



Bericht und Antrag des Gemeinderats an den Grossen Gemeinderat

Versuchsbetrieb neue Buslinie 31.108, Verpflichtungskredit

Ausgangslage

Die Nachfrage auf der Buslinie 105 ist im Abschnitt Interlaken West – Matten – Wilderswil sehr hoch, eine Verdichtung zum Viertelstundentakt während des Tages ist nötig und grundsätzlich unbestritten. Die Kommission öV der Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKO) beantragt diesen Ausbau für das Angebotskonzept 2027 bis 2030. Der Ausbau wird dann vom Grossen Rat im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2027 bis 2030 festgelegt. Alle involvierten Gemeinden werden über das ordentliche Finanzierungssystem ihren Anteil an den Angebotsausbau leisten müssen.

Eckdaten zum Viertelstundentakt Buslinie 105:

- Die BOB können in den nächsten Jahren lediglich Zusatzzüge in den Spitzenzeiten und nur in der Lastrichtung fahren. Ein sauberer Viertelstundentakt ist erst nach dem Bau aller drei geplanten zusätzlichen Doppelspurinseln möglich, was nicht vor 2030 der Fall ist. Bis dann wird ein Viertelstundentakt auf der Linie 105 nur einen beschränkten Nutzen haben, da die zusätzlichen Busse in Wilderswil keinen Anschluss auf die Züge der BOB herstellen. Auch danach wird der Viertelstundentakt auf der BOB voraussichtlich nur saisonal angeboten, die Problematik wird in der Zwischensaison bestehen bleiben.
- Es werden keine neuen Gebiete erschlossen, der Bahnhof Matten hat keinen Busanschluss, das Gewerbegebiet Eichelti mit seinen Freizeitangeboten und Arbeitsplätzen auch nicht.
- Outdoor muss seine Gäste weiterhin mit Kleinbussen einsammeln und nach Wilderswil bringen und anschliessend wieder zurückbringen.

Als Alternative haben die Kommission öV und eine Arbeitsgruppe der RKO neben dem Viertelstundentakt auf der Linie 105 auch die Lösungsvariante einer neuen Buslinie untersucht. Die Lösung mittels neuer Buslinie wird von der Kommission klar favorisiert.

Die neue Buslinie 108 ist die bessere Alternative:

- Der Bahnhof Matten wird erschlossen. Der Fahrplan ist so gestaltet, dass die Busse die Fahrgäste am Vormittag auf die Züge der BOB Richtung Lütschinentäler bringen und sie am Nachmittag wieder nach Matten und Interlaken zurückbringen.
- In Interlaken wird die Haltestelle Sonnenhof direkt mit einer Bahnhaltestelle der BOB verbunden, das wird seit Jahren gefordert.
- Die (jugendlichen) Besucherinnen und Besucher von Kletterhalle und Freestyle-Park vom Bödli haben eine öV-Verbindung.
- Die Gäste von Outdoor erreichen die Basis mit dem direkten Bus von zahlreichen Haltestellen in Interlaken und Matten.
- Es werden unzählige Fahrten mit Kleinbussen in Interlaken und Matten vermieden, der Verkehr in den Quartieren kann reduziert werden.
- Es braucht den separaten Skibus des Zentrums nicht mehr, die Gäste können von den hotelnahen Haltestellen jede halbe Stunde direkt an die Bahnhaltestelle Matten fahren.



- Für auf dem Flugplatzareal arbeitende und auf dem Bödli wohnhafte Personen bietet sich eine sehr attraktive Verbindung – im Winter sogar nutzbar mit dem Saisonabonnement.

Fazit:

Die Gemeinden müssen den unbestrittenen Angebotsausbau spätestens ab 2027 so oder so mitfinanzieren. Sie haben jetzt die Wahl zwischen einem Angebot mit vielen Zusatznutzen oder einem ohne.

Mit den Beiträgen von TOI und den Gewerbebetrieben bietet sich eine einmalig günstige Chance, die Linie 105 zu entlasten, gleichzeitig neue Gebiete zu erschliessen und für neue attraktive Anschlüsse in die Lüschantäler zu sorgen. Die Überlastung der Linie 105 ist ein Problem, das die Bevölkerung und Gäste von allen drei Gemeinden betrifft.

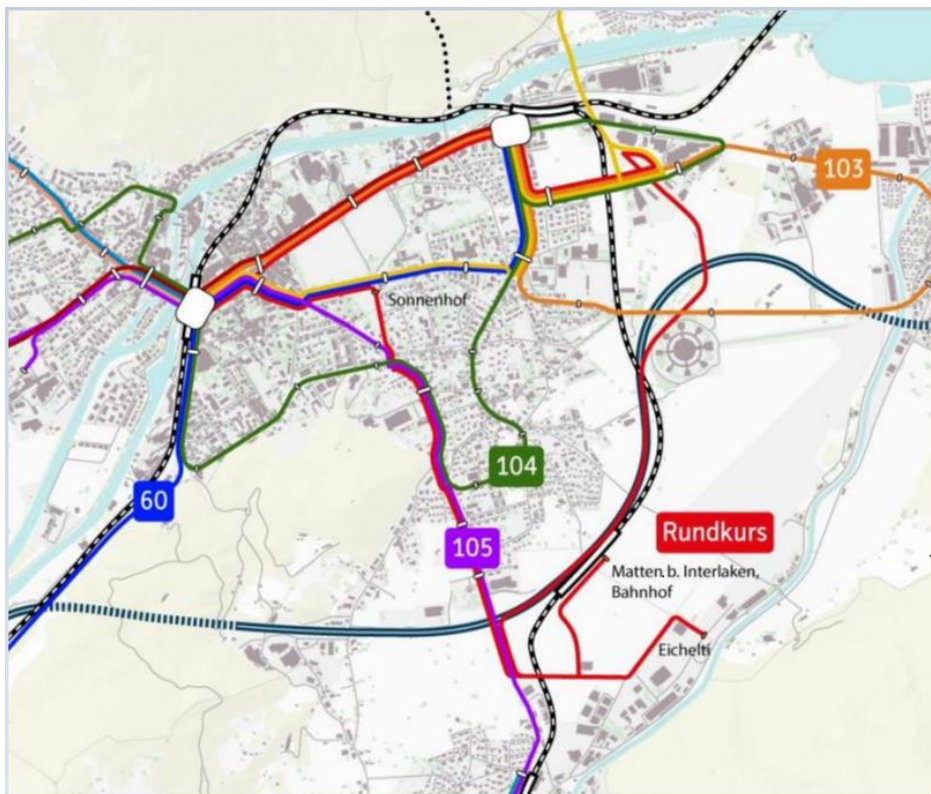
Die bestehende Buslinie 105 (Unterseen Spital Interlaken – Interlaken West – Wilderswil – Gsteigwiler) ist regelmässig überfüllt und muss mit Beiwagen ergänzt werden. Durch die hohe Auslastung ist diese Buslinie anfällig für Verspätungen. Teilweise konnten nicht alle Gäste befördert werden. Auch können neue Haltestellen nicht mehr berücksichtigt werden.

Die unbefriedigende Situation mit der Buslinie 105 kann mit einer neuen Buslinie (108) oder mit einem Viertelstundentakt auf der bestehenden Buslinie 105 optimiert werden. Eine neue Buslinie wird aus den genannten Gründen bevorzugt.

Versuchsbetrieb

Vor dem definitiven Angebotsausbau soll die neue Streckenführung durch einen Versuchsbetrieb getestet und plausibilisiert werden. Der Versuchsbetrieb dauert vom 14. Dezember 2025 bis zum 17. Dezember 2028.

Streckenführung und Haltestellen



Die geplante Buslinie fährt am Vormittag nicht den gleichen Kurs wie am Nachmittag.

- Fröhkurs, ab 06:57 (Mo-Fr) und 07:26 Uhr: Interlaken West – Zentralplatz – Sonnenhof – Hotel Sonne – Gsteigstrasse – Oberland Shopping – Rosshag – Eichelti
- Kurs Vormittag, halbstündlich, ab 07:52 bis 13:52 Uhr: Interlaken West – Zentralplatz – Sonnenhof – Hotel Sonne – Gsteigstrasse – Oberland Shopping – Matten Bahnhof – Rosshag – Eichelti – Rosshag – Interlaken Ost – Drei Tannen – Kursaal – Jungfraustrasse – Interlaken West
- Kurs Nachmittag, halbstündlich, ab 14:38 bis 19:08 Uhr: Interlaken West – Jungfraustrasse – Kursaal – Drei Tannen – Interlaken Ost – Rosshag – Eichelti – Rosshag – Matten Bahnhof – Oberland Shopping – Gsteigstrasse – Hotel Sonne – Sonnenhof – Zentralplatz – Interlaken West

Die Haltestelle «Sonnenhof» wird neu geschaffen. Zukünftig kann die Haltestelle vom bisherigen Ortsbus wie auch von der neuen Linie bedient werden. Beim Bahnhof Matten sowie mit Rosshag und Eichelti in Wilderswil entstehen neue Haltestellen.

Kosten

Für den dreijährigen Versuchsbetrieb wird mit Vollkosten von total CHF 2'241'300 gerechnet. Folgende Stellen beteiligen sich an den Kosten (in CHF):

Beiträge	1'684'500
Beitrag Kanton, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV	747'100
Beiträge Stiftung Klimaschutz und CO ₂ -Kompensation KLIK	39'600
Fahrgasterlöse	549'800
Beitrag Tourismusorganisation Interlaken TOI ¹	60'000
Beiträge Dritte/Private	288'000
Restkosten Gemeinden ²	556'800
Gemeinde Interlaken (68%) ³	377'900
Gemeinde Matten (32%)	178'900

¹ Der jährliche Beitrag der TOI von CHF 60'000 ist erst für 2026 bestätigt, für die Jahre 2027 und 2028 müssen die Beiträge von den finanzkompetenten Organen noch bewilligt werden. Deshalb sind die Beiträge 2027 und 2028 noch nicht einberechnet. (Die erwarteten Beiträge 2027 und 2028 werden den Gemeinden Interlaken und Matten anteilmässig angerechnet.)

² Der Anteil von Wilderswil wird durch Dritte übernommen. (Der Restanteil der Beiträge Dritter von rund CHF 50'000 wird zu Gunsten der Gemeinden Interlaken und Matten anteilmässig angerechnet.)

³ Der Kostenteiler zwischen den Gemeinden bemisst sich nach Linienkilometern und Haltestellen. Aufgrund der neuen Linienführung durch Matten ist der Anteil von Interlaken höher als beim Antrag 2024.

Grundangebot

Wird der Versuchsbetrieb in das Grundangebot ab Fahrplanwechsel 2028/2029 integriert, finanzieren die betroffenen Gemeinden die Buslinie 108 – wie jede Buslinie – aufgrund von ÖV-Punkten. Auf die Gemeinde Interlaken kämen Kosten von ca. CHF 70'000 pro Jahr zu.

Sofern die Haltestellen wenig frequentiert wären, können sich deren Punkte halbieren. Weiter steht es den Gemeinden offen, Vereinbarungen mit Dritten für Beiträge abzuschliessen.

Ein Viertelstundentakt der bestehenden Linie 105 könnte frühestens ab Fahrplanwechsel 2027/2028 realisiert werden. Hier wäre für die Gemeinde Interlaken mit zusätzlichen jährlichen Kosten von ca. CHF 50'000 (somit insgesamt CHF 100'000) zu rechnen.

Vor- und Nachteile der Linie 108

- + Mehrere Gebiete werden neu oder besser an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Der Bahnhof Matten und das Gewerbegebiet Eichelti/Rosshag werden für zahlreiche Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden Interlaken und Matten mit einer Buslinie erschlossen.
- + Die bestehende Buslinie 105 wird entlastet und die Fahrplanpünktlichkeit erhöht.
- Neue Kosten.

Versuchsbetriebe – rechtliche Grundlagen

Der Kanton Bern kann Versuchsbetriebe des öffentlichen Verkehrs, die im überwiegenden öffentlichen Interesse liegen, unterstützen, namentlich zur Abklärung der Nachfrage (Markttests) oder zur Erprobung neuartiger Verkehrsformen (Gesetz über den öffentlichen Verkehr, BSG 762.4, Art. 6 Abs. 2). Gemäss der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV, BSG 762.412, Art. 15 Abs. 2) kann sich der Kanton mit bis zu einem Drittel an den Betriebskosten von Versuchsbetrieben beteiligen. Die übrigen Kosten sind durch Verkehrserträge, Beiträge der Gemeinden oder Dritte zu finanzieren.

Rekapitulation Vorteile für die Gemeinde Interlaken

- Entlastung der Linie 105
- Zusätzliche Erschliessung Gebiet Sonnenhof
- Entlastung Zentrum von den Bussen von Outdoor
- Direkte und schlanke Verbindungen zum Bahnhof Matten
- Attraktive Verbindung z.B. auch für Schule Alpenstrasse in die Freizeiteinrichtungen
- Von Entlastung der Linie 105 profitiert die Bevölkerung direkt

Auswirkungen bei Ablehnung

Es wird kein Versuchsbetrieb eingesetzt und die Situation bleibt 2026 wie sie ist, mit all ihren Nachteilen. Zudem kann im Hinblick auf die Angebotsbeschluss des Grossen Rates im 2029 kein Erfahrungswert zum Bedarf geliefert werden.

Um der Nachfrage auf der Linie 105 gerecht zu werden, würde ab 2027 zwischen Interlaken West und Wilderswil ein Viertelstundentakt eingeführt. Dieser Ausbau ist im regionalen Angebotskonzept bereits enthalten, für den Fall, dass die Linie 108 nicht kommt. Die Linie 108 wäre aber aus Sicht des Gemeinderates die bessere Lösung.

Rechtliches

Gestützt auf Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a des Organisationsreglements 2000 vom 28. November 1999 (OgR 2000; ISR 101.1) ist der Grossen Gemeinderat abschliessend für die Bewilligung eines Kredits von mehr als CHF 150'000 bis CHF 800'000 zuständig.

Antrag

Für den dreijährigen Versuchsbetrieb der neuen Buslinie 31.108 wird ein Verpflichtungskredit von CHF 380'000.00 zulasten der Jahresrechnungen 2026-2028 bewilligt.

Interlaken, 2. Juli 2025

Gemeinderat Interlaken

Philippe Ritschard
Gemeindepräsident

Brigitte Leuthold
Sekretärin