

---

# **Regionales Angebotskonzept 2027-2030**

## **Mitwirkungsbericht**

---

Thun, 20. November 2024

## Impressum

### Herausgeber

Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West  
c/o ALPGIS AG  
Fliederweg 11  
3600 Thun  
033 552 52 52  
info@rvk5.ch

### Mitglieder Ausschuss Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West

#### *Entwicklungsraum Thun*

Jolanda Brunner, Präsidentin, Region Spiez  
Andrea De Meuron, Agglomeration Thun  
Erika Schoch, Agglomeration, rechtes Seeufer  
Barbara Bleuer, Ostamt  
Sven Löffel, Niedersimmental  
Heidi Guggisberg, Westamt

#### *Obersimmental und Saanenland*

Klaus Romang, BR OS-SA  
René Müller, BR OS-SA

#### *Kandertal*

Andreas Grünig, Geschäftsführer PR Kandertal

#### *Beratende Mitglieder (nicht stimmberechtigt)*

Laurent Reusser, AÖV  
Beat Michel, AGR  
Markus Wyss, OIK I  
Martin Graf, STI AG  
Samuel Bühler, BLS AG  
Hans Schmid, AFA AG  
Anita Grossniklaus, PAG  
Stefano Regazzoni, MOB AG  
Emanuel Buchs, RVK 5  
Maya Peter, RVK 5

### Projektleitung und -bearbeitung

Maya Peter, Projektleiterin  
Emanuel Buchs, Geschäftsführer RVK 5 (Begleitung)

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	3
Abkürzungen .....	4
<b>1 Grund und Gegenstand der Mitwirkung .....</b>	<b>5</b>
1.1 Regionales Angebotskonzept 2027-2030 .....	5
1.2 Öffentliche Mitwirkung .....	5
<b>2 Eingegangene Stellungnahmen .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Auswertung der Mitwirkungseingaben .....</b>	<b>8</b>
3.1 Entwicklungsraum Thun (ERT) .....	9
3.2 Planungsregion Obersimmental-Saanenland (OS-SA) .....	19
3.3 Planungsregion Kandertal (PRK) .....	20

## Abkürzungen

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

## 1 Grund und Gegenstand der Mitwirkung

### 1.1 Regionales Angebotskonzept 2027-2030

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

### 1.2 Öffentliche Mitwirkung

Nach der Umfrage bei den Mitgliedsgemeinden im Sommer 2022, wurde das Konzept mit Unterstützung durch die Transportunternehmen, durch das AÖV und in Absprache mit den Gemeinden und weiteren Planungsbeteiligten erarbeitet. An den RVK-Ausschuss-Sitzungen 2023 und 2024 wurden die Anliegen und das Vorgehen bei der Bewertung jeweils diskutiert und die Anträge für die Mitwirkung festgelegt und priorisiert. Anschliessend wurde das RAK für die Mitwirkung bei den Gemeinden, TUs und weiteren interessierten Stellen freigegeben.

Zusätzlich wurde der Schlussbericht der vertiefenden ÖV-Studie Raum Thun/Steffisburg in die Mitwirkung geschickt, welche sich mit dem Optimierungspotenzial der Stadt- und Regionallinien im Korridor Thun-Steffisburg auseinandersetzte. Weiter beschäftigte sich die Studie mit weiteren Räum im Gebiet Thun, in welchen Anträge eingegangen sind. Diese Analysen und Schlussfolgerungen flossen wiederum in das RAK 2027-30 ein, aber dienen auch als Grundlage für zukünftige Überlegungen.

Die Mitwirkung dauerte vom 1. Mai bis 28. Juni 2024. Während dieser Zeit konnten auf der Webseite der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West (<http://www.rvk5.ch/planung-oev/angebotskonzept.html>) entsprechend folgende Berichte eingesehen werden:

- Regionales Angebotskonzept 2027-30, Mitwirkungsexemplar, 30. April 2024
- Vertiefende ÖV-Studie Raum Thun/Steffisburg Schlussbericht, 12. April 2024

Mitwirkungseingaben konnten mittels vorbereiteten Fragebogens bis spätestens Freitag, 28. Juni per Post oder per E-Mail der Geschäftsstelle der RVK 5 zugestellt werden.

## 2 Eingegangene Stellungnahmen

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. Die Gemeinden Adelboden, Oberhofen und Boltigen sind mit dem vorliegenden regionalen Angebotskonzept 2027-30 einverstanden und haben keine weiteren Bemerkungen anzubringen. Zusätzlich sind zwei Stellungnahmen von Transportunternehmen und Verbänden eingegangen. Es haben sich weiter eine Privatperson und eine Interessengruppe geäußert.

<i>Datum</i>	
10.06.2024	Gemeinde Buchholterberg
27.06.2024	Gemeinde Diemtigen
12.06.2024	Pohlern
28.06.2024	Sigriswil
27.07.2024	Spiez
14.06.2024	Steffisburg/Schwendibach
27.06.2024	Thun
05.06.2024	Uetendorf
28.06.2024	Uttigen
27.06.2024	Wimmis
02.07.2024	Frutigen
28.06.2024	Kandersteg
21.06.2024	Saanen
28.06.2024	St. Stephan
13.05.2024	Bernmobil (Transportunternehmung)
06.06.2024	TCS (Weitere Vereine, Organisationen)
23.06.2024	Severin Lörtscher (Privatperson, Mitglied Ausschuss)
09.06.2024	IG ÖV (Interessensgruppe)

### Verzicht auf eine Mitwirkung

<i>Datum</i>	
27.06.2024	RK Oberland-Ost
30.05.2024	RK Emmental
01.05.2024	RVK Oberaargau
03.05.2024	Burgstein
07.05.2024	Gurzelen
13.06.2024	Hilterfingen
25.06.2024	Horrenbach-Buchen
29.05.2024	Uebeschi
28.06.2024	Wattenwil
27.06.2024	Reichenbach
25.06.2024	Lenk

Keine Einwände und Einverständnis zum RAK 2027-30

<i>Datum</i>	
31.05.2024	Oberhofen
06.06.2024	Adelboden
10.06.2024	Boltigen

### 3 Auswertung der Mitwirkungseingaben

Die Mitwirkungseingaben wurden nach Betroffenheit der Teilregionen Entwicklungsraum Thun (ERT), Planungsregion Obersimmental-Saanenland (OS-SA) und Planungsregion Kandertal (PRK) geordnet und werden demensprechend nachfolgend behandelt. Ähnliche Eingaben pro Thema wurden jeweils unter einem Punkt zusammengefasst (Angabe aller Eingaben).

Hinweise und Abkürzungen:

Arte des Kommentars	(g)	generell
	(t)	technisch
	(r)	redaktionell
Entscheid	Kenntnisnahme	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	berücksichtigen	Das Anliegen wird entsprechend berücksichtigt.
	vorgesehen	Die Aufnahme des Anliegens ist bereits vorgesehen.
	verwerfen	Das Anliegen wurde geprüft und im Rahmen der Überarbeitung verworfen.



### 3.1 Entwicklungsraum Thun (ERT)

Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheid					Stellungnahme RVK 5
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell*		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen	
Bernmobil	ERT	1	zusätzliche Fahrt S1		X		Ich finde die Letzte S1 Thun ab 23:43 ist zu früh. Ich würde eine Zusätzliche Fahrt 00:13 bis Bern begrüssen. In Richtung Belp fährt um 00:10 noch eine S44.  Weiteres dazu: in den Nächten 5/6 und 6/7 fährt ein IC Thun ab 00:07 nach Bern (ohne Halte). Der Moonliner M15 fährt in denselben Nächten um 00:50 ab Thun Richtung Bern. Ob eine weitere S-Bahn diese Angebote gefährdet, kann man diskutieren steigert aber auch die Angebotsqualität.		X		X		Eine entsprechende Anfrage an BLS wurde getätigt. Grundsätzlich wäre eine weitere Abfahrt ab Thun möglich, bedingt aber einen entsprechenden Gegenzug, damit es mit den Fahrzeugen für den darauffolgenden Tag wieder aufgeht. Ein solcher Zug wäre z.B. diejenige Verbindung aus Fribourg in Bern an 00:53. Hier wäre die Frage, ob noch die 01:00 Uhr Spinne abgewartet werden könnte, was aber eine Abfahrt nach 01:00 Uhr bedingen würde, welche der Kanton laut Ar. 5a AGV nicht mitfinanzieren muss. Andernfalls käme zur offiziellen Fahrt von Thun nach Bern noch eine Leerfahrt nach Thun dazu. Die RVK 5, sowie die RKBM unterstützen das entsprechende Anliegen und beantragen das Anliegen mit dem Antrag Nr. 88.
Uetendorf	ERT	2	allgemein	X			Die Gemeinde begrüsst die Weiterführung des Angebots. Durch die Verbindung mit 31.057 (Uetendorf-Gurzelen) und die Ansprüche der Stiftung Uetendorfberg ist das Angebot auch bei einem schlechten Kostendeckungsgrad unseres Erachtens gerechtfertigt.	X					Wird zur Kenntnis genommen.
Uetendorf	ERT	3	61		X		Die Gemeinde Uetendorf wurde über die Eingabe von Uttigen im Jahr 2022 leider nicht informiert. 2015 wurde eine entsprechende Anfrage von Uttigen, den Ortsbus Uetendorf nach Uttigen zu führen, aus folgenden Gründen von Uetendorf skeptisch beurteilt: Zweites Fahrzeug nötig, Kosten-Nutzenverhältnis. Uetendorf kann eine Prüfung der Eingabe unterstützen und ist bereit, bei einer Weiterverfolgung des Antrags das Anliegen genau zu prüfen. Der Lead muss jedoch bei der Gemeinde Uttigen liegen. Der Antrag kann überprüft werden, sofern der Lead bei der Gemeinde Uttigen/RVK 5 liegt.			X			Eingabe wird im Gespräch mit den Gemeinden Uttigen und Uetendorf geklärt. Eine Studie wird, wenn die Gemeinden dies unterstützen Seitens RVK 5 aufgeleitet und die Möglichkeiten fachlich geprüft. Kann unabhängig vom RAK-Prozess weitergeführt werden, da es einen Versuchsbetrieb bedingen würde.
Uetendorf	ERT	4	61		X		betr. Anhang Wir bitten um eine Anpassung gemäss Kommentar 61: Die Gemeinde Uetendorf wurde über die Eingabe von Uttigen im Jahr 2022 leider nicht informiert. 2015 wurde eine entsprechende Anfrage von Uttigen, den Ortsbus Uetendorf nach Uttigen zu führen, aus folgenden Gründen von Uetendorf skeptisch beurteilt: Zweites Fahrzeug nötig, Kosten-Nutzen-verhältnis. Uetendorf kann eine Prüfung der Eingabe unterstützen und ist bereit, bei einer Weiterverfolgung des Antrags das Anliegen genau zu prüfen. Der Lead muss jedoch bei der Gemeinde Uttigen liegen.			X			Eingabe wird im Gespräch mit den Gemeinden Uttigen und Uetendorf geklärt. Eine Studie wird, wenn die Gemeinden dies unterstützen Seitens RVK 5 aufgeleitet und die Möglichkeiten fachlich geprüft. Kann unabhängig vom RAK-Prozess weitergeführt werden, da es einen Versuchsbetrieb bedingen würde.
Uetendorf	ERT	5	61	X			Die Gemeinde Uetendorf nimmt von den Folgerungen in der ÖV-Studie (Parallelverkehr mit der S-Bahn und demzufolge Doppelschliessung / Überangebot und Verschlechterung Erschliessung Lerchenfeld) Kenntnis. Eine künftige Erschliessung mittels STI-Linie wäre für Uetendorf wünschenswert.	X					Wird zur Kenntnis genommen. Falls Uetendorf und Uttigen eine Vertiefung einer allfälligen ÖV-Verbindung zwischen den Gemeinden wünschen, wird auch diese Fragestellung aufgegriffen.
VCS	ERT	7	Umsteigezeiten ESP Bahnhof Thun		X		Für die Buslinien 3, 4, 5 Bahnhof Süd zu lange Umsteigezeiten. Idee: Regionalbusse Bahnhof Süd? Und Stadtbusse Bahnhof Nord? Bahnhof Süd möglichst vermeiden.					X	Die heutige Planung am Bushof auf der Südseite des Bahnhofs Thun sieht vor, dass zukünftig mögliche und bestehende Durchmesserlinien dort jeweils nur kurz halten und dann weiter fahren. Regionallinien haben oft eine längere Standzeit am Bahnhof Thun, was auf der Südseite nicht möglich wäre. Weitere Haltekanten auf der Südseite sind unumgänglich, da auf der Nordseite nicht genügend Kanten realisiert werden können.
VCS	ERT	8	ESP Thun Nord	X			Unterstützung der besseren Erschliessung im Lerchenfeld.	X					Wird zur Kenntnis genommen.
VCS	ERT	9	Raum Thun Süd	X			Optimierung gelungen, neue Haltestelle Hohmadstrasse wird begrüsst.	X					Wird zur Kenntnis genommen.
VCS	ERT	10	Fazit	X			Unterstützung für Expressbusse Regionallinien und Einführung 7.5 Min. Linie 1	X					Wird zur Kenntnis genommen.

Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheid					Stellungnahme RVK 5
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen	
IG ÖV	ERT	11	allgemein	X			Wir haben in unserer Arbeitsgruppen Oberland und Freizeitverkehr und anlässlich unserer letzten Vorstandssitzung das informative Papier in unsere Überlegungen zum ÖV einbezogen und beurteilt. Wir verzichten auf Textänderungen, teilen ihnen aber unsere Ergebnisse gerne mit. Unser Vorstandsmitglied Samuel Moser aus Frutigen hat einen guten Draht zu Nationalrat Jürg Grossen und hat sich speziell mit dem Frutigland und der Verbindung ins Wallis befasst.	X					Wird zur Kenntnis genommen.
IG ÖV	ERT	12	32	X			Gemäss Antrag 32 ist ein Versuchsbetrieb «Tangentallinie Steffisburg – Thun Süd via Thun Nord» ab Dezember 2022 geplant. Dies ist sehr zu unterstützen, werden so doch der Bahnhof Steffisburg sowie die geplante Haltestelle Thun Nord direkt an den Ortskern Steffisburg angeschlossen. IGÖV Bern unterstützt eine neue Führung und Verbesserung der Hangbuslinie Hünibach Oberhofen und ebenfalls die ÖV Verbesserungen Erlenbach Oey-Diemtigen.	X					Der Versuchsbetrieb ist ab Dezember 2025 geplant.
IG ÖV	ERT	13	72	X			Gemäss Antrag 72 durch RK Emmental soll der Wochenendbetrieb auf Linie 30.252 Escholzmatt – Schangnau – Schallenberg - Röthenbach i.E. – Thun in das kantonale Grundangebot aufgenommen werden. Dieses Begehren soll unterstützt werden, umso mehr, als es auch den Zielen der IGÖV Bern entspricht (Förderung touristische Verkehre). Zudem ist die Auslastung tatsächlich gut – das Angebot wird nachgefragt.	X					Wird zur Kenntnis genommen.
IG ÖV	ERT	14	20, 39, 40, 54		X		Anträge 6.7.1 Planungsregion Thun Stadtlinien, Anträge 20, 39, 40 und 54 Linie 31.001 Steffisburg – Thun – Spiez Beantragt durch die STI sowie die Stadt Thun werden: - die Einführung des 7.5 Min. Takts als Grundtakt Mo – Fr ab Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr - die Verlängerung des 10 Min. Takts am Samstag bis 19:00 Uhr sowie am Sonntag zwischen 12:00 bis 18:00 - Frühkurse auf den Stadtlinien 1 – 6 sowie 21 (Oberhofen) mit Anschluss in Thun auf die Verbindung ICE 61 / 05:30 Richtung Basel All diese Anträge werden seitens RVK5 unterstützt und in Priorität 1 beantragt. Dies ist auch seitens IGÖV Bern zu unterstützen.	X					Wird zur Kenntnis genommen.
IG ÖV	ERT	15	6.8		X		Antrage 6.8 Stadt Thun Regionallinien: Linie 43 Thun – Buchholterberg (Heimenschwand) Gemäss Ziffer 6.8.1 soll die Taktlücke der Linie 43 Thun – Heimenschwand via Emberg zwischen 15:00 und 16:00 geschlossen werden (Zusatzkurs Thun ab 15:32). Dieser Antrag der Gemeinde Buchholterberg ist zu begrüssen und zu unterstützen. Generell gilt auf dieser Linie dann ein Stundentakt (neu durchgehend Mo – Sa von 6:32 – 19:32 mit Ausnahme von 07:32 ab Thun). Auch die RVK5 beurteilt den Antrag positiv und unterstützt ihn in erster Priorität.	X					Wird zur Kenntnis genommen.
IG ÖV	ERT	16		X			IGÖV Bern unterstützt die Idee die zentralen Verbindungen wie diejenige zwischen Bern und Thun, oder Bern-Biel auf die Bahn zu verlegen. Analog S-Bahn Zürich.	X					Hierbei handelt es sich um eine Rückmeldung zum Nachtnetz. Wird zur Kenntnis genommen.
IG ÖV	ERT	17	64/8, 77, 27, 79, 78	X			IGÖV Bern unterstützt die geplanten Verbesserungen Anträge 64/8, 77, 27, 79 und Anschluss Adelboden Antrag 78.	X					Wird zur Kenntnis genommen.
IG ÖV	ERT	18	75, 84	X			IGÖV Bern unterstützt die geplanten Verbesserungen Anträge 75 und 84	X					Wird zur Kenntnis genommen.



Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheid					Stellungnahme RVK 5
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kennzeichnung	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen	
IG ÖV	ERT	19	36		X		Antrag 36, Linie 31.003, Steffisburg Seitens Steffisburg wird gewünscht, diese Linie statt (nur) bis Steffisburg Bernstrasse neu an Sonntagen von 18:00 bis 21:00 bis Heimberg zu verlängern. Dies wird von der RVK5 abgelehnt, da die Erschliessung Heimbergs durch den Ausbau des Bahnverkehrs Thun – Konolfingen (neu Halbstundentakt im Regionalverkehr) verbessert werden. Die Begründung überzeugt teilweise. Aber: Heimberg ist zu grossen Teilen ein Strassendorf und grenzt im Bereich der Bernstrasse «über die Strasse» direkt an Steffisburg. Es geht bei diesem Antrag Steffisburgs daher primär um die Bedürfnisse der Steffisburger, die zwischen Steffisburg Bernstrasse und Heimberg Bahnhof wohnen. IGÖV Bern unterstützt diesen Antrag von Steffisburg entgegen der Haltung der RVK5 .					X	Der Antrag von Steffisburg fordert, das Angebot, welches heute von Mo-Sa gilt, auf den Sonntag auszuweiten. Dieser Antrag wurde bereits im RAK 18-21 und 22-25 gestellt und vom Kanton abgelehnt. Die von Steffisburg betroffenen Gebiete liegen nach der Haltestelle "Alte Bernstrasse" im Einzugsgebiet der Haltestelle Heimberg, Lädli oder sogar der Haltestelle Heimberg. <b>Die RVK 5 hält am Entscheid zur Ablehnung des Antrages Nr. 36 von Steffisburg fest.</b> Mit der nächsten Erfolgskontrolle werden die Auswirkungen der Verdichtung der Bahnlinie Thun - Konolfingen, sowie die Entwicklung der Linie 31.003 wieder betrachtet und je nach Entwicklung neu evaluiert.
IG ÖV	ERT	20	66 - 68		X		Anträge 66 – 68, Linie 31.003, Heimberg Heimberg wünscht eine Verdichtung des Angebotes an Sonntagen (Wiedererwägung, siehe oben), die Linienverlängerung zum CIS Heimberg (Zusatzschleife mit Abstimmung auf die BLS-Anschlüsse am Bahnhof) sowie die Verlängerung der Linie 3 zum Bahnhof Kiesen im Hinblick auf die Entwicklung des Rigipsareals in Heimberg (ca. 2000 Einwohner) und die direkte Anbindung an die S1. Alle Anträge werden seitens STI abgelehnt mit der Einschätzung, diese seien betrieblich nicht machbar wegen ungenügender Umlauf- oder Standzeit.					X	Antrag Nr. 66: Die Begründung für den Ausbau am Samstag liegt mitunter an den Öffnungszeiten der Geschäfte. Die am Sonntag nicht bedienten Haltestellen werden bis auf die Haltestelle Heimberg Aarhölzliweg alle durch die Bahnhaltestellen Heimberg Lädli und Heimberg abgedeckt. <b>Die RVK 5 hält am Entscheid zur Ablehnung des Antrages Nr. 66 von Heimberg fest.</b> Mit der nächsten Erfolgskontrolle werden die Auswirkungen der Verdichtung der Bahnlinie Thun - Konolfingen, sowie die Entwicklung der Linie 31.003 wieder betrachtet und je nach Entwicklung neu evaluiert.  Antrag Nr. 67: zu diskutieren. Wir sehen das Bedürfnis für eine Haltestelle direkt beim CIS-Sportzentrum. Umlauftechnisch könnte das CIS aber lediglich in Fahrtrichtung Heimberg Bahnhof angebunden werden. Dies bedeutet, dass Fahrgäste, welche zwischen Steffisburg Engerain und dem Sportzentrum CIS wohnen, nicht von dem Angebot profitieren können. Die anderen Fahrgäste können am selben Ort ein- und wieder aussteigen aber müssen für die Rückreise eine wesentlich längere Fahrt in Kauf nehmen. Dies ist ÖV-technisch nicht ideal. Für die Fahrgäste aus der Dornhalde würde es eine Fahrzeitverlängerung von rund 5 Minuten bedeuten und auch die Zuganschlüsse von Thun können nicht mehr schlank abgenommen werden. Dies sind viele Negativpunkte, welche zur Beurteilung der RVK 5 führten, neben der ungenügenden Erfolgskontrolle für den Linienabschnitt Thun - Heimberg - Dornhalde. <b>Die RVK 5 hält daher weiter am Entscheid fest, diesen Antrag abzulehnen.</b>
IG ÖV	ERT	21	allgemein	X			Erweiterter Kommentar: Aus unserer Sicht genügt diese Begründung nicht. Sofern das gewünschte Angebot mit den bestehenden Fahrzeugen und Fahrzeiten nicht produziert werden kann, sollte zumindest aufgezeigt werden, zu welchen Kosten dies ermöglicht würde. Es entspricht der Strategie der IGÖV Bern, wenn Freizeiteinrichtungen besser an den ÖV angebunden werden sollen – und das CIS ist heute in der Tat mit dem ÖV nicht zu erreichen (Fussmarsch 16 Minuten ab Bahnhof Heimberg). Generell ist die Anbindung an die S1 mit dem ÖV aktuell einzig via Thun möglich – später allenfalls via Thun-Nord (allerdings mit zusätzlichem Umsteigen am Bahnhof Steffisburg). Zudem zeigt die Erfahrung, dass ein neues Wohnquartier bereits vor dem Einzug der ersten Bewohner per ÖV erschlossen sein sollte – ansonsten wird zwangsläufig der MIV bevorzugt. Die Verlängerung der Linie 3 nach Kiesen macht daher auf jeden Fall Sinn und sollte seriös geprüft werden. So wie heute die Linie 3 abwechslungsweise in Steffisburg Bernstrasse oder Heimberg Dornhaldenstrasse (jede halbe Stunde) endet, könnte sie dies neu im zu definierenden Wechsel in Heimberg CIS oder Kiesen tun.	X				X	Als ersten Schritt betrachtet die RVK 5 bei eingehenden Anträgen die Erfolgskontrolle einer Linie. Ist diese bereits ungenügend, wird es schwierig, das Angebot auszubauen. Es sei denn, man kann damit die Linie ohne, oder durch wenig zusätzliche Kosten positiv beeinflussen.  Antrag Nr.68: Die Verlängerung der Linie 31.003 nach Kiesen wurde mit der STI AG eingehend angeschaut. Dabei wurden unterschiedliche Varianten angeschaut mit dem Ziel, weiterhin die Anschlüsse in Heimberg Bahnhof sicherstellen zu können, wie auch in Kiesen einen Anschluss Richtung Bern zu schaffen. Dies gelang weder mit einer direkten Fahrt nach Kiesen noch mit einem Umstieg auf die Linie 30.167 (Oberdiessbach - Kiesen) in Oppligen. Zudem ist der KDG der Linie 31.003 auf dem betroffenen Ast ungenügend und würde ein weiteres Fahrzeug nicht rechtfertigen. Dazu führt die Linienführung durch wenig besiedeltes Gebiet, was die Nachfrage und den KDG nicht positiv beeinflussen würden. Die Überbauung auf dem Rigipsareal liegt zudem im nahen Einzugsgebiet des Bahnhofs Heimberg und ist genügend erschlossen. <b>Die RVK 5 hält dadurch weiter am Entschied fest, diesen Antrag abzulehnen.</b>

Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheidung					Stellungnahme RVK 5	
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen		
IG ÖV	ERT	22	Anhang 4	X			Anhang 4: Übersicht der durch das AöV abgelehnten Anträge RAK 2022 -2025 Die Anträge zu den Linien 42 und 43 (Thun – Heimenschwand via Fahrni – Südern resp. Emberg – Rothachen) zu einem verbesserten Angebot an Sonntagen wurden vom AöV abgelehnt mit folgender Begründung: «Ausser über Fahrni gibt es sonntags nirgends auf den Linien 41 – 43 auch nur annähernd einen Stundentakt. Falls das Sonntagsangebot ausgebaut werden sollte, dann nur auf Basis eines Konzeptes über alle drei Linien». Dies hat die RVK5 so zur Kenntnis genommen und auf eine Wiedererwägung verzichtet. Hier wäre unseres Erachtens bei der RVK5 nachzufragen, ob ein solches Konzept in Erarbeitung ist.	X						Bisher haben die Gemeinden kein Interesse an die RVK 5 getragen, ein solches Konzept zu erarbeiten. Besteht das Interesse der Gemeinden und unterstützt der Ausschuss der RVK 5 eine solche Studie, kann das Anliegen in Zukunft durchaus genauer beleuchtet werden.
IG ÖV	ERT	23	IC-Halt Frutigen	X			Ergänzungen Kandertal Halt Frutigen: z.T. schon im RVK enthalten! Das langfristige Ziel der ÖV-Entwicklung im Kandertal ist Wahrung der attraktiven Verbindungen Richtung Spiez-Bern durch den Lötschberger" müsste ergänzt werden mit der Verdichtung hin zu einem durchgehenden Halbstundentakt mit zusätzlichem Angebot Spiez - Frutigen 330 R12 mit Anschluss an den Fernverkehr nach und von Spiez (Antrag 79) und der Buslinie 31.230 nach Adelboden mit entsprechendem Halbstundentakt (Antrag 78). "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." Wir wünschen folgende Ergänzung mit dem Vorschlag, einen befristeten Versuchsbetrieb mit einzelnen Zugpaaren einzuführen (s.Kp. 5.8). Dies mit einem Verweis auf die hängige Nationalrat-Motion 24.3269 "Mit einem stündlichen IC-Halt in Frutigen die Wirtschaftsund Tourismusregion Frutigland wieder angemessen ans SBB-Netz und direkt ans Wallis anbinden.	X					Die Frage nach einem IC-Halt in Frutigen ist seit der Abschaffung immer wieder Thema. Dies ist aber nicht RAK-relevant. Wir werden das Anliegen nach einem Versuchsbetrieb bei einzelnen Kursen aber als Idee an die SBB weitergeben.	
Buchholterberg	ERT	25	70			X	Die Verlängerung der Linie Heimenschwand/Wangelen ist in das RAK 2027 – 2030 aufzunehmen. Im Jahr 2022 wurde uns empfohlen, die Linienverlängerung als mögliche On-Demand Variante einzugeben. Dies macht aber aus heutiger Sicht keinen Sinn. Die Linienverlängerung erfüllt die Erschliessungs-grundsätze gem. AGV Art 3, die Anforderungen zur Angebotsstufe gem. AGV Art. 5 sowie die Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss Art. 10 und 11 AGV. Sie erfüllt auch die Anforderungen der Sonderlösungen nach Art. 14 AGV. Im RAK 2022 – 2025 wurde aufgezeigt, dass die Linie nicht nur den Schulbedürfnissen dienen würde. Es ist festzuhalten, dass es sich hier um eine Linienverlängerung von knapp 5 Kilometern mit im Vergleich zum gesamten ÖV Budget doch geringen Kosten handelt. Die Linie läuft nun seit Jahren und erfüllt alle obgenannten Anforderungen.  Heimenschwand – Wangelen. Aufnahme der Linienverlängerung ins Grundangebot als Sonderlösung gem. Art. 14 AGV.			X			Das Anliegen von Buchholterberg wurde nach der Besprechung im Ausschuss erneut durch die RVK 5 geprüft. Leider ist es trotz der Betrachtung angesichts der parallelen Aufhebung der Linie Oberdiessbach – Bleiken – Heimenschwand nicht möglich, die Kurse zur Aufnahme in das Grundangebot beim AÖV zu beantragen. Der Ausschuss der RVK 5 beschloss an der Sitzung vom 23.10.2024, dass das Anliegen in einer Gesamtbetrachtung des ÖVs im Ostamt 2025 erneut betrachtet wird. Damit ist die Gemeinde einverstanden.	
Pohlern	ERT	26	22	X			Der Antrag wurde von der Gemeinde Pohlern eingereicht. Die Leerfahrt als Schülerkurs wurde von der Gemeinde Pohlern deshalb nicht weiter bestellt, weil sie sich an den Kosten beteiligen muss und diese unverhältnismässig hoch sind. Grundsätzlich wäre die Nutzung der Leerfahrt als Schülertransport nach wie vor besser als die momentan praktizierte Lösung mit Elterntaxi. Noch besser wäre ein offizieller Kurs, der um ca. 7.25 in Blumenstein eintreffen würde.  Antragsteller: Pohlern Grund Ablehnung/letzter Satz: Wegen unverhältnismässigen Kosten wurde diese Leistung von der Gemeinde nicht weiter bestellt, weshalb dieser Antrag abgelehnt wird.  Oder Antrag wird gar nicht abgelehnt und es wird nach einer Lösung gesucht, wie hier der öffentliche Verkehr mit verhältnismässigen Kosten für den Schülertransport eingesetzt werden kann.	X					Wird zur Kenntnis genommen. Die Öffnung der Leerfahrt ist nur ab Bahnhof Thun denkbar, was zeitlich nicht machbar wäre, 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.	

Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheid					Stellungnahme RVK 5	
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen		
Hiltefingen	ERT	27	4.1.2 STI-Regionallinien	X			Der Gemeinderat genehmigte die Eingaben für das regionale Angebotskonzept 2027 bis 2030 bei der Regionalen Verkehrskonferenz ThunOberland-West (RVK5), insbesondere: - Linie 21: Einführung zusätzliche Frühkurse für Anschluss in Thun - Linie 22: Aufrechterhaltung des bisherigen Hangbus HünibachHilterfingen-Oberhofen (Einführung von Schülerkursen ab 2027 müssen separat verhandelt werden)	X						Wird zur Kenntnis genommen.
Steffisburg/Schwendibach	ERT	28	Kapitel 6.6; Freizeitangebote Antrag-Nr. 72 Linie 30.252	X			Der Gemeinderat Steffisburg unterstützt diesen Antrag.	X						Wird zur Kenntnis genommen.
Steffisburg/Schwendibach	ERT	29	Kapitel 6.7.1; Stadtlinien Linie 31.001 (STI) Antrag-Nr. 39+40, Verlängerung 10 Min. Takt Sa. und So.	X			Der Gemeinderat Steffisburg unterstützt diesen Antrag.	X						Wird zur Kenntnis genommen.
Steffisburg/Schwendibach	ERT	30	Kapitel 6.7.1; Stadtlinien Antrag-Nr. 54 Einführung 7.5 Min. Takt		X		Der Gemeinderat Steffisburg unterstützt diesen Antrag nicht. Die Problematik besteht vor allem in den Hauptverkehrszeiten. Der Gemeinderat kann sich deshalb höchstens vorstellen, nur zu den Stosszeiten am Morgen und am Abend, also zeitlich eingeschränkt, einen 7.5 Min. Takt einzuführen oder alternativ dazu Zusatzbusse einzusetzen. Keine generelle Einführung des 7.5 Min. Takts				X			Bereits im gemeinsamen Gespräch mit der Gemeinde Steffisburg wurde darauf eingegangen, dass beim Antrag zur Einführung des 7.5-Min-Taktes der sinnvolle/nötige Zeitrahmen von der STI AG erarbeitet wird und als Entlastung der heute überlasteten Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit dienen soll, damit keine oder weniger Entlastungsbusse eingeplant werden müssen. Zudem werden die Regionallinien in Steffisburg zukünftig 4 Haltestellen auslassen, was den Druck auf der Linie 31.001 zusätzlich erhöht. Detaillierte Belastungsteppiche und Aussagen zur Entwicklung der Frequenzen wurden im Anhang des RAK-Berichtes ergänzt. Der angepasste Antrag wird als Maximumvariante von Steffisburg und Minimalvariante von Thun beim AÖV beantragt. Die STI hat den Auftrag, sich an die RVK 5 zu wenden, wenn nach der Einführung des 7.5-Min-Taktes zur HVZ auch tagsüber Entlastungsbusse eingesetzt werden müssten. Dann wird die Situation und das weitere Vorgehen gemeinsam mit Steffisburg und Thun neu beurteilt. Auch falls die Auslastung nach der Einführung des 7.5-Min-Taktes zur HVZ zu gering sein sollte, wird die Situation erneut beurteilt.
Steffisburg/Schwendibach	ERT	31	Kapitel 6.7.1; Stadtlinien Anträge-Nr. 20, 41-42, 46-49, Angebotsausbau Frühkurse der Stadtlinien	X			Der Gemeinderat Steffisburg unterstützt diesen Antrag.	X						Wird zur Kenntnis genommen.
Steffisburg/Schwendibach	ERT	32	Kapitel 6.8.1; Reg.-Linien Antrag-Nr. 5, Schliessung Taktlücke	X			Der Gemeinderat Steffisburg unterstützt diesen Antrag.	X						Wird zur Kenntnis genommen.
Steffisburg/Schwendibach	ERT	33	Kapitel 2; Korridor Thun Steffisburg	X			Der Gemeinderat hat den Bericht zur Kenntnis genommen und ist mit dem Fazit und der Umsetzung der Variante 1 einverstanden.	X						Wird zur Kenntnis genommen.





Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheid					Stellungnahme RVK 5
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen	
Thun	ERT	36	Kapitel 4.1.1		X		Aufgrund der z.T. starken Verschlechterung von Auslastung und Kostendeckungsgrad diverser STI-Stadtlinien stellt sich der Stadt Thun die Frage nach dem richtigen Zeitpunkt der Einführung eines 7.5-min-Taktes auf der Linie 31.001 als Grundtakt an Wochentagen. Die Stadt Thun beantragt daher bei der RVK 5 eine Kosten-Nutzenabwägung der geplanten Taktverdichtung. Aus dieser sollte ersichtlich werden, ab wann sich die Einführung eines durchgehenden 7.5-min-Taktes gemäss der erwarteten Nachfrageentwicklung im ÖV rechnet. Eine solche Abwägung ist anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen aktuell nicht möglich.			X	X		Bereits im gemeinsamen Gespräch mit der Gemeinde Steffisburg wurde darauf eingegangen, dass beim Antrag zur Einführung des 7.5-Min-Taktes der sinnvolle/nötige Zeiträumen von der STI AG erarbeitet wird und als Entlastung der heute überlasteten Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit dienen soll, damit keine oder weniger Entlastungsbusse eingeplant werden müssen. Zudem werden die Regionallinien in Steffisburg zukünftig 4 Haltestellen auslassen, was den Druck auf der Linie 31.001 zusätzlich erhöht. Detaillierte Belastungsteppiche und Aussagen zur Entwicklung der Frequenzen wurden im Anhang des RAK-Berichtes ergänzt. Der angepasste Antrag wird als Maximumvariante von Steffisburg und Minimalvariante von Thun beim AÖV beantragt. Die STI hat den Auftrag, sich an die RVK 5 zu wenden, wenn nach der Einführung des 7.5-Min-Taktes zur HVZ auch tagsüber Entlastungsbusse eingesetzt werden müssten. Dann wird die Situation und das weitere Vorgehen gemeinsam mit Steffisburg und Thun neu beurteilt. Auch falls die Auslastung nach der Einführung des 7.5-Min-Taktes zur HVZ zu gering sein sollte, wird die Situation erneut beurteilt.
Thun	ERT	37	Kapitel 4.1.1		X		Da die Einführung eines 7.5-min-Taktes auch Kostenfolgen für den Finanz- und Steuerhaushalt der Stadt Thun mit sich bringt, beantragt die Stadt Thun bei der RVK 5 eine Übersicht über die für die Stadt Thun anfallenden (zusätzlichen) Kosten/ÖV-Punkte der geplanten Taktverdichtung.			X	X		Die Einführung des 7.5-Min-Taktes zur HVZ bedeutet pro ganzzählende Haltestelle zusätzliche 28 ÖV-Punkte.
Thun	ERT	38	Kapitel 4.1.1		X		Die Ausführungen über den Einfluss des Libero Tarifverbands auf die Verschlechterung des Kostendeckungsgrades bei den STI-Stadtlinien sind der Stadt Thun zu wenig ausführlich dargestellt. Die Stadt Thun wünscht sich dazu weitere Ausführungen, insbesondere welche Folgen dies ggf. auf die Gemeindebeiträge haben könnte.			X			Auf die Gemeindebeiträge hat die Auswirkung der Einführung des Liberos keinen Einfluss. Der Kostendeckungsgrad der einzelnen Linien wurde dadurch aber tiefer. Die Auswirkungen werden weiterhin beobachtet und gegebenenfalls mit dem Verband Libero für eine besser Verteilung besprochen. Vertiefende Ausführungen können direkt mit der STI und Gemeinde gemacht werden.
Thun	ERT	39	Kapitel 5.1			X	Bezeichnung gemäss kantonalem Richtplan: ESP Thun Nord Bezeichnung gemäss Bundesbeschluss: Haltestelle Thun Nord In beiden Grundlagen wird der ESP Thun Nord ohne Bindestrich geschrieben.				X		Wird entsprechend angepasst.
Thun	ERT	40	Kapitel 5.1			X	Text „Die konkrete Ausarbeitung der Anzahl Kanten (...) Buslösung ESP Bahnhof Thun.“ Ersetzen durch: „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.“				X		Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	41	Kapitel 5.1			X	Text „Diese Fragestellungen sollen im Rahmen des BGK Thun Innenstadt erarbeitet werden.“ ersetzen durch: „Die Haltestelle Postbrücke soll zudem als wichtiger Zugang zur Innenstadt aufgewertet werden. Sie wird im Rahmen des BGK Innenstadt bearbeitet.“				X		Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	42	Kapitel 5.1	X			«Die Einführung von Doppelgelenkbussen in der Stadt Thun soll weiterhin als Langfristoption offengehalten werden.» Wir weisen darauf hin, dass gemäss GVK Stadt Thun 2035 (Massnahme Ö2) vor einer weiteren Prüfung die städtebauliche Verträglichkeit hinsichtlich dafür nötiger Eingriffe in den Strassenraum sowie die Verträglichkeit und Kompatibilität mit dem Veloroutennetz der Stadt Thun sorgfältig abzuklären ist.						Die Haltung der RVK 5 betr. der zukünftigen Einführung respektive Raumsicherung für die zukünftige Einführung von Doppelgelenkbussen wurde im Rahmen des RAK-Prozesses 2027-30 auch im RVK-Ausschuss angesprochen und man ist zum Schluss gekommen, Doppelgelenkbusse als Langfristoption nicht mehr im RAK-Bericht zu erwähnen und die Taktverdichtung weiterzuverfolgen.
Thun	ERT	43	Kapitel 5.1			X	Die angestrebte Verlängerung der S-Bahn beinhaltet zwei Haltestellen. Text ab „Im kantonalen Konzept S-Bahn 2040 (...) beitragen.“ ersetzen durch: „Im kantonalen Konzept S-Bahn 2040 (2022) sowie in den städtischen Planungsinstrumenten 5 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.“				X		Formulierung wird geprüft und angepasst.

Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheid					Stellungnahme RVK 5
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen	
Thun	ERT	44	allgemein			X	Das Planungsamt hat nicht die gesamte Vertiefungsstudie begleitet. Florian Kühne und Sandra Perler waren nur beim Teilraum ESP Bahnhof Thun (Kapitel 3) beteiligt. Bitte auf Seite 2 bei der Begleitung entsprechend präzisieren.					X	Wird entsprechend angepasst.
Thun	ERT	45	allgemein	X			Genereller Hinweis: Bei der Bewertung der Varianten wurde die Belastung der Innenstadt nicht thematisiert. Eine höhere Belastung führt zu einer Verschlechterung der Fahrplanstabilität und damit zur Verschlechterung der Attraktivität des ÖV. In Variantenbewertung aufnehmen.					X	Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	46	Kapitel 2.3	X			Die Variante 4a führt auf der Zugstrasse zu einer Doppellerschliessung mit der Tangentialbuslinie.	X					Wird zur Kenntnis genommen. Die Variante 4a wurde bereits frühzeitig verworfen.
Thun	ERT	47	Kapitel 3	X			Wir stellen fest, dass die redaktionellen Änderungsvorschläge gem. Mail von Sandra Perler (PIA) vom 05.04.2024 in die Schlussversion mehrheitlich eingearbeitet wurden. Dafür bedanken wir uns. Wir möchten es aber nicht unterlassen, aufgrund des aktuellen Planungsstandes folgende Änderungs- und Ergänzungsvorschläge anzubringen:					X	
Thun	ERT	48	Kapitel 3.1			X	Abbildungen 9+10 ersetzen: Die Stadt stellt aktuelle Abbildungen zur Verfügung (Nord, Süd)					X	Wird entsprechend angepasst.
Thun	ERT	49	Kapitel 3.4		X		erster Abschnitt: «Aufgrund der Rahmenbedingungen und des vergleichsweise grossen Platzbedarfs im Strassenquerschnitt wurde die Mittelperronlösung weiterverfolgt» ist nicht korrekt. Sie wurde aufgrund des geringeren Platzbedarfs weiterverfolgt. Text „des vergleichsweise grossen Platzbedarfs“ Ersetzen durch: „des geringeren Platzbedarfs“					X	Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	50	Kapitel 3.4			X	Sicht Fahrgäste, 2. Aufzählungspunkt: «Unattraktive Wartezeit» für Zufussgehende infolge LSA-Steuerung“: ist abhängig von der Ausgestaltung und LSA-Steuerung. Die Bewertung sollte nicht vorweggenommen werden.  Text „(Sicherheitsdefizit und unattraktive Wartezeiten infolge LSA-Steuerung“ ersetzen durch „(Sicherheitsdefizit und evtl. Wartezeiten infolge LSA-Steuerung)					X	Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	51	Kapitel 3.4		X		Die Aussage „je nach Zuglänge bzw. Lage der benutzten Wagentür kann die Distanz grösser sein) trifft auch für andere Städte/Bahnhöfe zu. Satz auf Seite 23 streichen und insbesondere in Tabelle auf Seite 25 auf das „>“ verzichten (oder bei allen anderen Städten/Bahnhöfen ergänzen).					X	Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	52	Kapitel 3.4			X	Bezeichnungen mit Verwechslungsgefahr vermeiden. Begriff „Bushof Bahnhof Thun Süd“ durch „Bushof auf der Bahnhofsüdseite“ ersetzen.					X	Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	53	Kapitel 3.4			X	Ergänzungsvorschlag: «Somit wird die Attraktivität des Umsteigewegs (hohe Umfeldqualität) mit guten Orientierungsmöglichkeiten als sehr bedeutend eingestuft.»					X	Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	54	Kapitel 3.4			X	Text „Der Bushof Bahnhof Thun Süd weist aufgrund der Vorgeschichte eine gewisse politische Brisanz auf“ Ersetzen durch: „Die Lösungssuche für einen Bushof auf der Bahnhofsüdseite weist eine längere Vorgeschichte auf. Es gilt, verschiedene Aspekte und Bedürfnisse zu berücksichtigen und abzuwägen“					X	Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	55	Kapitel 3.4			X	Zur Südseite, 1. Aufzählungspunkt: Erster Satz besagt, dass Umsteigewege «nicht attraktiv und nur beschränkt zumutbar» sind. In zweitem Satz steht, dass sich Folgeplanungen mit diesen Themen befassen sollten. Die konkrete Lösung/Ausgestaltung liegt erst nach Erarbeitung der Folgeplanungen (BGK) vor. Erst dann kann beurteilt werden, wie attraktiv und zumutbar die Umsteigewege tatsächlich sind. Der erste Satz sollte deshalb umformuliert werden.  Vorschlag: Die Umsteigewege Bus – Bahn und teilweise Bus – Bus scheinen wenig attraktiv und nur beschränkt zumutbar (...). Ob und wie eine genügende Attraktivität erreicht werden kann, sollen die Folgeplanungen zeigen.					X	Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	56	Kapitel 4.3	X			Die Fahrzeiterverlängerung durch Stichfahrt ist auch abhängig von der Länge der Stichfahrt und der Busbevorzugung am Knoten. Aufzählung entsprechend ergänzen.					X	Aufzählung wird geprüft und angepasst.

Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheid					Stellungnahme RVK 5
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen	
Thun	ERT	57	Kapitel 4.6	X			Stichfahrt ins Lerchenfeld wurde als langfristige Option noch nicht verworfen.  Text: „Eine Stichfahrt ab Lerchenfeld via Uttigenstrasse zur S-Bahn-Haltestelle Thun Nord (via Nordseite) wird verworfen.“ Ersetzen durch: „Eine Stichfahrt ab Lerchenfeld via Uttigenstrasse zur S-Bahn-Haltestelle Thun Nord (via Nordseite) wird als langfristige Option offen gehalten.“				X		Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	58	Kapitel 5.2			X	Abschnitt «Siegenthalergut» (S. 38/39) wie folgt ergänzen:  «Der Ansatz aus dem Studienauftrag wird im BGK Siegenthalergut (aktuell in Erarbeitung) geprüft. Erste Erkenntnisse zeigen, dass es in der Hohmadstrasse West eine Busbucht/ Warteraum als Endstation der Tangentiallinie (Abwarten von Ausgleichszeiten ausserhalb des Verkehrs) sowie eine (mögliche) Bushaltestelle pro Richtung auf der Hohmadstrasse West (zusätzlich zur bestehenden Haltestelle Talackerstrasse und Zentrum Oberland) braucht. Über künftige Linienführungen oder künftige Buslinien ist nichts entschieden, daher muss das Konzept sowohl mit heutiger Linienführung als auch mit zusätzlicher neuer Linie/Umlegung Linie 2 auf Hohmadstrasse funktionieren.»				X		Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	59	Kapitel 5.2	X			Aufgrund der Entwicklungen beim Sport- und Freizeitcluster Thun-Süd ergibt sich ein potenzielles Bedürfnis für eine Taktverdichtung der Linie 3 in Randzeiten und an Wochenende aufgrund Trainings- und Spielbetrieb. Eine Erwähnung dieses ggf. mittelfristigen Bedürfnisses wäre unter Kapitel 5.2 Handlungsbedarf aus den Entwicklungsgebieten wünschenswert gewesen.		X				Eine Erwähnung im Kapitel 5.2 wird angepasst. Eine mögliche Taktverdichtung bei Realisierung des Freizeitclusters Thun-Süd wurde zudem in der RVK 5 deponiert, aber für das RAK 27-30 als zu langfristig angesehen. Zudem kann eine mögliche Taktverdichtung innerhalb der Angebotsstufe in Ausnahmefällen ausserhalb des RAK-Prozesses beim AÖV beantragt werden, wenn die Nachfrage dementsprechend hoch ist.
Thun	ERT	60	Kapitel 5.3			X	Der Fokus bei den zeitlichen Abhängigkeiten auf ein einzelnes Gebiet (Hoffmatte) ist nicht nachvollziehbar. Seite 44 Text: „besonders der Hoffmatte“ streichen.				X		Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	61	Kapitel 6			X	ESP Thun Nord: Punkt: Klärung Standort definitive Haltestelle Tangentiallinie: Verantwortlichkeit: Stadt und OIK (nicht nur OIK). Tabelle 13				X		Formulierung wird geprüft und angepasst.
Thun	ERT	62	Kapitel 6	X			ÖV-Zielbild 2050: Wir begrüßen sehr, dass diese Arbeiten aufgenommen werden und im Rahmen der Erarbeitung des ÖV-Zielbild 2050 das ÖV-Netz über die gesamte Agglomeration grundsätzlich und unter Einbezug der S-Bahn Bern 2040 überprüft und neu gedacht wird inkl. Linienumlegungen. Tabelle 13	X					Wird zur Kenntnis genommen.
Diemtigen	ERT	63	80	X			Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 17. Juni 2024 den Beschluss gefasst, dem Vorschlag einer Verbindung Erlenbach, Oey - Diemtigen, Linienummer 31.250, Antragsnummer 80 vom regionalen Angebotskonzept RVKS 2027 - 2030, unter Vorbehalt der neu anfallenden Kosten, zuzustimmen.  Um das Projekt weiter zu konkretisieren und eine allfällige Umsetzung voranzutreiben, bitten wir Sie deshalb, uns so zeitnah wie möglich die Kosten mitzuteilen, die ein Testbetrieb für die Gemeinde Diemtigen mit sich bringen würde.	X					Die Grobkosten wurden berechnet und der Gemeinde übergeben. Falls sich der Gemeinderat positiv betreffend dem provisorischen Fahrplan und zu den Kosten zeigt, werden die Detailplanungen für einen Versuchsbetrieb fortgesetzt.
Diemtigen	ERT	64	80	X			Gemeinde Oey-Diemtigen: unter Vorbehalt der Kosten, dem Vorschlag zugestimmt.	X					Wird zur Kenntnis genommen.
Wimmis	ERT	65	80	X			Neue Buslinie Spiez – Erlenbach: Die Gemeinde Wimmis kann erst über eine (finanzielle) Beteiligung an einem Versuchsbetrieb beschliessen, wenn das Konzept (Frequenzen, Haltestellen) und die Kosten bekannt sind. Eine neue Verbindung Spiez – Erlenbach bringt für die Gemeinde Wimmis keine wesentliche Verbesserung zur heutigen Situation. Entsprechend dürfen die zusätzlichen Kosten nicht allzu hoch sein oder müssen von den Hauptnutznießern getragen werden.  Vor dem Entscheid über einen Versuchsbetrieb wird ein Konzept erstellt, welches Frequenzen, Haltestellen und Kosten für die betroffenen Gemeinden aufzeigt.	X					Eine neue Buslinie Spiez - Erlenbach wurde bereits an der ersten Begleitgruppensitzung verworfen. Die Gemeinde Wimmis konnte an dieser Sitzung nicht teilnehmen, wurde aber im Anschluss zur Sitzung über den Stand informiert.



Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheidung					Stellungnahme RVK 5
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kennzeichnung	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen	
Uttigen	ERT	66	61		X		Der Antrag der Gemeinde Uttigen wurde nach Rücksprache mit der Gemeinde Uetendorf nicht an einem Tisch gemeinsam besprochen. Die ablehnende Haltung der Gemeinde Uetendorf hat sich nach einem persönlichen Gespräch nicht bewährt. Die Gemeinde Uetendorf unterstützt den Antrag, sofern der Lead bei der Gemeinde Uttigen / RVK5 liegt.  Der Antrag ist neu zu prüfen und nicht mit der Begründung einer fehlenden Unterstützung durch die Gemeinde Uetendorf abzulehnen.		X	X			Eingabe wird im Gespräch mit den Gemeinden Uttigen und Uetendorf geklärt.
Uttigen	ERT	67	61		X		betr. Anhang 5 Die Gemeinde Uttigen hat es im Vorfeld der Eingabe leider versäumt, sich vorher mit der Gemeinde Uetendorf abzusprechen. Dennoch ist der Antrag weiter prüfenswert, da die Gemeinde Uetendorf das Vorhaben unterstützt, sofern der Lead bei der Gemeinde Uttigen oder dem RVK 5 liegt.  Der Antrag ist neu zu prüfen und nicht mit der Begründung einer fehlenden Unterstützung durch die Gemeinde Uetendorf abzulehnen.		X	X			Eingabe wird im Gespräch mit den Gemeinden Uttigen und Uetendorf geklärt.
Sigriswil	ERT	70	85		X		Im Angebotskonzept zur Region Thun betont die RVK: «Generell ist die rechte Seeseite aufgrund der verkehrlichen Herausforderungen ein Fokusgebiet der regionalen ÖV-Entwicklung» (Zitat Reg. Angebotskonzept 2027-2030, Seite 19). Nichts desto trotz wird der Antrag der Gemeinde Sigriswil auf 2 zusätzliche Abendkurse nach Schwanden erneut abgelehnt. Gleichzeitig wird einem von der Gemeinde Beatenberg beantragten Angebotsausbau der Linie Beatenbucht – Beatenberg (12 zusätzliche Kurspaare!) mit dem Argument zugestimmt wurde, dass die 2/2 «Mehrkosten gering» seien (Seite 28). Und dies notabene ohne die zumindest mitbetroffene Gemeinde Sigriswil offiziell anzuhören. Der Gemeinderat hat aufgrund der inoffiziellen Information durch die Niederhornbahnen dennoch dazu Stellung genommen und den Angebotsausbau abgelehnt.		X	X			Von der STI AG wurde ein mögliches Abendangebot ausgearbeitet, welches aber aus Grund der Auslastung und des Kostendeckungsgrades der Linie 31.024 nicht als Antrag beim AÖV beantragt werden kann. Der Gemeinde wird vorgeschlagen, die gewünschten Kurse selber zu finanzieren und bei entsprechender Auslastung und KDG diese für das RAK 31-34 oder bereits für den Zwischenbeschluss des RAKs 27-30 als Antrag bei der RVK 5 zur erneuten Prüfung einzureichen. Der vom RAK 22-25 eingeführte Kurs um 19:48 ab Oberhofen von Mo-Fr wird von der RVK 5 nun auch am Samstag und Sonntag beim AÖV beantragt.
Sigriswil	ERT	71	85	X			Dieszüglicher Beschluss des Gemeinderats Sigriswil: Zurzeit hat die Gemeinde Sigriswil den Fokus auf dem gemeindeinternen Ausbau des ÖV-Angebotes der Linie Sigriswil-Schwanden-Oberhofen (Linie Nr. 24). Das Anliegen für zusätzliche Kurspaare der Beatenbergbahn (Linie Nr. 2355) wird als Einzelvorstoss nicht unterstützt. Eine Angebotserweiterung würde allenfalls als Gesamtpaket in Verbindung mit der Linie Thun-Interlaken Ost (Linie 21) geprüft.		X		X		Die Verlängerung der Linie 31.021 bis zur Beatenbucht ist wegen der Umlaufzeit nicht möglich. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten für die Gemeinde Sigriswil werden im Rahmen des bestehenden Angebotes geprüft.

Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheid					Stellungnahme RVK 5
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen	
Sigriswil	ERT	72	85		X		Wir bitten um Wiedererwägung des ablehnenden Entscheids für den (wiederholt) geforderten Ausbau des ÖV-Angebots auf der STI-Linie 24 – wie beantragt. Wir bitten Sie, bei der Beurteilung des Angebotskonzepts zu berücksichtigen, dass Randgebiete (auch wenn Sie zentrumsnah sind wie Sigriswil) über eine sehr tiefe ÖV-Güteklasse verfügen und dass bei einem so «dünnen» Angebot für die Bevölkerung ein zusätzlicher Kurs bereits einen grossen Unterschied machen kann. Einen deutlich grösseren jedenfalls, als ein zusätzlicher Kurs zur Taktverdichtung in einem bereits ausgezeichnet erschlossenen Gebiet oder einer vorwiegend touristisch genutzten Bahn: - Der obere Teil der Gemeinde Sigriswil mit den Dörfern Aeschlen, Tschingel und Schwanden ist abends und an Wochenenden mit dem ÖV derart schlecht erschlossen, dass kaum ein Anreiz, resp. die Möglichkeit besteht, vom Individualverkehr (Auto) auf den ÖV umzusteigen. - Die Linie 24 ist auch die einzige «ÖV-Anbindung» der Dörfer Ringoldswil, Meiersmaad und Reust, welche über überhaupt keine ÖV-Erschliessung verfügen. - Jeder einzelne mögliche ÖV-Umsteiger wäre ein Beitrag zur Verringerung des aktuellen Verkehrschaos in Thun.	X			X		Der fehlende Abendkurs 19:48 ab Oberhofen am Wochenende wird im RAK 27-30 aufgenommen, mit der Begründung, an allen Tagen ein gleiches ÖV-Angebot anzubieten.
Sigriswil	ERT	73	85	X			Wir beurteilen den gewünschten Angebotsausbau als bescheiden, im Verhältnis zu den von den durch die Gemeinde Sigriswil getragenen – und in den letzten Jahren stark gestiegenen - ÖV-Kosten: Gemeindebeitrag 2015 CHF 395'910.00 Gemeindebeitrag 2017 CHF 448'777.00 Gemeindebeitrag 2019 CHF 475'598.00 Gemeindebeitrag 2021 CHF 497'212.00 Gemeindebeitrag 2022 CHF 527'020.00 Gemeindebeitrag 2023 CHF 553'623.00	X					Wird zur Kenntnis genommen. Die Kosten für den ÖV steigen in allen Gemeinden, das ist uns bewusst.
Sigriswil	ERT	74	85	X			Die Gemeinde Sigriswil beteiligt sich regelmässig an den ordentlichen Prozessen der Angebotskonzeption. Wir würden uns sehr schwer tun damit, falls unsere Anliegen stets negiert werden, gleichzeitig aber ein Angebotsausbau mit Kostenfolge für die Gemeinde gutgeheissen würde, zu welchem wir nicht einmal offiziell zur Stellungnahme eingeladen wurden. Für die Sigriswiler Bevölkerung ist die Priorität klar: eine Takterweiterung auf der Strecke Beatenberg-Beatenbuch generiert für uns keinen wesentlichen Mehrnutzen. Wir unterstützen den Ausbau in der vorliegenden Form nicht. Für uns ist der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs auf der STI Linie 24 wesentlich dringender. Deshalb bitten wir um erneute Prüfung.	X	X				Wird zur Kenntnis genommen. Der überregionale Antrag der Beatenbergbahn wird auf Grund fehlender Anschlüsse auf die Linie 31.021 von der RVK5 abgelehnt. Dies wurde an der Ausschusssitzung vom 14. August 2024 beschlossen.
Spiez	ERT	81	Liberozonen	X			Auch wenn die Zonengestaltung im Liberoverbund nicht teil des Angebotskonzeptes ist, fordert der Gemeinderat, dass die Zoneneinteilung überprüft wird. Es ist unverständlich, dass in der Stadt Thun oder zwischen den unterschiedlichen Bodeligemeinden eine Zone gilt und die Gemeinde Spiez innerhalb des Gemeindegebietes von zwei Zonen betroffen ist. Die Möglichkeit die Zonen auf der anderen Seeseite zu nutzen, sind für die Spiezer Bevölkerung nicht wirklich relevant. Als umweltfreundliche Gemeinde möchten wir die Bevölkerung auf den ÖV bringen. Die Zonengestaltung, wie sie heute für Spiez gilt, ist dabei hinderlich.	X		X			Das Thema ist nicht RAK-relevant. Im Austausch mit der Gemeinde Spiez hat die RVK 5 eine Empfehlung zum Umgang mit der Zonierung abgegeben, welche die Gemeinde Spiez im direkten Austausch mit LIBERO angeht.
Severin Lörtscher (Privatperson)	ERT / PRK	35	25		X		Bitte folgende Bus-Optimierungen prüfen (bei Einführung Halbstundentakt Spiez-Frutigen (Bahn): 1. Buslinien 210/220 durchbinden und mit einem Bus produzieren (kurze Wendezeiten an den Endhalten Frutigen resp. Kiental). 2. Verdichtungskurse Adelboden-Frutigen (230) in Reichenbach statt in Frutigen an den R12 anhängen, d.h. Linie 210 integrieren. 3. Neue Buslinie Frutigen-Reichenbach-Aeschi-Krattigen-Leissigen-Interlaken Ost prüfen (Verdichtungskurse der Linie 60 dann nur noch Spiez-Leissigen führen mit Anschluss).	X					Das Anliegen wurde an die PAG weitergeleitet und kann bei erfolgreicher Einführung des Halbstundentaktes Spiez-Frutigen genauer beleuchtet werden.

### 3.2 Planungsregion Obersimmental-Saanenland (OS-SA)

Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheid					Stellungnahme RVK 5	
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen		
Boltigen	OS-SA	24	allgemein	X			Der Gemeinderat Boltigen hat an seiner Sitzung vom 4. Juni 2024 von den Unterlagen Kenntnis genommen und hat im Rahmen der Mitwirkung keine Eingaben zu machen.	X						Wird zur Kenntnis genommen.
Saanen	OS-SA	34	Wiedereinführung der RE-Verbindung 17:39 ab Zweisimmen	X			Seitens Gymnasium Interlagen – Zweigstelle Gstaad – gibt es folgende Anmerkung:  Leider lese ich, dass die Wiedereinführung der RE-Verbindung 17:39 ab Zweisimmen abgelehnt wurde. Das enttäuscht mich insofern, dass unsere Schüler*innen und Lehrer*innen des Gymnasiums (total ca. 20 Personen) nach Schulschluss um 16:45 Uhr jeweils 40 Minuten auf den Zug warten müssen, weil die Verbindung 17:02 ab Gstaad in Zweisimmen ins Leere läuft.  Gerne hätte ich gelesen, dass der RE8 15:39 ab Zweisimmen gestrichen und auf 17:39 verschoben wird. Das Nichteintreten auf den 17:39 Uhr-Zug zeigt, dass die Touristen höher gewichtet werden als die arbeitende Bevölkerung und die Jugendlichen auf dem Weg nach Hause. Mit dem weiteren Ausbleiben der 17:39er-Verbindung bleibt unser Gymnasium in Gstaad im Vergleich mit dem Gymnasium in Thun für alle Schüler*innen nördlich von Zweisimmen (Garstatt-Weissenbach-Boltigen-Därstetten und weiter) unattraktiv und trägt zur Abwanderung der Jugendlichen ins Flachland bei. Für das Gymnasium in Gstaad trägt das Ausbleiben dieser Verbindung zudem dazu bei, dass die Suche nach Lehrpersonen auf der Gymer-Stufe erschwert wird.				X	Beim gemeinsamen Gespräch mit den betroffenen Gemeinden und Tourismusorganisationen hat man sich darauf geeinigt, weiterhin am Zug 15:39 Uhr ab Zweisimmen festzuhalten. Dieser Zug hat eine etwas bessere Auslastung und ist kostentechnisch günstiger als derjenige um 17:39 ab Zweisimmen. Der Grund dafür ist, dass das Zugpersonal für den Zug 17:39 zwei Stunden in Zweisimmen warten müsste.		
St. Stephan	OS-SA	75	allgemein	X			Für die von Ihnen in diesem Frühling lancierte Initiative «Mobility-On-Demand; Prüfraum Zweisimmen-Lenk» danken wir Ihnen bestens. Wir hoffen, dass damit eine zeitgemässe, nachhaltige und finanzierbare Lösung für die Verbesserung des ÖV-Angebots für unsere Region gefunden werden kann.	X					Die betreffende Studie wird unabhängig vom RAK 2027-2030 erarbeitet.	
St. Stephan	OS-SA	76	Buslinie Matten-Lengebrand		X		Vor einigen Jahren wurde die Sesselbahn Ried-Lengenbrand, die als Zubringerbahn direkt von unserer Gemeinde aus ins Skigebiet Gstaad führte, geschlossen. Wegen der grossen wirtschaftlichen Bedeutung wurde als Ersatz für die Zubringerbahn ein Bus in Betrieb genommen. Wie die Frequenzen zeigen, erfreut sich der Bus eine regen Nachfrage, der auch von zahlreichen Nichtschnee-sportlern benutzt wird. Geschätzt wird von unserer Bevölkerung insbesondere, dass mit der Buslinie von Matten-Lengebrand als Ergänzung zur MOB die verschiedenen Weiler unserer Gemeinde mit dem ÖV erschlossen werden. Damit wird das ÖV-Angebot für unsere Bevölkerung und Gäste attraktiver, weil dank der Feinerschliessung die Bahnhöfe der MOB ohne Benützung eines Fahrzeugs erreicht werden können. Wir beantragen, die Überführung des Versuchsbetrieb in eine definitive von Bund und Kanton mitfinanzierte ÖV-Linie.	X					Die betreffende Studie wird unabhängig vom RAK 2027-2030 erarbeitet.	
St. Stephan	OS-SA	77	Buslinie Matten-Lengebrand		X		An der Gemeinde Lenk, in der sich neben dem Dorfkern wie in der Gemeinde St. Stephan auch viele Weiler und Streusiedlungen befinden, existiert ein weit verzweigtes und gut ausgebauten Ortsbusnetz. Die Distanz der Bushaltestelle Stocken in Matten (Gemeinde St. Stephan) und der Bushaltestelle äussere Bleiken (Gemeinde Lenk) beträgt nur rund 1.5 km! Im Jahr 2022 haben in der äusseren Bleiken einige Hausärzte die Simepraxis eröffnet. Als Ergänzung zur MOB und zur besseren Erschliessung unserer Gemeinde mit dem ÖV beantragen wir, zur Schliessung der Mobilitätslücke eine Verlängerung der bestehenden Buslinie Matten-Lengebrand bis Lenk. Wir sind überzeugt, dass damit sowohl für die Bevölkerung als auch für die Bahnlinie Zweisimmen-Lenk eine Win-Win-Situation geschaffen wird.	X					Die betreffende Studie wird unabhängig vom RAK 2027-2030 erarbeitet.	
St. Stephan	OS-SA	78	Skibus		X		Um die Vorgaben des Kantons einhalten zu können, wurden drei von vier Schulhäuser in unserer Gemeinde geschlossen und in der Mitte der Gemeinde im Moos für den Kindergarten und die Primarschule ein Schulzentrum realisiert. Die Oberstufe wurde in die Nachbargemeinde Zweisimmen ausgelagert. Wegen der Zentralisierung der Schule wurde für viele Schüler der Schulweg unzumutbar. Obwohl es in unserer Gemeinde drei Bahnstationen gibt (Stöckli im Norden, St. Stephan (Moos) in der Mitte, und Matten im Süden) und es in St. Stephan (Moos) eine Kreuzungsstelle hat, war die Gemeinde trotz hohen Kostenfolgen gezwungen, einen Schulbus in Betrieb zu nehmen. Wir beantragen, die Überführung des Skibusbetriebs in eine definitive von Bund und Kanton mitfinanzierte ÖV-Linie. Der	X					Die betreffende Studie wird unabhängig vom RAK 2027-2030 erarbeitet. Wenn diese Studie nicht den gewünschten Nutzen hat, kann das Anliegen einer neuen ÖV-Linie unter Berücksichtigung der AGV erneut diskutiert werden.	



Eingegangen von	Teilregion	Kom.-Nr.	Kapitel/Thema/Antrag	Art des Kommentars			Kommentar	Entscheidung					Stellungnahme RVK 5
				generell (g)	technisch (t)	redaktionell *		Kenntnisnahme	näher prüfen	Gespräch suchen	berücksichtigen	verwerfen	
Kandersteg	PRK	69	Linie 31.242 Kandersteg-Talstation Oeschinen		X		Durchführung eines zweijährigen Testbetriebs ab Simmer 2024 für Verbindung im Halbstundentakt, damit für Einwohner des Gebiets Howachsiweg(Schwandstrasse/Oescgistrasse und die Gäste der Gondelbahn Kandersteg-Oeschinen AG (GKO) ein Zuganschluss von und nach Richtung Bern und Brig gewährleistet wird. Die Finanzierung des Testbetriebs erfolgt durch die GKO. -Beiliegend senden wir Ihnen einen entsprechenden Fahrplanentwurf sowie Statistik des AFA AG zu. - Überührung des Halbstundentakts ab Fahrplanwechsel 2027 in das Angebot des öffentlichen Verkehrs.		X				Die Linie 31.242 führt heute in Kandersteg zu grossen Teilen über dieselbe Streckenführung wie die Linie 31.230 (Frutigen - Kandersteg) was einer Doppelschliessung entspricht. Hier wird ein Konzept erwartet, welches das Gesamtsystem Kandersteg abbildet und aufzeigt, welche Bedürfnisse damit abgedeckt werden sollen. Zudem ist die Anbindung an den Regionalverkehr ein wichtiges Thema für die Gemeinde und soll ebenfalls sinnvoll gestaltet werden. Da der Versuchsbetrieb auf Initiative der Bergbahn bereits heute durchgeführt wird, können die Auslastung und der KDG in das Konzept miteinfließen, was sehr hilfreich ist. Im Konzept sollen folgende Linien betrachtet und wo möglich Synergien gefunden werden: 31.230(Adelboden - Frutigen - Kandersteg), 31.240(Kandersteg - Selden), 31.241(Kandersteg - Talstation Sunnbüel), 31.242(Kandersteg - Talstation Oeschinen) sowie der Zug 330 (Spiez - Lötschberg - Brig)
Frutigen	PRK	79	31.210 PAG-Linie Frutigen-Reichenbach		X		Muss unbedingt aufrechterhalten werden. Mit den Beteiligten soll eine Streckenführung Wengi-Winklen-Unterwinklen näher geprüft werden.	X					Das Anliegen betr. einer Linienführung über Wengi-Winklen-Unterwinklen wurde an PAG weitergeleitet.
Frutigen	PRK	80	IC-Halt Frutigen		X		Wie bereits in der Mitwirkung RAK 18-21 beantragt und begründet, verlangt die Gemeinde Frutigen, dass IC auch hier haltmacht.	X		X			Nicht RAK-relevant, wird aber ausserhalb des RAK-Prozesses mit der SBB und der Gemeinde angeschaut.