

Bericht des Gemeinderats

Jugendpostulat (Erstunterzeichnerin: May-Kristina Szedlak) vom 23. März 2006: Das bei 16-25jährigen beliebte Gleis 7 soll in den Libero-Tarifverbund integriert werden (06.000094)

In der Stadtratssitzung vom 7. September 2006 wurde die folgende Jugendmotion in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt:

Der Gemeinderat wird beauftragt, sich in der Regionalen Verkehrskonferenz RVK für die Integration des Gleis-7-Abonnements ins Libero-Tarifverbund-Netz einzusetzen. Da der Gegenstand der Motion im Bereich der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt, kommt der Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Jugendliche lernen eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr kennen und können zum Umsteigen angeregt werden. →Entschärfung der Verkehrsproblematik.

Das Gleis 7 wurde von den SBB lanciert, um die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs (öV) bei Jugendlichen zu verbessern und ihnen damit eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) näher zu bringen. Gerade Jugendliche, die mit ihren Eltern selten bis nie den Zug, das Tram oder den Bus benutzen, werden durch das attraktive Angebot auf den öV aufmerksam.

Hier hat das Gleis 7 das grosse Potential, Jugendlichen die Vorteile des öV auf zu zeigen, weil es günstig und zu den Zeiten gültig ist, bei denen die meisten jungen Menschen Freizeit geniessen und sich deshalb fort bewegen.

Durch den Umstieg vom individuellen Verkehrsmittel auf den öV können zudem Junge angesprochen werden, die bekanntermassen zu einer Risikogruppe im Strassenverkehr gehören, was die Sicherheit auf der Strasse erhöht.

Die Wirkung des Gleis 7 ist bestätigt.

Der Bundesrat hat am 10. Juni 2005 bei der Beantwortung einer Motion bekräftigt, dass das Gleis 7-Abonnement, ein gutes Angebot für Jugendliche sei. Auch die SBB ziehen im Geschäftsbericht 2004 eine durchaus positive Bilanz, konnten sie doch den Verkauf von Gleis 7-Abonnements um drei Prozent auf 81'500 Abonnements steigern.

Im Kanton Bern können die Jugendlichen unter anderem aufgrund der Uneinsichtigkeit der Behörden nicht profitieren.

Leider können Jugendliche aus dem Kanton Bern bis heute gar nicht oder nur sehr eingeschränkt vom Gleis 7 profitieren, vor allem wenn sie in der Agglomeration oder in Gebieten wohnen, die mit dem Zug schlecht erreichbar, aber durch Bus, Tram oder Postauto gut erschlossen sind. Das Problem hierbei ist, dass das Gleis 7 bis heute nur bei ganz wenigen Transportunternehmen des Nahverkehrs integriert ist.

Dies liegt jedoch nicht am Desinteresse der Transportunternehmen sondern an einer Weisung des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, das Gleis 7-Abonnement im Nahverkehr nicht zu integrieren. Darin wird denjenigen Transportunternehmen, welche das Gleis 7 integrieren gar mit einer Streichung der Subventionen gedroht.

Bern, 23. März 2006

Jugendmotion zuhanden des Berner Stadtrats; Erstunterzeichnende May-Krisztina Szedlak und 64 weitere Unterzeichnende.

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat anerkennt und freut sich über das Engagement der Jugendlichen, die sich aktiv für eine umweltfreundliche Mobilität einsetzen. Auch er setzt sich dafür ein, dass junge Menschen dazu motiviert werden, den öffentlichen Verkehr zu benutzen, sei es beruflich oder für ihre Freizeitaktivitäten. Es ist ihm deshalb ein wichtiges Anliegen, dass im regulären öffentlichen Verkehr (von 06 bis 24 Uhr) im ganzen städtischen Netz nach einem regelmässigen und dichten Fahrplan gefahren wird. Die Stadt Bern unterstützt im Weiteren auch den Betrieb der Moonliner-Nachtbusse, welche namentlich jugendliche Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer auch nach Mitternacht sicher nach Hause bringen.

Das Jugend-Abonnement Gleis 7 ermöglicht Jugendlichen bis 25 Jahre in Kombination mit dem Halbtaxabonnement für jährlich Fr. 99.00 abends ab 19.00 Uhr freie Fahrt bei SBB, BLS und einigen anderen Transportunternehmungen. Die SBB und die anderen beteiligten Transportunternehmen wollen damit im Fernverkehr eine Nachfrageverlagerung von Abendspitzenzügen auf Züge nach 20 Uhr bewirken und gleichzeitig Jugendliche als Kunden für die bisher schlecht genutzten Abendzüge gewinnen.

Das Angebot ist hauptsächlich im Eisenbahnverkehr gültig. Dagegen ist Gleis 7 in keiner grösseren Schweizer Stadt im Nahverkehr gültig. Der Gemeinderat hat bereits in seiner Antwort vom 12. Juli 2006 darauf hingewiesen, dass die dem Tarifverbund Libero angeschlossenen Transportunternehmen autonom über die Höhe ihrer Fahrpreise und die Anerkennung von weiteren Abonnementen entscheiden können. Die regionale Verkehrskonferenz (RVK) ist für die Planung des Angebots im öffentlichen Verkehr zu Handen des Kantons zuständig und hat keine Kompetenzen bei der Festlegung der Tarife des öffentlichen Verkehrs.

Die Stadt hat die Frage der Anerkennung von Gleis 7 BERNMOBIL vorgelegt. Das Unternehmen schätzt, dass in seinem Einzugsgebiet zirka 5 000 Jugendliche über ein Gleis-7-Abonnement verfügen, wobei ein grosser Teil gleichzeitig ein Libero-Junior-Abo besitzt. Dieses berechtigt zur zeitlich unbeschränkten Fahrt in den gewählten Libero-Zonen.

Bei einem Preis von Fr. 99.00 und einem geschätzten BERNMOBIL-Anteil am Gesamtumsatz von weniger als 2 Prozent würde BERNMOBIL mit Gleis 7 maximal einen Ertrag von Fr.100 000.00 erwirtschaften. Dem stünde ein Ausfall bei den „normalen“ Einnahmen für Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten und Abonnementen von knapp Fr. 600 000.00 gegenüber (Annahme: 2 Fahrten auf dem BERNMOBIL-Netz pro Gleis-7-Abonnent und Woche à Fr. 2.30). Unter dem Strich rechnet BERNMOBIL mit einem Einnahmenausfall von zirka einer halben Million Franken. Dieser Ausfall müsste dem Unternehmen durch die öffentliche Hand entschädigt werden. Denkbar ist theoretisch eine finanzielle Abgeltung durch die Stadt allein, durch alle von BERNMOBIL bedienten Gemeinden oder durch den Kanton.

Im Gegensatz zur gewährten Verbilligung von Libero-Abonnementen für IV- und AHV-Beziehende würde die Anerkennung von Gleis 7 nicht der Stadtbevölkerung zugute kommen, sondern für alle jugendlichen Kunden gelten. Eine Beschränkung auf Personen, die in der Stadt Bern ansässig sind, ist nicht möglich, da es sich hier nicht um eine *Abonnementsverbilligung* sondern um eine *Abonnementsanerkennung* handeln würde. Aus Sicht des Gemeindrats wäre deshalb nur eine gesamtkantonale Lösung sinnvoll.

Die Anerkennung von Gleis 7 ist auch auf kantonaler Ebene durch eine Motion im Grossen Rat gefordert worden (Motion Masshardt: Gleis 7 im ganzen Kanton). Der Regierungsrat spricht sich in seiner Antwort vom 6. Dezember 2006 grundsätzlich dafür aus, junge Menschen durch spezifische Massnahmen zur vermehrten Benützung des öffentlichen Verkehrs zu motivieren. Zurückhaltend beurteilt er dagegen das spezifische Anliegen der Motion:

„Das sehr günstige Gleis-7-Angebot steht in einem gewissen Gegensatz zu den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung im Kanton Bern, mit der auch eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads im öffentlichen Verkehr angestrebt wird. Gerade im Orts- und Agglomerationsverkehr ist die abendliche Nachfrage auch ohne Gleis-7-Gültigkeit erfreulich hoch und tendenziell steigend. Es besteht heute nicht in allen Regionen des Kantons ein ausreichendes Abendangebot, um das Jugend-Abonnement Gleis 7 entsprechend nutzen zu können. Jugendliche aus Randregionen würden dadurch benachteiligt. Zudem findet es der Regierungsrat schade, wenn die wünschbare Verlagerung des Freizeitverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel auf Jugendliche bis 25 Jahre beschränkt würde.“

Der Regierungsrat beziffert im Weiteren die Einnahmehausfälle, welche den bernischen Transportunternehmen durch die flächendeckende Anerkennung von Gleis 7 entstehen würden und durch den Kanton und die Gemeinden abzugelten wären, auf mindestens 2 Millionen Franken pro Jahr.

Der Regierungsrat ist jedoch bereit, beim Angebot des öffentlichen Verkehrs die spezifischen Anliegen der jungen Kundinnen und Kunden zu berücksichtigen, indem er einen Ausbau des Abendangebots und/oder eine finanzielle Unterstützung des Moonliner-Angebots prüfen will. Insbesondere will er ein neues Tarifsystem prüfen, bei dem die ordentlichen Tarife plus ein Nachtzuschlag gelten würden. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass durch einen solchen Ansatz eine grössere Zielgruppe und eine bessere Wirkung erreicht werden könnte als mit der Anerkennung von Gleis 7.

Die Urheberinnen der Motion haben sich mit diesem Vorschlag einverstanden erklärt und die Motion in ein Postulat umgewandelt. Der Regierungsrat wird dazu dem Grossen Rat voraussichtlich im Frühjahr 2009 Bericht erstatten.

Insgesamt erachtet es der Gemeinderat als sinnvoll, die Benützung des öffentlichen Verkehrs durch junge Menschen weiter zu fördern. Er geht mit dem Kanton darin einig, dass die Anerkennung von Gleis 7 bei allen Transportunternehmen in der Stadt Bern eine im Verhältnis zu den Kosten wenig wirksame Massnahme darstellen würde. Der Gemeinderat begrüsst die Absicht des Regierungsrats, die Aufnahme des Moonliner-Angebots in das normale Tarifsystem zu prüfen.

Da das Anliegen des Postulats in erster Linie in den Zuständigkeitsbereich des Kantons fällt, schlägt der Gemeinderat den Postulantinnen und Postulanten vor, dieses direkt bei der zuständigen kantonalen Stelle (Amt für öffentlichen Verkehr) zu deponieren und damit ihren Interessen zusätzlich Nachdruck zu verleihen.

Finanzielle und personelle Auswirkungen

Durch die Anerkennung von Gleis 7 würde der Ertrag von BERNMOBIL um ca. Fr. 500 000.00 sinken. Diese Schätzung geht gestützt auf Angaben der SBB von zirka 5 000 Gleis-7-Abonnenten in der Region Bern und zwei Fahrten pro 14 Tage aus. Die Höhe des Einnahmehausfalls ist davon abhängig, wie viele der Jugendlichen sowohl ein Gleis-7-Abonnement

als auch ein Libero-Junior-Abonnement haben. Bei steigendem Anteil "Überschneidungen" sinkt der Einnahmefall.

Falls die Stadt Bern diese Massnahme im Alleingang bestellt, müsste sie für diesen Ertragsausfall aufkommen.

Bern, 31. Oktober 2007

Der Gemeinderat