

Interpellation Fraktion FDP (Jacqueline Gafner Wasem): Umstellung der 551 und S52 auf Busbetrieb: Leere Drohung oder reales Risiko?

Am 14. Oktober 2012 wurde bekannt, dass jeder zweiten Regionalbahn in der Schweiz die Umstellung auf Busbetrieb droht, wenn es nach den Plänen des Bundesrates geht, wonach der Regionalverkehr auf Schienen in Zukunft einen Kostendeckungsgrad von 50 Prozent erreichen muss. Im Kanton Bern sollen 35 Bahnlinien auf ihre Rentabilität überprüft und möglicherweise auf Busbetrieb umgestellt werden, darunter auch die S51 (Bern-Bern Brünnen Westside) und die S52 (Bern-Kerzers[-Neuenburg]), die durch die BLS betrieben werden und u.a. die Stationen Bern Stöckacker, Bern Bümpliz Nord und Bern Brünnen Westside mit dem Hauptbahnhof (HB) Bern verbinden. Obwohl sich gegen das Vorhaben des Bundes schweizweit innert kürzester Zeit eine breite Widerstandsfront formiert hat, dürfte es sich für die Stadt Bern nicht empfehlen, einfach abzuwarten und darauf zu hoffen, dass sich die reichlich absurd anmutenden Pläne von selbst in Luft auflösen. Vielmehr stellen sich in Bezug auf die beiden ins Visier genommenen S-Bahnen, die den Berner Westen und damit eines der wenigen Gebiete erschliessen, wo die Stadt in Zukunft überhaupt noch wachsen kann, eine Reihe von Fragen, die rasch geklärt und beantwortet werden sollten, um nötigenfalls auf gesicherten Grundlagen argumentieren zu können. Konkret:

1. In den S-Bahnen, die ab dem HB Bern Richtung Westen und umgekehrt unterwegs sind, wird im Rahmen von Fahrausweis-Kontrollen periodisch im Detail erhoben, welche Strecke die Fahrgäste fahren: Wie gross sind das Fahrgastaufkommen und der Kostendeckungsgrad auf der Strecke zwischen dem HB Bern und Bern Brünnen Westside? Und wie verhält es sich damit auf den übrigen Streckenabschnitten?
2. Wie hoch sind im Vergleich dazu das Fahrgastaufkommen und der Kostendeckungsgrad der Tramlinie 8 auf der Strecke zwischen dem HB Bern und Bern Brünnen Westside?
3. Mit dem Fahrplanwechsel 2008 wurde die Postautolinie 109 (Bern-Frauenkappelen-Mühleberg), die direkt an den HB Bern fuhr, gegen den expliziten Widerspruch der betroffenen Fahrgäste durch die Postautolinie 30.570 abgelöst, die nur noch zwischen Bern Brünnen Westside und Mühleberg verkehrt. Begründet wurde dies seinerzeit damit, dass die Verknüpfung der (ehemaligen) Linie 109 mit der S-Bahnhaltestelle Bern Brünnen Westside die schnellste und zuverlässigste Lösung sei und der Bund keine Abgeltungen für Parallelerschliessungen mehr spreche. Müssen die Fahrgäste der Linie 30.570 aufgrund der neusten Pläne des Bundes nun damit rechnen, dass sie künftig zwar weiterhin umsteigen müssen, aber neu auf einen Bus respektive die Tramlinie 8, womit sich die Gesamtreisezeit an den HB Bern im besten Fall um eine Viertelstunde verlängern und damit noch hinter das Angebot des Jahres 2007 zurückfallen würde?
4. Was gedenkt der Gemeinderat zu unternehmen, um die Interessen der Stadtberner Steuerzahlenden und öV-Benutzenden in dieser Angelegenheit wirksam zu vertreten und zu wahren?

Bern, 15. November 2012

Interpellation Fraktion FDP (Jacqueline Gafner Wasem, FDP): *Mario Imhof, Dannie Jost, Dolores Dana, Alexander Feuz, Bernhard Eicher, Peter Erni, Alexandre Schmidt*

Antwort des Gemeinderats

Grundsätzlich ist der Kanton zusammen mit dem Bund Besteller des regionalen öffentlichen Verkehrs und damit auch der S-Bahn. Der Gemeinderat nimmt deshalb zu den in dieser Interpellation aufgeworfenen Fragen in Absprache mit dem Kanton Stellung.

Die im Oktober 2012 publik gewordene Liste von Bahnlinien, deren Betrieb überprüft werden soll, weil ihr Kostendeckungsgrad unter 50 Prozent liegt, ist Bestandteil der Massnahme „Umstellung Bahn auf Bus“ des Projekts „Aufgabenüberprüfung (AUP)“. Damit will der Bundesrat den Bundeshaushalt langfristig ins Gleichgewicht bringen. Im Rahmen des Projekts „Bahnreform 2/2“ gab das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Oktober 2012 auch einen Vorschlag zur Umsetzung der Massnahme „Umstellung Bahn auf Bus“ in die Vernehmlassung. Gemäss diesem Vorschlag soll bei Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad unter 50 Prozent vor grösseren Investitionen in neues Rollmaterial oder in die Infrastruktur geprüft werden, ob alternative Angebote mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis möglich wären. Bei Bahnlinien mit einem Kostendeckungsgrad unter 30 Prozent ist diese Prüfung periodisch zu wiederholen.

Wie das BAV in einem Schreiben vom 19. Oktober 2012 an die Kantone betonte, „ist bei Nichterreichen [des Kostendeckungsgrads von 50 Prozent] lediglich eine Prüfung vorgesehen, und keineswegs wie teilweise in der Presse fälschlicherweise zu lesen war, automatisch eine Umstellung auf den Busbetrieb vorzunehmen.“ Weiter führt das BAV aus: „Bei vielen betroffenen Linien wird die vorgegebene Prüfung ohne grossen Aufwand möglich sein. Dass bei S-Bahnlinien mit hoher Nachfrage eine Umstellung auf den Busbetrieb keine sinnvolle Alternative mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre, ist aus unserer Sicht eine Selbstverständlichkeit.“

Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) hat den Vorschlag des BAV am 28. November 2012 in einer Stellungnahme wie folgt kritisiert:

„Die vom Bundesrat vorgesehene Fokussierung auf das Kriterium Kostendeckung greift zu kurz. Beim Kostendeckungsgrad sind nebst den Kosten insbesondere die Erträge eine massgebende Grösse. Ein „ungünstiger“ Fahrausweismix, viel Schülerverkehr oder ein grundsätzlich tiefes Tarifniveau schlagen direkt auf den Kostendeckungsgrad durch. Somit kann auch bei einer Linie mit tiefem Kostendeckungsgrad die Zweckmässigkeit aufgrund der Nachfrage unbestritten sein. Ein Entscheid, ob eine Umstellungsprüfung durchgeführt wird, darf nicht einzig auf das Kriterium Kostendeckungsgrad abgestellt werden. Bereits im Hinblick auf einen Prüfentscheid sind verschiedene Faktoren bereits zu berücksichtigen, nebst dem Kostendeckungsgrad mindestens auch die Nachfrage und das Angebot.“

Entsprechend beantragt die BVE, die Verordnungsbestimmungen seien dahingehend anzupassen, dass bei einer Linienüberprüfung nicht nur der Kostendeckungsgrad heranzuziehen, sondern eine verfeinerte Wirtschaftlichkeitsprüfung vorzuschreiben sei, welche auch Zweckmässigkeitsaspekte berücksichtige.

Der Kanton überprüft im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen Angebotsbeschlusses regelmässig den Kostendeckungsgrad und die Auslastung aller öV-Linien und beurteilt sie gestützt auf die Vorgaben der kantonalen Angebotsverordnung hinsichtlich Auslastung und Kostendeckungsgrad. Die Vorgaben sind nach verschiedenen Transportmitteln und Angebotsstufen differenziert. Für S-Bahnlinien im ½-Studentakt werden folgende Vorgaben gemacht:

	Durchschnittliche Auslastung pro Kurs	Kostendeckungsgrad
Zielvorgabe	50 Prozent	45 Prozent
Minimalvorgabe	30 Prozent	25 Prozent

Für Tramlinien mit einem Fahrplanktakt unter 10 Minuten gelten:

	Durchschnittliche Auslastung pro Kurs	Kostendeckungsgrad
Zielvorgabe	40 Prozent	50 Prozent
Minimalvorgabe	25 Prozent	30 Prozent

Die S-Bahn Bern ist mit ihrem heutigen Liniennetz und Angebot - also inklusive S51 und S52 - im neuen öV-Angebotsbeschluss 2014 - 2017 enthalten, welcher der Grosse Rat auf Antrag des Regierungsrats im März 2013 beraten wird. Falls der Grosse Rat dem Angebotsbeschluss in der vorliegenden Form zustimmt, ist die Zukunft der mit dem Vorstoss angesprochenen Linien gesichert. Der Kanton plant keine Umstellung von Bahn auf Bus. Eine solche Umstellung kann nicht einseitig durch den Bund angeordnet werden.

Zu den in der Interpellation gestellten Fragen:

Zu Frage 1:

Zwischen Bern Bümpliz Nord und Bern fahren täglich (Mo - Fr) 13 000 Personen mit der S-Bahn (S5/S51/S52). In Bern Stöckacker steigen täglich 1 000 Personen ein und aus, in Bern Bümpliz Nord 4 600 und in Bern Brünnen Westside 3 200 (Nachfragezahlen aus dem Jahr 2011).

Bei der Nachfrage werden auf allen drei Linien die Zielvorgaben des Kantons (50 Prozent) übertroffen. Bei der Kostendeckung übertrifft die S5 die Zielvorgabe (45 Prozent), während die S51 und die S52 höher als die Minimalvorgabe (über 25 Prozent) liegen, die Zielvorgabe (45 Prozent) aber nicht erreichen.

Zu Frage 2:

Auf der Tramlinie 8 wurden 2011 17 200 Personen gezählt (Querschnitt zwischen Kocherpark und Hirschengraben). Die Linie übertrifft sowohl die Zielvorgabe hinsichtlich Nachfrage (40 Prozent) als auch hinsichtlich Kostendeckungsgrad (50 Prozent).

Zu Frage 3:

Die ehemalige Linie 109 (heute Linie 570) verband bis 2008 Mühleberg mit dem Bahnhof Bern. Seither lautet ihr Endpunkt Bahnhof Brünnen Westside, wo die Fahrgäste Richtung Zentrum auf die S-Bahn umsteigen können. Die Umstellung dieser Linie wurde durch den Bund ausgelöst, welcher nach der Eröffnung der S-Bahnstation Brünnen Westside die weitere Abgeltung der Linie ablehnte, die nach seiner Interpretation eine nicht abgeltungsberechtigte „Parallelerschliessung“ darstellt. Die Argumentation des Bundes bezog sich in erster Linie auf die S-Bahn (die der Bund mitbestellt) und weniger auf die Tramlinie 8 (die der Bund nicht mitbestellt und -finanziert, da sie zum sogenannten „Ortsverkehr“ gehört).

Zu Frage 4:

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass der Bund in dieser Sache missverständlich kommunizierte. Wie das BAV in seinem Schreiben vom 28. November 2012 glaubhaft versicherte,

besteht von Seiten des Bundes aber keine Absicht, von ihm selbst und den Kantonen in den vergangenen Jahren mit erheblichen Mitteln geförderte S-Bahn-Angebote in Frage zu stellen, welche aufgrund der Nachfrage gar nicht wirtschaftlich durch andere Transportmittel zur Verfügung gestellt werden könnten.

Im Weiteren nahm der Kanton gegenüber dem BAV in dieser Sache unmissverständlich Stellung. Nach Auffassung des Gemeinderats erübrigen sich vorläufig weitere Interventionen. Sollte der Bund wider Erwarten tatsächlich eine Überprüfung der S-Bahnlinien 51 und 52 anordnen, so wird sich die Stadt Bern selbstverständlich zusammen mit der Region, dem Kanton sowie den weiteren beteiligten Partnern für den Erhalt dieser Linien einsetzen.

Bern, 19. Februar 2013

Der Gemeinderat