
Regionales Angebotskonzept 2027-2030

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

Exemplar Mitgliederversammlung RVK 5 vom 11. Dezember 2024

Thun, 21. November 2024

Impressum

Herausgeber

Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West
c/o ALPGIS Raumentwicklung GmbH
Fliederweg 11
3600 Thun
033 252 52 52
info@rvk5.ch

Mitglieder Ausschuss Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

Entwicklungsraum Thun

Jolanda Brunner, Spiez (Präsidentin, Region Spiez)
Andrea de Meuron (Agglomeration Thun)
Sven Löffel, Diemtigen (Niedersimmental)
Barbara Bleuer, Buchholterberg (Ostamt)
Heidi Guggisberg, Wattenwil (Westamt inkl. Gemeinden Gürbetal)
Erika Schoch, Sigriswil (Agglomeration Thun, rechtes Seeufer)

Obersimmental und Saanenland

Klaus Romang, Saanen
René Müller, Lenk

Kandertal

Andreas Grünig, Geschäftsführer Planungsregion Kandertal

Beratende Mitglieder (nicht stimmberechtigt)

Laurent Reusser, 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)
Martin Graf, STI Bus AG
Samuel Bühler, BLS AG
Anita Grossniklaus, Postauto AG
Hans Schmid, AFA AG
Stefano Regazzoni, MOB AG

Projektleitung und -bearbeitung

Emanuel Buchs, Geschäftsführer RVK 5
Maya Peter, ALPGIS Raumentwicklung GmbH (Projektleitung)
Simon Bürki, ALPGIS Raumentwicklung GmbH

Bezugsquelle

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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	5
Tabellenverzeichnis.....	5
Grundlagenverzeichnis.....	6
Abkürzungen	7

TEIL A: AUSGANGSLAGE, ZIELE, INHALT, VORGEHEN

1 Ausgangslage.....	8
2 Ziele	8
3 Inhalt und Vorgehen.....	8
4 Mitwirkung	9

TEIL B: ERFOLGSKONTROLLE 2023 UND ZUKÜNFTIG GEWÜNSCHTE ENTWICKLUNG

5 Synthese Erfolgskontrolle 2023 und Erfolgskontrolle der kritischen Linien	10
5.1 Erfolgskontrolle der Angebote: Erfolgskontrolle 2023	11
5.1.1 STI-Stadtlinien.....	11
5.1.2 STI-Regionallinien	12
5.1.3 AFA-Linien.....	13
5.1.4 PAG-Linien, Perimeter ERT	13
5.1.5 PAG-Linien, Perimeter OSSA und PRK	15
5.1.6 BLS-Linien.....	15
5.1.7 MOB-Linien	16
5.1.8 Moonliner	16
5.2 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote	17
5.2.1 Erfolgskontrolle auslaufender Versuchsbetriebe	17
5.2.2 Neue Angebote aus dem RAK 2022-2025	17
6 Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen.....	18
6.1 Region Thun	18
6.2 Region Spiez.....	20
6.3 Region Kandertal.....	20
6.4 Region Simmental – Saanenland.	20
6.5 On-Demand.....	21
6.6 Freizeitverkehr	22
6.7 Moonliner	22
6.8 Versuchsbetriebe	22

TEIL C: REGIONALES ANGEBOTSKONZEPT 2027-2030

7 Anträge	24
7.1 Methodik Bewertung der Anträge (Weiterverfolgen oder Ablehnen)	24
7.1.1 Bewertung anhand der AGV.....	24
7.1.2 Bewertung anhand von Ausschlusskriterium oder durch Studie	25
7.2 Priorisierung der Anträge.....	25

7.3	Welche Anträge sind RAK-relevant.....	25
7.4	Erklärung Antragsfelder	26
7.5	Überregionaler Teil	27
7.5.1	Bahnlinien (IC, RE, S-Bahn)	27
7.5.2	RVK 5 übergreifende Anträge Buslinien und weitere.....	28
7.6	Freizeitangebote	29
7.7	Planungsregion Thun (ERT)	30
7.7.1	Region Thun: Stadtlinien	30
7.8	Stadt Thun: Regionallinien	32
7.9	Region Spiez.....	33
7.9.1	Buslinien	33
7.10	Region Kandertal.....	34
7.10.1	Buslinien	34
7.11	Region Simmental – Saanenland	34
7.11.1	Buslinien	34
7.12	Übersicht Anträge	35
7.13	Übersicht Priorisierung der positiv beurteilten Anträge	36
7.14	Übersicht abgelehnte Anträge.....	38
ANHANG		
	Anhang 1: Vorgaben AGV.....	43
	Anhang 2: Bewertungsmatrix Anträge	44
	Anhang 3: vertiefende Informationen zu den Anträgen	45
3.1	Antrag 17, Linie 31.280	45
3.2	Antrag 72, Linie 30.252	47
3.3	Antrag 39 + 40, Linie 31.001	50
3.4	Antrag 54, Linie 31.001	55
3.5	Antrag 82, Linie 31.063	64
3.6	Antrag 70, Verlängerung Heimenschwand - Wangelen.....	65
3.7	Antrag 85, Abendkurse Sigriswil	70
	Anhang 4: Übersicht Abgelehnte Anträge RAK 2022-2025.....	74
	Anhang 5: Detailbewertung abgelehnte Anträge RAK 2027-2030.....	78
	Anhang 6: Nicht RAK relevante Anträge	79

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: VORGEHEN ERARBEITUNG RAK 2027-2030 RVK5 OBERLAND-WEST MIT DEN MEILENSTEINEN 1-5.	9
ABBILDUNG 2 2.1: ERFÜLLUNG DER ANFORDERUNGEN DER ANGEBOTE IM PERIMETER DER RVK5 IN DER ERFOLGSKONTROLLE 23. 2.2: ENTWICKLUNG DER ERFÜLLUNG DER ANFORDERUNGEN (AMPELSTUFE). VERGLEICH DER ERFOLGSKONTROLLEN 2018 UND 2023	10

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: ERFOLGSKONTROLLE STADTLINIEN STI	11
TABELLE 2: STI-REGIONALLINIEN	12
TABELLE 3: LINIEN AFA	13
TABELLE 4: LINIEN POSTAUTO AG, PERIMETER ERT. (*): DIESE LINIEN WURDEN IN DER ERFOLGSKONTROLLE 2018 ALS GEMEINSAME LINIE GEWERTET (61/62/63 SPIEZ-SPIEZWILER/KRATTIGEN-AESCHI-AESCHIRIED). DIE ENTWICKLUNG 2018-2023 KANN AUS DIESEM GRUND FEHLER AUFWEISEN. DIE ERFOLGSKONTROLLE 2023 WURDE JEDOCH ORDNUNGSGEMÄSS VOLLZOGEN.	13
TABELLE 5: LINIEN PAG, PERIMETER BROSSA UND PRK. (*): HIER WURDE FÜR DIE ERFOLGSKONTROLLE 2023 DER TOURISTISCHE TEIL DER LINIE 12.181 NICHT BERÜCKSICHTIGT.	15
TABELLE 6: LINIEN BLS. DIE MIT STERN MARKIERTEN LINIEN WURDEN IN DER ERFOLGSKONTROLLE 2018 ALS GEMEINSAME LINIE GEWERTET (THUN – HASLE-RÜEGSAU – (BURGDORF)). DIE ENTWICKLUNG 2018-2023 KANN AUS DIESEM GRUND FEHLER AUFWEISEN, INSB. FÜR DIE STRECKE THUN – BURGDORF (VGL. GEÄNDERTE ANGEBOTSTUFE). DIE ERFOLGSKONTROLLE 2023 WURDE FÜR BEIDE LINIEN ORDNUNGSGEMÄSS VOLLZOGEN.	15
TABELLE 7: ERFOLGSKONTROLLE 2023 MOONLINER LINIEN. DIE MOONLINER ANGEBOTE WURDEN MIT DEM FAHRPLANWECHSEL 2022 IN DAS REGULÄRE ANGEBOT ÜBERFÜHRT, WESHALB NOCH KEINE ERFOLGSKONTROLLE FÜR DAS JAHR 2018 VORLIEGT.	16
TABELLE 8: NEU EINGEFÜHRTE ANGEBOTE, WELCHE IM RAK 2022-2025 BEANTRAGT WURDEN UND/ODER IN DER ANGEBOTSPERIODE 2022-2025 NEU EINGEFÜHRT / GEÄNDERT WURDEN. FÜR DIE MIT STERN (*) MARKIERTEN ANGEBOTE IST DIE FINANZIERUNG VORBEHALTEN (UMSETZUNG VORAUSSICHTLICH IM FAHRPLANWECHSEL 2025).	17
TABELLE 9: ZIELVORGABEN DURCHSCHNITTLICHE AUSLASTUNG (PERSONEN) PRO KURS. IN KLAMMERN SIND DIE MINIMALANFORDERUNGEN ANGEGEBEN.	43
TABELLE 10: ZIELVORGABEN KOSTENDECKUNGSGRAD LINIE. IN KLAMMERN SIND DIE MINIMALANFORDERUNGEN ANGEGEBEN.	43

Grundlagenverzeichnis

- **Agglomerationsprogramm V+S Thun 4. Generation**, Entwicklungsraum Thun, 2020
- **Agglomerationsprogramm V+S Thun 5. Generation**, Entwicklungsraum Thun, in Erarbeitung
- **Behinderung der Busse des öffentlichen Verkehrs**, Agglomeration Thun, Bericht, RVK Oberland West, 2014
- **Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2022 – 2025**, Regierungsrat des Kantons Bern, 2018
- **Botschaft zum Ausbauschnitt 2035 des STEP-Eisenbahninfrastruktur**, BAV, 2018
- **Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2035 für die Eisenbahninfrastruktur**, BAV, 2019
- **Buserschliessung Spiez – Interlaken**, Schlussdokumentation, AÖV, Metron, 2018
- **Buslinie Zweisimmen-Boltigen**, Angebotskonzept 2019, Schlussbericht, RVK Oberland West, Bahn + BusBeratung AG 3B, 2018
- **ESP-Bahnhof Thun, Teilprojekt Verkehr**, Schlussbericht Workshopverfahren, Planungsamt Stadt Thun, 10:8 Architekten GmbH und Stadt raum verkehr, Birchler und Wicki, 2019
- **ESP-Bahnhof Thun, Charrette-Verfahren**, Schlussbericht Workshop Verfahren, Güller & Güller architecture urbanism, KCAP Architects&Planners, berchtoldkrass space & options, Stadt Thun, 2023
- **Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035**, Schlussbericht, Planungsamt Stadt Thun, Infrac und B+S, 2018
- **Monitoring Buslinie Spiez-Interlaken**, Monitoringbericht, Tranistec, AÖV Kanton Bern, 2022
- **Moonliner: Studie zum Betriebskonzept 2022**, Hauptbericht, Bahn- und Beratung AG 3B, 2021
- **Neues Konzept Regionallinien**, STI AG, RVK 5, 2022
- **Neue Tangentiallinie Thun – Steffisburg**, RVK Oberland West, Metron, 2021
- **ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt**, Schlussdokumentation, RVK Oberland West, Metron, 2019
- **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 2035**, Schlussdokumentation, RVK Oberland West, Metron, 2018
- **ÖV-Konzept Stadt Thun**. Nachfrage- und Angebotsabschätzung, Schlussbericht, RVK Oberland West, Metron, 2016
- **Potenzialstudie Thun Nord**, Technische Dokumentation, RVK Oberland West, Roland Müller Küsnacht AG, 2017
- **Regional- und Ortsbuskonzept Spiez**, Schlussbericht, RVK Oberland West, Metron, 2019
- **RGSK Thun-Oberland West 2021**, Entwicklungsraum Thun, 2020
- **RGSK Thun-Oberland West 2025**, in Erarbeitung, Entwicklungsraum Thun, 2020
- **S-Bahn Bern 2040**, Schlussbericht, Metron, AÖV Kanton Bern, 2022
- **STEP 2030 Angebotskonzept** Planungsraum Bern – Oberland, AÖV, Infrac, 2014
- **STEP-Ausbaustritt 2030**, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern – Oberland, Hintergrundbericht zur Einreichung des Angebotskonzepte an das BAV, AÖV, Infrac, 2014
- **Studie zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum**. Grundlagenbericht, Metron, Ecoplan, RVK1, 2, 4 und 5, 2022
- **Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost**, Entscheidungsgrundlagen, AÖV, Infrac, Mitwirkungsbericht, Februar 2016
- **Thun – Einsatz Doppelgelenkbus**, Schlussbericht, Metron, RVK5, 2022
- **Vertiefende ÖV-Studie im Raum Thun – Steffisburg**, Schlussbericht Metron, RVK, 2024

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
AS	Angebotsstufe
BauG	Baugesetz des Kantons Bern
BAV	Bundesamt für Verkehr
BLS	Bern-Lötschberg Simplon (Bahnunternehmen) AG Bern
BROSSA	Bergregion Obersimmental-Saanenland
ERT	Entwicklungsraum Thun
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
HVZ	Hauptverkehrszeiten
HST	Halbstudentakt
IF	Infrastrukturfonds
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
LBT	Lötschberg-Basistunnel
MOB	Montreux-Berner Oberland Bahn
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsfond
NLG	Nachtliniengesellschaft
OIK I	Oberingenieurkreis Oberland
PAG	PostAuto AG
PRK	Planungsregion Kandertal
RAK	Regionales Angebotskonzept
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
RVK5	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, ZIELE, INHALT, VORGEHEN

1 Ausgangslage

Das Regionale Angebotskonzept zeigt die mittel- bis langfristige Perspektive des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der RVK5 auf. Unter besonderer Berücksichtigung der im RGSK¹ festgelegten regionalen Siedlungsentwicklung soll das regionale Bus- und Bahnangebot im Hinblick auf die Angebotsstrukturen und die Infrastrukturen optimiert und weiterentwickelt werden. Das regionale Angebotskonzept basiert somit weitgehend auf dem RGSK-TOW und formuliert darauf basierend konkrete Angebotsverbesserungsmöglichkeiten.

Die Basis für die Weiterentwicklung bilden die Erfolgskontrolle der bestehenden Angebote gemäss kantonaler Angebotsverordnung (AGV) sowie Umfragen und Rückmeldungen von Gemeinden, Transportunternehmen und weiteren Akteuren. Des Weiteren werden abgeschlossene Planungsstudien und Mobilitätstrends im Angebotskonzept berücksichtigt.

Das Ziel des Regionalen Angebotskonzepts ist es, die Massnahmen mit dem ökonomisch und ökologisch grössten Nutzen, abgestimmt auf die im RGSK angestrebte regionale Gesamtentwicklung, beim Kanton zu beantragen.

Die regionalen Angebotskonzepte dienen dem Kanton als Grundlage zur Erarbeitung des kantonalen ÖV-Angebotsbeschlusses. Dieses Regionale Angebotskonzept dient dem Angebotsbeschluss der Periode 2027-2030 als Grundlage.

2 Ziele

Die Ziele des Regionalen Angebotskonzepts umfassen grundsätzlich die folgenden fünf Teilaspekte:

1. Überprüfung der Linien, die in der vergangenen Projektperiode die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 AGV nicht erfüllt haben (Kostendeckungsgrad und Fahrgastzahlen).
2. Erfolgskontrolle der während dem aktuellen Angebotsbeschluss (2022-2025) neu eingeführten oder veränderten Angebote.
3. Erfolgskontrolle der durchgeführten Versuchsbetriebe.
4. Die Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen für Linien mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung.
5. Abstimmung der Siedlungs- mit der Angebotsentwicklung des öffentlichen Verkehrs unter Berücksichtigung des RGSK.

Basierend auf diesen Auswertungen sowie bestehenden regionalen Grundlagen (RGSK, RAK 2022-25, AP Thun), soll der ÖV im Perimeter Oberland-West weiterentwickelt werden, mit einem Fokus auf eine attraktive und kosteneffiziente Angebotsentwicklung.

3 Inhalt und Vorgehen

Zur Erarbeitung der im vorliegenden Konzept formulierten Angebotsanträge wurden durch die Geschäftsstelle RVK5 in enger Zusammenarbeit mit der Begleitgruppe folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

^{1 1} Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (<https://entwicklungsraum-thun.ch/landschaft-siedlung-verkehr/rgsk-tow/>)

- Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben nicht erreichen (vgl. Kap. Ziele).
- Erfolgskontrolle aller während des aktuellen Angebotsbeschluss neu eingeführten oder veränderten Angebote.
- Ausarbeitung von Verbesserungsvorschlägen bei Angeboten mit ungenügender Nachfrageentwicklung.
- Prüfung von Einzelanliegen durch Gemeinden, Verbände oder Transportunternehmen.
- Berücksichtigung und Umsetzung von in Projektstudien gewonnenen Erkenntnissen sowie die Berücksichtigung übergeordneter Planungen (RGSK).

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

Die komplette Liste aller geprüften Anträge kann im Anhang A nachvollzogen werden.

Während dem laufenden Angebotsbeschluss wurden im Perimeter der RVK5 keine Versuchsbetriebe durchgeführt, die im vorliegenden Konzept ausgewertet werden könnten.

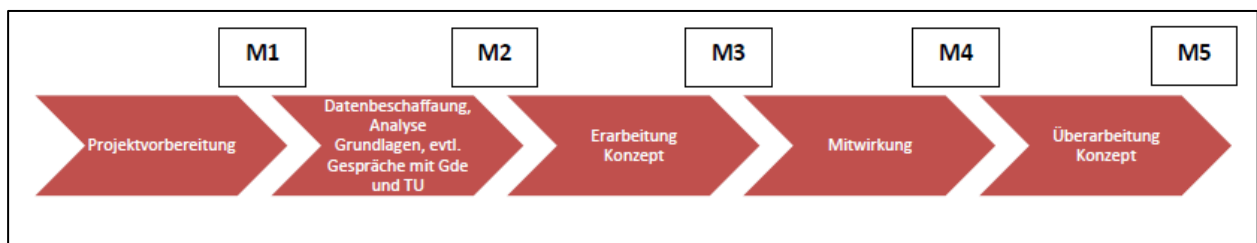


Abbildung 1: Vorgehen Erarbeitung RAK 2027-2030 RVK5 Oberland-West mit den Meilensteinen 1-5.

4 Mitwirkung

Die Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept 2027-2030 fand vom 1. Mai 2024 bis zum 28. Juni 2024 statt. In diesem Rahmen hatten die Mitgliedsgemeinden der RVK 5 sowie die Transportunternehmen, die weiteren Regionen, Organisationen, Privatpersonen und das AÖV die Gelegenheit, zum vorliegenden Konzept Stellung zu beziehen.

Von den 50 Mitgliedsgemeinden der RVK 5 haben 17 Gemeinden eine Stellungnahme eingereicht oder ihr Einverständnis erklärt. Die Gemeinden Burgstein, Gurzelen, Horrenbach-Buchen, Uebeschi, Wattenwil, Reichenbach und Lenk haben explizit auf eine Stellungnahme verzichtet. Die Regionalkonferenzen Oberland-Ost, Emmental sowie die regionale Verkehrskonferenz Oberaargau haben ebenfalls auf eine Eingabe verzichtet. Zusätzlich sind zwei Stellungnahmen von Transportunternehmen und Verbänden eingegangen. Es haben sich weiter eine Privatperson und eine Interessengruppe geäußert.

Die Mitwirkungseingaben wurden in «generelle Rückmeldungen» «technisch, inhaltliche Rückmeldungen» oder «redaktionelle Rückmeldungen» aufgeteilt. Die Beantwortung erfolgte je nach Inhalt mit «Kenntnisnahme» «Berücksichtigung» «Aufnahme des Anliegens» oder «verwerfen». Dazu folgte, wenn nötig eine Stellungnahme.

Die Mitwirkungseingaben beschränkten sich auf einzelne Anträge, oder Textstellen des vorliegenden Regionalen Angebotskonzeptes. Im ganzen wurde das Konzept von allen gutgeheissen.

Durch die Mitwirkungseingaben konnten bestimmte Kapitel oder Anträge des vorliegenden Regionalen Angebotskonzeptes angepasst, vertieft oder vervollständigt werden.

Alle Mitwirkungseingaben sowie die Beantwortung der Eingaben sind im Mitwirkungsbericht zu finden.

TEIL B: ERFOLGSKONTROLLE 2023 UND ZUKÜNFTIG GEWÜNSCHTE ENTWICKLUNG

5 Synthese Erfolgskontrolle 2023 und Erfolgskontrolle der kritischen Linien

Die kantonale Erfolgskontrolle bildet das Rückgrat für die Bewertung und Weiterentwicklung bestehender ÖV-Angebote. Die Erfolgskontrolle 2023, welche als Zahlenbasis für das RAK 2027-2030 dient, basiert auf den Nutzungs-Daten von 2022 welche auch als Grundlage für die Offerte 2024 der Transportunternehmen an das AÖV dienten. 2022 waren die Auswirkungen von Corona im ÖV noch stark zu spüren, weshalb einige Linien in der Erfolgskontrolle 2023 noch ihren Vor-Corona Werten hinterherhinken. Aktuellste Werte liegen aber wieder auf dem Vor-Corona Niveau.

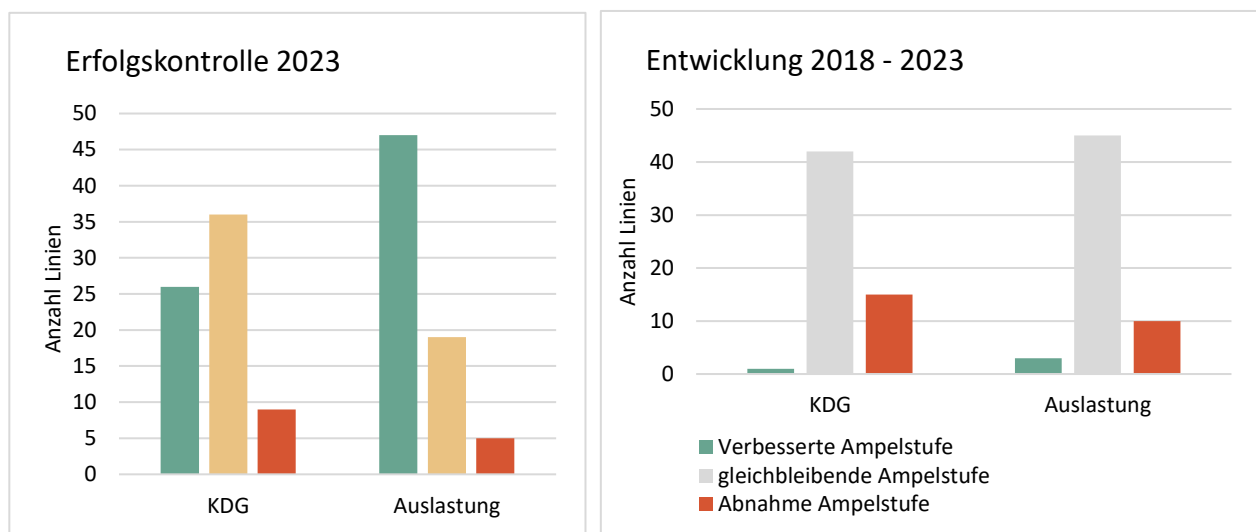


Abbildung 2 2.1: Erfüllung der Anforderungen der Angebote im Perimeter der RVK5 in der Erfolgskontrolle 23.
2.2: Entwicklung der Erfüllung der Anforderungen (Ampelstufe). Vergleich der Erfolgskontrollen 2018 und 2023

Bzgl. dem Kostendeckungsgrad erfüllen in der Erfolgskontrolle 2023 62 von 71² Linien mindestens die Minimalvorgaben, wovon 26 Linien den Zielvorgaben entsprechen. Die Zahl der Linien, welche beim Kostendeckungsgrad weder die Minimal- noch die Zielvorgaben erfüllen, beträgt 9 Linien. Bei der Auslastung zeichnet sich ein erfreulicheres Bild ab: 2/3 der Linien erfüllen die Zielvorgaben, während im restlichen Drittel nur 5 von 26 Linien eine ungenügende Erfolgskontrolle aufweisen und die Minimalanforderungen nicht erfüllen.

Zur Kontextualisierung der Erfolgskontrolle 2023 muss wie bereits erwähnt, festgehalten werden, dass der ÖV 2022, als die Werte, auf welchen die Erfolgskontrolle 2023 basiert, erhoben wurden, noch immer unter den Nachwehen der Corona-Pandemie litten. Trends, welche sich stark auf das Mobilitätsverhalten auswirken (namentlich Home-Office), führten nach wie vor zu tieferen Auslastungszahlen, insbesondere zu weniger Pendler:innen, welche das Rückgrat sämtlicher ÖV-Linien bilden. Dies erklärt auch die in **Abbildung 2.2** ersichtliche Verschlechterung der Erfolgskontrolle 2023 im Vergleich mit der Erfolgskontrolle 2018.

Aktuelle Zahlen³ (welche nicht als offizielle Erfolgskontrolle vorliegen und somit nicht als Basis für RAK-Auswertungen geeignet sind) zeigen eine Annäherung, oder sogar Verbesserung des vor Corona-

² Anzahl der Linien im Perimeter der RVK5, welche in der Erfolgskontrolle als eigene Linien aufgeführt sind.







³ Auslastung der STI-Linien 2023.

Niveaus. Dies ist erfreulich und zeigt, dass die ÖV-Nachfrage konstant und auf einigen Linien auch steigend ist.

5.1 Erfolgskontrolle der Angebote: Erfolgskontrolle 2023

































In diesem Kapitel werden die Erfolgskontrollen der Angebote im Perimeter der RVK5 behandelt, inkl. der Linien, welche diese nicht erfüllen. Zwecks Einschätzung der Entwicklung wird in den Tabellen der Vergleich mit der Erfolgskontrolle 2018 gezogen. Die Unterteilung der Linien erfolgt nach TU.

Legende

Erfolgskontrolle 2023		Vergleich Erfolgskontrolle 2018 & 2023	
Symbol	Erklärung	Symbol	Erklärung
	Minimalanforderung nicht erfüllt		Verbesserung Ampelstufe im Vergleich mit EK 2018
	Minimalanforderung erfüllt		keine Veränderung Ampelstufe im Vergleich mit EK 2018
	Zielvorgaben erfüllt		Verschlechterung Ampelstufe im Vergleich mit EK 2018

5.1.1 STI-Stadtlinien

Tabelle 1: Erfolgskontrolle Stadtlinien STI

Nr. Kursbuch	Strecke	Erfolgskontrolle 2023		Angebotsstufe		Entwicklung 2018-2023	
		Ausl.	KDG	2018	2023	Ausl.	KDG
31.001	Thun - Gwatt Deltapark			4	4		
31.001	Thun - Spiez			3	3		
31.001	Thun - Steffisburg Flühli			4	4		
31.002	Thun - Schorenfriedhof via Neufeld			4	4		
31.003	Thun - Amsoldingen - Blumenstein			2	2		
31.003	Thun - Allmendingen			4	4		
31.003	Thun - Alte Bernstrasse - Heimberg			4	4		
31.004	Thun - Lerchenfeld			4	4		
31.005	Thun - Schorenfriedhof via Dürrenast			4	4		
31.006	Thun - Westquartier			4	4		
31.021	Thun - Oberhofen - Interlaken			4	4		

Die Erfolgskontrolle der STI-Stadtlinien ist anhand der zur Erfolgskontrolle 2023 genutzten Zahlen zu wenig befriedigend. Nur 3 der Linien erfüllen die Zielvorgaben bzgl. Auslastung vollumfänglich, während ein Grossteil der Linien nur den Mindestanforderungen zur Auslastung entspricht. Zwei Linien erfüllen die Auslastungs-Mindestanforderung nicht. Beim Kostendeckungsgrad zeigt sich ein ähnliches Bild, wobei hier nur zwei der 12 Linien die Zielvorgaben erreichen.

Die starke Verschlechterung der Auslastung und des Kostendeckungsgrades, welche sich auch in den Spalten Entwicklung 2018-2023 zeigt, hängt aber stark mit den Auswirkungen von Corona auf den städtischen ÖV-Betrieb zusammen. Wenn für die Erfolgskontrolle die Werte von 2023 berücksichtigt werden, fällt die Auswertung wieder deutlich besser aus (keine Linien mehr, welche die Mindestvorgaben nicht erfüllen).































Ein weiterer Faktor, welcher insbesondere die Verschlechterung im Bereich Kostendeckungsgrad erklärt, ist die Ausweitung des Libero Verbunds bis nach Thun. Für Fahrten, welche an eine Zugreise anschlies-

sen, muss seither im städtischen Raum kein weiteres Ticket gekauft werden. Auch die Abgeltung der Libero-Abos zuhanden der STI AG ist noch nicht abschliessend geregelt.

Aufgrund der oben aufgeführten Faktoren wird auf die einzelne Einschätzung der ungenügenden Linien verzichtet. Der Betrieb nach den Corona Auswirkungen sowie unter adäquater Berücksichtigung der Libero-Einführung im Raum Thun zeigt, dass die im Kapitel 7.7.1 ausgeführten Anträge für Ausbauten des Angebotes gerechtfertigt sind und die Nachfrage weiter steigern werden.

5.1.2 STI-Regionallinien

Tabelle 2: STI-Regionallinien















Nr. Kursbuch	Strecke	Erfolgskontrolle 2023		Angebotsstufe		Entwicklung 2018-2023	
		Ausl.	KDG	2018	2023	Ausl.	KDG
31.022	Hangbus Hünibach - Hilterf. - Oberhofen			1	1		
31.024	Oberhofen - Schwanden - Sigriswil			1	1		
31.025	Thun - Gunten - Sigriswil			3	3		
31.031	Thun - Dörfli - Heiligenschwendi			1	1		
31.031	Thun - Goldiwil - Heiligenschwendi			2	2		
31.033	Thun - Steffisburg - Teuffenthal b. Thun			1	1		
31.041	Thun - Schwarzenegg - Innereriz			1	1		
31.041	Thun - Süderen - Heimenschwand			1	1		
31.043	Thun - Emberg - Heimenschwand			1	1		
31.044	Oberdiessbach - Linden - Heimenschw.			1	1		
31.050	Thun - Uebeschi - Blumenstein			3	2		
31.051	Thun - Wattenwil - Blumenstein			3	1		
31.053	Seftigen - Wattenwil - Blumenstein			2	2		
31.055	Thun - Reutigen - Wimmis			2	2		

Die STI-Regionallinien erfüllen die Mindestvorgaben grösstenteils. Bei der Auslastung ist dies bei 11 der 14 Linien der Fall, beim Kostendeckungsgrad erfüllen alle Linien (bis auf eine) die Mindestvorgaben, wovon jedoch nur 4 die Zielvorgaben vollumfänglich erfüllen. Der Grad der Erfüllung der Zielvorgaben blieb über alle Regionallinien gesehen insgesamt ähnlich, einzig bei 4 Linien fand eine Verschlechterung der Ampelstufe statt.

31.022, Hangbus Hünibach – Hilterfingen - Oberhofen: Die Hanglinie an der rechten Seeseite verfügt schon seit mehreren RAK-Generationen über ungenügende Werte in der Erfolgskontrolle. 2022 und 2023 führte der Entwicklungsraum Thun die Verkehrsstudie «Thun Innenstadt, rechte Seeseite» durch. In diesem Rahmen wurde auch die Rolle der Hanglinie als alternativer Verkehrsträger Richtung Thun Bahnhof vertieft eruiert. Aus dieser Studie wird zurzeit eine vertiefende Studie betreffend einer Hanglinie als Entlastung zur Hofstettenstrasse erarbeitet. Gleichzeitig wurden Abklärungen zur Integration von Schülerkursen in die bestehende Hanglinie mit etwas abgeänderter Linienführung bei den betroffenen Kursen zur Verbesserung der Auslastung und dem Kostendeckungsgrad untersucht. Diese Änderungen werden bereits ab August 2025 in Betrieb genommen.

5.1.3 AFA-Linien





























Tabelle 3: Linien AFA

Nr. Kursbuch	Strecke	Erfolgskontrolle 2023		Angebotsstufe		Entwicklung 2018-2023	
		Ausl.	KDG	2018	2023	Ausl.	KDG
31.230	Frutigen - Adelboden			2	2		
31.230	Frutigen - Kandersteg			2	2		
31.232	Adelboden Ausserschwand - U.d. Birg			1	1		
31.241	Kandersteg - Talstation Sunnbüel			1	1		
31.281	Lenk Bahnhof - Bühlberg			1	1		
31.283	Lenk Bahnhof - Simmenfälle			1	1		

Die Linien der AFA verfügen allesamt über eine zufriedenstellende Erfolgskontrolle. Über alle erfassten Attribute hinweg erfüllen 7 von 12 die Zielvorgaben, die restlichen 5 genügen den Mindestanforderungen. Keine der Linien erfüllt ein Attribut der Erfolgskontrolle nicht.

5.1.4 PAG-Linien, Perimeter ERT

Tabelle 4: Linien Postauto AG, Perimeter ERT. (*): Diese Linien wurden in der Erfolgskontrolle 2018 als gemeinsame Linie gewertet (61/62/63 Spiez-Spiezwiler/Krattigen-Aeschi-Aeschiried). Die Entwicklung 2018-2023 kann aus diesem Grund Fehler aufweisen. Die Erfolgskontrolle 2023 wurde jedoch ordnungsgemäss vollzogen.

Nr. Kursbuch	Strecke	Erfolgskontrolle 2023		Angebotsstufe		Entwicklung 2018-2023	
		Ausl.	KDG	2018	2023	Ausl.	KDG
31.056	Riggisberg - Burgistein - Wattenwil			1	1		
31.057	Uetendorf Bahnhof - Gurzelen Kreuz			1	1		
31.058	Ortsbus Uetendorf			1	1		
31.066	Aeschi - Emdtal - Spiez			1	1		
31.210	Spiez - Reichenbach - Frutigen			1	1		
31.250	Oey Diemtigen - Diemtigen - Grimmialp			1	1		
31.061	Schiffstation - Spiez - Krattigen - Aeschi*			2	2		
31.062	Spiez - Hondrich - Aeschiried*			2	2		
31.063	Spiez - Spiezwiler - Hondrich - Spiez*			2	1		
31.270	Boltigen, Bhf - Zweisimmen, Bhf Ost			-	1	n.V.	n.V.
31.060	Spiez - Interlaken West - Interlaken Ost			-	2	n.V.	n.V.

Die Bilanz der PAG-Linien im Perimeter des ERT ist durchzogen. Während die Ziel-, resp. Minimalanforderungen an die Auslastung grösstenteils erfüllt werden können, ist dies bei dem Kostendeckungsgrad nur bei zwei von elf Linien der Fall, wovon fünf die Minimalanforderungen nicht erfüllen. Das PAG-Linienangebot im ERT ist sehr heterogen, insofern kann keine allgemeingültige Aussage über die Gründe getätigt werden. Erfreulich ist, dass die Linien des Ortsbus-Angebots in Spiez die Erfolgskontrolle allesamt erfüllen.

31.056, Riggisberg – Burgistein – Wattenwil: Die Linie 56 erfüllte die Minimalanforderung bzgl. des Kostendeckungsgrades bereits in der Erfolgskontrolle 2018 nicht. Die Linie ist für Burgistein von zentraler Bedeutung, da die Gemeinde ansonsten nur durch den Zug erschlossen wird, der aber im Talboden ver-

kehrt und somit nur einen kleinen Teil der Gemeinde abdeckt. Die Verbindung ist auf Schüler:innen ausgelegt, welche auch die Minimalauslastung sicherstellen. Aufgrund der Wichtigkeit des Angebots für die Gemeinde sowie der Tatsache, dass es sich bei der Linie bereits um ein Minimalangebot handelt, schlägt die RVK5 vor, das Angebot unverändert weiterzuführen. Die RVK5 strebt an, im Austausch mit der Gemeinde, der RKBM und der PAG Möglichkeiten zur Verbesserung der Anforderungen auszuarbeiten. Eventuelle Fahrplananpassungen wären aufgrund der zwingend gleichbleibenden Angebotsstufe aber nicht RAK-relevant.

31.057, Uetendorf Bahnhof – Gurzelen Kreuz: Dieses Angebot erfüllt die Zielvorgaben für die Auslastung, ist bzgl. des Kostendeckungsgrades aber ungenügend. 2018 wurden für beide Kennzahlen genügende Werte erreicht. Der Grund für die Verschlechterung des Kostendeckungsgrades hat mit ungünstigen Produktionsbedingungen zu tun.

Das Angebot ist neben der Linie 53 die einzige ÖV-Erschliessung Gurzelens, wobei die Linie 53 Gurzelen nur tangiert (Haltestelle Gurzelen, Stuffäri) und somit kaum ins Gewicht fällt. Bei der Linie 57 handelt es sich um ein Minimalangebot welches für Gurzelen sehr wichtig ist, wie die genügende Auslastung zeigt. Aktuell wird mit dem TU abgeklärt, ob mögliche Optimierungen vorgenommen werden können, bis dahin schlägt die RVK 5 vor, das Angebot unverändert weiterzuführen.

31.058, Ortsbus Uetendorf: Dieses Angebot erfüllt die Minimalanforderungen bzgl. Auslastung, ist aber im Hinblick auf den Kostendeckungsgrad ungenügend. In der ÖV-Vertiefungsstudie im Raum Thun und Steffisburg wurde eine Verknüpfung des Ortsbusses Uetendorf mit der Stadtlinie 4 angeschaut. Da die Linie 31.058 aber mit der Linie 31.057 betrieblich durchgebunden ist, gibt es zurzeit keine Lösung, welche den Kostendeckungsgrad verbessern könnte. Wie die Auslastung zeigt, wird die Linie aber von der Bevölkerung genutzt. Wie der Kostendeckungsgrad, sowie die Auslastung verbessert werden können, wird wie bei der Linie 31.057 mit PAG abgeklärt. Bis dahin schlägt die RVK 5 vor, das Angebot unverändert weiterzuführen.

31.210, Spiez - Reichenbach – Frutigen: Die ungenügende Erfolgskontrolle ist ein Problem, welches diese Linie bereits seit Längerem begleitet. Entsprechend wurde durch den RVK-Ausschuss eine Studie beim Planungsbüro 3B in Auftrag gegeben. Bereits nach der Startsituation war klar, dass für allfällige Verbesserungen der Linie vorgängig der integrale Halbstundentakt zwischen Spiez und Frutigen eingeführt werden muss. Durch kleinere Anpassungen wie das Ermöglichen des Anschlusses in Frutigen auf die Linie 31.230 soll die Auslastung der Linie erhöht werden.

31.270, Boltigen - Zweisimmen: die Linie wurde 2021 eingeführt und ersetzt den Bahnbetrieb zwischen Boltigen und Zweisimmen, welcher die Bahnhaltstellen Weissenbach und Grubenwald nicht mehr bedient. Da es sich um ein neu eingeführtes Angebot handelt, wird die Erfolgskontrolle auf Grund der Corona-Pandemie erst im RAK 2031-2033 genauer angeschaut. Die Linie wurde zudem bisher fortlaufend angepasst und es wurden Anstrengungen unternommen, das Angebot vermehrt auf Schülerbedürfnisse auszurichten.

5.1.5 PAG-Linien, Perimeter OSSA und PRK

Tabelle 5: Linien PAG, Perimeter BROSSA und PRK. (*): Hier wurde für die Erfolgskontrolle 2023 der touristische Teil der Linie 12.181 nicht berücksichtigt. (**): Auf dem Abschnitt Gstaad - Gsteig erreicht das Angebot die AS2.

Nr. Kursbuch	Strecke	Erfolgskontrolle 2023		Angebotsstufe		Entwicklung 2018-2023	
		Ausl.	KDG	2018	2023	Ausl.	KDG
12.180	Saanen - Gstaad - Col du Pillon - Les Diablerets	●	●	1	1 **		
12.181	Gstaad - Lauenen (- Lauenensee)*	●	●	1	1		
12.182	Gstaad - Turbach [- Rotengraben]	●	●	1	1		
31.220	Reichenbach i.K. - Kiental - Griesalp	●	●	1	1		
12.183	Gstaad - Saanen - Schönried	●	●	1	1		

Die Erfolgskontrolle der PAG-Linien im Perimeter der Berg- und Planungsregion OSSA und des Kandertals ist zufriedenstellend. Sämtliche Linien erfüllen die Zielvorgaben bzgl. Auslastung, auch beim Kostendeckungsgrad erfüllen sämtliche Linien die Anforderungen, in 2 Fällen werden die Minimalanforderungen erreicht, bei den übrigen Linien die Zielvorgaben.

5.1.6 BLS-Linien

Tabelle 6: Linien BLS. Die mit Stern * markierten Linien wurden in der Erfolgskontrolle 2018 als gemeinsame Linie gewertet (Thun – Hasle-Rüegsau – (Burgdorf)). Die Entwicklung 2018-2023 kann aus diesem Grund Fehler aufweisen, insb. für die Strecke Thun – Burgdorf (vgl. geänderte Angebotsstufe). Die Erfolgskontrolle 2023 wurde für beide Linien ordnungsgemäss vollzogen.

Nr. Kursbuch	Strecke	Erfolgskontrolle 2023		Angebotsstufe		Entwicklung 2018-2023	
		Ausl.	KDG	2018	2023	Ausl.	KDG
301 S1	Bern - Münsingen - Thun	●	●	3	3		
303 S4 / S44	Bern - Belp - Thun	●	●	3	3		
310 RE	Spiez - Interlaken Ost	●	●	2	1		
320 RE	Spiez - Zweisimmen	●	●	1	1		
320 R	Spiez - Zweisimmen	●	●	2	2		
330 RE	Bern - Spiez - Kandersteg - Brig	●	●	2	2		
330 R	Spiez - Frutigen	●	●	1	1		
340 R	Thun - Burgdorf*	●	●	3	1	▲	
340 R	Thun - Hasle-Rüegsau*	●	●	3	3	▼	

Die BLS-Linien auf den Korridoren Bern-Thun-Spiez sowie auf den Fortsetzungen/Anschlüssen in Spiez Richtung Interlaken, Brig und Zweisimmen verfügen allesamt über eine zufriedenstellende Erfolgskontrolle, welche unverändert zur Erfolgskontrolle 2018 sämtliche Zielforderungen erfüllt.







340, Thun - Burgdorf / Hasle Rüegsau: Die unterschiedlichen Werte bei der Erfolgskontrolle sind auf die unterschiedlichen Angebotsstufen zurückzuführen. Da der Regio, welcher nur bis Hasle-Rüegsau verkehrt, über die Angebotsstufe 3 verfügt, erfüllt er die Zielvorgaben bzgl. Auslastung nicht, was für die Weiterführung bis Burgdorf nicht der Fall ist, da dieses Angebot nur über Angebotsstufe 1 verfügt, insbesondere, da für beide Angebote der meistfrequentierte Abschnitt zwischen Thun und Steffisburg liegt. Insofern macht die Unterteilung der Erfolgskontrolle in zwei separate Linien nur begrenzt Sinn, auch da

sich die Angebote im Perimeter der RVK5 nicht unterscheiden. Würden die Angebote gemeinsam evaluiert, würden die Minimalanforderungen erfüllt.

Des Weiteren hat das Angebot im Hinblick auf den Fahrplanwechsel 2024 eine Umgestaltung erfahren, da nun ganztägig eine dritte stündliche Verbindung von Thun Richtung Konolfingen besteht, mit Anschlüssen von/nach Langnau-Luzern, was eine abschliessende Bewertung der Erfolgskontrolle zusätzlich erschwert. Die RVK 5 empfiehlt, das Angebot zurzeit nicht genauer zu überprüfen und die nächste Erfolgskontrolle abzuwarten, da sich zeigen muss, wie sich der KDG und die Auslastung mit dem angepassten Angebot entwickeln werden.

5.1.7 MOB-Linien























Tabelle 7: Erfolgskontrolle 2023 Linien MOB: Die Berechnung der Erfolgskontrolle 2023 für den Streckenabschnitt Montreux-Zweisimmen erfolgt aus der Kombination der Erfolgskontrollen der Regio- und GPX-Angebote, gewichtet nach Anzahl Kurspaaren.

Nr. Kursbuch	Strecke	Erfolgskontrolle 2023		Angebotsstufe		Entwicklung 2018-2023	
		Ausl.	KDG	2018	2023	Ausl.	KDG
120 R	Montreux - Zweisimmen			2	2		
120 R	Zweisimmen - Lenk			2	2		

Die MOB-Linien, welche auf dem Perimeter der RVK5 verkehren, verfügen allesamt über eine zumindest genügende Erfolgskontrolle. Auf dem Abschnitt Montreux-Gstaad-Zweisimmen stabilisieren die neu eingeführten GPX-Produkte die Erfolgskontrolle der Linie 120 und ermöglichen die Erfüllung der Zielvorgaben bzgl. Auslastung und der Minimalanforderungen bzgl. KDG. Würden auf diesem Streckenabschnitt nur die Regio-Produkte betrachtet (ohne GPX), würde die Auslastung in der Erfolgskontrolle ungenügend ausfallen. Der Streckenast Zweisimmen-Lenk erfüllt die Minimalanforderungen der Erfolgskontrolle, die Verschlechterung bzgl. des KDG im Vergleich zu 2018 könnte durch die Auswirkungen von Corona auf den touristischen Verkehr bedingt sein.

5.1.8 Moonliner

Tabelle 8: Erfolgskontrolle 2023 Moonliner Linien. Die Moonliner Angebote wurden mit dem Fahrplanwechsel 2022 in das reguläre Angebot überführt, weshalb noch keine Erfolgskontrolle für das Jahr 2018 vorliegt.

TU	Nr. Kursbuch	Strecke	Erfolgskontrolle 2023		Angebotsstufe
			Ausl.	KDG	2023
AFA	31.945	Spiez - Frutigen - Adelboden			1
Bernmobil	30.919	Belp - Riggisberg - Seftigen - Gurzelen			1
PostAuto AG	31.926	Thun - Reutigen - Wimmis - Oey-Diemtigen			1
STI Bus AG	31.913	Kiesen - Oberdiessb. - Linden - Heimenschw.			1
STI Bus AG	31.915	Bern - Münsingen - Thun			1
STI Bus AG	31.923	Thun - Schwarzenegg - Heimenschwand			1
STI Bus AG	31.924	Thun - Goldiwil - Heiligenschwendi			1
STI Bus AG	31.925	Thun - Oberhofen - Sigriswil - Merligen			1
STI Bus AG	31.927	Thun - Thierachern - Amsoldingen			1
STI Bus AG	31.928	Thun - Seftigen - Wattenwil - Thierachern			1
STI Bus AG	31.94	Thun - Spiez - Interlaken West			1

Die Erfolgskontrolle der Moonliner-Linien ist grundsätzlich erfreulich. Für die Auslastung werden die Zielvorgaben grösstenteils erfüllt, bei dem Kostendeckungsgrad kann in einem Grossteil der Fälle die Minimalforderung erreicht werden. Die Entwicklung der Angebote ist anhand der Daten der Erfolgskontrolle nicht abschätzbar, da die Moonliner-Linien erst im Rahmen des Fahrplanwechsels 2022 in das reguläre Angebot überführt wurden. Zudem wird zurzeit vom AÖV in Zusammenarbeit mit der NLG und 3B AG – Bahn und Busberatung eine Studie zum Moonlinerangebot durchgeführt. Im Rahmen dieser Studie wird auch die Erfolgskontrolle gemacht.

5.2 Erfolgskontrolle der neu gestalteten Angebote

Auf Grund der Corona-Pandemie werden neu gestaltete Angebote wie z.B. der Golden Pass Express in der Erfolgskontrolle 2023 nicht bewertet. Im Perimeter der RVK5 ist das einzige Angebot, welches in der Erfolgskontrolle 2023 erstmals enthalten ist, die Buslinie 31.270 zwischen Boltigen und Zweisimmen. Die bisherige Entwicklung der Linie wird im Kapitel «PAG-Linien, Perimeter ERT» (Kapitel-Nr. 5.1.4) behandelt.

5.2.1 Erfolgskontrolle auslaufender Versuchsbetriebe

Im Perimeter der RVK5 fanden/finden in der aktuellen Angebotsperiode keine Versuchsbetriebe statt.

5.2.2 Neue Angebote aus dem RAK 2022-2025

In diesem Kapitel werden die Angebote aufgeführt, die anhand von Anträgen aus dem RAK 2022-2025 neu eingeführt, resp. geändert oder ausgebaut wurden. Diese Angebote sind in der Erfolgskontrolle 2023, welche auf Werten der Offerte 2024 basiert, noch nicht enthalten. Eine Erfolgskontrolle dieser Angebote ist aufgrund der Corona-Pandemie nicht zweckmässig und wird erst im Rahmen des nächsten RAK erfolgen.

Tabelle 9: Neu eingeführte, oder neu gestaltete Angebote, welche im RAK 2022-2025 beantragt wurden und/oder in der Angebotsperiode 2022-2025 neu eingeführt / geändert wurden. Für die mit Stern (*) markierten Angebote ist die Finanzierung vorbehalten (Umsetzung voraussichtlich im Fahrplanwechsel 2025).

Nr.	Kursbuch	TU	Datum Einführung	Kurzbeschreibung (Anzahl KP)
340 R		BLS	FP 2022	Burgdorf – Konolfingen – Thun: Ausbau 30-Min-Takt bis 24 Uhr (+ 3 KP)
31.003		STI	FP 2022	Thun – Alte Bernstrasse – Heimberg: Schliessung Taktlücke Sa Abend um 19.30 Uhr (+ 1 KP)
31.021		STI	FP 2022	Beatenbucht – Interlaken: Antrag RKOÖ, Übernahme Abendangebot Mai – Oktober ins Grundangebot
31.024		STI	FP 2022	Oberhofen – Schwanden – Sigriswil: Ausbau Abendangebot ab Oberhofen 19:48 (+ 1 KP) Mo-Fr
31.050		STI	FP 2022	Thun – Uebeschi – Blumenstein: Bus 17:46 ab Thun via Längenbühl nach Wattenwil verlängern (+0.5 KP MO-FR)
31.061		PAG	FP 2022	Aeschi – Krattigen – Spiez: Verlängerung der Linie ab Spiez Bhf bis Spiez, Schiffstation (Mo-So, 12 KP, AS 1)
120		MOB	FP 2022	Antrag Kanton Waadt: Neue Randstundenverbindung: Gstaad 4.30 - Château d'Oex (- Montreux 6.10)(Montreux 22.50 -) Château d'Oex - Gstaad 0.30
310		BLS	FP 2022	Verzicht auf RE (Vorläufer GPE) zwischen Interlaken und Spiez (4KP), da grosses Sparpotential und kein Anschluss in Zweisimmen nach Montreux
Verschiedene		Versch.	FP 2022	Integration Nachtangebot in regulären ÖV-Betrieb. Tarifsysteem

			analog Tagesangebot, Alle Fahrausweise und Ermässigungen werden anerkannt, ohne Zuschlag. Div. Angebotsanpassungen gemäss Konzept 2020.
310 / 320/ 120	BLS / MOB	FP 2023	Ab 11.12.22 1 KP und ab 11.06.2023 4 KP durchgehend Montreux – Zweisimmen – Spiez – Interlaken als RE
120	MOB	FP 2023	Anpassungen Verdichtungen Regionalzüge an GPX und RE Zweisimmen – Spiez; Wiedereinführung Morgenkurs ab Gstaad 6.03 Uhr
320	BLS	FP 2023	Anpassungen Zusatz-RE an GPX-Angebot; RE Zweisimmen 17.39 Uhr nach Spiez entfällt ab 11.06.2023
12.180	PAG	FP 2023	Saanen – Gstaad – Gsteig – Col-du-Pillon – Les Diablerets: Ausbau Angebot Gstaad – Gsteig mit 4 KP Mo-Fr (Übernahme Schülerkurse in ganzjähriges Angebot)
340	BLS	FP 2023	Konolfingen – Thun: Ausbau Regio xx:24 ab Thun (3. Produkt) mit 9 KP
31.021	STI	FP2024	10-Minutentakt zu HVZ Montag-Freitag sowie tagsüber an Samstag.
300/450/ 31.230	SBB	FP2024	Neuer Saisonaler IC (hin Samstagmorgen, Rückfahrt Sonntagmittag ohne Halt in Bern) mit Anschluss in Adelboden.
340*	BLS	FP 2025	Tägliche ganztägige 3. Verbindung Konolfingen – Thun mit Anschlüssen/nach Langnau-Luzern
31. 061/ 062/063*	BLS	FP 2025	Neues Konzept in Abklärung mit RVK5, Gemeinden und Postauto

6 Mittel- bis längerfristige Angebotsvorstellungen

Das bernische Gesamtverkehrsmodell rechnet mit einem gesamthaften Wachstum der Personenkilometer im Öffentlichen Verkehr zwischen 2019 und 2040 um rund 15-20%. Eine Entwicklung, die sich auch im ÖV-System der RVK5 niederschlagen wird. Entsprechend ist eine konzeptuell-fundierte Weiterentwicklung des ÖV-Angebots unumgänglich. In diesem Kapitel werden für die Teilregionen der RVK5 die konzeptuellen Grundlagen aufgeführt und synthetisiert.

6.1 Region Thun

Die Region Thun und mit ihr insbesondere die Agglomeration verfügt über ein grosses wirtschaftliches Ausbaupotenzial. Mit den ESP's Thun Nord, Thun Bahnhof und Steffisburg stehen grössere regionale Entwicklungsflächen zur Verfügung, welche einer adäquaten begleitenden Verkehrsentwicklung bedürfen.

Der Bahnhof Thun ist als regionales Zentrum an den Fernverkehr und an die S-Bahn Bern angebunden. Die Nachfrage der S-Bahn Bern wird gemäss Prognosen in den nächsten Jahren weiterhin steigen und bedarf eines Ausbaus. Der S-Bahn Anschluss der Agglomeration Thun, welcher aktuell aus dem Bahnhof Thun sowie dem Bahnhof Uttigen besteht, wird im Hinblick auf das STEP 2035⁴ um die Haltestelle Thun Nord ergänzt. Diese bildet das Herzstück des dazugehörigen ESP Thun Nord, welcher aus rund 62ha Entwicklungsfläche besteht. Die Haltestelle wird durch die Tangentiallinie, welche ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025 als Versuchsbetrieb zwischen Thun-Süd und Steffisburg verkehren wird, in das Busnetz der STI eingebunden werden. Die Tangentiallinie erschliesst ein Einzugsgebiet von rund 15'000 Einwohnenden und 7'000 Arbeitsplätzen. Der Standort der Anbindung der Tangentiallinie an die S-Bahn an der Haltestelle Thun Nord ist noch nicht abschliessend geklärt.

⁴ Strategischen Entwicklungsprogramm (Ausbauprogramm des Bundes für den Bahnverkehr)

Die Ergänzung der Thuner Mobilitätsschwerpunkte um den Standort Thun Nord und die korrespondierende Einführung der Tangentiallinie ist Teil einer in verschiedenen konzeptuellen Grundlagen intendierten Entwicklung, den Bahnhof Thun als aktuell einzigen wirklichen Nahverkehrsknotenpunkt in der Agglomeration Thun zu entlasten. Der Grund ist das limitierte Platzangebot und die hohe verkehrliche Belastung rund um den Bahnhof. Im Schlussbericht des Charette-Verfahrens, welches sich mit der zukünftigen Entwicklung des ESP Bahnhof Thuns befasste, ist die Einführung von Fließkanten und eine erhöhte Anzahl von Durchmesserlinien vorgesehen. Auch auf der Südseite des Bahnhofes sollen in Zukunft Haltekannten entstehen, um die Nordseite des Bahnhofs zu entlasten. Die konkrete Ausarbeitung der Anzahl Kanten und möglicher Standorte sowie die betriebliche Funktion des Systems wurde in der Vertiefungsstudie Buslösung Bahnhof Thun im Rahmen des räumlichen Entwicklungsleitbildes Stadtquartier Bahnhof Thun erarbeitet und in der ÖV-Studie Raum Thun und Steffisburg überprüft.

Die Station Postbrücke soll längerfristig noch stärker in den Fokus gerückt werden und als Umsteigeknoten der Durchmesserlinien dienen, um den Bahnhof Thun weiter zu entlasten. Die Haltestelle Postbrücke soll zudem als wichtiger Zugang zur Innenstadt aufgewertet werden. Sie wird im Rahmen des BGK Innenstadt bearbeitet.

Weitere Schwerpunkte der Regionalen ÖV-Entwicklung (gem. ÖV-Konzept Stadt Thun 2035) sind die Linienführungen Thun-Süd und der Ausbau der Linie 21. Dieser wurde vollzogen, nachdem hin zum Fahrplanwechsel 2024 ein 10-Minutentakt zu den Hauptverkehrszeiten versuchsweise umgesetzt wurde. Das Verkehrssystem Thun-Innenstadt – rechte Seeseite wurde 2022 und 2023 in einer Studie durch den Entwicklungsraum Thun vertieft geprüft. Mögliche Optimierungen der ÖV-Linien auf diesem Gebiet, welche durch die Studie aufgezeigt wurden, wurden 2023 und 2024 in einer Vertiefungsstudie konkretisiert. Diese Resultate werden bereits in dieses RAK eingearbeitet. Generell ist die rechte Seeseite aufgrund der verkehrlichen Herausforderungen ein Fokusgebiet der regionalen ÖV-Entwicklung.

Im Jahr 2022 wurde durch die STI das Konzept Regionallinien erarbeitet, welches vorschlägt, dass auf Strecken mit Parallelbetrieb mit Stadt- und Regionallinien, die Stadtlinien die Feinverteilung übernehmen und die Regionallinien die Grobverteilung, d.h. dass diese auf den parallelgeführten Linienabschnitten als beschleunigte Produkte verkehren. Dies soll die Fahrplanstabilität gewährleisten. In der vertiefenden ÖV-Studie im Raum Thun und Steffisburg wurden diese Überlegungen konkretisiert.

Die 2022 fertiggestellte Studie «Doppelgelenkbus», welche sich mit der Möglichkeit eines Doppelgelenkbusses zwischen Steffisburg und Spiez befasste, kam zum Schluss, dass der 7.5-Minutentakt auf der entsprechenden Linie (31.001) weiterzuverfolgen ist. Die Massnahme «Raumsicherung Doppelgelenkbusse» wird aus Platz- und Kostengründen nicht weiterverfolgt.

Diese Themen wurden alle aufeinander abgestimmt in der vertiefenden ÖV-Studie im Raum Thun-Steffisburg erarbeitet. Die Erkenntnisse werden als Anträge in diesem oder je nach Planungsstand in zukünftigen RAKs aufgenommen.

Aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens ist mittel- und langfristig auch ein Ausbau der überregionalen Verbindungen angedacht. Die S-Bahn zwischen Bern-Münsingen-Thun soll bis zum Horizont 2040 viertelstündig verkehren und dazu mit beschleunigten Produkten ab Münsingen ergänzt werden. Im kantonalen Konzept S-Bahn 2040 (2022) sowie in den städtischen Planungsinstrumenten⁵ ist zudem die Verlängerung der S-Bahn Richtung Thun Süd als langfristige Planungsmassnahme aufgeführt (Haltestellen Dürrenast und Gwatt). Diese würden die Erreichbarkeit bestehender Areale mit bedeutendem mittel- bis langfristigem Entwicklungspotenzial verbessern. Dies, verbunden mit der bis dahin etablierten S-Bahn-Haltestelle Thun Nord, könnte zu einer weiteren Dezentralisierung des Thuner Regionalverkehrs beitragen und die kantonale Strategie der Erschliessung von Siedlungsgebieten mit der Bahn unterstützen.

Auch im Stadtverkehr muss aufgrund der angespannten verkehrlichen Situation weiterhin eine Verlagerung des Modal Splits hin zum Öffentlichem Verkehr angestrebt werden. Verbesserungen in dieser Hin-

⁵ Zukunftsbild STEK 2035, GVK Stadt Thun 2035, ÖV-Konzept Agglomeration Thun

sicht werden zurzeit im Projekt Verkehrsmanagement Region Thun erarbeitet. Weitere punktuelle Verbesserungen der bestehenden Linien in Kombination mit umfangreicheren, umfassenden Anpassungen sind dafür ebenfalls unumgänglich. Ein dezentrales, auf verschiedenen Mobilitätshubs aufgebautes System, mit einer eng vernetzten Feinerschliessung bietet dafür einen vielversprechenden Ansatzpunkt welcher in einer Langfriststudie im Hinblick auf das RAK 31-34 erarbeitet werden soll.

6.2 Region Spiez

Die Gemeinde Spiez ist Teil des Agglomerationsperimeters Thun und verfügt über agglomerationsähnliche Siedlungsstrukturen im Zentrum und weniger dicht besiedelte Gebiete am Gemeinderand sowie in den umliegenden Gemeinden.

Der Bahnhof Spiez fungiert für den regionalen (Bahn-)Verkehr Richtung Oberland als Drehscheibe und verfügt über Anschlüsse Richtung Frutigen-Brig, Zweisimmen und Interlaken. Der Bahnhof ist an den Fernverkehr angeschlossen.

Die Erschliessung des Ortes sowie der umliegenden Gemeinden erfolgt durch die Linie 1 der STI sowie durch vier Postautolinien. Das 2019 überarbeitete Ortsbuskonzept Spiez sah eine Optimierung des Postautonetzes vor, in deren Rahmen das Gebiet Spiezwiler sowie einzelne Quartiere besser erschlossen werden sollten und auf den Hauptlinien ein integraler Takt umgesetzt werden sollte. Aufgrund übergeordneter Abhängigkeiten, welche durch die Fernverkehrsanschlüsse der IC's in Spiez bedingt sind, kann das Konzept aber nicht umgesetzt werden. Neue, von Postauto AG ausgearbeitete Lösungsansätze wurden von den betroffenen Gemeinden gutgeheissen und bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2024 umgesetzt.

Längerfristig muss es für die Region Spiez das Ziel sein, den Ortsverkehr weiter zu stärken, die Bindegliedfunktion zwischen Agglomeration und Oberland zu wahren und durch attraktive Anschlussverbindungen auszubauen sowie attraktive Angebote in die umliegenden Naherholungsgebiete zu schaffen, von welchen Tourist:innen und die lokale Bevölkerung gleichermassen profitieren.

6.3 Region Kandertal

Das Kandertal ist durch den RE-Lötschberger, welcher stündlich verkehrt, über die Haltestellen Mülmen, Reichenbach i.K., Frutigen und Kandersteg an den überregionalen Verkehr angeschlossen. Das Bussystem im Kandertal besteht aus 2 Hauptlinien (Linie 210: Spiez – Reichenbach – Frutigen; Linie 230: Adelboden – Frutigen – Kandersteg) sowie einer Ortslinie in Adelboden (Linie 232).

Aufgrund verschiedener Faktoren (Kantenreduktion Bahnhof Adelboden aufg. BehiG-Umsetzung, Ungenügende Erfolgskontrolle Linie 230, Sistierung Verlängerung Linie 232) ist eine gesamthafte Überprüfung des ÖV-Systems Kandertal, insbesondere der Buslinien, zweckhaft. Dazu muss aber in einem ersten Schritt der Halbstundentakt zwischen Spiez und Frutigen eingeführt werden. Dann ergeben sich Spielräume, welche die Verbesserung der betroffenen Buslinien ermöglichen.

Das langfristige Ziel der ÖV-Entwicklung im Kandertal ist die Wahrung der attraktiven Verbindungen Richtung Spiez-Bern durch den Lötschberger sowie die Etablierung eines robusten, kosteneffizienten Bussystems in den Korridoren Spiez-Frutigen-Adelboden/Kandersteg, welches eine genügende Feinerschliessung der lokalen Wohn- und Arbeitsplätze sicherstellt. Die RVK5 hält weiterhin am Ziel fest, das Kandertal wieder über einen IC-Halt in Frutigen an das nationale Bahnnetz anzuschliessen. Die daraus resultierenden Vorteile wurden 2011 in der Studie «IC-Halt Frutigen» aufgezeigt.

6.4 Region Simmental – Saanenland.

Die Region Simmental-Saanenland ist durch die Bahnlinien 320 (Spiez – Zweisimmen) und 120 (Zweisimmen – Lenk - (Saanen – Montreux)) erschlossen. Auf beiden Strecken verkehrt an 4 KP täglich anstatt

der üblichen Kompositionen der durchgehende GoldenPassExpress (GPX). Die Erschliessung weiterer Ortschaften erfolgt durch Buslinien, welche ausgehend von den Bahnhöfen Lenk, Boltigen, Oey-Diemtigen und Gstaad, ihre Ziele ansteuern.

Nach Aufhebung der Haltestellen Grubenwald und Weissenbach wurde zudem 2019 der Betrieb zwischen Boltigen und Zweisimmen von der Bahn auf den Bus umgestellt. Die Erfolgskontrolle der neuen Linie ist aktuell noch ungenügend, wobei ein Urteil über das Potenzial der Linie zurzeit verfrüht wäre (vgl. Kapitel 5.1.5).

Die Einführung des GPX Anfangs/Mitte 2023 führte dazu, dass die RE-Verbindung 17.39 Uhr ab Zweisimmen Richtung Spiez wegfiel, was regional zu Unmut führte. Der Wegfall ist betrieblich bedingt. Dies wurde mit den betroffenen Gemeinden und Tourismusorganisationen angeschaut und man kam zum Schluss, weiterhin den Kurs 15:39 Uhr ab Zweisimmen zu betreiben. Insgesamt wirkte sich die Einführung des GPX auf den Strecken der Linien 120 und 320 aber positiv aus. Das neue Angebot trägt dazu bei, die Erfolgskontrolle der Linien zu stabilisieren und führt insgesamt zu einem Angebotsausbau. Nach einem turbulenten Start mit zahlreichen Verspätungen und Ausfällen normalisierte sich die Situation im Laufe des Jahres 2023 und ist aktuell zufriedenstellend. Der GPX wird Teil des ÖV-Systems Simmental-Saanenland bleiben und es werden Niederflurwägen in die Komposition des GPX-Zuges eingebaut, um mehr Fahrgäste transportieren zu können.

Im Bereich des Niedersimmentals wurde zusammen mit 3B Bus- und Bahnberatung eine Studie erarbeitet, in der aufgezeigt wird, wie die Stockhornbahn sowie Teile der Gemeinde Erlenbach besser erschlossen werden können. Die Ergebnisse dieser Studie führen zu Linienanpassungen der Linie 31.250, welche einen Versuchsbetrieb zur Folge haben. Dies wird mit den Gemeinden zusammen aufgegleist.

Ein weiterer Versuchsbetrieb wird im Bereich On-Demand im Raum Zweisimmen Lenk aufgegleist und soll das Gebiet besser erschliessen und bereits bestehende Transporte bündeln oder ergänzen.

Die Herausforderung kommender Jahre wird sein, die Bedürfnisse des Alltags- und des Freizeitverkehrs erfolgreich zu kombinieren, ein Konfliktpotenzial, welches durch die Einführung des GPX exemplarisch aufgezeigt wurde. Durch Angebote, welche auf die Bedürfnisse der Bürger:innen ausgelegt sind und die durch touristische Mitnutzende in der Erfolgskontrolle stabilisiert werden, kann dies gelingen.

6.5 On-Demand

Das Thema On-Demand wurde erstmals im Rahmen der Studie «ÖV im ländlichen Raum» beleuchtet. Denn «trotz stetigem Angebotsausbau im abgeltungsberechtigten Orts- und Regionalverkehr, können zurzeit 15.4 % der Einwohner:innen des Kantons Bern nicht («keine Erschliessungsgüteklasse», 2018) und 15.1 % nur mässig («Güteklasse E+F», 2018) von den Vorzügen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) profitieren»⁶. Zudem werden bei den ländlichen Linien die Zielvorgaben, manchmal auch die Minimalanforderungen der Erfolgskontrolle nicht erreicht, weshalb sich die Frage stellte, wie der ländliche Raum besser mit dem ÖV erschlossen werden kann?

Mit der Studie wurde eine räumlich übergeordnete Grundlage erarbeitet, die für unterschiedliche ländliche Raumtypen aufzeigte, welche Optionen für eine bedürfnisgerechte ÖV-Erschliessung bestehen und wo Synergien für die Bündelung von Angeboten genutzt werden können. In einer Folgestudie wurden 2023 Räume ausgewählt, in welchen sich Pilotversuche eignen würden.

Im Gebiet der RVK 5 betrifft dies der Raum Lenk – St. Stephan – Zweisimmen in welchem ein Versuchsbetrieb konkretisiert wird.

⁶ Studie zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum, 2022 S.4

6.6 Freizeitverkehr

Bisher werden Verbindungen, welche für den Freizeitverkehr geschaffen wurden, nicht systematisch vom Grundangebot mitfinanziert, da diese oftmals die Erschliessungsgrundsätze nicht erfüllen. Diese Linien müssen bisher durch private Trägerschaften und den Gemeinden finanziert werden. Zudem werden diese Linien, Linienabschnitte, oder einzelne Kurse meist separat abgerechnet, was auch für den Kunden nicht attraktiv ist. Wie die Nachfrage dieser Verbindungen zeigt, sind diese aber sehr gut genutzt. Bei Linien, welche bereits heute teilweise im Grundangebot aufgenommen sind, ermöglichen diese Kurse, oder Linienabschnitte oftmals eine positive Bilanz der Erfolgskontrolle. Der Freizeitverkehr hat in den letzten Jahren an grosser Bedeutung gewonnen und ist gerade im ländlichen Raum sehr wichtig für die Erhaltung des bestehenden ÖVs, sowie für die zukünftige ÖV-Entwicklung. Durch die Digitalisierung der Fahrpläne ist es zudem heute auch besser möglich, das Angebot unter der Woche und am Wochenende unterschiedlich zu gestalten. Dadurch können sowohl die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs als auch diejenigen des Freizeitverkehrs abgedeckt werden. Die RVK 5 befürwortet deshalb die Aufnahme von Freizeitangeboten in das Grundangebot (vgl. Anträge Kapitel 7.6).

6.7 Moonliner

Der Kanton Bern überprüft das Moonlinerangebot im Rahmen der Erfolgskontrolle, nachdem die Linien auf Fahrplanwechsel 2022 in das Grundangebot aufgenommen wurden. In der Studie wurden auch Überlegungen zu einem Nachtetz via Bahn konkretisiert und festgelegt.

So sollen die zentralen Verbindungen wie diejenige zwischen Bern und Thun in Zukunft auf die Bahn verlegt werden. Dementsprechend wird die Linie M15 (Thun-Bern) ab Münsingen entfallen. Entsprechende Angebotsanpassungen werden zurzeit genauer ausgearbeitet. Das Moonlinerangebot wird im Raum der RVK5 aber nicht reduziert und verbesserte Anschlüsse werden angestrebt.

6.8 Versuchsbetriebe

Versuchsbetriebe werden ausserhalb des RAK-Prozesses aufgegleist und durchgeführt. Verläuft ein Versuchsbetrieb positiv, kann das Angebot per Angebotsbeschluss oder mittels des Zwischenbeschlusses in das Grundangebot aufgenommen werden.

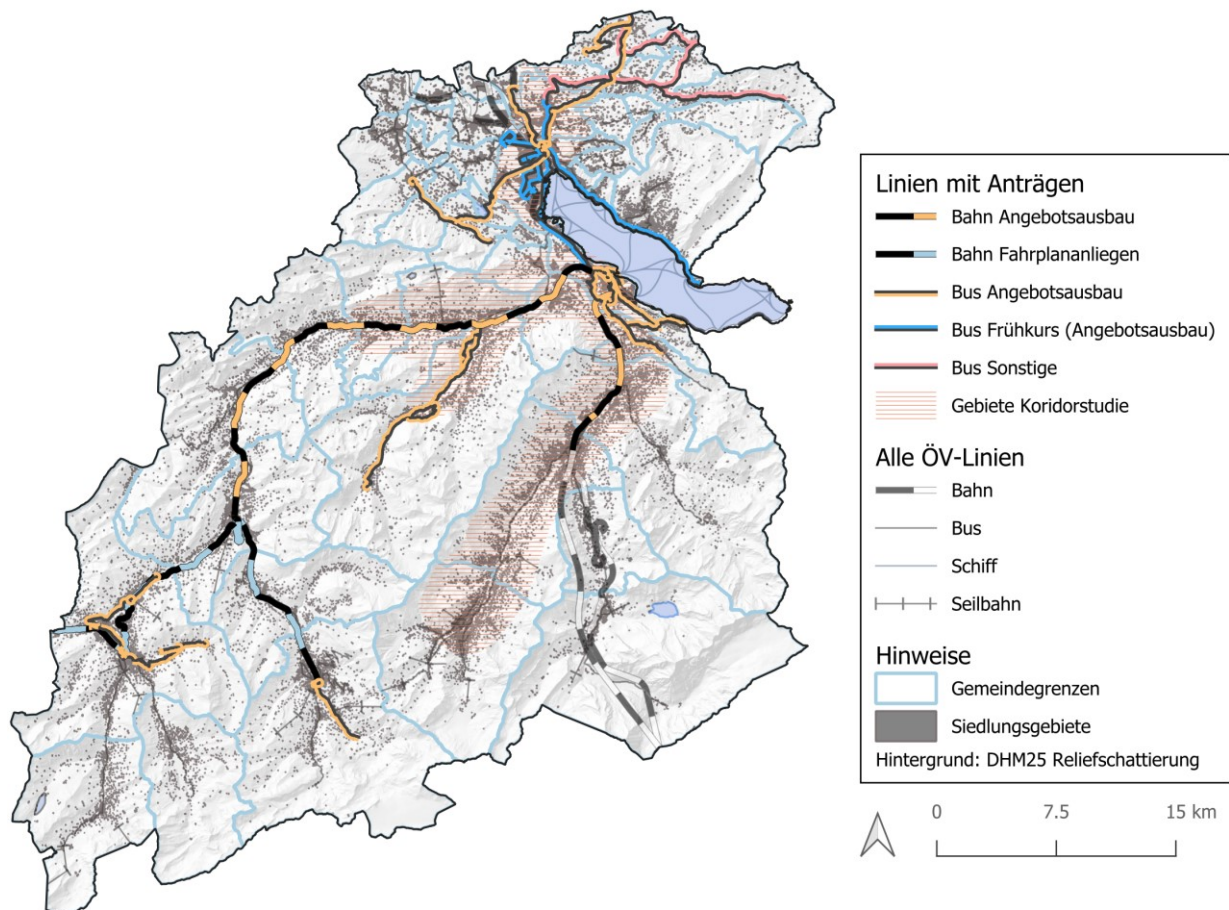
In der RVK 5 werden, wenn die Finanzierung durch die Gemeinden und den Kanton übernommen wird, möglicherweise drei Versuchsbetriebe in der nahen Zukunft durchgeführt werden. Weitere kommen je nach Verlauf der regionalen Planungen in der RAK-Periode 2027-2030 dazu.

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Kurzbeschreibung
Thun und Steffisburg	32	31.007	STI	Einführung Tangentiallinie als Verbindung zwischen Steffisburg und Thun-Süd via Thun Nord. Start des Versuchsbetriebes ist auf Dezember 2025 geplant.
Thun, Hüni-bach, Oberhofen	71	31.022	STI	Im Rahmen der Verkehrsstudie rechte Seeseite wurde als Lösungsansatz zur Entlastung der Hofstettenstrasse, sowie zur Verbesserung der Auslastung der bestehenden Hanglinie das Bedürfnis einer neuen Hanglinie geäussert. Im Rahmen einer Studie wird nun geprüft, wie die Linienführung ausgestaltet werden könnte und welche Potenziale abgeholt werden können. Im Anschluss soll ein Versuchsbetrieb zeigen, ob sich die Linie als Ergänzung oder Ersatz der bestehenden Hanglinie bewährt und ins Grundangebot aufge-

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Kurzbeschreibung
				nommen werden kann.
Erlenbach, Oey- Diemtigen	80	31.250	PAG	<p>Im Rahmen der Studie, ÖV-Verbesserung im Niedersimmental wurden die unterschiedlichen Varianten der Erschliessung von Latterbach und Ausserlatterbach, sowie der Anbindung der Stockhornbahnen geprüft. Während der Erarbeitung ergaben sich weitere Bedürfnisse der Gemeinden, wie die Integration der Schülerkurse, sowie besserer Anschlüsse aus dem Diemtigtal Richtung Spiez.</p> <p>Die vorgeschlagenen Ergebnisse, welche alle Wünsche abdecken, entsprechen einer neuen Linie und werden, vorbehaltlich der Beschlüsse über die Kreditfreigabe, im Rahmen eines Versuchsbetriebes getestet.</p>

TEIL C: REGIONALES ANGEBOTSKONZEPT 2027-2030

7 Anträge



7.1 Methodik Bewertung der Anträge (Weiterverfolgen oder Ablehnen)

7.1.1 Bewertung anhand der AGV

Die Bewertung der Anträge erfolgte anhand der kantonalen Angebotsverordnung (AGV). Die Angebote wurden bzgl. der Kategorien «Auswirkungen Angebot», «Kosten/Nutzen» und «Auswirkungen auf die regionale ÖV-Entwicklung» bewertet. Für eine positive Bewertung müssen Anträge in diesen Kategorien jeweils eine Mindestanzahl an Punkten erfüllen.

Auswirkungen Angebot: In dieser Kategorie wird bewertet, ob das Angebot den Vorgaben der AGV entspricht, insbesondere in Bezug auf die Erschliessungsgrundsätze und die Angemessenheit der Angebotsstufe. Weitere Kriterien beinhalten die Verbesserung der Reisezeit sowie die Anschlussbeziehungen. Zudem muss ausgeschlossen werden, dass sich das neue Angebote negativ auf bestehende Linien auswirkt. Maximal können hier 5 Punkte erreicht werden, wobei mindestens drei Kriterien erfüllt sein müssen.

Kosten/Nutzen: Diese Kategorie betrachtet, ob das bestehende Angebot die Zielvorgaben der AGV hinsichtlich Auslastung und Kostendeckungsgrad erfüllt. Falls diese Hauptziele nicht erreicht sind, wird geprüft, ob zumindest die Minimalanforderungen erfüllt werden. Die Bewertung berücksichtigt ebenfalls die Entwicklung der Auslastung und des Kostendeckungsgrades in den letzten fünf Jahren sowie betrieb-

liche Auswirkungen der beantragten Änderungen. Von den 11 bewerteten Kriterien müssen hier sieben erfüllt sein.

Auswirkungen auf die regionale ÖV-Entwicklung: In dieser Kategorie wird beurteilt, inwiefern die Anpassung des Angebots zur gewünschten raumplanerischen Entwicklung gem. RGSK beiträgt. Dabei wird besonders auf die Erschliessung von Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebieten sowie auf die Verbesserung von Verbindungen und Reisezeiten geachtet. Hier müssen zwei von drei Punkte erfüllt werden.

Die gesamte Bewertungsmatrix kann im Anhang 2 (S. 44) eingesehen werden.

7.1.2 Bewertung anhand von Ausschlusskriterium oder durch Studie

Anträge, bei welchen ein klares Ausschlusskriterium die Umsetzung verhindert, wurden keiner Detailbewertung unterzogen. Die Anträge, welche im Gebiet einer Korridorstudie liegen, wurden im Rahmen dieser bewertet.

7.2 Priorisierung der Anträge

Die Priorisierung Der Anträge erfolgt in zwei Stufen.

So werden die Anträge in erster Priorität aufgeführt, bei welchen die Detailbewertung (Kapitel 7.1) klar positiv ausfällt, also die Mindestanzahl der Kriterien in allen Kategorien erfüllt werden. Ist dies nicht der Fall, kann ein Antrag mit einer besonderen Begründung in der zweiten Priorität weiterverfolgt werden. Werden die Kriterien aber bei 2 oder mehr Kategorien nicht erfüllt, wird der Antrag aus fachlicher Sicht abgelehnt.

Anträge, welche keinen konkreten Ausbau des Angebotes zur Folge haben, wie die Erhöhung der Angebotsstufe oder die Änderung einer Linienbezeichnung werden ohne Priorisierung aufgeführt.

Weiter werden auch Anträge, welche dem Freizeitverkehr zugeordnet werden können, ohne Priorisierung aufgeführt. Diese wurden aber nur aufgenommen, wenn das bisherige Angebot sehr positiv ausfiel.

7.3 Welche Anträge sind RAK-relevant

Anträge aus dem RAK, welche durch den Kanton gutgeheissen werden, werden im Rahmen des kantonalen Angebotsbeschlusses durch den Grossen Rat beschlossen. Parallel zum Angebotsbeschluss entscheidet der Grosse Rat über den Rahmenkredit zur Finanzierung der Investitionen (Investitionsrahmenkredit ÖV). Aus diesem Grund sind Anträge RAK-relevant, welche aufgrund des beantragten Ausbaus, resp. der beantragten Änderung des Angebots zu erheblichen Kostenfolgen führen (Zusätzliche Kurspaare, Änderung Angebotsstufe). Darüber hinaus werden Anträge in das RAK aufgenommen, wenn die beantragten Änderungen wesentliche Auswirkungen auf den regionalen ÖV haben.

Angebotsänderungen, welche für den Kanton im Bestellverfahren zu keinen oder nur geringen Mehrkosten führen (Bspw. Betriebliche Anpassungen, Zusätzliche Haltestellen, Geringfügige Ausbauten), sind entsprechend nicht RAK-relevant. Eine genaue Abgrenzung, was noch als geringfügiger Ausbau gilt, gibt es nicht.

Eine Liste der eingegangenen, nicht RAK relevanten Anträge kann im Anhang 4 (S. 79) eingesehen werden. Diese Anliegen wurden mit den Transportunternehmen angeschaut und werden, sofern möglich laufend umgesetzt.

7.4 Erklärung Antragsfelder

Art des Antrags, Angabe der betroffenen Linie (TU)	X	Anzahl zusätzliche Kurspaare
Antrag-Nr., gestellt durch „Antragssteller“	X X	
--		
Kurzbeschrieb Antrag	Angebotsstufe bisher	Angebotsstufe neu
--		
Ergebnis Detailbewertung und Antrag RVK		

Priorisierung Anträge

1	1. Priorität; Weiterverfolgen.
2	2. Priorität; Eher weiterverfolgen / mit Begründung weiterverfolgen.
3	Nicht weiterverfolgen.

7.5 Überregionaler Teil

7.5.1 Bahnlinien (IC, RE, S-Bahn)

Angebotsausbau der Linie 320 R (BLS)	1	
Spiez-Zweisimmen	2 2	+0,5 KP
Antrag-Nr.: 64/8, gestellt durch Wimmis / Diemtigen		
Zusätzlicher (Nacht-)Kurs Spiez - Zweisimmen für Zug ab Bern (an Spiez 00:41) für Ausgänger u.ä. Umsetzung gem. Rückmeldung BLS problemlos möglich.		
Kantonale Angebotsverordnung: Art. 5 Abs. 3: Angebote, die nach 01:00 ankommen, können weder bestellt noch abgegolten werden vom Kanton. Allerdings werden auch Moonliner abgegolten durch den Kanton, darum wäre Ausnahme denkbar, da im oberen Simmental kein Moonliner verkehrt.		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, dieses Anliegen anzunehmen als Kompensation für fehlenden Moonliner nach Zweisimmen.		
Angebotsausbau der Linie 330 RE (BLS)	1	
Bern-Spiez-Kandersteg-Brig	2 2	+0.5 KP
Antrag-Nr.: 77, Anliegen aus Vernehmlassung Fahrplanentwurf		
Zug 06:12 ab Spiez neu 05:30 ab Bern.		
Die Züge 06:12 in Richtung Zweisimmen und in Richtung Brig (via Kandersteg) fahren «aus dem Leeren», d.h. ohne Anschluss aus Thun und Bern. Die grösste Nachfrage wäre aber in diesen zwei Orten, das heisst, mit einem Verbindungszug Bern – Spiez könnte man ein viel grösseres Potenzial abschöpfen. Ein Zug Bern – Spiez ab 05:30 Uhr würde also nicht nur etwas für diese Verkehrsbeziehung bringen, sondern auch für die Züge in Richtung Zweisimmen und Brig.		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, dieses Anliegen anzunehmen, da es sich um eine sinnvolle ÖV-Weiterentwicklung zwischen Bern - Thun – Spiez und Brig handelt.		
Angebotsausbau der Linie 120 R (MOB)	1	
Montreux-Zweisimmen	2 2	+0.5 KP
Antrag-Nr.: 27, gestellt durch Saanen		
Bevor der Taktfahrplan eingeführt wurde, gab es jeweils in den Morgenstunden zu den Halbstunden Zugverbindungen von Saanen nach Spiez, die ideal für Berufsschüler und Studierende waren. Es wird gewünscht, zu prüfen, ob für 5.00 u. 6.00 Verbindungen möglich sind.		
Der Halbstundentakt ab Gstaad besteht bereits. Falls der Kurs um 06:02 ab Gstaad bereits ab Saanen eingesetzt werden könnte, wäre dies ein Mehrwert für die Verbindung Richtung Spiez und Bern.		
Teilweise weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, dieses Anliegen anzunehmen da die Umsetzung Halbstundentakt ab 06:00 Uhr zwecks Verlagerung Modal Split im Morgenverkehr wünschenswert ist.		

Angebotsausbau der Linie Spiez – Frutigen 330 R12 (BLS)	1	
Spiez-Frutigen	1 2	+ 8 KP
Antrag-Nr.: 79, gestellt durch RVK 5		
Ausbau zum integralen Stundentakt, Mo-So, 06:00-20:00 Uhr.		
<p>Grund Ablehnung 2021: Die gute Auslastung ermöglicht einen massvollen Ausbau zur HVZ per Fahrplan 2020. Nun muss diese Entwicklung zuerst abgewartet werden. Der Antrag wird abgelehnt.</p> <p>Grund Wiedererwägung durch RVK5: Ermöglicht eine angemessene Anbindung von Frutigen, als regionales Zentrum 3. Stufe in Spiez an den Fernverkehr. Die Erfolgskontrolle der Linie ist auch seit dem massvollen Ausbau zur HVZ per Fahrplan 2020 positiv.</p> <p>Dient zudem als zentraler Ausbauschnitt für angrenzende Linien wie aus dem Antrag Nr. 78 (Halbstundentakt der Linie 31.230 zwischen Frutigen und Adelboden) hervor geht. Auch die Anpassungen der kritischen Linie 31.210 können erst vollzogen werden, wenn mit dem stündlich verkehrenden RE einen integralen Halbstundentakt zwischen Spiez und Frutigen besteht.</p>		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, dieses Anliegen mit oben genannter Begründung anzunehmen.		

Angebotsausbau der Linie Thun - Bern 301 S1 (BLS)	1	
Bern-Münsingen-Thun	3 3	+ 0.5-1 KP
Antrag-Nr.: 88, gestellt durch Bernmobil		
Zusätzliche Verbindung, Mo-So, 00:13 Uhr ab Thun nach Bern.		
<p>Um 00:12 ab Thun Richtung Belp – Bern fährt eine S44. Entsprechend sollte auch auf dem viel stärker genutzten Ast Thun-Münsingen-Bern eine Zugverbindung existieren.</p> <p>Technisch ist eine weitere Fahrt Richtung Bern möglich, bedingt aber einen Gegenzug von Bern nach Thun. Hier könnte die 01:00-Spinne abgewartet werden, um die Fernverkehrsanschlüsse zu gewähren. Wenn dies nicht ermöglicht werden kann, würde die Einführung der zusätzlichen Fahrt eine Leerfahrt nach Thun bedingen.</p> <p>Die Ein- und Aussteiger zwischen Thun und Bern auch bei den späteren Verbindungen gerechtfertigen diesen Ausbau.</p>		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, dieses Anliegen mit oben genannter Begründung anzunehmen.		

7.5.2 RVK 5 übergreifende Anträge Buslinien und weitere

Angebotsausbau, Erhöhung der Angebotsstufe der Linie 31,060 (PAG)	1	
Spiez-Interlaken	2 3	-
Antrag-Nr.: 75, Anliegen PAG und aus Vernehmlassung Fahrplanentwurf		
<p>Die Linie 31.60 ist heute in der Angebotsstufe 2 und hat mit 25 Kurspaaren bereits die Obergrenze erreicht. Das Bedürfnis die Abendkurse auszubauen und zusätzliche Halbstundenkurse anzubieten, kommt immer wieder. Daher soll mit der Erhöhung der Angebotsstufe die Möglichkeit geschaffen werden, den Bedürfnissen Rechnung zu tragen.</p>		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt gemeinsam mit der RKOÖ, die Angebotsstufe zu erhöhen.		

7.6 Freizeitangebote

Aufnahme der Linie 12,185 in das Grundangebot (PAG)	-	
Jaun-Abländschen-Mittelberg-Saanen	- 1	+4 KP
Antrag-Nr.: 28, gestellt durch Saanen		
<p>Während der Sommersaison (ca. Mai – Oktober) verkehrt an den Wochenenden und an den stärksten Ferienwochen mehrmals täglich ein Bus zwischen Jaun – Abländschen – Mittelberg – Saanen verkehren.</p> <p>Verhindern Wild-Parking, Kontrolle Besucherströme, Erschliessung Gebiet durch den ÖV.</p> <p>Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, dieses Anliegen anzunehmen. Die Nachfrage war 2023 sehr hoch und dementsprechend weist die Linie eine genügende Ausattung auf. Führt zur Veränderung des Model Splits.</p>		
Aufnahme in Grundangebot der Linie 30.252, (PAG, STI)	-	
Escholzmatt-Schangnau-Schallenberg-Röthenbach i.E.-Thun	- 1	+4 KP
Antrag-Nr.: 72, gestellt durch RK Emmental		
<p>Aufnahme Wochenendbetrieb Buslinie 60.252 Escholzmatt - Schangnau - Schallenberg - Röthenbach i.E. – Thun in das kantonale Grundangebot. (Anhang 3.2 S.47)</p> <p>weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt zusammen mit der RK Emmental dieses Anliegen anzunehmen. Die Verbindung konnte 2023 eine sehr gute Auslastung verbuchen und soll deshalb in das Grundangebot aufgenommen werden.</p>		
Angebotsausbau der Linie 31.260 (neu 31.250) (PAG)	-	Winter Wochenenden bzw. täglich (vgl. Kurzbeschreibung)
Oey Diemtigen-Diemtigen-Grimmialp	1 1	+ 1 KP
Antrag-Nr.: 7, gestellt durch Diemtigen		
<p>Aufnahme Zusatzkurs in Grundangebot an den Wochenenden zwischen Dezember und Februar, sowie täglich in den Weihnachts- und Sportferien.</p> <p>Die Zusatzkurse sollen die Attraktivität der Bergbahnen im Diemtigtal steigern und ermöglichen, dass Leute mit dem ÖV anreisen können. Aktuell fährt kein Kurs passend zum Betriebsschluss der Skilifte Grimmialp.</p> <p>Kleines Anliegen. Wenn Angebotstufe unverändert bleibt, wäre kein Regierungsratsbeschluss nötig.</p> <p>Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, dieses Anliegen anzunehmen, da es ein kleines Anliegen ist, welches aber grossen Einfluss auf den Modal Split haben kann.</p>		

Aufnahme einzelner Kurse der Linie 12,180 (PAG) in das Grundangebot	-	
Saanen-Gstaad-Col du Pillon-Les Diablerets	1 1	+2 KP
Antrag-Nr.: 12, gestellt durch Glacier 3000		
Taktfahrplan Postauto auf Schnellzüge auslegen (wichtig für Bedürfnisse des Freizeitverkehr), sowie Direkte Anschlüsse auf GoldenPass Express Züge ab Interlaken mit Ankunft Gstaad 10.57h und 12.57h.		
Teilweise weiterverfolgen: Der Taktfahrplan kann nicht auf die Schnellzüge ausgelegt werden. Würde neues Konzept Saanenland bedingen. Die beiden Kurse 11:02 und 13:03 ab Gstaad verkehren bereits heute. Die RVK 5 beantragt, diese Kurse mit diesem Antrag in das Grundangebot aufzunehmen. Die Auslastung rechtfertigt das.		

Angebotsausbau /-anpassung der Linie 12,182 (PAG)	-	
Gstaad-Turbach (-Rotengraben)	1 1	+0.5-1 KP
Antrag-Nr.: 74, gestellt durch Gstaad Saanenland Tourismus		
einen zusätzlichen Kurs um +/- 16 Uhr Richtung Turbach resp. Richtung Gstaad		
Gemäss der aktuellen Erfolgskontrolle erfüllt die Linie den Zielwert betr. Nachfrage knapp (durchschn. Auslastung pro Kurs bei 4.2) Corona hatte hier kaum einen Einfluss. Die Entwicklung zur letzten Erfolgskontrolle ist gleichbleibend. Ein Ausbau müsste die Nachfrage deutlich steigern, damit die zusätzlichen Kosten gedeckt werden können. Evtl. wäre es auch möglich, einen Kurs zu schieben.		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, diesen Antrag auf Grund der möglichen Veränderung des Modal Splits anzunehmen.		

7.7 Planungsregion Thun (ERT)

7.7.1 Region Thun: Stadtlinien

Angebotsausbau der Linie 31,001 (STI)	1	
Thun-Gwatt Deltapark / Thun-Steffisburg Flühli	4 4	ca. 4 KP mehr Samstags ca. 10 KP mehr Sonntags
Antrag-Nr.: 39+40, gestellt durch STI Bus AG		
Verlängerung 10 Min. Takt am Samstag bis 19 Uhr (statt wie heute 17 Uhr). Diese Zeit ist stark frequentiert. Die Umsetzung ist gem. STI möglich.		
Sonntag: 10 Min. Takt zwischen 12 und 18 Uhr. Diese Zeit ist stark frequentiert und rechtfertigt einen Ausbau wie die Belastungsteppiche zeigen. (Anhang 3.3 S.50)		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, diesen Antrag anzunehmen.		

Angebotsausbau der Linie 31,001 (STI)	1	ca. +14 zusätzliche KP
Thun-Gwatt Deltapark / Thun-Steffisburg Flühli	4 4	
Antrag-Nr.: 54, gestellt durch Stadt Thun		
Einführung des 7.5 Min. Takts zu den Hauptverkehrszeiten (06:00 - 09:00 sowie 15:00 - 19:00) von Mo -Fr.		
Dieses Anliegen wurde bereits in der Studie Thun - Einsatz Doppelgelenkbus behandelt und festgelegt, dass eine Taktverdichtung eingeführt werden soll, wenn das heutige System überlastet sei. Im Rahmen der vertiefenden ÖV-Studie im Raum Thun - Steffisburg wurde zudem festgelegt, dass die Regionalbusse zukünftig mehrere Haltestellen in Steffisburg auslassen werden, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Zusammen mit der sehr starken Auslastung und den zu den HVZ regelmässig eingesetzten Entlastungsbussen, ist die Einführung des 7.5-min-Taktes klar zu befürworten. (Anhang 3.4, S.55)		
Für die Gemeinde Steffisburg bedeutet die Einführung zur HVZ aktuell das Maximum, für Thun das Minimum einer Taktverdichtung. Die Angebotsstufe passt zum Siedlungsgebiet gem. Art. 5 AGV, die Zielvorgaben zur Auslastung und zum KDG gem. Art. 10 AGV werden erfüllt, weshalb die Verdichtung aus fachlicher Sicht klar empfohlen wird.		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, obigen Antrag auf Grund der Nachfrage und der heute eingesetzten Entlastungsbussen anzunehmen.		

Angebotsausbau Frühkurse der Stadtlinien Thun (STI)	1	Je +0.5 -1 KP
Diverse Linien	4 4	
Antrag-Nr.: 20, 41-42, 46-49, gestellt durch STI Bus AG		
Frühkurse mit Anschluss in Thun Bahnhof auf die Verbindung ICE 61/ 05:30 Richtung Basel. Kundenbedürfnis besteht. Umsetzung für die Linien:		
<ul style="list-style-type: none"> - 31.001: Ab Steffisburg, Flühli und Gwatt Deltapark (Antrag 41) - 31.002: Ab Thun, Schorenfriedhof (Antrag 42) - 31.003: Ab Steffisburg, Alte Bernstrasse und Thun, Allmendingen (Antrag 43) - 31.004: Ab Thun, Lerchenfeld (Antrag 46) - 31.005: Ab Thun, Schorenfriedhof (Antrag 47) - 31.006: Ab Thun, Westquartier (Antrag 48) - 31.021: Ab Oberhofen, Wichterheergut (Antrag 49), Antrag auch durch Oberhofen gestellt (Antrag Nr. 20). 		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, diesen Antrag anzunehmen um die Verkehrsspitze am Morgen brechen zu können.		

7.8 Stadt Thun: Regionallinien

Angebotsausbau der Linie 31,043 (STI)	1	
Thun-Emberg-Heimenschwand	1 1	+0.5-1 KP
Antrag-Nr.: 5, gestellt durch Buchholterberg		
Aufnahme Zusatzkurs Thun - Heimenschwand (- Wangelen) 15:32 ab Thun zwecks Schliessung Taktlücke zwischen 15:00 und 16:00. Gem. STI ohne grossen Aufwand möglich, würde aber die Einführung eines Gegenkurses Richtung Thun bedingen.		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, dieses Anliegen zur Schliessung der Taktlücke anzunehmen.		
Angebotsausbau der Linie 31,024 (STI)	1	
Oberhofen-Schwanden-Sigriswil	1 1	+0.5 KP
Antrag-Nr.: 85, gestellt durch Sigriswil		
Wiedererwägung von RAK 22-25: Durchgehendes Angebot Mo-So Kurs 19:48 ab Oberhofen sowie zusätzlicher Abendkurs um 21.48 Uhr ab Oberhofen sowie ab 20.59 Uhr ab Sigriswil (Mo-So +1 KP). Die Gemeinde Sigriswil wünschte bereits im RAK 22-25 ein besseres Abendangebot, welches nur teilweise umgesetzt wurde. Die erneute Betrachtung ergab, dass die Linie mit dem heutigen Angebot 4 Fahrdienste beansprucht, wovon der letzte um 20 Uhr endet. Anschliessend müsste ein 5. Dienst eingesetzt werden, was zu einem Kostensprung der Linie führen würde, was aus Sicht der heutigen Frequenzen (Anhang 3.7, S.70) für die Linie nicht tragbar wäre. Ein Versuch soll zeigen, ob die Frequenzen durch ein stabiles Abendangebot erhöht werden können.		
Teilweise weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, das Angebot durchgehend von Mo-So gleich zu fahren.		

7.9 Region Spiez

7.9.1 Buslinien

Angebotsstufenerhöhung der Linie 31.063 (PAG)	1	
Spiez-Spiezwiler-Hondrich-Spiez	1 2	
Antrag-Nr.: 82, gestellt durch PAG		

Die Umsetzung des Ortsbuskonzeptes Spiez konnte lange nicht realisiert werden. Nun musste aufgrund anderer Anschlüsse des Fernverkehrs eine Lösung gefunden werden, welche bereits auf den Fahrplanwechsel Dez. 2024 umgesetzt werden kann. Die neuen Fahrpläne der Linien 31.061, 31.062 und 31.063 wurden von den Gemeinden gutgeheissen und bieten für die Gemeinden ein verbessertes Angebot mit der gleichen Anzahl Fahrzeugen. (Anhang 3.5 S.64)

Im Zuge der Fahrplananpassungen muss nun die Angebotsstufe angepasst werden. Beantragt wird die Angebotsstufe 2, bisherige Angebotsstufe: 1.

Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt folgendes Anliegen anzunehmen, da es sich um die zwingende Anpassung der Angebotsstufe infolge Anpassungen an die Anschlüsse des Fernverkehrs handelt.

7.10 Region Kandertal

7.10.1 Buslinien

Angebotsausbau, Erhöhung Angebotsstufe Linie 31.230 (AFA)	1	Ca +8 KP
Adelboden-Frutigen-Kandersteg	2 3	
Antrag-Nr.: 78, gestellt durch AFA		

Durchgehender Halbstundentakt zwischen Adelboden und Blausee.

Einen Halbstundentakt zwischen Frutigen und Adelboden ist bei Einführung Halbstundentaktes Spiez - Frutigen zu empfehlen. Der Ast Frutigen Kandersteg ist aber zu wenig stark ausgelastet, als dass der Halbstundentakt auch dort eingeführt werden könnte.

Teilweise Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, den Halbstundentakt zwischen Frutigen und Adelboden einzuführen.

Angebotsausbau der Linie 31.241 (AFA)	1	+ 4 KP
Kandersteg-Talstation Sunnbüel	1 1	
Antrag-Nr.: 86, gestellt durch Kandersteg		

Bessere Erschliessung der Dorfbewohner:innen des „hinteren Dorfteils“ sowie der Talstation Sunnbüel. Der neu einzuführende Halbstundentakt kann die Anschlüsse auf den Fernverkehr Richtung Brig und Spiez ermöglichen und umgekehrt abnehmen.

Das Angebot wird wie bisher von Juni bis Oktober betrieben.

Die Bisherige Auslastung und der KDG erlauben diesen Ausbau und durch die verbesserten Anschlüsse werden Verbindungslücken geschlossen.

Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, den Halbstundentakt zwischen Kandersteg und Kandersteg Sunnbüel einzuführen.

7.11 Region Simmental – Saanenland

7.11.1 Buslinien

Angebotsausbau, Wiedererwägung abgelehnter Antrag der Linie 31.280 (AFA)	1	+9 KP (m. Schulbetrieb), +4 KP (Stundentakt)
Lenk i.S.-REKA-Lenk i.S.	- 1	
Antrag-Nr.: 17, gestellt durch Lenk		

Linie soll in Grundangebot aufgenommen werden. Erschliessung von neuem Praxiszentrum und REKA Feriendorf (zusätzlicher Ausbau 2024) sollen Frequenzen sicherstellen.

Unveränderter Antrag aus letztem RAK, Erschliessungsgrundsätze gemäss Antrag RAK 22-25 waren nicht erfüllt (Rückmeldung AÖV). Abgeltungsberechtigung der Linie aufgrund von Schülerbetrieb, und wenigen EWAP im Erschliessungsgebiet unsicher. (Anhang 3.1, S.45)

Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt das Anliegen anzunehmen. Die Auslastung des aktuellen, gemeindefinanzierten Betriebs entwickelt sich positiv (die Anforderungen gem. AGV an die Auslastung 2022 (Minimalanforderung) und 2023 (bis Juni, Zielvorgaben) wurden erfüllt), zudem Aussicht auf weiter steigende Auslastung aufgrund lokaler Entwicklung.

Angebotsausbau, Wiedererwägung abgelehnter Antrag der Linie 31.283 (AFA)	1	
Lenk Bahnhof-Simmenfälle	1 1	+2 KP
Antrag-Nr.: 18, gestellt durch Lenk		
Zusätzliche Kurspaare abends - Angebotsausbau für arbeitstätige Bevölkerung, Kinder und Jugendliche. Der letzte Kurs 18:00 ab Lenk Bahnhof ist für PendlerInnen sehr früh angesetzt, zwei Kurse um 19:00 Uhr und 20:00 Uhr wären passend.		
Weiterverfolgen: Die RVK 5 beantragt, das Anliegen anzunehmen, damit eine bessere Verbindung für PendlerInnen angeboten werden kann. Die Auslastung und der KDG sind zudem positiv.		
Anpassung Linienbezeichnung der Linie 12,183 (PAG)	-	
Neu: Gstaad – Saanen - Schönried - Saanenmöser	1 1	
Antrag-Nr.: 29, gestellt durch Saanen		
Die Gemeinde finanziert heute einzelne Kurse zum durchgehenden Stundentakt zwischen Saanen-Schönried sowie Kursverlängerungen (3 Mal pro Tag) nach Saanenmöser für Schulen.		
Dieser Angebotsausbau wird ausserhalb von RAK umgesetzt, deshalb wird hier der Antrag zur Anpassung der Linienbezeichnung gestellt.		
Weiterverfolgen: Die Anpassung der Linienbezeichnung kann ohne Kostenfolge umgesetzt werden. Die RVK 5 beantragt deshalb, dieses Anliegen anzunehmen.		

7.12 Übersicht Anträge

Insgesamt beantragt die RVK5 dem Kanton Bern im Angebotskonzept 2027-2030 22 Anträge zur Genehmigung, davon 15 in erster Priorität. 7 der Anträge reicht die RVK 5 ohne Priorisierung ein, wie in Kapitel 7.2 beschrieben. Die durch die RVK5 angenommenen Anträge erfüllen die von der RVK5 gestellten Kriterien an Angebotsausbauten sowie die Kriterien der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr.

Die RVK5 verspricht sich von der Umsetzung dieser Anträge eine wünschenswerte regionale Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und eine gute Abstimmung auf die zukünftige Siedlungsentwicklung in der Region.

17 eingereichte Anträge wurden als nicht RVK-relevant eingestuft, da sie keine Auswirkungen auf die Kosten, resp. die Angebotsstufe haben, diese werden wo möglich, ausserhalb des RAK-Prozesses umgesetzt. 20 Anträge wurden aufgrund der Nichterfüllung der Anforderungen oder anderer Ausschlusskriterien (vgl. Kapitel 7.1) abgelehnt. Die Begründung für die Ablehnung kann im Kapitel 7.14 nachvollzogen werden.

7.13 Übersicht Priorisierung der positiv beurteilten Anträge

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Beschrieb	Angebotsstufe	Prio 1	Prio 2	Ohne Priorisierung*
Wimmis / Diemtigen	64/8	320	BLS	Zusätzlicher Kurs Spiez – Zweisimmen ab Bern (an Spiez 00:41)	2 2			
Bernmobil	88	301	BLS	Zusätzlicher Kurs Thun – Bern, ab Thun 00:13	3 3			
Aus Vernehmlassung Fahrplan	77	330	BLS	Zusätzlicher Kurs Bern – Spiez ab 05:30	2 2			
Saanen	27	120	MOB	Kurs 06:02 ab Gstaad - Zweisimmen neu bereits ab Saanen	2 2			
RVK 5	79	330	BLS	Ausbau R12 zum integralen Stundentakt Spiez - Frutigen	1 2			
Aus Vernehmlassung Fahrplan	75	31.060	PAG	Erhöhung Angebotsstufe Linie Spiez - Interlaken	2 3			
Saanen	28	12.185	PAG	Aufnahme saisonales Angebot Jaun – Abländschen – Mittelberg – Saanen in Grundangebot	- 1			
RK Emmental	72	30.252	PAG, STI	Aufnahme saisonales Angebot Escholzmatt – Schangnau – Schallenberg – Röthenbach i.E. – Thun in Grundangebot	- 1			
Diemtigen	7	31.250	PAG	Aufnahme Zusatzkurs im Winter Oey-Diemtigen – Grimmelalp im Grundangebot	1 1			
Glacier 3000	12	12.180	PAG	Aufnahme 2 Kurse ab Gstaad zum Col du Pillon in Grundangebot	1 1			
Gstaad Saanenland Tourismus	74	12.182	PAG	Zusätzlicher Kurs Turbach - Gstaad	1 1			
STI	39+40	31.001	STI	Verlängerung 10-Min-Takt am Sa und Einführung 10-Min-Takt am So	4 4			
Thun	54	31.001	STI	Einführung 7.5-Min-Takt Mo-Fr zwischen 06:00-09:00 und 15:00-19:00	4 4			
STI	20, 41, 42, 43, 46, 47, 48, 49	diverse	STI	Frühkurse der Stadtlinien für Anschluss auf ICE 61 / 05:30 ab Thun	4 4			
Buchholterberg	5	31.043	STI	Zusatzkurs Thun – Heimenschwand zur Schliessung Taktlücke	1 1			
Sigriswil	85	31.024	STI	Durchgehendes Angebot Mo-So, Aufnahme Kurs 19:48 ab Oberhofen Sa und So	1 1			
PAG	82	31.063	PAG	Erhöhung Angebotsstufe infolge Umsetzung Ortsbuskonzept Spiez	1 2			
AFA	78	31.230	AFA	Halbstundentakt Frutigen – Adelboden, Erhöhung Angebotsstufe	2 3			

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Beschrieb	Angebotsstufe	Prio 1	Prio 2	Ohne Priorisierung*
Kandersteg	86	31.241	AFA	Halbstudentakt Kandersteg – Kandersteg Sunnbüel	1 1			
Lenk	17	31.280	AFA	Aufnahme Lenk – Aegerten – Lenk in Grundangebot	- 1			
Lenk	18	31.283	AFA	2 zusätzliche Kurspaare Lenk – Simmenfälle am Abend	1 1			
Saanen	29	12.183	PAG	Änderung Linienbezeichnung Gstaad – Saanen – Schönried - Saanenmöser	1 1			

*gemäss Kapitel 7.2 und 6.6.

7.14 Übersicht abgelehnte Anträge

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Kurzbeschreibung	Grund Ablehnung
Boltigen	2	31.270	PAG	Einführung Busangebot Sonntag	Die Linie 270 erfüllt die Minimalanforderungen bzgl. KDG und Auslastung nicht. Aus diesem Grund laufen parallel zum RAK-Prozess Abklärungen zwischen Gemeinden, PAG und AÖV, wie die Linie optimiert werden kann. Die schlechte Erfolgskontrolle lässt keinen Angebotsausbau zu. Deshalb werden sämtliche Anträge zu dieser Linie abgelehnt.
Boltigen	3	31.270	PAG	Gleiches Samstagsangebot wie an den Wochentagen	Die Linie 270 erfüllt die Minimalanforderungen bzgl. KDG und Auslastung nicht. Aus diesem Grund laufen parallel zum RAK-Prozess Abklärungen zwischen Gemeinden, PAG und AÖV, wie die Linie optimiert werden kann. Die schlechte Erfolgskontrolle lässt keinen Angebotsausbau zu. Deshalb werden sämtliche Anträge zu dieser Linie abgelehnt.
Boltigen	4	31.270	PAG	Zwei zusätzliche Vormittags- und einen zusätzlichen Nachmittagskurs. Alter Antrag wurde aufgrund nicht gerechtfertigter Nachfrage abgelehnt.	Die Linie 270 erfüllt die Minimalanforderungen bzgl. KDG und Auslastung nicht. Aus diesem Grund laufen parallel zum RAK-Prozess Abklärungen zwischen Gemeinden, PAG und AÖV, wie die Linie optimiert werden kann. Die schlechte Erfolgskontrolle lässt keinen Angebotsausbau zu. Deshalb werden sämtliche Anträge zu dieser Linie abgelehnt.
Gstaad Saanenland Tourismus	13	12.181	PAG	Die Linie Gstaad-Lauenen-Lauensee (12.181) fährt auf dem Rückweg via Ober-Gstaad direkt zum Bahnhof. Viele Gäste wandern von der Wispile an den Lauensee und parkieren an der Talstation Wispile.	Antrag ist inhaltlich eigentlich nicht RAK-relevant, wird aber von PAG abgelehnt, da die ÖV-Anschlussicherung priorisiert wird und eine Verbindung über den Bahnhof zurück zur Wispile besteht. Darum keine Weiterverfolgung.
Gymn. Interlaken, Abteilung Gstaad	14	120	MOB	Spätere letzte Verbindung Gstaad – Lenk, im Fahrplanentwurf bereits um 21:25 ab Gstaad. Aus Sicht einer nachobligatorischen Schule ist die Abfahrtszeit 21:25 zu früh angelegt, denn wir haben Schulanlässe, die länger als bis 22:00 dauern. Wunsch: Letzte Abfahrtszeit: 22:25	Das Angebot wird abgelehnt, da der Angebotsausbau zu einer erhöhten Angebotsstufe führen würde, was das Angebot nachhaltig gefährden würde, insbesondere, da in der Erfolgskontrolle 2023 grösstenteils nur die Minimalanforderungen erfüllt wurden. Zudem verschlechterte sich auf beiden Streckenästen der Kostendeckungsgrad der Linie im Vergleich zur Erfolgskontrolle 2018.
STI	22	31.003		Neuer Kurs (07:23 in Blumenstein, Gemeindehaus). Im Letzen RAK aus betrieblichen	Es besteht eine Leerfahrt um 06:54 von Thun nach Blumenstein. Diese Leerfahrt könnte ab Pohlern als

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Kurzbeschreibung	Grund Ablehnung
				Gründen abgelehnt. Bitte um Wiedererwägung. Erste Lektion der Schule um 07:30 in Blumenstein kann nicht mit öV erreicht werden.	Schülerkurs verkehren und 07:25 in Blumenstein eintreffen. Die Aufnahme im Grundangebot wäre nur möglich, wenn die Öffnung der Leerfahrt bereits ab Bahnhof Thun möglich wäre. Dies ist zeitlich nicht machbar, da somit alle Haltestellen bedient werden müssten und so die Umlaufzeit nicht eingehalten werden könnte. Eine Öffnung der Leerfahrt nur für den genannten Abschnitt ist nicht möglich. Eine Offerte für eine Verknüpfung der Leerfahrt mit dem Schülertransport wird daher im ähnlichen Bereich liegen wie bisher und kann ausserhalb des RAKs bearbeitet werden.
Pohlern	23	31.003	STI	Das Angebot zwischen Thun und Blumenstein ist am Abend auszubauen. Im Bereich 20:00/20:30 Uhr fahren die letzten Busse, danach erst im Bereich Mitternacht wieder. Für Berufstätige die lange arbeiten und für Freizeitangebote	Angebotsausbau über regulären Betrieb nicht möglich aufgrund betrieblicher Abhängigkeiten. Lösung über On-Demand Lösung wurde geprüft, Region liegt aber nicht im Pilotraum für On-Demand Angebote im Rahmen der Studie On-Demand. Antrag kann aus diesem Grund nicht umgesetzt werden.
Pohlern	24	neue Linie	STI	Neue STI-Linie zwischen Wattenwil und Reutigen (Verbindung nur über Bahnhof Thun möglich); Würde betriebliche Optimierungen erlauben (Wegfallen Doppelschlaufen), evtl. auch Kombination mit Antrag für Abendangebot möglich	Die beantragte Linie wird abgelehnt, da für die bestehenden Westamt-Linien (3, 53 und 55) eine erhebliche Konkurrenzierungsgefahr besteht. Zudem erfüllen die bestehenden Linien in der Erfolgskontrolle vielfach nur die Minimalanforderungen. Aus diesem Grund ist der Bedarf nach zusätzlicher Erschliessung fraglich.
Postauto AG	25	31.210	PAG	Die Linie 31.210 erfüllt die Minimalanforderungen bezüglich dem zu erreichenden Kostendeckungsgrad gemäss AGV nicht. Losgelöst vom heutigen öV-Angebot soll eruiert werden, welche Massnahmen eingeleitet werden müssen, damit die gegebenen Minimalanforderungen erfüllt werden können.	Im Rahmen der Studie "Verbesserung ÖV im Kandertal" wurden verschiedene Varianten der Nutzung der Standzeit der Linie 31.210 angeschaut. Aufgrund der Anschlüsse in Reichenbach, kann aber kein Gebiet zusätzlich erschlossen werden und gleichzeitig die Anschlüsse Richtung Spiez gewährleistet werden. Dies ist erst möglich, wenn der Antrag Nr. 79 bewilligt wird.
Steffisburg	36	31.003	STI	Ausbau Sonntagsangebot (Verlängerung bis Heimberg; 18-21 abgelehnt); RVK5 plante Wiedererwägungsantrag, Gemeinde Steffisburg unterstützt diesen.	Der Antrag wird abgelehnt, da die Erfolgskontrolle der Linie 3 aktuellen Zeitpunkt keinen Angebotsausbau rechtfertigt. Zudem wird die Erschliessung Heimbergs durch den Ausbau des Bahnverkehrs zwischen Thun und Konolfingen verbessert.

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Kurzbeschreibung	Grund Ablehnung
STI Bus AG	51	31.044	STI	Montag – Sonntag: Einführung eines Stundetaktes zwischen 06:00 – 20:00 Uhr, da das Bahnangebot in Oberdiessbach in den letzten Jahren ausgebaut wurde.	Der Antrag wird abgelehnt, da das Hauptbedürfnis im Perimeter der RKBM liegt, dort aber kein Bedürfnis geäussert wurde.
Thun	58	div. Raum Gwatt / Schoren	STI	Erneute Prüfung öV-Erschliessung Gwatt, Allmendingen und Schoren, da die Belastung durch MIV aufgrund der Entwicklung im Schoren und Gwatt zunimmt. Überprüfung der bestehenden Regional- und Stadtlinien in diesem Raum.	Im Rahmen der vertiefenden ÖV-Studie im Raum Thun - Steffisburg wurden die Potenziale und möglichen Schlaufenfahrten geprüft. Alle betroffenen Gebiete sind aber bereits genügend erschlossen und der zusätzliche Fahrtweg rechtfertigt den Ausbau nicht. Deshalb wird dieser Antrag abgelehnt.
Uttigen	61	neu	PAG (wahrscheinlich)	Neue Linie Bahnhof Uttigen via Dorfstrasse nach Bhf. Uetendorf. 3 neue Haltestellen. Evtl. Anbindung an Ortsbus Uetendorf. Begründung: Ungenügende Erschliessung westlicher Teil Gemeinde (weg vom Bahnhof); bessere Verbindung mit Uetendorf (enge Zusammenarbeit Gemeinden, Uttigen: bessere Anbindung an Angebote in Uetendorf, Uetendorf: Anbindung an Regionalverkehr S1). Verbesserung der öV-EGK, u.a. für zukünftige Entwicklungsabsichten Uttigen	Der Antrag wird abgelehnt, da das Anliegen eine Studie und folgend einen Versuchsbetrieb zur Folge hat. Bei Interesse der Gemeinden wird eine solche Studie durch die RVK5 2025 konkretisiert.
Heimberg	66	31.003	STI	Ausbau des Angebots an Wochenenden (Wiedererwägung abgelehnter Antrag): Gerech werden für hohen Freizeitverkehr zum CIS Sportzentrum und zur Aare.	Der Angebotsausbau wird abgelehnt, da dieser gem. Einschätzung STI betrieblich nicht umsetzbar ist (ungenügende Umlaufzeit).
Heimberg	67	31.003	STI	Neue Haltestelle CIS Heimberg (via zusätzliche Schlaufe): CIS wird stark genutzt, Nutzung der Buswartezeit für eine zusätzliche Schlaufe zum CIS, Angebotsanpassung auf Angebot BLS	Der Angebotsausbau wird abgelehnt, da dieser gem. Einschätzung STI betrieblich nicht umsetzbar ist (ungenügende Umlauf- bzw. Standzeit).
Heimberg	68	31.003	STI	Verlängerung L3 bis Bhf. Kiesen mit Anschluss an S1 Aaretal (Entwicklung Rigipsareal, ca. 2000 EW).	Der Angebotsausbau wird abgelehnt, da dieser gem. Einschätzung STI betrieblich nicht umsetzbar ist (ungenügende Umlauf- bzw. Standzeit).
Buchholterberg	70	31.043	STI	Verlängerung der Linie Heimenschwand - Wangelen (Mögliche Prüfung einer Sonderlösung). Deckung der minimalen Grund-	On-Demand Lösung wurde geprüft, das Gebiet Buchholterberg wurde aber nicht als Pilotraum ausgewählt da für viele Gebiete der klassische

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Kurzbeschreibung	Grund Ablehnung
				bedürfnisse von einem grossen Gebiet in einer Streusiedlung (gem. Gemeinde erfüllt das die Kriterien für Sonderlösungen gem. AGV Art. 14).	ÖV mit direktem Anschluss in Thun gut funktioniert. Die Frequenzen von 2022, 2023 und 2024 (Anhang 3.6, S.65) zeigen eine eher rückläufige Auslastung des Linienabschnittes. Trotz genauer Prüfung muss das Anliegen abgelehnt werden. Die RVK 5 schlägt der Gemeinde vor, ein Konzept mit guten Anschlüssen Richtung Thun zu erarbeiten, um bei positiven Voraussetzungen allenfalls einen Versuchsbetrieb durchführen zu können.
Anliegen aus Fahrplanvernehmlassung	76	IC61	SBB	letzte Verbindung von Basel verkehrt ab Fahrplanwechsel Dez. 2023 neu nach Brig und nicht mehr nach Interlaken und somit auch die erste Verbindung nach Basel neu ab Brig und nicht ab Interlaken	der «zweite» resp. «zweitletzte» Zug fährt von / nach Brig (anstatt Interlaken) und nur in der Nacht von Sonntag / Montag von und nach Interlaken (Kurs Nr. 1054 / 05.31 IO ab am Morgen und Kurs Nr. 1099 / 23.39 ab Bern). Anstelle der Verbindung des IC am Morgen fährt ein RE, und der Zug am Abend fällt weg (um elf und um Mitternacht fährt aber jeweils ein Zug).
Kandersteg	87	31.242	AFA	Einführung Halbstundnetakt der Linie. Diese wurde zuvor im Stundentakt und durchgebunden mit der Linie 31.241 gefahren.	Die Linie erschliesst fast keine neuen Gebiete der Gemeinde und verläuft grösstenteils auf der Linienführung der Linie 31.230. Bedingt ÖV-Konzept Kandersteg.



ANHANG

Anhang 1: Vorgaben AGV

Tabelle 10: Zielvorgaben durchschnittliche Auslastung (Personen) pro Kurs. In Klammern sind die Minimalanforderungen angegeben.

Angebotsstufe	1 Kleinbus	2 Midi- und Standardbus	3 Gelenk- und Megabus	4 Schmalspurzug und Tram	5 Normalspurzug
1 (4 bis 15 Kurspaare / Tag)	3 (2)	6 (4)	8 (5)	20 (12)	25 (15)
2 (16 bis 25 Kurspaare / Tag)	5 (3)	10 (6)	15 (9)	25 (15)	35 (20)
3 (26 bis 39 Kurspaare / Tag)	6 (4)	13 (8)	20 (12)	30 (20)	50 (30)
4 (ab 40 Kurspaare / Tag)	8 (5)	16 (10)	25 (15)	40 (25)	60 (40)

Tabelle 11: Zielvorgaben Kostendeckungsgrad Linie. In Klammern sind die Minimalanforderungen angegeben.

Angebotsstufe	Kostendeckungsgrad: Zielvorgabe
1 (4 bis 15 Kurspaare / Tag)	35% (20%)
2 (16 bis 25 Kurspaare / Tag)	40% (20%)
3 (26 bis 39 Kurspaare / Tag)	45% (25%)
4 (ab 40 Kurspaare / Tag)	50% (30%)

Anhang 2: Bewertungsmatrix Anträge

Die Detailbewertung wurde anhand der Checkliste bei Anfragen zu ÖV-Angebotsausbau vorgenommen. Im folgenden werden die Kriterien aufgelistet und die Bewertung der einzelnen Kriterien aufgezeigt.
 Die Kriterien wurden anschliessend in drei Kategorien unterteilt:
 - Bewertung Angebot
 - Bewertung Kosten/Nutzen
 - Auswirkung auf die regionale ÖV-Entwicklung

Anträge mit kleinen Anpassungen der Kurspaare (bis max +1 Kurspaar) erhielten bei positiver Bewertung der TU einen zusätzlichen Punkt bei Kosten/Nutzen. So kann die Bewertung eines Antrages positiv ausfallen, auch wenn die Linie keine positive Entwicklung aufzeigt. Dies soll ermöglichen, dass Leerfahrten, Standzeiten oder andere ungenutzte Kapazitäten besser genutzt werden können.

Anträge, welche anhand dieses Schemas nicht sinnvoll bewertet werden können, werden anhand anderer Unterlagen (Fahrgastzahlen, Entwicklung seit Einführung, Potenzial einer Linie, qualitative Bewertung TU) bewertet.

Weiter ergaben sich zwischenzeitlich weitere Anträge, welche z. T. noch nicht konkret genug sind, um eine Bewertung vorzunehmen. Diese werden ebenfalls aufgeführt, wurden aber noch nicht bewertet.

Bewertung Angebot:		
Art. 3 AGV erfüllt	Die Erschliessungsgrundsätze gem. Art. 3 AGV werden erfüllt.	1=ja 0=nein
passende Angebotsstufe	Falls es sich beim Anliegen um eine Angebotsaufstufung handelt, passt die neue Stufe zur Beschreibung gemäss Art. 5 AGV.	1=ja oder gleichbleibend 0=nein
Verbesserung Reisezeit	Die vorgesehene Anpassung des Angebots führt zu Verbesserungen bei der Reisezeit. (ab Einstieg bis Ausstieg)	1=ja 0=nein oder gleichbleibend
Verbesserung Anschlüsse	Die Anpassung des Angebots führt zu Verbesserungen bei den Anschlussbeziehungen von wichtigen Verbindungen.	1=ja 0=nein
keine Konkurrenzierung	Durch die Anpassung des Angebots sind keine negativen Auswirkungen auf bestehende Bahn- und Buslinien (z.B. Konkurrenzierung best. Linien) zu befürchten. Nein=keine negativen Auswirkungen	1=nein 0=ja
Maximal können hier 5 Punkte erreicht werden. Damit der Antrag als positive Anpassung des Angebots eingestuft werden kann, müssen hier mindestens 3 Kriterien erreicht werden.		

Bewertung Kosten/Nutzen:		
Zielvorgaben Auslastung erreicht	Das bestehende Angebot erfüllt die Zielvorgaben gemäss AGV Art. 10: Auslastung.	1=ja 0=nein
Minimalanforderungen Auslastung erreicht	Falls die Zielvorgaben gemäss Nr. 2.1 nicht erfüllt sind: Werden die Minimalanforderungen gemäss AGV Art. 11 erreicht?	1=ja 0=nein
Entwicklung Auslastung positiv	Die Entwicklung der Auslastung des bestehenden Angebots war in den letzten fünf Jahren positiv.	1=gleich oder verbesserung 0=negativ
Anpassung führt zu Steigerung der Auslastung	Die Anpassung des Angebots führt voraussichtlich zu einer deutlichen Steigerung der Nachfrage und der Auslastung pro Kurs.	2=ja 1=gleichbleibend 0=nein
Zielvorgaben Kostendeckung erreicht	Das bestehende Angebot erfüllt die Zielvorgaben gemäss AGV Art. 10: Kostendeckungsgrad (KDG)	1=ja 0=nein
Minimalanforderungen Kostendeckung erreicht	Falls die Zielvorgaben gemäss Nr. 3.1 nicht erfüllt sind: Werden die Minimalanforderungen gemäss AGV Art. 11 erreicht?	1=ja 0=nein
Positive Entwicklung Kostendeckung	Die Entwicklung des KDG des bestehenden Angebots war in den letzten fünf Jahren positiv.	1=ja oder gleichbleibend 0=nein
Keine Verschlechterung des Betriebs durch Anpassung	Die vorgesehene Anpassung des Angebots hat keine relevanten Auswirkungen auf den Betrieb, die absehbar zu einer Verschlechterung des KDG führen werden (z.B. zusätzliche Fahrzeuge, längere Standzeiten).	1=nein (keine Verschlechterung) 0=ja (Verschlechterung)
Infrastrukturanpassungen sind verhältnismässig	Die mit der vorgesehenen Anpassung des Angebots einhergehenden Anpassungen an Infrastrukturen (z.B. für neue Haltestellen) sind verhältnismässig.	1=ja 0=nein
Geringfügige Anpassung	Geringfügige Anpassungen des bestehenden Angebotes. (max + ein Kurspaar)	1=ja 0=nein
Maximal können hier 11 Punkte erreicht werden wobei mindestens 7 Kriterien erfüllt sein müssen. Diese Kategorie wird zudem am stärksten gewertet. Wird diese nicht erfüllt, kann der Antrag nicht oder nur mit einer triftigen Begründung weiterverfolgt werden.		

Bewertung Auswirkung auf die regionale ÖV-Entwicklung:		
pos. Reg. Entwicklung	Die Anpassung des Angebots trägt zu einer gemäss dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) erwünschten raumplanerischen Entwicklung bei (z.B. durch Erschliessung eines Verdichtungs-/Umstrukturierungsgebiets oder eines Vorranggebiets Siedlungserweiterung).	1=ja oder gleichbleibend 0=nein
Verbesserung Anschlüsse	Die Anpassung des Angebots führt zu Verbesserungen bei den Anschlussbeziehungen von wichtigen Verbindungen.	1=ja 0=nein
Verbesserung Reisezeit	Die vorgesehene Anpassung des Angebots führt zu Verbesserungen bei der Reisezeit. (ab Einstieg bis Ausstieg)	1=ja 0=nein oder gleichbleibend
Hier sind insgesamt 3 Punkte erreichbar wobei für eine positive Bewertung 2 Kriterien erreicht werden müssen.		

Anhang 3: vertiefende Informationen zu den Anträgen

3.1 Antrag 17, Linie 31.280

Frequenzen 2022

Linie	280	Lenk - Reka													
Zählung von - bis	01.01.2022-31.12.2022						1. Tag	01.01.22				FA-Struktur:	Alle Tickets		
Strukturhebung von - bis	01.01.2019-31.12.2022						letzter Tag	31.12.22							
Wochentage	alle Tage						Anz. Tage	365							
		Daten aus Strukturhebung				Daten aus Kassensystem Fela				Durchschnitt pro Tag					
Haltestelle	HSt-Nr	Einsteiger	Aussteiger	Auslastung	Distanz in m	Einsteiger	Aussteiger	Auslastung	PKM	Einsteiger	Aussteiger	Auslastung	PKM		
Richtung: Lenk im Simmental, Bahnhof - Lenk, Bahnhof (Reka Endstation)															
Lenk im Simmental, Bahnhof	81	2'583	0	2'583	356.00000	11'355	0	11'355	4'042	31	0	31	11		
Lenk, Marktplatz	111	507	14	3'076	324.00000	2'052	62	13'345	4'324	6	0	37	12		
Lenk, Erlebnisbad	112	116	87	3'105	278.00000	1'207	377	14'175	3'941	3	1	39	11		
Lenk, Stein	186	391	504	2'998	790.00000	2'054	2'301	13'928	11'003	6	6	38	30		
Lenk, Waldrand	138	38	31	3'046	794.00000	120	144	13'904	11'040	0	0	38	30		
Lenk, REKA Aegerten	113	539	513	3'025	289.00000	3'550	2'342	15'112	4'367	10	6	41	12		
Lenk, Honeggl	139	303	365	2'963	468.00000	1'450	1'823	14'739	6'898	4	5	40	19		
Lenk, Lischenmatte	140	82	89	2'956	339.00000	396	443	14'692	4'981	1	1	40	14		
Lenk, Schadauli	141	30	37	2'949	314.00000	172	184	14'680	4'610	0	1	40	13		
Lenk, Äussere Bleiken	142	303	270	2'982	519.00000	1'914	1'344	15'250	7'915	5	4	42	22		
Lenk, Reitzentrum	143	303	283	3'002	319.00000	1'817	1'447	15'620	4'983	5	4	43	14		
Lenk, Innere Bleiken	144	538	645	2'895	441.00000	1'973	3'356	14'237	6'278	5	9	39	17		
Lenk, Mühleweidli	145	131	115	2'911	1'305.00000	345	566	14'016	18'291	1	2	38	50		
Lenk, Gemeindehaus	93	4	9	1'039	253.00000	503	43	14'476	3'662	1	0	40	10		
Lenk, Badgässli	94	7	3	1'043	436.00000	363	42	14'797	6'452	1	0	41	18		
Lenk, Talstation Betelberg	135	6	310	739	413.00000	32	4'398	10'431	4'308	0	12	29	12		
Lenk, Badgässli	94	0	3	736	238.00000	0	42	10'389	2'473	0	0	28	7		
Lenk, Gemeindehaus	93	0	7	729	309.00000	0	99	10'290	3'180	0	0	28	9		
Lenk, Bahnhof (Reka Endstation)	185	0	2'596	0	0.00000	0	36'643	-26'353	0	0	100	-72	0		
Total		5'881	5'881			29'303	55'656		112'747	79	151		311		

Frequenzen 2023

Linie	280	Lenk - Reka													
Zählung von - bis	01.01.2023-30.06.2023						1. Tag	01.01.23				FA-Struktur:	Alle Tickets		
Strukturerhebung von - bis	01.01.2019-30.06.2023						letzter Tag	30.06.23							
Wochentage	alle Tage						Anz. Tage	181							
		Daten aus Strukturerhebung				Daten aus Kassensystem Fela				Durchschnitt pro Tag					
Haltestelle	HSt-Nr	Einsteiger	Aussteiger	Auslastung	Distanz in m	Einsteiger	Aussteiger	Auslastung	PKM	Einsteiger	Aussteiger	Auslastung	PKM		
Richtung: Lenk im Simmental, Bahnhof - Lenk, Bahnhof (Reka Endstation)															
Lenk im Simmental, Bahnhof	81	3'012	0	3'012	356.00000	8'110	0	8'110	2'887	45	0	45	16		
Lenk, Marktplatz	111	561	14	3'559	324.00000	2'020	38	10'092	3'270	11	0	56	18		
Lenk, Erlebnisbad	112	131	92	3'598	278.00000	830	261	10'661	2'964	5	1	59	16		
Lenk, Stein	186	450	580	3'474	790.00000	1'214	1'719	10'157	8'024	7	9	56	44		
Lenk, Waldrand	138	41	35	3'521	794.00000	145	102	10'199	8'098	1	1	56	45		
Lenk, REKA Aegerten	113	761	680	3'555	289.00000	2'722	1'970	10'952	3'165	15	11	61	17		
Lenk, Honeggli	139	360	432	3'483	468.00000	914	1'331	10'535	4'930	5	7	58	27		
Lenk, Lischenmatte	140	92	99	3'476	339.00000	209	299	10'444	3'541	1	2	58	20		
Lenk, Schadauli	141	33	38	3'471	314.00000	135	114	10'465	3'286	1	1	58	18		
Lenk, Äussere Bleiken	142	333	309	3'495	519.00000	1'417	932	10'951	5'683	8	5	61	31		
Lenk, Reitzentrum	143	375	344	3'526	319.00000	913	1'078	10'786	3'441	5	6	60	19		
Lenk, Innere Bleiken	144	577	669	3'434	441.00000	2'693	2'046	11'432	5'042	15	11	63	28		
Lenk, Mühleweidli	145	153	142	3'445	1'305.00000	65	473	11'025	14'387	0	3	61	79		
Lenk, Gemeindehaus	93	11	14	1'575	253.00000	435	45	11'415	2'888	2	0	63	16		
Lenk, Badgässli	94	9	15	1'569	436.00000	259	109	11'565	5'042	1	1	64	28		
Lenk, Talstation Betelberg	135	17	435	1'151	413.00000	0	3'206	8'359	3'452	0	18	46	19		
Lenk, Badgässli	94	0	3	1'148	238.00000	0	22	8'337	1'984	0	0	46	11		
Lenk, Gemeindehaus	93	0	13	1'135	309.00000	0	94	8'243	2'547	0	1	46	14		
Lenk, Bahnhof (Reka Endstation)	185	0	3'002	0	0.00000	0	21'801	-13'558	0	0	120	-75	0		
Total		6'916	6'916			22'081	35'639		84'632	122	197		466		

3.2 Antrag 72, Linie 30.252

Die folgende Tabelle zeigt die Einsteiger auf der Linie 30.252 von 2023. Die Linie 30.252 hatte aber auch 2024 ein sehr erfolgreiches Jahr und kam trotz dem eher schlechten Wetter im Juni 2024 auf eine sehr erfreuliche Auslastung. Daher ist eine Aufnahme in das Grundangebot aus fachlicher Sicht klar zu empfehlen.

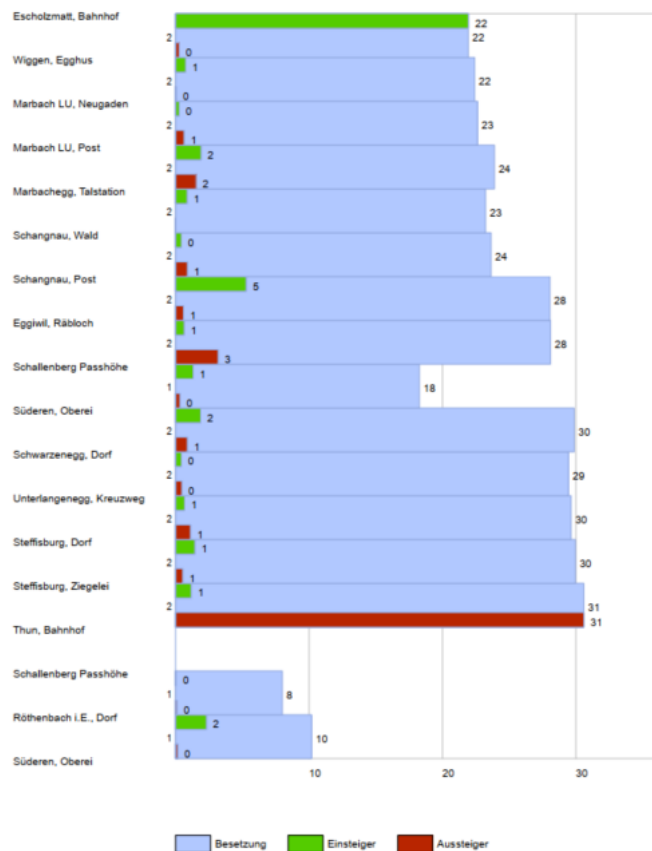
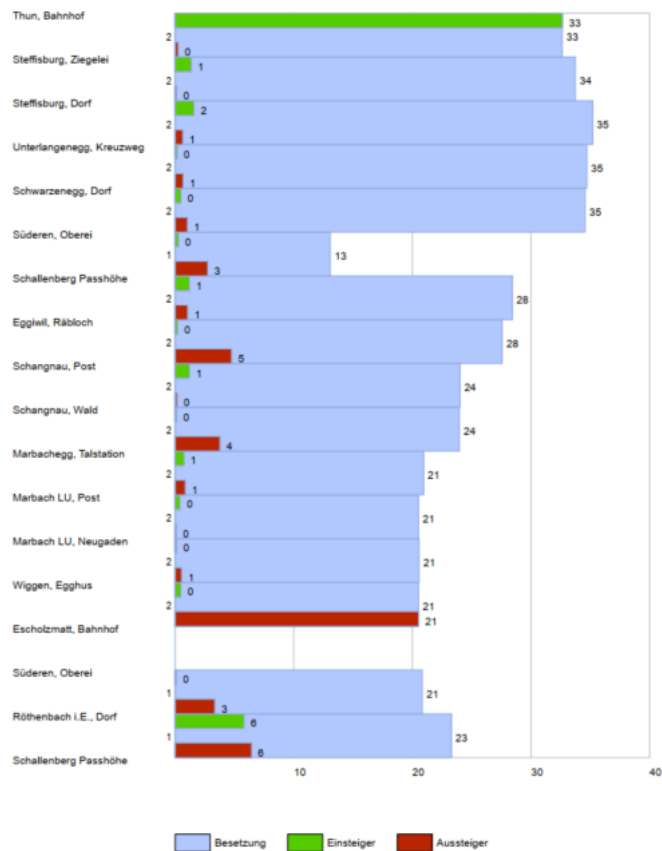
IST	
TU	Einsteiger
PostAuto	5'705
STI	3'954
Total Saison	9'659
Betriebstage	57
Anzahl Kurse	456
Pax / Kurs	21



Die folgende Auflistung zeigt die Ein- und Aussteiger der Linie am Samstag und anschliessend am Sonntag in beide Fahrtrichtungen.

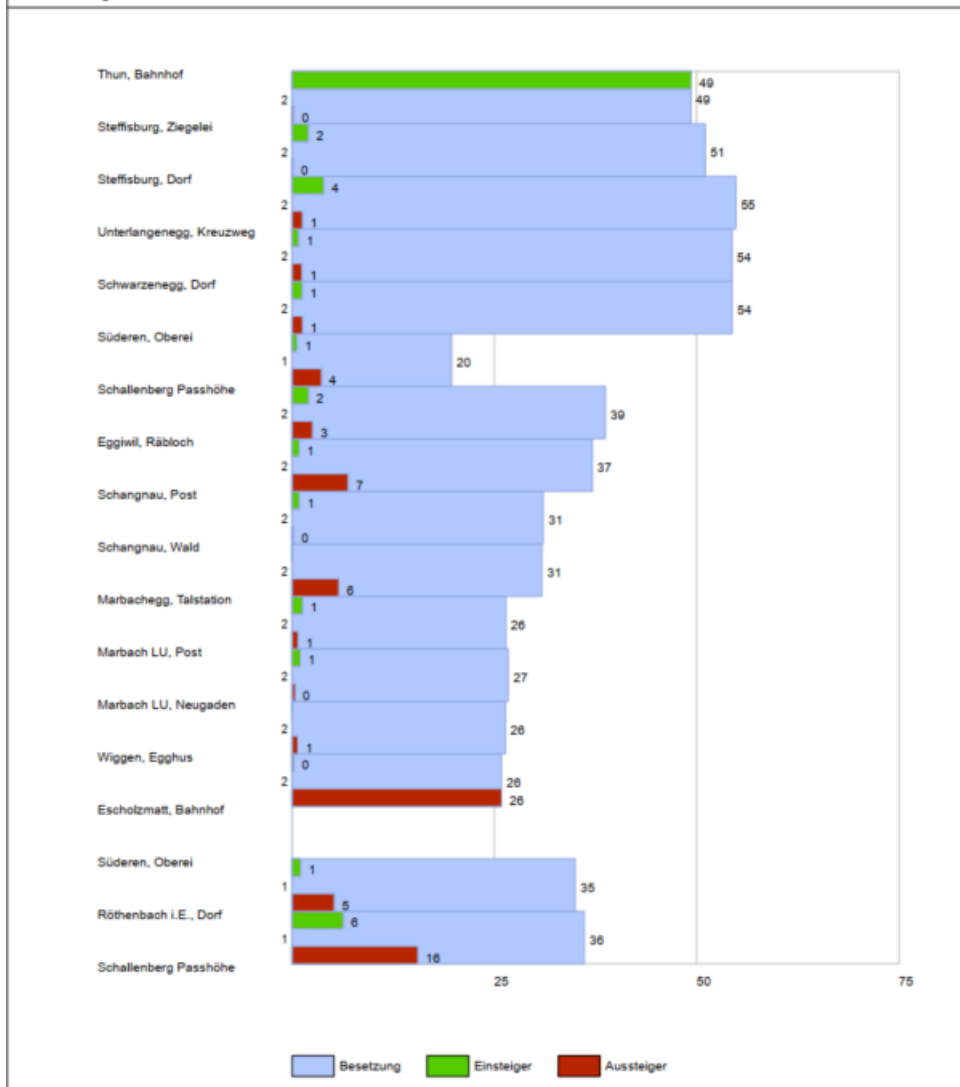
Linie	Thun, Bahnhof - Escholzmatt, Bahnhof
Auswertung	Ein- und Aussteiger pro Haltestelle (Mittelwert Fahrgäste pro Tag)
Zeitraum	Sa,29.04.2023 bis So,29.10.2023 = 27 Tage
Wochentag	Sa

Linie	Escholzmatt, Bahnhof - Thun, Bahnhof
Auswertung	Ein- und Aussteiger pro Haltestelle (Mittelwert Fahrgäste pro Tag)
Zeitraum	Sa,29.04.2023 bis So,29.10.2023 = 27 Tage
Wochentag	Sa

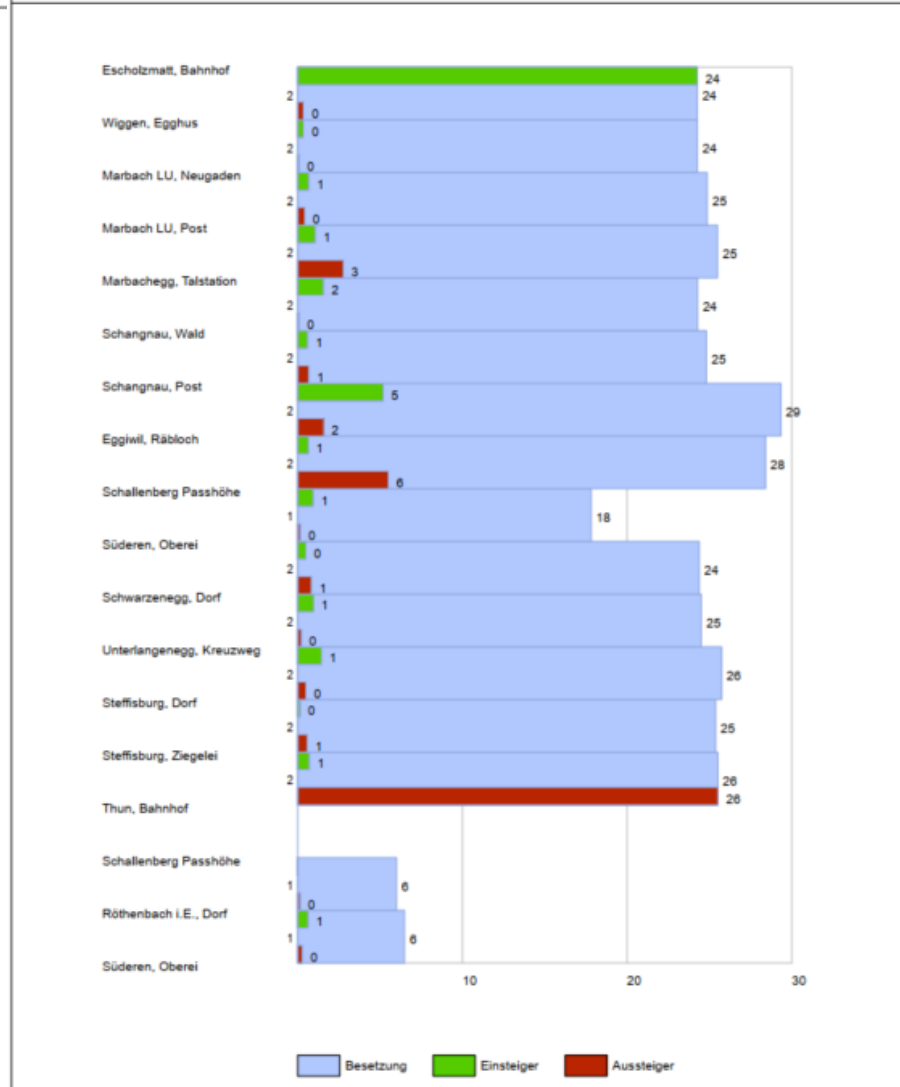




Linie	Thun, Bahnhof - Escholzmatt, Bahnhof
Auswertung	Ein- und Aussteiger pro Haltestelle (Mittelwert Fahrgäste pro Tag)
Zeitraum	Sa,29.04.2023 bis So,29.10.2023 = 30 Tage
Wochentag	So



Linie	Escholzmatt, Bahnhof - Thun, Bahnhof
Auswertung	Ein- und Aussteiger pro Haltestelle (Mittelwert Fahrgäste pro Tag)
Zeitraum	Sa,29.04.2023 bis So,29.10.2023 = 30 Tage
Wochentag	So



3.3 Antrag 39 + 40, Linie 31.001

Verlängerung 10-Min-Takt am Samstag; Belastungsteppich Steffisburg – Thun Bahnhof – Gwatt Deltapark

	16:31	16:42	16:57	17:13	17:28	17:43	17:58	18:13	18:28	18:43	18:58	19:13
Steffisburg, Flühli	3.1	3.2	3.5	5.7	2.9	5.1	3.8	6.2	3.1	4.0	4.5	3.3
Steffisburg, Kirche	4.6	5.7	5.6	8.0	4.7	7.1	5.1	8.0	4.6	5.2	5.6	4.5
Steffisburg, Dorf	6.6	9.7	8.9	10.6	7.8	10.5	7.7	11.8	6.6	8.9	6.4	6.9
Steffisburg, Platz	9.2	14.4	16.2	19.2	13.1	15.2	12.2	14.9	10.1	13.0	8.8	11.0
Steffisburg, Bösbach	12.1	18.6	19.3	22.8	16.4	18.7	14.7	19.4	13.6	17.4	11.6	14.8
Steffisburg, Ziegelei	17.1	23.7	22.7	28.0	20.4	24.5	18.8	21.4	16.3	21.5	14.8	19.8
Steffisburg, Brauerei	17.8	24.5	23.2	28.9	21.7	24.7	19.8	21.8	17.3	22.9	15.6	20.5
Steffisburg, Glockenthalerhof	18.4	25.2	23.9	30.2	22.4	27.7	20.8	23.4	17.9	24.2	16.6	21.7
Thun, Berntor	19.0	25.5	24.9	30.6	22.9	29.3	21.1	23.4	17.9	23.8	17.0	21.4
Thun, Marktgasse	24.3	25.6	34.7	30.1	20.8	27.5	19.7	20.3	14.1	22.4	15.6	20.1
Thun, Postbrücke	23.9	24.9	34.3	32.4	20.4	28.3	19.0	19.1	13.8	22.2	15.4	19.4
Thun, Bahnhof	35.9	56.5	43.2	65.0	32.6	59.1	28.1	48.4	26.6	50.7	27.2	41.3
Thun, Scherzligen/Schadau	34.9	55.5	41.1	63.2	30.9	57.4	28.2	47.3	25.8	49.6	27.0	41.7
Thun, Seepark	31.9	53.7	37.8	61.6	26.9	56.1	25.0	46.6	24.3	48.3	25.3	39.5
Thun, KKThun	29.2	50.1	33.7	59.3	24.8	52.1	21.2	42.9	22.0	37.2	20.9	35.8
Thun, Strandbad	18.9	43.5	24.2	51.1	17.1	40.5	15.2	29.2	10.6	27.3	12.1	24.5
Thun, Pfaffenbühl	16.1	38.4	19.3	42.0	12.9	33.1	11.0	25.1	8.6	24.6	7.4	21.7
Thun, Seeblick	11.6	33.1	14.2	35.7	9.5	27.6	7.5	21.7	6.9	21.0	5.4	20.1
Gwatt, Camping	7.9	28.1	8.6	30.3	5.7	24.0	5.0	20.3	4.3	19.0	4.0	17.3
Gwatt, Bonstettenpark	4.9	26.1	6.2	28.8	4.3	22.4	3.1	19.0	2.8	17.7	2.9	15.8
Gwatt, Moos	2.8	24.1	4.6	26.9	2.4	21.2	2.7	17.2	1.9	16.4	2.4	14.4
Gwatt, Deltapark	0.0	21.8	0.0	25.1	0.0	19.8	0.0	15.9	0.0	14.8	0.0	14.4
Einigen, Chanderbrügg		21.1		23.6		18.4		14.9		13.7		14.4
Einigen, Dorf		21.3		20.7		16.7		12.7		11.9		11.6
Einigen, Teller		21.1		20.1		16.3		12.4		11.3		11.7



Belastungsteppich Samstags Gwatt Deltapark – Thun - Steffisburg



	17:00	17:02	17:30	17:32	18:00	18:02	18:30	18:32
Spiez, Bahnhof		15.0		11.0		14.3		15.0
Spiez, Krone		14.3		9.0		14.7		16.7
Spiez, Oberlandstrasse		16.3		10.7		16.0		18.0
Spiez, Spiezmoos		19.7		13.3		16.3		21.7
Spiez, Kreuz		19.0		13.0		15.3		23.3
Spiez, Längmaad		19.3		12.3		16.0		23.0
Spiez, Ghei		19.0		12.0		16.0		22.3
Einigen, Teller		18.7		13.3		15.7		22.3
Einigen, Dorf		21.3		13.7		15.0		22.3
Einigen, Chanderbrügg		24.3		12.3		15.7		23.3
Gwatt, Deltapark	3.8	24.0	6.9	13.7	3.2	16.3	2.9	21.7
Gwatt, Moos	4.9	25.7	8.0	13.7	4.8	18.0	4.6	21.3
Gwatt, Bonstettenpark	5.8	26.0	9.0	16.0	5.6	19.3	5.4	21.3
Gwatt, Camping	9.5	27.0	12.2	16.3	10.2	19.7	8.7	21.7
Thun, Seeblick	12.2	28.7	16.1	17.3	12.9	20.3	11.5	23.0
Thun, Pfaffenbühl	15.8	31.3	18.8	18.7	16.1	22.7	13.7	23.7
Thun, Strandbad	23.9	28.7	29.0	22.3	25.5	20.0	23.7	27.3
Thun, KKThun	26.0	29.0	31.3	24.7	26.9	20.7	28.2	22.0
Thun, Seepark	28.1	30.3	34.8	26.3	28.9	21.0	30.8	24.7
Thun, Scherzligen/Schadau	30.8	30.0	36.6	25.7	32.8	29.7	34.3	26.7
Thun, Bahnhof	25.9	43.3	34.6	30.7	24.0	30.3	20.0	21.7
Thun, Postbrücke	27.3	45.0	34.4	30.7	23.8	29.7	19.0	21.7
Thun, Marktgasse	34.7	45.3	36.7	28.7	21.3	27.0	18.2	18.0
Thun, Berntor	34.5	42.3	36.4	26.7	20.4	27.3	17.3	16.3
Steffisburg, Glockenthalerhof	31.3	38.3	34.9	26.3	19.5	25.0	16.3	14.7
Steffisburg, Brauerei	30.3	38.0	34.2	25.7	19.2	23.3	15.6	14.3
Steffisburg, Ziegelei	23.3	27.0	27.9	23.7	15.7	20.7	13.2	11.7
Steffisburg, Bösbach	15.5	20.3	19.6	18.3	12.5	18.0	10.7	9.7
Steffisburg, Platz	9.9	15.0	14.9	13.0	8.5	12.7	8.4	7.7
Steffisburg, Dorf	6.3	12.0	11.2	6.7	4.0	9.0	5.7	5.3
Steffisburg, Kirche	4.5	6.3	9.0	1.7	2.7	5.3	3.7	4.3
Steffisburg, Flühi	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

Belastungsteppich Sonntags: Steffisburg – Thun Bahnhof – Gwatt Deltapark



Sonntag Richtung Spiez	11:42	11:57	12:12	12:27	12:42	12:57	13:12	13:27	13:42	13:57	14:12	14:27	14:42
Steffsburg, Flühl	4.3	3.7	5.4	4.9	4.5	4.9	6.2	4.8	4.7	4.4	5.3	2.9	
Steffsburg, Kirche	5.8	4.9	6.8	5.8	6.2	5.8	8.6	6.8	6.7	6.0	6.7	5.1	
Steffsburg, Dorf	9.0	7.2	9.9	7.7	8.5	8.5	12.1	9.1	10.0	9.0	9.8	7.5	
Steffsburg, Platz	15.0	11.6	16.4	10.9	13.3	12.1	18.5	12.1	14.2	13.2	14.8	11.0	1
Steffsburg, Bösbach	18.9	14.8	20.8	13.6	17.8	16.7	23.4	16.7	19.9	16.7	20.9	13.1	1
Steffsburg, Ziegelei	23.4	19.6	26.4	16.8	23.1	19.1	28.7	20.8	25.1	21.8	26.4	16.5	2
Steffsburg, Brauerei	24.2	20.7	27.4	17.5	24.0	19.7	29.9	21.1	26.0	22.5	27.4	16.8	2
Steffsburg, Glockenthalerhof	25.4	22.1	29.6	17.6	25.9	20.6	32.7	22.6	27.1	24.0	29.6	17.8	2
Thun, Berntor	25.5	22.8	29.8	17.6	27.5	20.9	34.2	22.8	27.5	23.4	29.6	18.2	2
Thun, Marktgasse	23.0	22.8	28.2	17.1	26.1	20.9	31.4	20.9	24.7	22.7	26.6	16.7	2
Thun, Postbrücke	22.3	19.4	26.7	16.7	25.3	20.1	30.9	19.9	24.7	21.6	26.5	16.9	2
Thun, Bahnhof	37.2	21.6	39.3	19.7	40.0	30.7	51.7	27.4	47.7	26.4	50.6	27.3	4
Thun, Scherzigen/Schadau	35.2	20.7	37.0	19.6	37.4	29.7	49.3	24.7	44.3	23.4	45.6	25.0	4
Thun, Seepark	35.0	20.7	36.1	19.0	37.1	28.3	49.2	24.3	43.5	22.7	45.6	23.9	3
Thun, KKThun	32.2	19.1	34.8	18.1	33.4	25.1	40.9	20.7	41.6	21.2	44.1	22.2	3
Thun, Strandbad	29.7	14.3	29.2	14.4	29.6	17.0	32.9	16.8	36.2	16.5	38.6	18.2	3
Thun, Pfaffenbühl	25.7	10.7	27.2	12.4	23.2	14.3	30.5	14.7	32.8	13.4	33.3	15.3	3
Thun, Seeblick	24.4	9.1	26.0	10.8	21.8	12.3	28.4	11.9	29.8	11.5	29.1	12.1	2
Gwatt, Camping	21.3	5.6	24.4	7.6	18.5	8.6	24.4	9.1	25.1	8.5	24.1	7.8	2
Gwatt, Bonsettenpark	19.4	4.6	23.8	5.8	16.7	6.7	22.4	6.8	22.7	7.2	21.6	5.8	1
Gwatt, Moos	17.1	3.0	23.1	4.8	15.2	5.6	21.6	5.5	21.3	5.3	20.9	4.5	1
Gwatt, Deltapark	15.6	0.0	20.9	0.0	14.2	0.0	20.2	0.0	19.5	0.0	20.3	0.0	1
Einigen, Chanderbrügg	14.4		19.8		12.8		19.8		17.6		19.1		1
Einigen, Dorf	13.6		18.4		12.6		19.7		17.0		18.3		1
Einigen, Teller	13.7		18.4		13.3		19.0		16.5		17.8		1
Spiez, Ghei	14.0		18.1		13.2		18.3		16.4		17.0		1
Spiez, Längmaad	13.8		17.8		13.3		18.2		16.3		16.5		1
Spiez, Kreuz	13.3		16.0		11.9		16.6		13.3		15.1		1
Spiez, Spiezmoos	11.8		14.2		10.7		14.2		12.1		12.6		1
Spiez, Lötschbergplatz	10.8		12.2		8.8		11.3		11.0		10.0		1
Spiez, Bahnhof	0.0		0.0		0.0		0.0		0.0		0.0		1

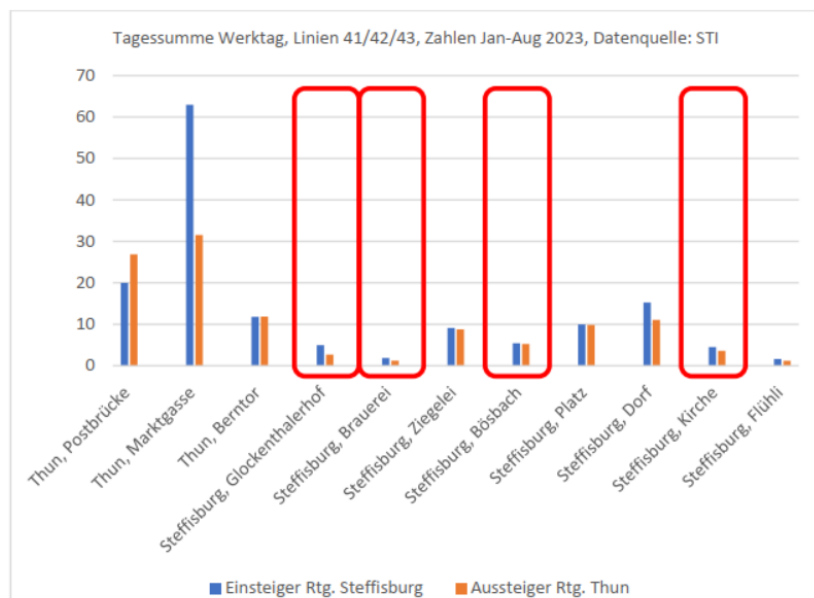


Belastungsteppich Sonntags: Gwatt Deltapark – Thun Bahnhof – Steffisburg

	12:00	12:02	12:30	12:32	13:00	13:02	13:30	13:32	14:00	14:02	14:30	14:32	15:00	15:02	15:30	15:32	16:00	16:02	16:30	16:32	17:00	17:02	17:30	17:32	18:00									
Spiez, Bahnhof		11.5		7.5		14.8		12.6		16.2		10.2		11.5		17.8		14.3		18.0		17.4		17.2										
Spiez, Krone		12.5		9.7		17.0		14.4		17.5		12.0		12.0		18.8		15.8		18.7		18.8		18.5										
Spiez, Oberlandstrasse		14.3		10.3		21.0		14.7		19.7		12.3		12.0		20.0		17.0		18.7		19.0		19.5										
Spiez, Spiezmoos		19.5		12.7		23.0		18.1		22.7		15.2		13.8		21.5		20.3		24.7		21.2		23.8										
Spiez, Kreuz		20.5		16.3		26.3		21.0		23.5		17.0		16.3		22.3		20.8		24.1		21.6		24.2										
Spiez, Längmaad		20.5		16.8		26.0		21.3		24.0		18.0		17.3		22.2		21.3		24.6		21.8		23.7										
Spiez, Ghei		20.5		17.3		26.5		20.0		24.3		18.5		17.3		22.0		21.8		24.6		22.8		23.7										
Einigen, Teller		22.0		17.5		27.5		20.4		24.7		18.7		17.0		21.7		22.3		25.0		23.0		22.3										
Einigen, Dorf		23.5		18.7		30.5		22.1		25.2		20.2		18.5		21.5		23.5		25.6		23.4		23.8										
Einigen, Chanderbrügg		26.0		18.7		31.0		23.1		26.3		20.8		18.3		22.0		23.8		25.1		23.8		23.8										
Gwatt, Deltapark	2.7	20.8	1.8		3.9	33.3	4.4		25.0	3.1		30.2	3.9		24.0	4.3		22.8	4.9		26.2	4.3		25.3	4.2		26.6	4.0		27.4	3.5		26.3	2.8
Gwatt, Moos	4.9	21.8	3.8		7.1	33.0	8.6		27.6	6.4		30.7	6.8		27.2	5.6		25.0	7.5		29.0	6.1		26.0	5.7		27.6	5.6		27.0	4.4		26.0	3.8
Gwatt, Bonstettenpark	6.4	21.8	5.1		8.2	33.0	10.3		28.9	7.6		32.2	8.4		27.8	6.4		28.5	9.4		30.2	8.1		28.3	7.7		27.7	6.5		27.2	5.7		25.8	4.3
Gwatt, Camping	9.3	23.3	7.1		10.3	37.0	11.9		33.0	10.5		34.3	10.1		28.8	10.3		32.3	14.6		31.3	12.4		31.0	9.7		30.0	9.0		28.2	10.9		27.3	7.4
Thun, Seeblick	12.7	25.5	10.2		12.5	41.5	15.8		36.6	12.9		39.0	12.8		31.0	12.8		38.5	16.9		32.5	15.4		35.3	12.0		29.3	11.0		28.2	13.4		26.7	9.0
Thun, Pfaffenbühl	15.1	27.5	12.6		17.3	48.3	19.0		37.7	15.9		42.0	16.0		34.3	15.9		41.5	19.5		35.8	19.5		36.8	15.1		32.6	13.6		30.6	15.0		32.3	11.5
Thun, Strandbad	17.7	25.8	15.8		20.0	47.3	22.9		37.6	20.1		41.2	22.4		33.5	19.8		38.8	24.5		35.3	26.5		36.5	22.9		32.9	19.0		33.6	22.8		33.0	13.9
Thun, KKThun	19.3	25.8	16.9		21.2	44.8	24.1		39.3	21.8		38.5	23.5		36.0	22.1		40.3	27.2		37.7	28.4		37.0	29.6		41.7	21.9		35.6	25.9		33.3	15.1
Thun, Seepark	20.3	27.3	17.7		21.8	47.5	24.9		40.4	23.1		38.7	24.6		37.2	22.8		41.0	28.1		37.8	29.4		38.0	31.6		41.9	23.9		36.4	26.7		34.5	17.5
Thun, Scherzigen/Schadau	23.0	30.8	19.8		25.0	49.0	25.9		43.7	24.8		41.2	26.9		40.5	25.0		42.5	33.2		39.8	34.2		39.8	32.8		43.9	26.8		40.4	28.5		36.2	21.8
Thun, Bahnhof	12.7	14.0	14.8		15.8	27.3	18.3		22.4	16.4		35.5	17.4		32.5	18.9		36.8	27.1		35.3	27.0		44.8	26.4		31.1	18.4		35.4	24.3		34.2	19.8
Thun, Postbrücke	11.3	13.5	14.2		15.6	26.0	17.9		21.7	15.5		33.2	17.7		33.7	17.9		35.5	26.8		34.5	27.0		43.5	27.4		32.1	19.3		38.0	24.6		33.7	19.4
Thun, Marktgasse	12.0	13.0	15.4		17.7	26.3	18.9		21.9	18.8		29.8	18.6		40.5	20.0		45.3	30.7		39.0	29.1		44.0	29.9		35.6	22.5		43.2	27.1		35.7	20.6
Thun, Berntor	11.7	12.0	15.2		16.2	25.0	18.6		22.0	18.1		26.3	18.4		37.5	19.6		44.5	31.1		38.3	28.0		43.3	30.2		35.0	22.3		43.8	26.9		32.3	20.6
Steffisburg, Glockenthalerhof	11.2	11.5	14.6		15.6	24.0	18.1		21.0	17.4		24.2	17.5		35.3	18.8		43.5	29.1		34.7	26.8		40.3	27.7		31.9	20.0		41.4	25.7		30.0	18.1
Steffisburg, Brauerei	10.9	11.5	14.1		15.6	24.0	18.2		20.7	17.3		24.0	17.1		34.5	18.2		42.3	28.2		33.7	26.3		39.5	27.5		31.4	19.6		41.0	25.6		29.5	17.4
Steffisburg, Ziegelei	8.7	9.0	10.9		12.5	21.0	14.8		17.1	13.1		21.2	13.2		27.7	14.1		33.5	21.7		28.5	21.0		33.3	20.9		24.3	16.3		31.6	21.1		26.5	14.3
Steffisburg, Bösbach	6.7	8.3	8.4		13.0	15.5	11.8		12.0	10.1		15.0	10.2		21.5	10.3		24.0	17.2		22.7	14.1		23.5	15.9		18.0	11.6		22.6	16.7		20.8	10.9
Steffisburg, Platz	5.2	5.3	5.9		6.7	11.5	9.0		7.9	6.8		11.0	6.5		17.7	6.8		18.3	12.7		18.5	9.9		21.0	12.0		13.3	8.1		17.2	13.5		16.3	7.9
Steffisburg, Dorf	3.9	3.8	4.5		4.6	9.5	6.3		6.0	5.1		8.5	4.4		13.0	4.5		13.3	10.2		14.0	6.6		13.8	8.7		10.4	5.6		14.8	9.1		12.8	5.4
Steffisburg, Kirche	2.6	2.3	3.2		3.3	5.0	3.3		3.5	3.3		3.5	3.3		6.0	3.3		5.5	2.7		7.0	4.3		8.3	6.1		6.4	4.3		11.8	6.2		9.3	3.4
Steffisburg, Fühil	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0		0.0	0.0

3.4 Antrag 54, Linie 31.001

Das Einführen des 7.5min-Taktes im Zeitraum zwischen 06:00 und 09:00 und 15:00 bis 19:00 auf der Linie 31.001 führt zu 14 zusätzlichen Kurspaaren. Pro Haltestelle bedeutet dies 28 zusätzliche ÖV-Punkte.



Künftig nicht bediente Haltestellen durch die Regionallinien

Da die Regionalbusse zukünftig nicht mehr an jeder Haltestelle halten, bedeutet dies für die Gemeinde Steffisburg eine Reduktion von 8 ÖV-Punkten pro Kurs der Regionallinien 31.041, 31.042, 31.043 und 31.033.

Das Einführen eines 7.5-Min-Taktes auf der Linie 31.001 ist bereits 2024 angesagt, da täglich Entlastungsbusse zu den Hauptverkehrszeiten eingesetzt werden müssen.

Die Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt einen jährlichen Anstieg um rund 4-5%. Dies bedeutet eine starke Überlastung der Kurse in naher Zukunft. Dies ist in untenstehenden Belastungsteppichen von 2024 und 2030 mit einem Wert von 3% Wachstum (also ein eher zurückhaltendes Szenario) dargestellt. Die zusätzliche Belastung durch die Nutzenden der Regionallinien ist hier zudem nicht eingerechnet, beträgt aber täglich rund 100 Personen (2024) und 130 (2030) Richtung Steffisburg und 75 (2024) und 100 (2030) Richtung Thun.

Zum Verständnis der Zahlen: In einem Gelenkbus gibt es mit den Stehplätzen Platz für rund 77 Personen. Ab dort ist ein Entlastungsbuss zwingend nötig. Da der Belastungsteppich nur den durchschnitt, der 5 % am meisten frequentierten Kurse darstellt, ist auch bei den Kursen die 65 Personen abbilden davon auszugehen, dass die Grenze von 77 Personen teilweise erreicht wird. Die STI AG plant deshalb Entlastungsbusse ab einer Belegung von 65 Personen.

In den folgenden Abbildungen sind als Beispiele die Werte vom regulären und vom Entlastungsbuss zusammengerechnet. Oben bei der Abfahrtszeit können die weiteren Entlastungsbusse (nahe aufeinander folgende Abfahrtszeiten) herausgelesen werden.

Der Belastungsteppich der Linie 31.001 Mo-Fr Steffisburg – Thun Bahnhof – Gwatt Deltapark zu den HVZ morgens zeigt bereits heute eine deutliche Überlastung der Busse. Sobald ein Bus die Stufe orange erreicht, werden Entlastungsbusse geplant und eingesetzt. In diesem Zeitraum ist ein 7.5-Min-Takt aus fachlicher und betrieblicher Sicht gerechtfertigt.

	06:01	06:03	06:11	06:21	06:31	06:33	06:39	06:41	06:51	07:01	07:03	07:09	07:11	07:21	07:31	07:33	07:41	07:51	08:01	08:03	08:11	08:21	08:31	08:41	08:51	09:01
7.0			13.0	8.0	8.0			14.0	9.0	13.0			23.0	11.0	10.0		9.0	9.0	9.0		12.0	7.0	8.0	9.0	9.0	8.0
9.0			15.0	11.0	14.0		8.0	20.0	15.0	18.0		8.0	24.0	15.0	17.0		14.0	12.0	13.0		16.0	11.0	11.0	14.0	10.0	12.0
14.0			22.0	16.0	17.0		12.0	29.0	22.0	27.0		13.0	35.0	20.0	22.0		19.0	15.0	17.0		21.0	13.0	14.0	19.0	32.0	14.0
17.0			30.0	20.0	23.0		20.0	40.0	28.0	37.0		21.0	45.0	26.0	32.0		26.0	22.0	27.0		28.0	18.0	23.0	26.0	36.0	21.0
23.0			40.0	27.0	28.0		33.0	51.0	36.0	43.0		29.0	50.0	34.0	37.0		35.0	28.0	35.0		38.0	23.0	28.0	31.0	40.0	27.0
33.0			47.0	32.0	32.0		39.0	61.0	43.0	52.0		36.0	61.0	44.0	45.0		43.0	34.0	42.0		45.0	24.0	35.0	36.0	42.0	32.0
33.0			48.0	34.0	33.0		41.0	65.0	44.0	53.0		37.0	63.0	45.0	46.0		46.0	34.0	43.0		47.0	26.0	35.0	36.0	42.0	32.0
36.0			51.0	37.0	36.0		45.0	74.0	49.0	58.0		44.0	65.0	46.0	47.0		50.0	37.0	44.0		52.0	28.0	37.0	40.0	43.0	35.0
40.0			51.0	37.0	38.0		46.0	79.0	52.0	56.0		49.0	68.0	49.0	48.0		50.0	38.0	46.0		52.0	27.0	35.0	38.0	44.0	36.0
41.0			52.0	39.0	37.0		46.0	78.0	53.0	57.0		50.0	67.0	46.0	45.0		49.0	36.0	45.0		49.0	25.0	37.0	39.0	33.0	36.0
41.0			52.0	39.0	37.0		45.0	77.0	50.0	55.0		48.0	65.0	44.0	42.0		44.0	34.0	41.0		46.0	22.0	34.0	38.0	29.0	32.0
19.0	14.0	24.0	20.0	14.0	15.0	9.0	24.0	22.0	49.0	23.0	75.0	75.0	60.0	32.0	35.0	33.0	22.0	27.0	19.0	19.0	11.0	34.0	20.0	49.0	23.0	32.0
19.0		23.0	20.0	14.0			24.0	21.0	50.0		74.0	77.0	59.0	32.0		33.0	21.0	26.0		78.0	32.0	18.0	49.0	22.0	32.0	
19.0		22.0	18.0	13.0			23.0	19.0	47.0		74.0	68.0	52.0	28.0		26.0	18.0	25.0		75.0	22.0	16.0	45.0	22.0	31.0	
19.0	14.0	21.0	17.0	12.0	15.0		17.0	18.0	27.0	16.0	9.0	40.0	29.0	22.0	27.0	22.0	13.0	12.0	14.0	40.0	19.0	17.0	44.0	14.0	13.0	
21.0	16.0	21.0	18.0	14.0	16.0		14.0	17.0	27.0	17.0		33.0	29.0	23.0	28.0	22.0	12.0	11.0	15.0	42.0	14.0	11.0	28.0	15.0	11.0	
23.0		17.0	13.0	14.0			12.0	15.0	28.0			24.0	21.0	21.0		22.0	11.0	11.0		42.0	13.0	11.0	24.0	14.0	9.0	
20.0	17.0	15.0	12.0	14.0	19.0		10.0	11.0	24.0	18.0		16.0	16.0	18.0	28.0	19.0	10.0	9.0	16.0	41.0	10.0	9.0	24.0	11.0	9.0	
19.0		12.0	9.0	14.0			8.0	8.0	22.0			13.0	11.0	16.0		15.0	9.0	7.0		39.0	7.0	7.0	21.0	9.0	8.0	
16.0		8.0	3.0	12.0			5.0	5.0	21.0			12.0	8.0	15.0		10.0	6.0	5.0		39.0	6.0	5.0	21.0	6.0	6.0	
19.0		7.0	3.0	12.0			4.0	3.0	20.0			8.0	5.0	13.0		8.0	4.0	4.0		36.0	5.0	5.0	21.0	5.0	6.0	
19.0	19.0	0.0	0.0	12.0	19.0		0.0	0.0	21.0	25.0		0.0	0.0	13.0	29.0	0.0	0.0	0.0	18.0	31.0	0.0	0.0	24.0	0.0	0.0	
17.0	19.0			15.0	20.0				21.0	31.0				15.0	33.0				21.0	30.0				25.0		
19.0	21.0			16.0	20.0				23.0	40.0				18.0	35.0				22.0	33.0				37.0		
19.0	21.0			16.0	20.0				23.0	41.0				19.0	35.0				22.0	34.0				37.0		
20.0	21.0			17.0	21.0				23.0	42.0				19.0	35.0				23.0	34.0				36.0		
20.0	22.0			19.0	22.0				23.0	42.0				19.0	35.0				23.0	34.0				36.0		
22.0	23.0			22.0	26.0				27.0	45.0				21.0	37.0				24.0	35.0				36.0		
14.0	24.0			22.0	22.0				26.0	43.0				20.0	35.0				23.0	35.0				34.0		
15.0	23.0			18.0	19.0				23.0	24.0				13.0	28.0				19.0	30.0				32.0		
0.0	0.0			0.0	0.0				0.0	0.0				0.0	0.0				0.0	0.0				0.0		

Zusammenzug Entlastung- und Regulärer Kurs			
Steffisburg, Kirche	28.0		36.0
Steffisburg, Dorf	41.0		48.0
Steffisburg, Platz	60.0		66.0
Steffisburg, Bösbach	84.0		79.0
Steffisburg, Ziegelei	100.0		97.0
Steffisburg, Brauerei	106.0		100.0
Steffisburg, Glockenthalerhof	119.0		109.0
Thun, Berntor	125.0		117.0
Thun, Marktgasse	124.0		117.0
Thun, Postbrücke	122.0		113.0
Thun, Bahnhof	26.0		153.0

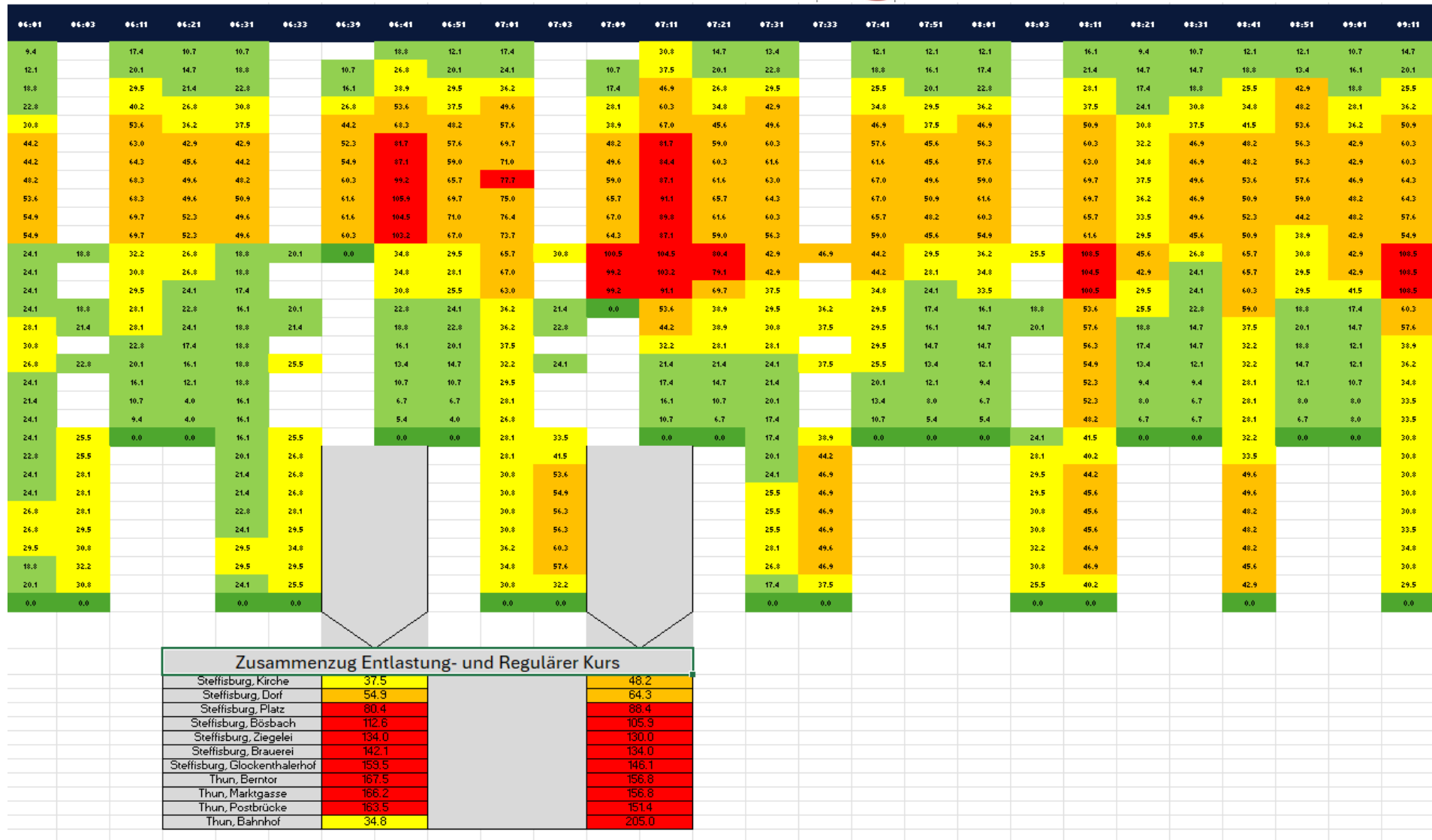
Be-
las-

tungsteppich 06-09 Uhr Steffisburg-Thun-Deltapark 2024 -hier mit der Zusammenfassung von zwei Entlastungskursen mit den regulären Kursen als Beispiel



15:01	15:11	15:21	15:28	15:31	15:41	15:51	15:58	16:01	16:11	16:21	16:28	16:31	16:41	16:51	16:58	17:01	17:11	17:21	17:28	17:31	17:41	17:51	17:58	18:01	18:11	18:21	18:28	18:31	18:41	18:43	18:51	18:58
7.0	7.0	7.0		7.0	6.0	6.0		6.0	6.0	6.0		6.0	6.0	7.0		9.0	9.0	7.0		7.0	6.0	7.0		9.0	7.0	6.0		5.0	6.0	5.0	5.0	
9.0	9.0	7.0		9.0	7.0	7.0		7.0	9.0	9.0		7.0	7.0	9.0		9.0	10.0	9.0		9.0	9.0	7.0		9.0	9.0	9.0		6.0	9.0	5.0	7.0	
15.0	12.0	12.0		14.0	16.0	12.0		15.0	17.0	13.0		12.0	14.0	17.0		12.0	16.0	15.0		12.0	16.0	12.0		12.0	12.0	10.0		9.0	10.0	5.0	10.0	
22.0	21.0	18.0		19.0	22.0	18.0		23.0	24.0	17.0		19.0	22.0	21.0		24.0	23.0	21.0		20.0	22.0	19.0		21.0	19.0	17.0		14.0	15.0	9.0	12.0	
23.0	24.0	23.0		25.0	28.0	22.0		27.0	23.0	22.0		24.0	29.0	26.0		28.0	32.0	31.0		25.0	28.0	20.0		23.0	24.0	19.0		20.0	19.0	12.0	14.0	
32.0	31.0	31.0		32.0	39.0	31.0		34.0	47.0	34.0		36.0	39.0	35.0		38.0	44.0	34.0		33.0	33.0	22.0		30.0	30.0	29.0		21.0	25.0	15.0	18.0	
32.0	32.0	30.0		32.0	39.0	32.0		41.0	49.0	37.0		38.0	41.0	35.0		39.0	45.0	36.0		32.0	34.0	23.0		29.0	31.0	30.0		22.0	24.0	17.0	19.0	
33.0	34.0	31.0		33.0	39.0	32.0		42.0	49.0	37.0		40.0	41.0	36.0		39.0	46.0	36.0		35.0	35.0	23.0		31.0	32.0	29.0		22.0	24.0	17.0	20.0	
35.0	35.0	32.0		34.0	39.0	36.0		45.0	55.0	38.0		40.0	42.0	39.0		41.0	49.0	37.0		35.0	35.0	26.0		34.0	34.0	29.0		23.0	24.0	17.0	20.0	
24.0	32.0	38.0		39.0	42.0	40.0		50.0	51.0	44.0		44.0	42.0	42.0		49.0	49.0	39.0		39.0	37.0	27.0		36.0	37.0	36.0		31.0	27.0	12.0	24.0	
24.0	34.0	32.0		36.0	41.0	39.0		40.0	46.0	42.0		41.0	39.0	43.0		44.0	46.0	36.0		38.0	34.0	29.0		33.0	36.0	35.0		29.0	27.0	11.0	24.0	
24.0	39.0	49.0	34.0	36.0	39.0	49.0	30.0	45.0	59.0	64.0	42.0	49.0	51.0	67.0	41.0	56.0	60.0	69.0	48.0	57.0	66.0	66.0	48.0	45.0	42.0	44.0	62.0	59.0	38.0	42.0	31.0	
32.0	37.0	49.0		32.0	39.0	48.0		44.0	54.0	66.0		48.0	49.0	65.0		55.0	71.0	71.0		55.0	65.0	64.0		45.0	41.0	47.0		64.0	58.0	31.0	41.0	
32.0	40.0	45.0		29.0	36.0	47.0		42.0	55.0	65.0		47.0	46.0	64.0		48.0	76.0	70.0		55.0	62.0	67.0		42.0	41.0	44.0		62.0	57.0	27.0	42.0	
31.0	40.0	44.0	32.0	28.0	32.0	46.0	30.0	39.0	59.0	64.0	42.0	45.0	45.0	65.0	39.0	42.0	71.0	42.0	42.0	52.0	62.0	47.0	44.0	42.0	41.0	42.0	61.0	56.0	27.0	42.0	23.0	
30.0	28.0	44.0	28.0	28.0	27.0	40.0	28.0	32.0	40.0	59.0	37.0	34.0	34.0	51.0	38.0	34.0	45.0	52.0	42.0	24.0	34.0	46.0	37.0	26.0	24.0	41.0	34.0	22.0	27.0	26.0	29.0	23.0
21.0	21.0	36.0		22.0	22.0	36.0		25.0	32.0	47.0		26.0	23.0	48.0		28.0	31.0	42.0		24.0	26.0	36.0		19.0	23.0	32.0		15.0	17.0	24.0	24.0	
16.0	19.0	34.0	26.0	16.0	20.0	34.0	26.0	20.0	25.0	43.0	32.0	22.0	20.0	44.0	32.0	24.0	25.0	38.0	35.0	19.0	23.0	31.0	30.0	15.0	19.0	29.0	29.0	12.0	14.0	21.0	23.0	20.0
15.0	13.0	31.0		12.0	15.0	31.0		15.0	20.0	40.0		17.0	15.0	41.0		19.0	17.0	34.0		14.0	16.0	29.0		10.0	15.0	25.0		11.0	11.0	21.0	18.0	
11.0	9.0	29.0		10.0	12.0	32.0		12.0	12.0	37.0		13.0	10.0	37.0		15.0	12.0	31.0		11.0	14.0	27.0		9.0	12.0	22.0		10.0	10.0	22.0	17.0	
9.0	5.0	28.0		6.0	6.0	30.0		9.0	7.0	37.0		9.0	6.0	38.0		9.0	10.0	31.0		8.0	7.0	25.0		6.0	7.0	21.0		7.0	5.0	18.0	15.0	
9.0	9.0	28.0	27.0	9.0	9.0	39.0	27.0	9.0	9.0	37.0	32.0	9.0	9.0	37.0	35.0	9.0	9.0	28.0	34.0	9.0	9.0	24.0	29.0	9.0	9.0	21.0	26.0	9.0	9.0	12.0	15.0	20.0
		27.0	27.0			30.0	26.0			35.0	30.0			35.0	32.0			24.0	31.0			23.0	27.0			19.0	25.0			6.0	14.0	20.0
		28.0	28.0			30.0	24.0			34.0	27.0			32.0	28.0			24.0	26.0			23.0	22.0			19.0	20.0			7.0	12.0	17.0
		25.0	27.0			29.0	24.0			34.0	27.0			33.0	27.0			25.0	26.0			22.0	22.0			19.0	20.0			7.0	12.0	17.0
		26.0	24.0			29.0	22.0			32.0	24.0			32.0	27.0			25.0	27.0			22.0	21.0			19.0	19.0			7.0	12.0	17.0
		24.0	27.0			28.0	23.0			31.0	26.0			32.0	26.0			25.0	26.0			21.0	20.0			19.0	19.0			7.0	12.0	17.0
		25.0	25.0			27.0	22.0			28.0	25.0			27.0	24.0			24.0	21.0			20.0	16.0			17.0	17.0			7.0	12.0	14.0
		22.0	22.0			23.0	21.0			24.0	21.0			25.0	19.0			19.0	16.0			16.0	15.0			16.0	15.0			5.0	10.0	12.0
		19.0	20.0			21.0	22.0			21.0	19.0			22.0	17.0			15.0	16.0			15.0	12.0			15.0	13.0			5.0	9.0	10.0
		9.0	9.0			9.0	9.0			9.0	9.0			9.0	9.0			9.0	9.0			9.0	9.0			9.0	9.0			9.0	9.0	9.0

Belastungsteppich 15-19 Uhr Steffisburg-Thun-Deltapark 2024



Belastungsteppich bei 3% Wachstum 06-09 Uhr Steffisburg-Thun-Deltapark 2030



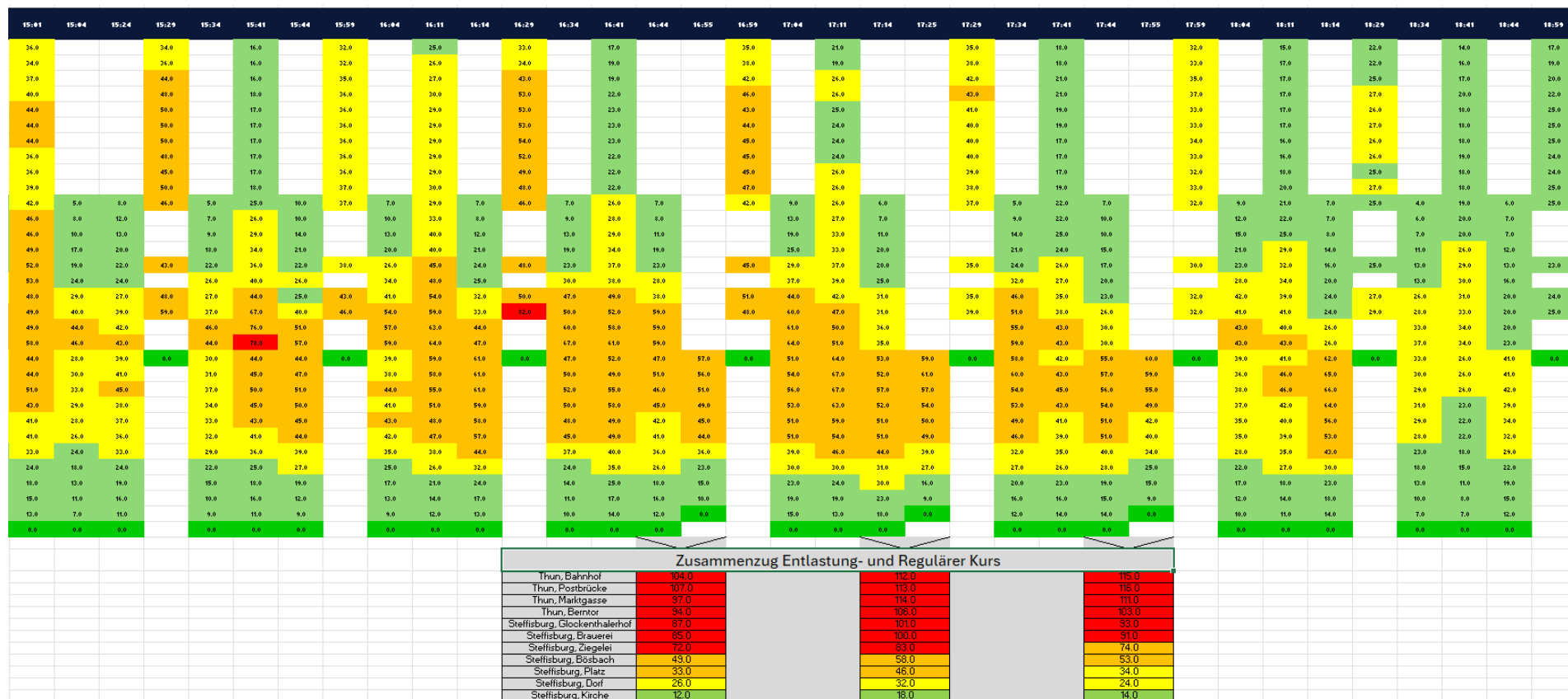
15:01	15:11	15:21	15:28	15:31	15:41	15:51	15:58	16:01	16:11	16:21	16:28	16:31	16:41	16:51	16:58	17:01	17:11	17:21	17:28	17:31	17:41	17:51	17:58	18:01	18:11	18:21	18:28	18:31	18:41	18:43	18:51	18:58	19:01		
9.4	9.4	9.4		9.4	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	9.4		10.7	10.7	9.4		9.4	0.0	9.4		10.7	9.4	0.0		6.7	0.0	6.7	6.7		0.0		
10.7	12.1	9.4		10.7	9.4	9.4		9.4	12.1	10.7		9.4	9.4	12.1		12.1	13.4	10.7		10.7	12.1	9.4		12.1	12.1	10.7		0.0	10.7	6.7	9.4		10.7		
20.1	17.4	16.1		10.0	21.4	17.4		20.1	22.0	17.4		16.1	16.0	22.0		17.4	21.4	20.1		16.1	21.4	17.4		17.4	17.4	13.4		12.1	13.4	6.7	13.4		14.7		
29.5	28.1	24.1		29.5	30.0	24.1		30.0	32.2	22.0		29.5	29.5	21.1		32.2	37.5	21.1		24.0	29.5	29.5		28.1	29.5	22.0		10.0	20.1	12.1	16.1		21.4		
30.0	32.2	30.0		33.5	37.5	29.5		34.2	37.5	29.5		32.2	31.0	34.0		37.5	42.0	41.5		33.5	37.5	24.0		30.0	32.2	29.5		24.0	29.5	17.4	10.0		24.0		
44.2	41.5	41.5		42.0	52.3	41.5		52.3	63.0	45.4		40.2	52.3	46.0		50.0	59.0	45.4		44.2	44.2	29.5		40.2	40.2	31.0		28.1	33.5	20.1	24.1		32.2		
44.2	42.0	40.2		42.0	52.3	42.0		54.0	65.7	49.4		50.0	54.0	46.0		50.0	60.3	40.2		44.2	45.4	30.0		31.0	41.5	40.2		29.5	34.0	22.0	29.5		32.2		
44.2	45.4	41.5		44.2	52.3	42.0		54.3	65.7	49.4		53.4	54.0	40.2		52.3	61.6	40.2		46.0	44.2	30.0		41.5	42.0	37.5		29.5	34.0	22.0	24.0		37.5		
46.0	46.0	44.2		45.4	52.3	40.2		44.2	73.7	50.0		53.4	56.3	52.3		54.0	64.3	49.4		46.0	46.0	34.0		45.4	45.4	31.0		30.0	37.5	22.0	24.0		33.5		
48.2	42.0	50.0		52.3	56.3	52.4		47.0	61.3	59.0		59.0	56.3	56.3		45.7	45.7	52.3		52.3	49.4	34.2		40.2	49.4	40.2		41.5	34.2	17.4	32.2		42.0		
45.4	45.4	44.2		40.2	54.0	50.0		44.2	61.6	56.3		54.0	52.3	57.4		59.0	61.6	40.2		50.0	45.4	31.0		44.2	40.2	46.0		31.0	34.2	14.7	32.2		34.2		
40.2	52.3	45.7		45.4	40.2	52.3		40.2	60.3	77.7	49.4	57.4	45.7	44.3	49.4	54.0	75.0	107.2	92.0	64.3	74.4	91.1	91.1	64.3	60.3	123.3	115.2	56.3	144.4	74.4	50.0	57.4	41.5	40.2	
44.2	49.4	45.7		42.0	52.3	44.3		59.0	75.0	104.4		64.3	45.7	17.1		73.7	104.5	95.1		73.7	91.1	104.4		60.3	117.9	116.4		35.0	77.7	41.5	54.0		45.4		
42.0	57.4	60.3		31.0	40.2	63.0		56.3	73.7	17.1		63.0	61.6	18.3		44.3	101.3	92.0		73.7	104.4	104.4		56.3	117.9	112.0		17.1	74.4	34.2	56.3		44.2		
41.5	53.4	59.0		44.2	37.5	42.0		41.5	40.2	52.3	73.7	18.3	57.4	60.3	60.3	17.1	52.3	57.4	95.1	13.1	57.4	71.0	13.1	104.4	59.0	56.3	121.4	111.2	50.0	11.7	75.0	34.2	56.3	37.5	42.0
40.2	37.5	59.0		37.5	37.5	34.2		53.4	37.5	42.0	53.4	73.7	49.4	45.4	40.2	77.7	50.0	40.2	60.3	71.0	56.3	45.4	52.3	61.6	49.4	34.0	45.4	54.0	40.2	29.5	34.2	34.0	31.0	22.0	
20.1	21.1	40.2		29.5	29.5	40.2		33.5	42.0	63.0		34.0	30.0	44.3		37.5	41.5	56.3		32.2	34.0	40.2		29.5	30.0	42.0		20.1	22.0	32.2	32.2		20.1		
21.4	25.5	45.4		34.0	21.4	24.0		40.2	34.0	33.5		57.4	42.0	29.5	24.0	59.0	42.0	32.2	33.5	50.0	46.0	25.5	30.0	41.5	40.2	20.1	25.5	31.0	31.0	16.1	10.0	20.1	16.1		
20.1	17.4	41.5		16.1	20.1	41.5		20.1	24.0	53.4		41.5	22.0	20.1	54.0		25.5	22.0	45.4		10.0	21.4	31.0		13.4	20.1	33.5		14.7	14.7	20.1	24.1		9.4	
14.7	12.1	31.0		13.4	16.1	42.0		16.1	17.4	49.4		17.4	13.4	49.4		20.1	16.1	41.5		14.7	16.0	34.2		10.7	16.1	29.5		13.4	13.4	29.5	22.0		0.0		
10.7	6.7	37.5		0.0	0.0	40.2		10.7	9.4	49.4		12.1	0.0	50.0		12.1	13.4	41.5		10.7	9.4	33.5		0.0	9.4	20.1		9.4	6.7	24.1	20.1		0.0		
0.0	0.0	37.5		34.2	0.0	0.0		40.2	34.2	49.4		42.0	0.0	49.4		46.0	0.0	0.0		37.5	45.4	0.0		32.2	31.0	0.0		0.0	0.0	20.1	34.0		0.0		
		34.2		34.2				40.2	34.0	46.0		46.0	42.0	46.0		34.0	41.5	41.5		34.0	41.5	30.0		30.0	34.2			25.5	33.5	0.0	10.0	24.0		0.0	
		33.5		37.5				40.2	32.2	45.4		42.0	37.5	42.0		32.2	34.0	37.5		32.2	34.0	30.0		30.0	29.5			25.5	24.0	9.4	16.1	22.0		0.0	
		33.5		34.2				31.0	32.2	45.4		44.2	34.2	44.2		33.5	34.0	34.0		33.5	34.0	29.5		29.5	29.5			25.5	25.5	9.4	16.1	22.0		0.0	
		34.0		34.0				31.0	30.0	44.2		42.0	34.0	42.0		33.5	34.0	34.0		33.5	33.5	20.1		20.1	24.0			25.5	25.5	9.4	16.1	22.0		0.0	
		34.0		34.0				31.0	30.0	41.5		41.5	34.0	42.0		33.5	34.0	34.0		33.5	33.5	20.1		20.1	24.0			25.5	25.5	9.4	16.1	22.0		0.0	
		33.5		33.5				34.2	29.5	34.2		37.5	33.5	34.2		34.2	32.2	34.2		32.2	20.1			24.0			22.0	22.0	9.4	16.1	10.0		0.0		
		29.5		29.5				30.0	24.1	32.2		33.5	25.5	24.1		33.5	25.5	24.1		24.1	20.1			24.1			21.4	20.1	6.7	13.4	16.1		0.0		
		25.5		24.0				20.1	29.5	20.1		29.5	22.0	20.1		20.1	21.4	20.1		20.1	16.1			20.1			20.1	17.4	6.7	12.1	13.4		0.0		
		0.0		0.0				0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0			0.0			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	

Belastungsteppich bei 3% Wachstum 15-19 Uhr Steffisburg-Thun-Deltapark 2030



	06:04	06:14	06:21	06:24	06:34	06:44	06:51	06:54	07:04	07:14	07:21	07:24	07:34	07:44	07:51	07:54	08:04	08:14	08:21	08:24	08:34	08:44	08:54	09:01
7.0		11.0		10.0		17.0		13.0		30.0		11.0		15.0		12.0		14.0		13.0				17.0
7.0		11.0		13.0		19.0		15.0		32.0		13.0		16.0		15.0		17.0		15.0				17.0
8.0		11.0		13.0		19.0		17.0		32.0		12.0		17.0		15.0		17.0		19.0				20.0
11.0		12.0		10.0		20.0		23.0		33.0		15.0		20.0		18.0		22.0		22.0				22.0
15.0		13.0		13.0		21.0		30.0		36.0		20.0		20.0		21.0		23.0		24.0				31.0
16.0		13.0		14.0		21.0		30.0		36.0		20.0		21.0		22.0		24.0		24.0				31.0
16.0		13.0		15.0		21.0		31.0		36.0		21.0		22.0		22.0		26.0		24.0				31.0
16.0		13.0		16.0		21.0		32.0		36.0		22.0		22.0		22.0		27.0		26.0				31.0
19.0		14.0		23.0		24.0		40.0		39.0		25.0		24.0		26.0		30.0		27.0				34.0
22.0		15.0		27.0		24.0		43.0		41.0		27.0		25.0		32.0		32.0		29.0				39.0
22.0	4.0	15.0	3.0	29.0	5.0	25.0	3.0	43.0	6.0	42.0	4.0	27.0	5.0	27.0	3.0	30.0	4.0	29.0	3.0	28.0	5.0	3.0	38.0	
	11.0	15.0	7.0		14.0	28.0	6.0		14.0	46.0	10.0		14.0	28.0	9.0		10.0	33.0	5.0		9.0	5.0	40.0	
	14.0	14.0	8.0		15.0	27.0	10.0		17.0	48.0	12.0		14.0	31.0	10.0		10.0	28.0	7.0		11.0	8.0	41.0	
	17.0	15.0	11.0		20.0	29.0	11.0		20.0	43.0	17.0		19.0	33.0	14.0		14.0	30.0	11.0		15.0	11.0	44.0	
26.0	24.0	19.0	14.0	30.0	28.0	34.0	16.0	44.0	31.0	45.0	22.0	28.0	20.0	34.0	17.0	29.0	19.0	33.0	15.0	28.0	19.0	15.0	47.0	
	29.0	19.0	17.0		36.0	37.0	22.0		38.0	45.0	27.0		25.0	37.0	22.0		23.0	35.0	18.0		25.0	19.0	54.0	
26.0	30.0	18.0	18.0	31.0	36.0	39.0	25.0	45.0	42.0	46.0	33.0	28.0	28.0	40.0	23.0	31.0	26.0	37.0	20.0	27.0	26.0	22.0	59.0	
28.0	31.0	19.0	19.0	34.0	39.0	39.0	26.0	40.0	45.0	34.0	32.0	29.0	30.0	41.0	24.0	31.0	27.0	36.0	20.0	23.0	26.0	23.0	58.0	
	31.0	21.0	20.0		42.0	40.0	28.0		48.0	35.0	32.0		31.0	42.0	25.0		29.0	37.0	22.0		30.0	26.0	59.0	
	31.0	21.0	20.0		44.0	41.0	28.0		49.0	36.0	33.0		31.0	42.0	25.0		30.0	39.0	22.0		30.0	26.0	60.0	
0.0	30.0	17.0	23.0	0.0	25.0	27.0	19.0	0.0	55.0	26.0	36.0	0.0	24.0	25.0	19.0	0.0	30.0	27.0	23.0	0.0	26.0	19.0	31.0	
	31.0	16.0	24.0		25.0	28.0	20.0		51.0	22.0	34.0		21.0	22.0	18.0		28.0	23.0	23.0		22.0	17.0	28.0	
	30.0	16.0	24.0		24.0	25.0	18.0		47.0	20.0	34.0		20.0	18.0	17.0		25.0	19.0	19.0		20.0	13.0	24.0	
	24.0	13.0	18.0		24.0	28.0	15.0		42.0	16.0	27.0		16.0	15.0	14.0		23.0	16.0	18.0		17.0	12.0	23.0	
	22.0	13.0	18.0		24.0	27.0	16.0		43.0	18.0	28.0		15.0	16.0	13.0		22.0	16.0	18.0		16.0	12.0	22.0	
	21.0	12.0	17.0		23.0	27.0	16.0		42.0	18.0	28.0		14.0	16.0	12.0		22.0	16.0	18.0		16.0	13.0	22.0	
	11.0	8.0	9.0		15.0	10.0	9.0		22.0	14.0	17.0		10.0	13.0	9.0		17.0	14.0	17.0		14.0	12.0	19.0	
	9.0	7.0	7.0		9.0	10.0	8.0		21.0	13.0	15.0		9.0	13.0	7.0		15.0	13.0	12.0		13.0	10.0	17.0	
	5.0	4.0	4.0		6.0	7.0	5.0		13.0	8.0	12.0		7.0	10.0	7.0		10.0	9.0	8.0		8.0	8.0	14.0	
	3.0	3.0	2.0		4.0	3.0	4.0		4.0	6.0	4.0		4.0	5.0	3.0		5.0	6.0	5.0		8.0	7.0	9.0	
	2.0	3.0	2.0		3.0	3.0	2.0		4.0	6.0	4.0		3.0	4.0	3.0		3.0	6.0	4.0		6.0	6.0	8.0	
	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	

Belastungsteppich 06-09Uhr Deltapark-Thun-Steffisburg 2024; Die nahe aufeinanderfolgenden Abfahrtszeiten (z.B. 07:21 und 07:24) sind bereits heute eingeseetzte Entlastungsbusse.

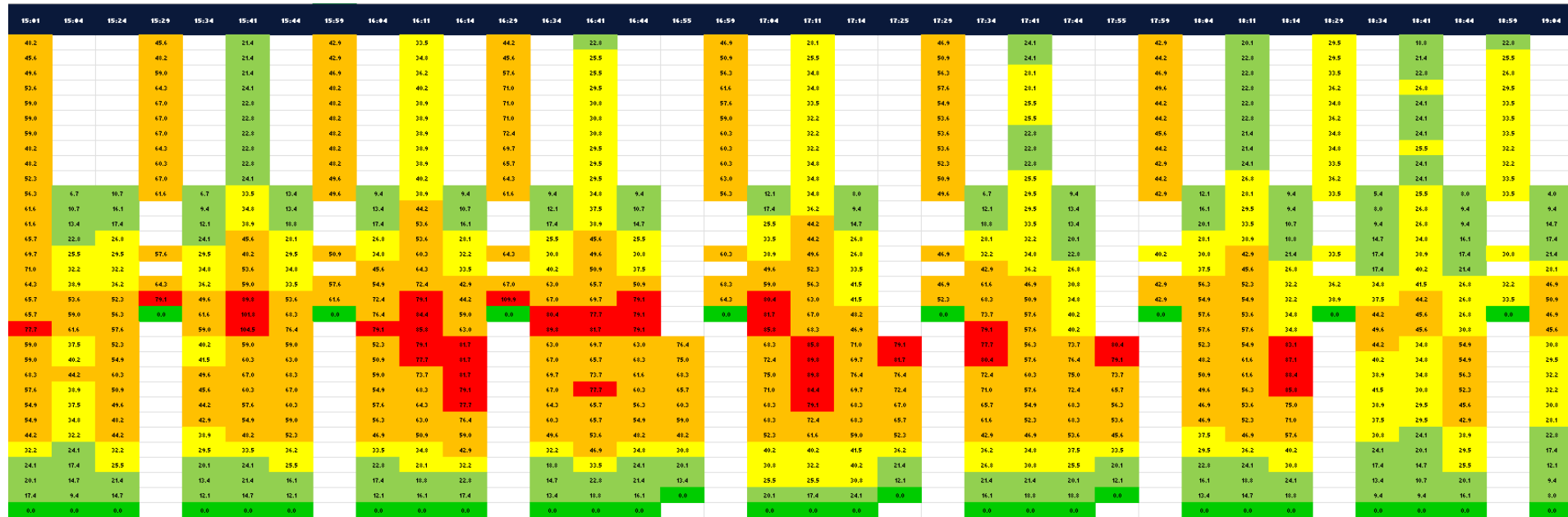


Belastungsteppich 15-19Uhr Deltapark-Thun-Steffisburg 2024



	06:04	06:14	06:21	06:24	06:34	06:44	06:51	06:54	07:04	07:14	07:21	07:24	07:34	07:44	07:51	07:54	08:04	08:14	08:21	08:24	08:34	08:44	08:54	09:01	09:04
9.4		14.7		13.4		22.8		17.4		40.2		14.7		20.1		16.1		18.8		17.4				22.8	
9.4		14.7		17.4		25.5		20.1		42.9		17.4		21.4		20.1		22.8		20.1				22.8	
10.7		14.7		17.4		25.5		22.8		42.9		16.1		22.8		20.1		22.8		25.5				26.8	
14.7		16.1		13.4		26.8		30.8		44.2		20.1		26.8		24.1		29.5		29.5				29.5	
20.1		17.4		17.4		28.1		40.2		48.2		26.8		26.8		28.1		30.8		30.8				41.5	
21.4		17.4		18.8		28.1		40.2		48.2		26.8		26.8		29.5		32.2		32.2				41.5	
21.4		17.4		20.1		28.1		41.5		48.2		28.1		29.5		29.5		34.8		32.2				41.5	
21.4		17.4		21.4		28.1		42.9		48.2		29.5		29.5		29.5		36.2		34.8				41.5	
25.5		18.8		30.8		32.2		53.6		52.3		33.5		32.2		34.8		40.2		36.2				45.6	
29.5		20.1		36.2		32.2		57.6		54.9		36.2		33.5		42.9		42.9		38.9				52.3	
29.5	5.4	20.1	4.0	38.9	6.7	33.5	4.0	57.6	8.0	56.3	5.4	36.2	6.7	36.2	4.0	40.2	5.4	38.9	4.0	37.5	6.7	4.0	50.9	4.0	
	14.7	20.1	9.4		18.8	37.5	8.0		18.8	61.6	13.4		18.8	37.5	12.1		13.4	44.2	6.7		12.1	6.7	53.6	8.0	
	18.8	18.8	10.7		20.1	36.2	13.4		22.8	64.3	16.1		18.8	41.5	13.4		13.4	37.5	9.4		14.7	10.7	54.9	12.1	
	22.8	20.1	14.7		26.8	38.9	14.7		26.8	57.6	22.8		25.5	44.2	18.8		18.8	40.2	14.7		20.1	14.7	59.0	17.4	
34.8	32.2	25.5	18.8	40.2	37.5	48.2	21.4	59.0	41.5	60.3	29.5	37.5	26.8	45.6	22.8	38.9	25.5	44.2	20.1	37.5	25.5	20.1	63.0	22.8	
	38.9	25.5	22.8		48.2	49.6	29.5		50.9	60.3	36.2		33.5	49.6	29.5		30.8	46.9	24.1		33.5	25.5	72.4	38.9	
34.8	40.2	24.1	24.1	41.5	48.2	52.3	33.5	60.3	56.3	61.6	44.2	37.5	37.5	53.6	30.8	41.5	34.8	49.6	26.8	36.2	34.8	29.5	79.1	45.6	
37.5	41.5	25.5	25.5	45.6	52.3	52.3	34.8	53.6	60.3	45.6	42.9	38.9	40.2	54.9	32.2	41.5	36.2	48.2	26.8	30.8	34.8	30.8	77.7	46.9	
0.0	41.5	28.1	26.8	0.0	56.3	53.6	37.5	0.0	64.3	46.9	42.9	0.0	41.5	56.3	33.5	0.0	38.9	49.6	29.5	0.0	40.2	34.8	79.1	46.9	
	41.5	28.1	26.8		59.0	54.9	37.5		65.7	48.2	44.2		41.5	56.3	33.5		40.2	52.3	29.5		40.2	34.8	80.4	46.9	
	40.2	22.8	30.8		33.5	36.2	25.5		73.7	34.8	48.2		32.2	33.5	25.5		40.2	36.2	30.8		34.8	25.5	41.5	22.8	
	41.5	21.4	32.2		33.5	37.5	26.8		68.3	29.5	45.6		28.1	29.5	24.1		37.5	30.8	30.8		29.5	22.8	37.5	22.8	
	40.2	21.4	32.2		32.2	33.5	24.1		63.0	26.8	45.6		26.8	24.1	22.8		33.5	25.5	25.5		26.8	17.4	32.2	20.1	
	32.2	17.4	24.1		32.2	37.5	20.1		56.3	21.4	36.2		21.4	20.1	18.8		30.8	21.4	24.1		26.8	16.1	30.8	18.8	
	29.5	17.4	24.1		32.2	36.2	21.4		57.6	24.1	37.5		20.1	21.4	17.4		29.5	21.4	24.1		21.4	16.1	29.5	18.8	
	28.1	16.1	22.8		30.8	36.2	21.4		56.3	24.1	37.5		18.8	21.4	16.1		29.5	21.4	24.1		21.4	17.4	29.5	18.8	
	14.7	10.7	12.1		20.1	13.4	12.1		29.5	18.8	22.8		13.4	17.4	12.1		22.8	18.8	22.8		18.8	16.1	25.5	16.1	
	12.1	9.4	9.4		12.1	13.4	10.7		28.1	17.4	20.1		12.1	17.4	9.4		20.1	17.4	16.1		17.4	13.4	22.8	13.4	
	6.7	5.4	5.4		8.0	9.4	6.7		17.4	10.7	16.1		9.4	13.4	9.4		13.4	12.1	10.7		10.7	10.7	18.8	9.4	
	4.0	4.0	2.7		5.4	4.0	5.4		5.4	8.0	5.4		5.4	6.7	4.0		6.7	8.0	6.7		10.7	9.4	12.1	9.4	
	2.7	4.0	2.7		4.0	4.0	2.7		5.4	8.0	5.4		4.0	5.4	4.0		4.0	8.0	5.4		8.0	8.0	10.7	6.7	
	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0	0.0	

Belastungsteppich bei 3% Wachstum 06-09 Uhr Deltapark-Thun-Steffisburg 2030



Zusammenzug Entlassungs- und Regulärer Kurs			
Thun, Bahnhof	139,4	150,1	154,1
Thun, Postbrücke	143,4	151,4	155,5
Thun, Marktgasse	130,0	152,8	148,8
Thun, Berntor	126,0	142,1	138,0
Steffisburg, Glockenthalerhof	116,8	135,3	124,6
Steffisburg, Brauerei	113,9	134,0	121,9
Steffisburg, Ziegelei	36,5	111,2	39,2
Steffisburg, Bösbach	65,7	77,7	71,0
Steffisburg, Platz	44,2	61,6	45,6
Steffisburg, Dorf	34,9	42,9	32,2
Steffisburg, Kirche	16,1	24,1	16,6

Belastungsteppich bei 3% Wachstum 15-19 Uhr Deltapark-Thun-Steffisburg 2030



3.6 Antrag 70, Verlängerung Heimenschwand - Wangelen

Die untenstehenden Grafiken zeigen die Auswertung der Frequenzen für die einzelnen Kurse von Wangelen nach Unterlangenegg und umgekehrt über die Jahre 2022, 2023 und 2024, die Kurse verkehren ausschliesslich während der Schulzeit.

Kurs 7:04 ab Wangelen:

Einzelfahrtauswertung 2022				Einzelfahrtauswertung 2023				Einzelfahrtauswertung 2024			
Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?			
Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 07:04:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 07:04:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 07:04:00			
Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 130				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 172				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 124			
Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste	
Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger
Wangelen, Wendeplatz	07:04:00	2.0 ⁰ ₁₁	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Wendeplatz	07:04:00	1.3 ⁰ ₁₁	0.0 ⁰ ₆	Wangelen, Wendeplatz	07:04:00	1.5 ⁰ ₅	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Alte Post	07:04:30	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Alte Post	07:04:30	0.8 ⁰ ₁	0.4 ⁰ ₁	Wangelen, Alte Post	07:04:30	0.9 ⁰ ₁	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Bühl	07:05:48	1.9 ⁰ ₆	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Bühl	07:05:48	1.5 ⁰ ₇	0.3 ⁰ ₆	Wangelen, Bühl	07:05:48	2.0 ⁰ ₆	0.2 ⁰ ₁
Wangelen, Mühlematt	07:07:06	2.5 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Mühlematt	07:07:06	1.7 ⁰ ₇	0.0 ⁰ ₁	Wangelen, Mühlematt	07:07:06	1.7 ⁰ ₆	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Bruchenbühl	07:08:18	2.0 ⁰ ₅	0.0 ⁰ ₁	Heimenschwand, Bruchenbühl	07:08:18	1.9 ⁰ ₈	0.0 ⁰ ₁	Heimenschwand, Bruchenbühl	07:08:18	1.6 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Scheidweg	07:10:18	3.5 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₁	Heimenschwand, Scheidweg	07:10:18	2.2 ⁰ ₈	0.5 ⁰ ₁	Heimenschwand, Scheidweg	07:10:18	3.1 ⁰ ₆	0.3 ⁰ ₀
Heimenschwand, Marbach	07:11:42	0.8 ⁰ ₂	0.4 ⁰ ₂	Heimenschwand, Marbach	07:11:42	1.1 ⁰ ₂	0.3 ⁰ ₁	Heimenschwand, Marbach	07:11:42	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Post	07:15:00	0.2 ⁰ ₅	0.0 ⁰ ₂	Heimenschwand, Post	07:15:00	0.2 ⁰ ₇	0.1 ⁰ ₂	Heimenschwand, Post	07:15:00	0.6 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₁
Heimenschwand, Badhaus	07:16:30	0.1 ⁰ ₂	9.9 ¹ ₂₆	Heimenschwand, Badhaus	07:16:30	0.2 ⁰ ₂	8.1 ⁰ ₁₃	Heimenschwand, Badhaus	07:16:30	0.1 ⁰ ₁	8.0 ⁰ ₁₄
Heimenschwand, Höh	07:17:12	0.5 ⁰ ₁	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Höh	07:17:12	1.2 ⁰ ₄	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Höh	07:17:12	1.1 ⁰ ₂	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Kuhstelle	07:18:00	0.5 ⁰ ₂	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Kuhstelle	07:18:00	0.4 ⁰ ₂	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Kuhstelle	07:18:00	0.3 ⁰ ₁	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Rothachen	07:19:30			Heimenschwand, Rothachen	07:19:30			Heimenschwand, Rothachen	07:19:30		
Unterlangenegg, Kreuzweg	07:21:00	0.0 ⁰ ₀	3.3 ⁰ ₅	Unterlangenegg, Kreuzweg	07:21:00	0.0 ⁰ ₀	2.9 ⁰ ₁₀	Unterlangenegg, Kreuzweg	07:21:00	0.0 ⁰ ₀	3.6 ⁰ ₆



Kurs 7:27 ab Unterlangenegg:

Einzelfahrtauswertung 2022				Einzelfahrtauswertung 2023				Einzelfahrtauswertung 2024			
Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?			
Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 07:27:00				Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 07:27:00				Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 07:27:00			
Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 130				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 170				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 117			
Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste	
Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger
Unterlangenegg, Kreuzweg	07:27:00	4.1 ⁰ ₆	0.0 ⁰ ₂	Unterlangenegg, Kreuzweg	07:27:00	4.0 ⁰ ₈	0.0 ⁰ ₁	Unterlangenegg, Kreuzweg	07:27:00	3.7 ⁰ ₂₇	0.0 ⁰ ₂₄
Heimenschwand, Rothachen	07:28:24	0.7 ⁰ ₅	1.2 ¹ ₂	Heimenschwand, Rothachen	07:28:24	0.0 ⁰ ₀	0.9 ⁰ ₁	Heimenschwand, Rothachen	07:28:24	0.0	0.0
Heimenschwand, Kuhstelle	07:30:00	0.0 ⁰ ₀	1.0 ¹ ₁	Heimenschwand, Kuhstelle	07:30:00	2.0 ² ₂	1.0 ¹ ₁	Heimenschwand, Kuhstelle	07:30:00	0.0	0.0
Heimenschwand, Höh	07:30:54	0.3 ⁰ ₁	0.8 ⁰ ₁	Heimenschwand, Höh	07:30:54	0.4 ⁰ ₁	0.5 ⁰ ₁	Heimenschwand, Höh	07:30:54	1.0 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Badhaus	07:31:42	0.0 ⁰ ₁	1.5 ⁰ ₃	Heimenschwand, Badhaus	07:31:42	0.2 ⁰ ₅	1.4 ⁰ ₅	Heimenschwand, Badhaus	07:31:42	0.0 ⁰ ₁	1.3 ⁰ ₅
Heimenschwand, Post	07:33:00	0.0 ⁰ ₀	0.7 ⁰ ₁₁	Heimenschwand, Post	07:33:00	0.0 ⁰ ₀	3.0 ⁰ ₁₁	Heimenschwand, Post	07:33:00	0.0 ⁰ ₀	3.2 ¹ ₈

Kurs 07:54 ab Wangelen:

Einzelfahrtauswertung 2022				Einzelfahrtauswertung 2023				Einzelfahrtauswertung 2024			
Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?			
Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 07:54:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 07:54:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 07:54:00			
Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 80				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 127				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 105			
Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste	
Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger
Wangelen, Wendeplatz	07:54:00	0.9 ⁰ ₁₇	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Wendeplatz	07:54:00	0.8 ⁰ ₆	0.0 ⁰ ₁	Wangelen, Wendeplatz	07:54:00	0.7 ⁰ ₄	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Alte Post	07:54:30			Wangelen, Alte Post	07:54:30	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Alte Post	07:54:30	1.0 ¹ ₁	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Bühl	07:55:48	1.6 ⁰ ₄	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Bühl	07:55:48	1.9 ⁰ ₇	0.0 ⁰ ₁	Wangelen, Bühl	07:55:48	1.8 ⁰ ₄	0.0 ⁰ ₁
Wangelen, Mühlematt	07:57:06	3.1 ⁰ ₈	0.1 ⁰ ₃	Wangelen, Mühlematt	07:57:06	2.1 ⁰ ₈	0.1 ⁰ ₆	Wangelen, Mühlematt	07:57:06	1.3 ⁰ ₄	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Bruchenbühl	07:58:18	2.5 ¹ ₆	0.0 ⁰ ₁	Heimenschwand, Bruchenbühl	07:58:18	2.2 ⁰ ₅	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Bruchenbühl	07:58:18	1.7 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Scheidweg	08:00:18	3.4 ⁰ ₁₀	0.1 ⁰ ₂	Heimenschwand, Scheidweg	08:00:18	4.9 ⁰ ₁₀	0.0 ⁰ ₁	Heimenschwand, Scheidweg	08:00:18	5.3 ⁰ ₁₁	0.0 ⁰ ₁
Heimenschwand, Marbach	08:01:42	1.2 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Marbach	08:01:42	1.4 ⁰ ₄	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Marbach	08:01:42	1.0 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₁
Heimenschwand, Post	08:05:00	0.0 ⁰ ₀	0.1 ⁰ ₂	Heimenschwand, Post	08:05:00	0.0 ⁰ ₀	0.1 ⁰ ₁	Heimenschwand, Post	08:05:00	0.0 ⁰ ₁	0.1 ⁰ ₄
Heimenschwand, Badhaus	08:07:30	0.3 ⁰ ₁₄	11.7 ⁰ ₂₄	Heimenschwand, Badhaus	08:07:30	0.2 ⁰ ₁₉	11.7 ⁰ ₂₇	Heimenschwand, Badhaus	08:07:30	0.6 ⁰ ₃₃	10.1 ⁰ ₂₁



Kurs 11:32 ab Thun:

Einzelfahrtauswertung 2022				Einzelfahrtauswertung 2023				Einzelfahrtauswertung 2024			
Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?			
Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 11:32:00				Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 11:32:00				Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 11:32:00			
Anzahl Zählerfahrten im gewählten Zeitraum: 139				Anzahl Zählerfahrten im gewählten Zeitraum: 157				Anzahl Zählerfahrten im gewählten Zeitraum: 125			
Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste	
Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger
Heimenschwand, Badhaus	11:54:42	19.2 ⁰ ₃₁	0.8 ⁰ ₁₃	Heimenschwand, Badhaus	11:54:42	17.6 ⁰ ₃₂	0.7 ⁰ ₁₅	Heimenschwand, Badhaus	11:54:42	16.2 ⁰ ₂₉	0.4 ⁰ ₃
Heimenschwand, Post	11:56:00	0.9 ⁰ ₃₁	3.1 ⁰ ₁₅	Heimenschwand, Post	11:56:00	0.6 ⁰ ₁₉	2.9 ⁰ ₁₄	Heimenschwand, Post	11:56:00	0.2 ⁰ ₁₈	2.6 ⁰ ₈
Heimenschwand, Marbach	11:58:18	0.0 ⁰ ₀	3.2 ⁰ ₈	Heimenschwand, Marbach	11:58:18	0.0 ⁰ ₀	2.2 ⁰ ₇	Heimenschwand, Marbach	11:58:18	0.0 ⁰ ₁	2.6 ⁰ ₆
Heimenschwand, Scheidweg	11:59:30	0.0 ⁰ ₁	6.8 ⁰ ₁₁	Heimenschwand, Scheidweg	11:59:30	0.1 ⁰ ₁	8.6 ⁰ ₂₃	Heimenschwand, Scheidweg	11:59:30	0.1 ⁰ ₁	9.1 ⁰ ₁₅
Heimenschwand, Bruchenbühl	12:01:06	0.0 ⁰ ₀	3.4 ⁰ ₇	Heimenschwand, Bruchenbühl	12:01:06	0.0 ⁰ ₁	2.7 ⁰ ₇	Heimenschwand, Bruchenbühl	12:01:06	0.0 ⁰ ₀	1.7 ⁰ ₄
Wangelen, Mühlematt	12:02:12	0.0 ⁰ ₀	5.1 ⁰ ₁₀	Wangelen, Mühlematt	12:02:12	0.0 ⁰ ₁	3.8 ⁰ ₉	Wangelen, Mühlematt	12:02:12	0.0 ⁰ ₁	2.4 ⁰ ₆
Wangelen, Bühl	12:03:36	0.0 ⁰ ₀	4.2 ¹ ₈	Wangelen, Bühl	12:03:36	0.0 ⁰ ₁	3.7 ⁰ ₆	Wangelen, Bühl	12:03:36	0.0 ⁰ ₀	3.0 ⁰ ₇
Wangelen, Alte Post	12:05:06			Wangelen, Alte Post	12:05:06	1.0 ¹ ₁	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Alte Post	12:05:06	0.0 ⁰ ₁	1.0 ⁰ ₂
Wangelen, Wendeplatz	12:07:00	0.0 ⁰ ₁	0.9 ⁰ ₃	Wangelen, Wendeplatz	12:07:00	0.0 ⁰ ₀	0.7 ⁰ ₃	Wangelen, Wendeplatz	12:07:00	0.0 ⁰ ₀	0.6 ⁰ ₃

Kurs 12:09 ab Wangelen:

Einzelfahrtauswertung 2022				Einzelfahrtauswertung 2023				Einzelfahrtauswertung 2024			
Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?			
Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 12:09:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 12:09:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 12:09:00			
Anzahl Zählerfahrten im gewählten Zeitraum: 114				Anzahl Zählerfahrten im gewählten Zeitraum: 104				Anzahl Zählerfahrten im gewählten Zeitraum: 70			
Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste	
Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger
Wangelen, Wendeplatz	12:09:00	0.0 ⁰ ₁	0.0 ⁰ ₂	Wangelen, Wendeplatz	12:09:00	0.7 ⁰ ₂	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Wendeplatz	12:09:00	2.1 ⁰ ₂	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Alte Post	12:09:30			Wangelen, Alte Post	12:09:30	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Alte Post	12:09:30	0.0 ⁰ ₀	0.8 ⁰ ₁
Wangelen, Bühl	12:10:48	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Bühl	12:10:48			Wangelen, Bühl	12:10:48	0.5 ⁰ ₁	0.2 ⁰ ₁
Wangelen, Mühlematt	12:12:06	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Mühlematt	12:12:06	0.2 ⁰ ₁	0.1 ⁰ ₂	Wangelen, Mühlematt	12:12:06	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Bruchenbühl	12:13:18	1.5 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Bruchenbühl	12:13:18	1.0 ¹ ₁	1.1 ² ₂	Heimenschwand, Bruchenbühl	12:13:18		
Heimenschwand, Scheidweg	12:15:18	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Scheidweg	12:15:18	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Scheidweg	12:15:18	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Marbach	12:16:42	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Marbach	12:16:42	0.5 ⁰ ₁	0.5 ⁰ ₁	Heimenschwand, Marbach	12:16:42	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Post	12:20:00	0.0 ⁰ ₁	1.5 ⁰ ₆	Heimenschwand, Post	12:20:00	0.0 ⁰ ₀	0.6 ⁰ ₆	Heimenschwand, Post	12:20:00	0.0 ⁰ ₁	2.3 ¹ ₆



Kurs 12:40 ab Heimenschwand:

Einzelfahrtauswertung 2022				Einzelfahrtauswertung 2023				Einzelfahrtauswertung 2024			
Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?			
Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 12:40:00				Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 12:40:00				Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 12:40:00			
Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 148				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 157				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 123			
Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste	
Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger
Heimenschwand, Post	12:40:00	1.8 ⁰ ₆	0.0 ⁰ ₃	Heimenschwand, Post	12:40:00	2.0 ⁰ ₇	0.0 ⁰ ₁	Heimenschwand, Post	12:40:00	1.9 ⁰ ₆	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Marbach	12:42:18	1.7 ⁰ ₃	1.0 ⁰ ₃	Heimenschwand, Marbach	12:42:18	2.0 ² ₂	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Marbach	12:42:18	2.7 ⁰ ₅	1.7 ⁰ ₆
Heimenschwand, Scheidweg	12:43:30	3.0 ³ ₃	0.5 ⁰ ₁	Heimenschwand, Scheidweg	12:43:30	0.0	0.0	Heimenschwand, Scheidweg	12:43:30	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Bruchenbühl	12:45:06	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Bruchenbühl	12:45:06	0.0	0.0	Heimenschwand, Bruchenbühl	12:45:06		
Wangelen, Mühlematt	12:46:12	1.6 ⁰ ₅	0.2 ⁰ ₂	Wangelen, Mühlematt	12:46:12	1.1 ⁰ ₄	0.1 ⁰ ₁	Wangelen, Mühlematt	12:46:12	1.2 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Bühl	12:47:36	0.3 ⁰ ₁	0.3 ⁰ ₁	Wangelen, Bühl	12:47:36	0.5 ⁰ ₂	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Bühl	12:47:36	1.7 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Alte Post	12:49:06	0.0	0.0	Wangelen, Alte Post	12:49:06	0.0	0.0	Wangelen, Alte Post	12:49:06	0.9 ⁰ ₁	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Wendeplatz	12:51:00	0.0 ⁰ ₀	5.6 ⁰ ₇	Wangelen, Wendeplatz	12:51:00	0.0 ⁰ ₀	5.5 ⁰ ₆	Wangelen, Wendeplatz	12:51:00	0.0 ⁰ ₁	5.4 ⁰ ₂

Kurs 12:54 ab Wangelen:

Einzelfahrtauswertung 2022				Einzelfahrtauswertung 2023				Einzelfahrtauswertung 2024			
Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?			
Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 12:54:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 12:54:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 12:54:00			
Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 111				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 149				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 125			
Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste	
Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger
Wangelen, Wendeplatz	12:54:00	1.2 ⁰ ₁₃	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Wendeplatz	12:54:00	0.7 ⁰ ₇	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Wendeplatz	12:54:00	0.5 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Alte Post	12:54:30			Wangelen, Alte Post	12:54:30			Wangelen, Alte Post	12:54:30	0.6 ⁰ ₁	0.0 ⁰ ₀
Wangelen, Bühl	12:55:48	2.0 ⁰ ₇	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Bühl	12:55:48	2.0 ⁰ ₉	0.1 ⁰ ₉	Wangelen, Bühl	12:55:48	1.9 ⁰ ₅	0.0 ⁰ ₁
Wangelen, Mühlematt	12:57:06	1.9 ⁰ ₇	0.2 ⁰ ₁₄	Wangelen, Mühlematt	12:57:06	2.2 ⁰ ₈	0.0 ⁰ ₂	Wangelen, Mühlematt	12:57:06	1.8 ⁰ ₅	0.1 ⁰ ₄
Heimenschwand, Bruchenbühl	12:58:18	1.7 ⁰ ₄	0.0 ⁰ ₁	Heimenschwand, Bruchenbühl	12:58:18	1.8 ⁰ ₆	0.0 ⁰ ₁	Heimenschwand, Bruchenbühl	12:58:18	1.3 ⁰ ₂	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Scheidweg	13:00:18	3.0 ⁰ ₈	0.1 ⁰ ₂	Heimenschwand, Scheidweg	13:00:18	3.5 ⁰ ₈	0.1 ⁰ ₁	Heimenschwand, Scheidweg	13:00:18	3.0 ⁰ ₈	0.2 ⁰ ₂
Heimenschwand, Marbach	13:01:42	1.0 ⁰ ₃	0.2 ⁰ ₁	Heimenschwand, Marbach	13:01:42	0.5 ⁰ ₁	0.1 ⁰ ₁	Heimenschwand, Marbach	13:01:42	0.8 ⁰ ₂	0.3 ⁰ ₃
Heimenschwand, Post	13:05:00	0.0 ⁰ ₃	0.8 ⁰ ₇	Heimenschwand, Post	13:05:00	0.0 ⁰ ₀	0.6 ⁰ ₁₂	Heimenschwand, Post	13:05:00	0.0 ⁰ ₁	0.1 ⁰ ₄



Kurs 15:16 ab Badhaus:

Einzelfahrtauswertung 2022				Einzelfahrtauswertung 2023				Einzelfahrtauswertung 2024			
Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?			
Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 15:16:00				Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 15:16:00				Linie 43 Richtung Heimenschwand, Abfahrt 15:16:00			
Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 147				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 169				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 122			
Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste	
Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger
Heimenschwand, Badhaus	15:16:00	9.8 ⁰ ₂₆	0.0 ⁰ ₆	Heimenschwand, Badhaus	15:16:00	9.9 ⁰ ₂₃	0.0 ⁰ ₄	Heimenschwand, Badhaus	15:16:00	8.4 ⁰ ₂₁	0.0 ⁰ ₆
Heimenschwand, Post	15:17:00	0.9 ⁰ ₁₄	0.6 ⁰ ₄	Heimenschwand, Post	15:17:00	0.7 ⁰ ₁₆	0.5 ⁰ ₅	Heimenschwand, Post	15:17:00	0.8 ⁰ ₄	1.0 ⁰ ₅
Heimenschwand, Marbach	15:19:18	0.1 ⁰ ₂	0.6 ⁰ ₃	Heimenschwand, Marbach	15:19:18	0.2 ⁰ ₂	1.3 ⁰ ₃	Heimenschwand, Marbach	15:19:18	0.0 ⁰ ₀	1.5 ⁰ ₄
Heimenschwand, Scheidweg	15:20:30	0.1 ⁰ ₄	3.5 ⁰ ₁₀	Heimenschwand, Scheidweg	15:20:30	0.3 ⁰ ₃	3.8 ⁰ ₁₀	Heimenschwand, Scheidweg	15:20:30	0.0 ⁰ ₀	3.6 ⁰ ₁₁
Heimenschwand, Bruchenbühl	15:22:06	0.1 ⁰ ₁	2.3 ⁰ ₅	Heimenschwand, Bruchenbühl	15:22:06	0.1 ⁰ ₂	1.6 ⁰ ₄	Heimenschwand, Bruchenbühl	15:22:06	0.0 ⁰ ₀	1.4 ⁰ ₇
Wangelen, Mühlematt	15:23:12	0.2 ⁰ ₂	2.8 ⁰ ₈	Wangelen, Mühlematt	15:23:12	0.0 ⁰ ₁	2.2 ⁰ ₇	Wangelen, Mühlematt	15:23:12	0.0 ⁰ ₀	1.2 ⁰ ₅
Wangelen, Bühl	15:24:36	0.0 ⁰ ₀	1.0 ⁰ ₅	Wangelen, Bühl	15:24:36	0.0 ⁰ ₀	2.0 ⁰ ₆	Wangelen, Bühl	15:24:36	0.0 ⁰ ₀	1.8 ⁰ ₅
Wangelen, Alte Post	15:26:06	0.0	0.0	Wangelen, Alte Post	15:26:06	0.0 ⁰ ₀	0.5 ⁰ ₁	Wangelen, Alte Post	15:26:06	0.0 ⁰ ₀	0.7 ⁰ ₂
Wangelen, Wendeplatz	15:28:00	0.0 ⁰ ₀	1.1 ⁰ ₄	Wangelen, Wendeplatz	15:28:00	0.0 ⁰ ₀	0.5 ⁰ ₄	Wangelen, Wendeplatz	15:28:00	0.0 ⁰ ₀	0.2 ⁰ ₄

Kurs 15:30 ab Wangelen:

Einzelfahrtauswertung 2022				Einzelfahrtauswertung 2023				Einzelfahrtauswertung 2024			
Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?				Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen im Ablauf einer einzelnen Fahrt?			
Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 15:30:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 15:30:00				Linie 43 Richtung Thun Bahnhof, Abfahrt 15:30:00			
Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 4				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 105				Anzahl Zählfahrten im gewählten Zeitraum: 80			
Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste		Haltestelle	Uhrzeit	Fahrgäste	
Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger	Bezeichnung	Fahrplan	Einsteiger	Aussteiger
Wangelen, Wendeplatz	15:30:00	0.3 ⁰ ₁	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Wendeplatz	15:30:00	0.4 ⁰ ₁	0.0 ⁰ ₂	Wangelen, Wendeplatz	15:30:00	0.4 ⁰ ₃	0.1 ⁰ ₃
Wangelen, Alte Post	15:30:30	0.0	0.0	Wangelen, Alte Post	15:30:30	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Alte Post	15:30:30	0.0 ⁰ ₀	0.0 ⁰ ₁
Wangelen, Bühl	15:31:48	0.0	0.0	Wangelen, Bühl	15:31:48	2.2 ⁰ ₄	0.0 ⁰ ₀	Wangelen, Bühl	15:31:48	0.0	0.0
Wangelen, Mühlematt	15:33:06	0.0	0.0	Wangelen, Mühlematt	15:33:06	0.0 ⁰ ₀	1.0 ⁰ ₂	Wangelen, Mühlematt	15:33:06	1.7 ⁰ ₃	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Bruchenbühl	15:34:18	2.0 ² ₂	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Bruchenbühl	15:34:18	1.0 ⁰ ₂	0.0 ⁰ ₀	Heimenschwand, Bruchenbühl	15:34:18	1.6 ⁰ ₂	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Scheidweg	15:36:18	0.0	0.0	Heimenschwand, Scheidweg	15:36:18	0.1 ⁰ ₁	0.1 ⁰ ₁	Heimenschwand, Scheidweg	15:36:18	0.3 ⁰ ₁	0.0 ⁰ ₀
Heimenschwand, Marbach	15:37:42	0.0	0.0	Heimenschwand, Marbach	15:37:42	0.0	0.0	Heimenschwand, Marbach	15:37:42	0.0 ⁰ ₀	1.0 ⁰ ₂
Heimenschwand, Post	15:41:00	0.0 ⁰ ₀	2.3 ² ₄	Heimenschwand, Post	15:41:00	0.0 ⁰ ₀	3.0 ¹ ₇	Heimenschwand, Post	15:41:00	0.0 ⁰ ₁	3.0 ⁰ ₇

3.7 Antrag 85, Abendkurse Sigriswil

Die Auslastung der Linie 31.024 ging 2024 im Vergleich zum Vorjahr um rund 5% zurück. Da bei der Erfolgskontrolle bereits 2023 beim KDG und bei der Auslastung nur die Minimalanforderungen erreicht wurden, kann einem weiteren Ausbau im RAK 2027-2030 nicht zugestimmt werden.

Monat	Berichtsjahr				Vorjahr				Veränderung gegenüber Vorjahr							
									absolut				in %			
	Frq.	Km	Std	PKM	Frq.	Km	Std	PKM	Frq.	Km	Std	PKM	Freq.	Km	Std	PKM
Januar	6'934	7'799	481	35'867	6'832	7'798	481	35'337	102	1	0	530	1	0	0	1
Februar	13'262	15'121	933	67'737	13'066	14'861	917	66'736	196	260	16	1'001	2	2	2	1
März	17'699	23'009	1'417	88'735	18'921	22'749	1'402	94'455	-1'222	260	14	-5'720	-6	1	1	-6
April	23'491	30'594	1'885	116'412	24'793	30'253	1'865	123'798	-1'302	341	19	-7'386	-5	1	1	-6
Mai	30'881	38'478	2'379	151'437	31'354	38'168	2'352	156'895	-473	310	26	-5'458	-2	1	1	-3
Juni	37'574	46'107	2'851	184'412	39'498	45'927	2'828	197'391	-1'924	179	23	-12'979	-5	0	1	-7
Juli	44'645	54'005	3'339	219'876	46'372	53'846	3'314	231'773	-1'727	159	25	-11'897	-4	0	1	-5
August	51'392	61'903	3'830	249'348	53'749	61'893	3'805	268'984	-2'357	10	24	-19'636	-4	0	1	-7
September	58'203	69'486	4'301	284'928	61'219	69'651	4'281	307'330	-3'016	-165	20	-22'402	-5	0	0	-7
Oktober	64'597	77'353	4'789	314'341	68'123	77'551	4'768	343'067	-3'526	-198	21	-28'726	-5	0	0	-8
November																
Dezember																
Jahr	64'597	77'353	4'789	314'341	68'123	77'551	4'768	343'067	-3'526	-198	21	-28'726	-5	0	0	-8



Für einen genaueren Einblick können folgend die Frequenzen auf der Linie 31.024 von Sigriswil nach Oberhofen betrachtet werden.

Montag-Freitag Richtung Oberhofen																				durchschnittliche Einsteiger pro Haltestelle	durchschnittliche Aussteiger pro Haltestelle
Abfahrtszeit	06:03		07:29		08:59		10:29		11:59		13:29		14:59		16:29		17:59				
Name	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger			
Sigriswil, Dorf	0.1		1.8		5.9		3.4		6.6		3.5		6.3		6.1		5.4		4.3	0.0	
Sigriswil, Port	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	0.3	0.0	0.3	0.1	0.3	0.0	0.4	0.0	0.7	0.1	0.3	0.1	0.3	0.1	
Tschingel, Bösenzelg	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Tschingel, Dorf	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	0.6	0.0	0.3	0.0	0.7	0.0	0.5	0.0	0.6	0.0	0.3	
Tschingel, Förstner- Kehr	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.6	0.0	0.4	0.0	0.8	0.0	0.8	0.0	1.1	0.0	0.5	
Schwanden, Stalden	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.4	0.0	0.3	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.2	
Schwanden, Dorf	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.3	0.4	0.0	1.0	0.1	0.7	0.0	1.3	0.1	1.6	0.0	0.9	0.1	0.7	
Schwanden, Schulhaus	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	1.3	0.0	0.2	0.0	1.1	0.0	0.8	0.0	0.5	0.0	0.5	
Schwanden, Säge	0.7	0.4	1.0	1.2	0.9	4.3	1.0	2.4	1.9	2.1	1.2	1.5	1.8	1.6	1.3	1.4	0.9	1.3	1.2	1.8	
Schwanden, Schulhaus	0.5	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	
Schwanden, Dorf	0.3	0.1	0.7	0.0	1.2	0.0	0.9	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0	0.7	0.0	0.5	0.0	0.3	0.0	0.6	0.0	
Schwanden, Stalden	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	
Tschingel, Förstner- Kehr	1.2	0.0	0.3	0.0	0.6	0.0	0.5	0.0	0.6	0.0	0.3	0.0	0.4	0.0	0.4	0.0	0.1	0.0	0.5	0.0	
Tschingel, Dorf	0.7	0.1	0.1	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	
Tschingel, Unterdorf	0.1	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	
Aeschlen, Erilboden	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.2	0.0	0.1	0.1	0.1	
Aeschlen ob Gunten, Dorf	1.7	0.0	1.5	0.0	2.7	0.0	2.1	0.1	1.6	0.3	1.9	0.1	1.5	0.2	0.8	0.3	0.4	0.3	1.6	0.1	
Aeschlen, Mattikehr	0.3	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	
Gunten, Örtliboden	0.7	0.2	0.1	0.0	0.5	0.3	0.4	0.1	0.2	0.1	0.2	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.0	0.3	0.1	
Oberhofen, Längenschachen	0.7	0.0	0.7	0.3	0.4	0.3	0.5	0.0	0.3	0.2	0.3	0.1	0.5	0.1	0.5	0.1	0.4	0.1	0.5	0.1	
Oberhofen, Wichterheer	0.0	4.1	0.0	1.8	0.1	3.8	0.1	1.8	0.1	2.5	0.1	1.4	0.1	1.3	0.1	1.2	0.1	1.2	0.1	2.1	
Oberhofen, Dorf		2.1		3.5		5.2		4.5		3.9		4.9		5.1		3.7		2.6	0.0	4.0	
Gesamt Ein- Aussteiger	7	7	7	7	15	15	10	10	13	13	10	10	13	13	11	11	9	9	11	11	



Auch die Ein- und Aussteiger von Oberhofen Richtung Sigriswil zeigen, dass die Linie hauptsächlich für Fahrten von Oberhofen nach Sigriswil genutzt wird. Dazwischen sind die Ein- und Aussteigerzahlen ausser in Schwanden sehr tief.

Montag-Freitag Richtung Sigriswil		01.01-30.09.2024																					
Abfahrtszeit	06:48		08:18		09:48		11:18		12:48		14:18		15:48		17:18		18:48		19:48		durchschnittliche Einsteiger pro Haltestelle	durchschnittliche Aussteiger pro Haltestelle	
Name	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger	Einsteiger	Aussteiger			
Oberhofen, Dorf	1.5		2.9		4.6		4.9		3.8		4.6		9.3		8.7		5.9		5.0		5.1	0.0	
Oberhofen, Wichterheer	0.0	0.0	0.1	0.0	0.9	0.1	0.6	0.0	0.4	0.0	0.2	0.0	0.6	0.0	0.9	0.0	0.5	0.0	0.4	0.0	0.5	0.0	
Oberhofen, Längenschachen	0.4	0.2	0.2	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	0.0	0.5	0.0	0.4	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	
Gunten, Örtliboden	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.1	0.2	0.0	0.2	0.2	0.4	0.0	1.1	0.0	0.5	0.0	0.3	0.0	0.3	
Aeschlen, Mattikehr	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.3	0.4	1.6	0.0	0.5	0.0	0.3	0.0	0.2	0.1	0.3	
Aeschlen ob Gunten, Dorf	0.1	0.3	0.3	0.2	0.5	0.6	1.0	1.2	0.1	1.0	0.4	1.1	0.1	0.4	0.1	2.6	0.2	1.7	0.1	1.2	0.3	1.0	
Aeschlen, Erliboden	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.1	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	0.1	0.2	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.2	
Tschingel, Unterdorf	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.4	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	
Tschingel, Dorf	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.9	0.0	0.4	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.3	
Tschingel, Förstnerkehr	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1	0.4	0.1	0.3	0.1	0.4	0.0	0.3	0.0	1.1	0.0	1.2	0.0	1.1	0.0	0.5	
Schwanden, Stalden	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.5	0.0	0.1	0.0	0.4	0.2	2.9	0.0	0.4	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.5	
Schwanden, Dorf	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.5	0.1	0.6	0.1	0.6	0.1	0.3	0.0	0.5	1.2	2.7	0.0	0.7	0.0	0.6	0.2	0.7	
Schwanden, Schulhaus	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.9	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.1	1.2	2.2	0.0	0.5	0.0	0.2	0.0	0.2	0.1	0.4	
Schwanden, Säge	1.5	1.2	1.0	2.0	1.2	3.3	1.3	1.7	2.0	1.6	2.8	1.6	0.4	0.0	1.3	1.3	1.1	1.6	1.3	1.4	1.4	1.6	
Schwanden, Schulhaus	2.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.7	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.4	0.0	
Schwanden, Dorf	1.6	0.0	1.0	0.0	1.7	0.2	0.5	0.0	1.1	0.0	0.6	0.1	0.1	0.0	0.3	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.7	0.0	
Schwanden, Stalden	0.1	0.0	0.1	0.0	0.7	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.4	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.2	0.0	
Tschingel, Förstnerkehr	0.5	0.0	0.6	0.0	0.8	0.0	0.3	0.0	0.4	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.4	0.0	
Tschingel, Dorf	0.5	0.0	0.6	0.0	0.4	0.0	0.2	0.1	0.3	0.1	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	
Tschingel, Bösenzlg	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Sigriswil, Port	0.0	0.1	0.0	0.2	0.0	0.3	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.2	
Sigriswil, Dorf		5.8		3.9		4.6		3.6		3.8		4.3		4.2		2.7		1.9		1.0	0.0	3.6	
Gesamt Ein-Aussteiger	8	8	7	7	11	11	10	10	9	9	10	10	14	14	14	14	9	9	8	8	10	10	



Anhang 4: Übersicht Abgelehnte Anträge RAK 2022-2025

Tabelle 12: Abgelehnte Anträge aus dem RAK 2022-2025

Linie	Antrag	Behandlung AÖV	Kommentar RVK	WE 27-30
Linie 340 Regio Thun – Solothurn	Einführung des Stundentakts bis Betriebsschluss (Mo-So +3 KP) Erhöhung der Angebotsstufe 3 auf 4	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden deutlich verpasst. Eine Erhöhung der Angebotsstufe ist deshalb nicht angezeigt. Der Antrag wird abgelehnt.	s. Kommentar unten	Nein
Linie 340 Regio Thun – Konolfingen – Burgdorf	Zusätzlicher Regio xx.24 ab Thun (3. Produkt) von 06.00 – 20.00 Uhr (Mo-So +9 KP)	Die beiden Zielwerte zur Auslastung bzw. zur Kostendeckung werden bereits heute nicht erreicht. Zudem ist erwarten, dass bei einem derartigen Ausbau auch die Minimalwerte nicht mehr erreicht werden. Der Antrag wird abgelehnt.	Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) hat angestossen, das dritte Produkt gemeinsam (RKE und RVK 5) wieder zu erwägen und die Linie 340 von der Angebotsstufe 3 auf die 4 zu stufen. Der Geschäftsstelle fragt sich, ob in diesem Zusammenhang auch der Stundentakt bis Betriebsschluss (s. Antrag oben) eingeführt werden soll.	Nein
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)	Ein sonntägliches Frühangebot (Thun an 05:49) dürfte kaum einem Bedürfnis entsprechen, da es dann noch keinen FV gibt Richtung BEO oder VS. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 3 Dornhalde – Allmendingen	Ausbau des Angebots am Wochenende (So +33.5 KP)	Heimberg ist bereits mit zwei Bahnhaltstellen erschlossen. Ein Ausbau des Sonntagsangebots wird deshalb als nicht verhältnismässig erachtet. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 6 Thun Bahnhof – Westquartier	Verdichtung zum 10'-Takt (Mo-Sa +28 KP)	Der Ausbau der Linie 6 zum 10-Min.-Takt ist aufgrund des Nachfragepotential auch längerfristig kaum gerechtfertigt (vgl. auch AGK 2018-21). Das aktuelle, umlaufbedingte Mehrangebot (Durchbindung mit Linie 4) ist z.Zt. und aufgrund der knappen Platzverhältnisse auf dem Bahnhofplatz die wirtschaftlichste und zweckmässigste Lösung. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 21	Frühkurs auf allen Stadtlinien 1 – 6 sowie Linie 21: mit Anschluss auf IC	Der Quervergleich mit anderen Städten zeigt, dass mit Buszubringer und Bahn frühestens der 06:30-Uhr-Knoten	Diese Argumentation überzeugt nicht. Das Bedürfnis ist vorhan-	Ja

Linie	Antrag	Behandlung AÖV	Kommentar RVK	WE 27-30
	nach Bern um 05:30 Uhr (Mo-Fr je +1 KP)	in Bern erreicht werden kann. Noch frühere Transportketten werden als nicht verhältnismässig erachtet. Der Antrag wird abgelehnt.	den. Zudem muss die Pendlerspitze am Morgen gebrochen werden. Dieses Angebot trägt dazu bei.	
Linie 53 Blumenstein - Wattenwil – Seftigen	Zusätzliches Kurspaar: ab Blumenstein um 20.21 Uhr und ab Seftigen um 20.41 Uhr (Mo-Fr +1 KP)	Die Zielwerte zur Auslastung und zur Kostendeckung werden nicht annähernd erreicht. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 42 Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand	Thun – Schwarzenegg – Heimenschwand: Zusätzlicher Kurs sonntags um 19 Uhr ab Heimenschwand (So +0.5 KP)	Falls das Sonntagsangebot ausgebaut werden soll, dann nur auf Basis eines Konzeptes über alle drei Linien 41-43. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen. Fälschlicherweise als Linie 41 bezeichnet > ändern.	Nein
Linie 42 Thun – Fahrni – Schwarzenegg – Heimenschwand	Thun - Schwarzenegg - Heimenschwand: Schliessung der Taktlücken sonntags um 13 Uhr (So +0.5 KP)	Ausser in Fahrni gibt es sonntags nirgends auf den Linien 41-43 auch nur annähernd einen Stundentakt. Falls das Sonntagsangebot ausgebaut werden soll, dann nur auf Basis eines Konzeptes über alle drei Linien. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 43 Thun – Unter Emberg – Kreuzweg – Heimenschwand	Heimenschwand – Wangen: Aufnahme der Zusatzschlaufen ins Grundangebot	Die 4.5 Zusatzschlaufen werden überwiegend für Schulbedürfnisse gefahren, sie verkehren nur zu Schulzeiten und liegen ausserhalb der ÖV-Taktzeiten. Der Antrag wird abgelehnt.	Aufgrund des geringen Potenzials wohl kaum Chancen bei einer Wiedererwägung, obwohl im RAK aufgezeigt wurde, dass die Linie nicht nur den Schulbedürfnissen dienen würde.	Nein
Linie 310 (Bern – Thun) – Spiez – Interlaken Ost (ohne IC)	Verlängerung des Halbstundentaktes, um den Busverkehr zu entlasten (Mo-So + 1 KP)	Zuerst müssen Erfahrungen mit der neuen Buslinie gesammelt werden, anschliessend ist es Sache der direktbetroffenen Transportunternehmung, eine allfällige Überlastungsthematik anzugehen.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 210 Spiez – Reichenbach – Frutigen	Die Region schlägt zur Verbesserung der Auslastung vor, die Standzeiten in Reichenbach zu verkleinern und diese für eine Linienverlängerung (vgl. Antrag Faltschen) zu nutzen.	Eine Linienverlängerung verursacht primär mal Mehrkosten. Der Antrag wird abgelehnt. Zudem muss ggf. eine Reduktion des Angebots an Sonntagen ab Fpl. 2022/23 ins Auge gefasst werden.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein*
Linie 330 Spiez – Frutigen (Regio)	Stundentakt von 06.00 – 20.00 Uhr (Mo-So +8 KP)	Die gute Auslastung ermöglichte einen massvollen Ausbau zur HVZ per Fahrplan 2020. Nun muss diese Entwicklung zuerst abgewartet werden. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Ja

Linie	Antrag	Behandlung AÖV	Kommentar RVK	WE 27-30
Linie 210 Spiez – Reichen- bach i.K. (- Faltschen) – Frutigen	Erschliessung Faltschen mit +13 KP (Winter)	Das Gebiet Faltschen kann weder als zusammenhängend überbaut bezeich- net werden noch weist es eine genü- gende Anzahl Einwohner / Arbeitsplät- ze auf. Zudem wäre die Nutzung der Standzeiten in Frutigen für die Er- schliessung Faltschen mit erheblichen Nachteilen (wegfallende Anbindung an Lötschberger) verknüpft. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein*
Linie 230 Adelboden – Frutigen – Kandersteg	Frutigen - Adelboden, Ausser-schwand: Ausbau Angebot (Mo-So, +2 KP, AS von 2 zu 3)	Bei weiter zunehmendem Freizeitver- kehr wird ein weiterer Angebotsaus- bau absehbar, Antrag ist jedoch weder konkretisiert noch begründet. Der Antrag wird abgelehnt.	Ggf. Konkretisierung nachliefern, wenn vorhanden.	Nein*
Linien 300/310/32 0 Bern – Thun – Spiez – Brig/Zweisi mmen	Zwei zusätzliche RE Frühverbindungen (Mo- Fr +1 KP)	Seit 2020 verkehrt am Morgen bereits ein zusätzliches KP. Zuerst muss diese Nachfrageentwicklung abgewartet werden. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	nein
Linien 300/310/32 0 Bern – Thun – Spiez – Brig/Zweisi mmen	RE-Studentakt Spiez – Zweisimmen zusammen mit GoldenPass Express (+6 KP)	Die Auslastung des RE ist teil- bzw. zeitweise sehr gering, zudem soll zu- erst die Entwicklung des geplanten GPE (bisher TGP) abgewartet werden, bevor über weitere Ausbauschritte entschieden wird. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 320 Spiez – Zweisim- men	Integraler RE-Halt in Därstetten (9 KP)	Bevor die Stabilität des neuen Fahr- planangebots (RE inkl. GPE) nicht gesi- chert ist, wird eine Anpassung der Haltepolitik nicht unterstützt. Der Antrag wird abgelehnt.	Falls im Zeitraum 2022- 25 Erkenntnisse vorlie- gen, wäre eine Wie- dererwägung denkbar.	Nein
Linie 270 Boltigen – Zweisim- men	Zwei zusätzliche Vormit- tags- und einen zusätzli- chen Nachmittagskurs (Mo-Fr +3 KP)	Ein weiterer Ausbau lässt sich auf- grund der aktuellen Nachfrageentwick- lung (noch) nicht rechtfertigen. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 270 Boltigen – Zweisim- men	Gleiches Samstagange- bot wie an den Wochen- tagen (Sa+ 3 KP)	Ein weiterer Ausbau lässt sich auf- grund der aktuellen Nachfrageentwick- lung (noch) nicht rechtfertigen. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 270 Boltigen – Zweisim- men	Einführung Busangebot am Sonntag (So +6 KP)	Die Einführung eines Sonntagsangebo- tes ist im Vergleich zu ähnlich gelager- ten Linien (z.B. 31.056) nicht gerecht- fertigt. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 260 Oey- Diemtigen –	Aufnahme des saisona- len Winterkurses ins Grundangebot (Sa/So +1	Der KDG liegt nur knapp über der Mi- nimalanforderung. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Ja

Linie	Antrag	Behandlung AÖV	Kommentar RVK	WE 27-30
Diemtigen – Grimmelalp	KP)			
Linie 280 Lenk – Aegerten – Lenk	Aufnahme der Linie ins Grundangebot (Mo-So +9 KP, Schulbetrieb +4 KP)	Gemäss RVK leben 900 EW im Einzugsgebiet. Diese sind jedoch weitgehend (> 70%) bereits durch die MOB erschlossen. Damit weist die Linie, welche vorwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist, ein zu geringes Potenzial auf. Zudem kann das Gebiet um die Haltestelle Lenk, Stein weder als zusammenhängend überbaut bezeichnet werden, noch weist es eine genügende Anzahl Einwohner / Arbeitsplätze auf.	Argumentation nur teilweise nachvollziehbar. Gemäss Geoportal sind > 100 EW und auch einige AP gänzlich ohne ÖV-EGK. Zudem liegt das Sportzentrum (Hallen-/Freibad) am Rande der ÖV-Erschliessung durch die MOB in der EGK E.	Ja
Linie 282 Lenk – Hubelmatte (-Iffigenalp)	Aufnahme des Abschnitts Lenk – Hubelmatte ins Grundangebot (Mo-So +12 KP)	Der Antrag wurde bereits früher gestellt. Falls eine Aufnahme ins Grundangebot angestrebt wird, muss die Machbarkeit vorgängig durch eine Potenzialstudie und anschliessend durch einen Versuchsbetrieb bestätigt werden. Gemäss früheren Studien können die Minimalanforderungen jedoch nicht erreicht werden. Der Antrag wird abgelehnt.	Wird zur Kenntnis genommen.	Nein
Linie 283 Lenk – Metschbahnen – Simmenfälle	Zusätzliche Kurspaare abends (Mo-So +2 KP)	Eine nachvollziehbare Begründung, wieso das Abendangebot auf dieser, auf touristische Nutzung ausgerichteten Linie ausgebaut werden soll, fehlt (vgl. AGB 2018-21).	Die Zielwerte sind übertroffen (Auslastung) bzw. nur knapp nicht erreicht (KDG).	Ja

* Fragen werden in Korridorstudie Kandertal behandelt.

Anhang 5: Detailbewertung abgelehnte Anträge RAK 2027-2030

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Art. 3 AGV erfüllt	passende Angebotsstufe	Verbesserung Reisezeit	Verbesserung Anschlüsse	keine Konkurrenz	Kommentar	Zielvorgaben Auslastung erreicht	Minimalanforderungen Auslastung erreicht	Entwicklung Auslastung positiv	Anpassung führt zu Steigerung der Auslastung	Zielvorgaben Kostendeckung erreicht	Minimalanforderungen Kostendeckung erreicht	Positive Entwicklung Kostendeckung	Keine Verschlechterung des Betriebs durch Anpassung	Infrastruktur Anpassungen sind verhältnismässig	Geringfügige Anpassung	Kommentar	pos. Reg. Entwicklung	Kommentar	Summe: Bewertung Angebot	Summe: Bewertung Kosten/Nutzen	Summe: Bewertung regionale ÖV-Entwicklung
Boltigen	2	31.270	PAG	Zu der Linie 31.270 laufen unabhängig vom RAK-Prozess weitere Abklärungen zwischen Gemeinden, Postauto AG und AÖV. Anträge zu dieser Linie werden aus diesem Grund nicht weiterbehandelt.																					
Boltigen	3	31.270	PAG	Zu der Linie 31.270 laufen unabhängig vom RAK-Prozess weitere Abklärungen zwischen Gemeinden, Postauto AG und AÖV. Anträge zu dieser Linie werden aus diesem Grund nicht weiterbehandelt.																					
Boltigen	4	31.270	PAG	Zu der Linie 31.270 laufen unabhängig vom RAK-Prozess weitere Abklärungen zwischen Gemeinden, Postauto AG und AÖV. Anträge zu dieser Linie werden aus diesem Grund nicht weiterbehandelt.																					
Gstaad Saanenland Tourismus	13	12.181	PAG	Nicht RAK-relevant. Wird aber von PAG abgelehnt, da die ÖV-Anschlussicherung priorisiert wird und eine Verbindung über den Bahnhof zurück zur Wispele besteht.																					
Gymn. Interlaken, Abteilung Gstaad	14	120	MO B	1	0	1	1	1	Angebotsstufe würde erhöht, was Angebot gefährden würde.	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1	-	0	-	4	5	2
STI	22	31.003	STI	Diese Verbindung wurde von der Gemeinde aus mangelnder Nachfrage abbestellt.																					
Pohlern	23	31.003	STI	1	1	0	1	1	-	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	4	6	1	
Pohlern	24	neue Linie	STI	1	1	1	1	0	Erschliessungsberechtigung ist gegeben; Erhebliche Gefahr Konkurrenzierung	Bewertung bestehendes Angebot kann nicht erfolgen, da neue Linie beantragt wird. Bestehende Linien Westamt (3, 53, 53) erfüllen vielfach nur Minimalanforderung. Bedarf nach zusätzlicher Erschliessung ist deshalb fraglich.										0	Mehrwert für Region gering.	4	k.A.	2	
Postauto AG	25	31.210	PAG	Detailbewertung ist im Rahmen von Korridorstudie Kandertal erfolgt.																					
Steffisburg	36	31.003	STI	1	1	1	1	1	-	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	-	0	-	5	4	2
STI Bus AG	51	31.044	STI	Keine Detailbewertung erfolgt. Hauptbedürfnis liegt im Perimeter der RKBM, dort wurde aber kein Bedürfnis geäussert. Antrag wird aus diesem Grund abgelehnt.																					
Thun	58	div. Raum Gwatt / Schoren	STI	Detailbewertung erfolgte im Rahmen der vertiefenden ÖV-Studie im Raum Thun - Steffisburg.																					
Uttigen	61	neu	PAG	Keine Detailbewertung: Kontakt mit Gemeinde Uetendorf ist erfolgt, Gemeinde unterstützt Angebot nicht.																					
Heimberg	66	31.003	STI	Keine Detailbewertung erfolgt, da Umsetzung Antrag gem. STI betrieblich nicht umsetzbar ist (ungenügende Umlaufzeit).																					
Heimberg	67	31.003	STI	Keine Detailbewertung erfolgt, da Umsetzung Antrag gem. STI betrieblich nicht umsetzbar ist (ungenügende Umlaufzeit).																					
Heimberg	68	31.003	STI	Keine Detailbewertung erfolgt, da Umsetzung Antrag gem. STI betrieblich nicht umsetzbar ist (Aktuelles Angebot nicht mit Anschlüssen in Kiesen kombinierbar).																					
Buchholterberg	70	31.043	STI	0	1	0	0	1	-	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	-	1	-	2	5	1
Aus Fahrplanvernehmlassung	76	IC61	SBB	Es wurden wo möglich Ersatzzüge anstelle der wegfallenden Verbindungen eingeführt.																					

Sigriswil	85	31.024	STI	1	1	0	0	1	-	0	1	0	2	0	1	0	0	1	0	-	1	-	3	5	3
Kandersteg	87	31.242	AFA	Ein Grossteil der Linienführung ist identisch mit der Linie 31. 230, entspricht also einer Doppellerschliessung. Hier müsste ein ÖV-Konzept über alle Linien erarbeitet werden.																					
Beatenberg	84	2355		Antrag 15min-Takt, Begründung: geringe Kosten für besseres Angebot. Der Antrag der Beatenbergbahnen wird von Sigriswil und vom Ausschuss RVK 5 abgelehnt, da sich ohne Taktverdichtung der Linie 31.021 keine Verbesserung für den regionalen ÖV ergibt.																					

Anhang 6: Nicht RAK relevante Anträge

Antragssteller	Nr. Antrag	Linien-Nr.	TU	Kurzbeschreibung	Warum nicht RAK-relevant
Fahrni	9	31.041/042	STI	Abfahrt der STI-Busse am Bahnhof Thun z. B. 08:02 Uhr / 10:02 Uhr etc. Ankunft des IC und EC-Züge ab Brig / Interlaken z. B. 08:03 Uhr, 10:03 Uhr etc. Wunsch: Abfahrt der STI-Busse 41/42 für diese Linien z. B. auf 08:07 / 10:07 etc. anpassen wie es bereits am Abend (ab 19:07) geregelt ist.	Fahrplananliegen; Keine Auswirkung auf Kosten von Angebot.
Fahrni	10	31.041	STI	Abendkurse Linie 42: Abfahrt Bahnhof um 20.07 Uhr, regelmässige Fahrt über Fahrni ab Steffisburg Dorf. Haltestellen ab Kirche Steffisburg werden aber nur zum Aussteigen bei Halt auf Verlangen bedient. Wenn bereits Personen an der Haltestelle stehen, sollen diese auch ohne „Halt nur zum Aussteigen“ mitgenommen werden.	Geringfügiges Anliegen; Keine Auswirkungen auf Kosten von Angebot.
Fahrni	11	31.041/042	STI	Prüfung der Zonengrenze: Verschiebung der Zonengrenze Fahrni Bach und Schlierbach nach Kreuzweg Untertlangenegg. Heute muss für 500m eine neue Zone gelöst werden.	Antrag muss ausserhalb von RAK behandelt werden, liegt ausserhalb Wirkungsbereich RAK.
Krattigen	16	31.061	PAG	Taktverdichtung am Morgen (08:06) und am Mittag (13:06) von Krattigen nach Spiez .	Wiedererwägung von Antrag 2022-2025, welcher angenommen wurde. Zusatzkurse werden unabhängig von RAK umgesetzt, daher nicht mehr RAK-relevant.
Reichenbach	26	31.21	PAG	Momentaner Sonderkursführung für Schulkinder als Normalkurs einführen (streckenweiser Verlauf auf Alter Hauptstrasse) sowie die Schaffung einer neuen Haltestelle bei der Holzbrücke Reudlen (Bereich Reudlen: 541 Einwohnende).	Geringfügiges Anliegen; Keine Auswirkungen auf Kosten von Angebot.
Saanen	29	12.183	PAG	Integration Auftrag Gemeinde Saanen in Grundangebot. Die Gemeinde finanziert heute einzelne Kurse zum durchgehenden Stundentakt zwischen Saanen-Schönried sowie Kursverlängerungen (3 mal pro Tag) nach Saanenmöser für Schulen. Kompensation für wegfallende Zuganschlüsse auf Golden Pass Express.	Angebotsausbau wird ausserhalb von RAK behandelt, deshalb nicht RAK-relevant.
Saanen, Oberstufenzentrum Ebnit Gstaad	30	12.18	PAG	Vorverschieben der Abfahrtszeiten von „xx.37 Uhr“ auf "xx.27", so dass Wartezeiten für Schüler:innen reduziert werden können.	Fahrplananliegen; Keine Auswirkung auf Kosten von Angebot.
Steffisburg	32	neu	STI	Tangentiallinie Steffisburg Dorf – Thun Planungsschritte für diese Tangentiallinie sollen rasch angegangen werden. Federführung durch RVK5 gefordert.	Einführung Versuchsbetrieb auf Dezember 2025 geplant.
Steffisburg	33	generell	STI	Erarbeitung öv Konzept Steffisburg basierend auf öv-Konzept Stadt Thun 2035. Federführung durch RVK5 gefordert.	Wurde im Rahmen der vertiefenden ÖV-Studie im Raum Thun – Steffisburg erarbeitet.
Steffisburg	37	31.043	STI	Platzangebot Linie 43 (Thun - Schwarzenegg) ist an Spitzenzeiten zu knapp. Ermittlung, ob tatsächlich ein objektiver Bedarf besteht. Taktverdichtung oder Kapazitätserweiterung. Gemeinde bevorzugt zweite Variante.	Taktverdichtung der Linie 1 im Raum Thun – Steffisburg ist geplant und sollte die Regionallinien entlasten. Zudem wird Konzept Eilkurslinien umgesetzt, was die Situation zusätzlich entlasten sollte.
STI Bus AG	44, 45, 50	31.042	STI	Montag – Sonntag Aktuell Ist der Kurs 00:01 ab Thun, Bahnhof mit dem Kurs 00:01 der Linie 31.003 kombiniert. Und der Kurs ab Thun Bahnhof 00:01 der Lini 31.004 ist mit der Linie 31.006 verknüpft. Diese Kombinationen führen oft zu Missverständnissen. Ziel ist es, die Linien zu entflechten und diese Kurse auf der Originallinienführung auszuführen.	Entflechtung Angebot. Nur geringfügige Auswirkung auf Kosten Angebot.
STI AG	52	31.005	STI	Auf den Leerfahrten nach Blumenstein fährt der Bus via Kärselen, daher ergäbe es Sinn, wenn bei der Haltestelle Kärselen angehalten und eine inoffizielle Verbindung nach Blumenstein angeboten würde. Montag-Freitag 06:07 ab Wahlen nach Blumenstein / Samstag 06:07 ab Wahlen nach Blumenstein und 06:37 ab Wahlen nach Blumenstein / Sonntag 06:37 ab Wahlen nach Blumenstein. Das Gebiet Kärselen könnte so mit geringem Aufwand besser erschlossen werden.	Kein Bedürfnis der Gemeinde.

Thun	55	31.002	STI	Verlegung der Haltestelle Zentrum Oberland der Linie 2 von der Talackerstrasse auf die Hohmadstrasse (Verlegung im Zusammenhang mit Entwicklung Siegenthalergut und Sportcluster Thun-Süd).	Verlegung Haltestelle; Keine Auswirkung auf Kosten von Angebot.
Thun	59	generell	STI	Netto-Null Strategie für Stadt Thun soll 2023 verabschiedet werden. STI soll als konzessioniertes Unternehmen Vorbildrolle wahrnehmen und ihre Flotte sukzessive auf fossilfreie Antriebe umstellen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Zwieselberg	65	31.055	STI	Der Regionalbus 55 Thun-Wimmis soll stadteinwärts 5-3 Minuten früher beim Bahnhof Thun ankommen (Anschluss Brig / Interlaken).	Fahrplananliegen; Keine Auswirkung auf Kosten von Angebot.
Reutigen	69	-	STI	Neue Haltestelle Moos (Stockentalstrasse 98), wird von der Bevölkerung gewünscht	Zusätzliche Haltestelle; Keine Auswirkung auf Kosten von Angebot.
RVK 5	81	31.004	STI	Im Rahmen der vertiefenden ÖV-Studie im Raum Thun - Steffisburg wurde im Perimeter Thun Nord die Linienführung und Anbindung des zukünftigen S-Bahnhofes Thun Nord geprüft. Innerhalb dieser Thematik wurde die bereits früher diskutierte Verlängerung der Schlaufenfahrt im Lerchenfeld angeschaut. Die Verlängerung der Schlaufe ermöglicht eine bessere Erschliessung des auf Gemeindeboden Steffisburg liegenden Quartiers "Kalifornien" sowie weiteren Gewerbearealen.	Die zusätzliche Schlaufenfahrt ist sehr kleinräumig und erschliesst keine neuen, bisher noch nicht erschlossenen Gebiete.