
MOONLINER Region Thun und Simmental

Jahresbericht 2013

Thun, 21. Mai 2014

Regionale Verkehrskonferenz Oberland West



Impressum

Herausgeber

Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK5)

c/o Entwicklungsraum Thun

Fliederweg 11

Postfach

3601 Thun

033 225 61 61

info@rvk5.ch

www.rvk5.ch

Begleitgruppe Versuchsbetrieb MOONLINER Region Thun und Simmental

Marc Jaussi, Geschäftsführer Nachtliniengesellschaft/MOONLINER

Patricia Bär, Nachtliniengesellschaft/MOONLINER

Anatol Wuwer, Planungsamt Stadt Thun

Martin Graf, Verkehrsbetriebe STI AG

Hans Schmid, Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG

Lukas Gasser, Geschäftsstelle RVK 5 (Vorsitz)

Bezugsquelle

Dieser Bericht kann unter www.rvk5.ch heruntergeladen werden.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|---|
| Inhaltsverzeichnis | 3 |
| 1 Einleitung..... | 4 |
| 2 Organisation Begleitgruppe Versuchsbetrieb..... | 4 |
| 3 Nachfrage | 4 |
| 3.1 Linie M13 (Thun – / Bern –) Kiesen – Oberdiessbach – Linden (ehemals M15a) | 6 |
| 3.2 Linie M23 Thun – Steffiburg – Flühli | 6 |
| 3.3 Linie M24 Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi | 7 |
| 3.4 Linie M25 Thun – Oberhofen – Gunten – Sigriswil – Merligen..... | 7 |
| 3.5 Linie M26 Thun – Wimmis – Zweisimmen – Lenk..... | 7 |
| 3.6 Linie M27 Thun – Allmendingen – Thierachern – Wattenwil | 7 |
| 3.7 Linie M28 Thun – Lerchenfeld – Uetendorf – Seftigen | 8 |
| 4 Finanzen | 8 |
| 5 Weiteres Vorgehen | 8 |
| 6 Anhang | 9 |
| 6.1 MOONLINER-Netz Region Thun und Simmental 2013 | 9 |

1 Einleitung

In der Freitagnacht, 4./5. Mai 2012 startete der dreijährige Versuchsbetrieb für den MOONLINER Region Thun und Simmental. Dieses im öffentlichen Verkehr eher untypische Datum nach dem Fahrplanwechsel wurde gewählt, da im Herbst 2011 die Finanzierung noch nicht bei allen Linien gesichert war.

Der Versuchsbetrieb hat mittlerweile das zweite Betriebsjahr abgeschlossen. Falls die Gemeinden dem Angebot weiterhin ihr Vertrauen schenken, kann der MOONLINER Region Thun und Simmental ab Dezember 2014 fest ins Fahrplanangebot aufgenommen werden.

2 Organisation Begleitgruppe Versuchsbetrieb

Die RVK 5 begleitet den Versuchsbetrieb zusammen mit der Arbeitsgruppe, welche bereits für die Erarbeitung des Projekts verantwortlich war.

Mitglieder Begleitgruppe MOONLINER Region Thun und Simmental

- Marc Jaussi, Geschäftsführer Nachtliniengesellschaft/MOONLINER
- Patricia Bär, Nachtliniengesellschaft/MOONLINER
- Anatol Wuwer, Planungsamt Stadt Thun
- Martin Graf, Verkehrsbetriebe STI AG
- Hans Schmid, Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG
- Lukas Gasser, Geschäftsstelle RVK 5 (Leitung)

3 Nachfrage

Im letzten Jahr konnten insgesamt 8'600 Fahrgäste gezählt werden, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von rund 3'800 Personen. Wobei im Jahr 2012 durch die unterjährige Einführung vier Monate fehlen.

Im Jahresverlauf zeigt sich (Abb. 1), dass der Winter die stärkste Saison für den MOONLINER ist. Positiv wirken sich auch einzelne Grossanlässe (Thunfest, Fasnacht etc.) aus. Am Thunfest 2013 (Fr/Sa/So) wurden alleine über 520 Personen transportiert, was den bisherigen Rekord markiert.

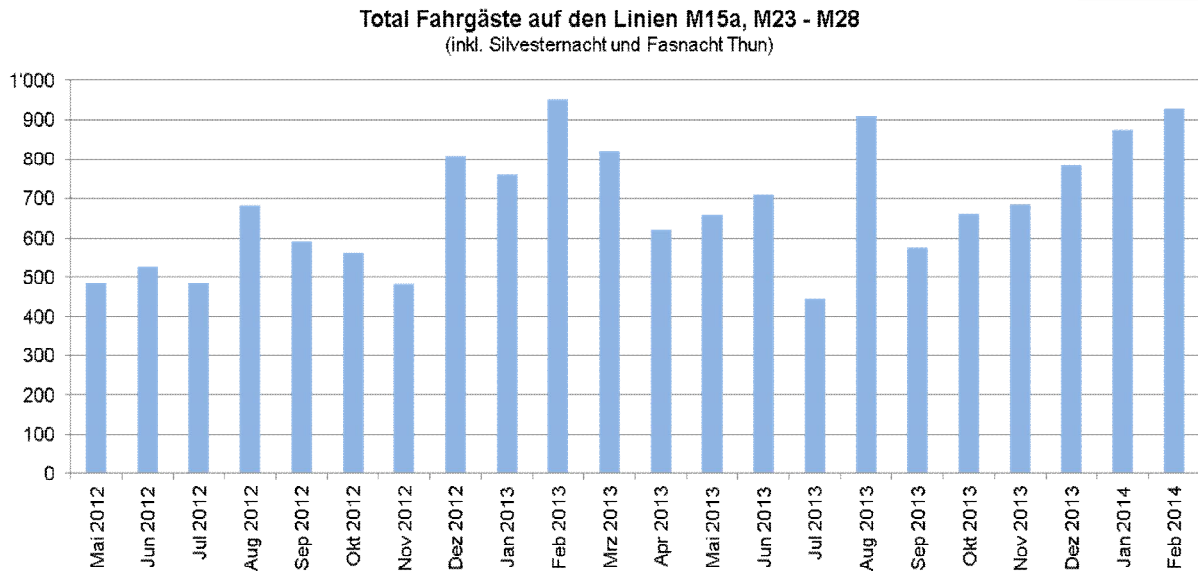


Abbildung 1: Frequenzen MOONLINER Region Thun und Simmental Mai 2012-Februar 2014 (Quelle: NLG 2014)

In Betrachtung der einzelnen Kurse zeigt sich, dass vor allem die Kurse Thun ab 01.40 Uhr stark nachgefragt werden (Abb.2). Diese Kurse bieten einen schlanken Anschluss vom letzten InterCity aus Bern.

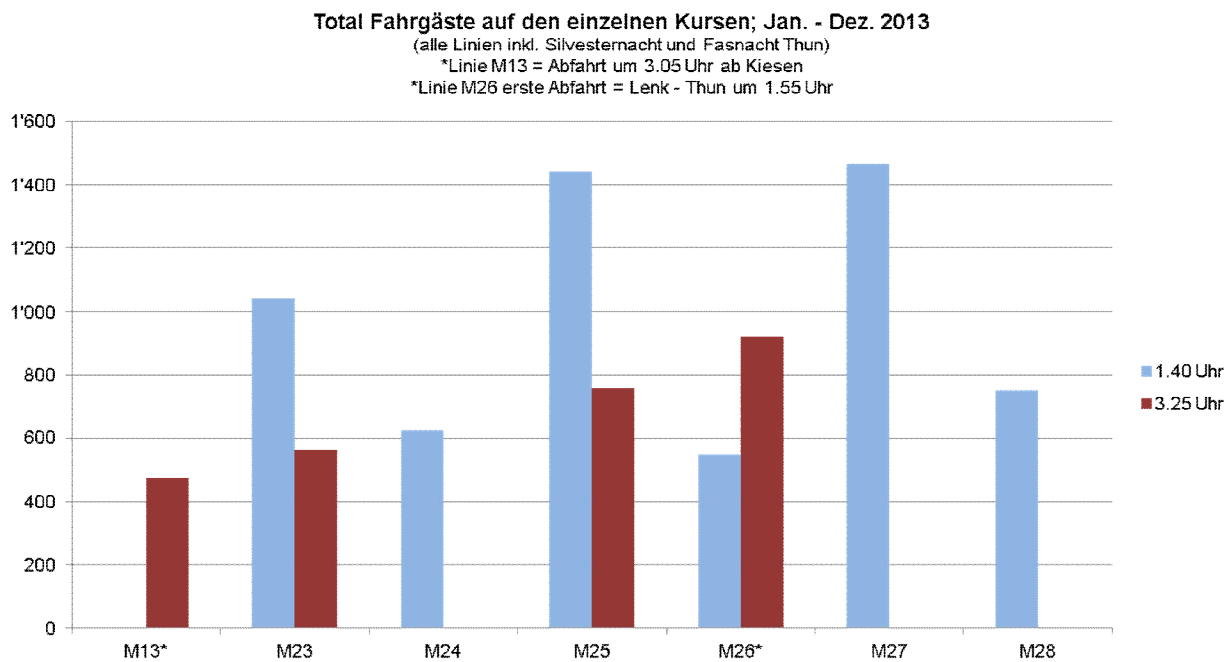


Abbildung 2: Nachfragezahlen einzelne Kurse Januar 2013 - Dezember 2013 (Quelle: NLG 2014)

Die Linien M25 am rechten Seeufer sowie die Linie M27 nach Forst-Längenbühl hatten im letzten Jahr die grösste Nachfrage.

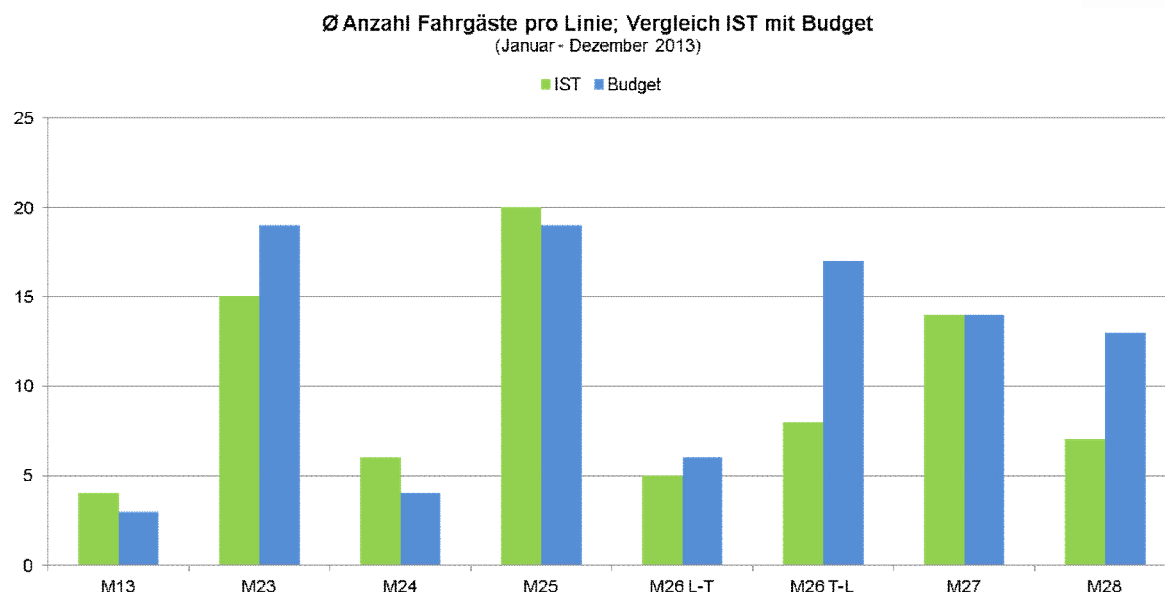


Abbildung 3: Vergleich IST und Budget der einzelnen Linien 2013 (Quelle: NLG 2014)

Wie die Gegenüberstellung in Abbildung 3 zeigt, erfüllen oder übertreffen vier der sieben Linien die Erwartungen. Gegenüber dem Betriebsjahr 2012 erreichen mehr Kurse das budgetierte Ziel. Die Linie M26 ist in der Grafik oben in zwei Abschnitte geteilt, da der erste Kurs um 01.55 Uhr in der Lenk und nicht in Thun startet.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Ergebnisse jeder einzelnen Linie aufgeführt und kommentiert.

3.1 Linie M13 (Thun – / Bern –) Kiesen – Oberdiessbach – Linden (ehemals M15a)

Die Zweiglinie war bereits vor der Einführung des Versuchsbetriebs vorhanden. Im Zuge des Projekts wurde sie bis nach Linden verlängert. Im Jahr 2013 wurden auf der Linie M13 total 473 Fahrgäste gezählt. Dies sind 63 % mehr als im Vorjahr. Der Zuwachs ist schwierig zu erklären. Ein Grund könnte die stabilere Verbindung sein (nicht mehr Taxi-Lösung) oder der grössere Reisekomfort, dank dem Einsatz eines Linienbusses. Auf jeden Fall wurde letztes Jahr der budgetierte Wert klar übertroffen.

3.2 Linie M23 Thun – Steffiburg – Flüfli

Auf dieser Linie wurde bei der Projektierung mit durchschnittlich 19 Fahrgästen pro Nacht gerechnet. In den ersten Monaten im Jahr 2012 wurde ein Wert von 13 Fahrgästen erreicht und im ganzen Betriebsjahr 2013 ein Wert von 15 Fahrgästen. So wurden im Jahr 2013 auf der Linie M23 total 1'600 Personen gezählt (Budget = 2'050).

3.3 Linie M24 Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi

Die Erwartungen auf der Linie M24 wurden übertroffen. Im Betriebsjahr 2013 sind total 623 Personen befördert worden, dies sind 190 Fahrgäste mehr als erwartet. Die Mehrfrequenzen haben ausschliesslich auf dem Stadtgebiet (Zone 1) stattgefunden.

3.4 Linie M25 Thun – Oberhofen – Gunten – Sigriswil – Merligen

Mit fast 2'200 Fahrgästen hat auch die Linie am rechten Seeufer die Erwartungen übertroffen (Budget = 2'050). Bei der Planung wurde mit durchschnittlich 19 Personen gerechnet. Im letzten Betriebsjahr wurden durchschnittlich 20 Fahrgäste gezählt. Es wurden mehr Personen nach Sigriswil befördert als beim Planungsstart angenommen.

3.5 Linie M26 Thun – Wimmis – Zweisimmen – Lenk

Auf der Linie durchs Simmental ist die grösste Abweichung vom Plan zum Ist festzustellen. Wobei sich die beiden Teilstrecken unterschiedlich präsentieren. So ist auf den Fahrten von der Lenk in Richtung Thun der budgetierte Wert von durchschnittlich 6 Personen fast erreicht worden (Ist = 5 Personen). Hingegen auf den Fahrten von Thun in Richtung Simmental wurden die Erwartungen deutlich verfehlt. Anstelle der geplanten Auslastung von 19 Personen wurden durchschnittlich nur gerade 8 Fahrgäste befördert. Dieser Unterschied ist vor allem darauf zurück zu führen, dass auf dem M26 deutlich weniger Fahrgäste auf dem Stadtgebiet bzw. bis nach Wimmis befördert wurden als angenommen. Im Betriebsjahr 2013 wurden auf der Linie M26 total 1'500 Personen befördert anstelle der geplanten 2'500, dies sind 40 % weniger als erwartet.

3.6 Linie M27 Thun – Allmendingen – Thierachern – Wattenwil

Auf dieser Linie wurde der angestrebte Wert bei den durchschnittlichen Frequenzen erreicht. Im Jahr 2013 wurden total 1'470 Fahrgäste befördert (Budget = 1'500). Die Frequenzen auf dem Stadtgebiet bzw. in der Zone 1 haben die Erwartungen übertroffen. Hingegen wurden in die ländlichen Gebiete nicht ganz so viele Fahrgäste befördert wie geplant. Erstaunlich ist, dass trotz der fehlenden Fahrplanangaben rund 120 Personen aus Blumenstein und Wattenwil den M27 benützt haben. Der publizierte Fahrplan der Linie M27 endet heute offiziell in Forst-Längenbühl. Aus betrieblichen Gründen verkehrt der Bus jedoch bis Blumenstein.

3.7 Linie M28 Thun – Lerchenfeld – Uetendorf – Seftigen

Mit durchschnittlich 7 Fahrgästen konnten die Erwartungen auf der Linie M28 nicht erfüllt werden. Bei der Planung wurde mit durchschnittlich 13 Fahrgästen gerechnet. Total wurden auf dieser Linie im letzten Jahr 750 Personen befördert. Auch hier zeigt sich, dass vor allem die Fahrten auf dem Stadtgebiet bis Lerchenfeld unter den Erwartungen geblieben sind.

4 Finanzen

Die Rechnung 2013 schliesst mit einer schwarzen Null ab. Aufgrund der nicht benötigten Sicherheitskosten konnte das Budget eingehalten werden. Noch im ersten Betriebsjahr war ein einmaliger Sponsoringbeitrag der Berner Kantonalbank nötig, um eine ausgeglichene Rechnung zu erreichen. Die Höhe der geleisteten Defizitgarantien hängt vom jeweiligen Erfolg der Linie ab. So mussten nicht alle beteiligten Gemeinden im Betriebsjahr 2013 die volle Defizitgarantie entrichten.

5 Weiteres Vorgehen

Am 2. und 29. April 2014 hat die Projektgruppe unter der Leitung der RVK 5 über das weitere Vorgehen beraten. Die Arbeitsgruppe schlägt den Gemeinden vor – trotz noch nicht auf allen Linien vollständig erreichter Budgets – das Angebot definitiv einzuführen. Die ersten beiden Betriebsjahre habe eine deutliche Steigerung der Nachfrage aufgezeigt. Die Erfahrung aus anderen MOONLINER-Netzen zeigt, dass eine gewisse Zeit benötigt wird, bis sich das Angebot etabliert.

Auf gewissen Linien schlagen wir zur Verbesserung kleinere Anpassungen vor:

- M23 Thun-Steffisburg: Weiterführung des Kurses 01.40 via Süderen nach Heimenschwand. Bedingt die Zusage der zusätzlich erschlossenen Gemeinden zwischen Steffisburg und Heimenschwand.
- M25 Thun-Hilterfingen-Oberhofen-Sigriswil: Aufgrund der starken Nachfrage nach Sigriswil, Weiterführung des zweiten Kurses 03.25 bis Sigriswil. Bedingt die Zusage der Gemeinde Sigriswil.
- M27 Thun-Allmendingen-Thierachern-Forst: Neue Linienführung zusammen mit der Linie M28. Die Linie verkehrt neu von Thierachern direkt nach Blumenstein. Bedingt die Zusage der Gemeinde Blumenstein.

- M28 Thun-Uetendorf-Seftigen: Neue Linienführung zusammen mit der Linie M27. Die Linie verkehrt neu von Seftigen über Wattenwil bis Forst. Bedingt die Zusage der Gemeinde Wattenwil.

Aufgrund der geringern Sicherheitskosten konnten auf praktisch allen Linien die Defizitgarantien gesenkt werden. Durch die neuen Linienführungen und die Publikation des gesamten Fahrplans auf den Linien M27 und M28 wird eine Steigerung der Nachfrage erwartet. Im Simmental wurden mehrere Änderungen in der Arbeitsgruppe diskutiert. Keine Lösung lässt sich derzeit kurzfristig realisieren. Im Bereich des oberen Simmentals sind Gespräche im Gang die bestehenden lokalen Nachtbusangebote der Region in das MOONLINER-Angebot zu integrieren. Teilweise verkehrt heute der MOONLINER-Bus praktisch zeitgleich mit einem privaten Unternehmer. Eine frühere Abfahrt ab Thun Bahnhof ist derzeit aus betrieblichen Gründen nicht sinnvoll, da dazu ein zusätzliches Fahrzeug benötigt würde, was wiederum zu Mehrkosten führt.

Die RVK 5 wird den bisherigen und neu zu beteiligenden Gemeinden einen aktualisierten Kostenverteilungsschlüssel zustellen. Falls die Gemeinden den neuen Defizitgarantien zustimmen, kann das Angebot ab Fahrplan 2015 definitiv eingeführt werden.

6 Anhang

6.1 MOONLINER-Netz Region Thun und Simmental 2013

