



Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021

Bericht

Beschlossen durch die Regionalversammlung vom 29.6.2016

Interlaken, Juni 2016

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

Impressum

Trägerschaft: Regionalkonferenz Oberland-Ost

Projektleitung: Mathias Boss

Begleitung: Kommission ÖV der Regionalkonferenz Oberland-Ost

- Branka Fluri, Präsidentin, Teilregion 1
- Ruedi Balmer, Teilregion 1
- Bruno Trachsel, Teilregion 1
- Peter Michel, Teilregion 1
- Ueli Zurbuchen, Teilregion 4
- Rene Kohler, Teilregion 5
- Urs Zuberbühler, Teilregion 6
- Urs Aemmer, VCS
- Stefan M. Schweizer, OeV-Benutzer
- Peter Balmer / Emanuel Schläppi, Autoverkehr Grindelwald
- Martin Graf, STI-Bus
- Christoph Schenk, BLS
- Ivan Buck, Zentralbahn ZB
- Ruedi Simmler, PostAuto Schweiz AG
- Hanspeter Huber, Schilthornbahn AG
- Stefan Würigler, Jungfraubahnen

Kantonale Projektbegleitung

- Bernhard Kirsch (Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination)
- Stefan Galli (Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination)

Bearbeitende

- Mathias Boss (RKO)

Zitierweise

- Autor: Regionalkonferenz Oberland-Ost
- Titel: Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021
- Jahr: 2016

Bezugsadresse: www.oberland-ost.ch

Versionenkontrolle:

Version	Ausgabedatum	Status	Bemerkungen
1.0	18.12.2015	Entwurf	Vorkonsultation durch Arbeitsgruppe
2.0	4.2.2016	Mitwirkung	Für Mitwirkung freigegebenes Dokument
3.0	4.5.2016	Beschluss	Durch Komm. ÖV beschlossenes Exemplar
4.0	11.5.2016	Beschluss	Freigabe GL zur Verabschiedung durch die RV
5.0	4.7.2016	Beschluss	Beschlossen durch die Regionalversammlung vom 29.6.2016

Inhalt

1	Ausgangslage und Vorgehen	5
1.1	Aufgabenstellung	5
1.2	Grundlagen und Vorgehen	5
1.3	Abgrenzung	6
1.4	Angebotsbeschluss	7
1.5	Begriffe	8
1.5.1	Angebotsstufe	8
1.5.2	Auslastung	8
1.5.3	Kostendeckungsgrad	9
1.5.4	Kostenverteilungsschlüssel	9
2	Grundsätze für das ÖV-Angebot 2018 – 2021	10
2.1	Zeitliche Erreichbarkeit	10
3	Anschlussprioritäten und Mengengerüst	13
3.1	Anschlussprioritäten	13
3.1.1	Anschlussprioritäten in den Verknüpfungspunkten innerhalb der Region	13
3.1.2	Anschlussprioritäten ausserhalb der Region	14
3.2	Mengengerüst	15
4	Grundlagen / Analysen	17
4.1	Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK)	17
4.1.1	Entwicklung Personenverkehr	17
4.1.2	Einzelmassnahmen aus dem RGSK II	17
4.2	Korridorstudie Lütchinentäler Phase 2	18
4.3	ÖV-Erschliessung Flugplatzareal und Rugenstrasse	19
4.4	STEP Ausbauschnitt 2030	20
4.4.1	Bahn-Haltestelle Flugplatz Interlaken	20
4.4.2	Weitere Eingaben STEP	20
4.5	Ortsbuskonzept Bödeli	20
4.5.1	Anpassung von Netzelementen	21
4.6	Anträge für das Angebotskonzept	23
4.6.1	Kantonale Vorgaben zur Nachfrage und Kostendeckung	24
4.7	Marktbedürfnisse	25
5	Übersicht über die Begehren	27
6	Beurteilung der Begehren	29
6.1	Begehren 1. Priorität	29
6.1.1	Optimierungen auf der Bahn	29

6.1.2	Optimierungen auf den Buslinien	31
6.2	Begehren 2. Priorität	35
6.2.1	Änderung der Angebotsstufe	35
6.2.2	Optimierungen	35
6.2.3	Übersicht der Begehren 2. Priorität	36
6.3	Änderungen von Haltestellen	37
6.4	Überlegungen für zukünftige Angebotskonzepte	37
7	Zusammenfassung der Anträge 1. und 2. Priorität	38
7.1	Anträge 1. Priorität	38
7.2	Anträge 2. Priorität	38
8	Beurteilung der Linien, bei denen die Minimalanforderungen nicht erreicht werden	39
9	Anhang	41
9.1	Definition der Koordinationsstände	41
10	Verzeichnisse	42
10.1	Abbildungsverzeichnis	42
10.2	Tabellenverzeichnis	42

1 Ausgangslage und Vorgehen

1.1 Aufgabenstellung

Kantonale Anforderungen

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination hat die Regionalkonferenzen und die regionalen Verkehrskonferenzen Anfangs 2015 aufgefordert, die regionalen Angebotskonzepte als Grundlage für den Angebotsbeschluss 2018 – 2021 zu erarbeiten. Dabei sind folgende Aspekte aus Sicht Kanton zu behandeln:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen.
- Erfolgskontrolle bei den in der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2014 - 2017 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.

1.2 Grundlagen und Vorgehen

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

Das Regionale Angebotskonzept 2014 – 2017 (Stand 27. Juni 2012) gilt als Basis. Seit dem letzten Angebotsbeschluss sind in der Region Oberland-Ost zwei grosse Projekte einen wesentlichen Schritt weitergekommen. Einerseits das V-Projekt in Grindelwald, welches mit der neuen Haltestelle Rothenegg und den neuen Bahnen nach Männlichen und Eigergletscher zukünftig für eine neue Ausgangslage sorgen wird. Andererseits ist mit der Aufnahme des Direktanschlusses Flugplatz Interlaken an die A8 in das Agglomerationsprogramm auch die Entwicklung des ESP Flugplatz Interlaken einen wesentlichen Schritt weiter gekommen. Ergänzend zum letzten Angebotskonzept wurden in der Zwischenzeit verschiedene Konzepte und Planungen zu diesen beiden Projekten erarbeitet, welche ebenfalls als Grundlage für das erarbeitete Angebotskonzept dienen:

- Korridorstudie Lüttschinentäler Phase 2 (11.4.2014)
- Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan RGSK II 2016 Oberland-Ost (Stand Vorprüfung, 26.11.2015)
- Bericht ÖV-Erschliessung Flugplatzareal und Rugenstrasse (4.September 2015)

Da die im Rahmen des Ortsbuskonzepts Bödeli eingebrachten Anliegen noch nicht alle umgesetzt wurden, stellt dies ebenfalls weiterhin eine Grundlage dar.

Die Geschäftsstelle der Regionalkonferenz Oberland-Ost hat die Gemeinden und die Transportunternehmungen dazu eingeladen, ihre Anliegen und Wünsche an den öffentlichen Verkehr für die Planungsperiode 2018-21 einzureichen. Zusammen mit den Transportunternehmungen wurden die Eingaben vorbesprochen und anschliessend der Kommission ÖV vorgelegt. Die zu überprüfenden Linien wurden direkt mit den Transportunternehmungen besprochen.

1.3 Abgrenzung

Regionsaufteilung

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost ist in 6 Teilregionen eingeteilt:

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

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

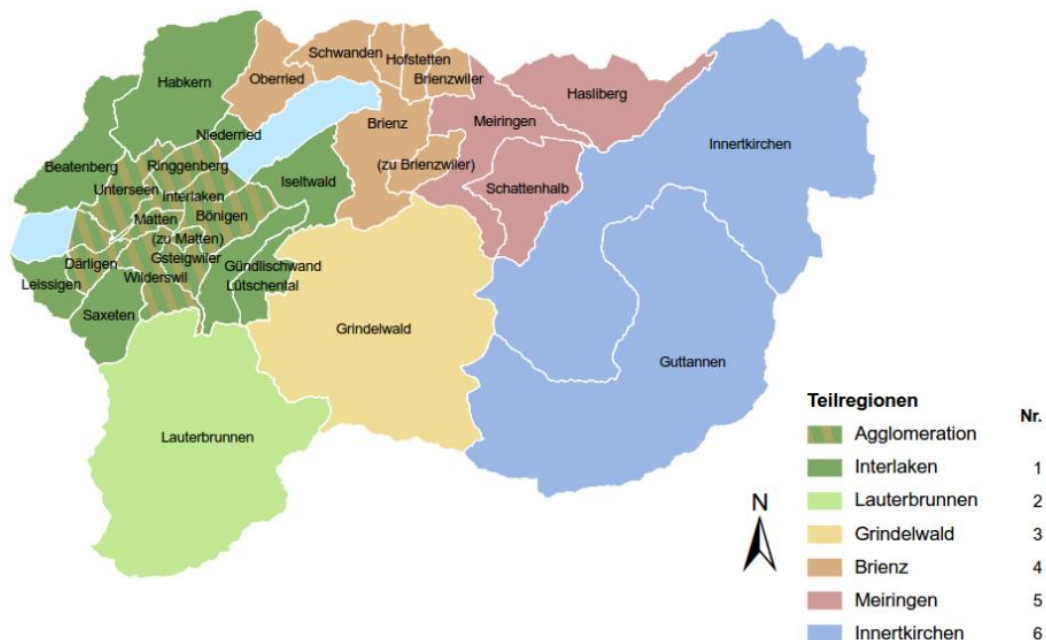


Abbildung 1-1: Gebiet der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit der Unterteilung in die Teilregionen und dem Agglomerimeter

Subzentren

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

- Thun
- Bern
- Luzern

1.4 Angebotsbeschluss

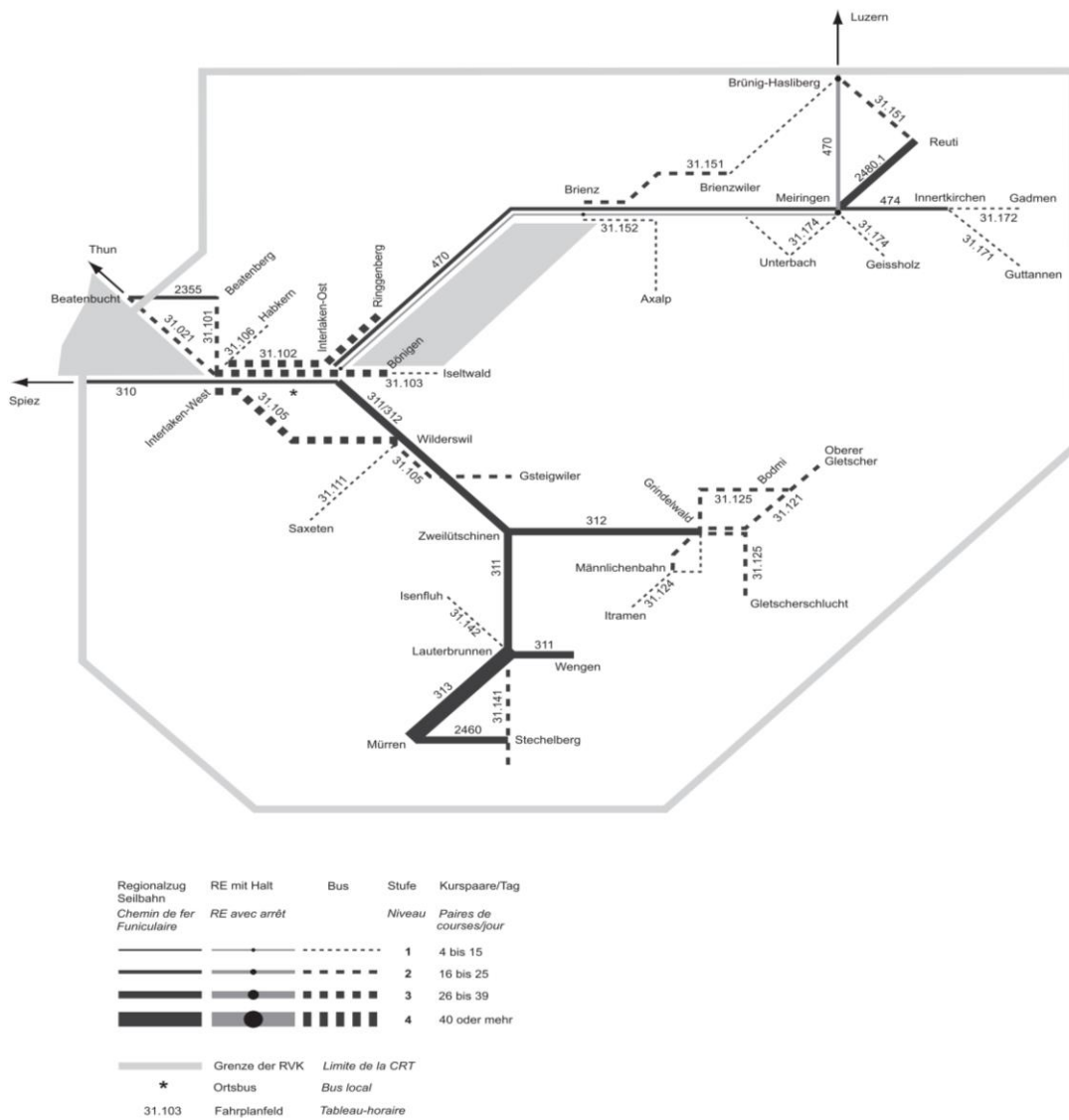


Abbildung 1-2: Angebotskonzept gemäss Angebotsbeschluss vom 17. Juni 2013

1.5 Begriffe

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

1.5.1 Angebotsstufe

Angebotsstufen

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

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

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

1.5.2 Auslastung

Auslastung

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

1.5.3 Kostendeckungsgrad

Auslastung

Angebotsstufe	Verkehrsmittel				
	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenk- und Megabus	Schmal-spurzug und Tram	Normalspur-zug
1	15*/25**	20/35	20/35	20/35	20/35
2	15/30	20/40	20/40	20/40	20/40
3	20/35	25/45	25/45	25/45	25/45
4	25/40	30/50	30/50	30/50	30/50

* Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad in Prozent

** Zielvorgabe Kostendeckungsgrad in Prozent

1.5.4 Kostenverteilungsschlüssel

Kostenverteilungsschlüssel

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

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

Die Belastung nach Verkehrsangebot wird vom Kanton alle zwei Jahre berechnet und beruht auf gewichteten Haltestellenabfahrten an Werktagen. Das heisst: Jede Abfahrt eines Verkehrsmittels an jeder Haltestelle auf Gemeindegebiet wird gezählt und mit einem vom Transportmittel abhängigen Faktor gewichtet. Die Summe der Anzahl Abfahrten inklusive Gewichtung werden als ÖV-Punkte bezeichnet. 2016 werden im Kanton Bern pro ÖV-Punkt CHF 342.00 in Rechnung gestellt.

2 Grundsätze für das ÖV-Angebot 2018 – 2021

2.1 Zeitliche Erreichbarkeit

Die Grundsätze aus dem AK 2014 – 2017 behalten auch für das AK 2018 – 2021 ihre Gültigkeit. Mit Hilfe einfacher Überlegungen lässt sich ein minimaler Angebotszeitraum definieren.

*Zeitliche Erreichbarkeit
Morgen*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Zeitliche Erreichbarkeit
Abend*

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

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

Für Tourismusgemeinden soll die letzte Abfahrt ab dem Regionalzentrum nach 22.00 Uhr angesetzt werden.

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

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

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

Tagsüber

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

Abweichungen

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

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

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

	Reisezeit nach Interlaken in Stunden / Minuten	Erste Ankunft in Interlaken		Letzte Abfahrt in Interlaken	
		SOLL Ankunft vor:	Ankunft gemäss Fahrplan 2016	SOLL Abfahrt nach:	Abfahrt gemäss Fahrplan 2016
Teilregion 1					
Matten	0.10	0600	0627	2300	2027
Bönigen	0.10	0600	0551	2300	2305
Ringgenberg	0.06	0600	0550	2300	2304
Unterseen	0.08	0600	0622	2300	2202
Wilderswil	0.06	0600	0549	2300	2305
Därliigen	0.07	0700	0614	1900	0016
Leissigen	0.11	0700	0614	1900	0016
Beatenberg	0.29	0700	0622	2200	2202
Sundlauenen	0.12	0700	0645	1900	1917
Habkern	0.20	0700	0656	1900	1904
Niederried	0.10	0700	0550	1900	2304
Iseltwald	0.26	0700	0650	1900	2005
Gsteigwiler	0.21	0700	0627	1900	1957
Saxeten	0.34	0700	0724	1900	1727
Gündlischwand	0.13	0700	0549	1900	2305
Lütschental	0.19	0700	0549	1900	2305
Teilregion 2					
Subzentrum Lauterbrunnen	0.20	0600	0554	2300	2304
Wengen	0.42	0700	0554	2300	2304
Mürren	0.48	0700	0654	2300	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	0.35	0600	0549	2300	2305
Schwendi	0.30	0700	0549	1900	2305
Burglauenen	0.27	0700	0549	1900	2305
Teilregion 4					
Subzentrum Brienz	0.23	0600	0550	2300	2304
Oberried	0.13	0700	0550	1900	2304
Brienzwiler	0.30	0700	0550	1900	2304
Hofstetten	0.47	0700	0651	1900	2104
Schwanden	0.37	0700	0651	1900	2104
Teilregion 5					
Subzentrum Meiringen	0.35	0600	0550	2300	2304
Unterbach	0.38	0700	0724	1900	1833
Schattenhalb (Willigen)	0.45	0700	0754	1900	1704
Hasliberg	1.09	0730	0724	2300	2004
Brünig – Hasliberg	0.50	0730	0724	1900	2004
Teilregion 6					
Innertkirchen	0.50	0700	0651	1900	2104
Gadmen	1.21	0730	0754	1900	1704
Guttannen	1.16	0730	0754	1900	1804

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

3 Anschlussprioritäten und Mengengerüst

3.1 Anschlussprioritäten

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

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

3.1.1 Anschlussprioritäten in den Verknüpfungspunkten innerhalb der Region

Interlaken West

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

Interlaken Ost

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

Wilderswil

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

Lauterbrunnen

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

Grindelwald

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

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

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

Brünig-Hasliberg

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

Innertkirchen

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

3.1.2 Anschlussprioritäten ausserhalb der Region

Spiez

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

Luzern

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

3.2 Mengengerüst

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

Bahnen

Liniennr.	Strecke / Streckenabschnitte	Heutiges Angebot	Zielvorstellung für die nächsten Angebotsperioden
310	Spiez – Interlaken Ost (nur Regionalzug)	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 saisonal mit Zusatzzügen in Lastrichtung
313	Lauterbrunnen – Mürren	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich
470	Interlaken Ost – Meiringen	Stündlich Schnellzug, stündlich RZ	Stündlich Schnellzug, mit saisonalen Verdichtungszügen, stündlich RZ
470	Meiringen – Brünig-Hasliberg – Luzern	Stündlich	Stündlich mit saisonalen Verdichtungszügen, Ausbau Abendangebot
474	Meiringen Innertkirchen (MIB)	Stündlich, in Spitzenzeiten und saisonal halbstündlich	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 (BMH)	Halbstündlich bis 18.00 Uhr	Halbstündlich, saisonal nach Bedarf verdichtet

Tabelle 3-2: Angebot auf den Bahnlinien

Buslinien

Teilregion 1

Liniennr.	Strecke / Streckenabschnitte	Heutiges Angebot	Zielvorstellung für die nächsten Angebotsperioden
31.021	(Thun – Oberhofen -) Beatenbucht – Interlaken	Stündlich, saisonal bis 18.00 Uhr halbstündlich	Stündlich, saisonal bis 18.00 Uhr halbstündlich
31.101	Beatenberg – Interlaken	Stündlich	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten
31.102	Interlaken – Ringgenberg	Halbstündlich werktags	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	5 Kurspaare	5 Kurspaare / Mobilitäts- vorsorge
<i>Teilregion 2</i>	31.141	Lauterbrunnen – Stechel- berg	Stündlich, saisonal verdichtet mit Taktlücken	Halbstündlich
	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 - Gletscher- schlucht – Klusi	Stündlich, saisonal halbstündlich verdichtet*	Stündlich, saisonal halbstündlich verdichtet
<i>Teilregion 4</i>	31.151	Brienz Rössli – Brienz	Stündlich	Stündlich
	31.151	Brienz – Ballenberg – Brienzwiler	Stündlich während Sommersaison bis Ballenberg Ost, Verdich- tungen	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 Halb- stundentakt	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten und saisonal
	31.174	Unterbach – Meiringen - Geissholz	Stündlich, teilweise mit Lücken, teilweise auf Schulbedürfnisse ausge- richtet.	Stündlich
<i>Teilregion 6</i>	31.171	Innertkirchen – Guttannen	Mobilitätsvorsorge, 10 Kurspaare saisonal verdichtet	Mobilitätsvorsorge
	13.172	Innertkirchen – Gadmen – Obermaad	Mobilitätsvorsorge, 10 Kurspaare saisonal verdichtet	Mobilitätsvorsorge

Tabelle 3-3: Angebot auf den Buslinien

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

4 Grundlagen / Analysen

4.1 Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan (RGSK)

Das RGSK beinhaltet eine umfassende Analyse der Struktur und der Entwicklung der Regionalkonferenz Oberland-Ost. Im Bereich ÖV sind vor allem das Kapitel Entwicklung Personenverkehr und die Massnahmen von Bedeutung. Betreffend der weiteren Analysen wird auf das RGSK II, Stand Vorprüfung verwiesen.

4.1.1 Entwicklung Personenverkehr

*Spezialauswertung
'Mikrozensus' für die
Region Oberland-Ost
nicht repräsentativ*

Eine Spezialauswertung aus dem Mikrozensus „Mobilität und Verkehr 2010“ für den Kanton Bern lässt regionsspezifische Aussagen zu. Für die Region Oberland-Ost müssen die Daten aufgrund der zu geringen Anzahl an Stichproben jedoch als nicht repräsentativ beurteilt werden. Eine Vergleichbarkeit zwischen den Jahren 2005 und 2010 sowie mit anderen Regionen ist daher nur bedingt sinnvoll.

*Pendlerströme in der
Region Oberland-Ost*

Die Pendlerauswertungen basieren auf der Volkszählung 2000. Die Erhebung im Zuge des Mikrozensus lassen keine aktualisierten Aussagen zu Pendlerströmen zu. Bei der letzten Auswertung wurden folgende Aussagen gemacht:

- 60% der Beschäftigten arbeiten am Wohnort
- 25% pendeln innerhalb der Teilregion
- 6% arbeiten in einer anderen Teilregion
- 6% haben ihren Arbeitsplatz im übrigen Teil des Kantons Bern
- 85% der Wegpendler Richtung Spiez, Thun und Bern wohnen in der Teilregion Interlaken
- Zwischen den beiden Gebieten "Brienzersee-Oberhasli" und "Lütschinentäler" gibt es fast keine Pendlerbeziehungen

4.1.2 Einzelmassnahmen aus dem RGSK II

Angebot Fernverkehr

- Interlaken – Leissigen, Ausbau Leissigen (Alternative zum Tunnel Därligen), (Koordinationsstand Zwischenergebnis²).

*Angebot regionaler
Schienenverkehr*

- Wilderswil, Neue zweigleisige Haltestelle Flugplatz (Koordinationsstand Vororientierung²)
- Lütschental, Doppelspurausbau Zweilütschinen - Lütschental (Koordinationsstand Vororientierung²)
- Lauterbrunnen, Umsetzung Masterplan (Koordinationsstand Zwi-

² Die Definitionen für die verschiedenen Koordinationsstände sind im Anhang 9.2 zu finden.

Strassengebundener
öffentlicher Verkehr

schenergebnis²⁾

- Grindelwald, BOB-Haltestelle Rothenegg (Koordinationsstand Festsetzung³⁾)
- Lauterbrunnen, Perron Verbreiterung WAB-Haltestelle Wengen (Koordinationsstand Vororientierung³⁾)
- Oberried, Haltestelle Resort Brienersee (Koordinationsstand Vororientierung³⁾)
- Beatenberg, Ausbau Bhendenkehr (Koordinationsstand Festsetzung³⁾)
- Därligen, A8-Anschluss Därligen Ost (Koordinationsstand Vororientierung³⁾)
- Matten / Wilderswil, ÖV-Erschliessung des Gewerbegebiets Flugplatz (Koordinationsstand Zwischenergebnis³⁾)

Die Massnahmen Haltestelle Rothenegg Grindelwald, Haltestelle Wilderswil Flugplatz und Doppelspurausbau Zweilütschinen – Lütschental wurden im Zusammenhang mit dem V-Projekt in das RGSK aufgenommen. In der Korridorstudie wird vertieft auf diese Punkte eingegangen. Betreffend der Erschliessung des Gewerbegebiets Flugplatz wurden ebenfalls bereits weitere Abklärungen vorgenommen. Die weiteren Massnahmen beinhalten Massnahmen im Bereich Infrastruktur, welche für das Angebotskonzept nicht von Bedeutung sind.

4.2 Korridorstudie Lütschinentäler Phase 2

Im Rahmen der Planung für das V-Projekt wurde die Zubringersituation intensiv untersucht. Dabei wurde eine Korridorstudie Phase 1 und Phase 2 erarbeitet. Für die Angebotsplanung relevant ist die Korridorstudie Phase 2. Die Haltestelle Rothenegg ist zwingender Bestandteil des Gesamtprojekts und wurde bereits in die laufende Leistungsvereinbarung 2013 – 2016 zwischen der BOB und dem BAV aufgenommen.

Ergebnis

Ein durchgehender Ausbau der Strassenkapazität im Korridor ist wegen der hohen Kosten, des grossen Flächenverbrauchs und unerwünschter Folgewirkungen (Parkplatzdruck, Rückverlagerung vom öffentlichen auf den motorisierten Individualverkehr) bereits in der Grobevaluation ausgeschieden. Die übrigen Strassenausbauvarianten weisen einen verhältnismässig bescheidenen Kapazitätsgewinn im Korridor aus.

Ein Busshuttle oder zusätzliche Buskurse zur Verdichtung des Bahnangebotes scheitern an den fehlenden räumlichen Möglichkeiten, mittels Verkehrsmanagement den Stau auf der Strasse zu umfahren resp. zu überholen.

Der Einsatz längerer Züge bedingt den relativ teuren Ausbau der Kreuzungsstationen. Es entsteht nebst dem geringen Kapazitätsgewinn kein Zusatznutzen resp. Attraktivitätsgewinn für den (potentiellen) Bahnbenutzer.

Als einzige valable Variante verbleibt die Taktverdichtung auf der BOB mit

³ Die Definitionen für die verschiedenen Koordinationsstände sind im Anhang 9.2 zu finden.

Fazit

Zusatzzügen während einzelnen Monaten. Sie bietet nebst dem Kapazitätsgewinn als einzige Variante auch die notwendige Voraussetzung für die Errichtung eines attraktiven P&R - Angebotes auf dem Flugplatz Interlaken.

Als aus heutiger Sicht realisierbare Variante mit Kapazitätsgewinn wurde der Einsatz von einzelnen Zusatzzügen zur Verstärkung der Regelzüge betrachtet. Keine weitere der untersuchten Varianten erfüllt gleichzeitig die Anforderungen bezüglich eines deutlichen Kapazitätsgewinns und kurz- bis mittelfristiger Finanzierbarkeit.

Ein bedeutender Kapazitätsausbau ist lediglich auf der Schiene zweckmässig und längerfristig aufwärtskompatibel. In einem ersten Schritt kann eine Kapazitätserweiterung im Rahmen des Rollmaterialkonzeptes 2018 durch einzelne Zusatzzüge erreicht werden. Dies soll entsprechend in das Angebotskonzept aufgenommen werden.

Mit der V-Bahn wird der Ausflug auf das Jungfraujoch auch attraktiv für Halbtagesausflüge. Entsprechend ist es wichtig, dass die noch bestehende Lücke im Halbstundentakt über die Mittagszeit geschlossen wird.

4.3 ÖV-Erschliessung Flugplatzareal und Rugenstrasse

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

Erkenntnisse

- Die heutigen Fahrgastpotenziale des Flugplatzareals und der Rugenstrasse sind eher gering.
- Geht man bei einem Ausbau des Flugplatzareals von 800 zusätzlichen Arbeitsplätzen aus, so ist das Fahrgastpotential relativ gross.
- Ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz ist keine attraktive Busererschliessung des Flugplatzareals und/oder der Rugenstrasse möglich.
- Es stellt sich die Frage, ob sich der Mehraufwand eines zusätzlichen Fahrzeugeinsatzes durch die Erschliessung des Flugplatzareals (und der Rugenstrasse) rechtfertigen lässt.
- Der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges ist sinnvoll, wenn neben der Erschliessung des Flugplatzes weiterer Mehrwert generiert werden kann.
- Variante 1 („Ist-Zustand +“, verbesserte Zugänglichkeit der Haltestellen) ist eine mögliche Alternative, um die ÖV-Erschliessungssituation der Rugenstrasse zu verbessern. Eine zusätzliche Haltestelle Rugenstrasse auf der Linie 31.105 ist nach 2025 aufgrund von Veränderungen im Fernverkehr denkbar.
- Steht ein Konzept mit einem zusätzlichen Fahrzeug zur Diskussion, steht die Variante 3 (Aufsplittung Ortsbus) im Vordergrund, da sie die Gebiete des Flugplatzes und der Rugenstrasse direkter erschliesst. Der zusätzliche Anschluss an die Fahrplanspinne in Inter-

laken Ost und die Umsteigemöglichkeiten in Matten generieren einen Mehrwert für das ganze Bördeli.

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

Fazit

Für die Rugenstrasse wird der Gemeinde Matten empfohlen, die Variante 1, eine Verbesserung der Haltestellenzugänglichkeit, zu prüfen. Die weiteren Varianten werden zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht umgesetzt. Dies einerseits, weil die Nachfrage zum heutigen Zeitpunkt noch als zu gering eingesetzt wird und weil andererseits im Rahmen der STEP-Planung eine neue Bahn-Haltestelle Flugplatz geprüft wird.

4.4 STEP Ausbauschritt 2030

STEP steht für Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur. Nach dem Volks-Ja zu FABI wird in Zukunft das Bundesparlament in regelmässigen Abständen über Ausbauschritte entscheiden. Mit der FABI-Ära ändern sich zudem Planungsabläufe und Zuständigkeiten von Bund, Kantonen und Bahnunternehmen in der Planung der künftigen Ausbauten: Der Lead für die Angebotskonzepte des Regionalverkehrs liegt bei den Kantonen, für den Güterverkehr und für den Fernverkehr beim BAV unter Einbezug der SBB.

4.4.1 Bahn-Haltestelle Flugplatz Interlaken

Mit der Haltestelle Flugplatz, welche im RGSK II als Massnahme enthalten ist, könnte mittelfristig die Erschliessung des ESP Flugplatz sichergestellt werden. Zudem besteht die Möglichkeit im Zusammenhang mit der V-Bahn ein Park & Ride ab dem Flugplatz anzubieten. Die bereits erarbeiteten Grundlagen werden momentan durch das BAV geprüft. Sobald ein Entscheid vorliegt, wird sich klären, wie der ESP Flugplatz mittelfristig mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann.

4.4.2 Weitere Eingaben STEP

Neben der Haltestelle Flugplatz wurde im Rahmen der STEP-Planung auch die Kreuzungsstelle in Niederried eingegeben. Diese ist erforderlich, damit saisonale Zusatzzüge möglich sind. Ebenfalls wurde der durchgehende Halbstundentakt im Fernverkehr von Interlaken – alternierend nach Basel / Zürich beantragt.

4.5 Ortsbuskonzept Bördeli

Im Rahmen früherer Angebotskonzepte wurde das Ortsbuskonzept Bördeli grösstenteils umgesetzt. Einige der Anliegen sind aber noch nicht umgesetzt worden. Diese wurden erneut in der Kommission ÖV diskutiert und sollen mehrheitlich beibehalten werden. Es sind dies die folgenden Anliegen:

- 31.101 (Int. West – Beatenberg): Verdichtung saisonal zum Halbstun-

dentakt

- 31.102 (Int. West – Ost – Ringgenberg): Durchgehender Halbstundentakt auch am Wochenende
- 31.105: Durchgehendes Abendangebot Gsteigwiler bis Spital
- 31.105 (Gsteigwiler – Unterseen): Saisonal Verlängerung der Linie zur Manorfarm am Abend
- 31.105: Anschluss 06.05-Uhr-Zug in Interlaken West
- 31.105: Viertelstundentakt zwischen Int. West und Wilderswil
- 31.105: Alle Kurse bis Gsteigwiler (Halbstundentakt)

4.5.1 Anpassung von Netzelementen

31.105

Linienführung Wilderswil – Gsteigwiler, durchgehender Halbstundentakt

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. 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.

Abenderschliessung Neuhaus

Aufgrund der Nachfrage nach einer Abenderschliessung des Neuhauses wurde überprüft, wie das Angebot aussehen soll und wo die Kurse wenden 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 / weniger grosse Investitionen erforderlich als bei einer Wendeschleife im Neuhaus.

Betreffend dem Angebot wurden folgende Varianten diskutiert:

- Einzelkurse der STI-Linie 31.021
 - 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 Därligen/Leissigen um ca. 7 Minuten
- Verlängerung der Linie 31.105
 - Verlängerung von Spital/Breite/Wellenacher nach Manorfarm ohne zusätzliches Fahrzeug möglich, damit tiefe Betriebskosten
 - Derzeit noch keine Abendbedienung auf der Linie 31.105 (ist aber in den Angebotszielen bereits enthalten)

Die Verlängerung der Linie 31.105 am Abend bis Manorfarm in der Som-

mersaison soll angestrebt werden. Die Wendeschleife soll bei der Manofarm / Eyweg angeordnet werden.

Verdichtung zwischen Interlaken West und Wilderswil

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

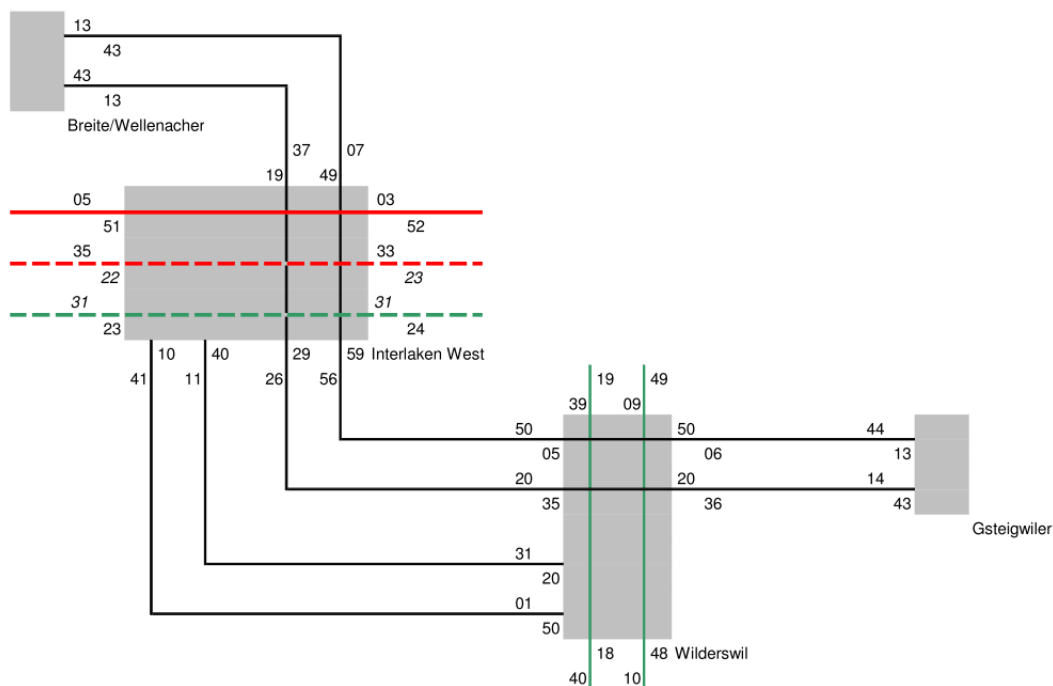


Abbildung 4-1: grafische Fahrplandarstellung mit Viertelstundentakt
Quelle: Ortsbuskonzept Bödéli

Die Vorteile dieses Konzepts sind, dass ein angenäherter Viertelstundentakt 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 in Interlaken West garantiert werden. Ebenfalls ergibt sich mit den auch im Angebotskonzept beantragten Zusatzzügen nach Grindelwald ein neues

Potential. 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 zum heutigen Zeitpunkt eher bescheiden ausfallen dürfte. Mit dem saisonalen Einsatz von Zusatzzügen nach Grindelwald im Zusammenhang mit der V-Bahn wird aber eine wesentliche Steigerung erwartet. Daher soll für die Linie 31.105 eine Verdichtung zum Viertelstundentakt angestrebt werden.

Abendangebot

Gemäss Grundsätzen für die zeitliche Erreichbarkeit soll für alle Linien im Bereich des Bödels auch am Abend mindestens ein Stundentakt angeboten werden. Während dies auf den Linien 31.101, 31.102 und 31.103 bereits besteht, wird auf den übrigen Linien noch kein Abendangebot gefahren. Auf der Linie 31.104 und der Linie 31.106 ist dies derzeit aufgrund der geringen Nachfrage wohl auch kein Thema, bei der Linie 31.105 hingegen schon. Auf der Linie 31.105 kann mit einem Fahrzeug auf der ganzen Linie ein Stundentakt angeboten werden. Dabei wird primär ein Anschluss von Spiez in Interlaken West auf die Linie 31.105 nach Matten – Wilderswil – Gsteigwiler angestrebt. Heute fährt der letzte Regelkurs um 20.30 Uhr ab Interlaken West nach Wilderswil, freitags und samstags verkehrt um 22.30 Uhr ein zusätzlicher Kurs. Da die beiden Kurse die Anschlüsse vom Fernverkehr zur vollen Stunde nicht sicherstellen, wird beantragt, das ganze Jahr täglich einen zusätzlichen Kurs um 20.57 Uhr und um 21.57 Uhr von Interlaken West nach Wilderswil anzubieten. Während der Saison soll das Angebot um eine Stunde bis 22.57 Uhr verlängert werden. Für den Angebotsausbau sind somit lediglich zwei zusätzliche Kurspaare erforderlich (in der Saison drei), dafür fällt das heute bestehende Kurspaar freitags und samstags weg.

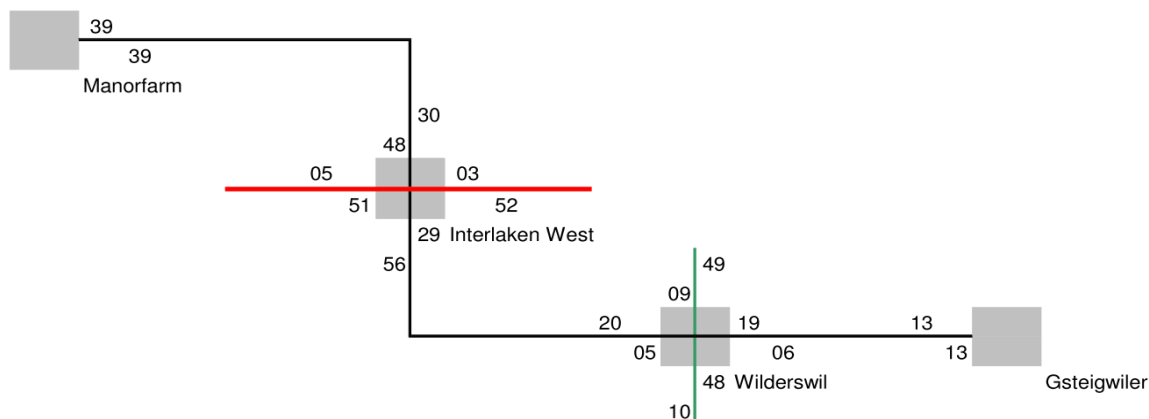


Abbildung 4-2: grafische Fahrplandarstellung Abendverkehr Linie 31.105
Quelle: Ortsbuskonzept Bödels

4.6 Anträge für das Angebotskonzept

Neben den Anträgen, welche auf den bereits erwähnten Grundlagen basieren oder bereits in vorangehenden Angebotskonzepten enthalten waren, wurden vorgängig die Gemeinden und die Transportunternehmungen nach ihren Anliegen befragt. Sämtliche Eingaben wurden in der Kommission ÖV und mit den betroffenen Transportunternehmungen besprochen. Neben den Anliegen, welche bereits aus den vorangehenden Grundlagen hervorgehen,

sollen die folgenden Anträge im Angebotskonzept aufgenommen werden:

- 31.102 (Int. West – Ost – Ringgenberg): Linienverlängerung nach Niederried
- 31.103 (Int. West - Ost – Iseltwald): Verlegung der Linie in einer Richtung über die A8
- 470 Rückverlegung Kreuzungsstelle ZB vom Chäppeli auf den Brünig
- 470 Ausbau Abendangebot

Die Zusammenstellung sämtlicher Eingaben aus der Befragung der Gemeinden und Transportunternehmungen ist im Anhang zu finden.

4.6.1 Kantonale Vorgaben zur 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 die Angebote auf Ihre Zweckmässigkeit 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 Auslastung (A) nicht. Im Kapitel 8 werden diese Linien vertieft betrachtet und mögliche Schritte zum Erreichen der Minimalvorgaben aufgezeigt. Es sind dies:

*Minimalvorgaben
nicht erfüllt*

- 474 Meiringen – Innertkirchen (A)
- 31.105 Interlaken West – Regionalspital (A)
- 31.111 Wilderswil – Saxeten (KDG)
- 31.172 Innertkirchen – Gadmern – Obermaad (A + KDG)
- 31.174 Geissholz – Meiringen – Balm (KDG)
- 31.174 Meiringen – Balm – Unterbach (KDG)

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

*Zielvorgaben
nicht erfüllt*

- 310 Spiez – Interlaken Ost (KDG)
- 470 Meiringen – Interlaken Ost (Talzüge Süd, KDG)
- 31.102 Interlaken West/Ost – Ringgenberg [- Niederried](A + KDG)
- 31.103 Iseltwald – Bönigen – Interlaken West (KDG)
- 31.104 Ortsbus Interlaken (A + KDG)
- 31.106 Habkern – Interlaken West (KDG)
- 31.121 Ortsbus Grindelwald Linie 1/Blau (A)
- 31.124 Grindelwald – Itramen Linie 3/Gelb (A + KDG)
- 31.151 Brienz – Hasliberg Reuti (A + KDG)
- 31.171 Innertkirchen – Guttannen (A + KDG)
- 2355 Beatenbucht – Birchi – Beatenberg (A)

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

Zielvorgaben erfüllt

- 311 Interlaken Ost – Lauterbrunnen
- 311 Lauterbrunnen – Wengen
- 312 Interlaken Ost – Grindelwald
- 313 Lauterbrunnen – Grütschalp – Mürren
- 470 Luzern – Meiringen – Interlaken Ost (Bergzüge)
- 31.101 Beatenberg – Interlaken West
- 31.105 Interlaken West – Wilderswil [– Gsteigwiler]
- 31.125 Ortsbus Grindelwald Linie 2/Rot
- 31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg
- 31.142 Lauterbrunnen – Isenfluh
- 31.152 Brienz – Axalp
- 2460 Stechelberg – Gimmelwald – Mürren
- 2480.1 Meiringen – Hasliberg Reuti

4.7 Marktbedürfnisse

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

*Innerhalb der Region
(Binnenverkehr)*

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

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

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

*Überregionale Zielorte
(Zielverkehr)*

Die rechtzeitige Erreichbarkeit der überregionalen Zielorte (Zentren Thun, Bern, Zürich, Berufsschulstandort 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. Die Erreichbarkeit der Flughäfen Zürich, Basel, Bern und Genf hat eine sehr grosse Bedeutung.

*Innerregionale Zielorte
(Quellverkehr)*

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

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.

5 Übersicht über die Begehren

Die zusammengetragenen Begehren stammen von Gemeinden, TU's, 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 gestrichen worden. Die geäusserten Begehren werden in der folgenden Tabelle als Übersicht dargestellt. Die detaillierte Beurteilung der Begehren erfolgt im nächsten Kapitel.

	Linie	Betroffene Gemeinden, resp. Orte	Begehren	Priorität
<i>Teilregion 1</i>	310	Interlaken, Leissigen, Därligen	<ul style="list-style-type: none"> Direkte stündliche Verbindung nach Zürich/Zürich Flughafen Durchgehender Halbstundentakt im Fernverkehr. Anpassen Abendangebot mit einem zusätzlichen Kurs auf Teilstrecke 	P1 P1 P1
	31.101	Interlaken, Unterseen, Beatenberg	<ul style="list-style-type: none"> Stundentakt täglich bis 23.00 Halbstündliche Verbindung in Spitzenzeiten saisonal 	P1 P2
	31.102	Ringgenberg, Goldswil, Interlaken	<ul style="list-style-type: none"> Halbstündliche Verbindung bis ca. 19.30 Uhr nach Interlaken West auch am Wochenende Linienverlängerung nach Niederried 	P1 P1
	31.105	Unterseen, Interlaken, Matten, Wilderswil, Gsteigwiler	<ul style="list-style-type: none"> Abendangebot Spital – Gsteigwiler Verlängerung Abendangebot bis Manorfarm Halbstundentakt bis Gsteigwiler Verdichtung Interlaken West – Wilderswil zum Viertelstundentakt Erste Verbindung früher, damit Interlaken West aus Matten vor 06.00 Uhr erreicht wird 	P1 P1 P2 P2 P1
<i>Teilregionen 1/2</i>	311	Interlaken, Wilderswil, Gündlischwand, Lauterbrunnen, Wengen	<ul style="list-style-type: none"> durchgehender Halbstundentakt tagsüber 	P1
<i>Teilregion 2</i>	31.141	Lauterbrunnen, Mürren, Stechelberg	<ul style="list-style-type: none"> durchgehender Halbstundentakt tagsüber, angepasst auf BOB-Fahrplan bis 23.00 Uhr Saisonal schliessen der Taktlücken, Halbstundentakt bis 19.35 Uhr 	P1 P1
<i>Teilregionen 1/3</i>	312	Interlaken, Wilderswil, Gündlischwand, Burglaunen, Schwendi, Lütschental, Grindelwald	<ul style="list-style-type: none"> durchgehender Halbstundentakt tagsüber Stündliche Zusatzzüge in Lastrichtung in der Wintersaison 	P1 P1
<i>Teilregionen 1/4/5</i>	470	Brünig-Hasliberg, Meiringen, Ebligen, Oberried, Brienzwiler, Brienz, Niederried, Ringgenberg,	<ul style="list-style-type: none"> Rückverlegung der Kreuzungsstelle von Chäppeli auf den Brünig Ausbau Abendangebot über den Brünig 	P1 P2

Teilregion 1

Interlaken	<ul style="list-style-type: none">• Saisonale Verdichtungszüge	P1
311/312 /31.104	<ul style="list-style-type: none">• Erschliessung ESP Flugplatz mit neuer Haltestelle oder mit dem Ortsbus	H
310	<ul style="list-style-type: none">• Ev. Umsetzen des noch nicht bekannten Ergebnisses der Umstellungsstudie für das Regio-Angebot auf der Linie Spiez – Interlaken.	H

Tabelle 5-4: Begehren sortiert nach Linien und Gemeinden

Legende

P1: Begehren 1. Priorität

P2: Begehren 2. Priorität

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

6 Beurteilung der Begehren

6.1 Begehren 1. Priorität

6.1.1 Optimierungen auf der Bahn

Interlaken – Spiez (310)

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

310

Alle direkten Fernverkehrszüge von und nach Interlaken verkehren seit Fahrplanwechsel 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 und insbesondere für den touristischen Verkehr eine zentrale Rolle spielt. Für die Region ebenfalls von grosser Wichtigkeit ist die Einführung eines durchgehenden Halbstundentakts im Fernverkehr nach Bern.

Interlaken – Spiez (310)

Anpassen Abendangebot Spiez – Leissigen – Därligen – Interlaken

310

Das heutige Angebot verfügt zwar über einen relativ späten Bahnersatzbus von Spiez nach Leissigen – Därligen und Interlaken. Allerdings fährt dieser ausser Takt und ist einer Taktlücke angehängt. Mit folgendem Lösungsansatz kann das Angebot mit minimalen Mehraufwendungen optimiert werden: Spiez ab, heutiges Angebot von 23.40 Uhr auf 23.10 Uhr vorverschieben (Ankunft Interlaken Ost 23.40 Uhr), zusätzliche Abfahrt um 00.10 Uhr nur zum Aussteigen bis Därligen. Ebenfalls neuer Kurs in Taktfahrlage von Interlaken nach Spiez, Abfahrt 23.46 Uhr, dafür streichen der Verbindung Interlaken ab um 00.11 Uhr.

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 und der Zentralbahn als auch auf den Buslinien im Bördeli der Halbstundentakt ganzjährig angeboten wird. Zudem werden in Zukunft auch die Züge ab Lauterbrunnen und Grindelwald durchgehend im Halbstundentakt in Richtung Kleine Scheidegg / Jungfrau-joch verkehren. Mit der Inbetriebnahme der V-Bahn wird das Jungfrau-joch zudem zum Halbtagesangebot, was die Nachfrage nach zusätzlichen Verbindungen über den Mittag weiter steigern wird. Die einfachere Merkbarkeit des Fahrplans und die Qualitätssteigerung der Transportkette machen den ÖV attraktiver. Die Schliessung der Taktlücken hat betriebliche Zusatzaufwendungen zur Folge. Da aber mit dem neuen Rollmaterial nur noch ein Lokführer für die Strecke Zweilütschinen – Interlaken erforderlich ist, sind die personellen Mehraufwände nur geringfügig höher. Im Stundentakt sind mit drei Kompositionen drei Lokführer erforderlich. Der Halbstundentakt kann mit fünf Kompositionen und vier Lokführern sichergestellt werden. Zudem

entfällt die 40-minütige Standzeit der Züge in Grindelwald. Gegenüber der heutigen Situation wird sich mit der Schliessung der Halbstundentaktücke der Kostendeckungsgrad nur minim reduzieren. Aufgrund der hohen Zielerreichung werden die Zielvorgaben auf dieser Linie auch zukünftig erreicht werden können. Aus diesem Grund wird beantragt, von Mai bis September einen durchgehenden Halbstundentakt von Betriebsbeginn bis 21.00 Uhr und von Oktober bis April bis um 20.00 Uhr anzubieten. Für diesen Angebotsausbau ist keine Anhebung der Angebotsstufe erforderlich (neu 33 resp. 32 Kurspaare).

Interlaken – Grindelwald (312) **Stündliche Zusatzzüge in den Spitzenzeiten**

312

Mit der Inbetriebnahme der V-Bahn in Grindelwald wird im Winter eine wesentliche Zunahme der Gäste auf der Linie 312 nach Grindelwald erwartet. Wie in der Korridorstudie ausführlich untersucht wurde, muss zur Bewältigung der erwarteten Frequenzen in der Wintersaison das Angebot ausgebaut werden. Ohne Infrastrukturausbau kann in Spitzenzeiten stündlich ein Zusatzzug in Lastrichtung angeboten werden kann. Mit der Eröffnung der V-Bahn sollen daher drei Zusatzzüge am Morgen von Interlaken nach Grindelwald und drei Zusatzzüge am Nachmittag von Grindelwald nach Interlaken angeboten werden. Da der Kapazitätsengpass auf den Winter beschränkt ist, genügt es, wenn der Angebotsausbau saisonal von Dezember bis März angeboten wird. Dieser Ausbau hat betriebliche Zusatzaufwendungen zur Folge, welche den Kostendeckungsgrad geringfügig reduzieren werden. Aufgrund der hohen Zielerreichung werden die Zielvorgaben aber weiterhin erreicht werden können.

Interlaken – Meiringen – Luzern (470) **Rückverlegung Kreuzungsstelle von Chäppeli auf den Brünig**

470

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

Interlaken – Meiringen – Luzern (470) **Saisonale Zusatzzüge**

470

Die ZB konnte in den letzten Jahren eine erfreuliche Nachfrageentwicklung ausweisen. Das führt dazu, dass insbesondere in den Sommermonaten die Kapazitätsgrenze erreicht oder teilweise sogar überschritten wird. Um das Problem zu entschärfen sollen bereits diesen Sommer saisonale Zusatzzüge dafür sorgen, dass die Regelzüge etwas entlastet werden können. Dabei handelt es sich um xx zusätzliche Kurspaare welche von .. bis .. Angeboten werden sollen.

6.1.2 Optimierungen auf den Buslinien

Interlaken West – Beatenberg (31.101)

Durchgehender Stundentakt bis 23.00 täglich

31.101

Aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung auf der Linie soll das Angebot täglich im Stundentakt bis 23.00 verlängert werden. Heute wird der Kurs um 23.00 nur am Wochenende angeboten und dies anstelle der Verbindung um 22.00. Mit dem beantragten Angebotsausbau könnte somit auch diese Taktlücke geschlossen werden.

Ringgenberg – Interlaken (31.102)

Durchgehender Halbstundentakt bis ca. 19.30 auch am Wochenende

31.102

Seit dem Ausbau des Angebots zum durchgehenden Halbstundentakt unter der Woche ist die Nachfrage seit 2013 (440'122 Einsteiger) bis zum Jahr 2015 (526'568 Einsteiger) um ca. 20% gestiegen. Am Wochenende (Samstag und Sonntag) besteht nach wie vor nur der Stundentakt, was zu einer starken Auslastung der einzelnen Kurse führt. Entsprechend den Zielvorstellungen des Mengengerüsts soll innerhalb der Angebotsstufe 3 der durchgehende Halbstundentakt auch am Wochenende angestrebt werden. Bereits heute beläuft sich die Anzahl Einsteiger/Tag am Samstag (1125 Einsteiger / Tag) im Stundentakt auf 64% Prozent der Einsteiger unter der Woche im Halbstundentakt (1'757 Einsteiger / Tag). Am Sonntag ist dieser Wert nur geringfügig tiefer.

Ringgenberg – Interlaken (31.102)

Linienverlängerung nach Niederried

31.102

Mit der Schliessung der Schule Niederried besuchen sämtliche SchülerInnen die Schule in Ringgenberg. Um den Schülertransport sicherzustellen, suchte die Gemeinde nach Lösungsmöglichkeiten. Da der Bahnhof in Ringgenberg nicht in der Nähe der Schule liegt, der Zug nur stündlich fährt und überhaupt nicht mit dem Stundenplan korrespondiert, entfiel diese Option. Es wurde abgeklärt, ob die Busse der Linie 31.102 während der Standzeit bei der Säge Ringgenberg eine Fahrt nach Niederried und zurück machen könnten. Fahrplantechnisch bestand diese Möglichkeit, da aber die Gemeinde mit der ZB bereits als erschlossen gilt, stellte sich das AÖV auf den Standpunkt, dass die durch die Linienverlängerung entstehenden Mehrkosten durch die Gemeinde getragen werden müssen. Das nun durch die Gemeinde finanzierte Angebot wird seit der Einführung auch von der restlichen Bevölkerung rege genutzt. Daher beantragen wir, die 4 Kurspaare ganzjährig in das Grundangebot aufzunehmen.

Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105)

Abendangebot auf der gesamten Linie

31.105

Gegenwärtig fährt um 20.30 Uhr der letzte Regelkurs ab Interlaken nach Wilderswil, freitags und samstags verkehrt um 22.30 Uhr ein zusätzlicher Kurs. Da beide Kurse keine Anschlüsse auf den Fernverkehr von Bern her anbieten, wird beantragt, ganzjährig um 20.57 Uhr und um 21.57 Uhr nach Wilderswil zu fahren und in der Saison zusätzlich noch um 22.57 Uhr. Mit der Verlängerung der Linie in das Gebiet Spital/Breite/Wellenacher kann ein

sehr grosses Gebiet abgedeckt werden. Das Abendangebot soll durchgehend auf der gesamten Linie Spital/Breite/Wellenacher bis Gsteigwiler im Stundentakt geführt werden. Die Linie weist mit Abstand die höchsten Nachfragewerte in der gesamten Region aus.

**Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105/31.021)
Saisonale Verlängerung des Abendangebots zur Manorfarm**

31.105 / 31.021

Ein Abendangebot zur Bedienung des Gebiets Neuhaus ist in der Sommersaison nachgefragt, wenn die Bade- und Campinginfrastrukturen geöffnet sind und genutzt werden. Sofern das Abendangebot auf der Linie 31.105 in den Angebotsbeschluss aufgenommen wird, ist die Verlängerung der Linie 31.105 von Spital/Breite/Wellenacher nach Manorfarm mit dem gleichen Fahrzeug möglich und daher mit tiefen Mehrkosten realisierbar. Die Wendemöglichkeit bei der Manorfarm ist in Planung, sobald diese besteht, kann das Angebot geführt werden. Die Verlängerung am Abend 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 Uhr mit dem ÖV zu erreichen. Da die Erschliessungswirkung des Bahnhofs Interlaken West einen grossen Teil des Gemeindegebiets von Unterseen abdeckt, ist der Handlungsbedarf in Matten wesentlich grösser. Aus diesem Grund soll die Linie 31.105 so bedient werden, dass unter der Woche der Anschluss auf den Zug um 06.05 Uhr in Interlaken West von Matten / Wilderswil sichergestellt werden kann. Mit Abfahrt 05.44 Uhr in Gsteigwiler wird dies erfüllt, zudem ergibt sich mit diesem zusätzlichen Kurs auch eine Verbesserung der Erschliessung des Gebiets Unterseen Breite / Spital. Auch aus diesem Gebiet wird der Bahnhof Interlaken West mit dem ÖV rund 30 Minuten früher erreicht als heute.

Lauterbrunnen – Stechelberg (31.141)

Abends Taktlücken schliessen, Anschluss an BOB anbieten

31.141

Abends um 22.30 Uhr 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 Uhr (saisonal um 20.31 Uhr) 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 sollten die Zielwerte auch mit der Schliessung dieser Taktlücke erreicht werden können.

Lauterbrunnen – Stechelberg (31.141)

Schliessung der Halbstundentaktlücken

31.141

Während der Saison wird die Linie im Halbstundentakt mit Lücken bedient:

Wintersaison (19.12. – 3.4.), Halbstundentaktlücken mit Abfahrtszeit ab Lauterbrunnen: 07.05 Uhr (Wochenende), 08.05 Uhr (täglich), 12.05 Uhr (Wochenende), 13.05 Uhr (täglich), 14.05 Uhr (täglich), ab 17.35 Uhr Stundentakt

Sommersaison (23.4. – 23.10.), Halbstundentaktlücken mit Abfahrtszeit ab Lauterbrunnen: 07.05 Uhr (Wochenende), 08.05 Uhr (täglich), ab 17.35 Uhr Stundentakt

Diese Taktlücken bestehen 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 (BOB bisher noch mit einzelnen Lücken). Im vorliegenden Angebotskonzept wird aber beantragt, zukünftig auf der BOB-Linie das ganze Jahr im Halbstundentakt zu fahren. Für Halbtagestouristen, Besucher der Trümmelbachfälle und Reisende nach Mürren / Schilthorn sind diese Kurse von grosser Bedeutung, ein Schliessen dieser Taktlücken ist somit durchaus sinnvoll. Die Schilthornbahnen können (wie auch die Jungfraubahnen) ihre Besucherzahlen laufend steigern. Entsprechend ist es sinnvoll, die Transportkette zwischen BOB und Schilthornbahn ohne Unterbruch sicherzustellen. Deshalb wird beantragt, das Busangebot auf der Linie 31.141 an das Angebot der BOB anzupassen.

Durch den Halbstundentakt tagsüber wird das Angebot **von der Angebotsstufe 2 auf die Angebotsstufe 3** angehoben; es werden also höhere Zielwerte bezüglich KDG (45%) und Nachfrage (13 pro Kurs im stärksten Querschnitt) vorgegeben. Aufgrund der hohen Zielerreichung sollten die Zielwerte auch mit dem Halbstundentakt in der höheren Angebotsstufe erreicht werden können.

6.1.2.1 Übersicht der Begehren 1. Priorität

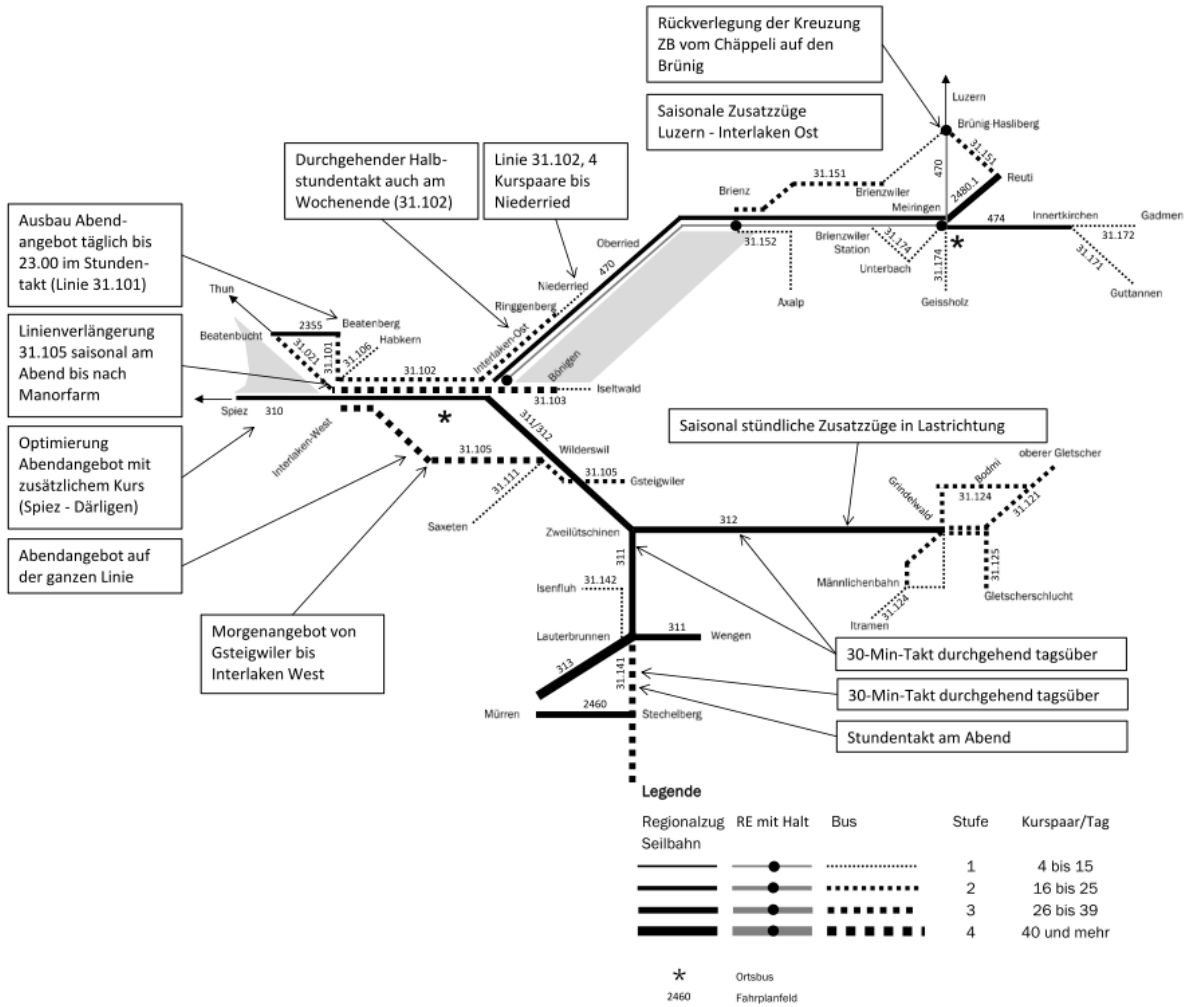


Abbildung 6-3: Fahrplangerüst mit Begehren 1. Priorität

6.2 Begehren 2. Priorität

6.2.1 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 31.105 sind gegenwärtig eindeutig die höchsten im Ortsbusnetz Bördeli. Zeitweise sind die Auslastungszahlen an der Belastungsgrenze. Die durchschnittliche tägliche Fahrgastzahl ist auf dem Linienabschnitt Wilderswil Richtung Interlaken mehr als doppelt so hoch wie auf dem angrenzenden Abschnitt vom Bahnhof Richtung Wilderswil Dorf / Gsteigwiler (vgl. Anhang). Dies ist eine Folge der grossen Zahl von Umsteigenden von / zur BOB. Eine Verdichtung des Angebots zumindest auf dem Kernabschnitt (Interlaken West - Matten - Wilderswil) drängt sich deshalb auf. Bei verspäteten Kursen der BOB wartet der Bus der Linie 31.105 in Wilderswil zu, um den Anschluss von der BOB Richtung Matten und Interlaken sicherzustellen. Dies führt dann jedoch häufig dazu, dass der Anschluss der Linie 31.105 auf den Fernverkehr Richtung Spiez nicht mehr gewährleistet werden kann. Dieses Problem wird gegenwärtig in Spitzenzeiten häufig mit Beiwagen gelöst. Durch eine Verdichtung der Linie 31.105 könnte auf das Abwarten verspäteter BOB-Züge verzichtet werden.

6.2.2 Optimierungen

Interlaken – Meiringen – Luzern (470)

Ausbau Abendangebot über den Brünig

470

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

Beatenberg – Interlaken West (31.101)

Verdichtung zum Halbstundentakt 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 Jahr 2015 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.

31.105

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

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 zusätzlich gefahrenen Kilometer.

6.2.3 Übersicht der Begehren 2. Priorität

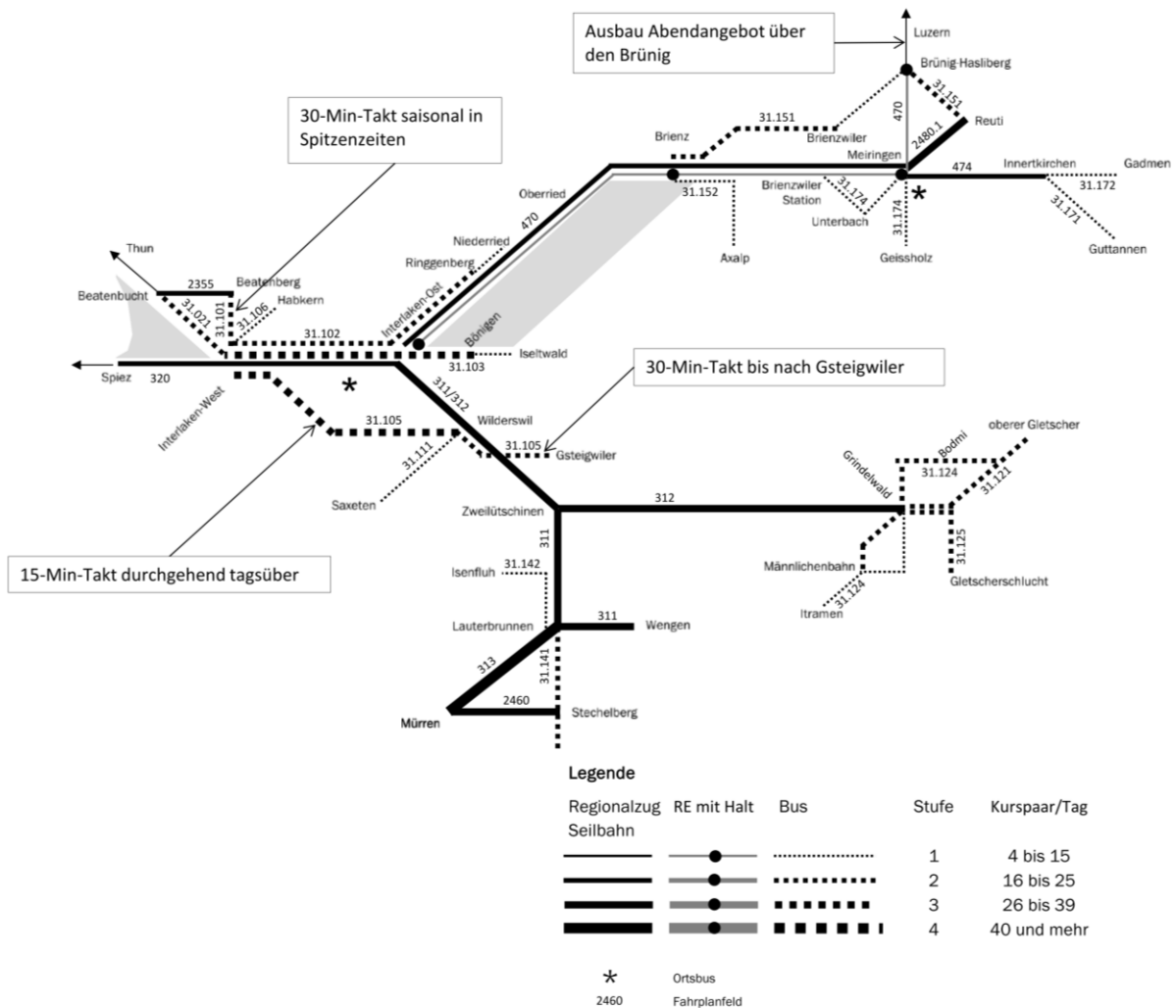


Abbildung 6-4:
Fahrplangerüst mit Begehren 2. Priorität

6.3 Änderungen von Haltestellen

Bahnhaltestelle Resort Brienersee Oberried

470

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

Bushaltestellen zwischen Interlaken Ost und Interlaken West

31.021

Aufgrund der knappen Fahrzeit zwischen Interlaken West und Interlaken Ost ist es für die STI auf der Linie 31.021 schwer, die Anschlüsse in Interlaken Ost sicherzustellen. Die Anschlussprioritäten der Linie 31.021 sollen deshalb höher priorisiert werden als die Haltepunkte zwischen Interlaken West und Ost. Aus diesem Grund soll die STI zukünftig in beide Richtungen zwischen Interlaken Ost und Interlaken West nur noch die Haltestelle Jungfraustrasse bedienen. Die STI soll zudem prüfen, die Haltestelle West auf den neuen Bahnhofplatz Interlaken West zu verlegen um die Problematik der Schranke zu entschärfen.

6.4 Überlegungen für zukünftige Angebotskonzepte

Spiez – Interlaken (310)

Umstellungsstudie

310

Sobald die Ergebnisse der Umstellungsstudie Spiez – Interlaken bekannt sind und durch den Grossen Rat beschlossen wurden, sind je nach Entscheidung weitere Abklärungen vorzunehmen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass eine allfällige Änderung erst nach Ablauf dieses Angebotskonzepts erfolgen wird.

Erschliessung ESP Flugplatz Interlaken

ESP Flugplatz Interlaken

Mit der Aufnahme des Direktanschlusses in das Agglomerationsprogramm sind die Realisierungschancen für die neue Erschliessung des Flugplatzareals markant gestiegen. Die Planung läuft zurzeit, ein Baubeginn im Jahr 2018 wird angestrebt. Parallel dazu soll ein Masterplan erarbeitet werden, wie die noch brachliegenden Gewerbeflächen optimal genutzt werden können. Für die Erschliessung des ESP mit dem ÖV stehen zurzeit zwei Möglichkeiten im Raum. Im Vordergrund steht zurzeit die im STEP 2030 beantragte Erschliessung mit der neuen Bahnhaltestelle Flugplatz. Sofern diese nicht realisierbar ist, besteht die Möglichkeit, mit einer Splittung der Linie 31.104 die ÖV-Erschliessung sicherzustellen. Die Regionalkonferenz behält sich vor, allenfalls hierzu im Rahmen der Zwischenanpassung des Angebotsbeschlusses eine Eingabe zu machen.

7 Zusammenfassung der Anträge 1. und 2. Priorität

7.1 Anträge 1. Priorität

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

- 310
 - (Spiez – Interlaken): Anpassen Abendangebot, ein zusätzlicher Kurs Spiez – Leissigen – Därligen nur zum Aussteigen
- 311
 - (Int. Ost – Lauterbrunnen): Durchgehender Halbstundentakt von Betriebsbeginn bis 21.00 Uhr von Mai bis September und bis um 20.00 Uhr von Oktober bis April
- 312
 - (Int. Ost – Grindelwald): Durchgehender Halbstundentakt von Betriebsbeginn bis 21.00 Uhr von Mai bis September und bis um 20.00 Uhr von Oktober bis April
 - Stündliche Zusatzzüge in Lastrichtung Dez. – März
- 470
 - (Zentralbahn / Brienz – Hasliberg): Rückverlegung Kreuzung ZB auf den Brünig
 - Saisonale Zusatzzüge
- 31.101
 - (Int. West – Beatenberg) täglich Stundentakt bis 23.00
- 31.102
 - (Int. West – Ost – Ringgenberg): 4 Kurspaare nach Niederried verlängern
 - Durchgehender Halbstundentakt auch am Wochenende
- 31.105
 - (Unterseen – Gsteigwiler) Durchgehendes Abendangebot im Stundentakt
 - Saisonal Verlängerung der Linie am Abend bis Manorfarm
 - Anschluss 06.05 Uhr Zug in Interlaken West
- 31.141
 - (Lauterbrunnen – Stechelberg): Durchgehender Halbstundentakt ab Betriebsbeginn bis 21.00 Uhr von Mai bis September und bis um 20.00 Uhr von Oktober bis April
 - Schliessung Taktlücke Lauterbrunnen ab 22.35 Uhr

7.2 Anträge 2. Priorität

In zweiter Priorität werden die folgenden Angebotsausbauten beantragt:

- 470
 - (Zentralbahn, Luzern – Meiringen) Ausbau Abendangebot über den Brünig
- 31.101
 - (Int. West – Beatenberg): Verdichtung saisonal zum Halbstundentakt
- 31.105
 - (Interlaken West – Wilderswil): Viertelstundentakt
 - Alle Kurse des heutigen Angebots bis Gsteigwiler (Halbstundentakt)

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

Gemäss Kapitel 4.6.1 werden auf den folgenden Linien die Minimalanforderungen der kantonalen Vorgaben bezüglich Kostendeckung (KDG) oder Auslastung (A) nicht erreicht:

- 474 Meiringen – Innertkirchen (A)
- 31.105 Interlaken West – Regionalspital (A)
- 31.111 Wilderswil – Saxeten (KDG)
- 31.172 Innertkirchen – Gadmen – Obermaad (A + KDG)
- 31.174 Geissholz – Meiringen – Balm (KDG)
- 31.174 Meiringen – Balm – Unterbach (KDG)

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

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

Meiringen – Innertkirchen

474

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

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

Das Angebot ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

Interlaken West – Regionalspital

31.105

Dieser Linienast der Linie 31.105 darf aus Sicht der Region 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. Aufgrund der Erschliessung des Regionalspitals weist die Linie trotz des doch eher langen Aufenthalts in Interlaken West eine verhältnismässig hohe Anzahl an durchfahrenden Kunden auf. Zudem wurde mit der Verlängerung in das Gebiet Wellenacher/Breite bereits eine Optimierung vorgenommen. Die Linie 5 als Ganzes weist eine gute Kostendeckung und gute Nachfragezahlen auf.

Der Linienast ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

Wilderswil – Saxeten

31.111

Die Linie stellt die Grunderschliessung der Gemeinde Saxeten sicher. Der Fahrplan wurde in enger Absprache mit dem Gemeinderat Saxeten per 2016 für Montag bis Freitag noch einmal angepasst, so dass nun möglichst alle Schulkinder von/nach Wilderswil transportiert werden können. Zudem wurde der Vertrag für die Mitnahme des Milchanhängers erneuert. im Moment wird darüber diskutiert, dass PostAuto wie in Isenfluh auch in Saxeten die Postzustellung übernimmt.

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

Innertkirchen – Gadmen – Obermaad

31.172

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

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

Geissholz – Meiringen – Balm / Meiringen – Balm – Unterbach

31.174

Die Linie stellt die Grunderschliessung der Ortsteile Unterbach und Balm sicher. Die Fahrpläne wurden so weit möglich auf die Bedürfnisse der Schulen angepasst. Seit der Schliessung des Schulstandortes Unterbach im Sommer 2015 werden mehr Schulkinder transportiert. Wir gehen davon aus, dass sich diese Zahlen weiter positiv entwickeln. Zudem gehen wir davon aus, dass die Umsteigebeziehungen im Knoten Brienzwiler zukünftig vermehrt benutzt werden, weil die NutzerInnen sich an den neuen Knoten gewöhnen.

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

9 Anhang

9.1 Definition der Koordinationsstände

VORORIENTIERUNG (VO)

Die Vororientierung zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können.

Ein Vorhaben kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn

- die vorgesehenen raumwirksamen Tätigkeiten noch allzu unbestimmt sind, als dass der überörtliche Koordinationsbedarf ermittelt werden kann, oder
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet wurde.

Vororientierungen binden die Behörden im Verfahren. Eine genauere Lokalisierung der Konflikte und Interessen ist noch nicht möglich, Art und Weise der Realisierung bleibt noch offen. Es handelt sich um Vorhaben, von denen feststeht, dass sie mit erheblichen Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung verbunden sein können und daher einen Abstimmungsbedarf schaffen werden, diese Auswirkungen sind aber noch nicht genügend klar und der Ausgang der weiteren Abklärungen ist ungewiss.

ZWISCHENERGEBNIS (ZE)

Zwischenergebnisse sind Vorhaben, die noch nicht abgestimmt sind, für die sich aber klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten machen lassen. Die Massnahme oder der Standort ist nicht mehr im Grundsatz umstritten. Ein Zwischenergebnis zeigt, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht aufeinander abgestimmt sind und was vorzukehren ist, um eine zeitgerechte Abstimmung zu erreichen.

Ein Vorhaben kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn

- die Koordination angesichts der zu erwartenden nach geordneten Planungen und Entscheide noch sichergestellt werden muss,
- die Zusammenarbeit erst eingeleitet wurde und
- noch nicht beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache. Konflikte sind lokalisierbar, aber noch nicht alle abgestimmt. Zwischenergebnisse enthalten Verfahrensaufträge, die einzelnen Handlungsschritte, die im Hinblick auf die Erarbeitung einer zeitgerechten Abstimmung zu erfolgen haben, werden aufgezeigt.

FESTSETZUNG (FS)

Festsetzungen sind Vorhaben, die mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt und beschlussreif sind.

Die Festsetzung zeigt, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Ein Vorhaben kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn

- die Koordination angesichts der zu erwartenden nachgeordneten Planungen und Entscheide sichergestellt ist,
- die Zusammenarbeit abgeschlossen ist,
- und die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren. Die Konflikte sind abgestimmt, die grobe Machbarkeit abgeklärt.

10 Verzeichnisse

10.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Gebiet der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit der Unterteilung in die Teilregionen und dem Aggloperimeter	6
Abbildung 1-2:	Angebotskonzept gemäss Angebotsbeschluss vom 17. Juni 2013	7
Abbildung 4-3:	grafische Fahrplandarstellung mit Viertelstundentakt	22
Abbildung 4-3:	grafische Fahrplandarstellung Abendverkehr Linie 31.105	23
Abbildung 6-4:	Fahrplangerüst mit Begehren 1. Priorität	34
Abbildung 6-5:	Fahrplangerüst mit Begehren 2. Priorität	36

10.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Zeitliche Erreichbarkeit des Regionalzentrums aus den Gemeinden der RKOÖ werktags Die hinterlegten Zahlen zeigen Defizite gegenüber den Grundsätzen	12
Tabelle 3-2:	Angebot auf den Bahnlinien	15
Tabelle 3-3:	Angebot auf den Buslinien	16
Tabelle 5-4:	Begehren sortiert nach Linien und Gemeinden	28