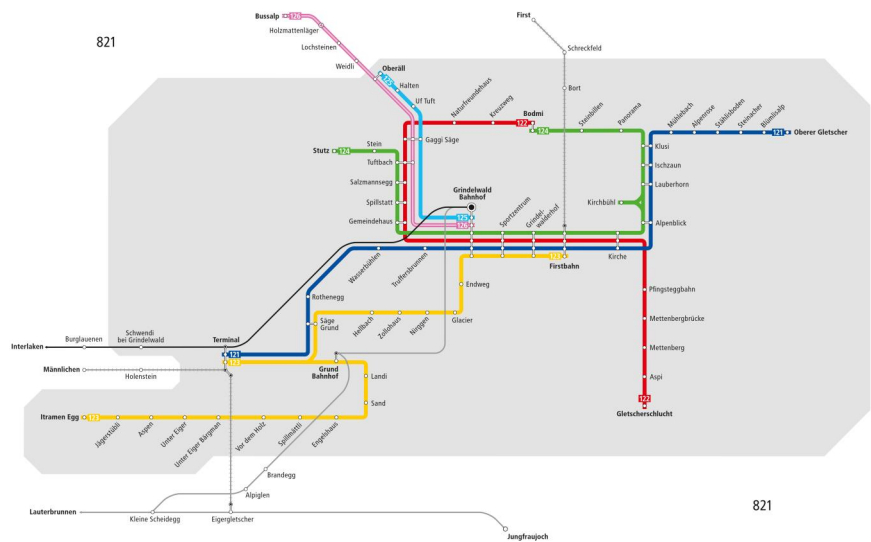


Ortsbus Grindelwald

Präzisierung ÖV-Angebote Oberland Ost

Regionalkonferenz Oberland-Ost

9. Februar 2026



Bearbeitung

Matthias Oswald

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursystemen/SVI/SIA

Flurin Weber

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Jan Mathias

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

Dominic Freitag

Regionalkonferenz Oberland Ost

Begleitung

Beat Bucher

Gemeindepräsident Gemeinde Grindelwald

Martin Graf

Leiter Angebot, STI Bus AG

Dragan Krstic

Leiter a.i. Angebot, STI Bus AG

Laurent Reusser

Angebotsplaner, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)

Kanton Bern

Thomas Rubi

Leiter GrindelwaldBus, STI Bus AG

Titelbild: Liniennetzplan ab 2027 (ohne die Berglinien 127 und 128), Quelle: STI

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	4
1	Einleitung	6
2	Ausgangslage	7
2.1	Heutiges ÖV-Angebot	7
2.2	Grundlagen	7
3	Angebot 2027	9
3.1	Heutige Situation bezüglich Kapazität	9
3.2	Angebot 2027	9
4	Zeitzustand mit weiteren Verdichtungen BOB	11
4.1	Heutige Zusatzzüge der BOB	11
4.2	Vorgesehene Verdichtungskurse BOB	11
4.3	Auswirkungen Verdichtungskurse BOB auf Ortsbusangebot	12
5	Zeitzustand mit unterirdischem Bushof	13
5.1	Auswirkungen eines unterirdischen Bushofs auf Umsteigewege	13
5.2	Nachfrageverlagerung durch geplante Verlegung Firstbahn	14
5.3	Auswirkungen eines unterirdischen Bushofs auf die Umläufe der Busse	14
6	Weiteres Vorgehen	21
	Anhang: Liniennetzpläne	22
	Liniennetzplan Sommer 2025	22
	Liniennetzplan Winter 2025/26	22

Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht wird das Ortsbusangebot Grindelwald für die folgenden drei Zeitzustände untersucht. Die geplante Verlegung der Firstbahn umfasst einen unterirdischen Bushof unter der neuen Talstation.

- Angebot ab 2027
- Zeitzustand mit weiteren Verdichtungen BOB
- Zeitzustand mit unterirdischem Bushof

Angebot ab 2027

Das Angebot ab 2027 hat zum Ziel, das Ortsbusnetz zu systematisieren und die notwendige Kapazität sicherzustellen. Es ist ein Verzicht auf die Zwischensaison vorgesehen. Alle Ortsbuslinien (insbesondere auch L122 und L124) sollen neu ganzjährig gemäss dem Winter-Liniennetz verkehren. Für die Linie 123 ist eine (zeitweise) Verdichtung zum 30-Min.-Takt vorgesehen. Die geplanten Fahrwege und Taktdichten sind wie folgt:

Linie	Fahrweg	Grundtakt Winter	Grundtakt Sommer
121	Terminal-Bahnhof-Kirche-Oberer Gletscher	15-Min.-Takt	30-Min.-Takt
122	Bodmi-Bahnhof-Kirche-Gletscherschlucht	30-Min.-Takt	30-Min.-Takt
123	Firstbahn-Bahnhof-Terminal-Itramen Egg	60-Min.-Takt (zeitweise verdichtet)	60-Min.-Takt (zeitweise verdichtet)
124	Stutz-Bahnhof-Kirche-Klusi-Bodmi	30-Min.-Takt	60-Min.-Takt

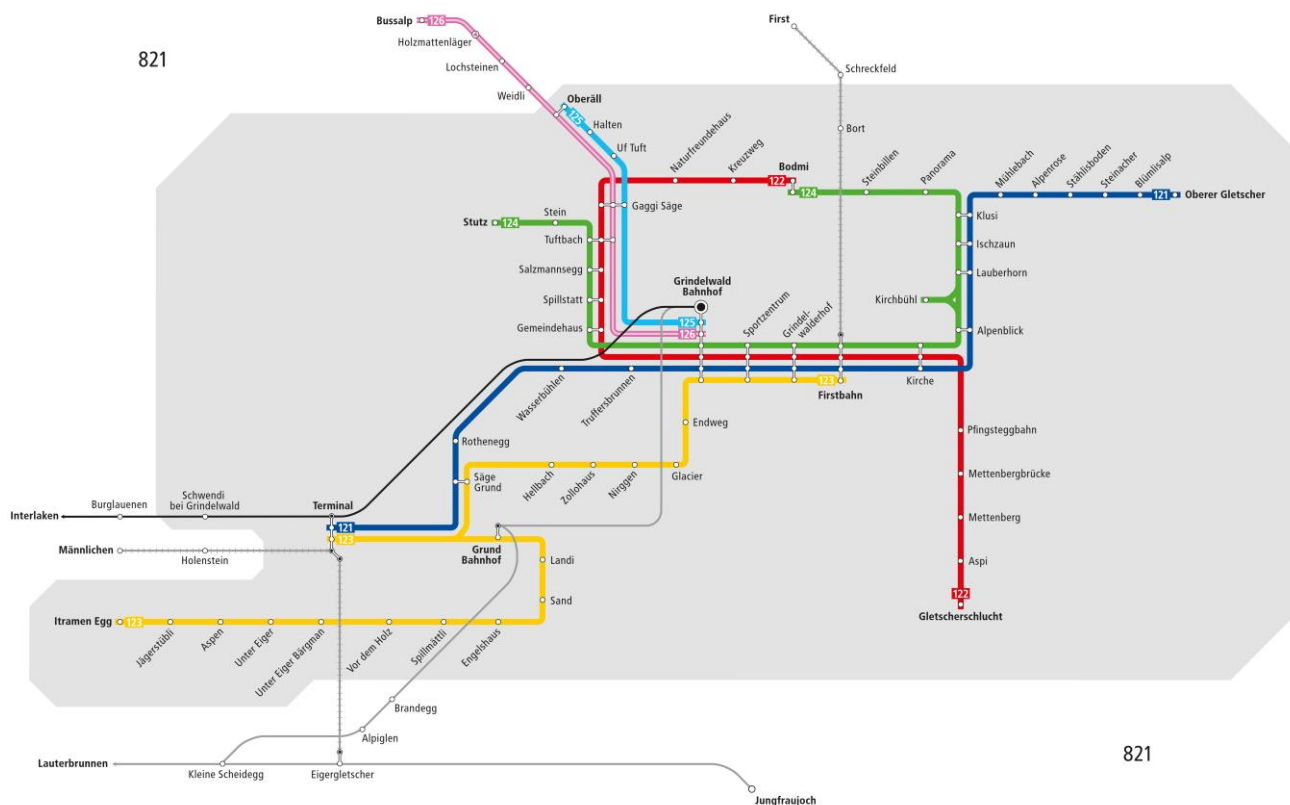


Abbildung 1: Liniennetzplan ab 2027 (ohne Berglinien 127 und 128). Quelle: STI

Zeitzustand mit weiteren Verdichtungen BOB

Die geplanten Verdichtungskurse der BOB (Umsetzung frühestens ab Dezember 2028, je nach Dauer der Einspracheverfahren) sollen im Ortsbus Grindelwald abgenommen werden. Auf der Hauptlinie 121 ist der 15-Min.-Takt auf die Fahrlage der BOB anzupassen. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrplanlage der Linie 121 leicht zu schieben ist, damit beim vorgesehenen Hinketakt der BOB bei Ankunft/Abfahrt Grindelwald (10/20-Min.-Takt) attraktive Anschlüsse für alle Kurse gewährleistet werden. Die genauen Fahrplanlagen des Ortsbusses sind im Rahmen des Fahrplanverfahrens festzulegen, abhängig von der definitiven Fahrlage der BOB und der genauen Ausgestaltung des Bushofs Grindelwald.

Zeitzustand mit unterirdischem Bushof

Im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der Firstbahn wird auch eine Reorganisation des Bushofs geprüft, bei der auch unterirdische Ansätze geprüft werden. Die Lage und Ausführung beeinflusst das Bussystem. Bei Umsetzung eines unterirdischen Bushofs wird davon ausgegangen, dass gegenüber dem Angebot ab 2027 punktuelle Anpassungen am Ortsbusangebot notwendig werden:

Linie 121:

- Betriebszeiten mit 15-Min.-Takt (Wintersaison): kein Handlungsbedarf gegenüber dem Angebot ab 2027
- Betriebszeiten mit 30-Min.-Takt (ausserhalb Winter sowie Randzeiten):
 - als Grundtakt 30-Min.-Takt mit Verlängerung Umsteigezeiten am Bahnhof und Verlagerung der Wendezeiten vom Terminal zum Oberen Gletscher
 - bei ausreichender Nachfrageentwicklung Verdichtung zum 15-Min.-Takt in Spitzenzeiten anstreben

Linie 123:

- Einkürzung auf Strecke Bahnhof – Itramen Egg, ganztags gleiche Fahrlage, Anschlüsse Bus-Bahn für Endweg und Itramen Egg im Terminal (im 30-Min.-Takt oder 60-Min.-Takt möglich)

Linie 122 und 124:

- Der unterirdische Bushof funktioniert mit dem geplanten Angebot ab 2027, es besteht kein Handlungsbedarf.

Die Auswirkungen sind bei der weiteren Planung und laufend zu konkretisieren.

Weiteres Vorgehen

Aufgabe	Zuständigkeit
Die Bedürfnisse des Ortsbusses sollen in die weitere Planung des künftigen Bushofs einfließen.	STI und Gemeinde
Sobald die definitive Ausgestaltung des Bushofs definiert ist, soll erneut geprüft werden, ob das Ortsbuskonzept mit den resultierenden Fahrzeiten funktioniert.	STI
Laufend ist (allenfalls mit Verstärkerkursen) sicherzustellen, dass genügend Kapazitäten vorhanden sind.	STI
Für die erforderlichen Kapazitäten im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der Firstbahn sind zusätzliche Abklärungen erforderlich.	RKOO, Gemeinde, STI, Jungfraubahnen
Das Abendangebot soll vertieft geplant werden.	STI, AÖV, Gemeinde

1 Einleitung

Hintergrund

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost ist bestrebt, das ÖV-Angebot in der Region zu verbessern. Im Zusammenhang mit den letzten regionalen Angebotskonzepten (RAK) wurden verschiedene Räume vertieft und Optimierungen vorgenommen. Zwischenzeitlich haben sich einzelne Rahmenbedingungen geändert und neue Fragestellungen ergeben. In diesem Zusammenhang wurde für fünf konkrete Räume Folgendes vertieft:

- Angebotsausbau Linie 60 Interlaken – Spiez
- Linienoptimierungen L21
- Linienoptimierungen L111 (Nutzung Standzeiten)
- Präzisierung Ortsbus Grindelwald
- Künftiges Personentransportsystem Wengen und Mürren

Der vorliegende Bericht stellt die Arbeiten zum Ortsbus Grindelwald zusammen.

Aufgabenstellung

Das heutige Ortsbusangebot in Grindelwald weist je nach Saison nicht nur verschiedene Taktdichten, sondern auch unterschiedliche Linienführungen auf (Winter-, Sommer- und Zwischensaison). Im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten für das RAK 2027-2030 wurde das Angebotskonzept in Grindelwald überprüft und Empfehlungen für eine etapierte Weiterentwicklung des ÖV-Angebots vorgeschlagen. Zwischenzeitlich haben sich die Rahmenbedingungen geändert: Die Jungfraubahnen planen im Zusammenhang mit der Erneuerung der Firstbahn eine Verlegung der Talstation zum Bahnhof Grindelwald (Areal Führenmatte). In diesem Zusammenhang steht die Erstellung eines unterirdischen Bushofs unter der neuen Talstation oder dem Bahnhof zur Diskussion. Die BOB planen parallel dazu die Einführung von weiteren Verdichtungskursen in Lastrichtung an Spitzentagen zwischen Interlaken Ost und Grindelwald. Das Angebotskonzept des Ortsbusses Grindelwald ist betreffend Auswirkungen der geplanten Verlegung der Talstation und der Einführung von Verdichtungskursen der BOB zu überprüfen und zu konkretisieren. Zusätzlich ist das Angebot auf den Zeithorizont 2027 weiter zu systematisieren und auf die erforderlichen Kapazitäten auszurichten.

Zusammenfassend gilt es, das Ortsbusangebot für die folgenden drei Zeitzustände zu untersuchen:

- Angebot ab 2027
- Zeitzustand mit weiteren Verdichtungen BOB
- Zeitzustand mit unterirdischem Bushof

Der Fokus des Ortsbuskonzepts liegt auf den Linien 121, 122, 123 und 124. Die touristischen Berglinien werden nicht vertieft.

2 Ausgangslage

2.1 Heutiges ÖV-Angebot

Das heutige Netz weist unterschiedliche Angebote und Linienführungen je nach Saison auf (Liniennetzpläne im Anhang):

- Winter (4 Linien):
 - L121: 15-Min.-Takt
 - L122: 30-Min.-Takt
 - L123: 60-Min.-Takt
 - L124: 60-Min.-Takt mit Verdichtungen
- Sommer (3 Linien):
 - L121: 30-Min.-Takt (15-Min.-Takt zw. Terminal und Bhf.)
 - L122: 30-Min.-Takt
 - L123: 60-Min.-Takt

Aus betrieblichen Gründen und aufgrund des Schulverkehrs verfügt die Linie 123 heute über lastrichtungsabhängige Anschlüsse am Bahnhof Grindelwald.

Zusätzlich verkehren saisonal mit den L126, L127 und L128 touristische Berglinien, die nicht abgeltungsberechtigt sind. Die folgende Abbildung zeigt das bestehende ÖV-Netz sowie die geplante Linienführung der Firstbahn.

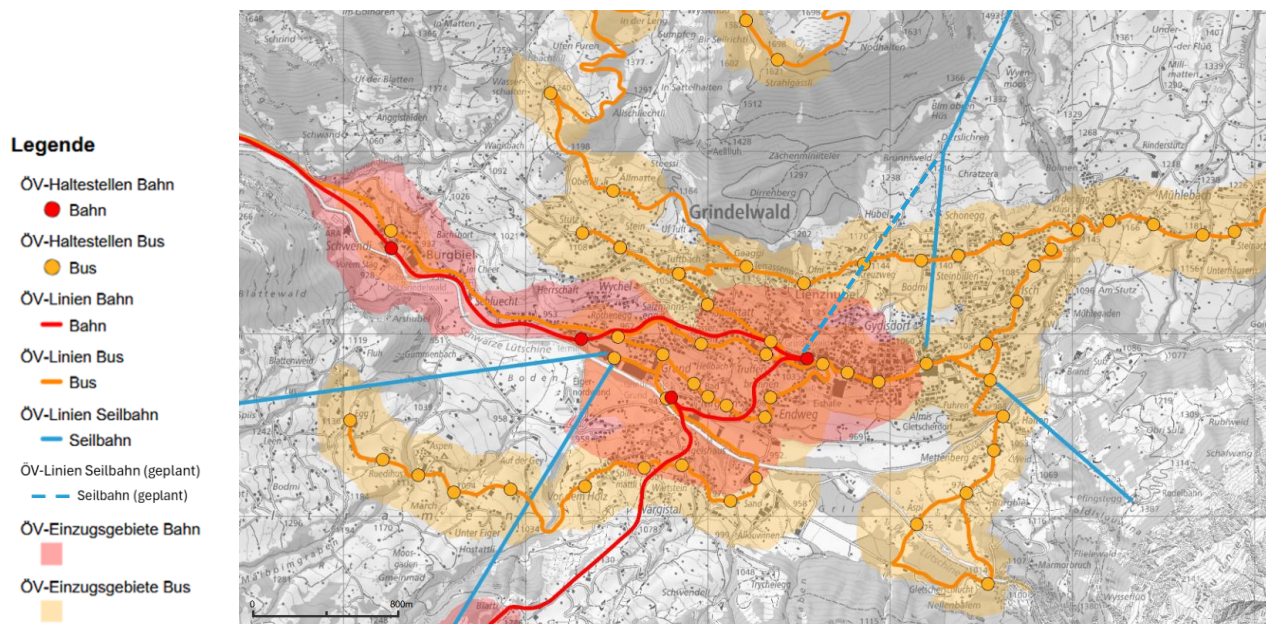


Abbildung 2: ÖV-Netz, ÖV-Einzugsgebiete und geplante Linienführung Firstbahn (blau gestrichelt), Quelle: Geoportal Kanton Bern

2.2 Grundlagen

Angebotskonzept Grindelwald

Im Jahr 2023 wurde das Angebotskonzept des Ortsbusses Grindelwald umfassend überprüft. Ziel der Konzeptarbeit war es, das ÖV-Angebot zu optimieren und an die aktuelle sowie künftig erwartete Fahrgastentwicklung anzupassen. Als Ergebnis wurden zwei Umsetzungsschritte definiert:

Etappe 1:

- Prüfung Gelenkbuseinsatz L121 (Vorbehalte bezüglich Fahrbarkeit, Winterdienst und Depotinfrastruktur)
- 1. Vereinfachungsschritt (Verzicht auf Zwischensaison)
- Abendangebot (Rundkurs Terminal-Bahnhof-Klusi, 19-22 Uhr)

Etappe 2:

- 2. Vereinfachungsschritt (ganzjährig Winterfahrplan, Reorganisation Busnetz auf 3 Linien)
- Erweiterung Abendangebot

Ein Gelenkbuseinsatz wurde geprüft und aus verschiedenen Gründen verworfen (Haltestellen, Depot, Wende, Schwarzräumung nicht vorgesehen, Konflikt mit Zahnstange bei Bahnübergang Grund). Die Vereinfachungsschritte sind aktuell im Rahmen des Angebots ab 2027 in Planung. Auch das Abendangebot wird im Angebot ab 2027 konkret geprüft.

Fahrplanstudien zum Angebot ab 2027 (STI, GrindelwaldBus)

STI und GrindelwaldBus haben in Anlehnung an das oben beschriebene Ortsbuskonzept im Herbst 2025 Fahrplanstudien für das Angebot ab 2027 ausgearbeitet. Dabei wurden verschiedene Varianten entwickelt. Unter anderem eine Variante, in welcher die Ortsbuslinien einen 30-Min.-Takt aufweisen und sich die Netzgestaltung ganzjährig am Winterfahrplan orientiert (Verzicht auf Zwischensaisons). Die Gebiete Itramen Egg und Endweg wären neu im Terminal an die BOB angebunden statt wie heute am Bahnhof Grindelwald. Die vorliegende Überprüfung des Ortsbuskonzepts bezieht sich teilweise auf diese Fahrplanstudien.

Veränderungen Fahrlage der BOB in Grindelwald

Die Fahrzeiten der BOB haben sich in den letzten Jahren verändert. Dadurch stehen heute im Vergleich zum Angebotskonzept Grindelwald aus dem Jahr 2023 zwei Minuten weniger für den Busumlauf in Grindelwald zur Verfügung, wenn weiterhin mit demselben Fahrzeugeinsatz der Umstieg Bahn → Bus und Bus → Bahn angeboten werden soll. Die Fahrlage der BOB hat massgeblichen Einfluss auf den Spielraum und die Anschlüsse der Ortsbuslinien in Grindelwald und dies gilt es auch zukünftig zu berücksichtigen.

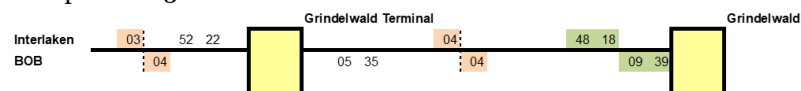
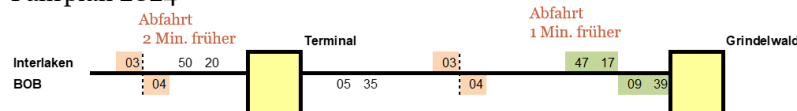
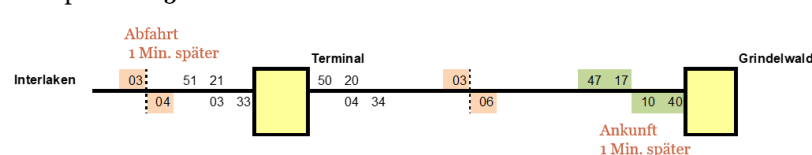
Fahrplan 2023**Fahrplan 2024****Fahrplan 2025**

Abbildung 3: Veränderung der Ankunfts- und Abfahrzeiten BOB (2023 – 2025)

3 Angebot ab 2027

3.1 Heutige Situation bezüglich Kapazität

Winter

Die Herausforderung im Winter liegt heute in der stark schwankenden Nachfrage, die wesentlich von Wochentag, Ferienzeit und Wetter abhängt. Aus diesem Grund werden aktuell je nach Nachfrage bis zu 4 Verstärkerfahrzeuge flexibel eingesetzt (morgens und nachmittags während je ca. 3 Stunden).

Vormittags verkehren diese auf der Strecke Terminal – Firstbahn, nachmittags sorgen sie für den Rücktransport zum Bahnhof oder Terminal. Die Verstärkerfahrzeuge sind flexibel einsetzbar. Eine Aufnahme dieser Kurse in den regulären Fahrplan würde bedeuten, dass sie auch bei kleiner Nachfrage fahren und nicht mehr flexibel bei Bedarf eingesetzt werden können. Das heutige System mit dem Verstärkerfahrzeugen hat sich etabliert, dementsprechend besteht im Winter derzeit kein Handlungsbedarf.

Der Einsatz von Gelenkbussen in Grindelwald zur Erhöhung der Kapazität ist aufgrund diverser Gründe aktuell kein Thema (die Strassenräume sind eng, die dafür notwendige Schwarzräumung der Strassen ist in Grindelwald nicht vorgesehen, die Depo-Infrastruktur und die Haltestellen sind nicht auf Gelenkbusse ausgelegt, es kommt zu Konflikten mit der Zahnstange beim Bahnübergang Grund).

Sommer

Auf der Strecke Terminal – Firstbahn – Pfingsteggbahn bestehen an gewissen Tagen und zu Spitzenzeiten Kapazitätsengpässe. Auf dieser Strecke werden heute im Sommer Verstärkerkurse eingesetzt, welche auf dem Rundkurs Terminal – Bahnhof – Firstbahn – Pfingsteggbahn – Terminal (via Aspi-/Grythstrasse) verkehren, morgens im Uhrzeigersinn und nachmittags im Gegenverkehrsinn. Aufgrund der Taktlücken der Linien 121 und 122 zur Mittagszeit verkehren diese Verstärkerkurse in dieser Zeit häufiger als sonst. Aus Sicht der Fahrgäste besteht im Sommer mit dieser Lösung kein weiterer Handlungsbedarf.

3.2 Angebot ab 2027

Das Angebot ab 2027 hat zum Ziel, das Ortsbusnetz zu systematisieren und die notwendige Kapazität sicherzustellen. Es ist ein Verzicht auf die Zwischensaison vorgesehen. Alle Ortsbuslinien sollen neu ganzjährig den gleichen Fahrweg haben, orientiert am heutigen Winterfahrplan. Dies betrifft insbesondere die Linienführung der L122 und L124. Es ist ein einfach merkbarer und attraktiver Grundtakt (alle Hauptlinien im 30-Min.-Takt) vorgesehen. Neu soll auch die L123 zeitweise verdichtet werden. Die geplanten Fahrwege und Taktdichten sind wie folgt:

Linie	Fahrweg	Grundtakt Winter	Grundtakt Sommer
121	Terminal-Bahnhof-Kirche-Oberer Gletscher	15-Min.-Takt	30-Min.-Takt
122	Bodmi-Bahnhof-Kirche-Gletscherschlucht	30-Min.-Takt	30-Min.-Takt
123	Firstbahn-Bahnhof-Terminal-Itramen Egg	60-Min.-Takt (zeitweise verdichtet)	60-Min.-Takt (zeitweise verdichtet)
124	Stutz-Bahnhof-Kirche-Klusi-Bodmi	30-Min.-Takt	60-Min.-Takt

Tabelle 1: Fahrwege und Grundtakte pro Saison gemäss Angebot ab 2027

Die Fahrlagen der Linien 121, 122 und 124 ändern sich gegenüber heute nicht wesentlich. Die Fahrlage der Linie 123 wird gegenüber heute so angepasst, dass die Anschlüsse

Bahn↔Bus neu im Terminal statt am Bahnhof angeboten werden. Neu können die Anschlüsse sowohl von als auch auf die Bahn angeboten werden und die Fahrpläne der Linie ist über den ganzen Tag gleich. Dies verkürzt die Reisezeiten von Interlaken Ost nach Itramen Egg und umgekehrt. Dieses Konzept wäre auch mit einem 60-Min.-Takt der Linie 123 denkbar. Neben dem attraktiveren Angebot durch die höhere zeitliche Verfügbarkeit liegt der Vorteil eines (zeitweisen) 30-Min.-Takts der Linie 123 darin, dass die heutigen Kapazitätsprobleme im Sommer auf der Strecke Terminal – Bahnhof – Firstbahn (siehe Kapitel 3.1) gelöst werden. Es wird davon ausgegangen, dass die heutigen Zusatzkurse mit Ausnahme von einzelnen absoluten Spitzentagen verzichtet werden kann.

Im Winter werden voraussichtlich auch mit dem Angebot ab 2027 noch Verstärkerkurse notwendig sein (vormittags auf der Strecke Terminal – Firstbahn, nachmittags für den Rücktransport zum Bahnhof oder Terminal).

Mit dem Angebot ab 2027 wird ein Abendangebot eingeführt, die genaue Ausgestaltung wird noch ausgearbeitet.

Nachfolgend der vorgesehene Liniennetzplan für das Angebot ab 2027.

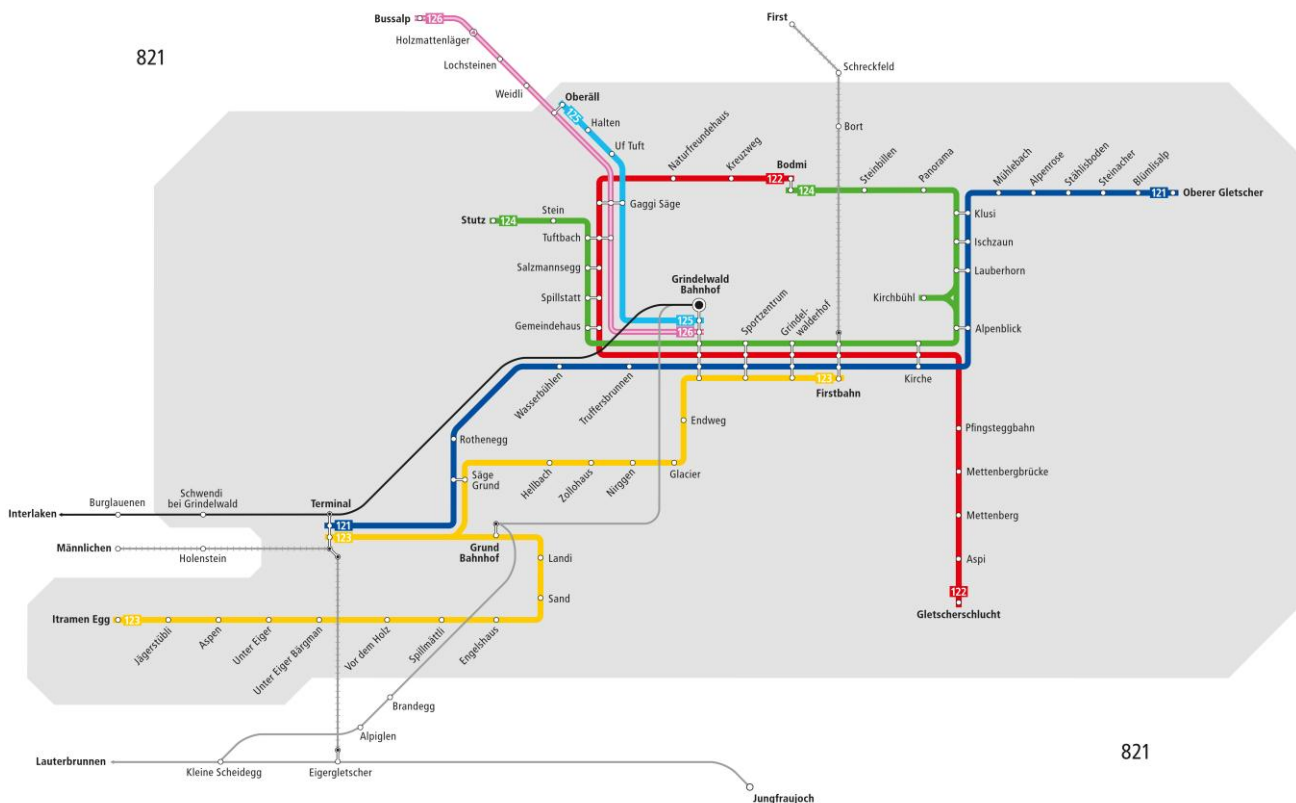


Abbildung 4: Liniennetzplan ab 2027 (ohne die Berglinien 127 und 128). Quelle: STI

4 Zeitzustand mit weiteren Verdichtungen BOB

4.1 Heutige Zusatzzüge der BOB

Im Fahrplan 2026 werden an Spitzentagen in Lastrichtung Zusatzzüge angeboten, die auf der Strecke Matten – Terminal fahren. Es handelt sich dabei um einen «8-/22-Minuten-Takt» ab Matten (Abfahrten zu den Minuten 07, 29, 37 und 59) und «10-/20-Minuten-Takt» ab Terminal (Abfahrten zu den Minuten 11, 21, 41, 51). Die Betriebstage der Zusatzzüge sind wie folgt:

- in den stärksten Wochen des Jahres Montag-Sonntag
- in weniger starken Wochen Samstag und Sonntag
- in den schwächsten Wochen des Jahres kein Betrieb

Morgens verkehren im Fahrplan 2026 jeweils 7-8 Zusatzzüge bergwärts und nachmittags 6 Zusatzzüge talwärts.

4.2 Vorgesehene Verdichtungskurse BOB

Die BOB plant für Dezember 2028 die Einführung von weiteren Verdichtungskursen zu Spitzenstunden in Lastrichtung. Der genaue Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist jedoch von den Einspracheverfahren abhängig. Gegenüber heute wird eine zeitliche Ausdehnung der Betriebstage angestrebt. Der Umfang ist von der Nachfrageentwicklung abhängig. Zu Beginn ist ein Betrieb an rund 200 Tagen im Jahr vorgesehen.

Die Fahrplanlagen der Regelzüge sind im Zeithorizont 2035 bis auf geringfügige Abweichungen wie heute vorgesehen. Die Zusatzzüge verkehren auf der gesamten Strecke Interlaken – Grindelwald. Dadurch ändert sich auch die Fahrplanlage der Zusatzzüge leicht gegenüber heute (siehe nachfolgende Abbildung). Für Interlaken Ost handelt es sich um einen systematischen 15-Min.-Takt. Da davon ausgegangen wird, dass einzelne Haltestellen mit den Verdichtungen nicht bedient und somit schnellere Fahrzeiten erreicht werden, ergibt das Angebot für Grindelwald jedoch einen leichten Hinketakt (Ankunft und Abfahrt in Grindelwald jeweils zu den Minuten 09, 19, 39, 49).

Die Regelkurse werden die wichtigsten und stärker ausgelasteten Kurse bleiben, da sie Anschlüsse von/zum Fernverkehr in Richtung Bern und Luzern bieten.

Die Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Taktverdichtung ist die Erneuerung der Kreuzungsstellen Schwendi und Burglauenen und die Beschaffung von neuem Rollmaterial.

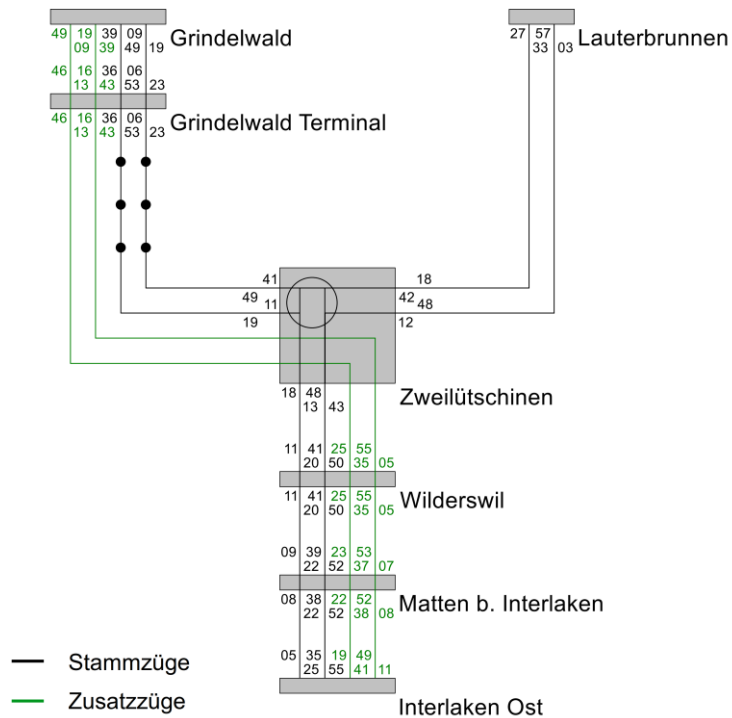


Abbildung 5: Zielkonzept Verdichtungen BOB
(Quelle: SMA, Fahrplan 2027, Zielkonzept für AS 2035, Erkenntnisse aus der Robustheitsanalyse, 12.08.2024)

4.3 Auswirkungen Verdichtungskurse BOB auf Ortsbusangebot

Die Verdichtungskurse der BOB sollen auch im Ortsbus Grindelwald abgenommen werden. Gerade auf der Hauptlinie 121 ist der 15-Min.-Takt auf die Fahrlage der BOB anzupassen. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrplanlage der Linie 121 leicht zu schieben ist, damit beim Hinketakt der BOB (10-20-Min.-Takt) attraktive Anschlüsse für alle Kurse gewährleistet werden.

Die genauen Fahrplanlagen des Ortsbusses sind im Rahmen des Fahrplanverfahrens festzulegen, abhängig von der definitiven Fahrlage der BOB und der genauen Ausgestaltung des Bushofs Grindelwald. Im Rahmen dieser Studie können aufgrund der noch bestehenden Unsicherheiten keine vertieften Aussagen gemacht werden.

5 Zeitzustand mit unterirdischem Bushof

5.1 Auswirkungen eines unterirdischen Bushofs auf Umsteigewege

Heute halten die Busse auf dem Bärplatz beim Bahnhof Grindelwald. Die Umsteigedistanz zwischen Bus und Bahn beträgt rund 110 m (gemessen ab Gleisende). Wer aus den hinteren Wagen aussteigt, hat jedoch einen deutlich längeren Weg zurückzulegen (siehe Abbildung 6).

Mit der geplanten Verlegung der Firstbahn wird auch die Lage des Bushofs diskutiert. Mit einem möglichen unterirdischen Bushof, der derzeit unter der Talstation der neuen Firstbahn geprüft wird, wird der Umsteigeweg voraussichtlich distanzmässig kürzer als heute. Gleichzeitig entsteht jedoch ein zusätzlicher Höhenversatz. Da die konkrete Ausgestaltung sich in Planung befindet, lässt sich die erforderliche Umsteigezeit derzeit nicht abschliessend bestimmen.

Für die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems ist es zentral, dass die Umsteigewege zwischen Bus und Bahn möglichst kurz, einfach auffindbar, komfortabel gestaltet und ausreichend dimensioniert sind. Die Bedürfnisse der Verkehrsdrehscheibe Grindelwald und insbesondere der Busse sind in der weiteren Planung zu vertiefen. Zur Verbesserung der Umsteigesituation wird ein direkter Zugang vom Gleis 2 zum Bushof empfohlen.

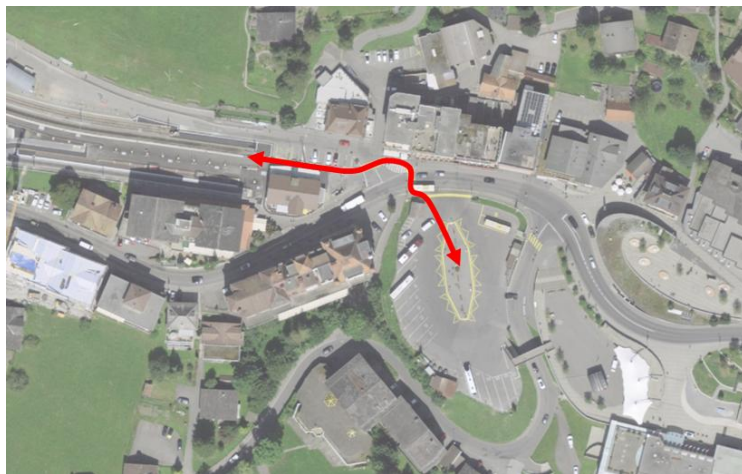


Abbildung 6: Heutiger Umsteigeweg Bus-Bahn

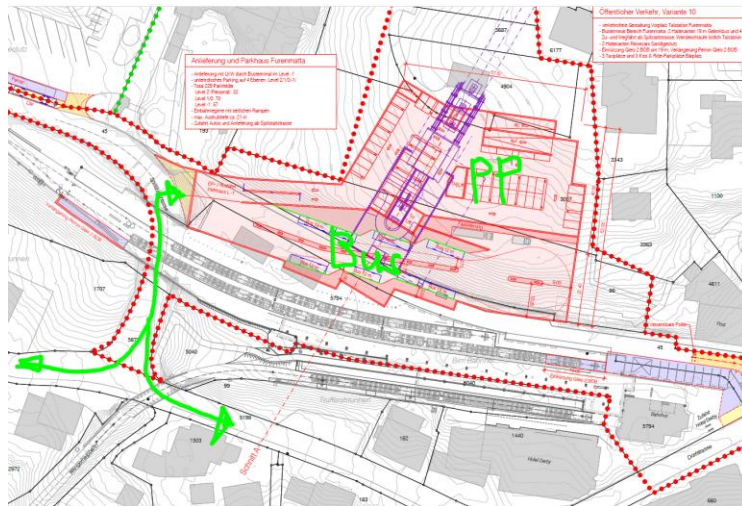


Abbildung 7: Zwischenstand Variantenstudium unterirdischer Bushof

5.2 Nachfrageverlagerung durch geplante Verlegung Firstbahn

Die potenzielle Nachfrageverlagerung im Ortsbusnetz durch die geplante Verlegung der Talstation der Firstbahn weist eine gewisse Komplexität auf. Die Wunschlinien zwischen BOB und Firstbahn entfallen, dafür ist zu erwarten, dass mehr Personen aus dem östlichen Siedlungsgebiet von Grindelwald an den Bahnhof/neue Talstation Firstbahn fahren.

Ähnliche Erfahrungen hat man mit der V-Bahn-Projekt und dem Terminal gemacht. Vor Einführung wurde von einer Abnahme der Busfrequenzen zwischen Bahnhof und Terminal ausgegangen. Effektiv wurde aber eine leichte Zunahme beobachtet.

Es wird empfohlen, vor der geplanten Verlegung der Firstbahn-Talstation vertiefte Abschätzungen bezüglich der entstehenden Nachfrageverlagerungen vorzunehmen.

5.3 Auswirkungen eines unterirdischen Bushofs auf die Umläufe der Busse

Grundsätzliches

Die Aussagen in diesem Unterkapitel gelten nur für einen allfälligen unterirdischen Bushof unter der geplanten Talstation der Firstbahn auf dem Areal Führenmatte, nicht für einen Bushof an einem anderen Ort (z.B. unter dem Bärplatz).

Nachfolgend ist die Fahrplanuhr der BOB (Stand Sommer 2025) dargestellt. Für die Ortsbusse wird angenommen, dass die Abfahrten frühestens zu den Minuten xx:14 und xx:44 möglich sind. Die Ankünfte müssen spätestens zu den Minuten xx:12 und xx:42 erfolgen, damit der Anschluss auf die Bahn funktioniert. Die möglichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Busse (mit Gewährleistung der Umstiege Bus-Bahn und Bahn-Bus) sind ebenfalls dargestellt.

Daraus ergibt sich für einen vollständigen Umlauf der Ortsbusse ein maximales Zeitfenster von 28 Min., sofern mit demselben Fahrzeug sowohl der Umstieg Bahn → Bus als auch Bus → Bahn innerhalb der verfügbaren 37 Min. zwischen Zugankunft und Zugabfahrt ermöglicht werden soll.

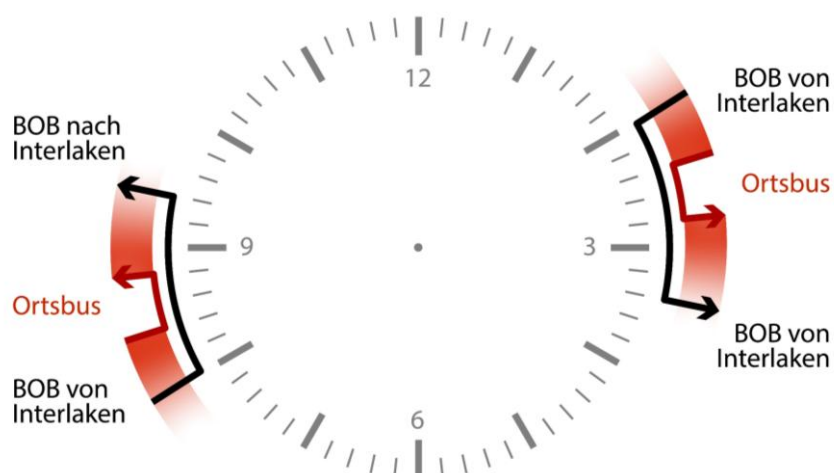


Abbildung 8: Fahrplanuhr BOB in Grindelwald (Stand Sommer 2025) sowie mögliche Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Ortsbusse

Der unterirdische Bushof wird gemäss aktuellem Planungsstand ab der Spillstattstrasse erschlossen. Dies beeinflusst die Fahrzeiten der Buslinien: auf einigen Beziehungen verlängert sich die Fahrzeit (z.B. für den Oberen Gletscher oder die Gletscherschlucht), auf anderen verkürzt sie sich (z.B. für Stutz oder für Bodmi/Klusi via Tuftbach).

Nachfolgende Grafik zeigt die Fahrzeiten der Buslinien ab Bahnhof Grindelwald zu den Endhaltestellen und zurück gemäss Fahrplan Sommer 2025. Es zeigt sich, dass das Angebotskonzept auf der Linie 121 zum Oberen Gletscher bereits heute ausgereizt ist. Ebenfalls ist der Umlauf auf der Linie 122 nach Klusi heute ausgereizt. Die Linie 123 weist auf dem Ast nach Itramen Egg zu hohe Fahrzeiten auf, sodass die Umstiege Bahn→Bus und Bus→Bahn bereits heute nicht mit demselben Fahrzeug ermöglicht werden können. Auf den restlichen Linienästen liegen noch gewisse Fahrzeitreserven vor.

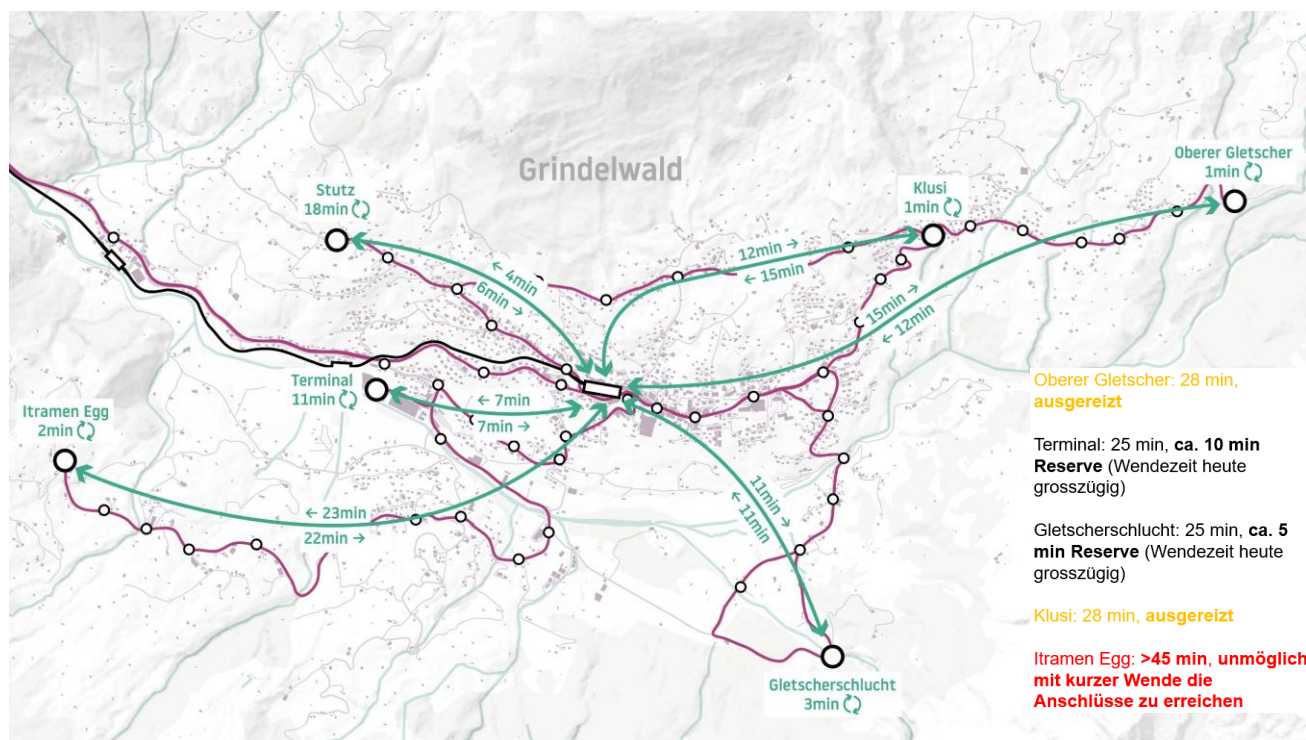


Abbildung 9: Reisezeiten gemäss Angebot Sommer 2025

Mit dem unterirdischen Bushof würde sich die Fahrzeit zur Klusi von 28 auf 26 Min. verkürzen, womit gewisse Fahrzeitreserven entstehen. Die Fahrt zum Oberen Gletscher und zurück zum Bahnhof würde sich jedoch um rund 2 Min. verlängern, wodurch der heute effiziente Umlauf mit Anschluss Bus-Bahn nicht mehr aufrechterhalten werden kann. Für die Linie 123 zur Itramen Egg ist mit zusätzlicher Fahrzeit zu rechnen.

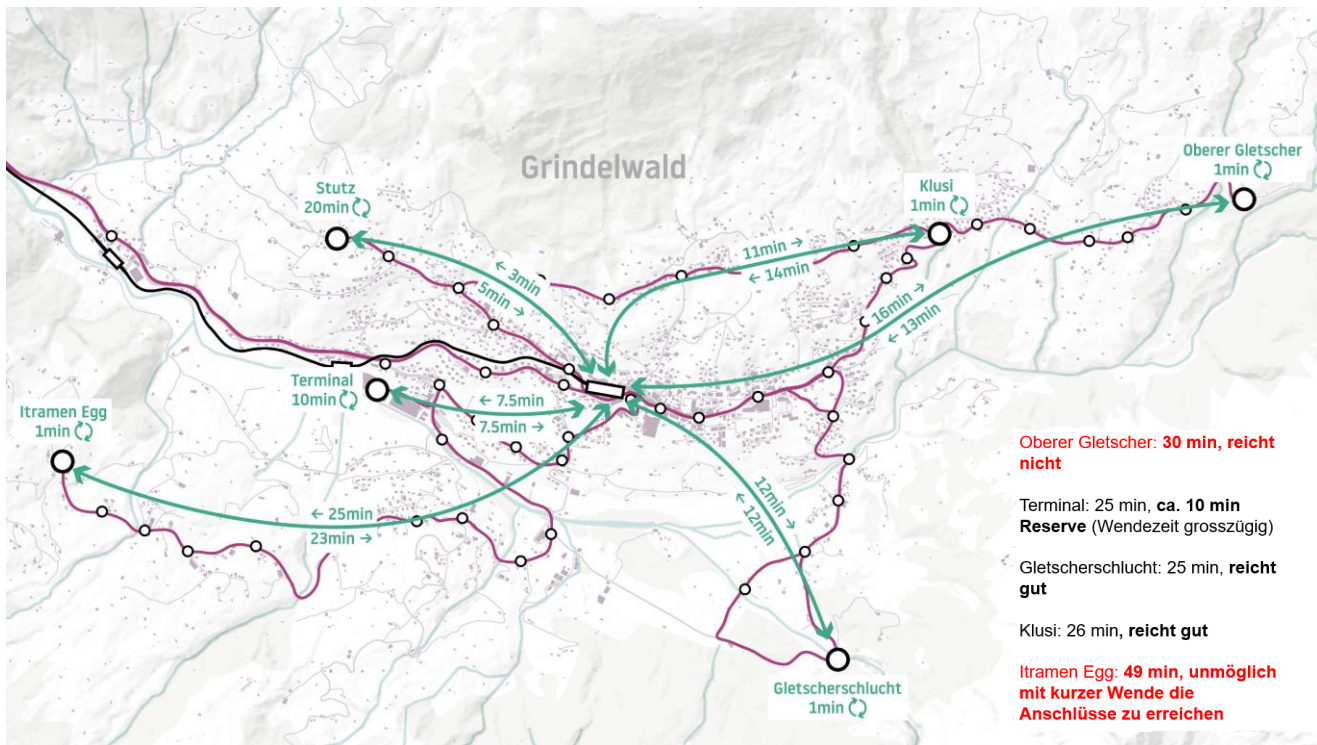


Abbildung 10: Reisezeiten bei unterirdischem Bushof, Basis Angebot Sommer 2025 plus Abschätzungen Veränderungen Fahrzeit

Im Folgenden werden die Auswirkungen des unterirdischen Bushofs pro Linie und mögliche Massnahmen gegenüber dem Angebot ab 2027 im Detail erläutert.

Linie 121

Zu den Betriebszeiten mit 15-Min.-Takt (Wintersaison, 8-18 Uhr) bestehen genügende Reserven, sodass die Umläufe auch mit dem unterirdischen Bushof funktionieren.

Bei Betriebszeiten mit 30-Min.-Takt (Fahrplan April-Dezember und Randzeiten Wintersaison, das heisst ab Betriebsbeginn bis ca. 8:00 Uhr und ab ca. 17:30 Uhr bis Betriebschluss) funktionieren die Umläufe nicht mehr wie heute. Es ist davon auszugehen, dass die Betriebsstabilität in Zeiten mit hohem Fahrgast- oder Verkehrsaufkommen ungenügend werden kann und das damit verbundene Risiko von Anschlussbrüchen ist nicht hinnehmbar.

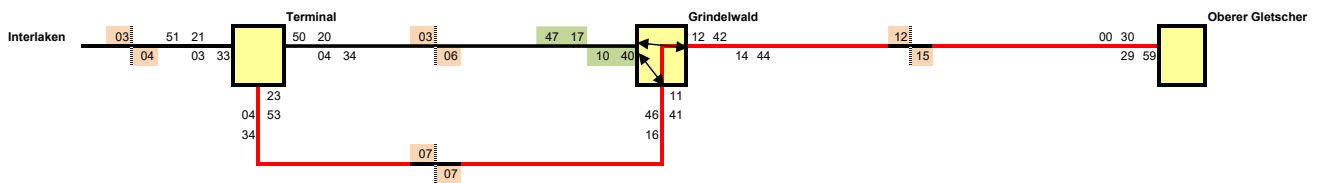
Mögliche Lösungsansätze dafür sind:

- Lösungsansatz 1:
 - 15-Min.-Takt im Sommer
 - Dies wäre im Dorf (bis zur Kirche) aus Nachfragesicht eine Entlastung, bis zum Oberen Gletscher aber ein Überangebot
 - bedingt den Einsatz von 2 zusätzlichen Fahrzeugen (hohe Betriebskosten)
 - Ausdünnung in Neben-/Randverkehrszeiten schwierig

- Lösungsansatz 2:
 - 30-Min.-Takt beibehalten
 - mit der Linie 121 weiterhin den heutigen Bushof am Bärplatz bedienen
- Lösungsansatz 3:
 - 30-Min.-Takt in heutiger Fahrlage beibehalten
 - zusätzliches Stabilisierungsfahrzeug einsetzen (hohe Betriebskosten)
- Lösungsansatz 4:
 - 30-Min.-Takt beibehalten
 - Anpassung der Fahrlage: Verlängerung Umsteigezeiten am Bahnhof Grindelwald sowie Wendezeit im Oberen Gletscher auf je ca. 13 min, dafür Verkürzung Wendezeit am Terminal (siehe Abbildung unten)
 - Dies führt zu längeren Reiseketten, kann aber fahrzeugneutral umgesetzt werden.
 - Die Haltestellen ab Bahnhof bis und mit Kirche können ab dem Bahnhof mit der Linie 122 weiterhin mit attraktiven Umsteigezeiten Bus-Bahn erreicht werden.
 - Dieser Ansatz entspricht bzgl. der Umsteige- und Wendezeiten (nicht bzgl. der Taktdichte) dem Angebot ab 2027 im Winter.

Sollte der unterirdische Bushof realisiert werden, wird empfohlen, im Sommer als Grundtakt den Lösungsansatz 4 weiterzuverfolgen (30-Min.-Takt mit Verlängerung Umsteigezeiten am Bahnhof und Verlagerung Wendezeiten zum Oberen Gletscher). Bei ausreichender Nachfrageentwicklung ist eine Ausdehnung des 15-Min.-Taktes (gemäss Lösungsansatz 1) in den Spitzenzeiten anzustreben. Falls der unterirdische Bushof nicht realisiert wird, kann das heutige Angebot bzw. das geplante Angebot ab 2027 unverändert weiterbetrieben werden.

2025



Ansatz 4

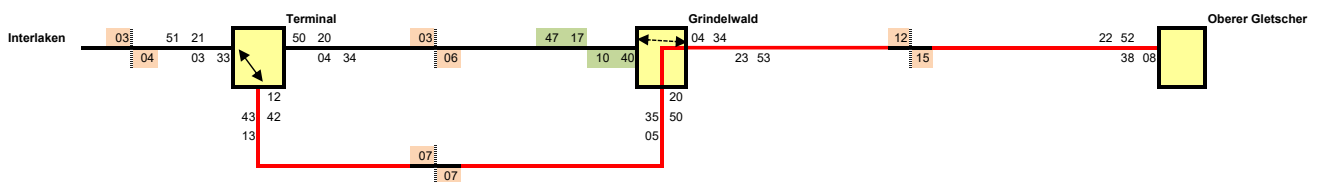


Abbildung 11: Netzgrafik Linie 121 Sommer gemäss Fahrplan 2025 (oben), Netzgrafik Linie 121 gemäss Lösungsansatz 4 (unten)

Linie 122

Durch die Erstellung eines unterirdischen Bushofs drängen sich an der Linie 122 gegenüber dem Angebot ab 2027 keine grösseren Anpassungen auf.

Linie 123

Bei Anfahrt des geplanten unterirdischen Bushofs verlängert sich der Fahrweg um rund 900 m (2×450 m). Dies entspricht einer zusätzlichen Fahrzeit von rund 3,5 min (Annahme 15 km/h).

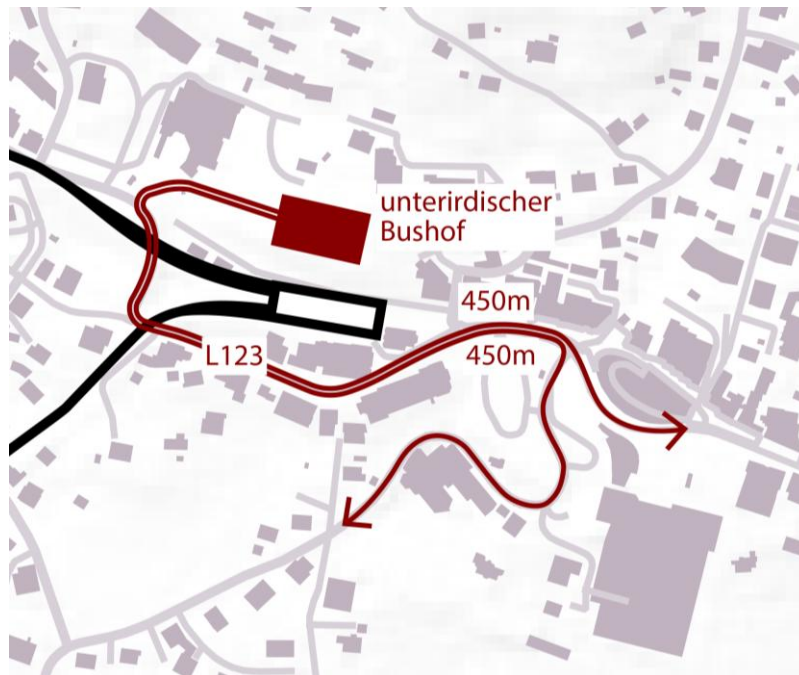


Abbildung 12: Zusätzliche Strecke bei unterirdischem Bushof Linie 123

Mit dem geplanten neuen Bushofstandort wird die Standzeit der Linie 123 von heute 5 min pro Umlauf auf rund 2 min pro Umlauf reduziert, was die Betriebsstabilität reduzieren würde. Zudem werden für den Linienabschnitt Endweg (Terminal – Bahnhof) die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sehr knapp.

Es stehen folgende Lösungsansätze im Raum, je nach Takt auf der Linie 123:

- Betriebszeiten mit 60-Min.-Takt auf der L123:
 - Erstellung einer Haltekante in der Nähe des heutigen Bushofs
 - Oder bei Integration Bus in den unterirdischen Bushof:
 - Einkürzung auf Strecke Bahnhof – Itramen Egg und leichte Anpassung der Fahrlage (gegenüber heute) für Gewährleistung des BOB-Anschlusses am Bahnhof Grindelwald
 - Oder BOB-Anschlüsse neu am Terminal und Einkürzung auf Strecke Bahnhof – Itramen Egg (gemäss Angebot ab 2027), Fahrlage L123 ganztags gleich
- Betriebszeiten mit 30-Min.-Takt auf der L123 (zeitweise vorgesehen gemäss Angebot ab 2027): Wenn die Linie auf die Strecke Bahnhof – Itramen Egg eingekürzt wird, funktionieren die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn (im Terminal) gemäss Angebot ab 2027 auch mit dem unterirdischen Bushof.

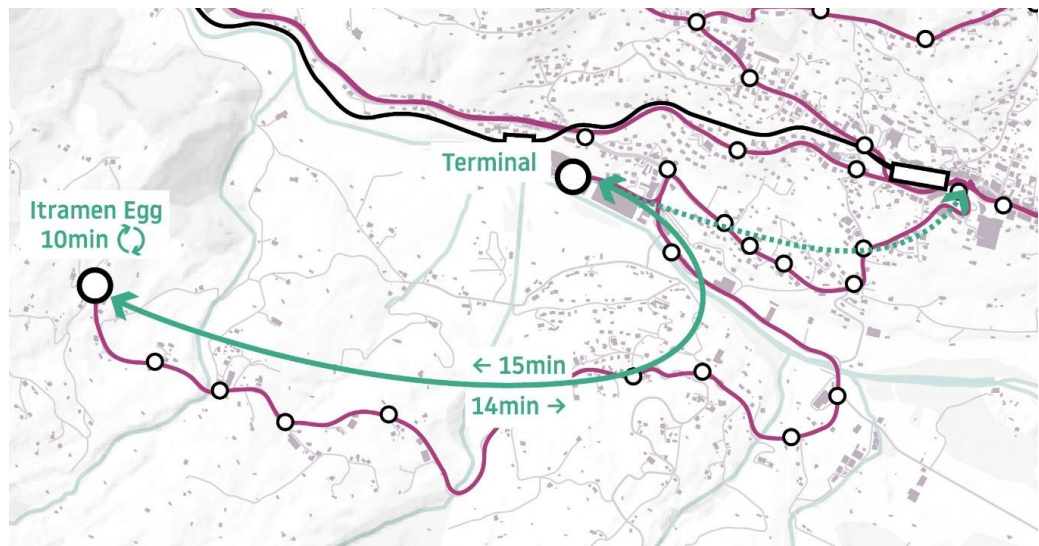


Abbildung 13: Grafik Anbindung Itramen Egg an Terminal (Angebot ab 2027)

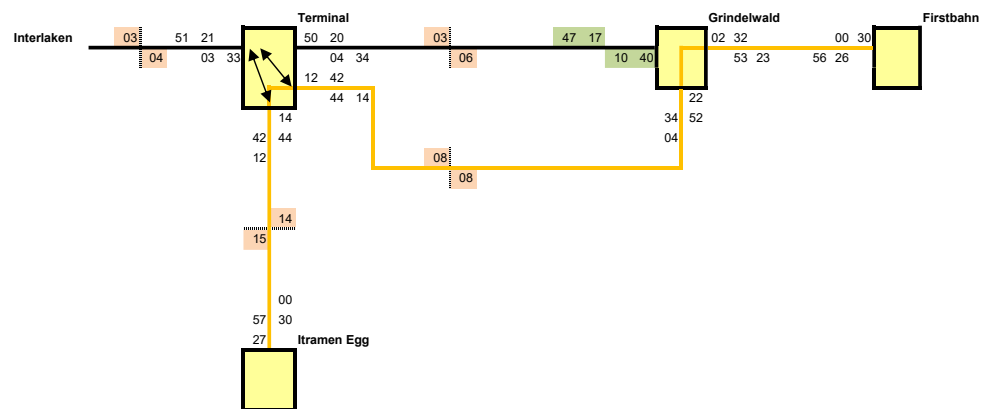


Abbildung 14: Netzgrafik L123 im 30-Min.-Takt mit Anbindung an Terminal (angelehnt an Angebot ab 2027)

Linie 124

Durch die Erstellung eines unterirdischen Bushofs drängen sich an der Linie 124 gegenüber dem Angebot ab 2027 keine Anpassungen auf.

Fazit

Falls ein unterirdischer Bushof weiterverfolgt wird, soll sichergestellt werden, dass der Umstieg Bus-Bahn attraktiv und leistungsfähig ausgestaltet wird. Die linienspezifischen Auswirkungen des unterirdischen Bushofs und die notwendigen Anpassungen gegenüber dem Angebot ab 2027 können wie folgt zusammengefasst werden:

Anpassungen bei neuem unterirdischem Bushof gegenüber Angebot ab 2027**Linie 121:**

- Betriebszeiten mit 15-Min.-Takt (Wintersaison): kein Handlungsbedarf gegenüber Angebot ab 2027
- Betriebszeiten mit 30-Min.-Takt (ausserhalb Winter sowie Randzeiten Winter):
 - als Grundtakt 30-Min.-Takt mit Verlängerung Umsteigezeiten am Bahnhof und Verlagerung der Wendezeiten vom Terminal zum Oberen Gletscher
 - bei ausreichender Nachfrageentwicklung Verdichtung zum 15-Min.-Takt in Spitzenzeiten anstreben

Linie 122:

- Unterirdischer Bushof funktioniert mit dem geplanten Angebot ab 2027, kein Handlungsbedarf

Linie 123:

- Einkürzung auf Strecke Bahnhof – Itramen Egg (im 30-Min.-Takt oder 60-Min.-Takt möglich)

Linie 124:

- Unterirdischer Bushof funktioniert mit dem geplanten Angebot ab 2027, kein Handlungsbedarf

6 Weiteres Vorgehen

Abstimmung Planung Talstation Firstbahn und Ortsbus

Die Planungen der Talstation Firstbahn und des damit verbundenen Bushofs sind auch weiterhin laufend mit dem Ortsbuskonzept abzustimmen. Je nach Lage und Zufahrt des Bushofs sowie Ausgestaltung der Umsteigewege ergeben sich unterschiedliche Auswirkungen auf die Buslinien in Grindelwald und es müssen entsprechende Massnahmen im Ortsbusnetz getroffen werden (Anpassungen Fahrlagen, zusätzlicher Fahrzeugeinsatz). Es können sich daraus Sprungkosten ergeben.

Die Bedürfnisse einer attraktiven ÖV-Drehscheibe (kurze Wege, einfache Auffindbarkeit, attraktive Gestaltung, ausreichende Kapazitäten und Platzverhältnisse) sind für das Funktionieren des ÖV-Systems zentral. Die Anforderungen sind in der weiteren Planung in den Fokus zu nehmen. Betreffend die Auswirkungen der geplanten Verlegung der Talstation der Firstbahn auf das Fahrgastaufkommen in den Ortsbussen sind allenfalls vertiefte Abklärungen erforderlich.

Weitere Verdichtungskurse BOB

Mit den Verdichtungskursen der BOB an Spitzentagen in Lastrichtung ist das Angebot und die zeitliche Verfügbarkeit der Linie 121 abzustimmen. Aufgrund der bestehenden Unsicherheiten zu Fahrplanlagen und Umsteigezeiten kann dies erst im Rahmen der kommenden Fahrplanverfahren im Detail ausgearbeitet werden.

Umsetzung Angebot ab 2027

Das Angebot ab 2027 (Systematisierung, Verdichtung L123, Abendangebot) soll mit den Beteiligten weiter konkretisiert und in Richtung Umsetzung gebracht werden.

Anhang: Liniennetzpläne

Liniennetzplan Sommer 2025

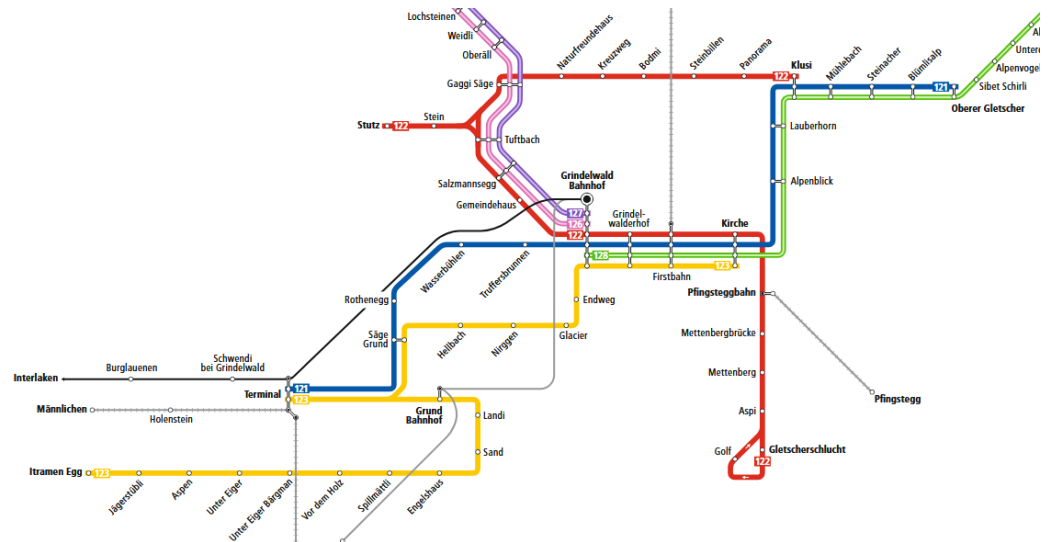


Abbildung 15: Busnetz Sommer 2025

Liniennetzplan Winter 2025/26

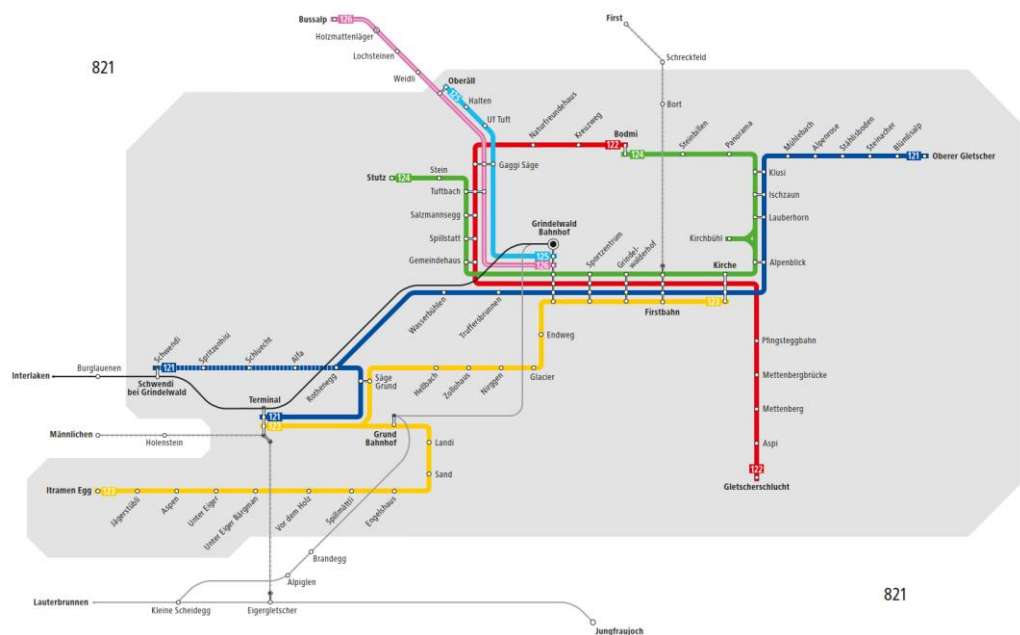


Abbildung 16: Busnetz Winter 2024/25

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11