



Definitive Einführung des Nachtbusses Moonliner Oberland-Ost als regionales Zusatzangebot im öffentlichen Verkehr

Moonliner-Konzept 2012

(ab Fahrplanwechsel im Dezember 2011)

Bearbeitung: Stefan Schweizer, Geschäftsführer Regionalkonferenz Oberland-Ost
Arbeitsgruppe Nachtbus Oberland-Ost

Genehmigt: Regionalversammlung vom 22. Juni 2011

Inhaltsverzeichnis

1. MOTIVATION UND AUSGANGSLAGE	2
2. TESTBETRIEB MOONLINER 2007/08 UND VERSUCHSBETRIEB 2009-2011	2
3. NACHTBUSANGEBOT MOONLINER AB 2012	3
3.1 GRUNDSÄTZE	3
3.2 RAHMENBEDINGUNGEN	3
3.3 FAHRPLAN	4
3.4 FAHRPREISE	4
3.5 BETRIEBSKOSTEN UND FINANZIERUNG	4
4. MARKETING	5
5. CONTROLLING DES NACHTBUSANGEBOTES AB 2012	5

ANHANG	- Kostenteiler
	- Moonliner-Netzplan Berner Oberland für 2011
	- Fahrpläne M15, M41 und M42 für 2011

Arbeitsgruppe „Nachtbus“

- Daniel Steffen, Leissigen, Mitglied Kommission OeV Teilregion 1
 - Emanuel Schläppi, Grindelwald, Mitglied Kommission OeV Teilregion 3, Autoverkehr Grindelwald
 - Ruedi Simmler, Postauto Schweiz AG, Interlaken (Vorsitz Arbeitsgruppe)
 - Martin Graf, STI-Bus, Thun
 - Marc Jaussi, Nachtliniengesellschaft, Bern
 - Stefan Schweizer, Geschäftsführer Regionalkonferenz Oberland-Ost
-

1. Motivation und Ausgangslage

Das Freizeit- und Ausgehverhalten nicht nur von Jugendlichen hat sich stark verändert. Insbesondere an Wochenenden werden die Nächte von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag für verschiedene kulturelle und andere Ausgehaktivitäten genutzt. Der öffentliche Verkehr fährt nach Mitternacht nur noch eingeschränkt; häufig ist eine Heimkehr nur noch mit Privatfahrzeugen oder mit Taxi möglich.

Spezielle Ausgehangebote in Grindelwald, Meiringen und Interlaken, welche insbesondere von Jugendlichen auch aus dem Raum Bördeli und sogar bis Spiez und Thun genutzt werden, sollen besucht werden können, wobei mit einem fahrplanmässigen Busangebot auch wieder eine sichere Heimkehr möglich sein soll. Auch Theaterbesuche in Thun und Bern, welche länger dauern und keinen Anschluss mehr an den öffentlichen Verkehr haben, sollen künftig besucht werden können und eine fahrplanmässige Heimkehr soll möglich sein.

2. Testbetrieb Moonliner 2007/08 und Versuchsbetrieb 2009-2011

Über die Feiertage 2007/2008 hat die damalige Regionale Verkehrskonferenz zusammen mit interessierten Gemeinden und Transportunternehmungen einen Moonliner-Testbetrieb auf den Strecken Interlaken – Grindelwald – Interlaken und Interlaken – Meiringen – Interlaken sowie Interlaken – Spiez – Interlaken (mit Anschluss von und nach Thun) erfolgreich durchgeführt. Trotz geringer Werbung und nur kurzer Vorlaufzeit wurde das Angebot rege genutzt. Der Selbstfinanzierungsanteil aus den Billeiteinnahmen betrug 58%.

In der Folge wurde durch die Regionalkonferenz Oberland-Ost ein zweijähriger Versuchsbetrieb eingeführt, welcher im Sommer 2010 auf ein drittes Versuchsbetriebsjahr ausgedehnt wurde.

Der Versuchsbetrieb zwischen Dezember 2008 und Dezember 2011 ist äusserst erfolgreich gestartet. Die Auswertung der ersten beiden ganzen Versuchsbetriebsjahre 2009 und 2010 zeigt, dass das Angebot in dieser Zeit von fast 14'000 Personen genutzt wurde. Dies entspricht etwa 80% mehr transportierten Fahrgästen als ursprünglich angenommen wurde. Der Selbstfinanzierungsgrad aus den Billeiteinnahmen ist annähernd 50%.

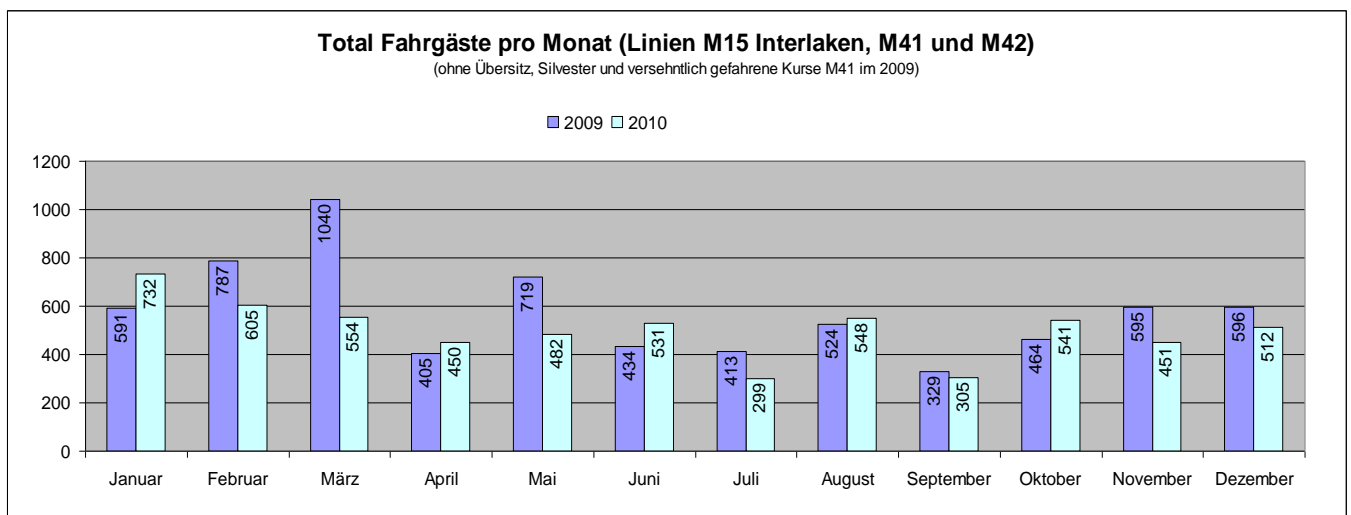


Abb. 1: Übersicht Fahrgäste pro Monat

Im Rahmen des Versuchsbetriebs konnten diverse Optimierungen bei der Fahrplangestaltung sowie bei den Streckenführungen vorgenommen werden. Die Erfahrungen aus dem Versuchsbetrieb werden für ein definitives Angebot berücksichtigt. Damit können sowohl Bedürfnisse der Fahrgäste wie auch Bedürfnisse von Gemeinden optimal berücksichtigt werden. Künftige neue Bedürfnisse können jederzeit geprüft und bei nachgewiesenem Bedarf aufgenommen werden.

3. Nachtbusangebot Moonliner ab 2012

Die positiven Erfahrungen aus dem Versuchsbetrieb haben die Arbeitsgruppe Moonliner und die "Kommission Öffentlicher Verkehr" so weit überzeugt, dass den Gemeinden der Regionalkonferenz Oberland-Ost und der Nachbargemeinde Spiez beantragt wird, das Nachtbusangebot als festes Zusatzangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs einzuführen und die Finanzierung mit einer Defizitgarantie der Gemeinden über ein Kostendach sicherzustellen.

Eine Fachkonsultation bei den 29 Gemeinden der Region Oberland-Ost, der Gemeinde Spiez, den beteiligten Transportunternehmungen sowie Interessenverbänden erfolgte vom 15. April bis 15. Mai 2011.

Die Geschäftsleitung der Regionalkonferenz Oberland-Ost beantragt, das Nachtbusangebot als festes Zusatzangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs ab Dezember 2011 einzuführen. Die Geschäftsleitung hat an ihrer Sitzung vom 4. Mai 2011 diesem Vorhaben zugestimmt in Kenntnis, dass im Bereich Sponsoring noch nicht alle Zusicherungen vorliegen.

3.1 Grundsätze

Das Nachtbusangebot im Oberland-Ost ergänzt das Angebot des öffentlichen Verkehrs und schliesst ins-besondere Lücken nach Mitternacht.

Das Nachtbusangebot orientiert sich an den bewährten Vorgaben des bestehenden Moonlinerangebots im Kanton Bern und in angrenzenden Regionen.

Das Angebot soll in enger Zusammenarbeit mit der Nachtliniengesellschaft, welche die Moonliner im Kanton Bern koordiniert, erfolgen. Erfahrungen der Nachtliniengesellschaft werden bei der Umsetzung des Konzepts wie auch bei der späteren Beurteilung und Kontrolle während der Betriebsphase berücksichtigt.

Die Nachtliniengesellschaft arbeitet mit regionalen Transportunternehmern zusammen um das Angebot sinnvoll abdecken zu können.

3.2 Rahmenbedingungen

Das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern hat im 2010 das Nachtangebot einer grundsätzlichen Überprüfung unterzogen. Aufgrund des Berichts "Nachtangebot Kanton Bern – Überprüfung Grundsatzfragen" vom September 2010 und der im Rahmen der Fachkonsultation eingegangenen Stellungnahmen (Bericht über die Auswertung der Mitwirkung, November 2010) kann davon ausgegangen werden, dass am bisherigen System des Nachtbusangebots Moonliner im Kanton Bern keine Änderungen zu erwarten sind. Insbesondere ist nicht davon auszugehen, dass vom bisherigen direkten "Bestellprinzip" zwischen den Gemeinden oder Regionen und der Nachtliniengesellschaft abgewichen wird. Auch das bewährte und einfache Tarifsystm des Moonliners soll beibehalten werden.

3.3 Fahrplan

Mit dem Moonliner werden in der Region Oberland-Ost folgende Strecken erschlossen:

M15 Verlängerung der bestehenden Moonliner-Linie Bern – Thun – Spiez nach Interlaken

M41 Interlaken – Grindelwald – Interlaken (mit Halt zum Aussteigen in Lauterbrunnen)

M42 Interlaken – Brienz – Meiringen – Brienz – Interlaken

Die detaillierten Fahrpläne 2011 sind im Anhang aufgeführt. Folgende Fahrplanänderungen werden für 2012 noch geprüft:

- M41: Anschlussoptimierung Interlaken West auf M15

- M42: Unterbach b. Meiringen Halt zum Aussteigen

Die Linie M45 Spiez – Frutigen – Adelboden gemäss Netzplan im Anhang gehört nicht zum Nachtbusnetz der Region Oberland-Ost. Sie wird über eine eigenständige Linienrechnung finanziert.

3.4 Fahrpreise

Die Fahrpreise richten sich nach dem bestehenden Moonliner-Streckentarif. Es sind nur Moonlinerbillette gültig. Erhältlich sind Einzeltickets und Mehrfahrtenkarten mit 10% Rabatt. Die MOONLINER-Tickets sind direkt beim Fahrer erhältlich sowie an den SBB-Automaten und bedienten Schaltern von Bahn und Bus. Ebenfalls können die MOONLINER-Tickets auch über den Online-Shop auf www.moonliner.ch bestellt werden.

Sämtliche Abonnemente und Streckenkarten sind nicht gültig.

3.5 Betriebskosten und Finanzierung

Die Nachtliniengesellschaft hat der Region Oberland-Ost ein Angebot unterbreitet, welches nebst dem Betrieb auch das Marketing, die Kommunikation und einen Verwaltungsanteil beinhaltet. Die Abrechnung mit den Transportunternehmungen erfolgt direkt über die Nachtliniengesellschaft.

Die Bestellung des Angebots bei der Nachtliniengesellschaft durch die Regionalkonferenz Oberland-Ost wird vertraglich geregelt.

Die Gemeinden der Regionalkonferenz Oberland-Ost übernehmen eine Defizitgarantie in der Höhe von ca. Fr. 72'000.- gemäss Kostenteiler im Anhang.

Für die Berechnung der maximalen Gemeindebeiträge werden die jeweils aktuellen Einwohnerzahlen verwendet, welche für den Kostenschlüssel der Gemeindebeiträge an das Amt für öffentlichen Verkehr gelten (s. Anhang 1, Einwohner gemäss Kostenschlüssel 2011/12).

Die jährlichen Gemeindebeiträge werden entsprechend dem erwarteten Betriebsgang akonto erhoben. Eine allfällige Gutschrift aus der Betriebsabrechnung wird im Folgejahr berücksichtigt.

Das finanzielle Risiko, welches über dem Betriebsdefizit liegt, trägt letztlich die Nachtliniengesellschaft.

Finanzierungsplan Moonliner-Betrieb

Betrieb / Billettverkauf 3 Linien (M15, M41, M42)	Aufwand 1)	Ertrag 2)	Selbst- finanzierungs- anteil 3)
M15 (Spiez – Interlaken; Verlängerung)	52'000.00	19'000.00	37%
M41 (Interlaken – Grindelwald)	44'000.00	21'000.00	48%
M42 (Interlaken – Meiringen)	43'000.00	25'000.00	58%
Zwischensumme	139'000.00	65'000.00	47%
Betriebsdefizit		74'000.00	

1) Erfahrungswerte 2009/2010

2) Erfahrungswerte 2009/2010

3) aus Erfahrungswerten Versuchsbetrieb 2009/2010

Finanzierungsplan Defizitgarantie

Defizitdeckung	Einnahmen	Bemerkungen
Basisbeitrag Regionsgemeinden	22'500	aus Kostenteiler
Linienbeitrag Regionsgemeinden	47'500	aus Kostenteiler
Linienbeitrag Gemeinde Spiez	2'000	min. Pauschalbeitrag
Total Defizitbeiträge Gemeinden	72'000	Kostendach
Sponsorenbeiträge 1)	15'000	wie Versuchsbetrieb 2009-2011
Total Defizitbeiträge	87'000	

1) ohne Mediensponsoring

Das Betriebsdefizit könnte im schlechtesten Fall auch ohne Sponsorenbeiträge knapp über die Defizitbeiträge der Gemeinden (mit Kostendach) gedeckt werden.

4. Marketing

Die Nachtliniengesellschaft ist verantwortlich für das Marketing, welches sich an der bisherigen erfolgreichen Marketingstrategie des MOONLINERS orientiert. Die Werbung für das MOONLINER-Angebot erfolgt durch die Nachtliniengesellschaft. Lokale Medienpartner werden berücksichtigt. Die Region unterstützt die Nachtliniengesellschaft bei der Suche nach möglichen Kommunikationspartnern, die Umsetzung des Marketings ist dann aber Sache der Nachtliniengesellschaft.

5. Controlling des Nachtbusangebotes ab 2012

Die Kommission Öffentlicher Verkehr der Regionalkonferenz Oberland-Ost führt die Umsetzung des regionalen ÖV-Zusatzangebotes als feste Aufgabe. Sie ist zuständig für die Umsetzung und führt ein angemessenes Controlling durch. Im Rahmen des Geschäftsberichts der Regionalkonferenz Oberland-Ost zeigt sie die Entwicklung des Angebots auf.

Anhang:

- Kostenteiler (Stand vom 28.03.2011)
- Moonliner-Netzplan Berner Oberland
- Fahrpläne M15, M41, M42 ab Dezember 2010 (s. auch unter www.moonliner.ch)

REGIONALKONFERENZ OBERLAND-OST**Arbeitsgruppe "Nachtbus"****Kostenteiler für Moonliner-Angebot Oberland-Ost (Stand 28.03.2011)**

Gde-Nr.	Gemeinde	ML	Einwohner EW 2011)	Basis-	Linien-	Betrag	Betrag	Betrag
				beitrag pro EW	beitrag pro EW	Basis-	Linien-	total
				0.50	1.20			
				CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
571	BEATENBERG		1'137	0.50	-	568.50	-	568.50
572	BOENIGEN	42	2'384	0.50	1.20	1'192.00	2'860.80	4'052.80
573	BRIENZ (BE)	42	3'074	0.50	1.20	1'537.00	3'688.80	5'225.80
574	BRIENZWILER	42	527	0.50	1.20	263.50	632.40	895.90
575	DAERLIGEN	15	405	0.50	1.20	202.50	486.00	688.50
576	GRINDELWALD	41	4'090	0.50	1.20	2'045.00	4'908.00	6'953.00
577	GSTEIGWILER	41	424	0.50	1.20	212.00	508.80	720.80
578	GUENDLISCHWAND	41	287	0.50	1.20	143.50	344.40	487.90
579	HABKERN		625	0.50	-	312.50	-	312.50
580	HOFSTETTEN	42	576	0.50	1.20	288.00	691.20	979.20
581	INTERLAKEN	xx	5'407	0.50	1.20	2'703.50	6'488.40	9'191.90
582	ISELTWALD		408	0.50	-	204.00	-	204.00
584	LAUTERBRUNNEN (***)	41	1'081	0.50	1.20	540.50	1'297.20	1'837.70
585	LEISSIGEN	15	1'022	0.50	1.20	511.00	1'226.40	1'737.40
586	LUETSCHENTAL	41	237	0.50	1.20	118.50	284.40	402.90
587	MATTEN	41	3'708	0.50	1.20	1'854.00	4'449.60	6'303.60
588	NIEDERRIED	15	329	0.50	1.20	164.50	394.80	559.30
589	OBERRIED	15	489	0.50	1.20	244.50	586.80	831.30
590	RINGGENBERG	15	2'607	0.50	1.20	1'303.50	3'128.40	4'431.90
591	SAXETEN		102	0.50	-	51.00	-	51.00
592	SCHWANDEN	42	618	0.50	1.20	309.00	741.60	1'050.60
593	UNTERSEEN (**)	xx	5'430	0.50	1.20	2'715.00	6'516.00	9'231.00
594	WILDERSWIL	41	2'453	0.50	1.20	1'226.50	2'943.60	4'170.10
781	GADMEN		246	0.50	-	123.00	-	123.00
782	GUTTANNEN		316	0.50	-	158.00	-	158.00
783	HASLIBERG		1'251	0.50	-	625.50	-	625.50
784	INNERTKIRCHEN		910	0.50	-	455.00	-	455.00
785	MEIRINGEN	42	4'504	0.50	1.20	2'252.00	5'404.80	7'656.80
786	SCHATTENHALB		614	0.50	-	307.00	-	307.00
	Total		45'261			22'630.50	47'582.40	70'212.90

*) Daten gemäss Amt für öffentlichen Verkehr, Gemeindebeiträge an den öV 2011 (Kostenschlüssel 2011/12)

**) Unterseen mit Linienanschluss in Interlaken West

***) nur Talbewohner (40% von Gesamteinwohnerzahl 2'701 per 2011)

Gemeinde am Versuchsbetrieb 2009-2011 nicht beteiligt (Hofstetten ab 2011 beteiligt)

Kostenteiler_ML.xls/version20110328