

Kommission Öffentlicher Verkehr

Jungfraustrasse 38
Postfach 312
3800 Interlaken

T 033 822 43 72
F 033 821 08 67
region@oberland-ost.ch

Unsere Referenz Stefan Schweizer
Direkt T 033 822 43 72
E-mail stefan.schweizer@oberland-ost.ch
OS-Nr. 452\..stellungnahme_rkoo_nachtangebot-oev_20101028.doc

Amt für öffentlichen Verkehr
Daniel Schwarz
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Ort, Datum Interlaken, 28. Oktober 2010

daniel.schwarz@bve.be.ch

Kopie

Fachkonsultation zum kantonalen Bericht "Nachtangebot Kanton Bern – Überprüfung Grundsatzfragen" Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Schwarz

Für die Gelegenheit, zum oben erwähnten Bericht im Rahmen der Fachkonsultation Stellung nehmen zu können, dankt Ihnen die Regionalkonferenz Oberland-Ost (RKOO) bestens. Seitens RKOO hat sich die Kommission Öffentlicher Verkehr anlässlich ihrer Sitzung vom 27.10.2010 mit dem Bericht auseinandergesetzt.

Als Region, welche im Dezember 2008 einen Versuchsbetrieb mit Nachtbusangebot gestartet hat, ist uns dieses Thema sehr präsent. Insofern erachten wir den vorgelegten Bericht mit seinen ausführlichen Darstellungen der heutigen Situation im Kanton Bern und in der übrigen Schweiz als wertvolle Grundlage.

Zu Ihren Fragen nehmen wir im einzelnen gerne wie folgt Stellung:

1. *Wie stehen Sie der im Bericht empfohlenen Anpassung der Angebotsverordnung gegenüber, um dem Kanton Bern die gesetzliche Möglichkeit zu geben, Angebote zwischen Mitternacht und 5.30 Uhr zu bestellen/ finanzieren?*

Wir begrüssen die Anpassung der kantonalen Angebotsverordnung, damit die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Verlängerung des Spätangebots geschaffen werden. Die bisherigen ÖV-Angebote nach 24 Uhr in die beiden autofreien Orte Wengen und Mürren in unserer Region erhalten somit eine rechtliche Grundlage und müssen nicht mehr wie bisher mit einer Ausnahmeregelung begründet werden.

Zudem erhält der Kanton mit der vorgesehenen Anpassung die Möglichkeit, auf künftige Veränderungen des Fahrgastverhaltens reagieren zu können. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist jeweils fallweise zu prüfen (nach Teilräumen, Linienkategorien).

2. *Soll der Kanton Bern die Verlängerung von (bestehenden) Spätangeboten ins Auge fassen?*

Die Verlängerungen von bestehenden Spätangeboten erachten wir als sinnvoll, sofern sie einem tatsächlichen Kundenbedürfnis entsprechen. Wir erachten insbesondere die Abnahme der letzten Fernverkehrsverbindungen und von wichtigen Zubringern (Stadtzentren, Flughafen) als prüfenswert.

Zu beachten ist, dass durch eine Verlängerung des Spätangebots eine Kannibalisierung des

Beatenberg
Bönigen
Brienz
Brienzwiler
Därligen
Gadmen
Grindelwald
Gsteigwiler
Gündlischwand
Guttannen
Habkern
Hasliberg
Hofstetten
Innertkirchen
Interlaken
Iseltwald
Lauterbrunnen
Leissigen
Lütschental
Matten
Meiringen
Niederried
Oberried
Ringgenberg
Saxeten
Schattenhalb
Schwanden
Unterseen
Wilderswil

bestehenden Nachtbusangebots (Moonliner) erfolgen kann. Dies sollte nicht dazu führen, dass das Moonliner-Angebot nicht mehr aufrecht erhalten werden kann.

3. *Sind Sie damit einverstanden, dass bei Nachtangeboten (Moonliner) die heutige Struktur mit den bestehenden Anreizmechanismen (Erträge und Defizitgarantien der Gemeinden) beibehalten wird und die Verantwortung für das Angebot bei den Gemeinden und den Transportunternehmungen bleibt?*

Das bestehende Nachtbusangebot und die Struktur der Finanzierung mit Billetterträgen und Defizitgarantien der Gemeinden ist historisch gewachsen und hat sich bisher bewährt. Wir sehen deshalb keinen Handlungsbedarf für eine Änderung in diesem Bereich, da gute Erfahrungen mit dem heutigen Modell gemacht wurden (einfache, schlanke Struktur).

Sollte sich allerdings abzeichnen, dass durch die Verlängerung des Nachtangebots eine Kannibalisierung des bisherigen Nachtbusangebots und dadurch eine Abnahme der Fahrgastfrequenzen erfolgen sollte (s. dazu auch Pt. 2), müsste die Finanzierungsstruktur überprüft werden.

4. *Sehen Sie bei den Moonliner-Tarifen einen Handlungsbedarf?*

Obwohl die Tarifsprünge zwischen Spät- und Nachtangebot zum Teil beträchtlich sind, werden die heutigen Moonliner-Tarife von der Kundschaft akzeptiert. Da ein Grossteil der Moonliner-Fahrgäste aber Jugendliche in Ausbildung sind (45% unter 20 Jahre), ist die Frage nach einer Verringerung des Tarifsprungs gerechtfertigt. Nebst dem (politischen) Ziel, die ÖV-Stammkundschaft zu bevorzugen, sind aber auch die ebenfalls politischen Ziele 'Verkehrssicherheit' und 'Umstieg vom motorisierten Verkehr auf ÖV' zu berücksichtigen. Unter diesem Aspekt muss das Nachtbusangebot auch für Nicht-ÖV-Stammkunden im ländlichen Raum attraktiv sein.

Das heutige Tarifsystem ist einfach ausgestaltet und eignet sich bestens für den Verkauf in Bussen. Die Einführung unterschiedlicher Preiskategorien könnte allenfalls das bisher transparente Moonliner-Tarifsystem verkomplizieren und zu einer aufwändigeren Fahrausweiskontrolle führen. Erfahrungen zeigen zudem, dass die Kundschaft in der Nacht zum Teil gereizter und aggressiver reagiert bei Unklarheiten.

Die neu eingeführte Mehrfahrtenkarte mit 10%-Rabatt erachten wir als sinnvolle Massnahme, welche den Moonliner-Stammkunden entgegen kommt, ohne dass zusätzliche Tarifkategorien geschaffen werden müssen.

5. *Soll der Kanton Bern finanzielle Mittel aus dem öV-Budget aufwenden, um die Moonlinertarife für die öV-Stammkunden gezielt zu vergünstigen? Falls ja, welche der im Bericht vorgeschlagenen Varianten bevorzugen Sie:*
- *Die Anerkennung von GA/Streckenabos/Verbundabos für den Bezug vergünstigter Moonliner-Billette (zum halben Preis)*
 - *oder die Einführung eines Moonlinerabos für die öV-Stammkundschaft (alle, die ein GA/Streckenabo/Verbundabo besitzen)?*

Da das aktuelle Preissystem akzeptiert wird, ist eine finanzielle Beteiligung des Kantons nicht opportun.

Sollte sich der Kanton trotzdem zu einer Finanzierung der Vergünstigungen für die ÖV-Stammkundschaft entschliessen, darf dies nicht zulasten der bestehenden ÖV-Angebote und der ÖV-Grundversorgung im ländlichen Raum geschehen oder zu einer finanziellen Mehrbelastung der Gemeinden führen.

Aufgrund der Ablehnung der Finanzierung von Tarifvergünstigungen für ÖV-Stammkundschaft aus dem ÖV-Budget verzichten wir auf einen Variantenvorschlag.

6. *Spezifische Fragen an die Nachbarkantone: Sind Sie aufgrund der gesetzlichen und finanziellen Situation in der Lage, sich an Tarifierleichterungen auf interkantonalen Nachtlinien zu beteiligen, damit auch auf diesen Linien die jeweiligen Verbundabo (Frimobil, passepartout, vagabond, onde verte, A-Welle) anerkannt werden?*

Keine Stellungnahme.

7. *Teilen Sie die Einschätzung des Berichtes, wonach zum heutigen Zeitpunkt auf den Bahneinsatz im Nachtnetz verzichtet werden soll?*

Wir teilen die Einschätzung und sind überzeugt, dass das heutige Bussystem die notwendige Flexibilität aufweist und auch Dörfer bedienen kann, welche nicht an einer Bahnlinie liegen. Die Bahn kann als Verlängerung von bestehenden Spätangeboten auf Hauptlinien eingesetzt werden, wie dies beispielsweise auf der Linie 310 Bern – Interlaken (Bern ab 1.08) und auf der Linie 303 Bern – Biel (Bern ab 1.12) in den Nächten Fr/Sa und Sa/So bereits erfolgt.

Grundsätzlich sollte das Angebot mit den wirtschaftlichsten Verkehrsträgern erbracht werden.

8. *Sind Sie mit der Einschätzung einverstanden, wonach die Ausdehnung des Nachtnetzes auf weitere Nächte (nebst dem Wochenende) keinem ausreichenden Bedürfnis entspricht und auch kein genügender Bedarf nach früheren Tagesangeboten besteht?*

Im Moment schätzen wir die Nachfrage nach Nachtbusangeboten ausserhalb der Wochenendnächte Fr/Sa und Sa/So als zu gering ein. Ein künftiger Ausbau soll aber bei entsprechender Nachfrage möglich sein. Eine periodische Überprüfung der bestehenden Angebote (Bsp. Do/Fr-Nacht) und Bedürfnisse ist sicher sinnvoll.

Fazit

Wir halten zusammenfassend fest, dass wir eine Anpassung der Angebotsverordnung als sinnvoll erachten, eine Verlängerung des Spätangebots aber nur gezielt bei vorhandenem Bedarf erfolgen soll. Die heutige Finanzierungsstruktur bewährt sich; sie sollte nur angepasst werden, wenn durch eine Verlängerung des Spätangebots eine Kannibalisierung erfolgen sollte. Bei den tariflichen Anpassungen sehen wir keinen grossen Handlungsbedarf, da das bestehende System mit der neuen Mehrfahrtenkarte transparent und effizient umzusetzen ist. Eine Tarifänderung zugunsten ÖV-Stammkunden führt sowohl zu höherem betrieblichem und administrativem Aufwand und belastet den Kanton zwischen 150'000 – 400'000 CHF/Jahr je nach Variante.

Aus dem laufenden Versuchsbetrieb Moonliner Oberland-Ost weisen wir gerne auf die positiven Erfahrungen zurück. Zahlreiche Rückmeldungen seitens Jugendlicher, aber auch seitens Eltern und Veranstalter (insbesondere auch bei Spezialanlässen mit Moonliner-Shuttle) bestätigen, dass eine gute Nachfrage nach diesem Nachtangebot besteht.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Ausführungen zu dienen.

Freundlich grüssen



Branka Fluri, Präsidentin Kommission OeV
Regionalkonferenz Oberland-Ost



Stefan Schweizer, Geschäftsführer
Regionalkonferenz Oberland-Ost

Kopie an:

- GL-Mitglieder RKOÖ
- (per E-Mail) - Regionsgemeinden Oberland-Ost
- Netzwerk Berner Regionen