

Motion Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger, SP): Öffentlicher Verkehr in der Region Bern – Ein integrales Produkt aus einer Hand!

Die Erfahrung zeigt, dass ein integriertes öffentliches Verkehrssystem deutlich mehr Kundinnen gewinnen kann, als ein System unkoordinierter Dienstleistungen. Mit der Weiterentwicklung des BäReAbi zum integralen Tarifverbund LIBERO konnte trotz einiger Nebengeräusche das öV-Marktpotenzial im Bereich der Einzelfahrten (Einkauf, Geschäftsverkehr, Freizeit) weiter gesteigert werden. Dadurch wurde der Zugang zum öffentlichen Verkehr für Gelegenheitsbenutzer und „Einsteiger“ erleichtert. Potentielle Kundinnen und Kunden können für den Berufsverkehr gewonnen werden.

Trotzdem bleibt noch einiges zu tun. Aus Kundensicht ist der öffentliche Verkehr nach wie vor ein loser Verbund der Betreibergesellschaften und kein integrales System aus einer Hand. Gerade im Bereich Kundeninformation konkurrieren sich die verschiedenen Betreibergesellschaften mit unterschiedlichsten Systemen. Allein im Bahnhof Bern gibt es drei verschiedenen Kundinnen-Informationssystem (SBB, RBS, Postauto), welche nicht mit einander korrespondieren. Die Kundinnen und Kunden müssen zuerst herausfinden, welche Betreibergesellschaft sie zu gewünschten Ziel bringt, um anschliessend an deren nicht standardisiertem Info-System Abfahrtszeiten und Abfahrtsstelle herauszufinden. Noch bizarrer ist die Situation an der „Welle“. Bildschirme von SBB und Postauto bei den Perronaufgängen auf der einen Seite, SmartInfo von BERNMOBIL an der Schanzenbrücke auf der anderen. Für nicht ortskundige Kundinnen ist es nahezu unmöglich, an diesem „zentralen Umsteigepunkt“ das richtige Postauto zu erwischen. Es ist nicht einmal gelungen die typgleichen Informationsstände einheitlich auszurichten.

Das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität und die Zwecke der Fahrten verändern sich ständig. Gleichzeitig werden die Wegketten immer komplexer. Mit dem sich weiterentwickelnden öV-System, welches zunehmend auf Umsteigebeziehungen basiert (immer mehr Direktverbindungen werden aus Kostengründen eliminiert, z.B. Postautolinien nach Riedbach oder auf den Längenberg, erlangt die Kommunikation integraler Transportketten zentrale Bedeutung. Neue Umsteigeknoten wie die S-Bahnstationen Ausserholligen und Wankdorf, die Welle von Bern, aber auch das hochkomplexe geplante Buskonzept Bern West verlangen integrale Kommunikations- und Infosysteme. Aus KundInnen-sicht ist es letztlich auch egal, ob an der Welle ein roter oder ein gelber Bus hält, für sie ist lediglich von Bedeutung, wohin der Bus fährt und wann.

Der Gemeinderat wird im Sinne einer Richtlinie beauftragt, sich konsequent für folgende Ziele einzusetzen:

- Er setzt sich in allen relevanten Gremien (Regionale Verkehrskonferenz, Verwaltungsräte (insb. BERNMOBIL)) für eine Vereinheitlichung der Kundinnen-Information ein. Die Informationsbedürfnisse der öV-Kundinnen sind dabei konsequent über die Image- und Selbstdarstellungsbedürfnisse der Transportunternehmen zu stellen. Alle Informationseinrichtungen sind zu standardisieren (letztlich erhalten alle Unternehmen ihr Geld von denselben Steuerzahlenden.).
- Er verlangt und fördert die konsequente Ausrichtung aller Informations- und Marketingmassnahmen der Transportunternehmen auf eine integrale, kundInnenorientierte Kommunikation.

Bern, 26. Januar 2006

Motion Fraktion SP/JUSO (Andreas Flückiger, SP), Ruedi Keller, Christof Berger, Thomas Göttin, Claudia Kuster, Beat Zobrist, Annette Lehmann, Béatrice Stucki, Liselotte Lüscher, Patrizia Mordini, Rolf Schuler, Margrith Beyeler-Graf, Stefan Jordi, Raymond Anliker, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Giovanna Battagliero, Ursula Marti, Gisela Vollmer, Sarah Kämpf, Beni Hirt

Antwort des Gemeinderats

In den vergangenen Jahren ist der öffentliche Verkehr in der Region Bern erheblich ausgebaut worden. Zusammen mit Bahn 2000 ging im Dezember 2004 die neue S-Bahn Bern in Betrieb. Dabei sind mit der „Welle für Bern“ und der S-Bahn-Station Wankdorf auch wichtige neue Umsteigeknoten für den öffentlichen Verkehr geschaffen worden, welche in starkem Masse benützt werden. Weitere Linien und Knotenpunkte sollen ausgebaut werden, so der Abschnitt Bümpliz Nord – Niederbottigen auf Doppelspur und das Tram Bern West. Die beiden Linien-Ausbauten sollen miteinander bei der bestehenden S-Bahn-Station Ausserholligen und der neuen S-Bahn-Station Brünnen verknüpft werden, zudem an mehreren Haltestellen mit den regionalen Bus- bzw. Postautolinien. Dieses Vorhaben stellt für den öffentlichen Verkehr in Bern West ein ähnlicher Ausbauschnitt dar, wie es die neue S-Bahn-Station Wankdorf im Norden von Bern seit 2004 ist.

In der Kernagglomeration entsteht auf diese Weise ein engmaschiges und abgestimmtes öV-Angebot, welches Pendlerinnen und Pendler aber auch Freizeitreisenden eine Vielfalt von leistungsfähigen Verbindungen in alle Richtungen anbietet.

Die Kehrseite des dichten öV-Angebots ist seine Komplexität. Ein dicht verknüpftes Netz bedeutet für den Fahrgast, dass er umsteigen muss. Abgestimmte Fahrpläne verlangen, dass er oder sie dies „in angemessener Zeit“ macht, ansonsten der Anschluss verpasst ist. Nur diejenigen können das Angebot nutzen, die das System kennen und wissen, wie sie von A nach B kommen.

Das Anliegen der Motion, den Kunden und Kundinnen des öffentlichen Verkehrs Information aus einer Hand anzubieten, wird deshalb im Grundsatz vom Gemeinderat unterstützt. Es ist auch unbestritten, dass noch einige Hürden zu überwinden sind, bis dieses Ziel erreicht ist. Es ist sinnvoll, bei der Aufgabe der Kundeninformation zwei öV-Teilsysteme zu unterscheiden, und zwar:

- die S-Bahn (BLS und RBS);
- den mehrheitlich auf der Strasse stattfindenden Bus- und Trambetrieb (BERNMOBIL, Postauto und RBS).

Die unterschiedliche Taktichte, andere Informations-Routinen und separate Haltestellen-Anlagen ergeben zwei unterschiedliche Systeme, die auch für den Fahrgast als solche „gelesen“ werden können. Beide Systeme müssen über Hinweise und Wegweiser verknüpft werden, die dem Fahrgast das Umsteigen in der erforderlichen Zeit möglich machen.

Bei der S-Bahn informieren die Anzeigen über die fahrplanmässigen Ankünfte und Abfahrten, allenfalls auch über Verspätungen. Wünschbar wäre dabei im Bahnhof Bern als Hauptknoten der S-Bahn eine integrale Anzeige der S-Bahn-Abfahrten an den wichtigsten Ein- und Aus-

gängen, namentlich auf der Anzeigetafel in der grossen Halle sowie auf den Bildschirmen in der Christoffel-Unterführung, auf dem Bahnhofplatz und bei der Postautostation. Da für die integrale Information weitaus grössere Anzeigetafeln, bzw. zusätzliche Bildschirme nötig sind und die heutigen Anlagen noch nicht abgeschrieben sind, wurde bei der Inbetriebnahme der neuen S-Bahn auf diese Investition verzichtet.

Beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr im Stadtbereich sind die Informationsziele noch anspruchsvoller. Der Fahrgast soll auf den „Smartinfo“-Tafeln in Echtzeit über die abfahrenden Busse und Trams informiert werden. Dieses moderne System funktioniert auf den BERNMOBIL-Linien bereits. Zukünftig werden auch die RBS- und Postauto-Kurse auf den „Smartinfo“ angezeigt. Voraussetzung dazu ist allerdings, dass die verschiedenen elektronischen Systeme in der von BERNMOBIL betriebenen „Regionalen Betriebsleitstelle“ (RBL) koordiniert und die Informationen von dort an die „Smartinfo“-Tafeln übermittelt werden können. Hier bestehen bis heute „Kinderkrankheiten“, welche die Anzeige der Abfahrtszeiten von Postautos und RBS-Bussen verunmöglichen. Die Unternehmen rechnen mit einer Inbetriebnahme in den nächsten Monaten. Die integrierte Information wird auf den bestehenden „Smartinfo“ allerdings nur bei den wenig befahrenen Haltestellen angezeigt werden können. Bei Haltestellen, die von mehreren Transportunternehmen in hoher Taktfolge bedient werden, sind dagegen zusätzliche Anzeigetafeln nötig, wofür die jeweiligen Unternehmen zuständig sind. Die Ausrüstung passiert wenn möglich im Zusammenhang mit weiteren Sanierungsarbeiten. So werden die BERNMOBIL-Haltestellen beim Bahnhofplatz nach dem Umbau durchgängig mit „Smartinfo“-Tafeln ausgerüstet werden.

Bei der S-Bahn-Station Wankdorf wird die umfassende Fahrgast-Information für Benutzende von BERNMOBIL- und RBS-Linien möglich sein, sobald der Datenaustausch zwischen RBL und den Unternehmen funktioniert. Beim Projekt Tram Bern West soll die integrierte Kunden-Information namentlich von BERNMOBIL- und Postauto-Kursen an den gemeinsamen Haltestellen ab Inbetriebnahme funktionieren.

Zuständig für die Aufgabe der Kundeninformation sind die Transportunternehmen. Im Rahmen grösserer Projekte wie dem Umbau des Bahnhofs Bern ist der Kanton mit einbezogen. Desgleichen kann die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) im Rahmen der Angebotsplanung auch Zielsetzungen hinsichtlich Kundeninformation formulieren. Keine Kompetenzen in dieser Frage bestehen beim Tarifverbund Libero, dessen Auftrag sich auf den Betrieb und die Weiterentwicklung des gemeinsamen Tarifsystems inklusive den dazu notwendigen technischen Anlagen beschränkt. Der Tarifverbund, der immer noch im Aufbau begriffen ist, sollte im Moment nicht mit neuen Aufgaben belastet werden.

Die Stadt Bern hat wie in allen Fragen des öffentlichen Verkehrs auch bei der Kundeninformation begrenzte Einflussmöglichkeiten. Für den Gemeinderat steht im Vordergrund, das Thema in der Regionalen Verkehrskonferenz zur Sprache zu bringen.

Zu den in der Motion formulierten Zielen äussert sich der Gemeinderat folgendermassen:

- Der Gemeinderat ist bereit, die Qualität der Kundeninformation, namentlich der elektronischen Informationssysteme, aber auch die Kundenkommunikation auf Papier und Online in der Regionalen Verkehrskonferenz zu thematisieren. Er beabsichtigt, der RVK eine Schwachstellenanalyse dieser Aufgabenbereiche im RVK-Perimeter zu beantragen. Vorzugsweise soll eine solche Analyse in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Transportunternehmen erfolgen. Die Umsetzung der Erkenntnisse aus dieser Studie wird danach in einem nächsten Schritt zwischen den Transportunternehmen, dem Kanton und den betroffenen Gemeinden geregelt werden müssen.

- Der Gemeinderat ist bereit, bei BERNMOBIL vorstellig zu werden, um unter den gegebenen technischen, betrieblichen und finanziellen Rahmenbedingungen des Unternehmens den Ausbau der Kundeninformation und -kommunikation weiter voranzutreiben. Allerdings ist der Gemeinderat der Auffassung, dass BERNMOBIL bereits heute beim Ausbau der unternehmensübergreifenden Fahrgastinformation eine tragende Rolle spielt. Diese sollte sich auch zukünftig auf die integrierte Information über den strassengebundenen öV beschränken und es muss darauf geachtet werden, dass auch die anderen Transportunternehmen ihre Verantwortung bei der Fahrgastinformation wahrnehmen. Der Gemeinderat wird sich gegenüber BERNMOBIL auch dafür einsetzen, Kommunikations- und Marketingmassnahmen auf Verbundebene gegenüber solchen auf Unternehmensebene Priorität zu gewähren.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 5. Juli 2006

Der Gemeinderat