

## Interpellation Fraktion FDP (Jacqueline Gafner Wasem): Moonliner Region Bern: Weshalb schlagen die Tarife in Zone 1 (Stadtgebiet plus) überproportional auf?

Mit dem Fahrplanwechsel schlagen die Moonliner-Tarife ab 16. Dezember 2013 je nach Anzahl Zonen um einen Franken oder zwei Franken pro Einzelfahrt auf.

Dabei fällt auf, dass die Tarifierhöhung in Zone 1, die das Gebiet der Stadt Bern umfasst, allerdings ohne (!) Riedbach, Oberbottigen und Niederbottigen, dafür nach Süden hin auch für Teile von Köniz (bis Kleinwabern respektive Schliern) gilt, nach Osten hin überdies für Ostermundigen (bis Rüti) und nach Norden hin für Bremgarten, Herrenschwanden, Wohlen, Uetligen, Säriswil und Innerberg, überproportional ausfällt, sowohl was Einzelfahrten (plus 20 Prozent) wie Mehrfahrtenkarten (plus 11 Prozent) betrifft.

Die nach Distanzzonen gegliederten Moonliner-Tarife präsentieren sich wie folgt:

Tarife ab 1. Dezember 2011			Tarife ab 16. Dezember 2013		
Zonen	Einzelfahrt	Mehrfahrtenkarte (6 x)	Zonen	Einzelfahrt	Mehrfahrtenkarte (6 x)
1 Zone	5.00	27.00	1 Zone	6.00	30.00
2 Zonen	7.00	38.00	2 Zonen	8.00	40.00
3 Zonen	10.00	54.00	3 Zonen	11.00	55.00
4 Zonen	12.00	65.00	4 Zonen	13.00	65.00
5 Zonen	15.00	81.00	5 Zonen	17.00	85.00
6 Zonen	20.00	108.00	6 Zonen	22.00	110.00
7 Zonen	25.00	135.00	7 Zonen	27.00	135.00

Hinter dem Moonliner-Angebot steht die 1998 in der Agglomeration Bern aus einer Initiative von ursprünglich fünf Transportunternehmungen entstandene Nachtliniengesellschaft (NLG), in der inzwischen neun Verkehrsunternehmen zusammengeschlossen sind:

- Aare Seeland Mobil (Linie M12)
- Autoverkehr Grindelwald AG (Linie M41)
- Bernmobil (Linien M3, M5, M6, M7, M9, M18, M45)
- Busbetrieb Solothurn und Umgebung (Linien M11, M30 [teilweise], M51, M52, M53, M54)
- Busland AG (M14, M14a)
- Postauto Schweiz AG, Region Bern (Linien M8, M88, M5a, M16, M17, M20, M31, M32, M42)
- Regionalverkehr Bern-Solothurn (Linien M1, M2, M4, M10 [teilweise])
- Verkehrsbetriebe Biel (Linien M10 [teilweise], M30 [teilweise], M33, M44)
- Verkehrsbetriebe STI (Linien M15, M15a).

Verantwortlich für die Geschäftsführung, das Marketing sowie das Rechnungswesen der NLG ist Bernmobil. Angeboten wird die Transportleistung durch die Verkehrsunternehmen und die bedienten Gemeinden, die eine Defizitgarantie übernehmen. Finanziert wird das Angebot primär durch Verkehrserträge. 2011 konnte laut NLG über alle Linien gesehen ein Kostendeckungsgrad von 79 Prozent (Anteil Verkehrsertrag an den Gesamtaufwendungen) erzielt werden, 2012 betrug dieser Wert laut Medienberichterstattung (e-BZ vom 18.09.13) rund 77 Prozent. Das Einnahmedefizit der Fahrten wird grundsätzlich durch die bedienten Gemeinden in Form eines Kostendachs gedeckt.

Teilweise wird der Moonliner-Betrieb auch durch Sponsorenbeiträge gedeckt. Andere öV-Fahrausweise wie Libero-Abonnement, HalbTax, GA, Gleis 7 usw. sind für Fahrten auf Moonliner-Linien nicht gültig.

Dies vorausgeschickt, bitten wir den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie erklärt es sich, dass die Tariferhöhung für Moonliner-Fahrten in Zone 1 (Stadtgebiet plus) mit 20 Prozent für Einzelbillette respektive 11 Prozent für Mehrfahrtenkarten (6 Einzelfahrten) weit überproportional ausfällt?
2. Wie erklärt es sich, dass für eine Fahrt ab dem Hauptbahnhof (HB) Bern nach Riedbach, Oberbottigen oder Niederbottigen, die allesamt auf Stadtboden liegen, Fahrausweise für Zone 2 gelöst werden müssen, wogegen für eine Fahrt ab dem HB Bern nach Säriswill oder Innerberg ein Fahrausweis für Zone 1 genügt?
3. Hat die Stadt Bern eine Defizitgarantie an den Betrieb von Moonliner-Linien ab bzw. nach dem HB Bern und/oder von Shuttle-Bus-Linien nach dem HB Bern übernommen? Falls Ja, in welchem Frankenbetrag und zugunsten von wem?
4. Ist diese Garantie, gesetzt den Fall, eine solche existiert, seit 1998 je in Anspruch genommen worden? Falls Ja, wann, in welchem Frankenbetrag und für welche Moonliner, beziehungsweise Shuttle-Bus-Linien?
5. Welchen Kostendeckungsgrad weisen die einzelnen Moonliner- bzw. Shuttle-Bus-Linien auf, die durch Bernmobil betrieben werden?
6. Falls eine/mehrere/alle diese/r Linien nicht kostendeckend (Basis Vollkosten) betrieben werden können, wer kommt nach welchem Schlüssel und in welchem Umfang (frankenmässig und/oder prozentual) für die ungedeckten Kosten auf?
7. Kann der Gemeinderat ausschliessen, dass Moonliner-Linien und/oder Shuttle-Bus-Linien aus dem ordentlichen Verkehrsertrag (Tageslinien) von Bernmobil und/oder dem ordentlichen Beitrag der Stadt Bern an die ungedeckten Kosten des öV im Kanton Bern quersubventioniert werden?

Bern, 12. Dezember 2013

*Erstunterzeichnende: Jacqueline Gafner Wasem*

*Mitunterzeichnende: Dannie Jost, Mario Imhof, Bernhard Eicher, Matthias Stürmer, Pascal Rub, Roland Jakob, Alexander Feuz, Simon Glauser, Kurt Rügsegger, Erich Hess*

### **Antwort des Gemeinderats**

Das Moonliner-Angebot existiert seit 1997 und wurde seither kontinuierlich ausgebaut. Die Nachtli- niengesellschaft (NLG), die Moonliner betreibt, bedient ab Bern ein Netz von 20 Linien, welche weite Teile des Kantons Bern, aber auch die Korridore Richtung Freiburg und Solothurn abdecken. Freitag- und Samstagnacht fahren auf den meisten Linien drei Kurse. Ein Teil der Linien wird mit reduziertem Angebot auch am Donnerstag bedient.

Das Moonliner-Angebot ist nicht Teil des Regional- oder Ortsverkehrs, die ungedeckten Kosten werden also nicht vom Kanton als Besteller getragen. Hingegen bestehen mit allen von den Moon- liner-Linien bedienten Gemeinden Defizitdeckungsvereinbarungen. Der Kostendeckungsgrad von Moonliner ist als sehr gut zu bezeichnen, entsprechend bescheiden sind die Kosten der Stadt im Verhältnis zum Angebot.

Seit der Eröffnung der Nachtlinien 1997 blieben die Fahrpreise unverändert. Es ist deshalb für den Gemeinderat gut nachvollziehbar, dass nach 16 Jahren eine Anpassung an das generell gestiegene Preisniveau nötig ist, umso mehr als in dieser Zeit ein grosser Ausbau des Angebots stattgefunden hat.

Vor diesem Hintergrund nimmt der Gemeinderat nach Rücksprache mit der Geschäftsführung der Nachtliniengesellschaft (NLG) zu den einzelnen Fragen wie folgt Stellung:

*Zu Frage 1:*

Weil ein grosser Teil der Fahrkarten direkt im Bus durch die Fahrerin oder den Fahrer verkauft wird, ist es das Bestreben der NLG, das Preissystem möglichst einfach zu halten. Preise in ganzen Frankenbeträgen vereinfachen den Verkauf und verkürzen die Bearbeitungszeit. Aus diesem Grund wurde der Preis für Fahrten innerhalb der Zone 1 (in welcher der grösste Teil des Stadtgebiets liegt) von Fr. 5.00 auf Fr. 6.00 erhöht, womit sich hier eine vergleichsweise hohe Steigerung ergab. Im Gegenzug ist der Rabattfaktor für Moonliner-Mehrfahrtenkarten von 10 auf 16.7 Prozent erhöht worden: Der Preis für eine Moonlinerfahrt mit Mehrfartenkarte beträgt neu Fr. 5.00 (vorher Fr. 4.50).

Die Preiserhöhung hat bei den Kundinnen und Kunden kaum zu negativen Reaktionen geführt.

*Zu Frage 2:*

Generell sind die Fahrpreise nach Distanz abgestuft. Die genannten Ortschaften Säriswil und Innerberg liegen deshalb zwar ebenso wie Oberbottigen und Niederbottigen in der Tarifzone 2. Da aber die Gemeinde Wohlen, zu der Säriswil und Innerberg gehören, zusätzlich zur Defizitdeckungsgarantie eine Tarifsübsvention leistet, können diese Zielorte mit 1-Zonen-Fahrkarten erreicht werden.

*Zu Frage 3 und 4:*

Die Stadt Bern beteiligt sich wie die anderen ans Moonlinernetz angeschlossenen Gemeinden an der Defizitdeckung der Linien M1 bis M11 sowie M15, welche auch Gebiete der Stadt erschliessen. Gemäss den geltenden Vereinbarungen ist diese Beteiligung auf einen Maximalbetrag in der Höhe von Fr. 82 272.00 beschränkt. Die Defizitgarantie wurde jedoch von der NLG in der Vergangenheit bei Weitem nicht ausgeschöpft. Im Durchschnitt der letzten zehn Jahre leistete die Stadt Bern einen Defizitdeckungsbeitrag von rund Fr. 54 000.00 pro Jahr.

*Zu Frage 5:*

Die Moonliner-Linien, welche die Stadt Bern bedienen, werden neben BERNMOBIL auch von anderen Transportunternehmen betrieben. Es werden keine linienspezifischen Kosten-/Ertragsrechnungen gemacht. Für die genannte Liniengruppe M1 bis M11 sowie M15 lag der Kostendeckungsgrad in den letzten Jahren jeweils zwischen 80 und 90 Prozent.

*Zu Frage 6:*

Das Defizit des Moonliner-Netzes wird durch die angeschlossenen Gemeinden getragen. Die Beiträge werden pro Linie nach der Anzahl Kurse und dem Bevölkerungsanteil im Verhältnis zur Gesamtzahl der Bevölkerung aller von dieser Linie erschlossenen Gemeinden berechnet.

*Zu Frage 7:*

Gemäss Artikel 20 des für BERNMOBIL massgeblichen Anstaltsreglements SVB (SSSB 764.11) erfolgt die Rechnungslegung der Transportunternehmung nach den kantonalen Vorschriften für Gemeinden. Weiter untersteht BERNMOBIL der Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (RKV). Die Betriebskosten- und Leistungs-

rechnung von BERNMOBIL wird auf diesen Grundlagen vom Bundesamt für Verkehr subventionsrechtlich überprüft und genehmigt. Diese Genehmigung liefert Gewähr dafür, dass keine Quersubventionierung der Nachtliniengesellschaft durch BERNMOBIL vorliegt.

Bern, .23. April 2014

Der Gemeinderat