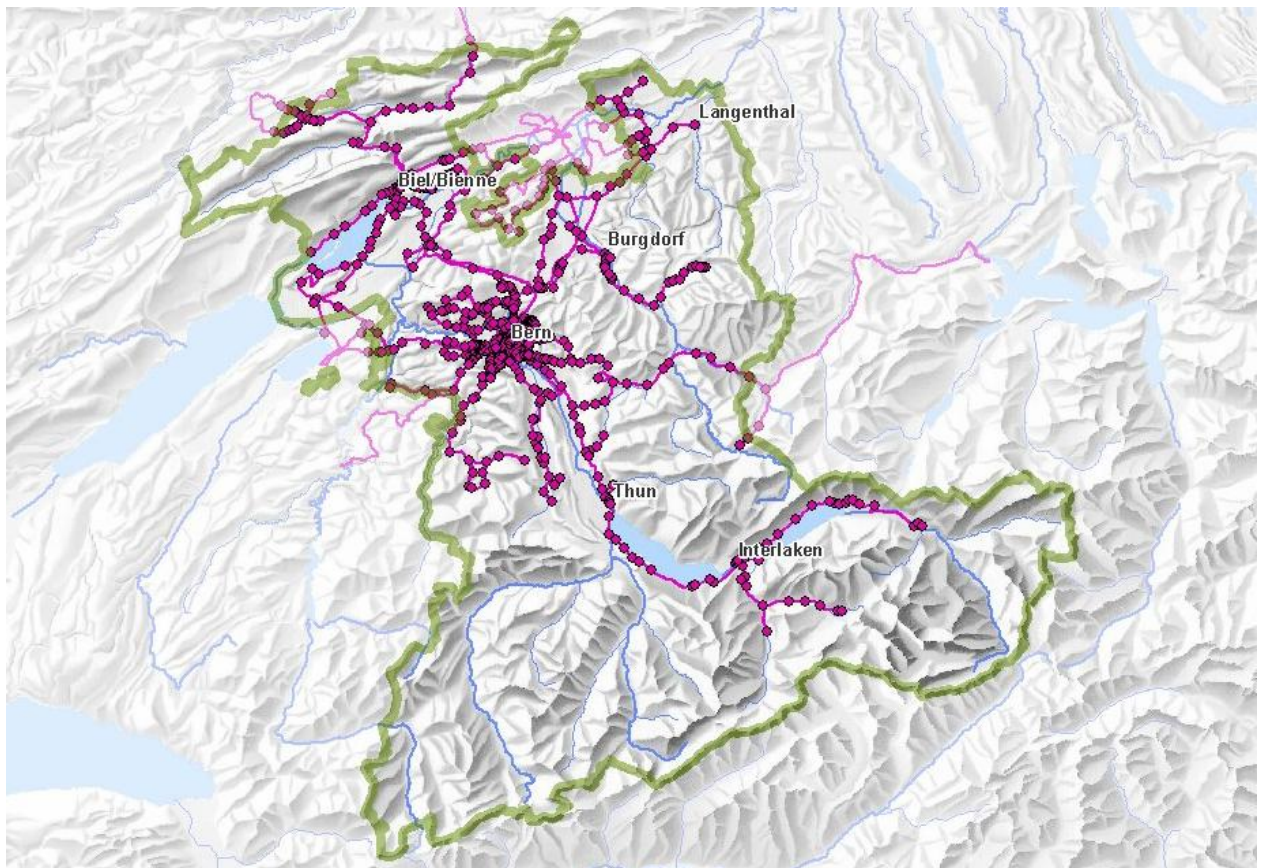

AöV Kanton Bern

Nachtangebot Kanton Bern - Überprüfung Grundsatzfragen



Schlussbericht

1.1

1.11.2010

Bericht-Nr. 60.494.0-003 / de, SF

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
2	Randbedingungen	1
3	Heutige Lösung	2
4	Handlungsbedarf	4
5	Fallbeispiele	5
6	Aktuelle Entwicklungen in der übrigen Schweiz	8
7	Angebotsgrundsätze	10
7.1	Liniennetz Nachtangebot	10
7.2	Bediente Nächte	10
7.3	Takt und Bedienungszeiten	11
7.4	Abgrenzung Spätangebot - Nachtangebot	11
7.5	Trameinsatz	13
7.6	Bahneinsatz	13
8	Tarifmassnahmen	15
8.1	Anerkennung nationaler Pauschalfahrausweise (GA, HalbTax)	17
8.2	Anerkennung regionaler Pauschalfahrausweise (TV-Abo, Inter-Abo)	18
8.3	Einführung Moonliner-Abo	19
8.4	Einführung Moonliner-Abo-Plus	21
8.5	Fazit Tarifmassnahmen	22
9	Marktorganisation/Finanzierung	25
10	Schlussfolgerungen und Empfehlungen	26
11	Conclusions et recommandations	27

Anhänge

- 1 Beschreibung Moonliner
- 2 SWOT-Analyse heutige Lösung
- 3 Fallbeispiel ZVV
- 4 Fallbeispiel Noctambus Jurassien
- 5 Fallbeispiel Noctambus unireso
- 6 Nicht weiter vertiefte Handlungsoptionen
- 7 Grundlagen

Projektleitung und Sachbearbeitung
Dieter Egger, dipl. Ing. ETH, lic. oec. HSG
Flavio Schneider, dipl. Geograf

1 Ausgangslage

Der Kanton Bern kann zurzeit aufgrund einer Einschränkung in der Angebotsverordnung (AGV Art. 5 Abs. 3) keine Nachtangebote nach 24 Uhr bestellen (wenngleich zur Gewährung von übergeordneten Anschlüssen vereinzelt von dieser starren Regelung abgewichen wird).

Gleichzeitig haben sich in den vergangenen Jahren die Gewohnheiten der Bevölkerung erheblich verändert. Dazu haben auch die veränderten gesetzlichen Änderungen (Schliesszeiten der Lokale) beigetragen. Die Erwartungen an ein gutes ÖV-Angebot sind auch in den späten Abend- und Nachtstunden gewachsen, insbesondere am Wochenende.

Als Antwort darauf hat sich in der Region Bern ein Nachtangebot etabliert („Moonliner“), das im Unterschied zum Tagesangebot nicht durch den Kanton bestellt wird. Dabei übernehmen die bedienten Gemeinden die Defizitgarantie. Für die Benutzung wird ein eigenständiger Tarif verrechnet. Der durchschlagende Erfolg zeigt sich in den dauernd ansteigenden Fahrgastzahlen, dem stetigen Ausbau des Angebots (dichteres Angebot) sowie der Ausweitung auf weitere Regionen (Berner Oberland, Biel, Solothurn).

Das bisher fehlende Engagement des Kantons Bern in der Bestellung, aber auch die Eigenheiten der Organisation und der Tarifierung haben in der Vergangenheit zu politischen Vorstössen geführt (Motion bzw. Postulat Masshardt, Motion Rhyn/Hänni). Als Folge soll besagter Art. 5 der AGV derart angepasst oder aufgehoben werden, dass die Voraussetzungen geschaffen werden, dass im Angebotsbeschluss allfällige Angebote für Spätanschlüsse und allenfalls auch Nachtlinien aufgenommen werden können.

Auch in anderen Regionen der Schweiz (Kantone BS, BL, AG, SG, LU) sind in den letzten 6 Monaten politische Vorstösse unternommen worden, welche primär auf die Tarifgestaltung der Nachtangebote des öffentlichen Verkehrs abzielen und ein vermehrtes Engagement der öffentlichen Hand (primär der Kantone) in der Finanzierung der Nachtangebote fordern (vgl. Fallbeispiele Kapitel 5).

Für den Kanton Bern stellen sich im Zusammenhang mit der geforderten Anpassung der Angebotsverordnung grundsätzliche Fragen des Nacht- und Spät-Angebotes (Anpassung an heutige Bedürfnisse, Wechsel Tag-/Nachtangebot, Einbezug von Bahnangeboten, Differenzierung nach Wochentagen, Security), der Marktorganisation und Finanzierung (Zuständigkeiten, Bestellverfahren, Defizitgarantien, Nutzerfinanzierung) und der Tarifierung (integraler Tarif, Zuschlag, eigenständiger Tarif).

2 Randbedingungen

Zusammen mit dem Auftraggeber wurden folgende Randbedingungen bzw. unbestrittene Punkte für eine zukünftige Lösung identifiziert:

- keine Frühangebote (vor 05:30 Uhr, da Bedarf nicht ausgewiesen)
- keine weitere Erhöhung der Tarife, kein Abbau des heutigen Angebotes
- keine Gefährdung der spezifischen Stärken und Anreize des heutigen Systems

3 Heutige Lösung

Wie in allen betrachteten Nachtnetzen hat auch im Kanton Bern die Nachfrage im Nachtangebot in den letzten Jahren laufend zugenommen und sich seit 2002 in etwa verdoppelt (jährlicher Zuwachs +11%). Dabei hat die Nachfrage innerhalb des Berner Netzes auf den Überlandlinien deutlich stärker zugenommen als auf den (älteren) Agglomerationslinien, auf welchen eine gewisse Sättigung spürbar ist.

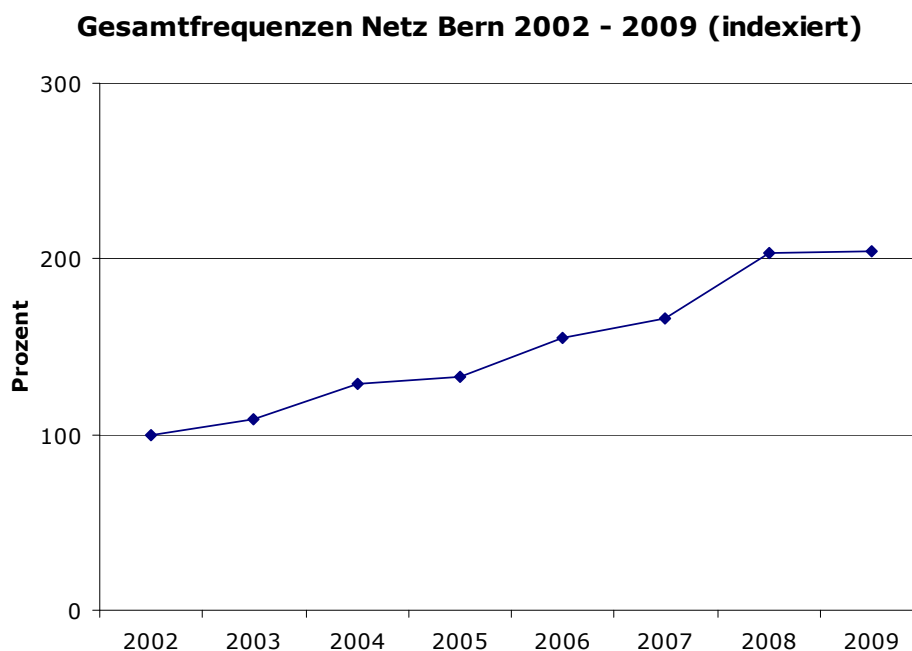


Abbildung 1: Entwicklung der Nachfrage Moonliner-Netz Bern (2008 mit EURO 08)

Auch wenn ein grosser Teil dieses Wachstums auf Angebotsausbauten zurückzuführen ist, zeigt es doch die **Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse** in der Bevölkerung. Das zunehmende Bedürfnis nach Spätkursen und Nachtangeboten zeigt sich auch in den Ergebnissen der kantonalen Bevölkerungsumfrage¹: Erwünscht sind insbesondere Taktverdichtungen am Abend (z.B. durchgehend 10'-Takt statt Ausdünnung auf 15' bei Bernmobil) und zusätzliche Kurse am späten Abend (Verlängerung Tagesbetrieb); der Kanton Bern hat entsprechend die Entwicklung von Freizeitangeboten am Abend und eine Ausweitung der Betriebszeiten in seine ÖV-Strategie aufgenommen. Auch der Fernverkehr hat auf die veränderten Bedürfnisse reagiert: Während es im Fahrplan 1997/98 noch kaum Züge gab, die nach Mitternacht in den bernischen Zentren ankamen oder diese verliessen, wurden die **Spätangebote** in den letzten Jahren stark ausgebaut. Insbesondere an den Wochenenden verkehren die letzten Fernverkehrszüge in der Regel nach Mitternacht. Das vom

¹ wobei es sich hier um Wünsche handelt und nicht zwingend um Bedürfnisse, welche auch mit einer entsprechenden Zahlungsbereitschaft gedeckt sind; Quelle: AöV Kt. BE: Bericht zur Bevölkerungsumfrage über die Zufriedenheit mit dem ÖV, 2008 bzw. 2010

Kanton bestellte und abgegoltene Spätangebot des Orts- und Regionalverkehrs hinkt dieser Entwicklung hintennach.²

Das heutige **Moonliner-Angebot** kann wie folgt charakterisiert werden (eine ausführliche Beschreibung findet sich in Anhang 1):

- Nachtnetz ist organisch gewachsen und besteht heute aus 4 miteinander verbundenen Teilnetzen (Bern, Biel, Solothurn, Interlaken). Grundsätzliche radiale Netzstruktur.
- Private Marktinitiative durch Transportunternehmen (zentral organisiert in der Nachtliniengesellschaft) mit Defizitgarantie durch die erschlossenen Gemeinden.
- Eigenes Tarifsysteem nach Distanzklassen (Preisspanne 5.- bis 25.-, Tarife seit 1998 unverändert) ohne Anerkennung anderer Fahrausweise des ÖV (vgl. unten).
- Konstant hoher Kostendeckungsgrad von 80-85% durch Fahrgeldeinnahmen und Sponsorenbeiträge (Durchschnittswert über das ganze Angebot: neue Linien oder das Donnerstag-Angebot weisen einen deutlich geringeren Kostendeckungsgrad aus; der Kostendeckungsgrad wird zudem mit Grenzkosten berechnet, unter Verwendung von Vollkosten - z.B. für die Fahrzeugvorhaltung - würde er geringer ausfallen).
- Das Nachtnetz tangiert 5 verschiedene Tarifverbunde (teilweise Abonnementsverbunde, teilweise ohne verbundübergreifende Abonnemente) mit entsprechenden Implikationen für die Tarifgestaltung.
- Verglichen mit anderen Nachtnetzen (vgl. Fallbeispiele Kapitel 5) ist das Moonliner-Netz aufgrund der Nachfrage von geringer bis mittlerer Grösse, wie nachfolgender Vergleich der Gesamtnachfrage zeigt (Zahlen 2009):
 - Nachtnetz ZVV: 1'330'000
 - Noctambus unireso Genève: 536'000
 - Nachtwind (SG/TG/SH/AI/AR): >230'000
 - Moonliner: 233'000
 - Noctambus Jurassien: 29'000
- Gesamte Verkehrseinnahmen (2009) 1.67 Mio. CHF
Gesamtaufwand (2009) 2.09 Mio. CHF
Ertragslücke (gedeckt durch Sponsoren und Gemeindebeiträge) 0.42 Mio. CHF

Die Ertragslücke des Moonliner entspricht etwa 0.2% der Abgeltungszahlungen, welche der Kanton Bern jährlich an den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr leistet (250 Mio. CHF exkl. Bundesbeiträge).

² Die letzten vom Kanton bestellten und abgegoltene Züge und Busse des Orts- und Regionalverkehrs verkehren an Wochenenden ab den grösseren Zentren des Kantons in vielen Richtungen kurz vor oder kurz nach Mitternacht. Diese Angebote weisen vergleichsweise eine sehr gute Auslastung auf.

Im Hinblick auf den politischen Druck zu Tarifierpassungen ist ein vergleichender Überblick über das heutige Tarifsysteem anhand von exemplarischen Strecken angezeigt (Preise 2011):

alle Angaben 2. Kl. 2011	Bern - Wabern		Bern - Belp		Bern - Burgdorf		Bern - Interlaken		Bern - Biel	
	Abend	Nacht	Abend	Nacht	Abend	Nacht	Abend	Nacht	Abend	Nacht
EB ohne HalbTax	4.-	5.-	6.-	7.-	10.-	12.-	26.-	25.-	15.20	15.-
EB mit HalbTax	2.70		3.30		5.-		13.-		7.60	
mit Libero-Abo	-		-		-		13/26.-		7.6/15.2	
mit Gleis7	2.70/4.-		-		-		-		-	
mit GA	-		-		-		-		-	
Fahrzeit	11'	10'	20'	18'	15-23'	39'	44-52'	105'	30'	40-60'
Kosten MIV (0.50/km, 2 P./Fz)	1.-		3.30		6.60		14.50		10.50	
Fahrzeit MIV	9'		20'		24'		46'		32'	
Taxi (Nova Taxi, ab 20:00Uhr)	ca. 40.-		ca. 58.-		ca. 126.-		ca. 280.-		ca. 190.-	

Tabelle 1: Preisvergleich ÖV (Tag/Nacht), MIV und Taxi

Vergleich zum Tagestarif: Das Tarifniveau orientiert sich etwa an einem Einzelbillett ohne HalbTax-Abonnement und ist damit für Inhaber von ÖV-Pauschalfahrausweisen im Vergleich zum Spätтарif relativ teuer.

Verglichen mit dem Auto ist das Nachtangebot relativ teuer (auch wenn man die günstigere Hinfahrt zum Tagestarif mitberücksichtigt) und für mittlere und längere Strecken deutlich langsamer. Dass beim Nachtangebot die Nachfrage dennoch laufend zunimmt deutet darauf hin, dass

- der Preis bei der Verkehrsmittelwahl nachts keine entscheidende Rolle spielt und
- nachts sehr viele echte oder de facto (Alkohol) captive riders unterwegs sind

Dies gilt insbesondere für nächtliche Fahrten mit Fernverkehrsanteil (z.B. Zürich-Münsingen)

Verglichen mit dem Taxi ist das Nachtangebot deutlich günstiger, selbst wenn sich 4 Personen das Taxi teilen (immer noch Faktor 2-3). Ausnahme: innerstädtische Kurzdistanzen für Gruppen.

4 Handlungsbedarf

Aufgrund der Ausgangslage sowie der durchgeführten SWOT-Analyse (vgl. Anhang 2) besteht der grösste Handlungsbedarf bei der tariflichen **Bevorzugung von Stammkunden** bzw. Abo-Kunden (Gleichbehandlung von ÖV-Stammkunden und Nicht-ÖV-Kunden wird als problematisch empfunden).

Für einen Ausbau des Nachtangebotes besteht kaum Handlungsbedarf, allenfalls jedoch für einen **Ausbau des Spätangebotes** aufgrund der veränderten Mobilitätsbedürfnisse (vgl. oben). In dieser Hinsicht ist eine **Ausdehnung der Betriebszeiten** (spätere Umstellung vom Tages-Spätangebot zum Nachtangebot) zu prüfen.

Ein Ausbau des Nachtangebotes ist zwar kein explizites Ziel, jedoch sollen die **angebotsseitigen Grundsätze** (Takt, Wochentage, Zeitpunkt Wechsel Tag/Nacht) kurz diskutiert werden. Dies beinhaltet insbesondere die Frage nach den Möglichkeiten eines sinnvollen **Einsatzes von Nacht-S-Bahnen** (Kosten, Security etc.).

Im Hinblick auf die politischen Erwartungen (vgl. auch Antwort bzw. „Versprechen“ des RR auf die Motion Masshardt) besteht zudem Handlungsbedarf zur **Verringerung der Tarifsprünge** zwischen Spätangebot und Nachtangebot. Dieser Handlungsbedarf ergibt sich primär aus der **politischen** Forderung nach günstigeren Tarifen (eine Erhöhung der Tagestarife zur Reduktion des Tarifsprunges steht nicht zur Diskussion). Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist es hingegen fraglich, den Tarif auf

einem erfolgreichen Angebot mit wachsender Nachfrage zu reduzieren (Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft, aber auch betriebliche Mehrkosten des Nachtbetriebs).

5 Fallbeispiele

Im Hinblick auf den Tarifbereich (grösster Handlungsbedarf) zeigt sich in der Schweizer Praxis der Nachtangebote eine grosse Vielfalt unterschiedlicher Tarifsysteme (vgl. nachfolgende Tabelle).

Einsatzgebiet, Name	Zuschlag zum Tagesticket	Pauschale (voraussetzungslos)
Aargau Nachtnetz A-Welle, staarliner, Moonraker, Nachtbus Baden usf.	5.–	
Basel TNW Nachtnetz	3.– bis 5.– (Zonenzahl)	
Bern (Espace Mittelland) Moonliner		5.– bis 25.–; Velos 7.–
Genf Noctambus unireso	kein Zuschlag	
Glarus Nachtbus	Kein Zuschlag	
Wallis Bettmobil		6.– (mit GA 4.–)
Wallis Lunabus		3.–, 5.–
Luzern Nachtstern		7.–, 10.–
Zürich ZVV-Nachtnetz	5.–	
Wohlen/AG Ortsbus-Nachttaxi	5.–	
St. Gallen (+ Thurgau, beide Appenzell) Nachtwind	5.– (6er-Karte für 27.50)	
Jura Noctambus jurassien		5.– und 10.– oder Jahreszusatzabo «Nacht» für 80.–
Rheinfelden Nachtfalter		5.–
Hinterthurgau Nachtbus Tannzapfenland/TG	3.–	
Zug Nachtexpress	5.–, 10.–	
Uri Nachtbus		6.–
Davos Nachtbus (nur im Winter)		6.–
St. Moritz Nachtbus	4.–	
Surselva/Graubünden Nachtbus	4.–	
Gstaad-Zweisimmen Nachtbus		5.–
Waadt Pyjama, BAM Nocturne, Pyjam'bus, Taxibus Ptron-minet	2.–, 3.– oder 4.–	
Nidwalden Nachtstern		5.– (ohne HTA 6.–), 7.– 9.–
Neuchâtel Noctambus		7.– (6er-Karte für 35.–)
Schaffhausen Nachtbus	3.– (ohne Zuschlag für Maestro und SKB)	
Nightbird SBB (z.B. Pfäffikon-Chur, Lausanne-Genf)	distanzabhängig gestaffelt, z.B. 10.– für 70 km	

Abbildung 2: Übersicht Schweizer Nachtangebote und Tarifsysteme [Forum Verbunde, Newsletter 1/2010]

Als Vertreter unterschiedlicher Tarifsysteme wurden 3 Fallbeispiele näher untersucht:

- Noctambus unireso in Genf (Tagestarif gilt auch für Nachtangebot)
- ZVV-Nachtnetz (Zuschlag zum Tagestarif)
- Noctambus Jurassien (eigener Nachttarif mit Nachtabo als Zusatz zum Tagesabo)

Eine detaillierte Beschreibung der drei Fallbeispiele findet sich in den Anhängen 3 bis 5.

Im Hinblick auf den identifizierten Handlungsbedarf lassen sich aus den Fallbeispielen folgende Erkenntnisse zusammenfassen:

Reduktion Tarifsprünge:

- Grundsätzlich keine Tarifsprünge in Genf, da der Tagestarif auch in der Nacht gilt. Als Konsequenz daraus ist der Kostendeckungsgrad des Nachtnetzes mit ca. 25% deutlich tiefer als am Tag (ca. 40%); für das Nachtangebot kann keine eigene Tarifpolitik betrieben werden.
- Im ZVV ist der Tarifsprung wegen des Zuschlags auf kurzen (innerstädtischen) Strecken relativ gross, auf längeren Strecken geringer, aber in zahlreichen Fällen immer noch grösser als beim Moonliner (für Einzelbillette). Laut Umfragen ist der Zuschlag gut akzeptiert. Er ist zudem Voraussetzung zur Erreichung der politisch geforderten Kostendeckung von 100%.
- Im Jura sind die Tages- und Nachttarife relativ ähnlich (mal teurer mal billiger), gerade auf längeren Strecken ist der Nachttarif deutlich günstiger als der Tagestarif (widerspricht dem Grundsatz „gleicher Preis für gleiche Leistung“); insbesondere ist auch das Abo+ sehr günstig. Eine Anwendung des Tagestarifs wurde diskutiert, aber man wollte für den Nachtbus explizit ein einfacheres Tarifsystem als am Tag mit einem eigenen Tarif (Generierung zusätzlicher Einnahmen, einfachere Distribution im Chauffeurverkauf).

Bevorzugung Stammkunden

- In Genf und im ZVV profitieren Stammkunden auch in der Nacht von Vorzugstarifen, da alle Pauschalfahrausweise (nationale und Tarifverbundabonnemente) anerkannt werden.
- Auch im Jura profitieren GA-Besitzer von günstigeren Tarifen (betrifft allerdings nur relativ wenige Kunden). Zudem begünstigt das Abo+ (nur erhältlich für Tarifverbundabonnenten) die Kundenbindung. HalbTax-Abonnenten hingegen werden nicht bevorzugt behandelt.
- Verglichen mit den Fallbeispielen besteht beim Moonliner hier der grösste Nachholbedarf.

Spätangebot:

- In allen Fallbeispielen endet das Spätangebot um Mitternacht oder kurz danach (in Zürich ca. 00:30 Uhr) mit einer anschliessenden Taktlücke von 30-60 Minuten bis zum ersten Nachtkurs - in Genf innerstädtisch etwas weniger. Dies entspricht etwa der Situation im Kanton Bern (Lücke ca. 60 Minuten).
- Im Jura besteht eine gewisse Diskrepanz zwischen dem Abendangebot („Angebotsloch ab 20 Uhr“) und dem Nachtangebot, indem das Abendangebot hinter den Bedürfnissen hinterherhinkt, was sich auch auf die Nachfrage in der Nacht auswirkt, da die Taktichte für die Hinfahrt abends zu wenig attraktiv ist.

Angebotsgrundsätze:

- In allen Fallbeispielen (auch in der grössten Agglomeration Zürich) besteht das Nachtangebot nur in den Wochenendnächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag. Ein Donnerstagnachtangebot wie beim Moonliner existiert nicht und ist auch nicht in Diskussion.

- Zürich und Genf kennen im innerstädtischen Bereich mit 20-30 Minuten den dichtesten Nacht-Takt (Genf allerdings nur bis 02:00 Uhr). In den übrigen Gebieten ist Zürich mit einem konsequenten Stundentakt am attraktivsten. In Genf verkehren die Regionallinien ebenfalls ca. stündlich, allerdings mit unterschiedlichen Takten je Linie (erschwerter Merkbarekeit). Der Moonliner hinkt mit seinem 75-Minuten-Takt hier etwas hintennach. Der Jura kennt den Stundentakt auf den Hauptlinien, die übrigen Linien verkehren alle 2 Stunden.

Einsatz von Nacht-S-Bahnen und/oder Trams:

- Als einziges der Fallbeispiele setzt der ZVV seit Beginn des ZVV-Nachtnetz Nacht-S-Bahnen ein. Aufgrund der positiven Erfahrungen (Nachfragesteigerungen von rund +180% auf den betroffenen Linien) wurde der Einsatz von S-Bahnen laufend ausgebaut (2003: 4 Linien, 2009: 9 Linien). Als Erfolgsfaktor für den Einsatz der S-Bahnen wird primär der vom Tagesangebot gewohnte Standard sowie die gewohnten Reiseketten und sekundär die grössere Kapazität ins Feld geführt. Entsprechend dem Einsatzes der Nacht-S-Bahnen ist das Nachtnetz nicht (mehr) wie beim Moonliner radial aufgebaut sondern als Netz mit regionalen Umsteigeknoten. Allerdings ist die Gesamtnachfrage im ZVV-Nachtnetz mit jährlich 1.3 Mio. Fahrgästen gegenüber dem Moonliner-Nachtnetz mit 230'000 Fahrgästen rund 5 Mal grösser.
- Im Genf wird ein Teil des Nachtangebotes mit Trams gefahren. In Zürich ist dies allenfalls langfristig ein Thema; dazu müsste aber die innerstädtische Nachfrage weiter zunehmen und sich auf einzelne Tramlinien konzentrieren (Nachtwunschlinien folgen heute nicht den Tramlinien); zudem müsste wohl der Zuschlag aufgehoben oder die Fahrausweiskontrolle automatisiert werden, da sonst die Kostenvorteile durch den grösseren Kontrollaufwand beim Tram wieder wettgemacht würden.

Weitere Aspekte:

- Verglichen mit dem Auto sind die meisten Nachtangebote relativ teuer (auch wenn man die günstigere Hinfahrt zum Tagestarif mitberücksichtigt) und für mittlere und längere Strecken auch langsamer. Die dennoch laufend zunehmende Nachfrage deutet darauf hin, dass bei der Verkehrsmittelwahl in der Nacht der Tarif eine untergeordnete Rolle spielt (höhere Zahlungsbereitschaft, Alkoholkonsum, hoher Anteil captive riders etc.). Dies deckt sich auch mit den Erfahrungen des ZVV.
- Das Zuschlags-Tarifmodell des ZVV zeigt seine Stärken innerhalb des ZVV-Tarifgebietes, offenbart aber Schwächen bei der Überlappung mit benachbarten Kantonen und Verbunden - einerseits organisatorisch, aber auch aus Kundensicht (Tarifwirrwarr) und betrieblich (aufwändige Fahrausweiskontrolle durch viele Fahrausweistypen).
- Kostendeckung ermöglicht Unabhängigkeit, Flexibilität beim Ausbau und schnelle Reaktionszeiten (da unabhängig von Politik). Je tiefer die Kostendeckung desto fragiler ist das System, wenn der politische Wille zur Finanzierung nicht mehr wie bis jetzt gegeben ist.
- Fehlende Erschliessungspflicht bringt Freiraum und ermöglicht effizientes Angebot.

6 Aktuelle Entwicklungen in der übrigen Schweiz

In den betrachteten Fallbeispielen ist die heutige Tarifstruktur zurzeit unbestritten. Das Thema der Nachttarife im ÖV ist jedoch in verschiedenen Regionen der Schweiz hochaktuell und nicht minder umstritten.

So haben die Parlamente der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Mai 2010- mit einer Mehrheit von rund 2/3 zu 1/3 - entschieden, den Nachtzuschlag für das **TNW-Nachtnetz** abzuschaffen. Auch der TNW selbst will den Zuschlag auf Dezember 2010 aufheben. Allerdings sind noch Gespräche mit den ebenfalls involvierten Kantonen Aargau und Solothurn zu führen. Nachfolgende Tabelle gibt die wichtigsten Argumente aus den Beratungen in den Parlamenten beider Basel wider:

Argumente gegen den Nachtzuschlag	Argumente für den Nachtzuschlag
<ul style="list-style-type: none">• Modal shift dank günstigerer ÖV-Preise, gerade für Jugendliche (Hauptkunden Nachtnetz, ÖV-Kunden von Morgen, Unfallverhütung)• Staatsaufgabe: Nachtangebot sollte auch zum Grundangebot gehören (wie Sonntags- oder Abendangebot, für Freizeit oder Nachtschichtarbeiter)• Gerechtigkeit: Tarifsprünge gegenüber Spät- und Frühangebot, Gleis 7 gilt nachts nicht• Kundenfreundlichkeit: kein zweites Billett mehr nötig³	<ul style="list-style-type: none">• Modal shift Effekt minimal (geringe Preiselastizität angesichts der nächtlichen Gesamtausgaben)• Keine Staatsaufgabe (spezifisches Angebot für spezifische Bevölkerungsgruppe, über Mobilitätsvorsorge hinausgehende Sonderleistung)• Primat der Nutzerfinanzierung: Zahlungsbereitschaften abschöpfen, wo möglich

Im **Kanton Luzern (Nachtstern, Seetaler Pijama-Express)** wurde am 3. November 2009 ein ähnliches Postulat eingereicht (P527, Priska Lorenz), welches die finanzielle Unterstützung des Nachtstern-Angebotes durch den Kanton, tiefere Nachttarife, eine Besserstellung von Tages-Abonnementsinhabern ein einheitlicheres Angebot und einen dichteren Takt fordert. Als prüfenswertes Beispiel wird das Zuschlags-Tarifmodell à la ZVV bzw. TNW bzw. Ostwind genannt (noch ungeachtet der Veränderungen beim TNW). Als Begründung werden ähnliche Schwachstellen, wie wir sie beim Moonliner identifiziert haben, ins Feld geführt: hohe Tarife im Vergleich zum Tagestarif und kaum Preisvorteile für Besitzer von Pauschalfahrausweisen (Kundenbindung). Der Regierungsrat hat in seiner Antwort vom 2. März 2010 das Postulat für erheblich erklärt. Der Verkehrsverbund Luzern wird die Fragen im Rahmen seiner zu erarbeitenden ÖV-Strategie prüfen. Der Regierungsrat stellt aber bereits klar, dass eine Senkung der Nachtsterntarife nur über Gemeinde- oder Kantonsbeiträge finanziert werden könnte; aufgrund der Budgetrestriktionen müsste eine solche Unterstützung der Nachtbusse durch einen Leistungsabbau an anderen Stellen ausgeglichen werden. Gegen das Zuschlagstarifmodell (Fallbeispiel ZVV) werden der Aufwand (zeitlich und finanziell) für die Billettausgabe und -kontrolle sowie finanzielle Ausfälle durch die Anerkennung der Abonnemente ins Feld geführt.

³ Reduziert auch die Kosten (wurde aber in der politischen Diskussion nicht genannt)

Auch im **Kanton St. Gallen bzw. OSTWIND bzw. Nachtwind** gab es diesen Frühling einen politischen Vorstoss zur Abschaffung des Nachtwindzuschlages (Interpellation Graf Frei vom 23.2.2010). Der Regierungsrat hat das Begehren in seiner Antwort vom 11. Mai 2010 abgelehnt. Von den Interpellanten bzw. vom Regierungsrat wurden folgende Argumente angeführt:

Argumente gegen den Zuschlag	Argumente für den Nachtzuschlag
<ul style="list-style-type: none"> • Bedürfnisgerechtes ÖV-Angebot als Kantonsaufgabe (im Interesse von Umwelt und Sicherheit) • Zuschlag von 5.- gerade für kurze Strecken zu teuer • Kundenfreundlichkeit: verbundübergreifende Fahrten benötigen teilweise 2 Zuschläge • Kundenunfreundliche Distribution: zu wenige Automaten, lange Wartezeiten, teilweise überhaupt keine Verkaufsinfrastruktur • Betriebliche Probleme: Verspätungen durch Chauffeurverkauf 	<ul style="list-style-type: none"> • Kanton bestellt das Nachtangebot seit 2008 nach einheitlichen Kriterien, d.h. anerkennt Staatsaufgabe. • Tarife sind auch mit Zuschlag nicht kostendeckend (Kostendeckungsgrad ähnlich wie restlicher Regionalverkehr). Zuschlag ist ein Beitrag an die wegen den Sicherheitsaufwendungen deutlich höheren Produktionskosten. Viele Nachtwind-Kunden benutzen Gleis-7, welche sehr wenig Erträge generiert; deshalb braucht es den Zuschlag für eine annehmbare Kostendeckung. • Immerhin gibt es für das ganze OSTWIND-Gebiet nur noch einen einheitlichen Zuschlag. Zudem wird der ZVV-Zuschlag im OSTWIND anerkannt (auf Kosten der OSTWIND-Kantone).⁴ Derzeit Gespräche zwischen den Kantonen zur vermehrten gegenseitigen Anerkennung der Zuschläge im Grossraum Aargau-Innerschweiz-Zürich-Ostschweiz (einheitlicher Nachtzuschlag östlich der Reuss). • Verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Distribution wurden umgesetzt: Vorverkauf Zuschlagsticket, Nachtwind-Multikarte (MFK), Zuschlag via Handy, Verkäufer vor Ort bei Grossanlässen, Zuschlag im Eventticket integriert etc.

In allen Beispielen werden ähnliche (zumeist ordnungspolitische) Argumente für eine Tarifierleichterung ins Feld geführt wie sie auch im Kanton Bern vorgebracht werden.

⁴ Nicht jedoch in der Gegenrichtung (keine Anerkennung OSTWIND-Zuschlag im ZVV)

7 Angebotsgrundsätze

7.1 Liniennetz Nachtangebot

Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung unterscheiden sich deutlich zwischen Tages- und Nachtzeiten, sei es punkto Verkehrsaufkommen, nachgefragten Relationen oder Komfortansprüchen. Entsprechend unterscheiden sich die Erfolgsfaktoren des Nachtangebotes von denjenigen des Tagesangebotes - insbesondere werden andere Schwerpunkte gesetzt. Es macht daher Sinn, das Nachtangebot weiterhin mit einem eigenständigen Liniennetz zu betreiben. Eine Integration in das Tagesangebot bzw. eine Ausweitung des Tagesangebotes auf die Nacht wäre nicht sinnvoll und auch kaum finanzierbar.

Auch die grundsätzliche radiale Struktur des heutigen Nachtnetzes entspricht den Bedürfnissen. Sie soll zwar laufend optimiert aber grundsätzlich beibehalten werden. Es besteht kein dringender Handlungsbedarf.

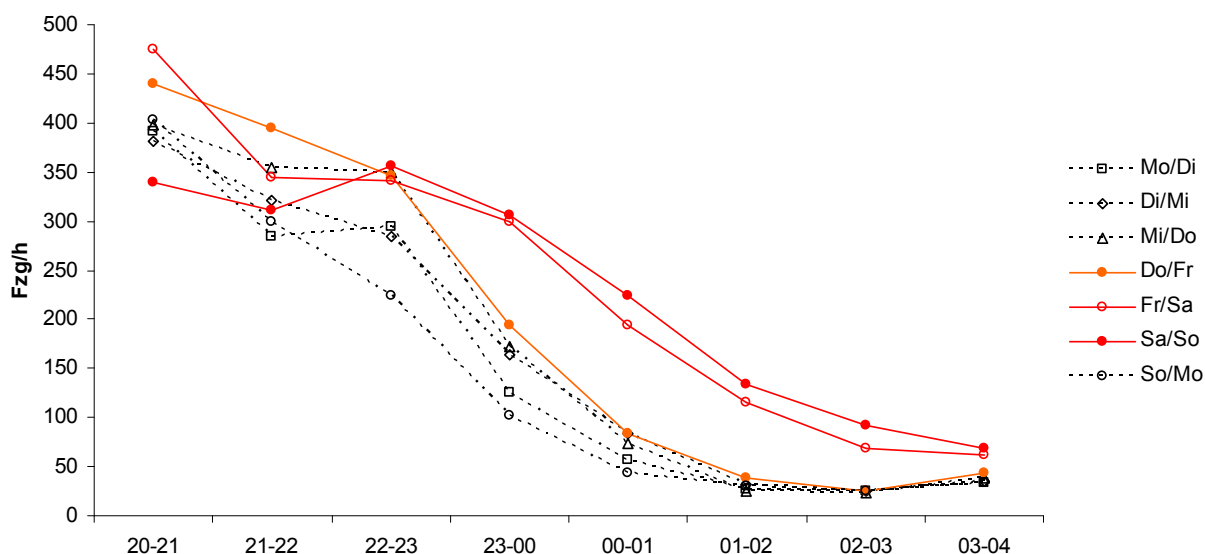
7.2 Bediente Nächte

Das Moonliner-Nachtangebot soll auch weiterhin in den Nächten Donnerstag/Freitag, Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag angeboten werden.

Eine Ausdehnung des Nachtangebotes auf andere Wochentage erscheint mit Blick auf die Angebote anderer (grösserer) Regionen und insbesondere der Erfahrungen mit dem Donnerstagangebot (schwankende Nachfrage und deutlich geringerer Kostendeckungsgrad) nicht zweckmässig. Die deutliche höhere Mobilitätsnachfrage in den Wochenendnächten zeigt sich auch an der Auswertung von Strassenquerschnitten auf Berner Ausfallachsen zu Nachtstunden (vgl. Abbildung unten).

Aufgrund der deutlich geringeren Kostendeckung könnte im Gegenteil eine Aufhebung des Nachtangebotes am Donnerstag diskutiert werden. Ein solcher Angebotsabbau wurde jedoch für die vorliegende Studie explizit ausgeschlossen.

Abendganglinie Strasse Worb



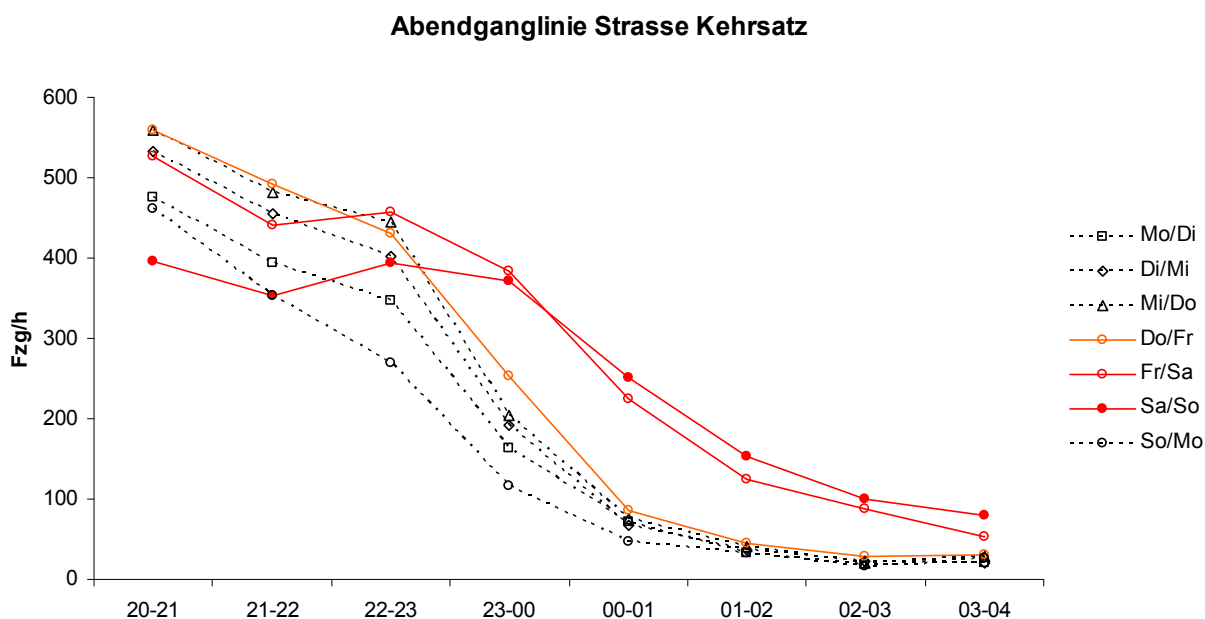


Abbildung 3: Abendganglinien Ausfallachsen aus der Stadt Bern [Auswertungen Kt. BE, 2010]

7.3 Takt und Bedienungszeiten

Sowohl bei den Bedienungszeiten als auch beim Takt des heutigen Nachtangebotes besteht kein dringender Handlungsbedarf. Zwar ist der heutige Takt mit 75 Minuten aus Kundensicht nicht optimal (Merkbarkeit), bringt aber anscheinend betriebliche Vorteile (Optimierung Umlaufzeiten). Der Handlungsbedarf ist zu wenig gross, um eine Taktanpassung im Rahmen der vorliegenden Studie zu diskutieren.

7.4 Abgrenzung Spätangebot - Nachtangebot

Das reguläre Spätangebot in Bern endet heute um ca. 00:15 Uhr (letzte Busse/Trams ab Bahnhof Bern, letzte S-Bahnen ab Bahnhof Bern um ca. 00:20 Uhr). Es besteht eine Angebotslücke zum ersten Nachtangebot um 01:15 von rund einer Stunde. Um diese Lücke zu schliessen, könnte das Spätangebot im Raum Bern bis max. 00:45 Uhr verlängert werden. Eine weitere Verlängerung würde eine Verschiebung des Nachtangebotes nach hinten bedingen, da zwischen dem letzten Spätkurs und dem ersten Nachtkurs aufgrund der unterschiedlichen Tarifierung eine Lücke von mindestens 30 Minuten (v.a. am Donnerstag) bestehen sollte, um eine Kannibalisierung des Nachtangebotes durch das Spätangebot zu verhindern. Zum heutigen Zeitpunkt ist eine weitere Verlängerung nicht angemessen. Sie könnte jedoch ins Auge gefasst werden, falls sich das Ausgangsverhalten der Bevölkerung weiter in die Nachtstunden verlagert.

Durch die Verlängerung des Spätangebotes würde das spätabendliche ÖV-Angebot für die Berner Bevölkerung attraktiver. Dies gilt einerseits für Freizeitvergnügen im Raum Bern, aber auch für Besucher von Veranstaltungen im Grossraum Zürich, da so der drittletzte Zug aus Zürich (ankommend um 00:31) abgenommen werden könnte (vgl. Tabelle unten). Die späteren Züge aus Zürich (ankommend um 01:00 und am Freitag und Samstag zusätzlich um 02:02) werden von Donnerstag bis Samstag durch den Moonliner abgenommen.

Von	Amkunft	Zugnummer	Mo/Di	Di/Mi	Mi/Do	Do/Fr	Fr/Sa	Sa/So	So/Mo	Durchschnitt
S4 Affoltern - Burgdorf °	2340	15496	11	11	11	11	19	25	8	14
S1 Thun - Münsingen °	2343	15196	23	23	23	23	40	44	23	28
S1 Fribourg °	2344	15197	15	15	15	15	26	36	10	19
S2 Langnau - Konolfingen °	2348	15296	9	9	9	9	16	26	7	12
Biel	2349	1896	33	38	48	44	83	80	37	52
Interlaken Ost	2352	998	36	42	42	57	87	107	49	60
S5 Murten/Neuchâtel - Kerzers °	2352	15597	31	31	31	31	54	62	38	40
S6 Schwarzenburg °	2354	15697	9	9	9	9	16	22	5	11
Brig*	2354	853	-	-	-	-	-	-	33	5
Basel	2356	995	90	96	127	114	155	156	112	121
Genève Aeroport	2356	2689	44	46	51	57	77	76	48	57
Luzern*	2358	2546	40	46	49	50	87	93	60	61
S3 Thun - Belp °	2358	15397	9	9	9	9	16	32	13	14
S3 Biel/Bienne °	0000	15396	11	11	11	11	19	37	8	15
Zürich	0002	846	171	195	228	256	313	298	200	237
S44 Solothurn - Burgdorf °	0010	16698	10	10	10	10	18	30	9	14
S2 Laupen °	0010	15299	5	5	5	5	9	21	5	8
S1 Thun - Münsingen °	0013	15198	10	10	10	10	18	35	8	14
Olten	0023	2046	18	21	23	23	42	48	19	28
Interlaken Ost	0024	1098	-	-	-	-	50	69	-	17
S6 Schwarzenburg °	0024	15699	4	4	4	4	7	13	2	5
S52 Neuchâtel °	0026	16299	8	8	8	8	14	22	5	10
S3 Thun - Belp °	0028	15399	3	3	3	3	5	10	2	4
S3 Biel/Bienne °	0030	15398	17	17	17	17	30	44	8	21
Zürich	0031	746	80	79	121	104	169	152	91	114
S4 Sumiswald-G. - Burgdorf °	0040	15498	4	4	4	4	7	11	6	6
S2 Langnau - Konolfingen °	0048	15202	8	8	8	8	14	31	3	11
S1 Fribourg °	0053	15101	10	10	10	10	18	25	6	13
Biel	0053	1802	-	-	-	-	52	70	-	17
Genève Aeroport	0056	2691	45	42	46	57	108	120	43	66
S3 Thun - Belp °	0058	15301	4	4	4	4	7	17	3	6
Zürich	0100	800	107	82	93	108	114	226	237	138
S5 Payerne/Neuchâtel - Kerzers °	0103	15501	8	8	8	8	14	50	7	15
Olten	0123	2002	-	-	-	-	25	42	-	10
Zürich	0202	802	-	-	-	-	117	156	-	39
Summe			874	895	1'039	1'078	1'846	2'287	1'103	1'303

* in diesen Zugzahlen sind nicht nur Aussteiger, sondern auch Durchreisende enthalten

+ Werte Mo-Do = Durchschnittswerte Mo-Fr; Werte Fr = abgeschätzt aufgrund der Durchschnittswerte Mo-Fr

5'477 Fahrgäste pro Woche bereits heute durch Spätangebot abgenommen

1'334 Fahrgäste pro Woche bereits heute durch Moonliner abgenommen (Umsteigezeit <30')

1'439 Fahrgäste pro Woche würde durch Verlängerung des Spätangebotes abgenommen

872 Fahrgäste pro Woche weiterhin nicht abgenommen

Tabelle 2: Aussteiger Bhf. Bern (nur SBB und BLS, ohne RBS) [Auswertungen SBB und BLS]

Aus Kommunikationsgründen (Einfachheit, Transparenz) empfiehlt es sich, das Spätangebot an allen Wochentagen gleichermassen zu verlängern, auch wenn die Nachfrage am Freitag- und Samstag-Abend am grössten sein dürfte (vgl. Tabelle oben sowie MIV-Abendganglinien in Abbildung 3).

Eine Verlängerung des Spätangebotes belastet das ÖV-Budget des Kantons Bern. Die Kosten sind abhängig davon, ob das ganze Angebot (Regional- und Ortsverkehr) oder nur einzelne Linien verlängert werden, von der Taktdichte und vom räumlichen Ausmass der Verlängerung (nur Raum Bern oder auch die mittleren Zentren Thun, Biel und Interlaken - wie dies die Motion Rhyn/Hänni fordert). Insbesondere die Frage nach der Behandlung der regionalen Zentren muss in einem nächsten Schritt im Detail untersucht werden. Für den Raum Bern ist mit jährlichen Kosten von rund 0.7 bis 2 Mio. Franken zu rechnen, je nachdem ob man nur das Angebot auf den städtischen Hauptlinien oder auch auf den S-Bahn- und Regionalbuslinien verlängert.

Fazit: Grundsätzlich ist eine Verlängerung des Spätangebotes um eine halbe Stunde bis ca. 00:45 in den regionalen Zentren wünschenswert. Die damit verbundenen Kosten sind jedoch beträchtlich. Ob die Nachfrage diese rechtfertigt ist differenziert (nach Teilräumen und Linienkategorien) zu prüfen. Die Abendganglinien der strassenseitigen Ausfallachsen lassen nach Mitternacht einen deutlichen Nachfragerückgang erwarten. Eine Etappierung ist daher gut denkbar. In jedem Fall empfehlen wir, durch eine Anpassung der Angebotsverordnung (AGV, Art. 5) die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Verlängerung des Spätangebotes zu schaffen, wie die angenommene Motion Rhyn/Hänni dies fordert.

7.5 Trameinsatz

Von einem Trameinsatz sind mittelfristig keine Vorteile zu erwarten. Einerseits ist das Stadtberner Nachtnetz im Vergleich zu anderen Nachtnetzen mit Trameinsatz (Genf) klein. Andererseits kam selbst im grösseren Zürich der ZVV zum Schluss, dass für einen wirtschaftlichen Trameinsatz die innerstädtische Nachfrage noch deutlich zunehmen und sich zudem auf einzelne Tramlinien konzentrieren müsste (höhere Betriebskosten, aber auch grösserer Aufwand für Fahrausweiskontrolle). Aus denselben Überlegungen erscheint ein Trameinsatz im Stadtberner Nachtnetz nicht zweckmässig.

7.6 Bahneinsatz

Vorteile von S-Bahn- bzw. Zugverbindungen sind (teilweise) die kürzeren Fahrzeiten, höhere Kapazität (mehr Komfort) und die vom Tagesverkehr bekannte Netz- und Infrastruktur. Nachteile sind die höheren Kosten (insbesondere auch bezüglich Security) und die geringere örtliche Erschliessung (Haltestellendichte), welche je nachdem zusätzliche Buslinien zur Feinverteilung verlangt.

Die Umstellung des Berner Nachtnetzes auf Nacht-S-Bahnen würde eine komplette Umgestaltung der heutigen radialen Linienstruktur hin zu einer Netzstruktur mit regionalen Umsteigeknoten bedingen. Auch wenn der Wechsel vom Bus- zum Bahnbetrieb im ZVV die Nachfrage auf den entsprechenden Linien mehr als verdoppelt hat, erscheint dafür die Nachfrage in Berner Nachtnetz zu gering im Verhältnis zu den deutlich höheren Kosten.⁵ Eine Umstellung auf Nacht-S-Bahnen ist daher allenfalls eine mittelfristige Option bei stark steigender Nachfrage.

Eher denkbar ist die Umstellung auf Bahnbetrieb für einzelne, nachfragestarke Linien bzw. potentialstarke Bahnkorridore (unter Beibehaltung der heutigen radialen Netzstruktur), wie dies im Kanton St.Gallen (Nachtwind) auf der Achse Wil - St.Gallen - Rorschach - St.Margrethen praktiziert wird.

Im Vordergrund stehen dabei die Relationen Bern-Biel und Bern-Thun mit durchschnittlich 70-80 Fahrgästen auf dem stärksten Kurs um 02:30 Uhr. Auf der Linie Bern-Biel verkehrt seit Fahrplanwechsel ein Moonliner-Direktbus (ohne Halt bis Lyss) mit einer Fahrzeit von 40 Minuten. Ein Vergleich mit der letzten S-Bahn Bern-Biel (Fahrzeit 36 Minuten) bzw. dem Regioexpress um 01:12 (Fahrzeit 30 Minuten) zeigt, dass die Bahn verglichen mit dem Direktbus nur geringe Reisezeitgewinne bringt; dadurch wird für die Frage Bahn oder Direktbus die Frage der Kapazität grundlegend.

Eine Studie im Auftrag der RVK1 kommt zum Schluss, dass die Potentiale für ein Nachtangebot auf der Schiene im Grossraum Biel grundsätzlich zu klein sind.⁶ Der Kanton St.Gallen, welcher in seinem Nachtangebot (Nachtwind) teilweise die Bahn einsetzt⁷, zieht einen Bahneinsatz ab einem Potential von 25'000 Einwohner im Einzugsgebiet der bedienten Bahnhöfe (Radius 750 Meter) in Betracht. Die entsprechenden Einwohnerpotentiale in den Korridoren Bern-Biel und Bern-Thun liegen in einer ähnlichen Grössenordnung, je nachdem in welchem Ausmass man die städtischen Potentiale an den Endpunkten miteinbezieht.⁸ Allerdings ist der Bahneinsatz im Kanton St.Gallen aufgrund der eingesetzten Turbo-Züge (klein, überschaubar und daher weniger Sicherheitsaufwand) vermutlich relativ günstig.

⁵ durchschnittliche Anzahl Einsteiger auf den meisten Moonliner-Linien <40 Personen/Kurs; Gesamtnachfrage Raum Bern rund 200'000 Fahrgäste pro Jahr gegenüber 1.3 Mio. im ZVV-Nachtnetz).

⁶ Nachtbuskonzept Fr+Sa im Grossraum Biel, 3BAG, Mai 2007, S. 7

⁷ Allerdings hat der Bahneinsatz im Kanton St.Gallen auch historische Gründe, da Turbo bereits früher eine Bahn-Nachtlinie betrieben hat.

⁸ Linie Bern-Biel: 21'800 EW ohne Biel; Linie Bern-Thun: 22'900 EW inkl. Ostermundigen (7'800) aber exkl. Thun (6'200) und Bern-Wankdorf

Die im Kanton St.Gallen verwendete Kenngrösse von 25'000 Einwohnern entspricht rund 125-250 Fahrgästen pro Nacht im jeweiligen Korridor.⁹ Legt man nun der aktuellen Belegung der Moonliner-Busse die Erfahrungen des ZVV zugrunde, wo die Umstellung von Bus auf Bahn die Nachfrage mehr als verdoppelt hat (vgl. Abbildung unten), wäre auf den heutigen Buslinien Bern-Biel und Bern-Thun bei einer Umstellung auf die Bahn auf dem stärksten Kurs um 02:30 eine Nachfrage von knapp unter 200 Fahrgästen¹⁰ zu erwarten, was mit den Kennwerten des Nachtwindes (Kt. SG) einen Bahneinsatz rechtfertigen würde. Die durchschnittliche Nachfrage auf allen Kursen dieser Relationen ist jedoch deutlich geringer; wenn man aber eine Umstellung auf Bahnbetrieb in Betracht zieht, sollte diese aus Kommunikationsgründen auf allen Kursen einer Nachtlinie erfolgen. Insofern befindet sich die Nachfrage im Kanton Bern in einem Grenzbereich bezüglich der Kapazitätsvorteile eines Bahneinsatzes.

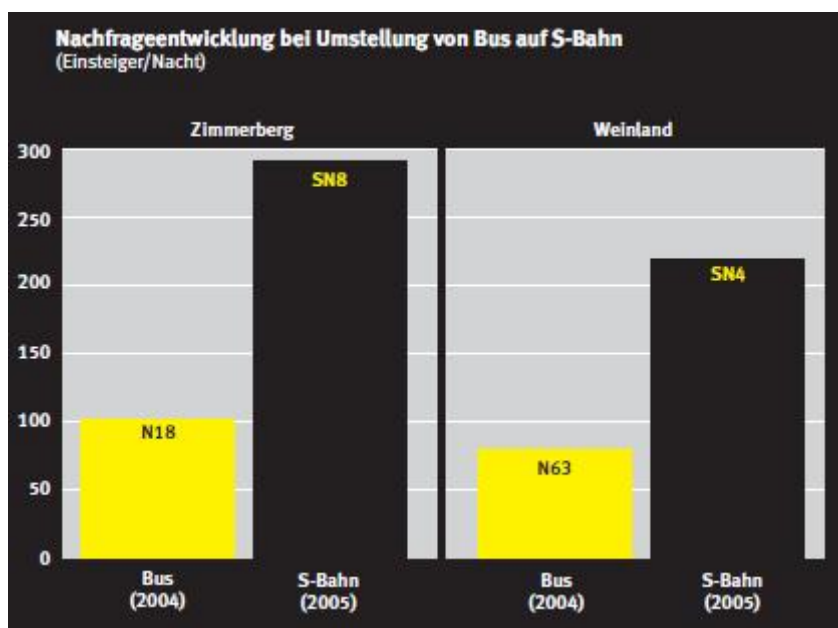


Abbildung 4: Nachfrageentwicklung bei Umstellung Bus->Bahn im ZVV [Nachtnetzvision ZVV, 2006]

Aus Kostensicht wäre ein Bahneinsatz als Verlängerung des Spätangebotes günstiger (Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs), d.h. eher für den ersten Nachtkurs um 01:15 geeignet. Auf diesem Kurs ist die Nachfrage heute jedoch für einen Bahnbetrieb (noch) zu klein (bzw. besteht zwischen Bern und Biel mit dem Regioexpress bereits ein Bahnangebot).

Neben den erwähnten Vorteilen punkto Kapazität und Komfort (inkl. Gewohnheiten aus dem Tagesverkehr) sprechen folgende **Argumente gegen einen Bahneinsatz**:

- deutlich höhere Kosten: der Kanton St.Gallen rechnet mit einem Kostenfaktor von rund 2.5 gegenüber den Kosten für den Bus - bei Verwendung kleiner Turbo-Züge („grosse Busse“) mit kaum grösserem Sicherheitsaufwand als beim Bus; die Mehrkosten für den Bahneinsatz dürften in Zukunft steigen, da das BAV verstärkt auf eine Vollkosten-Rechnung pochen wird (die Differenz zu den Grenzkosten fällt bei der Bahn grösser aus als beim Bus); für die Kosten der einzelnen Linie ist zudem relevant, ob Personalkosten für die Fernsteuerung anfallen.

⁹ Das Konzept zum ÖV-Nachtangebot Kanton SG geht von 5-10 Fahrgästen pro Nacht pro 1'000 Einwohner im Einzugsgebiet aus.

¹⁰ Der in der Abbildung gezeigte Nachfragesprung ist nicht allein auf die Umstellung Bus -> Bahn zurückzuführen. Gleichzeitig hat die Gesamtnachfrage im ZVV-Nachtnetz von 2004 bis 2005 um 30% zugenommen. Der Nettowachstum durch die Umstellung auf Bahnbetrieb beträgt daher wohl rund +150%.

- Örtliche Erschliessung: Je nach Linie liegen die Bahnhöfe an verschiedenen Bahnlinien, ausserhalb der Siedlungszentren oder sie erschliessen nur einzelne Teile davon; auf der heutigen Moonliner-Linie Bern-Thun betrifft dies beispielsweise die Bahnhöfe Steffisburg, Uttigen, Kiesen und Wichtrach, auf der Relation Bern-Biel zahlreiche Bahnhöfe zwischen Lyss und Biel. Die Flexibilität des Busbetriebs geht so weit, dass heute die Moonliner-Busse teilweise sogar nach Bedarf anhalten (nicht nur an fixen Haltestellen). Deswegen und aufgrund der geringeren Haltestellendichte der Bahn braucht es zusätzlich zur Bahn trotzdem noch Busse für die Feinverteilung.
- Eingeschränkter Einsatz durch nächtliche Wartung der Schieneninfrastruktur und Belegung von Trassen durch den Güterverkehr (u. U. Fahrplanrestriktionen).
- Sicherheitsempfinden an den Bahnhöfen schlechter als an den Bushaltestellen; das Einzugsgebiet der Bahnhöfe dürfte nachts aufgrund des Sicherheitsempfindens kleiner sein als tagsüber.
- Lärm: Der Bus kann die Nachtschwärmer direkt vor dem Lokal abholen, eine Konzentration der Fahrgäste an einem Bahnhof brächte unter Umständen Lärmprobleme (nicht nur am Bahnhof sondern auch auf dem Weg dahin) mit sich.
- Züge normaler Komposition sind unübersichtlich (abgetrennte Abteile, keine Zustiegskontrolle etc.) und verlangen einen deutlich höheren Aufwand zur Gewährleistung des Sicherheitsempfindens und zur Fahrausweiskontrolle als Busse.
- Busse bieten dank der kleineren Gefässgrösse mehr Flexibilität in der zeitlichen Erschliessung (z.B. Taktverdichtung mit zwei zeitlich versetzten Kursen, Zusatzkurs mit weniger/mehr Haltestellen etc.).
- mit dem Bahneinsatz ist kein einheitlicher Abfahrtsort alle Moonliner-Kurse mehr möglich.

Fazit: In Anbetracht der doch immer noch kritischen Nachfrage und der erwähnten weiteren Argumente empfehlen wir, auf einen Bahneinsatz zum heutigen Zeitpunkt zu verzichten und Kapazitätsengpässe stattdessen mit zusätzlichen Buskursen (Direktkurse oder zeitlich versetzte Kurse) abzufangen. Mittelfristig ist der Bahneinsatz bei weiter steigender Nachfrage jedoch erneut zu prüfen.

8 Tarifmassnahmen

Die Situation im Kanton Bern ist insofern spezifisch, als das heutige Nachtangebot nicht (hauptsächlich) ein Tarifverbundgebiet abdeckt (wie z.B. der Nachtwind, das ZVV-Nachtnetz oder der Noctambus unireso), sondern im Gegenteil mehrere Tarifverbunde tangiert (Libero, zigzag, BeoAbo, Frimobil, Passepartout). Dies bringt für alle Tarifmodelle, welche sich in der einen oder anderen Form auf den Tagestarif abstützen (Genfer Modell mit Nachttarif=Tagestarif, aber auch Zuschlagsmodell à la ZVV) diverse Nachteile in der praktischen Umsetzung mit sich. So ist die Administration bei der Zuschreibung der Einnahmen komplex, mitunter auch weil im Nachtnetz andere Strecken von anderen TU gefahren werden als im Tagesnetz, was die Tarifberechnung und Einnahmenschreibung im DV verkompliziert. Distribution und Fahrausweiskontrolle würden aufgrund der Vielfalt an Fahrausweisen verschiedener Verbände ebenfalls komplexer.

Aus diesen Gründen steht für das Moonliner-Angebot weiterhin ein eigenständiger Tarif im Vordergrund, umso mehr als sich die identifizierten tariflichen Schwachstellen grundsätzlich auch mit einem solchen beheben lassen. Dieser soll jedoch verbessert werden im Hinblick auf folgende - direkt aus dem Handlungsbedarf (vgl. Kapitel 4) - abgeleitete Ziele:

- Im Hinblick auf die **Kundenbindung** sollen ÖV-Stammkunden tariflich bevorzugt werden. Das bezieht sich sowohl auf heutige „Tages-ÖV-Kunden“ mit Abonnements (z.B. Libero oder GA) als auch auf häufige Nutzer des Moonliners. Bei Erhebungen im Jahr 2004 wurde festgestellt, dass fast die Hälfte aller Kunden den Moonliner mindestens alle zwei Wochen nutzen, also regelmässige Kunden sind, und immerhin ein Drittel der Nutzer dies sporadisch tut.
- Ausserdem soll der **Tarifsprung** zwischen dem Tagesstarif mit Nutzung von HalbTax/GA/TV-Abo und dem Moonliner-Tarif reduziert werden. Von einer generellen Reduktion der Moonliner-Tarife raten wir ab, da dadurch auf eine Abschöpfung der offensichtlich vorhandenen Zahlungsbereitschaft verzichtet wird.

Aufgrund der Diskussionen in der Projektgruppe und in Absprache mit dem Amt für ÖV bestehen folgende weitere Ziele im Hinblick auf die Moonliner-Tarifierung:

- attraktive Tarife für junge Kunden (zwischen 16 und 25 Jahren)¹¹
- Gleichbehandlung von GA-Besitzern und Tarifverbund-Abonnenten
- einfach und transparent für Kunden (in der Nacht noch wichtiger als am Tag)
- Erleichterung Distribution (Entlastung Chauffeurverkauf, einfache „Programmierung“ der Verkaufsgeräte, Vereinfachung Bargeldmanagement)
- einfache Fahrausweiskontrolle (kein Dschungel an verschiedenen Fahrausweisen)
- einfache Administration (z.B. Einnahmenverteilung)
- möglichst geringe Ertragsausfälle
- Ausbaufähigkeit

Die dargelegten Abschätzungen zu den Ertragsausfällen basieren einerseits auf den Grundlagendaten zum Moonliner aus dem Jahre 2004 bzgl. Kundenstruktur und Nutzung und andererseits auf Herleitungen aus der erhobenen Fahrausweisnutzung im Kanton Bern¹² sowie Analogieschlüssen im Bezug auf HalbTax-Anteile im Tarifverbund Libero.

In den nächsten Unterkapiteln werden die folgenden vier möglichen Tarif- bzw. Fahrausweisänderungen detailliert hinsichtlich ihrer Bedingungen sowie der Vor- und Nachteile beschrieben:

- Anerkennung nationaler Pauschalfahrausweise (GA, HalbTax)
- Anerkennung regionaler Pauschalfahrausweise (Verbund-Abos, Interabos, Streckenabos)

¹¹ Im Jahr 2004 ergab eine Erhebung, dass fast die Hälfte aller Moonliner-Nutzer unter 20 Jahre alt war (45% unter 20 Jahre, 47% 20-40 Jahre, 7% über 40 Jahre)

¹² Bericht zur Bevölkerungsumfrage zum öffentlichen Verkehr im Kanton Bern 2010, 10. Juni 2010, AöV Kanton Bern

- Einführung Moonliner-Abo
- Einführung Moonliner-Abo-Plus

8.1 Anerkennung nationaler Pauschalfahrausweise (GA, HalbTax)

8.1.1 Grundidee

Bestehende nationale Pauschalfahrausweise (GA, HalbTax) werden anerkannt, um Vielfahrer preislich zu bevorteilen. Dabei können GA und/oder HalbTax entweder zu einem ermässigten Fahrausweis (z.B. halber Preis) berechtigen oder zur Nutzung des Moonliner unabhängig von der Fahrweite mit dem günstigsten Moonliner-Ticket (momentan 5.- CHF).

8.1.2 Variantengestaltung

Wir empfehlen, bei einer Anerkennung nationaler Pauschalfahrausweise folgende Rahmenbedingungen zu definieren:

- nur Anerkennung des GA
- für GA-Besitzer gelten reduzierte Fahrausweispreise (= halber Preis); diese Regelung ist den Kunden von den Bergbahnen her vertraut. Eine differenzierte Erhöhung der Moonliner-Tarife, sodass sich auch für den ermässigten Tarif runde Frankenbeträge ergeben, ist aus praktischen Gründen zu prüfen.
- die heute gültige Differenzierung der Tarife je nach Entfernung wird beibehalten; bei der Alternative, wonach das GA unabhängig von der Fahrweite zu einem Einheitsfahrpreis von 5 Franken berechtigt, könnte der Einheitsfahrpreis von den GA-Kunden als Zuschlag empfunden werden.

Gegen einen Einbezug des HalbTax spricht:

- der Kunde mit HalbTax ist kein ÖV-Stammkunde im engeren Sinn
- es sollte kein Preisvorteil für stark zahlungsbereite Kunden gebildet werden, welche im Vergleich den ÖV in der Regel nicht regelmässig benutzen

8.1.3 Beurteilung

Die Anerkennung des GA bevorteilt durch die ermässigten Moonliner-Fahrausweise preislich die grundsätzlichen ÖV-Vielfahrer. Ausserdem werden speziell auch die jungen Leute erreicht, da gemäss der Bevölkerungsumfrage¹³ rund 40% der befragten unter 25-Jährigen ein GA besitzen. Für diese Kundengruppen wird der Tarifsprung zwischen Tages- und Nachtangebot reduziert.

¹³ Bericht zur Bevölkerungsumfrage zum öffentlichen Verkehr im Kanton Bern 2010, 10. Juni 2010, AöV Kanton Bern

Die Variante führt zu einem spürbar steigenden Zuschussbedarf des Moonliner-Angebotes, da kaum wesentliche Einnahmen über den GA-Verteilschlüssel zu erwarten sind.¹⁴ Aufgrund einer groben Abschätzung rechnen wir mit einem Ertragsausfall bei Anerkennung des GA von rund **CHF 250'000.-**.

8.2 Anerkennung regionaler Pauschalfahrausweise (TV-Abo, Inter-Abo)

8.2.1 Grundidee

Eine gezielte Förderung regionaler ÖV-Stammkunden ist über die Anerkennung der regionalen Abonnemente (Tarifverbund-Abonnemente, Inter-Abonnemente, Streckenabonnemente) möglich: die täglichen Vielfahrer im Einzugsgebiet können auch das Nachtangebot vergünstigt benutzen. Wie umfassend diese Förderung sein soll, kann über die Vorgaben zu den folgenden zwei Haupt-Aspekten gesteuert werden:

- Welche regionalen Pauschalfahrausweise werden grundsätzlich anerkannt: Einzig die Pauschalfahrausweise der beteiligten Verbände im Kanton Bern (Libero, Zigzag und BeoAbo) oder auch ausserkantonale (Frimobil, Passepartout)? Auch Streckenabonnemente und/oder Interabonnemente?
- Welcher räumliche Geltungsbereich wird gewährt: Wird der regionale Pauschalfahrausweis im Nachtangebot auch nur in dieser Region anerkannt oder erhält man Ermässigungen im gesamten Moonliner-Netz?

Der Einbezug von Streckenabonnementen oder Interabonnementen resultiert aus dem Gedanken, dass diese Abonnenten auch regionale ÖV-Stammkunden sind, die mit dieser Variante angesprochen werden sollen. Aber gilt ihr Tages-Abonnement nachts dann auch nur für diese Relation oder wird dieser Abonnement-Typ den Verbund-Abos gleichgestellt?

8.2.2 Variantengestaltung

Im Hinblick auf eine möglichst einfache und transparente Regelung (sowohl für die Kunden aber auch für die interne Administration) empfehlen wir folgende Ausgestaltung:

- alle Abonnemente der „Berner Tarifverbunde“ (Libero, BeoAbo, ZigZag) inkl. entsprechende Inter-Abonnemente werden gleichermassen anerkannt. Um alle ÖV-Stammkunden gleich zu behandeln werden auch Streckenabonnemente anerkannt. Abonnemente von ausserkantonalen Tarifverbänden mit Bezug zum Moonliner-Netz (Frimobil, Passepartout, vagabond) können analog anerkannt werden, sofern die entsprechenden Kantone dies wünschen und bereit sind, die entsprechenden Ertragsausfälle zu decken. In diesem Fall wären ein Kostenteiler zu verhandeln oder entsprechende Fahrausweisstrukturen zu erheben.
- Diese Abonnemente berechtigen zu reduzierten Moonliner-Fahrausweisen (=halber Preis) im ganzen Moonliner-Netz, d.h. unabhängig vom Gültigkeitsgebiet des Abonnements. Eine Unterscheidung nach Gültigkeitsgebiet wäre nur schon aus Gründen des Kontrollaufwandes durch die Chauffeure nicht praktikabel. Dadurch entsteht zwar eine gewisse regionale Ungerechtigkeit (ein günstigeres Abonnement eines kleinen Verbundes wie z.B. ZigZag hat dieselbe Wirkung wie dasjenige des teureren und grösseren Libero-Verbundes), die Lösung ist aber einfacher und transparenter. Die Diskrepanz dürfte in der Praxis insofern wenig relevant sein, als die

¹⁴ Moonliner-Ausweise würden in der GA-Erhebungsstichprobe wohl nur sehr marginal auftauchen - wenn überhaupt. Entsprechend niedrig wäre ein allfälliger Zuschuss aus den GA-Einnahmen.

Erfahrungen im ZVV zeigen, dass die Nachtangebot-Nutzer tendenziell in ihrem täglichen Fahrbereich bleiben, die „Fremdfahrten“ in durch das Verbund-Abo nicht abgedeckte Bereichen damit wohl gering sein werden.

Bedingung für eine solche administrativ einfache Lösung ist, dass die Ertragsausfälle komplett vom Kanton Bern getragen werden (einfache Abschätzung aufgrund der verkauften ermässigten Moonliner-Fahrausweise), evtl. mit Co-Finanzierung weiterer Besteller, aber in jedem Fall ohne Beiträge der profitierenden Tarifverbände. Dadurch entfallen die Verhandlungen mit den Tarifverbänden und es sind keine aufwändigen Erhebungen zur Fahrausweisstruktur nötig.

8.2.3 Beurteilung

Diese Variante einer Anerkennung regionaler Abonnemente führt grundsätzlich zu einer preislichen Bevorzugung von regionalen ÖV-Stammkunden - die jedoch nicht zwingend die heutigen Haupt-Nutzer des Moonliners sind. Für diese regionalen ÖV-Stammkunden wird der Tarifsprung zwischen Tages- und Nachtangebot reduziert.

Für den Betrieb des Moonliner erhöht sich der Aufwand für die Fahrausweiskontrolle und für die entsprechende Schulung des Kontrollpersonals, da neben den Moonliner-Fahrausweisen eine Vielzahl an Verbundfahrausweisen (Wochenkarten, Monatskarten, Jahreskarten, Erwachsene, Junioren, Senioren für jeweils 3 Verbände) kontrolliert werden müssen.

Aufgrund einer groben Abschätzung rechnen wir mit einem Ertragsausfall bei Anerkennung der Verbundabonnemente von Libero, BeoAbo und ZigZag sowie der entsprechenden Interabonnemente von rund **CHF 150'000.-**.

8.3 Einführung Moonliner-Abo

8.3.1 Grundidee

Die Erhebung der Moonliner-Nutzer im Jahr 2004 zeigt, dass fast die Hälfte der Moonliner-Kunden das Nachtangebot mindestens zwei Mal im Monat nutzt, rund jeder Fünfte sogar jedes Wochenende. Diese regelmässige Nutzung lässt vermuten, dass ein Moonliner-Abo von Kunden angenommen würde. Ein solches Abonnement dient primär der Kundenbindung:

- unmittelbar zur Verminderung des Risikos, dass jedes Wochenende die Verkehrsmittelwahl neu überdacht wird
- mittelbar zur Bindung der jugendlichen Kunden (45% der Nutzer sind jünger als 20 Jahre) an den ÖV

8.3.2 Variantengestaltung

Auch bei dieser Variante entscheidet die Höhe der akzeptierten Ertragsausfälle über den Umfang des Moonliner-Abos:

- Orientiert sich der Abo-Preis an 2 oder 3 Nutzungen pro Monat - wie viele Fahrten pro Monat werden durchschnittlich subventioniert? Wie verhält sich der Preis des Abos zur Mehrfahrtenkarte?
- Gilt das Moonliner-Abo im gesamten Moonliner-Netz oder gibt es ein Moonliner-Abo light, das nur in bestimmten Bereichen (z.B. Kurzstrecken) gilt? Was wenn doch sporadisch der Bedarf nach

räumlicher Ausdehnung besteht? Auch weitere Light-Versionen wie z.B. ein Abonnement nur für Unter-20-Jährige sind denkbar.

Als Gegenfinanzierung der durch ein Moonliner-Abo sinkenden Einnahmen sollte über ein separates Sponsoring diskutiert werden. Im ZVV bietet die Zürcher Kantonalbank ihren jugendlichen Kunden kostenlos die zkbnightcard an, mit der sie kostenlos das Zürcher Nachtangebot nutzen können. Denkbar wäre hier ein entsprechendes Angebot zusammen mit der BEKB.

Vom heutigen Nutzerverhalten ausgehend empfehlen wir, zwei Abo-Typen anzubieten:

- Moonliner-Abo für unbegrenzte Fahrten mit unbegrenzter räumlicher Gültigkeit im ganzen Moonliner-Netz, d.h. nur 1 Zone für das ganze Netz; der Preis orientiert sich an den heutigen Kosten, den Moonliner zwei Mal im Monat zu nutzen bei mittlerer Fahrtweite.
- Moonliner-Abo Light für unbegrenzte Fahrten mit Gültigkeit nur in den jeweiligen Lokalzonen¹⁵ des Moonliner-Netzes; der Preis orientiert sich an den heutigen Kosten, den Moonliner zwei Mal im Monat zu nutzen bei kurzer Fahrtweite.

Zur Minimierung des Distributions- und Kontrollaufwandes empfiehlt es sich, die Abo-Regelung möglichst einfach zu halten und maximal zwischen Lokalnetz und gesamtem Netz zu unterscheiden. Als Kaufpreis für ein Moonliner-Monatsabo gehen wir von rund CHF 25.- (bzw. CHF 250.- für ein Jahresabo) für das ganze Netz und CHF 15.- (bzw. CHF 150.- für ein Jahresabo) für das Lokalnetz aus. Evtl. kann auch auf Monatsabonnemente ganz verzichtet werden (nur Jahresabonnemente).

Von dieser Preisgestaltung profitieren gemäss Nutzerverhalten rund 20% der Kunden. Für 30% der Kunden würde es keine preisliche Veränderung bringen aber eine Entlastung vom Billettkauf. D.h. für rund 50% der jetzigen Kunden wäre der Kauf eines Abo aus preislichen und technischen Gründen attraktiv. Für die restlichen 50% ist ein Abo aufgrund ihrer Moonliner-Nutzung uninteressant.

8.3.3 Beurteilung

Mit einem Moonliner-Abo werden nicht unbedingt ÖV-Stammkunden gefördert und neue geworben, sondern zunächst einmal nur „Nachtschwärmer“. Es wäre zu untersuchen, ob diese Kunden auch für ihre regelmässigen Wege den ÖV nutzen oder nur dann, wenn aus privaten Gründen kein Auto verwendet werden kann und der ÖV günstiger ist als ein Taxi.

Das Ausmass der Wirkungen hängt nicht zuletzt davon ab, wie der Preis für die Abonnemente gestaltet wird. Grundsätzliche Wirkungen eines Moonliner-Abonnementes sind:

- Besser planbare und weniger schwankende Einnahmen.
- Reduzierter Distributionsaufwand. Wenn die Personen, die 2004 den Moonliner mindestens zwei Mal im Monat nutzen, ein Abo kauften, würde rund die Hälfte aller Automaten- bzw. bedienten Fahrausweiskäufe entfallen.
- Potentiell steigende Nachfrage, was aber wohl eher eine Folge zusätzlicher Fahrten als einer Verlagerung vom Auto auf den ÖV sein wird. Eine deutliche Fahrgastzunahme kann einen Kapazitätsausbau erforderlich machen.

¹⁵ Diese sind noch zu definieren; denkbar wäre z.B. die Verwendung der heutigen Zentrumszonen der entsprechenden Tarifverbände im jeweiligen Moonliner-Teilnetz

- Zusätzliche Ertragsausfälle und Verzicht auf die Abschöpfung vorhandener Zahlungsbereitschaften. Aufgrund einer groben Abschätzung rechnen wir mit einem Ertragsausfall bei Einführung eines Moonliner-Abos von rund **CHF 300'000.-** bis **CHF 400'000.-**, je nachdem wie sich die Aufteilung der Nachfrage zwischen einem Moonliner-Abo für eine Lokalzone und für das ganze Netz verhält.

8.4 Einführung Moonliner-Abo-Plus

8.4.1 Grundidee

Förderung heutiger ÖV-Stammkunden: zu bestehenden regionalen und nationalen Abonnements (GA, Tarifverbund- und Inter-Abonnemente, evtl. auch Streckenabonnemente) kann ein Zusatzabo für den Moonliner gekauft werden.

8.4.2 Variantengestaltung

Im Hinblick auf eine möglichst einfache, transparente Regelung empfehlen wir:

- Gegen Vorlage eines gültigen Monats- oder Jahres-Abonnements der Verbände im Kanton Bern (Libero, ZigZag, BeoAbo), eines entsprechenden Interabonnements, eines Generalabonnements oder eines Streckenabonnements kann ein Moonliner-Abo (vgl. Kapitel 8.3) erworben werden. Analog zum Moonliner-Abo können zwei Typen von Moonliner-Abo-Plus erworben werden (ganzes Moonliner-Netz oder nur Lokalzonen).
- Die grundsätzliche Dauer des Moonliner-Abonnements richtet sich nach der Dauer des zugrunde liegenden Pauschalfahrausweises, d.h. mit einem Jahresabonnement kann ein Moonliner-Plus-Jahresabonnement und mit einem Monatsabonnement ein Moonliner-Plus-Monatsabonnement erworben werden. Dabei kann das Moonliner-Plus-Abonnement aber je nach Zeitpunkt seines Erwerbs weit über das zugrunde liegende Abonnement hinaus gültig sein (im Extremfall 364 Tage, dies ist bereits gängige Praxis beim Bezug eines Gleis7-Abonnements auf Basis eines HalbTax-Abonnements). Wochenabonnemente berechtigen nicht zum Bezug eines Moonliner-Plus-Abos.
- Die Kontrolle der Berechtigung muss beim Kauf des Moonliner-Abo-Plus erfolgen, damit die Moonliner-Chauffeure weiterhin nur einen Fahrausweis kontrollieren müssen. Dies erfordert ein entsprechendes Vertrauen der Nachtliniengesellschaft in die entsprechenden Verkaufsstellen. Da gewisse Pauschalfahrausweise wie z.B. das GA auch vor Ablauf rückerstattet werden können, wäre eine Verknüpfung der beiden Abonnemente (Grundabo und Moonliner-Plus) in der Verkaufsdatenbank KUBA wünschenswert.
- Es empfiehlt sich auch hier, die Abo-Regelung möglichst einfach zu halten und maximal zwischen Lokalzone und gesamtem Moonliner-Netz zu unterscheiden. Als Kaufpreis für ein Moonliner-Monatsabo gehen wir von rund CHF 25.- (bzw. CHF 250.- für ein Jahresabo) für das ganze Netz und CHF 15.- (bzw. CHF 150.- für ein Jahresabo) für das Lokalnetz aus. Falls gleichzeitig auch ein Moonliner-Abo eingeführt wird, müssten die Preise für das Moonliner-Abo-Plus natürlich reduziert werden, um die „Tages-ÖV-Stammkunden“ auch tatsächlich zu privilegieren.

Diese Ausgestaltung als zusätzlicher Fahrausweis zu einem bestehenden Abonnement hat den Vorteil, dass die Distribution im Minimum nur auf Seiten Moonliner angepasst werden muss und dass GA, Streckenabonnemente, Interabonnemente und Verbundabonnemente gleich behandelt werden können. Die Integration des Moonliner-Plus-Abonnements in die Verbundabonnemente (vgl. Fallbeispiel Jura) bzw. in das GA hätte erhebliche Nachteile hinsichtlich der Distribution (komplexe Programmierung Verkaufsgeräte, unerwünschte Ausweitung Sortiment) und Administration (viele nationale und regionale Partner mit unterschiedlichen Strategien und Verkaufsplattformen involviert).

Im Gegenzug ist die vorgeschlagene Lösung weniger kundenfreundlich (zwei Fahrausweise, zwei Transaktionen), weniger transparent und schwieriger zu kommunizieren (zeitliche Gültigkeit etc.).

8.4.3 Beurteilung

Das Moonliner-Abo-Plus kann dazu führen, dass die heutigen „Tages-ÖV-Stammkunden“ nachts vermehrt statt dem MIV den ÖV nutzen oder dass sie häufiger nachts unterwegs sind. Ebenfalls ist ein Kundenbindungseffekt möglich, so dass nicht öv-affine „Nacht-Viel-Fahrer“ durch die Vorteile dieses Abos auch tagsüber vermehrt den ÖV nutzen bzw. langfristig vermehrt beim ÖV bleiben.

Aufgrund einer groben Abschätzung rechnen wir mit einem Ertragsausfall bei Einführung eines Moonliner-Abos Plus von rund **CHF 150'000.- bis CHF 200'000.-**, je nachdem wie sich die Aufteilung der Nachfrage zwischen einem Moonliner-Abo für eine Lokalzone und für das ganze Netz verhält.¹⁶

8.5 Fazit Tarifmassnahmen

Nachfolgende Darstellung zeigt die Bewertung der verschiedenen Tarifmassnahmen im Bezug auf die eingangs formulierten Ziele im Überblick:

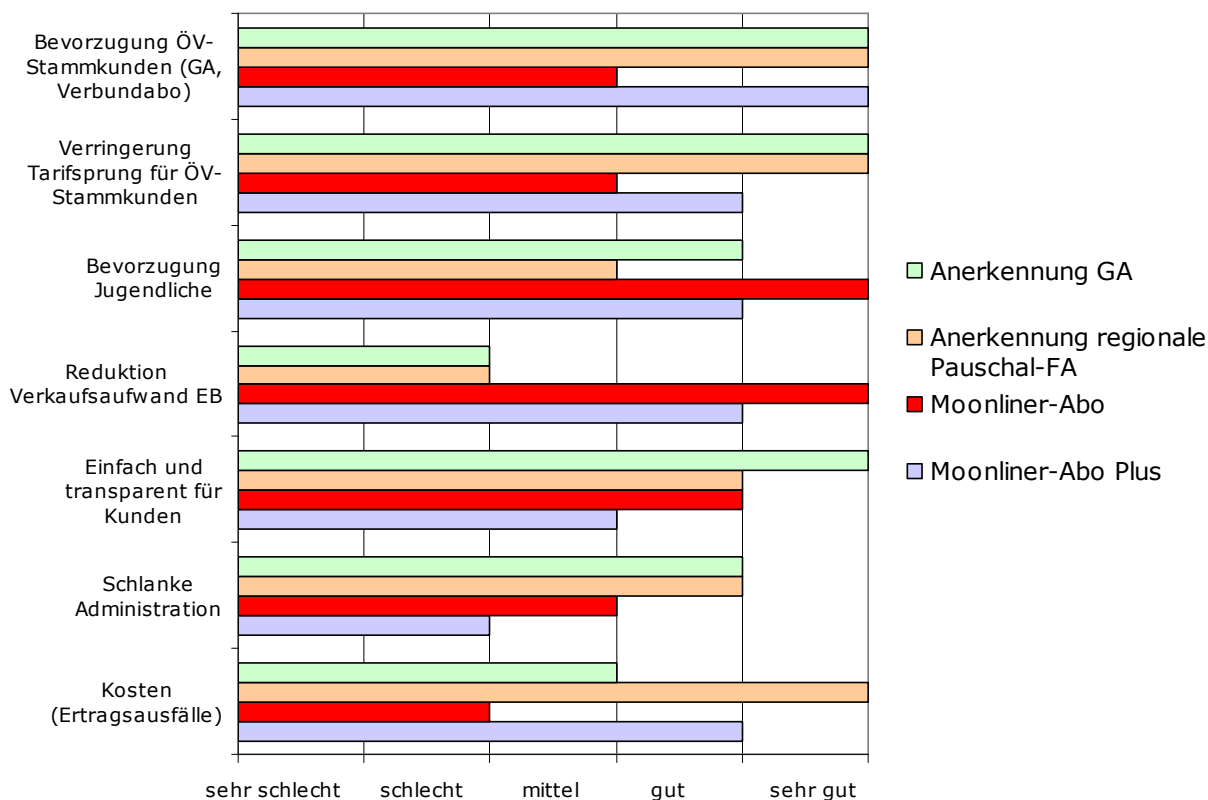


Abbildung 5: Bewertung Tarifvarianten

¹⁶ Die deutlich höheren Ertragsausfälle im Vergleich zur Variante Moonliner-Abo rühren daher, dass beim Moonliner-Abo-Plus nur ein Teil der jetzigen Moonliner-Kunden als Käufer in Frage kommt.

Die vier Varianten erfüllen die Zielsetzungen in unterschiedlichem Ausmass. Insbesondere trägt das Moonliner-Abo weniger zur Bevorzugung/Kundenbindung der ÖV-Stammkunden und zur Reduktion des Tarifsprungs für ÖV-Stammkunden bei. Dafür bevorzugt es die jugendlichen Kunden und reduziert den Distributionsaufwand des Moonliners maximal. Da dies jedoch nicht die Hauptzielsetzungen sind, empfehlen wir, das Moonliner-Abo nicht bzw. höchstens in Kombination mit einer anderen Variante weiter zu verfolgen.

Geht man weiter vom Wunsch aus, dass GA-Besitzer und Verbund-Abo-Besitzer aus Gerechtigkeitsgründen gleich behandelt werden sollen¹⁷, sind die Varianten „Anerkennung GA“ und „Anerkennung regionaler Pauschalfahrausweise“ zwingend zu kombinieren. Damit verbleiben primär zwei Tarifvarianten zur Auswahl:

- **Variante A:** Anerkennung von GA und Berner Tarifverbundabonnements für den Bezug von Moonliner-Fahrausweisen zum ermässigten (halben) Preis. Die entsprechenden Ertragsausfälle dürften etwa 400'000.- CHF pro Jahr betragen.
- **Variante B:** Einführung Moonliner-Abo-Plus für GA-Besitzer und Berner Tarifverbundabonnements inkl. Streckenabo/Interabo-Besitzer. Die entsprechenden Ertragsausfälle dürften etwa 150'000-200'000.- CHF pro Jahr betragen.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Argumente für und wider die beiden Varianten im Überblick:

Variante A: Anerkennung GA und Verbund-Abos	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">• direkte Verringerung des Tarifsprungs Tages-/Nachtтарif für ÖV-Stammkunden• transparent und relativ einfach zu kommunizieren• schlankere Administration	<ul style="list-style-type: none">• Verkauf und Kontrolle Moonliner-Fahrausweise wird komplizierter• deutlich höhere Ertragsausfälle (400'000 CHF/Jahr)
Variante B: Moonliner-Abo-Plus	
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">• deutlich geringere Ertragsausfälle (150'000-200'000 CHF/Jahr)• Reduktion Distributionsaufwand Moonliner	<ul style="list-style-type: none">• nur indirekte Verringerung des Tarifsprungs Tages-/Nachtтарif für ÖV-Stammkunden¹⁸• komplizierter zu kommunizieren• komplexere Administration (Verkaufsstellen, Verhinderung Missbrauch etc.)

Tabelle 3: Gegenüberstellung Tarifvarianten A und B

Beide Varianten bevorzugen ÖV-Stammkunden und jugendliche ÖV-Kunden in gleicher Weise.

¹⁷ Alle ÖV-Pendler sollen unabhängig von ihrem Wohn- und Arbeitsort gleich behandelt werden

¹⁸ Gerade im Nachtverkehr dürfte die Hemmschwelle für einen Abo-Kauf aufgrund des spontanen nächtlichen Ausgangsverhaltens grösser sein als am Tag

Welcher Variante man den Vorzug gibt, ist primär von den verfügbaren Mitteln und der Gewichtung der einzelnen Ziele abhängig. Wenn der Kanton bereit ist, die deutlich höheren Ertragsausfälle der Variante A zu tragen und der erhöhte Verkaufs- und Kontrollaufwand seitens Moonliner aus betrieblicher Sicht als tragbar erachtet wird¹⁹, ist aus Kundensicht Variante A zu bevorzugen.

¹⁹ Für die Beantwortung dieser Frage wird es nicht unerheblich sein, inwieweit die im Sommer 2010 eingeführte Moonliner-Mehrfahrtenkarte den Chauffeurverkauf im Moonliner zu entlasten vermag.

9 Marktorganisation/Finanzierung

Wenn man die in Kapitel 8 beschriebenen tariflichen Massnahmen umsetzen möchte, **muss der Kanton Bern die damit verbundenen Ertragsausfälle tragen bzw. die entsprechenden Tarifierleichterungen bestellen**. Die Kosten entsprechen grob den in Kapitel 8 abgeschätzten Ertragsausfällen. Diese sind der NLG zu erstatten. Dazu sind die bis jetzt nur grob geschätzten Ertragsausfälle von der NLG zu Händen des Kantons detailliert zu erheben bzw. genauer abzuschätzen (aufgrund von Erhebungen und/oder Verkaufszahlen ermässigte Moonliner-Fahrausweise bzw. Moonliner-Abo Plus). Für die Abrechnung der NLG mit den Gemeinden (Beanspruchung Defizitgarantie) sind die Ertragsausfälle je Linie bzw. je Gemeinde aufzuschlüsseln. Dies detailliert zu tun wäre möglicherweise mit erheblichem Aufwand verbunden. Im Sinne einer pragmatischen Lösung ist aber durchaus eine einfachere Abschätzung denkbar (z.B. unter Berücksichtigung der Wohnorte der Käufer von GA, Verbundabonnenten und Moonliner-Abo-Plus-Käufern unter der vereinfachenden Annahme, dass diese das Nachtangebot unabhängig von ihrem Wohnsitz gleichermassen nutzen).

Noch offen ist, ob der Kanton Bern auch diejenigen Ertragsausfälle finanzieren kann bzw. will, welche infolge der Tarifierleichterungen auf den Moonliner-Linien im **Kanton Solothurn** entstehen. Dem Kanton Solothurn fehlen die gesetzlichen Grundlagen für eine Mitfinanzierung. Dies wird sich kurzfristig auch nicht ändern lassen, da ein entsprechender Vorstoss 2009 im Solothurner Kantonsrat abgelehnt wurde. Grundsätzlich ist eine Finanzierung von kantonsfremden Angeboten problematisch. Andererseits ist die fragliche Summe mit rund 5-10% der gesamten Ertragsausfälle, d.h. je nach Variante 10-40'000 CHF pro Jahr, relativ gering. Insofern könnte eine Übernahme der Kosten durch den Kanton Bern als Interessenbeitrag im Sinne des Gesamtsystems verstanden werden. Alternativ können die Ertragsausfälle auf Solothurner Linien entweder durch die betroffenen Gemeinden oder aber durch die Fahrgäste getragen werden. Eine Übernahme durch die Gemeinden ist insofern schwierig zu erreichen, als das ganze Vorhaben gefährdet ist, wenn sich nur eine Gemeinde querstellt. Eine Übernahme durch die Fahrgäste würde bedeuten, dass auf diesen Linien ein eigener (höherer) Tarif erhoben wird, was sicher auch politische Wellen schlagen würde. Ein gesonderter Tarif auf den „Solothurner Linien“ müsste in jedem Fall in eine generelle Erhöhung des Moonliner-Tarifes eingebettet werden, damit er von den Kunden akzeptiert wird. Die Einführung der in Kapitel 8 vorgeschlagenen Tarifierleichterungen bietet sich aber ohnehin als Zeitpunkt für eine generelle Erhöhung des seit 1998 unveränderten Moonliner-Tarifs.

In jedem Fall dürfen die Gemeinden durch die Tarifierleichterungen nicht schlechter gestellt werden, da sonst die heutige Finanzierung gefährdet ist. Demzufolge müsste der Kanton auch zusätzliche Betriebskosten übernehmen, welche sich durch eine infolge der Tarifierleichterungen auftretende Nachfragesteigerung ergeben könnten (Sprungfixkosten, z.B. durch grössere Fahrzeuge oder Beiwagen). Die Abgrenzung zu den ohnehin erwarteten Nachfragesteigerungen ist schwierig. Da wir die Preiselastizität im Nachtangebot gering einschätzen, erwarten wir als Folge der Tarifierleichterung jedoch keine grossen Nachfragesprünge.

Die Bestellung durch den Kanton Bern beschränkt sich auf die Tarifierleichterungen. Der Umfang des Nachtangebots wird weiterhin durch die Nachtliniengesellschaft bestimmt, so dass diese bei der Definition des Angebotes weiterhin flexibel und schnell reagieren kann. Hingegen sollte der Kanton beim Moonliner-Tarif eine gewisse Mitsprache erhalten, da die Höhe des Grundtarifs direkt die Höhe der Ertragsausfälle zu Lasten des Kantons beeinflusst. Dazu ist eine geeignete Vereinbarung zwischen Nachtliniengesellschaft und Kanton Bern auszuarbeiten.

10 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Der Kanton Bern verfügt heute - auch im schweizerischen Vergleich - über ein gut ausgebautes Spät- und Nachtangebot. Netzstruktur, bediente Nächte und Takt können grundsätzlich beibehalten werden.

Angebotsseitig wäre eine Verlängerung des Spätangebotes um ca. eine halbe Stunde bis 00:45 Uhr wünschenswert. Die Kosten sind jedoch im Verhältnis zur erwarteten Nachfrage relativ gross. Eine differenzierte Prüfung (nach Teilräumen und Linienkategorien) sowie allenfalls eine Etappierung sind daher angezeigt.

In jedem Fall empfehlen wir, durch eine entsprechende Anpassung von Art. 5 der Angebotsverordnung die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Verlängerung des Spätangebotes zu schaffen, wie die angenommene Motion Rhyn/Hänny dies fordert.

Wir empfehlen, auf einen Bahneinsatz im Nachtnetz zum heutigen Zeitpunkt zu verzichten und Kapazitätsengpässe stattdessen mit zusätzlichen Buskursen (Direktkurse oder zeitlich versetzte Kurse) abzufangen. Mittelfristig ist der Bahneinsatz bei weiter steigender Nachfrage erneut zu prüfen. Dies liegt jedoch im Einflussbereich der Nachtliniengesellschaft, solange der Kanton Bern das Nachtangebot nicht selbst bestellt. Solange die Konzessionen der entsprechenden Nachtlinienbetreiber noch laufen, ist zudem eine einvernehmliche Lösung mit den heutigen Betreibern nötig.

Bezüglich Moonliner-Tarif besteht der grösste Handlungsbedarf bei der (heute fehlenden) tariflichen Bevorzugung von ÖV-Stammkunden bzw. Abo-Kunden (Möglichkeit zur Kundenbindung). Im Hinblick auf die politischen Erwartungen besteht zudem Handlungsbedarf zur Verringerung des Tarifsprungs zwischen Spätangebot und Nachtangebot - insbesondere für Stammkunden. Dieser Handlungsbedarf ergibt sich primär aus der politischen Forderung nach günstigeren Tarifen. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist es hingegen fraglich, den Tarif auf einem erfolgreichen Angebot mit wachsender Nachfrage zu reduzieren (Abschöpfung der Zahlungsbereitschaft). Beiden tariflichen Anliegen kann mit zwei unterschiedlichen Varianten Rechnung getragen werden. In der ersten Variante bestellt der Kanton Bern die Anerkennung von Generalabonnements, Streckenabonnements und „Berner“ Tarifverbundabonnements (Libero, BeoAbo, ZigZag) „als Halbpreisabonnements“ im Moonliner-Nachtnetz (Bezug von ermässigten Moonliner-Fahrausweisen). In der zweiten Variante bestellt der Kanton Bern die Einführung eines Moonliner-Abonnementes, welches von allen GA-, Streckenabo- und „Berner“ Tarifverbundabo-Besitzern zu einem attraktiven Preis erworben werden kann (Moonliner-Abo-Plus). Wenn der Kanton Bern bereit ist, die deutlich höheren Ertragsausfälle der ersten Variante (jährlich rund 400'000 CHF gegenüber 150'000-200'000 CHF) zu tragen und der erhöhte Verkaufs- und Kontrollaufwand seitens Moonliner aus betrieblicher Sicht als tragbar erachtet wird, ist aus Kundensicht die Anerkennung der bestehenden Abonnements zu bevorzugen. Beide Varianten bedingen, dass der Kanton Bern bei der Nachtliniengesellschaft entsprechende Tarifierleichterungen bestellt. Auch hierzu ist eine entsprechende Anpassung der Angebotsverordnung nötig. Noch zu diskutieren ist die Finanzierung der Tarifierleichterungen auf Moonliner-Linien im Kanton Solothurn, da im Kanton Solothurn heute die gesetzlichen Grundlagen für eine Mitfinanzierung fehlen. Mit 5-10% der gesamten Ertragsausfälle ist der entsprechende Anteil aber gering.

11 Conclusions et recommandations

Le canton de Berne dispose aujourd'hui, à l'échelle de la Suisse, d'une vaste offre pour les courses en soirée et la nuit. La structure du réseau, les nuits pour lesquelles le service est assuré et la cadence peuvent en principe être maintenues.

En ce qui concerne l'offre, il serait souhaitable de prolonger les courses en soirée d'une demi-heure, soit jusqu'à 00 h 45. Mais les coûts sont relativement élevés par rapport à la demande escomptée. Il est donc indiqué d'examiner la question tout en faisant la distinction entre lieux desservis et catégories de ligne et, le cas échéant, de procéder par étapes.

Quoi qu'il en soit, nous recommandons de créer les conditions légales requises pour la prolongation de l'offre en soirée par le biais d'une adaptation de l'article 5 de l'ordonnance sur l'offre de transports publics, comme le demande la motion Rhyn/Hänni adoptée par le Grand Conseil.

Nous recommandons aussi de renoncer à l'heure actuelle aux trains pour l'offre de nuit et d'opter plutôt pour des courses de bus supplémentaires (courses directes ou horaires décalés) pour faire face aux problèmes de capacités. A moyen terme, il s'agira de se pencher à nouveau sur la possibilité d'avoir recours aux trains si la demande continue d'augmenter. Mais c'est à la société qui exploite les lignes que revient la décision, aussi longtemps que le canton ne commande pas lui-même les courses de nuit. Tant que les concessions sont en vigueur, il est donc nécessaire de parvenir à un accord avec les exploitants de lignes actuels.

Quant au tarif Moonliner, il y a nécessité d'intervenir pour favoriser les usagers réguliers des TP, notamment les détenteurs d'abonnement (possibilité de fidéliser les clients). Concernant les attentes des milieux politiques, il faut agir également pour réduire la nette différence de prix entre courses en soirée et courses la nuit - en particulier pour les usagers réguliers. Ce besoin d'intervenir découle en premier lieu de volonté politique de voir les prix baisser. Sous l'angle de l'économie en revanche, on peut se demander s'il est judicieux de réduire les prix pour une offre dont le succès n'est plus à démontrer et pour laquelle la demande ne cesse de croître (disposition des clients à payer). Deux variantes permettent de prendre en considération ces deux aspects. Pour la première, le canton de Berne commande les réductions de prix sur le réseau Moonliner en demandant que l'abonnement général, les abonnements de parcours et ceux des communautés tarifaires bernoises (Libero, BeoAbo, ZigZag) donnent droit au demi-tarif (achat de titres de transport Moonliner à prix réduit). Pour la seconde, le canton de Berne commande les réductions de prix avec l'introduction d'un abonnement Moonliner, que tous les détenteurs de l'abonnement général, des abonnements de parcours et des abonnements des communautés tarifaires bernoises peuvent acquérir à un prix avantageux (Abo Plus Moonliner). Si le canton de Berne est disposé à assumer le manque à gagner nettement plus élevé de la première variante (quelque CHF 400 000 par an contre CHF 150 000 à 200 000 CHF pour la seconde variante) et si le travail occasionné par les ventes et les contrôles est considéré comme supportable par Moonliner, il est préférable, du point de vue des clients, de reconnaître les abonnements déjà existants. Les deux variantes exigent toutefois que le canton de Berne commande les réductions de prix auprès de Moonliner. Cette démarche exige également une adaptation de l'ordonnance sur l'offre de transports publics. Reste à discuter du financement des réductions de prix sur les lignes Moonliner du canton de Soleure, étant donné que les bases légales en matière de cofinancement y font défaut. Représentant cinq à dix pour cent du manque à gagner, sa part s'avère cependant relativement modeste.

Rapp Trans AG

Dieter Egger

Flavio Schneider

Anhang 1: Beschreibung Moonliner

Titel und Tariftyp	Moonliner (Tariftyp: eigener Tarif)
Historischer Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> Das Moonliner Angebot entstand 1998 in der Agglomeration Bern aus einer Initiative der Transportunternehmen. Seither sind laufend neue Linien dazugekommen: zuerst die Überland-Linien rund um Bern, dann 2007 die Moonliner-Netze Solothurn und Biel und 2008 das Moonliner-Netz Interlaken. Das Angebot entstand ohne Zutun des Kantons und mit nur geringer Unterstützung der Gemeinden, weshalb ein hoher Kostendeckungsgrad angestrebt werden musste. Das Angebot wird von der Nachtliniengesellschaft (NLG) angeboten, welche zu Beginn aus 5 Gesellschaftern bestand, heute aus deren 9 (alles TU).
Ziele, Grundsätze und Philosophie	<ul style="list-style-type: none"> primär Marktinitiative mit Defizitgarantien der betroffenen Gemeinden; hoher Kostendeckungsgrad
Einzugsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> Im Jahr 2009 bedienten 30 Linien mit 36 Fahrzeugen total 209 Gemeinden in 5 Kantonen (BE, SO, FR, JU, LU). Seit Dezember 2009 sind es sogar 32 Linien mit 37 Fahrzeugen in 225 Gemeinden. Die Linien tangieren die Einzugsgebiete von insgesamt 5 Tarifverbunden (Liberio, zigzag, BeoAbo, Frimobil, Passepartout).
Angebotsgrundsätze: örtlich	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich radiale Netzstruktur ab den Zentren Bern, Biel, Solothurn, Interlaken. Umsteigen nur in wenigen Ausnahmefällen nötig (z.B. Solothurn M54) nur Busbetrieb Kriterium für Angebotsausbauten ist die Zahlungsbereitschaft der Gemeinden, welche die Bedürfnisse ihrer Einwohner gut kennen; Anstösse für Angebotsausbauten kommen direkt von den Gemeinden; die Kostenbeteiligung der Gemeinden (via Defizitgarantie) stellt sicher, dass keine überrissenen Wünsche geäussert werden, welche nicht durch eine entsprechende Nachfrage gedeckt sind.
Angebotsgrundsätze: zeitlich	<ul style="list-style-type: none"> Wann erfolgt der Wechsel vom Tages- zum Nachtangebot? Nachtangebot ab 01:15 Bernmobil: letzte Busse/Trams ab Bahnhof Bern: 00:15, nach Bahnhof Bern länger (Ankünfte bis 01:00) S-Bahn: letzte Abfahrt Bhf. Bern: 00:20 Sonntag bis Mittwoch keine Abnahme der Fernverkehrszüge nach 00:20 Uhr. Auch an Moonliner-Tagen teilweise nur sporadische Verknüpfung, z.B. Ankünfte ab Zürich um 00:00, 00:30 (ohne Anschlüsse), 01:00 und 02:00 (ohne Anschlüsse); Anschlüsse von Luzern/Basel her sowie von Genf her aber akzeptabel. Nachtangebot an den Wochenenden Fr/Sa und Sa/So sowie in der Agglomeration Bern vom Do/Fr (reduzierter Betrieb) Betriebszeiten je nach Teilnetz ca. 01:00 bis 04:00 (erste bzw. letzte Abfahrt) - nicht durchgehend bis zum ersten Frühkurs Taktmuster: Abfahrten um ca. 01:15, 02:30 und 03:45, d.h. ca. alle 75' (mit leichten Verschiebungen je nach Teilnetz); Do/Fr nur eine Abfahrt (01:15, nur innerhalb Bern) 75'-Takt ergibt sich aus den betrieblichen Umlaufzeiten ab Bern: 21 Linien mit 1-3 Abfahrten

	<ul style="list-style-type: none"> • ab Biel: 8 Linien mit 1-3 Abfahrten • ab Solothurn: 7 Linien mit 1-3 Abfahrten • ab Interlaken: 3 Linien mit 1-2 Abfahrten pro Nacht • Alle Moonliner-Kurse sind im online-Fahrplan SBB drin
Tarifsystem	<ul style="list-style-type: none"> • eigenes Tarifsystem nach Distanzklassen (Zonen genannt): Preisspanne 5.- (z.B. ganze Stadt Bern inkl. einige Vororte) bis 25.- (z.B. Bern-Interlaken; es braucht immer nur 1 Billett (auch bei Umsteigen inkl. Shuttlebus zum Bhf. Bern) • alle übrigen ÖV-Fahrausweise (Libero EB und Abo, GA, HalbTax, Gleis7 etc.) sind nicht gültig • Das Tarifniveau orientiert sich etwa an einem Einzelbillett ohne HalbTax und ist damit für Inhaber anderer ÖV-Fahrausweise im Vergleich zum Spätтарif relativ teuer. (vgl. Tabelle unten) Der Nachtтарif ist verglichen mit den Autokosten ebenfalls relativ teuer (und zudem oft deutlich langsamer), aber deutlich billiger als das Taxi (selbst bei optimaler Taxiauslastung). • Der Nachtтарif ist seit 12 Jahren gleich (bei Einführung entsprach der Nachtтарif etwa dem doppelten Tagestарif 1/1); aufgrund der laufenden Preiserhöhungen des Tagestарifs ist der Nachtтарif mit den Jahren entsprechend billiger geworden.
Einnahmenverteilung	<ul style="list-style-type: none"> • Die Einnahmen gehen zu 100% an die NLG. Eine Aufteilung der Einnahmen nach TU ist nicht nötig. Wegen der Gemeindebeiträge werden aber die meisten Linien einzeln abgerechnet, sodass die Einnahmen nach Linie getrennt berechnet werden müssen. Dies ist aber kein Problem.
Distribution	<ul style="list-style-type: none"> • Der Fahrausweisverkauf erfolgt durch die Chauffeure und durch stationäre Automaten an den wichtigen Haltestellen.
Fahrausweiskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrausweiskontrolle erfolgt grundsätzlich immer durch den Chauffeur beim Einstieg. Damit ist allerdings nur bedingt gewährleistet, dass mit einem „Kurzstreckenfahrausweis“ nicht zu weit gefahren ist (insbesondere bei vollen Bussen). Regelmässig werden Stichkontrollen durchgeführt (Kontrolldienst RBS, Bernmobil u.a., Vorfall-Quote 2009: 2.7%).
Gesetzliche Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> • Der Kanton Bern darf sich gemäss geltendem Gesetz nicht an der Finanzierung von ÖV-Angeboten nach Mitternacht beteiligen.
Organisation und Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Der Angebotsumfang wird primär durch den Markt (Nachfrage, eingeschätzt durch die betroffenen Gemeinden) und die Zahlungsbereitschaft der Gemeinden bestimmt. Konkret erfolgt die Einführung neuer Angebote im Versuchsbetrieb. • Die NLG (bzw. die von ihr beauftragte TU) ist verantwortlich für Betrieb, Distribution, Marketing und Tarif (wobei die Gemeinden den Tarif „ihrer“ Linie etwas senken können, indem sie den Defizitbeitrag erhöhen). • Kantone und Bund sind nicht beteiligt, die Gemeinden sind über die Defizitgarantie eingebunden.
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> • Die NLG kauft die Fahrleistung bei den TU zu einem definierten km-Preis ein (Grenzkosten-Satz). • Der Kostendeckungsgrad des Donnerstagangebotes ist mit 36% (2009) deutlich geringer als derjenige des Wochenendangebotes (Gesamtkostendeckungsgrad durch Tarifeinnahmen alle Netze, alle Tage 2009 80%). • Gesamtaufwand 2009: 2.3 Mio. CHF Verkehrseinnahmen total 2009: 1.67 Mio. CHF

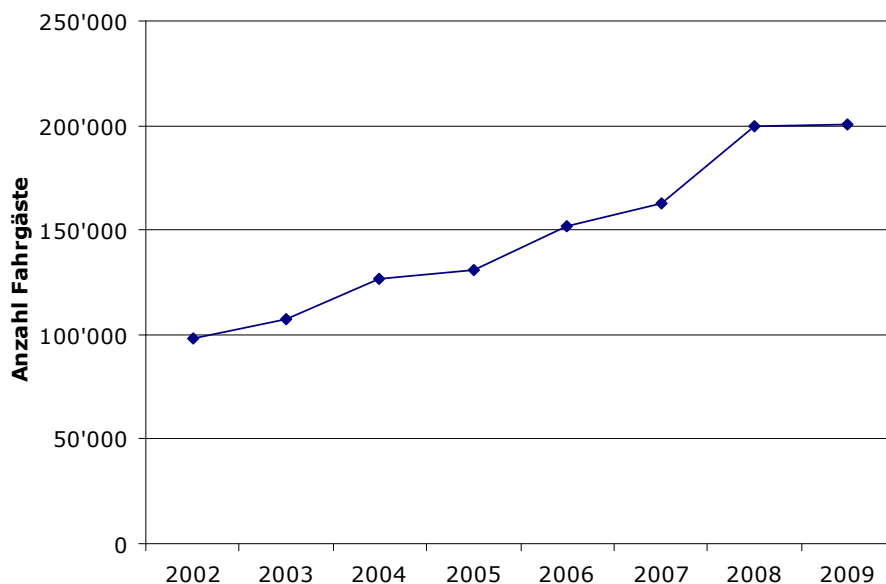
	<p>Kostendeckungsgrad 2009: 80%</p> <ul style="list-style-type: none">• Der Kostendeckungsgrad liegt konstant zwischen 80% und 85% (Schwankungen v.a. bei Einführung neuer Angebote, welche zu Beginn noch weniger gut ausgelastet sind)• Defizite 1. und 2. Abfahrt der Agglomerationslinien plus Donnerstagnacht durch Defizitgarantie der bedienten Gemeinden. Defizite der 3. Abfahrt M1 bis M11 plus M15 durch Sponsorenbeiträge (Mobiliar, BEKB). Defizite M12 bis M20 durch Defizitgarantien der Gemeinden, ebenso in den Netzen Solothurn, Biel und Interlaken (in Interlaken zusätzlich Sponsorenbeiträge RUAG und Jungfraubahnen). Die Defizitgarantie der Gemeinden wird im Schnitt zu ca. 2/3 beansprucht, je nach Nachfrage bzw. Höhe der Einnahmen. Der Gemeindebeitrag an eine Linie bemisst sich nach der Anzahl Einwohner und der Anzahl Kurse pro Nacht, einen fixen Sockelbeitrag/Grundbeitrag pro Gemeinde gibt es nur beim Moonliner Interlaken.
Nachfrage	<ul style="list-style-type: none">• Gesamtnachfrage Moonliner 2009: 233'000 Fahrgäste• Die Nachfrage im Netz Bern hat in den letzten Jahren laufend zugenommen und sich seit 2002 in etwa verdoppelt (jährlicher Zuwachs +11%), wobei ein grosser Teil davon wahrscheinlich auf Angebotsausbauten zurückzuführen ist.• Innerhalb des Berner Netzes hat die Nachfrage auf den Überlandlinien deutlich stärker zugenommen als auf den (älteren) Agglomerationslinien, auf welchen eine gewisse Sättigung spürbar ist.• Die Netze Biel, Solothurn und Interlaken sind zu jung für gesicherte Trendaussagen. Es sind aber ähnliche Entwicklungen zu erwarten.• Donnerstag-Nachtangebot (nur eine Abfahrt um 01:15, nur in Bern, nur Agglomerationslinien M1-M9+M15) entstand aus dem Abendverkauf der Berner Geschäfte. Es entspricht mehr einem an die heutigen Bedürfnisse angepassten Spätangebot für die Heimkehr nach Kino/Theater (weniger Clubbesucher/Partygänger). Die Nachfrage ist schwankend, hat sich nach einem Einbruch während der letzten Jahre wieder erholt.• die zweite Abfahrt (02:30) ist seit Jahren die stärkste (deckt sich mit Erfahrungen aus anderen Orten), gefolgt von der Dritten (03:45) und der Ersten (01:15). Es zeigt sich eine Tendenz zur Annäherung der Nachfrage bei der dritten Abfahrt an die zweite Abfahrt (Leute bleiben tendenziell länger im Ausgang, vgl. GB 2008).• generell relativ wenige Kundenrückmeldungen (gibt eine facebook-Gruppe zum Thema)• Zusammensetzung der Fahrgäste: 1. Nachtkurs ähnlich Spätangebote, 2. Nachtkurs gemischt, 3. Nachtkurs deutlich tieferes Durchschnittsalter und entsprechend spezifische Atmosphäre.• Zusammensetzung Fahrgäste (gemäss Umfrage 2004): 45% unter 20, 45% 20-40-jährig, 10% über 40-jährig;
Sicherheit (security)	<ul style="list-style-type: none">• Im Vergleich mit anderen Städten ist der Problemdruck relativ tief, die Kosten für die security ebenfalls.• In Bern sind 2 Securitas am Bhf. präsent und begleiten 1-2 Linien nach Bedarf. Zudem ist am Bahnhof Bern ein Platzchef im Einsatz.• In Interlaken wird eine (Problem-)Linie regelmässig durch Sicherheitspersonal begleitet.

	<ul style="list-style-type: none"> In Biel wird eine (Problem-)Linie regelmässig durch 2 Bewachungspersonen begleitet. In Solothurn sind keine Bewachungspersonen im Einsatz. 2010/11 wird allen Moonliner-Chauffeuren eine security-Weiterbildung angeboten.
Zukünftige Entwicklung/Planung	<ul style="list-style-type: none"> Die NLG wird eine MFK mit 10% Rabatt einführen zur Vereinfachung der Distribution.
Referenzen und Kontaktangaben	<ul style="list-style-type: none"> Andreas Messerli, GF NLG kein Kennzahlen zu Nachfrageelastizitäten vorhanden
Bearbeiter RT, Datum	de, 1.6.2010

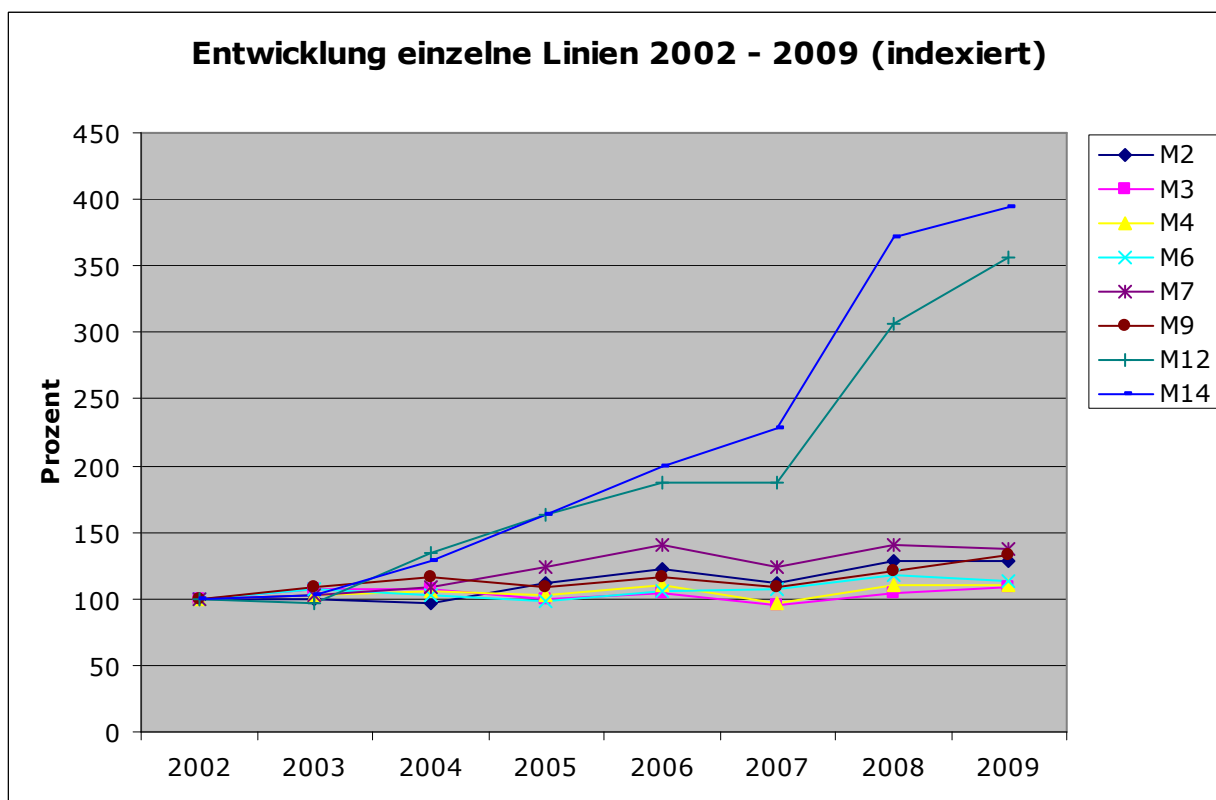
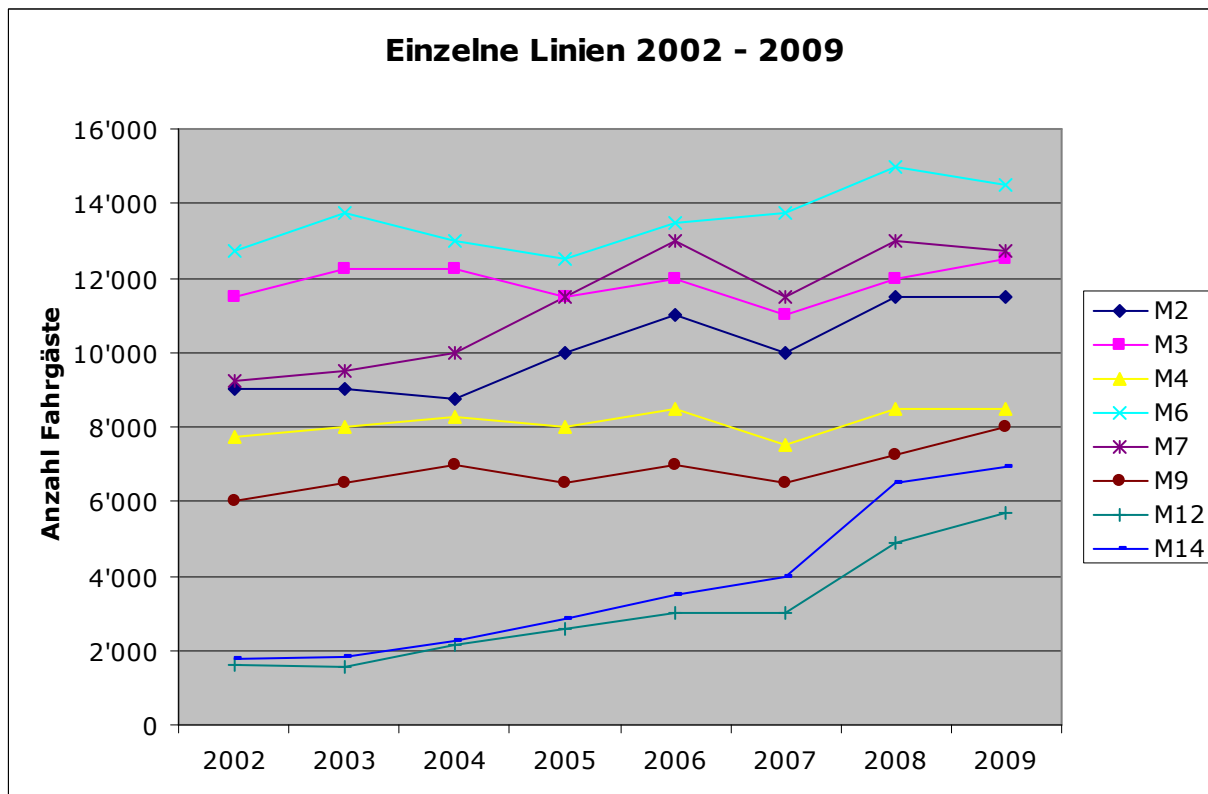
Zeitreihen zur Entwicklung des Moonliner-Angebotes:

Kostendeckungsgrad (Moonliner total)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Fr-So								
Do/Fr						29%	29%	36%
Gesamt			81%	87%	85%	85%	85%	80%

Entwicklung Gesamtfrequenzen Netz Bern 2002 - 2009



- jährliche Zunahme: 11%
- 2008 mit EURO!
- Zuwachsraten auf den Überlandlinien grösser als auf den Agglomerationslinien



- jährliche Zunahme auf den Agglomerationslinien (2008 ohne EURO): 1% (M3) bis 5% (M7)
- jährliche Zunahme auf den Überlandlinien: 21% (Schnitt M12/M14)
- Vergleichszahlen BERNMOBIL: +1.8% pro Jahr

Anhang 2: SWOT-Analyse heutige Lösung

Nachfolgende Tabelle zeigt die Stärken und Schwächen der heutigen Situation zusammen mit den Chancen und Gefahren, welche sich aus zukünftigen Entwicklungen des Marktes ergeben könnten (SWOT-Analyse):

<p>Stärken (Innensicht)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Koordinierte Vermarktung und doch lokale Verankerung • Starke Marke „Moonliner“ • Eingespielte Zusammenarbeit • Identifikation TU/Gemeinden mit Produkt • Kontakte zu Gemeinden und Sponsoren • Hoher Kostendeckungsgrad, keine Kantonsmittel nötig • Angebot am Puls der Nachfrage • Flexible Angebotsgestaltung, kurze Reaktionszeit • Flexibilität bei Grossanlässen • Betriebliche Flexibilität dank eigenem Tarif • Flexible Tarifierung je nach Gemeindebedürfnissen • gefühlte Sicherheit relativ hoch (auch gegenüber S-Bahn) • Einfach: Abfahrtsort/Abfahrtszeit einheitlich, 1 einfacher, verbundübergreifender Tarif für alle, einfache Distribution • Gewährleistung Transportketten (Anschlussicherung) 	<p>Schwächen (Innensicht)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarifsprung Tag-Nacht <ul style="list-style-type: none"> - Nachfragespitze letzter Spätkurs (Hypothese?) - „bedingt“ zeitliche Angebotslücke Tag-Nacht (Fernverkehr teilweise ohne Abnahme, z.B. aus Zürich) • Keine tarifarische Kundenbindung (Pauschalfahrausweise) • Nachttarife relativ teuer gegenüber MIV (Verlagerungspotential nicht ausgeschöpft) • Art. 5 AGV engt Spielraum Kanton stark ein • Verspätungen wegen Chauffeurverkauf • Schwer merkbarer Takt • Tarifsysteem inkonsistent mit Verbundtarifen • örtliche Angebotslücken (nicht prekär) • erhöhte Produktionskosten (Lohnzuschläge, Security) • längere Fahrzeiten als Tag bzw. MIV (Relevanz?)
<p>Chancen (Aussensicht)</p> <ul style="list-style-type: none"> • wachsender Freizeitverkehr (Zukunftsmarkt) • immer noch relativ geringer ModalSplit im Freizeitverkehr (Wachstum durch Angebotsausbau möglich) • hoher Anteil captives (direkte oder indirekte) • hohe Zahlungsbereitschaft (captives, Freizeit) • örtliche Konzentration (einfachere Planung) • steigender Benzinpreis, weniger PP • tiefere Alkoholgrenzwerte • Flexibilisierung Arbeitszeiten (Nachtschicht) • heterogene Altersstruktur versch. Gemeinden? 	<p>Gefahren (Aussensicht)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verärgerung ÖV-Stammkunden (Nichtanerkennung Pauschalfahrausweise) • Imageschaden: Diskriminierung Nachtkunden (d. Staat) • Marginalisierung Nachtangebot bei Verschlechterung der gefühlten Sicherheit (nur noch captives im Bus) • sprunghaft wechselnde Nachfrage (dynamisches Freizeitverhalten) • fehlende Kongruenz Abend- und Nachtangebot • freie Fahrt auf der Strasse (kein Stau) • Ausstieg einzelner Finanzierungspartner

Die SWOT-Analyse zeigt, dass die heutige Lösung zahlreiche Stärken aufweist. In Zukunft gilt es insbesondere diejenigen Stärken zu bewahren und auszubauen, welche auf die identifizierten Chancen anwendbar sind bzw. zur Vermeidung der Gefahren beitragen können. Dazu gehören insbesondere die Flexibilität in der Angebotsgestaltung (dynamische Nachfrage) aber auch der hohe Kostendeckungsgrad (hohe Zahlungsbereitschaft).

Handlungsbedarf besteht umgekehrt vor allem dort, wo spezifische Schwächen auf entsprechende Gefahren prallen. Dies ist vor allem im Tarifbereich der Fall (Gefahr Imageschaden).

Anhang 3: Fallbeispiel ZVV

Titel und Tariftyp	ZVV-Nachtnetz (Tariftyp: Zuschlag - mit Gratisabo für jugendliche ZKB-Kunden)
Historischer Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Das ZVV-Nachtnetz mit Nachtbussen und Nacht-S-Bahnen existiert seit Dezember 2002. Während zu Beginn schwergewichtig die Städte Zürich und Winterthur sowie die beiden Zürichseeufer und das Glattal bedient wurden (40% des Kantonsgebietes), waren 2006 bereits 95% des Kantonsgebietes abgedeckt. Seit 2003 wurde das Angebot örtlich und zeitlich laufend ausgebaut und soll auch in Zukunft weiter entwickelt werden. Das ZVV-Nachtnetz im Jahre 2003 umfasste 4 S-Bahn-Linien und 32 Buslinien, heute sind es 9 S-Bahn-Linien und 47 Buslinien. • Vor 2002 existierten einige Nachtbusangebote der Verkehrsbetriebe Zürich (vbz), von Gemeinden und von privaten Trägervereinen (eigene Initiativen von Pionieren auf eigene Rechnung mit sehr unterschiedlichen Tarifstrukturen). • Das ZVV-Nachtnetz entstand aus der Jugendstrategie des ZVV, mit der man „Nachwuchs-Kunden“ binden wollte. Das Nachtnetz entstand zu einer Zeit, in der die Nachtnachfrage stark zunahm: man wollte in dieser Ausbauphase das von den Pionieren Erreichte konsolidieren und das Angebot zu Gunsten des Kunden vereinheitlichen (Angebot aus einer Hand, ein Tarif, ein Takt). Die Pioniere konnten von dieser Idee überzeugt werden, mitunter auch weil ihre Kosten durch die bisherigen Einnahmen nur knapp gedeckt waren. Im Gegenzug konnte der ZVV von den Erfahrungen der Pioniere profitieren. • Besondere Umstände in der Vergangenheit, welche für die Ausgestaltung der heutigen Lösung entscheidend waren: Liberalisierung des Gastgewerbes 1998 führte zu einer starken Zunahme des nächtlichen Freizeitverkehrs. • Partner: ZVV, marktverantwortliche TU (MVU) des ZVV, weitere TU
Ziele, Grundsätze und Philosophie	<ul style="list-style-type: none"> • Das Nachtnetz soll den Zugang zu den nächtlichen Freizeitangeboten ermöglichen und eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr anbieten. Es unterstützt damit die verkehrs- und gesellschaftspolitischen Zielsetzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verkehrsverlagerung. • Das Nachtnetz ergänzt das Tagesangebot und leistet einen wichtigen Beitrag zum Gesamtmobilitätsangebot der öffentlichen Verkehrsträger. • Die vom Kantonsrat geforderte Kostendeckung verlangt ein besonders effizientes und marktgerechtes Angebot, welches eine möglichst hohe Grundauslastung garantiert sowie einen angemessenen Zuschlag zum regulären Fahrpreis.
Einzugsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> • Das ZVV-Nachtnetz umfasst primär den ganzen Kanton Zürich (heute 164 von 171 Gemeinden im Kanton) sowie angrenzende Regionen der Nachbarkantone. • Erschlossene Zentren: Wichtigste Ausgehzentren im Kanton Zürich. Verkehrsknoten sind Bellevue/Bahnhof Stadelhofen, Central/Zürcher Hauptbahnhof, Escher-Wyss-Platz/Bahnhof Hardbrücke, Bahnhof Winterthur. • Kantons- bzw. Verbundübergreifende Angebote: <ul style="list-style-type: none"> - Richtung Ostwind (mit eigenem Nachtnetz)

	<ul style="list-style-type: none">- Richtung Aargau/A-Welle (mit eigenem Nachtnetz)- bis Schaffhausen (mit eigenem Nachtnetz)- Nachtbahnlinie nach Singen (Deutschland)- einzelne Buslinien über das ZVV-Gebiet hinaus (z.B. N51)- kantonsübergreifend aber im ZVV-Gebiet: SZ, SG
Angebotsgrundsätze: örtlich	<ul style="list-style-type: none">• Die Bahnhöfe und Haltestellen bei den Ausgehzentren (Zürich und Winterthur) sind die Ausgangsorte für die Netzgestaltung.• Die S-Bahnkorridore bilden das Grundgerüst für das Nachtnetz. Sie erschliessen Regionen mit dem grössten Potenzial, verbinden diese miteinander und mit den grossen Zentren (Zürich, Winterthur).• Bei den Buslinien wird zwischen drei Typen unterschieden:<ul style="list-style-type: none">- Regionalbuslinien sind Grobverteiler auf S-Bahnkorridoren mit geringerem Potenzial oder mit disperser Besiedelung.- Anschlussbuslinien übernehmen die regionale Feinverteilung der Nacht-S-Bahn-Fahrgäste ab vordefinierten Umsteigebahnhöfen.- Städtische Buslinien verbinden die Ausgangsgebiete mit den Stadtzentren und den nahen Agglomerationsgemeinden. Zudem erfüllen sie die Funktion eines Zubringers zu den Regionalbuslinien und den Nacht-S-Bahnen.• Ein Trameinsatz in der Stadt Zürich ist allenfalls langfristig denkbar. Bedingungen dafür wären: steigende innerstädtische Nachfrage, konzentriert auf wenige Tramlinien, Aufhebung Zuschlag oder Automatisierung Fahrausweiskontrolle (da sonst die Kostenvorteile durch den grösseren Kontrollaufwand beim Tram wieder wettgemacht werden). Fraglich ist zudem die Akzeptanz des „Tramlärms“ bei den Anwohnern.• Grundsätze der Netzgestaltung:<ul style="list-style-type: none">- Ausrichtung auf die Heimfahrt von den Ausgeh-Zentren (andere Zentren als am Tag); Rückfahrmöglichkeit in Gegenlastrichtung hauptsächlich auf S-Bahnen und in den städtischen Gebieten (Rückfahrten Nachtbusse oft mit direkterer Linienführung -> Kosteneinsparungen)- möglichst am Tagesnetz orientierte Wege und Transportketten (Kundenfreundlichkeit, Beibehalten von Gewohnheiten) als wichtiger Faktor; Umsteigeorte Nacht gleich wie Tag- regionale Zentren als Umsteigeknoten- max. 1.5-fache Reisezeit gegenüber den Tagesverbindungen als Richtwert- max. einmal Umsteigen zwischen Abfahrtsort (Zentren des Freizeitverkehrs) und den Zielorten.• Das Rückgrat des ZVV-Nachtnetzes sind die S-Bahn-Linien (höhere Kapazität und vom Tagesnetz her gewohnte Verbindungen). Die Umstellung von Bus auf S-Bahn führte zu einem Nachfragesprung (+180% bzw. beinahe Verdreifachung auf den betroffenen Linien); Hauptgrund: gleiches Verkehrsmittel wie am Tag (gewohnter Standard und gewohnte Abläufe).• Kriterien für den Wechsel von Bus zu Bahn: spezifische Potentialanalyse; mittlerweile auch Erfahrungswerte, wie viele Nachtnetzkunden pro 1000 EW erwartet werden können.• Kapazitätsplanung: um die geforderte Kostendeckung zu erreichen, braucht es eine relativ hohe Auslastung.

	<p>Entsprechend müssen Stehplätze in Kauf genommen werden. Die durchschnittliche Sitzplatzauslastung lag 2009 bei 65%, bei den Bussen jedoch deutlich höher. Zielkonflikt: für kostendeckende Buslinie braucht es durchschnittlich 25-30 Einsteiger pro Kurs - bei über 40 Einsteigern wird aber die Kapazität bzw. der Komfort schon wieder kritisch.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da im Gegensatz zum Tagesangebot beim Nachtnetz keine Erschliessungspflicht besteht und die volle Kostendeckung eine Voraussetzung ist, wird der Erschliessungsgrad in erster Linie durch die Wirtschaftlichkeit bestimmt. Der ZVV entscheidet nach Rücksprache mit den MVU über neue Angebote (dabei ist der Einfluss des ZVV auf die Angebotsgestaltung im Nachtnetz grösser als im Tagesangebot). Es gibt keine Versuchsbetriebe.
<p>Angebotsgrundsätze: zeitlich</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Letzte Tramabfahrten HB Zürich ca. um 00:30 (einzelne Linien auch später), letzte Tages-S-Bahn-Abfahrten ab HB Zürich ca. um 00:20. • Erste Nachtnetz-Abfahrten ca. um 01:00, letzte um ca. 04:00 • Nächte vom Fr/Sa und Sa/So sowie vor den meisten Feiertagen. Kein Nachtnetz unter der Woche: Mit der deutlich geringeren Nachfrage wäre ein kostendeckender Betrieb nicht möglich. • Takt: <ul style="list-style-type: none"> - Halbstundentakt in Zürich, - Stundentakt in Winterthur sowie von Zürich in die wichtigsten Regionen. - Zweistundentakt in den übrigen Regionen. • Abfahrtszeiten nach Möglichkeiten zur vollen bzw. halben Stunde an den Starthaltestellen. • Wechsel von 2-h-Takt auf 1-h-Takt führte auf den Buslinien zu einem Nachfragezuwachs von +50%. Innerstädtischer Wechsel vom 1-h-Takt auf den 30'-Takt: erste Ergebnisse lassen +30% erwarten. • Betriebszeitraum: „durchgehend“ vom Betriebsschluss bis zum Beginn des Tagesangebotes (generell um ca. 05:00)
<p>Tarifsystem</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jeder Fahrgast benötigt 2 Fahrausweise: das Grundticket und das Zuschlagsticket. • Der Fahrpreis des Grundtickets entspricht dem normalen Tagestarif. Entsprechend werden alle Pauschalfahrausweise analog ihrer Gültigkeit im Tagestarif anerkannt (ZVV-Billette inkl. Abos, GA, HalbTax, Gleis7 auf den Bahnlinien SBB/Thurbo etc.). Wegen der unterschiedlichen Linienführung der Nachtlinien queren gewisse Nachtlinien mehr Tarifzonen als am Tag - dies wird für das Grundticket jedoch nicht berücksichtigt (kann man vom Kunden nicht erwarten). • Das Zuschlagsticket kostet immer 5.-. Für das Zuschlagsticket werden keine Pauschalfahrausweise anerkannt. • Ausnahme: Die sehr beliebte zkb-nightcard für ZKB-Kunden zwischen 14 und 22 Jahren (Studenten bis 25) gilt als Gratis-Nachtzuschlag (mit gewissen Ausnahmen). • Für das Zuschlagsticket gibt es MFK à 6 Zuschläge mit 10% Rabatt. • <u>innerhalb des ZVV-Gebietes ist das Tarifsystem einfach; darüber hinaus wird es aber schnell kompliziert und für den Gelegenheitskunden sehr schwierig:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Ostwind: ZVV-Zuschlag gilt für alle Fahrten auch im Ostwind (inkl. Feinverteilung durch Nachtwind-Busse), aber umgekehrt gilt der Ostwind-Zuschlag

- nicht im ZVV-Nachtnetz (Reisende von Frauenfeld nach Zürich brauchen also zwei Zuschläge, in Gegenrichtung jedoch nur einen; allerdings können die Kunden aber auch im Ostwind einen ZVV-Nachtnetzzuschlag erwerben und so einen zweiten Zuschlag umgehen).
- Schaffhausen: ZVV-Zuschlag gilt bis Bhf. Schaffhausen, aber nicht auf dem Schaffhauser-Nachtnetz (dort eigener Zuschlag von 3.- nötig)
 - Deutschland (Singen): ZVV-Zuschlag gilt bis Landesgrenze, danach nebulös, was gilt
 - einzelne Schleifen von ZVV-Buslinien in den Kt. AG: hier gilt der ZVV-Zuschlag, da es sich nur um kurze Strecken handelt
 - Aargau/A-Welle: auf der SN1 Zürich-Baden-Aarau gilt der ZVV-Zuschlag bis Aarau und umgekehrt der A-Welle-Zuschlag bis Zürich; aber auf der benachbarten Buslinie N33 Zürich-Spreitenbach-Baden gilt der ZVV-Zuschlag nur bis Spreitenbach (Kantonsgrenze) und nicht bis Baden (bis Baden ist separater A-Welle-Zuschlag nötig, d.h. mit dem Zug reicht für die Relation Zürich-Baden ein Zuschlag, mit dem Bus braucht es zwei).
- Das Problem der verbundübergreifenden Tarife ist noch nicht gelöst und sorgt auch laufend für Diskussionen bei der Fahrausweiskontrolle - aber auch in der Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen und Verbunden. Aus Sicht ZVV wären die Ertragsausfälle bei einer gegenseitigen Anerkennung aller Zuschläge zu gross, eine Preiserhöhung des ZVV-Zuschlags kommt aus innerkantonaler Sicht nicht in Frage (der ZVV sieht den Ball hier primär bei den Nachbarkantonen, welche ihren Einwohnern den Ausgang in Zürich und Winterthur ermöglichen möchten - grundsätzliche Frage der Zentrumslasten, welche Zürich zu Gunsten der umliegenden Kantone trägt).
 - Die Idee eines Nachtzuschlags-Abos (analog vagabond+ im Jura) wurde wegen der Auflage der Kostendeckung verworfen: das Abo wäre wegen der Kostendeckung unattraktiv teuer geworden. Zudem übernimmt die zkb-nightcard für Kunden unter 22 bzw. 25 Jahren diese Abo-Funktion.
 - Vergleich der Nachttarife zum Tagestarif (Preissprung zwischen Spät- und Nachtangebot): Der Tarifunterschied beträgt immer 5.-, d.h. auf kurzen Strecken relativ viel (z.B. innerstädtisch bis +200% für HalbTax-Abonnenten), auf langen Strecken prozentual weniger (z.B. +30-60%).
 - Die Nachfrage ist über die ganze Nacht relativ ausgeglichen verteilt; auch der erste Kurs um 01:00 ist trotz der relativ kurzen Angebotslücke zum letzten Spätkurs nicht deutlich schwächer belastet (im Limmattal verkehren kurz vor der Nacht-S-Bahn sogar noch Fernverkehrszüge ohne Zuschlagspflicht, ohne dass dies die Nachfrage der Nacht-S-Bahnen mit Zuschlagspflicht gross beeinflussen würde). Gründe (Hypothese): relativ viele Kunden verfügen mit der zkb-nightcard über einen Gratiszuschlag; zudem sind die Fahrgäste vermutlich doch nicht sehr preissensitiv (weniger als am Tag).
 - Verglichen mit den MIV-Kosten (allerdings noch ohne die in Zürich sehr hohen Parkgebühren) sind die Tarife relativ hoch. Man sieht den MIV im Bezug auf die Tarife jedoch nicht als Richtschnur/Konkurrent, da für die Wahl des Verkehrsmittels andere Aspekte wichtiger sind. Eher werden die Tarife durch

	<p>die Taxipreise begrenzt, v.a. da nachts viele Leute in Gruppen unterwegs sind, welche sich ein Taxi teilen können.</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Tarifsystem wird von den Kunden gut akzeptiert: in einer Befragung (2003) empfanden 75% der Kunden den Zuschlag als „gerechtfertigt“.
Einnahmenverteilung	<ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich nicht nötig, da alle Einnahmen zu Gunsten des ZVV abgerechnet werden. Für die interne Abgrenzung innerhalb der ZVV-Rechnung werden jedoch spezifische Einnahmen dem Nachtnetz zugewiesen: alle Nacht-Zuschläge sowie ein durchschnittlicher Ertragsatz pro Fahrt und Pkm (derselbe wird auch für die Linienerechnung im Tagesangebot verwendet). In diesem Ertragsatz sind die Einnahmen aus dem Grundticket eingerechnet (EB und Pauschalfahrausweise).
Distribution	<ul style="list-style-type: none"> Grundticket und Zuschlag an allen ZVV-Automaten und am Schalter. Kein Ticket- und Zuschlagsverkauf in der S-Bahn und in den Bussen auf Stadtgebiet von Zürich und Winterthur. Auf den Überlandbussen teilweise Chauffeurverkauf. An der zentralen Abfahrtsstelle Bellevue in Zürich kann der Zuschlag (nicht aber das Grundticket) auch im "Caffè & Bar Bellevue" gekauft werden (unkompliziertes System mit Kassabon). Testbetrieb bis Herbst 2010 zur Verringerung der Warteschlangen an den Automaten: Zuschlag kann via SMS gekauft werden (keine vorgängige Registrierung, Bezahlung via Telefonrechnung bzw. prepaid-Karte). Erste Erfahrungen damit sind nicht schlecht, allerdings ist dieser Vertriebskanal teuer und der Kontrollaufwand höher.
Fahrausweiskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> Fahrausweiskontrolle in jeder Nacht-S-Bahn durch je 2 Zugbegleiter (kommen allerdings bei einer Belegung von 300 Pers./Zug nicht durch). Zusätzlich sog. Schwerpunktkontrollen mehrmals pro Monat In den Städten auch Kontrollen durch alpha-protect-Personal auf ausgewählten Kursen Deutlich häufigere Kontrollen als am Tag Aufwand relativ gross Häufige Diskussionen im Zuge der Billettkontrolle (oft falscher Zuschlag gelöst, z.B. A-Welle statt ZVV-Zuschlag). Anteil Fahrgäste ohne bzw. mit ungenügendem Billett etwas höher als am Tag (<5%)
Gesetzliche Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> Ein Nachtbetrieb ist in der kantonalen Gesetzgebung (Angebotsverordnung) nicht vorgesehen. Zwar lässt diese die Verlängerung der Betriebszeiten über das Tagesangebot hinaus zu, sie regelt für das Nachtnetz aber weder Angebotsstandards noch Erschliessungsgrundsätze. Die Unabhängigkeit von der Angebotsverordnung ermöglicht eine flexible und unabhängige Weiterentwicklung, da grundsätzlich keine Erschliessungspflicht besteht. Allerdings muss das Nachtnetz als Zusatzangebot kostendeckend betrieben werden (Vorgabe Kantonsrat). Diese Vorgabe steht zurzeit nicht zur Diskussion. Der Zuschlag als Bedingung für die Kostendeckung ist mittlerweile akzeptiert. Die Forderung nach Kostendeckung und damit der Zuschlag sind historisch zu sehen (im Gegensatz zu z.B. Subventionierung der Seeschiffahrt, welche schon immer Teil des ÖV-Angebotes war). Wenn allerdings die Nachbarkantone (z.B. AG) den Zuschlag abschaffen sollten, könnte die Diskussion ebenfalls aufkommen.

<p>Organisation und Zuständigkeiten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der ZVV bestellt das Nachtangebot; Organisation und Zuständigkeiten sind gleich wie sonst im ZVV, wobei beim Nachtangebot gegenüber dem Tagesangebot der Einfluss des ZVV auf Kosten der MVU etwas grösser ist (insbesondere in den Bereichen Marketing und Planung). • Die Gemeinden sind nicht direkt am Nachtangebot beteiligt (weder an Planung noch an Finanzierung); sie sind jedoch indirekt über ihre Beiträge an das Defizit des ZVV eingebunden (die Höhe dieser jeweiligen Beiträge sind jedoch de facto unabhängig vom Nachtangebot). • Kantonsübergreifende Angebote werden teilweise gemeinsam bestellt und nach IKV abgerechnet (wie Tagesangebot); im Kanton Schwyz (innerhalb ZVV-Gebiet) erfolgt die Zusammenarbeit bzw. Finanzierung direkt mit den einzelnen Gemeinden (weil keine Kantonsbeteiligung). • Zusammenarbeit mit benachbarten Kantonen und Tarifverbänden: <ul style="list-style-type: none"> - Kantone SG, TG, AI, AR, SH, AG, SZ (Kanton selber nicht beteiligt, aber Gemeinden), Deutschland etc. - Verbunde Ostwind, A-Welle, FlexTax (SH) • Zusammenarbeit mit Kantonen (Finanzierung etc.) relativ einfach, da nur wenige Partner, aber mit Gemeinden (z.B. im Kanton Schwyz) sehr komplex und aufwändig (unzählige Sonderfälle, Verhandlungslösungen etc.)
<p>Finanzierung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gesamtkosten inkl. Planung, Marketing ca. 8.5 Mio. CHF (2009) bzw. 10 Mio. CHF (2010) • Fahrzeugamortisation wird nur dem Tagesangebot belastet • Kostendeckungsgrad 100-120% durch <ul style="list-style-type: none"> - Fahrscheinerträge - plus Sponsorbeitrag ZKB - plus Beiträge der Nachbarkantone und ausserkantonaler Gemeinden (Anteil zusammen <10%) • Kostendeckung ist vermutlich (Abgrenzung nur ungefähr) real etwas geringer weil: <ul style="list-style-type: none"> - der verwendete durchschnittliche Ertragsatz für das Nachtnetz etwas zu hoch ist (z.B. sind in der Nacht die Erträge pro Pkm wegen dem Gleis7 geringer als am Tag) - Gewisse Leistungen des ZVV in der Kostenrechnung des Nachtnetzes nicht aufscheinen • Aufschlüsselung Fahrgeldeinnahmen auf die verschiedenen Töpfe, z.B. GA, HalbTax, TV-Abos, EB, Zuschläge: nicht vorhanden (alles im durchschnittl. Ertragsatz berücksichtigt) • Nur ein Sponsor: ZKB (Betrag vertraulich, aber in jedem Fall substantiell für die Finanzierung) • Kaum Werbeeinnahmen • Kein Defizit
<p>Nachfrage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Total beförderte Fahrgäste 2009: 1.33 Mio. • Starkes Nachfragewachstum: 2003 noch 4500 Fahrgäste pro Nacht, 2006 bereits 8200 (+85%), 2009: 12'200 (+175%) • Durchschnittliche jährliche Zuwachsraten 2003-2009: +18% • Nachfragesteigerung auch durch Angebotsausbau; zwar wurde sicher viel Verkehr induziert, der nächtliche Modal Split dürfte sich jedoch verbessert haben, liegt heute aber wohl immer noch unter 20%. • Es ist noch Nachfragepotential vorhanden, gerade auch in Anbetracht der geburtenstarken Jahrgänge die kommen (es kommen laufend neue junge Kunden hinzu, ohne dass die älteren Kunden in gleichem Masse wegfallen -> positiver

	<p>Kundensaldo -> Wachstumsmarkt).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachfrage-Ganglinien übers Jahr: stärkste Nachfrage im Herbst, geringer in den Schulferien (Sommer und Winter) • Nachfrage über die Nacht relativ ausgeglichen (02:00-Kurs ist am stärksten). • relativ wenige Kundenrückmeldungen (positiv oder negativ) zum Nachtnetz. Vermutlich sind die Kunden in der Nacht toleranter als am Tag (auch geringere Anspruchshaltung). Regelmässige Diskussionen und Probleme gibt es jedoch im Zuge der Fahrausweiskontrollen (vgl. oben). • Zusammensetzung Fahrgäste erstaunlich ausgeglichen (Befragung 2003): 25% unter 20 Jahre 35% 20-30 Jahre 20% 30-40 Jahre 20% über 40 Jahre • Neue Angebote werden sehr schnell angenommen. • Fahrausweisstruktur: ca. 40% der Nachtfahrgäste mit zkb-nightcard! Übernimmt so gesehen etwa die Funktion eines Nachtnetz-Zuschlags-Abos (ähnlich vagabond+) - allerdings nur für Kunden unter 25 Jahren
<p>Sicherheit (security)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Atmosphäre in den Nachtbussen und -zügen ist kein dringendes Problem, man muss aber laufend am Thema dran bleiben. • Jede Nacht-S-Bahn ist begleitet (2 Zugsbegleiter, welche bei Bedarf Bahnpolizei anfordern); Bahnpolizei ist jede Nacht auf Patrouille. Alpha-protect-Personal im Turnus auf verschiedenen Buskursen. • Sicherheitsaufwand Bahn deutlich grösser; Erfahrung zeigt aber auch, dass weniger Sicherheitsprobleme in den Bussen, welche die Bahngäste weitertransportieren. • Aufwand gross: Security plus Fahrausweiskontrolle: 20-25% der Betriebskosten!
<p>Erfahrungen, Probleme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reinigungskosten und Kosten Billettkontrolle inkl. Security deutlich höher als am Tag (aber ähnlich wie in den letzten Spätkursen bzw. ersten Frükursen) • Marginalisierung (Nachtnetz wird aufgrund Atmosphäre nur noch von captive ridern benutzt) ist ein Thema, aber lösbar wenn man dran bleibt (allg. gesellschaftliche Tendenz - auch am Tag sichtbar).
<p>Erfolgsfaktoren und Übertragbarkeit</p>	<p>Erfolgsfaktoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marktgerechte Angebotsgestaltung: Flächendeckende Erschliessung, Orientierung an den Zentren des nächtlichen Freizeitverkehrs, angepasste zeitliche Verfügbarkeit, nachfragegerechter Verkehrsmiteinsatz, effizienter Betrieb • Einfacher Zugang und einfache Nutzung: Nachvollziehbare Netzgestaltung (Orientierung am Tagesangebot), transparentes, gut merkbares Angebot, einfaches Handling mit dem Nachtzuschlag • Hohe Verbindungsqualität / spezifische Komfortansprüche: Konkurrenzfähige Reisezeiten, möglichst viele Direktverbindungen, hohe Anschlusssicherheit, Kapazitätsmanagement: gute Auslastung des Angebots, Vermeidung von Überlastungen • Das Modell ist nicht ohne weiteres auf andere Regionen übertragbar. Einzigartige Rahmenbedingungen in Zürich sind die Grösse und die Zentralität, welche erst die Kostendeckung ermöglichen. Zudem profitiert man von den vorhandenen

Strukturen und den personellen Kapazitäten des ZVV.	
Stärken und Schwächen	<p>Wichtigste Vorteile der heutigen Lösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> + Kostendeckung (Unabhängigkeit, Flexibilität beim Ausbau, schnelle Reaktionszeiten da unabhängig von Politik) + fehlende Erschliessungspflicht bringt Freiraum und ermöglicht effizientes Angebot + innerkantonal einfacher und konsistenter Tarif (gültiger Fahrausweis + Zuschlag) + zentrale Planung durch ZVV ohne Gemeinden (gerechtes und koordiniertes Angebot für alle) <p>Wichtigste Nachteile der heutigen Lösung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schwierige Überlappung mit benachbarten Kantonen und Verbunden: aus organisatorischer Sicht - aber auch für die Kunden (Tarifwirrwarr etc.) - aufwändige Fahrausweiskontrolle (viele Fahrausweistypen) - Tarifierpassungen nur in Sprüngen möglich (5 CHF -> 6 CHF)
Zukünftige Entwicklung/Planung	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung Nachtnetz-Vision abschliessen • weiterer Angebotsausbau (z.B. Taktverdichtung, Ausdehnung auf andere Wochentage) ist durch Personalbestand der TU begrenzt (Ruhezeiten etc.)
Referenzen und Kontaktangaben	<ul style="list-style-type: none"> • Marco Rüdüsühli, PL Nachtnetz, Tel. 043 288 49 33, marco.ruedisuehli@zvv.zh.ch • Nachtnetz-Vision: mittelfristige Strategie für das ZVV-Nachtnetz, Nov. 2006 • Planungsbericht „Vision ZVV-Nachtnetz“ • Umfragergebnisse aus dem Jahre 2003 • Kennzahlen zu Nachfrageelastizitäten und andere Daten auf Anfrage vorhanden
Bearbeiter RT, Datum	de, 7.6.2010

Beispiel Tarifsystem anhand exemplarischer Strecken inkl. Vergleich Tag/Nacht:

alle Angaben 2. Kl. 2010	Zürich HB - Wollishofen (Tram)		Zürich HB - Winterthur		Zürich HB - Wallisellen	
	Abend	Nacht	Abend	Nacht	Abend	Nacht
EB 1/1	4.00	9.00	11.60	16.60	6.20	11.20
EB mit HalbTax	2.80	7.80	5.80	11.80	3.10	8.20
mit ZVV-Abo	-	5.00	-	5.00	-	5.00
mit Gleis7	4.00	9.00	-		6.20	11.20
mit GA	-	5.00	-		-	5.00
Fahrzeit	15'	15-30'	25'	25'	10'	35'
Kosten MIV (0.50/km, 2 P./Fz)	1.30	1.30	6.30	6.30	2.00	2.00
Fahrzeit MIV	10'	10'	25'	25'	15'	15'
Taxi (ab 20:00Uhr)	30.-	30.-	100.-	100.-	50.-	50.-

Preisanpassungen Dez. 2010: noch nicht kommuniziert (Hr. Beat Rüegg, ZVV)
 Zuschlag bleibt bei 5.--

Anhang 4: Fallbeispiel Noctambus jurassien

Titel und Tariftyp	Noctambus jurassien (Tariftyp: eigener Zonentarif mit Abo+)
Historischer Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Die ersten Nachtangebote entstanden zwischen 2001 und 2002 (Hibou Val Terbi Juni 01, Noctambus franc-montagnard (ANFM) November 02 und PubliCar Hibou Ajoie und Hibou Haut-Plateau im Dezember 02). Im August 2006 Gründung der Association transport nocturnes jurassiens (ATNJ) (tätig im vallée de Delémont und Ajoie) • 28.1. 2010 Fusion ANFM und ATNJ zur Association Noctambus jurassien (ANJ). Man wollte ein einheitliches, kantonales Nachtnetz bzw. einheitliches, einfaches Nachttarifsystem (ANFM war eher Rufbus-System) -> Ein Netz mit 2 TU's (PAG und CJ). • 1. Juni 2007 Einführung Abo Vagabond+ • Partner ANJ: Kanton, Gemeinden, Mitglieder Association, Sponsoren. Geschäftsführer ist der Präsident der Association (Gilles Froidevaux), für die planerischen belange (Fahrplan, Tarif) ist Herr Ferlin beim Kanton zuständig.
Ziele, Grundsätze und Philosophie	<ul style="list-style-type: none"> • Nachtangebot für sichere Heimreise v.a. der Jugendlichen • Verringerung der Unfallquote an den Wochenenden im MIV • Ziele Vagabond+: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ein einfaches Angebot für den Kunden für Tag u. Nacht, 2. Kundenbindung durch Abo+ 3. Einfaches System für Verkauf bzw. Chauffeur inkl. Zeitersparnisse -> Verbesserung der Attraktivität des ÖV via Vagabond+ • Ziele werden durch Politik unterstützt. • Ziele wurden erreicht (wenngleich man sich eine höhere Nachfrage bei den Abo+ erhofft hatte)
Einzugsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> • 14 Linien (2 davon PubliCar Ajoie Est/Ouest), die insgesamt über 70 Ortschaften im ganzen Kanton bedienen. Das Einzugsgebiet erstreckt sich nur innerhalb des Kantons (Ausnahme La-Chaux-de-Fonds, Tavannes/Tramelan), ist jedoch auch mit ausserkantonalen Nachtzügen abgestimmt. Die Zahl der bedienten Einwohner beläuft sich auf etwa 58'000 -> fast alle Einwohner des Kantons werden bedient!
Angebotsgrundsätze: örtlich	<ul style="list-style-type: none"> • Nur Busse (Maxi = 12 Meter), bei angekündigten Events werden Gelenkbusse eingesetzt. Nacht-S-Bahn kein Thema (zu teuer) • Regionale Zentren als Knotenpunkte, Buslinien bedienen bestimmte Achsen • Bestehendes Angebot ausreichend (ganzer Kanton wird bedient!). Via Gemeinde und Association erfolgt ein Input der Kunden. Für das bestehende Nachtnetz wurden v.a. in den Schulen Erhebungen/Umfragen gemacht, um die Bedürfnisse zu ermitteln.
Angebotsgrundsätze: zeitlich	<ul style="list-style-type: none"> • Bestimmung der Abfahrtszeiten aufgrund von Umfrage-Ergebnissen und möglichst grosser Wirtschaftlichkeit. • Die letzten Spätkurse zum Tagestarif fahren um ca. Mitternacht ab (Züge teilweise später). • Nachtangebot in den Nächten vom Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag. • Für die meisten Destinationen sind zwei Kurse vorgesehen,

	<p>einer um 1.00 und einer um 3.00 Uhr. Auf den Hauptachsen verkehrt zusätzlich um 2.00 Uhr ein Kurs. (4 Kurse sogar bis 4.30 Uhr)</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Angebot umfasst 14 Linien (davon 2 PubliCar, welche in der Ajoie Est/ Ouest je nach Wohnort der Kunden ihre Route definieren)
Tarifsystem	<ul style="list-style-type: none"> 1 Zone kostet Fr. 5, zwei und mehr Zonen Fr. 10. (Kein „normaler“ Fahrausweis nötig) Die Zonen des Nachtnetzes entsprechend NICHT den Zonen des vagabond-Tarifverbundes (sie sind deutlich grösser!) Kanton ist in Distrikte unterteilt. 1 Distrikt = 1 Zone. Festgestellt wurde, dass Jugendliche meist ins Zentrum ihres Distrikts fahren oder vielleicht noch nach Delémont. Mit dem Abo Vagabond+ (Zuschlag von Fr. 8/Monat oder Fr. 80/Jahr) ist das ganze Nachtnetz im Tages-Abo enthalten. Das vagabond+ kann NUR als Zusatz zu einem gültigen vagabond-Abo gekauft werden; es gilt aber immer für das ganze nachtnetzangebot, unabhängig vom Gültigkeitsbereich des zugrunde liegenden vagabond-Abos. Halbtax, Gleis 7 und Abo Vagabond (ohne Zusatz) werden nicht anerkannt. Eine Anerkennung dieser Pauschal-fahrausweise hätte nicht finanzierbare Ertragsausfälle zur Folge gehabt. Das GA ist anerkannt, für einen Zuschlag von Fr. 5.- kann im ganzen Nachtnetz gefahren werden. Die Anerkennung des GA ist eine symbolische Geste; da dies nur sehr wenige Fahrgäste betrifft sind auch die Ertragsausfälle entsprechend gering. Tarifsprung Tages- zu Nachtangebot: Preise Tag und Nacht sind relativ ähnlich (mal teurer mal billiger, vgl. Tabelle am Schluss). Eine Anwendung des Tagestarifs wurde diskutiert, aber man wollte für den Nachtbus explizit ein einfacheres Tarifsystem als am Tag mit einem eigenen Tarif. Ausschlaggebend für den Entscheid, für das Nachtangebot einen eigenen Tarif anzuwenden, waren einerseits die Möglichkeiten, (Zusatz-) Einnahmen zu sichern und andererseits der Wunsch nach einem möglichst einfachen Fahrausweis-Verkaufssystem für das Nachtangebot, um die Fahrplanstabilität sicherzustellen. Bei den Benutzern des Tagesangebots besteht eine Abonnementsdichte (Abo vagabond) von ca. 75%. Aus Ertragsgründen wird seit Fahrplanwechsel 2009 auf eine Anerkennung der vagabond-Abonnemente für das Nachtangebot verzichtet (eingeschlossen ist das Nachtangebot seitdem nur noch im leicht teureren Abonnement vagabond+).
Einnahmenverteilung	<ul style="list-style-type: none"> Alle Einnahmen des Nachtangebotes werden von den TU zu Gunsten der Association abgerechnet (Einzelfahrausweise und Einnahmen vagabond+).
Distribution	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrausweise werden direkt im Bus ausgegeben Es sind auch Mehrfahrkarten (6 für 5) erhältlich (beim Postschalter oder im Bus PAG, bei CJ nur während des Nachtservice)
Fahrausweiskontrolle	<ul style="list-style-type: none"> Chauffeur (nur Einstieg bei Chauffeur möglich) Stichproben durch Securitas auf den jeweiligen Bussen
Gesetzliche Rahmenbedingungen	<ul style="list-style-type: none"> Gesetz in Vorbereitung per 2011, dass sich Gemeinde an Kosten beteiligen müssen (gemäss Anz. Abfahrten, Haltestellen, etc.)

Organisation und Zuständigkeiten	<ul style="list-style-type: none">• Formell wird das ganze Nachtangebot durch den Kanton bestellt. Fahrplan und Tarife werden von der Association in Absprache mit dem Kanton festgelegt.• Die ersten Kurse des Nachtangebotes um 01:00 bestellt der Kanton im Rahmen der Bestellung (und Finanzierung) des Regionalverkehrs (TRV).• Für die Anschlussbusse an die letzten Nachtzüge trägt der Kanton die Verantwortung, da sie als Teil des öffentlichen Regionalverkehrs gelten, für alle anderen Linien die ANJ.• Die Gemeinden sind in der Association eingebunden. Da bisher von Gesetzes wegen eine Beteiligung der Gemeinden an den Angeboten nicht möglich war, wurden sie via Association aktiv eingebunden (um auch das Interesse zu stärken). Die Gemeinden bezahlen pro Einwohner (1.-- bzw. 1.50)• Beim Kanton gibt es eine 30%-Stelle, welche sich um die Anliegen des Noctabus kümmert (angesiedelt im Büro für Jugendmobilität)
Finanzierung	<ul style="list-style-type: none">• In die Finanzierung sind der Bund (Anschluss an letzte Nachtzüge bis ca. 1 Uhr), der Kanton, die Gemeinden sowie private Sponsoren durch Beiträge eingebunden.• Die Gemeinden zahlen pro Einwohner Fr. 1.-, Delémont und Porrentruy zahlen Fr. 1.50 (weisen mehr Abfahrten auf)• Kosten Total brutto inkl. Teil Regionalverkehr: 570'000 CHF• Erträge Fahrausweise: 156'000 (Kostendeckungsgrad 27%)• Kosten Netto inkl. Teil Regionalverkehr: 414'000.- wovon<ul style="list-style-type: none">- ungedeckte Kosten Regionalverkehr 69'000 CHF- ungedeckte Kosten Nachtangebot 345'000• Das Defizit des Nachtangebotes von 414'000 CHF wird finanziert durch (Angaben gemäss Budget 2010)<ul style="list-style-type: none">- Subventionen Kanton Jura 31%- Subventionen der Gemeinden 27%- Regionalverkehr (Bund, Kanton, Gemeinden) 17%- Sponsoren 16%- Mitgliederbeiträge Association 6%
Nachfrage	<ul style="list-style-type: none">• Anfängliches Angebot aufgrund von Umfrageergebnissen (v.a in Schulen) und der Grösse der zu bedienenden Gemeinde (Kundenpotential) ausgearbeitet.• Anpassungen aufgrund von Verkaufstatistik für 2010 -> Teilweise Aufhebung der letzten Kurse um 3 Uhr am Freitag auf Samstag. Kunden kommen am Freitag nicht so spät nach Hause wie am Samstag• 2009 = 29'000 Kunden (ohne rund 280 Vagabond+-Abonnenten), 2008 = 28'000, 2007 = 25'000 -> Steigerung seit 2007 um rund 16% [Angaben mit Unsicherheiten behaftet]• Verkaufszahlen Abo+: 200 Abos im 2007, 240 im 2008 et 280 im 2009. Jüngste Erhebungen deuten darauf hin, dass ca. 37% der Nachtbuskunden ein Abo+ besitzen. Der durchschnittliche vagabond+-Abo-Besitzer benutzt den Nachtbus ca. 3.8x pro Monat.• Durchschnittliche Anzahl Einsteiger pro Kurs: 13 Fahrgäste mit Einzelfahrausweisen zuzüglich Fahrgäste mit vagabond+ [wenn 37% der Fahrgäste mit Abo+ sind das ca. 20 Fahrgäste pro Kurs]• Rückmeldungen Kunden positiv.• Zusammensetzung Fahrgäste: zur sehr grossen Mehrheit junge Leute zwischen 16 und 25 Jahren.

Sicherheit (security)	<ul style="list-style-type: none"> Auf Bussen zwischen Delémont und Porrentruy je 1 Securitas pro Kurs. Keine Probleme vorhanden im Noctabus (nur zwischen Delémont und Biel = Moonliner, nur 1 Kurs) Anteil der Sicherheitskosten an den Betriebskosten nicht bekannt.
Erfahrungen, Probleme	<ul style="list-style-type: none"> Keine Security-Probleme vorhanden im Noctabus (nur zwischen Delémont und Biel = Moonliner, nur 1 Kurs) Einzig negative Rückmeldungen am Anfang, als es Verspätungen wegen des Verkaufs beim Chauffeur gab (noch ohne Vagabond+). Jetzt wo gut ein Drittel der Fahrgäste mit Abo+ verkehren hat sich das Problem - abgesehen von Nächten mit hohem Fahrgastaufkommen - entschärft.
Erfolgsfaktoren und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> Der Noctabus wurde auf die Bedürfnisse der Jugendlichen ausgerichtet Schwierig ein solches System (Netz für ganzen Kanton) zu übertragen. Der Kt. Neuchâtel interessiert sich für die Lösung Noctabus. Spezifische Rahmenbedingungen Kanton Jura: wenig dicht besiedelt, daher grosse Distanzen und lange Wege. Daher relativ grosser Subventionsbedarf, wenn man dennoch ein attraktives Nachtangebot bereitstellen möchte.
Stärken und Schwächen	<ul style="list-style-type: none"> Stärke: Einfachheit des Tarifsystems für Kunden wie auch für Betreiber und die Absicht mit dem Abonnement Tag und Nacht verkehren zu können -> macht ÖV attraktiver für die Freizeit Schwäche: „Angebotsloch“ zwischen 20.00 Uhr und 24.00 Uhr. Die Jugendlichen starten heute später in den Ausgang, also benötigen sie für die Hinreise den MIV.
Zukünftige Entwicklung/Planung	<ul style="list-style-type: none"> Nachtnetz funktioniert, beibehalten Vermehrt Verknüpfungen Richtung Kt. NE Aufhebung „Angebotsloch“ erwünscht, aber nicht über Nachtangebot lösbar
Referenzen und Kontaktangaben	<p>Thomas Schaffter, Car Postal Suisse SA, Région Ouest, Avenue de la Gare 6, 1401 Yverdon-les-Bains, 058 386 09 66, thomas.schaffter@carpostal.ch</p> <p>André Ferlin, République Canton du Jura, 12 rue de la Préfecture, 2800 Delémont, 032 420 59 60, andre.ferlin@jura.ch</p>
Bearbeiter Rapp Trans, Datum	Flavio Schneider, 26.5.2010

Beispiel Tarifsystem anhand exemplarischer Strecken inkl. Vergleich Tag/Nacht:

alle Angaben 2. Kl. 2010	Delémont-Porrentruy		Delémont-Montsevelier		Glovelier-Saignelégier (Bus)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
EB ohne HalbTax	10.20	10.-	8.20	5.-	15.80	5.-
EB mit HalbTax	5.10	10.-	4.10	5.-	7.90	5.-
mit vagabond	-	10.-	-	5.-	-	5.-
mit vagabond+ (+8.-/Monat)	-	-	-	-	-	-
mit GA	-	5.-	-	5.-	-	5.-

Anhang 5: Fallbeispiel Noctambus unireso

Titel und Tariftyp	Noctambus unireso; Anwendung Tagestarif
Historischer Hintergrund	<ul style="list-style-type: none"> • Das Angebot entstand nach dem „bottom up“-Prinzip auf Initiative aus studentischen Kreisen. Die Motivation lag darin, für das jugendliche Zielpublikum eine (unfall-)sichere Transportmöglichkeit während den Haupt-Ausgangszeiten in der Agglomeration Genf anzubieten. Der erste Nachtbus fuhr 1996 von Genf nach Meyrin, nachdem die Jugendparlamente von Genf, Meyrin und Vernier 1994 bei der Stadtverwaltung eine Motion für die Entwicklung eines Nachtnetzes eingereicht hatten • 2003 wird Noctambus ein offizieller Teil der TPG, d.h., das Angebot wird seitdem im Rahmen der Konzession der TPG betrieben • an der tripartiten Partnerschaft zw. TPG, Kanton und Gemeinden hat sich bis heute grundsätzlich nichts geändert, nur bei der Verantwortlichkeit (leadership liegt nicht mehr bei den Gemeinden, sondern bei der TPG gemäss ihrer Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Genf)
Ziele, Grundsätze und Philosophie	<ul style="list-style-type: none"> • Angebot einer (unfall-)sicheren Transportmöglichkeit als Alternative zum weniger sicheren Individualverkehr • Das Noctambus Nachtangebot ist nicht profit-orientiert • Das Netz bzw. die Linien und die Bedienung der Haltestellen richten sich dementsprechend nicht nach wirtschaftlichen Prinzipien (wie z.B. Kostendeckungsgrad der Linien), sondern orientieren sich am sozialen Gedanken des „service public“ (breite Abdeckung des relevanten Einzugsgebietes) • Es besteht eine Solidarität unter den 69 beteiligten Gemeinden, was deren Kostenbeteiligung betrifft; die anteilmässige Kostenbeteiligung der einzelnen Gemeinden ist nicht direkt nachfrageabhängig, sondern stützt sich (als eine Art theoretische Hilfsgrösse) auf die Anzahl Einwohner je Gemeinde, unabhängig von der Angebotsdichte in den einzelnen Gemeinden • Sicherstellung der Angebots-Kontinuität mit laufender Optimierung der Netzabdeckung
Einzugsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> • Insgesamt 69 Gemeinden in den Kantonen Genf (45 Gemeinden), Waadt (13 Gemeinden) sowie grenzübergreifend in Frankreich (11 Gemeinden) werden von insgesamt 11 verschiedenen Linien bedient • Der Perimeter Noctambus unireso geht stellenweise über den Perimeter des Verbundgebietes Unireso hinaus (Ortschaft Gland ist nicht im unireso, wird im Nachtangebot aber bedient). Es sind aber ausser unireso keine anderen Verbundgebiete durch das Nachtnetz betroffen.
Angebotsgrundsätze: örtlich	<ul style="list-style-type: none"> • Nur Bus- und Tramlinien (keine Bahnlinien) • Bis auf zwei eigens Nachtnetz-spezifischen Linien entsprechen die Linienführung, die angefahrenen Haltestellen sowie die Nummerierung der Linien/Fahrzeuge dem Tagangebot (die in die Region verlängerten Stadtlinien behalten ihre Stadtliniennummern). Das Nachtnetz entspricht einem ausgedünnten Tagesnetz (d.h. einzelne Linien fahren in der Nacht nicht; es fährt nur noch eine Linie pro Ausfallsachse, Tangentiallinien sind eingestellt).

<p>Angebotsgrundsätze: zeitlich</p>	<ul style="list-style-type: none"> Die Nachtbusse verkehren regelmässig in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag ab 0.00 h bis 04.20 h, die innerstädtischen (Nachtbusse und -trams in Genf) nur bis 02.00 h. Das Nachtangebot besteht zudem noch vor bestimmten Festtagen. Das Tagesnetz wechselt somit jeweils um 00.00 h auf das Nachtnetz Die Linien innerhalb der Stadt Genf verkehren in einem Takt von 20-30 Minuten, die regionalen und überregionalen Linien verkehren je nach Zielort in unterschiedlichen Takten, bei einem allgemeinen Richtwert von 1 Stunde.
<p>Tarifsystem</p>	<ul style="list-style-type: none"> In der Vereinbarung zwischen TPG und der Association „NOCTAMBUS“ ist geregelt, dass das Tarifangebot noctambus im Tarifangebot unireso integriert ist Seit der Eingliederung des Noctambus in die TPG gelten für das Nachtnetz dieselben Tarife und Fahrausweise wie für das reguläre Tagesangebot (Anwendung Verbundtarif UNIRESO). Somit sind alle unireso-Abonnemente, -Tageskarten sowie das GA und Halbtax-Abo auf dem Nachtnetz gültig und es fallen <u>keine Zuschläge</u> oder ähnliches an. Allerdings lässt die Vereinbarung zw. TPG und der Association „NOCTAMBUS“ die Möglichkeit der Erhebung von Zuschlägen auf den Verbundtarif offen (Art. 4 der Vereinbarung). Zu Zeit ist ein Zuschlag aber kein (politisches) Thema.
<p>Einnahmenverteilung</p>	<ul style="list-style-type: none"> Innerhalb des Verbundes unireso gibt es keine spezielle bzw. separate Einnahmenverteilung für das Nachtangebot (kein spezieller Verteilschlüssel). Alle Einnahmen aus dem Noctambus-Fahrausweisverkauf gehen an die TPG. Die Einnahmenezuscheidung der unireso-Einnahmen von TPG ist nicht Verbundaufgabe, sondern erfolgt TPG-intern. Die Zusage der Einnahmen aus dem Verkauf der unireso-Fahrausweiseinnahmen der TPG zu Noctambus erfolgt auf Basis der Personenkilometer (die Fahrgäste im Nachtangebot werden vollständig erhoben, teils manuell durch Chauffeure, teils automatisch). Die Zusage nach Fahrausweisart erfolgt aufgrund dem ermittelten Fahrausweisstruktur-Mix des Tagesangebots Die Differenz zwischen Kosten und Einnahmen wird finanziert (siehe ⇨ Finanzierung)
<p>Distribution Fahrausweise</p>	<ul style="list-style-type: none"> Erfolgt ausschliesslich durch die TPG, an denselben Verkaufsstellen wie für das Tagesangebot Die verschiedenen Tickets und Abonnemente sind an den offiziellen TPG-Verkaufsstellen sowie zum Teil an den Billettautomaten erhältlich. Es gibt keinen Billettverkauf durch die Chauffeure.
<p>Fahrausweiskontrolle</p>	<ul style="list-style-type: none"> Kontrollpersonal der TPG kontrolliert im Schnitt 2 x monatlich stichprobenweise, sowohl beim Einstieg der Fahrgäste (Einlass nur mit gültigem Fahrausweis) als auch in den Fahrzeugen (letzteres mit Bussenverteilung an Fahrgäste ohne gültigen Fahrausweis) Kontrollstrategie und Einsatzplan erfolgt durch TPG

**Gesetzliche
Rahmenbedingungen**

- Vereinbarung zwischen TPG und Association „NOCTAMBUS“
- 4-jährliche Leistungsvereinbarung TPG – Kt. Genf (z.B. 2007-2010)
- 4-jährlicher öV-Netz-Richtplan („Plan directeur du réseau de transports collectifs, z.B. 2007-2010; ist allerdings nur relevant für das Grundangebot und nicht für Zusatzangebote, wie z.B. ein Nachtangebot)
- TPG unterliegt ansonsten den üblichen gesetzlichen Rahmenbedingungen einer im Personentransport tätigen TU des öV

**Organisation und
Zuständigkeiten**

- Das Nachtangebot Noctambus ist als Zusatzangebot Bestandteil der Leistungsvereinbarung zwischen dem Kanton Genf und TPG und in die Angebotsstruktur von TGP und unireso integriert
- TPG ist zuständig für die Erstellung des Angebots gemäss Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Genf
- Die planerisch-gestalterische Zuständigkeit für das Nachtangebot liegt beim Vorstand der Association „NOCTAMBUS“ und einer Arbeitsgruppe. Der Vorstand besteht aus Vertretern von Unireso, Association „NOCTAMBUS“, Städte Genf, Nyon, Annemasse und einzelne Gemeinden. Die Arbeitsgruppe verfolgt und optimiert den Betrieb und legt das Angebot des Noctambus fest. Der Vorstand der Association „NOCTAMBUS“ verhandelt den Leistungsauftrag an die TPG und die jährliche Abgeltung des Gemeindeanteils.
- Vorschläge für die Angebotsgestaltung können auch seitens TPG und/oder der beteiligten Gemeinden erfolgen
- Die Geschäftsstelle der Association „NOCTAMBUS“ liegt bei der Mobilitätsberatungsfirma Mobilidée sàrl mit Sitz in Genf; diese Firma entstand aus der ursprünglichen Arbeitsgruppe aus studentischen Kreisen, welche ein Nachtangebot in Genf initiierte (vgl. ⇒ Historischer Hintergrund).

Finanzierung	<ul style="list-style-type: none">• Es besteht eine Kofinanzierung der ungedeckten Kosten zwischen dem Kanton Genf (subsidiär via Leistungsvereinbarung mit TPG), dem Bund sowie den beteiligten 69 Gemeinden aus den Kantonen Genf, Waadt und Frankreich. Inwieweit eine Mitfinanzierung durch den Bund ab 2011 noch erfolgt, ist zurzeit noch unklar.• Es wird sowohl von Seiten TPG als auch von Seiten der Association „NOCTAMBUS“ ein jeweils 4-jähriges Finanzbudget (Projet de Plan Financier) erstellt• Die budgetierten Gesamtkosten des Nachtnetzbetriebs 2009 betragen rund CHF 2'430'000.-, die budgetierten Betriebs-einnahmen belaufen sich auf rund CHF 602'000.-. Die budgetierte Kostendeckung beträgt damit für 2009 knapp 25 %. Dieser Kostendeckungsgrad ist deutlich tiefer als jener des Tagesangebots der TPG, der bei rund 40 % liegt. Innerhalb des Nachtangebotes ist der Kostendeckungsgrad im regionalen Netz mit 13% (!) deutlich geringer als im städtischen Netz mit 31%.• Die ungedeckten Kosten (Budget 2009: 1.828 Mio. CHF) werden rund zur Hälfte gedeckt durch die Subventionen der beteiligten Gemeinden (Budget 2009: rund CHF 923'000.- bzw. 50%); daneben stammen rund budgetierte CHF 116'000.- vom Bund (ca. 6%). Die verbleibende Kostendeckungslücke (Budget 2009: rund CHF 789'000.- bzw. 44%) wird via das Zusatzangebot Noctambus der TPG durch den Kanton Genf gedeckt (=Kantonsanteil).• Der Kantonsanteil ist in der Leistungsvereinbarung TPG – Kanton Genf festgelegt• Der Kostenanteil der Gemeinden wird unter den Gemeinden nach einem Verteilschlüssel aufgeteilt, der sich proportional zu den Einwohnern der Gemeinden verhält• Ein allfälliges Defizit, abweichend von der Planofferte der TPG geht zu Lasten der Reserven der TPG. Die anteilmässige Verwendung eines allfälligen Gewinns ist geregelt (25% an TPG zur freien Verwendung, 50% an Reserven TPG, 25% an Kanton Genf)
Nachfrage	<ul style="list-style-type: none">• Die Nutzung des Noctambus-Angebots erfuhr seit der Einführung einen stetigen Zuwachs an Fahrgästen. Durch weitere neue Projekte für Linien und Frequenzerhöhungen wird dieser Trend in den kommenden Jahren wahrscheinlich noch zunehmen. So nutzten 2004 insgesamt knapp 71'000 Passagiere das Nachtangebot unireso, 2005 waren es bereits rund 304'000, 2006 rund 457'000 Einsteiger und 2007 stieg die Zahl auf knapp 486'000. Im Jahr 2009 wurden schliesslich rund 536'000 Fahrgäste (Einsteiger) verzeichnet.• Durchschnittliche jährliche Zuwachsraten 2005-2009: 15%• 2007 verteilte sich die Nutzung des Angebots zu 18% auf regionale und zu 82% auf städtische Fahrten.
Sicherheit (security)	<ul style="list-style-type: none">• Es gibt einen Personalpool mit 9 sogenannten „modérateurs“. Diese modérateurs begleiten die Fahrten auf dem Nachtnetz und sind für die Auskunft und Information der Fahrgäste sowie für die Sicherstellung eines geordneten Ablaufs der Fahrten zuständig. Sie sind aufgrund ihrer Bekleidung als solche klar erkennbar und können sich mittels ID-Badge ausweisen. Die modérateurs stehen im bedarfsweisen Einsatz gemäss Einsatzstrategie und -plan der TPG (TPG ist zuständig für die Sicherheit in den Fahrzeugen; sicherheitsbezogenen Prävention mittels Information ist hingegen Aufgabe der Association noctambus)

<p>Erfahrungen, Probleme</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Erfahrungen: laufend erzielte Fortschritte/Weiterentwicklung bis zur Konsolidierung des Erreichten • Die Netzentwicklung (Erschliessungssperimeter) wird von den Betreibern als zu 98% fertig entwickelt bezeichnet • Keine aussergewöhnlichen Probleme, sondern nur Diskussionspunkte, wie sie auch andernorts bestehen (wer soll wie viel bezahlen, Sicherheit der Fahrgäste)
<p>Erfolgsfaktoren und Übertragbarkeit</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Angebot entstand aus einem tatsächlichen Bedürfnis (siehe ⇒ Historischer Hintergrund); es liegt heute sehr nahe an den politischen Bedürfnissen, getragen durch eine (Finanzierungs-) Solidarität unter den Gemeinden • Es besteht eine hohe Akzeptanz auf Seiten der öffentlichen Hand; die Angebotsentwicklung trug zu einer Verstärkung der Zusammenarbeit unter den Gemeinden bei • Das Angebot wurde laufend auf Basis der Nachfrageentwicklung weiterentwickelt • Zielkundenfreundlichkeit: Es besteht kein Nachtzuschlag • Es besteht ein laufender Austausch unter den verschiedenen Nachtbus-Anbietern der Schweiz im Rahmen eines Forums; Der Noctambus jurassien hat sich beim noctambus unireso intensiv informiert und einige Elemente übernommen.
<p>Stärken und Schwächen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Stärken: siehe Erfolgsfaktoren • Schwächen: System ist fragil, wenn der politische Wille nicht mehr wie bis jetzt gegeben ist (Kostendeckungsgrad ist mit unter 30% sehr tief - im Regionalverkehr wäre das Angebot in einigen Kantonen gefährdet) • Die grosse Stärke des Systems ist sein überaus pragmatischer Ansatz. So ist es z.B. auch durchaus möglich, relativ kurzfristig neue Linien zu testen oder einzuführen. In einer ersten Phase müssen die Gemeinden finanziell einspringen, was bis jetzt immer gut geklappt hat.
<p>Zukünftige Entwicklung/Planung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es gibt verschiedene Möglichkeiten der Weiterentwicklung des Angebots, von einer Erhöhung der Takt-Frequenz einzelner Linien durch die Vergrösserung der Fahrzeugflotte über einen grundlegenden Ausbau des gesamten Nachtnetzes bis hin zur Einführung einzelner Zusatzangebote für bestimmte regionale Anlässe.
<p>Referenzen und Kontaktangaben</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sylvia Clementi, Cheffe de projet Association Noctambus Mobilidée sàrl Av. du Mail 1 CH - 1205 Genève T 00 41 (0)22 809 02 63 F 00 41 (0)22 321 23 74 clementi@mobilidee.ch www.mobilidee.ch
<p>Bearbeiter, Datum:</p>	<p>Stefan Loewenguth, 10. Juni 2010</p>

Beispiel Tarifsystem anhand exemplarischer Strecken inkl. Vergleich Tag/Nacht:

alle Angaben 2. Kl.	von Gare Cornavin nach Corsier- Village		von Jean-Monnet nach Monniaz		von Tannay Gare nach Avusy- Village	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Einzelbillett ohne HalbTax	3.-	3.-	4.60	4.60	6.-	6.-
Einzelbillett mit HalbTax	2.20	2.20	2.70	2.70	3.-	3.-
mit Abo Unireso	-	-	-	-	-	-
mit GA	-	-	-	-	-	-

Anhang 6: Weitere Handlungsoptionen

Im Folgenden werden weitere Handlungsoptionen skizziert und grob beurteilt, welche aufgrund der Diskussionen in der Projektgruppe nicht weiter vertieft wurden:

A. Handlungsbereich Angebotsgrundsätze:

	Option	Beschreibung/Beurteilung	Entscheid Projektgruppe
A7b	lange Verlängerung Spätangebot	Verlängerung Spätangebot in der Agglomeration Bern bis nach dem letzten Fernverkehrszug (d.h. ca. 02:10), evtl. Taktausdünnung nach Mitternacht, evtl. auch Nachangebot nach hinten verschieben (Trend zu längerem Ausgang): Nachfrage zu gering bzw. Option zu teuer	nicht weiter verfolgen

B. Handlungsbereich Tarifsysteem:

	Option	Beschreibung/erste Beurteilung	Entscheid Projektgruppe
B1	Nachttarif=Tagestarif	vgl. Modell Genf. Aus Kundensicht attraktiv (kein Tarifsprung, Bevorzugung Abokunden); praktische Probleme vgl. Vorbemerkung oben; keine eigenständige Tarifpolitik für Nachtangebot mehr möglich; deutliche Ertragsausfälle und entsprechend tiefer Kostendeckungsgrad zu erwarten	nicht weiter verfolgen
B2a	Tagestarif + fixer Zuschlag	vgl. Modell ZVV: einheitlicher Nachtzuschlag für das ganze Moonliner-Gebiet (z.B. 5.-). Tarifsprung besteht weiterhin (für kurze Strecken sogar grösser als heute), Bevorzugung Abokunden aber möglich; praktische Probleme vgl. Vorbemerkung oben; eigenständige Tarifpolitik für Nachtangebot nur noch bedingt möglich; einfach zu kommunizieren; in Anbetracht der Diskussionen zur Abschaffung des Zuschlags in BS, BL, SO, AG, LU, SG etwas quer in der politischen Landschaft	eher nicht weiter verfolgen; falls doch Entwicklungen andernorts abwarten

B2b	Tagestarif + prozentualer Zuschlag	prozentualer Nachtzuschlag zum Tagestarif (z.B. +30% im ganzen Moonliner-Gebiet) Ähnliche Beurteilung wie B2a, aber einheitliche Reduktion des Tarifsprungs Tag/Nacht; für Kunden weniger transparent; Distribution aufwändiger	nicht weiter verfolgen
B3a	Eigener (tieferer) Tarif	Reduktion der heutigen Moonliner- Tarife zur Reduktion des Tarifsprungs (Annäherung an Tagestarife) Reduktion Tarifsprung, aber keine Bevorzugung Stammkunden; schlägt direkt auf den Kostendeckungsgrad durch; politisch gefordert, betriebswirtschaftlich nicht zu empfehlen	nicht weiter verfolgen, allenfalls in Kombination mit B3b-d

C. Handlungsbereich Marktorganisation/Finanzierung:

	Option	Beschreibung/Beurteilung	Entscheid Projektgruppe
C1	Bestellung durch Kanton	Bestellverfahren durch Kanton (und Bund) analog Regionalverkehr Einheitliche Bestellgrundsätze unabhängig von Gemeinden; stabilere Finanzierung; Zahlungsbereitschaft der Gemeinden als heutiges Kriterium für die Angebotsplanung ist ein starker Anreiz im heutigen System, der auf die eine oder andere Art erhalten bleiben sollte; diverse andere Schwierigkeiten (Definition der Angebotsstufen etc.); Unzureichende Flexibilität in einem sehr dynamischen Markt	Ordnungspolitische Grundsatzfrage - im Rahmen der vorliegenden Studie nicht weiter vertiefen
C2	Kanton übernimmt Gemeindeanteile	Defizitgarantie durch Kanton anstelle der Gemeinden kaum Vorteile, ausser die stabilere Finanzierung (Gemeinden würden auch so mitzahlen via ÖV-Punkte-Schlüssel)	nicht zu empfehlen

Anhang 7: Grundlagen

- Kanton Bern: Motion Masshardt, Gleis 7 im ganzen Kanton vom 6.6.2006 und Antwort des Regierungsrates (Tagblatt des Grossen Rates)
- Kanton Bern: Motion Rhyn/Hänni, Verbesserung der Spätanschlüsse und des Nachtlinienangebotes - Ausdehnung der ÖV-Fahrpläne auf die Zeit nach 24:00 Uhr vom 23.1.2008 und Antwort des Regierungsrates (Tagblatt des Grossen Rates)
- Kanton Bern: Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV; BSG 762.412)
- Geoportal des Kantons Bern: interaktive öV-Karte mit Darstellung aller Nachtlinien im Kanton Bern
- Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr: Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2010 über die Zufriedenheit mit den öffentlichen Verkehr, April 2010
- Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr: Strategie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs, Oktober 2009
- Nachtliniengesellschaft: Moonliner Geschäftsberichte 2005 bis 2009
- VöV: Newsletter 1/2010
- RVK Biel-Seeland-Berner Jura: Nachtbuskonzept Freitag / Samstag im Grossraum Biel, Mai 2007
- RVK Bern-Mittelland: Abendangebot der Buslinien im Perimeter der RVK 4, September 2009
- Regionalkonferenz Oberland-Ost: Einführung Moonliner Oberland-Ost, Moonliner-Konzept für die Versuchsphase 2009-2010, November 2008
- ZVV: Nachtnetzvision, mittelfristige Strategie für das ZVV-Nachtnetz, November 2006 sowie zugehöriger Arbeitsbericht, November 2006
- Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt: Nachtnetz Nordwestschweiz, Schlussbericht Angebot Sicherheit Tarif Finanzen, Juni 2007 sowie Vernehmlassungsbericht, Dezember 2007
- Kanton Basel-Stadt: Protokolle des Grossen Rates vom 9.-17.12.2009
- Kanton Basel-Landschaft: Protokolle des Landrates vom 28.5.2009 und 22.4.2010
- République et canton du Jura: Message du Gouvernement auf parlement relatif à une subvention annuelle de 78'000 francs destinée à l'association des transports nocturnes jurassiens, Juni 2006
- Noctambus jurassien: Procès-verbale de l'Assemblée Générale de l'Association des transports nocturnes jurassiens, 28.10.2009
- Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau : Nachtverkehre im Kanton Solothurn / Angebotskonzept für die Region Olten Gösigen Gäu, Konzeptbericht für die Informationsveranstaltungen vom April 2010
- Kanton Luzern: Postulat Lorenz über das Angebot und die Tarife der Nachtbusse vom 3.11.2009 und Antrag des Regierungsrates vom 2.3.2010
- Kanton St. Gallen: Interpellation Graf Frei, Nachtwindzuschlag abschaffen vom 23.2.2010 und Antwort der Regierung vom 11.5.2010
- Kanton St. Gallen: 4. ÖV-Programm, Kantonsratbeschluss über das Programm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2009 bis 2013, April 2008
- Kanton St. Gallen, Amt für öffentlichen Verkehr: ÖV-Konzept Kanton SG, Nachtangebot, Januar 2008