

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP/JUSO (Peter Marbet, SP/Mohamed Abdirahim, JUSO) vom 27. April 2017: Stundentakt für Moonliner (2017.SR.000117)

In der Stadtratssitzung vom 21. März 2019 wurde das folgende Postulat erheblich erklärt:

Der Kanton Bern plant im Rahmen des öV-Angebotskonzept 2018-2021 eine Ausdehnung des Angebots auf den wichtigen städtischen Linien am Abend, um die letzten Zug-Ankünfte im Bahnhof Bern abnehmen zu können¹. Dies ist ein günstiger Moment, um das öV-Angebot in der Region Bern in der Nacht (Moonliner) auf die neue Situation anzupassen und auszubauen.

Der heutige Fahrtakt des Moonliners mit 75 Minuten ist aus Kundensicht nicht optimal und im schweizerischen Vergleich unterdurchschnittlich. Zürich und Genf kennen den Halbstundentakt und die übrigen Regionen mindestens den Stundentakt. In der Stadt Bern wurden die Nachtlinien von HB Bern-Bethlehem-Bümpliz-Brünnen (M98) und HB Bern-Ostring-Saali (M97) beim Fahrplanwechsel Ende 2015 auf einen Dreiviertelstundentakt verdichtet. Die Nachtlinien, welche die Kernregion Bern verbinden, profitieren hingegen von keiner Verdichtung.

Kommt hinzu, dass sich die Stadt Bern in Zusammenhang mit dem Unicef-Label „Kinderfreundliche Stadt“ auf die Fahnen geschrieben hat, das Moonlinerangebot auszubauen (Massnahme 7.1)². Allerdings hat der Gemeinderat vor Jahren argumentiert, dass er einen Ausbau der Moonlinerangebote erst dann an die Hand nehmen will, wenn das Nachtlinienangebot durch die kantonale Gesetzgebung in den abgeltungsberechtigten öV aufgenommen wird³. Dies ist leider nach wie vor nicht der Fall. Aufgrund der Verlängerung des ordentlichen öV-Angebots am Abend, ist der Moment nun aber gekommen, auch das Moonlinerangebot auszubauen und den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Wir bitten deshalb den Gemeinderat, mit den am Moonlinerangebot beteiligten Gemeinden in der Kernregion Bern Verhandlungen aufzunehmen:

1. Für die Einführung des Stundentakts und der dadurch notwendigen Anpassung der Linienführung (gemäss Massnahmenplan Unicef-Label, Punkt 7.1).
2. Für die generelle Verdichtung des Moonliner-Netzes für die Kernregion (namentlich in den Zonen 100 und 101).
3. Für die Optimierung des Moonliner-Anschlusses an die letzten Fernverkehrszüge an den Wochenenden (u.a. von Zürich, Basel und Luzern).
4. Für die Anrechnung bzw. reduzierte Moonliner-Gebühren für Abo-Besitzerinnen und -Besitzer (u.a. Libero, GA).
5. Für günstigere Preise für SchülerInnen und Studierende, auch ohne Abos.

Bern, 27. April 2017

Erstunterzeichnende: Peter Marbet, Mohamed Abdirahim

Mitunterzeichnende: Tamara Funciello, Katharina Altas, Halua Pinto de Magalhães, Fuat Köçer, Johannes Wartenweiler, Ladina Kirchen Abegg, Patrizia Mordini, Marieke Kruit, Michael Sutter, Lukas Meier, Barbara Nyffeler, Edith Siegenthaler, Benno Frauchiger, Martin Krebs

¹ <http://www.rr.be.ch/etc/designs/gr/media.cdwsbi-nary.RRDOKUMENTE.acq/388727367eef4123a82980d84439ae62-332/2/PDF/2017.RRGR.30-Vortrag-DF-143092.pdf>

² http://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/unicef-zeichnet-bern-als-kinderfreundliche-stadt-aus?searchterm=unicef

³ Antwort GR vom 1.4.09 auf Postulat Beni Hirt / Stefan Jordi, SP – 2008.SR.000348.
https://ris.bern.ch/Geschaeft.aspx?obj_guid=856c9dc95314456f966320dbf52a4346

Antwort des Gemeinderats

Das vorliegende Postulat greift ein aktuelles Anliegen auf, das auch den Gemeinderat seit längerer Zeit beschäftigt. So hat die Ausdehnung des Tagesangebots auf den Bus- und Tramlinien bis 01.00 Uhr am Wochenende Auswirkungen auf das Moonlinernetz, denen es zu begegnen gilt. Eine Analyse zeigt zudem, dass die Region Bern bei der Qualität des Nachtlinienangebots deutlich hinter anderen ÖV-Regionen zurückliegt. Vielerorts sind die Nachtlinien im bestellten ÖV integriert, teilweise sogar ohne Nachtzuschlag (Region Nordwestschweiz). Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) beabsichtigt, 2022 das Angebot auszubauen und den Nachtzuschlag abzuschaffen.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) hat deshalb eine Studie für ein neues Moonlinerangebot erarbeitet und im Herbst 2019 in die öffentliche Mitwirkung gegeben⁴. Es wurden die drei Handlungsfelder «Angebot», «Tarif» und «Finanzierung» untersucht und daraus Empfehlungen für ein künftiges Nachtbusangebot abgeleitet. In der Mitwirkungsvorlage wird empfohlen, das Szenario «Bus Plus» weiter zu verfolgen. Dieses weist folgend Merkmale auf:

Handlungsfeld «Angebot»

Mit dem neuen Netzvorschlag werden in der Kernagglomeration Bern die Korridore des BERNMOBIL-Tagesnetzes an den Wochenenden auch in der Nacht stündlich bedient. Durch die Überlagerung von zwei Linien kann auf den wichtigsten Korridoren in der Stadt Bern ein 30-Minuten-Takt angeboten werden. Ab Bahnhofplatz werden zwischen 01.15 und 03.45 halbstündliche Abfahrten vorgeschlagen. Für die städtischen Gebiete resultiert somit eine erhebliche Verbesserung des Nachtlinienangebots. Ausserhalb der Kernagglomeration bleibt das Angebot im heutigen Umfang bestehen. Entwickelt sich die Nachfrage positiv, ist mittelfristig die Umstellung der frequenzstärksten Linienabschnitte auf S-Bahnverkehr zu prüfen. Solche Konzepte werden in anderen Regionen bereits umgesetzt.

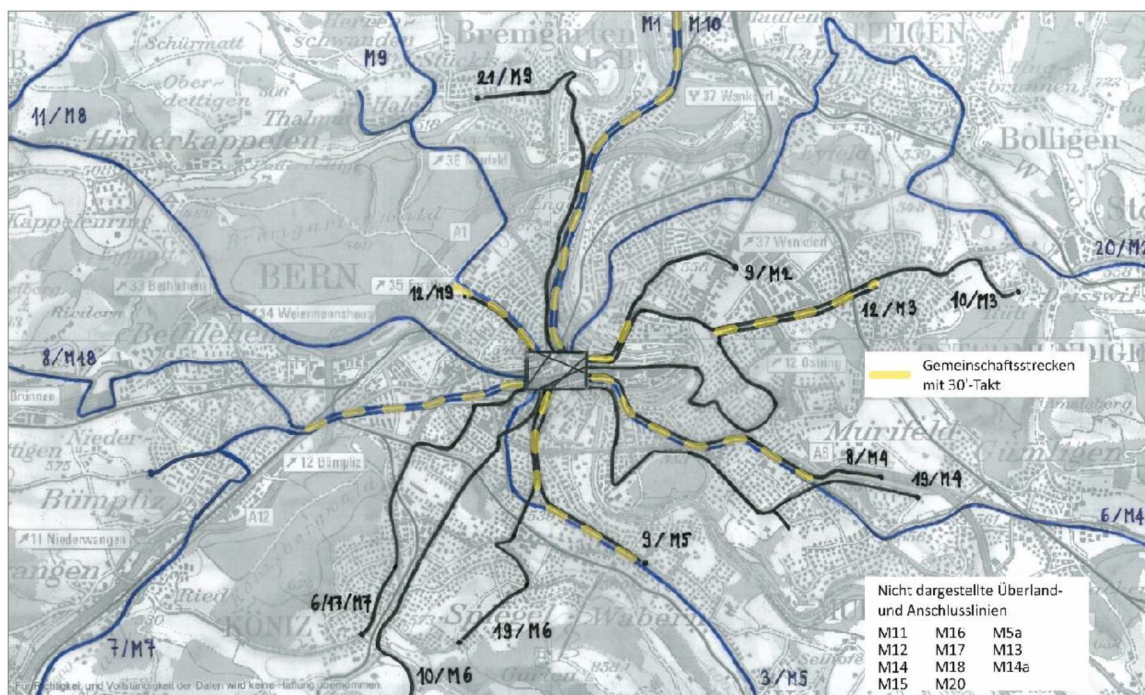


Abb.: Das neue Moonliner-Liniennetz gemäss dem Szenario «Bus Plus»

⁴ https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/moonliner/Moonliner_Schlussbericht.pdf

Handlungsfeld «Tarif»

Die vorgeschlagenen Angebotsszenarien setzen eine Anpassung des heutigen Tarifsystems voraus. Der heutige Billettverkauf in den Bussen, welcher zeitraubend und damit unproduktiv ist, kann mit den geplanten Linienverkürzungen und schlanken Fahrzeugumläufen nicht länger aufrechterhalten werden. Die Studie empfiehlt deshalb, dass der Tagestarif mit einem Nachtzuschlag von Fr. 5.00 gelten soll. Eine solche Tarifstruktur im Nachtangebot ist in den meisten Regionen der Schweiz üblich. Voraussetzung für die Anerkennung von Tagestickets und Abonnements ist die Aufnahme der Nachtliniengesellschaft in den Libero-Tarifverbund und den Direkten Verkehr Schweiz (nationaler Tarifverbund für Einzelfahrten).

Handlungsfeld «Finanzierung»

Das neue Angebot soll sich primär durch Einnahmen aus Tickets, Nachtzuschlägen, Abonnements und Sponsoring finanzieren. Die Studie der RKBM schlägt vor, dass die verbleibende Deckungslücke entweder wie bisher durch die beteiligten Gemeinden über eine Defizitgarantie oder vom Kanton als Teil des bestellten Angebots abgegolten wird. Für diesen Weg sind Änderungen in zwei kantonalen Verordnungen nötig (ÖV-Angebotsverordnung und Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs). Zudem muss das Nachtangebot in den kantonalen Angebotsbeschluss aufgenommen werden, der dem Grossen Rat obliegt.

Gemäss den in der Studie erstellten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sollte das neue Nachtlinienetz unter Annahme des vorgeschlagenen Tarifsystems und einer Nachfragesteigerung um 25 Prozent den heutigen Kostendeckungsgrad erreichen. Es wird angenommen, dass die Nachfrage das erhöhte Niveau rund drei Jahre nach Einführung des neuen Angebotskonzepts erreichen wird. In dieser Übergangsphase werden erhöhte Defizitdeckungsbeiträge respektive Abgeltungen erforderlich sein, um eine ausgeglichene Rechnung zu reichen.

Beurteilung der Studienergebnisse aus städtischer Sicht

Der Gemeinderat hat im Herbst 2019 im Rahmen der Mitwirkung zur Studie der RKBM Stellung genommen⁵. Nach seiner Beurteilung wird das Nachtangebot in der Stadt Bern im Szenario «Bus Plus» massiv verbessert, indem auf den Hauptkorridoren des ÖV ein Halbstundentakt eingeführt wird. Keine Kurse sind zwischen 04.00 und dem Beginn des Tagesbetriebs (ca. 05.30) vorgesehen, da nach bisherigen Erfahrungen in dieser Zeit die Nachfrage gering ist. Bei positiver Entwicklung der Nachfrage sollte diese Lücke aber später geschlossen werden.

Die Vorschläge zum Tarifsysteem sind aus Stadtsicht differenziert zu beurteilen. Die Anerkennung der ÖV-Abonnemente mit Nachtzuschlag schafft ein wichtiges Element der Kundenbindung und ist positiv zu werten. Ein Nachteil für die Stadtbevölkerung ist hingegen der pauschale Nachtzuschlag von Fr. 5.00. Damit werden Fahrgäste in der Kernagglomeration gegenüber solchen mit längeren Fahrtstrecken erheblich benachteiligt. Im Rahmen der Mitwirkung hat deshalb der Gemeinderat der RKBM beantragt, es sei ein gestaffelter Nachtzuschlag von Fr. 3.00 für 1 bis 2 Zonen und Fr. 5.00 ab 3 Zonen einzuführen.

Weiteres Vorgehen

Die RKBM beabsichtigt, dem Kanton im Regionalen Angebotskonzept 2022 – 2025 zu beantragen, die rechtlichen Grundlagen für die Bestellung des Nachtangebots zu schaffen und das Nachtlinienetz in den kantonalen Angebotsbeschluss aufzunehmen. Diesen Antrag wird der Kanton im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen Angebotskonzepts für den öffentlichen Verkehr 2022 – 2025 prüfen. Dabei wird unter Berücksichtigung der Entwicklungstendenzen in anderen Regionen auch der Verzicht auf den Nachtzuschlag geprüft werden. Je nach Ergebnis der Prüfung wird der Regie-

⁵ https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/moonliner-gemeinderat-begruessst-einfuehrung-des-studentakts/dokumente/mitwirkungsantwort-des-gemeinderats-moonliner.pdf/download

rungsrat dem Grossen Rat die erwähnten Verordnungsänderungen und die Ergänzung des Angebotsbeschlusses beantragen. Das neue Moonlinerangebot soll voraussichtlich mit dem Fahrplan 2022 eingeführt werden.

Vor dem ausgeführten Hintergrund nimmt der Gemeinderat zu den einzelnen Anliegen des Postulats wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Auf den ÖV-Hauptkorridoren in der Kernagglomeration wird mit dem neuen Konzept der Halbstundentakt zwischen 01.15 Uhr und 03.45 Uhr ab Bahnhofplatz eingeführt werden. Bei entsprechender Zunahme des Angebots wird eine Verlängerung des Betriebs zu prüfen sein. Der Unicef-Massnahmenplan kann somit diesbezüglich erfüllt werden.

Zu Punkte 2:

Durch das neue Angebotskonzept, bei welchem die Linien verkürzt und mit einer Umlaufzeit unter einer Stunde betrieben werden, kann auf den ÖV-Hauptkorridoren der Kernagglomeration die Transportkapazität zwischen 01.15 Uhr und 03.45 Uhr verdreifacht werden, womit eine markante Verdichtung des Angebots erreicht wird.

Zu Punkt 3:

Mit dem neuen Angebotskonzept mit halbstündlichen Abfahrten ab Bahnhofplatz können durchgehend schlanke Anschlüsse für die letzten Ankünfte des Bahnfernverkehrs angeboten werden.

Zu Punkt 4:

Mit der Einführung des neuen Angebots soll das Moonlinernetz integral in den Liberotarifverbund aufgenommen und das Generalabonnement sowie das ½-Taxabonnement anerkannt werden.

Zu Punkt 5:

Dank der Junior-Abonnemente im Liberotarifverbund und im nationalen Verkehr werden Studierende und Lehrlinge im Alter bis 25 Jahren zukünftig bei Moonliner eine gewisse Vergünstigung geniessen. Falls der Nachtzuschlag eingeführt wird, werden sich jedoch die Preise auf Fahrten innerhalb der Kernagglomeration erhöhen, insbesondere bei Einzelfahrten mit und ohne ½-Taxabonnement. Der Gemeinderat wird sich deshalb – wie bereits in der Mitwirkung zum Konzept der RKBM – gegenüber dem Kanton und der Nachtliniengesellschaft für einen Verzicht auf den Nachtzuschlag einsetzen. Sollte dies aus finanziellen Gründen nicht möglich sein, so wird er für eine Lösung eintreten, bei welcher Fahrgäste auf Strecken innerhalb der Kernagglomeration nicht benachteiligt werden.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Falls das neue Moonlinerangebot nicht oder nicht von Beginn weg vom Kanton bestellt wird, so werden weiterhin die Gemeinden den Fehlbetrag des Betriebs über Defizitdeckungsgarantien begleichen müssen. Dabei ist gemäss RKBM davon auszugehen, dass sich die Deckungsgarantie der Stadt von heute Fr. 85 000.00 auf zukünftig Fr. 120 000.00 pro Jahr erhöhen wird. Dies unter der Annahme, dass die Nachfrage um einen Viertel zunimmt. Für die Einführungsphase ist wegen tieferer Nachfrage mit einem zusätzlichen Beitrag von gesamthaft Fr. 60 000.00 zu rechnen. Falls der Kanton das neue Moonlinerangebot bestellt, werden bei der Stadt keine direkten Kosten mehr anfallen. Der Kanton wird prüfen, inwiefern das Nachtlinienangebot bei der Bemessung des ÖV-Gemeindebeitrags zu berücksichtigen ist. Es kann deshalb für diesen Fall noch keine Aussage zu den Kosten für die Stadt Bern gemacht werden.

Bern, 12. Februar 2020

Der Gemeinderat