



Regionales Angebotskonzept 2022 - 2025

Bericht

Interlaken, Februar 2020

Regionalkonferenz Oberland-Ost
Jungfraustrasse 38 / Postfach 312
Telefon +41(0)33 822 43 72
Telefax +41(0)33 821 08 67
region@oberland-ost.ch
www.oberland-ost.ch

Impressum

Trägerschaft: Regionalkonferenz Oberland-Ost

Projektleitung: Mathias Boss

Begleitung: Kommission ÖV der Regionalkonferenz Oberland-Ost

- Urs Zuberbühler, Präsident, Teilregion 6
- Ruedi Balmer, Teilregion 1
- Rachel Arkin, Teilregion 1
- Peter Michel, Teilregion 1
- Ernst Stähli, Teilregion 4
- René Kohler, Teilregion 5
- Verena Roder, Teilregion 1
- Urs Aemmer, VCS
- Stefan M. Schweizer, ÖV-Benutzer
- Emanuel Schläppi, Grindelwald Bus AG
- Martin Graf, STI Bus AG
- Daniel Brunner, BLS
- Nicole Reisinger, Zentralbahn ZB
- Manuela Lüthi, PostAuto Schweiz AG
- Hanspeter Huber, Schilthornbahn AG
- Stefan Würigler, Jungfraubahnen

Kantonale Projektbegleitung

- Stefan Galli (Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination)

Bearbeitende

- Mathias Boss (RKO)

Zitierweise

- Autor: Regionalkonferenz Oberland-Ost
- Titel: Regionales Angebotskonzept 2022 - 2025
- Jahr: 2020

Bezugsadresse: www.oberland-ost.ch

Versionenkontrolle:

Version	Ausgabedatum	Status	Bemerkungen
1.0	15.11.2019	Mitwirkung	
2.0	27.2.2020	Beschluss	Durch die GL freigegeben z.Hd. der RV

Titelbild: David Birri

Inhalt

1	Ausgangslage und Vorgehen	5
1.1	Aufgabenstellung	5
1.2	Grundlagen und Vorgehen	5
1.3	Abgrenzung	6
1.4	Angebotsbeschluss	7
1.5	Rückblick Angebotskonzept 2018 – 2021	7
1.5.1	Erfolgskontrolle der umgesetzten Anträge	8
1.5.2	Noch nicht umgesetzte Anträge	8
1.6	Begriffe	9
1.6.1	Angebotsstufe	9
1.6.2	Auslastung	9
1.6.3	Kostendeckungsgrad	9
1.6.4	Kostenverteilungsschlüssel	10
2	Grundsätze für das ÖV-Angebot 2022 – 2025	11
2.1	Zeitliche Erreichbarkeit	11
3	Anschlussprioritäten und Mengengerüst	14
3.1	Anschlussprioritäten	14
3.1.1	Anschlussprioritäten in den Verknüpfungspunkten innerhalb der Region	14
3.1.2	Anschlussprioritäten ausserhalb der Region	15
3.2	Mengengerüst	16
4	Grundlagen / Analysen	18
4.1	Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK)	18
4.2	STEP Ausbauschnitt 2035	18
4.3	Ortsbuskonzept Bödeli 2011	19
4.4	Aktualisierung Ortsbuskonzept Bödeli 2019	19
4.4.1	ÖV-Erschliessung Flugplatzareal und Rugenstrasse	19
4.4.2	Abendangebot saisonal Manor Farm	20
4.5	Marktbedürfnisse	20
5	Erläuterung und Beurteilung der Begehren	22
5.1	Begehren Bahnangebot	22
5.2	Begehren Busangebot	23
5.3	Bahnhaltestellen	27
6	Zusammenfassung und Priorisierung der Anträge	28
6.1	Anträge 1. Priorität	28

6.2	Anträge 2. Priorität	28
7	Beurteilung der Linien, bei denen die Minimalanforderungen nicht erreicht werden	29
8	Anhang	31
8.1	Eingaben der Gemeinden und Transportunternehmungen	31
8.2	Verzeichnisse	33
8.2.1	Abbildungsverzeichnis	33
8.2.2	Tabellenverzeichnis	33

1 Ausgangslage und Vorgehen

1.1 Aufgabenstellung

Kantonale Anforderungen

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination hat die Regionalkonferenzen und die regionalen Verkehrskonferenzen Anfangs 2019 aufgefordert, die regionalen Angebotskonzepte als Grundlage für den Angebotsbeschluss 2022 – 2025 zu erarbeiten. Dabei sind folgende Aspekte aus Sicht Kanton zu behandeln:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen.
- Erfolgskontrolle bei den in der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2018 - 2021 neu gestalteten Angeboten. Bei Gebieten mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung werden Verbesserungsvorschläge erwartet.
- Umsetzung von Inhalten des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK), insbesondere betreffend Abstimmung von Siedlungsentwicklung und dem Angebot des öffentlichen Verkehrs.

1.2 Grundlagen und Vorgehen

Organisation und Vorgehen für das Angebotskonzept in der Regionalkonferenz Oberland-Ost

Das Regionale Angebotskonzept 2018 – 2021 dient als Basis für das künftige Angebotskonzept. Seit dem letzten Angebotsbeschluss wurde der Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan NIRP überarbeitet. Die Haltestelle Flugplatz wird darin definiert. Ebenfalls wurde diese im Bundesbeschluss zum STEP Ausbauschnitt 2035 aufgenommen, entsprechend ist auch deren Finanzierung gesichert. Ergänzend zum letzten Angebotskonzept wurden in der Zwischenzeit der Regionale Verkehrs- und Siedlungsrichtplan verabschiedet, welcher ebenfalls als Grundlage für das erarbeitete Angebotskonzept gedient hat (Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan RGSK II 2016 Oberland-Ost, Genehmigt am 30. August 2017).

Da die im Rahmen des Ortsbuskonzepts Bödeli eingebrachten Anliegen noch nicht alle umgesetzt wurden, stellt dies weiterhin eine Grundlage dar. Einige Punkte daraus wurden vorgängig nochmals vertieft untersucht.

Zudem hat die Geschäftsstelle der Regionalkonferenz Oberland-Ost die Gemeinden und die Transportunternehmungen vorgängig dazu eingeladen, ihre Anliegen und Wünsche an den öffentlichen Verkehr für die Planungsperiode 2022-25 einzureichen. Zusammen mit den Transportunternehmungen wurden die Eingaben vorbesprochen und anschliessend der Kommission ÖV vorgelegt. Das gleiche Vorgehen wurde bei den Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung (28.11.2019 bis 17.1.2020) angewendet. Die Eingaben werden in einem separaten Mitwirkungsbericht behandelt.

1.3 Abgrenzung

Regionsaufteilung

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost ist in 6 Teilregionen eingeteilt:

- Teilregion 1 Interlaken
- Teilregion 2 Lauterbrunnen
- Teilregion 3 Grindelwald
- Teilregion 4 Brienz
- Teilregion 5 Meiringen
- Teilregion 6 Innertkirchen

Damit können die geografischen, räumlichen und wirtschaftlich verschiedenen Gebiete bezüglich der Mobilitätsbedürfnisse besser erfasst und beurteilt werden.

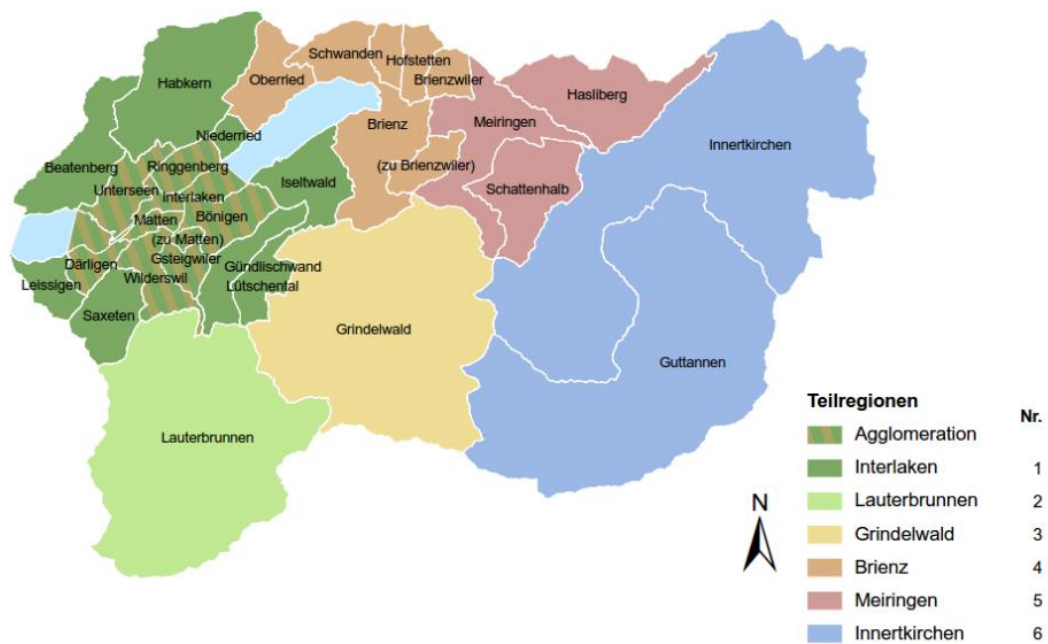


Abbildung 1-1: Gebiet der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit der Unterteilung in die Teilregionen und dem Agglomerimeter

Subzentren

Da ein Grossteil der Fahrten nicht Binnenverkehr ist, sind auch wichtige Ströme in die nahegelegenen Zentren in die Untersuchung einzubeziehen. Im Besonderen sind dies:

- Thun
- Bern
- Luzern

1.4 Angebotsbeschluss

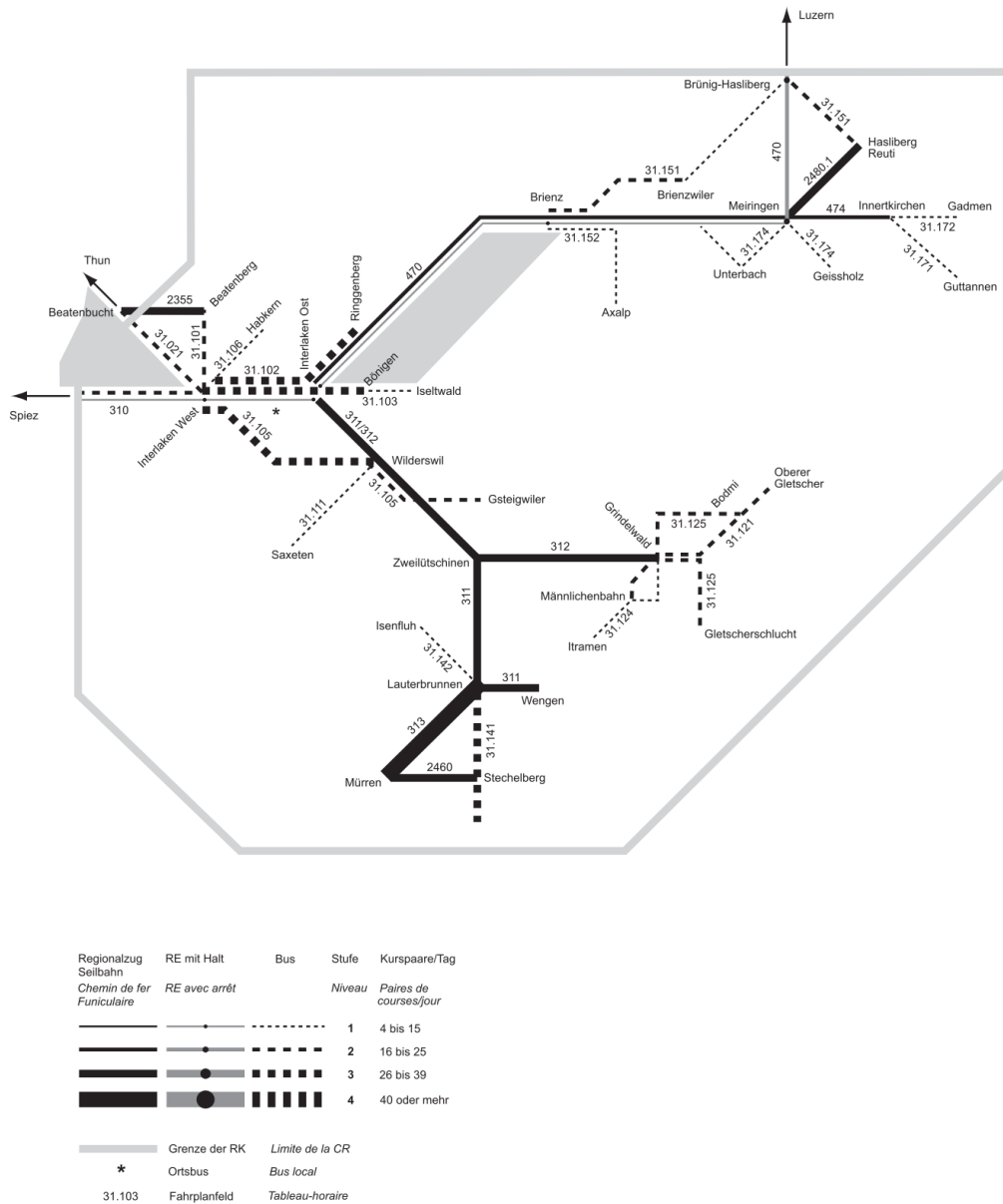


Abbildung 1-2: Angebotskonzept gemäss Angebotsbeschluss vom 18. Januar 2017

1.5 Rückblick Angebotskonzept 2018 – 2021

Aus dem regionalen Angebotskonzept 2018 – 2021 Oberland Ost wurden ein grosser Teil der Anträge im kantonalen Angebotsbeschluss aufgenommen. Die meisten davon wurden bereits ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 umgesetzt. Bei einigen ist die Umsetzung noch nicht erfolgt.

1.5.1 Erfolgskontrolle der umgesetzten Anträge

Interlaken – Spiez (310)

Anpassen Abendangebot Spiez – Leissigen – Därligen – Interlaken

310 Die Optimierung hat zu keinen negativen Kundenrückmeldungen geführt. Die Nachfrage in den letzten Kursen (nur zum Aussteigen) hält sich in Grenzen, da kaum Kosten verursacht werden, wenn keine Nachfrage besteht, kann das Angebot beibehalten werden.

Interlaken – Lauterbrunnen (311) und Interlaken – Grindelwald (312)

Schliessung der Halbstundentaktlücken

311/312 Die Nachfrage auf den Strecken hat sich nicht zuletzt dank dem Angebotsausbau weiter erfreulich entwickelt und die Schliessung der Taktlücken wird auch von den Kunden sehr geschätzt.

Interlaken – Meiringen – Luzern (470)

Saisonale Zusatzzüge

470 Die Züge werden bisher nur an Spitzentagen eingesetzt und können dadurch die Regelzüge wesentlich entlasten.

Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105/31.021)

Saisonale Verlängerung des Abendangebots zur Manor Farm

31.105 / 31.021 Das Angebot zeigte eine sehr erfreuliche Nachfrage. Aufgrund der hohen Kosten für die Realisierung einer Wendeschleife soll aber zukünftig die Linie 31.021 abends länger fahren. Mehr dazu in den folgenden Kapiteln.

Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105)

Früherer Kurs am Morgen

31.105 Das Angebot wird von den Kunden sehr geschätzt und auch die Frequenzen übertreffen die Erwartungen.

Beatenberg – Interlaken West (31.101)

Verdichtung zum Halbstundentakt saisonal und in Spitzenzeiten

31.101 Durch den Ausbau des Angebots mussten wesentlich weniger Beiwagen gefahren werden und auch die Nachfrage entwickelte sich sehr positiv. Die Verdichtungskurse verkehren ab Fahrplan 2020 auch in der Wintersaison.

Lauterbrunnen – Stechelberg (31.141)

Taktlücken schliessen, Schliessung der Halbstundentaktlücken

31.141 Analog des Angebotsausbaus auf der BOB wird auch dieser Ausbau von den Kunden sehr geschätzt und auch die Nachfragewerte entwickeln sich positiv.

1.5.2 Noch nicht umgesetzte Anträge

Interlaken – Grindelwald (312)

Stündliche Zusatzzüge in den Spitzenzeiten

312 Heute verkehren die Züge lediglich bei Grossveranstaltungen. Sobald das P&R auf dem Flugplatz in Betrieb geht, sollen die Zusatzzüge fahrplanmäs-

sig angeboten werden.

1.6 Begriffe

Nachfolgend erläutern wir in kurzen Texten einige Begriffe, welche auf den folgenden Seiten öfters erwähnt werden und in der Angebotsplanung eine entsprechend hohe Wichtigkeit haben.

1.6.1 Angebotsstufe

Angebotsstufen

Die kantonale Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr teilt den Linienbetrieb in vier Angebotsstufen ein:

Angebotsstufe	Angebot pro Tag
1	4 – 15 Kurspaare
2	16 – 25 Kurspaare
3	26 – 39 Kurspaare
4	Ab 40 Kurspaare

Die Verordnung enthält weiter Minimal- und Zielvorgaben für die durchschnittliche Auslastung und den Kostendeckungsgrad der Linien.

1.6.2 Auslastung

Auslastung

Angebotsstufe	Verkehrsmittel				
	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenk- und Megabus	Schmal-spurzug und Tram	Normalspur-zug
1	2*/3**	4/6	5/8	12/20	15/25
2	3/5	6/10	9/15	15/25	20/35
3	4/6	8/13	12/20	20/30	30/50
4	5/8	10/16	15/25	25/40	40/60

* Minimalvorgabe Anzahl Personen pro Kurs

** Zielvorgabe Anzahl Personen pro Kurs

1.6.3 Kostendeckungsgrad

Auslastung

Angebotsstufe	Verkehrsmittel				
	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenk- und Megabus	Schmal-spurzug und Tram	Normalspur-zug

1	15*/25**	20/35	20/35	20/35	20/35
2	15/30	20/40	20/40	20/40	20/40
3	20/35	25/45	25/45	25/45	25/45
4	25/40	30/50	30/50	30/50	30/50

* Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad in Prozent

** Zielvorgabe Kostendeckungsgrad in Prozent

1.6.4 Kostenverteilungsschlüssel

Kostenverteilungsschlüssel

Die Gesetzgebung im Kanton Bern bestimmt, dass die Gemeinden einen Drittel der Kosten für den öffentlichen Verkehr übernehmen müssen. Von den rund 350 Millionen Franken jährlich werden somit den Gemeinden 117 Millionen Franken belastet, 234 Millionen Franken verbleiben dem Kanton.

Die Beträge der Gemeinden sind durch den sogenannten Kostenverteilungsschlüssel festgelegt. Ein Drittel der 117 Millionen Franken wird aufgrund der Anzahl Einwohner und zwei Drittel werden über das Verkehrsangebot in der jeweiligen Gemeinde berechnet.

Die Belastung nach Verkehrsangebot wird vom Kanton alle zwei Jahre berechnet und beruht auf gewichteten Haltestellenabfahrten an Werktagen. Das heisst: Jede Abfahrt eines Verkehrsmittels an jeder Haltestelle auf Gemeindegebiet wird gezählt und mit einem vom Transportmittel abhängigen Faktor gewichtet. Die Summe der Anzahl Abfahrten inklusive Gewichtung werden als ÖV-Punkte bezeichnet. 2020 werden im Kanton Bern pro ÖV-Punkt CHF 346.00 in Rechnung gestellt.

2 Grundsätze für das ÖV-Angebot 2022 – 2025

2.1 Zeitliche Erreichbarkeit

Die Grundsätze aus dem AK 2018 – 2021 behalten auch für das AK 2022 – 2025 ihre Gültigkeit. Mit Hilfe einfacher Überlegungen lässt sich ein minimaler Angebotszeitraum definieren.

*Zeitliche Erreichbarkeit
Morgen*

Relevant sind am Morgen die Pendler-Beziehungen für Arbeits- und Ausbildungswege.

- Während die Schulen häufig um 07.30 Uhr beginnen, ist Arbeitsbeginn oft um 07.00 Uhr.
- Bezüglich der Pendlerzeiten lässt sich festhalten, dass bei einer Stunde Reisezeit eine Schwelle sichtbar wird. Sind die Pendlerzeiten grösser als eine Stunde, sinkt die Nachfrage deutlich.

Mit Hilfe dieser einfachen Annahmen lassen sich folgende Ansätze festhalten (für Montag bis Freitag):

Für die Bewohner der Subzentren Lauterbrunnen, Grindelwald, Brienz, Meiringen, der Bodeligemeinden (Bönigen, Matten, Unterseen und Wilderswil) und Ringgenberg soll es möglich sein, um 06.00 Uhr das Regionalzentrum Interlaken zu erreichen.

Für alle Bewohner der weiteren Gemeinden der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit Reisezeiten kleiner 60 Minuten ins Regionalzentrum Interlaken soll es möglich sein, um 07.00 Uhr im Regionalzentrum zu sein.

Bei längeren Reisezeiten sollte die früheste Ankunft in Interlaken vor 07.30 Uhr sein.

Ergänzend wird festgehalten, dass nebst Interlaken auch Bern ein wichtiges (Pendler-)Ziel darstellt. Von Interlaken soll Bern wie bisher vor 06.30 Uhr erreicht werden, ab den Subzentren Brienz, Meiringen, Grindelwald, Lauterbrunnen, den Bodeligemeinden und Ringgenberg vor 07.00 Uhr.

Ab dem Regionalzentrum Interlaken soll Zürich um 07.30 Uhr erreicht werden können.

Für Feriengäste soll es möglich sein, bis 09.00 Uhr die Zugangspunkte zu den Ausflugszielen und Freizeitanlagen zu erreichen.

*Zeitliche Erreichbarkeit
Abend*

Am Abend sind die Bedürfnisse deutlich vielfältiger. Während ab ca. 19.00 Uhr kaum noch regelmässig Pendlerfahrten zu erwarten sind, werden Freizeit- und Tourismusfahrten bis in die Nacht nachgefragt. So soll es beispielsweise möglich sein, im Regionalzentrum einen Anlass zu besuchen und anschliessend mit dem ÖV noch periphere Tourismusgemeinden zu erreichen.

Für Gemeinden, die wenig Tourismus aufweisen, soll die letzte Abfahrt ab dem Regionalzentrum nach 19.00 Uhr angesetzt werden.

Für Tourismusgemeinden soll die letzte Abfahrt ab dem Regionalzentrum

nach 22.00 Uhr angesetzt werden.

In die Subzentren soll die letzte Abfahrt ab dem Regionalzentrum nach 23.00 Uhr angesetzt werden.

In die grösseren Nachbarorte des Regionalzentrums soll die letzte Abfahrt ab dem Regionalzentrum nach 23.00 angesetzt werden.

Nicht auf der Strasse erreichbare Tourismusorte müssen auch um Mitternacht noch mit dem ÖV erreicht werden können.

Tagsüber

Das Tagesangebot besteht auf der gleichen Verkehrsstruktur wie morgens oder abends. Die Erreichbarkeit ist durch die vertakteten Angebote gegeben.

Abweichungen

Der oben definierte Angebotszeitraum dient als Richtschnur, an welcher das gegenwärtige Angebot gemessen werden kann. Es ist jedoch klar, dass situativ Abweichungen definiert werden können und auch müssen.

- Am Wochenende soll ein ergänzendes Spätangebot gefahren werden können.
- Speziell für die Teilregionen 4 und 5 ist auch die Verbindung zum Zentrum Luzern in die Angebotsdefinition einzubeziehen.
- Für die Gemeinde Lauterbrunnen ist ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr besonders wichtig, da bekanntlich drei Ortsteile (Wengen, Mürren, Gimmelwald) über keine alternative Erschliessung verfügen.

Ist die zeitliche Verfügbarkeit bereits heute besser als die Grundsätze dies fordern und ist die Nachfrage oder der politische Wille für die Aufrechterhaltung des Angebots auch vorhanden, soll es selbstverständlich auch in Zukunft beibehalten werden. Gemäss der Angebotsverordnung werden Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 01.00 Uhr verlassen, weder bestellt noch abgeboten.

	Reisezeit nach Interlaken in Stunden / Minuten	Erste Ankunft in Interlaken		Letzte Abfahrt in Interlaken	
		SOLL Ankunft vor:	Ankunft gemäss Fahrplan 2019	SOLL Abfahrt nach:	Abfahrt gemäss Fahrplan 2019
Teilregion 1					
Matten	0.11	0600	0601	2300	2257
Bönigen	0.10	0600	0551	2300	2305
Ringgenberg	0.06	0600	0550	2300	2305
Unterseen	0.04	0600	0619	2300	2308
Wilderswil	0.04	0600	0552	2300	2305
Därlichen	0.10	0700	0614	1900	2346
Leissigen	0.11	0700	0614	1900	2346
Beatenberg	0.29	0700	0622	2200	2308
Sundlauenen	0.14	0700	0645	1900	1917
Habkern	0.20	0700	0656	1900	1904
Niederried	0.10	0700	0550	1900	2304
Iseltwald	0.30	0700	0650	1900	2104
Gsteigwiler	0.21	0700	0601	1900	2257
Saxeten	0.34	0700	0723	1900	1735
Gündlischwand	0.10	0700	0552	1900	2305
Lütschental	0.20	0700	0552	1900	2305
Teilregion 2					
Subzentrum Lauterbrunnen	0.20	0600	0552	2300	2330
Wengen	0.42	0700	0552	2300	2304
Mürren	0.47	0700	0653	2300	2304
Gimmelwald	0.53	0700	0653	1900	2304
Stechelberg	0.44	0700	0653	1900	2304
Isenfluh	0.43	0700	0753	1900	1805
Teilregion 3					
Subzentrum Grindelwald	0.34	0600	0552	2300	2305
Schwendi	0.30	0700	0552	1900	2305
Burglauenen	0.27	0700	0552	1900	2305
Teilregion 4					
Subzentrum Brienz	0.20	0600	0550	2300	2304
Oberried	0.13	0700	0550	1900	2304
Brienzwiler	0.30	0700	0550	1900	2304
Hofstetten	0.47	0700	0651	1900	2104
Schwanden	0.37	0700	0651	1900	2104
Teilregion 5					
Subzentrum Meiringen	0.35	0600	0550	2300	2304
Unterbach	0.38	0700	0724	1900	1833
Schattenhalb (Willigen)	0.45	0700	0754	1900	1704
Hasliberg Reuti	1.09	0730	0724	2300	2004
Brünig Hasliberg	0.50	0730	0754	1900	2004
Teilregion 6					
Innertkirchen	0.50	0700	0651	1900	2104
Gadmen	1.21	0730	0754	1900	1704
Guttannen	1.16	0730	0754	1900	1804

Tabelle 2-1: Zeitliche Erreichbarkeit des Regionalzentrums aus den Gemeinden der RKOÖ werktags
Die hinterlegten Zahlen zeigen Defizite gegenüber den Grundsätzen

3 Anschlussprioritäten und Mengengerüst

3.1 Anschlussprioritäten

Die Anschlussprioritäten und Verknüpfungspunkte ergeben sich aus den Wunschlinien sowie den technischen und betrieblichen Randbedingungen der ÖV-Linien. Aufgrund der dominierenden Bedeutung der Zufahrtsachse Bern – Interlaken müssen die Zubringerlinien auf diese Linie ausgerichtet werden.

Da sich die Wunschlinien seit der letzten Überprüfung nicht geändert haben, werden keine Verschiebungen bei der Priorisierung der Anschlüsse vorgenommen.

3.1.1 Anschlussprioritäten in den Verknüpfungspunkten innerhalb der Region

Interlaken West

1. Priorität: lokale Buslinien ↔ IC (Bern), halbstündlich¹
2. Priorität: STI-Buslinie (Thun) ↔ IC (Bern)
2. Priorität: Buslinien ↔ Bus (Spiez)

Interlaken Ost

1. Priorität: ZB, BOB, lokale Buslinien ↔ IC (Bern), halbstündlich¹
1. Priorität: STI-Buslinie ↔ ZB, BOB
2. Priorität: lokale Buslinien ↔ ZB, BOB
3. Priorität: ZB, BOB, Buslinien ↔ Bus (Spiez)

Wilderswil

1. Priorität: Bus (Matten) ↔ BOB (Jungfrau)
1. Priorität: Bus (Saxeten) ↔ Bus (Interlaken West)
2. Priorität: Bus (Gsteigwiler) ↔ BOB (Interlaken Ost)
2. Priorität: Bus (Saxeten) ↔ BOB (Interlaken Ost)

Lauterbrunnen

1. Priorität: Buslinien, WAB, BLM ↔ BOB (Interlaken)
2. Priorität: Buslinien, BLM ↔ WAB (Wengen)

Grindelwald

1. Priorität: Buslinien ↔ BOB (Interlaken)
1. Priorität: WAB ↔ BOB
2. Priorität Buslinien ↔ WAB

¹ Gilt ebenfalls für den Regio wenn dieser als Fernverkehrsersatz fährt.

Brienz

1. Priorität: Buslinien ⇔ ZB IR (Interlaken)
2. Priorität: Buslinien ⇔ ZB IR (Meiringen, Luzern)
2. Priorität: Buslinien ⇔ ZB RZ (Interlaken)
3. Priorität: Buslinien ⇔ ZB RZ (Meiringen)

Meiringen

1. Priorität: Buslinien / MIB / BMH ⇔ ZB IR (Interlaken)
2. Priorität: Buslinien / MIB / BMH ⇔ ZB IR (Luzern)
2. Priorität: Buslinien / MIB / BMH ⇔ ZB RZ (Interlaken)

Brünig-Hasliberg

1. Priorität: Buslinie (Hasliberg) ⇔ ZB IR (Luzern)
1. Priorität: Buslinie (Brienzwiler, Ballenberg) ⇔ ZB IR (Luzern)
2. Priorität: Buslinie (Hasliberg) ⇔ ZB IR (Meiringen, Interlaken)

Innertkirchen

1. Priorität: Buslinien ⇔ MIB
2. Priorität: Buslinie (Gadmen) ⇔ Buslinie (Guttannen)

3.1.2 Anschlussprioritäten ausserhalb der Region

Spiez

1. Priorität: RZ (Interlaken) ⇔ IC (Bern)
1. Priorität: Buslinie (Interlaken) ⇔ IC (Bern)
2. Priorität: IC/RZ (Interlaken) ⇔ IC (Wallis)
2. Priorität: IC/RZ (Interlaken) ⇔ RE/RZ (Zweisimmen / Frutigen)

Luzern

1. Priorität: ZB IR ⇔ Zürich, Basel
2. Priorität: ZB IR ⇔ Gotthard

3.2 Mengengerüst

Die folgende Tabelle zeigt auf, wie das heutige Angebot aussieht und wie es sich in der nächsten Angebotsperiode entwickeln soll. Zu den Linien, bei welchen sich das Angebot verändern soll (Änderungen grau hinterlegt), folgen im Kapitel Nr. 6 entsprechende Begründungen und Erläuterungen.

Bahnen

Liniennr.	Strecke / Streckenabschnitte	Heutiges Angebot	Zielvorstellung für die nächsten Angebotsperioden
310	Spiez – Interlaken Ost (nur Regionalzug)	Ab Fahrplan 21 zweistündlicher Shuttle	Zweistündlicher Shuttle
311	Interlaken Ost – Lauterbrunnen	Halbstündlich	Halbstündlich
311	Lauterbrunnen – Wengen	Halbstündlich	Halbstündlich
312	Interlaken Ost – Grindelwald	Halbstündlich	Halbstündlich saisonal mit Zusatzzügen in Lastrichtung
313	Lauterbrunnen – Mürren	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich
470	Interlaken Ost – Meiringen	Stündlich Schnellzug, mit saisonalen Verdichtungszügen, stündlich RZ	Stündlich Schnellzug, mit saisonalen Verdichtungszügen, stündlich RZ
470	Meiringen – Brünig-Hasliberg – Luzern	Stündlich mit saisonalen Verdichtungszügen	Stündlich mit saisonalen Verdichtungszügen, Ausbau Abendangebot
474	Meiringen – Innertkirchen	Stündlich, in Spitzenzeiten und saisonal halbstündlich	Stündlich, in Spitzenzeiten und saisonal halbstündlich
2355	Beatenbucht – Beatenberg	Halbstündlich, saisonal alle 20 Min.	Halbstündlich, saisonal verdichtet
2460	Stechelberg – Mürren	Halbstündlich, ab 20.00 Uhr stündlich, saisonal nach Bedarf verdichtet	Halbstündlich, saisonal nach Bedarf verdichtet
2480.1	Meiringen – Hasliberg Reuti	Halbstündlich bis 18.00 Uhr	Halbstündlich, saisonal nach Bedarf verdichtet

Tabelle 3-2: Angebot auf den Bahnlinien

Buslinien

Teilregion 1

Liniennr.	Strecke / Streckenabschnitte	Heutiges Angebot	Zielvorstellung für die nächsten Angebotsperioden
31.021	(Thun – Oberhofen -) Beatenbucht – Interlaken	Stündlich, saisonal bis 18.00 Uhr halbstündlich	Stündlich, saisonal bis 18.00 Uhr halbstündlich, saisonales Abendangebot
31.101	Beatenberg – Interlaken	Stündlich, halbstündlich saisonal in den Spitzenzeiten nachmittags	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten nachmittags, saisonal auch am Morgen
31.102	Interlaken – Ringgenberg	Halbstündlich	Halbstündlich
31.103	Iseltwald – Bönigen –	Halbstündlich	Halbstündlich

	Interlaken	(Iseltwald stündlich)	(Iseltwald stündlich)
	31.104 Ortsbus Interlaken	Halbstündlich, sonntags in der Nebensaison stündlich	Halbstündlich
	31.105 Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler	Halbstündlich (Gsteigwiler stündlich)	Wilderswil – Interlaken West viertelstündlich Gsteigwiler / Spital halbstündlich
	31.106 Habkern – Interlaken	Stündlich	Stündlich
	31.111 Wilderswil - Saxeten	5 Kurspaare	Mobilitätsvorsorge
	31.xxx Spiez – Interlaken Ost	Ab Fahrplan 21 stündlich in Spitzenzeiten halbstündlich.	Stündlich in Spitzenzeiten halbstündlich.
<i>Teilregion 2</i>	31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg	Halbstündlich	Halbstündlich
	31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh	Mobilitätsvorsorge, ca. 7 Kurspaare	Mobilitätsvorsorge
<i>Teilregion 3</i>	31.121 Grindelwald Terminal - Bahnhof – ob. Gletscher	Stündlich, saisonal halbstündlich verdichtet *	Stündlich, saisonal halbstündlich verdichtet
	31.122 Grindelwald Gletscherschlucht - Bahnhof - Bodmi - Klusi	Stündlich, Klusi - Bahnhof saisonal halbstündlich verdichtet*	Stündlich, Klusi - Bahnhof saisonal halbstündlich verdichtet
	31.123 Grindelwald Kirche - Bahnhof - Itramen	Stündlich	Stündlich
<i>Teilregion 4</i>	31.151 Brienz Rössli – Brienz	Stündlich	Stündlich
	31.151 Brienz – Ballenberg – Brienzwiler	Stündlich während Sommersaison bis Ballenberg Ost, Verdichtungen	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten und saisonal
	31.155 Brienz – Axalp	Mobilitätsvorsorge, ca. 4 – 7 Verbindungen, saisonal schwankend	Mobilitätsvorsorge
<i>Teilregion 4 / 5</i>	31.151 Brienzwiler – Banholzfluh Brünig	6 Verbindungen	Mobilitätsvorsorge, saisonal stündlich
<i>Teilregion 5</i>	31.158 Brünig-Hasliberg – Hasliberg-Reuti	Stundentakt, saisonal Hohfluh – Reuti Halbstundentakt	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten und saisonal, saisonales Abendangebot
	31.174 Unterbach – Meiringen - Geissholz	Stündlich, mit Lücken	Stündlich, mit Lücken
<i>Teilregion 6</i>	31.171 Innertkirchen – Guttannen	Mobilitätsvorsorge, 10 Kurspaare saisonal verdichtet	Mobilitätsvorsorge
	13.172 Innertkirchen – Gadmen – Obermaad	Mobilitätsvorsorge, 10 Kurspaare saisonal verdichtet	Mobilitätsvorsorge

Tabelle 3-3: Angebot auf den Buslinien

* Im Winterbetrieb wird die Linie sogar zum Viertelstundentakt verdichtet, was dazu führt, dass über das gesamte Jahr im Schnitt ein Halbstundentakt besteht.

4 Grundlagen / Analysen

4.1 Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK)

Das RGSK beinhaltet eine umfassende Analyse der Struktur und der Entwicklung der Regionalkonferenz Oberland-Ost. Daher wird hier darauf verzichtet, diese Struktur- und Entwicklungsanalysen nochmals aufzunehmen und auf das RGSK verwiesen. Für das vorliegende Angebotskonzeptrelevante RGSK Massnahmen sind die folgenden:

- Wilderswil, neue zweigleisige Haltestelle Flugplatz (Koordinationsstand Vororientierung, wird aber im Rahmen des RGSK 2021 festgesetzt²)
- Oberried, Haltestelle Resort Brienersee (Koordinationsstand Vororientierung³ soll aber im Rahmen des RGSK 2021 festgesetzt werden²)
- Matten / Wilderswil, ÖV-Erschliessung des Gewerbegebiets Flugplatz (Koordinationsstand Zwischenergebnis³ soll aber im Rahmen des RGSK 2021 festgesetzt werden²)

Die Massnahmen Haltestelle Wilderswil Flugplatz wurde inzwischen im vom Bund beschlossenen Ausbauschritt STEP 2035 aufgenommen. Die Finanzierung der Haltestelle ist somit gesichert, die Finanzierung der P&R Anlage ist noch im Detail zu klären. Betreffend Erschliessung des Gewerbegebiets Flugplatz wurden ebenfalls bereits weitere Abklärungen vorgenommen. Die weiteren Massnahmen beinhalten Massnahmen im Bereich Infrastruktur, welche für das Angebotskonzept nicht von Bedeutung sind.

4.2 STEP Ausbauschritt 2035

STEP steht für Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur. Nach dem Volks-Ja zu FABI wird in Zukunft das Bundesparlament in regelmässigen Abständen über Ausbauschritte entscheiden.

Der Lead für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs liegt bei den Kantonen, für den Güterverkehr und für den Fernverkehr beim BAV unter Einbezug der SBB.

Der erste STEP Beschluss wurde im Sommer 2019 durch das Bundesparlament beschlossen. Darin enthalten sind sowohl die Bahn-Haltestelle Flugplatz Interlaken sowie die Kreuzungsstelle in Niederried. Im Zusammenhang mit der Haltestelle Flugplatz kann somit ein Park & Ride ab dem Flugplatz als Zubringer zu der V-Bahn angeboten werden.

4.3 Ortsbuskonzept Bödeli 2011

Das Ortsbuskonzept Bödeli wurde 2011 verabschiedet. Seither konnten kontinuierlich Elemente daraus umgesetzt werden. Die noch nicht umgesetzten Anliegen aus dem Ortsbuskonzept Bödeli 2011 wurden erneut in der Kommission ÖV diskutiert und sollen beibehalten werden. Es sind dies die folgenden Anliegen:

- 31.105: Viertelstundentakt zwischen Int. West und Wilderswil
- 31.105: Halbstundentakt bis Gsteigwiler

4.4 Aktualisierung Ortsbuskonzept Bödeli 2019

Um neue Bedürfnisse und Entwicklungen aufzunehmen, wurde das Ortsbuskonzept Bödeli im Vorfeld der Erarbeitung des Angebotskonzepts aktualisiert und auf einige spezifische Punkte hin überprüft.

4.4.1 ÖV-Erschliessung Flugplatzareal und Rugenstrasse

Gestützt auf die Aufnahme der Erschliessung des ESP Flugplatz Interlaken und auf Antrag der Gemeinde Matten wurden verschiedene Varianten untersucht, wie die beiden Gebiete besser erschlossen werden können.

Erkenntnisse

- Die heutigen Fahrgastpotenziale der Rugenstrasse ist eher gering. Ein markante Zunahme des Potentials ist nicht zu erwarten.
- Das Fahrgastpotential auf dem Flugplatzareal ist mit den neuen Betrieben stetig am Zunehmen. Geht man von den theoretisch errechneten 800 zusätzlichen Arbeitsplätzen aus, so ist das Fahrgastpotential relativ gross.
- Ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz ist keine attraktive Busererschliessung des Flugplatzareals und/oder der Rugenstrasse möglich.
- Die Anforderungen einer ÖV-Erschliessung von Flugplatz (Arbeitszone) und Rugenstrasse sind sehr unterschiedlich was gegen eine Verflechtung der beiden Linien spricht.
- Variante 1 („Ist-Zustand +“, verbesserte Zugänglichkeit der Haltestellen) ist eine mögliche Alternative, um die ÖV-Erschliessungssituation der Rugenstrasse zu verbessern.

Eine attraktive Busererschliessung kann die Entwicklung des ESP auf dem Flugplatzareal positiv beeinflussen. Die Attraktivität des ÖV und damit dessen Nutzung steigt.

Fazit

Eine Verbesserung der Erschliessung der Rugenstrasse kann durch die Gemeinde Matten entweder mit einer Fusswegverbindung zwischen der Rugenstrasse und der Bushaltestelle Gsteigstrasse erreicht werden oder mit einem Verschieben der Haltestelle Gsteigstrasse in Richtung der Kreuzung Rugenstrasse. Eine zusätzliche Buslinie für die Rugenstrasse wird aufgrund

des zu geringen Fahrgastpotentials mittelfristig nicht realisierbar sein. Ebenfalls kritisch wird eine Verlängerung der Linie 104 über eine allfällige neue Strassenverbindung zwischen Rugenstrasse und Gsteigstrasse beurteilt (kaum zeitliche Reserven).

Für die Erschliessung des Gewerbegebiets Flugplatz wird es als sinnvoll erachtet, mittelfristig einen Versuchsbetrieb einzurichten. Allenfalls könnte damit auch die Linie 105 entlastet werden und eine Alternative zum Viertelstundentakt darstellen.

4.4.2 Abendangebot saisonal Manor Farm

31.105 / 31.021

Im Rahmen der Aktualisierung des Ortsbuskonzeptes wurde auf Wunsch der Gemeinde Unterseen die saisonale Verlängerung der Linie zur Manor Farm am Abend überprüft: Die Linienerweiterung während den Sommermonaten wurde gut nachgefragt. Aufgrund der schwierigen Wendemöglichkeiten bei der Manor Farm soll zukünftig aber anstelle der Verlängerung der Linie 31.105 die Linie 31.021 zwischen Beatenbucht und Interlaken Ost am Abend länger angeboten werden. Im Sommer 2020 und 2021 wird diese Leistung anstelle der Verlängerung der Linie 31.105 durch die Gemeinde Unterseen bestellt und gemeinsam mit weiteren Gemeinden sowie Dritten finanziert. Ab 2022 soll die Leistung in das Grundangebot aufgenommen werden.

4.5 Marktbedürfnisse

Nachfolgend sind die Aussagen aus dem letzten Angebotskonzept mit übernommen, da sie auch weiterhin ihre Gültigkeit haben.

*Innerhalb der Region
(Binnenverkehr)*

Innerhalb der Teilregion 1 dominiert bei den Einheimischen das Transportbedürfnis ins Regionalzentrum, gefolgt zu dessen Nachbargemeinden. Verbindungen zu anderen Teilregionen sind weniger wichtig.

In den Teilregionen 2, 3, 4, 5 und 6 sind für die Einheimischen vor allem die Verbindungen ins nahe Subzentrum oder deren Nachbargemeinden oder -orte wichtig. Die Verbindung zum Regionalzentrum folgt an zweiter Stelle. Zwischen den Teilregionen 2/3 und 4/5/6 sind die Transportbedürfnisse von untergeordneter Bedeutung.

Für Feriengäste sowie für Einheimische im Bereich Freizeittourismus steht insbesondere im Winter die Erreichbarkeit der Ausgangspunkte der touristischen Anlagen und anderer Tourismusorte im Vordergrund. Verbindungen zwischen den Teilregionen sind wichtig.

*Überregionale Zielorte
(Zielverkehr)*

Die rechtzeitige Erreichbarkeit der überregionalen Zielorte (Zentren Thun, Bern, Zürich, Berufsschulsstandort Frutigen) ist für die Einheimischen aller Teilregionen wichtig. Für die Teilregionen 4, 5 und 6 hat die Verbindung nach Luzern eine wichtige Bedeutung. Mit Ausnahme der Gemeinde Oberried ist für die Teilregionen 4, 5 und 6 die Reisezeit nach Zürich über den Brünig kürzer als über Bern, sie ist zudem deutlich günstiger.

Für Feriengäste vor Ort trifft beides eher noch stärker zu. Die Erreichbarkeit der Flughäfen Zürich, Basel, Bern und Genf hat eine sehr grosse Bedeu-

	tung.
<i>Innerregionale Zielorte (Quellverkehr)</i>	Für Feriengäste ist die Erreichbarkeit der Tourismusorte sehr wichtig. Für Tagesausflügler ist zusätzlich die Erreichbarkeit der Ausgangspunkte der touristischen Anlagen und Ausflugslinien von grosser Bedeutung.
<i>Durchgangsverkehr</i>	Für Touristen interessant sind die Verbindungen über den Brünig in die Zentralschweiz, durch den Lötschberg ins Wallis und durchs Simmental Richtung Westschweiz. Die Strassen über die Alpenpässe Grimsel und Susten sind während der Sommersaison für den Ausflugsverkehr von Bedeutung (touristische Buslinien).
<i>Zielsetzung</i>	In der Region sollen die Marktbedürfnisse soweit möglich kundenfreundlich abgedeckt werden.

5 Erläuterung und Beurteilung der Begehren

5.1 Begehren Bahnangebot

Interlaken – Spiez (310)

direkte stündliche Verbindung nach Zürich / Zürich Flughafen, durchgehender Halbstundentakt nach Bern

310

Alle direkten Fernverkehrszüge von und nach Interlaken verkehren seit Fahrplanwechsel Dezember 2007 von/nach oder via Basel. Mindestens zweistündlich, wenn möglich aber stündlich direkte Züge aus dem Raum Ostschweiz/Zürich (Flughafen) sind wieder einzuführen, da dies einem Bedürfnis der gesamten Region entspricht und insbesondere für den touristischen Verkehr eine zentrale Rolle spielt. Für die Region ebenfalls von grosser Wichtigkeit ist die Einführung eines durchgehenden Halbstundentakts im Fernverkehr nach Bern. Mit der Inbetriebnahme der V-Bahn gewinnt dieses Anliegen zusätzlich an Bedeutung.

Interlaken – Bern (310)

Fernverkehrshalte in Leissigen und Därligen

310

Heute halten zwei Kurse des Fernverkehrs am Morgen (Kurs Nr. 1056 und 1058) in Därligen und Leissigen sowie ein Spätkurs am Wochenende (Kurs Nr. 993) in Leissigen. Da diese Kurse für die Gemeinde Leissigen und Därligen von grosser Bedeutung sind, wird von der Gemeinde Leissigen beantragt, diese auch nach dem Umbau des Bahnhofs Leissigen beizubehalten. Da der Angebotsbeschluss des Grossrats lediglich das Angebot des Regionalverkehrs beinhaltet, können darin keine Anträge an den Fernverkehr gestellt werden. Die Entscheid-Kompetenz betreffend Fernverkehr liegt bei der SBB und dem BAV. Dementsprechend kann die Regionalkonferenz dem Kanton lediglich beantragen, das Anliegen mit den erwähnten Stellen zu prüfen. Angesichts der hohen Bedeutung für die beiden Gemeinden wird daher folgender Prüfauftrag an den Kanton gestellt:

Der Kanton wird beauftragt zu prüfen, ob die bestehenden FV-Halte in Därligen und Leissigen am Morgen (Kurs Nr. 1056 und Nr. 1058) und in der Nacht auf Freitag und Samstag (Kurs Nr. 993) in Leissigen auch nach den Umbauarbeiten der Kreuzungsstelle in Leissigen beibehalten werden können.

Interlaken – Grindelwald (312)

Stündliche Zusatzzüge in den Spitzenzeiten

312

Mit der Inbetriebnahme der V-Bahn in Grindelwald wird im Winter eine wesentliche Zunahme der Gäste auf der Linie 312 nach Grindelwald erwartet. Wie in der Korridorstudie ausführlich untersucht wurde, muss zur Bewältigung der erwarteten Frequenzen in der Wintersaison das Angebot ausgebaut werden. Ohne Infrastrukturausbau kann in Spitzenzeiten stündlich ein Zusatzzug in Lastrichtung angeboten werden. Mit der Eröffnung der V-Bahn sollen daher drei Zusatzzüge am Morgen von Interlaken nach Grindelwald und drei Zusatzzüge am Nachmittag von Grindelwald nach Interlaken ange-

boten werden. Da der Kapazitätsengpass auf den Winter beschränkt ist, genügt es, wenn der Angebotsausbau saisonal von Dezember bis März angeboten wird. Dieser Ausbau hat betriebliche Zusatzaufwendungen zur Folge, welche den Kostendeckungsgrad geringfügig reduzieren werden. Aufgrund der hohen Zielerreichung werden die Zielvorgaben aber weiterhin erreicht werden können.

Interlaken – Meiringen – Luzern (470)

Rückverlegung Kreuzungsstelle von Chäppeli auf den Brünig

470

Im Rahmen des vorletzten Angebotskonzepts erfolgten die Anpassungen auf den neuen Fahrplan der Zentralbahn. Durch die Verschiebung der Kreuzungsstelle vom Brünig zum Chäppeli wurden die Anschlüsse insbesondere für die Postautos in den Teilregionen 4 und 5 wesentlich erschwert. Daraus resultierte eine Angebotsverschlechterung, aus welcher aber keine Kosteneinsparungen resultierten. In der Zwischenzeit prüft die ZB, ob eine Rückverlegung der Kreuzungsstelle auf den Brünig stabil angeboten werden kann. Aus Sicht der Regionalkonferenz hat dieser Entscheid eine sehr hohe Bedeutung, entsprechend sollte alles darangesetzt werden, dass die Kreuzungsstelle auf den Brünig zurückverlegt werden kann.

Interlaken – Meiringen – Luzern (470)

Ausbau Abendangebot über den Brünig

470

Die letzte Fahrt von Luzern nach Meiringen ist während der ganzen Woche um 21.05 Uhr. Da die Region Haslital sowohl in Richtung Interlaken/Bern als auch in Richtung Luzern orientiert ist, entspricht es einem wachsenden Bedürfnis, am Abend spätere Verbindungen von und nach Luzern anzubieten. Auch aus touristischer Sicht werden zusätzliche spätere Verbindungen begrüsst und als wichtig erachtet.

5.2 Begehren Busangebot

Thun – Beatenbucht – Interlaken (31.021)

Abendangebot saisonal

31.021

In den Sommersaisons 2018 und 2019 wurde die Abenderschliessung der Manor Farm mit einer Verlängerung der Linie 31.105 sichergestellt. Die Nachfrage war erfreulich, einziges Problem war die Wendemöglichkeit. Provisorisch wurde dies auf dem Parkplatz Neuhaus eingerichtet. Eine definitive Lösung erwies sich aber als wesentlich aufwändiger als ursprünglich angenommen. Daraus resultierte der Antrag der Gemeinde Unterseen, anstelle der Linienverlängerung der Linie 31.105 die Linie 31.021 abends länger anzubieten. Für die Saisons 2020 und 2021 wird das Angebot in der Sommersaison bereits so durch die Gemeinde Unterseen bestellt und durch die Gemeinde und Dritte finanziert. In Gegenzug entfällt die Verlängerung der Linie 31.105.

Spiez - Interlaken (31.060)
Monitoring der Umstellung

31.060

Im Rahmen des letzten Angebotsbeschlusses wurde durch den Grossen Rat entschieden, den Regionalverkehr Spiez – Interlaken zukünftig mit einem Busbetrieb sicherzustellen. Die Umstellung erfolgt auf den Fahrplanwechsel 2020. Da es sich um ein neues Angebot handelt, soll im Rahmen der Umstellung durch ein externes Unternehmen ein Monitoring durchgeführt werden. Die zu beobachtenden Punkte sind in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden festzulegen.

Interlaken West – Beatenberg (31.101)
halbstündliche Verdichtungen nachmittags ganzjährig,
saisonal halbstündliche Verdichtungen zusätzlich am Morgen

31.101

Im letzten Angebotskonzept wurden saisonale Verdichtungen aufgenommen und für die Sommersaison eingeführt. Die Nachfrage nach diesen Kursen war erfreulich gross, ebenfalls mussten wesentlich weniger Beiwagen eingesetzt werden. Ab Fahrplan 2020 werden die Verdichtungen auch in der Wintersaison angeboten. Da das Niederhorn ein Ganzjahresausflugsziel darstellt und immer wieder Beiwagen geführt werden müssen, wird beantragt, das saisonale Angebot auf das ganze Jahr auszuweiten. Zusätzlich wird beantragt, in der Sommersaison halbstündliche Verdichtungen auch in der touristischen Morgenspitze anzubieten.

Ortsbus Interlaken (31.104)
Durchgehender Halbstundentakt auch am Wochenende
Anpassung der Linienführung

31.104

Seit dem Ausbau des Angebots zum durchgehenden Halbstundentakt unter der Woche sowie samstags ist die Nachfrage um ca. 30% gestiegen. Am Sonntag wird der Halbstundentakt jedoch nur während der Hauptsaison angeboten. Während rund 4 Monaten im Jahr besteht sonntags nach wie vor nur der Stundentakt. Entsprechend den Zielvorstellungen des Mengengerüsts soll innerhalb der Angebotsstufe 3 der durchgehende Halbstundentakt auch am Sonntag angestrebt werden. Dadurch kann die Merkbarekeit verbessert und so der einfachere Zugang zum Angebot erreicht werden.

Die erhöhte Nachfrage sowie die Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Strasse führen dazu, dass der Umlauf der Linie an Reservezeit eingebüsst hat. Daher soll die Rückfahrt ab Interlaken Ost zukünftig direkt die Haltestelle Gymnasium anfahren. Die Haltestelle Mittleres Moos wird dadurch auf dem Rückweg nicht mehr bedient.

Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105)
Halbstundentakt bis Gsteigwiler
Ausbau Abendangebot

31.105

Heute verkehrt nur jeder zweite Kurs nach Gsteigwiler. Die restlichen Kurse führen bis Wilderswil Dorf und von dort über die Obereigasse und Hauptstrasse (Kantonsstrasse) zurück zum Bahnhof Wilderswil (weil im Dorf keine Wendemöglichkeiten bestehen).

Es wird aus verkehrsplanerischer Sicht empfohlen, alle Kurse nach Gsteigwiler zu führen, primär um das Dorf Wilderswil halbstündlich in beide

Richtungen erschliessen zu können. Es sind dazu keine zusätzlichen Fahrzeuge notwendig, Mehrkosten entstehen lediglich durch die zusätzlich gefahrenen Kilometer. Die Gemeinden Wilderswil und Gsteigwiler werden durch die zusätzlichen Halte einen grösseren Anteil an den Kosten übernehmen müssen. Daher wird beantragt, die gesamte Linie 31.105 der Angebotsstufe 3 zuzuweisen (Linienabschnitt Wilderswil – Gsteigwiler aktuell nur in der Angebotsstufe 2).

Auf einen Antrag im Vorfeld der Erarbeitung des Angebotskonzepts wurde überprüft, ob es möglich wäre, dass die letzten Kurse der BOB, welche mit Bussen gefahren werden, zukünftig auch noch die Gemeinde Matten bedienen könnten. Es zeigte sich, dass dies angesichts der knappen zeitlichen Reserven und den verschiedenen Linien / Haltestellen nicht sinnvoll ist. Allerdings zeigt die Nachfrage des Abendangebots auf der Linie 31.105 klar, dass ein Bedürfnis besteht. Der Kurs, welcher im Sommer jeweils 22.57 ab Interlaken West verkehrt, weist eine durchschnittliche Auslastung von über 20 Fahrgästen auf. Daher wird beantragt, diesen Kurs ganzjährig anzubieten. Zudem soll in der Sommersaison zusätzlich ein späterer Kurs (23.57) in den Fahrplan aufgenommen werden.

Sobald die «gelenkbustaugliche» Wendeschleife beim Spital Interlaken realisiert ist, soll die Linie mit einem Gelenkbus bedient werden.

Interlaken – Wilderswil (31.105)

Verdichtung auf dem Abschnitt Interlaken - Wilderswil Bahnhof zum 15-Min.-Takt

31.105

Durch den Viertelstundentakt tagsüber **wird das Angebot von Angebotsstufe 3 auf Angebotsstufe 4 angehoben**; es werden also höhere Zielwerte bezüglich KDG (50%) und Nachfrage (16 pro Kurs im stärksten Querschnitt) vorgegeben.

Die Fahrgastzahlen der Linie 31.105 sind gegenwärtig eindeutig die höchsten im Ortsbusnetz Bördeli. Zeitweise sind die Auslastungszahlen an der Belastungsgrenze. Die durchschnittliche tägliche Fahrgastzahl ist auf dem Linienabschnitt Wilderswil Richtung Interlaken mehr als doppelt so hoch, wie auf dem angrenzenden Abschnitt vom Bahnhof Richtung Wilderswil Dorf / Gsteigwiler (vgl. Anhang). Dies ist eine Folge der grossen Zahl von Umsteigenden von / zur BOB. Eine Verdichtung des Angebots zumindest auf dem Kernabschnitt (Interlaken West - Matten – Wilderswil Bahnhof) drängt sich deshalb auf. Bei verspäteten Kursen der BOB wartet der Bus der Linie 31.105 in Wilderswil zu, um den Anschluss von der BOB Richtung Matten und Interlaken sicherzustellen. Dies führt dann jedoch häufig dazu, dass der Anschluss der Linie 31.105 auf den Fernverkehr Richtung Spiez nicht mehr gewährleistet werden kann. Dieses Problem wird gegenwärtig in Spitzenzeiten häufig mit Beiwagen gelöst.

Interlaken – Habkern (31.106)

Ausbau Abendangebot, Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2

31.106

Heute fährt der letzte Kurs des Postautos um 19.04 in Interlaken West ab. Die anderen Teilregionsgemeinden sind am Abend wesentlich besser erschlossen. Die Linie 31.106 ist heute der Angebotsstufe 1 zugeteilt. Innerhalb der Angebotsstufe 1 ist gegenüber dem heutigen Fahrplan ein zusätzli-

ches Kurspaar möglich. Da aber einerseits der Betriebsschluss heute sehr früh ist und andererseits das Bedürfnis nach einer Spätverbindung besteht, wird beantragt, die Angebotsstufe von 1 auf 2 zu erhöhen und den durchgehende Stundentakt bis 22.04 Interlaken West ab anzubieten, allenfalls am Wochenende mit einem zusätzlichen Kurs um 23.04.

Wilderswil – Saxeten (31.111)

Moderater Angebotsausbau Saisonal / an den Wochenenden

31.111

Die Minimalvorgaben betreffend Kostendeckung werden auf der Linie nicht erreicht. Allerdings ist das Angebot minimal. Aufgrund des Potentials als Naherholungsgebiet sowohl im Sommer als auch im Winter soll versucht werden, das Angebot in der Saison und an den Wochenenden besser auf die touristischen Bedürfnisse abzustimmen.

Brienz – Ballenberg – Brienzwiler – Brünig (31.151)

Aufnahme Linienverlängerung Feldstrasse in das Grundangebot

31.151

In Brienz wurde als Versuchsbetrieb eine Linienverlängerung über die Feldstrasse eingerichtet. Diese kann während der Standzeit von einigen Buskursen gefahren werden. Da das Angebot kaum Kosten verursacht und damit günstig eine Verbesserung des ÖV-Angebots erreicht werden kann, soll die Linienverlängerung in das Grundangebot aufgenommen werden.

Brünig – Hasliberg-Reuti (31.158)

Aufnahme Abendbus in das Grundangebot

31.158

Auf dem Hasliberg verkehrt seit der Wintersaison 2016/2017 ein Abendbus, welcher durch die Bergbahnen und die Gemeinde finanziert wird. Die Werte der Saison 2017/2018 und 2018/2019 zeigen eine erfreuliche Nachfrage. Daher soll der Abendbus zukünftig ins Grundangebot aufgenommen werden.

Interlaken – Flugplatz (31.xxx)

Versuchsbetrieb Erschliessung Flugplatz

31.xxx

Der Flugplatz stellt einen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung dar. Mit dem Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan NIRP wurde in diesem ESP eine strategische Arbeitszone definiert. In diesem Zusammenhang wurde eine Verbesserung der Erschliessung geprüft. Daraus ergab sich, dass eine neue Buslinie durchaus sinnvoll sein könnte. Diese hätte folgende Vorteile:

- Bestandsnetz bleibt unverändert
- Anschlüsse mit der Bahn sind uneingeschränkt möglich
- Etappierte Einführung der Buslinie ist leicht realisierbar

Aus diesen Gründen soll die Möglichkeit geschaffen werden, für die Verbesserung der Erschliessung einen Versuchsbetrieb mit einer Buslinie einzurichten.

Moonlinerlinien M41, M42 und M15

Bestellung durch den Kanton

M41, M42 und M15

Das Moonlinerangebot wurde im Perimeter der Regionalkonferenz Oberland-Ost seinerzeit nach einer Versuchsphase als regionales Zusatzangebot

durch die Regionalversammlung beschlossen. Mit diesem Beschluss einher ging der Beschluss für eine Defizitgarantie in festgelegter Höhe. Die Koordination sowie das Inkasso dieser Leistungen erfolgte durch die RKOÖ. Aufgrund des Ausbaus des Abendangebots in der Stadt Bern wurden durch die RKBM die Nachtlinien überprüft. Diese Überprüfung hat ergeben, dass eine Bestellung des Nachtlinienangebots sinnvoll ist. Die Regionalkonferenz Oberland-Ost unterstützt diese Einschätzung und beantragt, die entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen damit diese Änderung umgesetzt werden kann.

5.3 Bahnhaltstellen

Bahnhaltstelle Resort Brienersee Oberried

470

In der Überbauungsordnung für das Resort Brienersee in Oberried ist festgehalten, dass das Resort mit dem ÖV erschlossen werden muss. Für eine optimale Erschliessung des neuen Resorts besteht die Möglichkeit, eine Bahnhaltstelle in unmittelbarer Nähe zu erstellen. Aus Sicht des Regionalverkehrs sollte daher die relativ günstig zu erstellende Haltestelle gebaut werden und das Areal mit der Bahn erschlossen werden. Diese Lösung ergibt eine wesentlich attraktivere ÖV-Erschliessung als dies mit einem Busshuttle an den Bahnhof erreicht würde.

6 Zusammenfassung und Priorisierung der Anträge

6.1 Anträge 1. Priorität

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost beantragt, die folgenden Angebotsausbauten und Optimierungen prioritär in den kantonalen Angebotsbeschluss aufzunehmen.

- | | |
|------------------|--|
| 310 | <ul style="list-style-type: none">• (SBB, Interlaken - Bern) Prüfauftrag: Der Kanton wird beauftragt zu prüfen, ob die bestehenden Fernverkehrshalte in Därligen und Leissigen am Morgen (Kurs Nr. 1056 und Nr. 1058) und in der Nacht auf Freitag und Samstag (Kurs Nr. 993) in Leissigen auch nach den Umbauarbeiten der Kreuzungsstelle in Leissigen beibehalten werden können. |
| 470 | <ul style="list-style-type: none">• (Zentralbahn, Luzern – Meiringen) Ausbau Abendangebot über den Brünig |
| 31.021 | <ul style="list-style-type: none">• (Oberhofen – Unterseen) Ausbau Abendangebot von März bis Oktober |
| 31.060 | <ul style="list-style-type: none">• (Spiez - Interlaken): Externes Monitoring des neuen Angebots |
| 31.101 | <ul style="list-style-type: none">• (Int. West – Beatenberg) Verdichtungen nachmittags ganzjährlich• Saisonale Verdichtung am Morgen |
| 31.104 | <ul style="list-style-type: none">• (Ortsbus Interlaken): Halbstundentakt ganzjährig auch am Sonntag |
| 31.105 | <ul style="list-style-type: none">• (Int. West – Gsteigwiler) Halbstundentakt bis Gsteigwiler (Erhöhung der Angebotsstufe für den Abschnitt Wilderswil – Gsteigwiler von 2 auf 3).• Abendangebot um eine Stunde verlängern (Sommerangebot heute ganzjährig, Sommer neu eine Stunde länger).• Bedienung der Linie mit Gelenkbus. |
| 31.106 | <ul style="list-style-type: none">• (Interlaken West - Habkern) Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2• Stundentakt an Abend bis 22.04 Int. West ab, Freitag / Samstag 23.04 ab |
| 31.111 | <ul style="list-style-type: none">• (Wilderswil – Saxeten): Angebotsoptimierungen saisonal / am Wochenende auf touristische Bedürfnisse prüfen |
| 31.151 | <ul style="list-style-type: none">• (Brienz – Brünig): Verlängerung Feldstrasse in Grundangebot aufnehmen |
| 31.158 | <ul style="list-style-type: none">• (Brünig – Hasliberg-Reuti) Aufnahme Abendbus Hasliberg Wintersaison im Grundangebot |
| 31.xx | <ul style="list-style-type: none">• (Interlaken Flugplatz): Versuchsbetrieb Erschliessung ESP / Gewerbezone |
| M41, M42 und M15 | <ul style="list-style-type: none">• (Moonlinerlinien): Schaffen der rechtlichen Voraussetzung, dass eine Bestellung des Nachtangebots durch den Kanton erfolgen kann. |

6.2 Anträge 2. Priorität

In zweiter Priorität werden die folgenden Angebotsausbauten beantragt:

- | | |
|--------|--|
| 31.105 | <ul style="list-style-type: none">• (Interlaken West – Wilderswil): Viertelstundentakt |
|--------|--|

7 Beurteilung der Linien, bei denen die Minimalanforderungen nicht erreicht werden

Der Kanton Bern stellt Zielvorgaben resp. Minimalanforderungen bezüglich Kostendeckungsgraden und Nutzung des ÖV-Angebotes auf (Angebotsverordnung). Im Sinne einer Erfolgskontrolle werden die einzelnen Linien beurteilt. Bei Nichterreichen der Minimalvorgaben sind die Angebote auf Ihre Zweckmässigkeit zu prüfen, bei Nichterreichen der Zielerfordernisse sind von den Transportunternehmen Vorschläge zur Verbesserung einzureichen. Im Gebiet der Regionalkonferenz erfüllen nur wenige Linien die Minimalvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad (KDG) oder Auslastung (A) nicht. Im Kapitel 8 werden diese Linien vertieft betrachtet und mögliche Schritte zum Erreichen der Minimalvorgaben aufgezeigt. Es sind dies:

*Minimalvorgaben
nicht erfüllt*

- 474 Meiringen – Innertkirchen (A)
- 31.111 Wilderswil – Saxeten (KDG)
- 31.172 Innertkirchen – Gadmen – Obermaad (KDG)
- 31.174 Geissholz – Meiringen – Balm (KDG)
- 31.174 Meiringen – Balm – Unterbach (KDG)

Für diese Linien sind Zweckmässigkeit und Effizienz zu prüfen. Sofern die Zweckmässigkeit ausgewiesen ist, schlagen die Transportunternehmer Massnahmen vor, um die Effizienz zu steigern.

Bei der Überprüfung einzelner Angebote zeigt sich, dass die Angebote schon heute bzgl. der Linienumläufe und Anschlüsse optimiert sind. Die Spielräume für Veränderungen unter Einhaltung der Rahmenbedingungen sind ausgenutzt.

Meiringen – Innertkirchen

474

Gemäss der Zusammenstellung des Kantons Bern wird diese Linie der Kategorie eines tramähnlichen Betriebes zugeordnet.

Die Linie erfüllt eine wichtige Funktion im öffentlichen Verkehrsnetz, indem sie als Zubringerlinie für die Gemeinden Gadmen, Guttannen und Innertkirchen die Verbindung zum Hauptast Meiringen - Interlaken sicherstellt. Die Frequenzen entwickeln sich zudem weiter positiv.

Das Angebot ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

Wilderswil – Saxeten

31.111

Die Linie stellt die Grunderschliessung der Gemeinde Saxeten sicher. Der heutige Fahrplan ist stark auf die Bedürfnisse der Schüler ausgerichtet. Es soll geprüft werden, ob durch eine Anpassung auf die touristischen Bedürfnisse an den Wochenenden und in den Sommerferien die Linie besser ausgelastet werden könnte.

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

31.172

Innertkirchen – Gadmen – Obermaad

Die Linie stellt die Grunderschliessung des Ortsteils Gadmen sicher. Obschon die Schule in Gadmen geschlossen wurde und nun alle Kinder nach Innertkirchen fahren müssen, stagnieren die Frequenzen. Wir schlagen vor, gemeinsam mit der inzwischen fusionierten Gemeinde nach Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen.

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

31.174

Geissholz – Meiringen – Balm / Meiringen – Balm – Unterbach

Die Linie stellt die Grunderschliessung der Ortsteile Unterbach und Balm sicher. Die Fahrpläne wurden so weit möglich auf die Bedürfnisse der Schulen angepasst. Seit der Schliessung des Schulstandortes Unterbach 2015 werden mehr Schulkinder transportiert. Trotzdem ist die Nachfrage insgesamt rückläufig.

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

8 Anhang

8.1 Eingaben der Gemeinden und Transportunternehmungen

Bevor mit der Ausarbeitung des Angebotskonzeptes gestartet wurde, sind die Gemeinden und die Transportunternehmungen nach deren Anliegen, Bedürfnissen und Verbesserungsvorschlägen befragt worden. Nachfolgend sind sämtliche Eingaben nach Linien zusammengefasst aufgelistet:

<i>Bahnen</i>	Liniennr.	Strecke / Streckenabschnitte	Anliegen	Umgang im Angebotskonzept
	311 / 312	Interlaken Ost – Wilderswil	Die letzten Kurse welche als Bahnersatzbusse gefahren werden sollten durch Matten fahren.	Die Kommission ÖV ist der Meinung, dass eine Bedienung auserwählter Haltestellen auf verschiedenen Linien wenig kundenfreundlich ist. Alternativ soll geprüft werden, ob die Linie 31.105 länger bedient werden kann.
	470	Interlaken Ost – Meiringen – Luzern	Reservations für Schulen sollten wieder möglich sein.	Es ist nicht so, dass grundsätzlich keine Reservations möglich sind. Es wird aber empfohlen frühzeitig zu reservieren, da das Gruppenreservationskontingent oft ausgeschöpft ist. Das Thema ist nicht angebotskonzeptrelevant.
	470	Interlaken Ost – Meiringen – Luzern	Spätere Verbindungen von Luzern nach Meiringen	Wird erneut aufgenommen.
	470	Brünig	Rückverlegung der Kreuzung der IR Züge auf den Brünig	Wird aufgenommen
	470	Interlaken Ost – Meiringen	Halbstundentakt in Oberried und Anpassung auf den Stundenplan der Schule Brienz	Sobald das Resort Oberried in Betrieb ist und mit einer Haltestelle ergänzt wurde wird geprüft, ob eine Bedienung im Halbstundentakt möglich ist. Entsprechend wird das Thema auf das nächste Angebotskonzept verschoben.

<i>Buslinien</i>	Liniennr.	Strecke / Streckenabschnitte	Anliegen	Umgang im Angebotskonzept
<i>Teilregion 1</i>	31.021	Oberhofen - Beatenbucht – Interlaken	Abendangebot Manor Farm mit der Linie 31.021 sicherstellen	Wird aufgenommen
	31.060	Spiez – Interlaken Ost, Neue Buslinie	Unabhängiges Monitoring der neuen Line unter Beachtung der Punkte Fahrplanstabilität, Verspätungen, Anschlussbrüche, Schulanbindung, Sicherheit, Auslastung der Busse & Verkehrsentwicklung der A8. Zudem ist die Möglichkeit zu schaffen, bei schlechter Angebotsqualität kurzfristig Anpassungen vornehmen zu können.	Wird aufgenommen.
	31.101	Beatenberg – Interlaken	Verdichtungen ganzjährig anbieten	Wird aufgenommen
	31.101	Beatenberg –	Zusätzlich saisonale Verdichtun-	Wird aufgenommen

		Interlaken	gen am Morgen	
	31.102	Interlaken West – Ost - Ringgenberg	Keine Anträge	
	31.103	Interlaken West – Ost – Bönigen – Iseltwald	Die Seestrasse ist in den Sommermonaten immer noch stark frequentiert, was zu Anschlussbrüchen und entsprechenden Kundenreaktionen führt. Die Linienführung in Lastrichtung über die A8 wäre noch immer sinnvoll.	Die Kommission ÖV hat entschieden, aufgrund der Diskussionen im Rahmen des letzten AK's den Antrag nicht aufzunehmen.
	31.104	Ortsbus Interlaken	Durchgehender Halbstundentakt auch sonntags	Wird aufgenommen
	31.104	Ortsbus Interlaken	Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität, Rückfahrt von Interlaken Ost direkt zur Haltestelle Gymnasium	Wird aufgenommen
	31.104 / 31.105	Haltestelle Sonne	Überprüfen der Fahrzeiten, da beide Busse zeitgleich bei der Sonne halten.	Die gleichzeitige Bedienung ergibt sich aus den Anschlüssen an den Fernverkehr in Interlaken West. Wird nicht aufgenommen.
	31.105	Interlaken – Wilderswil	Verdichtung des Abschnitts Interlaken Ost – Wilderswil Bahnhof zum Viertelstundentakt.	
	31.105	Wilderswil – Gsteigwiler	Haltestelle Gemeindeverwaltung halbstündlich bedienen.	Wird aufgenommen (Halbstundentakt nach Gsteigwiler).
	31.105	Interlaken West - Wilderswil	Überprüfen von Verdichtungen mit der neuen Seeline (inkl. Bedienung Sonnenhof).	Das Angebot der Seeline soll in einer ersten Phase wie im Konzept erarbeitet angeboten werden.
	31.106	Habkern – Interlaken	Keine Anträge	
	31.111	Wilderswil - Saxeten	Fahrplanverdichtungen prüfen.	Wird aufgenommen
	31.xxx		Prüfen einer Erschliessung von Rugenstrasse, Waldhotel und der Gewerbezone Wengelacher in Matten	Eine Einbindung der Rugenstrasse in das bestehende Busnetz ist nicht möglich und für eine eigene Buslinie ist das Potential zu gering.
	31.xxx		Prüfen einer verbesserten Erschliessung der Gewerbezone Flugplatz	Einerseits wird mit der BOB Haltestelle Flugplatz eine Verbesserung erreicht, andererseits ist zu prüfen, ob allenfalls ein Versuchsbetrieb eingerichtet werden soll.
<i>Teilregion 2</i>	31.141	Lauterbrunnen – Stechelberg	Keine Anträge	
	31.142	Lauterbrunnen – Isenfluh	Keine Anträge	
<i>Teilregion 3</i>	31.121	Grindelwald Terminal - Bahnhof - oberer Gletscher	Keine Anträge	
	31.122	Grindelwald Gletscherschlucht - Bahnhof - Bodmi - Klusi	Keine Anträge	
	31.123	Grindelwald Kirche - Bahnhof - Grund - Itramen	Keine Anträge	
<i>Teilregion 4</i>	31.151	Brienz Rössli –	Aufnahme Linienverlängerung	Linienverlängerung wird aufge-

		Brienz	Feldstrasse in das Grundangebot mit zusätzlichen Kursen.	nommen, zusätzliche Kurse sind betrieblich leider nicht möglich.
	31.151	Brienz – Ballenberg	Spezialbus für die Zeit von 09.00 – 11.00 direkt und ohne Halt ab Bahnhof bis Ballenberg	Extrakurse ohne Halt müssten direkt von den Gemeinden und Ballenberg bestellt und finanziert werden.
	31.151	Brienz – Ballenberg – Brienzwiler	Verbesserung der Anschlüsse nach Ballenberg, Busabfahrt direkt nach Ankunft des Zuges in Brienz.	Problem hängt mit der Kreuzungsstellen der ZB zusammen. Bei einer Kreuzung in Brienz wäre dies möglich. Ansonsten keine Anschlüsse von Meiringen.
	31.151	Brienz – Brienzwiler	Ganzjährige Bedienung der Haltestelle Brienzwiler Dorf mit allen Kursen.	Ist grundsätzlich möglich, sofern die Gemeinde den Winterdienst sicherstellt.
	31.155	Brienz – Axalp	Keine Anträge	
<i>Teilregion 4 / 5</i>	31.151	Brienz - Brünig	Verlängerung der Wintersaison.	Das Potential wird als zu gering eingeschätzt. Daher wird das Anliegen nicht aufgenommen.
<i>Teilregion 5</i>	31.158	Brünig – Hasliberg-Reuti	Aufnahme Abendbus im Winter in das Grundangebot	Wird aufgenommen.
	31.158	Brünig – Hasliberg-Reuti	Haltestelle Wasserwendi immer bedienen (nicht nur zum Aussteigen).	Wird aufgenommen.
	31.174	Unterbach – Meiringen - Geissholz	Fahrplananpassungswünsche zu Gunsten der Schule	Wird bilateral besprochen. Nicht AK relevant.
<i>Teilregion 6</i>	31.171	Innertkirchen – Guttannen	Fahrplananpassungswünsche zu Gunsten der Schule	Wird bilateral besprochen. Nicht AK relevant.
	13.172	Innertkirchen – Gadmen – Obermaad	Fahrplananpassungswünsche zu Gunsten der Schule	Wird bilateral besprochen. Nicht AK relevant.

8.2 Verzeichnisse

8.2.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Gebiet der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit der Unterteilung in die Teilregionen und dem Aggloperimeter	6
Abbildung 1-2:	Angebotskonzept gemäss Angebotsbeschluss vom 18. Januar 2017	7

8.2.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Zeitliche Erreichbarkeit des Regionalzentrums aus den Gemeinden der RKOo werktags Die hinterlegten Zahlen zeigen Defizite gegenüber den Grundsätzen	13
Tabelle 3-2:	Angebot auf den Bahnlinien	16
Tabelle 3-3:	Angebot auf den Buslinien	17