

Präzisierung ÖV-Angebote Oberland Ost

Linie 31.021 Thun – Interlaken

Matthias Oswald, Jan Mathias

Dokumentation 27.04.2026

Zusammenfassung Angebotsüberprüfung L21

- Geprüft wurde, wie das Angebot der Linie 21 im Raum Interlaken an die gestiegene Nachfrage angepasst werden kann. Dabei geht es sowohl um eine gestiegene Nachfrage in der Nebensaison als auch eine erhöhte Nachfrage in der Hauptsaison
- In den Nebensaisons besteht aktuell kein Abendangebot auf dem Abschnitt Unterseen, Neuhaus ↔ Interlaken. Die Aufnahme eines Abendangebots in den Nebensaisons sollte aus Sicht einer vollständigen ÖV-Grundversorgung geprüft werden.
- Für die Einführung eines ganzjährigen 30-Min.-Takt auf dem Abschnitt Beatenbucht ↔ Interlaken ist die Nachfrage zum aktuellen Zeitpunkt nicht ausreichend. Ein ganzjähriger 30-Min.-Takt wäre aus Angebotssicht wünschenswert und sollte daher im nächsten regionalen Angebotskonzept (RAK) neu beurteilt werden.
- Saisonale Verdichtungen auf einen 15-Min.-Takt im Abschnitt Unterseen, Neuhaus ↔ Interlaken bedingen einen zusätzlichen Fahrzeugeinsatz.
- Für die saisonale Angebotsverdichtung auf einen 15-Min.-Takt wird der Abschnitt Neuhaus – Interlaken Ost empfohlen.
- Im Raum Neuhaus ist eine dauerhafte Lösung für das Wendmanöver zu finden.

Inhalt

1. Fragestellung
2. Ausgangslage
3. Vertiefung
4. Empfehlung

Fragestellung

Wie kann das Angebot der Linie 21 optimiert werden?

- Saisonale Engpässe im Sommer und Einsatz von Verdichtungskurse Neuhaus und Interlaken
- Steigende Nachfrage in der Nebensaison auf der gesamten Linienverlauf (u.a. durch ganzjährige Öffnung Beatushöhlen)
- Fehlendes Abendangebot für Manor Farm / Neuhaus
- Was für ein Angebot soll für die saisonale Verdichtung der Linie 21 im Raum Interlaken weiterverfolgt werden?
- Was sind die Auswirkungen? (Wendesituation, Fahrzeugbedarf)

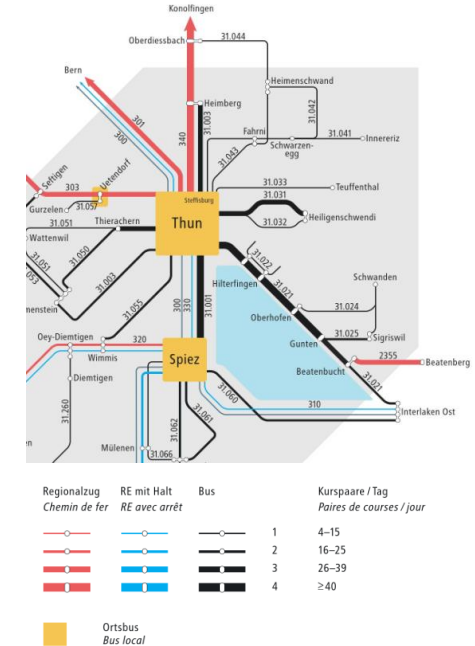
Inhalt

1. Fragestellung
- 2. Ausgangslage**
3. Vertiefung
4. Empfehlung

Ausgangslage

Linienbeschreibung

- Linie 21 verkehrt zwischen Thun, Bahnhof und Interlaken Ost, Bahnhof
- Je nach Abschnitt übernimmt die Linie eine unterschiedliche Rolle
 - Thun ↔ Oberhofen: städtische / regionale Hauptlinie
→ dichter Takt
 - Oberhofen ↔ Unterseen: Grunderschliessung, während der Hauptsaison (Mai bis Oktober) zusätzlich Freizeit-/Tourismus-Erschliessung
→ Takt ist saisonal unterschiedlich
 - Unterseen ↔ Interlaken: Zubringerlinie
- Linie weist im kantonalen Angebotskonzept unterschiedliche Angebotsstufen je nach Abschnitt auf

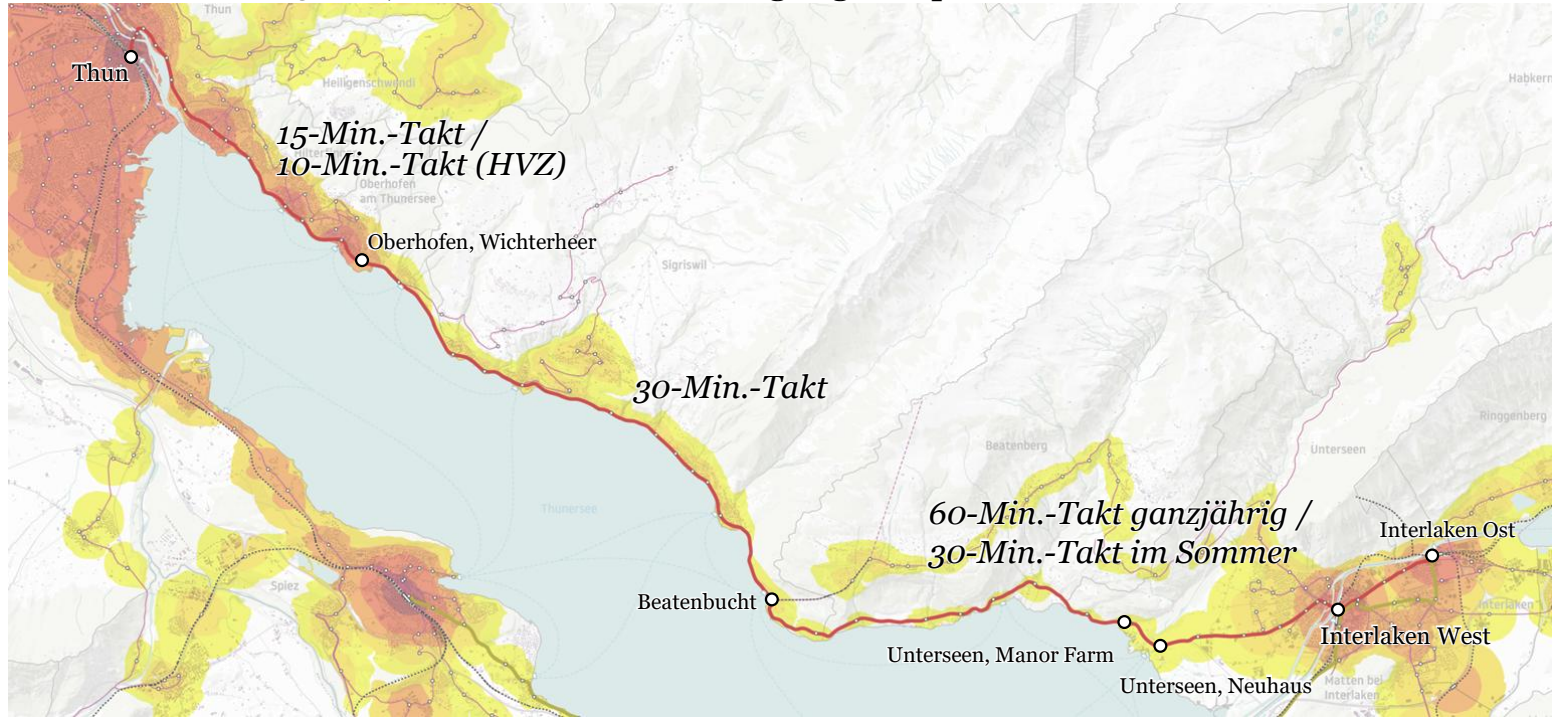


Linie	Ang. Stufe	Nachfrage	KDG	Bemerkungen
31.021 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken	4	▲	■	1/2 (Nachfrage)

Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 - 2025

Ausgangslage

Linienvverlauf Linie 31.021, ÖV-Güteklassen und Taktgefüge Hauptsaison (ohne Zusatzkurse Unterseen)



Ausgangslage

Nachfrage

- Gemäss Aussage TU ist die Nachfrage in den letzten Jahren auf der Linie deutlich gestiegen. Gerade für die Nebensaison drängt sich die Ausdehnung des Sommerfahrplans mit 30-Min.-Takt auf.
- Insbesondere auf dem Abschnitt Unterseen ↔ Interlaken ist die Nachfrage in der Hochsaison derart stark gestiegen und führte zu Kapazitätsengpässen, dass ab 2024 zwischen Unterseen, Neuhaus und Interlaken Ost, Bahnhof Beiwagen eingesetzt wurden.
- Im Jahr 2025 wurde die Linie 21 in den Sommermonaten auf dem betroffenen Abschnitt zu einem 15-Min.-Takt verdichtet.

Ausgangslage

Räumliche Verfügbarkeit

- Die Linie 21 stellt im Abschnitt Oberhofen ↔ Unterseen die Grundversorgung sicher
- Die Gebiete Neuhaus und Manor Farm gehören zur Gemeinde Unterseen, werden aber ausschliesslich durch die Linie 21 erschlossen. Mit den Campingplätzen, Bademöglichkeiten und der Manor Farm sind sie Ziel- und Ausgangsort vieler Freizeit- / Tourismusreisen
- Zwischen Manor Farm und Haltestelle Unterseen, Neuhaus (Endpunkt saisonale Taktverdichtung) besteht keine direkte Fusswegverbindung

Ausgangslage

Zeitliche Verfügbarkeit

Abschnitt Beatenbucht ↔ Interlaken:

- Morgens:
 - In Richtung Thun: 1. Abfahrt in Interlaken Ost um 07:05
 - In Richtung Interlaken: 1. Abfahrt in Beatenbucht um 06:28
 - Abends:
 - In Richtung Thun: letzte Abfahrt in Interlaken Ost um 19:10, in der Saison um 22:32
 - In Richtung Interlaken: letzte Abfahrt in Beatenbucht um 18:32, in der Saison um 21:57
- Ausserhalb der Hauptsaison verfügen die Ortsteile Neuhaus und Manor über kein Abendangebot

Ausgangslage

Wendemöglichkeiten

Heute werden aufgrund der unterschiedlichen Laufwege entlang des Linienverlaufs folgende Wendemöglichkeiten genutzt:

- Oberhofen a. T., Wichterheer
- Beatenbucht (Wende nur für aus Thun kommende Kurse möglich)
- Unterseen, Neuhaus (Erfolgt als Dreipunktende auf privatem Parkplatz)

Ausgangslage

Anschlüsse heute

- Thun:
 - 6 Min. Umstieg in Richtung Bern (S-Bahn)
- I.-W.:
 - 14 Min. Umstieg in Richtung Bern (IC)
- I.O.:
 - 6 Min. Umstieg auf Zentralbahn nach Luzern (IR)
 - 6 Min. Umstieg auf Berner Oberlandbahn nach Grindelwald / Lauterbrunnen

Anschlussprioritäten (gemäss RAK Oberland-Ost):

- In Interlaken Ost 1. Priorität auf Zentralbahn (ZB) und Berner Oberlandbahn (BOB)
- In Interlaken West 2. Priorität auf IC Bern

Ausgangslage

Mitwirkung Regionales Angebotskonzept 2027 – 2030

Themen aus dem Mitwirkungsbericht zum RAK 2027 – 2030 zur Linie 21:

- Unterstützung der saisonalen Angebotsverdichtungen zu 15-Min.-Takt (Abschnitt Neuhaus – Interlaken)
- Verbesserte Anschlüsse in Richtung Bern in Interlaken West
- Wunsch nach einheitlichem Takt auf Abschnitt Thun ↔ Oberhofen (heute Wechsel zwischen 10/15-Min.-Takt zur HVZ / NVZ)

Inhalt

1. Fragestellung
2. Ausgangslage
- 3. Vertiefung**
4. Empfehlung

Vertiefung ganzjähriger 30-Min.-Takt

In der Zwischensaison (Ende Okt.- Ende Apr.) besteht ein 60-Min.-Takt zwischen Interlaken und Beatenbucht. Die ganzjährige Öffnung der Beatushöhlen und eine stärkere Ausrichtung der Tourismusgebiete auf Ganzjahresangebote führt zu mehr Nachfrage auf der Linie 21 in der Nebensaison

Denkbarer Ansatz wäre den 30-Min.-Takt ganzjährig durchzuziehen:

- stärkt Angebotsqualität für Beatushöhlen
 - Verbessert auch Erschliessung der Gebiete Manor Farm, Neuhaus und der Gewerbezone Eichzün-Lehnzün in Unterseen
 - Ganzjähriger 30-Min.-Takt bringt erhöhte Merkbarkeit
- Mit der aktuellen Angebotsstufe (1) ist gemäss Angebotsverordnung eine solcher Angebotsausbau durch den Kanton auf diesen Linienabschnitt nicht realistisch
- Soll mit der Nachfrageentwicklung im Rahmen des RAK 2031-2034 geprüft werden

Vertiefung Abendangebot in Nebensaisons

- Die Haltestelle Unterseen, Neuhaus wird in der Nebensaison (Mai – September) am Abend zuletzt um 18:17 in Richtung Thun und um 18:44 in Richtung Interlaken-Ost bedient
 - Aus Fahrgastsicht ungünstig und unattraktiv, es besteht kein Abendangebot
- Potential ist beschränkt, auch bei Aufnahme eines Abendangebots ist die Nachfrage gering
- Die Aufnahme eines Abendangebots wird empfohlen, um ein Grundangebot für die Gebiete Neuhaus und Manor Farm sicherzustellen.

Varianten: Saisonale Verdichtung

Ausprägungen:

- Bedienmuster:
 - Beiwagen
 - Taktverdichtung
- Bedienabschnitt
 - Beatenbucht $\leftrightarrow$ I. O.
 - Beatenbucht $\leftrightarrow$ I. W.
 - Manor Farm $\leftrightarrow$ I. O.
 - Manor Farm $\leftrightarrow$ I. W.
 - Neuhaus $\leftrightarrow$ I. O.
 - Neuhaus $\leftrightarrow$ I. W.
- Fahrplanlage

Ansätze Saisonale Verdichtung Neuhaus - Interlaken

Zeitliche Verfügbarkeit (Hochsaison)

- Ansatz 1: Beiwagen
 - Ansatz wurde im Sommer 2024 umgesetzt
 - schafft zusätzliche Kapazitäten, bietet gleiche Anschlüsse wie Regelkurs, kein Mehrwert für die zeitliche Verfügbarkeit
- Ansatz 2: Taktverdichtung:
 - Ansatz wurde im Sommer 2025 umgesetzt
 - bietet höhere zeitliche Verfügbarkeit, dafür können nicht die gleichen Anschlüsse angeboten werden

Varianten: Saisonale Verdichtung

Zeitliche Verfügbarkeit (Hochsaison)

- Anschlüsse mit Ansatz 1 Beiwagen:
 - I. W.: 14 Min. Umstieg nach Bern
 - I. O.: 6 Min. Umstieg nach Luzern, Grindelwald und Lauterbrunnen
- Anschlüsse mit Ansatz 2 15-Min.-Takt:
 - I. W.: 8 Min. auf (GoldenPass nach Montreux, unregelmässig), 13 Min. Umstieg auf andere Buslinien
 - I. O.: 3 Min. auf Buslinien 102, 103, 104
- Anschlüsse mit 15-Min.-Takt bringen wenig Mehrwert
- Auf dem Abschnitt Beatenbucht ↔ Interlaken wird Linie im Sommer vermutlich vor allem Camping- und Badegästen sowie Touristen genutzt.
- Anschlüsse sind für diese Gruppe nicht prioritär und es ist daher ausreichend, wenn halbstündlich Anschlüsse in Interlaken angeboten werden.
- ➔ Der Nutzen einer Angebotsverdichtung auf einen 15-Min.-Takt überwiegt die Nachteile der fehlenden Anschlüsse

Varianten: Saisonale Verdichtung

Varianten saisonale Verdichtungen

Verschiedene Abschnitte wurden hinsichtlich des Umlaufs und Fahrzeugbedarfs untersucht (Netzgrafik im Anhang):

- Neuhaus ↔ I. O.
- Neuhaus ↔ I. W.
- Manor Farm ↔ I. O.
- Manor Farm ↔ I. W.
- Beatenbucht ↔ I. O.
- Beatenbucht ↔ I. W.

Varianten: Saisonale Verdichtung

Fahrzeugbedarf je Variante

Variante	Bedienabschnitt	(zusätzlicher) Fahrzeugbedarf	Fahrzeit [min]	Wendezeit [min]
Ist (Juli 2025)	Neuhaus ↔ I. O.	1	23	7
1b	Neuhaus ↔ I. W.	1	11	19
2a	Manor Farm ↔ I. O.	1-2	26	4
2b	Manor Farm ↔ I. W.	1	16	14
3a	Beatenbucht ↔ I. O.	2	53	7
3b	Beatenbucht ↔ I. W.	2	39	21

Varianten: Saisonale Verdichtung

Variante Hinketakt

Option 1: Sauberer 15-Min.-Takt

- Ein sauberer 15-Min.-Takt ist aufgrund der kurzen Wendezeiten mit einem Fahrzeug nicht machbar.
- In eine Richtung könnte ein sauberer 15-Min.-Takt angeboten werden

Option 2: Hinketakt mit Abfahrt ca. 10-Minuten vor dem Regelkurs

- Bei einem Hinketakt mit einer Abfahrt der Verdichtungskurse rund 10 Minuten vor dem Regelkurs ist von einer leicht höheren Entlastung der Grundkurse auszugehen

→ Beide Optionen sind auf dem Abschnitt Neuhaus ↔ I. O. mit knappen Wendezeiten an beiden Enden (4 Minuten in Neuhaus und 3 Minuten in Interlaken Ost) mit einem Fahrzeug zu bewältigen.

→ Die genaue Fahrlage muss mit den Schliesszeiten der Bahnschranke in Interlaken West abgestimmt werden

Varianten: Saisonale Verdichtung

Zwischenfazit

- Eine saisonale Verdichtung zum 15-Min.-Takt ist nur für auf dem Abschnitt Interlaken ↔ Unterseen, Neuhaus möglich
 - Eine Abfahrt von Interlaken Ost ist betrieblich herausfordernd aber machbar und erschliesst das Zentrum von Interlaken (→ Prioritär falls betrieblich stabil)
 - Eine Abfahrt von Interlaken West bietet mehr Wendezeiten, reduziert jedoch die räumliche Erschliessungswirkung (→ Rückfallebene)
- Eine saisonale Taktverdichtung auf einem längeren Abschnitt generiert Sprungkosten und ist aktuell unverhältnismässig, künftig aber denkbar

Wendemöglichkeiten

Wendemöglichkeiten

- Gemäss Strassenverordnung des Kanton Berns ist der Strasseneigentümer verantwortlich für Haltebuchten und Wendeanlagen
- Auf der Kantonsstrasse liegt die Zuständigkeit beim Obergeringenieurkreis I

Art. 1 Bestandteile der öffentlichen Strasse

¹ Bestandteile der öffentlichen Strasse sind namentlich

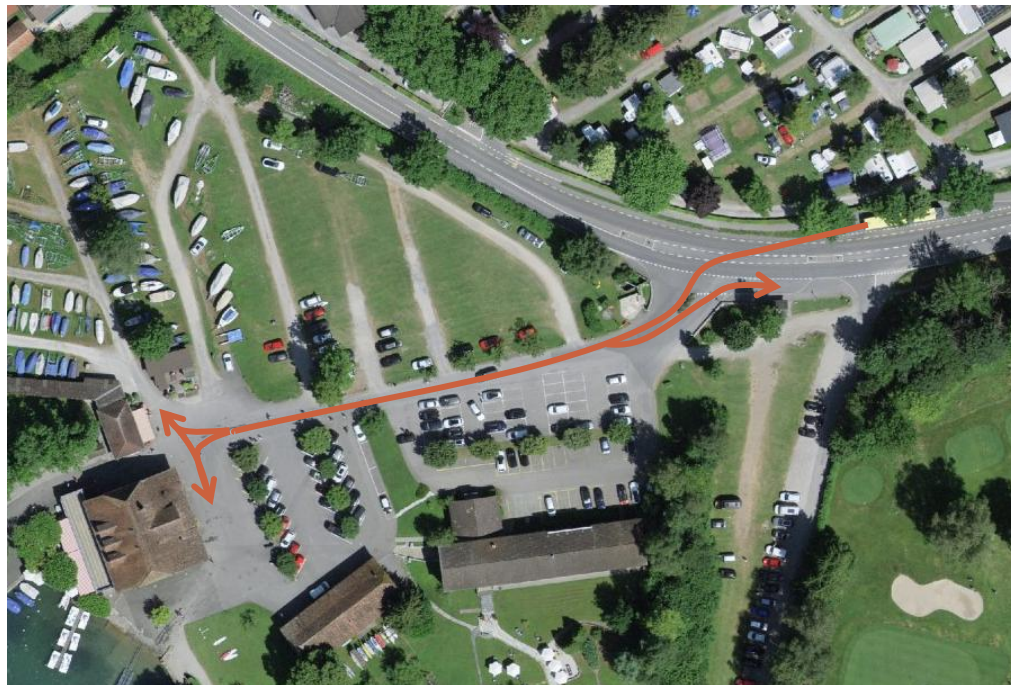
- a Fahrbahn einschliesslich Bus- und Radstreifen, Gehwege, Parkplätze, Grünstreifen, Fuss- und Radwege entlang der Strasse, Ausweichstellen, Plätze, Haltebuchten und Wendeschleifen,

Strassenverordnung Kanton Bern (Ausschnitt)

Wendemöglichkeiten

Wendemöglichkeiten

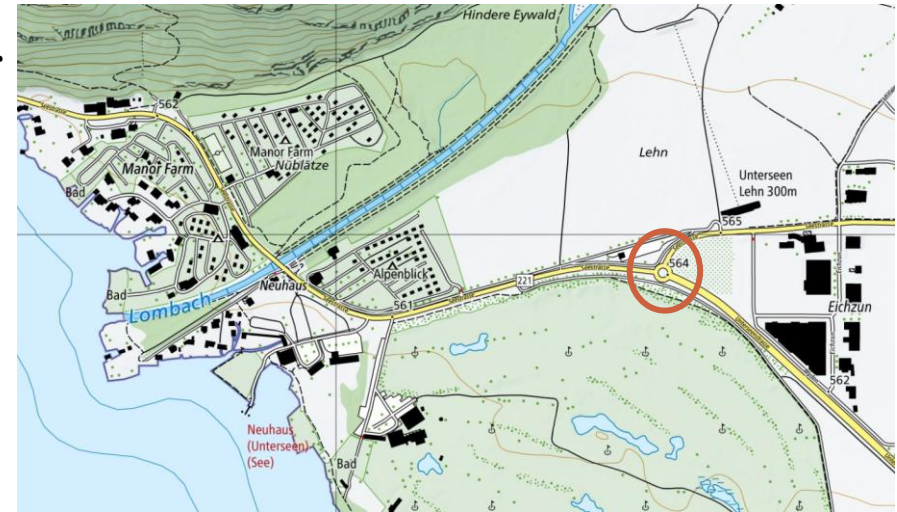
- Heute: Saisonale Verdichtungen wenden über Dreipunktswende auf Parkplatz Hotel «Neuhaus zum See»
- Weitere Möglichkeiten:
 - Kreisel Lehn
 - Wendeschleife Unterseen, Neuhaus
 - Wendeschleife Unterseen, Manor Farm
 - Beatenbucht



Wendemöglichkeiten

Wendemöglichkeit Kreisel Lehn, Unterseen

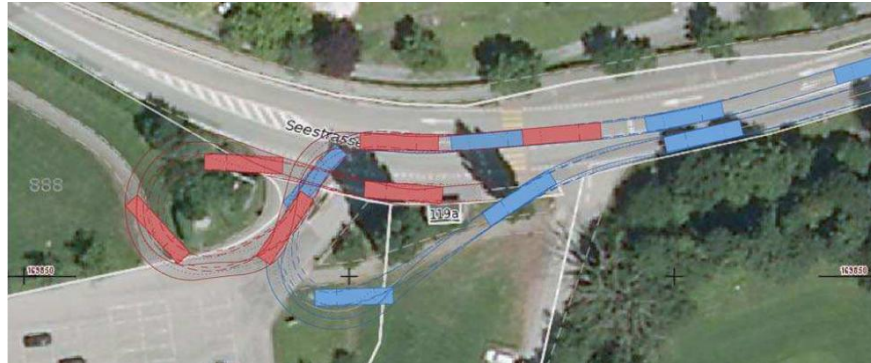
- Wende in Kreisel aus betrieblicher, infrastruktureller Sicht einfach
- Angebot in Neuhaus geht verloren
- weiter Fussweg zum eigentlichen Ziel in Neuhaus.
- Bringt keine Entlastungswirkung für Regelkurse



Wendemöglichkeiten

Wendeschleife Unterseen, Neuhaus

- Schleppkurven von Standardbussen wurden im Rahmen des Ortsbuskonzepts Bödeli (2011) überprüft
- Verlegung Reiterweg notwendig
- Bestehende Haltekante kann nicht angefahren werden → Unterschiedliche Abfahrtskanten von Regel- und Verdichtungskursen ist für Fahrgäste unintuitiv



Wendemöglichkeiten

Wendemöglichkeiten in Unterseen, Manor Farm

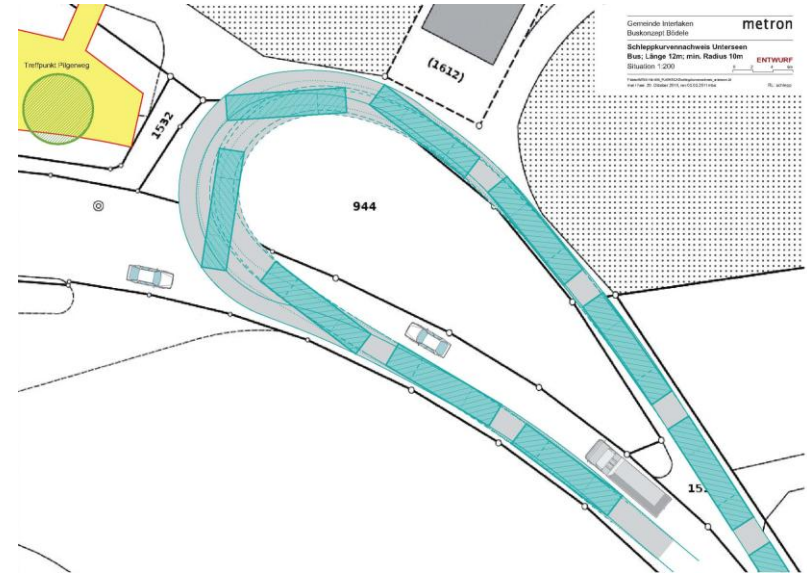
- 2 Optionen:
 - **Option 1:**
Wende Eyweg
 - **Option 2:**
Wende
Parkplatz



Wendemöglichkeiten

Wendemöglichkeit Unterseen, Manor Farm Option 1

- Schleppkurven von Standardbussen wurden im Rahmen des Ortsbuskonzepts Bödeli (2011) überprüft
- Wendemanöver grundsätzlich machbar, erfordert bauliche Massnahmen, barrierefreie Haltestelle unklar
- Bedingt aber unterschiedliche Halteorte für Regel- und Verdichtungskurse (für Fahrgäste nicht intuitiv)



Wendemöglichkeiten

Wendemöglichkeit Unterseen, Manor Farm Option 2

- Beengte Platzverhältnisse
 - Vordach Gebäude zu niedrig
 - Schleppkurven überprüfen erforderlich
 - Bauliche Massnahmen notwendig
 - Bestehende Haltekante kann nicht angefahren werden, barrierefreie Haltestelle nicht klar
- Unterschiedliche Halteorte für Regel- und Verdichtungskurse sind für Fahrgäste nicht intuitiv



Wendemöglichkeiten

Wendemöglichkeit Beatenbucht

- Platz ist für Wendemanöver aus und in Richtung Thun ausgelegt
- Wendemanöver aus in Richtung Interlaken ist mit den aktuellen räumlichen Möglichkeiten nicht möglich
- Grössere bauliche Anpassungen, die aufwändig werden (Eingriff in See und Topografie)
- Aus Angebotssicht gibt es kein Bedarf für ein Wendemanöver aus Richtung Interlaken.



Inhalt

1. Fragestellung
2. Ausgangslage
3. Vertiefung
4. Empfehlung

Abwägungen

- Manor Farm wäre aufgrund des Potentials ein logisches Linienende für die saisonalen Verstärkerkurse, Problematik:
 - Machbarkeit Wendeanlage kritisch
 - Umlauf ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz zu knapp (Sprungkosten)
 - Verlängerung bis Beatenbucht benötigt ein zusätzliches Fahrzeug sowie grosse bauliche Eingriffe
- **Weiterhin Führung der Verstärkerkurse bis Neuhaus**

Erkenntnisse

Saisonale Verdichtungen:

- Saisonale Verdichtung im Raum Interlaken bedingen zusätzlichen Fahrzeugeinsatz
- Für die saisonale Angebotsverdichtung wird der Abschnitt Neuhaus ↔ Interlaken Ost empfohlen
 - Effizienter Fahrzeugeinsatz
 - Weitgehend unabhängig von restlichem Betrieb der L21
- Die genaue Fahrplage der Verdichtung ist im Fahrplanverfahren und in erster Linie mit den Schliessungszeiten der Bahnschranke in Interlaken West zu definieren

Zeitliche Verfügbarkeit:

- Aufnahme Abendangebot in Zwischensaisons auf dem Abschnitt Neuhaus ↔ Interlaken ist zu prüfen
- Nachfrage für ganzjährigen 30-Min.-Takt zwischen Beatenbucht und Interlaken aktuell zu klein, wäre aus Angebotssicht wünschenswert und soll mit der Nachfrageentwicklung im nächsten RAK neu beurteilt werden

Wendemöglichkeit:

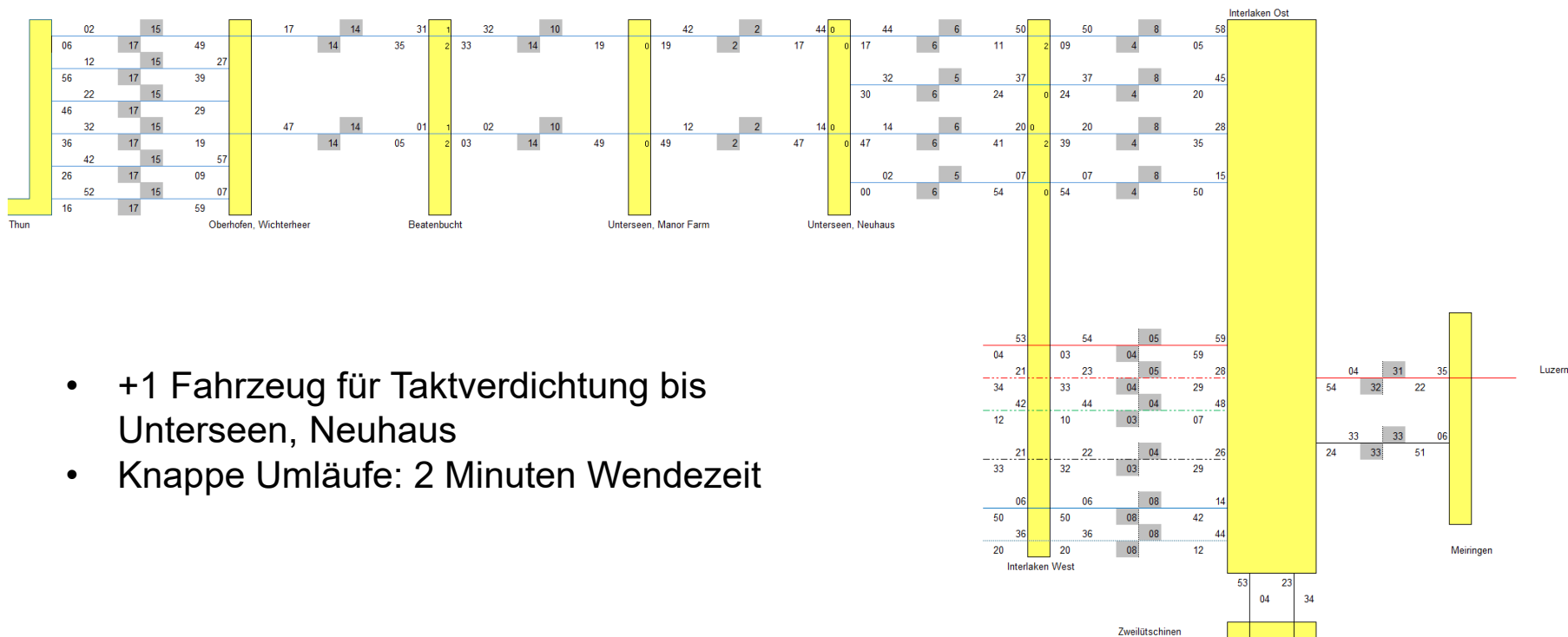
- Im Raum Neuhaus ist eine dauerhafte Lösung für das Wendmanöver zu finden.

Anhang

Ist (Juli 2025) 15-Min.-Takt, bis Neuhaus

Ist: 15-Min.-Takt bis Unterseen, Neuhaus

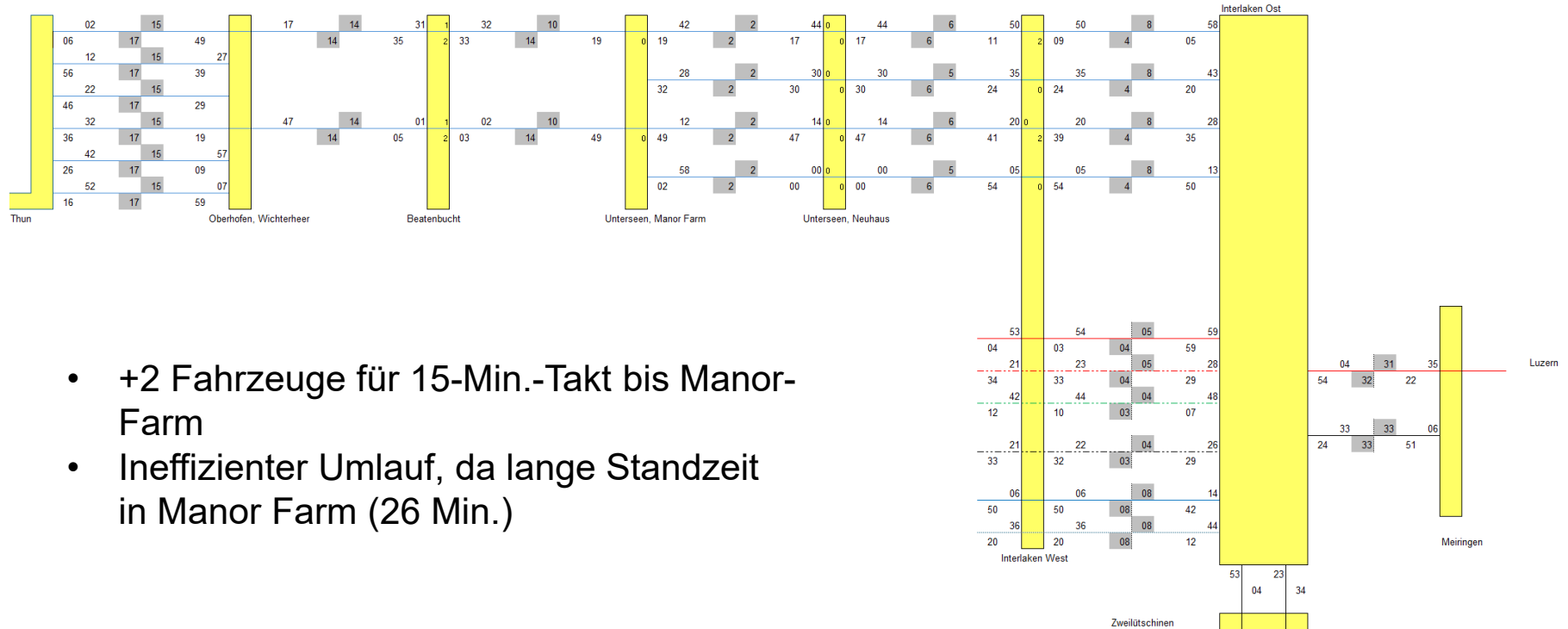
16-17 Uhr



- +1 Fahrzeug für Taktverdichtung bis Unterseen, Neuhaus
- Knappe Umläufe: 2 Minuten Wendezeit

Verlängerung Verdichtungskurse bis Unterseen, Manor Farm (symmetrische Fahrplananlage)

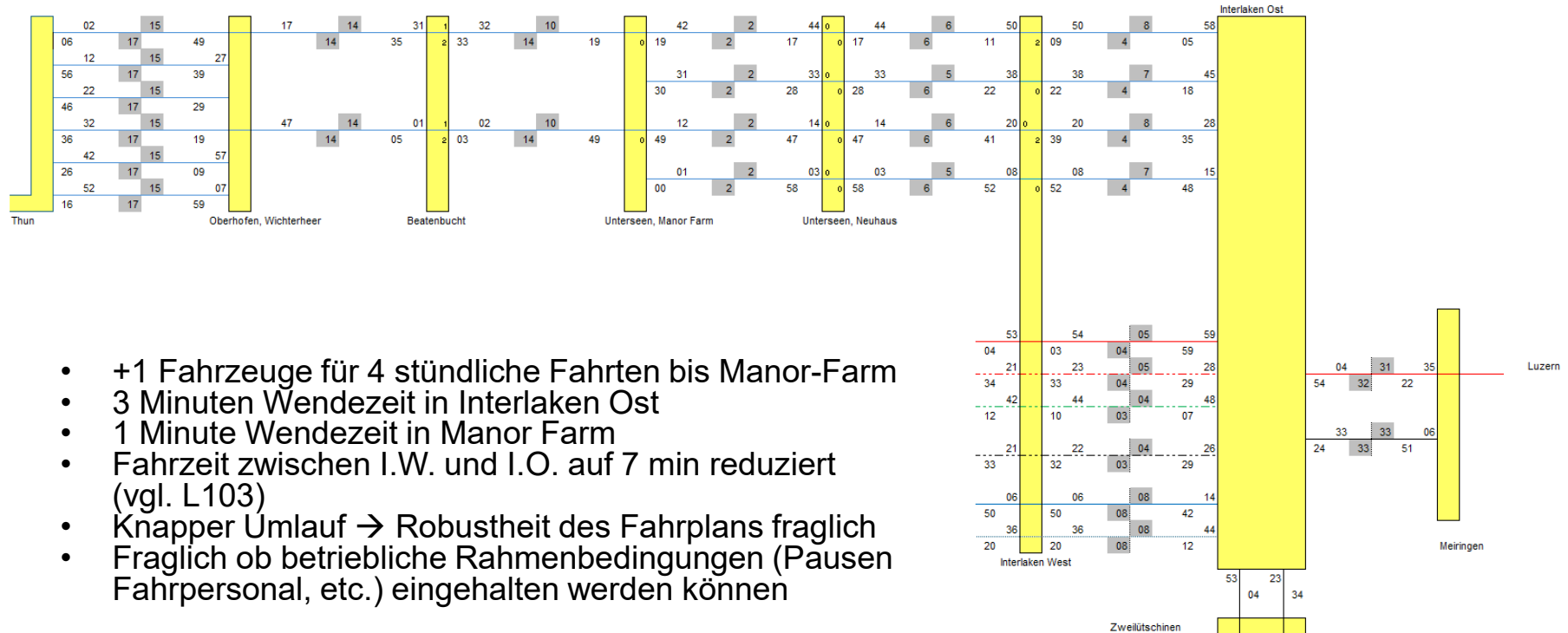
V1a: 15-Min.-Takt bis Unterseen, Manor Farm 16-17 Uhr



- +2 Fahrzeuge für 15-Min.-Takt bis Manor-Farm
- Ineffizienter Umlauf, da lange Standzeit in Manor Farm (26 Min.)

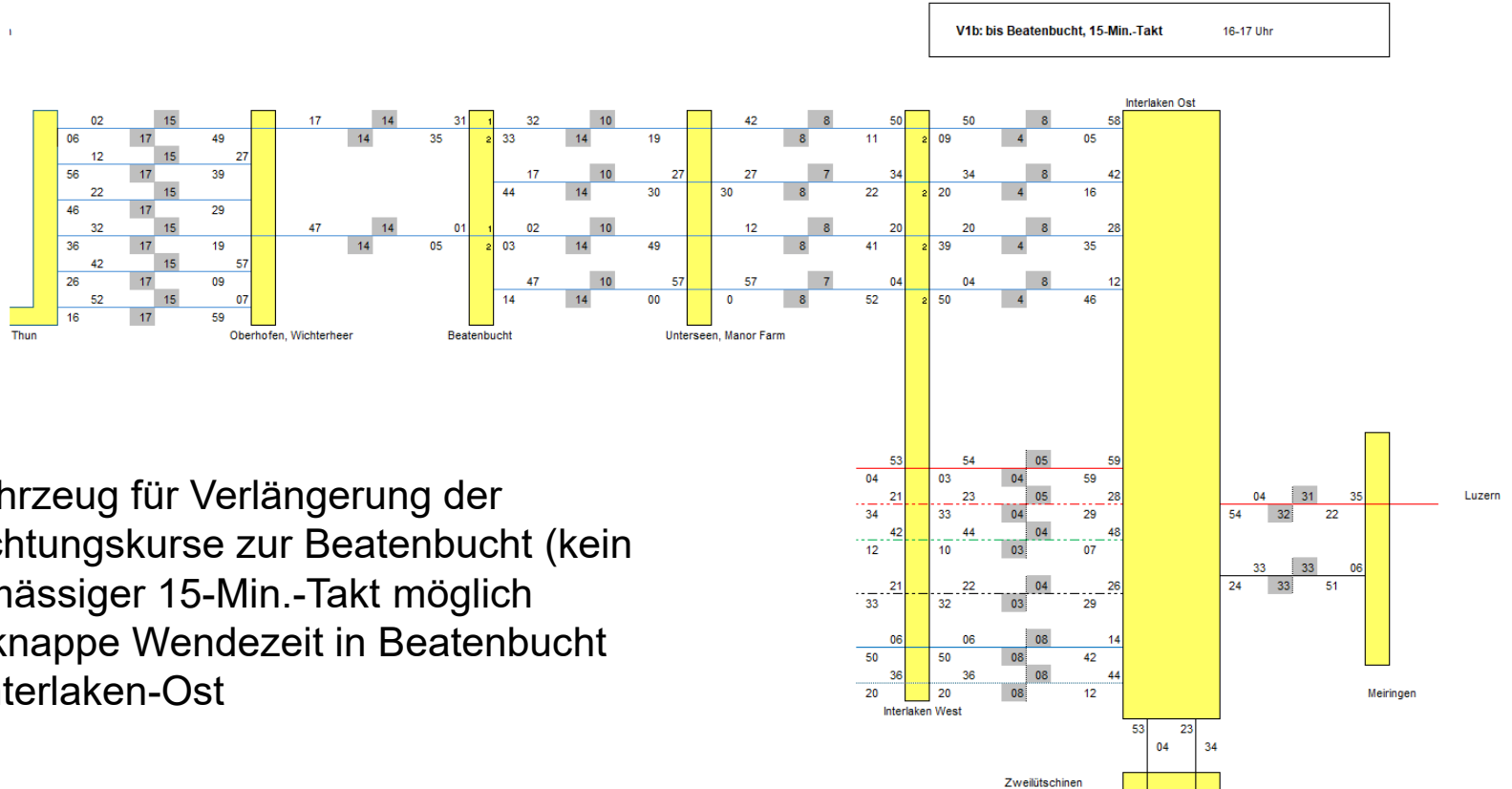
Verlängerung Verdichtungskurse bis Unterseen, Manor Farm (gleicher Fahrzeugeinsatz wie Juli 2025)

V1b: 15-Min.-Takt bis Unterseen, Manor Farm 16-17 Uhr



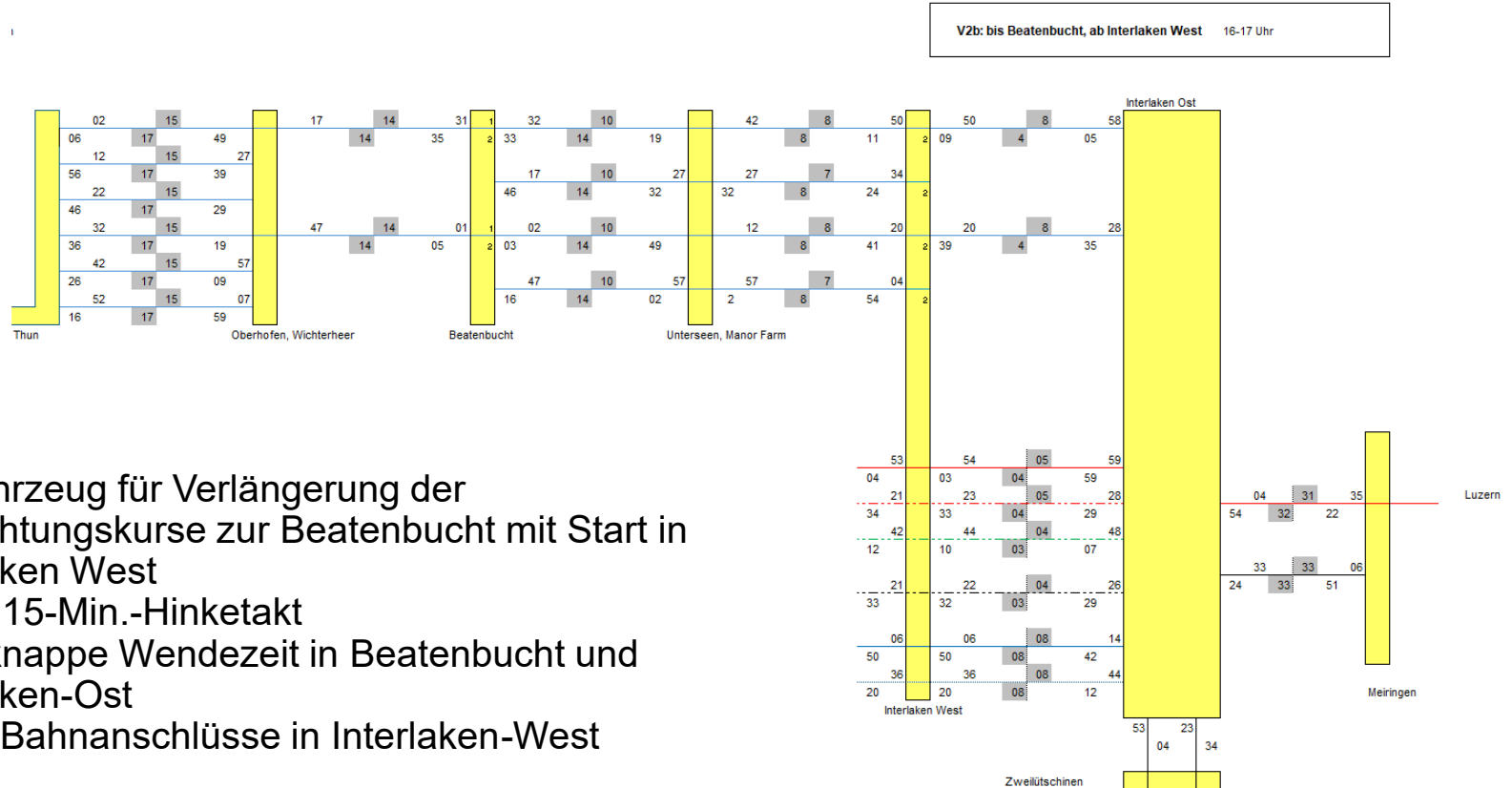
- +1 Fahrzeuge für 4 stündliche Fahrten bis Manor-Farm
- 3 Minuten Wendezeit in Interlaken Ost
- 1 Minute Wendezeit in Manor Farm
- Fahrzeit zwischen I.W. und I.O. auf 7 min reduziert (vgl. L103)
- Knapper Umlauf → Robustheit des Fahrplans fraglich
- Fraglich ob betriebliche Rahmenbedingungen (Pausen Fahrpersonal, etc.) eingehalten werden können

Verlängerung Verdichtungskurse bis Beatenbucht



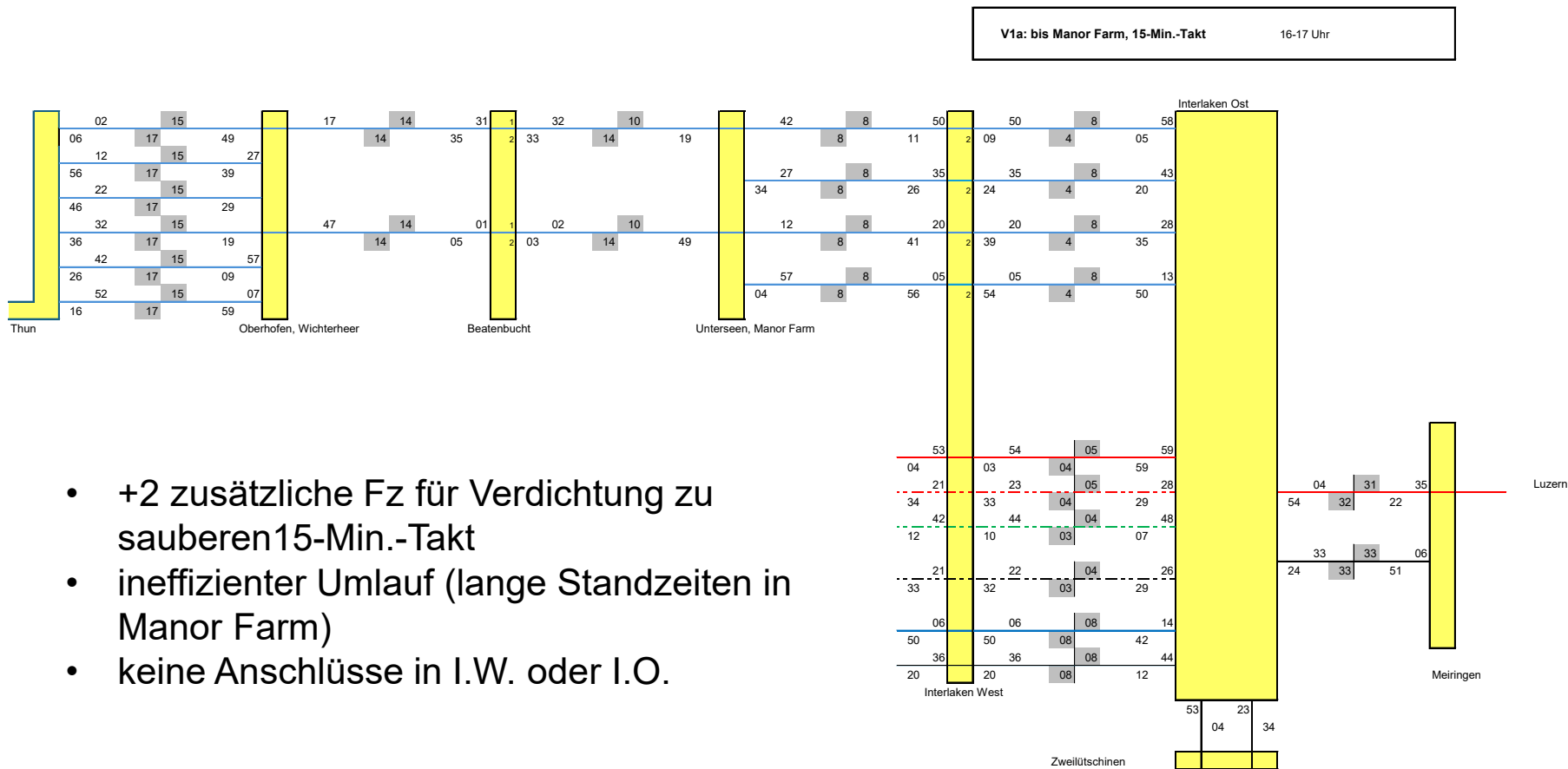
- +2 Fahrzeug für Verlängerung der Verdichtungskurse zur Beatenbucht (kein regelmässiger 15-Min.-Takt möglich)
- Sehr knappe Wendezeit in Beatenbucht und Interlaken-Ost

Verlängerung Verdichtungskurse bis Beatenbucht mit Abfahrt in Interlaken West



- +2 Fahrzeug für Verlängerung der Verdichtungskurse zur Beatenbucht mit Start in Interlaken West
- Quasi 15-Min.-Hinketakt
- Sehr knappe Wendezeit in Beatenbucht und Interlaken-Ost
- Keine Bahnanschlüsse in Interlaken-West

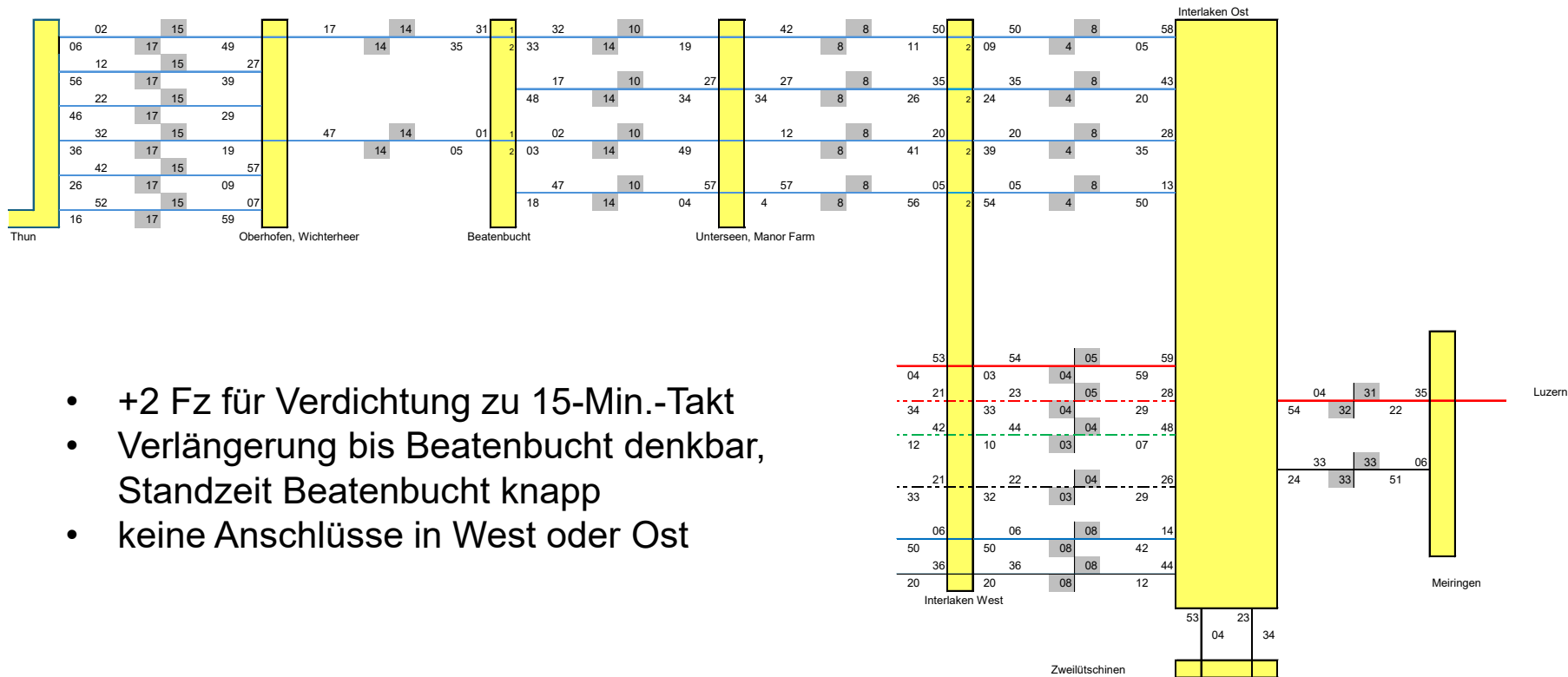
15-Min.-Takt, bis Manor Farm



15-Min.-Takt, bis Beatenbucht

V1b: bis Beatenbucht, 15-Min.-Takt

16-17 Uhr

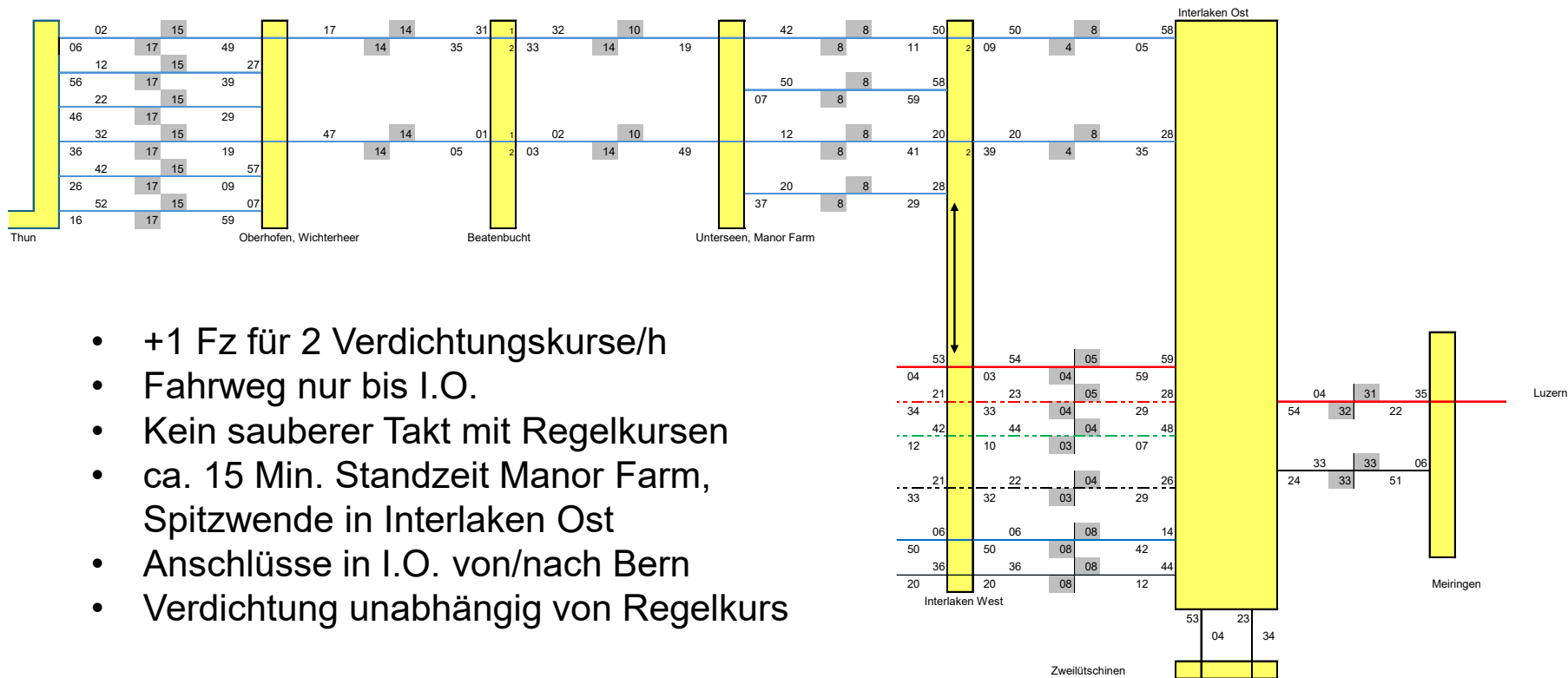


- +2 Fz für Verdichtung zu 15-Min.-Takt
- Verlängerung bis Beatenbucht denkbar, Standzeit Beatenbucht knapp
- keine Anschlüsse in West oder Ost

Anschluss I.O., bis Manor Farm

V2a: bis Manor Farm, Anschlüsse I.O.

16-17 Uhr

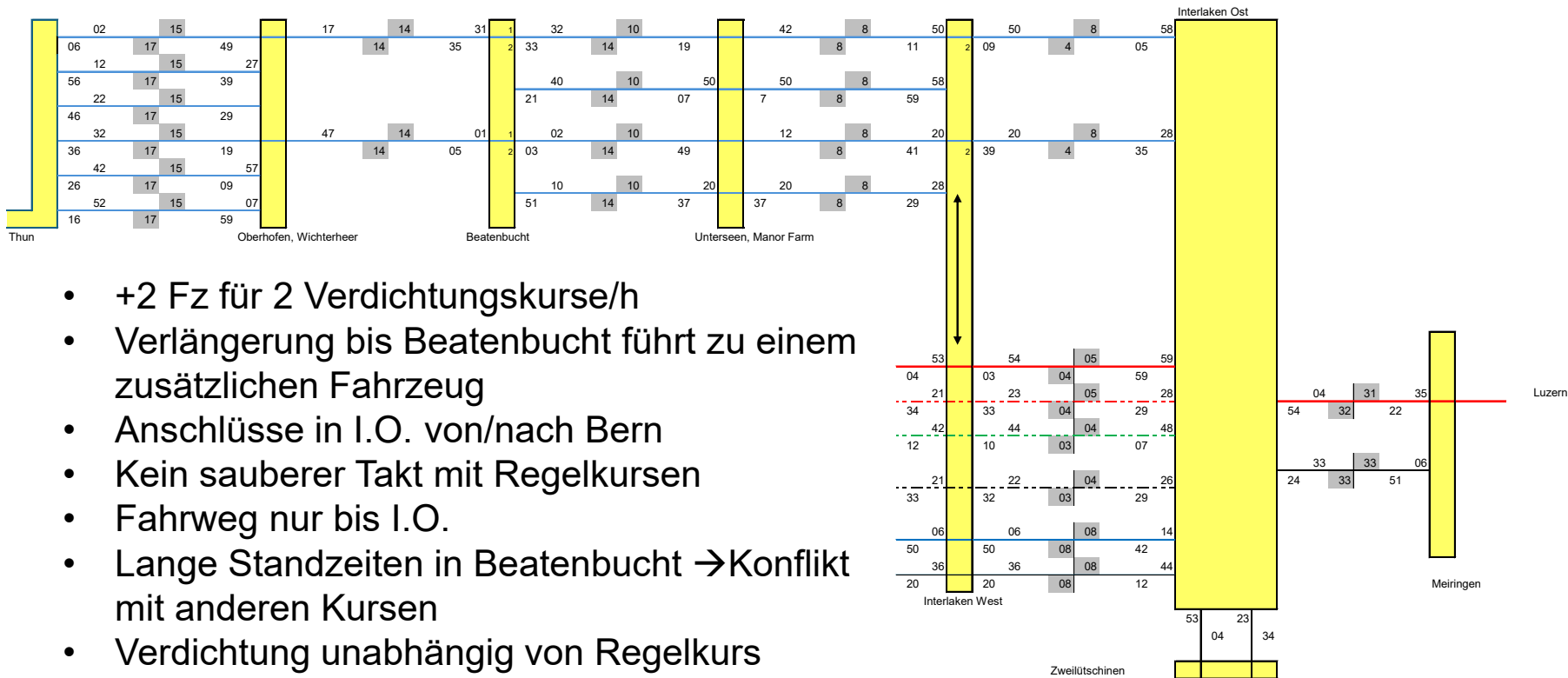


- +1 Fz für 2 Verdichtungskurse/h
- Fahrweg nur bis I.O.
- Kein sauberer Takt mit Regelkursen
- ca. 15 Min. Standzeit Manor Farm, Spitzwende in Interlaken Ost
- Anschlüsse in I.O. von/nach Bern
- Verdichtung unabhängig von Regelkurs

Anschluss I.O., bis Beatenbucht

V2b: bis Beatenbucht, Anschluss I.O.

16-17 Uhr



Mitwirkung RAK-Eingaben zu Linie 21 (1)

MW. Nr.	ÖV-Linie	Kapitel / Antrag	Kommentar / Begründung und allenfalls Änderungsvorschlag	Umgang mit dem Anliegen im RAK / Beschluss Kommission ÖV
1B	31.021	Aufteilung der Linie 31.021 in Beatenbucht	Die Abschnitte Beatenbucht- Beatushöhlen-Interlaken und Beatenbucht-Merligen-Gunten-Oberhofen-Hilterfingen-Thun sollten mit separaten Buslinien angeboten werden. Sofern der STI-Bus in der Beatenbucht wieder nach Interlaken West fahren würde, könnte der Stausituation in Thun aus dem Weg gegangen werden. Zudem wäre die Änderung eine Verbesserung für die Gäste der Beatushöhlen und die Bevölkerung von Sundlauenen.	<i>Eine Aufteilung der Linie wird von der Kommission insbesondere aufgrund der wegfallenden Direktverbindung Beatushöhlen – Thun, der fehlenden Wendemöglichkeit in der Beatenbucht von Interlaken her und der vermutlich schwer zu erreichenden Minimalvorgaben betreffend Auslastung und Kostendeckung nicht unterstützt.</i>

→ Ansicht Kommission ÖV wird geteilt

Mitwirkung RAK-Eingaben zu Linie 21 (2)

MW. Nr.	ÖV-Linie	Kapitel / Antrag	Kommentar / Begründung und allenfalls Änderungsvorschlag	Umgang mit dem Anliegen im RAK / Beschluss Kommission ÖV
15A	31.021	Viertelstundentakt wird unterstützt	Mengengerüst: – zu Liniennr. 31.021 Gemeinderat und Kommission unterstreichen den Antrag zum vorgesehenen Sommerfahrplan mit saisonaler Verdichtung zum Viertelstundentakt im Bereich Interlaken-West – Neuhaus	<i>Kenntnisnahme Bei Bestellung / Finanzierung durch Gemeinden wäre eine Umsetzung bereits ab Sommer 25 möglich.</i>
32C	31.021	5.2 Begehren Busan-gebot	Neuhaus – Interlaken West Saisonale Verdichtung zum Viertelstundentakt wird unterstützt.	<i>Kenntnisnahme</i>

→ In Prüfung

Mitwirkung RAK-Eingaben zu Linie 21 (3)

MW. Nr.	ÖV-Linie	Kapitel / Antrag	Kommentar / Begründung und allenfalls Änderungsvorschlag	Umgang mit dem Anliegen im RAK / Beschluss Kommission ÖV
35B	31.021	3.1.1	Interlaken West Die STI-Buslinie (Thun) für IC (Bern) soll auf 1. Priorität gesetzt werden. Zumindest der nichttouristische Verkehr ist stark auf Bern ausgerichtet. Bis Unterseen, Gelbenbrunnen bedient die STI-Linie die „Agglomeration“ Interlaken. Der Anschluss vom IC von Bern an die STI ist aktuell schlecht, die Wartezeit in Interlaken West beträgt 25 Minuten. Bei den Abendverbindungen muss zudem in Spiez auf den Bus umgestiegen werden. Das entspricht höchstens der 2. Priorität (der aktuellen Einstufung), falls es keine tieferen Prioritäten geben würde. Gegebenenfalls müsste der Fahrplan bereits jetzt gemäss Angebotskonzept 2022-2025 angepasst werden.	<i>Ab Thun müsste xx:17 und xx:47 abfahren, Ankunft Interlaken Ost xx:13 und xx:43. Dadurch kein Anschluss auf die BOB und ZB mehr vorhanden. Es müsste ein Gelenkbus auf der Linie 25 eingesetzt werden um die xx:00 und xx:30 Spinne Richtung Gunten abzunehmen. Die Gesamtsituation würde sich damit verschlechtern.</i>

→ Anschlüsse auf Verdichtungskursen denkbar

Mitwirkung RAK-Eingaben zu Linie 21 (4)

MW. Nr.	ÖV-Linie	Kapitel / Antrag	Kommentar / Begründung und allenfalls Änderungsvorschlag	Umgang mit dem Anliegen im RAK / Beschluss Kommission ÖV
35C	31.021	3.1.1	Interlaken Ost Die STI-Buslinie darf auf 2. Priorität gesetzt werden. Da die STI-Buslinie offenbar weder als Agglomerations- noch als Tourismuslinie gilt, ist es nicht nachvollziehbar, warum Anschlüsse zu anderen touristischen Regionen (Lütschinentäler) höher priorisiert sein sollen, als Verbindungen in „kommerzielle“ Zentren (Spiez, Thun, Bern).	<i>Gemäss Ticketumfrage sind rund 57% der Fahrgäste mit der Touristenkarte (Gästekarte/Swiss Travel Pass) unterwegs. Daher werden die «touristischen» Anschlüsse höher gewichtet.</i>

→ Anschlüsse auf Verdichtungskursen denkbar

Mitwirkung RAK-Eingaben zu Linie 21 (5)

MW. Nr.	ÖV-Linie	Kapitel / Antrag	Kommentar / Begründung und allenfalls Änderungsvorschlag	Umgang mit dem Anliegen im RAK / Beschluss Kommission ÖV
35D	31.021	3.2	Die Linie 31.021 ist teilweise brechend voll und stark verspätet. Es ist schwer nachvollziehbar, warum an einem (willkürlichen) Datum das Angebot verdoppelt resp. halbiert wird. Es sollte geprüft werden, wie die für regelmässige Kunden kaum zumutbaren Zustände verbessert werden können. Ideen: Zusätzlich (halbstündliche) Kurse am Wochenende auch im Winterhalbjahr. Kein Billetverkauf durch den Chauffeur bei chronisch verspäteten Linien (die kürzlich eingeführte künstlich Verlängerung der Fahrzeit ist keine zukunftsfähige Lösung).	<i>Kenntnisnahme ¼ Std. Takt zwischen Interlaken und Neuhaus. Da die Beatushöhlen auch im Winter offen sind wäre ein durchgehender 30-Min. Takt (Sommer-Winter) zu begrüssen.</i>

→ Ausdehnung der zeitlichen Verfügbarkeit ist zu diskutieren

Mitwirkung RAK-Eingaben zu Linie 21 (6)

MW. Nr.	ÖV-Linie	Kapitel / Antrag	Kommentar / Begründung und allenfalls Änderungsvorschlag	Umgang mit dem Anliegen im RAK / Beschluss Kommission ÖV
35E	31.021	4.	Auf Grund der beschriebenen Situation bei Linie 31.021 erstaunt es, dass diese Linie in Kapitel 4 nicht aufgeführt ist. Für die Linie 31.021 sollen Vorabklärungen getroffen werden.	<i>Kenntnisnahme</i>

→ In Prüfung

Mitwirkung RAK-Eingaben zu Linie 21 (X)

MW. Nr.	ÖV-Linie	Kapitel / Antrag	Kommentar / Begründung und allenfalls Änderungsvorschlag	Umgang mit dem Anliegen im RAK / Beschluss Kommission ÖV
35F	31.021	5.2	Auf der Linie 31.021 wurde ein uneinheitlicher Takt eingeführt. Es sollen Massnahmen geprüft werden, um den uneinheitlichen Takt zu eliminieren, da dieser nicht kundenfreundlich ist. (Der Taktfahrplan wurde 1982 eingeführt, 2023 auf der Linie 31.021 wieder beendet)	<i>Aufgrund Takt Lage (Wechsel 10/15 Min. Takt bis Oberhofen) und verschiedenen Fahrzeitprofilen. Hauptanschluss auf Thun ausgerichtet.</i>

→ Ansicht Kommission ÖV wird geteilt