



# **Regionales Angebotskonzept 2027 - 2030**

## **Bericht**

**Öffentliche Mitwirkung 2. Mai – 27. Juni 2024**

Interlaken, April 2024

# Impressum

**Trägerschaft:** Regionalkonferenz Oberland-Ost

**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 (RKO)

## Zitierweise

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

**Bezugsadresse:** [www.oberland-ost.ch](http://www.oberland-ost.ch)

## Versionenkontrolle:

Version	Ausgabedatum	Status	Bemerkungen
1.0	30. April 2024	Mitwirkung	

**Titelbild:** David Birri

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Vorgehen</b>	<b>5</b>
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
<b>2</b>	<b>Grundsätze für das ÖV-Angebot 2027 – 2030</b>	<b>10</b>
2.1	Zeitliche Erreichbarkeit	10
<b>3</b>	<b>Anschlussprioritäten und Mengengerüst</b>	<b>13</b>
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
<b>4</b>	<b>Analysen und Vorabklärungen</b>	<b>17</b>
4.1	Vorabklärungen Bördeli	17
4.1.1	Linie 31.103 Bönigen / Iseltwald	17
4.1.2	Entlastung Linie 31.105 / Erschliessung Flugplatz	18
4.2	Vorabklärungen Grindelwald	19
4.3	Marktbedürfnisse	19
<b>5</b>	<b>Erläuterung und Beurteilung der Begehren</b>	<b>21</b>
5.1	Begehren Bahnangebot	21
5.2	Begehren Busangebot	22
5.3	Bahnhaltestellen	25
<b>6</b>	<b>Zusammenfassung und Priorisierung der Anträge</b>	<b>26</b>
6.1	Anträge 1. Priorität	26
6.2	Anträge 2. Priorität	26
<b>7</b>	<b>Beurteilung der Linien, bei denen die Minimalanforderungen nicht erreicht werden</b>	<b>27</b>

<b>8</b>	<b>Anhang</b>	<b>29</b>
8.1	Grundlagen aus den Vorabklärungen	29
8.1.1	Anpassung Linie 31.103 (Interlaken – Bönigen – Iseltwald)	29
8.1.2	Neue Buslinie Flugplatz	30
8.2	Fahrgastentwicklungen	32
8.3	Verzeichnisse	33
8.3.1	Abbildungsverzeichnis	33
8.3.2	Tabellenverzeichnis	33

# 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 eine Erfolgskontrolle von denjenigen Angeboten durchzuführen, welche in der Laufzeit des bestehenden Angebotsbeschlusses 2022–2025 neu gestaltet 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 Matten b. Interlaken 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.

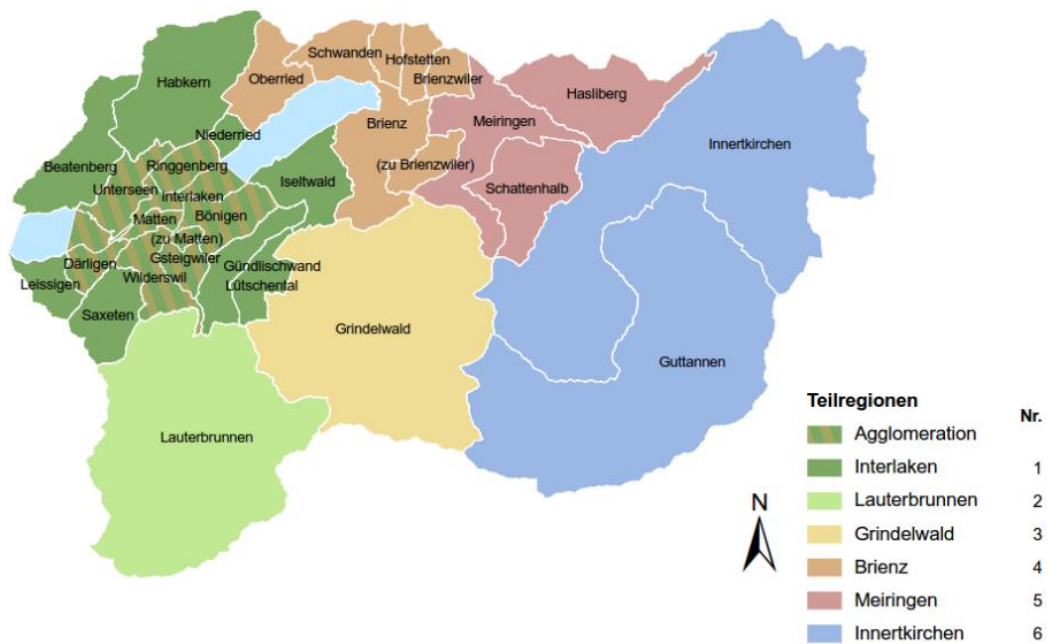


Abbildung 1-1: Gebiet der Regionalkonferenz Oberland-Ost mit der Unterteilung in die Teilregionen und dem Agglomerimeter

#### 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-Zustar  
**RK Oberland-Ost**

Schéma d'offre 2022-25, situation prév  
**CR Oberland-Est**

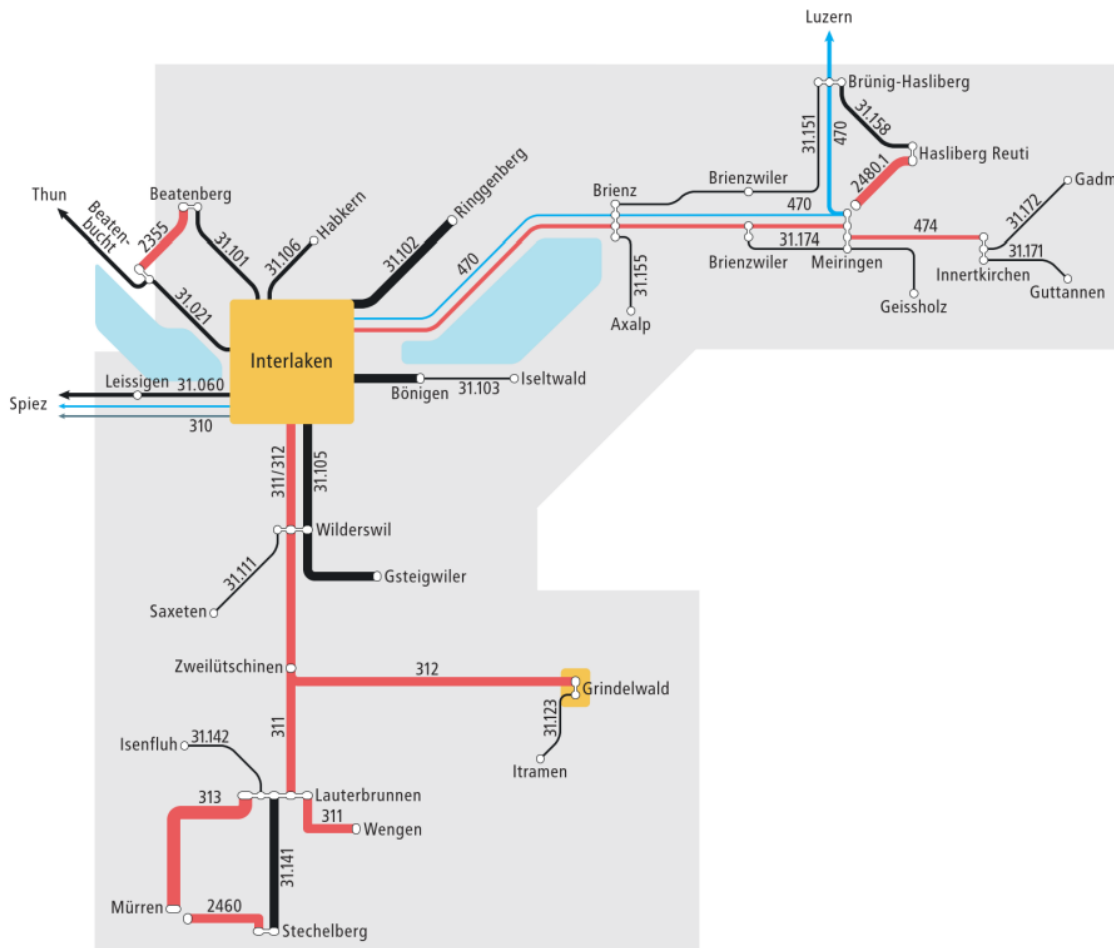


Abbildung 1-2: Angebotskonzept gemäss Angebotsbeschluss vom 9. März 2021

## 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:innen 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 wird als ÖV-Punkte bezeichnet. 2023 wurden 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:innen-Beziehungen für Arbeits- und Ausbildungswege.

- Während die Schulen häufig um 07.30 Uhr beginnen, ist Arbeitsbeginn oft um 07.00 Uhr.
- Bezüglich der Pendler:innen-Zeiten lässt sich festhalten, dass bei einer Stunde Reisezeit eine Schwelle sichtbar wird. Sind die Pendler:innen-Zeiten 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:innen 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:innene 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:innen-)Ziel darstellt. Von Interlaken soll Bern wie bisher vor 06.00 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 Pendler:innen-Fahrten 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. (Evtl. 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 Uhr 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
<b>Teilregion 1</b>					
Matten	0.02	06.00	05.52	23.00	23.04
Bönigen	0.10	06.00	05.51	23.00	23.05
Ringgenberg	0.06	06.00	05.50	23.00	23.04
Unterseen	0.04	06.00	06.19	23.00	23.08
Wilderswil	0.04	06.00	05.52	23.00	23.05
Därlichen	0.07	07.00	06.05	22.00	23.41
Leissigen	0.12	07.00	06.05	22.00	23.41
Beatenberg	0.29	07.00	06.22	22.00	23.08
Sundlauenen	0.13	07.00	06.46	19.00	19.16
Habkern	0.20	07.00	06.56	19.00	19.04
Niederried	0.10	07.00	05.50	19.00	23.04
Iseltwald	0.25	07.00	06.50	19.00	20.05
Gsteigwiler	0.21	07.00	05.59	19.00	21.58
Saxeten	0.34	07.00	07.24	19.00	17.34
Gündlischwand	0.10	07.00	05.52	19.00	23.05
Lütschental	0.20	07.00	05.52	19.00	23.05
<b>Teilregion 2</b>					
Subzentrum Lauterbrunnen	0.22	06.00	05.52	23.00	23.04
Wengen	0.43	07.00	05.52	23.00	23.04
Mürren	0.47	07.00	06.54	23.00	23.04
Gimmelwald	0.53	07.00	06.54	22.00	23.04
Stechelberg	0.44	07.00	06.54	22.00	23.04
Isenfluh	0.38	07.00	07.42	19.00	17.04
<b>Teilregion 3</b>					
Subzentrum Grindelwald	0.34	06.00	05.52	23.00	23.05
Schwendi	0.30	07.00	05.52	19.00	23.05
Burglauenen	0.27	07.00	05.52	19.00	23.05
<b>Teilregion 4</b>					
Subzentrum Brienz	0.20	06.00	05.50	23.00	23.04
Oberried	0.13	07.00	05.50	19.00	23.04
Brienzwiler	0.30	07.00	05.50	19.00	23.04
Hofstetten	0.47	07.00	06.51	19.00	21.04
Schwanden	0.37	07.00	06.51	19.00	21.04
<b>Teilregion 5</b>					
Subzentrum Meiringen	0.35	06.00	05.50	23.00	23.04
Unterbach	0.38	07.00	07.24	19.00	18.33
Schattenhalb (Willigen)	0.45	07.00	07.54	19.00	17.04
Hasliberg Reuti	1.09	07.30	07.24	23.00	20.04
Brünig Hasliberg	0.50	07.30	07.54	19.00	20.04
<b>Teilregion 6</b>					
Innertkirchen	0.50	07.00	06.51	19.00	21.04
Gadmen	1.21	07.30	07.54	19.00	17.04
Guttannen	1.16	07.30	07.54	19.00	18.04

Tabelle 2-1: Zeitliche Erreichbarkeit des Regionalzentrums aus den Gemeinden der RKOO 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), halbstündlich<sup>1</sup>
2. Priorität: STI-Buslinie (Thun) ↔ IC (Bern)
2. Priorität: Buslinien ↔ Bus (Spiez)

##### *Interlaken Ost*

1. Priorität: ZB, BOB, lokale Buslinien ↔ IC (Bern), halbstündlich<sup>1</sup>
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

---

<sup>1</sup> 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/RE (Interlaken) ⇔ IC (Wallis)
2. Priorität: IC/RE (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 Regioexpress)	Zweistündlicher Shuttle	Zweistündlicher Shuttle, Abendangebot ausgebaut
311	Interlaken Ost – Lauterbrunnen	Halbstündlich	Halbstündlich
311	Lauterbrunnen – Wengen	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich bergwärts	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich bergwärts
312	Interlaken Ost – Grindelwald	Halbstündlich saisonal mit Zusatzzügen in Lastrichtung	Halbstündlich saisonal mit Zusatzzügen in Lastrichtung
313	Lauterbrunnen – Mürren	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich	Halbstündlich, saisonal viertelstündlich
470	Interlaken Ost – Meiringen	Stündlich Schnellzug, mit saisonalen Verdichtungszügen, stündlich RZ	Stündlich Schnellzug, mit saisonalen Verdichtungszügen, stündlich RZ
470	Meiringen – Brünig-Hasliberg – Luzern	Stündlich mit saisonalen Verdichtungszügen	Stündlich mit saisonalen Verdichtungszügen, Ausbau Abendangebot
474	Meiringen – Innertkirchen	Stündlich, in Spitzenzeiten und saisonal halbstündlich	Stündlich, in Spitzenzeiten und saisonal halbstündlich
2355	Beatenbucht – Beatenberg	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

Liniennr.	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 Viertelstundentakt
31.060	Spiez – Interlaken Ost	Stündlich, in Spitzenzeiten halbstündlich	Halbstündlich

	31.101	Beatenberg – Interlaken	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten	Stündlich, halbstündlich in den Spitzenzeiten nach
	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
	31.174	Unterbach – Meiringen - Geissholz	Stündlich, mit Lücken	Stündlich, mit Lücken
<i>Teilregion 6</i>	31.171	Innertkirchen – Guttannen	Mobilitätsvorsorge, 10 Kurspaare saisonal verdichtet	Mobilitätsvorsorge
	13.172	Innertkirchen – Gadmen – Obermaad	Mobilitätsvorsorge, 10 Kurspaare saisonal verdichtet	Mobilitätsvorsorge

Tabelle 3-3: Angebot auf den Buslinien

\* Im Winterbetrieb wird die Linie sogar zum Viertelstundentakt verdichtet.



## 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 auszuführen. 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 Tourist:innen 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 Lütschinenbrücke 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 31.105 / 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 Lüttschinentäler, womit die Problematik der Linie 31.105 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 Tourist:innen mit Gästekarte ins Skigebiet fährt.

##### *Fazit*

Mit einem vierjährigen Versuchsbetrieb (Dezember 2024 – 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 (sowohl unterschiedliche Takte als auch teilweise unterschiedliche 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:innen ist zusätzlich die Erreichbarkeit der Ausgangspunkte der touristischen Anlagen und Ausflugslinien von grosser Bedeutung.

*Durchgangsverkehr*

Für Touristen:innen 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 – 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 – Inertkirchen von der AS 2 auf die AS 3 zu erhöhen.

#### **Beatenbucht – Beatenberg (2355)**

##### **Erhöhung von Angebotsstufe 3 auf 4 wegen 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 konnten 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 Uhr und nachmittags von ca. 14.30 bis 19.00 Uhr 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 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 einer Richtung über die A8 geführt werden. Dies kann so ausgestaltet werden, dass sich für die grosse Mehrheit der Reisenden keine Veränderungen ergeben (zu Pendler:innen-Zeiten 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:innen 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 beantrag der Gemeinderat Matten, zur verbesserten Erschliessung des Gebiets Rugenstrasse die Haltestelle Matten Gsteigstrasse in den Kreuzungsbereich Rugenstrasse / Gsteigstrasse zu verschieben.

### **Interlaken – Wilderswil (31.105)**

#### **Verdichtung auf dem Abschnitt Interlaken West – Wilderswil Bahnhof zum 15-Min.-Takt / Erhöhung Angebotsstufe von 3 auf 4**

31.105

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

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

#### **Interlaken – Habkern (31.106)**

##### **Ausbau Abendangebot**

31.106

Heute fährt der letzte Kurs des Postautos um 19.04 Uhr 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 durchgehenden Stundentakt bis 22.04 Uhr ab Interlaken West anzubieten, allenfalls am Wochenende mit einem zusätzlichen Kurs um 23.04 Uhr.

#### **Wilderswil – Saxeten (31.111)**

##### **Moderater Angebotsausbau saisonal / an den Wochenenden**

31.111

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

#### **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.



- Brünig – Hasliberg Reuti (31.158)**  
**Halbstundentakt ganzjährig**
- 31.158 Der heute nur saisonal angebotene Halbstundentakt soll ganzjährig angeboten werden. Dies ist ohne zusätzliche Ressourcen möglich, allenfalls nur zwischen Reuti und Wasserwendi, da auf dem Brünig kein Anschluss mit der ZB besteht.
- Geissholz – Meiringen – Brienzwiler (31.174)**  
**Samstags-Fahrplan während den Ferien**
- 31.174 Die Linie wird hauptsächlich von Schüler:innen frequentiert und hat keine touristische Nachfrage und kaum Pendler:innen. 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)**  
**Skibus**
- 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 dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 einen Versuchsbetrieb einzurichten. Sofern die erforderlichen Beschlüsse durch die Gemeinden gefällt und die Vorgaben betreffend Nachfrage erfüllt werden, soll die Linie im Rahmen des Zwischenangebotsbeschlusses 2028 in das Grundangebot überführt werden.

## 5.3 Bahnhaltstellen

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

## 6 Zusammenfassung und Priorisierung der Anträge

### 6.1 Anträge 1. Priorität

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

- |        |   |
|--------|---|
| 310    | • Ausbau Abendangebot RE  |
| 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 AS3 auf AS4   |
| 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 Gsteigstr.  |
| 31.106 | • (Interlaken West - Habkern) Erhöhung der Angebotsstufe von 1 auf 2  |
|        | • Stundentakt an Abend bis 22.04 Int. West ab, Freitag / Samstag 23.04 ab   |
| 31.121 | • (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  |
| 31.158 | • (Brünig – Hasliberg Reuti) 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 Interlaken West - Wilderswil, Erhöhung der Angebotsstufe von AS3 auf AS4 -> Sollte der Versuchsbetrieb Flugplatz nicht umgesetzt werden Aufstufung in 1. Priorität |
| 31.111 | • (Wilderswil – Saxeten): Angebotsoptimierungen saisonal / am Wochenende auf touristische Bedürfnisse prüfen  |
| 31.10X | • Überführung Versuchsbetrieb Flugplatz in Grundangebot (Zwischenangebotsbeschluss 2028)  |

## 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:innen 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 – Gaden – Obermaad**

Die Linie stellt die Grunderschliessung des Ortsteils Gaden sicher. Obschon die Schule in Gaden 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

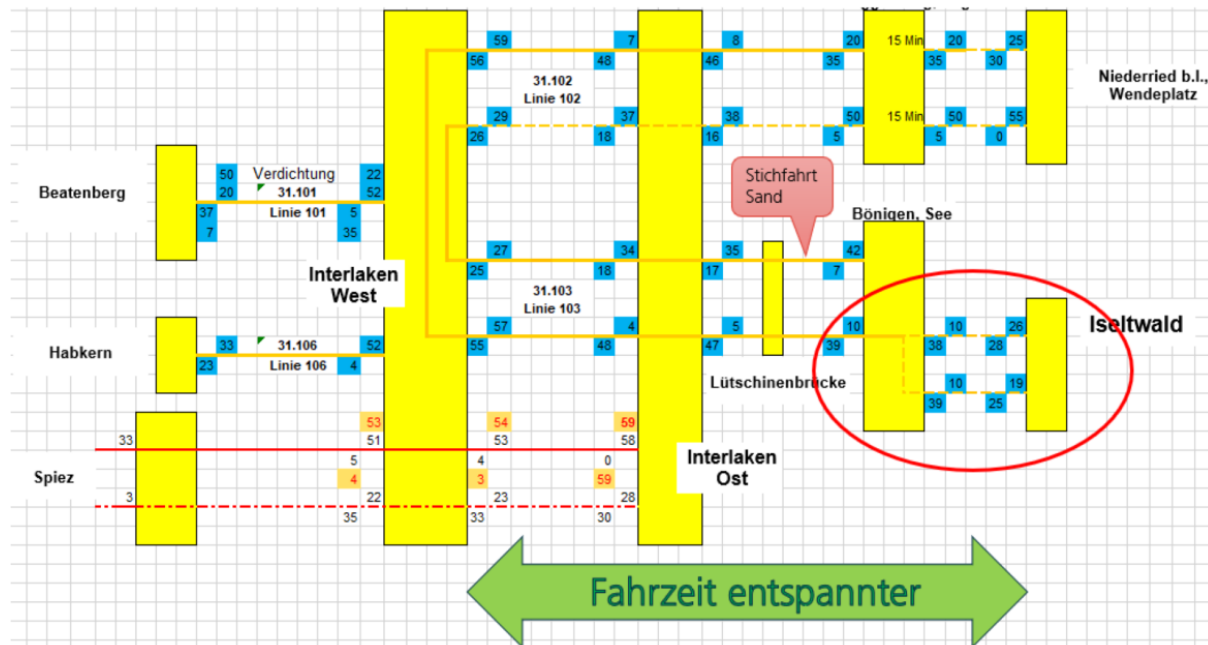
### 8.1 Grundlagen aus den Vorabklärungen

#### 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:

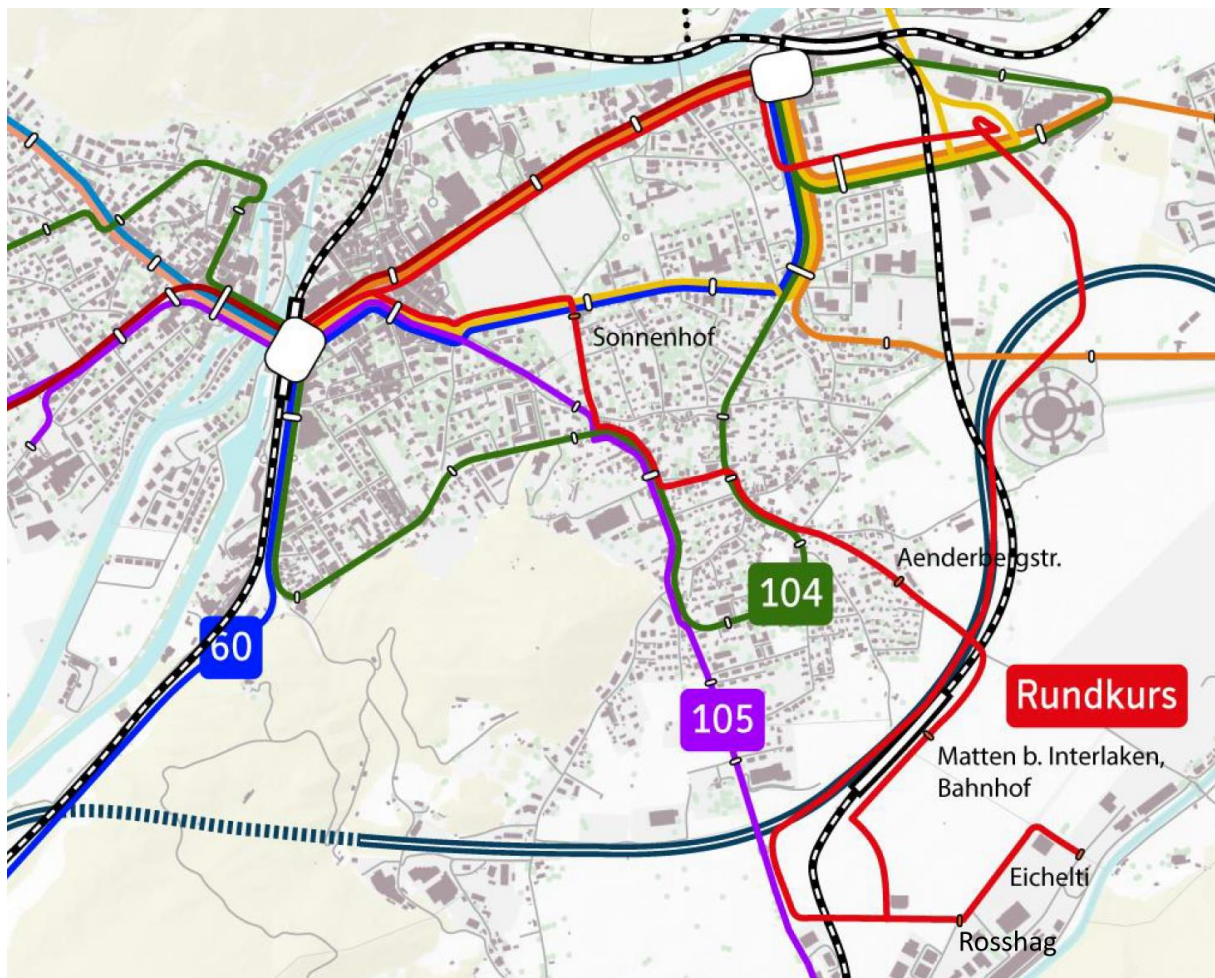
- Kurse Iseltwald ab 06:25 / 06:53 / 07:25 via Seestrasse
- Kurs Iseltwald ab 08:28 via A8, danach alternierend
- Kurse Iseltwald ab 16:28 / 17:28 / 18:28 / 19:28 via A8

Ebenfalls soll aufgrund der wesentlich höheren Nachfrage immer 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 Nachfragerwerte 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

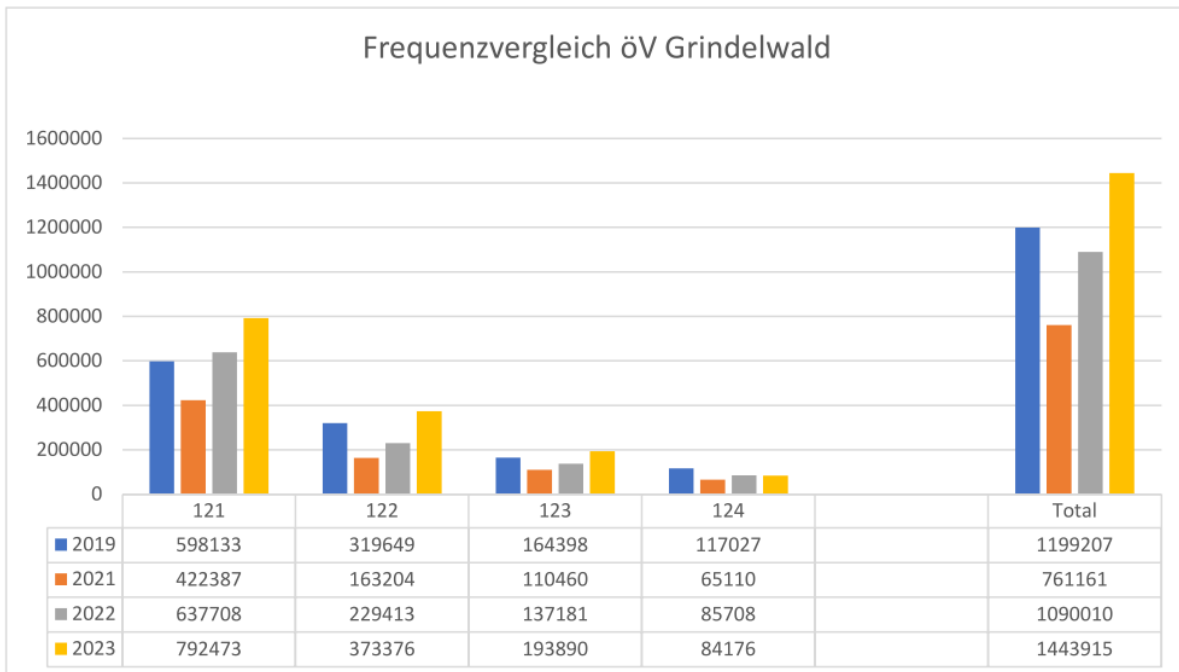
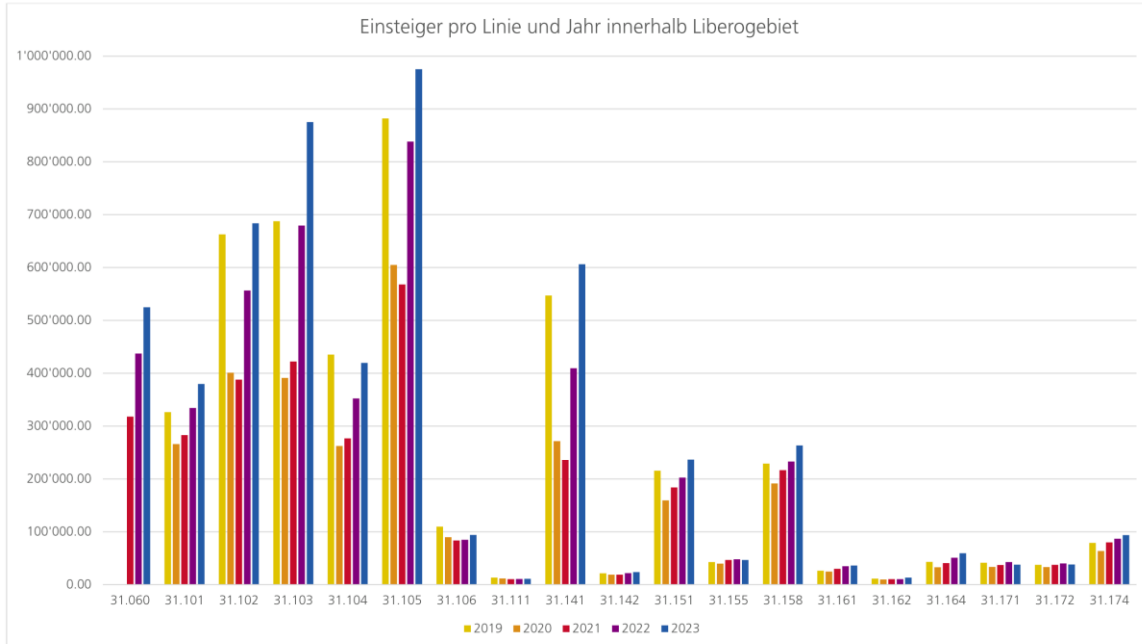
Stand: 6.11.2023 - Änderungen vorbehalten

Gegenuhrzeigersinn - Vormittag		täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich
<b>Interlaken West, Bahnhof</b>	ab	<b>07:22</b>	<b>07:52</b>	<b>08:22</b>	<b>08:52</b>	<b>09:22</b>	<b>09:52</b>	<b>10:22</b>	<b>10:52</b>	<b>11:22</b>	<b>11:52</b>	<b>12:22</b>
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
<b>Matten b. I., Bahnhof</b>	an	<b>07:32</b>	<b>08:02</b>	<b>08:32</b>	<b>09:02</b>	<b>09:32</b>	<b>10:02</b>	<b>10:32</b>	<b>11:02</b>	<b>11:32</b>	<b>12:02</b>	<b>12:32</b>
<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
<b>Matten b. I., Bahnhof</b>	ab	<b>07:33</b>	<b>08:03</b>	<b>08:33</b>	<b>09:03</b>	<b>09:33</b>	<b>10:03</b>	<b>10:33</b>	<b>11:03</b>	<b>11:33</b>	<b>12:03</b>	<b>12:33</b>
<b>Wilderswil, Eichelti</b>	an	07:34	08:04	08:34	09:04	09:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:04	12:34
<b>Wilderswil, Eichelti</b>	ab	07:36	08:06	08:36	09:06	09:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:06	12:36
<b>Interlaken Ost, Bahnhof</b>	an	07:43	08:13	08:43	09:13	09:43	10:13	10:43	11:13	11:43	12:13	12:43
<b>Interlaken Ost, Bahnhof</b>	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
<b>Interlaken West, Bahnhof</b>	an	<b>07:51</b>	<b>08:21</b>	<b>08:51</b>	<b>09:21</b>	<b>09:51</b>	<b>10:21</b>	<b>10:51</b>	<b>11:21</b>	<b>11:51</b>	<b>12:21</b>	<b>12:51</b>

Uhrzeigersinn - Nachmittag		täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	täglich	
<b>Interlaken West, Bahnhof</b>	ab	<b>13:08</b>	<b>13:38</b>	<b>14:08</b>	<b>14:38</b>	<b>15:08</b>	<b>15:38</b>	<b>16:08</b>	<b>16:38</b>	<b>17:08</b>	<b>17:38</b>	<b>18:08</b>	<b>18:38</b>	<b>19:08</b>
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
<b>Interlaken Ost, Bahnhof</b>	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
<b>Interlaken Ost, Bahnhof</b>	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
<b>Wilderswil, Eichelti</b>	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
<b>Wilderswil, Eichelti</b>	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
<b>Matten b. I., Bahnhof</b>	an	<b>13:24</b>	<b>13:54</b>	<b>14:24</b>	<b>14:54</b>	<b>15:24</b>	<b>15:54</b>	<b>16:24</b>	<b>16:54</b>	<b>17:24</b>	<b>17:54</b>	<b>18:24</b>	<b>18:54</b>	<b>19:24</b>
<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
<b>Matten b. I., Bahnhof</b>	ab	<b>13:25</b>	<b>13:55</b>	<b>14:25</b>	<b>14:55</b>	<b>15:25</b>	<b>15:55</b>	<b>16:25</b>	<b>16:55</b>	<b>17:25</b>	<b>17:55</b>	<b>18:25</b>	<b>18:55</b>	<b>19:25</b>
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
<b>Interlaken West, Bahnhof</b>	an	<b>13:37</b>	<b>14:07</b>	<b>14:37</b>	<b>15:07</b>	<b>15:37</b>	<b>16:07</b>	<b>16:37</b>	<b>17:07</b>	<b>17:37</b>	<b>18:07</b>	<b>18:37</b>	<b>19:07</b>	<b>19:37</b>

## 8.2 Fahrgastentwicklungen

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





## **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