

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB) vom 13. September 2012: Einführung eines Libero-Abo-Light (2012.SR.000283)

In der Stadtratssitzung vom 20. Februar 2014 wurde das folgende Postulat Fraktion GB/JA! erheblich erklärt:

In den Hauptverkehrszeiten wird in den Zügen und Bussen um freie Sitze gerungen und oft muss man sich mit Stehplätzen begnügen. Das attraktive öV-Angebot stösst immer wieder an Kapazitätsgrenzen, insbesondere während der Hauptverkehrszeiten. Notwendige Ausbauprojekte sind richtig, müssten aber durch weitere Massnahmen unterstützt werden. Durch ein neues, vergünstigtes Abonnement, welches mit Sperrzeiten während der Hauptverkehrszeiten versehen ist, könnte eine bessere Verteilung der Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel im Tages-Verlauf erreicht werden, ohne dass zusätzliche Einheiten eingesetzt werden müssten. Dieses neue „Libero-Abo-Light“ wäre zum Beispiel nicht gültig werktags zwischen 7.00 und 8.30 Uhr sowie zwischen 17.00 und 19.00 Uhr.

Der Gemeinderat wird gebeten mit Bernmobil und dessen Verbundpartnern, mit tariflichen Massnahmen dafür zu sorgen, dass eine bessere Auslastung des öffentlichen Verkehrs im Tages-Verlauf erzielt werden kann. Insbesondere wäre dabei zu prüfen, ob ein neues, vergünstigtes „Libero-Abo-Light“ mit Sperrzeiten während der Morgen- und Abendspitzenzeiten geschaffen werden könnte.

Bern, 13. September 2012

Postulat Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Monika Hächler, Aline Trede, Judith Gasser, Esther Oester

Bericht des Gemeinderats

Die Stadt Bern hat aufgrund der eidgenössischen und kantonalen Gesetzgebung auf die Tarifstruktur des Libero-Tarifverbunds keine direkten Einflussmöglichkeiten. Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs können ihre Tarife autonom festlegen (Bundesgesetz über den Transport im öffentlichen Verkehr, Artikel 9, Absatz 1; kantonale Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr, Artikel 8, Absatz 3). In der Region Bern haben die Transportunternehmen diese Kompetenz seit 2005 vollumfänglich an den Tarifverbund delegiert.

Die Gemeinden sind im Libero-Tarifverbund nicht vertreten und haben in diesen Fragen kein Mitspracherecht, desgleichen die Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Die Stadt Bern als Eigentümerin des Unternehmens mit dem grössten Umsatzanteil im Tarifverbund kann jedoch via den Verwaltungsrat von BERNMOBIL in einem gewissen Mass indirekten Einfluss nehmen.

Tarifstrategie des Libero-Verbunds

Der Libero-Verbund hat per Fahrplanwechsel 2015 mit der Integration des Tarifverbunds Region Biel („ZigZag“) einen grossen Entwicklungsschritt vollzogen. Hinsichtlich des Tarifsystems hat Libero in den vergangenen Jahren eine „Strategie der kleinen Schritte“ verfolgt, mit dem Ziel, erkannte Schwachstellen aus Kundensicht zu beseitigen und gleichzeitig das eigene Tarifsystem mit denjenigen anderer Tarifverbünde und dem nationalen Tarifsystem zu harmonisieren. Als wichtigste

Tarifmassnahme der letzten Jahre kann die Einführung des Raum-Zeit-Tarifs bei Einzelfahrten genannt werden, mit welchem neu eine unbegrenzte Anzahl Fahrten innerhalb der gewählten Anzahl Tarifzonen und der Gültigkeitsdauer eingeführt wurde.

Trotz Tarifautonomie haben Bund und Kantone als öV-Besteller klare Erwartungen an die Tarifverbände: Der Anteil der Verkehrseinnahmen an den Kosten des öffentlichen Verkehrs in den Regionen (Deckungsgrad) soll stabil bleiben und optimalerweise leicht ansteigen. Die Tarifverbände sind deshalb gefordert, Einnahmehausfälle in einem Marktsegment durch Mehreinnahmen in einem anderen Segment zu kompensieren.

Überblick über die bestehenden Vergünstigungen bei den schweizerischen Tarifverbänden

Ihren Gestaltungsspielraum für Tarifvergünstigungen nutzen die Tarifverbände bisher unterschiedlich. Wie die nachfolgende Tabelle zeigt, gewähren acht der 15 wichtigsten Verbände einen Seniorenrabatt für Abos, drei Verbände bieten ein vergünstigtes 9-Uhr-Abo an und vier Verbände verzichten vollständig auf Vergünstigungen bei Abonnements:

Verbund	Senioren-Vergünstigung	9 Uhr-Abo	Keine Vergünstigung
ZVV (Zürich)		x	
Mobilis (Lausanne)	x		
Unireso (Genève)	x		
Onde verte (Neuchâtel)	x		
Libero-Tarifverbund (BE/SO)	x		
TNW (Basel)	x		
Arcobaleno (Tessin)			x
Flexitax (Schaffhausen)	x		
Ostwind (St. Gallen)			x
Beo-Abo (Berner Oberland)	x		
A-Welle (SO/AG)		x	
Passepartout (Luzern)		x	
Frimobil (Freiburg)			x
Vagabond (Jura)			x
Tarifverbund Zug	x		

Es fällt auf, dass bei keinem Tarifverbund sowohl die Seniorenvergünstigung als auch der 9-Uhr-Pass existiert. Abonnemente für Seniorinnen und Senioren sind sehr beliebt, bei Libero beträgt ihr Verkaufsanteil am Total der Abonnemente 9 Prozent, in den Zonen 100/101 (Stadt Bern und umliegende Gemeinden) sogar 15.5 Prozent.

9-Uhr-Pass

Als vergleichbares Konzept mit dem „Libero-Abo-Light“ kann der „9-Uhr-Pass“ betrachtet werden, der in den Tarifverbänden der Regionen Zürich (Zürcher Verkehrsverbund), Aargau-Solothurn (A-Welle) und Luzern (Passepartout) existiert; dieser ist als Tageskarte, Monats- oder Jahresabonnement erhältlich und ermöglicht jeweils ab 09:00 Uhr bis 05:00 Uhr des Folgetags eine (vergünstigte) öV-Nutzung.

Die längste Erfahrung mit diesem Tarifprodukt hat der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV), wo der „9-Uhr-Pass“ bereits seit knapp 15 Jahren existiert. Im Zuge seiner Einführung schaffte der ZVV im Jahr 2000 gleichzeitig die Seniorenvergünstigung ab. Mit einem Rabatt von bis zu 49 Prozent im Vergleich zu den normalen Abonnements ist er preislich sehr günstig ausgestaltet. Kundenbefragungen des ZVV zeigen, dass rund die Hälfte der Besitzerinnen und Besitzer des „9-Uhr-Abos“

Pendlerinnen und Pendler sind, die schon vor der Einführung des „9-Uhr-Passes“ ausserhalb der Hauptverkehrszeiten unterwegs waren, weil sie spezifische Arbeitszeiten haben. Der ZVV kommt deshalb zum Schluss, dass der „9-Uhr-Pass“ bei diesen Personen nicht in erster Linie zu einer Verkehrsverlagerung, sondern eher zum Umsteigen auf das preisgünstigere Ticket und damit aus Sicht des öffentlichen Verkehrs zu Einnahmenverlusten geführt hat, denen kein spürbarer direkter Nutzen gegenübersteht.

„Abo-Light“ mit je einer Sperrzeit am Morgen und am Abend

Anders als beim „9-Uhr-Pass“, der ab Beginn seiner Gültigkeit bis am nächsten Tag 05.00 Uhr gültig ist, werden im vorliegenden Postulat zwei Sperrzeiten während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend vorgeschlagen, während denen das Abonnement nicht gültig wäre. Im Juni 2014 hat der Regierungsrat des Kantons Zürich ein Postulat aus dem Kantonsrat beantwortet, welches das gleichlautende Anliegen vorgebracht hat¹. Der Zürcher Regierungsrat hat das Anliegen beim ZVV sehr umfassend mit einer Marktforschungsstudie abklären lassen. Die wesentlichen Erkenntnisse daraus sind:

- 20 Prozent der Pendlerinnen und Pendler sind in ihren Arbeitszeiten so eingeschränkt, dass sie immer während den Hauptverkehrszeiten unterwegs sein müssen.
- Die Mehrheit der befragten Pendlerinnen und Pendlern hat zwar eine gewisse Flexibilität bei der Gestaltung der Arbeitszeiten. Sie können aber nicht vollumfänglich sowohl auf Reisen zur Hauptverkehrszeit am Morgen als auch am Abend verzichten, dies beispielsweise aus Gründen der Familienorganisation oder weil ihre Arbeit mindestens sporadisch eine Präsenz zu den sogenannten „normalen“ Bürozeiten erfordert.
- In der Summe führen diese Einschränkungen dazu, dass 85 Prozent der befragten Pendlerinnen und Pendler sich nicht vorstellen können, vollständig auf Fahrten innerhalb der Sperrzeiten zu verzichten.

Gemäss der Untersuchung des ZVV beschränkt sich also das Potential eines „Abo-Light“ auf maximal 15 Prozent der Pendlerinnen und Pendler. Dabei ist anzunehmen, dass sich darunter viele pensionierte Menschen befinden, welche anders als beim Liberoverbund nicht von spezifischen Tarifvergünstigungen profitieren können.

Der Regierungsrat des Kantons Zürich ist gestützt auf diese Erkenntnisse zum Schluss gekommen, dass ein Abo-Light „nur eine sehr geringe Verlagerungswirkung hätte“, da „nur eine kleine Minderheit der Pendlerinnen und Pendler in der Lage wäre und willens ist, ihre Arbeitszeiten und sonstigen Tagesabläufe so zu gestalten, dass sie immer zu den Nebenverkehrszeiten unterwegs sein kann“.

Haltung des Gemeinderats

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die Marktforschungsergebnisse des ZVV auch auf die Verhältnisse im Libero-Tarifverbund übertragbar sind. Er erachtet die Erfolgchance eines „Libero-Abo-Light“ deshalb als gering, die öV-Nachfrage spürbar von den Hauptverkehrszeiten in die Nebenverkehrszeiten verlagern zu können. Darauf weist auch die langjährige Erfahrung des ZVV mit dem „9-Uhr-Pass“ hin. Auch dieses preislich attraktive Angebot, das die Pendlerinnen und Pendler weniger einschränkt als ein Abo-Light, hat keinen nachweisbar dämpfenden Effekt auf die Verkehrsfrequenzen gehabt.

Erschwerend kommen die Anforderungen der öV-Besteller hinzu: Der Liberoverbund wäre bei der Einführung eines „Abo-Light“ gezwungen, die zu erwartenden Einnahmehausfälle durch die

¹ www.kantonsrat.zh.ch/Dokumente/D0c24ab11-3c12-4352-88d0-65dd9bc3b70e/5102.pdf

Erhöhung von Einnahmen in anderen Tarifsegmenten zu kompensieren. Wie bei den anderen Tarifverbänden, welche ähnliche Angebote eingeführt haben, stünde hier wohl die Vergünstigung für Seniorinnen und Senioren im Zentrum der Überlegungen. In der Stadt Bern profitieren von diesem Angebot mindestens 15 Prozent aller Libero-Abonnentinnen und -Abonnenten, womit Libero einen wichtigen Beitrag leistet, dass ältere Menschen mobil bleiben können. Es ist unwahrscheinlich, dass mit einem „Libero-Light-Abo“ ein ähnlich grosser Kundenkreis angesprochen werden könnte.

Insgesamt kann der Gemeinderat aus den genannten Gründen keinen genügenden Nutzen aus der Einführung eines „Libero-Abo-Light“ erkennen, welcher die damit verbundenen Nachteile rechtfertigen würde. Er verzichtet deshalb darauf, bei BERNMOBIL und dem Libero-Tarifverbund vorstellig zu werden, um die Einführung eines solchen Angebots zu erreichen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Einführung eines „Libero-Light-Abos“ hätte keine direkten Konsequenzen auf die städtischen Finanzen sofern sich dadurch die ungedeckten Kosten der Transportunternehmen und damit der Abgeltungsbedarf für den Kanton (zwei Drittel) und die Gemeinden (ein Drittel) nicht erhöhen würden.

Bern, 21. Januar 2015

Der Gemeinderat