

**Regionale Verkehrskonferenz Oberland - West**

**Busangebot Korridor Simmental/Saanenland  
Angebotskonzept 2005-2008**

Schlussbericht

08.Januar 2003  
5035.00 / B-021219.doc / DK

**Regionale Verkehrskonferenz Oberland - West**

# **Busangebot Korridor Simmental/Saanenland Angebotskonzept 2005-2008**

Schlussbericht

Projektleitung  
Sachbearbeiter

W. Weber, dipl.Bauing. ETH/SIA, Verkehrsingenieur SVI  
D. Kilcher, dipl. Geograf, Verkehrsplaner

## Inhaltsverzeichnis

1	ANLASS DER STUDIE/PERIMETER.....	1
2	GRUNDLAGEN UND ANALYSEN .....	2
2.1	Pendlerstatistik.....	2
2.2	Tourismus- und Freizeitverkehr .....	3
2.3	Heutiges öV-Angebot.....	3
2.4	Erfolgskontrolle .....	3
3	VORGABEN.....	4
3.1	Ausgangslage Bahnangebot Simmental/Saanenland.....	4
3.2	Gemeinden .....	5
3.3	Transportunternehmungen .....	6
4	ANGEBOTSKONZEPT 05 .....	7
4.1	Linie 320.15 (Oey Diemtigen-Diemtigen-Grimmialp) .....	7
4.2	Linie 254.20 (Bulle-Jaun-Jaunpass-Boltigen) .....	8
4.3	Linie 320.25 (Lenk-Bühlberg).....	8
4.4	Linie 320.27 (Lenk-Simmenfälle) .....	10
4.5	Linie 120.15 (Les Diablerets-Gsteig-Gstaad-Saanen-Schönried).....	11
4.6	Linie 120.20 (Gstaad-Lauenen [-Lauenensee]).....	12
4.7	Linie 120.25 (Gstaad-Turbach).....	13
4.8	Angebotsniveau .....	13
5	EMPFEHLUNG .....	14

## **Verzeichnis Abbildungen**

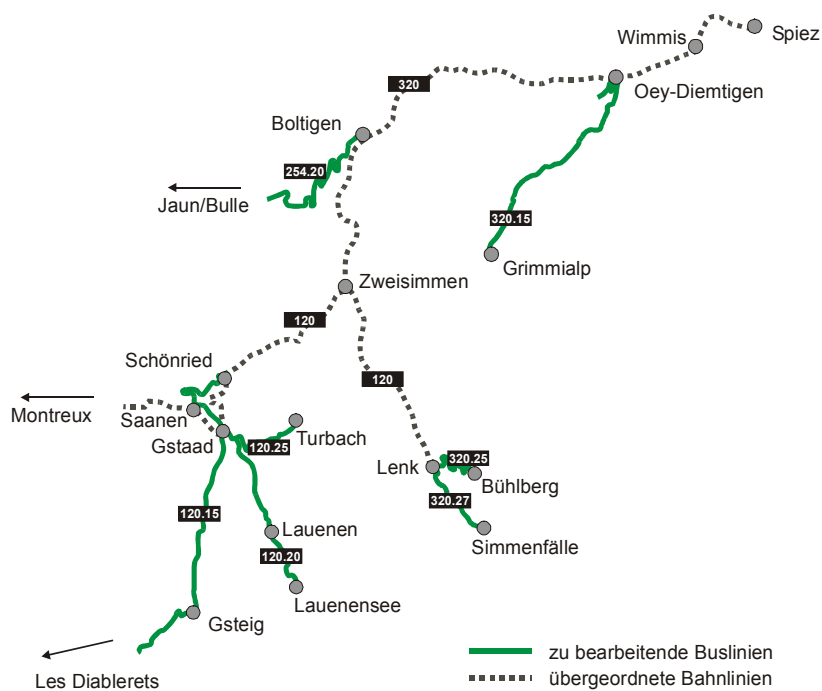
Abb. 1:	Bearbeitungsperimeter	1
Abb. 2:	Ausgangslage übergeordnetes Bahnangebot und Darstellung der zu bearbeitenden Buslinien	5
Abb. 3:	Angebot der Linie 320.15	7
Abb. 4:	Angebot der Linie 254.20	8
Abb. 5:	Angebot der Linie 320.25 im Winter	9
Abb. 6:	Angebot der Linie 320.25 im Sommer	9
Abb. 7:	Angebot der Linie 320.27	10
Abb. 8:	Angebot der Linie 120.15	11
Abb. 9:	Angebot der Linie 120.20 im Winter	12
Abb. 10:	Angebot der Linie 120.20 im Sommer	13
Abb. 11:	Angebot der Linie 120.25	14

## **Verzeichnis Anhang**

Strukturdaten	A
Übergangszeiten in den Umsteigeknoten	B

# 1 Anlass der Studie/Perimeter

Mit der Realisierung der ersten Etappe der Bahn und Bus 2000 im Dezember 2004 entstehen neue Fahrpläne des übergeordneten Fernverkehrs. In der Folge wurden in einem ersten Schritt die Bahnlinien im Korridor Simmental/Saanenland auf diese neuen Fahrpläne des übergeordneten Fernverkehrs abgestimmt (vgl. Kapitel 3.1). Dadurch können in einem zweiten Schritt die neuen Fahrplänezeiten der Buslinien im Planungssperimeter (vgl. Abb. 1) definiert werden. Ziel des zu erarbeitenden Angebotskonzeptes ist es demnach, das bestehende Angebot der betroffenen Buslinien nachfragegerecht anzupassen, ohne dabei die finanziellen Aspekte zu vernachlässigen.



**Abb. 1:** Bearbeitungsperimeter

## 2 Grundlagen und Analysen

### 2.1 Pendlerstatistik

#### ***Vorbemerkungen***

Die Pendlerdaten 1990 der Gemeinden des Planungssperimeters wurden bereits für das Angebotskonzept 2001-2004 der RVK OW untersucht. Im Rahmen dieser Studie werden lediglich die Daten der bezüglich der Buslinien relevanten Gemeinden analysiert und wiedergegeben. Obwohl sich diese Zahlen bis heute mit Sicherheit verändert haben – in der Tendenz hat der Strom in Richtung Spiez/Bern zugenommen – können in qualitativer Hinsicht nach wie vor gültige Ergebnisse abgeleitet werden.

Die Details der Grundlagen-Analyse können den Tabellen im **Anhang A** entnommen werden.

#### ***Erwerbstätige***

- **Lauenen, Gsteig, Saanen und Lenk**

- Für Lauenen und Gsteig ist vor allem die Beziehung nach Saanen relevant. Auch ist festzustellen, dass der Pendlerstrom in Richtung Zweisimmen grösser ist als derjenige in Richtung Montreux.
- Zwischen Lauenen/Gsteig und Lenk besteht keine Pendlerbeziehung.
- Die Beziehung Lenk-Zweisimmen-Spiez nimmt im Vergleich zur Beziehung Lenk-Zweisimmen-Saanen die deutlich wichtigere Rolle ein.

- **Diemtigen und Boltigen**

- Entsprechend der Lage der übergeordneten Arbeitsplatzschwerpunkte orientieren sich die Pendlerströme der Gemeinden hauptsächlich „talabwärts“. Für Diemtigen nimmt jedoch auch die Gemeinde Erlenbach eine Zentrumsfunktion ein.
- Im Weiteren ist für die Gemeinde Diemtigen der Zupendlerstrom zu beachten.

#### ***Schüler***

- **Lauenen, Gsteig, Saanen und Lenk**

- Für Lauenen und Gsteig ist die Beziehung nach Saanen von Bedeutung. Die Beziehung Lauenen/Gsteig – Zweisimmen nimmt lediglich eine untergeordnete Rolle ein.
- Sowohl für Saanen als auch für Lenk ist die Beziehung in Richtung Zweisimmen und Spiez von Bedeutung.

- **Diemtigen**

- Für die Gemeinde Diemtigen ist vor allem der Schulstandort Erlenbach von Bedeutung.

## 2.2 Tourismus- und Freizeitverkehr

Für alle betroffenen Gemeinden steht bezüglich des Tourismus- und Freizeitverkehrs eine direkte Beziehung von und nach Spiez/Thun/Bern deutlich im Vordergrund.

## 2.3 Heutiges öV-Angebot

- Die Kurse der Linie 120.15 verkehren zwischen Les-Diablerets, Gsteig, Gstaad, Saanen und Schönried. Die Anschlüsse in Gstaad für Gsteig und Saanen von und nach Montreux und Zweisimmen werden von einer Mehrzahl der Kurse gewährleistet.
- Im Winter verbindet die Linie 120.20 Gstaad mit Lauenen, während der Sommermonate wird zusätzlich Lauenensee erschlossen. In Gstaad werden die Anschlüsse von und nach Zweisimmen und Montreux gewährleistet, jedoch mit zeitweise langen Übergangszeiten nach Zweisimmen.
- Die Kurse der Linie 120.25 (Gstaad-Turbach) sind in Gstaad auf die Anschlüsse von und nach Zweisimmen und Montreux ausgerichtet.
- Die Linie 320.15 (Oey Diemtigen-Diemtigen-Grimmialp) ist grundsätzlich auf die Anschlüsse von Spiez und nach Zweisimmen ausgerichtet. Auf die Anschlüsse nach Spiez bestehen im allgemeinen lange Übergangszeiten, die Anschlüsse von Zweisimmen werden nicht berücksichtigt. Ausnahme bildet ein Kurspaar am Nachmittag, welches in Oey Diemtigen den Anschluss von Zweisimmen und nach Spiez mit schlanken Übergangszeiten gewährleistet.
- Die Linie 320.25 verkehrt zwischen Lenk und Bühlberg. In Lenk werden in den meisten Fällen die Anschlüsse von und nach Zweisimmen angeboten, jedoch zeitweise mit langen Übergangszeiten.
- In den meisten Fällen gewährleisten die Kurse der Linie 320.27 (Lenk-Simmenfälle) die Anschlüsse in Lenk von und nach Zweisimmen, jedoch mit unterschiedlich langen Übergangszeiten.
- Lediglich einzelne Kurse der Linie 254.20 (Bulle-Jaun [-Boltigen]) verkehren zwischen Jaun und Boltigen. In Boltigen werden die Anschlüsse von und nach Spiez gewährleistet.

## 2.4 Erfolgskontrolle

- Bezüglich der Auslastung erfüllen alle Linien die gesetzlichen Zielvorgaben.
- Die Erfolgskontrolle bezüglich der Wirtschaftlichkeitskriterien (Kostendeckungsgrad) zeigt ein unterschiedliches Bild:
  - Die Linien 320.25 (Lenk-Bühlberg), 320.27 (Lenk-Simmenfälle), 120.15 zwischen Les Diablerets und Gstaad sowie 120.20 (Gstaad-Lauenen [-Lauenensee]) erfüllen die Zielvorgaben.
  - Die Linien 120.15 zwischen Gstaad und Schönried, 120.25 (Gstaad-Turbach), 320.15 (Oey Diemtigen-Diemtigen-Grimmialp) sowie 254.20 (Bulle-Jaun-Boltigen) erfüllen lediglich die Minimalanforderungen.

### 3 Vorgaben

#### 3.1 Ausgangslage Bahnangebot Simmental/Saanenland

Das Zugangebot im Korridor Simmental/Saanenland erfährt grundsätzliche Änderungen<sup>1</sup>. Wichtigste Erkenntnisse für das Angebot der Buslinien:

##### **Saanen – Zweisimmen**

- Der Golden Pass oder InterRegio verkehrt im 2-Stundentakt und gewährleistet in Zweisimmen schlanke Anschlüsse von und nach Spiez.
- Durchgehende Regionalzüge alle 2 Stunden, die Anschlüsse in Zweisimmen werden berücksichtigt.
- Zusätzlich verkehren weitere Regionalzüge zu gewissen Zeiten, deren Kurse aber die Anschlüsse in Zweisimmen nicht berücksichtigen.

##### **Lenk – Zweisimmen**

- Die Regionalzüge verkehren nicht in einem konstanten Takt zwischen Lenk und Zweisimmen. Die Verhältnisse für die betroffenen Buslinien in Lenk sind daher ungünstig.

##### **Simmental**

- Der Regionalzug verkehrt im Stundentakt zwischen Spiez und Zweisimmen. Da sich in Boltigen und in Oey Dientigen jeweils die Regionalzüge kreuzen, entsteht eine optimale Anschlusssituation in den beiden Orten.
- Der Regional Express verkehrt im 2-Stundentakt mit Halt in Erlenbach. Je drei Kurse in Richtung Spiez und aus Richtung Spiez halten zu den Spitzenzeiten zusätzlich in Wimmis, Oey Dientigen und Boltigen.

---

<sup>1</sup> Bei der Erarbeitung der Lösungsansätze wurden die Fahrplanzeiten der Variante B (vgl. Korridorstudie des Büros 3B, September 2002) berücksichtigt.



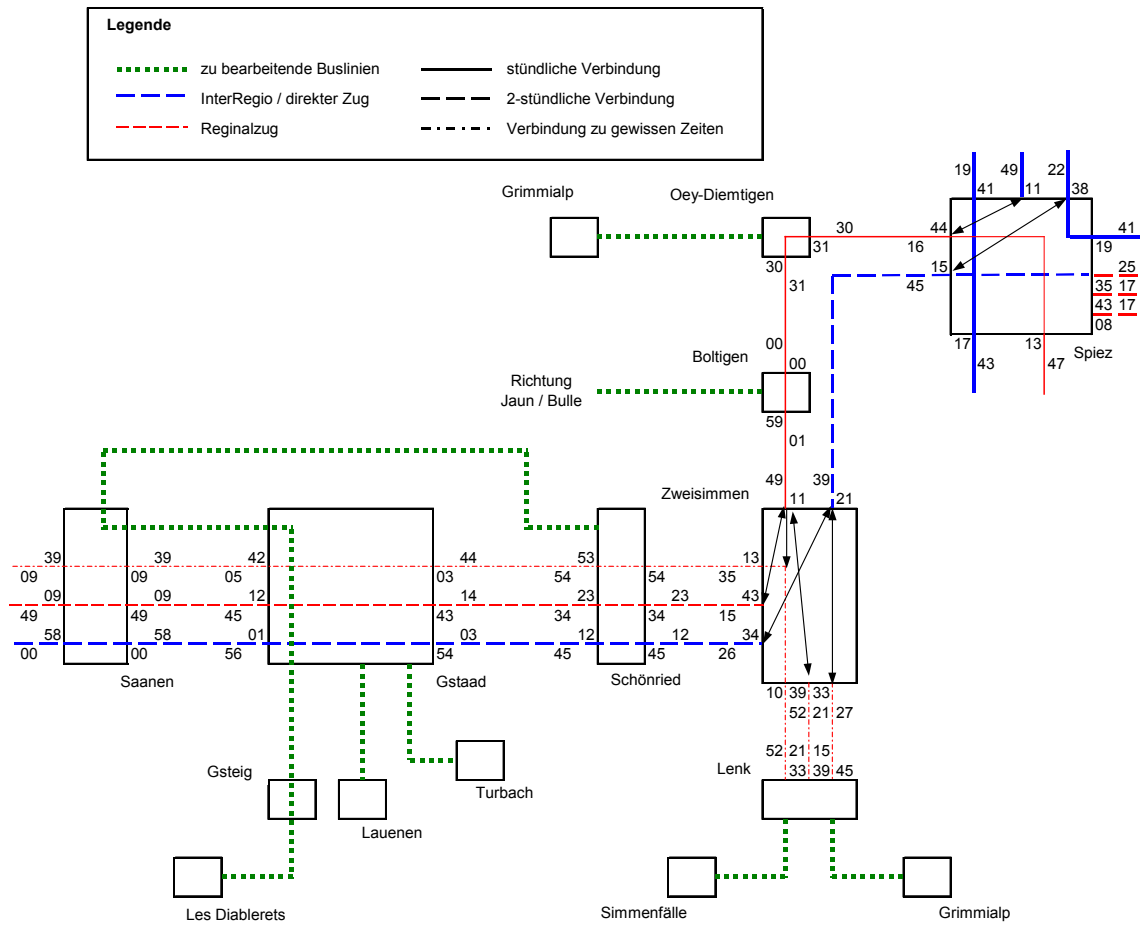


Abb. 2: Ausgangslage übergeordnetes Bahnangebot und Darstellung der zu bearbeitenden Buslinien

### 3.2 Gemeinden

#### Saanen

- Die Linie 120.25 (Gstaad-Turbach) soll in Gstaad nebst den Anschlüssen von und nach Zweisimmen/Spiez auch die Busanschlüsse von und nach Saanen gewährleisten.
- Der Anschluss von und nach Montreux nimmt im Vergleich zu den oben erwähnten Anschlüssen lediglich eine untergeordnete Rolle ein und ist nicht prioritär zu behandeln.

#### Lauenen

- Eine attraktive Verbindung von und nach Zweisimmen/Spiez ist wichtiger als die Gewährleistung des Anschlusses in Gstaad von und nach Montreux.
- Für die Schüler ist ein schlanker Anschluss in Gstaad auf die Linie 120.15 von und nach Saanen wichtig.

**Gsteig**

- Die Erschliessung von Reusch ist gegenüber dem Anschluss von und nach Montreux prioritär zu behandeln.
- Eine attraktive Verbindung von und nach Zweisimmen/Spiez ist wichtig.

**Lenk**

- Die Einbahnregelung im Winter zwischen Lenk und Bühlberg kann während des Tages nicht geändert werden. Das Angebot der Linie 320.25 (Lenk-Bühleberg) darf nicht tageszeitlich differenziert sein.
- Grundsätzlich sollen die Linien 320.25 (Lenk-Bühlberg) und 320.27 (Lenk-Simmenfälle) in Lenk schlanke Anschlüsse von und nach Zweisimmen gewährleisten, mit schlanken Übergangszeiten in Zweisimmen von und nach Spiez. Falls dies nicht möglich ist, hat eine direkte Verbindung Spiez-Zweisimmen-Lenk gegenüber der Verbindung Lenk-Zweisimmen-Spiez Priorität. Die Anschlüsse "Bus-Bus" in Lenk müssen nicht angeboten werden.
- Die Kurse der Linie 320.27 sollen in einem konstanten Stundentakt verkehren.

**3.3 Transportunternehmen*****Postauto Regionalzentrum Berner Oberland***

- Im Abschnitt Lauenen-Lauenensee ist eine Buskreuzung nicht möglich.
- Die Busstandzeiten der Linien 120.20 und 120.25 in Gstaad müssen mindestens 5 Minuten betragen.
- Die Fahrzeit der Linie 120.15 kann im Korridor Gstaad-Saanen-Schönried pro Fahrrichtung um 2 Minuten verkürzt werden.
- Der Erschliessung von Reusch muss auch dann möglich sein, wenn die Kurse der Linie 120.15 nicht bis nach Les Diablerets sondern nur bis Gsteig verkehren. In diesem Fall muss die Stillstandzeit der Busse in Gsteig mindestens 17 min betragen.

***Transports publics fribourgeois***

- Die aktuelle Fahrzeit der Linie 254.20 bleibt bestehen.

***Lenker Verkehrsbetriebe***

- Die aktuellen Fahrzeiten der Linien 320.25 und 320.27 müssen bestehen bleiben.
- Die Standzeit der Busse in Bühlberg während des Winters muss weiterhin mindestens 10 Minuten betragen.
- Die Übergangszeiten im Umsteigeknoten Lenk müssen drei Minuten betragen.

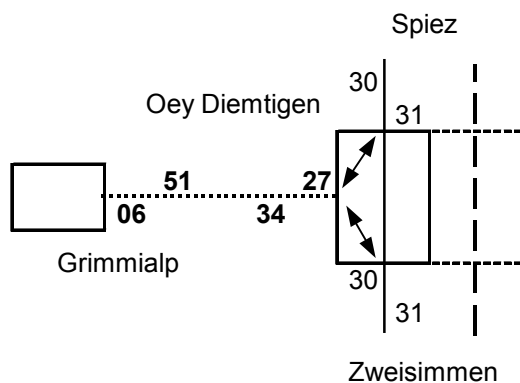
## 4 Angebotskonzept 05

### Vorbemerkungen

- Auf Grund des neuen Fahrplans der Regio- und InterRegio-Züge der Linie 120 ändert die Anschlussqualität in den Umsteigeknoten Gstaad, Saanen, Schönried und Lenk alternierend jede Stunde, resp. wiederholt sich alle zwei Stunden (vgl. Kap. 3.1). Dementsprechend werden im folgenden Kapitel bei den betroffenen Buslinien zum besseren Verständnis die Anschlusssituationen zu den Stunden X, X+2, ... sowie zu den Stunden X+1, X+3,... aufgezeigt.
- Die genauen Übergangszeiten der betroffenen Buslinien in den Umsteigeknoten können der Tabelle im **Anhang B** entnommen werden.

### 4.1 Linie 320.15 (Oey Dientigen-Dientigen-Grimmialp)

Der optimalen Anschlusssituation im Umsteigeknoten Oey Dientigen wird Rechnung getragen, d.h. die Fahrplanzeiten der Linie 320.15 gewährleisten in Oey Dientigen attraktive Anschlüsse von und nach Spiez und Erlenbach/Zweisimmen. Ansonsten bleibt das heutige Angebot bestehen.



**Abb. 3:** Angebot der Linie 320.15

Es steht die Möglichkeit im Raum, die Linienführung bei Riedli (Wiriehornbahn) auf Bedarf zu ändern, d.h. die Busse auf der Schattenseite fahren zu lassen. Bevor jedoch dieses Vorhaben umgesetzt werden kann, sind weitere Abklärungen seitens des Betreibers und der Gemeinde nötig.

## 4.2 Linie 254.20 (Bulle-Jaun-Boltigen)

Die Linie 254.20 verkehrt sowohl im Kanton Bern als auch im Kanton Fribourg. In Bulle bestehen Anschlüsse von und nach Fribourg, Romont, Palézieux und Montbovon, in Boltigen von und nach Spiez und Zweisimmen. Sind die Kurse der Linie 254.20 in Boltigen auf die Anschlüsse von und nach Zweisimmen und Spiez ausgerichtet, kann in Bulle der Anschluss von und nach Fribourg angeboten werden, jedoch nur mit knappen Übergangszeiten (Abb. 4).

**Obwohl für Boltigen die Gewährleistung der Anschlüsse von und nach Zweisimmen sehr wichtig ist (Schüler- und Tourismusverkehr), muss berücksichtigt werden, dass die Anschlüsse in Bulle gegenüber denjenigen in Boltigen Priorität haben. Das Angebot der Linie hängt somit vor allem von Planungsentscheidungen des Kantons Fribourg ab.**

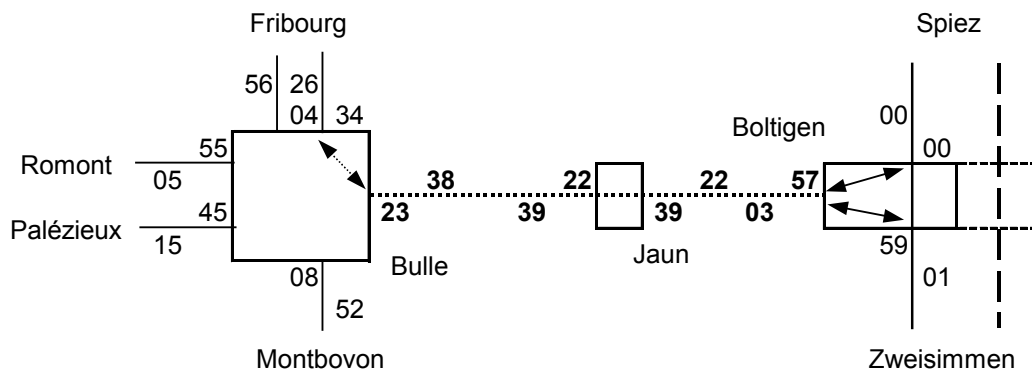


Abb. 4: Angebot der Linie 254.20

## 4.3 Linie 320.25 (Lenk-Bühlberg)

Die betrieblichen Voraussetzungen für das Angebot der Linie 320.25 sind jahreszeitlichen Änderungen unterworfen:

- Die Fahrzeit Bühlberg-Lenk ist während des Winters 5 Minuten länger als im Sommer.
- Im Gegensatz zum Sommer muss die Stillstandzeit der Busse in Bühlberg im Winter mindestens 10 Minuten betragen.
- Im Weiteren besteht während der Wintermonate zwischen Lenk und Bühlberg eine Einbahnregelung.

Die unterschiedlichen Voraussetzungen haben zur Folge, dass ein jahreszeitlich differenziertes Angebot der Linie vorgeschlagen wird.

### **Angebot während des Winters**

Auf Grund der oben erwähnten betrieblichen Randbedingungen kann für Bühlberg nicht gleichzeitig eine direkte Verbindung von und nach Spiez angeboten werden. Auch ein tageszeitlich differenziertes Angebot ist ausgeschlossen, da die Einbahnregelung während des Tages nicht geändert wird (vgl. Kap. 3.2).

Der vorgeschlagene Lösungsansatz sieht vor, dass in Lenk attraktive Anschlüsse von Spiez/Zweisimmen angeboten werden. Im weiteren bestehen benutzerfreundliche Übergangszeiten auf den Anschluss nach Zweisimmen, wo jedoch keine direkte Verbindung zur Weiterfahrt nach Spiez angeboten werden kann.

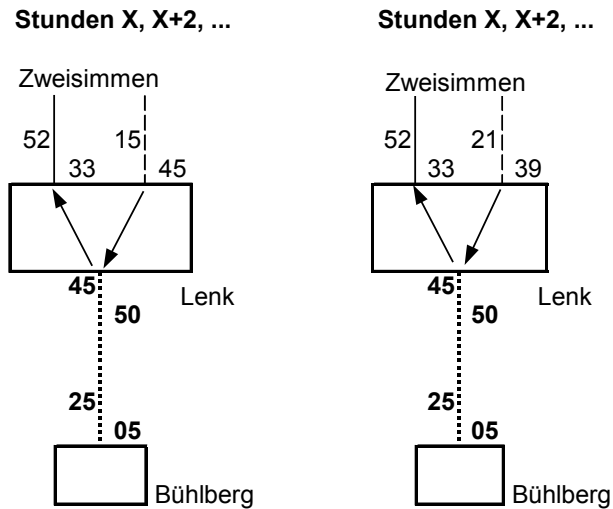


Abb. 5: Angebot der Linie 320.25 im Winter

**Angebot während des Sommers**

Die betrieblichen Voraussetzungen im Sommer erlauben, dass in Lenk zu jeder Stunde optimale Anschlüsse von und nach Zweisimmen angeboten werden können, mit schlanken Übergangszeiten in Zweisimmen von und nach Spiez. Jedoch verkehren die Kurse der Linie 320.25 nicht in einem konstanten Stundentakt, sondern alternierend in einem 54-Minuten, resp. 66-Minutentakt.

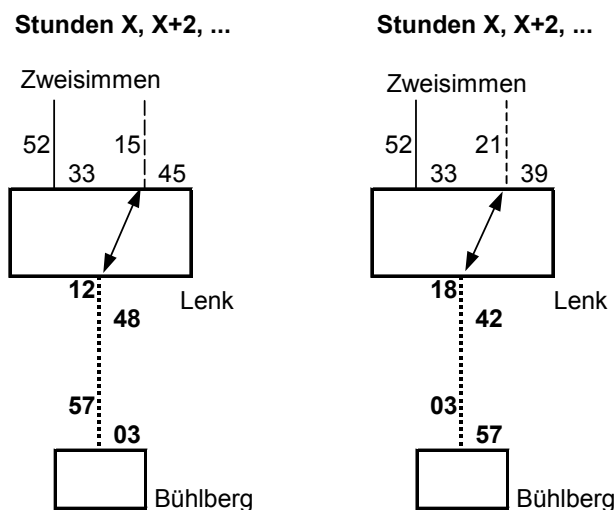


Abb. 6: Angebot der Linie 320.25 im Sommer

#### 4.4 Linie 320.27 (Lenk-Simmenfälle)

Das Angebotskonzept sieht vor, dass die Kurse der Linie 320.27 in Lenk zu jeder Stunde attraktive Anschlüsse von und nach Zweisimmen gewährleisten, mit Anschlüssen in Zweisimmen von und nach Spiez. Da die Kurse in einem konstanten Stundentakt verkehren, betragen die Übergangszeiten im Anschlussknoten Lenk abwechslungsweise 3 (gerade Stunden), resp. 9 Minuten (ungerade Stunden).

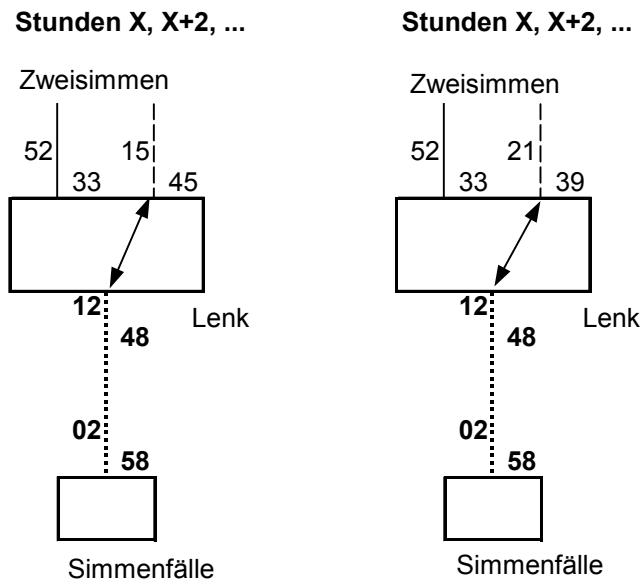


Abb. 7: Angebot der Linie 320.27

### 4.5 Linie 120.15 (Les Diablerets-Gsteig-Gstaad-Saanen-Schönried)

Die Kurse der Linie 120.15 verkehren in einem konstanten Takt und gewährleisten für Gsteig und Saanen die Anschlüsse in Gstaad von und nach Zweisimmen. Dieser Anschluss wird im weiteren auch alle zwei Stunden in Schönried angeboten.

Die Erschliessung von Reusch ist weiterhin auch dann möglich, wenn die Kurse nicht bis nach Les Diablerets verkehren. Dies hat aber zur Folge, dass der Anschluss für Gsteig nach Montreux nicht mehr angeboten werden kann.

Der Umfang des Angebotes soll bestehen bleiben, d.h. für die verschiedenen Abschnitte gelten weiterhin heute vorhandenen Mengengerüste.

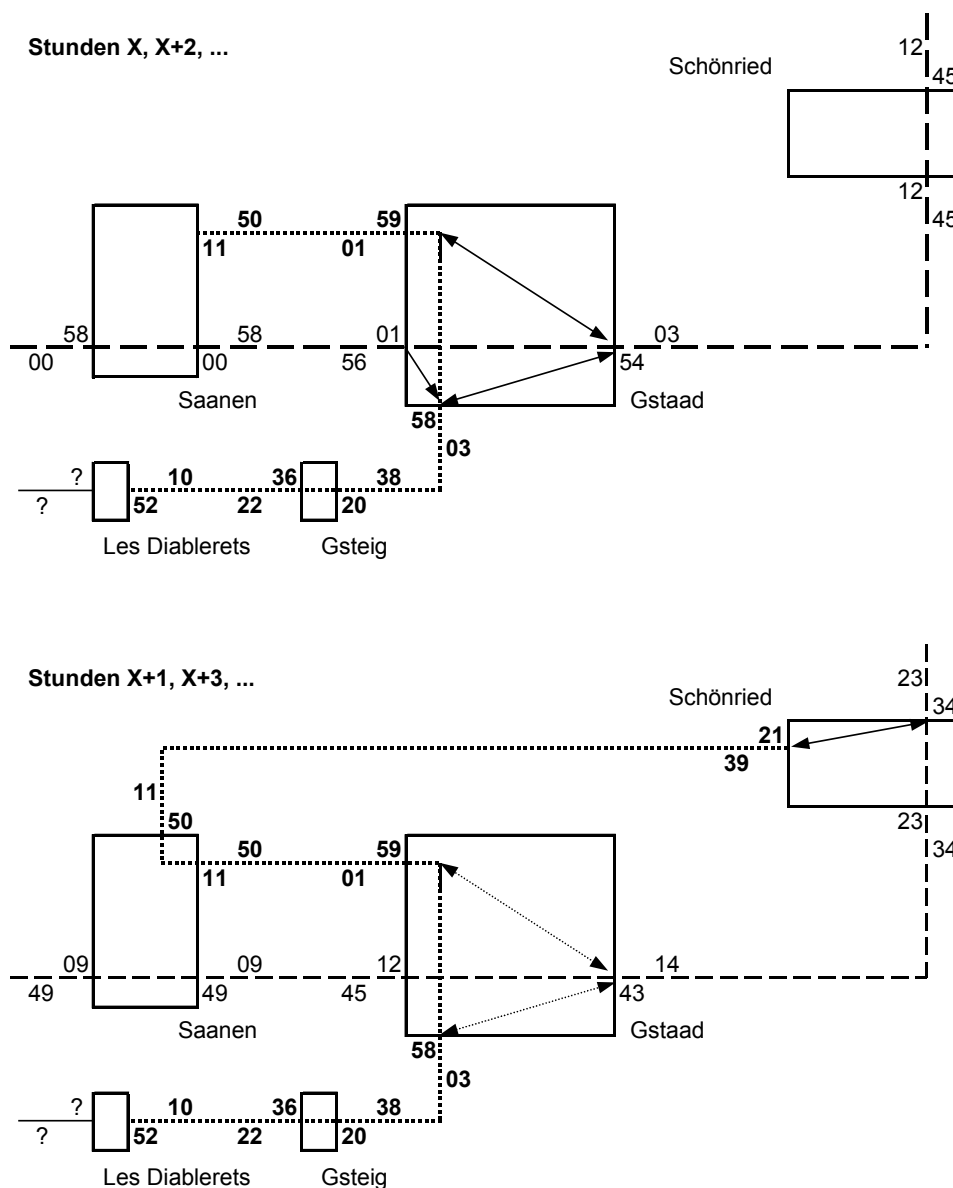


Abb. 8: Angebot der Linie 120.15

### 4.6 Linie 120.20 (Gstaad-Lauenen [-Lauenensee])

Da im Winter und Sommer unterschiedliche betriebliche Voraussetzungen vorherrschen, wird ein jahreszeitlich differenziertes Angebot vorgeschlagen.

#### Angebot während des Winters

Während der Wintermonate verkehren die Kurse der Linie 120.20 zwischen Gstaad und Lauenen, Lauenensee wird nicht erschlossen. Dadurch besteht die Möglichkeit, alle zwei Stunden attraktive Anschlüsse von und nach Zweisimmen und Saanen gewährleisten zu können. Aufbauend auf den im Kapitel 3.2 gewonnenen Erkenntnissen sieht der vorgeschlagene Lösungsansatz vor, diese Möglichkeiten auf Kosten des Anschlusses nach Montreux zu nutzen.

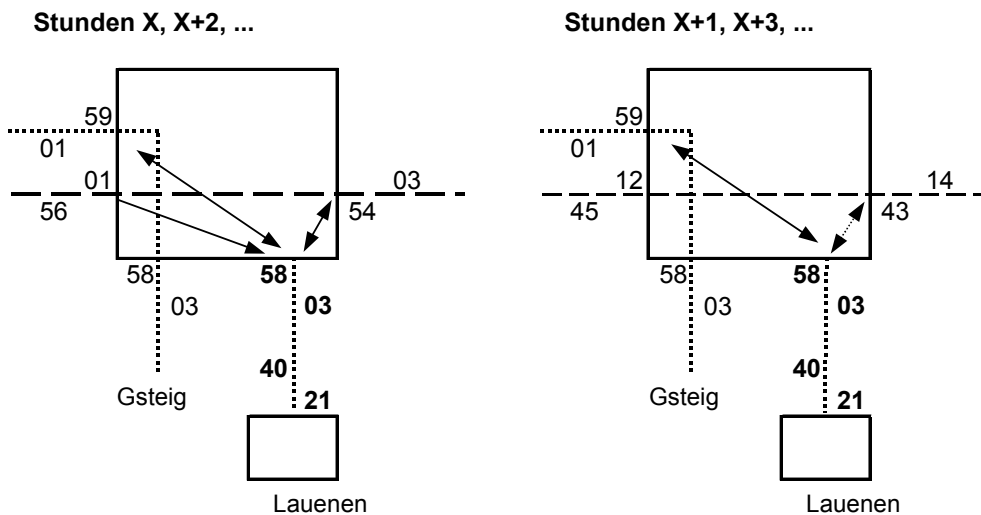


Abb. 9: Angebot der Linie 120.20 im Winter





### 4.7 Linie 120.25 (Gstaad-Turbach)

Die Fahrplanzeiten der Linie 120.25 gewährleisten in Gstaad alle 2 Stunden benutzerfreundliche Übergänge auf den InterRegio oder Golden Pass von und nach Zweisimmen und von Montreux. Zusätzlich werden die Anschlüsse auf den Regionalzug von und nach Zweisimmen angeboten, wenn auch nicht mit schlanken Übergangszeiten. Für die Schüler besteht zu jeder Stunde ein attraktiver Anschluss von und nach Saanen. Der Anschluss nach Montreux wird nicht angeboten (vgl. Kap. 3.2).

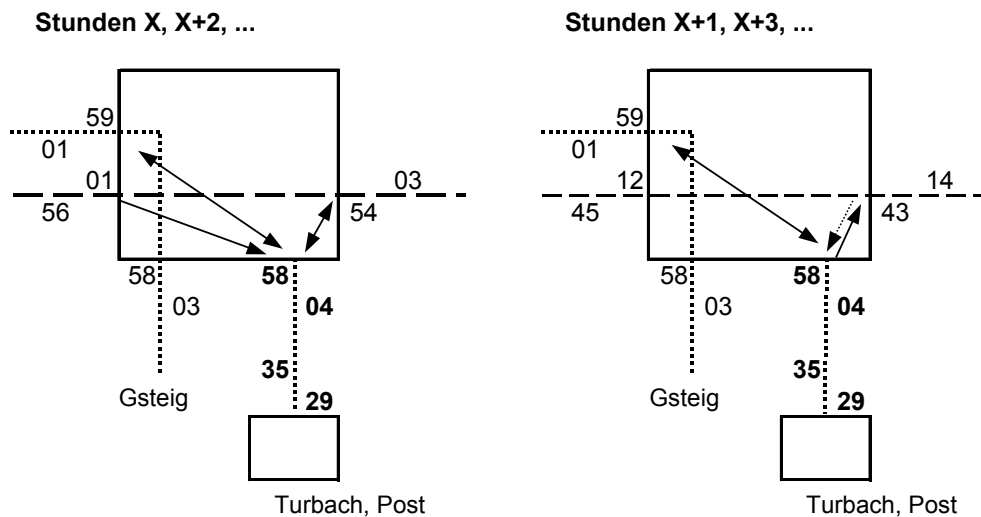


Abb. 11: Angebot der Linie 120.25

### 4.8 Angebotsniveau

Die heutige Zuordnung der einzelnen Linien in die Angebotsstufe nach AGV soll beibehalten werden.

## 5 Empfehlung

Im Sinne eines morphologischen Vorgehens wurden für die Buslinien verschiedene Lösungsvorschläge erstellt und deren Fahrplankonsequenzen aufgezeigt. Unter Einbezug der Mitglieder der Arbeitsgruppe sowie den Vertretern der betroffenen Gemeinden und Transportunternehmungen wurden die im Kapitel 5 aufgezeigten und beschriebenen Varianten als Bestlösungen bereinigt. Dementsprechend wird empfohlen, diese Lösungsvorschläge in das Regionale Angebotskonzept der RVK Oberland-West aufzunehmen.

# ANHANG

## Anhang A Strukturdaten

### Arbeitspendler (Quelle: VZ 1990)

nach von	Därstetten	Diemtigen	Erlenbach	Oberwil	Spiez	Wimmis	Boltigen	Z'simmen	Lenk	St. Stephan	Gsteig	Lauenen	Saanen	Richtung Thun / Bern	Richtung Montreux
Diemtigen	1		52		38	40		1	1	1			1	123	1
Boltigen	4	2	8	5	11	7		104	8	8			14	29	1
Lenk			1		3	1	1	54	3	17			15	14	1
Gsteig								2					174	3	2
Lauenen					1			2					102	3	1
Saanen	1	2			3	1	2	39	2		23	12		50	17

### Schüler (Quelle: VZ 1990)

nach von	Därstetten	Diemtigen	Erlenbach	Oberwil	Spiez	Wimmis	Boltigen	Z'simmen	Lenk	St. Stephan	Gsteig	Lauenen	Saanen	Richtung Thun / Bern	Richtung Montreux
Diemtigen			45		7	1								6	
Boltigen					4	1									
Lenk					4			2		1			1	3	
Gsteig								1					22		
Lauenen								1					13	1	
Saanen								3					4	10	5

## Anhang B Übergangszeiten in den Umsteigeknoten

Linie	Anschlusspunkt	Anschluss/Abnahme	Übergangszeit	
			Stunden X, X+2, ...	Stunden X+1, X+3, ...
120.15 Les Diablerets-Gsteig-Gstaad	Gstaad	nach Zweisimmen	5'	16'
		von Zweisimmen	9'	20'
		nach Montreux	-	-
		von Montreux	2'	-
120.15 Gstaad-Saanen-Schönried	Gstaad	nach Zweisimmen	4'	15'
		von Zweisimmen	7'	18'
		nach Montreux	-	-
		von Montreux	-	-
120.20 (Sommer) Gstaad-Lauenen-Lauenensee	Gstaad	nach Zweisimmen	16'	27'
		von Zweisimmen	11'	22'
		nach Montreux	9'	-
		von Montreux	4'	-
120.20 (Winter) Gstaad-Lauenen	Gstaad	nach Zweisimmen	5'	16'
		von Zweisimmen	9'	20'
		nach Montreux	-	-
		von Montreux	2'	-
120.25 Gstaad-Turbach	Gstaad	nach Zweisimmen	5'	16'
		von Zweisimmen	10'	21'
		nach Montreux	-	-
		von Montreux	3'	-
320.25 (Winter) Lenk-Bühlberg	Lenk	nach Zweisimmen	7'	7'
		von Zweisimmen	5'	11'
320.25 (Sommer) Lenk-Bühlberg	Lenk	nach Zweisimmen	3'	3'
		von Zweisimmen	3'	3'
320.25 Lenk-Simmenfälle	Lenk	nach Zweisimmen	3'	9'
		von Zweisimmen	3'	9'
254.20 Boltigen-Jaun-Bulle	Boltigen	nach Zweisimmen	4'	4'
		von Zweisimmen	4'	4'
		nach Spiez	3'	3'
		von Spiez	3'	3'
320.15 Oey Diemtigen-Diemtigen- Grimmialp	Oey Diemtigen	nach Zweisimmen	4'	4'
		von Zweisimmen	4'	4'
		nach Spiez	3'	3'
		von Spiez	3'	3'

(- = Übergangszeit > 30')