

Präzisierung ÖV-Angebote Oberland Ost

Linie 31.060 Spiez – Interlaken

Matthias Oswald, Jan Mathias

Dokumentation 27.04.2026

Zusammenfassung Angebotsüberprüfung L60

- Geprüft wurde, wie das Angebot der Linie 60 optimiert werden könnte, um für Leissigen und Därligen bessere Anschlüsse in Richtung Lütschinentäler zu bieten
- Zwei Ansätze wurden untersucht:
 - Ansatz 1: Unregelmässiger 30-Min.-Takt mit stündlichen Anschlüssen in Spiez von/nach Bern und stündlichen Anschlüssen in Interlaken Ost von/nach Grindelwald/Lauterbrunnen
 - Ansatz 2: Veränderte Linienführung der L60 mit Fahrt ab Därligen via A8 zum Bahnhof Matten bei Interlaken und weiter nach Interlaken West
- Diese Ansätze bringen aber massgebliche Nachteile mit sich (schwierige Merkbarkeit, Verschlechterung Anschlusssituation Spiez, Überangebot), die einen Mehrwert der etwas schnelleren Verbindung in Richtung Lütschinentäler überwiegen.
- In Richtung Zweilütschinentäler verbessern sich die Anschlüsse langfristig durch die geplante Taktverdichtung der Berner Oberland Bahnen.
- Einzig der Einsatz von gezielten saisonalen Zusatzkursen (anstelle von zusätzlichen Verdichtungen der L105) wäre denkbar und bei kommenden Fahrplanverfahren zu prüfen. Die Finanzierung für ein solches Angebot wäre zu klären.
- Eine nachfragegerechte Ausdehnung des 30-Min.-Takts ist mit dem RAK 2031-2034 zu prüfen.

Inhalt

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

Inhalt

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

Fragestellung

Wie kann das Angebot der Linie 60 optimiert werden?

Wünsche aus der Bevölkerung an die L60:

- Rückmeldung zu Anschlussbrüchen in Spiez (von Bern kommend)
 - Unattraktiver Anschluss an die Lütschinentäler in Interlaken Ost
 - Wunsch nach Ergänzung des Busangebots durch die Bahn in Leissigen
- Bestehen Möglichkeiten zur Optimierung der Linie 60?

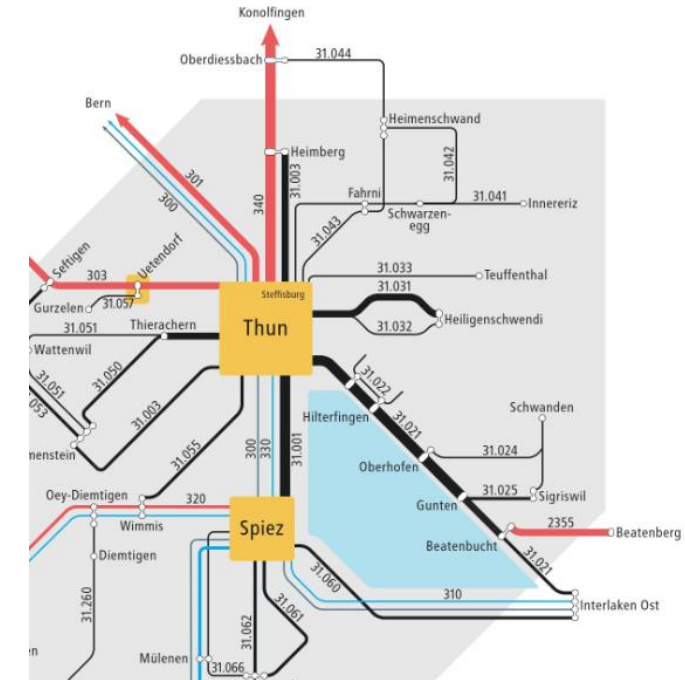
Inhalt

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

Ausgangslage

Linienbeschreibung

- Linie 60 verkehrt zwischen Spiez, Bahnhof und Interlaken Ost, Bahnhof
- Die Linie wurde 2021 eingeführt als Ersatz für den stündlichen Regionalzug Spiez – Interlaken mit Halt in Faulensee, Leissigen und Därligen
- Die Linie weist im kantonalen Angebotskonzept die Angebotsstufe 2 auf, ermöglicht somit bis zu 25 Kurspaare am Tag
- Die Einführung der L60 wurde mit einem Monitoring (2022) begleitet. Dabei zeigte sich ein positives Fazit und kaum Handlungsbedarf. Die Pünktlichkeit und die Anschlusssicherheit übertrifft die Erwartungen. Einzelne Fahrplananpassungen (punktuelle Optimierung der Fahrzeiten) wurden vorgenommen.



Regionalzug Chemin de fer	RE mit Halt RE avec arrêt	Bus	Kurspaare / Tag Paires de courses / jour
			1
			2
			3
			4

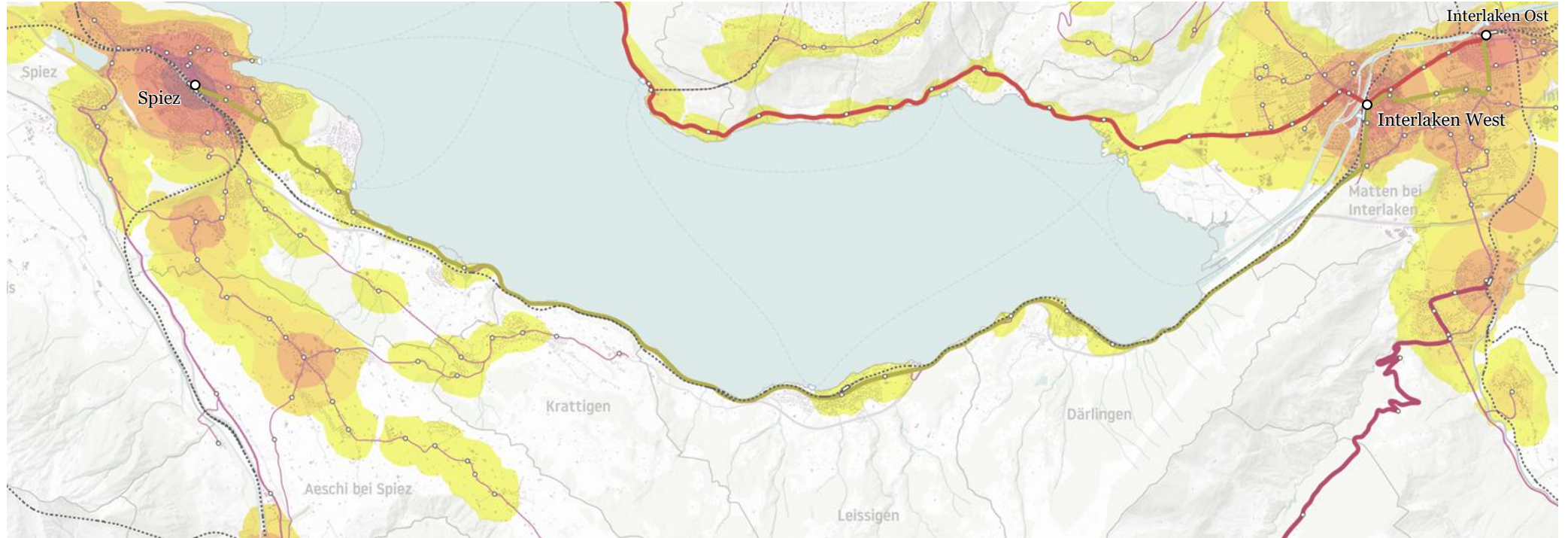
Ortsbus
Bus local

Linie	Ang. Stufe	Nach- frage	KDG	Bemerkungen
31.060 Spiez – Interlaken West – Interlaken Ost	2			Einführung Fahrplan 2021

Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 - 2025

Ausgangslage

Linienverlauf Linie 31.060, ÖV-Güteklassen

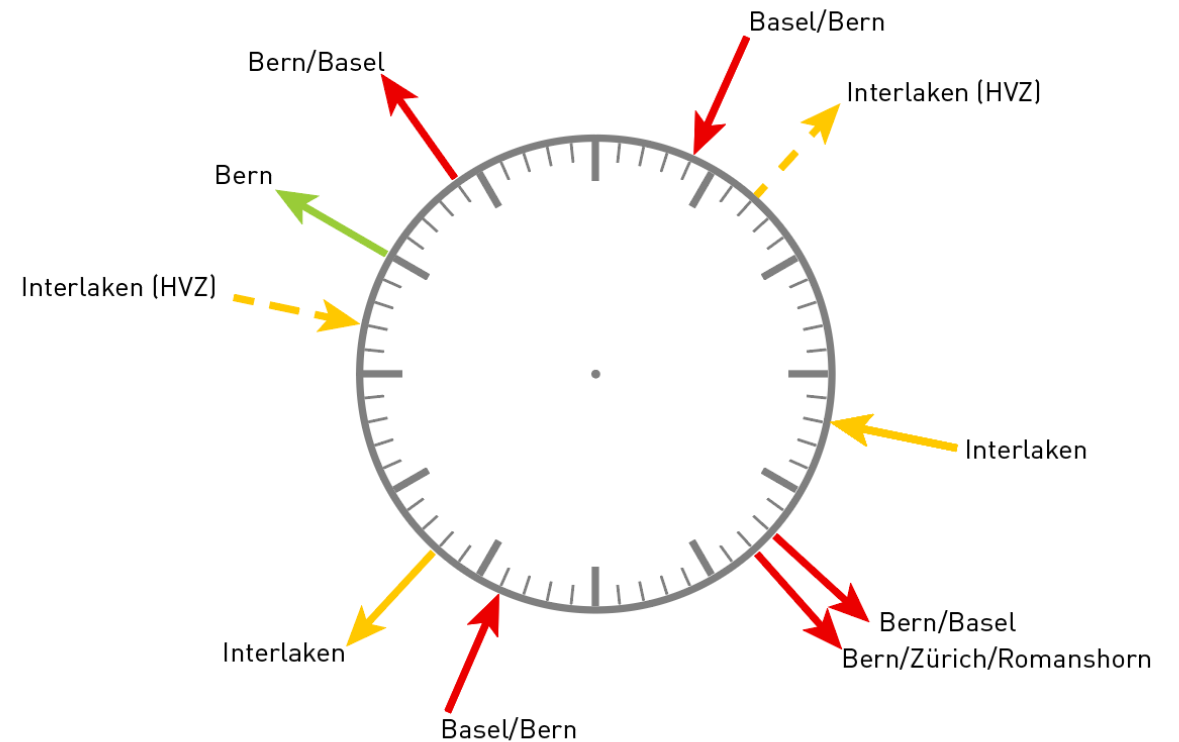


- 60-Min.-Takt in Nebenverkehrszeiten (NVZ)
- 30-Min.-Takt in Hauptverkehrszeiten (HVZ), Verdichtungskurse bedienen nur den Abschnitt Spiez – Interlaken Ost
- HVZ: 05:30-07:30, 11:30-13:30 und 16:30 und 19:30

Ausgangslage

Anschlusssituation Spiez

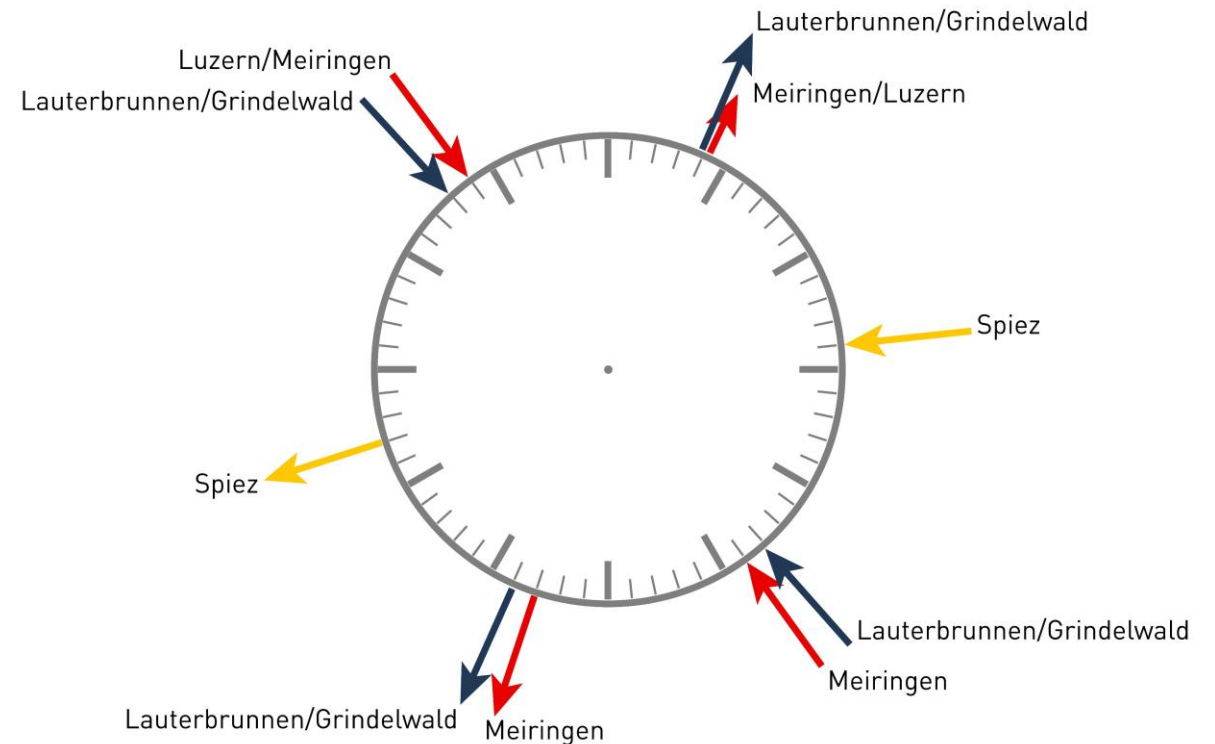
Anschlusspriorität liegt
auf den Verbindungen
von / nach Bern / Thun



Ausgangslage

Anschlusssituation Interlaken

Anschlüsse der L60 in
Richtung Lüttschinentäler
ergeben sich zufällig, mit
20 Minuten Umsteigezeit
wenig attraktiv



Inhalt

1. Begrüssung und Vorstellung
2. Rückblick letzte Sitzung 24.5.
- 3. Vertiefungen**
4. Weiteres Vorgehen

Anschlüsse in Spiez (von Bern kommend)

- Ein Bruch in der Reisekette ist im Einzelfall ungünstig und soweit möglich zu vermeiden.
- Die Monitoringstudie (2022) zeigt, dass die Linie zuverlässig betrieben werden kann. Über 97% der massgebenden Anschlüsse Bahn/Bus können gewährleistet werden.
- In einzelnen Betriebsmonaten und auf der Fahrbeziehung Bern → L60 Richtung Interlaken treten leicht mehr Anschlussbrüche auf.

Anschlussgewährleistung Bern → Interlaken / Leissigen

■ Indikator 3: mind. 1 Minute Umsteigezeit am Bahnhof Spiez (ausgenommen einzelne Ankünfte auf Gleis 3/4), Schwellenwert 96%

ASP = Abendspitzenstunde

	Anschlussgewährleistung Anschlüsse			Anschlussgewährleistung Fahrgäste		
	Alle Tage	Werktage	ASP	Alle Tage	Werktage	ASP
Betriebsmonat 1	97,3%	97,2%	95,0%	96,8%	96,3%	95,0%
Betriebsmonat 2	96,0%	95,8%	98,8%	97,0%	96,5%	98,8%
Betriebsmonat 3	96,8%	96,4%	97,5%	97,6%	97,5%	97,5%
Betriebsmonat 4	97,2%	97,1%	95,9%	97,6%	97,1%	96,0%
Betriebsmonat 5	97,5%	97,0%	98,9%	97,9%	97,6%	99,0%
Betriebsmonat 6	97,8%	97,5%	97,5%	98,3%	97,8%	97,7%
Betriebsmonat 7	97,8%	97,4%	98,8%	98,3%	97,9%	98,8%
Betriebsmonat 8	97,7%	97,4%	97,8%	98,3%	97,9%	98,0%
Betriebsmonat 9	96,8%	96,8%	93,8%	96,8%	96,4%	94,1%
Betriebsmonat 10	96,5%	96,4%	95,4%	96,3%	96,1%	95,4%
Betriebsmonat 11	97,1%	97,0%	97,7%	97,7%	97,6%	97,9%
Betriebsmonat 12	97,7%	97,1%	98,8%	98,1%	97,6%	98,7%
1. Quartal 2021	96,7%	96,5%	97,1%	97,1%	96,8%	97,1%
2. Quartal 2021	97,5%	97,2%	97,4%	97,9%	97,5%	97,6%
3. Quartal 2021	97,4%	97,2%	96,8%	97,8%	97,4%	97,0%
4. Quartal 2021	97,1%	96,8%	97,3%	97,4%	97,1%	97,3%
Gesamtes Betriebsjahr 2021	97,2%	96,9%	97,2%	97,5%	97,2%	97,2%

Monitoring Buslinie Spiez - Interlaken

Anschlüsse in Spiez (nach Bern fahrend)

- In Richtung Bern sind die Anschlüsse immer gewährleistet

→ Die Anschlussgewährleistung liegt im Rahmen der üblichen Werten im öffentlichen Verkehr. Es zeigt sich kein ausserordentlicher Handlungsbedarf für die L60.

Anschlussgewährleistung Interlaken / Leissigen → Bern

- Indikator 3: mind. 4 Minuten Umsteigezeit am Bahnhof Spiez, Schwellenwert 96%
- MSP = Morgenspitzenstunde

	Anschlussgewährleistung Anschlüsse			Anschlussgewährleistung Fahrgäste		
	Alle Tage	Werktage	MSP	Alle Tage	Werktage	MSP
Betriebsmonat 1	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Betriebsmonat 2	99,6%	99,5%	100,0%	99,6%	99,5%	100,0%
Betriebsmonat 3	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Betriebsmonat 4	99,0%	100,0%	100,0%	99,1%	100,0%	100,0%
Betriebsmonat 5	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Betriebsmonat 6	99,6%	99,4%	100,0%	99,5%	99,3%	100,0%
Betriebsmonat 7	99,1%	99,0%	100,0%	99,2%	99,2%	100,0%
Betriebsmonat 8	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Betriebsmonat 9	99,9%	99,8%	100,0%	99,9%	99,9%	100,0%
Betriebsmonat 10	99,7%	99,8%	100,0%	99,7%	99,9%	100,0%
Betriebsmonat 11	99,6%	100,0%	100,0%	99,4%	100,0%	100,0%
Betriebsmonat 12	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
1. Quartal 2021	99,9%	99,8%	100,0%	99,9%	99,8%	100,0%
2. Quartal 2021	99,5%	99,8%	100,0%	99,5%	99,8%	100,0%
3. Quartal 2021	99,7%	99,6%	100,0%	99,7%	99,7%	100,0%
4. Quartal 2021	99,8%	99,9%	100,0%	99,7%	100,0%	100,0%
Gesamtes Betriebsjahr 2021	99,7%	99,8%	100,0%	99,7%	99,8%	100,0%

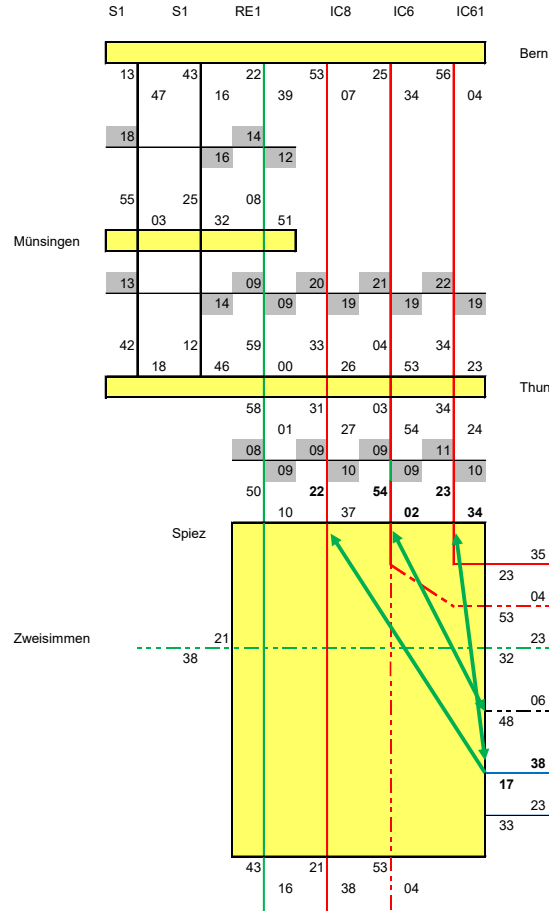
Monitoring Buslinie Spiez - Interlaken

Anschluss an die Lütschinentäler

Um die Vernetzung in Richtung Lütschinentäler mittelfristig zu verbessern, wurden folgende Ansätze untersucht:

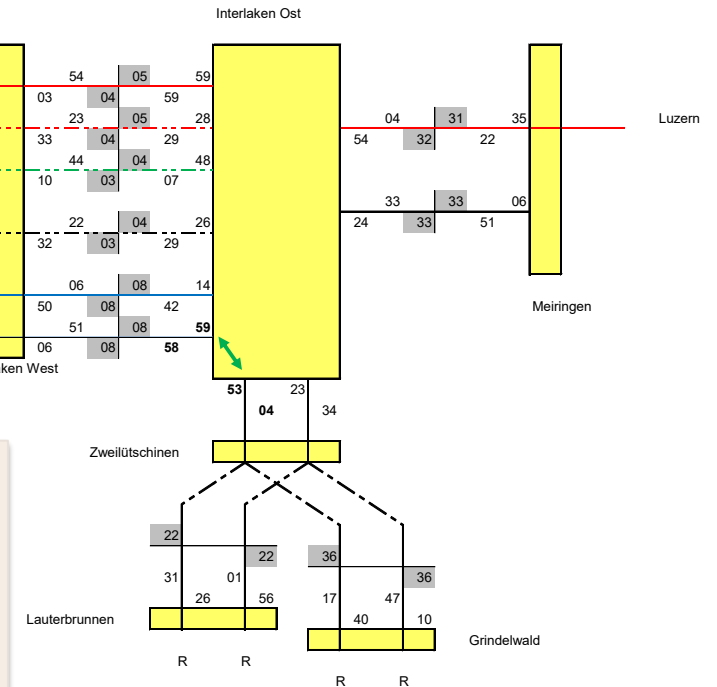
1. Hinketakt (unregelmässiger Takt):
 - L60 verkehrt in Hauptverkehrszeiten zweimal pro Stunde bis Interlaken Ost, aber nicht mehr im sauberen 30-Min.-Takt
 - Ein Kurs bietet wie bisher Anschlüsse in Spiez von/in Richtung Thun/Bern
 - Der andere Kurs bietet Anschlüsse in Interlaken Ost von/in Richtung Lütschinentäler
2. Linienführung via Matten nach Interlaken West:
 - Einzelne Kurse der L60 verkehren ab Därligen via A8 zum Bahnhof Matten, wo es einen Anschluss von/in Richtung Lütschinentäler gibt
 - Anschliessend wird die Linie durch Matten nach Interlaken West geführt

Ansatz 1: Hinketakt



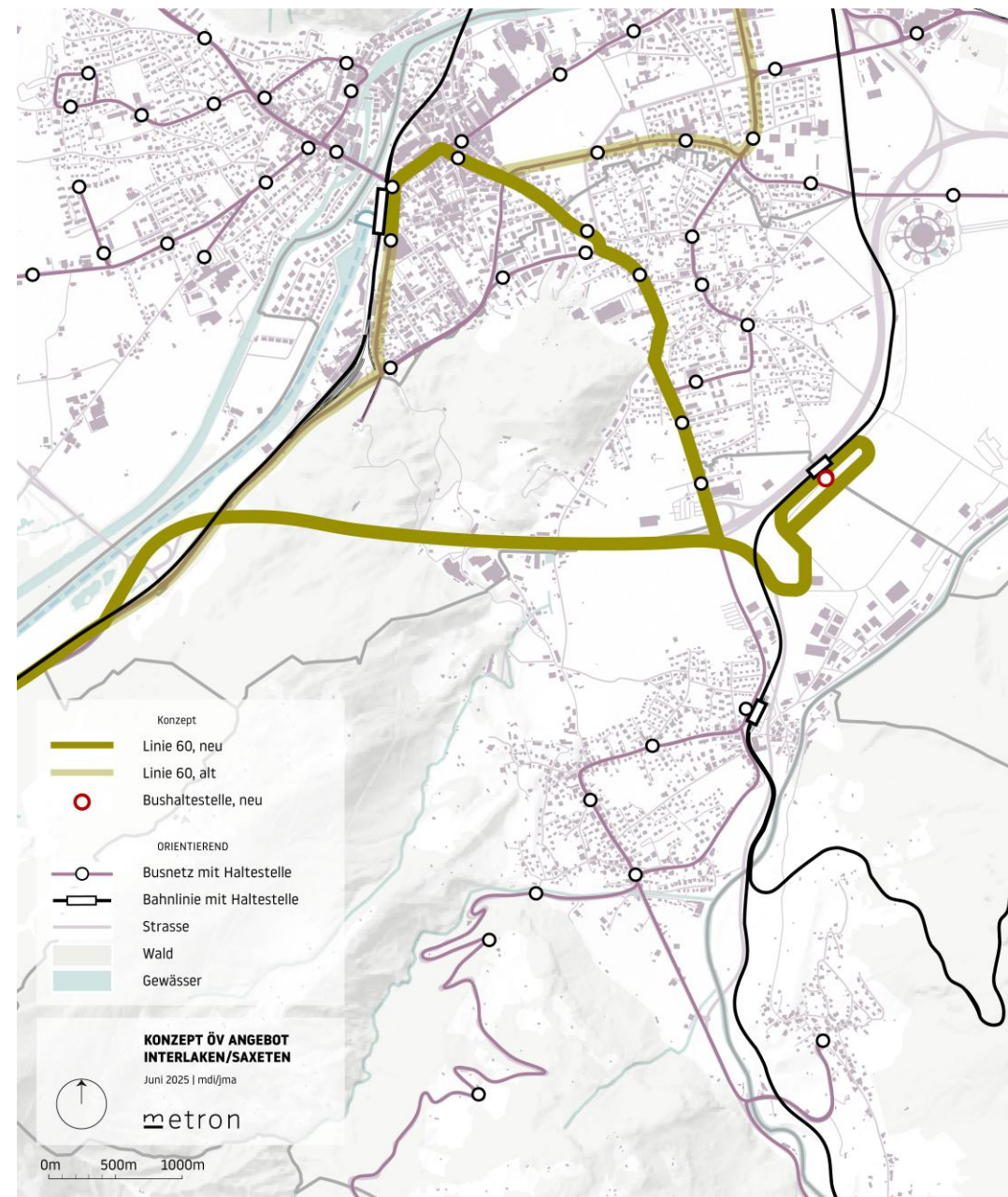
- Gleiche Linienführung wie heute
- In Betriebszeiten mit zwei Kursen pro Stunde
 - Ein Kurs mit Anschlüssen in Spiez
 - Ein Kurs mit Anschlüssen auf BOB in I-Ost durch verschobene Fahrlage

- Rund 15 Min. kürzere Reisezeiten in Richtung Lüttschinentäler
- Hinketakt führt zu unattraktiver Fahrlage (15/45 Min.), erschwerte Merkbarkeit, potenziellen Kapazitätsengpässen auf dem Grundkurs und längeren zeitlichen Angebotslücken
- Auswirkungen auf Schulverkehr wäre zu prüfen
- Stündliche Anschlüsse nach Bern bedeutet einen Verlust an Angebotsqualität, der mit stündlichen Anschlüssen in Richtung der Lüttschinentäler nicht kompensiert wird
- Eine Einführung eines durchgehenden Angebots mit alternierenden Anschlüssen wird nicht empfehlenswert, Allenfalls könnten gezielte Kurse (saisonal, Wochenende) mit dieser Fahrplananlage im Rahmen der kommenden Fahrplanverfahren geprüft werden



Ansatz Linienführung via Matten

- Führung via A8 -
Bahnhaltestelle Matten b.
Interlaken nach Interlaken
West (anstelle direkte Führung
Interlaken West und
Weiterführung nach Interlaken
Ost)
- Unterschiedliche Halteregime
durch Matten denkbar (als
Eilkurs oder mit Bedienung
aller Haltestellen)



Abschätzung Fahrzeiten Därlingen Bhf – Matten Bhf

Hinfahrt

Därlingen, Bahnhof → Matten b. I., Bahnhof

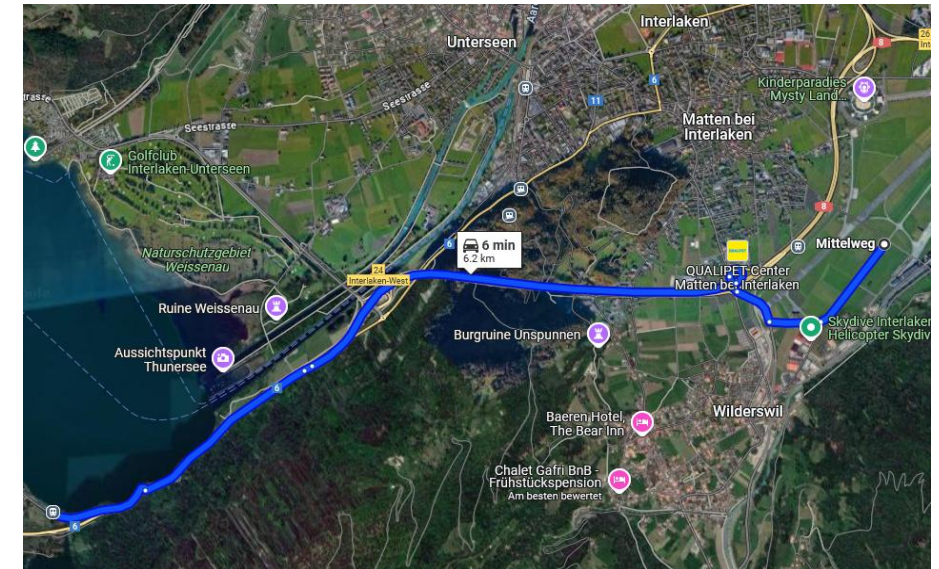
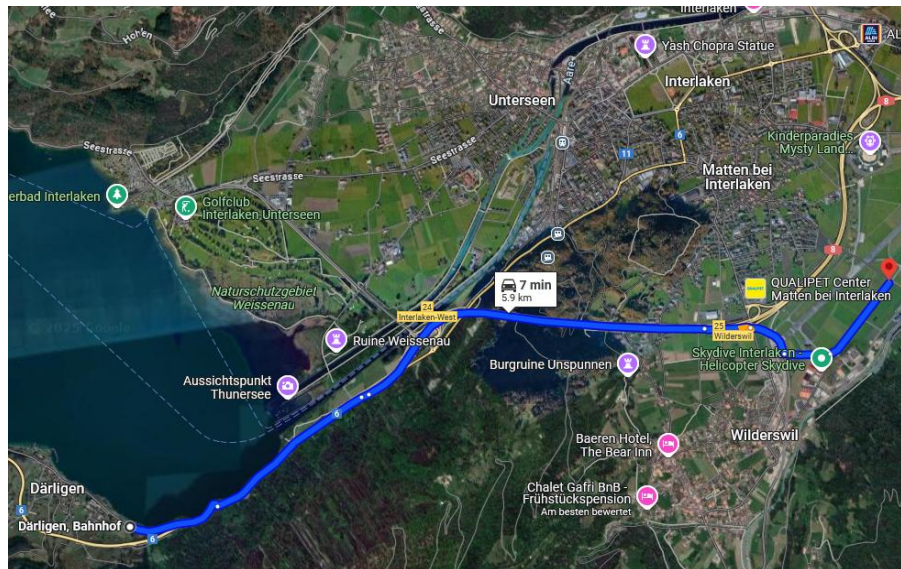
- Fahrweg: ca. 5.9 km
- MIV-Fahrzeit: ca. 7 Min.
- ÖV-Fahrzeit: ca. 8 Min.

Rückfahrt

Matten b. I., Bahnhof → Därlingen, Bahnhof

- Fahrweg: ca. 6.2 km
- MIV-Fahrzeit: 6 Min.
- ÖV-Fahrzeit: ca. 7 Min.

Annahme: 10 % längere Fahrzeit für Bus, keine Haltestellen Geschwindigkeit Rugentunnel 100km/h
Quelle Fahrweg und MIV-Fahrzeit: GoogleMaps



Abschätzung Fahrzeiten Matten Bhf – IW Bhf

Hinfahrt

Matten b. I., Bhf. → Interlaken West, Bhf.

- Fahrweg: ca. 3.7 km
- MIV-Fahrzeit: ca. 8 Min.
- ÖV-Fahrzeit: ca. 9 Min.

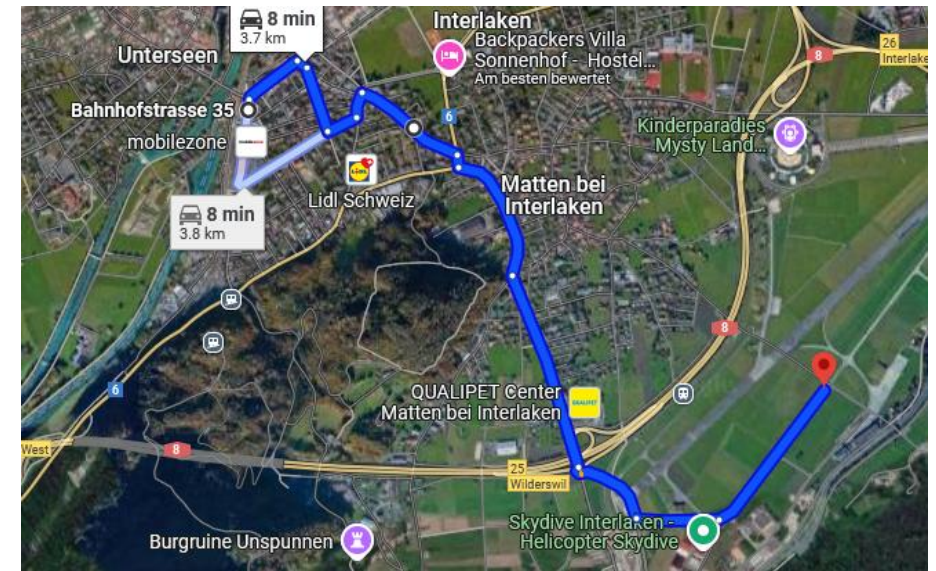
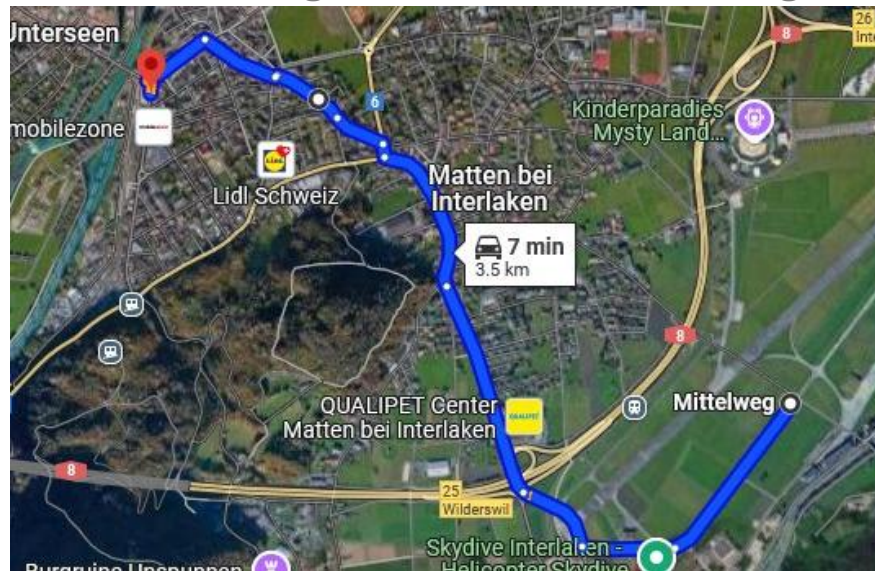
Rückfahrt

Interlaken West, Bhf. → Matten b. I., Bhf.

- Fahrweg: ca. 3.5 km
- MIV-Fahrzeit: ca. 8 Min.
- ÖV-Fahrzeit: ca. 10 Min.

Annahme: 10 % längere Fahrzeit für Bus, 3 Unterwegshalte à 20 Sekunden

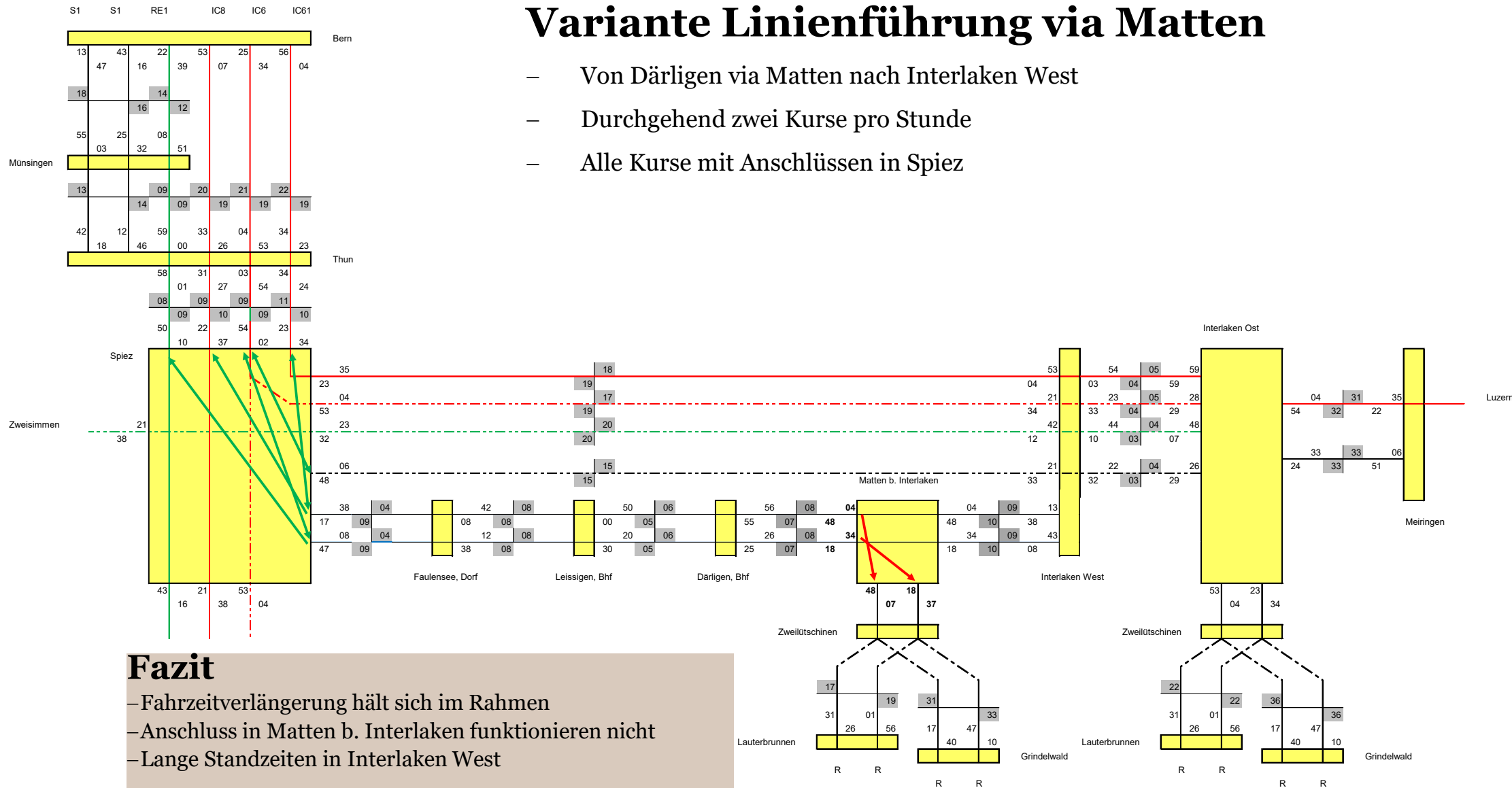
Quelle Fahrweg und MIV-Fahrzeit: GoogleMaps



Netzgrafik Bern – Spiez – Matten – Interlaken West

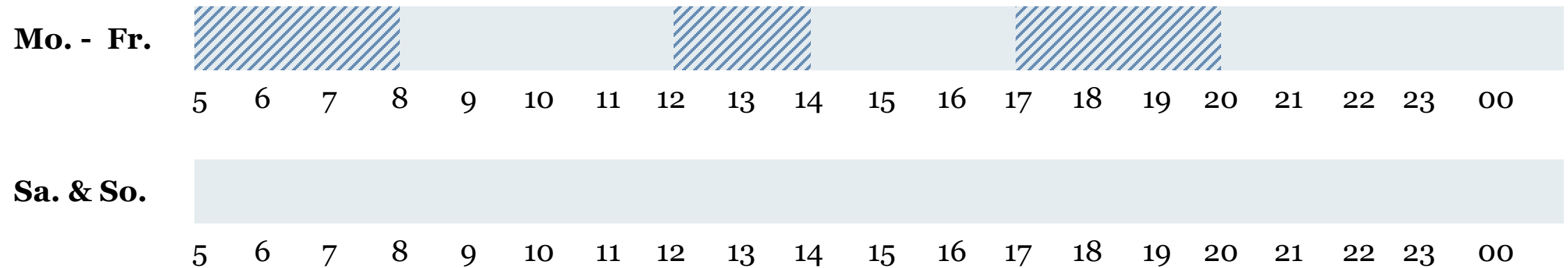
Variante Linienführung via Matten

- Von Därligen via Matten nach Interlaken West
- Durchgehend zwei Kurse pro Stunde
- Alle Kurse mit Anschlüssen in Spiez



Zeitliche Verfügbarkeit

Ist-Situation



Legende



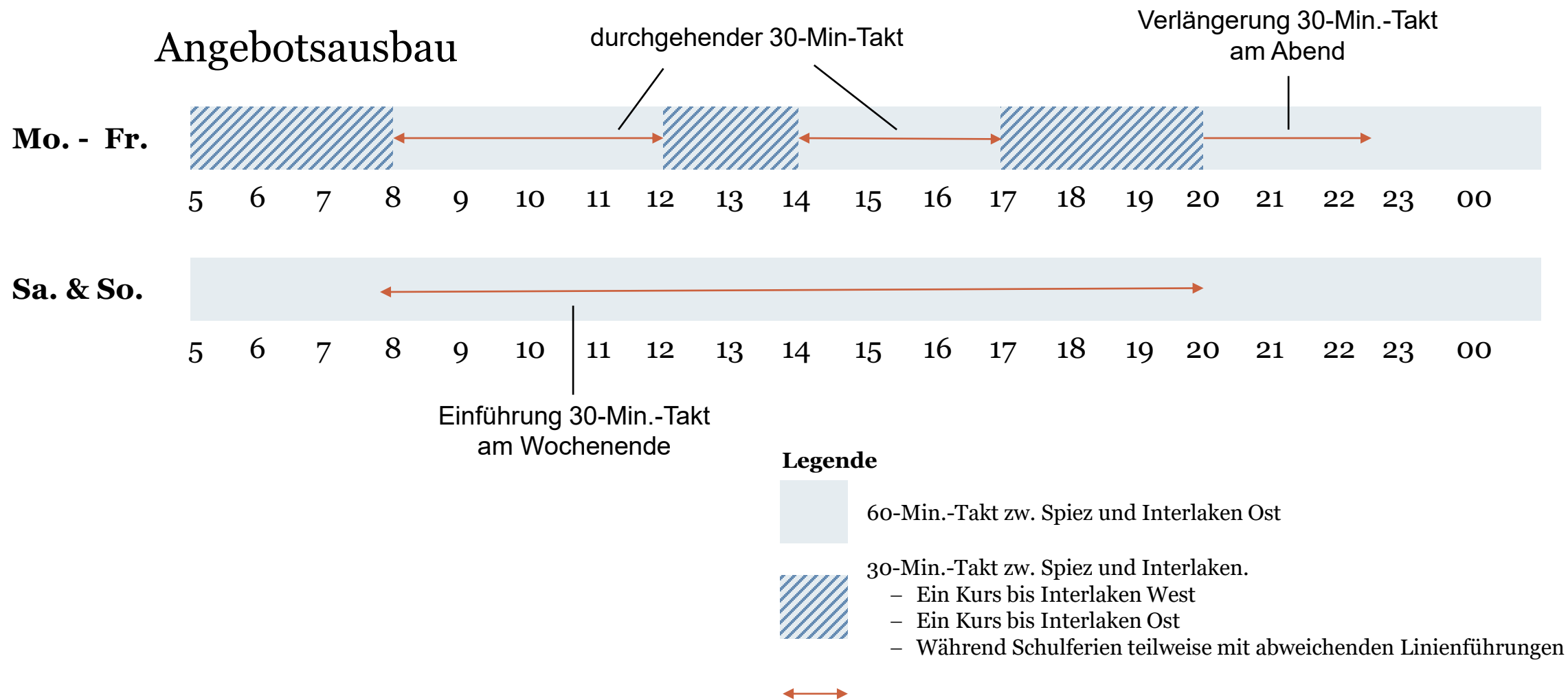
60-Min.-Takt zw. Spiez und Interlaken Ost



30-Min.-Takt zw. Spiez und Interlaken.

- Ein Kurs bis Interlaken West
- Ein Kurs bis Interlaken Ost
- Während Schulferien teilweise mit abweichenden Linienführungen

Zeitliche Verfügbarkeit



Zeitliche Verfügbarkeit

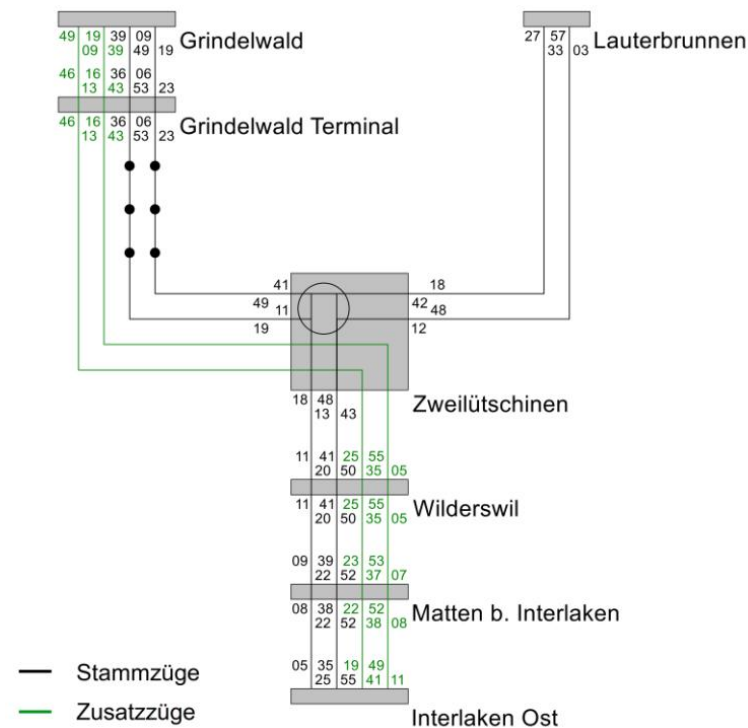
Abwägungen

- Ein Ausbau der zeitlichen Verfügbarkeit erhöht vor allem die Angebotsqualität und vereinfacht die Merkbarkeit bringt jedoch höhere Betriebskosten mit sich.
- Sofern sich ein Angebotsausbau durch die Nachfrageentwicklung anbietet wäre als erster Schritt ein durchgehender 30-Min.-Takts an Wochentagen zu prüfen. Zweite Priorität wäre ein Ausbau am Wochenende und am Abend.
- Im nächsten Regionalen Angebotskonzept (RAK) soll geprüft werden, ob die zeitliche Verfügbarkeit der Linie 60 nachfragegerecht erhöht werden kann.

Geplanter 15-Minuten-Takt der BOB

- Aktuell plant die BOB mit dem Ausbauschritt 2035 einen 15-Minuten-Takt zwischen Interlaken Ost und Grindelwald/Lauterbrunnen anbieten zu können.

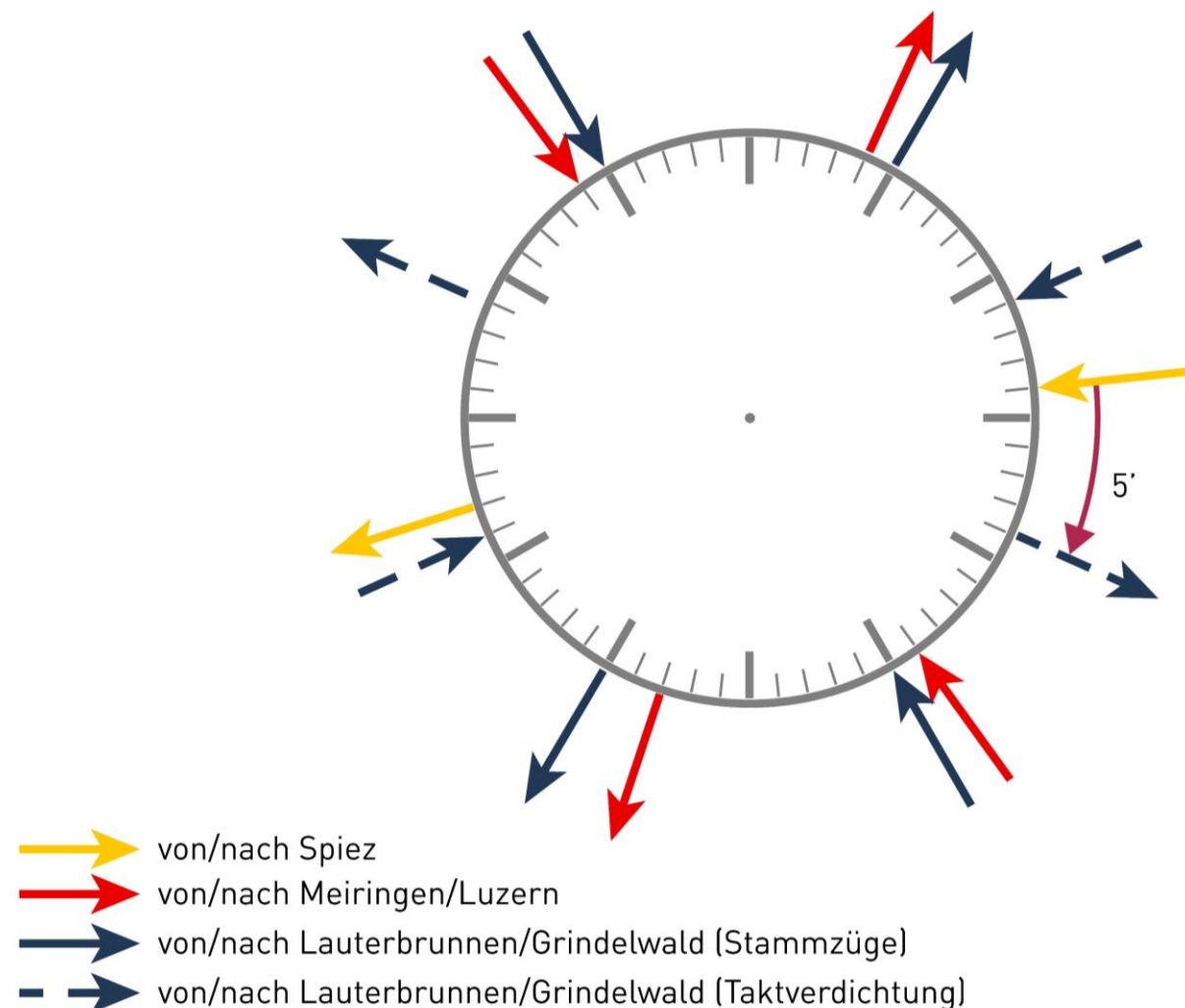
→ Dadurch ergeben sich neue Möglichkeiten für Anschlüsse der Linie 60 in Interlaken Ost



Quelle: SMA, Fahrplan 2027, Zielkonzept für AS 2035, Erkenntnisse aus der Robustheitsanalyse, 12.08.2024

Geplanter 15-Minuten-Takt der BOB

- In Richtung Zweilütschinentäler:
Anschluss auf Verdichtungskurs
BOB ca. 5 Minuten
 - Aus den Zweilütschinentäler:
Anschluss von Verdichtungskurs
BOB zu knapp (1 Minute)
- Bei kommenden Fahrplanverfahren ist zu prüfen, ob mit Umsetzung 15-Min.-Takt BOB durch Fahrplanoptimierungen der L60 der Anschluss angeboten werden kann



Empfehlung

- Die Linie 60 funktioniert bezüglich Angebotsqualität und betrieblicher Zuverlässigkeit gut.
- Durch die Anschlusspriorisierung von nach Thun / Bern ergeben sich zwangsläufig auf anderen Verbindungen Einbussen bezüglich der Qualität der Anschlüsse.
- Ansätze zur Verbesserung der Anschlüsse in Richtung Lütschinentäler wurden geprüft. Diese bringen aber massgebliche Nachteile mit sich (schwierige Merkbarkeit, Verschlechterung Anschlusssituation Spiez, Überangebot), die einen Mehrwert überwiegen.
- Einzig der Einsatz von gezielten saisonalen Zusatzkursen (anstelle von zusätzlichen Verdichtungen der L105) wäre denkbar und bei kommenden Fahrplanverfahren zu prüfen. Die Finanzierung für ein solches Angebot wäre zu klären.
- Eine nachfragegerechte Ausdehnung des 30-Min.-Takts ist mit dem RAK 2031-2034 zu prüfen.
- Bei der Einführung des 15-Min.-Takts BOB ist zu prüfen, ob die Fahrlage bzw. die Linienführung optimiert werden kann, damit die Anschlüsse auf die BOB-Zusatzkurse in beide Richtungen angeboten werden können.