



Regionales Angebotskonzept 2027 – 2030 für den öffentlichen Verkehr im Oberland-Ost Bericht

Interlaken, 20. November 2024 (mit Nachtrag vom 11.12.2024)

Impressum

Trägerschaft: Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKOÖ)

Projektleitung: Mathias Boss

Begleitung: Kommission ÖV der Regionalkonferenz Oberland-Ost:

- Urs Zuberbühler, Präsident, Teilregion 6
- Lisa Randazzo, Teilregion 1
- Peter Michel, Teilregion 1
- Markus Steuri, Teilregion 1
- Roger Seiler, Teilregion 1
- Christian von Allmen, Teilregion 2
- Beat Bucher, Teilregion 3
- Ernst Stähli, Teilregion 4
- Alain Frutiger, Teilregion 5
- Urs Aemmer, VCS
- Stefan M. Schweizer, ÖV-Benutzer
- Dragan Krstic, STI Bus AG
- Samuel Bühler, BLS
- Nicolas Ludin, Zentralbahn ZB
- Anita Grossniklaus, PostAuto Schweiz AG
- Hanspeter Huber, Schilthornbahn AG
- Stefan Würigler, BOB / Jungfraubahnen

Kantonale Projektbegleitung

- Jurgen Mesmann Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Bearbeitende

- Mathias Boss RKOÖ Fachbereich ÖV (bis 31.10.2024)
- Stefan Schweizer RKOÖ, Geschäftsführer

Zitierweise

- Autor: Regionalkonferenz Oberland-Ost
- Titel: Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030
- Jahr: 2024
- Titelbild: David Birri

Bezugsadresse: www.oberland-ost.ch

Versionenkontrolle:

Version	Ausgabedatum	Status	Bemerkungen
1.0	29. April 2024	Mitwirkung	
2.0	9. Oktober 2024	GL / RV	Bereinigt aufgrund MW zur Behandlung in der GL / RV
3.0	20. November 2024	Beschluss	Regionalversammlung
4.0	11. Dezember 2024	Beschluss	GL Nachtrag

Beschlossen durch die Regionalversammlung der Regionalkonferenz Oberland-Ost
Interlaken, 20. November 2024



Peter Aeschimann, Regionspräsident



Stefan Schweizer, Geschäftsführer

Inhalt

1	Ausgangslage und Vorgehen	5
1.1	Aufgabenstellung	5
1.2	Grundlagen und Vorgehen	5
1.3	Abgrenzung	6
1.4	Angebotsbeschluss	7
1.5	Rückblick Angebotskonzept 2022 – 2025	8
1.5.1	Wesentliche Änderungen	8
1.6	Begriffe	8
1.6.1	Angebotsstufe	8
1.6.2	Auslastung	8
1.6.3	Kostendeckungsgrad	9
1.6.4	Kostenverteilungsschlüssel	9
2	Grundsätze für das ÖV-Angebot 2027 – 2030	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	Analysen und Vorabklärungen	17
4.1	Vorabklärungen Bördli	17
4.1.1	Linie 31.103 Bönigen / Iseltwald	17
4.1.2	Entlastung Linie 105 / Erschliessung Flugplatz	18
4.2	Vorabklärungen Grindelwald	19
4.3	Marktbedürfnisse	19
5	Erläuterung und Beurteilung der Begehren	21
5.1	Begehren Bahnangebot	21
5.2	Begehren Busangebot	22
5.3	Bahnhaltestellen	27
6	Zusammenfassung und Priorisierung der Anträge	28
6.1	Anträge 1. Priorität	28
6.2	Anträge 2. Priorität	29
7	Beurteilung der Linien, bei denen die Minimalanforderungen nicht erreicht werden	30

8	Anhang	32
8.1	Grundlagen aus den Vorabklärungen	32
8.1.1	Anpassung Linie 31.103 (Interlaken – Bönigen – Iseltwald)	32
8.1.2	Neue Buslinie Flugplatz	33
8.2	Fahrgastentwicklungen	35
8.3	Verzeichnisse	37
8.3.1	Abbildungsverzeichnis	37
8.3.2	Tabellenverzeichnis	37

1 Ausgangslage und Vorgehen

1.1 Aufgabenstellung

Kantonale Anforderungen Aufgrund übergeordneter Vorgaben musste der bisherige Angebotsbeschluss um ein Jahr verlängert werden. Das regionale Angebotskonzept wird daher die Grundlage für den Angebotsbeschluss 2027 – 2030 darstellen. Dabei sind aus Sicht Kanton folgende Aspekte zu behandeln:

- Generelle Überprüfung aller Linien, welche die Minimalvorgaben gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung beim Kostendeckungsgrad oder der Nachfrage nicht erreichen.
- Erbringen eines Nachweises, dass bei geplanten Angebotsverbesserungen die Zielwerte aus der Angebotsverordnung erreicht werden.
- Umsetzung von Inhalten des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK), insbesondere betreffend Abstimmung von Siedlungsentwicklung und dem Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie ist es derzeit nicht zweckmässig einer Erfolgskontrolle von denjenigen Angeboten durchzuführen, welche in der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2022–2025 neugestaltet beziehungsweise überarbeitet wurden. Eine Ausnahme bilden neu eingeführte Konzepte. Die Erfolgskontrolle muss jedoch zwingend im nächsten RAK nachgeholt werden.

1.2 Grundlagen und Vorgehen

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

Das Regionale Angebotskonzept 2022 – 2025 dient als Basis für das künftige Angebotskonzept. Seit dem letzten Angebotsbeschluss wurde die Haltestelle Flugplatz in Betrieb genommen. Ergänzend zum letzten Angebotskonzept wurden in der Zwischenzeit der Regionale Verkehrs- und Siedlungsrichtplan aktualisiert. Aktuell läuft ebenfalls eine Aktualisierung, welche auf das RAK abgestimmt ist und voraussichtlich gemeinsam mit dem RAK der Regionalversammlung zur Genehmigung unterbreitet wird.

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

Zudem wurden die Gemeinden und die Transportunternehmungen vorgängig dazu eingeladen, ihre Anliegen und Wünsche an den öffentlichen Verkehr für die Planungsperiode 2027-30 einzureichen. Die Eingaben wurden mit den beteiligten vorbesprochen und anschliessend der Kommission ÖV vorgelegt. Das gleiche Vorgehen wird bei den Eingaben aus der öffentlichen Mitwirkung (2. Mai 2024 – 27. Juni 2024) angewendet. Die Eingaben werden in einem separaten Mitwirkungsbericht behandelt.

1.3 Abgrenzung

Regionsaufteilung

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost ist in 6 Teilregionen eingeteilt:

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

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

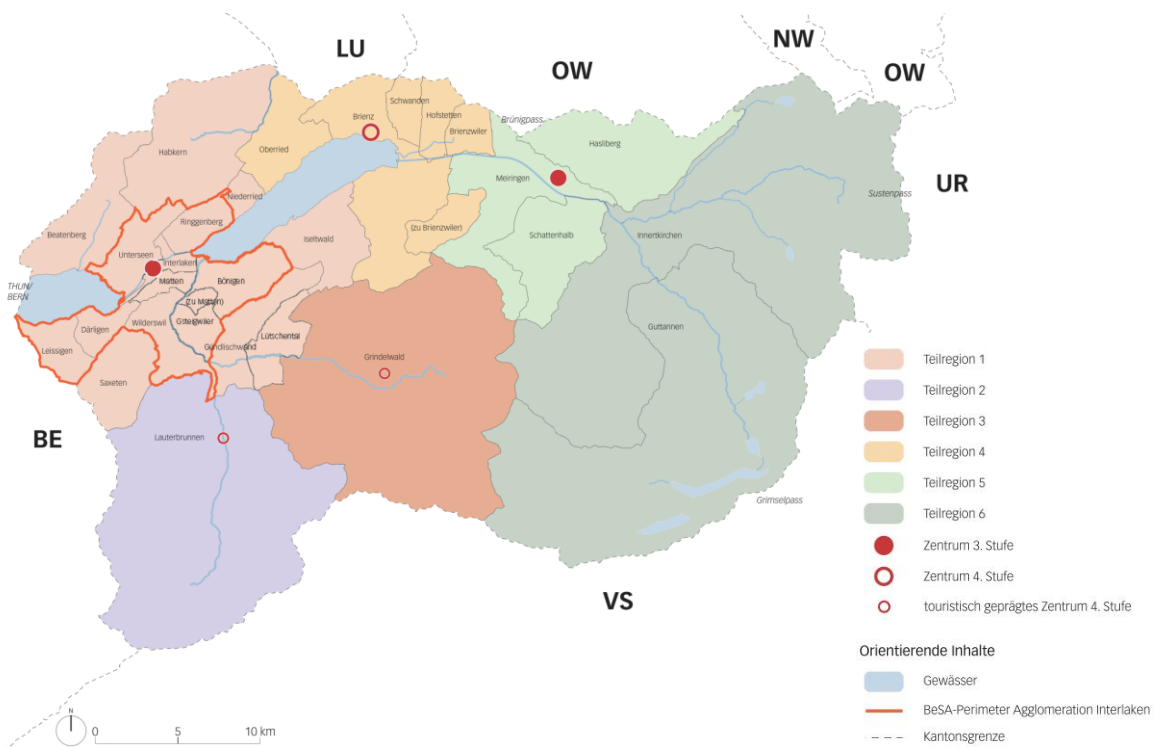


Abbildung 1-1: Gebiet der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit der Unterteilung in die Teilregionen und dem Agglomerimeter

Subzentren

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

- Thun
- Bern
- Luzern

1.4 Angebotsbeschluss

Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Stufe <i>Niveau</i>	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
			1	4–15
			2	16–25
			3	26–39
			4	≥40

- Ortsverkehr
Trafic local
- Grenze der RK
Limite de la CR
- 31.101 Fahrplanfeld
Tableau-horaire
- Fernverkehr
Trafic grandes lignes

Angebotskonzept 2022-25, Soll-Zustand
RK Oberland-Ost

Schéma d'offre 2022-25, situation prévue
CR Oberland-Ost



Abbildung 1-2: Angebotskonzept gemäss Angebotsbeschluss vom 9. März 2021

1.5 Rückblick Angebotskonzept 2022 – 2025

Aus dem regionalen Angebotskonzept 2022 – 2025 Oberland Ost wurde ein grosser Teil der Anträge im kantonalen Angebotsbeschluss aufgenommen. Aufgrund der Corona-Pandemie wurde die Umsetzung teilweise etwas verzögert angegangen. Daher wird auf eine Erfolgskontrolle der umgesetzten Anträge verzichtet.

1.5.1 Wesentliche Änderungen

Neuer Bahnhof Matten

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2023 wurde der neue Bahnhof Matten b. Interlaken in Betrieb genommen. Der neue Bahnhof dient einerseits als Verkehrsdrehscheibe mit P&R Anlage und erschliesst auch gewisse Gebiete von Matten und das Gewerbegebiet Flugplatz.

1.6 Begriffe

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

1.6.1 Angebotsstufe

Angebotsstufen

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

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

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

1.6.2 Auslastung

Auslastung

Angebotsstufe	Verkehrsmittel				
	Kleinbus	Midi- und Standardbus	Gelenk- und Megabus	Schmalspurzug 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

1.6.3 Kostendeckungsgrad

Auslastung

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

* Minimalvorgabe Kostendeckungsgrad in Prozent

** Zielvorgabe Kostendeckungsgrad in Prozent

1.6.4 Kostenverteilungsschlüssel

Kostenverteilungsschlüssel

Die Gesetzgebung im Kanton Bern bestimmt, dass die Gemeinden einen Drittel der Kosten für den öffentlichen Verkehr übernehmen müssen. Von den rund 462 Millionen Franken jährlich werden somit den Gemeinden 154 Millionen Franken belastet, 308 Millionen Franken verbleiben dem Kanton.

Die Beträge der Gemeinden sind durch den sogenannten Kostenverteilungsschlüssel festgelegt. Ein Drittel der 154 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. 2023 werden im Kanton Bern pro ÖV-Punkt CHF 386.25 in Rechnung gestellt.

2 Grundsätze für das ÖV-Angebot 2027 – 2030

2.1 Zeitliche Erreichbarkeit

Die Grundsätze aus dem AK 2022 – 2025 behalten auch für das AK 2027 – 2030 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 länger 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 Uhr das Regionalzentrum Interlaken zu erreichen.

Für alle Bewohner der weiteren Gemeinden der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit Reisezeiten kürzer als 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 06.00 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 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 oder auch in Bern einen Anlass zu besuchen und anschliessend mit dem ÖV noch periphere Tourismusgemeinden zu erreichen. (EV. Hinweis auf späte Anreise / Ankünfte in Zürich? / Sicherung Moonliner)

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 2024	SOLL Abfahrt nach:	Abfahrt gemäss Fahrplan 2024
Teilregion 1					
Matten	0.02	0600	0552	2300	2304
Bönigen	0.10	0600	0551	2300	2305
Ringgenberg	0.06	0600	0550	2300	2304
Unterseen	0.04	0600	0619	2300	2308
Wilderswil	0.04	0600	0552	2300	2305
Därlichen	0.07	0700	0605	2200	2341
Leissigen	0.12	0700	0605	2200	2341
Beatenberg	0.29	0700	0622	2200	2308
Sundlauenen	0.13	0700	0646	1900	1916
Habkern	0.20	0700	0656	1900	1904
Niederried	0.10	0700	0550	1900	2304
Iseltwald	0.25	0700	0650	1900	2005
Gsteigwiler	0.21	0700	0559	1900	2158
Saxeten	0.34	0700	0724	1900	1734
Gündlichswand	0.10	0700	0552	1900	2305
Lütschental	0.20	0700	0552	1900	2305
Teilregion 2					
Subzentrum Lauterbrunnen	0.22	0600	0552	2300	2330
Wengen	0.43	0700	0552	2300	2304
Mürren	0.47	0700	0654	2300	2304
Gimmelwald	0.53	0700	0654	1900	2304
Stechelberg	0.44	0700	0654	1900	2304
Isenfluh	0.38	0700	0742	1900	1704
Teilregion 3					
Subzentrum Grindelwald	0.34	0600	0552	2300	2305
Schwendi	0.30	0700	0552	1900	2305
Burglauenen	0.27	0700	0552	1900	2305
Teilregion 4					
Subzentrum Brienz	0.20	0600	0550	2300	2304
Oberried	0.13	0700	0550	1900	2304
Brienzwiler	0.30	0700	0550	1900	2304
Hofstetten	0.47	0700	0651	1900	2104
Schwanden	0.37	0700	0651	1900	2104
Teilregion 5					
Subzentrum Meiringen	0.35	0600	0550	2300	2304
Unterbach	0.38	0700	0724	1900	1833
Schattenhalb (Willigen)	0.45	0700	0754	1900	1704
Hasliberg Reuti	1.09	0730	0724	2300	2004
Brünig Hasliberg	0.50	0730	0754	1900	2004
Teilregion 6					
Innertkirchen	0.50	0700	0651	1900	2104
Gadmen	1.21	0730	0754	1900	1704
Guttannen	1.16	0730	0754	1900	1804

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

3 Anschlussprioritäten und Mengengerüst

3.1 Anschlussprioritäten

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

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

3.1.1 Anschlussprioritäten in den Verknüpfungspunkten innerhalb der Region

Interlaken West

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

Interlaken Ost

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

Wilderswil

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

Lauterbrunnen

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

Grindelwald

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

¹ Gilt ebenfalls für den Regioexpress.

Brienz

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

Meiringen

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

Brünig-Hasliberg

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

Innertkirchen

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

3.1.2 Anschlussprioritäten ausserhalb der Region

Spiez

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

Luzern

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

3.2 Mengengerüst

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

Bahnen

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

Tabelle 3-2: Angebot auf den Bahnlinien

Buslinien

Teilregion 1

Linien-Nr.	Strecke / Streckenabschnitte	Heutiges Angebot	Zielvorstellung für die nächsten Angebotsperioden
31.021	(Thun – Oberhofen -) Beatenbucht – Interlaken	Stündlich, saisonal bis 19.00 Uhr halbstündlich, saisonales Abendangebot	Stündlich, saisonal bis 19.00 Uhr halbstündlich, Abschnitt Neuhaus – Interlaken West saisonales Abendangebot und Verdichtung zum Viertelstundentakt
31.060	Spiez – Interlaken Ost	Stündlich, in Spitzenzeiten halbstündlich	Halbstündlich

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

4 Analysen und Vorabklärungen

Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK und das Agglomerationsprogramm beinhalten eine umfassende Analyse der Struktur und der Entwicklung der Regionalkonferenz Oberland-Ost. Daher wird hier darauf verzichtet, diese Struktur- und Entwicklungsanalysen nochmals führen. Im Rahmen der gemachten Vorabklärungen wird direkt auf allfällige Inhalte verwiesen.

4.1 Vorabklärungen Bödeli

Basierend auf dem Ortsbuskonzept Bödeli wurden im Vorfeld der Erarbeitung des Angebotskonzepts verschiedene Linien vertieft überprüft und nach Verbesserungen gesucht. Zu folgenden Themen wurden umfassende Abklärungen vorgenommen:

4.1.1 Linie 31.103 Bönigen / Iseltwald

Ausgangslage

Ausgelöst durch eine Netflix-Serie, welche in Iseltwald gedreht wurde, hat sich die Nachfrage auf der Buslinie nach Iseltwald massiv gesteigert. Dies führte dazu, dass die Busse teilweise so überfüllt waren, dass ein Zustieg in Bönigen nicht mehr möglich war und die Anschlüsse an den Spitzentagen kaum mehr sichergestellt werden konnten. Mit Extrakursen welche direkt von Interlaken Ost über die A8 nach Iseltwald geführt wurden, konnte das Problem mit den Touristen ein wenig entschärft werden. Die Problematik der überfüllten Iseltwaldstrasse dem See entlang insbesondere im Sommer ist aber noch immer nicht gelöst und führt aufgrund des ohnehin knappen Umlaufs auch regelmässig zu Anschlussbrüchen. Ebenfalls wurde seit längerer Zeit beantragt, zu prüfen die Haltestellen Geissgasse und Lüttschinnenbrücke mit einem Halbstundentakt zu bedienen. Dadurch könnte eine bessere Erschliessung des Gewerbegebiets erreicht werden.

Erkenntnisse

Die heutige Linienführung (mit Fahrt immer über die Seestrasse) führt zu immer mehr Anschlussbrüchen aufgrund des knappen Umlaufs. Gemeinsam mit den Gemeinderäten von Bönigen und Iseltwald wurden verschiedene Lösungsvarianten besprochen. Letztendlich entschieden sich die Gemeinderäte dafür, dass jeweils eine Fahrt über die A8 und eine über die Seestrasse verlaufen soll.

Fazit

Die veränderte Linienführung führt zu gewissen längeren Fahrzeiten für die Haltestellen zwischen Bönigen See und Iseltwald Mühle. Bei den Haltestellen Sengg und am Urfer verlängert sich die Fahrzeit über die A8 nur um wenige Minuten, was als zumutbar erscheint. Letztendlich machen die Ein- und Aussteiger auf diesem Abschnitt lediglich 2% der gesamten Linie aus, wovon mehr als die Hälfte davon in Bönigen beim Schössli Ein- und Aussteigt.

4.1.2 Entlastung Linie 105 / Erschliessung Flugplatz

Ausgangslage

Die Nachfrageentwicklung auf der Linie 31.105 zwischen Interlaken-West und Wilderswil ist einerseits sehr erfreulich, andererseits aber so hoch, dass schon heute oft mit Beiwagen gefahren werden muss, weil die bestehende Gefässkapazität mit einem Maxibus nicht mehr ausreichend ist. Dass die Linie sowohl in Interlaken West als auch in Wilderswil in beide Richtungen jeweils Anschlüsse abwarten und sicherstellen muss, macht die Situation nicht einfacher.

Gleichzeitig wird mit der Bebauung der Gewerbeflächen auf dem Areal des ehemaligen Flugplatzes das Anliegen nach einer besseren ÖV-Erschliessung immer lauter. Eine gewisse Verbesserung konnte mit dem Bau der Bahnhofstabelle Matten bereits erreicht werden, da das Gebiet als Entwicklungsschwerpunkt ESP von kantonaler Bedeutung ausgeschieden ist, sind mittelfristig weitere Entwicklungen zu erwarten. Aktuell laufen die Bauarbeiten für die Ansiedlung von neuen Betrieben im Bereich Freizeit (Outdooranbieter, Trampolin, Skate und Kletterhalle). Damit wird zusätzlich zu den bestehenden Arbeitsplätzen neues Potential geschaffen. Die neue Bahnhofstabelle Matten bietet die Chance für neue Anschlüsse in / aus Richtung Lütchinentäler, womit die Problematik der L105 entschärft werden könnte.

Erkenntnisse

Der Viertelstundentakt auf der Linie 31.105 wird nur bedingt zu einer Entlastung führen, da die Nachfragestärksten Kurse weiterhin diejenigen sind, welche die Anschlüsse in Interlaken West und Wilderswil sicherstellen. Eine gewisse Entlastung kann mit anderen Gefässgrössen erreicht werden (Gelenkbussen). Diese werden bei der nächsten Fahrzeugbeschaffung zum Zuge kommen.

Für die Erschliessung des Flugplatzes wurden verschiedene Varianten geprüft, unter anderem auch die bereits 2019 gemachten Vorabklärungen. Letztendlich zeigte sich, dass wohl nur Varianten mit einem zusätzlichen Fahrzeug die Vorgaben betreffend Kostendeckungsgrad erfüllen werden können. Gleichzeitig soll aber nach Möglichkeit ein Halbstundentakt angeboten werden können. Als Bestvariante wurde ein Rundkurs Interlaken Ost – Interlaken West – Flugplatz und zurück über die Autobahn eruiert. Dieser soll lastrichtungsorientiert geführt werden: vormittags wie oben beschrieben, nachmittags in der Gegenrichtung. Priorisiert sollen die Anschlüsse beim neuen Bahnhof Matten werden, durch die Linienführung entlang der Haltestellen West, Zentralplatz und Hotel Sonne kann zudem gleichzeitig auch noch die Linie 31.105 entlastet werden. Ebenfalls kann mit einer neuen Haltestelle Sonnenhof auf der Parkstrasse dieses Gebiet besser räumlich erschlossen werden. Zudem soll dieses Angebot den Skibus ersetzen, welcher heute in der Wintersaison im Auftrag vom TOI die Touristen mit Gästekarte ins Skigebiet fährt.

Fazit

Mit einem Versuchsbetrieb (Juni 2025 – Dezember 2028) soll das Potential für die neue Buslinie aufgezeigt werden, damit diese anschliessend in das Grundaufgebot aufgenommen werden kann.

4.2 Vorabklärungen Grindelwald

Ausgangslage

Die Nachfrageentwicklung auf den Buslinien in Grindelwald ist sehr erfreulich. Das heutige Angebot ist aber geprägt durch Saisonalitäten und starke Nachfrageschwankungen. Das darauf abgestützte heutige Angebot führt zu einem komplexen Liniennetz mit einer schwierigen Merkbarkeit (unterschiedlicher Takte als auch teilweise unterschiedlicher Linienführungen in den verschiedenen Saisons). Die Entwicklungen im Tourismus gehen aber immer mehr in Richtung Ganzjahresdestination, wodurch der ÖV insbesondere auch in den Zwischensaisons an und über die Kapazitätsgrenzen stösst. Ebenfalls besteht heute in Grindelwald kein Abendangebot, was ein grosses Defizit für die ÖV-Nutzung darstellt.

Erkenntnisse

Aufgrund der deutlichen Nachfragesteigerung und zur Vereinfachung des ÖV-Angebots soll das Grundangebot ganzjährig angeboten werden, und die bisherigen Ausdünnungen in den Zwischensaisons gestrichen werden. Zudem soll ein Abendangebot geschaffen werden. Der Ausbau der Linie 31.121 soll so rasch als möglich umgesetzt werden (nach Möglichkeit bereits zumindest teilweise vor dem Angebotsbeschluss). In einer zweiten Etappe soll das Liniennetz ganzjährig gemäss dem heutigen Winterfahrplan betrieben und die Reorganisation des Ortsbusnetzes auf 3 Linien vollzogen werden und das Abendangebot ausgebaut werden.

Fazit

Der Verzicht auf Zwischensaisons soll so rasch als möglich umgesetzt werden. Mit dem Angebotsbeschluss soll zusätzlich ein Abendangebot geschaffen und das Liniennetz ganzjährig gemäss Winterfahrplan beantragt werden.

4.3 Marktbedürfnisse

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

Innerhalb der Region (Binnenverkehr)

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

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

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

Überregionale Zielorte (Zielverkehr)

Die rechtzeitige Erreichbarkeit der überregionalen Zielorte (Zentren Thun, Bern, Zürich, Berufsschulsstandort Frutigen) ist für die Einheimischen aller Teilregionen wichtig. Für die Teilregionen 4, 5 und 6 hat die Verbindung

nach Luzern eine wichtige Bedeutung. Mit Ausnahme der Gemeinde Oberried ist für die Teilregionen 4, 5 und 6 die Reisezeit nach Zürich über den Brünig kürzer als über Bern, sie ist zudem deutlich günstiger.

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

5.1 Begehren Bahnangebot

Interlaken – Spiez (310)

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

310

Das Anliegen von Direktverbindungen wurde in der Zwischenzeit aufgenommen. Im Hinblick auf die zukünftigen Entwicklungen im Bahnverkehr ist dies mit Nachdruck beizubehalten. Mindestens zweistündlich, wenn möglich aber stündlich direkte Züge aus dem Raum Ostschweiz/Zürich (Flughafen) sollen angeboten werden, 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.

Zudem soll der Halbstundentakt am Abend länger angeboten werden. Insbesondere die aus Mailand ankommenden Züge sorgen immer wieder für Kapazitätsprobleme auf der Buslinie 31.060.

Interlaken – Lauterbrunnen / Grindelwald

Erhöhung Angebotsstufe auf der BOB und der WAB von der AS 3 auf die AS 4

311/312

Bereits heute verkehren saisonal Zusatzzüge in Richtung Grindelwald. Sobald die Infrastruktur angepasst und das neue Rollmaterial geliefert ist, wird zwischen Interlaken Ost und Grindelwald ein saisonaler Viertelstundentakt in Lastrichtung gem. Angebotskonzept 2035 angeboten werden können. Der Viertelstundentakt kann bei weiter steigender Nachfrage auf das ganze Netz (auch nach Lauterbrunnen) in beide Richtungen ausgebaut werden. Sowohl die Frequenzen als auch der Kostendeckungsgrad übertreffen die gesetzlichen Zielvorgaben sowohl nach Lauterbrunnen als auch nach Grindelwald deutlich und die Frequenzen sind weiter am Steigen. Deshalb wird beantragt, die Angebotsstufe auf den Linien zu erhöhen und so weitere Angebotsausbauten zum Viertelstundentakt zu ermöglichen. Damit die Transportkette auch in Lauterbrunnen weitergeht, ist ein Ausbau des Wengen Shuttle erforderlich. Dort verkehren aktuell 38 von 39 maximal zulässigen Kurspaaren. Dementsprechend wird auch hier die Erhöhung der Angebotsstufe beantragt.

Interlaken – Meiringen – Luzern (470)

Rückverlegung Kreuzungsstelle von Chäppeli auf den Brünig

470

Im Rahmen des Angebotskonzepts 2014-2017 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 Entscheidung eine sehr hohe Bedeutung, entsprechend sollte alles darangesetzt werden, dass die Kreuzungsstelle auf den Brünig zurückverlegt werden kann.

Interlaken – Meiringen – Luzern (470)
Ausbau Abendangebot über den Brünig

470 Die letzte Fahrt von Luzern nach Meiringen ist während der ganzen Woche um 21.06 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.

Meiringen – Innertkirchen (474)
Erhöhung von Angebotsstufe 2 auf Angebotsstufe 3

474 Seit der Übernahme der Bahn durch die zb finanziert die Gemeinde Innertkirchen zusammen mit der KWO zwei Kurspaare, welche vorher vollumfänglich durch die KWO finanziert wurden. Mit der Erhöhung der Angebotsstufe könnten diese in das Grundangebot aufgenommen werden. Daher wird beantragt, die Angebotsstufe auf der Linie 474 Meiringen – Innertkirchen von der AS 2 auf die AS 3 zu erhöhen.

Beatenbucht - Beatenberg (2355)
Erhöhung von Angebotsstufe 3 zu 4 auf Viertelstundentakt

2355 Die Standseilbahn stellt in der Beatenbucht einen Anschluss an die Linie 31.021 sicher und in Beatenberg an die Linie 31.101. Bisher konnte mit einem 20 Minuten Takt die Anschlüsse sichergestellt werden. Aufgrund einer Taktverschiebung auf der Linie 31.101 muss aber seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 mit einem uneinheitlichen Takt gefahren werden, was nicht kundenfreundlich ist. Eine Verbesserung der Anschlüsse kann nur mit einem Viertelstundentakt erreicht werden. In der Angebotsstufe 3 sind heute maximal 39 Kurspaare möglich. Um einen Viertelstundentakt anzubieten sind aber 43 Kurspaare erforderlich, was eine Erhöhung der Angebotsstufe erfordert. Da die Mehrkosten gering sind, wird beantragt, die Angebotsstufe zu erhöhen.

5.2 Begehren Busangebot

Neuhaus – Interlaken West (31.021)
Saisonale Verdichtung zum Viertelstundentakt

31.021 Die Nachfrage auf dem Linienabschnitt hat in der Sommersaison massiv zugenommen. Deshalb soll der Linienabschnitt während dem Sommerfahrplan jeweils von 09.00 bis ca. 11.30 und nachmittags von ca. 14.30 bis 19.00 zum Viertelstundentakt verdichtet werden.

Spiez – Interlaken (31.060)

Erhöhung Angebotsstufe

31.060

Die Linie 31.060 ist heute in der Angebotsstufe 2 und hat mit 25 Kurspaaren bereits die Obergrenze erreicht. Das Bedürfnis die Abendkurse auszubauen und zusätzliche Halbstundenkurse anzubieten, kommt immer wieder. Daher soll mit der Erhöhung der Angebotsstufe die Möglichkeit geschaffen werden, den Bedürfnissen Rechnung zu tragen.

Interlaken West – Beatenberg (31.101)

Erhöhung Angebotsstufe

31.101

Die Linie 31.101 ist heute in der Angebotsstufe 2. Mit dem Fahrplanausbau 2024 werden 24 Kurspaare betrieben und somit die max. Obergrenze (25 KP) nahezu erreicht. Die Linie hat das Potential, dass sich die Nachfrage weiter positiv entwickeln wird (Airbnb's, neue Projekte im Dorfzentrum). Die Möglichkeit sollte geschaffen werden, dass bei Bedarf der Fahrplan durchgehend zum Halbstundentakt ausgebaut werden kann. Daher beantragen wir eine Erhöhung der Angebotsstufe von der Angebotsstufe 2 auf die Angebotsstufe 3.

Interlaken – Bönigen – Iseltwald (31.103)

Anpassung der Linienführung

Erhöhung Angebotsstufe Abschnitt Iseltwald - Bönigen

31.103

Neu soll die Linie jeweils in eine Richtung über die A8 geführt werden. Dies kann so ausgestaltet werden, dass sich für die grosse Mehrheit keine Veränderungen ergeben (zu Pendlerzeiten jeweils in Lastrichtung über die Seestrasse, in der Gegenlastrichtung über die A8, durch den Tag alternierend). Zudem führt die Fahrt über die A8 auch für die Bewohner von Sengg nur zu einer geringfügigen Verlängerung der Fahrzeit. Mit einigen zusätzlichen Kurspaaren sollen zudem die Bedürfnisse von Iseltwald besser abgedeckt werden. Dazu soll die Angebotsstufe des Abschnitts Bönigen – Iseltwald von der Angebotsstufe 1 auf die Angebotsstufe 2 erhöht werden.

Um einerseits die Merkbarkeit zu verbessern und andererseits der wesentlich höheren Nachfrage gerecht zu werden, soll die Linie künftig durchgehend über die Untere Bönigstrasse geführt werden. Die Haltestelle Bönigen Sand kann weiterhin im bisherigen Umfang bedient werden. Die Haltestellen Matten Jungfraupark und Interlaken BZI, welche sehr tiefe Nachfragewerte haben sollen, aufgehoben werden.

Ortsbus Interlaken (31.104)

Durchgehender Halbstundentakt auch am Wochenende

31.104

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

**Regionalspital – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler (31.105)
Kapazitätsausbau / Verschiebung Haltestelle Matten Gsteigstrasse**

31.105

Die Nachfrage auf der Linie hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Aus diesem Grund soll die Linie künftig mit Gelenkbussen bedient werden.

Ebenfalls beantragt der Gemeinderat Matten, zu Verbesserung des Gebiets Rugenstrasse die Haltestelle Matten Gsteigstrasse in den Kreuzungsbereich Rugenstrasse / Gsteigstrasse zu verschieben.

**Interlaken – Wilderswil (31.105)
Verdichtung auf dem Abschnitt Interlaken - Wilderswil Bahnhof zum
15-Min.-Takt / Erhöhung Angebotsstufe**

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

**Interlaken – Habkern (31.106)
Ausbau Abendangebot**

31.106

Heute fährt der letzte Kurs des Postautos um 19.04 in Interlaken West ab. Die anderen Teilregionsgemeinden sind am Abend wesentlich besser erschlossen. Die Linie 31.106 wurde im letzten Angebotsbeschluss der Angebotsstufe 2 zugeteilt, ein Ausbau aber nicht zuletzt aufgrund des Coronabedingten Fahrgastzahlenrückgangs aber noch nicht umgesetzt. Eine zusätzliche Spätverbindung soll auf den Fahrplanwechsel angeboten werden. Auf den nächsten Angebotsbeschluss wird beantragt, den durchgehende Stundentakt bis 22.04 ab Interlaken West anzubieten, allenfalls am Wochenende mit einem zusätzlichen Kurs um 23.04.

Wilderswil – Saxeten (31.111)

Moderater Angebotsausbau Saisonal / an den Wochenenden

Prüfen ob Standzeiten in Wilderswil genutzt werden können

31.111

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

Ebenfalls hat die Gemeinde Matten den Antrag gestellt, zu prüfen ob die Standzeiten auf der Linie für die Erschliessung der Rugenstrasse in Matten genutzt werden könnte.

Grindelwald Terminal - Bahnhof - oberer Gletscher (31.121)

Halbstundentakt ganzjährig / Ausbau Abendangebot

31.121

Aufgrund der starken Nachfrageentwicklung in Grindelwald und der inzwischen fast durchgehenden Saison soll die Angebotsstufe von der AS 2 auf die AS 3 erhöht werden. Dies ermöglicht den durchgehenden Halbstundentakt ganzjährig. Zudem soll das Abendangebot ausgebaut werden.

Grindelwald Gletscherschlucht - Bahnhof - Bodmi – Klusi (31.122)

Halbstundentakt ganzjährig

31.122

Aufgrund der starken Nachfrageentwicklung in Grindelwald und der inzwischen fast durchgehenden Saison soll die Angebotsstufe von der AS 2 auf die AS 3 erhöht werden. Dies ermöglicht den durchgehenden Halbstundentakt ganzjährig.

Lauterbrunnen – Stechelberg

Erhöhung der Angebotsstufe von AS 3 auf AS 4

31.141

Mit dem neuen Rollmaterial der BOB sowie den anstehenden Ausbauten zwischen Zweilütschinen und Grindelwald wird es ab 2027 möglich sein, den Viertelstundentakt sowohl auf der Linie 312 nach Grindelwald als auch auf der Linie 311 nach Lauterbrunnen anzubieten. Die entsprechende Erhöhung der Angebotsstufe wird auch auf diesen Linien beantragt. Angesichts der Entwicklung der Fahrgastzahlen sowie des Projekts Schilthorn 20xx soll daher angepasst auf die BOB auch auf der Linie 31.141 die Angebotsstufe von der AS 3 in die AS 4 erhöht werden, damit die gewünschte Wirkung erreicht werden kann.

Brünig – Hasliberg Reuti (31.158)
Halbstundentakt ganzjährig

31.158 Die heute nur saisonalen Verdichtungen zum Halbstundentakt sollen ganzjährig angeboten werden. Dies ist ohne zusätzliche Ressourcen möglich, Allenfalls nur zwischen Reuti – Wasserwendi, da auf dem Brünig kein Anschluss mit zb besteht.

Geissholz – Meiringen – Brienzwiler (31.174)
Samstags Fahrplan während den Ferien

31.174 Die Linie wird hauptsächlich von Schülern frequentiert und hat keine touristische Nachfrage und kaum Pendler. Daher soll die Linie während der Ferienzeit nur mit dem Samstags - Fahrplan betreiben werden. Dieser kann mit nur einem Fahrzeug im Einsatz angeboten werden, wodurch Kosten reduziert werden können.

Unterbach – Meiringen Luftseilbahn (31.174)
Samstags Fahrplan während den Ferien

31.174 Heute wird in der Wintersaison zusätzlich zum Grundangebot auf dem Abschnitt Unterbach – Meiringen Luftseilbahn ein Skibus angeboten. Da das Angebot eine rege Nachfrage generiert soll das Skibusangebot in das Grundangebot überführt werden.

Interlaken – Flugplatz (31.10x)
Versuchsbetrieb Erschliessung Flugplatz

31.10x Der Flugplatz stellt einen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung dar. Mit dem Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan NIRP wurde in diesem ESP eine strategische Arbeitszone definiert. In diesem Zusammenhang wurde eine Verbesserung der Erschliessung geprüft. Daraus ergab sich, dass eine neue Buslinie durchaus sinnvoll sein könnte. Die Gemeinden Matten, Interlaken und Wilderswil beabsichtigen, ab Sommer 2025 einen Versuchsbetrieb einzurichten, sofern die erforderlichen Beschlüsse durch die Gemeinden gefällt werden. Können im Versuchsbetrieb die Vorgaben betreffend Nachfrage erfüllt werden, soll die Linie im Rahmen des Zwischenangebotsbeschlusses 2028 in das Grundangebot überführt werden.

Nachtrag Wegen Nichtgenehmigung des Kredits durch die Gemeindeversammlung Matten (29.11.2024) wird ein Versuchsbetrieb mit geänderter Linienführung voraussichtlich frühestens ab Dezember 2025 gestartet werden können.

5.3 Bahnhaltstellen

Bahnhaltstelle Resort Brienersee Oberried

470

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

6 Zusammenfassung und Priorisierung der Anträge

6.1 Anträge 1. Priorität

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

- | | |
|----------|--|
| 310 | • (BLS, Spiez – Interlaken) Ausbau Abendangebot RE |
| 311 | • (BOB, Interlaken – Lauterbrunnen) Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4 |
| 311 | • (WAB, Lauterbrunnen - Wengen) Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4 |
| 312 | • (BOB, Interlaken – Grindelwald) Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4 |
| 470 | • (Zentralbahn, Luzern – Meiringen) Rückverlegung Kreuzungsstelle auf den Brünig |
| 470 | • (Zentralbahn, Luzern – Meiringen) Ausbau Abendangebot über den Brünig |
| 474 | • (Meiringen – Innertkirchen) Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 |
| 2355 | • (Beatenbucht – Beatenberg) Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 |
| 31.021 | • (Neuhaus – Interlaken) Saisonale Verdichtung zum Viertelstundentakt |
| 31.060 | • (Interlaken – Spiez) Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 |
| 31.103 | • (Interlaken – Iseltwald) Anpassung Linienführung, Erhöhung Angebotsstufe von AS1 auf AS2 für den Abschnitt Bönigen - Iseltwald |
| 31.104 | • (Ortsbus Interlaken): Halbstundentakt ganzjährig auch am Sonntag |
| 31.105 | • Bedienung der Linie mit Gelenkbus, Verschiebung Haltestelle Gsteigstrasse |
| Nachtrag | • <i>(Interlaken West – Wilderswil): Viertelstundentakt -> sollte der Versuchsbetrieb Flugplatz umgesetzt werden, erfolgt Rückstufung in 2. Priorität</i> |
| 31.106 | • (Interlaken West - Habkern) Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2 |
| 31.111 | • Stundentakt an Abend bis 22.04 Int. West ab, Freitag / Samstag 23.04 ab |
| 31.111 | • (Linie Saxeten) Prüfen ob Standzeiten zur Erschliessung der Rugenstrasse genutzt werden könnten |
| 31.121 | • (Grindelwald Terminal – oberer Gletscher) Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 und Ausbau Abendangebot (allenfalls mit anderer Linie) |
| 31.122 | • (Grindelwald Gletscherschlucht – Bahnhof – Klusi) Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3 |
| 31.141 | • (Lauterbrunnen – Stechelberg) Erhöhung Angebotsstufe von AS3 auf AS4 |
| 31.158 | • (Brünig – Hasliberg Reuti) Verdichtungen zum Halbstundentakt ganzjährig |
| 31.174 | • (Unterbach – Meiringen Luftseilbahn) Aufnahme Skibus in Grundangebot |
| 31.10x | • (Interlaken Flugplatz): Versuchsbetrieb Erschliessung ESP / Gewerbezone |

6.2 Anträge 2. Priorität

In zweiter Priorität werden die folgenden Angebotsausbauten beantragt:

- 31.101 • (Interlaken – Beatenberg) Erhöhung Angebotsstufe von AS2 auf AS3
- 31.105 • ~~(Interlaken West – Wilderswil): Viertelstundentakt -> Sollte der Versuchs-~~
Nachtrag ~~betrieb Flugplatz nicht umgesetzt werden Aufstufung in 1. Priorität~~
- 31.111 • (Wilderswil – Saxeten): Angebotsoptimierungen saisonal / am Wochenende auf touristische Bedürfnisse prüfen

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

Der Kanton Bern stellt Zielvorgaben resp. Minimalanforderungen bezüglich Kostendeckungsgraden und Nutzung des ÖV-Angebotes auf (Angebotsverordnung). Im Sinne einer Erfolgskontrolle werden die einzelnen Linien beurteilt. Bei Nichterreichen der Minimalvorgaben sind die Angebote auf Ihre Zweckmässigkeit zu prüfen, bei Nichterreichen der Zielerfordernisse sind von den Transportunternehmen Vorschläge zur Verbesserung einzureichen. Im Gebiet der Regionalkonferenz erfüllen nur wenige Linien die Minimalvorgaben bezüglich Kostendeckungsgrad (KDG) oder Auslastung (A) nicht. Im Kapitel 7 werden diese Linien vertieft betrachtet und mögliche Schritte zum Erreichen der Minimalvorgaben aufgezeigt. Es sind dies:

*Minimalvorgaben
nicht erfüllt*

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

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

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

Meiringen – Innertkirchen

474

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

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

Das Angebot ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

Wilderswil – Saxeten

31.111

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

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

31.172

Innertkirchen – Gadmen – Obermaad

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

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

31.174

Geissholz – Meiringen / Meiringen – Balm – Brienzwiler

Die Linie stellt die Grunderschliessung der Ortsteile Unterbach und Balm sicher. Die Fahrpläne wurden so weit möglich auf die Bedürfnisse der Schulen angepasst. Seit der Schliessung des Schulstandortes Unterbach 2015 werden mehr Schulkinder transportiert. Trotzdem ist die Nachfrage insgesamt rückläufig. Um die Kosten zu reduzieren, soll die Linie während den Schulferien nur den Samstagsfahrplan anbieten, welcher mit einem Fahrzeug angeboten werden kann.

Die Linie ist zweckmässig und soll beibehalten werden.

8 Anhang

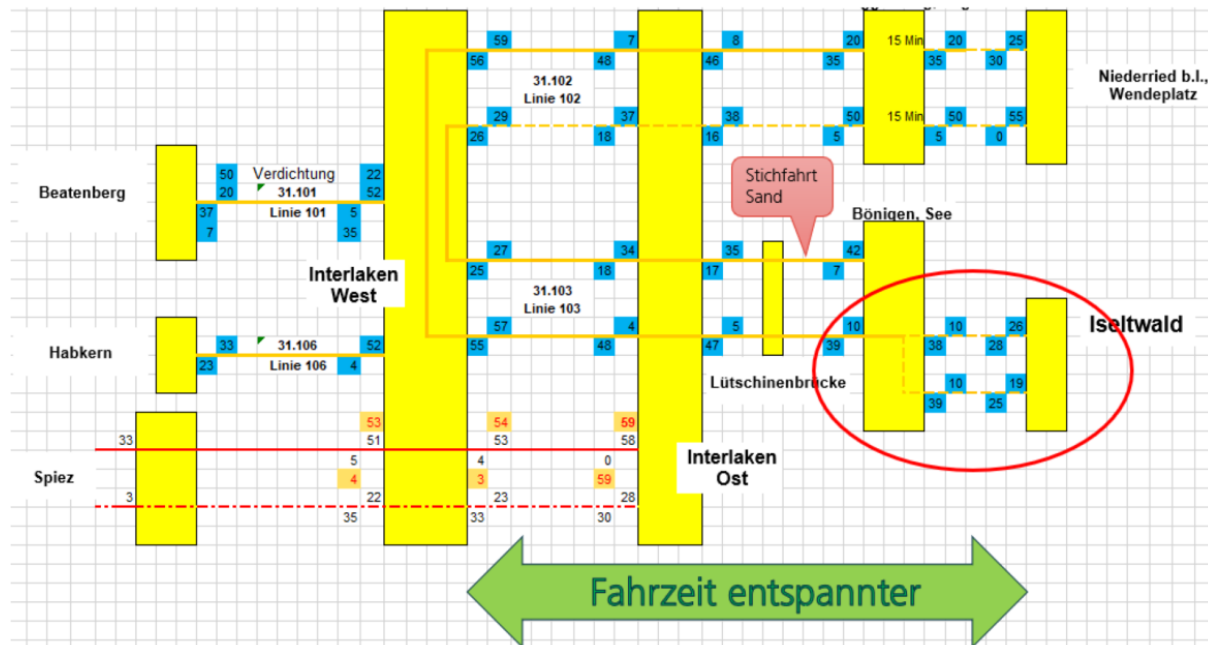
8.1 Grundlagen aus den Vorabklärungen

8.1.1 Anpassung Linie 31.103 (Interlaken – Bönigen – Iseltwald)

Aufgrund des knappen Umlaufs soll die Linie 31.103 künftig jeweils in eine Richtung über die A8 geführt werden. Dadurch kann die Fahrplanstabilität wesentlich verbessert werden, was sich auf eine wesentliche Verbesserung der Anschlüsse in Interlaken Ost auswirken wird. Ebenfalls werden weniger Fahrten entlang der Seestrasse generiert, was sich sicher auch dort positiv auswirken wird. Um die Bedürfnisse möglichst gut abzudecken, soll während den Pendlerzeiten jeweils in Lastrichtung durch die Seestrasse gefahren werden und in der Gegenlastrichtung über die A8. Aus diesen Überlegungen wird folgende Linienführung vorgeschlagen:

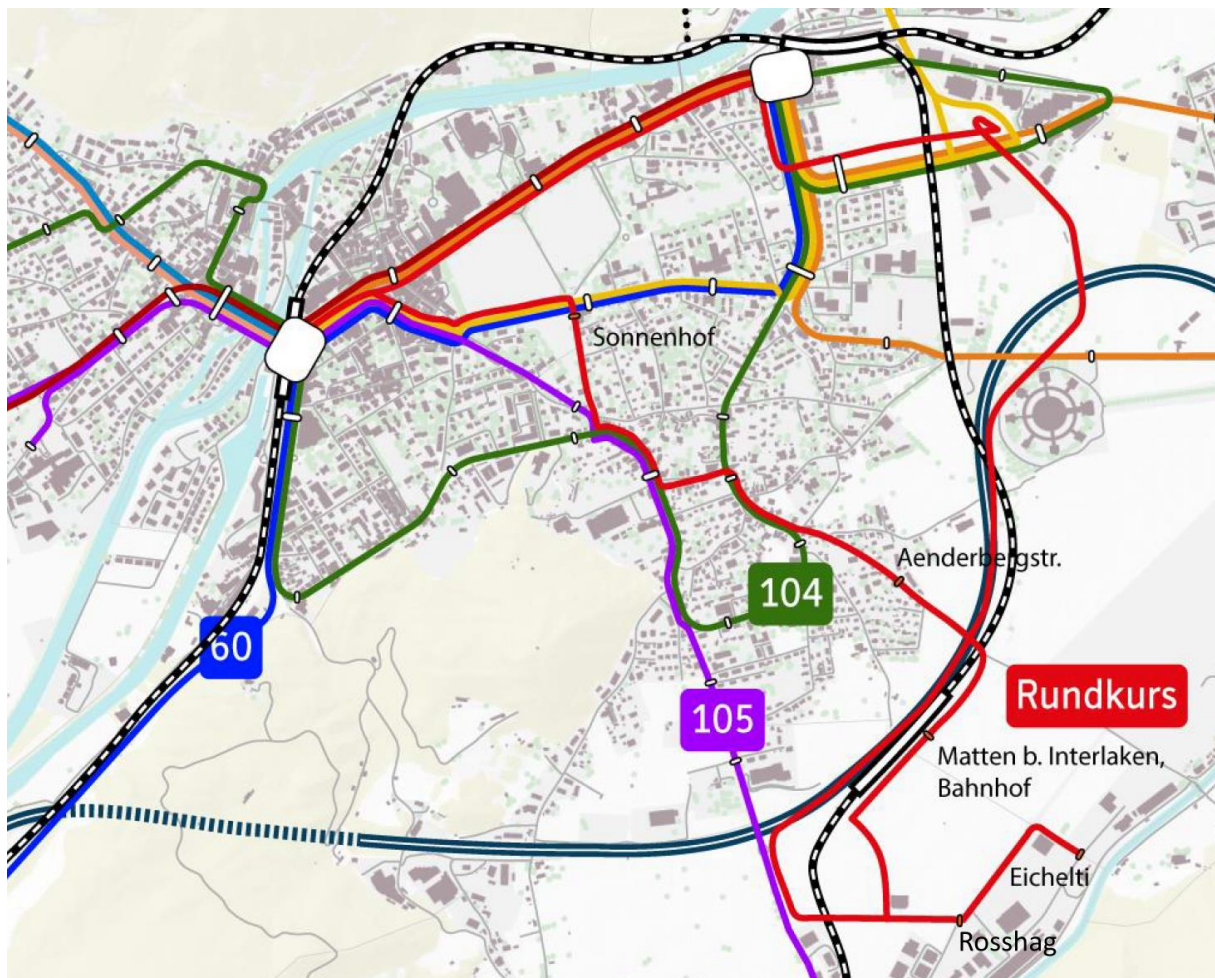
- Kurse Iseltwald ab 06:25 / 06:53 / 07:25 via Seestrasse
- Kurs Iseltwald ab 08:28 via A8, danach alternierend
- Kurse Iseltwald ab 16:28 / 17:28 / 18:28 / 19:28 via A8

Ebenfalls soll aufgrund der wesentlich höheren Nachfrage immer über via untere Bönigstrasse / Haltestelle Lutschinenbrücke gefahren werden. Die Haltestelle Sand wird weiterhin mit einer Stichfahrt bedient, die Haltestellen Matten Jungfrau Park und Interlaken Berufsschule BZI werden aufgrund der tiefen Nachfragewerte nicht mehr mit der Linie 31.103 bedient.



8.1.2 Neue Buslinie Flugplatz

Versuchsbetrieb neue Buslinie Flugplatz, Linienführung



Fahrplanentwurf neue Linie Erschliessung Flugplatz

gem. Angebotskonzept Bödéli

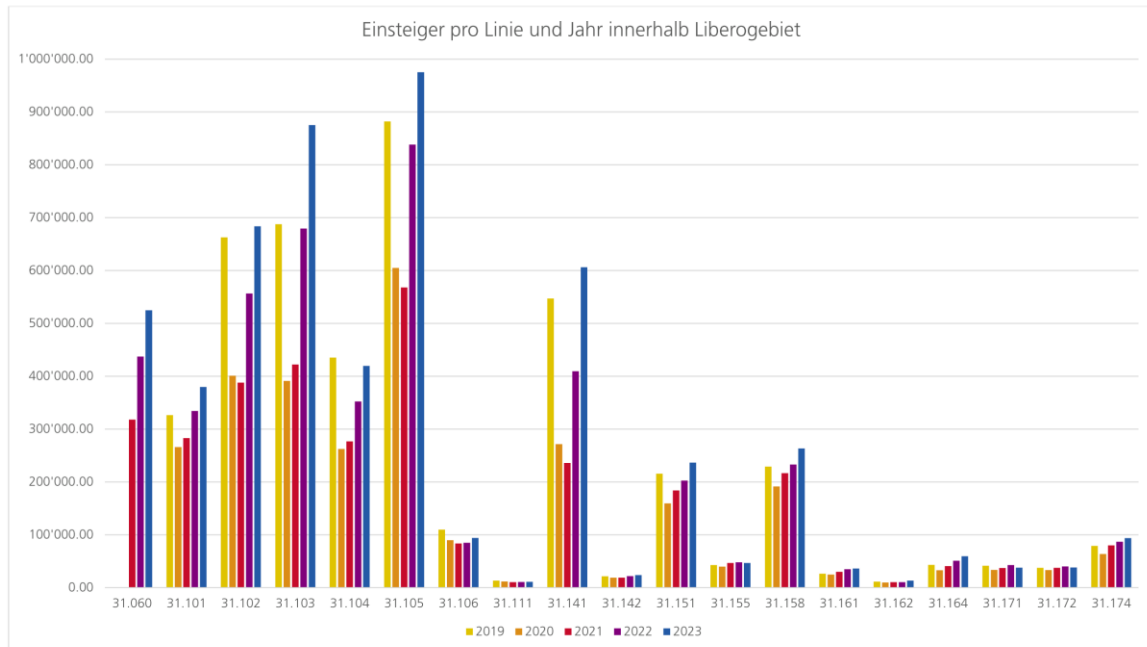
Stand: 6.11.2023 - Änderungen vorbehalten

Gegenuhrzeigersinn - Vormittag		täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich
Interlaken West, Bahnhof	ab	07:22	07:52	08:22	08:52	09:22	09:52	10:22	10:52	11:22	11:52	12:22
Interlaken, Zentralplatz	ab	07:23	07:53	08:23	08:53	09:23	09:53	10:23	10:53	11:23	11:53	12:23
Interlaken, Sonnenhof	ab	07:25	07:55	08:25	08:55	09:25	09:55	10:25	10:55	11:25	11:55	12:25
Matten b. I., Hotel Sonne	ab	07:27	07:57	08:27	08:57	09:27	09:57	10:27	10:57	11:27	11:57	12:27
Matten b. I., Brunnen-Haus	ab	07:28	07:58	08:28	08:58	09:28	09:58	10:28	10:58	11:28	11:58	12:28
Matten b. I., Aenderbergstrasse	ab	07:30	08:00	08:30	09:00	09:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30
Matten b. I., Bahnhof	an	07:32	08:02	08:32	09:02	09:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32
<i>BOB Richtung Täler in Matten</i>	ab	xx:37	xx:07	xx:37	xx:07	xx:37	xx:07	xx:37	xx:07	xx:37	xx:07	xx:37
Matten b. I., Bahnhof	ab	07:33	08:03	08:33	09:03	09:33	10:03	10:33	11:03	11:33	12:03	12:33
Wilderswil, Eichelti	an	07:34	08:04	08:34	09:04	09:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34
Wilderswil, Eichelti	ab	07:36	08:06	08:36	09:06	09:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36
Interlaken Ost, Bahnhof	an	07:43	08:13	08:43	09:13	09:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43
Interlaken Ost, Bahnhof	ab	07:44	08:14	08:44	09:14	09:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44
Interlaken, Drei Tannen	ab	07:45	08:15	08:45	09:15	09:45	10:15	10:45	11:15	11:45	12:15	12:45
Interlaken, Kursaal	ab	07:46	08:16	08:46	09:16	09:46	10:16	10:46	11:16	11:46	12:16	12:46
Interlaken, Jungfraustrasse	ab	07:47	08:17	08:47	09:17	09:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47
Interlaken West, Bahnhof	an	07:51	08:21	08:51	09:21	09:51	10:21	10:51	11:21	11:51	12:21	12:51

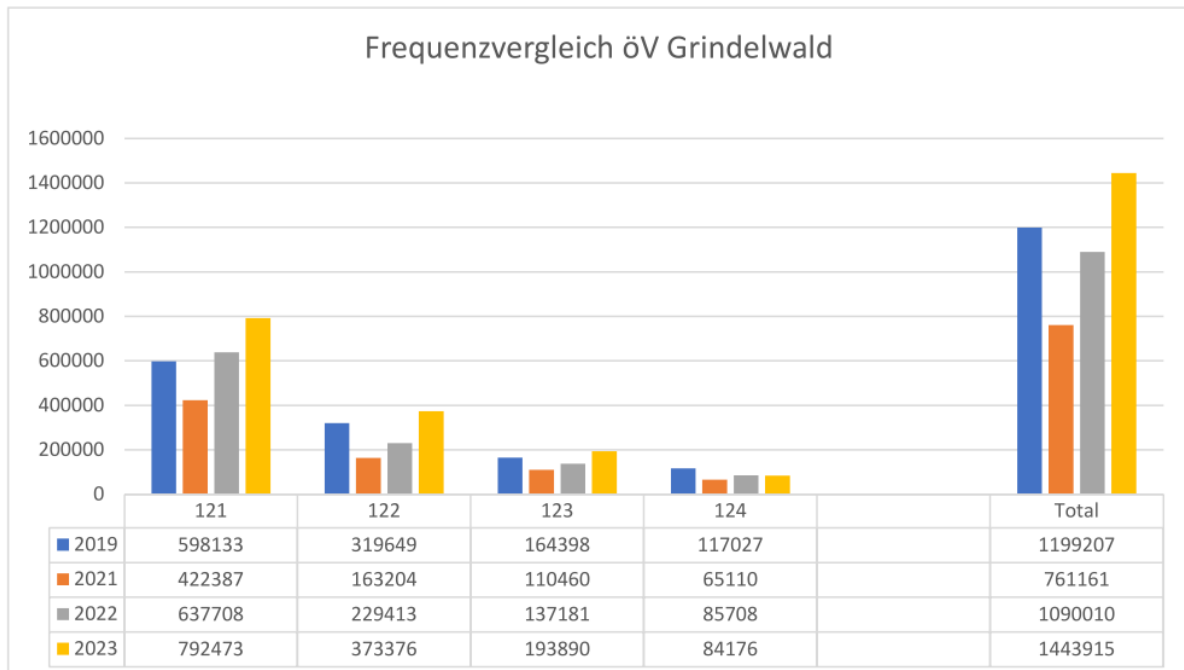
Uhrzeigersinn - Nachmittag		täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	
Interlaken West, Bahnhof	ab	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:08	18:38	19:08
Interlaken, Jungfraustrasse	ab	13:09	13:39	14:09	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09
Interlaken, Kursaal	ab	13:10	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:10	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10
Interlaken, Drei Tannen	ab	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:11	18:41	19:11
Interlaken Ost, Bahnhof	an	13:12	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12
Interlaken Ost, Bahnhof	ab	13:13	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13
Wilderswil, Eichelti	an	13:20	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20
Wilderswil, Eichelti	ab	13:22	13:52	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22
Matten b. I., Bahnhof	an	13:24	13:54	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24
<i>BOB aus den Tälern in Matten</i>	an	xx:21	xx:51	xx:21	xx:51	xx:21	xx:51	xx:21	xx:51	xx:21	xx:51	xx:21	xx:51	xx:21
Matten b. I., Bahnhof	ab	13:25	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:25	16:55	17:25	17:55	18:25	18:55	19:25
Matten b. I., Aenderbergstrasse	ab	13:27	13:57	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27
Matten b. I., Brunnen-Haus	ab	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28
Matten b. I., Hotel Sonne	ab	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30
Interlaken, Sonnenhof	ab	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32
Interlaken, Zentralplatz	ab	13:33	14:03	14:33	15:03	15:33	16:03	16:33	17:03	17:33	18:03	18:33	19:03	19:33
Interlaken West, Bahnhof	an	13:37	14:07	14:37	15:07	15:37	16:07	16:37	17:07	17:37	18:07	18:37	19:07	19:37

8.2 Fahrgastentwicklungen

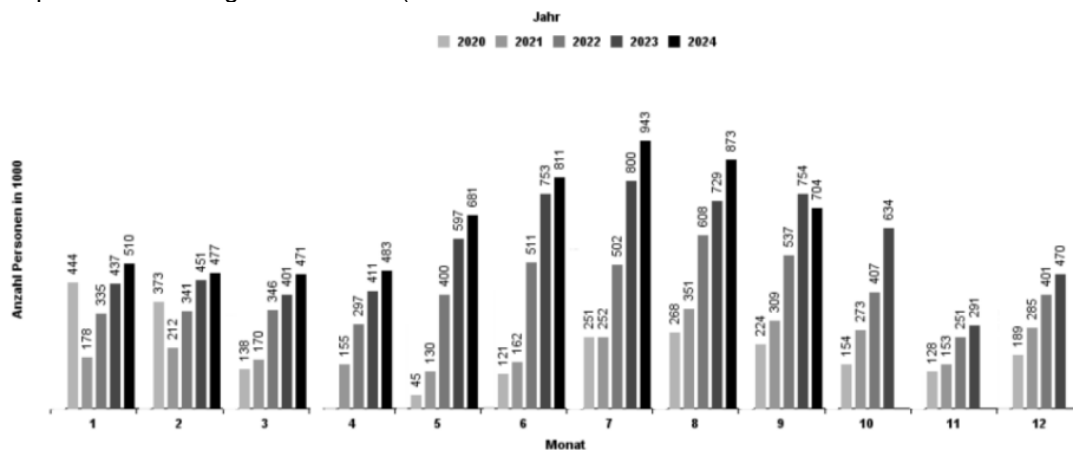
Regionalkonferenz Oberland-Ost: Entwicklung der Nachfrage auf den PostAuto-Linien 2019-2023:



Buslinien in Grindelwald



Frequenzentwicklung auf der BOB (Interlaken – Grindelwald und Interlaken – Lauterbrunnen)



2020	443 672	373 441	138 057	14 354	45 086	120 900	251 338	268 119	223 584	154 455	127 897	188 792	2 349 695
2021	177 872	211 707	170 312	155 165	130 024	161 620	251 772	350 919	309 292	273 311	153 302	285 261	2 630 557
2022	334 835	340 658	345 567	297 247	400 334	510 654	502 183	607 664	536 547	407 372	251 171	401 290	4 935 522
2023	436 686	451 105	401 164	410 769	597 059	752 901	800 277	728 605	753 871	633 804	290 815	469 862	6 726 918
2024	510 270	476 600	471 090	482 931	680 611	810 547	943 234	872 970	703 871				5 952 124

8.3 Verzeichnisse

8.3.1 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 9. März 2021	7

8.3.2 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
Abbildung 1-1:	Gebiet der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit der Unterteilung in die Teilregionen und dem Aggloperimeter 6	37
Abbildung 1-2:	Angebotskonzept gemäss Angebotsbeschluss vom 9. März 2021 7	37