

MOONLINER

Studie zum Betriebskonzept 2022

MOONLINER-Gesamtnetz



Hauptbericht für die Fachkonsultation

mit Mutationen in roter Schrift
zu den Anpassungen aus der Mitwirkung

6. Juli 2020 / rev. 9. April 2021

210409_rev. SB_Vorlage_dt_Moonliner_Hauptbericht.docx / gwe



Bahn + Bus Beratung AG 3B
info@3b-ag.ch www.3b-ag.ch

Postfach 564
3000 Bern 14

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	1
2	Auftrag	2
3	Vorgehen.....	2
4	Nachtlinien im Konzept 2022	3
5	Wesentliche Angebotsveränderungen in Kurzform.....	6
5.1	Nachtnetz Bern	6
5.2	Nachtnetz Region Biel	7
5.3	Nachtnetz Berner Oberland.....	8
5.4	Nachtnetz Solothurn	9
5.5	Überland- und Anschlusslinien	10

Anhang

- A** Liste mit Gemeindebeiträgen gemäss heutigem System und Beiträgen über den Kostenschlüssel Gemeinden bei der Übernahme ins kantonale Angebot (Stand Sommer 2020)

Auftragnehmer

Bahn + Bus Beratung AG 3B, Günter Weber

1 Ausgangslage

Seit mehreren Jahren stagnieren die Fahrgastzahlen auf vielen Moonliner-Linien oder sind gar leicht rückläufig. Dazu beigetragen hat auch die Ausdehnung des Tagesangebots, wie sie beispielsweise mit dem letzten Angebotsbeschluss 2018 - 21 beschlossen worden ist. Die Linien können heute teilweise trotz der Defizitgarantie der Gemeinden nicht mehr kostendeckend betrieben werden, wodurch das heutige Nachtangebot in Frage gestellt ist.

Aufgrund dieser Situation hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) eine Studie zur Weiterentwicklung des MOONLINER-Angebotes erarbeitet, welches die vom Bahnhof Bern ausgehenden Nachtlinien beinhaltet.

Die Kommission Verkehr der RKBM hat die Studie am 5. Dezember 2019 verabschiedet. Die Erkenntnisse aus der Studie und der Mitwirkung sollen auf Ende 2021 (Fahrplan 2022) umgesetzt werden.

Die wichtigsten Kernergebnisse aus der Studie 2019 betreffend einem neuen Konzept 2022 sind:

- Im Gebiet der RKBM soll das Nachtangebot angepasst und betriebs- und potenzialorientiert optimiert werden.
- 70-80% der Fahrgäste stammen aus der Stadt oder der Agglomeration.
- Wo grössere Potenziale vorhanden sind, sollen die Busse im leicht merkbaren Stundentakt verkehren. Zur leichteren Merkbarkeit sollen sich die Linienführungen möglichst am Tagesnetz orientieren.
- In Bereichen mit kleinerer Nachfrage soll die Bedienung bedarfsgerechter gestaltet werden. Die Überlandlinien bleiben +/- in der heutigen Form und mit vergleichbarem Angebotsniveau erhalten.
- Das Nachtangebot am Donnerstagabend soll wegen vergleichsweise schwacher Nutzung aufgehoben werden.
- In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag sollen die Busse mit einem systematisierten Angebot verkehren, vorhandene Spät- und Frühverbindungen auf der Schiene sind zu berücksichtigen.
- Der Betriebsschluss des Tagesangebots ist auf 00:45 Uhr festzulegen, um das Nachtangebot effizienter und bedarfsgerechter zu gestalten.
- Beim Tarif ist auf das Modell Regeltarif mit Zuschlag umstellen, um den heutigen zeitaufwändigen Billettverkauf durch die Chauffeure aufzuheben. Dies ist Voraussetzung für die Umsetzung des angestrebten neuen Angebots mit produktiveren Fahrzeugumläufen und kurzen Aufenthaltszeiten am Bahnhof Bern.
- Bei in etwa gleichbleibendem Mitteleinsatz wird die Angebotsqualität in der Gesamtbilanz gegenüber heute deutlich verbessert.

Von den Ergebnissen der RKBM-Studie sind auch die MOONLINER-Teilnetze in Biel, Interlaken, Solothurn und Thun sowie die von zwischenliegenden Anschlusspunkten abgehenden MOONLINER-Linien betroffen. Beim neu gestalteten Angebot für die ab dem Knoten Bern startenden Linien wurde bei den Anschlussbeziehungen nur beschreibend auf die veränderten Rahmenbedingungen und einen möglichen Anpassungsbedarf hingewiesen. Die konkreten Auswirkungen wurden in der Studie der RKBM nicht untersucht.

2 Auftrag

Mit dem konkretisierten MOONLINER-Betriebskonzept 2022 für die Region Bern verändern sich die Fahrplänezeiten. Da ab Bern verschiedene Linien in andere Regionen führen (Emmental, Freiburg, Oberaargau, Oberland, Seeland, Solothurn), sind die benachbarten Teilnetze und Anschlusslinien davon betroffen. Im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) wurde deshalb die vorliegende Studie zur Anpassung der Nachtlinien im ganzen Kantonsgebiet erstellt. So soll ermöglicht werden, dass das optimierte und besser auf die Bedürfnisse ausgerichtete Nachtangebot im Gebiet Bern-Mittelland umgesetzt werden kann.

Angestrebt wird, die bestehenden Linien in den Teilnetzen gleich oder in leicht adaptierter Form wie im Angebot 2020 betrieblich abwickeln zu können. Die heutigen Betreiber sollen nach Möglichkeit ihre angestammten Linien beibehalten. Bestehende Anschlüsse von der Bahn müssen in 1. Priorität weiterhin in guter Qualität gewährleistet bleiben. Für entfallende Bedienungen oder Anschlüsse sind Alternativen aufzuzeigen.

Für das gesamte MOONLINER Netz ist ergänzend zum Szenario "Regeltarif mit Nachtzuschlag" ist für das Szenario "Regeltarif ohne Nachtzuschlag" der Nachfragezuwachs auf den einzelnen Linien abzuschätzen. Im Fall von sich abzeichnenden Überlasten sind Lösungen aufzuzeigen.

Das Szenario "Regeltarif ohne Nachtzuschlag" hätte zur Folge, dass sich nebst dem Kanton auch der Bund an der Finanzierung der ungedeckten Kosten der Regionallinien beteiligen würde. Im Szenario "Regeltarif mit Nachtzuschlag" ist dies voraussichtlich nicht der Fall.

Ergänzend zur vorliegenden Studie wurde im Auftrag des AÖV abgeklärt, wie sich die Gemeinden über den Kostenverteilungsschlüssel ÖV an den Kosten des Nachtangebots beteiligen würden. Die Ergebnisse dieser Abklärungen sind in Beilage A dargestellt. Die Angaben aus den Modellberechnungen zu den ÖV-Punkten und Kosten für die beiden Szenarien mit und ohne Nachtzuschlag sind als Grössenordnungen zu verstehen und im Falle einer Umsetzung zu verifizieren.

3 Vorgehen

Das bestehende MOONLINER Angebot wurde in einzelnen Teilbereichen untersucht, woraus fünf Kurzberichte entstanden sind:

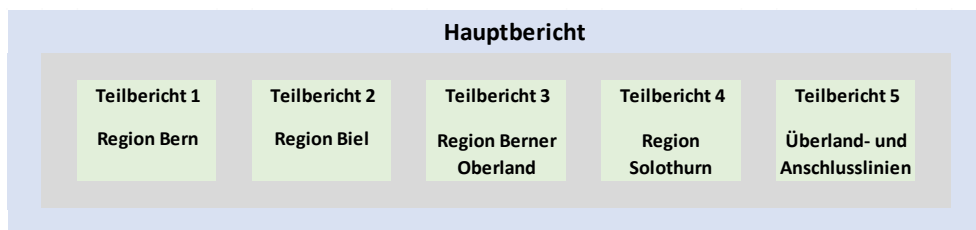
- 1 Region Bern
- 2 Region Biel
- 3 Region Berner Oberland
- 4 Region Solothurn
- 5 Überland und Anschlusslinien im Kanton Bern

Die Zwischenergebnisse wurden in Kurzberichten festgehalten und im Frühjahr 2020 unter der Führung des AÖV mit den regionalen Begleitgruppen besprochen. Je nach Erfordernis haben in den Begleitgruppen die Vertretungen der betroffenen Kantone, der NLG, der Regionalkonferenzen oder der Regionalen Verkehrskonferenzen und der Betreiber Einsitz genommen.

Der Schlussbericht zur Region Bern enthält die Konkretisierung des Betriebskonzeptes 2022 (Fahrzeugeinsatz auf den Linien) und die Ergänzung mit dem Szenario "Regeltarif ohne Nachtzuschlag". Bei den restlichen Schlussberichten werden die Auswirkungen aus dem Konzept 2022 der Region Bern für die beiden Szenarien mit und ohne Nachtzuschlag auf die Teilnetze aufgezeigt. In allen Berichten findet sich eine kurze Gegenüberstellung zum Angebot 2020.

Der vorliegende Hauptbericht enthält eine Kurzfassung der wesentlichen Ergebnisse und eine Übersicht über alle MOONLINER-Linien mit der Angabe, in welchen Schlussberichten die einzelnen Linien behandelt werden. Zur besseren Verständlichkeit der teilweise temporären Arbeitsbezeichnungen der Nachtlinien dient eine Lesehilfe. Dies betrifft aber nur Linien in der Region Bern und zwei im Bericht zu den Überland- und Anschlusslinien.

Der Hauptbericht bildet die Hülle zu den Schlussberichten 1 bis 5.



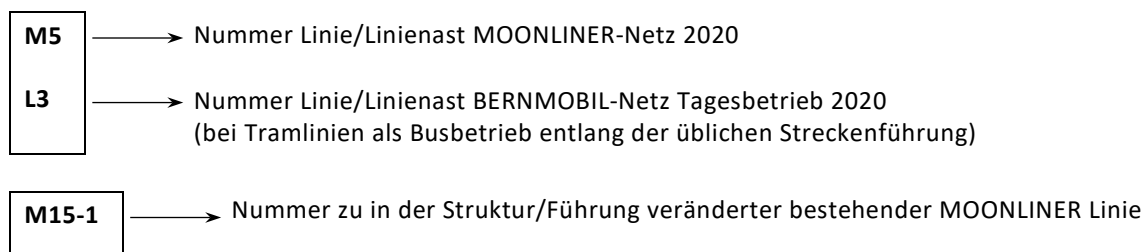
Der vorliegende Bericht dient zur Fachkonsultation. Die Regionen und Gemeinden haben in diesem Rahmen die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Bei Angeboten, welche über die Kantonsgrenzen hinaus verkehren findet eine Absprache zwischen den kantonalen Ämtern statt.

4 Nachtlinien im Konzept 2022

Nachstehend findet sich eine Übersichtsliste zu den Nummerierungen und Bezeichnungen der Nachtlinien, wie sie in der aktuellen Studie und in den Teilberichten verwendet werden. Einerseits basieren die Linienbezeichnungen auf dem bisherigen Verzeichnis der MOONLINER-Linien gemäss dem Angebot 2020 oder den auch in der Nacht betriebenen Tageslinien, andererseits wurden bei Linienkombinationen aus einer Nacht mit einer Tageslinie die Bezeichnungen aus der RKBM-Studie übernommen. Neu geschaffene Linienkombinationen finden sich ausschliesslich im Gebiet der RKBM. Bei einer Umsetzung müssen die Linienbezeichnungen im Gebiet Bern noch abschliessend definiert werden.

Erläuterungen zu den Linienbezeichnungen:



Hinzugekommen sind drei komplett neue Nachtlinien.

M35	Biel Bhf–Port–Bellmund–Jens–Kappelen–Aarberg–Lyss Bhf
M86	Bern Bhf–Bethlehem Kirche–Bümpliz Post–Bern Bhf
M87	Bern Bhf–Bümpliz Post–Bethlehem–Kirche–Bern Bhf

Übersichtstabelle zu den Nachtlinien und deren Beschreibung in den Teilberichten

		Teilberichte				
		Bern	Oberland	Biel	KT SO	Überland-/Anschluss
M1	Bern Bhf–Zollikofen–Münchenbuchsee Lindenweg	X				
M2 / L9	Bern Bhf–Guisanplatz	X				
M2 / L20	Bern Bhf–Nordring–Ittigen–Bolligen–Boll-Utzigen Bhf	X				
M3 / L10	Bern Bhf–Viktoriaplatz–Ostermundigen Rütli	X				
M3 / L12	Bern Bhf–Ostring–Ostermundigen Zollgasse	X				
M4 / L6	Bern Bhf–Muri–Gümligen–Worb Dorf–Biglen	X				
M4 / L8	Bern Bhf–Saali	X				
M4 / L19	Bern Bhf–Elfenau	X				
M5 / L3	Bern Bhf–Weissenbühl–Wabern–Kehrsatz–Belp	X				
M5 / L9	Bern Bhf–Wabern	X				
M6 / L6 / L17	Bern Bhf–Fischermätteli–Köniz Weiermatt	X				
M6 / L10	Bern Bhf–Köniz–Schliern	X				
M6 / L19	Bern Bhf–Wander–Blinzern	X				
M7 / L7	Bern Bhf–Bümpliz–Niederwangen–Neuenegg–Laupen	X				X
M8 / L11	Bern Bhf–Hinterkappelen–Wohlen–Innerberg Dorf	X				
M9	Bern Bhf–Kirchlindach–Meikirch–Wahlendorf	X				
M9 / L12	Bern Bhf–Länggasse	X				
M9 / L21	Bern Bhf–Bremgarten	X				
M10	Bern Bhf–Zollikofen–Münchenbuchsee–Lyss–Biel Bhf (nur Szenario MIT Nachtzuschlag)	X		X		
M10–1	Bern Bhf–Schüpfen–Lyss–Biel Bhf (nur Szenario OHNE Nachtzuschlag)	X		X		
M11	Bern Bhf–Jegenstorf–Solothurn Amthausplatz				X	X
M11 kurz	Bern Bhf –Grafenried (nur Szenario OHNE Nachtzuschlag)					X
M11 lang	Bern Bhf–Kirchberg–Solothurn (nur Szenario OHNE Nachtzuschlag)				X	X
M12	Bern Bhf –Herzogenbuchsee–Langenthal					X
M13	Kiesen –Oberdiessbach–Linden–Heimenschwand		X			X
M14	Bern Bhf –Burgdorf–Hasle–Rüegsau–Sumiswald					X
M14a	Burgdorf Bhf–Wynigen					X
M15	Bern Bhf–(Münsingen–Kiesen–) Thun–Interlaken West	X	X			
M15–1	Bern Bhf–(Münsingen–Kiesen–) Thun Bhf	X	X			
M15–1 kurz	Bern Bhf–Münsingen Bhf (nur Szenario OHNE Nachtzuschlag)	X				
M15–1 lang	Bern Bhf–Münsingen Thun Bhf (nur Szenario OHNE Nachtzuschlag)		X			
M15–2	Thun Bhf–Spiez–Interlaken West Bhf		X			
M16	Bern Bhf –Schwarzenburg (–Rüschegg)–Riggisberg					X
M17	Bern Bhf–Flamatt–Düdingen–Fribourg gare					X
M18	Gümmenen Bhf–Murten–Kerzers–Ins (–Sugiez)					X
M18 / L8	Bern Bhf– Brünnen–Gümmenen–Laupen	X				X
M19	Belp Bhf–Riggisberg–Seftigen–Gurzelen					X
M20	Bern Bhf–Münsingen–Konolfingen–Langnau– Trubschachen (nur Szenario OHNE Nachtzuschlag)					X
M20-1	Münsingen Ochsen–Konolfingen–Langnau– Trubschachen (nur Szenario MIT Nachtzuschlag)					X

		Teilberichte				
		Bern	Oberland	Biel	KT SO	Überland-/Anschluss
M23	Thun Bhf –Steffisburg–Schwarzenegg–Heimenschwand		X			
M24	Thun Bhf–Goldiwil–Heiligenschwendi		X			
M25	Thun Bhf–Hilterfingen–Oberhofen–Sigriswil–Merligen		X			
M26	Thun Bhf–Gwatt–Reutigen–Wimmis–Erlenbach i.S.		X			
M27	Thun Bhf–Thierachern–Blumenstein–Amsoldingen		X			
M28	Thun–Uetendorf–Seftigen–Wattenwil–Längenbühl–Thierachern		X			
M30	Biel Bhf–Pieterlen–Grenchen–Solothurn			X	X	
M31	Biel Bhf–Tavannes–Moutier–Delémont gare			X		
M32	Biel Bhf–Ipsach–Täuffelen–Erlach			X		
M33	Biel Bhf–Twann–La Neuveville			X		
M34	Biel Bhf–Meinisberg–Büren–Lyss Bhf / Arch			X		
M35	Biel Bhf–Port–Bellmund–Jens–Kappelen–Aarberg–Lyss Bhf			X		
M41	Interlaken West Bhf–Wilderswil–Lauterbrunnen–Grindelwald		X			
M42	Interlaken Bhf–Brienz–Meiringen		X			
M45	Spiez Bhf–Frutigen–Adelboden		X			
M51	Solothurn Amthausplatz–Oberdorf–Grenchen–Lüsslingen–Solothurn				X	
M52	Solothurn Amthausplatz–Niederbipp–Wangen a.A.–Deitingen–Derendingen–Solothurn				X	
M53	Solothurn Amthausplatz–Gerlafingen–Kriegstetten–Derendingen–Subingen–Etziken–Herzogenbuchsee Aeschi				X	
M54	Solothurn Amthausplatz–Lüsslingen–Lohn–Lüterkofen–Messen–Schnottwil				X	
M55	Riedholz Bhf–Niederwil–Günsberg–Balm b. Günsberg				X	
M86	Bern Bhf–Bethlehem Kirche–Bümpliz Post–Bern Bhf	X				
M87	Bern Bhf–Bümpliz Post–Bethlehem–Kirche–Bern Bhf	X				

Die Nachtlinien ab Bern, welche in den Kanton Freiburg (M17, M18) führen, werden im Teilbericht zu den Überland- und Anschlusslinien behandelt. Die Nachtlinie ab Biel/Bienne in den Kanton Jura (M31) ist in den Teilbericht zur Region Biel integriert.

Die Anschlusslinie ab Spiez nach Frutigen–Adelboden (M45) findet sich im Teilbericht zum Berner Oberland, diejenige ab Riedholz nach Balm bei Günsberg (M55) im Teilbericht zur Region Solothurn.

5 Wesentliche Angebotsveränderungen in Kurzform

In diesem Kapitel werden die wichtigsten Angebotsmerkmale zum Konzept 2022 für die Szenarien Regeltarif mit und ohne Nachtzuschlag in Kurzform zusammengefasst sowie die Veränderungen gegenüber dem Angebot 2020.

Die Ergebnisse aus dem Teilbericht 1 zur Region Bern enthalten die Angaben zum konkretisierten Konzept 2022 (Szenario mit Nachtzuschlag) und dem Angebot im Szenario Regeltarif ohne Nachtzuschlag.

5.1 Nachtnetz Bern

- **Beide Szenarien**
 - Funktionale Trennung Erschliessungsaufgaben und -bedürfnisse "Stadt/Agglomeration und Land" wo möglich und sinnvoll unter Aufrechterhaltung der regionalen Vernetzung
 - Aufhebung Umwegfahrten im Perimeter Stadt/Agglomeration und soweit möglich und zweckmässig Anpassung Nachtnetz an das Tagnetz
 - Nachfragegerechte Abstufung Angebotsniveau/Mengengerüst (z. T. mit Linienüberlagerungen auf nachfragestarken Hauptachsen)
 - Systematisierte Abfahrtszeiten Bern Bahnhof
 - Effizienter Fahrzeugeinsatz mit kurzen Wendezeiten am Bahnhof Bern und an den Endhalten
 - Sowohl zeitlich als auch örtlich aufwärtskompatibel ausbaubares Angebotskonzept
- **Szenario Regeltarif mit Nachtzuschlag**
 - Perimeter Stadt/Agglomeration neu mit 21 anstatt 12 Nachtbuslinien bedient
 - Mehrheit der städtischen Hauptlinien des Tagnetzes (Linien 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21) mit drei gut merkbaren Abfahrten ab Bern Bhf (entweder 1.15 / 2.15 / 3.15 Uhr oder 1.45 / 2.45 / 3.45 Uhr)
 - Mit wenigen Ausnahmen Haltestellenbedienung analog Tagesbetrieb (Halt zum Ein- und Aussteigen beide Richtungen)
- **Szenario Regeltarif ohne Nachtzuschlag**
 - Angebotsausbau zum 30'-Takt auf den nachfragestärksten Linien und Relationen
 - Einführung von zwei zusätzlichen Linien in der Stadt Bern

5.2 Nachtnetz Region Biel

- **Beide Szenarien**

- **Wie bisher**

- Linie M31 bleibt in den Fahrlagen des Angebotes 2020 wegen Anschlüssen zu anderen Nachtlinien in Sonceboz (MobiNight) und Tavannes (noctambus, N21)

- **Neu**

- Systematisierte Abfahrtszeiten, wenn möglich nachfragegerechte Taktintervalle
 - Abfahrtsspinne für die Linien M10, M32 und M33 in Biel von 02.25 Uhr auf 02.15 Uhr vorverschoben (Anpassung an das frühere Eintreffen des M10 von Lyss)
 - Kein Direktkurs mehr Bern-Lyss
 - Entlastung des M10 in beiden Fahrrichtungen von der Stichfahrt über Aarberg und damit Fahrzeiten unter 60' im Korridor Biel–Bern (optimierter Umlauf)
 - Ersatz für die entfallende Bedienung Aarberg in Form eines neuen M35 (Biel–Port–Bellmund–Jens–Kappelen–Aarberg–Lyss) mit 2 Kurspaaren
 - Neuerschliessung Bühl, Merzligen, Jens, Bellmund
 - M35 in Abfahrtsspinne Biel um 02.15 Uhr integriert
 - Der M32 fährt in beiden Fahrrichtungen durch das Zentrum von Nidau
 - Die Schlaufenfahrt via Port wird vom M35 übernommen
 - Verschieben der 1. Abfahrt des M30 nach Solothurn von 02.00 auf 02.05 Uhr in Biel und damit Anschlüsse für Besuchende der Kulturfabrik Lyss (KuFa) vom M10 zum M30

- **Szenario Regeltarif mit Nachtzuschlag**

- **Neu**

- 2 Abfahrten in Biel und Bern auf dem M10
 - Eine 3. Abfahrt in Biel auf dem M10 um 03.25 Uhr bis Lyss
 - Eine 3. Abfahrt auf dem M35 ab Lyss um 03.53 Uhr (Fahrzeug wechselt vom M10 auf den M35)

- **Szenario Regeltarif ohne Nachtzuschlag**

- **Neu**

- Wegen zu grosser Nachfrage im Raum Bern Entkopplung von M1 und M10 im Raum Bern
 - 4 Kurspaare auf dem M10 im Korridor Biel–Bern, beschleunigte Führung via Autobahn im Abschnitt Bern–Schüpfen (als M10-1 bezeichnet)
 - Zusammen mit dem letzten RE ein Stundentakt ab Biel mit einer Verdichtung zum 30'-Takt zwischen 2 und 3 Uhr
 - Letzter Kurs auf dem M10-1 von Biel (ab 03.45 Uhr) fährt bis Bern
 - Ab Bern zusammen mit dem letzten RE bis ca. 3 Uhr ein 30'-Takt

5.3 Nachtnetz Berner Oberland

- **Beide Szenarien**

- **Wie bisher**

- Abfahrtsspinne in Thun um 01.40 Uhr für alle Nachtlinien (ausser M15 nach Interlaken)
 - Abnahme der letzten Nachtverbindungen auf der Schiene in Thun, Interlaken und Spiez
 - Abfahrtsspinne in Interlaken West um 02.10 Uhr
 - 2 Kurspaare auf dem M15 im Abschnitt Thun–Interlaken West
 - M13 mit schlanken Abnahmen in Kiesen Dorf vom M15 (beide Richtungen)
 - Anschlussabnahme des letzten IC von Bern in Spiez (Anschluss auf M45)

- **Neu**

- Systematisierte Abfahrtszeiten, wenn möglich nachfragegerechte Taktintervalle
 - Kleine Abfahrtsspinne um 03.00 Uhr in Thun auf den Nachtlinien M15 (Richtung Bern und Interlaken), M23 und M25
 - Trennung M15 in die Abschnitte Thun–Bern (M15-1) und Thun–Interlaken (M15-2)
 - Für durchfahrende Fahrgäste zwischen M15-1 und M15-2 respektive umgekehrt kurze Wartezeit in Thun Bahnhof
 - M15-1 Freitag- und Samstagnacht mit 3 Kurspaaren im Stundentakt als Normalkurse
 - M15-1 Freitag- und Samstagnacht mit 1 Kurspaar als Direktkurs (Thun ab 01.40, an 02.48 Uhr), Haltestellen zwischen Thun Bahnhof und Steffisburg Schule Bernstrasse in beiden Richtungen bedient, der 2. Direktkurs Bern–Thun entfällt
 - M15-1 mit Bedienung Mühle Hunziken in Richtung Münsingen/Thun
 - Zusätzlicher Kurs auf dem M23 um 03.00 Uhr ab Thun Bahnhof bis Steffisburg Flühli
 - M42 ab Meiringen, Hinfahrt mit Ankunft um 02.00 Uhr in Interlaken und Anschluss an M15 nach Thun (analog dem M41 von Grindelwald)
 - Letztes Kurspaar auf M15-2 verkehrt 25' früher (Interlaken West an ca. 03.45 anstatt 04.10 Uhr)

- **Szenario Regeltarif mit Nachtzuschlag**

- **Neu**

- Direktkurs M15-1 ab Bern nur bis Münsingen beschleunigt via Autobahn, anschliessend via Kantonsstrasse bis Thun

- **Szenario Regeltarif ohne Nachtzuschlag**

- **Neu**

- Wegen zu grosser Nachfrage im Raum Bern Auftrennung des M15 in einen "M15-1 kurz" (Bern–Münsingen) und "M15-1 lang" (Bern–Thun)
 - Alle Direktkurse M15-1 mit beschleunigter Führung via Autobahn (Bern Ostring–Thun Nord)

5.4 Nachtnetz Solothurn

- **Beide Szenarien**

- **Wie bisher**

- Abfahrtsspinne Amthausplatz um 01.15 Uhr für die Linien M11, M30, M51, M52 und M53
- Abnahme letzter Regio von Olten am Solothurn HB (an 01.12 Uhr)
- M11 mit 3 Kursen von Bern und 2 Kursen nach Bern
- Anschlüsse M55 in Riedholz Bahnhof vom M52 in Richtung Balm bei Günsberg

- **Neu**

- M30 verkehrt 5' später ab Biel, hat dort schlanken Anschluss an ersten M10 ab Lyss, Heimkehr mit dem ÖV für Besucher Kulturfabrik Lyss möglich
- 2. Abfahrtsspinne Solothurn um 03.45 anstatt 03.35 Uhr mit Abstimmung auf spätere Ankunft M30 von Biel

- **Szenario Regeltarif mit Nachtzuschlag**

- **Neu**

- M11 Abfahrt in Bern um 01.15 anstatt 01.30 Uhr mit Abnahme IC von Zürich (Bern an 01.02 Uhr)
- Lange Übergangszeit vom M11 zu Abfahrten anderer MOONLINER-Linien in der 2. Abfahrtsspinne Solothurn

- **Szenario Regeltarif ohne Nachtzuschlag**

- **Neu**

- Trennung M11 wegen zu grosser Nachfrage im Abschnitt Bern bis Jegenstorf in M11 kurz (Bern–Grafenried) und M11 lang (Bern–Solothurn)
- M11 kurz ab Bern im 60'-Takt, 1. Abfahrt in Bern um 01.15 Uhr
- M11 kurz mit Abnahmen IC von Zürich (an 01.02 und 02.04 Uhr)
- **M11 kurz kehrt von Grafenried zurück als Leerfahrt via Autobahn oder als Garagenfahrt**
- M11 lang mit beschleunigter Linienführung via Autobahn im Abschnitt Bern Forsthaus–Anschluss Kirchberg, weiter über **Kernenried-Zauggenried** bis Fraubrunnen Bahnhof und ab dort auf bestehender Linienführung bis Solothurn
- M 11 lang im 60'-Takt mit 1. Abfahrt in Bern um 01.45 Uhr, kurze Übergangszeit zu Abfahrten anderer MOONLINER-Linien in der 2. Abfahrtsspinne Solothurn
- **M11 lang verkehrt in Richtung Bern ab Fraubrunnen über die Kantonsstrasse via Jegenstorf–Zollikofen (bisherige Linienführung M11) und bedient bis Zollikofen Bahnhof alle Haltestellen**
- **Bedienung Haltestelle Fraubrunnen Bahnhof (mit behindertengerechter Kante) anstatt Haltestelle Löwen (nur Nachtbus, ohne Kante)**

Veränderungen für Berner Gemeinden an den Nachtlinien M51, M52 und M53

Die Linien M51, M52 und M53 verkehren aus den Abfahrtsspinnen um 1.15 Uhr und 2.45 Uhr. Die zweite Abfahrt ist somit 10 Minuten später als heute. Bei der zweiten Abfahrt verlängert sich die Übergangszeit vom M11 aus Bern im Szenario mit Nachtzuschlag um bis zu 20 Minuten.

5.5 Überland- und Anschlusslinien

- **M7 / L7 Bern–Bümpliz–Niederwangen–Neuenegg–Laupen**

- Beide Szenarien

Neues Angebot mit 3 Kurspaaren, gleichbleibende Linienführung im Überlandbereich. Der Halt Böisingen Tuftera wird auf der Fahrt nach Laupen bedient (Halt nur zum Aussteigen).

- **M11 Bern–Jegenstorf–Solothurn**

- Beide Szenarien

Anpassung der 2. Abfahrtsspinne in Solothurn von 02.35 auf 02.45 Uhr, da M30 Biel–Solothurn wegen Anschlussabnahme des M10 von Lyss ca. 5' später in Solothurn eintrifft. Abfahrt M11 nach Bern wird auf die 2. Abfahrtsspinne angepasst, verkehrt 10' später.

- Szenario Regeltarif mit Nachtzuschlag

Anpassung an die neuen Systemabfahrtszeiten in Bern Bahnhof. Abfahrten neu um 01.15 Uhr (anstatt 01.30) mit IC Abnahme von Zürich und um 02.45 Uhr (anstatt 02.30). Abfahrt um 03.45 Uhr unverändert. Verlängerte Übergangszeit vom M11 zur 2. Abfahrtsspinne in Solothurn.

- Szenario Regeltarif ohne Nachtzuschlag

Wegen zu hoher Nachfrage bis in den Raum Jegenstorf Auftrennung in zweiunabhängige Linien

- M11 kurz Bern Bhf–Zollikofen–Moosseedorf–Schönbühl–Urtenen–Jegenstorf–Grafenried
- M11 lang Bern Bhf–**Autobahn bis Ausfahrt Kirchberg**–Fraubrunnen–Bätterkinden–Lohn–Ammannsegg–Biberist–Solothurn–(Zuchwil)

Beide neuen Linien verkehren im 60'-Takt. Abfahrten in Bern um 01.15, 02.15 und 03.15 Uhr (M11 kurz) und 01.45, 02.45 und 03.45 Uhr (M11 lang). M11 kurz nimmt die beiden letzten IC von Zürich ab (Bern 01.02 und 02.04 Uhr).

In Fraubrunnen wird die Haltestelle Bahnhof bedient (mit behindertengerechter Kante) anstelle derjenigen beim Restaurant Löwen (nur Nachtbus, ohne Kante). Ab Fraubrunnen bis Solothurn mit bisheriger Linienführung.

- **M12 Bern–Herzogenbuchsee–Langenthal**

- Beide Szenarien

Anpassung an die neuen Systemabfahrtszeiten in Bern Bahnhof. 1. Abfahrt neu um 02.15 Uhr (anstatt 02.30 Uhr). Die 1. Abfahrt von Herzogenbuchsee nach Bern erfolgt um 01.15 Uhr und damit 15' früher.

- Szenario Regeltarif ohne Nachtzuschlag

Die heutige Linienführung des M12 wird beibehalten, jedoch wird die 2. Abfahrt in Bern von 03.45 auf 03.15 Uhr vorverschoben. Für den Raum Herzogenbuchsee/Langenthal ergibt sich zusammen mit dem ersten und letzten RE/IR ab Bern ungefähr ein Stundentakt. Die Buskurse ab Langenthal verkehren 15 bis 30 Minuten früher.

Im Fahrplan 2022 wird der erste Frühzug ab Bern zusätzlich in Wynigen halten. Die Abfahrtszeit in Bern wird 1-2 Minuten früher erfolgen als im Fahrplan 2021.

Das Prüfen von alternativen Linienführungen im Raum Kirchberg/Koppigen ist in den nächsten Jahren im Rahmen von Planungen der Regionalkonferenz Emmental vorgesehen.

- **M13 Kiesen–Oberdiessbach–Heimenschwand**

- Beide Szenarien

- Anpassung der Abfahrt in Kiesen Dorf auf die veränderten Fahrlagen des M15 von Bern und Thun. Abfahrt M13 neu um 03.15 Uhr (anstatt 03.05 Uhr) mit weiterhin schlanken Anschlüssen vom M15.

- **M14 Bern–Hindelbank–Burgdorf–Hasle-Rüegsau–Sumiswald**

- Beide Szenarien

- Anpassung an die neuen Systemabfahrtszeiten in Bern Bahnhof.

- Abfahrt ab Bern um 01.30 Uhr entfällt (letzter RE verkehrt in ähnlicher Zeitlage). Der M14 setzt neu in Burgdorf ein (ab 01.30 Uhr) mit schlanker Abnahme des letzten RE von Bern (an 01.24 Uhr). Anschliessend kursmässig bis Hasle-Rüegsau und mit Halt nur zum Aussteigen bis Sumiswald.

- Die 1. Abfahrt ab Burgdorf Bahnhof in Richtung Bern erfolgt neu um 01.30 Uhr (anstatt 02.30 Uhr) und nimmt den letzten RE von Bern ab (Burgdorf an 01.24 Uhr). Die Fahrt erfolgt kursmässig via Kantonsstrasse, für Lyssach und Hindelbank als Retourbeziehung von Bern her.

- Szenario Regeltarif mit Nachtzuschlag

- Die Abfahrt in Bern um 02.15 Uhr erfolgt 15' früher, wie bisher ab Hasle-Rüegsau bis Sumiswald mit Halt nur zum Aussteigen.

- Die nächste Abfahrt um 03.15 Uhr ist 30' vorverschoben. Ab Burgdorf bis Hasle-Rüegsau mit Halt nur zum Aussteigen.

- Szenario Regeltarif ohne Nachtzuschlag

- Wegen zu hoher Nachfrage bis in den Raum Hindelbank braucht es Massnahmen. Durch geänderte Abfahrtszeiten und Umläufe kann mit den vorhandenen 2 Fahrzeuge eine zusätzliche Fahrt Bern–Burgdorf in der nachfragestarken Zeit zwischen 2 und 3 Uhr (Verdichtung zum 30'-Takt) angeboten werden.

- Die erste Rückfahrt ab Sumiswald erfolgt schnellstmöglich als Leerfahrt bis Burgdorf (2 Haltestellen bedient) und dann als Direktfahrt nach Bern.

- Abfahrten in Bern um 02.15 Uhr bis Hasle-Rüegsau und bei vorhandener Nachfrage bis Sumiswald mit Halt nur zum Aussteigen, die Abfahrt 02.45 nur bis Burgdorf.

- Die letzte Abfahrt um 03.45 Uhr erfolgt unverändert bis Burgdorf und mit Halt zum Aussteigen bis Hasle-Rüegsau.

- **M14a Burgdorf–Wynigen**

- Aufgrund der anhaltend tiefen Nachfrage in den letzten Jahren wurde die Nachtlinie M14a nicht in den Angebotsbeschluss 2022-25 aufgenommen.

- Mit dem Fahrplan 2022 wird der erste Frühzug ab Bern neu in Wynigen halten. Die Fahrplanplanzeiten sind noch nicht im Detail bekannt, die erwartete Ankunftszeit in Wynigen wird um +/-5 Uhr sein. Der letzte RE hält fahrplanmässig um 01.31 Uhr in Wynigen.

- Das Prüfen von Ersatzlösungen ist in den nächsten Jahren im Rahmen von Planungen der Regional-konferenz Emmental vorgesehen.

- **M16 Bern–Schwarzenburg (–Rüscheegg)–Riggisberg**
 - Beide Szenarien

Anpassung an die neuen Systemabfahrtszeiten in Bern Bahnhof.
Die 1. Abfahrt ab Bern Bahnhof wird um 15' auf 02.15 Uhr vorverlegt.
- **M17 Bern–Düdingen–Freiburg/Fribourg**
 - Beide Szenarien

Wird mit den Abfahrten neu auch in die Abfahrtsspinnen des Nachtnetzes der Stadt und Region Fribourg eingebunden. Die Fahrroute bleibt unverändert, die Kurse verkehren im Abschnitt Bern Bahnhof und Flamatt Oberflamatt (KT FR) ohne Halt via die Autobahn.

Die neu drei anstatt 2 Kurspaare verlassen Bern Bahnhof um 02.15, 03.15 und 04.30 Uhr, die Ankunftszeiten von Fribourg sind um 02.05, 03.05 und 04.25 Uhr.
- **M18 Bern–Kerzers/Murten–Ins**
 - Beide Szenarien

Weiterhin ein Kurs ab Bern. Die Fahrroute führt neu beschleunigt via Autobahn bis Kerzers und anschliessend über Murten, Sugiez nach Ins und Müntschemier. Abfahrt in Bern um 02.45 anstatt 02.30 Uhr.

Die Ankunft in Ins und Müntschemier ist ca. 5 Minuten später als im Angebot 2021.

Die Gemeinden Frauenkappelen, Mühleberg und Ferenbalm werden neu durch die Linie M18 L8 bedient.
- **M18 / L8 Bern–Frauenkappelen–Mühleberg–Gümmenen–Laupen**
 - Beide Szenarien

Linienführung entlang der Tramlinie 8 bis Brünnen, dann via Frauenkappelen nach Mühleberg, Gümmenen und Laupen. Gemäss der verabschiedeten RKBM-Studie 2019 sind 3 Kurspaare mit Abfahrten in Bern um 01.45, 02.45 und 03.45 Uhr vorgesehen.

Rizenbach in der Gemeinde Ferenbalm wird von zwei Kursen bei Bedarf ab Gümmenen Bahnhof mit einer Stichfahrt mit Halt nur zum Aussteigen bedient. In der Gegenrichtung ab Laupen wird der Bahnhof und Rizenbach nicht bedient.
- **M19 Belp–Toffen–Kaufdorf–Riggisberg–Thurnen–Seftigen–Gurzelen**
 - Beide Szenarien

Anpassung der Abfahrt in Belp Bahnhof auf die veränderte Ankunft des M5 von Bern. Abfahrt M19 neu um 03.10 Uhr (anstatt 02.50 Uhr) mit weiterhin schlankem Anschluss vom M5.
- **M20 Bern–Münsingen–Langnau–Trubschachen**
 - Beide Szenarien

Anpassung an die neuen Systemabfahrtszeiten in Bern Bahnhof.

Angepasste Fahrroute im Raum Schüpbach/Langnau mit Bedienung von Emmenmatt und Obermatt. 6 Haltestellen werden neu bedient, 3 schwach nachgefragte Haltestellen entfallen.

– Szenario Regeltarif mit Nachtzuschlag

Einkürzung auf den Abschnitt Münsingen Ochsen bis Trubschachen Bahnhof (Arbeitsbezeichnung M20-1). Der Direktkurs Bern–Münsingen entfällt. Ersatz durch Direktkurs auf dem M15-1 von Bern.

Anpassung M20-1 in Münsingen Ochsen mit Ankunfts-/Abfahrtszeiten auf den M15-1 (an 02.34 Uhr):

- Ankunft M20 in Münsingen Ochsen 02.30 Uhr (Anschluss an M15-1 nach Thun)
- Abfahrt M20 in Münsingen Ochsen 02.36 Uhr (Anschluss vom M15-1, Bern ab 02.15 Uhr)

– Szenario Regeltarif ohne Nachtzuschlag

Wegen hoher Nachfrage bis in den Raum Konolfingen ist der M20 wieder bis/ab Bern zu führen, im Abschnitt Bern–Münsingen als Direktkurs (Gelenkbus).

- Ankunft M20 in Bern Bahnhof 02.07 Uhr (02.19 Uhr im Angebot 2020)
- Abfahrt M20 in Bern Bahnhof 02.15 Uhr (02.30 Uhr im Angebot 2020)

Anhang

A Liste mit Gemeindebeiträgen gemäss heutigem System und Beiträgen über den Kostenschlüssel Gemeinden bei der Übernahme ins kantonale Angebot (Stand Sommer 2020)

Berechnung Moonlinerkosten Kanton Bern

COG/30.6.2020

Annahmen und Berechnungsgrundlagen	
Systemgrenzen	
Räumlich	Das abgebildete Angebot umfasst Abfahrten an Haltestellen im Kanton Bern.
Zeitlich	Abfahrten in der Freitag- und Samstagnacht
Quelle der Fahrplandaten	
Aktuelles Angebot	Heutiges Moonliner-Angebot, aufbereitet aus dem Tagesmodell des Kostenverteilungsschlüssels (Input: SBB-Fahrplan). Die "weiteren Haltestellen" gem. Moonliner-Fahrplan sind im SBB-Fahrplan nicht für alle Linien systematisch erfasst.
Künftiges Angebot	Künftiges Moonliner-Angebot, Szenarien MIT und OHNE Nachtzuschlag (Quelle: Angebotsplanung künftiges Moonlinerangebot).
Gewichtungsfaktoren gem. Tagesmodell des Kostenverteilungsschlüssels	
fREL	Haltestellen-Relevanz gemäss Tagesmodell (fREL). Haltestellen, die im Tagesangebot nicht bedient werden (z.B. Münchenbuchsee Dorf), sowie Endhaltestellen der Moonliner-Linien zählen ganz (fREL = 1). Die Berechnung der Haltestellen-Relevanz erfolgt im Tagesmodell u.a. basierend auf den Frequenzen, d.h. auf der Anzahl Ein- und Aussteigern. Da die Frequenzerhebung bei den TU zum Zeitpunkt der Moonliner-Vernehmlassung noch am Laufen ist, basieren die fREL auf den Daten aus dem letzten Kostenverteilungsschlüssel 19/20.
Reduktionsfaktor Gemeinden	Berechnung gemäss Tagesmodell (basierend auf Anz. Einwohner und Anz. Haltestellen). Die aktuellsten verfügbaren Grundlagen stammen noch aus dem Kostenverteilungsschlüssel 19/20. Eine Aktualisierung dürfte jedoch keine grossen Veränderungen bewirken.
Gewichtungsfaktoren speziell für das Moonliner-Angebot entwickelt	
Tage pro Woche	Analog zum Gewichtungsfaktor "Saisonalität" des Tagesangebots: da die Moonliner-Kurse nur an 2 Tagen (bzw. Nächten) verkehren, werden alle Abfahrten mit 2/5 multipliziert (normiert an den Anzahl Werktagen einer Woche).
Rayon	Abfahrten an Haltestellen, die innerhalb eines bestimmten Rayons um die Städte Bern, Biel, Thun, Burgdorf und Interlaken liegen, werden nur halb gezählt.
Radius des Rayons	Bestimmt die Ausdehnung des Rayons, analog zum Einzugsgebiet im Tagesangebot auf 750 Meter eingestellt.
Weitere Daten und Annahmen	
Kostensatz CHF/ÖV-Punkt	CHF 345.77, aus dem aktuellen Kostenverteilungsschlüssel 19/20
Halte nur zum Aussteigen	Diese Halte werden wie "Halte zum Ein- und Aussteigen" grundsätzlich ganz gezählt (im Unterschied zum Tagesmodell, wo solche "Halte nur zum Aussteigen" nicht zählen).

Tabelle "Kosten pro Gemeinde"

Erläuterungen zur Tabelle

Gemeindename & Nr.	Gemeindeangaben (Fusionen Stand: "beschlossen und umgesetzt per 1.1.2021", gem. Fusionsliste des AGR)
Anz. ÖV-Punkte heute	ÖVP
Beitrag heute (Defizitgarantie)	CHF
Künftiges Moonliner-Angebot MIT Zuschlag	ÖVP
	CHF
Künftiges Moonliner-Angebot OHNE Zuschlag	ÖVP
	CHF
Anteil des Nachtsangebots an Gde-Beitrag öv	MIT
	OHNE

Tabelle

CHF/ÖV-Punkt 345.77

Gde-Nr.	Gemeindename	RVK-Nr.	Anz. ÖV-Punkte heute		Beitrag heute (Defizitgarantie)		Künftiges Moonliner-Angebot MIT Zuschlag		Zum Vergleich: Angebot MIT vs. heutige Beiträge (Defizitgarantie)	Künftiges Moonliner-Angebot OHNE Zuschlag		Zum Vergleich: Angebot OHNE vs. heutige Beiträge (Defizitgarantie)	Anteil des Nachtsangebots an Gde-Beitrag öv	
			ÖVP	CHF	ÖVP	CHF	CHF	ÖVP		CHF	CHF		MIT	OHNE
301	Aarberg	1	2.4	2'710.00	7.8	2'697	-12.99	10.4	3'596	886	0.7%	0.9%		
561	Adelboden	5	2.8	5'573.00	3.2	1'106	-4'466.54	3.2	1'106	-4'467	0.3%	0.3%		
401	Aefligen	3	0	1'234.00	0	-	-1'234.00	0	-	-1'234	0.0%	0.0%		
731	Aegerten	1	2.8	1'138.00	4	1'383	245.08	7.2	2'490	1'352	0.8%	1.5%		
562	Aeschi bei Spiez	5	0.8	317.00	0.8	277	-40.38	0.8	277	-40	0.1%	0.1%		
630	Allmendingen	4	2.4	227.00	8	2'766	2'539.16	14	4'841	4'614	3.4%	6.0%		
921	Amsoldingen	5	0.8	1'250.00	1.2	415	-835.08	1.2	415	-835	0.5%	0.5%		
381	Arch	1	2.4	2'752.00	2.8	968	-1'783.84	2.8	968	-1'784	0.6%	0.7%		
971	Attiswil	2	0.4	1'663.00	0.4	138	-1'524.69	0.4	138	-1'525	0.1%	0.1%		
403	Bäriswil	4	1.2	1'291.00	1.2	415	-876.08	1.6	553	-738	0.5%	0.6%		
533	Bätterkinden	3	3	683.00	6	2'075	1'391.62	6	2'075	1'392	0.8%	0.8%		
571	Beatenberg	6	0	594.00	0	-	-594.00	0	-	-594	0.0%	0.0%		
732	Bellmund	1	0.4	745.00	3.6	1'245	499.77	4.8	1'660	915	0.8%	1.1%		
861	Belp	4	7.6	5'845.00	8.6	2'974	-2'871.38	9.2	3'181	-2'664	0.3%	0.3%		
351	Bern	4	146.3	85'035.00	319.5	110'474	25'438.52	389.7	134'747	49'712	0.3%	0.4%		
371	Biel/Bienne	1	25.8	59'409.00	66.6	23'028	-36'380.72	93.4	32'295	-27'114	0.2%	0.3%		
603	Biglen	4	2	397.00	2	692	294.54	2	692	295	0.4%	0.4%		
922	Blumenstein	5	2	1'886.00	1.4	484	-1'401.92	1.4	484	-1'402	0.5%	0.5%		
352	Bolligen	4	6	2'770.00	6	2'075	-695.38	12	4'149	1'379	0.2%	0.5%		
572	Bönigen	6	0.4	4'284.00	0.4	138	-4'145.69	0.4	138	-4'146	0.1%	0.1%		
605	Bowil	4	0.4	1'318.00	0.4	138	-1'179.69	0.4	138	-1'180	0.1%	0.1%		
353	Bremgarten bei Bern	4	2	6'928.00	7.2	2'490	-4'438.46	7.2	2'490	-4'438	0.4%	0.4%		
573	Brienz (BE)	6	1.6	5'280.20	1.6	553	-4'726.97	1.6	553	-4'727	0.2%	0.2%		
574	Brienzwiler	6	0.8	819.40	0.8	277	-542.78	0.8	277	-543	0.4%	0.4%		
733	Brügg	1	2.8	2'735.00	13.2	4'564	1'829.16	23.2	8'022	5'287	0.6%	1.1%		
491	Brüttelen	1	0.2	273.00	0.2	69	-203.85	0.2	69	-204	0.1%	0.1%		
923	Buchholterberg	5	2	6'056.00	2.8	968	-5'087.84	2.8	968	-5'088	0.7%	0.8%		
382	Büetigen	1	0.4	359.00	0.4	138	-220.69	0.4	138	-221	0.2%	0.2%		
734	Bühl	1	0	-	1.8	622	622.39	2.4	830	830	1.5%	2.0%		
383	Büren an der Aare	1	0.8	3'318.00	0.8	277	-3'041.38	0.8	277	-3'041	0.1%	0.1%		
404	Burgdorf	3	9.3	16'452.00	6.1	2'109	-14'342.80	8.4	2'904	-13'548	0.1%	0.1%		
863	Burgstein	5	0.2	617.00	0.2	69	-547.85	0.2	69	-548	0.1%	0.1%		

Gde-Nr.	Gemeindename	RVK-Nr.	Anz. ÖV-Punkte heute		Beitrag heute (Defizitgarantie)		Künftiges Moonliner-Angebot MIT Zuschlag		Zum Vergleich: Angebot MIT vs. heutige Beiträge (Defizitgarantie)	Künftiges Moonliner-Angebot OHNE Zuschlag		Zum Vergleich: Angebot OHNE vs. heutige Beiträge (Defizitgarantie)	Anteil des Nachtsangebots an Gde-Beitrag ÖV	
			ÖVP	CHF	ÖVP	CHF	CHF	ÖVP	CHF	CHF	MIT	OHNE		
													CHF	
450	Péry-La Heutte	1	0.6	3'968.00	1.8	622	-3'345.61	1.8	622	-3'346	0.4%	0.4%		
392	Pieterlen	1	1.6	4'446.00	6.4	2'213	-2'233.07	6.4	2'213	-2'233	0.7%	0.7%		
936	Pohlern	5	0.4	415.00	0.6	207	-207.54	0.6	207	-208	0.8%	0.8%		
745	Port	1	0.2	1'582.00	3.6	1'245	-337.23	4.8	1'660	78	0.4%	0.6%		
310	Rapperswil (BE)	1	0	483.00	0	-	-483.00	0	-	-483	0.0%	0.0%		
703	Reconvilier	1	0.8	2'213.00	1.6	553	-1'659.77	1.6	553	-1'660	0.3%	0.3%		
567	Reichenbach im Kandertal	5	2	5'468.00	3.2	1'106	-4'361.54	3.2	1'106	-4'362	0.4%	0.4%		
767	Reutigen	5	1.2	2'524.00	0.4	138	-2'385.69	0.4	138	-2'386	0.1%	0.2%		
879	Riggisberg	4	0.8	4'980.00	1.2	415	-4'565.08	1.2	415	-4'565	0.2%	0.2%		
590	Ringgenberg (BE)	6	4	4'414.90	5.2	1'798	-2'616.90	5.2	1'798	-2'617	0.7%	0.7%		
704	Roches (BE)	1	0.328	215.00	0.656	227	11.83	0.656	227	12	1.0%	1.0%		
623	Rubigen	4	0.8	1'252.00	4	1'383	131.08	6	2'075	823	0.5%	0.8%		
420	Rüdtligen-Alchenflüh	3	1.6	2'816.00	1.6	553	-2'262.77	2	692	-2'124	0.3%	0.3%		
880	Rüeggisberg	4	0.4	-	0.4	138	138.31	0.4	138	138	0.1%	0.1%		
956	Rüegsau	3	0	3'948.00	0	-	-3'948.00	0	-	-3'948	0.0%	0.0%		
881	Rümligen	4	0.2	533.00	0.2	69	-463.85	0.2	69	-464	0.2%	0.2%		
853	Rüschegg	4	1.2	3'500.00	1.2	415	-3'085.08	1.2	415	-3'085	0.3%	0.3%		
393	Rüti bei Büren	1	0.4	444.00	0.4	138	-305.69	0.4	138	-306	0.2%	0.2%		
746	Safnern	1	4	1'875.00	3.2	1'106	-768.54	3.2	1'106	-769	0.5%	0.5%		
591	Saxeten	6	0	49.50	0	-	-49.50	0	-	-50	0.0%	0.0%		
786	Schattenhalb	6	0	288.50	0	-	-288.50	0	-	-289	0.0%	0.0%		
311	Schüpfen	1	0.8	1'538.00	6.4	2'213	674.93	12.8	4'426	2'888	0.9%	1.8%		
592	Schwanden bei Brienz	6	0.948	1'013.20	0.948	328	-685.41	0.948	328	-685	0.6%	0.6%		
855	Schwarzenburg	4	3.2	11'386.00	4.6	1'591	-9'795.46	4.6	1'591	-9'795	0.3%	0.3%		
988	Seeberg	2	0.4	1'628.00	0.4	138	-1'489.69	0.4	138	-1'490	0.1%	0.1%		
883	Seftigen	5	1.2	5'677.00	0.8	277	-5'400.38	0.8	277	-5'400	0.1%	0.1%		
907	Signau	3	1.6	2'650.00	3.2	1'106	-1'543.54	3.2	1'106	-1'544	0.4%	0.4%		
938	Sigriswil	5	5.8	9'624.00	10.6	3'665	-5'958.84	10.6	3'665	-5'959	0.7%	0.7%		
444	Sonceboz-Sombeval	1	0	3'876.00	1.2	415	-3'461.08	1.2	415	-3'461	0.2%	0.2%		
711	Sorvilier	1	0.22	269.00	0.22	76	-192.93	0.22	76	-193	0.2%	0.2%		
768	Spiez	5	12.6	11'650.00	26.4	9'128	-2'521.67	26.4	9'128	-2'522	0.6%	0.6%		
939	Steffisburg	5	17.8	16'855.00	30.4	10'511	-6'343.59	30.4	10'511	-6'344	0.6%	0.6%		
358	Stettlen	4	3.4	1'308.00	2.6	899	-409.00	4.6	1'591	283	0.3%	0.5%		
770	Stocken-Höfen	5	1.4	1'560.00	2.2	761	-799.31	2.2	761	-799	0.8%	0.8%		
749	Studen (BE)	1	2.8	1'850.00	8	2'766	916.16	14.4	4'979	3'129	0.8%	1.4%		
957	Sumiswald	3	0.4	2'500.00	0.8	277	-2'223.38	0.8	277	-2'223	0.1%	0.1%		
750	Sutz-Lattrigen	1	0.8	1'319.00	0.8	277	-1'042.38	0.8	277	-1'042	0.1%	0.1%		
751	Täuffelen	1	1.2	2'550.00	0.4	138	-2'411.69	0.4	138	-2'412	0.0%	0.0%		
713	Tavannes	1	1.6	7'590.00	1.2	415	-7'175.08	1.2	415	-7'175	0.2%	0.2%		
941	Thierachern	5	4.6	3'742.00	5	1'729	-2'013.15	5	1'729	-2'013	0.6%	0.6%		
942	Thun	5	34.2	59'213.00	51.4	17'773	-41'440.42	51.4	17'773	-41'440	0.2%	0.2%		
342	Thunstetten	2	2	3'768.00	8	2'766	-1'001.84	8	2'766	-1'002	0.9%	0.9%		
889	Thurnen	4	1.176	1'677.00	1.176	407	-1'270.37	0.8	277	-1'400	0.2%	0.1%		
884	Toffen	4	1	3'072.00	1	346	-2'726.23	1	346	-2'726	0.2%	0.2%		
909	Trubschachen	3	0.4	1'356.00	1	346	-1'010.23	1	346	-1'010	0.2%	0.2%		
501	Tschugg	1	0.364	219.00	0.728	252	32.72	0.728	252	33	0.6%	0.6%		
756	Twann-Tüscherz	1	0.8	892.00	0.8	277	-615.38	0.8	277	-615	0.2%	0.2%		
943	Uebeschi	5	0.8	1'064.00	0.8	277	-787.38	0.8	277	-787	0.5%	0.6%		
944	Uetendorf	5	1.2	8'218.00	1.2	415	-7'803.08	1.2	415	-7'803	0.1%	0.1%		
945	Unterlangenegg	5	1.914	3'641.00	1.914	662	-2'979.20	1.914	662	-2'979	0.6%	0.6%		
593	Unterseen	6	0	9'608.40	0	-	-9'608.40	0	-	-9'608	0.0%	0.0%		
551	Urtenen-Schönbühl	4	4.6	6'317.00	7.6	2'628	-3'689.15	9.6	3'319	-2'998	0.4%	0.5%		
885	Uttigen	5	0	2'697.00	0.4	138	-2'558.69	0.4	138	-2'559	0.1%	0.1%		
552	Utzenstorf	3	0.8	4'872.00	1.6	553	-4'318.77	1.6	553	-4'319	0.2%	0.2%		
717	Valbirse	1	0.8	3'907.00	1.6	553	-3'353.77	1.6	553	-3'354	0.2%	0.2%		
359	Vechigen	4	0.8	2'120.00	1.2	415	-1'705.08	2	692	-1'428	0.1%	0.1%		
502	Vinelz	1	0.8	806.00	1.2	415	-391.08	1.2	415	-391	0.5%	0.5%		
946	Wachseldorn	5	0	895.00	0.752	260	-634.98	0.752	260	-635	1.4%	1.4%		
992	Wangen an der Aare	2	0.8	2'713.00	1.2	415	-2'298.08	1.2	415	-2'298	0.2%	0.2%		
886	Wattenwil	5	2.2	3'780.00	2.2	761	-3'019.31	2.2	761	-3'019	0.3%	0.3%		
632	Wichtrach	4	4	914.00	7.2	2'490	1'575.54	7.2	2'490	1'576	0.7%	0.7%		
995	Wiedlisbach	2	0.4	2'786.00	0.4	138	-2'647.69	0.4	138	-2'648	0.1%	0.1%		
594	Wilderswil	6	3.2	4'516.90	2.4	830	-3'687.05	2.4	830	-3'687	0.3%	0.3%		
769	Wimmis	5	0.8	6'165.00	0.8	277	-5'888.38	0.8	277	-5'888	0.1%	0.1%		
360	Wohlen bei Bern	4	23.4	4'096.00	25.2	8'713	4'617.40	25.2	8'713	4'617	0.8%	0.9%		
627	Worb	4	8.4	5'178.00	11.6	4'011	-1'167.07	11.6	4'011	-1'167	0.3%	0.3%		
755	Worben	1	2.8	1'556.00	10	3'458	1'901.70	18	6'224	4'668	1.6%	2.8%		
424	Wynigen	3	1.2	7'000.00	1.6	553	-6'446.77	1.6	553	-6'447	0.4%	0.4%		
628	Zäziwil	4	0	2'418.00	0.8	277	-2'141.38	0.8	277	-2'141	0.2%	0.2%		
361	Zollikofen	4	16.2	4'458.00	29	10'027	5'569.33	36.4	12'586	8'128	0.6%	0.8%		
947	Zwieselberg	5	0.8	780.00	0.4	138	-641.69	0.4	138	-642	0.4%	0.5%		