

**Interpellation Fraktion FDP (Jacqueline Gafner Wasem, FDP): 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:

<i>Tarife ab 1. Dezember 2011</i>			<i>Tarife ab 16. Dezember 2013</i>		
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 Tarifierhöhung 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 Rüeeggger, Erich Hess*