



Regionales Angebotskonzept 2014 - 2017

Bericht

Beschlossen durch die Regionalversammlung vom 27. Juni 2012

Interlaken, 27. Juni 2012

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
Projektkoordination: Stefan Schweizer
Begleitung: Kommission ÖV der Regionalkonferenz Oberland-Ost

- Branka Fluri, Präsidentin, Teilregion 1
- Ruedi Balmer, Teilregion 1
- Daniel Steffen, Teilregion 1
- Sabina Stör Büschlen, Teilregion 1
- Helene Zurbuchen, Teilregion 2
- Emanuel Schläppi, Teilregion 3
- Sabine Amacher, Teilregion 4
- Hans Jakob Walther, Teilregion 5
- Werner Schmid, Teilregion 6
- Urs Aemmer, VCS
- Stefan M. Schweizer, OeV-Benutzer
- Peter Balmer, Autoverkehr Grindelwald
- Martin Graf, STI-Bus
- Christoph Schenk, BLS
- Ivan Buck, Zentralbahn zb
- Ruedi Simmler, PostAuto Schweiz AG
- Hannes Buchs, Schilthornbahn AG
- Stefan Würigler, Jungfraubahnen
- Silvia Burri, Administration RKOÖ

Kantonale Projektbegleitung

- Bernhard Kirsch (Amt für öffentlichen Verkehr)

Bearbeitende

- Mathias Boss (RK OO)
- Stefan Schweizer (GF RK OO)

Zitierweise

- Autor: Regionalkonferenz Oberland-Ost
- Titel: Regionales Angebotskonzept 2014 - 2017
- Jahr: 2012

Bezugsadresse: www.oberland-ost.ch

Versionenkontrolle:

Version	Ausgabedatum	Status	Bemerkungen
1.0	23. Dezember 2011	Entwurf	Entwurf z.Hd. Kommission ÖV
2.0	23. Januar 2012	Mitwirkung	Durch Komm. ÖV und GL freigegebenes Mitwirkungsexemplar
3.0	1. Mai 2012	Beschluss	Durch Komm. ÖV und GL beschlossenes Exemplar
4.0	24. Mai 2012	Beschluss	Vorlage zum Beschluss durch Regionalversammlung
5.0	27. Juni 2012	Beschlossen	Beschlossen durch die Regionalversammlung am 27.6.2012

Inhalt

1	Ausgangslage	5
1.1	Aufgabenstellung	5
1.2	Grundlagen	6
1.3	Abgrenzung	6
1.4	Angebotsbeschluss	8
1.5	Begriffe	8
1.5.1	Versuchsbetriebe	9
1.5.2	Angebotsstufen	9
1.5.3	Auslastung	9
1.5.4	Kostendeckungsgrad	10
1.5.5	Kostenverteilungsschlüssel	10
2	Analyse	11
2.1	Räumliche Analyse	11
2.1.1	Gliederung	11
2.1.2	Einwohner und Beschäftigte	11
2.1.3	Tourismus	14
2.2	Analyse Verkehr	15
2.2.1	Reisezeiten	15
2.2.2	Erschliessungswirkung	16
2.2.3	Kantonale Vorgaben bezüglich Nachfrage und Kostendeckung	19
2.3	Marktbedürfnisse	20
3	Grundsätze für das ÖV-Angebot 2014 – 2017	22
3.1	Zeitliche Erreichbarkeit	22
4	Grundlagen für die weiteren Begehren	25
4.1	Ortsbuskonzept Bördeli	25
4.1.1	Begehren für das Ortsbuskonzept	25
4.1.2	Anpassung von Netzelementen	26
4.2	Buskonzept Teilregionen 4 / 5 / 6	30
4.2.1	Anpassungen der einzelnen Linien	30
4.2.2	Linien ohne relevante Anpassungen	32
4.3	Ortsbuskonzept Grindelwald	33
4.3.1	Anpassungen des Angebotes	33
4.3.2	Linienpläne Winter- und Sommerbetrieb	34
4.3.3	Auswertung Fahrgastzählungen Versuchsbetrieb 2011	35
4.4	Schliessung Schulstandort Saxeten	36
5	Anschlussprioritäten und Mengengerüst	37
5.1	Anschlussprioritäten	37

5.1.1	Anschlussprioritäten in den Verknüpfungspunkten innerhalb der Region	37
5.1.2	Anschlussprioritäten ausserhalb der Region	38
5.2	Mengengerüst	39
5.2.1	Langfristiges Grundangebot mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten	41
5.2.2	Langfristiges Grundangebot mit saisonaler Verdichtung	42
6	Übersicht über die Begehren	43
7	Beurteilung der Begehren	45
7.1	Begehren 1. Priorität	45
7.1.1	Änderung der Angebotsstufe	45
7.1.2	Optimierungen	46
7.1.3	Übersicht der Begehren 1. Priorität	52
7.2	Begehren 2. Priorität	53
7.2.1	Änderung der Angebotsstufe	53
7.2.2	Optimierungen	53
7.2.3	Übersicht der Begehren 2. Priorität	55
7.3	Beurteilung weiterer Begehren	56
8	Beurteilung der Linien, bei denen die Minimalanforderungen nicht erreicht werden	57
9	Anhang	59
9.1	Anhang 1, Wohnbevölkerung 2005 / 2010	59
9.2	Anhang 2, Strukturdaten 2011	60
9.3	Anhang 3, Beschäftigte in den Sektoren 2 und 3 (1995 – 2008)	62
9.4	Anhang 4, Fahrgastanalyse Linie 31.105	63
10	Verzeichnisse	65
10.1	Abbildungsverzeichnis	65
10.2	Tabellenverzeichnis	65

1 Ausgangslage

1.1 Aufgabenstellung

Kantonale Anforderungen

Das Amt für öffentlichen Verkehr hat die Regionalkonferenzen und die RVK's mit Brief vom 20. Dezember 2010 aufgefordert, die regionalen Angebotskonzepte als Grundlage für den Angebotsbeschluss 2014 – 2017 bis spätestens 31. Mai 2012 einzureichen. 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 2010 – 2013 neu gestalteten Angeboten. Bei Gebieten mit einer unbefriedigenden Nachfrageentwicklung werden Verbesserungsvorschläge erwartet.
- Umsetzung von Inhalten des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) insbesondere betreffend der Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Entwicklung des Angebots des öffentlichen Verkehrs.
- Erfolgskontrolle der Ende 2013 auslaufenden Versuchsbetriebe

Bei Anträgen für Angebotserweiterungen und Anpassung von Angebotsstufen werden fachlich fundierte Begründungen erwartet.

Neue

Rahmenbedingungen

Kurz nach der Verabschiedung des Angebotskonzeptes 2010 – 2013 durch den Ausschuss der Regionalen Verkehrskonferenz fand am 18. Juni 2008 die Gründungsversammlung der Regionalkonferenz Oberland-Ost statt. Da der Perimeter der Regionalkonferenz Oberland-Ost deckungsgleich mit der RVK6 ist, wurde die RVK durch die RKOO abgelöst. Die Erarbeitung des Angebotskonzeptes 2014 – 2017 fand deshalb in der Kommission Öffentlicher Verkehr statt und wird durch die Regionalversammlung beschlossen.

Die Zentralbahn (zb) führt für den Fahrplan 2014 ein neues Angebotskonzept ein. Dieses sieht vor, dass die Fahrzeit der InterRegio (IR) auf der ganzen Linie Interlaken – Luzern um rund 10 Minuten verkürzt wird, womit für das IR-Angebot dank der Kurzwenden in Interlaken Ost und Luzern nur noch 4 statt bisher 5 Kompositionen eingesetzt werden müssen. Die veränderten Fahrzeiten haben Einfluss auf die Fahrpläne der Buslinien, welche Bahnanschlüsse in Brienz, Meiringen und Brünig-Hasliberg und Innertkirchen herstellen.

Organisation der Regionalkonferenz Oberland-Ost und Zuständigkeit

1.2 Grundlagen

Das Regionale Angebotskonzept 2010 – 2013 (Stand 8. Mai 2008) gilt als Basis. Ergänzend dazu wurden in der Zwischenzeit verschiedene Konzepte und Planungen erarbeitet, welche ebenfalls als Grundlage für das erarbeitete Angebotskonzept dienen:

- Buskonzept Teilregionen 4/5/6 Brienz – Oberhasli vom 9. Nov. 2011
- Ortsbuskonzept Bödeli vom 4. August 2011
- Ortsbuskonzept Grindelwald vom 27. Februar 2009
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2012 – 2015 Oberland-Ost (Stand Vorprüfung)

1.3 Abgrenzung

Teilgebiete

Im Zuge der Gründung der Regionalkonferenz Oberland-Ost wurde auch die Abgrenzung angepasst, anstelle der 3 Teilgebiete wird die Region neu in 6 Teilregionen eingeteilt:

- Teilregion 1 Interlaken (ehemals Teilgebiet 3, zusätzlich die Gemeinden Gündlischwand und Lütschental)
- Teilregion 2 Lauterbrunnen (ehemals Teilgebiet 2)
- Teilregion 3 Grindelwald (ehemals Teilgebiet 2)
- Teilregion 4 Brienz (ehemals Teilgebiet 1)
- Teilregion 5 Meiringen (ehemals Teilgebiet 1)
- Teilregion 6 Innertkirchen (ehemals Teilgebiet 1)

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

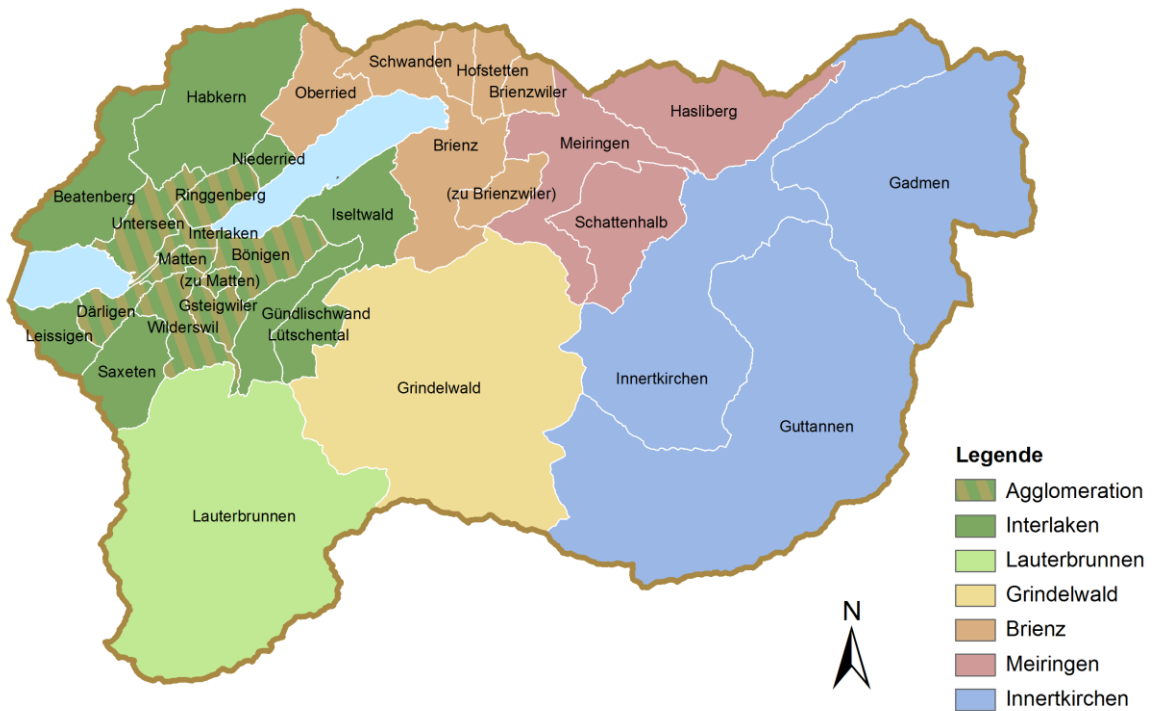


Abbildung 1-1: Gebiet der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit der Unterteilung in die Teilregionen und dem Aggloperimeter

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

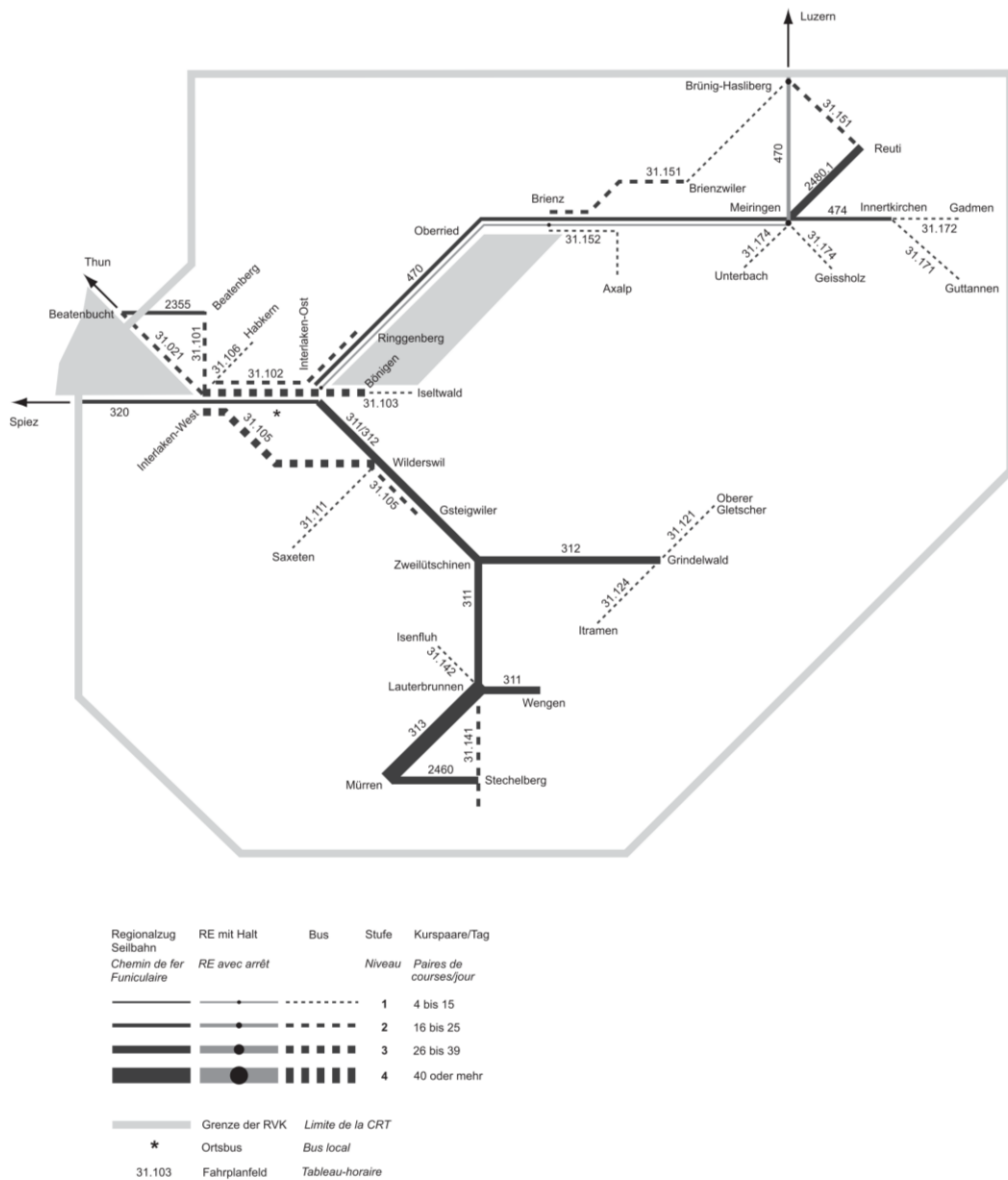


Abbildung 1-2: Angebotskonzept gemäss angepasstem Angebotsbeschluss vom 4. April 2011

1.5 Begriffe

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

Versuchsbetriebe

1.5.1 Versuchsbetriebe

Versuchsbetriebe sind im Gesetz über den öffentlichen Verkehr verankert. Sie testen die Zweckmässigkeit, die Nachfrage und die genaue Ausgestaltung von Angeboten, bevor sie dem Grossen Rat für die Aufnahme ins Grundangebot vorgeschlagen werden können.

Versuchsbetriebe werden grundsätzlich für die Dauer von drei Jahren eingerichtet unter der Bedingung, dass sie aller Voraussicht nach mindestens die Minimalanforderungen bezüglich Auslastung und Kostendeckung erfüllen werden. Zwecks Beurteilung wird ein Jahr vor Ablauf des Versuchsbetriebs eine Erfolgskontrolle durchgeführt.

Der Kanton beteiligt sich in der Regel mit einem Drittel an den Betriebskosten eines Versuchsbetriebes. Der Rest ist durch Billet-Erträge und die beteiligte(n) Gemeinde(n) zu finanzieren. Versuchsbetriebe werden bei der Berechnung des Kostenverteilungsschlüssels nicht berücksichtigt. Für die Bewilligung von Versuchsbetrieben ist der Regierungsrat zuständig.

Aufgrund der aktuellen Finanzlage des Kantons Bern wurde das Vorgehen respektive die Beurteilungskriterien für neue Versuchsbetriebe angepasst. Vorläufig wird der Kanton nur auf Versuchsbetriebe eintreten, welche von den Regionalen Verkehrskonferenzen bereits in den regionalen Angebotskonzepten vorgesehen sind.

Angebotsstufen

1.5.2 Angebotsstufen

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

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

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

Auslastung

1.5.3 Auslastung

Angebotsstufe	Verkehrsmittel				
	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenkbus	Tram	Regionalzug
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

1.5.4 Kostendeckungsgrad

Auslastung

Angebotsstufe	Verkehrsmittel				
	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenkbus	Tram	Regionalzug
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

1.5.5 Kostenverteilungsschlüssel

Kostenverteilungsschlüssel

Die Gesetzgebung im Kanton Bern bestimmt, dass die Gemeinden einen Drittel der Kosten für den öffentlichen Verkehr übernehmen müssen. Von den rund 300 Millionen Franken jährlich werden somit den Gemeinden 100 Millionen Franken belastet, 200 Millionen Franken verbleiben dem Kanton.

Die Beträge der Gemeinden sind durch den sogenannten Kostenverteilungsschlüssel festgelegt. Ein Drittel der gut 100 Millionen Franken wird aufgrund der Anzahl Einwohner und zwei Drittel 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. Ein ÖV-Punkt kostet im Kanton Bern zurzeit rund CHF 332.00.

2 Analyse

2.1 Räumliche Analyse

2.1.1 Gliederung

*Regionalzentrum
Interlaken*

Die Gliederung der Region Oberland-Ost hat sich gegenüber dem Angebotskonzept 2010 – 2013 nur mit der Einteilung in die neuen Teilregionen verändert. Interlaken ist weiterhin das Regionalzentrum, das mit Unterseen und Matten zusammengewachsene Siedlungsgebiet bildet den Hauptort der Region.

Subzentren

Als Subzentren werden jene Gemeinden bezeichnet, die innerhalb einer Teilregion für umliegende Gemeinden oder Ortsteile Service Public Leistungen anbieten, einen lokalen wirtschaftlichen Schwerpunkt bilden, umfassendere Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote anbieten sowie Anschlusspunkt an die ÖV-Verbindung zum Regionalzentrum oder zu übergeordneten Zentren sind. Nachfolgend genannte Gemeinden erfüllen diese Funktionen:

Subzentrum	Dem Subzentrum zugeordnete Gemeinden / Ortsteile
Brienz	Schwanden, Hofstetten, Brienzwiler, Oberried (z.T.)
Grindelwald	Burglauenen, Schwendi, Itramen
Lauterbrunnen	Mürren, Stechelberg, Gimmelwald, Isenfluh, Wengen
Meiringen	Hasliberg, Schattenhalb, Innertkirchen, Gadmen, Gutannen, Unterbach

*Zentren ausserhalb der
Region Oberland-Ost*

Ausserhalb des Gebiets der Regionalkonferenz Oberland-Ost liegen weitere, übergeordnete Zentren, welche jedoch für die Region Oberland-Ost eine wichtige Rolle spielen. Die wichtigsten sind:

- Bern als Kantonshauptstadt (Zentrum von nationaler Bedeutung)
- Thun als nächstgelegenes kantonales Zentrum
- Luzern insbesondere für die Teilregionen 4, 5 und 6

2.1.2 Einwohner und Beschäftigte

Einwohnerentwicklung

Von 2005 bis 2010 ist die Bevölkerung im Perimeter der Regionalkonferenz Oberland-Ost um rund 500 Personen angewachsen. Die stärkste Zunahme erfolgte in der Teilregion 1, insbesondere auf dem Bördeli und dessen näherer Umgebung. Die Bevölkerungsentwicklung zeigt eine leichte Tendenz zur Zunahme (+ 1% zwischen 2005 und 2010).

Die zunahmestärksten Gemeinden sind Iseltwald (+7.7%), Matten (+7.5%),

Bönigen (+6%), Wilderswil (+5.5%) und Därligen (+5%). In absoluten Zahlen gehört neben Matten (+264 Personen), Bönigen (+ 139 Personen) und Wilderswil (+ 131 Personen) auch noch Interlaken (+ 223 Personen) dazu.

Die grössten Abnahmen haben die Gemeinden Gadmen (-13.75% / -37 Einwohner), Saxeten (-13.04% / -15) Innertkirchen (-8.93% / -84) und Brienzwiler (-8.75% / -49) zu verzeichnen.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Bevölkerung an zentraler Lage, insbesondere in der Agglomeration Interlaken positiv entwickelt, während in peripheren Gebieten zum Teil Abwanderungen stattfinden.

Bevölkerungszuwachs dank Zuwanderung

Der hohe Bevölkerungszuwachs in der Agglomeration Interlaken ist zum überwiegenden Teil auf Zuwanderungsgewinne zurückzuführen. Diese machten rund 90% der Einwohnerzunahme zwischen 1990 und 2000 aus. Nach 2000 fand eine Abschwächung des Wachstums statt. Die Geburtenüberschüsse trugen lediglich 10% zum Anstieg der Bevölkerungszahl bei. Im kantonalen Durchschnitt präsentierten sich die Verhältnisse zwischen Zuwanderungsgewinn und Geburtenüberschuss gerade umgekehrt: Der Grossteil der Bevölkerungszunahme ist nicht auf die Zuwanderung, sondern auf Geburtenüberschüsse zurückzuführen. Diese Zahlen zeigen deutlich die **hohe Wohnattraktivität des Raumes Interlaken/Bödeli**.

Strukturdaten Oberland-Ost der kantonalen Auswertung

Der Kanton Bern erhebt seit 2010 jährlich die Strukturdaten für die Verwaltungseinheiten. Die aktuellsten Daten können dem Anhang 2 entnommen werden.

Bevölkerungsprojektion

Die Statistikkonferenz des Kantons Bern hat 2008 die regionalisierten Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030 veröffentlicht. Darin werden die Szenarien tief, mittel und hoch unterschieden. Die Szenarien gehen von folgenden Bevölkerungsentwicklungen innerhalb der Regionalkonferenz Oberland-Ost aus:

	tief	mittel	hoch
2011 – 2020	- 1.4%	+ 3.5%	+ 6.8 %
2021 – 2030	- 3.5%	+ 1.6%	+ 5.0 %
Wachstum bis 2030	- 5.1%	+ 4.9%	+ 12.1 %

*Tabelle 2-1: Ständige Wohnbevölkerung per Ende Jahr
Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektion für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030, Ausgabe 2008 (Statistikkonferenz Bern / BFS)*

Anhand der Entwicklung der letzten Jahre erscheint das Szenario mittel am wahrscheinlichsten, wobei kommunal unterschiedliche Entwicklungen zu

erwarten sind. Auf diese Prognosen stützt sich auch das RGSK ab.

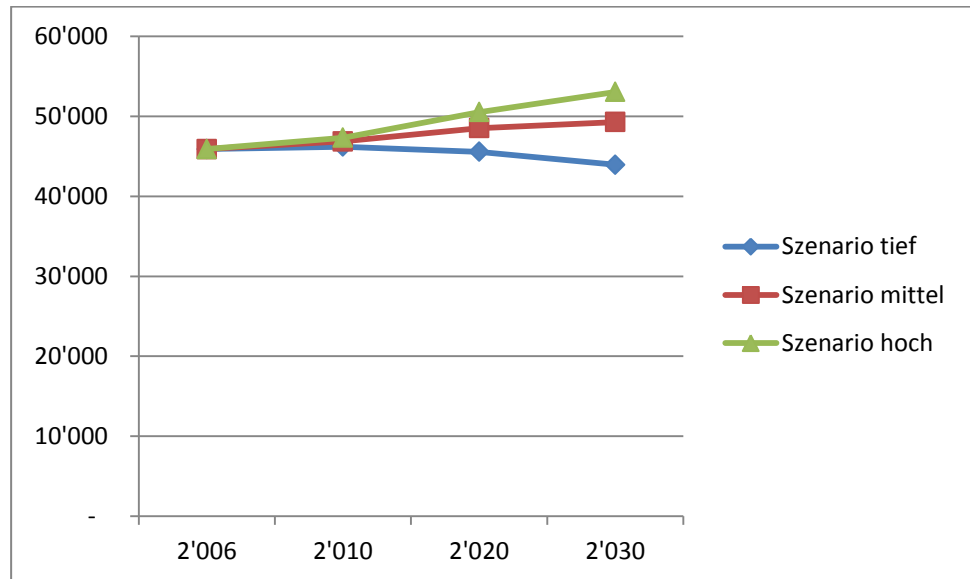


Abbildung 2-3: Bevölkerungsprojektion für die Regionalkonferenz Oberland-Ost
Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektion für den Kanton Bern / RGSK Bericht

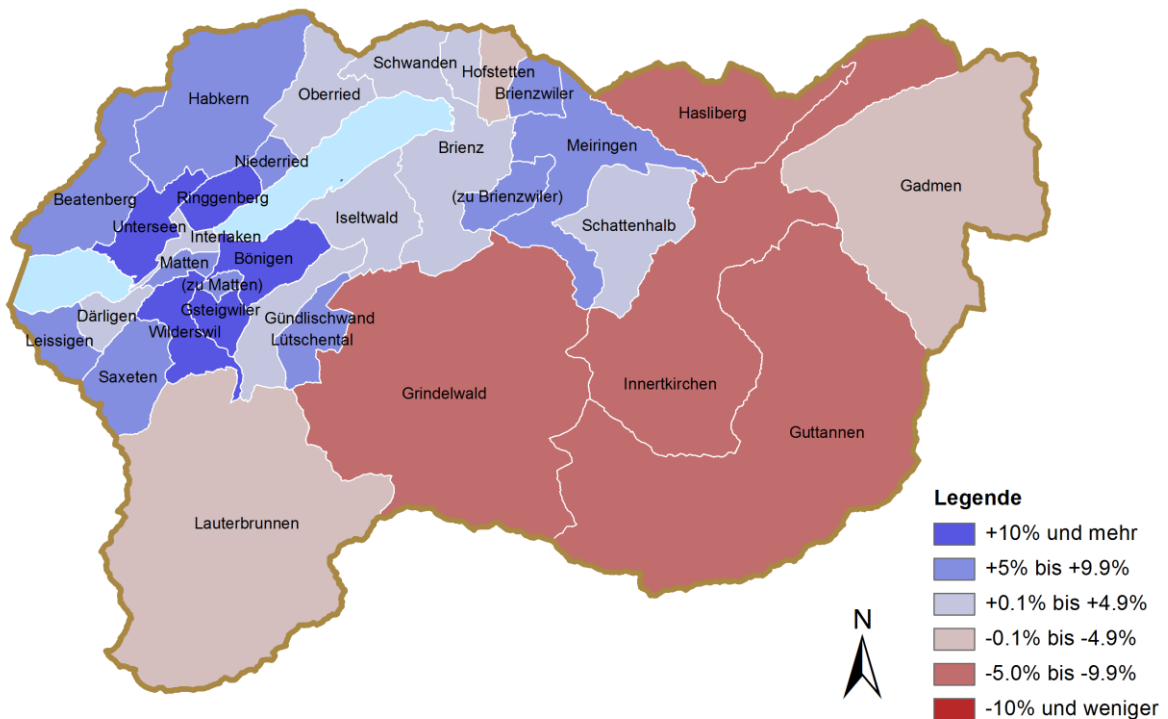


Abbildung 2-4: Bevölkerungsentwicklung 2007 bis 2030. Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern (Ausgabe 2008) Szenario mittel. Bericht RGSK / Grafik: IC Infraconsult.

*Beschäftigungs-
entwicklung*

Die Daten über die Beschäftigungsentwicklung der Bevölkerung für 2010 liegen noch nicht vor. Die aktuellsten Daten sind aus dem Jahr 2008. Die Auswertungen sind im Anhang 3 zu finden.

*Bevölkerungs- und
Arbeitsplatzverteilung*

Die besiedelten Gebiete befinden sich hauptsächlich entlang der Täler. Ein Vergleich zwischen den Einwohnerzahlen und den Arbeitsplätzen lässt folgende Schlüsse zu, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Erhebung der Anzahl Arbeitsplätze pro Gemeinde die Jahre 2005 und 2008 vergleicht, während die Bevölkerungsentwicklung die Jahre 2005 bis 2010 aufzeigt:

Teilregion 1

- Sowohl die Arbeitsplätze als auch die Bevölkerungszahlen im Agglomerationsperimeter entwickeln sich positiv.
- In den peripheren Gemeinden kann oft eine negative Entwicklung von Arbeitsplätzen und Bevölkerungszahlen festgestellt werden.

Teilregion 2

- Trotz einer positiven Bevölkerungsentwicklung ging die Anzahl der Arbeitsplätze in der Gemeinde Lauterbrunnen zurück.

Teilregion 3

- In Grindelwald steht einer minimalen Erhöhung der Anzahl Arbeitsplätze eine geringfügige Abnahme der Wohnbevölkerung gegenüber.

Teilregion 4

- Im Bereich der Arbeitsplätze weisen nur Brienz und Oberried eine positive Entwicklung aus. Bei der Bevölkerungsentwicklung können Hofstetten und Schwanden prozentual am meisten zulegen.

Teilregion 5

- In der Teilregion 5 weisen sämtliche Gemeinden eine deutliche Zunahme an Arbeitsplätzen aus. Die Bevölkerungszahlen nehmen aber tendenziell ab; einzig Hasliberg konnte den Stand halten.

Teilregion 6

- In der Teilregion 6 verzeichnen alle Gemeinden einen deutlichen Bevölkerungsrückgang; bei den Arbeitsplätzen sieht es mit Ausnahme von Innertkirchen gleich aus.

Bei einer Verdichtung der Einwohner- und Arbeitsplatzstruktur steigen die Marktchancen für den ÖV.

2.1.3 Tourismus

Der Tourismus spielt in der Region Oberland- Ost im Vergleich zum gesamten Berner Oberland eine noch bedeutendere Rolle. Wir schätzen den Tourismus bedingten Anteil am regionalen BIP auf ca. 50%. Der Beschäftigungseffekt dürfte in der gleichen Grössenordnung liegen. In hochtouristischen Gemeinden (z.B. Grindelwald) liegen diese Werte noch deutlich höher. Vom Tourismus profitiert auch der öffentliche Verkehr.

Wichtige Tourismusorte

Die wichtigsten Tourismusorte mit mehr als 100'000 Übernachtungen in Hotels pro Jahr sind (Stand 2011)

- Interlaken 663'320
- Grindelwald 501'350
- Lauterbrunnen (inkl. Wengen, Mürren) 474'390

Dazu kommen noch die Übernachtungen in der Parahotellerie, wo allerdings

nicht für alle Gemeinden aktuelle Daten vorliegen.

Im Winter beschränkt sich der Ausflugs- und Ferientourismus vor allem auf die Skisportgebiete. Hauptskigebiet ist die Jungfrau Region. Meiringen-Hasliberg zählt zu den mittelgrossen Destinationen, gefolgt von Beatenberg und Brienz-Axalp. Im Sommer ist das Tourismusangebot vielseitiger und räumlich verteilter, die Nachfrage ausgeglichener. Im Zentrum des Interesses steht die Natur einerseits (Jungfrauregion, Wandern etc.), andererseits der Ort Interlaken. Daneben sind auch das Freilichtmuseum Ballenberg und das UNESCO Weltnaturerbe von Bedeutung.

Zum wichtigsten touristischen Zielort, dem Jungfraujoch, wurden im Jahre 2011 765'000 Personen befördert.

2.2 Analyse Verkehr

2.2.1 Reisezeiten

Mit Hilfe von Google Maps und dem SBB-Fahrplan lassen sich die Reisezeiten zwischen den Gemeinden ermitteln. Interessant ist hier der Vergleich zwischen MIV und ÖV, welcher massgeblich zur Wahl des Verkehrsmittels beiträgt: Ist die ÖV-Reisezeit konkurrenzfähig, wird das Angebot auch von Fahrgästen genutzt, bei denen das eigene Fahrzeug eine Alternative darstellt. Der Vergleich der Reisezeiten hat allerdings einige Haken:

- Es werden nicht die effektiven Reisezeiten von Haustüre zu Haustüre verglichen, sondern die Zeiten zwischen den Gemeindezentren. Die Zeit vom Startort zum Gemeindezentrum resp. vom Gemeindezentrum zum Zielort ist also weder beim MIV noch beim ÖV in den Reisezeiten enthalten.
- Die Reisezeiten gehen von einem störungsfreien (staufreien) Strassen- und Schienenbetrieb aus.
- Die Zeitangaben für den MIV beinhalten die reine Fahrzeit von Punkt A nach Punkt B (wie wenn man mit einem Taxi fahren würde – ohne dass das Auto von einem Parkplatz abgeholt und anschliessend wieder ein neuer Parkplatz gesucht werden muss).

	Reisezeit in min.		Bahnhof / DZ nach BHF West	Bahnhof / DZ nach BHF Ost
	ÖV	MIV		
Teilregion 1				
571 Beatenberg	28	19	25	39
572 Bönigen	12	8	15	7
575 Därligen	9	6	7	12
577 Gsteigwiler	14	9	17	27
578 Gündlischwand	15	13	18	11
579 Habkern	18	13	15	24
582 Iseltwald	23	12	31	22
585 Leissigen	14	11	11	16
586 Lütschental	28	17	31	22
587 Matten bei Interlaken	3	2	5	4
588 Niederried bei Interlaken	19	10	16	9
590 Ringgenberg (BE)	15	8	12	5
591 Saxeten	38	17	41	34
593 Unterseen	2	4	1	8
594 Wilderswil	13	6	9	5
Teilregion 2				
584 Lauterbrunnen	25	16	28	21
Teilregion 3				
576 Grindelwald	39	27	42	35
Teilregion 4				
573 Brienz (BE)	28	18	25	19
574 Brienzwiler	42	19	39	32
580 Hofstetten bei Brienz	57	21	54	46
589 Oberried am Briensee	22	12	19	12
592 Schwanden bei Brienz	48	21	45	37
Teilregion 5				
783 Hasliberg	83	34	80	72
785 Meiringen	47	26	44	36
786 Schattenhalb	58	30	55	47
Teilregion 6				
781 Gadmen	94	41	91	83
782 Guttannen	84	39	81	73
784 Innertkirchen	66	32	63	55

Tabelle 2-2: Fahrzeitenvergleich ÖV / MIV

Es fällt auf, dass

- insgesamt die Reisezeiten des ÖV in vielen Fällen gar nicht so viel länger sind als mit dem MIV,
- im Bördeli und Umland die Reisezeiten nach Interlaken fast gleich sind,
- in der Teilregion 4 und 5 ein grosser Unterschied zwischen ÖV und MiV besteht. Bei der Erarbeitung des Buskonzepts für die Teilregionen 4/5/6 wurde diesem Umstand bereits Rechnung getragen, entsprechende Optimierungen sind geplant.

2.2.2 Erschliessungswirkung

Gemäss Auswertungen des Amts für öffentlichen Verkehr, sind innerhalb der RKO die Siedlungsgebiete von 88.9 % der Einwohner durch den ÖV

erschlossen. Damit nimmt die Regionalkonferenz Oberland-Ost eine Spitzenposition im Kanton Bern ein. Zu begründen ist dieser Spitzenwert mit der Tatsache, dass sich die Siedlungen hauptsächlich in einer Linienstruktur in den Tälern befinden. Damit lassen sie sich gut mit dem ÖV verbinden.

Erschliessungslücken

- Därligen 42% Abdeckung (disperses Siedlungsgebiet / Dezentrale Lage des Bahnhofs)
- Habkern 50% Abdeckung (disperses Siedlungsgebiet)
- Lütschental 62% Abdeckung (disperses Siedlungsgebiet)
- Hasliberg 64% Abdeckung (disperses Siedlungsgebiet)
- Beatenberg 66% Abdeckung (Bereich Waldegg)
- Gündlichwand 68% Abdeckung (disperses Siedlungsgebiet)

Abenderschliessung

Die Erschliessungswirkung am Abend zeigt auf, wann die letzte Abfahrtszeit ab dem Zentralort (hier Bern) in die Gemeinden angeboten wird.

Letzte Abfahrt vor 19.00

- Habkern (638 Einwohner)
- Saxeten (100 Einwohner)
- Gadmen (232 Einwohner)
- Guttannen (310 Einwohner)

Letzte Abfahrt zwischen 19.01 und 20.00

- Gsteigwiler (425 Einwohner)
- Iseltwald (435 Einwohner)
- Matten (3'781 Einwohner)
- Unterseen (5'492 Einwohner)
- Hofstetten bei Brienz (569 Einwohner)
- Schwanden bei Brienz (612 Einwohner)
- Hasliberg (1'238 Einwohner)

Letzte Abfahrt zwischen 20.01 und 21.00

- Innertkirchen (857 Einwohner)
- Schattenhalb (592 Einwohner)

Letzte Abfahrt zwischen 21.01 und 22.00

- Beatenberg (1'145 Einwohner)

Letzte Abfahrt zwischen 22.01 und 23.00

- Bönigen (2'444 Einwohner)
- Gündlichwand (3'809 Einwohner)
- Lütschental (236 Einwohner)
- Niederried (332 Einwohner)
- Ringgenberg (2'588 Einwohner)
- Wilderswil (2'501 Einwohner)
- Lauterbrunnen (2'558 Einwohner)

- Grindelwald (3'809 Einwohner)
- Brienz (2'981 Einwohner)
- Brienzwiler (511 Einwohner)
- Oberried (482 Einwohner)
- Meiringen (4'583 Einwohner)

*Letzte Abfahrt zwischen
23.01 und 24.00*

- Leissigen (937 Einwohner)
- Därligen (413 Einwohner)

Letzte Abfahrt nach 24.00

- Interlaken (5'429 Einwohner)

Es zeigt sich, dass

- für einen Grossteil der Gemeinden eine Abfahrt ab Bern nach 20.00 Uhr existiert,
- in die Gemeinden Gadmen, Guttannen, Saxeten und Habkern bereits vor 19.00 Uhr abgefahren werden muss,
- die grössten Tourismuszentren auch nach 21.00 Uhr noch aus Bern erreicht werden (Ausnahme Hasliberg),
- im Vergleich zum übrigen Kanton Bern die letzten Abfahrtszeiten in die Region Oberland-Ost sehr früh sind.

2.2.3 Kantonale Vorgaben bezüglich Nachfrage und Kostendeckung

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 Nicht-Erreichen der Minimalvorgaben sind geeignete Massnahmen zu prüfen, bei Nicht-Erreichen der Zielerfordernisse sind von den Transportunternehmen Vorschläge zur Verbesserung einzureichen.

Im Gebiet der Regionalkonferenz erfüllen nur wenige Linien die Minimalvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad (KDG) oder Nachfrage (N) nicht. Es sind dies:

Minimalvorgaben nicht erfüllt

- 474 Meiringen – Innertkirchen (N)
- 31.105 Interlaken West – Regionalspital (N)
- 31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh (KDG)
- 31.172 Innertkirchen – Gadmen – Obermaad (N + KDG)

Die Minimalanforderungen in beiden Kriterien werden erfüllt, die Zielerfordernisse jedoch nicht:

Zielvorgaben nicht erfüllt

- 31.124 Grindelwald – Itramen (KDG)
- 310/320 Spiez – Interlaken Ost (RE) / (RPV) (KDG)
- 31.104 Ortsbus Interlaken (N + KDG)
- 31.106 Habkern – Interlaken West (KDG)
- 31.111 Wilderswil – Saxeten (KDG)
- 31.151 Brienz – Hasliberg Reuti (N + KDG)
- 31.152 Brienz – Axalp (KDG)
- 31.171 Innertkirchen – Guttannen (N + KDG)
- 31.174 Geissholz – Meiringen – Balm (N + KDG)
- 31.174 Meiringen – Balm – Unterbach (N + KDG)
- 470 Meiringen – Interlaken Ost (Talzüge Süd, N + KDG)

Die restlichen Linien erfüllen sowohl bezüglich Kostendeckung wie auch bezüglich Nachfrage die Zielerfordernisse:

Zielvorgaben erfüllt

- 311 Interlaken Ost – Lauterbrunnen
- 311 Lauterbrunnen – Wengen
- 312 Interlaken Ost – Grindelwald
- 31.101 Beatenberg – Interlaken West
- 31.102 Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg

- 31.103 Iseltwald – Bönigen – Interlaken West
- 31.105 Interlaken West – Wilderswil [– Gsteigwiler]
- 31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg
- 470 Luzern – Meiringen – Interlaken Ost (Bergzüge)

In Grindelwald läuft momentan ein Versuchsbetrieb für ein Ortsbuskonzept. Die Zahlen nach dem ersten Jahr sehen gut aus; sofern sich diese entsprechend weiterentwickeln, werden die Zielvorgaben problemlos erfüllt.

2.3 Marktbedürfnisse

Nachfolgend sind die Aussagen aus dem letzten Angebotskonzept mit einigen Anpassungen 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, Berufschulstandort 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 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. Immer wichtiger wird die Erreichbarkeit der Flughäfen Zürich, Basel, Belp und Genf.

*Innerregionale Zielorte
(Quellverkehr)*

Für Feriengäste ist die Erreichbarkeit der Tourismusorte sehr wichtig. Für Tagesausflügler zusätzlich die Erreichbarkeit der Ausgangspunkte der touristischen Anlagen und Ausflugslinien.

Durchgangsverkehr

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).

Zielsetzung

In der Region sollen die Marktbedürfnisse soweit möglich kundenfreundlich abgedeckt werden.

3 Grundsätze für das ÖV-Angebot 2014 – 2017

3.1 Zeitliche Erreichbarkeit

Die Grundsätze aus dem AK 2010 – 2013 behalten auch für das AK 2014 – 2017 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 häufig schon 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 Bödeligemeinden (Bönigen, Matten, Unterseen und Wilderswil) und Ringgenberg soll es möglich sein, um 06.00 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 Bödeligemeinden und Ringgenberg vor 07.00 Uhr.

Ab dem Regionalzentrum Interlaken soll Zürich um 07.30 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.

	Reisezeit nach Interlaken in Stunden / Minuten	Erste Ankunft in Interlaken		Letzte Abfahrt in Interlaken	
		SOLL Ankunft vor:	Ankunft gemäss Fahrplan 2012	SOLL Abfahrt nach:	Abfahrt gemäss Fahrplan 2012
Teilregion 1					
Matten	0.10	0600	0626	2300	2027
Bönigen	0.16	0600	0550	2300	2303
Ringgenberg	0.07	0600	0550	2300	2308
Unterseen	0.08	0600	0622	2300	2202
Wilderswil	0.07	0600	0550	2300	2305
Därliigen	0.07	0700	0614	1900	2351
Leissigen	0.11	0700	0614	1900	2351
Beatenberg	0.29	0700	0622	2200	2202
Sundlauenen	0.12	0700	0645	1900	1917
Habkern	0.17	0700	0655	1900	1907
Niederried	0.10	0700	0550	1900	2305
Iseltwald	0.26	0700	0650	1900	2005
Gsteigwiler	0.21	0700	0626	1900	1957
Saxeten	0.34	0700	0824 / 0724*	1900	1727
Gündlischwand	0.13	0700	0550	1900	2305
Lütschental	0.19	0700	0550	1900	2305
Teilregion 2					
Subzentrum Lauterbrunnen	0.20	0600	0554	2300	2304
Wengen	0.42	0700	0554	2300	2304
Mürren	0.48	0700	0654	2200	2304
Gimmelwald	0.54	0700	0654	1900	2304
Stechelberg	0.44	0700	0654	1900	2304
Isenfluh	0.44	0700	0754	1900	1705
Teilregion 3					
Subzentrum Grindelwald	0.31	0600	0550	2300	2305
Itramen	1.07	0730	0724	1900	1805
Schwendi	0.28	0700	0550	1900	2305
Burglauenen	0.23	0700	0550	1900	2305
Teilregion 4					
Subzentrum Brienz	0.23	0600	0550	2300	2305
Oberried	0.13	0700	0550	1900	2305
Brienzwiler	0.30	0700	0550	1900	2305
Hofstetten	0.42	0700	0651	1900	2008
Schwanden	0.37	0700	0651	1900	2008
Teilregion 5					
Subzentrum Meiringen	0.35	0600	0550	2300	2305
Unterbach	57	0700	0724	1900	1723
Schattenhalb (Willigen)	47	0700	0755	1900	1704
Hasliberg	1.10	0730	0724	2300	2008
Brünig – Hasliberg	1.25	0730	0724	1900	2008
Teilregion 6					
Innertkirchen	0.50	0700	0651	1900	2105
Gadmen	1.23	0730	0755	1900	1704
Guttannen	1.16	0730	0755	1900	1804

Tabelle 3-3: Zeitliche Erreichbarkeit des Regionalzentrums aus den Gemeinden der RKOÖ werktags
Die hinterlegten Zahlen zeigen Defizite gegenüber den Grundsätzen

* Voraussichtlich erste Ankunft ab Fahrplanwechsel Dezember 2012

4 Grundlagen für die weiteren Begehren

4.1 Ortsbuskonzept Bödeli

Das heute bestehende Busanschlusskonzept ist nicht optimal auf die seit dem Fahrplan 2008 bestehende Fahrplanspinne in Interlaken Ost ausgerichtet. Für die STI haben die Anschlüsse in Thun höhere Priorität und für Postauto bietet ein Busbahnhof mit Schwerpunkt der Linienenden am Westbahnhof mehr betriebliche Flexibilität als am Ostbahnhof. Aus diesem Grund wurde eine Studie erarbeitet, um die besagten Ausrichtungen zu optimieren. Die vorliegende Studie vom 4. August 2011 behandelt das ÖV-Angebot für das Bödeli. Dazu zählen folgende Gemeinden:

- Interlaken
- Matten
- Unterseen
- Wilderswil
- Bönigen
- Ringgenberg

Da die bestehenden Linien im Bödeli jedoch mit einer Ausnahme keine reinen Ortsbuslinien sind, sondern als Regionalbus gelten, oder die Begehren auch andere Gemeinden betreffen, sind auch die direkt betroffenen Gemeinden ausserhalb des Bödeli in die Studie einbezogen worden:

- Beatenberg
- Därligen
- Gsteigwiler
- Habkern
- Iseltwald
- Leissigen
- Saxeten

4.1.1 Begehren für das Ortsbuskonzept

Folgende Begehren sind seit der Einführung des Fahrplans im Dezember 2007 zur Optimierung des Busangebotes angedacht worden:

- Erschliessung des Neubaus Aldi (Baubewilligungsaufgabe) an der Lindenallee (Mittleres Moos)
- Halbstundentakt Wilderswil - Gsteigwiler durch Ausnützung des Stilllagers des 2. stündlichen Kurses in Wilderswil (Linie 5)
- Verlängerung der Buslinie 5 vom Regionalspital ins Baugebiet

Breite, Schaffung einer Verbindung zwischen Seestrasse und Weissenaustrasse beim Spital

- Angebotsoptimierung "Neuhaus" (Landhotel Golf, Rest. Neuhaus, Rest. Golfclub, Rest. Landhaus, 4 Campingplätze)
- Bessere Anschlüsse in Interlaken Ost Richtung Zentrum
- Gewährleistung der Anschlüsse in Wilderswil, insbesondere Busanschluss Richtung Interlaken (Linie 5)
- Attraktivere Anschlüsse der Buslinie 2 nach Ringgenberg und damit Verzicht auf eine betriebliche Durchbindung mit der Linie 3 nach Iseltwald
- Fahrplanentspannung auf der Linie 3. Die Fahrzeit von 28/29 Minuten ist für einen stündlichen Umlauf zu knapp
- Prüfung der Durchbindung der Linie 3 nach Iseltwald mit derjenigen nach Beatenberg (Linie 1)
- Direktverbindung Bönigen - Wilderswil durch Ausnützung des Stillagers des 2. stündlichen Kurses in Bönigen (Linie 3)
- Einbindung des Shuttle-Busses zum Jungfraupark (ex Mystery Park) ins Busangebot

In einer ausführlichen Analyse wurden diese Begehren im Ortsbuskonzept Bödéli vom 4. August 2011 geprüft und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Die Ergebnisse dieser Analysen sind im nächsten Kapitel zusammengefasst.

4.1.2 Anpassung von Netzelementen

31.104
Verlängerung Ortsbuslinie 4 ins mittlere Moos (Aldi)

Zur Erschliessung des Einkaufsgebiets Mittleres Moos wurden zwei Varianten untersucht (Bedienung mit der Linie 3 durch angepasste Linienführung oder eine Verlängerung der Ortsbuslinie 4). Aufgrund von folgenden Überlegungen wurde entschieden, die Linie 4 über die Lindenallee zu verlängern.

- Aufgrund der Schlaufe ist keine beidseitige Haltstellenanordnung erforderlich.
- Die Linie 3 muss nicht verlegt werden, das bestehende Angebot kann somit beibehalten werden.
- Keine Wartezeiten beim Bahnübergang an der Bönigstrasse

Diese Anpassung wurde bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2011 vorgenommen.

31.105
Linienführung Wilderswil – Gsteigwiler, durchge-

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

hender Halbstundentakt Damit das Dorf Wilderswil halbstündlich in beide Richtungen erschlossen wird, sollen alle Kurse nach Gsteigwiler geführt werden. Es sind dazu keine zusätzlichen Fahrzeuge notwendig, Mehrkosten entstehen lediglich durch die zusätzlichen Kilometer. Die Gemeinden Wilderswil und Gsteigwiler werden durch die zusätzlichen Halte einen grösseren Anteil an den Kosten übernehmen müssen.

Zukünftig sollen alle Kurse der Linie 31.105 im Halbstundentakt nach Gsteigwiler geführt werden.

Erschliessung Breite Damit das Gebiet Breite und Wellenacher in Unterseen optimal erschlossen werden kann, soll die Linie 5 vom Spital zum Wellenacher verlängert werden. Nach der Analyse eines Variantenstudiums zeigte sich, dass das Spital nur in eine Richtung angefahren werden soll (vom Wellenacher Richtung Interlaken West). Für eilige Fahrgäste zum Spital soll jedoch die STI Haltestelle „Spital“ und der Fussweg entsprechend beschriftet werden. Folgende Gründe führten zu diesem Entscheid:

- Es gibt nur einen Linksabbieger (Bei Anfahren des Spitals in beide Richtungen sind drei Linksabbieger erforderlich).
- Die Umlaufzeit ist kürzer
- Einziger Nachteil ist, dass Reisende vom Bahnhof ins Spital über den Wellenacher fahren (ca. 1.5 Km länger). Für Eilige besteht aber die Möglichkeit an der STI Bushaltestelle „Spital“ an der Seestrasse auszusteigen und über den kurzen Fussweg zum Spital zu gelangen (ca. 200 m).

Die Erschliessung Wellenacher und Breite soll mit der Verlängerung der Linie 5 sichergestellt werden. Das Spital wird nur noch in eine Richtung bedient, es besteht aber die Möglichkeit die STI Haltestelle „Spital“ zu nutzen.

Abenderschliessung Neuhaus Aufgrund der Nachfrage nach einer Abenderschliessung des Neuhauses wurde überprüft, wie das Angebot aussehen soll und wo die Kurse werden können. Für das Wenden der Kurse wurden eine Wendeschleife beim Eyweg (Manorfarm) und im Bereich der STI Haltestelle Neuhaus überprüft. Die Lösung mit einer Wendeschleife beim Eyweg wurde aus folgenden Gründen als besser eingestuft:

- Gute Erschliessungswirkung (Manorfarm)
- Platz für Treffpunkt trotz Wendeschleife vorhanden und weniger grosse Investitionen erforderlich als bei einer Wendeschleife im Neuhaus.

Betreffend dem Angebot wurden folgende Varianten diskutiert:

- Einzelkurse der STI-Linie 21
 - Gleichbleibendes Angebot/Taktlagen den ganzen Tag
 - Zusätzliches Fahrzeug notwendig und damit relativ hohe Kosten
- Abendbusse der Linie Spiez - Interlaken neu via Neuhaus führen
 - Fahrzeitverlängerung für Fahrgäste von Därli-
gen/Leissigen um ca. 7 Minuten
 - Durchbindung mit Abendkursen der Linien 2/3 nicht mehr
möglich und dadurch Fahrzeugmehrbedarf
- Verlängerung der Linie 5
 - Verlängerung von Breite/Wellenacher nach Manorfarm
ohne zusätzliches Fahrzeug möglich, damit tiefe Be-
triebskosten
 - Derzeit noch keine Abendbedienung auf der Linie 5 (ist
aber in den Angebotszielen bereits enthalten)

Die Verlängerung der Linie 5 am Abend bis Manorfarm in der Sommersaison soll angestrebt werden. Die Wendeschleife soll bei der Manorfarm / Eyweg angeordnet werden.

*Verdichtung zwischen
Interlaken West und
Wilderswil*

Die Fahrgastzahlen der Linie 5 sind gegenwärtig eindeutig die Höchsten im Ortsbusnetz Bördeli. Zeitweise sind die Auslastungszahlen an der Belastungsgrenze. Die durchschnittliche tägliche Fahrgastzahl ist auf dem Linienabschnitt zwischen Wilderswil Bahnhof Richtung Interlaken mehr als doppelt so hoch als auf dem angrenzenden Abschnitt vom Bahnhof Wilderswil 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) drängt sich deshalb auf. Bei verspäteten Kursen der BOB wartet der Bus der Linie 5 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 5 auf den Fernverkehr Richtung Spiez nicht mehr gewährleistet werden kann. Dieses Problem wird gegenwärtig in Spitzenzeiten häufig mit Beiwagen gelöst. Durch eine Verdichtung der Linie 5 könnte auf das Abwarten verspäteter BOB-Züge verzichtet werden. Mit dieser Verdichtung würde die Angebotsstufe von 3 auf 4 erhöht. Dementsprechend würden sich auch die Minimal- und die Zielvorgaben (Nachfrage und Kostendeckungsgrad) ändern.

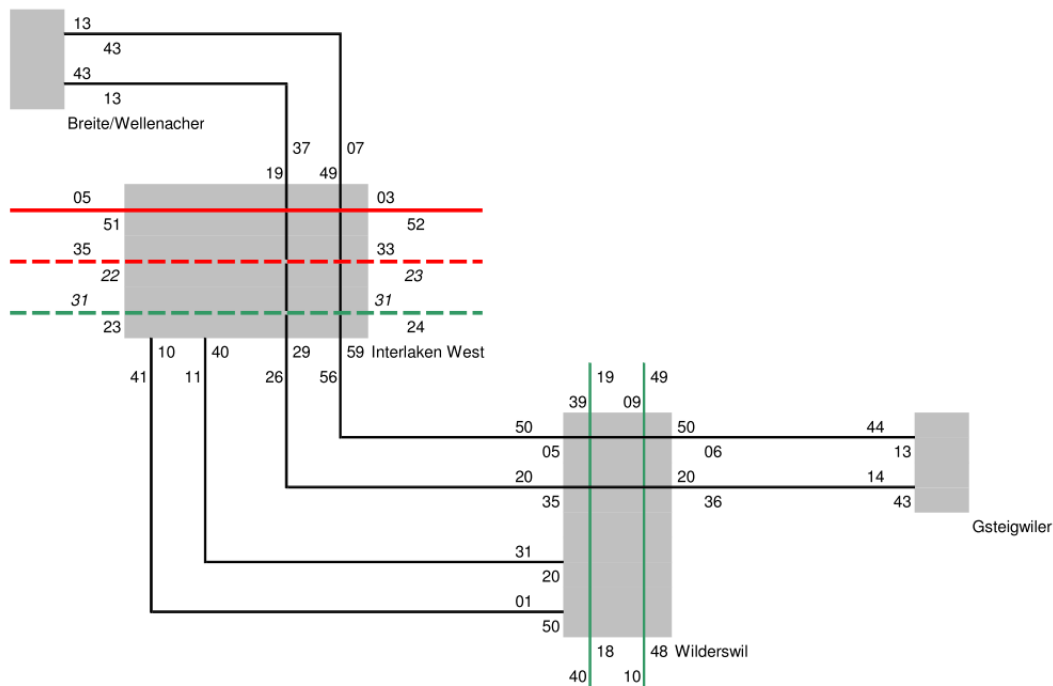


Abbildung 4-5: grafische Fahrplandarstellung mit 15. Min. Takt
Quelle: Ortsbuskonzept Bödéli

Die Vorteile dieses Konzepts sind, dass ein angenäherter 15-Min Takt zwischen Interlaken West und Wilderswil angeboten werden kann, zudem erübrigt sich das Abwarten von verspäteten BOB Zügen. Damit können sichere Anschlüsse für Reisende von Matten, Wilderswil und Gsteigwiler garantiert werden. Für das Angebot ist ein zusätzliches Fahrzeug erforderlich. Die Regelkurse haben zudem sowohl in Wilderswil als auch in Interlaken West Anschlüsse von der / auf die Bahn, sofern diese pünktlich ist. Daher ist zu erwarten, dass die Nachfrage auf den Verdichtungskursen bei rechtzeitiger Ankunft der BOB Züge und in Gegenlastrichtung eher bescheiden ausfallen dürfte.

Für die Linie 5 soll eine Verdichtung zum 15-Min.-Takt angestrebt werden.

Abendangebot

Gemäss Grundsätzen für die zeitliche Erreichbarkeit soll für alle Linien im Bereich des Bödélis auch am Abend mindestens ein Stundentakt angeboten werden. Während dies auf den Linien 1-3 bereits besteht, wird auf den übrigen Linien noch kein Abendangebot gefahren. Auf der Linie 6 ist dies derzeit aufgrund der geringen Nachfrage wohl auch kein Thema, bei der Linie 5 hingegen schon. Auf der Linie 5 kann mit einem Fahrzeug auf der ganzen Linie ein Stundentakt angeboten werden. Dabei wird primär ein Anschluss von Spiez in West auf die Linie 5 nach Matten – Wilderswil – Gsteigwiler angestrebt.

Die Abendbedienung der Linie 5 soll im Stundentakt angestrebt werden.

31.102
Verdichtung der Linie 2
zwischen Interlaken
West und Ringgenberg

Die Linie 2 (Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg) soll werktags bis ca. 19.30 mit einem 30 Minutentakt bedient werden. Mit dieser Verdichtung wird die Angebotsstufe von 2 auf 3 erhöht. Dementsprechend verändern sich die Minimal- und die Zielvorgaben (Nachfrage und Kostendeckungsgrad).

Die Linie 2 (Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg) soll werktags bis ca. 19.30 mit einem 30 Minutentakt bedient werden.

310 / 320
Regionalverkehr
Spiez – Interlaken

Bis 2023 stehen verschiedene Investitionen bei den Bahnhöfen Leissigen und Därligen an. Damit keine Fehlinvestitionen getätigt werden, sollen mit einer Umstellungsstudie die verschiedenen Erschliessungsvarianten (Schiene oder Strasse) untersucht werden. Gestützt auf diese Studie soll entschieden werden, wie der Regionalverkehr zwischen Spiez und Interlaken sichergestellt werden soll.

Der Kanton soll eine Umstellungsstudie zum Regionalverkehr zwischen Spiez und Interlaken erarbeiten.

4.2 Buskonzept Teilregionen 4 / 5 / 6

Die Zentralbahn (zb) führt für den Fahrplan 2014 ein neues Angebotskonzept ein. Dieses sieht vor, dass die Fahrzeit der InterRegio (IR) auf der ganzen Linie Interlaken – Luzern um rund 10 Minuten verkürzt wird, womit für das IR-Angebot dank der Kurzwenden in Interlaken Ost und Luzern nur noch 4 statt bisher 5 Kompositionen eingesetzt werden müssen. Die veränderten Fahrzeiten haben Einfluss auf die Fahrpläne der Buslinien, welche Bahnschlüsse in Brienz, Meiringen, Brünig-Hasliberg und Innertkirchen herstellen.

4.2.1 Anpassungen der einzelnen Linien

31.151
Brienz – Ballenberg –
Brünig-Hasliberg –
Hasliberg Reuti

Basis ist ein ganzjährig gleichbleibendes Grundangebot mit saisonalen Ergänzungen:

- Winter mit Durchmesserlinie Brienz – Hasliberg Reuti
- Sommer: Halbstundentakt nach Ballenberg

Im Grundangebot sind folgende Kurse enthalten:

Brienz - Brienzwiler

- Stundentakt Brienz Rössli – Brienzwiler Banholzfluh
- Abfahrt / Ankunft Brienz Bahnhof während des ganzen Jahres zur gleichen Zeit
- Im Winter via Buscheli, im Sommer direkt nach Schwanden, so-

mit ab Brienz Altersheim um 3 Minuten differenzierende Verkehrszeiten Sommer/Winter

- Am Morgen und am späteren Nachmittag von Montag bis Freitag einzelne Fahrten nach Brienzwiler Bahnhof zur Verbesserung der Lokalverbindungen nach/von Meiringen
- Am Morgen einzelne Verdichtungskurse Montag-Freitag für SchülerInnen und PendlerInnen nach Interlaken mit Verkürzung der Umsteigezeiten in Brienz
- Stundentakt während den Öffnungszeiten des Freilichtmuseums bis Ballenberg Ost verlängert

*Brünig - Hasliberg –
Hasliberg Reuti*

- Stundentakt Brünig-Hasliberg – Hasliberg Reuti während des ganzen Tages
- Verdichtungskurse für die Schulkinder zum zentralen Schulhaus in Goldern Urseni und zur Gondelbahn für die Schulkinder der Oberstufe in Meiringen

Brienz – Hasliberg Reuti

- Durchmesserverbindungen von Brienz nach Hasliberg Reuti und zurück am Morgen und am Abend mit Anschlüssen an die Zentralbahn in Brünig-Hasliberg

*Verdichtetes Angebot in
der Wintersaison*

- Zusätzlich zum Grundangebot verkehren am Vor- und Nachmittag je 3 Kurspaare zwischen Brienz Bahnhof und Hasliberg Reuti. Sie verbinden die Teilregion Brienz mit dem Wintersportgebiet auf dem Hasliberg, werden zwischen Brünig-Hasliberg und Hasliberg Reuti mit dem Halbstundentakt verknüpft und bieten in Brienz Anschluss an die Regios nach Interlaken und Meiringen

*Verdichtetes Angebot im
Sommer und Bedienung
Ballenberg Ost*

- Im Sommer wird der Stundentakt Brienz – Brienzwiler während den Öffnungszeiten des Freilichtmuseums bis/ab Ballenberg Ost verlängert. Die Durchmesserverbindungen Brienz – Brünig-Hasliberg werden in der Halbstundenlage via Museumsstrasse geführt. Damit entfällt die Bedienung von Buscheli durch die Stundentaktkurse. Die Durchmesser bieten eine rasche Verbindung aus Luzern nach Ballenberg mit Umsteigen in Brünig-Hasliberg. Während rund 8 Stunden kann zwischen Brienz Bahnhof und dem Ballenberg der Halbstundentakt angeboten werden.

31.174
*Geissholz – Meiringen –
Unterbach (-Brienzwiler
Bahnhof)*

Das Angebot auf dieser Linie wurde für den Fahrplan 2012 neu gestaltet. Mit der Kreuzung der Regios der zb auf der neuen Doppelspurinsel westlich von Brienzwiler können bei stündlicher Führung der Buslinie bis Brienzwiler Bahnhof gute Verbindungen nach/von Interlaken angeboten werden. Für die Bewohner von Unterheid/Unterbach verringert sich die Reisezeit nach Interlaken um rund 30 Minuten, ab Unterbach wird auch die Reisezeit nach Meiringen bedeutend kürzer. Vorgeschlagen werden deshalb stündliche Fahrten nach/ab Brienzwiler Bahnhof, womit allerdings in Meiringen keine Bahnanschlüsse angeboten werden können.

Für den Abschnitt Meiringen – Geissholz wird ein Taktangebot mit Lücken vorgeschlagen, das gute Bahnanschlüsse in Meiringen anbietet und bis zum Gesundheitszentrum verlängert wird. Die Anpassung der Schulzeiten der Schule Schattenhalb wird durch die zuständigen Organe überprüft.

Dieser Fahrplan erfordert gegenüber demjenigen von 2012 Mehrleistungen von rund 6'000 km, liegt aber immer noch um 12'000 km unter der Jahresleistung 2011.

4.2.2 Linien ohne relevante Anpassungen

31.152

Brienz – Axalp

Die Linie muss aufgrund des neuen zb-Fahrplans 2014 nicht angepasst werden, weil sie die Bahnanschlüsse gegenüber heute unverändert anbieten kann. Der einzige Nachteil dieses Fahrplanes, nämlich dass für die (wenigen) Schulkinder in Axalp und Engi am Morgen keine Transportmöglichkeit in die Schule nach Brienz besteht, kann ohne grossen Aufwand nicht eliminiert werden. Heute führen die Eltern mit dem PW die Transporte aus und werden von der Gemeinde entschädigt. Dies bleibt die effizienteste und kostengünstigste Lösung.

2480.1

*Luftseilbahn Meiringen –
Hasliberg Reuti*

Diese Luftseilbahn ist die kürzeste Verbindung zwischen Meiringen und dem südlichen Teil des Hasliberg (Goldern, Reuti). Sie vermittelt in Reuti zu jeder Stunde einen Anschluss vom/nach dem Postauto. Der Fahrplan muss deshalb so angepasst werden, dass die Anschlüsse in Reuti weiterhin angeboten werden können.

474

Meiringen - Innertkirchen

Diese Bahnlinie ist wichtig als Zubringer zu den 2 Buslinien Innertkirchen – Guttannen und Innertkirchen – Gadmen.

Weil die Fahrzeit Meiringen – Innertkirchen – Meiringen des Verdichtungszuges mit normalen Fahrzeiten für die Anschlüsse von/nach Luzern nicht ausreichen würde, sieht die MIB bei diesen Zügen eine Beschleunigung und den Verzicht auf den Halt zumindest in Unterwasser vor.

31.171 / 31.172

*Innertkirchen – Guttannen /
Innertkirchen –
Gadmen*

Die Differenz zwischen Ankunft und Abfahrt der MIB in Innertkirchen Post ist bedeutend länger als bisher. Damit werden die Umsteigezeiten Bahn – Bus mit 10 Minuten relativ lang. Kürzere Umsteigezeiten sind möglich, wenn der Bus keine Kurzwende in Innertkirchen hat, also am Anfang oder Schluss einer Angebotsgruppe. Dies hat allerdings zur Folge, dass kein reiner Taktfahrplan angeboten werden kann. Zudem bedingen die Fahrten der Gadmer-Linie nach Innertkirchen Winkel ebenfalls eine Anpassung der Fahrlagen. Der Fahrplanvorschlag orientiert sich dementsprechend am heutigen Angebot.

4.3 Ortsbuskonzept Grindelwald

Das Ortsbuskonzept Grindelwald wurde am 18. März 2009 durch die Regionalversammlung verabschiedet. Anschliessend wurden die entsprechenden Finanzbeschlüsse für den Versuchsbetrieb durch die Gemeinde und den Regierungsrat gefällt sowie die Beiträge aus den Einnahmen der Kurtaxengelder und dem Skipass-Pool beschlossen. Im Dezember 2010 wurde der Versuchsbetrieb gestartet.

Das Ziel einer Reduktion des motorisierten Verkehrs im Zentrum des Dorfes soll u.a. durch einen nachfrageorientierten Ausbau des Angebotes im öffentlichen Verkehr erreicht werden. Das ausgedehnte Siedlungsgebiet der Gemeinde, die saisonal unterschiedlichen Zielorte und variierenden Nachfrageströme legen es nahe, nicht nur den Ausbau der "Skibuslinie" anzustreben, sondern den Perimeter auf alle Buslinien auszudehnen.

4.3.1 Anpassungen des Angebotes

Nach einem Variantenstudium wurde eine Lösung für den Versuchsbetrieb (2011-2013) gefunden, welcher einen Stundentakt auf allen drei Linien übers ganze Jahr vorsieht. Saisonal werden einzelne Teilstücke auf einen Halbstundentakt verstärkt, im Winter auf Bestellung der Bahnen, der Gemeinde und Grindelwald Tourismus gar auf einen Viertelstundentakt. Die Gästezahlen aus dem ersten Jahr der Versuchsperiode (2011-13) bestätigen die Richtigkeit dieser Variantenentscheidungen. Eine Besonderheit stellt die Akzeptanz der Gästekarte und im Winter des Skipasses auf diesen Linien dar. Die entsprechenden Ertragsausfälle werden kompensiert durch entsprechende Einschüsse aus Einnahmen Kurtaxengelder und Einnahmen Skipass-Pool. Der Kostendeckungsgrad konnte so wesentlich verbessert werden. Es konnte bereits im ersten Versuchsjahr ein Umstieg aufs öffentliche Verkehrsmittel festgestellt werden. Hier die Linien:

- Linie 1 (blaue Linie, 31.121): Oberer Gletscher – Männlichenbahn
- Linie 2 (rote Linie, 31.125): Gletscherschlucht – Bodmi (im Sommer bis Klusi und Anschluss Stutz)
- Linie 3 (gelbe Linie, 31.124): Kirche – Itramen, Egg

Saisonal werden die Linie 2 (rote Linie) auf Teilstücken verstärkt (Halbstundentakt), die Linie 1 im Sommer auf einem Teilstück (Halbstundentakt), im Winter auf der ganzen Länge auf den Viertelstundentakt. So können die grossen saisonalen Schwankungen aufgefangen werden.

- Im Winter wird die Linie 2 verstärkt durch eine Linie 4 (grüne Linie: Stutz – Bodmi.)
- (Im Winter erschliesst die Linie 5 (hellblaue Linien) das Gebiet

Oberäll: Bahnhof – Oberäll.

- Die Linien 6 (Bussalp, Sommer und Winter) und 7 (Waldspitz, nur Sommer) sind reine touristische Busangebote.
- Die Linie 1 wird im Sommer ab Oberen Gletscher als rein touristische Linie über die Grosse Scheidegg bis Schwarzwaldalp verlängert mit Anschluss ans Postautonetz in Richtung Meiringen.

Grafische Darstellung der Linien

4.3.2 Linienpläne Winter- und Sommerbetrieb

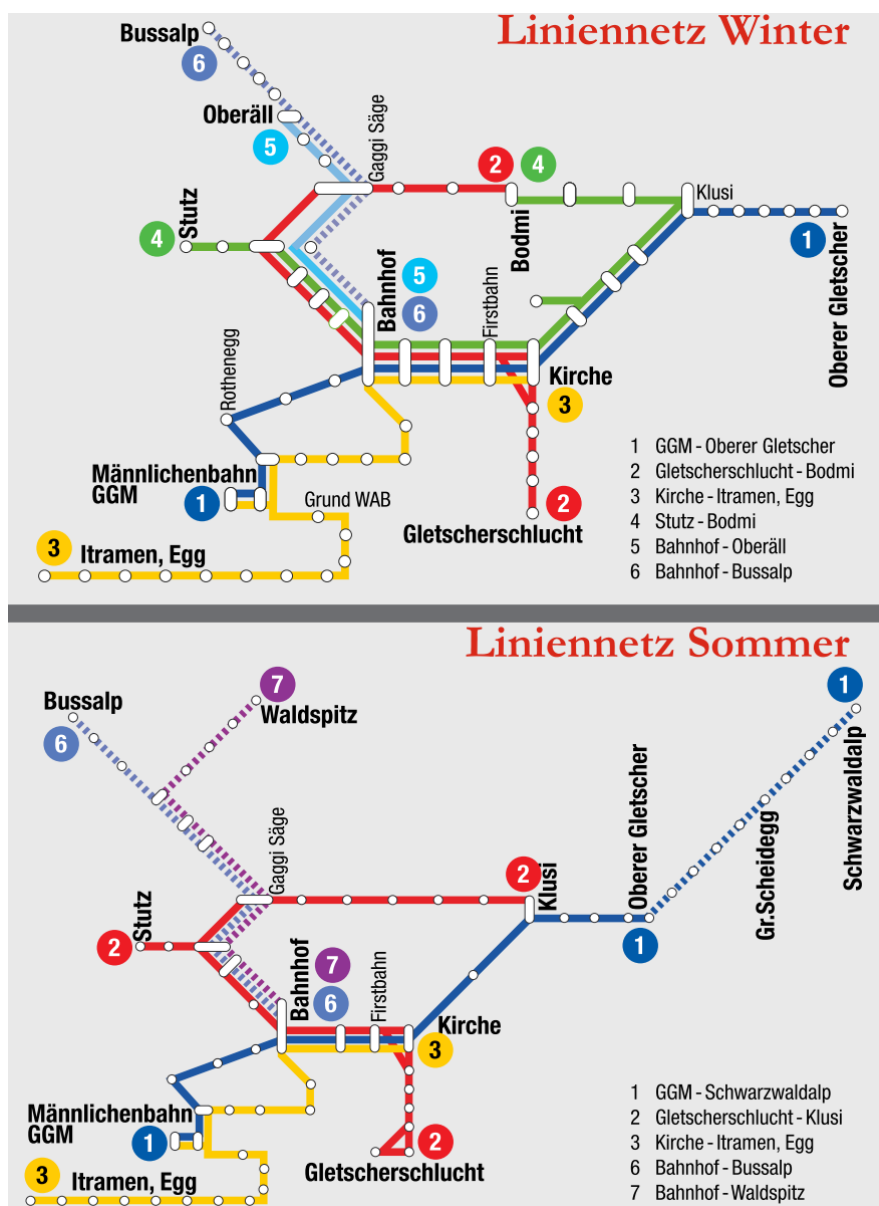


Abbildung 4-6: Liniennetz Winter / Sommer Ortsbus Grindelwald

4.3.3 Auswertung Fahrgastzählungen Versuchsbetrieb 2011

Insgesamt wurden auf den Ortsbuslinien Grindelwald (Versuchsbetrieb 2011-13) im Jahre 2011 total 919'046 Personen transportiert. Auf die Zeit mit Skibusverstärkung (Weihnachten bis Ostern) entfallen davon 694'651 Personen. Die Frequenzen sind nur bedingt vergleichbar mit Zahlen aus früheren Jahren, da zum Beispiel die Strecke Männlichenbahn-Bahnhof-Oberer Gletscher nur durch die Linie Grindelwald-Itramen bis Bahnhof bedient war. Das Teilstück Bahnhof-Oberer Gletscher war teilweise durch den Rundkurs am Terrassenweg erschlossen, teilweise durch die rein touristische Linie in Richtung Grosse Scheidegg. Neu wurde die Strecke Gletscherschlucht-Bahnhof-Terrassenweg-Klusi eingeführt (Linie 2), welche ebenfalls den früheren Rundkurs über den Terrassenweg ersetzt hat. In den Hochsaisonmonaten werden die Linie 1 (Männlichenbah-Ob. Gletscher) und die Linie 2 (Gletscherschlucht-Klusi) verstärkt. Die Linie 3 (Grindelwald-Itramen) ist ganzjährig gleich. Sie ist nicht Teil des Versuchsbetriebes, sondern konnte direkt mit regelmässigem Stundentakt zwischen Kirche-Bahnhof-Itramen, Egg eingeführt werden. Waren es auf dieser Linie 3 bisher im Durchschnitt rund 60'000 Einsteiger, wurde 2011 eine Verdoppelung auf 120'427 Einsteiger verzeichnet! Weitere Kennzahlen zeigen den Erfolg und belegen, dass die erforderlichen Werte bereits im ersten Jahr Versuchsbetrieb erreicht wurden.

Linie 1 /
31.121

Männlichenbahn – Oberer Gletscher	Durchschnitt 2011 (Pers.)	108 Tage Nebensaison
Gesamtfrequenz inkl. Skibus:	460'082	
∅ Einsteigerzahl pro Tag:	433.3	190.5
∅ Einsteigerzahl pro Kurs	21.9	14.7
Einsteiger 1. Kurs bergwärts, 06:44	1.2	0.6
Einsteiger 1. Kurs talwärts, 06:33	5.5	5.7
Letzter Kurs bergwärts, 18:36	11.1	5.4
Letzter Kurs talwärts, 19:00	4.5	1.9
Bester Kurs bergwärts, 14:36	22.0	26.4
Bester Kurs talwärts, 10:00	18.8	6.9

Linie 2 /
31.125

Gletscherschlucht-Klusi	Durchschnitt 2011 (Pers.)	108 Tage Nebensaison
Gesamtfrequenz inkl. Skibus:	338'537	
∅ Einsteigerzahl pro Tag:	392.3	196.7
∅ Einsteigerzahl pro Kurs	24.9	16.4
Einsteiger 1. Kurs bergwärts, 06:47	1.1	1.0

Linie 3/
31.124

Einsteiger 1. Kurs talwärts, 06:30	3.0	2.5
Letzter Kurs bergwärts, 18:32	9.9	6.2
Letzter Kurs talwärts, 17:58	4.6	5.2
Bester Kurs bergwärts, 16:32	24.0	17.1
Bester Kurs talwärts, 13:58	13.7	11.6
Grindelwald-Itramen,Egg	Durchschnitt 2011 (Pers.)	108 Tage Nebensaison
Gesamtfrequenz inkl. Skibus:	120'427	
∅ Einsteigerzahl pro Tag:	197.9	145.4
∅ Einsteigerzahl pro Kurs	16.5	12.1
Einsteiger 1. Kurs bergwärts, 06:05	0.4	0.7
<i>Einsteiger 2. Kurs bergwärts, 06:33</i>	3.9	4.8
Einsteiger 1. Kurs talwärts, 06:16	3.5	4.4
Letzter Kurs bergwärts, 18:40	4.9	3.2
Letzter Kurs talwärts, 19:00	4.5	1.9
Bester Kurs bergwärts, 16:40	11.4	6.9
Bester Kurs talwärts, 06:50	19.9	25.8
Zweitbester Kurs talwärts, 13:10	16.8	16.7

Aufgrund der sehr guten Zahlen aus dem ersten Jahr Versuchsbetrieb soll das Ortsbuskonzept Grindelwald nach Ablauf des Versuchsbetriebs in das Grundangebot aufgenommen werden.

4.4 Schliessung Schulstandort Saxeten

Auf Sommer 2013 wird in Saxeten mangels genügend hoher Anzahl Schulkinder die Schule geschlossen (Beschluss Gemeindeversammlung Dezember 2011). Die Kinder aus Saxeten werden dann die Schule Wilderswil besuchen. Damit die Busverbindungen besser auf die Bedürfnisse der Schüler angepasst werden können, sollen bereits auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2012 ein zusätzliches Kurspaar (Erhöhung von vier auf 5 Kurspaare) eingesetzt und Fahrplananpassungen vorgenommen werden.

Auf den Fahrplanwechsel 2012 soll auf der Linie 31.111 ein zusätzliches Kurspaar geführt werden.

5 Anschlussprioritäten und Mengengerüst

5.1 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 grundlegend geändert haben, werden sich daraus kaum grosse Verschiebungen bei der Priorisierung der Anschlüsse ergeben.

5.1.1 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 ↔ RZ (Spiez)

Interlaken Ost

1. Priorität: zb, BOB, lokale Buslinien ↔ IC (Bern), halbstündlich
1. Priorität: STI Buslinie ↔ zb, BOB
2. Priorität: lokale Buslinien ↔ zb, BOB
3. Priorität: zb, BOB, Buslinien ↔ RZ (Spiez)

Wilderswil

1. Priorität: Bus (Matten) ↔ BOB (Jungfrau)¹
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 Der heute bestehende Zielkonflikt (Buslinie Wilderswil – Interlaken West kann bei allfälligen Verspätungen der BOB nicht an beiden Knoten Anschlüsse gewährleisten) soll mit einem Viertelstunden Takt behoben werden.

1. Priorität: WAB ⇔ BOB
2. Priorität Buslinien ⇔ WAB

Zweilütschinen

1. Priorität: BOB (Grindelwald) ⇔ BOB (Lauterbrunnen)

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 / MHB ⇔ zb IR (Interlaken)
2. Priorität: Buslinien / MIB / MHB ⇔ zb IR (Meiringen, Luzern)
2. Priorität: Buslinien / MIB / MHB ⇔ 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)

5.1.2 Anschlussprioritäten ausserhalb der Region

Spiez

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

Luzern

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

5.2 Mengengerüst

Die folgende Tabelle zeigt auf, wie das heutige Angebot aussieht und wie es sich langfristig entwickeln soll. Zu den Linien, bei welchen sich das Angebot langfristig verändern soll, folgen im Kapitel Nr. 7 entsprechende Begründungen und Erläuterungen.

Bahnen

Linienr.	Strecke / Streckenabschnitte	Heutiges Angebot	Langfristige Zielvorstellung zum Angebot
310	Spiez – Interlaken Ost (nur RZ)	Stündlich	Stündlich
311	Interlaken Ost – Lauterbrunnen	Stündlich, saisonal vormittags und nachmittags verdichtet	Halbstündlich
311	Lauterbrunnen – Wengen	Halbstündlich	Halbstündlich
312	Interlaken Ost – Grindelwald	Stündlich, saisonal vormittags und nachmittags verdichtet	Halbstündlich
313	Lauterbrunnen – Mürren	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich
470	Interlaken Ost – Meiringen	Stündlich Schnellzug, stündlich RZ	Stündlich Schnellzug, stündlich RZ
470	Meiringen – Brünig-Hasliberg – Luzern	Stündlich	Stündlich
474	Meiringen Innertkirchen (MIB)	Stündlich, morgens / mittags / abends an Werktagen auch halbstündlich, saisonal auch nachmittags	Stündlich, in Spitzenzeiten und saisonal halbstündlich
2355	Thunersee – 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 – Reuti (MHB)	Halbstündlich bis 18.00 Uhr	Halbstündlich, saisonal nach Bedarf verdichtet

Tabelle 5-4: Angebot auf den Bahnlinien

Buslinien

Teilregion 1

Linienr.	Strecke / Streckenabschnitte	Heutiges Angebot	Langfristige Zielvorstellung zum Angebot
31.021	(Thun – Oberhofen -) Beatenbucht – Interlaken	Stündlich, saisonal bis 18.00 Uhr halbstündlich	Stündlich, saisonal bis 18.00 Uhr halbstündlich
31.101	Beatenberg – Interlaken	Stündlich	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten
31.102	Interlaken – Ringgenberg	Stündlich, halbstündlich in Spitzenzeiten	Halbstündlich

	31.103	Iseltwald – Bönigen – Interlaken	Halbstündlich (Iseltwald stündlich)	Halbstündlich (Iseltwald stündlich)
	31.104	Ortsbus Interlaken	Halbstündlich werktags, Sonntags 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	4 Kurspaare	5 Kurspaare / Mobilitätsvorsorge
<i>Teilregion 2</i>	31.141	Lauterbrunnen – Stechelberg	Stündlich, saisonal verdichtet	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten und saisonal
	31.142	Lauterbrunnen – Isenfluh	Mobilitätsvorsorge, ca. 7 Kurspaare	Mobilitätsvorsorge
<i>Teilregion 3</i>	31.121	Grindelwald – Männlichen – oberer Gletscher	Stündlich, saisonal halbstündlich verdichtet *	Stündlich, saisonal halbstündlich verdichtet
	31.124	Grindelwald – Itramen	Stündlich mit Lücken	Stündlich
	31.125	Grindelwald - Gletscherschlucht – Klusi	Stündlich, saisonal halbstündlich verdichtet*	Stündlich, saisonal halbstündlich verdichtet
<i>Teilregion 4</i>	31.151	Brienz Rössli – Brienz	Stündlich mit Lücken	Stündlich
	31.151	Brienz – Ballenberg – Brienzwiler	Stündlich während Sommersaison bis Ballenberg Ost, Verdichtungen	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten und saisonal
	31.152	Brienz – Axalp	Mobilitätsvorsorge, ca. 4 – 7 Verbindungen, saisonal schwankend	Mobilitätsvorsorge
<i>Teilregion 4 / 5</i>	13.151	Brienzwiler – Brünig-Hasliberg	6 Verbindungen	Mobilitätsvorsorge, saisonal stündlich
<i>Teilregion 5</i>	31.151	Brünig-Hasliberg – Hasliberg-Reuti	Stundentakt, saisonal Hohfluh – Reuti Halbstundentakt	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten und saisonal
	31.174	Unterbach – Meiringen - Geissholz	Stündlich, teilweise mit Lücken, teilweise auf Schulbedürfnisse ausgerichtet, vereinzelt nach Brienzwiler verlängert	Stündlich und durchgehend verlängert nach Brienzwiler
<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 5-5: 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.

5.2.1 Langfristiges Grundangebot mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten

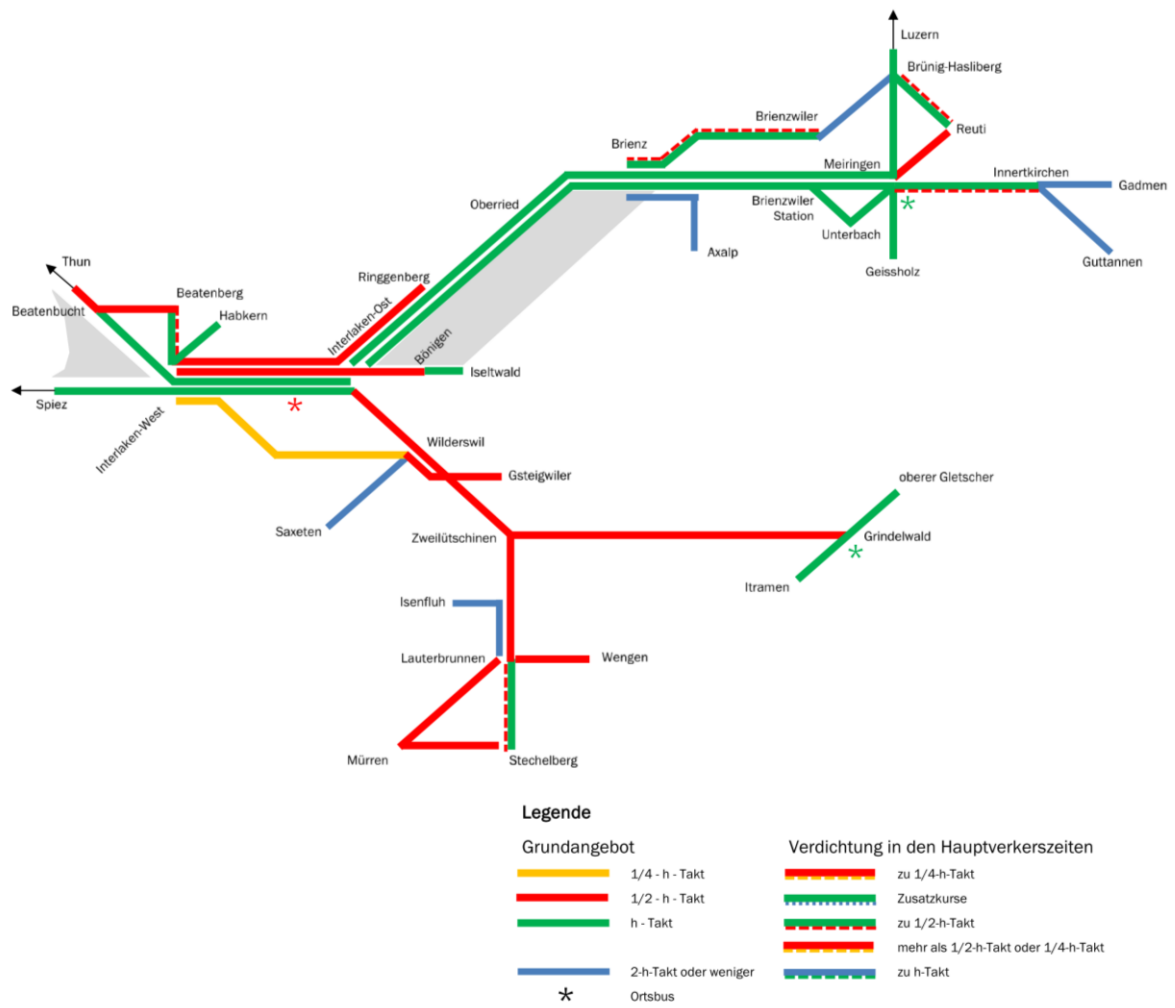


Abbildung 5-7:
Ausblick Grundangebot mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten des Pendler- und Schülerverkehrs

5.2.2 Langfristiges Grundangebot mit saisonaler Verdichtung

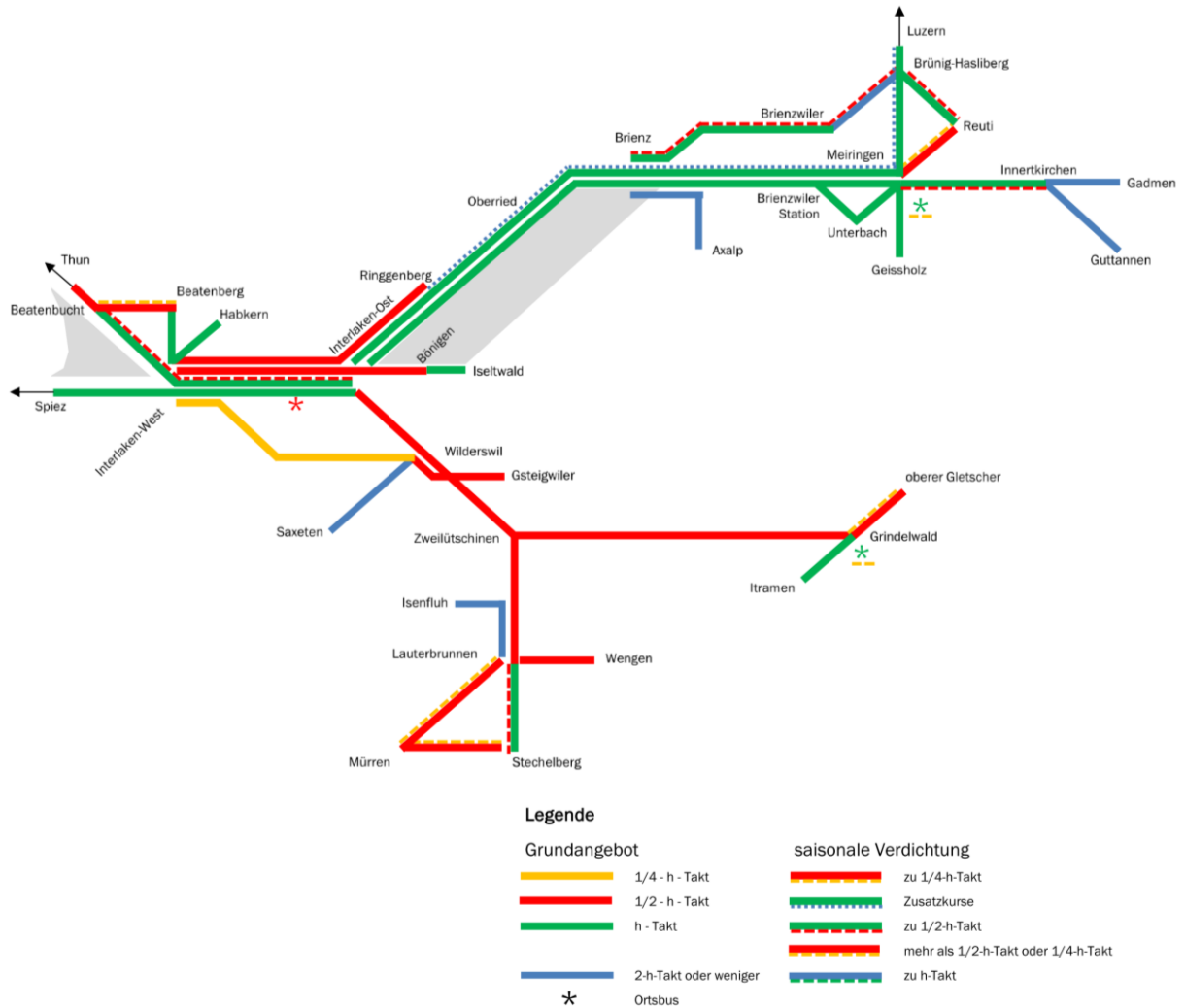


Abbildung 5-8:
Ausblick Grundangebot mit saisonaler Verdichtung

6 Übersicht über die Begehren

Die zusammengetragenen Begehren stammen von Gemeinden, Organisationen, aus den erarbeiteten Konzepten sowie aus dem letzten Angebotskonzept. Begehren aus dem letzten Angebotskonzept welche nicht in den letzten Angebotsbeschluss aufgenommen wurden sind überprüft und entsprechend nochmals aufgeführt oder aus dem Angebotskonzept gestrichen worden. Die geäusserten Begehren werden in der folgenden Tabelle als Übersicht dargestellt. Die detaillierte Beurteilung der Begehren erfolgt im nächsten Kapitel.

Teilregion 1

Linie	Betroffene Gemeinden, resp. Orte	Begehren	Priorität
310	Interlaken, Leissigen, Därligen	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte stündliche Verbindung nach Zürich/Zürich Flughafen • Verlängerung der TGV Verbindung Bern Paris oder Basel Paris nach Interlaken Ost • Schliessung der 1.5 h langen Taktlücke zwischen 19.05 und 20.35 in Spiez • Sicherstellen Halbstundentakt am Abend 	P1 P1 P1 P1
31.101	Interlaken, Unterseen, Beatenberg	<ul style="list-style-type: none"> • Spätverbindung Fr/Sa um 24.00 Uhr • Halbstündliche Verbindung in Spitzenzeiten 	P2 P2
31.102	Ringgenberg, Goldswil, Interlaken	<ul style="list-style-type: none"> • Halbstündliche Verbindung bis ca. 19.30 nach Interlaken West / Erhöhung der Angebotsstufe von 2 auf 3 	P1
31.103a 31.106	Iseltwald, Bönigen, Interlaken, Unterseen, Habkern	<ul style="list-style-type: none"> • Durchbindung der Linie Iseltwald – Interlaken West und Interlaken West – Habkern 	P1
31.104	Interlaken, Matten, Unterseen	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Linie zum Aldi • Ortsbus ganzjährig auch an Sonntagen • Erhöhung der Angebotsstufe von 2 auf 3 	B B P1
31.105	Unterseen, Interlaken, Matten, Wilderswil, Gsteigwiler	<ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Linie in Unterseen in das Gebiet Breite/Wellenacher • Abendangebot Breite – Gsteigwiler • Verlängerung Abendangebot bis Manorfarm • Halbstundentakt bis nach Gsteigwiler • Verdichtung Interlaken West – Wilderswil zum 15-Min.-Takt • Erste Verbindung früher, damit Interlaken West von Matten und Unterseen aus vor 06.00 erreicht wird 	P1 P1 P1 P1 P2 P1
31.111	Saxeten, Wilderswil	<ul style="list-style-type: none"> • Zusätzliches Kurspaar wegen der Schliessung der Schule Saxeten 	P1

Teilregionen 1/2	311	Interlaken, Wilderswil, Gündlischwand, Lauterbrunnen, Wengen	<ul style="list-style-type: none"> durchgehender Halbstundentakt tagsüber 	P1
Teilregion 2	31.141	Lauterbrunnen, Mürren, Stechelberg	<ul style="list-style-type: none"> Stundentakt abends, angepasst auf BOB Fahrplan bis 23.00 Saisonal schliessen der Taktlücken 	P1 P1
Teilregionen 1/3	312	Interlaken, Wilderswil, Gündlischwand, Burglaenen, Schwendi, Lütschental, Grindelwald	<ul style="list-style-type: none"> durchgehender Halbstundentakt tagsüber 	P1
Teilregion 3	31.121 31.124 31.125	Ortsbus Grindelwald	<ul style="list-style-type: none"> Aufnahme des Versuchsbetriebs in das Grundangebot 	P1
Teilregionen 1/4/5	470	Brünig-Hasliberg, Meiringen, Ebligen, Oberried, Brienzwiler, Brienz, Niederried, Ringgenberg, Interlaken	<ul style="list-style-type: none"> Erschliessung Brienz Ost mit zb (neue Haltestelle) 	H
Teilregionen 4/5	31.151	Brienz, Schwanden, Hofstetten, Brünig-Hasliberg, Hasliberg	<ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Buskonzept Teilregionen 4/5/6 	P1
Teilregionen 4/5	31.174	Meiringen, Brienzwiler, Unterbach, Schattenhalb	<ul style="list-style-type: none"> Linienverlängerung bis Brienzwiler Bahnhof, Abendverbindung ab Brienzwiler Bhf um 19.00 Umsetzung Buskonzept Teilregionen 4/5/6 	P1 P1
Teilregion 1	Neu		<ul style="list-style-type: none"> Erschliessung ESP Flugplatz (evtl. mit Ortsbus) 	H
	310		<ul style="list-style-type: none"> Erarbeiten einer Umstellungsstudie für das Regio-Angebot auf der Linie Spiez – Interlaken. 	H

Tabelle 6-6: Begehren sortiert nach Linien und Gemeinden

Legende

P1: Begehren 1. Priorität

P2: Begehren 2. Priorität

B: Begehren, welche nach dem letzten Angebotskonzept aufgenommen wurden aber bereits bestehen

H: Hinweis auf mögliche Begehren, bei welchen noch Abklärungen erforderlich sind

7 Beurteilung der Begehren

7.1 Begehren 1. Priorität

7.1.1 Änderung der Angebotsstufe

Ringgenberg – Interlaken (31.102)

Durchgehender Halbstundentakt bis ca. 19.30

31.102

Durch den Halbstundentakt bis 19.30 wird das Angebot **von Angebotsstufe 2 auf Angebotsstufe 3** angehoben; es werden also höhere Zielwerte bezüglich KDG (45%) und Nachfrage (13 pro Kurs im stärksten Querschnitt) vorgegeben.

Ringgenberg als Teil der Agglomeration Interlaken mit seinem Weiler Goldswil hat steigende Bevölkerungszahlen (Zunahme mehr als 5% seit 2000); es werden auch gegenwärtig an der Linie neue Siedlungen erstellt, zudem ist die Gemeinde an der Ausarbeitung einer Überbauungsordnung, mit welcher im Dorfzentrum neues Bauland erschlossen wird. Auch bezüglich der Arbeitsplätze war es in den letzten 12 Jahren möglich, die Anzahl leicht zu steigern (+2.6% seit 1995). Alle diese Effekte spiegeln sich in der starken Zunahme der Frequenzen auf der Buslinie 31.102. Zudem ist Ringgenberg im Entwurf des RGSK (Stand Vorprüfung) als Vorranggebiet für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten eingestuft worden.

Die Verdichtung der Linie auf den durchgehenden Halbstundentakt wird zusätzliche Nachfrage erzeugen, entspricht einem Bedürfnis der Bevölkerung und wird die Siedlungsentwicklung positiv beeinflussen können. Es ist mit weiteren Nachfragezunahmen zu rechnen. 2010 lag der Kostendeckungsgrad der Linie bei 41%. Die mittlere Nachfrage im maximalen Querschnitt (Abschnitt Lindenallee – Goldswil) entwickelt sich sehr positiv. Die Linie wird aber oft auch nur für Teilstrecken genutzt, was dazu führt, dass unterwegs immer wieder Fahrgäste ein- und aussteigen. Mit der Einführung des Halbstundentaktes in den Hauptverkehrszeiten und der daraus resultierenden Verteilung der Nachfrage auf mehr Kurse sank die Nachfrage kurzfristig auf 12 Personen pro Kurs (2010), steigerte sich aber 2011 bereits wieder auf 14 Personen pro Kurs (2011). Damit kann die Zielanforderung der Angebotsstufe 3 bereits eingehalten werden.

	2009	2010	2011
Anz. Personen	519	599	707
Anz. Kurse	37	49	49
Ø Personen pro Kurs	14	12	14

Wenn sich die Nachfrage weiterhin ähnlich entwickelt, sollten auch in Zu-

kunft die Zielerfordernungen erreicht werden können.

Die RKOÖ beantragt dem Kanton die Einführung des Halbstundentaktes und die somit erforderliche Erhöhung der Angebotsstufe von 2 auf 3 auf der Linie Ringgenberg - Interlaken

Ortsbus Interlaken (31.104)

Anhebung der Angebotsstufe von 2 auf 3

31.104

Unter Einbezug der saisonalen Kurse werden bereits heute 26 Kurspaare angeboten. Die Linie ist aber noch der Angebotsstufe 2 zugeordnet, in welcher grundsätzlich maximal 25 Kurspaare zulässig sind. Die im Jahr 2010 erreichten Werte von KDG und Nachfrage liegen über den Minimalvorgaben für die Angebotsstufe 3. Zudem zeigt sich, dass mit der Verlängerung der Linie in das mittlere Moos (Landi und Aldi) die Nachfrage weiter zunehmen wird. Die mittlere Nachfrage im maximalen Querschnitt (Abschnitt Interlaken Heimwehfluhban – Matten, Wychelstrasse) entwickelt sich sehr positiv. Die Linie wird aber oft auch nur für Teilstrecken genutzt, was dazu führt, dass unterwegs immer wieder Fahrgäste ein- und aussteigen.

Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt auf, dass die Nachfrage bereits vor der Verlängerung in das mittlere Moos ständig zugenommen hat:

	2009	2010	2011
Anz. Personen	363	451	537
Anz. Kurse	52	52	52
Ø Personen pro Kurs	7	9	10

Die RKOÖ beantragt dem Kanton die Erhöhung der Angebotsstufe von 2 auf 3 auf der gesamten Ortsbuslinie.

7.1.2 Optimierungen

Interlaken – Spiez (310)

direkte stündliche Verbindung nach Zürich / Zürich Flughafen

310

Alle direkten Fernverkehrszüge von und nach Interlaken verkehren seit Fahrplanwechsel Dez. 07 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.

Interlaken – Spiez (310)

direkte Verbindungen nach Paris

310

In einer ersten Phase soll die Verlängerung des TGV's von Bern nach Interlaken angestrebt werden (TGV Verbindung über Pontarlier). Sobald die

technischen Voraussetzungen gegeben sind (ECTS-Ausrüstung der TGV's) ist eine Verbindung von Paris über Basel nach Interlaken anzustreben, da sich über Basel die Reisezeit gegenüber der Route über Pontarlier um rund 45 min. reduzieren würde.

Spiez – Interlaken (310)

Schliessung der Taktlücken ab Spiez zwischen 19.05 und 20.35

310

Zwischen der letzten Verbindung mit dem Regionalzug und der ersten Verbindung mit dem Bus (Bahnersatz) besteht eine Taktlücke von 1.5 Stunden. Sowohl für in Därligen und Leissigen wohnhafte Pendler von Thun her kommend als auch für die Bewohner von Därligen und Leissigen, welche in diesem Zeitraum nach Interlaken möchten, besteht das Bedürfnis diese Taktlücke zu schliessen. Regelmässig führt die lange Wartezeit zu Kundenreaktionen bei den Buschauffeuren. Die Taktlücke soll geschlossen werden, ohne dass der letzte Kurs um 23.40 wegfällt. Zudem soll mit der Anpassung auch sichergestellt werden, dass der Halbstundentakt zwischen Bern und Interlaken bis ca. 22.30 angeboten werden kann.

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

Schliessung der Halbstundentaktlücken

311/312

Die Schliessung der Taktlücken ist aus Kundensicht erwünscht, da sowohl auf der Fernverkehrslinie von/nach Bern, der Zentralbahn sowie auch den Buslinien im Bördeli der Halbstundentakt ganzjährig angeboten wird. Die einfachere Merkbarkeit des Fahrplans und die Qualitätssteigerung der Transportkette machen den ÖV attraktiver. Das Mehrangebot verursacht zusätzliche Kosten.

Durchbindung der Linie Iseltwald – Interlaken West und der Linie

Interlaken West – Habkern (31.103 und 31.106)

31.103 / 31.106

Die Überprüfung der bestehenden Linien hat ergeben, dass eine Durchbindung der Linie 3a (Interlaken West – Iseltwald) mit der Linie 6 (Habkern – Interlaken West) sinnvoll ist und angestrebt werden soll. Die durchgebundene Linie soll auf den Bahnhof Interlaken Ost ausgerichtet werden. Gegenüber kleinen betrieblichen Nachteilen überwiegen die finanziellen Vorteile.

Ortsbus Interlaken (31.104)

Linienverlängerung in das Mittlere Moos (bereits bestehend)

31.104

Bei der Erteilung der Baubewilligung für den Aldi wurde mittels Auflage verlangt, dass eine ÖV-Erschliessung erfolgt. In einer ersten Phase wurde dies mit der Linie Nr. 31.103 (Interlaken – Bönigen – Iseltwald) sichergestellt. Die Auswertung der Daten aus dem ersten Jahr zeigt, dass die Nachfrage deutlich über den Erwartungen liegt. Im Rahmen des Ortsbuskonzepts Bördeli wurden aufgrund einer Überprüfung entschieden, dass die Verlänge-

rung der Linie 4 die beste Lösung für die Erschliessung dieses Gebiets darstellt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 ist diese Linienverlängerung bereits umgesetzt worden, obwohl sie nicht im Angebotskonzept 2010 – 2013 enthalten war.

**Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105)
Linienverlängerung bis Breite/Wellenacher**

31.105

Das Gebiet Breite/Wellenacher ist heute eher schlecht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Nun wird die im RGSK als Bauzonenreserve eingetragene Fläche (grösser als 2 ha) überbaut, was die Nachfrage weiter erhöhen wird.

Im Rahmen des Ortsbuskonzepts Bödeli wurde nach Lösungen gesucht und festgestellt, dass die Erschliessung am einfachsten mit einer Verlängerung der Linie 5 sichergestellt werden kann.

**Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105)
Halbstundentakt bis nach Gsteigwiler**

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 wenigen zusätzlichen Kilometer.

**Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105)
Abendangebot auf der gesamten Linie**

31.105

Gegenwärtig fährt um 20.30 der letzte Regelkurs ab Interlaken nach Wilderswil, an Frei- und Samstagen verkehrt um 22.30 ein zusätzlicher Kurs. Die Schliessung dieser Taktlücke erfordert wahrscheinlich ein zusätzliches Fahrzeug in der Abendbedienung. Allerdings kann mit der Verlängerung der Linie in das Gebiet Breite/Wellenacher ein sehr grosses Gebiet abgedeckt werden. Das Abendangebot soll durchgehend auf der gesamten Linie Breite / Wellenacher bis Gsteigwiler im Stundentakt geführt werden.

**Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105)
Saisonale Verlängerung des Abendangebots zur Manorfarm**

31.105

Ein Abendangebot zur Bedienung des Neuhauses ist insbesondere in der Sommersaison, wenn die Bade- und Campinginfrastrukturen geöffnet sind und genutzt werden, nachgefragt. Sofern das Abendangebot auf der Linie 31.105 in den Angebotsbeschluss aufgenommen wird, ist die Verlängerung

der Linie 5 von Breite/Wellenacher nach Manorfarm mit dem gleichen Fahrzeug möglich und daher mit tiefen Betriebskosten realisierbar. Die Wendemöglichkeit bei der Manorfarm ist in Planung, sobald diese besteht, kann das Angebot geführt werden. Die Verlängerung bis zur Manorfarm soll nur saisonal angeboten werden.

Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105)

Früherer Kurs am Morgen

31.105

In den Grundsätzen des Angebotskonzepts wird festgehalten, dass es auch für die Einwohner der Gemeinden Unterseen und Matten möglich sein soll, das Regionalzentrum Interlaken um 06.00 mit dem ÖV zu erreichen. Das ist heute noch nicht möglich. Aus diesem Grund soll die Linie 31.105 so bedient werden, dass der Anschluss auf den Zug um 06.04 in Interlaken West sowohl von Matten / Wilderswil als auch von Unterseen her sichergestellt werden kann.

Lauterbrunnen – Stechelberg (31.141)

Abends Taktlücken schliessen, Anschluss an BOB anbieten

31.141

Abends um 22.35/28 verkehrt kein Bus von Lauterbrunnen nach Stechelberg. Dies ist die einzige Ausnahme vom Stundentakt des ganzen Tages. Die BOB-Linie Interlaken – Lauterbrunnen, welche der Linie 31.141 als Zubringer dient, verkehrt jedoch auch in den Abendstunden stündlich, wie auch die Luftseilbahn von Stechelberg nach Mürren. Der fehlende Kurs stellt somit einen Unterbruch in der Verbindung nach Mürren dar, insbesondere weil über die Verbindung Grütschalp (BLM) bereits um 19.31 (saisonal um 20.31) der letzte Kurs fährt.

Da Mürren nur mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist, hat die Schliessung dieser Taktlücke hohe Priorität. Auf der Linie Lauterbrunnen – Stechelberg ist zudem ein grosser Fahrgastzuwachs zu verzeichnen.

Der Tourismus ist auf einen attraktiven ÖV angewiesen und zur Erhaltung und Steigerung der Wohnqualität von Mürren ist die Schliessung dieser Taktlücke wichtig.

Die Schliessung der Taktlücken hat betriebliche Zusatzaufwendungen zur Folge, welche den Kostendeckungsgrad reduzieren werden. Aufgrund der hohen Zielerreichung sollte dies für die Linie allerdings keinen Einfluss haben.

Lauterbrunnen – Stechelberg (31.141)

Saisonal Taktlücken schliessen

31.141

Während der Sommersaison wird die Linie im Halbstundentakt mit Lücken bedient. In Lauterbrunnen fahren um 08.05 und um 12.05 keine Busse ab, ansonsten verkehren die Busse bis 17.35 immer um XX.05 und XX.35 (Lauterbrunnen ab).

Diese Taktlücken bestehen somit nur auf der Buslinie. Sowohl die BOB-Linie Interlaken – Lauterbrunnen, welche der Linie 31.141 als Zubringer dient, als auch die Luftseilbahn von Stechelberg nach Mürren verkehren zu diesen Zeiten durchgehend im Halbstundentakt. Für Halbtagestouristen, Besucher der Trümmelbachfälle und Reisende nach Mürren sind diese Kurse von grosser Bedeutung, ein Schliessen dieser Taktlücken ist somit durchaus sinnvoll.

Der Tourismus ist auf einen attraktiven ÖV angewiesen. Zudem ist zur Erhaltung und Steigerung der Wohnqualität von Mürren die Schliessung dieser Taktlücke wichtig.

Die Schliessung der Taktlücken hat betriebliche Zusatzaufwendungen zur Folge, welche den Kostendeckungsgrad reduzieren werden. Aufgrund der hohen Zielerreichung sollte dies für die Linie aber keinen Einfluss haben.

Ortsbus Grindelwald (31.121 / 31.124 / 31.125) Übergang vom Versuchsbetrieb zum Grundangebot

31.121
31.124
31.125

Der dreijährige Versuchsbetrieb Ortsbus Grindelwald läuft noch bis zum Fahrplanwechsel 2013. Die im Kapitel 4.3.3 aufgeführten Frequenzen aller Linien aus dem ersten Jahr Versuchsbetrieb (2011) sehen bereits sehr erfreulich aus. Aus diesem Grund soll der Versuchsbetrieb wie vorgesehen bis zum Fahrplanwechsel 2013 weitergeführt und anschliessend im gleichen Umfang in das Grundangebot aufgenommen werden.

Brienz – Ballenberg – Brünig-Hasliberg – Hasliberg Reuti (31.151) Neukonzeptionierung

31.151
Hasliberg Reuti – Brünig –
Brienzwiler – Brienz

Basis ist ein ganzjährig gleichbleibendes Grundangebot mit saisonalen Ergänzungen:

- Winter mit Durchmesserlinie Brienz – Hasliberg Reuti
- Sommer: Halbstundentakt nach Ballenberg

Im Grundangebot sind folgende Kurse enthalten:

Brienz - Brienzwiler

- Stundentakt Brienz Rössli – Brienzwiler Banholzfluh
- Abfahrt / Ankunft Brienz Bahnhof während des ganzen Jahres zur gleichen Zeit
- Im Winter via Buscheli, im Sommer direkt nach Schwanden, somit ab Brienz Altersheim um 3 Minuten differenzierende Verkehrszeiten Sommer/Winter
- Am Morgen und am späteren Nachmittag von Montag bis Freitag einzelne Fahrten nach Brienzwiler Bahnhof zur Verbesserung der Lokalverbindungen nach/von Meiringen
- Am Morgen einzelne Verdichtungskurse Montag-Freitag für SchülerInnen und PendlerInnen nach Interlaken mit Verkürzung der

- Umsteigezeiten in Brienz
- Studentakt während den Öffnungszeiten des Freilichtmuseums bis Ballenberg Ost verlängert
- Brünig - Hasliberg – Hasliberg Reuti*
- Studentakt Brünig-Hasliberg – Hasliberg Reuti während des ganzen Tages
 - Verdichtungskurse für die SchülerInnen zum zentralen Schulhaus in Goldern Urseni und zur Gondelbahn für die SchülerInnen der Oberstufe in Meiringen
- Brienz – Hasliberg Reuti*
- Durchmesserverbindungen von Brienz nach Hasliberg Reuti und zurück am Morgen und am Abend mit Anschlüssen an die Zentralbahn in Brünig-Hasliberg
- Verdichtetes Angebot in der Wintersaison*
- Zusätzlich zum Grundangebot verkehren am Vor- und Nachmittag je 3 Kurspaare zwischen Brienz Bahnhof und Hasliberg Reuti. Sie verbinden die Teilregion Brienz mit dem Wintersportgebiet auf dem Hasliberg, werden zwischen Brünig-Hasliberg und Hasliberg Reuti mit dem Halbstundentakt verknüpft und bieten in Brienz Anschluss an die Regios nach Interlaken und Meiringen
- Verdichtetes Angebot im Sommer und Bedienung Ballenberg Ost*
- Im Sommer wird der Studentakt Brienz – Brienzwiler während den Öffnungszeiten des Freilichtmuseums bis/ab Ballenberg Ost verlängert. Die Durchmesserverbindungen Brienz – Brünig-Hasliberg werden in der Halbstundenlage via Museumsstrasse geführt. Damit entfällt die Bedienung von Buscheli durch die Studentaktkurse. Die Durchmesser bieten eine rasche Verbindung aus Luzern nach Ballenberg mit Umsteigen in Brünig-Hasliberg. Während rund 8 Stunden kann zwischen Brienz Bahnhof und dem Ballenberg der Halbstundentakt angeboten werden.

Geissholz – Meiringen – Unterbach (31.174)

Durchgehende Linienverlängerung bis Brienzwiler Bahnhof

31.174

Das Angebot auf dieser Linie wurde für den Fahrplan 2012 neu gestaltet. Mit der Kreuzung der Regios der zb auf der neuen Doppelspurinsel westlich von Brienzwiler können bei stündlicher Führung der Buslinie bis Brienzwiler Bahnhof gute Verbindungen nach/von Interlaken angeboten werden. Für die Bewohner von Unterheid/Unterbach verringert sich die Reisezeit nach Interlaken um rund 30 Minuten, ab Unterbach wird auch die Reisezeit nach Meiringen bedeutend kürzer.

Beantragt werden deshalb stündliche Fahrten nach/ab Brienzwiler Bahnhof, womit allerdings in Meiringen keine Bahnanschlüsse angeboten werden können. Für den Abschnitt Meiringen – Geissholz wird ein Taktangebot mit Lücken vorgeschlagen, das gute Bahnanschlüsse in Meiringen anbietet und bis zum Gesundheitszentrum verlängert wird. Die Anpassung der Schulzeiten der Schule Schattenhalb wird durch die zuständigen Organe überprüft. Dieser Fahrplan erfordert gegenüber demjenigen von 2012 Mehrleistungen von rund 6'000 km, läuft aber immer noch um 12'000 km unter der Leistung von 2011.

7.1.3 Übersicht der Begehren 1. Priorität

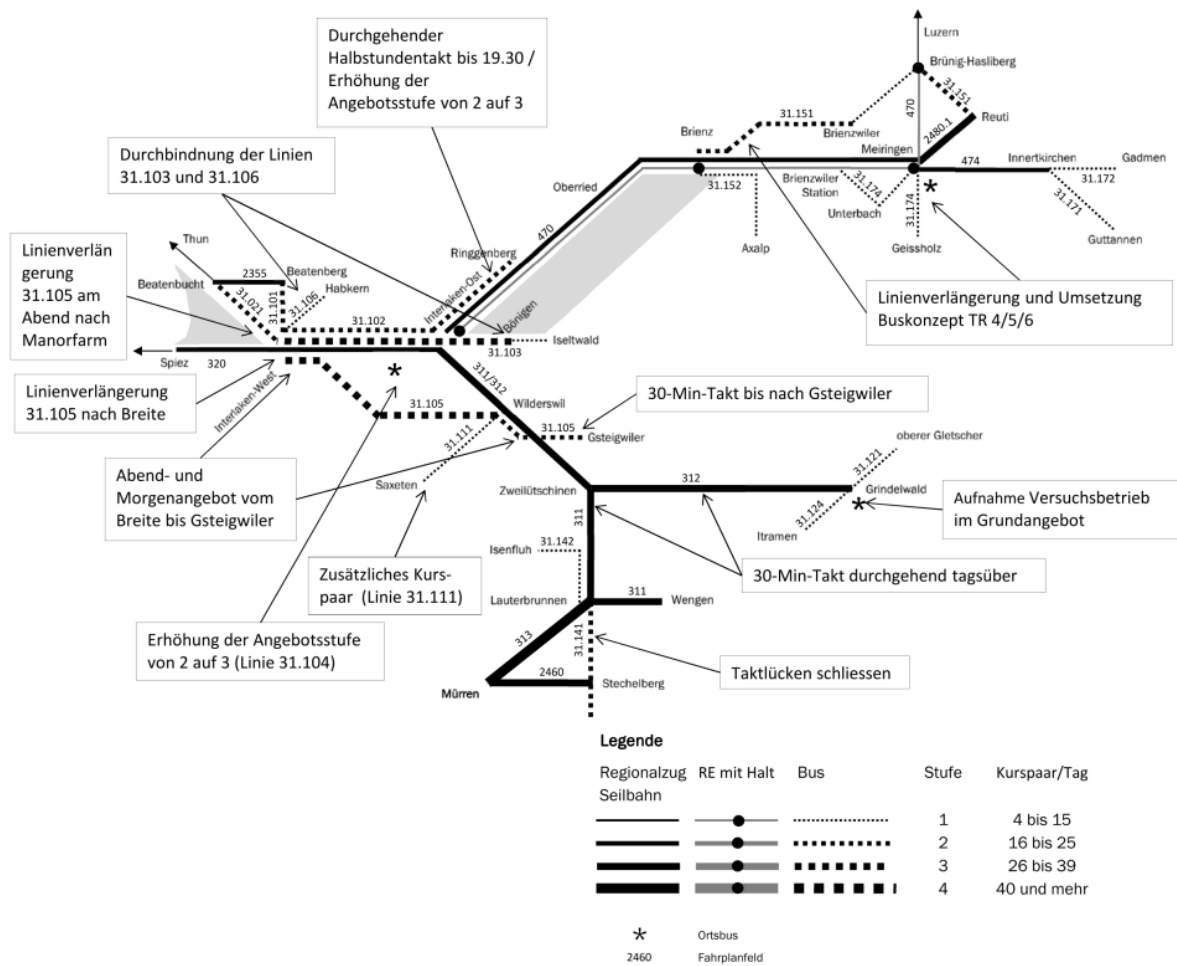


Abbildung 7-9: Fahrplangerüst mit Begehren 1. Priorität

7.2 Begehren 2. Priorität

7.2.1 Änderung der Angebotsstufe

Interlaken – Wilderswil (31.105)

Verdichtung auf dem Abschnitt Interlaken Wilderswil 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 5 sind gegenwärtig eindeutig die höchsten im Ortsbusnetz Bördeli. Zeitweise sind die Auslastungszahlen an der Belastungsgrenze. Die durchschnittliche tägliche Fahrgastzahl ist auf dem Linienabschnitt zwischen Wilderswil Richtung Interlaken mehr als doppelt so hoch als 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) drängt sich deshalb auf. Bei verspäteten Kursen der BOB wartet der Bus der Linie 5 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 5 auf den Fernverkehr Richtung Spiez nicht mehr gewährleistet werden kann. Dieses Problem wird gegenwärtig in Spitzenzeiten häufig mit Beiwagen gelöst. Durch eine Verdichtung der Linie 5 könnte auf das Abwarten verspäteter BOB-Züge verzichtet werden.

Die RKOÖ beantragt dem Kanton die Einführung des Viertelstundentaktes und die somit erforderliche Erhöhung der Angebotsstufe von 3 auf 4 auf dem Linienabschnitt Interlaken - Wilderswil

7.2.2 Optimierungen

Beatenberg – Interlaken West (31.101)

Spätverbindung Fr/Sa um 24.00 Uhr

31.101

Die Spätkurse Freitag und Samstagabend um 23.00 weisen eine vergleichsweise gute Auslastung auf. Es besteht durchaus das Bedürfnis, noch später von Interlaken Richtung Beatenberg fahren zu können. Es wird deshalb beantragt, zusätzlich zum Kurs um 23.00 noch einen Kurs um 24.00 nach Beatenberg zu führen.

Beatenberg – Interlaken West (31.101)

Verdichtung zum Halbstundentakt in den Saisonal und in Spitzenzeiten

31.101

Die Linie wird heute mit 17 Kurspaaren bedient, welche eine durchschnittliche Auslastung von 15 Personen aufweisen. Die ersten Zahlen aus dem 2011 zeigen auf, dass sich die Nachfrage weiter steigert. Entsprechend den

Zielvorstellungen des Mengengerüsts sollen innerhalb der Angebotsstufe 2 Verdichtungen in Spitzenzeiten und saisonal zum Halbstundentakt angestrebt werden.

Lauterbrunnen – Stechelberg (31.141)

Taktlücken am Abend schliessen

31.141

Sowohl auf der BOB-Strecke als auch auf der Verbindung von Stechelberg nach Mürren wird der Halbstundentakt bis 19.55 (Abfahrt in Stechelberg) angeboten. Um 18.05 und 19.05 fehlt aber die Busverbindung zwischen dem Bahnhof Lauterbrunnen und der Luftseilbahn von Stechelberg nach Mürren.

Diese Taktlücken bestehen somit nur auf der Buslinie. Sowohl die BOB-Linie Interlaken – Lauterbrunnen, welche der Linie 31.141 als Zubringer dient, als auch die Luftseilbahn von Stechelberg nach Mürren verkehren zu diesen Zeiten durchgehend im Halbstundentakt. Für Reisende nach Mürren bedeutet dies oft eine längere Wartezeit in Lauterbrunnen, ein Schliessen dieser Taktlücken ist somit durchaus sinnvoll.

Die Schliessung der Taktlücken hat betriebliche Zusatzaufwendungen zur Folge, welche den Kostendeckungsgrad reduzieren werden. Aufgrund der hohen Zielerreichung sollte dies für die Linie aber keinen Einfluss haben.

7.2.3 Übersicht der Begehren 2. Priorität

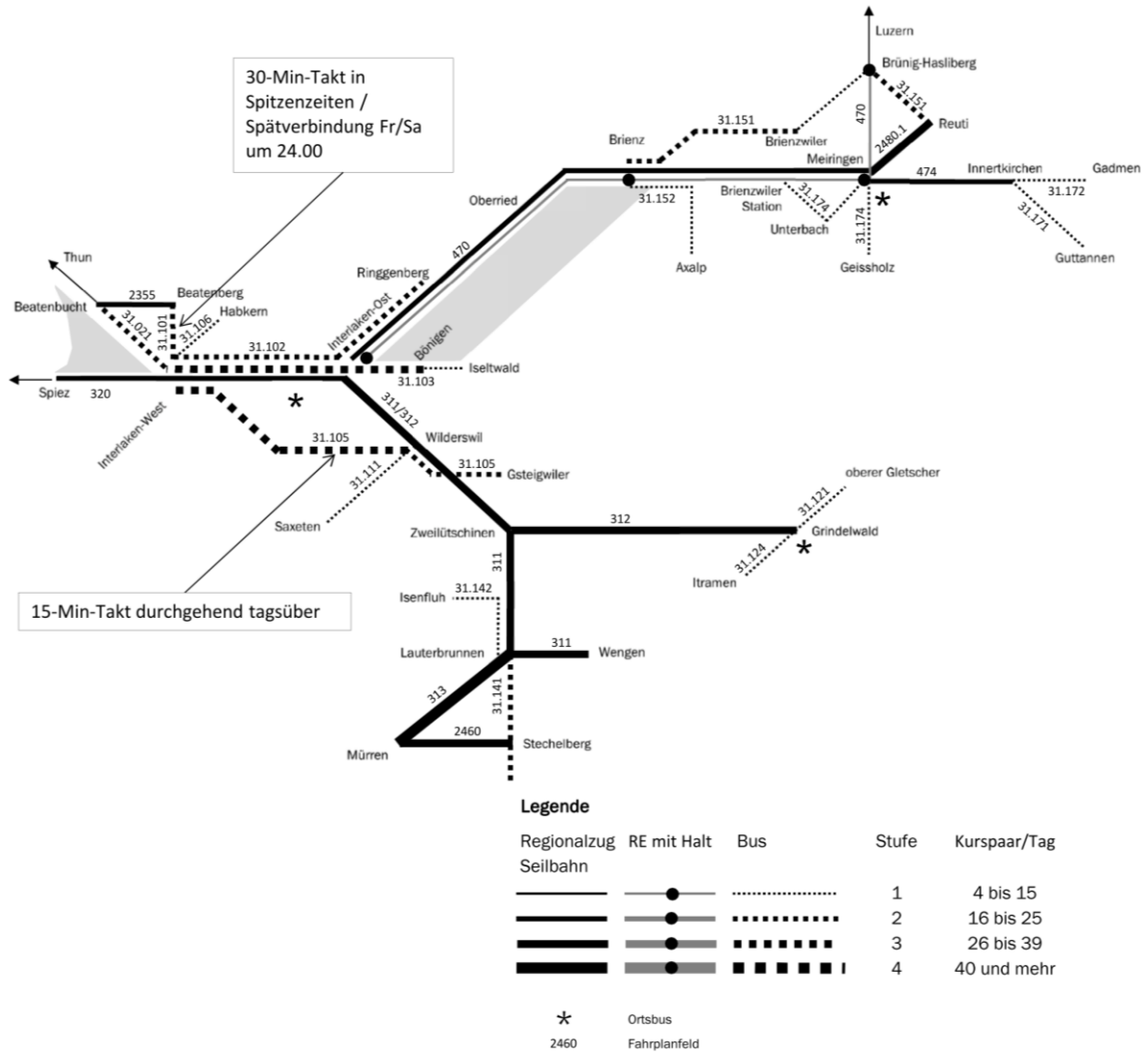


Abbildung 7-10:
Fahrplangerüst mit Begehren 2. Priorität

7.3 Beurteilung weiterer Begehren

Spiez – Interlaken (310)

Beantragen einer Umstellungsstudie

310

Als Grundlage für den Entscheid der langfristigen Erschliessung der Gemeinden Leissigen und Därligen durch den ÖV wird beim Kanton beantragt, eine Umstellungsstudie durchzuführen. In dieser sollen die verschiedenen Erschliessungsvarianten (Schiene oder Strasse) untersucht werden. Gestützt auf diese Studie soll entschieden werden, wie der Regionalverkehr zwischen Spiez und Interlaken sichergestellt werden soll.

Erschliessung ESP Flugplatz Interlaken

ESP Flugplatz Interlaken

Die Erschliessung Flugplatz wird im Rahmen der laufenden Planungen (ESP/SAZ) und insbesondere im Zusammenhang mit der Planung des Direktanschlusses behandelt. Im Rahmen der Änderung der Überbauungsordnung SF-Halle 1 (Bereich von RUAG bis zur Aenderbergstrasse) wurde die Erschliessungsstrasse aufgrund des Hochwasserschutzprojektes Lütschine auf den Mittelweg und die Rollstrasse verlegt. Dies stellt nur eine temporäre Erschliessungslösung dar, mittelfristig soll eine direkte Erschliessung des Flugplatzareals von der Südseite her realisiert werden (ab der Kantonsstrasse). Dazu wird momentan in einer Machbarkeitsstudie untersucht, ob allenfalls Synergien mit dem Umfahrungsprojekt genutzt werden können. Sobald feststeht, ob das Projekt zur Ausführung kommt, soll mit den Abklärungen für die ÖV-Erschliessung gestartet werden.

Interlaken - Meiringen - Brünig-Hasliberg – Luzern (470)

Erschliessung Brienz Ost mit zb (neue Hst.)

470

Das Potential für eine Haltestelle ist ausgewiesen (mehr als 1000 EW im Einzugsbereich und fast 500 Arbeitsplätze), der Standort liegt zudem in einem potentiellen Entwicklungsgebiet der Gemeinde Brienz. In einer früheren Studie wurde der Standort evaluiert und die betriebliche Machbarkeit überprüft. Darin wurde auch aufgezeigt, dass bereits ideale Zugänge vorhanden sind. Die Zentralbahn ist bereit das Anliegen zu prüfen, wenn die Gemeinde dies wünscht. Das Vorhaben ist nicht Angebotskonzept relevant, die Gemeinde soll den Standort im Richtplan sichern.

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

Gemäss Kapitel 2.2.3 werden auf den folgenden Linien die Minimalanforderungen der kantonalen Vorgaben bezüglich Kostendeckung (KDG) oder Nachfrage (N) nicht erreicht:

- 474 Meiringen – Innertkirchen (N)
- 31.105 Interlaken West – Regionalspital (N)
- 31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh (KDG)
- 31.172 Innertkirchen – Gadmen – Obermaad (N + KDG)

Für diese 4 Linien sind Zweckmässigkeit und Effizienz zu prüfen. Sofern die Zweckmässigkeit ausgewiesen ist, schlagen die Transportunternehmer Massnahmen vor, um die Effizienz zu steigern.

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, bereits Ende November 2011 wurden mehr Fahrgäste befördert als im gesamten 2010

Das Angebot ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

Interlaken West – Regionalspital

31.105

Dieser Linienast der Linie 5 darf an sich nicht separat beurteilt werden, da er im Sinne eines sinnvollen Gesamtkonzeptes als Bestandteil der gesamten Linie zugehörig ist. Dies wurde mit der Erarbeitung des Ortsbuskonzeptes erneut bestätigt. Die Linie 5 als Ganzes weist eine gute Kostendeckung und gute Nachfragezahlen auf. Mit der Erschliessung Breite wird zudem eine Nachfragesteigerung erwartet.

Der Linienast ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

Lauterbrunnen – Isenfluh

31.142

Die Linie stellt die Grunderschliessung des Ortsteils Isenfluh sicher. Das Transportunternehmen ist deshalb aufgefordert, Einsparmöglichkeiten aufzuzeigen. Demnächst soll versuchsshalber die Postzustellung durch PostAuto übernommen werden. Dadurch und mit einer Erhöhung der Fahrpreise soll der Kostendeckungsgrad weiter erhöht werden.

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

31.172

Innertkirchen – Gadmén – Obermaad

Die Linie stellt die Grunderschliessung der Gemeinde Gadmén sicher. Das Transportunternehmen ist deshalb aufgefordert, Einsparmöglichkeiten aufzuzeigen. Zudem steht die Schliessung der Schule Gadmén zur Diskussion. Diese für die Gemeinde unerfreuliche Perspektive hätte einen positiven Effekt auf die Zahlen der Linie.

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

9 Anhang

9.1 Anhang 1, Wohnbevölkerung 2005 / 2010

	Wohnbevölkerung		Veränderung	
	2005	2010	Absolut	in %
Regionalkonferenz Oberland-Ost	46 062	46 510	448	0.97%
Teilregion 1	26 508	27 176	668	2.52%
571 Beatenberg	1 183	1 145	-38	-3.21%
572 Bönigen	2 305	2 444	139	6.03%
575 Därliigen	393	413	20	5.09%
577 Gsteigwiler	418	425	7	1.67%
578 Gündlischwand	284	280	-4	-1.41%
579 Habkern	642	638	-4	-0.62%
581 Interlaken	5 206	5 429	223	4.28%
582 Iseltwald	404	435	31	7.67%
585 Leissigen	970	937	-33	-3.40%
586 Lütschental	254	236	-18	-7.09%
587 Matten bei Interlaken	3 517	3 781	264	7.51%
588 Niederried bei Interlaken	360	332	-28	-7.78%
590 Ringgenberg (BE)	2 634	2 588	-46	-1.75%
591 Saxeten	115	100	-15	-13.04%
593 Unterseen	5 453	5 492	39	0.72%
594 Wilderswil	2 370	2 501	131	5.53%
Teilregion 2	2 545	2 558	13	0.51%
584 Lauterbrunnen	2 545	2 558	13	0.51%
Teilregion 3	3 816	3 809	-7	-0.18%
576 Grindelwald	3 816	3 809	-7	-0.18%
Teilregion 4	5 146	5 155	9	0.17%
580 Hofstetten bei Brienz	550	569	19	3.45%
573 Brienz (BE)	2 948	2 981	33	1.12%
574 Brienzwiler	560	511	-49	-8.75%
589 Oberried am Brienzensee	489	482	-7	-1.43%
592 Schwanden bei Brienz	599	612	13	2.17%
Teilregion 5	6 518	6 413	-105	-1.61%
783 Hasliberg	1 236	1 238	2	0.16%
785 Meiringen	4 665	4 583	-82	-1.76%
786 Schattenhalb	617	592	-25	-4.05%
Teilregion 6	1 529	1 399	-130	-8.50%
781 Gadmen	269	232	-37	-13.75%
782 Guttannen	319	310	-9	-2.82%
784 Innertkirchen	941	857	-84	-8.93%

Quelle: Bundesamt für Statistik

9.2 Anhang 2, Strukturdaten 2011

STRUKTURDATEN Regionalkonferenz Oberland-Ost 1 / 2								
Ausgabe 2011	Stand				Veränderung			
	Jahr	Reg.konf.	BE	CH	Periode	Reg.konf.	BE	CH
1. Bevölkerung								
Ständige Wohnbevölkerung (Personen)	2009	46'455	974'235	7'785'806	1999-2009	1.4 %	3.3 %	8.7 %
Ausländeranteil	2009	13.5 %	13.0 %	22.0 %	1999-2009	1.9 %-P	1.3 %-P	2.4 %-P
Jugendquotient	2000	39.2 %	36.1 %	37.0 %	1990-2000	-1.2 %-P	-1.0 %-P	0.2 %-P
Altersquotient	2000	30.4 %	28.1 %	24.8 %	1990-2000	0.4 %-P	1.8 %-P	1.9 %-P
Geburtenüberschuss (Personen)	2009	-65	167	15'810	*			
in % der ständigen Wohnbevölkerung	2009	-0.1 %	0.0 %	0.2 %	*			
Wanderungssaldo (Personen)	2009	389	5'440	74'587	*			
in % der ständigen Wohnbevölkerung	2009	0.8 %	0.6 %	1.0 %	*			
2. Arbeit und Erwerb								
Erwerbsquote (standardisiert)	2000	64.8 %	65.2 %	65.3 %	1990-2000	4.0 %-P	2.6 %-P	1.3 %-P
Pendlersaldo (Personen)	2000	-896	13'332	149'507	1990-2000	-329	5'857	-29'635
Wegpendler in % der Erwerbstätigen	2000	10.4 %	5.2 %	0.2 %	1990-2000	4.1 %-P	1.4 %-P	0.1 %-P
Zupendler in % der Arbeitsplätze	2000	7.0 %	7.7 %	4.0 %	1990-2000	3.1 %-P	2.4 %-P	-0.9 %-P
Arbeitslose (Jahresdurchschnitt)	2010	625	14'491	151'986	2009-2010	8.3 %	4.9 %	4.0 %
Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)	2010	2.5 %	2.8 %	3.9 %	2009-2010	0.2 %-P	0.1 %-P	0.1 %-P
3. Volkswirtschaft								
Bruttoinlandprodukt real (Mio CHF)	2010 p	2'170	57'287	496'460	2000-2010	0.8	1.4	1.6
Volkseinkommen pro Kopf (CHF)	2005 p	39'300	45'644	54'031	1998-2005	18.4 %	15.5 %	12.9 %
4. Preise								
Mietpreise 3-3 ¹ / ₂ Zi.-Whg. ¹ (CHF/Monat)	2.Q 2010	1'150	...	...	2.Q 2009-10	0.9 %	...	...
Verkaufspreise 5-5 ¹ / ₂ Zi.-EFH ¹ (CHF)	2.Q 2010	599'000	...	...	2.Q 2009-10	1.0 %	...	...
5. Industrie und Dienstleistungen								
Arbeitsstätten im 1. Sektor	2008	750	12'638	62'486	2005-2008	-6.4 %	-4.3 %	-4.4 %
Unternehmen im 2. Sektor	2008	540	9'569	73'219	2005-2008	0.6 %	-1.0 %	2.8 %
Unternehmen im 3. Sektor	2008	1'642	26'775	248'453	2005-2008	-1.3 %	-0.8 %	4.1 %
Beschäftigte im 1. Sektor	2008	1'960	36'685	175'808	2005-2008	-12.1 %	-6.9 %	-6.8 %
Anteil in % der Beschäftigten total	2008	7.8 %	6.8 %	4.2 %	2005-2008	-1.3 %-P	-0.8 %-P	-0.6 %-P
Beschäftigte im 2. Sektor	2008	4'880	133'285	1'061'643	2005-2008	10.2 %	7.9 %	8.0 %
Anteil in % der Beschäftigten total	2008	19.4 %	24.6 %	25.3 %	2005-2008	1.3 %-P	0.8 %-P	0.1 %-P
Beschäftigte im 3. Sektor	2008	18'286	372'259	2'955'194	2005-2008	2.6 %	4.2 %	8.1 %
Anteil in % der Beschäftigten total	2008	72.8 %	68.7 %	70.5 %	2005-2008	0.0 %-P	0.0 %-P	0.5 %-P
Neue Unternehmen im 2.+3. Sektor	2008	30	818	11'596	2007-2008	-45.5 %	-9.3 %	-3.2 %
in % der Unternehmen total 2008	2008	1.4 %	2.3 %	3.6 %	2007-2008	-1.1 %-P	-0.2 %-P	-0.1 %-P
Beschäftigte in neuen Unt. im 2.+3. Sektor	2008	59	1'598	21'779	2007-2008	-35.2 %	-9.6 %	-5.6 %
in % der Beschäftigten im 2.+3. Sektor 2008	2008	0.3 %	0.3 %	0.5 %	2007-2008	-0.1 %-P	0.0 %-P	0.0 %-P
Exporte (Mio CHF)	2010 p	19	12'210	203'258	2009-2010	-21.3 %	10.9 %	8.4 %
CHF pro Kopf	2010 p	409	12'533	26'106	2009-2010	-21.3 %	10.9 %	8.4 %
6. Bau- und Wohnungswesen								
Bauausgaben öffentlicher Bau (Mio CHF)	2009	90.2	2'115.5	17'723.3	2008-2009	59.8 %	7.8 %	2.3 %
CHF pro Kopf	2009	1'941	2'171	2'276	2008-2009	58.8 %	7.3 %	1.2 %
Bauinvestitionen Ind., Gewerbe, DL (Mio CHF)	2009	38.8	780.2	8'021.0	2008-2009	-36.8 %	-14.3 %	-3.6 %
CHF pro Kopf	2009	836	801	1'030	2008-2009	-37.2 %	-14.7 %	-4.6 %
Bauinvestitionen Wohnungen (Mio CHF)	2009	189.0	2'594.7	24'738.5	2008-2009	-8.2 %	-1.3 %	4.3 %
CHF pro Kopf	2009	4'069	2'663	3'177	2008-2009	-8.8 %	-1.8 %	3.1 %
Neu erstellte Wohnungen	2009	308	4'220	39'733	2008-2009	40.0 %	-3.4 %	-10.1 %
in % des Gesamtwohnungsbestandes	2009	1.0 %	0.8 %	1.0 %	2008-2009	0.3 %-P	0.0 %-P	-0.1 %-P
Leer stehende Wohnungen	2010	138	6'102	36'713	2009-2010	-2.1 %	11.3 %	5.6 %
Leerwohnungsziffer	2010	0.45 %	1.22 %	0.94 %	2009-2010	-0.01 %-P	0.11 %-P	0.04 %-P
7. Tourismus								
Logiernächte in Hotel- u. Kurbetrieben (1'000)	S 2009/10 p	2'430.1	4'938.4	36'190.0	S 08/09-09/10	1.9 %	0.1 %	1.6 %
Logiernächte pro Kopf	S 2009/10 p	52.3	5.1	4.6	S 08/09-09/10	1.2 %	-0.4 %	0.5 %
8. Öffentliche Finanzen								
Finanzausgleich pro Kopf (CHF)	2010	239	*	...	*			
Index der Gesamtsteueranlage	d 2007-09	129.5	100.0	...	06-08 - 07-09	0.8 In-P	0.0 In-P	...
Harmonisierter Steuerertragsindex HEI	d 2007-09	84.5	100.0	...	06-08 - 07-09	0.5 In-P	0.0 In-P	...
Brutto-Investitionsausgaben pro Kopf (CHF)	2009	1'122	652	...	2008-2009	51.5 %	7.5 %	...

d = Durchschnitt p = provisorischer Wert Q = Quartal S = Saison Nov. - Okt. ¹ = Wert für die MS-Region: Oberland-Ost
 %-P = Prozentpunkt In-P = Indexpunkt ... = keine Angaben verfügbar * = Angaben nicht aussagekräftig

STRUKTURDATEN **Regionalkonferenz Oberland-Ost** 2 / 2

Gemeinden: Beatenberg, Bönigen, Brienz, Brienzwiler, Därligen, Gadmen, Grindelwald, Gsteigwiler, Gündlischwand, Guttannen, Habkern, Hasliberg, Hofstetten bei Brienz, Innerkirchen, Interlaken, Iseltwald, Lauterbrunnen, Leissigen, Lütschental, Matten bei Interlaken, Meiringen, Niederried bei Interlaken, Oberried am Brienzsee, Ringgenberg, Saxeten, Schattenhalb, Schwanden bei Brienz, Unterseen, Wilderswil.

Inhalt	Quellen
1. Bevölkerung Ständige Wohnbevölkerung Ausländische Wohnbevölkerung Geburten und Wanderungen Jugend- und Altersquotient	BFS, Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP); BFS, Statistik der ausländischen Wohnbevölkerung (PETRA); BFS, Statistik der natürlichen Bevölkerungsbewegung (BEVNAT). BFS, Eidgenössische Volkszählung 2000.
2. Arbeit und Erwerb Erwerbsquote und Pendler Arbeitslose	BFS, Eidgenössische Volkszählung 2000. Staatssekretariat für Wirtschaft SECO, Arbeitsmarktstatistik; beco Berner Wirtschaft, Arbeitsmarktstatistik.
3. Volkswirtschaft Bruttoinlandprodukt Volkseinkommen	BAKBASEL (Schätzwerte, Stand Januar 2011). BFS, Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung; BFS, ESPOP; Finanzverwaltung des Kantons Bern; Berechnungen HORNUNG Wirtschafts- und Sozialstudien.
4. Preise Miet- und Verkaufspreise	Wüest & Partner, Immo-Monitoring.
5. Industrie und Dienstleistungen Arbeitsstätten, Unternehmen und Beschäftigte Neue Unternehmen Exporte	BFS, Betriebszählung 2008 (Stand September 2009). BFS, Statistik der Unternehmensdemographie; BFS, Betriebszählung 2008. Eidgenössische Zollverwaltung, Schweizerische Aussenhandelsstatistik; BFS, ESPOP.
6. Bau- und Wohnungswesen Bauausgaben und -investitionen Neu erstellte Wohnungen Leer stehende Wohnungen	BFS, Bau- und Wohnbaustatistik; BFS, ESPOP. BFS, Leerwohnungszählung.
7. Tourismus Logiernächte	BFS, Beherbergungsstatistik; BFS, ESPOP.
8. Öffentliche Finanzen Finanzausgleich Steueranlage und Steuerertragsindex Brutto-Investitionsausgaben	Finanzverwaltung des Kantons Bern, Kantonaler Finanzausgleich FILAG, Gemeindejournal. Finanzverwaltung des Kantons Bern, Finanzstatistik FINSTA.

Begriffe, Abkürzungen und Definitionen

Altersquotient	Betagte Bevölkerung (65+ Jahre) in % der 20- bis 64-Jährigen.
Arbeitsstätte	Örtlich und räumlich abgegrenzte Einheit eines Unternehmens.
Bauausgaben	Bauinvestitionen und Ausgaben für den Unterhalt.
BFS	Bundesamt für Statistik.
Brutto-Investitionsausgaben	Gesamtheit der Ausgaben für Investitionen, Anlagen und Beteiligungen der Gemeinden.
Erwerbsquote (standardisiert)	Erwerbspersonen im Alter von 15+ Jahren in % der Wohnbevölkerung im Alter von 15+ Jahren.
Finanzausgleich pro Kopf	Saldo = Total Leistungen minus Total Beiträge.
Harmonisierter Steuerertrag	Ordentlicher Steuerertrag zur Steueranlage 2.40 + harmonisierte Liegenschaftssteuer (vgl. Art. 8 FILAG).
Harmonisierter Steuerertragsindex HEI	Harmonisierter Steuerertrag (pro Kopf) der Gemeinden in % des harmonisierten Steuerertrags (pro Kopf) des Kantons Bern.
Index der Gesamtsteueranlage	Gesamtsteueranlage der Gemeinden (gewichtet mit der Wohnbevölkerung) in % der Gesamtsteueranlage des Kantons Bern.
Jugendquotient	Jugendliche Bevölkerung (0-19 Jahre) in % der 20- bis 64-Jährigen.
Leerwohnungsziffer	Leerwohnungen in % des Gesamtwohnungsbestandes.
Mietpreise	Median der ausgeschriebenen Marktpreise (je 50% der Angebote liegen unterhalb bzw. oberhalb dieses Wertes).
Unternehmen	Kleinste juristisch selbstständige Einheit.
Verkaufspreise	Median der ausgeschriebenen Marktpreise (je 50% der Angebote liegen unterhalb bzw. oberhalb dieses Wertes).

Glossar zu den Strukturdaten mit weiteren Begriffen und Definitionen:

www.be.ch/wirtschaftsdaten - Rubrik "Regionale Daten"

Zuordnung der Gemeinden zu den Verwaltungskreisen, Verwaltungsregionen und Regionalkonferenzen:

www.be.ch/agr - Rubriken "Gemeinden - Gemeindedaten"

K+S-Bulletin mit weiteren Daten zu Verwaltungskreisen, Verwaltungsregionen und Regionalkonferenzen:

www.be.ch/wirtschaftsdaten

Bearbeitung und Kontakt

Die "Strukturdaten" erscheinen jährlich im März.

Die aktuellen Tabellen sind abrufbar unter: www.be.ch/wirtschaftsdaten - Rubrik "Regionale Daten"

Verantwortliche Person beim beco: Daniel Bhend, beco Berner Wirtschaft
Münsterplatz 3, 3011 Bern, Telefon 031 633 40 78, Fax 031 633 45 36, daniel.bhend@vol.be.ch

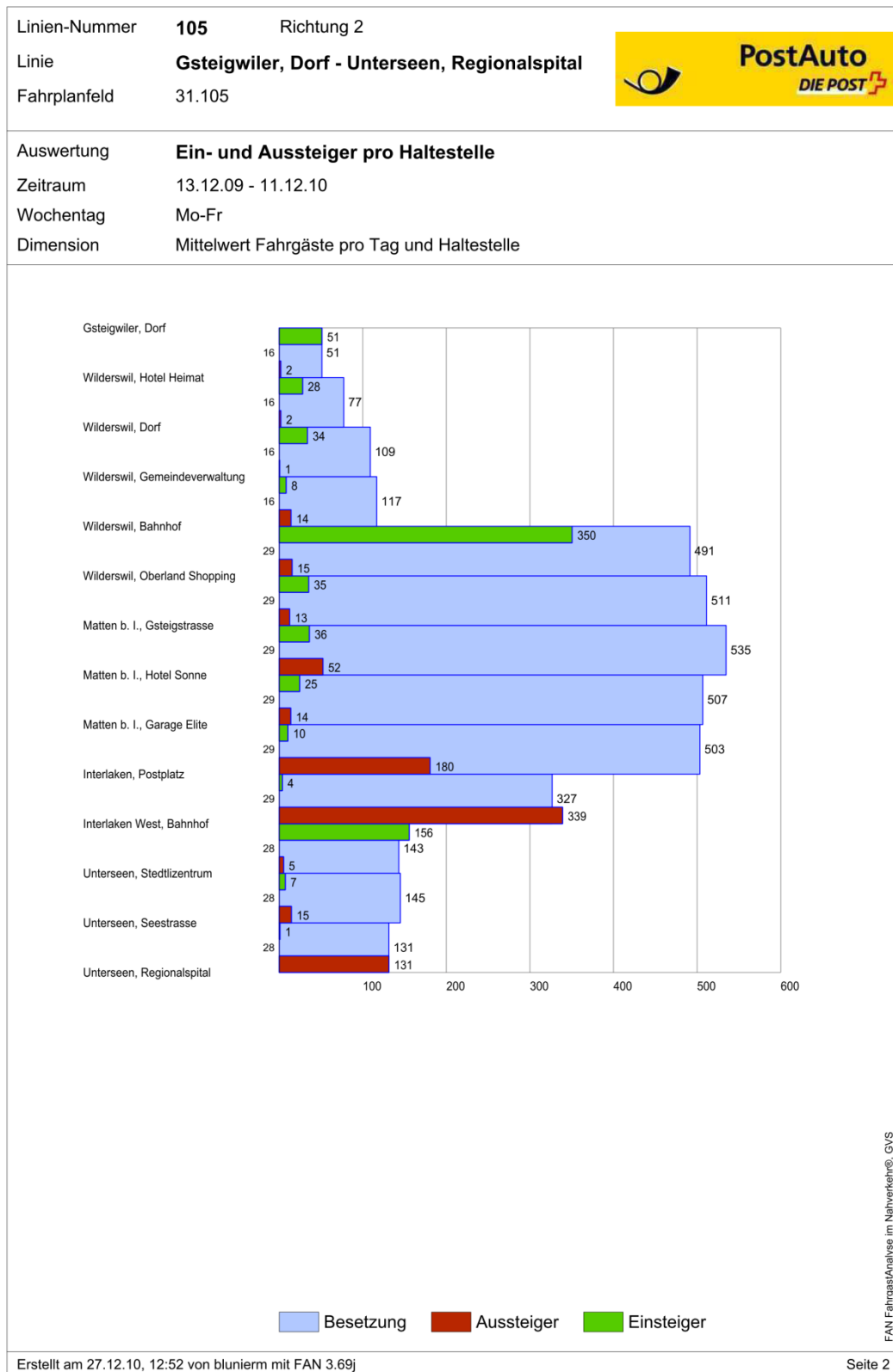
Bearbeitung: HORNUNG Wirtschafts- und Sozialstudien
Konsumstrasse 20, 3007 Bern, Telefon 031 372 42 72, Fax 031 398 33 63, info@hornung-studien.ch

9.3 Anhang 3, Beschäftigte in den Sektoren 2 und 3 (1995 – 2008)

	Beschäftigte in den Sektoren 2 und 3				Veränderung 1995 - 2008	
	1995	2001	2005	2008	Absolut	in %
Regionalkonferenz O-O	23190	22308	22258	23166	-24	-0.10%
Teilregion 1	12678	12075	12291	12801	123	0.96%
571 Beatenberg	583	505	510	485	-98	-20.21%
572 Bönigen	651	578	596	639	-12	-1.88%
575 Därliigen	40	42	38	43	3	6.98%
577 Gsteigwiler	116	94	112	142	26	18.31%
578 Gündlischwand	143	107	156	113	-30	-26.55%
579 Habkern	95	79	86	80	-15	-18.75%
581 Interlaken	5965	5623	5691	5992	27	0.45%
582 Iseltwald	154	143	142	196	42	21.43%
585 Leissigen	276	220	222	219	-57	-26.03%
586 Lütschental	54	35	44	36	-18	-50.00%
587 Matten bei Interlaken	1164	936	969	994	-170	-17.10%
588 Niederried bei Interlaken	33	26	29	34	1	2.94%
590 Ringgenberg (BE)	667	667	676	685	18	2.63%
591 Saxeten	20	9	9	17	-3	-17.65%
593 Unterseen	2166	2230	2152	2180	14	0.64%
594 Wilderswil	551	781	859	946	395	41.75%
Teilregion 2	1834	1755	1772	1761	-73	-4.15%
584 Lauterbrunnen	1834	1755	1772	1761	-73	-4.15%
Teilregion 3	2469	2538	2333	2380	-89	-3.74%
576 Grindelwald	2469	2538	2333	2380	-89	-3.74%
Teilregion 4	2267	2130	1943	2021	-246	-12.17%
573 Brienz (BE)	1605	1548	1345	1502	-103	-6.86%
574 Brienzwiler	149	132	157	79	-70	-88.61%
580 Hofstetten bei Brienz	303	268	282	281	-22	-7.83%
589 Oberried am Brienersee	144	119	110	125	-19	-15.20%
592 Schwanden bei Brienz	66	63	49	34	-32	-94.12%
Teilregion 5	3312	3245	3296	3482	170	4.88%
783 Hasliberg	459	516	531	616	157	25.49%
785 Meiringen	2432	2271	2225	2290	-142	-6.20%
786 Schattenhalb	421	458	540	576	155	26.91%
Teilregion 6	630	565	623	721	91	12.62%
781 Gadmen	90	69	56	63	-27	-42.86%
782 Guttannen	144	158	165	146	2	1.37%
784 Innertkirchen	396	338	402	512	116	22.66%

Quelle: Bundesamt für Statistik

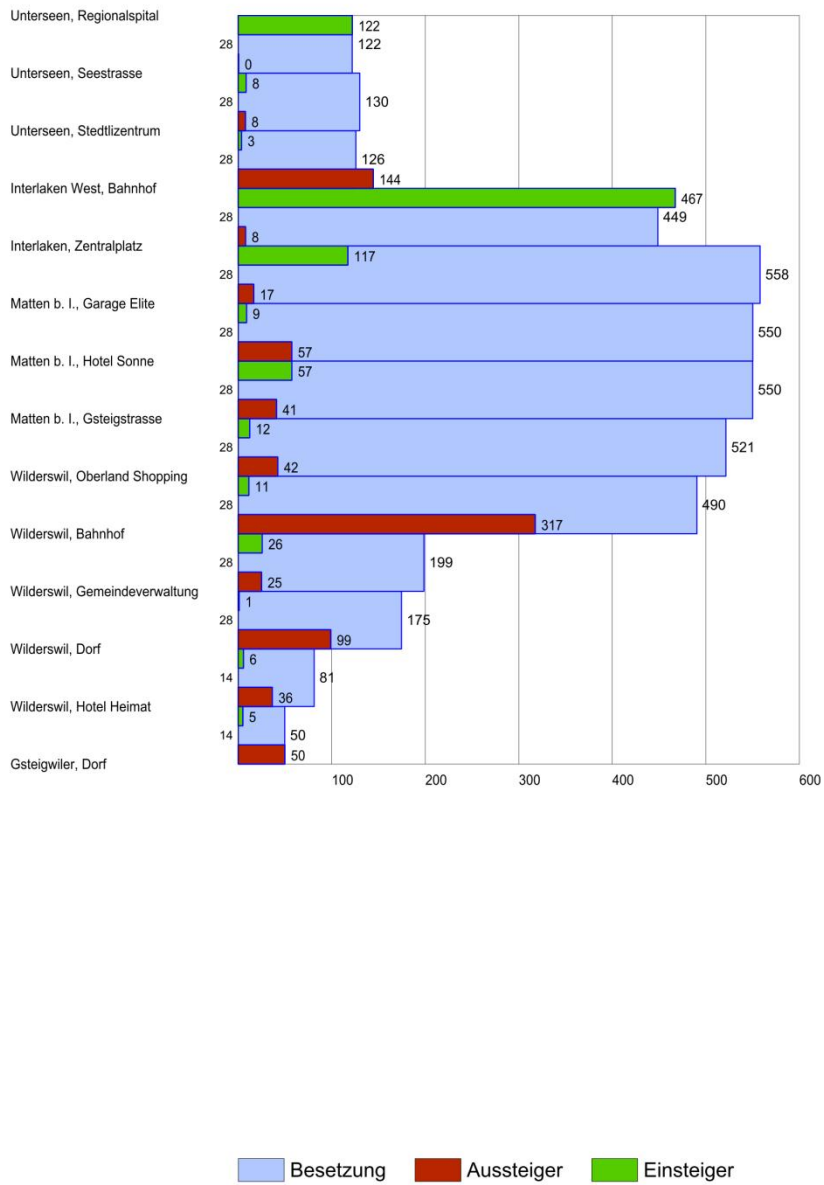
9.4 Anhang 4, Fahrgastanalyse Linie 31.105



Linien-Nummer **105** Richtung 1
 Linie **Unterseen, Regionalspital - Gsteigwiler, Dorf**
 Fahrplanfeld 31.105



Auswertung **Ein- und Aussteiger pro Haltestelle**
 Zeitraum 13.12.09 - 11.12.10
 Wochentag Mo-Fr
 Dimension Mittelwert Fahrgäste pro Tag und Haltestelle



FAN FahrgastAnalyse im Nahverkehr® GVS

10 Verzeichnisse

10.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Gebiet der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit der Unterteilung in die Teilregionen	7
Abbildung 1-2:	Angebotskonzept gemäss angepasstem Angebotsbeschluss vom 4. April 2011	8
Abbildung 2-3:	Bevölkerungsprojektion für die Regionalkonferenz Oberland-Ost Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektion für den Kanton Bern / RGSK Bericht	13
Abbildung 2-4:	Bevölkerungsentwicklung 2007 bis 2030. Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern (Ausgabe 2008)Szenario mittel. Bericht RGSK / Grafik: IC Infraconsult.	13
Abbildung 4-5:	grafische Fahrplandarstellung mit 15. Min. Takt Quelle: Ortsbuskonzept Bödeli	29
Abbildung 4-6:	Linienetz Winter / Sommer Ortsbus Grindelwald	34
Abbildung 5-7:	Ausblick Grundangebot mit Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten des Pendler- und Schülerverkehrs	41
Abbildung 5-8:	Ausblick Grundangebot mit saisonaler Verdichtung	42
Abbildung 7-9:	Fahrplangerüst mit Begehren 1. Priorität	52
Abbildung 7-10:	Fahrplangerüst mit Begehren 2. Priorität	55

10.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Ständige Wohnbevölkerung per Ende Jahr Quelle: Regionalisierte Bevölkerungsprojektion für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030, Ausgabe 2008 (Statistikkonferenz Bern / BFS)	12
Tabelle 2-2:	Fahrzeitenvergleich ÖV / MIV	16
Tabelle 3-3:	Zeitliche Erreichbarkeit des Regionalzentrums aus den Gemeinden der RKOÖ werktags Die hinterlegten Zahlen zeigen Defizite gegenüber den Grundsätzen	24
Tabelle 5-4:	Angebot auf den Bahnlinien	39
Tabelle 5-5:	Angebot auf den Buslinien	40
Tabelle 6-6:	Begehren sortiert nach Linien und Gemeinden	44