV inklusive in der Lenk per 01. Juli 2017 hat sich die Auslastung der Linie stark erhöht. In den letzten fünf Jahren hat die ganzjährige Auslastung unter der Woche um 40 % und am Wochenende um 60 % zugenommen. Die Linie 283 verzeichnet heute eine durchschnittliche Auslastung von 14 Personen pro Kurs und ist damit gut frequentiert. Die Linie erschliesst ungefähr 480 Einwohner und 150 Arbeitsplätze (Quelle: Geoportal Kt. Bern). Entsprechender Bedarf für die Abend-Kurspaare ist somit vorhanden.

Das Angebot wird nicht nur von Touristen, sondern auch von den Einheimischen genutzt, z.B. fürs Einkaufen. Daher beantragt die RVK 5 erneut die Aufnahme der zwei zusätzlichen Kurspaare.

Umfang der Änderung	Mo – So + 2KP

8 Zusammenfassung der Anträge und Priorisierung

In der nachfolgenden Tabelle werden die Anträge nach Teilregionen nochmals zusammengefasst und übersichtlich dargestellt. Zudem wurden die Anträge anhand der folgenden Kriterien priorisiert.

1. Priorität: Massnahmen mit grosser regionaler und raumplanerischer Auswirkung. Die Anliegen werden seit längerer Zeit gefordert, wurden bis anhin aber aus diversen Gründen noch nicht umgesetzt. Sie sind zentral für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und fördern die Verschiebung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖV.

   > Die Massnahmen erster Priorität werden von der RVK 5 mit Nachdruck beantragt. Ihre Umsetzung im Angebotsbeschluss 2022-2025 ist für die Region Oberland West von höchster Priorität.

2. Priorität: Massnahmen mit hohem Kundennutzen und/oder grosser Auswirkung auf den Modal-Split zu Gunsten des ÖV. Dies sind hauptsächlich Taktverdichtungen oder Anträge zur Schliessung von Taktlücken.

   > Die Umsetzung der Massnahmen 2. Priorität wird bei finanziellem Spielraum durch den Kanton beantragt. Das ÖV-Angebot der Region Oberland West wird dadurch attraktiver gestaltet und stark aufgewertet.

3. Priorität: Massnahmen, die ein mögliches Zusatzangebot aus Kundensicht darstellen, das Verhalten hinsichtlich eines Modal-Splits zu Gunsten des ÖV aber nicht grundsätzlich verändern.

Kapitel	Linie	Antrag	Priorität
Region Thun			
Agglomeration Thun			
4.15.1	Linie 340 Regio Thun – Solothurn	Einführung des Stundentakts bis Betriebsschluss (Mo-So +3 KP) Erhöhung der Angebotsstufe 3 auf 4	1
	Linie 340 Regio Thun – Konolfingen – Burgdorf	Zusätzlicher Regio xx.24 ab Thun (3. Produkt) von 06.00 – 20.00 Uhr (Mo-So +9 KP)	1
	Linie 340 Regio Thun – Burgdorf – Hasle-Rüegsau	Aufnahme des Kurspaars um 5.49 ab Thun bzw. um 4.51 ab Burgdorf sowie um 5.02 ab Thun bzw. um 5.55 ab Hasle-Rüegsau in das Grundangebot (So +2 KP)	1
	Neue Direktverbindung Biel/Bienne – Thun (-Spiez)	Direkte Bahnverbindung Biel/Bienne – Thun (-Spiez) (Mo-Fr +4 KP)	1
4.15.2	Linie 3 Dornhalde – Allmendingen	Ausbau des Angebots am Wochenende (So +33.5 KP)	2
		Ausbau des Abendangebots und Schliessung Taktlücken am Samstag (+1 KP)	1
	Linie 6 Thun Bahnhof – Westquartier	Verdichtung zum 10'-Takt (Mo-Sa +28 KP)	1
	Linie 21 Thun – Oberhofen – Interlaken	Verdichtung zum 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun-Oberhofen (Mo-Sa +28 KP)	2
	Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 21	Zusätzlicher Frühkurs auf allen Stadtlinien (Mo-Fr +1 KP)	1
	Versuchsbetrieb Tangentiallinie Steffisburg, Kirche – Zentrum, Oberland	Versuchsbetrieb Mo-Fr mit 28 KP 2 Fahrzeuge Von Steffisburg, Kirche nach Zentrum Oberland	1
Westamt			
4.15.3	Linie 50/51 Thun – Uebeschi/Wattenwil – Blumenstein	Verlängerung des bestehenden Kurses 17.46 Uhr ab Bahnhof Thun von Thierachern, Wahlen via Forst-Längenbühl nach Wattenwil, Postgasse (Mo-Fr +0.5 KP) Endhaltestelle Wattenwil, Postgasse	3
	Linie 53 Blumenstein - Wattenwil – Seftigen	Zusätzliches Kurspaar: ab Blumenstein um 20.21 Uhr und ab Seftigen um 20.41 Uhr (Mo-Fr +1 KP)	1
Rechte Seeseite			
4.15.4	Linie 24 Oberhofen – Aeschlen – Schwanden – Sigriswil	Zusätzlicher Morgenkurs um 05.11 Uhr ab Sigriswil und zusätzliche Abendkurse um 19.48 und 21.48 Uhr ab Oberhofen sowie ab 20.59 Uhr ab Sigriswil (Mo-So +2 KP)	1

Ostamt

4.15.5	Linie 32 Thun – Goldiwil - Heiligenschwendi	Systemwechsel mit Kleinbus zur Erschliessung des Gebiets Halte, Mo-Sa +5.5 KP	1
		Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2	1
		Mo – Fr + 1 KP	1
	Linie 41/42 Thun – Eriz / Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand	Schliessung der Taktlücken zu einem durchgehenden Stundentakt am Sonntag (So +0.5 KP)	1
		Zusatzkurs am Abend (So +0.5 KP)	3
	Linie 43 Abschnitt Heimenschwand – Wangelen	Aufnahme Zusatzschlaufe Heimenschwand – Wangelen – Heimenschwand (Zusätzliche Kilometer Fahrdistanz)	1

Region Spiez

5.6.1	Linie 310 (Bern – Thun) – Spiez – Interlaken Ost (ohne IC)	Verlängerung des Halbstundentaktes, um den Busverkehr zu entlasten (Mo-So + 1 KP)	3
5.6.2	Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi	Durchmesserlinie an die Schifflände Neue Linienführung Spiez, Schiffstation - Spiez – Krattigen – Aeschi (neue Endhaltestelle Spiez, Schiffstation)	1
		Verdichtungskurs am späten Nachmittag (Mo-Fr +0.5 KP)	1
	Linie 62 Spiez – Hondrich – Aeschi	Ganztägig gleiche Fahrroute von Spiez – Hondrich – Aeschiried	1
	Linie 63 mit Schlaufe Hondrich – Spiezwiler	Mo-So + 6.5 KP Durchmesserlinie in das Bürgquartier Neu Ringlinie: Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Spiez – Bürgquartier – Spiez	1
	Linie 66 Spiez – Emdthal – Aeschi	Mo-Fr + 2 KP	1

Region Kandertal

6.8.1	Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio)	Stundentakt von 06.00 – 20.00 Uhr (Mo-So +8 KP)	1
6.8.2	Linie 210 Spiez – Reichenbach i.K. (-Faltschen) – Frutigen	Erschliessung Faltschen mit +13 KP (Winter)	3
	Linie 220 Reichenbach – Kiental	Mo-Fr +1 KP	1
	Linie 31.230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg	Neue Endhaltestelle Adelboden, Ausserschwand Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2 auf dem Abschnitt Adelboden, Post – Adelboden, Ausserschwand	1
		Aufstockung der Angebotsstufe 2 auf 3	1
	Linie 31.232 Adelboden Ausserschwand – Post – Boden – Unter dem Birg	Neue Endhaltestelle Adelboden, Post	1

Region Simmental - Saanenland

7.8.1	Linien 300/310/320 Bern – Thun – Spiez – Brig/Zweisimmen	Zwei zusätzliche RE Frühverbindungen (Mo-Fr +1.5 KP, Sa/So +0.5 KP)	1
		RE-Stundentakt Spiez – Zweisimmen zusammen mit GoldenPass Express (+6 KP)	1
	Linie 320 Spiez – Zweisimmen	Integraler RE-Halt in Därstetten (9 KP)	1
7.8.2	Linie 181 Gstaad – Lauenen (-Lauenensee)	Aufnahme der Linienverlängerung bis Haltestelle Rohrbrücke als ganzjähriger Betrieb	1
	Linie 270 Boltigen – Zweisimmen: Bus 320	Zwei zusätzliche Vormittags- und einen zusätzlichen Nachmittagskurs (Mo-Fr +3 KP)	1
		Gleiches Samstagangebot wie an den Wochentagen (Sa+ 3 KP)	1
		Einführung Busangebot am Sonntag (So +6 KP)	3
	Linie 260 Oey Diemtigen – Diemtigen – Grimmialp	Aufnahme des saisonalen Winterkurses ins Grundangebot (Sa/So +1 KP)	1
	Linie 28 Lenk – Aegerten – Lenk	Aufnahme der Linie ins Grundangebot (Mo-So +9 KP, Mo-Fr (Schulbetrieb) +2 KP)	1
	Linie 282 Lenk – Hubelmatte (-Iffigenalp)	Aufnahme des Abschnitts Lenk – Hubelmatte ins Grundangebot (Mo-So +12 KP)	3
	Linie 283 Lenk – Metschbahnen – Simmenfälle	Zusätzliche Kurspaare abends (Mo-So +2 KP)	3

Tabelle 3: Übersicht aller Anträge der RVK 5 für das Angebotskonzept 2022 – 2025 inkl. regionaler Priorisierung

9 Verschiedenes

9.1 MOONLINER

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) hat zusammen mit der Nachtliniengesellschaft, die unter dem Markennamen MOONLINER 43 Nachtlinien betreibt, eine Studie (Verabschiedung Dezember 2019) für ein neues Nachtbusangebot erarbeitet. Die Studie beschränkt sich dabei auf das MOONLINER-Netz Bern (ohne Linie M45 Spiez– Frutigen–Adelboden und Linie M15 nur bis Thun). Auslöser für die Studie waren die stagnierenden, teilweise sogar abnehmenden Fahrgastzahlen. Ziel der Studie ist es, das MOONLINER-Angebot den geänderten Bedürfnissen und Rahmenbedingungen anzupassen und damit zu einem auch in Zukunft nachgefragten und wirtschaftlichen Produkt weiter zu entwickeln.

Die Studie hat drei Handlungsfelder untersucht: das Angebot, das Tarifsystem und die Finanzierung. Die Erkenntnisse aus den Handlungsfeldern haben wiederum Auswirkungen auf die weiteren MOONLINER-Netze der anderen Regionen. Daher wird es nötig, dass die anderen Regionen in Abhängigkeit der zukünftigen Entscheidungen zum Vorgehen zu den drei Handlungsfeldern ihre Netze und Angebote überprüfen und anpassen.

Angebot

Geprüft wurden vier Angebotsszenarien mit zwei reinen Buslösungen und zwei Nacht-S-Bahnlinien als Mischlösung Bahn-Bus. Von den vier Szenarien werden zwei Szenarien mit unterschiedlichen Horizonten weiterverfolgt: Die reine Buslösung ist kurzfristig und die Mischlösung mittel- bis langfristig weiterzuverfolgen. Das wichtigste Element daraus ist die umlaufoptimierte Anpassung des Angebots.

Tarifsystem

Das MOONLINER-Angebot wird mit einer Defizitgarantie durch die Gemeinden eigenwirtschaftlich betrieben. Die Kantone und das BAV treten nicht als Besteller auf und leisten auch keine Abgeltungen. Bisher galt ein spezieller Zonentarif (keine Anerkennung gültiger Fahrausweise wie Libero-Abo oder GA).

Unabhängig davon welches der beiden Angebotsszenario weiterverfolgt wird, soll als neues Tarifsystem die Anerkennung aller gültigen Fahrausweisen (Einzelbillette und Abonnemente) mit einem einheitlichen Nachtzuschlag von CHF 5.- umgesetzt werden. Das wichtigste Element daraus ist der Wechsel von einem eigenen Tarif zur Anerkennung aller gültigen Fahrausweise mit Nachtzuschlag.

Finanzierung

Unabhängig davon welches Angebotsszenario weiterverfolgt wird, soll das Angebot künftig nach dem ordentlichen Finanzierungsmodell des bestellten Regelangebots finanziert werden. Aus diesem Grund wird die RKBM zuhanden des Kantons im RAK 2022-25 einen Antrag zur Änderung/Anpassung der Angebotsverordnung und der Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs des Kantons Bern stellen. Sollte der Antrag angenommen werden, werden Überlegungen zu einem neuen Kostenverteilmodells (in Anlehnung an das Kostenverteilmodell des Kantons Bern für das Tagesangebot gemäss Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs KBV) nötig. Idee ist, dass das Solidaritätsprinzip unter den Gemeinden bei der Kostenbeteiligung eingeführt werden soll. Die bisherige linienspezifische Abrechnung soll entfallen.

Nächste Schritte

Die Nachtliniengesellschaft erarbeitet nach Verabschiedung der Studie ein Detailprojekt zum MOONLINER-Netz Bern. Gleichzeitig werden die Planungsstudien und Detailprojekte auf das MOONLINER-Netz Bern angepasste und abgestimmte MOONLINER-Netz der weiteren Regionen ausgelöst, um die Schnittstellen der Angebote zu klären. Hier gilt es zu prüfen, welche fahrplan- und angebotstechnischen Konsequenzen resultieren.

Das AÖV des Kantons Bern hat die Studie ebenfalls zur Kenntnis genommen und prüft die Möglichkeit zur kantonsweiten Anpassung des Nachtbusnetzes und Auswirkungen einer allfälligen Bestellung des Nachtangebots durch den Kanton. Durch den Systemwechsel könnte das Nachtangebot durch den Bund mitfinanziert und rund die Hälfte der ungedeckten Kosten vom Bund getragen werden. Unter der Gesamtleitung des AÖV wurde deshalb im Januar 2020 ein Projekt zur Umsetzung gestartet. Dabei werden unter anderem die folgenden Teilprojekte bearbeitet:

- Das Angebot in den MOONLINER Netzen Biel, Solothurn, Thun und Interlaken soll auf dem heutigen Stand erhalten bleiben. Die Verbindungen zum Netz Bern werden auf das neue Angebot im Gebiet RKBM ausgelegt. Die Regionen werden in die Erarbeitung miteinbezogen und über den Projektfortschritt informiert.
- Im Bereich Tarif wird ein Wechsel zur Anerkennung aller gültigen Fahrausweise mit Nachtzuschlag von Fr. 5.00, oder als Variante auch ohne Nachtzuschlag[6] angestrebt.
- Zudem prüft das AÖV die Berücksichtigung des Nachtangebots im ÖV-Kostenverteilschlüssel der Gemeinden.

[6] Das BAV überprüft zurzeit das System des Nachtzuschlages.

Parallel dazu werden die nötigen Schritte für die Einführung des neuen Tarifsystems eingeleitet (Antrag durch die RKBM im RAK 2022-25). Bei einer Weiterverfolgung des vorgeschlagenen neuen Tarifsystems hätte dies zur Folge, dass in allen Regionen dasselbe Tarifsystem umzusetzen wäre.

10 Anhang

10.1 Erfolgskontrolle RVK 5

Erfolgskontrolle (IST 2018 bzw. Offerte 2020), Stand 31.10.2019 — RVK 5

TU	Linie_ KuBu	Linie_Nr	Linie_ Hauptverkehrs-mittel	Verkehrs-mittel Typ	Offertlinie	Angebots-stufe	SOLL-Auslastung Min.-Wert	SOLL-Auslastung Ziel-Wert	SOLL-Kostendeckung Min.-Wert	SOLL-Kostendeckung Ziel-Wert	Auslastung aufgrund der IST-Werte 2018 bzw. der Offerte 2020: max. Querschnitt zwischen	Anz. KP im maxQS	Anz. Pers. im maxQS	Anz.Pers. pro Kurs	Ampel Aus-lastung	Ampel Kosten-deck'g	Bemerkungen
Postauto Ber	12.180		Midi- und Standardbus	B	Gstaad - Col du Pillon - Les Diablerets	1	4	6	20%	35%	Gstaad, Wispile-Grund b. Gstaad, Moosfang	15.0	334	11.13	grün	grün	
Postauto Ber	12.180		Midi- und Standardbus	B	Gstaad - Saanen (- Schönried)	1	4	6	20%	35%	Saanen, Bhf-Saanen, Oberdorf	12.0	370	15.42	grün	[illegible]	
Postauto Ber	12.181	181	Midi- und Standardbus	B	Gstaad - Lauenen (- Lauenensee)	1	4	6	20%	35%	Gstaad, Badweidli-Gstaad, Trom	12.0	206	8.58	grün	[illegible]	
Postauto Ber	12.182	182	Kleinbus	A	Gstaad - Turbach [- Rotengraben]	1	2	3	15%	25%	Gstaad, Bissen Litzi - Bissen Schulhaus	9.0	86	4.78	grün	[illegible]	
TPF	20.260	260	Midi- und Standardbus	B	Bulle - Charmey - Jaun - Boltigen	1	4	6	20%	35%	Epagny-Motel - Epagny Village	19.0	648	17.05	grün	[illegible]	maxQS ausserkantonal
STI AG	31.001	1	Gelenk- und Megabus	C	Thun - Gwatt Deltapark	4	15	25	30%	50%	Scherzligen - Seepark	63.5	4'730	37.24	grün	grün	
STI AG	31.001	1	Gelenk- und Megabus	C	Thun - Spiez	3	12	20	25%	45%	Pfaffenbühl - Seeblick	53.0	3'272	30.87	grün	grün	
STI AG	31.001	1	Gelenk- und Megabus	C	Thun - Steffisburg Flühli	4	15	25	30%	50%	Postbrücke - Marktgasse	102.0	4'630	22.70	[illegible]	grün	
STI AG	31.002	2	Gelenk- und Megabus	C	Thun - Schorenfriedhof via Noufeld	4	15	25	30%	50%	Waisenhausstrasse - Progymatte	106.0	3'346	15.78	[illegible]	[illegible]	
STI AG	31.003	3	Midi- und Standardbus	B	Thun - Allmendingen	4	10	16	30%	50%	Eigerplatz - Jungfraustrasse	81.0	2'620	16.17	grün	[illegible]	
STI AG	31.003	3	Midi- und Standardbus	B	Thun - Alte Bernstrasse - Heimberg	4	10	16	30%	50%	Postbrücke - Thun Bahnhof	95.0	2'331	12.27	[illegible]	[illegible]	
STI AG	31.003	3	Midi- und Standardbus	B	Thun - Amsoldingen - Blumenstein	2	6	10	20%	40%	Burgerallee - Arena Thun	20.5	2'083	50.80	grün	[illegible]	
STI AG	31.004	4	Midi- und Standardbus	B	Thun - Lerchenfeld	4	10	16	30%	50%	Guisanplatz - Hauptkaserne	69.0	2'395	17.36	grün	grün	
STI AG	31.005	5	Gelenk- und Megabus	C	Thun - Schorenfriedhof via Dürrenast	4	15	25	30%	50%	Hohmad - Dürrenast	101.5	3'298	16.25	[illegible]	[illegible]	
STI AG	31.006	6	Midi- und Standardbus	B	Thun - Westquartier	4	10	16	30%	50%	Reitweg - Militärstrasse	68.5	1'759	12.84	[illegible]	[illegible]	
STI AG	31.021	21	Gelenk- und Megabus	C	Thun - Oberhofen - Beatenbucht - Interlaken	4	15	25	30%	50%	Chartreuse - Stationsstrasse	75.5	3'165	20.96	[illegible]	grün	
STI AG	31.022	22	Kleinbus	A	Hangbus Hünibach - Hilterfingen - Oberhofen	1	2	3	15%	25%	Oberhofen-Tanackerweg	8.0	73	4.56	grün	rot	
STI AG	31.024	24	Midi- und Standardbus	B	Oberhofen - Schwanden - Sigriswil	1	4	6	20%	35%	Örtliboden - Mattikehr	9.0	111	6.17	grün	[illegible]	
STI AG	31.025	25	Midi- und Standardbus	B	Thun - Gunten - Sigriswil	3	8	13	25%	45%	Chartreuse - Hilterfingen Post	33.0	1'128	17.09	grün	grün	
STI AG	31.031	31	Midi- und Standardbus	B	Thun - Goldiwil - Heiligenschwendi	2	6	10	20%	40%	Scheidweg - Stägacher	31.0	881	14.21	grün	grün	
STI AG	31.031	32	Midi- und Standardbus	B	Thun - Dörfli - Heiligenschwendi	1	4	6	20%	35%	Kohlerensäge - Hundschüpfen	13.0	179	6.88	grün	[illegible]	
STI AG	31.033	33	Midi- und Standardbus	B	Thun - Steffisburg - Teuffenthal b. Thun	1	4	6	20%	35%	Ziegelei - Ziegeleistrasse	11.5	209	9.09	grün	[illegible]	
STI AG	31.041	41	Midi- und Standardbus	B	Thun - Schwarzenegg - Innereriz	1	4	6	20%	35%	Ziegelei - Bösbach	8.0	192	12.00	grün	grün	
STI AG	31.041	42	Midi- und Standardbus	B	Thun - Schwarzenegg - Süderen - Heimenschwai	1	4	6	20%	35%	Ziegelei - Bösbach	14.5	243	8.38	grün	[illegible]	
STI AG	31.043	43	Midi- und Standardbus	B	Thun - Emberg - Heimenschwand	1	4	6	20%	35%	Ziegelei - Bösbach	22.0	336	7.64	grün	grün	
STI AG	31.044	44	Midi- und Standardbus	B	Oberdiessbach - Linden - Heimenschwand	1	4	6	20%	35%	Abzw. Bloiken - Juliusgraben	11.0	131	5.95	[illegible]	[illegible]	
STI AG	31.050/051	50/51	Midi- und Standardbus	B	Thun - Uebeschi/Wattenwil - Blumenstein	3	8	13	25%	45%	Dufourkaserne - S+W	38.0	1'049	13.80	grün	grün	zusammengefasstes Angebot
STI AG	31.053	53	Midi- und Standardbus	B	Seftigen - Wattenwil - Blumenstein	2	6	10	20%	40%	Rössli - Bären	23.0	323	7.02	[illegible]	[illegible]	
STI AG	31.055	55	Midi- und Standardbus	B	Thun - Reutigen - Wimmis	2	6	10	20%	40%	Hänniswegl - Schorenstrasse	23.0	670	14.57	grün	grün	
Postauto Ber	31.056	56	Midi- und Standardbus	B	Riggisberg - Burgistein - Wattenwil	1	4	6	20%	35%	Wattenwil, Postgasse - Wattenwil, Obere Zel	7.0	64	4.57	[illegible]	rot	
Postauto Ber	31.057	57	Kleinbus	A	Uetendorf Bahnhof - Gurzelen Kreuz	1	2	3	15%	25%	Gurzelen, Oberguriz. - Uetendorf, Stiftung U.-	9.0	52	2.89	[illegible]	grün	
Postauto Ber	31.058	58	Kleinbus	A	Ortsbus Uetendorf	1	2	3	15%	25%	Uetendorf, Thunstrasse - Thun, Waldeck	8.0	22	2.75	[illegible]	[illegible]	
Postauto Ber	31.061	61/62/63	Midi- und Standardbus	B	Spiez - Spiezwiler/Krattigen - Aeschi - Aeschiried	2	6	10	20%	40%	Hondrich, Schulhaus - Hondrich, Bühlen (L62	18.0	545	15.14	grün	grün	
Postauto Ber	31.065	65	Midi- und Standardbus	B	Spiez Bhf - Faulensee	2	6	10	20%	40%	Spiez, Bürgstrasse-Faulensee, Oberdorf	15.0	196	6.53	[illegible]	[illegible]	
Postauto Ber	31.066	66	Midi- und Standardbus	B	Aeschi - Emdtal - Spiez	1	4	6	20%	35%	Emdthal, Dorf-Aeusseres Emdthal	5.0	53	5.30	[illegible]	[illegible]	
Postauto Ber	31.210	210	Midi- und Standardbus	B	Spiez - Reichenbach - Frutigen	1	4	6	20%	35%	Reichenbach, Buchholz - Rüdlen	13.0	123	4.73	[illegible]	rot	
Postauto Ber	31.220		Midi- und Standardbus	B	Reichenbach i.K. - Kiental - Griesalp	1	4	6	20%	35%	Scharnachtal, Schulhaus-Gasse	9.0	225	12.50	grün	grün	
AFA	31.230	230 F-A	Midi- und Standardbus	B	Frutigen - Adelboden	2	6	10	20%	40%	Frutigen, Marktplatz - Widi	24.0	957	19.94	grün	grün	
AFA	31.230	230 F-K	Midi- und Standardbus	B	Frutigen - Kandersteg	2	6	10	20%	40%	Frutigen,Bhf - Tropenhaus	20.5	504	12.29	grün	grün	
AFA	31.232	232	Midi- und Standardbus	B	Adelboden Ausserschwand - U.d. Birg	1	4	6	20%	35%	Mühleport - Mineralquelle	11.0	317	14.41	grün	grün	
AFA	31.241	241	Midi- und Standardbus	B	Kandersteg - Talstation Sunnbüel	1	4	6	20%	35%	Kircho - Hüttentürli	12.0	219	9.13	grün	grün	
Postauto Ber	31.260	260	Midi- und Standardbus	B	Oey Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp	1	4	6	20%	35%	Horboden, Wirtschaft - Chollerenbrücke	7.0	98	7.00	grün	[illegible]	
Postauto Ber	31.270	270	Kleinbus	A	Boltigen, Bhf - Zweisimmen, Bhf Ost	1	2	3	15%	25%		8.0	Betreiberwechsel; neue Resultate noch nicht verfügbar				
AFA	31.281	281	Midi- und Standardbus	B	Lenk Bahnhof - Bühlberg	1	4	6	20%	35%	Gerbi - Grün	9.0	103	5.72	[illegible]	[illegible]	
AFA	31.283	283	Midi- und Standardbus	B	Lenk Bahnhof - Simmenfälle	1	4	6	20%	35%	Kuspo - Rohrbrücke	10.0	149	7.45	grün	[illegible]	
MOB	120	R	Bahn (Schmalspur) und	D	Montreux - Zweisimmen	2	15	25	20%	40%	Gstaad - Gruben	25.0	1'600	36.59	grün	grün	zusammengefasstes Angebot
MOB	120	R	Bahn (Schmalspur) und	D	Zweisimmen - Lenk	2	15	25	20%	40%	Zweisimmen - Blankenburg	25.0	1'093	21.86	[illegible]	grün	
BLS Bahn	301	S1	Bahn (Normalspur)	E	Bern - Münsingen - Thun	3	30	50	25%	45%	Ostermundigen-Gümligen	39.0	12'500	160.26	grün	grün	
BLS Bahn	303	S4 / S44	Bahn (Normalspur)	E	Bern - Belp - Thun	3	30	50	25%	45%	Bern-Belp	39.0	6'000	76.92	grün	grün	zusammengefasstes Angebot
BLS Bahn	310	RE/R/Bus	Bahn (Normalspur)	E	Spiez - Interlaken Ost	2	20	35	20%	40%	Interlaken West-Därligen	22.0	2'351	53.43	grün	grün	zusammengefasstes Angebot
BLS Bahn	320	R	Bahn (Normalspur)	E	Spiez - Zweisimmen	2	20	35	20%	40%	Spiez-Lattigen	18.0	2'400	66.67	grün	grün	
BLS Bahn	320	RE	Bahn (Normalspur)	E	Spiez - Zweisimmen	1	15	25	20%	35%	Spiez-Wimmis	8.0	900	56.25	grün	grün	
BLS Bahn	330	R	Bahn (Normalspur)	E	Spiez - Frutigen	1	15	25	20%	35%	Spiez-Mülenen	7.0	650	46.43	grün	grün	
BLS Bahn	330	RE	Bahn (Normalspur)	E	Bern - Spiez - Kandersteg - Brig	2	20	35	20%	40%	Bern-Münsingen	18.0	6'900	191.67	grün	grün	
BLS Bahn	340	R	Bahn (Normalspur)	F	Thun - Hasle-Rüegsau [- Burgdorf]	3	30	50	25%	45%	Schwäbis - Steffisburg	39.0	3'200	41.03	[illegible]	[illegible]	zusammengefasstes Angebot

Anmerkung: anstelle der IST-Werte 2018 sind hier die Offertwerte 2020 verwendet worden

10.2 RGSK-Massnahmenblatt ÖV 6 (Stand Genehmigung 8.12.2016)

ÖV-Anbindung Frutigen — ÖV-6

☐ Im Agglomerationsperimeter
☒ Im übrigen RGSK-Perimeter
☐ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. --

Zielsetzung
Optimalere Anbindung von Frutigen an den Fernverkehr in Abwägung übergeordneter Interessen prüfen

Massnahme ÖV-FV-6 Frutigen, ÖV-Anbindung
- Abschätzung Nachfragepotenzial für IC-Halt Frutigen in Abhängigkeit mit „Lötschberger" (Massnahme umgesetzt)
- IC-Halt Frutigen einführen

Priorisierung
☐ A2 ('15-'18) ‖ A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☒ C (ab '27)

Vorgehen
1. Ausarbeitung Studie IC-Halt Frutigen (2011 erstellt)
2. Antrag für einen IC-Halt Frutigen als priorisierte Fernverkehrs-Variante im Rahmen des Berichts STEP Ausbauschritt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014 beim BAV eingereicht.
3. ggf. Umsetzung entsprechender Massnahmen

Beteiligte Stellen
BAV, Region KA, Adelboden, Frutigen, Kandersteg

Federführung
AÖV

Realisierung

Kosten gesamte Massnahmen

AP1 Fr. Mio. --
AP2 Fr. Mio. --
AP3 Fr. Mio. **offen, je nach Konzept**

	Infrastruktur	
Total	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

Stand der Koordination
☐ Handlungsbedarf
☒ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung
☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)
- -

Abhängigkeiten / Zielkonflikte --

Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)
- Eingabe Vorprojekt beim Bund:
- geschätzter Baubeginn:
- geschätzte Inbetriebnahme:

Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C

Beurteilung

Zweckmässigkeit und Wirkung
Verbessertes Angebot für die Region Frutigen und Adelboden und trägt zu einer Verkehrsverlagerung bei.

Bewertung:
Die Massnahme kann attraktiv sein für die Tourismusregion, bewirkt also einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und führt zu weniger Lärm- und Luftbelastung.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise --   Im Bericht STEP Ausbauschritt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014 wurden vier Varianten Aaretal - Oberland (BE-02) entwickelt: - Variante 1: Verdichtung FV mit Halt in Frutigen (1. Priorität)   - Variante 2: Verdichtung FV ohne Halt Frutigen (2. Priorität)   - Variante 3: Konzeptänderung RE ohne Verdichtung (3. Priorität)   - Variante 4: Konzeptänderung RE mit Verdichtung (3. Priorität)   Die RVK setzt sich für den IC-Halt ein. Prüfung IC-Halt auf nationaler Ebene (Voraussetzung ist Vollausbau Lötschberg).
Grundlagendokumente   - Studie IC-Halte Frutigen, 03.03.2010   - Studie IC-Halte Frutigen, 14. August 2011   - Regionales Angebotskonzept 2014-2017, RVK 5, 30. Mai 2012   - Bericht STEP Ausbauschritt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014