

# MOONLINER

## Studie für ein neues Nachtbusangebot

Auswertung der öffentlichen Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 5.12. 2019

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

### **Begleitgruppe**

Ceccato Felix, RKBM, Kommission Verkehr  
Jaussi Marc, Geschäftsführer MOONLINER NLG  
Kirsch Bernhard, Kanton Bern, AÖV  
Matti Daniel, Gemeinde Köniz, Leitung Verkehr und Unterhalt  
Moser Martin, RKBM, Fachbereichsleiter Verkehr  
Müller Ueli, Stadt Bern, Leiter Fachstelle öffentlicher Verkehr  
Nadeau Valentine, RKBM, Projektleiterin Raumplanung und Verkehr  
Stucki Martin, Vorsitzender MOONLINER NLG

### **Auftragnehmer**

Bahn + Bus Beratung AG 3B, Roland Haldemann und Günter Weber  
INFRAS, Matthias Lebküchner

## Inhalt

<b>1 Ausgangslage</b>	<b>4</b>
<b>2 Ergebnis der Mitwirkung</b>	<b>6</b>
<b>3 Eingegangene Stellungnahmen</b>	<b>11</b>
<b>4 Stellungnahmen und Beantwortung</b>	<b>12</b>

# 1 Ausgangslage

Seit gut 20 Jahren verkehren insgesamt 43 Nachtlinien unter dem Markennamen MOONLINER in und zwischen den Grossräumen Bern, Biel, Thun und Solothurn sowie im Berner Oberland. Es gilt ein spezieller Zonentarif, und das Angebot wird mit einer Defizit-Garantie durch die Gemeinden eigenwirtschaftlich betrieben. Die Kantone treten nicht als Besteller auf und leisten auch keine Abgeltungen.

Seit mehreren Jahren stagnieren die Fahrgastzahlen auf vielen MOONLINER-Linien oder nehmen sogar ab; teilweise können die Linien nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden.

Mit der vorliegenden Studie wird aufgezeigt, wie der MOONLINER im Perimeter der RKBM wieder zu einem nachgefragten und wirtschaftlichen Produkt weiterentwickelt werden kann. Es werden Optimierungsmassnahmen zu Angebot, Tarifierung und Finanzierung vorgeschlagen, da zwischen diesen Handlungsfeldern wichtige Wechselwirkungen bestehen. Nicht untersucht wird die Organisationsform der heutigen Nachtliniengesellschaft (NLG), welche das MOONLINER-Netz und den Marktauftritt betreibt.

Gemäss Art. 5 der Angebotsverordnung werden Kurse, welche vor 5.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 1.00 Uhr verlassen, vom Kanton Bern in der Regel weder bestellt noch abgegolten. Der Bund kann Nachtangebote im ordentlichen Bestellverfahren des regionalen Personenverkehrs mitbestellen, setzt jedoch die Mitbestellung durch den Kanton voraus. Der Bund akzeptiert Nachtzuschläge, jedoch keinen Spezialtarif.

## **Handlungsfeld Angebot**

In anderen Schweizer Agglomerationen wie beispielsweise Zürich, Basel oder St. Gallen verkehren «Nacht-S-Bahnen». Die Bahn als wesensgerechtes Transportmittel wurde auch für das Nachtangebot in der Region Bern untersucht. Doch gemessen an den heutigen Frequenzen steht die Bahn im Raum Bern in keinem Korridor zur Diskussion. Mit den heutigen Bus-Kapazitäten kann eine Nachfragesteigerung von 30–50 % noch ohne grösseren Kostensprung aufgefangen werden. Bei einer Verdopplung der Nachfrage stellt die Bahn zumindest in den zwei bis drei stärksten Korridoren das wesensgerechte Transportmittel dar. Wenn die Nachfrage um den Faktor 2,5 oder mehr zunehmen würde, ist die «Nacht-S-Bahn» auch im Raum Bern unbestritten.

Das ausgearbeitete Angebotskonzept zum Szenario «Bus Plus» soll so rasch als möglich und ohne Etappierungen umgesetzt werden. Das neue Nachtangebot soll nur noch in den Nächten Freitag und Samstag betrieben werden. Die Bedürfnisse für ein Nachtangebot an Donnerstagen sind insgesamt gering.

«Nacht-S-Bahnen» sollen erst mittel- bis längerfristige eingeführt werden, wenn die Nachfrage die Bahn als wesensgerechtes Transportmittel rechtfertigt und die entsprechende Wirtschaftlichkeit gewährleistet ist.

## **Handlungsfeld Tarif**

Unabhängig künftiger Angebotsszenarien zum Nachtangebot Bern wird empfohlen, das heutige Zonentarifsysteem des MOONLINER-Angebots so rasch als möglich zu wechseln. Als neues Tarifsysteem soll das Modell «Anerkennung aller gültigen Fahrausweise (Einzelbillette und Abonnemente) und einheitlicher Nachtzuschlag von CHF 5.–» eingeführt werden. Langfristig wird empfohlen, das Angebot künftig nach dem ordentlichen Finanzierungsmodell des bestellten Regelangebots zu finanzieren.

## Handlungsfeld Finanzierung

Der Vorschlag für den neuen Kostenverteilungsschlüssel zur Berechnung der Gemeindebeiträge am Defizit des MOONLINER-Netzes Bern ist einfach gehalten. Er lehnt sich an den zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern angewandten Kostenverteilungsschlüssel unter den Gemeinden an (Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs KBV). In Abweichung zur KBV zählen aber nicht die ÖV-Punkte aus der Anzahl der Abfahrten an den anrechenbaren Haltestellen, sondern die Anzahl der Bedienungen der MOONLINER-Haltestellen in der Gemeinde. Die Bevölkerungszahlen der Gemeinden werden im MOONLINER-Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt.

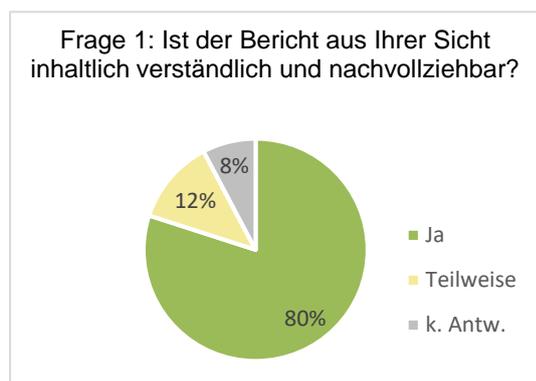
Mit dem optimierten MOONLINER-Angebot wird – gestützt auf eine für alle Gemeinden gültige Formel – neu das Solidaritätsprinzip unter den Gemeinden bei der Kostenbeteiligung eingeführt. Die linienspezifische Abrechnung entfällt. Die Stadt Bern und die Gemeinden in der Kernagglomeration erhalten gegenüber der heutigen Situation ein dichteres Angebot, die Beteiligung am Defizit fällt somit tendenziell höher aus. Bei den zentrumsferneren Gemeinden können die finanziellen Auswirkungen unterschiedlich ausfallen.

Gestützt auf die Aufwandschätzung und die von der Nachfrageentwicklung abhängigen Ertragsprognosen sowie der Annahme einer gleichbleibenden Defizitgarantie durch die vom MOONLINER-Netz Bern bedienten Gemeinden von rund CHF 400'000.– pro Jahr resultiert in den ersten drei Betriebsjahren zusammen ein Betriebsfehlbetrag in der Grössenordnung von CHF 300'000.– (ohne Berücksichtigung von allfälligen Sponsorenbeiträgen). Eine einmalige Anschubfinanzierung für die drei ersten Betriebsjahre im Umfang von CHF 300'000.– durch den Kanton Bern und/oder durch den Bund wäre aus Sicht der Begleitgruppe die bevorzugte Finanzierungsvariante. Da momentan für eine solche Anschubfinanzierung die rechtlichen Rahmenbedingungen fehlen, ist diese Variante kurzfristig nicht realisierbar und entfällt. Das realistischste Szenario ist eine auf drei Jahre befristete Erhöhung der Defizitgarantie. Die am MOONLINER-Netz Bern angeschlossenen Gemeinden würden die Defizitgarantie um CHF 100'000.– erhöhen – von jährlich CHF 400'000.– auf CHF 500'000.–.

## 2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Mobilitätsstrategie Bern-Mittelland 2040 fand vom 2. September bis zum 18. Oktober 2019 statt. Insgesamt trafen bei der RKBM 65 Stellungnahmen von Gemeinden, Ämtern, Transportunternehmen, weiteren Regionen, Parteien und Verbänden ein.

### Gesamteindruck



Die Einschätzungen zum Bericht fallen positiv aus. Die Mehrheit aller Eingaben finden den Inhalt verständlich und nachvollziehbar. Kritische Äusserungen gibt es primär zum Umfang des Berichts. Er sei zu umfassend, und eine kompaktere Information zur Studie wird gewünscht. Dieses Anliegen wird aufgenommen, der Schlussbericht mit einer Zusammenfassung ergänzt.

### Vertiefung der Angebotsszenarien

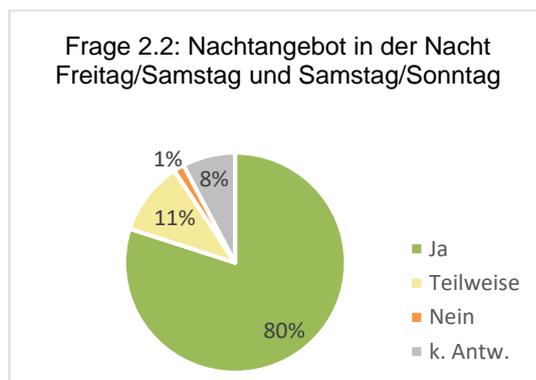
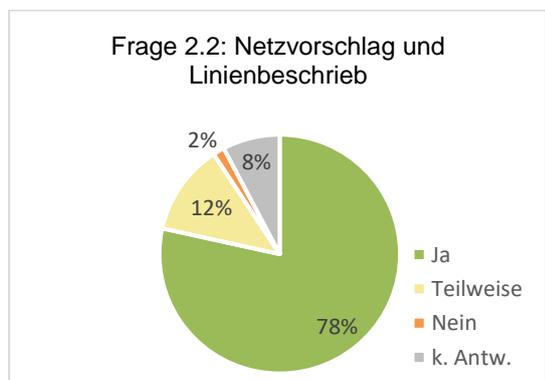
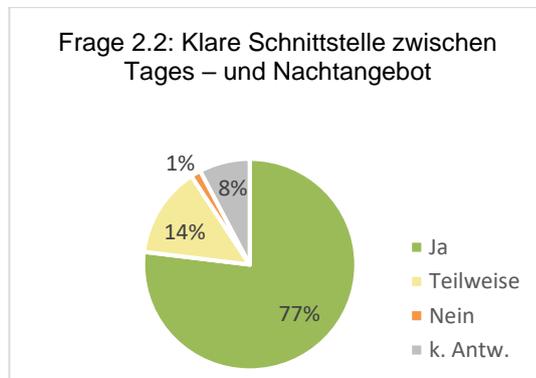
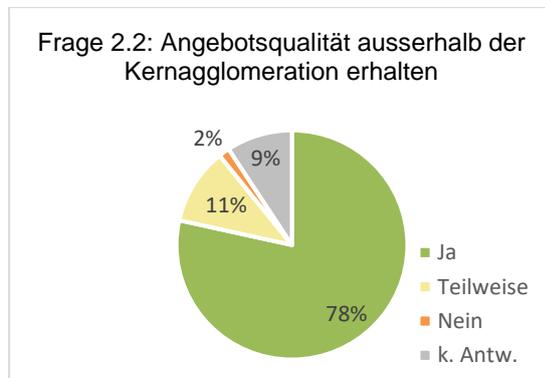
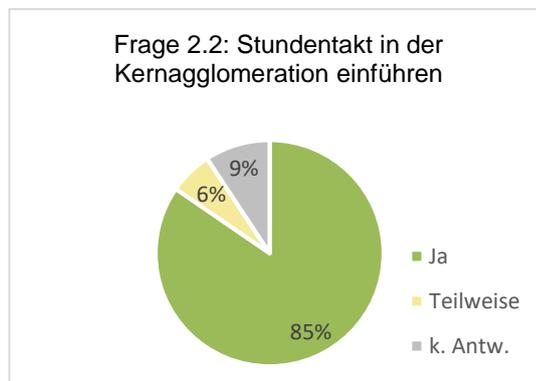
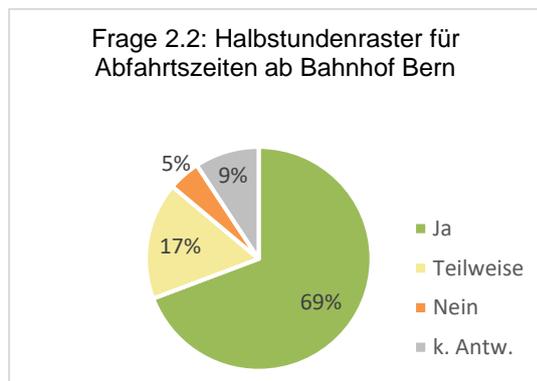


Die gewählte Fokussierung auf die beiden Angebotsszenarien «Bus Plus» und «Bahn Kurz» wird von der klaren Mehrheit der Stellungnahmen nachvollzogen und unterstützt.

**Angebotsszenario «Bus Plus»**

Das Angebotsszenario «Bus Plus» wird von mehr als zwei Dritteln der Stellungnahmen positiv aufgenommen. Die Einführung des Stundentakts in der Kernagglomeration und der Erhalt des Angebots ausserhalb der Kernagglomeration werden befürwortet. Einige Stellungnahmen kritisieren das Halbstundenraster für die Abfahrtszeiten ab dem Bahnhof Bern und den dadurch ermöglichten Halbstundentakt auf Teilstrecken. Sie stufen einen Stundentakt als ausreichend ein.

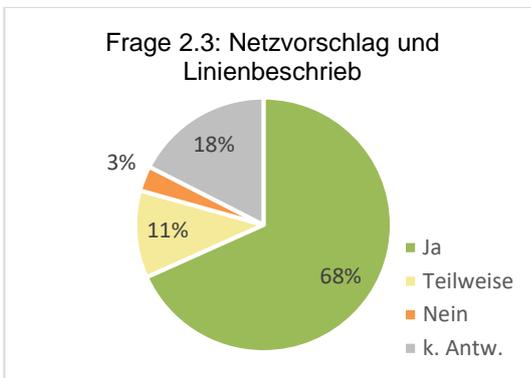
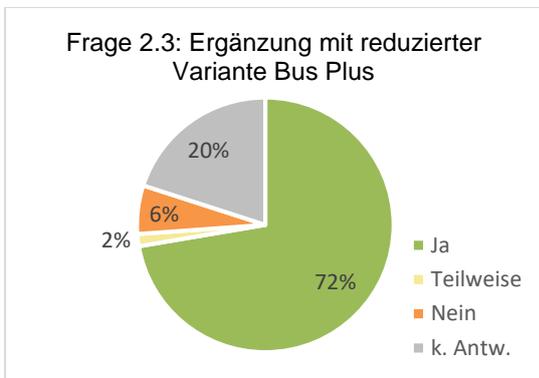
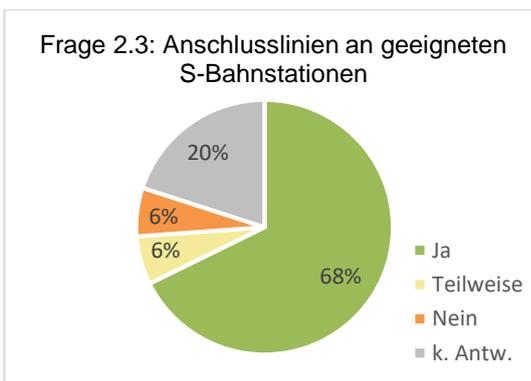
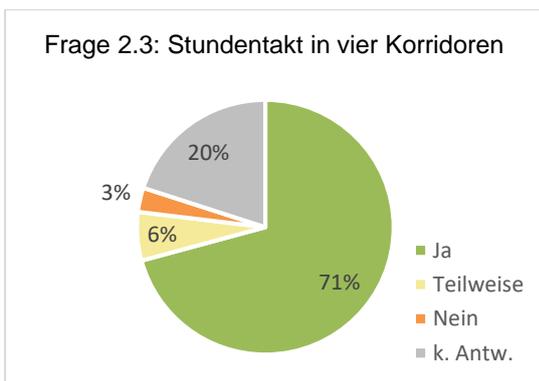
Mit einer Mehrheit von 69 % stimmen jedoch die anderen Stellungnahmen diesem neuen Angebotsvorschlag zu. Mit Ausnahme von einzelnen Anpassungswünschen wird der gesamte Netzvorschlag sowie die Linienbeschriebe positiv bewertet.



Alle Abbildungen zum Angebotsszenario Bus Plus

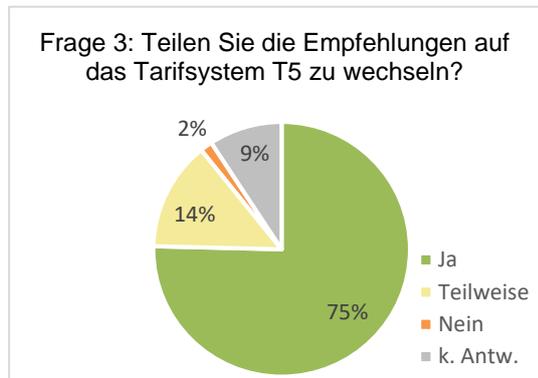
**Angebotsszenario «Bahn Kurz»**

Das Angebotsszenario «Bahn Kurz» wird insgesamt positiv aufgefasst. Gegenüber dem Szenario «Bus Plus» wird es jedoch kritischer beurteilt. Der Stundentakt in vier Korridoren und die Ergänzung des S-Bahn-Angebots mit einer reduzierten Variante des Szenarios «Bus Plus» werden von mehr als 70 % der Stellungnahmen befürwortet. Die Anschlusslinien an geeigneten S-Bahn-Stationen werden ebenfalls befürwortet. Teils wird jedoch eine durchgehende Verbindung mit der S-Bahn zwischen der Stadt Bern und den anderen Städten gewünscht. Eine Variante «Bahn Lang» kann jederzeit aus dem Angebotsszenario «Bahn Kurz» weiterentwickelt werden.



Alle Abbildungen zum Angebotsszenario Bahn Kurz

**Tarifsystem**

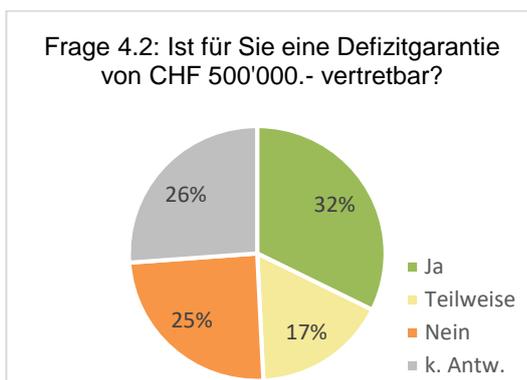
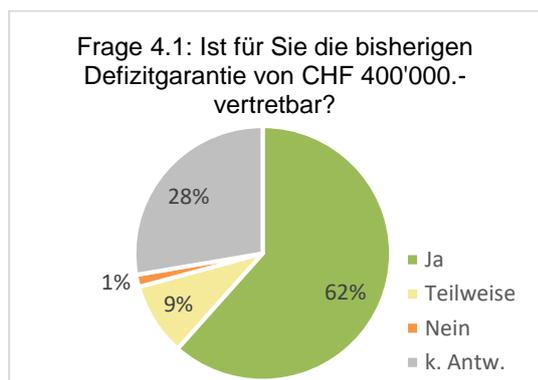


Das vorgeschlagene Tarifsystem bestehend aus dem Tagestarif und einem Nachtzuschlag von CHF 5.- (inklusive Anerkennung aller Abonnemente) wird von 75 % der eingegangenen Stellungnahmen befürwortet. Beim restlichen Viertel der Stellungnahmen, die nur teilweise zustimmen oder das Tarifsystem ablehnen, gibt es zwei gegenteilige Standpunkte. Einerseits besteht der Wunsch, den Nachtzuschlag zu reduzieren oder ganz abzuschaffen, andererseits gibt es Befürworter eines höheren Zuschlags, um die Eigenfinanzierung des Moonliner-Angebots zu stärken.

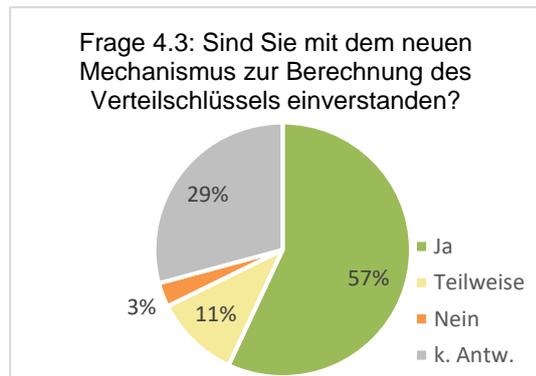
Der Vorschlag eines abgestuften Nachtzuschlags für Kurz- und Langstrecken wird nicht in den Schlussbericht aufgenommen, da der Zuschlag nicht im Sinne eines Tarifs erfolgt, sondern als Sockelbeitrag an die Finanzierung des Moonliner-Angebots. Ein abgestufter Zuschlag würde zudem einen erheblichen organisatorischen Zusatzaufwand mit sich bringen. Der komplette Verzicht auf einen Nachtzuschlag und eine damit einhergehende Annäherung des Tages- und Nacht-ÖV ist ein legitimes Anliegen, welches bereits in anderen Schweizer Städten und auch im Kanton Bern politisch diskutiert wird. Bei einem Tarifsystem ohne Nachtzuschlag wäre eine Beteiligung des Kantons eine zwingende Voraussetzung.

**Finanzielle Beteiligung**

Die Frage wurde primär durch die betroffenen Gemeinden beantwortet. Über ein Viertel der Stellungnahmen haben zu den Fragen 4.1 und 4.2 keine Antwort gegeben, da sich einige TUs, andere Regionen und Verbände bewusst enthalten wollten. Die bisherige maximale Defizitgarantie in der Höhe von CHF 400'000.- wird von der Mehrheit als vertretbar empfunden. Eine vorübergehende Erhöhung der finanziellen Beteiligung der Gemeinden mit einer maximalen Defizitgarantie von CHF 500'000.- wird hingegen von einem Viertel der Stellungnahmen abgelehnt. Nicht ganz ein Drittel der Stellungnahmen würde eine solche Erhöhung unterstützen.



### Verteilschlüssel



Der Vorschlag des neuen Verteilschlüssels wird von der Mehrheit der Stellungnahmen befürwortet. Analog zu den Fragen zur finanziellen Beteiligung gibt es bei dieser Frage viele Enthaltungen von nicht direkt Betroffenen.

### Kantonale und regionale Planung und Bestellung des Nacht-ÖV-Angebots

Die Resultate der vorliegenden Studie sind zum grössten Teil nur sinnvoll umsetzbar, wenn sie über die Region Bern-Mittelland hinaus erfolgen und überregional und kantonale abgestimmt werden. In einem nächsten Schritt ist daher eine Abstimmung mit den Nachbarregionen der RKBM und auch den Nachbarkantonen Solothurn und Freiburg notwendig. Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination (AÖV) des Kantons Bern hat bereits begonnen, die Möglichkeiten einer kantonalen Bestellung des Nachtangebots zu prüfen. Die weitere Planung des Nachtangebots erfolgt nun unter der Federführung des AÖV mit dem Einbezug der NLG und den RK/RVK.

### 3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Nachbarregionen, Transportunternehmen, Parteien und Verbände haben eine Stellungnahme zur Studie für ein neues Nachtbusangebot eingegeben.

#### **Gemeinden**

Allmendingen, Arni, Bäriswil, Belp, Bern, Biglen, Bolligen, Bremgarten, Brenzikofen, Diemerswil, Fraubrunnen, Gerzensee, Grosshöchstetten, Guggisberg, Ittigen, Jaberg, Jegenstorf, Kaufdorf, Kiesen, Kirchlindach, Köniz, Konolfingen, Meikirch, Mirchel, Moosseedorf, Münsingen, Mühlethurnen, Münchenbuchsee, Muri, Neuenegg, Oberdiessbach, Oberthal, Riggisberg, Rubigen, Rüscheegg, Schwarzenburg, Stettlen, Urtenen – Schönbühl, Vechigen, Wald, Wichtrach, Wohlen, Worb, Zollikofen

#### **Ämter und Regionen**

Agglo Fribourg, Kanton Bern AöV, Kanton Bern TBA, Kanton Fribourg, Kanton Solothurn, RK Emmental, RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura, RVK 5 Oberland West, Seeland Biel Bienne

#### **Transportunternehmen**

AS Mobil, Bernmobil, BLS, Grindelwald Bus, Postauto, RBS, STI Bus

#### **Parteien und Verbände**

Grüne Alternative Partei, IGÖV Bern, JuPa Köniz, SP Köniz, Private Person

## 4 Stellungnahmen und Beantwortung

### 4.1 Gesamteindruck der Studie Optimierung MOONLINER - Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
1	Allmendingen	Ja	-	x			
2	Arni	K.A	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Ja	-	x			
5	Bern	K.A	Der Bericht ist verständlich und nachvollziehbar. Er beinhaltet eine breite Analyse des heutigen Angebots, welche unterstreicht, dass grosser und rascher Handlungsbedarf beim Nachtbusangebot besteht.	x			
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Teilweise	Eine kurze, übersichtliche Zusammenfassung der Studienergebnisse wäre hilfreich.		x		Dem Schlussbericht wird ein Abstract beigefügt
8	Bremgarten	Ja	-	x			
9	Brenzikofen	Teilweise	zu umfangreich		x		Dem Schlussbericht wird ein Abstract beigefügt
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	Ja	-	x			
12	Gerzensee	Ja	-	x			
13	Grosshöchstetten	Ja	-	x			
14	Guggisberg	Ja	-	x			
15	Ittigen	Ja	Die Studie ist im gesamten verständlich und nachvollziehbar. Aus unserer Sicht könnte die Analyse wieso die Nachfrageentwicklung rückläufig ist, etwas detaillierter ausfallen. Interessant wäre auch eine Analyse wie das zukünftige Potential mit der Nachfrage aussehen könnte.	x			Eine detailliertere Analyse der Nachfrageentwicklung hätte den Umfang einer separaten Studie. Das Potential der künftigen Nachfrage wurde im Rahmen der Kostenberechnung abgeschätzt.
16	Jaberg	Ja	-	x			
17	Jegenstorf	Ja	-	x			
18	Kaufdorf	Teilweise	Gute Arbeit aber 55 Seiten sind für einen Gemeindepräsidenten eine Zumutung. Stellen Sie sich vor alle Gemeinderatsmitglieder sollen dies lesen und noch darüber diskutieren. Machen Sie eine Kurzform mit 3 Seiten Text und 10 Schemen!!!		x		Dem Schlussbericht wird ein Abstract beigefügt
19	Kiesen	Ja	-	x			
20	Kirchlindach	Ja	-	x			
21	Köniz	Ja	-	x			
22	Konolfingen	Ja	-	x			
23	Meikirch	Ja	-	x			
24	Mirchel	Ja	-	x			
25	Moosseedorf	Ja	-	x			
26	Münsingen	Ja	-	x			
27	Mühlethurnen	Ja	-	x			
28	Münchenbuchsee	Teilweise	Die Studie ist sehr umfangreich, dadurch zwar nachvollziehbar aber enthält sehr viele Details, welche die Erarbeitung einer Stellungnahme erschweren. Warum von einer zukünftigen Nachfragesteigerung ausgegangen wird ist zu wenig begründet. Die Nachfrage ist in den letzten Jahren tendenziell gesunken und dies nicht erst mit dem Fahrplanwechsel von 2018. Die Nachfrage an Moonliner ist insbesondere auch abhängig vom kulturellen Angebot im Zentrum. Die Berücksichtigung dieses Aspekts fehlt.	x			Der Einfluss auf die Nachfrage infolge kulturellen Angebotsentwicklung wäre Bestandteil einer eigenen Studie und konnte im Rahmen dieser Studie nicht berücksichtigt werden.

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
29	Muri bei Bern	Ja	-	x			
30	Neuenegg	Ja	-	x			
31	Oberdiessbach	Ja	-	x			
32	Oberthal	Ja	-	x			
33	Riggisberg	Ja	-	x			
34	Rubigen	Ja	-	x			
35	Rüschegg	Ja	-	x			
36	Schwarzenburg	Ja	-	x			
37	Stettlen	Ja	-	x			
38	Urtenen - Schönbühl	Ja	-	x			
39	Vechigen	Ja	-	x			
40	Wald	Ja	-	x			
41	Wichtrach	Ja	-	x			
42	Wohlen	Teilweise	Die Auslastung der einzelnen Moonliner (Belastungsteppich) fehlt gänzlich. Dadurch ist eine Beurteilung fast unmöglich.	x			Diese Analysearbeiten sind für das Konzept nur bedingt relevant und wären zu umfangreich gewesen.
43	Worb	Teilweise	Am Anfang des Dokuments wäre für den schnellen Leser eine Kurzzusammenfassung (management summery) erwünscht		x		Dem Schlussbericht wird ein Abstract beigefügt
44	Zollikofen	Ja	-	x			
45	Agglo Freiburg	Ja	-	x			
45	Kanton Bern AöV	Ja	-	x			
47	Kanton Bern TBA	K.A	-	x			
48	Kanton Fribourg	Ja	-	x			
49	Kanton Solothurn	Ja	-	x			
50	RK Emmental	Ja	Gute Arbeit!	x			
51	RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura	Ja	-	x			
52	RVK 5 Oberland West	Teilweise	Die einzelnen Kapitel und Schritte erscheinen nachvollziehbar und auf sich aufbauend logisch. So findet die RVK 5 es beispielsweise folgerichtig, im Prozess auch Nachtbus-Angebote von anderen Kantonen zu betrachten und das bestehende MOONLINER-Netz Bern mit anderen Regionen und Kantonen zu vergleichen. Auch die Überlegungen und die Berücksichtigung eines Nacht-S-Bahnangebots unterstützt die RVK 5, um das Angebot attraktiver zu gestalten. Teilweise macht es aber den Anschein, dass auf Kosten der Länge und der Einfachheit des Berichts auf gewisse Schlussfolgerungen und Erläuterungen verzichtet wurde. Doch genau diese hätten geholfen, gewisse Schritte besser nachvollziehen zu können. In einem Balken am Ende der Kapitel die wichtigsten Erkenntnisse festzuhalten, was weshalb für die weiteren Schritte berücksichtigt wird, hätte zum Verständnis beigetragen (z.B. Kapitel 5). Teilweise wird dies gemacht, aber nicht konsequent durchgesetzt. So fiel es beispielsweise nicht ganz leicht, die Überlegungen im Kapitel 7 und 8 zu den Varianten und deren Verknüpfungen in den jeweiligen Tabellen sofort nachzuvollziehen. Eine einfachere Darstellung oder Beschriftung im oberen linken Feld der Tabelle hätte da helfen können.		x		Tabellenüberschriften in den Kapitel 7 und 8 wurden im Schlussbericht ergänzt.
53	Seeland Biel Bienne	K.A	-	x			
54	AS Mobil	Ja	-	x			
55	Bernmobil	Ja	-	x			
56	BLS	Ja	-	x			
57	Grindelwald Bus	Ja	-	x			
58	Postauto	Ja	-	x			
59	RBS	Ja	-	x			
60	STI Bus	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
61	Grüne Alternative Partei	Ja	-	x			
62	IGÖV Bern	Teilweise	Wurden die möglichen Zielgruppen berücksichtigt? Umsteiger im Knoten Bern von den letzten Fernverkehrsverbindungen, bzw. geändertes Ausgangsverhalten der potenziellen Kunden? Öffnungszeiten der Ausgangslokale.	x			Zu den Zielgruppen fehlen zum Teil Grundlagedaten. Die entsprechenden Analysearbeiten sind nicht Gegenstand dieser Studie.
63	JuPa Köniz	Ja	-	x			
64	SP Köniz	Ja	-	x			
65	Private Person	K.A	-	x			

## 4.2 Angebotsszenarien - Finden Sie die Vertiefung und Fokussierung auf die Angebotsszenarien Bus Plus und Bahn Kurz nachvollziehbar?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
1	Allmendingen	Teilweise	Aus Sicht der Gemeinde Allmendingen sind die Angebotsszenarien nachvollziehbar. Die Mehrnutzung für uns hält sich aber auf geringem Niveau! Klarere Abfahrtszeiten und höhere Frequenzen sind für die betroffene Kundschaft sicherlich sehr hilfreich. Ob sich damit aber neue, zusätzliche Kundschaft generieren lässt, bleibt abzuwarten, bzw. fraglich.	x			
2	Arni	K.A	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Ja	-	x			
5	Bern	K.A	Aus dem Variantenfächer sind die Angebotsszenarien ausgewählt worden, welche das grösste Potential haben, kurz- und mittelfristig das Nachfragepotenzial abzudecken.	x			
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bremgarten	Ja	-	x			
9	Brenzikofen	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	Ja	-	x			
12	Gerzensee	Ja	-	x			
13	Grosshöchstetten	Ja	-	x			
14	Guggisberg	Ja	-	x			
15	Ittigen	Ja	-	x			
16	Jaberg	Ja	-	x			
17	Jegenstorf	Ja	-	x			
18	Kaufdorf	Ja	-	x			
19	Kiesen	Ja	-	x			
20	Kirchlindach	Ja	-	x			
21	Köniz	Ja	-	x			
22	Konolfingen	Ja	-	x			
23	Meikirch	Ja	-	x			
24	Mirchel	Ja	-	x			
25	Moosseedorf	Ja	-	x			
26	Münsingen	Ja	-	x			
27	Mühlethurnen	Ja	-	x			
28	Münchenbuchsee	Teilweise	Die Vertiefung und Fokussierung auf die beiden Angebotsszenarien erscheinen nachvollziehbar. Wobei die Fokussierung auf das Angebotsszenarium Bus Plus erste Priorität hat. Erst wenn Nachfrage tatsächlich wie-der steigt, erachtet wir die Vertiefung einer Umstellung auf Bahn Kurz als sinnvoll.	x			
29	Muri Gümmligen	Ja	-	x			
30	Neuenegg	Ja	-	x			
31	Oberdiessbach	Ja	-	x			
32	Oberthal	Ja	-	x			
33	Riggisberg	Ja	-	x			
34	Rubigen	Ja	-	x			
35	Rüschegg	Ja	-	x			
36	Schwarzenburg	Ja	-	x			
37	Stettlen	Ja	-	x			
38	Urtenen - Schönbühl	Ja	-	x			
39	Vechigen	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
40	Wald	Ja	-	x			
41	Wichtrach	Ja	-	x			
42	Wohlen	Ja	-	x			
43	Worb	Ja	-	x			
44	Zollikofen	Ja	Insbesondere das Szenario Bus Plus ist ein pragmatischer Ansatz, welcher die Nachfrage berücksichtigt und Dank dem 30-Minuten Intervall einen optimalen Einsatz der Fahrzeuge ermöglicht.	x			
45	Agglo Freiburg	Ja	-	x			
45	Kanton Bern AöV	Ja	-	x			
47	Kanton Bern TBA	K.A	-	x			
48	Kanton Fribourg	Ja	-	x			
49	Kanton Solothurn	Ja	-	x			
50	RK Emmental	Ja	Stossrichtung ist gut	x			
51	RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura	Ja	-	x			
52	RVK 5 Oberland West	Ja	-	x			
53	Seeland Biel Bienne	K.A	-	x			
54	AS Mobil	Ja	-	x			
55	Bernmobil	Ja	-	x			
56	BLS	Teilweise	Mit Fokus auf eine Nachfrage- statt nur Umlauforientierung müssten die Linien nach Münsingen/Lyss auch im Szenario Bahn kurz von Anfang an bis Thun resp. Biel/Bienne geführt werden. Dadurch würde ein logisches Angebot im kantonalen Städtesystem entstehen (statt eines Umsteigens einer Mehrheit der Reisenden nach relativ kurzer Bahnfahrzeit in Münsingen und Lyss), und der Bahneinsatz könnte einen effektiven Fahrzeitgewinn bewirken.	x			Der Bahneinsatz im Szenario "Bahn kurz" ist in erster Linie betriebs-/kostenoptimiert. Die definitive Ausgestaltung des Bahnangebots ist abhängig von der Mitfinanzierung durch den Kanton.
57	Grindelwald Bus	Ja	-	x			
58	Postauto	Ja	-	x			
59	RBS	Ja	-	x			
60	STI Bus	Ja	-	x			
61	Grüne Alternative Partei	Ja	-	x			
62	IGÖV Bern	Ja	-	x			
63	JuPa Köniz	Ja	-	x			
64	SP Köniz	Teilweise	Es sollte jedoch möglichst rasch die Variante «Bahn Kurz» umgesetzt werden.	x			
65	Private Person	K.A	-	x			

## 4.3 Angebotsszenarien - Stimmen Sie den folgenden Inhalten im Angebotsszenario Bus Plus zu?

Nr.	Eingabe	Halbstundenraster	Stundentakt	Angebotsqualität	Schnittstelle 01.00 Uhr	Netzvorschlag	Fri/Sa und Sa/So	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
1	Allmendingen	Teilweise	Teilweise	Teilweise	Teilweise	Teilweise	Teilweise	Siehe Kommentar unter 2.1: "Aus Sicht der Gemeinde Allmendingen sind die Angebotsszenarien nachvollziehbar. Die Mehrnutzung für uns hält sich aber auf geringem Niveau! Klarere Abfahrtszeiten und höhere Frequenzen sind für die betroffene Kundschaft sicherlich sehr hilfreich. Ob sich damit aber neue, zusätzliche Kundschaft generieren lässt, bleibt abzuwarten, bzw. fraglich."	x			
2	Arni	K.A	K.A	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
3	Bäriswil	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
4	Belp	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
5	Bern	K.A	K.A	K.A	K.A	K.A	K.A	Der Gemeinderat erachtet es als wichtig, dass das Nachtliniennetz zukünftig - gemäss dem Szenario «Bus Plus» - die nachfragestarken Korridore innerhalb der Stadt im Halbstundentakt und in der Kernagglomeration im Stundentakt bedient, um für Nachtschwärmerinnen und -schwärmer eine konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Es zeichnet die Qualität des Vorschlags aus, dass die Angebotsqualität auf dem übrigen Moonlinernetz trotz der Verdichtung des Angebots in der Kernagglomeration (mit wenigen Ausnahmen wie etwa Blinzern) erhalten bleiben kann. Dem Netzvorschlag, der sich weitgehend am Netz des Tages-ÖV orientiert, stimmt der Gemeinderat zu. Wenn sich die Nachfrage mit dem neuen Angebotskonzept, wie erwartet positiv entwickelt, so sind mindestens auf den nachfragestärksten Linien weitere Abfahrten 04.15 bis 05.15 zu prüfen.	x		Blinzern wird mit dem neuen Konzept besser bedient. Neu gäbe es drei Direktkurse anstatt heute zwei Rundkurse via Köniz Schliern. Das Konzept ist so aufgebaut, dass weitere Abfahrten im vorgeschlagenen "Raster" ergänzt werden können.	
6	Biglen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Eigenwirtschaftlichkeit vorausgesetzt!	x			
8	Bremgarten	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
9	Brenzikofen	Teilweise	Ja	Teilweise	Ja	Ja	Ja	gemäss Nachfrage	x			
10	Diemerswil	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Es ist fraglich, ob das Angebot von Donnerstag auf Freitag aufrechterhalten werden muss.	x			Das Donnerstagangebot soll aufgrund ungenügender Nachfrage aufgehoben werden.
12	Gerzensee	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
13	Grosshöchstetten	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
14	Guggisberg	Teilweise	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
15	Ittigen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ist es auch denkbar bei Grossanlässen das Angebot gezielt zu ergänzen (Buskers, Konzerte etc.)	x			Ja ein zusätzliches Angebot bei Anlässen würde gleich wie heute beibehalten.
16	Jaberg	Nein	Ja	Nein	Ja	Nein	Ja	Der Stundentakt ist absolut genügend. Der Halbstundentakt betrifft praktisch nur die Stadt und Agglomeration Bern. Auf nicht wirtschaftlichen Linien ist das Angebot auf eine Fahrt zu reduzieren.	x			
17	Jegenstorf	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Ja	Teilweise	Bemerkung zu «Angebotsqualität ausserhalb der Kernagglomeration» und zu «Nachtangebot Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag»: «Wenn ein Angebot zu wenig genutzt wird, muss dies überprüft werden.»	x			
18	Kaufdorf	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Ja	Tarif könnte 24/7 derselbe sein.	x			
19	Kiesen	Nein	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Halbstundentakt wird als unnötig erachtet.	x			
20	Kirchlindach	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Halbstundenraster	Stundentakt	Angebotsqualität	Schnittstelle 01.00 Uhr	Netzvorschlagn	Fri/Sa und Sa/So	Kommentar	Kennnismahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
21	Köniz	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Die Gemeinde Köniz anerkennt und begrüsst die Vorteile des Halbstundenrasters für Abfahrtszeiten ab dem Bhf Bern, nimmt aber gleichzeitig mit Bedauern zur Kenntnis, dass dafür für einzelne ihrer Linien die Abfahrtszeit um X:45 Uhr erfolgen muss. Derjenige Teil der Fahrgäste, der aus den letzten Fernverkehrszügen umsteigt, hat so eine Wartezeit. Dies gilt für die Linien 17 (geringe Auswirkung, da oft in Fussdistanz zu anderen Nachlinien) und 19 (ab Zieglerspital, dafür entfällt hier der bisherige, unvorteilhafte "Ringbetrieb" mit Umweg über Schliern). Für das Zentrum Köniz sowie den Korridor nach Wabern ergeben sich daraus jedoch sehr attraktive Halbstundentakte.	x			Das Angebot auf Gemeinschaftsstrecken sowie betriebliche Aspekte (hohe Fahrzeugeffizienz) werden in der Studie höher gewichtet als das Fernverkehrsanschlusskonzept am HB.
22	Konolfingen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
23	Meikirch	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
24	Mirchel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
25	Moosseedorf	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
26	Münsingen	Ja	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Teilweise	Der Linienbruch des M15 in Münsingen soll nicht weiterverfolgt werden. Dieser Bruch würde die Attraktivität der Linie M15 stark beeinträchtigen. Zudem verliert dadurch auch die Anschlusslinie M13 deutlich an Attraktivität, da für die Strecke Bern – Heimeschwand dann zweimaliges Umsteigen erforderlich wird. Die Angebotsstreichung in der Nacht von Donnerstag auf den Freitag wird bedauert.	x			Die Linie M15 wird im Szenario "Bus Plus" nicht gebrochen Das Donnerstagangebot wird aufgrund ungenügender Nachfrage aufgehoben.
27	Mühlethurnen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
28	Münchenbuchsee	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Ja	Für Münchenbuchsee verbessert sich durch Halbstundentakt das Moonliner-Angebot deutlich, da bisher 2 Linien zeitgleich nach Münchenbuchsee gefahren sind. Es ist wünschenswert, dass die letzten Züge und ersten Nachtbusse nicht mehr fast gleichzeitig starten, sondern eine klare Trennung gemacht wird. Schnittstelle Tages- und Nachtangebot bleibt für Münchenbuchsee bei 1:15 Uhr. Ob die Nachfrage für ein ausgebautenes Bus Plus - Angebot vorhanden ist wird in Frage gestellt, insbesondere wäre es denkbar, irgendwann (z.B. ab 2.30 Uhr) auf einen Stundentakt zu wechseln.	x			Die Schnittstelle um 1:15 Uhr wird berücksichtigt: RE ab 1:15 Uhr, M1 ab 1:45 Uhr, M10 ab 2:15 Uhr. Das vorgeschlagene Angebot kann ausgedünnt werden, Kosteneinsparungen gäbe es nur, wenn Fahrzeuge früher eingestellt würden.
29	Muri Gümmligen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
30	Neuenegg	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
31	Oberdiessbach	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
32	Oberthal	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Stündliches Angebot reicht	x			
33	Riggisberg	Ja	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Wie im 2019 mit der NLG vereinbart, soll Riggisberg wie folgt erschlossen werden: - Linie M5a via Belp, 2:30 Uhr ab Bern (bzw. neu 2:45 ab Bern) - Linie M16 via Schwarzenburg, 03:45 Uhr ab Bern (bzw. neu evtl. 3:15) die zusätzliche Erschliessung mit der Linie M5a soll auch mit den neuen Konzepten ermöglicht werden.	x			Der vorliegende Bericht basiert auf dem Fahrplanangebot 2019. Die aktuellen Änderungen werden per Fahrplanjahr 2020 in die weitere Bearbeitung einfließen und nach Möglichkeit berücksichtigt werden.
34	Rubigen	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Halbstundenraster: Ein Stundenraster genügt auch!	x			
35	Rüschegg	Ja	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Die M16 erschliesst Rüschegg mit dem zweiten Kurs. Wäre es möglich zu prüfen, ob Rüschegg anstatt mit dem zweiten mit dem ersten Kurs erschlossen werden kann?	x			Aus umlauftechnischen Gründen nicht möglich. Ein 90'-Umlauf ist für den ersten Kurs zwingend.
36	Schwarzenburg	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
37	Stettlen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Halbstundenraster	Stundentakt	Angebotsqualität	Schnittstelle 01.00 Uhr	Netzvorschlagn	Fri/Sa und Sa/So	Kommentar	Kennnismahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
38	Urtenen - Schönbühl	Teilweise	Teilweise	K.A	Ja	Teilweise	Ja	Urtenen-Schönbühl ist in die Finanzierung von 2 Linien eingebunden. Aus Kostengründen bitten wir zu prüfen, beide Linien auf je 1 zentrale Haltestelle zu reduzieren.	x			Das Streichen von Haltestellen ist grundsätzlich der Gemeinde überlassen. Es soll jedoch nicht zur "Praxis" für die Senkung der Gemeindebeiträge werden, dies wäre in der Gesamtbilanz wiederum kontraproduktiv.
39	Vechigen	Teilweise	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Ja	-	x			
40	Wald	Nein	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Über den Längenberg fährt nach wie vor kein Bus. Die Kurse sollten daher mindestens so optimiert werden, dass diese nicht auf den Fernverkehr abgestimmt sind, sondern als Zwischenkurs fahren. Zudem sollte an allen Haltestellen ein Stopp erfolgen.	x			
41	Wichtrach	Nein	Teilweise	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Grundsätzlich kann die Bahn bis 01.00 „freie Fahrt“ haben (Ausnahmen RE's). Das heisst, unter dem Projekt „Bus plus“ müsste ein vertretbarer Kompromiss der Aufteilung unter den Anbietern Bahn/Moonliner gefunden werden, damit auch die Wirtschaftlichkeit, Auslastung, Finanzierung, Anschlüsse gesichert/garantiert sind. Der Halbstundentakt soll erst eingeführt werden, wenn die Nachfrage der Kunden ausreichend resp. nachweislich die Auslastung optimaler/garantiert ist.	x			Die Angebot Bahn und Bus sind soweit möglich aufeinander abgestimmt.
42	Wohlen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
43	Worb	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
44	Zollikofen	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
45	Agglo Freiburg	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Linie M17 könnte noch verbessert sein: es fehlt Bus um 01:00 ab Freiburg	x			
45	Kanton Bern AöV	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Bericht S.25: Der klare zeitliche Schnitt zwischen regulärem und Nachtangebot und das damit zusammenhängende Zurücksetzen der letzten regulären Abfahrten auf ca. 00:45 Uhr dient der Klärung der heute uneinheitlichen und schwer nachvollziehbaren Tarifsituation. Wir begrüßen dies. Es ist allerdings zu beachten, dass Fahrgäste, die die bisherigen regulären Kurse zwischen ca. 00:45 und 01:15 Uhr benutzt haben, künftig schlechter gestellt werden, da diese Kurse entfallen. Gleichzeitig bringt das Szenario Bus Plus für die Kernagglomeration auch deutliche Verbesserungen, da auf gewissen Teilstrecken der Nachtlinien neu ein 30'- Takt angeboten werden kann. Da die Studie die Umsetzung des Szenarios Bus Plus per Fahrplan 2022 empfiehlt, ist das Zurücksetzen der regulären Abfahrten auf ca. 00:45 Uhr im Regionalen Angebotskonzept 2022- 2025 der RKBM aufzunehmen.	x	x		Wird im RAK aufgenommen
47	Kanton Bern TBA	K.A	K.A	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
48	Kanton Fribourg	K.A	K.A	Teilweise	Ja	Teilweise	Ja	Für Kanton Freiburg sind die Verbindungen M17 und M18 ohne Anschluss (Direktverbindung) un-bedingt zu erhalten. Sonst wird die Attraktivität der Linie für die freiburgischen Gemeinden deutlich sinken.	x			Linie M17 bleibt erhalten. Die Linie M18 ist als Anschlusslinie in Gümmenen gerechtfertigt, zumal damit auch Freiheiten für kundengerechte Bestellung für Freiburger Gemeinden entstehen
49	Kanton Solothurn	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Teilweise	Kurzfristig macht die Abgrenzung zum Tagesangebot ebenso Sinn wie die Beschränkung auf die Nächte Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag. Längerfristig ist denkbar, dass die Betriebszeiten des regulären ÖV-Angebotes erweitert werden.	x			
50	RK Emmental	Ja	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Anschlussmöglichkeit von Trubschachen an „Nachtstern“ (Schangnau) in Wiggen aufrechterhalten	x			

Nr.	Eingabe	Halbstundenraster	Stundentakt	Angebotsqualität	Schnittstelle 01.00 Uhr	Netzvorschlagn	Fri/Sa und Sa/So	Kommentar	Kennnismnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
51	RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Das Angebotskonzept Bus Plus wird unterstützt. Es reagiert nachvollziehbar auf die bestehenden Defizite und optimiert den Betrieb. Der neue Umsteigepunkt der Linie M8/M18 in Gümmenen nach Ins ist aus Kundensicht ein Nachteil, aber vertretbar. Für die Anpassung des Moonliner-Netzes Biel an das neue Konzept im Netz Bern ist rasch eine Planungsstudie auszulösen.	x			
52	RVK 5 Oberland West	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Die RVK 5 ist nicht von allen Fragen gleichermaßen betroffen, aber findet sie in ihrer Überlegungslogik richtig.	x			
53	Seeland Biel Bienne	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	-	x			
54	AS Mobil	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
55	Bernmobil	Teilweise	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Teilweise	Die Abfahrten in ein Halbstundenraster zu legen, ist grundsätzlich eine gute Idee und bringt den Fahrgästen in Korridoren, welche mit zwei Linien bedient werden, einen Vorteil gegenüber heute. Die Merkbarkeit des Angebotes verbessert sich ebenfalls. Für die Fahrgäste von BERNMOBIL wird sich die Situation mit dem neuen Nachtbusangebot allerdings entscheidend verschlechtern, da die im Dezember 2017 eingeführte Betriebsverlängerung in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag teilweise wieder rückgängig gemacht werden muss: Die Abfahrten zwischen ca. 00.45 und 01.15 Uhr auf dem BERNMOBIL-Netz entfallen und werden nur durch die MOONLINER-Abfahrten um 01:15 Uhr ersetzt, bei denen ausserdem ein Nachtzuschlag anfällt. Zudem kommen die Fahrgäste von den letzten Fernverkehrsverbindungen mit Ankunft um ca. 01:00 Uhr nicht mehr überall hin: Je nach Zielort müssen sie eine halbe Stunde auf ihre Verbindung warten (bspw. Blinzern) und müssen dann erst noch den Nachtzuschlag bezahlen. Eine klare Schnittstelle zwischen Tages- und Nachtangebot wäre zwar zu begrüssen. Da aber auch dem innerstädtischen Verkehr Rechnung zu tragen ist, verlangen wir, dass das Tagesangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag bis um ca. 01.00 Uhr gefahren wird.		x	Die 1:00 Uhr Abfahrt ergäbe dieselbe Problematik wie bei der Einführung der BERNMOBIL-Betriebsverlängerung. Würde die ersten MOONLINER-Abfahrten um 1.15 Uhr redundant machen	
56	BLS	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
57	Grindelwald Bus	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
58	Postauto	Ja	Teilweise	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Zu Stundentakt in der Kernagglomeration: Die letzte Abfahrt um 03:15 Uhr ist möglicherweise zu früh, Bedürfnisse sollten in der konzeptionellen Vertiefung überprüft werden. Zu Angebotsqualität ausserhalb der Kernagglomeration: Ja, sofern ein Bedürfnis besteht, welches die Produktion und somit die Kosten rechtfertigt. Muss punktuell mit den jeweiligen Gemeinden geprüft werden (wie bisher auch schon).	x			Das Raster erlaubt "zeitlich linearen" Angebotsausbau. Eine Umsetzung wäre mit der entsprechenden Nachfrage betrieblich problemlos machbar.
59	RBS	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
60	STI Bus	Ja	Ja	Teilweise	Teilweise	Ja	Ja	Angebotsqualität ausserhalb der Kernagglomeration: Wenn die Nachfrage eine vordefinierte Menge unterschreitet ist aus unserer Sicht das Angebot in Frage zu stellen. Klare Schnittstelle zwischen Tages- und Nachtangebot: dies ist bei einer möglichen Bestellung des Angebotes durch den Kanton, jeweils Anschlussabhängig. Würde der Kanton die Abfahrten in einem späteren Zeitpunkt bis um 01:00 Uhr bestellen so wären unserer Abfahrten wahrscheinlich erst um 01.05 h. Dieser Spielraum sollte bestehen.	x			
61	Grüne Alternative Partei	Ja	Ja	Ja	Nein	Ja	Teilweise	Anzustreben ist mittelfristig eine «Normalisierung» des Nachtverkehrs, d. h. eine Integration in das normale Fahrplanangebot während der ganzen Woche ohne Schnittstelle um 01.00	x			
62	IGÖV Bern	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Ja	Kritische Beurteilung der Kürzung der erst 2018 eingeführten Betriebsverlängerung der städtischen Linien in Bern. Wurde die Variante Anschlusslinien ab geeigneten Bernmobil-Endstationen geprüft? Z.Bsp. Wabern. Die Klare Schnittstelle zwischen Tages- und Nachtangebot ist weiterhin nicht transparent und deshalb unbefriedigend.	x			Nein, diese Variante wurde nicht geprüft.
63	JuPa Köniz	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Halbstundenraster	Stundentakt	Angebotsqualität	Schnittstelle 01.00 Uhr	Netzvorschlag	Fri/Sa und Sa/So	Kommentar	Kennntnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
64	SP Köniz	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Ja	Teilweise	Die Linien 17 und 19 haben keinen Fernverkehrsanschluss (45 Minuten Wartezeit am Bahnhof Bern!). Bei der Linie 19 gibt es sogar eine Verschlechterung gegenüber den aktuellen Anschlussmöglichkeiten (keinen Bus um 01.20 Uhr).	x			Das Angebot auf Gemeinschaftsstrecken sowie betriebliche Aspekte (hohe Fahrzeugeffizienz) werden in der Studie höher gewichtet als das Fernverkehrsanschlusskonzept am HB.
65	Private Person	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	K.A.	-	x			

## 4.4 Angebotsszenarien - Stimmen Sie den folgenden Inhalten im Angebotsszenario Bahn Kurz zu?

Nr.	Eingabe	Stundentakt	Anschlusslinien	Ergänzung Bus Plus	Netzvorschlag	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
1	Allmendingen	Teilweise	Teilweise	Teilweise	Teilweise	Siehe Kommentar unter 2.1: "Aus Sicht der Gemeinde Allmendingen sind die Angebotsszenarien nachvollziehbar. Die Mehrnutzung für uns hält sich aber auf geringem Niveau! Klarere Abfahrtszeiten und höhere Frequenzen sind für die betroffene Kundschaft sicherlich sehr hilfreich. Ob sich damit aber neue, zusätzliche Kundschaft generieren lässt, bleibt abzuwarten, bzw. fraglich."	x			
2	Arni	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
3	Bäriswil	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
4	Belp	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
5	Bern	K.A	K.A	K.A	K.A	Dem Angebotsszenario «Bahn Kurz» stimmt der Gemeinderat als weitere Entwicklungsstufe des Nachtlinienangebots zu. Dessen Umsetzung ist korridor-spezifisch ins Auge zu fassen, sobald auf den betreffenden Linien Kapazitätsengpässe auftreten (gemäss Studie ist damit ab einer Nachfragezunahme von 50 Prozent zu rechnen). Um die Aufnahme ins bestellte Angebot und die dazu nötige Anpassung der betreffenden Rechtsgrundlagen vorzubereiten, ist rasch das Gespräch mit dem Kanton aufzunehmen.	x			
6	Biglen	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	Ja	Ja	Ja	Eigenwirtschaftlichkeit vorausgesetzt!	x			
8	Bremgarten	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
9	Brenzikofen	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
12	Gerzensee	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
13	Grosshöchstetten	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
14	Guggisberg	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
15	Ittigen	Ja	Ja	Ja	Ja	Wichtig erscheint uns der mögliche Ausbau auf einzelnen Linien auf das Konzept Bahn Lang. Mit durchgängigen Verbindungen zu den Nachbarstädten wird ein zusätzliches Potential ausgeschöpft	x			
16	Jaberg	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
17	Jegenstorf	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Bemerkung zu «Netzvorschlag und Linienbeschrieb»: «Die erste Abfahrt erfolgt unserer Ansicht nach zu früh. Dafür ist die Wartezeit zwischen den jeweiligen Abfahrten zu lang, weshalb wir den bisherigen Fahrplan als sinnvoller erachten.»	x			Insgesamt ist der Fahrplan gut merkbar und es gibt neu einen Stundentakt Heute HB ab 1:30 / 2:30 / 3:45 Neu HB ab 1:15 / 2:15 / 3:15
18	Kaufdorf	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
19	Kiesen	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
20	Kirchlindach	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
21	Köniz	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
22	Konolfingen	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
23	Meikirch	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
24	Mirchel	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
25	Moosseedorf	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
26	Münsingen	Ja	Teilweise	Ja	Teilweise	Die Bahnstrecken Bern-Thun und Bern-Biel sollen zu Beginn weg ohne Umsteigen eingeplant werden und nicht erst bei der Weiterentwicklung des Szenarios Bahn Kurz ermöglicht werden. Ansonsten leiden auch bei diesem Szenario Anschlusslinien wie z.B. die Linie M13 an Attraktivitätsverlust.	x			Der Bahneinsatz im Szenario "Bahn kurz" ist in erster Linie betriebs-/kostenoptimiert. Die definitive Ausgestaltung des Bahnangebots ist abhängig von der Mitfinanzierung durch den Kanton.
27	Mühlethurnen	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
28	Münchenbuchsee	Ja	Ja	Ja	Ja	Dieses Angebot macht aber nur Sinn, wenn Nachfrage wirklich steigt. Für Münchenbuchsee Dorfzentrum verbessert Bahn-Kurz den Anschluss insbesondere durch die S3, da Zug schneller ist als der Bus M10. Jedoch verschlechtert sich Angebot an Haltestellen ausserhalb des Zentrums.	x			

Nr.	Eingabe	Stundentakt	Anschlusslinien	Ergänzung Bus Plus	Netzvorschlagn	Kommentar	Kennntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
29	Muri Gümmligen	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
30	Neuenegg	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
31	Oberdiessbach	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
32	Oberthal	Ja	Ja	Nein	Ja	Einfaches Angebot reicht	x			
33	Riggisberg	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Wie im 2019 mit der NLG vereinbart, soll Riggisberg wie folgt erschlossen werden: - Linie M5a via Belp, 2:30 Uhr ab Bern (bzw. neu 2:45 ab Bern) - Linie M16 via Schwarzenburg, 03:45 Uhr ab Bern (bzw. neu evtl. 3:15) die zusätzliche Erschliessung mit der Linie M5a soll auch mit den neuen Konzepten ermöglicht werden.	x			Der vorliegende Bericht basiert auf dem Fahrplanangebot 2019. Die aktuellen Änderungen werden per Fahrplanjahr 2020 in die weitere Bearbeitung einfließen und nach Möglichkeit berücksichtigt werden.
34	Rubigen	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
35	Rüschegg	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Die M16 erschliesst Rüschegg mit dem zweiten Kurs. Wäre es möglich zu prüfen, ob Rüschegg an-statt mit dem zweiten mit dem ersten Kurs erschlossen werden kann?	x			Aus umlauftechnischen Gründen nicht möglich. Ein 90'-Umlauf ist für den ersten Kurs zwingend.
36	Schwarzenburg	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
37	Stettlen	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
38	Urtenen - Schönbühl	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
39	Vechigen	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
40	Wald	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
41	Wichtrach	Ja	Ja	Ja	Ja	Eine Koordinierung zw. Bus/Bahn ist anzustreben. Organisationen wie RKBM sind in allen Belangen beizuziehen.	x			
42	Wohlen	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
43	Worb	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
44	Zollikofen	Ja	Teilweise	Ja	Teilweise	Das Konzept mit einem Mix aus Bahn/Bus erscheint unübersichtlicher und für den Kunden weniger klar als das durchgehende Buskonzept. Zudem ergeben sich weitere Umsteigepunkte von Bahn auf Bus in der Peripherie (Lyss, Fraubrunnen, Münsingen). Die Wirtschaftlichkeit wird stark in Frage gestellt. Auf dem Ast Bern – Bahnhof Zollikofen würden insgesamt drei Linien verkehren, was übertrieben erscheint. Andererseits wären die Haltestellen dazwischen nur im Stundentakt bedient. Dies ist ein erheblicher Nachteil gegenüber dem Buskonzept.	x			
45	Agglo Fribourg	Nein	Nein	Nein	Nein	Dieses Szenario ist von Agglo Freiburg NICHT angenommen. Direkt Bus nach Bern hbf ist für uns wichtig: Anschlüsse zu Frühzeiten Züge (Richtung Flughafen zB.) + direkt Anschluss mit Nacht netz Bern + direkter Zugang zum Zentrum von Bern	x			
45	Kanton Bern AöV	K.A	K.A	K.A	K.A	Die grundsätzliche Stossrichtung erscheint aus heutiger Sicht sinnvoll. Im Detail ist dies zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beurteilbar, sondern dereinst in Abhängigkeit der Nachfrage und der Bestellsituation zu entscheiden.	x			
47	Kanton Bern TBA	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
48	Kanton Fribourg	Nein	Nein	Nein	Nein	Für Kanton Freiburg sind die Verbindungen M17 und M18 ohne Anschluss (Direktverbindung) unbedingt zu erhalten. Sonst wird die Attraktivität der Linie für die freiburgischen Gemeinden deutlich sinken. Dieses Szenario ist aus unserer Sicht nicht wünschenswert.	x			Der Bahneinsatz im Szenario "Bahn kurz" ist in erster Linie betriebs-/kostenoptimiert. Die definitive Ausgestaltung des Bahnangebots ist abhängig von der Mitfinanzierung durch den Kanton. Die Linie M18 ist als Anschlusslinie in Güm-menen gerechtfertigt, zumal damit auch Frei-heiten für kundengerechte Bestellung für Freiburger Gemeinden entstehen
49	Kanton Solothurn	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
50	RK Emmental	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
51	RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura	Ja	Teilweise	Ja	Ja	Der Einsatz von Nacht-S-Bahnen ist langfristig interessant. Bei der Umsetzung müssen in Lyss optimale Umsteigebeziehungen nach Biel und Aarberg sichergestellt werden.	x			Optimale Umsteigebeziehungen werden vo-rausgesetzt

Nr.	Eingabe	Stundentakt	Anschlusslinien	Ergänzung Bus Plus	Netzvorschlag	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
52	RVK 5 Oberland West	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
53	Seeland Biel Bienne	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			
54	AS Mobil	Ja	Nein	Ja	Teilweise	Kritischer Punkt aus unserer Sicht: Keine direkte Verbindung mehr auf den Überlandlinien. Vermehrtes Umsteigen stellt ein erhöhtes Risiko dar. Längere Reisezeiten durch vermehrtes Umsteigen sind zu erwarten zum Beispiel auf der Nachtlinie M12 Bern-Langenthal. Nutzen für die Überlandlinien eher gering und mit keinen Kostenersparnissen verbunden. Die Anschlussabnahme an S-Bahnstationen für Überlandlinien ist für Kunden wenig attraktiv. Wenn schon ein solches Konzept, muss eine Umlaufzeit von 60 Minuten zwingend möglich sein. Die Linienführung M12 wär unter dieser Voraussetzung zwingend zu überprüfen.	x			
55	Bernmobil	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
56	BLS	K.A	K.A	K.A	K.A	Mit Fokus auf eine Nachfrage- statt Umlauforientierung müssten die Linien nach Münsingen/Lyss auch im Szenario Bahn kurz von Anfang an bis Thun resp. Biel/Bienne geführt werden. Dadurch würde ein logisches Angebot im kantonalen Städtesystem entstehen (statt eines Umsteigens einer Mehrheit der Reisenden nach relativ kurzer Bahnfahrzeit in Münsingen und Lyss), und der Bahneinsatz könnte einen effektiven Fahrzeitgewinn bewirken.	x			Der Bahneinsatz im Szenario "Bahn kurz" ist in erster Linie betriebs-/kostenoptimiert. Die definitive Ausgestaltung des Bahnangebots ist abhängig von der Mitfinanzierung durch den Kanton.
57	Grindelwald Bus	K.A	K.A	K.A	K.A	Betrifft uns in Grindelwald Strecke (Grindelwald-Interlaken) nicht direkt, darum keine Antworten	x			
58	Postauto	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Stundentakt in vier Korridoren könnte auch etwas mutiger formuliert werden, mit mehr S-Bahn-Korridoren	x			
59	RBS	Teilweise	Ja	Ja	Ja	Durch die Ausdehnung der Betriebszeiten bei der Bahn werden die Zeitfenster für Bauarbeiten entlang den Bahnstrecken reduziert. Dies stellt die TU vor grosse Herausforderungen.	x			Ein Bahnersatz bei Bauarbeiten sollte wie heute problemlos möglich sein
60	STI Bus	Teilweise	Nein	Nein	Ja	Aus Kundensicht ist diese Variante (zusätzlicher Umstieg/Verständlichkeit) wenig attraktiv. Durch Kombination Bahn/Bus dürften sich die Kosten zudem überproportional erhöhen.	x			
61	Grüne Alternative Partei	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
62	IGÖV Bern	Ja	Ja	Ja	Teilweise	Wurde die Variante Anschlusslinien ab geeigneten Bernmobil-Endstationen geprüft? Z.Bsp. Wabern. Kann die Sicherheit der Passagiere an den Wende-S-Bahnstationen gewährleistet werden?	x			Nein, diese Variante wurde nicht geprüft.
63	JuPa Köniz	Ja	Ja	Ja	Ja	-	x			
64	SP Köniz	Ja	Ja	Ja	Ja	Das Parlament Köniz hat das Postulat V1706 „Verbesserung der Nachtbus-Angebote – mehr Freiheit für Nachteulen auch in Köniz“ einstimmig (ohne Enthaltungen) überwiesen. Nur das Angebotszenario «Bahn Kurz» erfüllt die Postualtsanliegen vollständig.	x			
65	Private Person	K.A	K.A	K.A	K.A	-	x			

## 4.5 Tarif - Teilen Sie die Empfehlungen der Begleitgruppe auf das Tarifsysteem T5 (Tagestarif mit Nachtzuschlag von CHF 5.-) zu wechseln?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
1	Allmendingen	Ja	-	x			
2	Arni	K.A	-	x			
3	Bäriswil	Ja	Der Beitrag ist angemessen!	x			
4	Belp	Ja	-	x			
5	Bern	K.A	<p>Der Anerkennung aller ÖV-Abonnemente mit einem Nachtzuschlag wird unter-stützt. Allerdings erachtet der Gemeinderat den vorgeschlagenen pauschalen Nachtzuschlag in der vorgeschlagenen Form als ungerechtfertigte Diskriminierung der Moonliner-Fahrgäste, die nur kurze Strecken fahren. Dies betrifft insbesondere – aber nicht nur – Gäste, die in der Kernagglomeration wohnhaft sind und sich mit dem Moonliner nach Hause bringen lassen. Während beispielsweise die Strecke Bern Bahnhof – Biel Bahnhof mit Liberoabo mit der neuen Regelung um 62 Prozent günstiger wird, reduziert sich der Preis auf der Strecke Bern Bahnhof – Bümpliz Schloss um «bloss» 17 Prozent. Auch mit ½-Taxabo und Einzelbillett zeigt sich ein Ungleichgewicht: Hier wird der Preis für die Strecke Bern Bahnhof – Bümpliz Schloss im Vergleich zu heute sogar um 20 Prozent erhöht, während er sich für die Strecke Bern Bahnhof – Biel Bahnhof kaum verändert oder für die Strecke Bern Bahnhof – Münsingen reduziert wird (vgl. im Detail die Beilage). Der Gemeinderat schlägt daher einen gestaffelten Nachtzuschlag vor.</p> <p>Antrag 1 Die Stadt Bern beantragt, dass ein gestaffelter Nachtzuschlag von 3 Franken für Fahrten in 1 bis 2 Zonen und von 5 Franken ab 3 Zonen eingeführt wird. Ein allfällig erhöhter Defizitdeckungsbedarf ist gemäss dem in der Studie vorgeschlagenen Berechnungsmechanismus auf die beteiligten Gemeinden zu verteilen.</p> <p>Fahrgäste auf kurzen, mittleren und langen Distanzen können damit in ähnlichem Verhältnis von der Anerkennung der Abonnemente profitieren und es wird eine tarifliche Ungleichbehandlung im Netz Bern von Moonliner vermieden. Der voraussichtliche Ertragsausfall wird durch eine höhere Nachfrage mindestens teilweise kompensiert werden können.</p>		x	Der CHF 5.- Zuschlag ist in diesem Sinne kein Tarif, sondern ein Sockelbeitrag an die Finanzierung des Nachtbusangebotes. Ein abgestuftes Zuschlagsystem bring erheblichen organisatorischen Zusatzaufwand mit sich (Kontrollaufwand, Billettausgabe). Ein abgestuftes System müsste dann auch für Kunden, die den MONNLINER ausserhalb der Stadt Bern für eine kurzen Distanzen nutzen gelten. Heutige und zu behebbende Mängel treten damit wieder in Erscheinung	
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bremgarten	Ja	-	x			
9	Brenzikofen	Ja	-	x			
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	Ja	-	x			
12	Gerzensee	Ja	-	x			
13	Grosshöchstetten	Ja	-	x			
14	Guggisberg	Ja	-	x			
15	Ittigen	Ja	-	x			
16	Jaberg	Ja	-	x			
17	Jegenstorf	Ja	-	x			
18	Kaufdorf	Teilweise	Finde ich einen guten Ansatz, könnte aber auch ohne Zuschlag sein aus CO2 abgaben finanziert	x			
19	Kiesen	Ja	-	x			
20	Kirchlindach	Ja	-	x			
21	Köniz	Ja	-	x			
22	Konolfingen	Ja	-	x			
23	Meikirch	Ja	-	x			
24	Mirchel	Ja	-	x			
25	Moosseedorf	Ja	-	x			
26	Münsingen	Ja	Der Wechsel zum neuen Tarifsysteem soll so rasch wie möglich erfolgen.	x			
27	Mühlethurnen	Ja	-	x			
28	Münchenbuchsee	Teilweise	Ja dadurch wären für Abo-Besitzer Fahrten mit Moonliner attraktiver und der Kauf von Billetten wäre einfacher. Damit das Defizit in einem geringeren Masse ausfällt schlagen wir vor den Nachtzuschlag auf CHF 7.- zu erhöhen. Dies wäre für die Bevölkerung von Münchenbuchsee Basis Halbtax immer noch günstiger als das heutige Zonenystem.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
29	Muri Gümmligen	Ja	-	x			
30	Neuenegg	Ja	-	x			
31	Oberdiessbach	Ja	-	x			
32	Oberthal	Teilweise	Nachtzuschlag erhöhen auf CHF 10.-	x			CHF 5.- entspricht dem heutigen nationalen Standard.
33	Riggisberg	Ja	-	x			
34	Rubigen	Ja	-	x			
35	Rüschegg	Ja	-	x			
36	Schwarzenburg	Ja	-	x			
37	Stettlen	Ja	-	x			
38	Urtenen - Schönbühl	Ja	-	x			
39	Vechigen	Teilweise	Dass das Tarifmodell T5 als Grundlage den geltenden Tagestarif anwendet, wird grundsätzlich begrüsst. Da es sich ja fast ausschliesslich um eine ÖV-Dienstleistung zur Förderung der Freizeitaktivitäten handelt, sollte der Selbstfinanzierungsgrad aber optimiert, bzw. verbessert werden. Eine leichte Anpassung des Nachtzuschlages nach oben wäre deshalb wünschenswert (ev. könnte der Tarif für den Zuschlag ähnlich wie der Tagestarif ja auch gestaffelt werden). Damit würde die Finanzierung verbessert.	x			CHF 5.- Zuschlag entspricht dem heutigen nationalen Standard. Die Staffelung erfolgt bereits mit dem zusätzlichen Kauf des Tagesticket.
40	Wald	Ja	-	x			
41	Wichtrach	Teilweise	Angepasste-Optimierte Preisstruktur und Höhe muss unbedingt eingehalten werden (um Nachfrage evtl. zu verbessern). Modell sofort einführen.	x			
42	Wohlen	Ja	-	x			
43	Worb	Ja	-	x			
44	Zollikofen	Ja	-	x			
45	Agglo Fribourg	Ja	Das Nachtangebot wäre daher das gleiche wie im Kanton Freiburg: eine sehr gute Idee zur Lesbarkeit. Für Kunden: geringe Auswirkungen. Die einzige Kleinigkeit, die zu überprüfen ist, sind die kurzen Distanzen (Fahrten <10 Haltestellen in städtischen Gebieten. In Agglo Freiburg gibt heute Diskussionen zur Halbierung der Kurzstreckenzuschlag. Kurzstrecken = innerstadt.	x			CHF 5.- entspricht dem heutigen nationalen Standard.
45	Kanton Bern AöV	Ja	Ein Wechsel des Tarifsystems ist nur sinnvoll, wenn er kantonsweit resp. für das ganze Moonliner-Netz erfolgt. In einem nächsten Schritt hat daher eine Abstimmung mit den Nachbarregionen und Nachbarkantonen zu erfolgen. Problematisch bleibt der tarifarische Unterschied zwischen dem neuen Nachtangebot und den späten Abfahrten des Fernverkehrs nach Biel, Olten und Interlaken.	x			
47	Kanton Bern TBA	K.A.	-	x			
48	Kanton Freiburg	Ja	Für unsere Nachtbusse haben wir das gleiche Tarifsysteem gewählt.	x			
49	Kanton Solothurn	Teilweise	Das Tarifsysteem T5 ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Auswirkungen auf die Erlösverteilung im Tarifverbund Libero sind aber genauer zu prüfen.	x			
50	RK Emmental	Ja	Es profitieren Personen, die sonst den ÖV nutzen	x			
51	RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura	Ja	Der Wechsel zum Tagestarif mit Nachzuschlag wird unterstützt.	x			
52	RVK 5 Oberland West	Ja	Die Anerkennung aller gültiger Fahrausweise wie Libero-Abo oder GA in Kombination mit einem einheitlichen Nachtzuschlag kann dem Nachtbusangebot neue Flügel verleihen, weil das Angebot dadurch attraktiver wird und stärker den Bedürfnissen entspricht.	x			
53	Seeland Biel Bienne	K.A.	-	x			
54	AS Mobil	Ja	-	x			
55	Bernmobil	Ja	-				
56	BLS	Ja	-	x			
57	Grindelwald Bus	K.A.	Können wir nicht abschätzen	x			
58	Postauto	Ja	Trägt zur angestrebten Harmonisierung im Tarifsysten des öv bei	x			
59	RBS	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
60	STI Bus	Teilweise	Für kurze Strecken muss eine angepasste Lösung gefunden werden (Preiskumulaton).	x			CHF 5.- entspricht dem heutigen nationalen Standard
61	Grüne Alternative Partei	Nein	Siehe unsere dringlich erklärte Motion im Berner Stadtrat: <a href="https://ris.bern.ch/Dokument.ashx?dId=adcd9257988d4fe49ab4369ae47a4e25-332&amp;dVersion=1&amp;dView=Dokument">https://ris.bern.ch/Dokument.ashx?dId=adcd9257988d4fe49ab4369ae47a4e25-332&amp;dVersion=1&amp;dView=Dokument</a>	x			
62	IGÖV Bern	Ja	-	x			
63	JuPa Köniz	Ja	-	x			
64	SP Köniz	Teilweise	Abos sollten ohne Nachtzuschlag gültig sein!	x			
65	Private Person	K.A.	Einerseits soll das Stadtnetz ausgebaut und attraktiver werden, was sehr zu begrüßen ist. Andererseits soll - wenn ich es richtig verstanden habe - der Normaltarif+5 CHF Nachtzuschlag erhoben werden. Damit ist der Tarif für Fahrten in der Stadt äusserst unattraktiv: 4.60 + 5.00 = 9.60 für Vollzahler und 2.80 + 5.00 = 7.80. Selbst mit Abo sind 5 CHF für Fahrten von 5-15 Minuten wenig attraktiv. Mit solchen Preisen ist damit zu rechnen, dass viele potenzielle Kunden zu Fuss oder mit Velo etc. gehen. Vorschlag: Zuschlag nur für Fahrten ausserhalb Zonen 100/101. Ggf. Zuschlag ausserhalb Kernzonen nur für Abo-Kunden und innerhalb Kernzone für Abo-Kunden max. 3 CHF.	x			Der CHF 5.- Zuschlag ist in diesem Sinne kein Tarif, sondern ein Sockelbeitrag an die Finanzierung des Nachtbusangebotes. Ein abgestuftes Zuschlagsystem bringt erheblichen organisatorischen Zusatzaufwand mit sich (Kontrollaufwand, Billettausgabe). Ein abgestuftes System müsste dann auch für Kunden, die den MOONLINER ausserhalb der Stadt Bern für eine kurzen Distanzen nutzen gelten. Heutige und zu behobende Mängel treten damit wieder in Erscheinung

#### 4.6 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung - Ist für Sie die Höhe der finanziellen Beteiligungen durch die Gemeinden mit der bisherigen Defizitgarantie von CHF 400'000.- vertretbar?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntrnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
1	Allmendingen	Nein	Kleinere Gemeinden werden von Bund und Kanton leistungsmässig stark vernachlässigt, für Kosten die die Allgemeinheit betreffen, meist unbegründet zur Kasse gebeten. Dies immer unter der Rubrik "Solidaritätsprinzip" in den Bereichen ÖV und Kultur. Allmendingen hat bereits heute einen sehr teuren und unzuverlässigen ÖV-Tagesanschluss. Das Moonliner-Angebot ist soweit ok, wird aber wenig genutzt! Die beiden neuen Modelle der finanziellen Beteiligung durch die Gemeinden sind alles andere als ok. Hier herrscht die reine Willkür! Für die Gemeinde Allmendingen bedeuten sie eine Mehrbelastung von 400-1000% (Modell 400k) bis zu max 2000% (Modell 500k), während für einige andere Gemeinden plötzlich massive Minderbelastungen resultieren. Dies ohne nachvollziehbare Begründung. Für Münsingen und Rubigen zum Beispiel bleiben die Beiträge auf heutigem Niveau. Für Oberdiessbach und Grosshöchstetten sinken sie massivst. Mit Bevölkerung, Distanzen und Frequentierung lassen sich die Unterschiede nicht begründen! Siehe spezielle Beilage mit Kostenvergleich im Anhang.	x			Heute gibt es mit jeder Gemeinde einen individuellen Einzelvertrag, künftig gibt es einen Verteilschlüssel für das gesamte Netz Bern. Die Gemeinden bezahlen mit dem neuen Verteilschlüssel für das Angebot, welches sie erhalten. Eine gute Lösung für die Linie 40 zu finden ist nach wie vor ein Anliegen des Fachbereichs Verkehr der RKBM.
2	Arni	K.A	-	x			
3	Bäriswil	Ja	-	x			
4	Belp	Ja	-	x			
5	Bern	K.A	Die Beteiligung der Gemeinden in der Grössenordnung einer Defizitdeckungsgarantie über insgesamt 400 000 Franken erachtet die Stadt Bern in Anbetracht der erheblichen Verbesserung des Nachtlinienangebots grundsätzlich als vertretbar. Falls wegen der Staffelung des Nachtzuschlags ein höheres Defizit gedeckt werden muss, so ist die Stadt bereit, sich anteilsgemäss daran zu beteiligen.	x			
6	Biglen	Ja	-	x			
7	Bolligen	Teilweise	Durch Einsparung der unwirtschaftlichen Donnerstagsfahrten sollten die Kosten und entsprechend auch das mögliche Defizit reduziert werden. Allenfalls sind weitere kostendämpfende Massnahmen zu ergreifen.	x			
8	Bremgarten	Ja	-	x			
9	Brenzikofen	K.A	Da der Moonliner nicht in Brenzikofen hält, betrifft uns diese Frage nicht und wir enthalten uns hier	x			
10	Diemerswil	Teilweise	-	x			
11	Fraubrunnen	Ja	-	x			
12	Gerzensee	K.A	Die Gemeinde Gerzensee ist nicht direkt betroffen. Wir enthalten uns in dieser Frage.	x			
13	Grosshöchstetten	Ja	-	x			
14	Guggisberg	Ja	-	x			
15	Ittigen	Ja	-	x			
16	Jaberg	Ja	Ja, es ist jedoch die absolut höchste Defizitgarantie.	x			
17	Jegenstorf	Ja	-	x			
18	Kaufdorf	Ja	-	x			
19	Kiesen	Ja	-	x			
20	Kirchlindach	Ja	-	x			
21	Köniz	Ja	-	x			
22	Konolfingen	Ja	-	x			
23	Meikirch	K.A	-	x			
24	Mirchel	Ja	-	x			
25	Moosseedorf	Ja	-	x			
26	Münsingen	Ja	-	x			
27	Mühlethurnen	K.A	-	x			
28	Münchenbuchsee	Ja	-	x			
29	Muri Gümmligen	Ja	-	x			
30	Neuenegg	Ja	-	x			
31	Oberdiessbach	Ja	-	x			
32	Oberthal	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
33	Riggisberg	Ja	-	x			
34	Rubigen	Ja	-	x			
35	Rüschegg	Ja	-	x			
36	Schwarzenburg	Ja	-	x			
37	Stettlen	Ja	-	x			
38	Urtenen - Schönbühl	Ja	-	x			
39	Vechigen	Teilweise	Besserer Selbstfinanzierungsgrad wird angestrebt.	x			
40	Wald	Ja	-	x			
41	Wichtrach	Teilweise	Grundsätzlich können wir mit den sFr- 400'000.-- „leben“. Aber bevor eine Erhöhung auf sFr. 500'000.-- erfolgt sind die Szenarien der Vertiefung, s. unter Pkt. 6.5 die Entscheide der Begleitgruppe auszuarbeiten und zu konkretisieren sowie den Gemeinden zur Vernehmlassung zu unterbreiten. Den Gemeinden ist es wichtig die Auswirkungen, infolge der Veränderungen des Angebotes, zu kennen und auch eine Stellungnahme dazu abzugeben.	x			
42	Wohlen	Ja	-	x			
43	Worb	Ja	-	x			
44	Zollikofen	Teilweise	Trotz der Beibehaltung der bisherigen Defizitgarantie ergibt sich auf Grund der neuen Berechnungsart einen erheblichen Mehrbetrag für die Gemeinde Zollikofen. Wir unterstützen aber die neue Berechnung, da sie transparenter und berechenbarer ist.	x			
45	Agglo Fribourg	K.A	-	x			
45	Kanton Bern AöV	K.A	Ist durch die Gemeinden zu beurteilen	x			
47	Kanton Bern TBA	K.A	-	x			
48	Kanton Fribourg	K.A	Wir nehmen zu diesem Punkt keine Stellung.	x			
49	Kanton Solothurn	K.A	Diese Frage müssen die betroffenen Gemeinden beantworten, der Kanton Solothurn enthält sich einer Stellungnahme.	x			
50	RK Emmental	Ja	-	x			
51	RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura	Ja	-	x			
52	RVK 5 Oberland West	Teilweise	Da das MOONLINER-Angebot auch bisher mit einer Defizitgarantie durch die Gemeinde eigenwirtschaftlich betrieben wurde, erscheint eine Defizitgarantie auch zukünftig angemessen, um die Kosten des Nachtangebots zu decken. Es wäre aber interessant gewesen, wenn als Vergleich die aktuellen Zahlen der Defizitgarantie aufgeführt worden wären, um die CHF 400'000.- in Relation setzen zu können. Ob aber eine Nachfragezunahme von 25 % über die Jahre realistisch ist, sei dahingestellt. Auch weil die Nachfrageumlagerung der Einfachheit halber nicht berücksichtigt wurden.	x			
53	Seeland Biel Bienne	K.A	-	x			
54	AS Mobil	Ja	-	x			
55	Bernmobil	K.A	Keine Stellungnahme	x			
56	BLS	K.A	-	x			
57	Grindelwald Bus	K.A	Können wir nicht abschätzen	x			
58	Postauto	Ja	-	x			
59	RBS	K.A	Frage für RBS/BSU nicht relevant	x			
60	STI Bus	Ja	-	x			
61	Grüne Alternative Partei	Teilweise	Bei Abschaffung des Fünflibers braucht es, sofern der Kann sich nicht engagiert, eine etwas höhere Beteiligung der Gemeinden	x			
62	IGÖV Bern	Ja	-	x			
63	JuPa Köniz	K.A	-	x			
64	SP Köniz	Ja	-	x			
65	Private Person	K.A	-	x			

## 4.7 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung - Ist für Sie die Höhe der finanziellen Beteiligungen durch die Gemeinden mit einer Defizitgarantie von CHF 500'000.- vertretbar?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
1	Allmendingen	Nein	Siehe Kommentar unter 4.1: "Kleinere Gemeinden werden von Bund und Kanton leistungsmässig stark vernachlässigt, für Kosten, die die Allgemeinheit betreffen, meist unbegründet zur Kasse gebeten. Dies immer unter der Rubrik "Solidaritätsprinzip" in den Bereichen ÖV und Kultur. Allmendingen hat bereits heute einen sehr teuren und unzuverlässigen ÖV-Tagesanschluss. Das Moonliner-Angebot ist soweit ok, wird aber wenig genutzt! Die beiden neuen Modelle der finanziellen Beteiligung durch die Gemeinden sind alles andere als ok. Hier herrscht die reine Willkür! Für die Gemeinde Allmendingen bedeuten sie eine Mehrbelastung von 400-1000% (Modell 400k) bis zu max 2000% (Modell 500k), während für einige andere Gemeinden plötzlich massive Minderbelastungen resultieren. Dies ohne nachvollziehbare Begründung. Für Münsingen und Rubigen zum Beispiel bleiben die Beiträge auf heutigem Niveau. Für Oberdiessbach und Grosshöchstetten sinken sie massivst. Mit Bevölkerung, Distanzen und Frequentierung lassen sich die Unterschiede nicht begründen! Siehe spezielle Beilage mit Kostenvergleich im Anhang."	x			Heute gibt es mit jeder Gemeinde einen individuellen Einzelvertrag, künftig gibt es einen Verteilschlüssel für das gesamte Netz Bern. Die Gemeinden bezahlen mit dem neuen Verteilschlüssel für das Angebot, dass sie erhalten. Eine gute Lösung für die Linie 40 zu finden ist nach wie vor ein Anliegen des Fachbereichs Verkehr der RKBM.
2	Arni	Nein	Die Gemeinde Arni profitiert kaum vom Angebot und ist daher nicht bereit, einen höheren Beitrag zu bezahlen	x			
3	Bäriswil	Teilweise	Je nach Schlüssel und effektiver Betrag für eine Gemeinde wäre die Obergrenze überschritten	x			
4	Belp	Ja	-	x			
5	Bern	K.A	-	x			
6	Biglen	Nein	Die einmalige Anschubfinanzierung für die drei ersten Betriebsjahre im Umfang von CHF 300'00.00 durch die angeschlossenen Gemeinden wird abgelehnt. Es sind andere Finanzierungsquellen (Bund, Kanton, Sponsoren) und/oder Einsparungsmöglichkeiten zu suchen.	x			
7	Bolligen	Nein	Siehe 4.1, Erhöhung der Defizitgarantie trotz Leistungsabbau erscheint suspekt. Grundsätzlich sollten die geplanten Angebotsanpassungen einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen	x			Nur das Angebot vom Donnerstag wird gestrichen. Das neue Angebot ist in der Kernagglomeration viel dichter als bisher. Für die ländlichen Agglomerationsgemeinden bleibt die Angebotsqualität bestehen.
8	Bremgarten	Ja	-	x			
9	Brenzikofen	K.A	Da der Moonliner nicht in Brenzikofen hält, betrifft uns diese Frage nicht und wir enthalten uns hier	x			
10	Diemerswil	Nein	Zu Hoch	x			
11	Fraubrunnen	Ja	-	x			
12	Gerzensee	K.A	Die Gemeinde Gerzensee ist nicht direkt betroffen. Wir enthalten uns in dieser Frage.	x			
13	Grosshöchstetten	Ja	-	x			
14	Guggisberg	Teilweise	Bund und Kanton sind möglichst rasch an Bord zu holen	x			
15	Ittigen	Nein	-	x			
16	Jaberg	Nein	Eine Nachfragezunahme gegenüber dem Jahr 2017 von 25 % ist unrealistisch. Deshalb wird die Anschubfinanzierung länger dauern, respektive würde die Defizitgarantie auf die Dauer immer höher ausfallen.	x			
17	Jegenstorf	Ja	-	x			
18	Kaufdorf	Ja	Ja das Angebot muss es unbedingt geben	x			
19	Kiesen	Ja	-	x			
20	Kirchlindach	Nein	Die Belastung für unsere Gemeinde ist bereits hoch genug	x			
21	Köniz	Ja	Die Gemeinde Köniz geht davon aus, dass durch die deutliche Angebotsverbesserung des Moonliners die Nachfrage wieder steigen wird, so dass die Gemeindebeiträge falls überhaupt nur temporär steigen werden. Eine auf maximal drei Jahre beschränkte Beitragserhöhung würde die Gemeinde Köniz mit rund 10'000 Franken jährlich betreffen. Dafür erhalten weite Teile der Könizer Bevölkerung ein massiver-besseres Nacht-ÖV-Angebot.	x			
22	Konolfingen	Teilweise	Konolfingen ist von den vorgeschlagenen neuen Nachtbusangeboten kaum betroffen, es würde in etwa alles so bleiben wie bisher. Deshalb gilt bei einer Erhöhung der Defizitgarantie auf CHF 500'000.-: ausser Spesen nichts gewesen. Die Hochrechnungen zeigen jedoch, dass Konolfingen aufgrund des neuen Mechanismus zur Berechnung des Verteilschlüssels deutlich weniger an die Defizitgarantie beisteuern müsste als heute (s. Bericht S. 44), was auch bei einer Erhöhung auf CHF 500'000.- der Fall sein würde.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
23	Meikirch	K.A	Aufgrund des Leistungsabbaus (Donnerstag fällt weg) sind höhere Kosten nicht vertretbar	x			Nur das Angebot vom Donnerstag wird gestrichen. Das neue Angebot ist in der Kernagglomeration viel dichter als bisher. Für die ländlichen Agglomerationsgemeinden bleibt die Angebotsqualität bestehen.
24	Mirchel	Ja	-	x			
25	Moosseedorf	Ja	-	x			
26	Münsingen	Nein	-	x			
27	Mühlethurnen	K.A	-	x			
28	Münchenbuchsee	Teilweise	Da durch den neuen Mechanismus der Berechnung des Verteilschlüssels die finanzielle Beteiligung der Gemeinde Münchenbuchsee um mindestens 100 % zunimmt.	x			
29	Muri Gümmligen	Teilweise	Im Vergleich zur moderaten Angebotsverbesserung ist eine Verdoppelung der Defizitgarantie für die Gemeinde Muri b. Bern schwer nachvollziehbar. Für die Übergangsphase (3 Jahre) sollte deshalb eine Finanzierungslösung gefunden werden, welche die Gemeinde nicht stärker belastet als dies bereits der Fall ist.	x			
30	Neuenegg	Nein	Eine Erhöhung der Defizitgarantie ist der falsche Ansatz zur Lösung des Problems, weshalb diese zeitlich begrenzt sein sollte. (z.B. 5 Jahre) In dieser Zeit sollen neue Konzeptvarianten (z.B. neue Tarifverbände) erarbeitet werden, welche den veränderten Mobilitätsbedürfnissen Sorge trägt.	x			
31	Oberdiessbach	Ja	-	x			
32	Oberthal	Nein	Nutzer müssen mehr bezahlen	x			
33	Riggisberg	Ja	-	x			
34	Rubigen	Nein	Wenn die Defizitgarantie CHF 400'000.00 übersteigt, muss die Finanzierung über eine Erhöhung des Nacht-zuschlages geschehen und das Nachtbusangebot sollte neu überdacht werden!	x			
35	Rüschegg	Ja	-	x			
36	Schwarzenburg	Teilweise	Wie hoch fällt der Anteil der einmaligen Anschubfinanzierung für die Gemeinde Schwarzenburg in CHF für die ersten drei Betriebsjahre aus?	x			Bei einer maximalen Auslastung der Defizitgarantie würde die Anschubsfinanzierung ca. CHF 2'000.- betragen. Der definitive Anteil ist abhängig von anderen Faktoren wie Sponsoring und der Nachfrage, könnte dementsprechend auch tiefer ausfallen.
37	Stettlen	Ja	-	x			
38	Urtenen - Schönbühl	Nein	Zu Hoch	x			
39	Vechigen	Nein	Der Moonliner soll sich vorab weitgehend selbst finanzieren.	x			Eine Eigenfinanzierung ist heute und künftig nicht realistisch.
40	Wald	Nein	Die Kosten für die Gemeinden werden als zu Hoch eingestuft.	x			
41	Wichtrach	Nein	Grundsätzlich können wir mit den sFr- 400'000.-- „leben“. Aber bevor eine Erhöhung auf sFr. 500'000.-- erfolgt sind die Szenarien der Vertiefung, s. unter Pkt. 6.5 die Entscheide der Begleitgruppe auszuarbeiten und zu konkretisieren sowie den Gemeinden zur Vernehmlassung zu unterbreiten. Den Gemeinden ist es wichtig die Auswirkungen, infolge der Veränderungen des Angebotes, zu kennen und auch eine Stellungnahme dazu abzugeben.	x			
42	Wohlen	Teilweise	Da die Auslastung des Moonliners im Gemeindegebiet Wohlen nicht ersichtlich ist, kann diese Frage nicht abschliessend beurteilt werden.	x			
43	Worb	Teilweise	Die Optimierung soll kostenneutral erfolgen	x			
44	Zollikofen	Teilweise	Mit dem neuen Konzept ist in den ersten drei Jahren eine erhöhte Defizitgarantie wohl unumgänglich. Die konkreten Auswirkungen sind für uns aber zu wenig präzise, da bei beiden Annahmen (Fr. 400'000.00 oder Fr. 500'000.00) die Gemeinde Zollikofen gemäss Tabelle in der gleichen Bandbreite einer Beteiligung eingeteilt ist. Grundsätzlich wäre es natürlich zu begrüßen, wenn das Defizit so gering als möglich ausfällt.	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
45	Agglo Fribourg	K.A	Normalerweise, mit Kostendeckung > 80% wird die Defizitgarantie sehr verringert sein. Die Agglomeration Freiburg weist darauf hin, dass Moonliner eine Bundesfinanzierung für den Regionalverkehr beantragen könnte. Bei einer so hohen Kostendeckung sollte dies kein Problem sein.	x			
45	Kanton Bern AöV	K.A	Ist durch die Gemeinden zu beurteilen	x			
47	Kanton Bern TBA	K.A	-	x			
48	Kanton Fribourg	K.A	Wir nehmen zu diesem Punkt keine Stellung.	x			
49	Kanton Solothurn	K.A	Diese Frage müssen die betroffenen Gemeinden beantworten, der Kanton Solothurn enthält sich einer Stellungnahme.	x			
50	RK Emmental	Teilweise	-	x			
51	RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura	Ja	Die befristete Erhöhung der Defizitgarantie ist zwar unschön, aber durch die Konzeptänderung begründet und vertretbar.	x			
52	RVK 5 Oberland West	Teilweise	Auch eine höhere Defizitgarantie ist wahrscheinlich vertretbar, sofern die aktive Sponsorsuche auch wirklich stattfindet. Es wäre aber interessant gewesen, wenn als Vergleich die aktuellen Zahlen der Defizitgarantie aufgeführt worden wären, um die CHF 500'000.- in Relation setzen zu können.	x			
53	Seeland Biel Bienne	K.A	-	x			
54	AS Mobil	Ja	-	x			
55	Bernmobil	K.A	Keine Stellungnahme	x			
56	BLS	K.A	-	x			
57	Grindelwald Bus	K.A	Können wir nicht abschätzen	x			
58	Postauto	Ja	-	x			
59	RBS	K.A	Frage für RBS/BSU nicht relevant	x			
60	STI Bus	Ja	Die Erhöhung ist vor dem Hintergrund der stagnierenden Fahrgastzahlen und der Tarifanpassung vertretbar.	x			
61	Grüne Alternative Partei	Ja	Bei Abschaffung des Fünflibers braucht es, sofern der Kann sich nicht engagiert, eine etwas höhere Beteiligung der Gemeinden	x			
62	IGÖV Bern	Ja	-	x			
63	JuPa Köniz	K.A	-	x			
64	SP Köniz	Teilweise	Die Defizitgarantie sollte nicht nur durch die Gemeinden getragen werden. Auch der Kanton sollte sich finanziell beteiligen (wie bei «Tagesbetrieb»)!)	x			
65	Private Person	K.A	-	x			

#### 4.8 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung - Sind Sie mit dem neuen Mechanismus zur Berechnung des Verteilschlüssels für die finanzielle Beteiligung der Gemeinden einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
1	Allmendingen	Nein	Siehe Kommentar unter 4.1: <i>"Kleinere Gemeinden werden von Bund und Kanton leistungsmässig stark vernachlässigt, für Kosten, die die Allgemeinheit betreffen, meist unbegründet zur Kasse gebeten. Dies immer unter der Rubrik "Solidaritätsprinzip" in den Bereichen ÖV und Kultur. Allmendingen hat bereits heute einen sehr teuren und unzuverlässigen ÖV-Tagesanschluss. Das Moonliner-Angebot ist so weit ok, wird aber wenig genutzt! Die beiden neuen Modelle der finanziellen Beteiligung durch die Gemeinden sind alles andere als ok. Hier herrscht die reine Willkür! Für die Gemeinde Allmendingen bedeuten sie eine Mehrbelastung von 400-1000% (Modell 400k) bis zu max 2000% (Modell 500k), während für einige andere Gemeinden plötzlich massive Minderbelastungen resultieren. Dies ohne nachvollziehbare Begründung. Für Münsingen und Rubigen zum Beispiel bleiben die Beiträge auf heutigem Niveau. Für Oberdiessbach und Grosshöchstetten sinken sie massivst. Mit Bevölkerung, Distanzen und Frequentierung lassen sich die Unterschiede nicht begründen! Siehe spezielle Beilage mit Kostenvergleich im Anhang."</i>	x			Heute gibt es mit jeder Gemeinde einen individuellen Einzelvertrag, künftig gibt es einen Verteilschlüssel für das gesamte Netz Bern. Die Gemeinden bezahlen mit dem neuen Verteilschlüssel für das Angebot, dass sie erhalten. Eine gute Lösung für die Linie 40 zu finden ist nach wie vor ein Anliegen des Fachbereichs Verkehr der RKBM.
2	Arni	K.A.	-	x			
3	Bäriswil	Ja	Im Rahmen der letzten Erhöhung der Defizitgarantie, welcher wir zugestimmt haben, haben wir der Frage bereits implizit zugestimmt.	x			
4	Belp	Teilweise	Der Gemeinderat ist mit dem Verteilschlüssel grundsätzlich einverstanden. Gleichzeitig sind wir jedoch der Meinung, dass die Anzahl der Haltestellen überprüft werden muss. Bei der Linie M5 sollen aus unserer Sicht die Haltestelle Bützackerweg und bei der Linie M5a die Haltestelle Riedli gestrichen werden. Die Distanz zwischen den Haltestellen sind sehr kurz und wir finden die Ausdünnung der Haltestellen als zumutbar.	x			Das Streichen von Haltestellen ist grundsätzlich der Gemeinde überlassen. Es soll jedoch nicht zur "Praxis" für die Senkung der Gemeindebeiträge werden, dies wäre in der Gesamtbilanz wiederum kontraproduktiv.
5	Bern	K.A.	Der Berechnungsmechanismus für die Gemeindebeiträge, welcher sich am Verteilschlüssel für den ÖV-Gemeindebeitrag im Rahmen des kantonalen Lastenausgleichs orientiert, scheint nachvollziehbar. Dass die Studie keine konkreten Aussagen zur voraussichtlichen zukünftigen Höhe des Defizitdeckungsbeitrags der Stadt Bern macht, bedauert der Gemeinderat.		x		Die Tabellen im Kapitel 10.2 wurden mit dem Maximalbeitrag ergänzt.
6	Biglen	Nein	Der Unterschied der prognostizierten Belastung zwischen Biglen (bisherige Defizitgarantie = CHF 397.00 und neu bis CHF 2'500.00 resp. CHF 5'000.00) und der Nachbargemeinde Grosshöchstetten (bisherige Defizitgarantie = CHF 7'286.00 und neu bis CHF 1'000.00 (inkl. Anschubfinanzierung) ist massiv und nicht erklärbar.	x			Die Gemeinden bezahlen mit dem neuen Verteilschlüssel für das Angebot, dass sie erhalten.
7	Bolligen	Ja	-	x			
8	Bremgarten	Ja	-	x			
9	Brenzikofen	K.A.	Da der Moonliner nicht in Brenzikofen hält, betrifft uns diese Frage nicht und wir enthalten uns hier	x			
10	Diemerswil	Ja	-	x			
11	Fraubrunnen	Teilweise	Die Zunahme der Nachfrage um +25% bis 2023 ist ziemlich optimistisch.	x			
12	Gerzensee	K.A.	Die Gemeinde Gerzensee ist nicht direkt betroffen. Wir enthalten uns in dieser Frage.	x			
13	Grosshöchstetten	Ja	-	x			
14	Guggisberg	Ja	-	x			
15	Ittigen	Ja	-	x			
16	Jaberg	Ja	-	x			
17	Jegenstorf	Ja	-	x			
18	Kaufdorf	Ja	-	x			
19	Kiesen	Ja	-	x			
20	Kirchlindach	Ja	-	x			
21	Köniz	Ja	-	x			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
22	Konolfingen	Ja	-	x			
23	Meikirch	K.A	Eine teilweise Angleichung an den Verteilschlüssel Öv ist grundsätzlich sinnvoll, jedoch ein gänzlicher Verzicht auf die Gemeindegrösse ist nicht angemessen. Anstelle der Haltepunkte könnte die Strecke auf dem Gemeindegebiet bis zum letzten Haltepunkt und die Einwohnerzahl dem Nutzungspotential am ehesten entsprechen. Die Haltepunkte sagen nichts aus über die tatsächlichen Passagierzahlen und auch nicht über die Verursachten Kosten.	x			Die Zielsetzung des neuen Verteilers ist es einen einfachen und transparenten Mechanismus zu verwenden weshalb die Einwohnerzahl ausgeklammert wurde.
24	Mirchel	Ja	-	x			
25	Moosseedorf	Ja	-	x			
26	Münsingen	Ja	-	x			
27	Mühlethurnen	K.A	-	x			
28	Münchenbuchsee	Teilweise	Die finanzielle Beteiligung nimmt mit dem neuen Mechanismus zur Berechnung des Verteilschlüssels von heute CHF 4445 auf CHF 10'000-20'000 zu, bei Defizit CHF 400'000 und auch CHF 500'000. Münchenbuchsee anerkennt, dass der Anschluss ans Moonliner-Netz auf dem Gemeindegebiet bereits heute gut ist und mit den geplanten Angebotsszenarien sogar noch verbessert wird: Es werden von der M10 3 Haltestellen bedient, und von der M1 6 Haltestellen und von der M11 eine Haltestelle. Die Zunahme der Kostenbeteiligung um mehr als das Doppelte wäre nur tragbar, wenn tatsächlich das Bus-Plus mit dem ½ h Takt umgesetzt wird. Es stellt sich aber die Frage ob die Angebotsausweitung auf ½ Takt auch der tatsächlichen Nachfrage entspricht. Es müssten Daten zur Nachfrage je Haltestelle erhoben werden um zu überprüfen, ob eine Nachfrage vorliegt.	x			
29	Muri Gümmligen	Ja	-	x			
30	Neuenegg	Ja	-	x			
31	Oberdiessbach	Ja	-	x			
32	Oberthal	Ja	-	x			
33	Riggisberg	Ja	-	x			
34	Rubigen	Ja	-	x			
35	Rüschegg	Ja	-	x			
36	Schwarzenburg	Ja	-	x			
37	Stettlen	Ja	-	x			
38	Urtenen - Schönbühl	Ja	Verbunden mit Antrag Ziff. 2.2 Reduktion auf 1 zentrale Haltestelle in Urtenen-Schönbühl.	x			Das Streichen von Haltestellen ist grundsätzlich der Gemeinde überlassen. Es soll jedoch nicht zur "Praxis" für die Senkung der Gemeindebeiträge werden, dies wäre in der Gesamtbilanz wiederum kontraproduktiv.
39	Vechigen	K.A	Dass im Fall von Gemeindebeiträgen für den Verteilschlüssel ein pragmatischer Ansatz gewählt wird, ist nachvollziehbar und wird begrüsst.	x			
40	Wald	Ja	-	x			
41	Wichtrach	Teilweise	Im Rahmen der Abklärungen/Prüfung von Szenarien/neuer Ausgangslage und Veränderungen in der Organisation-Angebot ist der Mechanismus zu überprüfen. Dieser soll der künftigen Betriebsform gerecht werden. Vor der Einführung muss dieser den RKBM-Gemeinde eröffnet werden.	x			
42	Wohlen	Teilweise	Der Kurs am Donnerstag fällt weg. Die Kosten steigen aber für die Gemeinde Wohlen. Obwohl nicht bekannt ist wie und ob der Kurs ausgelastet ist, oder nicht.	x			Die Auslastung des Kurses müsste durch die NLG in Form eines Controllings erfolgen.
43	Worb	Ja	-	x			
44	Zollikofen	Ja	-	x			
45	Agglo Fribourg	K.A	Finanzierungsmechanismus nicht geklärt	x			Der Finanzierungsmechanismus wird in der Studie nur für die Gemeinden der RKBM angewendet.

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
45	Kanton Bern AöV	K.A	Ist durch die Gemeinden zu beurteilen	x			
47	Kanton Bern TBA	K.A	-	x			
48	Kanton Fribourg	K.A	Wir nehmen zu diesem Punkt keine Stellung.	x			
49	Kanton Solothurn	K.A	Diese Frage müssen die betroffenen Gemeinden beantworten, der Kanton Solothurn enthält sich einer Stellungnahme.	x			
50	RK Emmental	Ja	-	x			
51	RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura	Ja	Der einheitliche Kostenteiler wird unterstützt.	x			
52	RVK 5 Oberland West	Ja	Der vorgeschlagene Kostenverteilungsschlüssel macht Sinn, da er sich an das Modell zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern angewandten Kostenverteilungsschlüssel unter den Gemeinden anlehnt und dem Solidaritätsprinzip entspricht.	x			
53	Seeland Biel Bienne	K.A	-	x			
54	AS Mobil	Ja	-	x			
55	Bernmobil	K.A	Keine Stellungnahme	x			
56	BLS	K.A	-	x			
57	Grindelwald Bus	K.A	Können wir nicht abschätzen	x			
58	Postauto	Ja	-	x			
59	RBS	K.A	Frage für RBS/BSU nicht relevant	x			
60	STI Bus	Ja	Wir unterstützen ein Nachvollziehbarer, transparenter und bekannter Kostenverteilungsschlüssel	x			
61	Grüne Alternative Partei	K.A	Können wir im Einzelnen nicht beurteilen	x			
62	IGÖV Bern	Ja	-	x			
63	JuPa Köniz	K.A	-	x			
64	SP Köniz	Teilweise	Die Verteilungsschlüssel für die Gemeinden stimmen. Der Kanton sollte sich jedoch auch an den Kosten beteiligen (wie beim Tagesangebot). Durch die neue Schnittstelle zwischen Tages- und Nachtangebot (01.00 Uhr) wird der Kanton sogar entlastet!	x			
65	Private Person	K.A	-	x			

## 4.9 Weitere Bemerkungen

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
1	Allmendingen	Grundsätzlich finden wir die Studie sehr objektiv und auch sehr aufschlussreich. Die Schlüsse dagegen, die aus den Analysen gezogen werden, sind zumindest diskussionswürdig. Wieso will man für ein sehr begrenztes Publikum einen Dienstausbau der immer weniger Nachfrage aufweist, zudem teuer und nicht kostendeckend ist. Wieso wird es als störend empfunden, wenn zum Teil MOONLINER-Destinationen weit ausserhalb der Stadt Bern nach 1 Uhr noch mit dem Tagestarif erreichbar sind? Allmendingen ist bereit eine moderate Mehrbelastung zu übernehmen. Mehrbelastungen von 1000% - 2000% lehnen wir aber entschieden ab! Sie sind weder berechtigt, noch begründet, noch nachvollziehbar!	x			
2	Arni	-	x			
3	Bäriswil	Vielen Dank für das aufschlussreiche Dokument!	x			
4	Belp	-				
5	Bern	Angesichts der positiven Ergebnisse der vorliegenden Studie erwartet der Gemeinderat eine rasche Umsetzung des Angebotsszenarios «Bus Plus» und ersucht die RKBM sich dabei tatkräftig zu engagieren. Antrag 2 Die Stadt Bern beantragt der RKBM, als Bestellerin im Sinne des kantonalen ÖV-Gesetzes aufzutreten (ÖVG Art. 3 Abs. 2) und das Moonliner-Angebot als regional verbindlich zu erklären (ÖVG Art. 18a). Damit könnte die Einführung des neuen Angebotsszenarios erheblich beschleunigt werden, indem auf den zeitaufwendigen Abschluss von Vereinbarungen mit allen am Moonlinernetz angeschlossenen Gemeinden der Region Bern-Mittelland verzichtet werden kann.	x			Die Umsetzung der Studie überschreitet den Perimeter der RKBM weshalb die Bestellung wie bisher durch die NLG erfolgen soll. Dies hat auf den Zeitplan keine Auswirkungen. Eine Bestellung durch die RKBM würde möglicherweise den Zeitplan nur verzögern.
6	Biglen	-	x			
7	Bolligen	-	x			
8	Bremgarten	-	x			
9	Brenzikofen	-	x			
10	Diemerswil	-	x			
11	Fraubrunnen	Vorschlag: Das Grundangebot sollte vom Kanton organisiert, bestellt und geliefert werden.	x			
12	Gerzensee	Danke für die fundierten Abklärungen und die Vorschläge mit den unterschiedlichen Varianten.	x			
13	Grosshöchstetten	-	x			
14	Guggisberg	-	x			
15	Ittigen	-	x			
16	Jaberg	Das Moonlinerangebot benötigt keine zusätzliche Anschubfinanzierung, es soll nur das Angeboten werden, was finanzierbar mit der bestehenden Defizitgarantie ist.	x			
17	Jegenstorf	Die Studie erscheint uns sehr fundiert. Es fehlen jedoch Aspekte wie Vandalismus im Bahn- bzw. Busverkehr sowie Überlegungen zur Sicherheit der Fahrgäste während Bahn- und Busfahrten in der Nacht.	x			
18	Kaufdorf	Ich bevorzuge die Buslösung, auch wegen der Sicherheit und den vielen Haltestellen	x			
19	Kiesen	-	x			
20	Kirchlindach	-	x			
21	Köniz	Die Gemeinde Köniz bedankt sich für die Möglichkeit, bei der Mitwirkung teilnehmen und bereits bei der Entstehung des neuen Nachtbusangebots mitarbeiten zu können.	x			
22	Konolfingen	-	x			
23	Meikirch	-	x			
24	Mirchel	-	x			
25	Moosseedorf	-	x			
26	Münsingen	-	x			
27	Mühlethurnen	-	x			
28	Münchenbuchsee	-	x			

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
29	Muri Gümmligen	Grundsätzlich sind die in der Studie gemachten Überlegungen zum Angebot, Tarif und Finanzierung zu begrüßen. Das Moonliner-Angebot ist ein wichtiges Angebot gerade auch für die jüngere Bevölkerung. Eine Optimierung der Moonliner ist deshalb richtig. Bei der Finanzierung besteht jedoch das Risiko, dass das prognostizierte Wachstum nicht eintritt und die Defizitgarantie der Gemeinde länger auf einem Wert zwischen CHF 10'000.00 bis 20'000.00 verharrt als angenommen. Der Beitrag der Gemeinde würde sich trotz einer beschränkten Angebotsverbesserung verdoppeln. Dies betrifft nicht nur Muri b. Bern, sondern auch andere Gemeinde in der Kernagglomeration von Bern. Deshalb sollte ein Finanzierungsmodell gesucht werden, welche die Belastung der Gemeinden nicht vergrößert.	x			
30	Neuenegg	Ein Zusammengehen der Planung im Regionalverkehr inkl. Nachtnetz ist zwingend, um einsinnvolles und effizientes Angebot im öffentlichen Verkehr zu erreichen. Weitere wäre essinnvoll, die Planung und die Finanzierung für das Nachtangebot überkantonale zu planen. Neuenegger Bürger gehen auch nach Fribourg oder Solothurner nach Bern, usw.	x			
31	Oberdiessbach	-	x			
32	Oberthal	-	x			
33	Riggisberg	-	x			
34	Rubigen	-	x			
35	Rüschegg	-	x			
36	Schwarzenburg	-	x			
37	Stettlen	-	x			
38	Urtenen - Schönbühl	-	x			
39	Vechigen	Umfragen mit den Fragebogen nach vorliegendem Muster finden wir nicht sehr repräsentativ. Zudem sollten Umfragen nicht über die Ferienzeit durchgeführt werden.	x			
40	Wald	-	x			
41	Wichtrach	-	x			
42	Wohlen	-	x			
43	Worb	Der Gemeinderat von Worb begrüsst die in der vorliegenden Studie angedachten Anpassungen beim Angebot der Nachbuslinien. Diese erscheinen ihm als zentral, damit das Anbot nachgefragt bleibt und schlussendlich wirtschaftlich weitergeführt werden kann.	x			
44	Zollikofen	-	x			
45	Agglo Fribourg	finanzierungsmechanismus für Agglo Freiburg nicht geklärt...	x			Der Finanzierungsmechanismus wird in der Studie nur für die Gemeinden der RKBM angewendet.
45	Kanton Bern AöV	Das AÖV prüft die Möglichkeiten, Voraussetzungen und Folgen einer kantonalen Bestellung des Nachtangebots im Hinblick auf eine mögliche Aufnahme ins kantonale Angebotskonzept 2022-2025.	x			

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
47	Kanton Bern TBA	<p>Strasseninfrastruktur</p> <p>In der Studie werden verschiedene Varianten mit Bus und Bahn diskutiert. Heute verkehren ausschliesslich Busse unter dem Namen Moonliner. Der Bericht macht leider keine Aussagen zu den Auswirkungen auf die Strasseninfrastruktur. Die Nachtbuslinien verkehren auf anderen Strecken als die Linien tagsüber und decken Tram- und S-Bahnlinien ab. Somit werden andere Strassen befahren und Haltestellen benützt als tagsüber. Dies gilt für den heutigen Nacht-busbetrieb wie auch den neu geplanten. Die Auswirkungen auf die Infrastruktur werden nicht beleuchtet.</p> <p>Hinweis: Die Auswirkungen auf die Infrastruktur sind zu untersuchen. Werden etwa Umbauten für neue Haltestellen nötig, ist das mit den Strasseneigentümern abzustimmen sowie der dafür nötige zeitliche Vorlauf für Planung und Bau zu beachten.</p> <p>Dort, wo die Moonliner heute schon eigene bzw. provisorische Haltestellen benutzen (Bei-spiel: Moonliner Richtung Wabern-Belp M5, Haltestellen: Schönegg und Sandrain direkt auf der Seftigenstrasse, da die Tramhaltestellen auf einem Grünstreifen sind), muss weiterhin sichergestellt werden, dass der nachfolgende Verkehr nicht behindert oder gefährdet (z. B. Velofahrer) wird. Eine Untersuchung bezüglich neuer Haltestellen an solchen Punkten ist in Betracht zu ziehen. Des Weiteren wird empfohlen, dass die Busfahrer angehalten werden, einheitlich zu halten. Beispiel Haltestelle M5 Schönegg: Der Bus hält auf der Seftigenstrasse direkt neben der Tramstation. Somit steigen Passagiere aus und stehen auf der Seftigenstrasse, weil ein Zaun die Haltestelle von der Strasse trennt. Andere Busfahrer halten in der Einmündung des Frischingwegs. Dadurch stehen die Passagiere wieder mitten auf der Strasse, ausserdem wird der Verkehr behindert. An solchen Punkten sind eigene Haltestellen, die von den bernmobil-Haltestellen abweichen, zu prüfen und einzurichten. Wenn möglich sind behindertengerechte Haltestellen einzurichten oder anzufahren.</p> <p>Verkehrstechnik und Verkehrsmanagement</p> <p>Indem die Nachtlinien andere Strecken befahren als tagsüber, sind womöglich Verzweigungen und Lichtsignalanlagen nicht überall auf die Nachtkurse abgestimmt.</p> <p>Hinweis: Auf die Verzweigungen und Lichtsignalanlagen sind auf Grund des geringen Verkehrsaufkommens in der Nacht keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten. Sind die Verzweigungen und die Lichtsignalanlagen anzupassen, so müssen diese mit den Betreibern abgestimmt werden. Der nötige zeitliche Vorlauf gilt es zu beachten und die Ausstattung der Nachtbusse für die Beeinflussung der Lichtsignalanlagen ist abzustimmen.</p>	x			
48	Kanton Fribourg	Diese Studie betrifft auch freiburgische Gemeinden. Einige dieser Gemeinden sind stark nach Bern orientiert. Moonliner ist ergänzend zu unserem eigenen Nachtnetz und für uns Kanton ist es wichtig dass das aktuelle Angebot nicht verschlechtert wird. Wenn die Finanzierung des Nachtangebotes nach dem ordentlichen Finanzierungsmodell des bestellten Regelangebotes (RPV) wird der Kanton Freiburg für eine Mitfinanzierung der interkantonalen Linien bereit sein. Zu diesen Zielen stehen wir gerne für eine Zusammenarbeit zur Verfügung.	x			
49	Kanton Solothurn	Die Auswirkungen der im Bericht vorgestellten Varianten auf das Moonliner-Netz in der Region Solothurn müssten vor einer Umsetzung zwingend vertieft betrachtet werden. Nachtangebote dürfen im Kanton Solothurn, wie im Kanton Bern, nicht durch den Kanton bestellt und abgeboten werden, dies ist Sache der Gemeinden. Momentan werden die gesetzlichen Grundlagen überarbeitet, es ist aber noch offen, ob es in diesem Bereich zu einer Gesetzesanpassung kommen wird.	x			
50	RK Emmental	Kostenteiler für Gemeinden ausserhalb RK Bern-Mittelland fehlt. Wäre auch für diese Gemeinden interessant.	x			Der Finanzierungsmechanismus wird in der Studie nur für die Gemeinden der RKBM angewendet. Der Finanzschlüssel kann von den Nachbarregionen und für die übrigen Moonliner-Netze übernommen werden.
51	RVK 1 Biel - Seeland - Berner Jura	Die vorliegende Stellungnahme gibt die Meinung des Vorstands der RVK1 wieder. Die von der Konzeptänderung betroffenen Gemeinden im Perimeter der RVK1 wurden nicht konsultiert.	x			
52	RVK 5 Oberland West	Generell findet die RVK 5 die Überlegungen und die Empfehlung der Studie unterstützenswert. Die RVK 5 stellt sich jedoch die Frage, wie das weitere Vorgehen betreffend den separaten Planungsstudien für das Netz Thun angedacht ist, um die Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderungen und Optimierungen zu prüfen. Soll die Umsetzung auch mit dem Fahrplan 2022 erfolgen oder mit dem nächsten Angebotskonzept 2026-29? Wer ist im Lead und löst die Planungsstudien aus? Wie sieht die Finanzierung aus? Ausserdem stellt sich die RVK 5 in diesem Zusammenhang die Frage, ob der Rückgang der Fahrgastzahlen ein Problem ist, dass nur im Raum Bern zutrifft, oder ob die anderen Regionen wie Thun oder Biel genauso betroffen sind. In der Abbildung 5 wird ersichtlich, dass die Linie M15 Bern-Thun einer der beiden nachfragestärksten Linien ist (Rückgang der Nachfrage ist aber auch hier beobachtbar). Die RVK 5 findet es wichtig, dass ein Nachtbusangebot besteht, dass keine Erschliessungslücke enthält. Des Weiteren entnimmt die RVK dem Kapitel 11 Empfehlungen, dass die RKBM dem Kanton einen Antrag für die Anpassung der Angebotsverordnung und Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs gestellt hat. Die RVK 5 bittet darum, über die Ergebnisse informiert zu werden. Ausserdem ist es für die RVK 5 auch von Interesse, was die Abklärungen mit dem Tarifverbund Libero über die Aufnahme der NLG ergeben. Auch hier bittet die RVK 5 darum, auf dem Laufenden gehalten zu werden.	x			

Nr.	Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort der RKBM
53	Seeland Biel Bienne	Die Studie betrifft alle an das Moonliner-Netz Bern angeschlossenen Gemeinden. Es ist daher befremdlich und nicht verständlich, dass nur die Gemeinden im Perimeter der RKBM in die Mitwirkung einbezogen wurden und nur für diese die Kostenfolgen aufgezeigt werden. Der Vorstand kann und will sich nicht an Stelle der Seeländer Gemeinden zu den Konzeptänderungen äussern und verlangt, dass alle betroffenen Gemeinden ausserhalb des Perimeters der RKBM in die Mitwirkung einbezogen werden. Zu diesem Zweck sind die Kostenfolgen der Konzeptänderungen für alle betroffenen Gemeinden aufzuzeigen.	x			
54	AS Mobil	-	x			
55	Bernmobil	-	x			
56	BLS	-	x			
57	Grindelwald Bus	-	x			
58	Postauto	-	x			
59	RBS	Die vorgeschlagenen Änderungen führen zu einer Verbesserung der Fahrplanstabilität, sowie zu einer Vereinfachung des Angebots und der Tarifgestaltung, weshalb wir dem Konzept grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Allerdings gilt es einige Hürden zu überwinden, damit der Systemwechsel gelingt: «abgehängte» Gemeinden müssen von den Vorteilen überzeugt werden, der Libero-Tarifverbund muss das Tarifsystem ebenfalls unterstützen. Zudem braucht es einen kantonalen Zustupf für das Nachtlinienangebot, wobei zuerst die gesetzlichen Grundlagen geändert werden müssen. Die Studie fokussiert jedoch noch zu stark auf die Region Bern-Mittelland. Eine Systemänderung alleine im Gebiet der RKBM macht keinen Sinn, deshalb sind die Regionen Biel, Berner Oberland, Freiburg und Solothurn ebenfalls einzubeziehen. Eine Vernetzung der jeweiligen Subzentren ist nach wie vor anzustreben. Eine etappierte Umsetzung (d.h. zuerst das Angebot anpassen und nachher die Finanzierung ändern) beurteilen wir eher als kritisch. Die Erfolgchancen sehen wir grösser, wenn sämtliche Änderungen auf einen Schritt umgesetzt werden.	x			
60	STI Bus	-	x			
61	Grüne Alternative Partei	Bestandteil dieser Antwort ist die Begründung der erwähnten dringlichen Motion	x			
62	IGÖV Bern	Der Bericht stellt die Herausforderungen der NLG detailliert dar, beleuchtet aber unserer Sicht die Bedürfnisse der Reisenden zu wenig. Gab es dazu eine Umfrage unter den Moonliner-Benutzern? Die vorgeschlagene Lösung «BusPlus» erscheint mit den vielen Abfahrten attraktiv für potenzielle Kunden. Die vorgeschlagene Tarif-Änderung ist einfach und benutzerfreundlich. Trotzdem wird das Fahrpersonal nicht vollständig vom zeitaufwändigen Ticket-Verkauf entlastet. Dadurch könnten unter Umständen die Fahrpläne nicht eingehalten werden und dadurch die Anschlüsse gebrochen werden	x			Es gab keine Befragung der Benutzerinnen und Benutzer des Moonliner. Mit der Umsetzung des neuen Tarifsystems wird es nicht mehr möglich sein, ein Ticket beim Fahrpersonal zu lösen wie es bereits heute im Tages-ÖV der Fall ist.
63	JuPa Köniz	-	x			
64	SP Köniz	Die Variante «Bahn Kurz» sollte möglichst rasch umgesetzt werden (wie in den Regionen Zürich, Basel, Luzern, St. Gallen, usw. – inkl. Defizitgarantiebeteiligung durch den Kanton).	x			
65	Private Person	-	x			