

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher, SVP) vom 04. November 2020: Marziliquartier: Prüfung eines Busbetriebes in den Wintermonaten (2019.SR.000006)

In der Stadtratssitzung vom 14. November 2019 wurde das folgende Postulat Fraktion SVP erheblich erklärt:

Das Marziliquartier ist mit dem öV schlecht erschlossen. Gerade für ältere Mitmenschen und in der Mobilität eingeschränkte Personen stellt dies ein grosses Problem dar. Diverse politische Vorstösse, die die Einführung einer öV-Verbindung vorsahen, haben bisher leider keinen Erfolg gehabt. Es soll gemäss den erhaltenen Stellungnahmen zuerst die weitere Entwicklung beim Gaswerkareal abgewartet werden. Auch im Rahmen des Umbaus des Matteschulhauses für eine bilingue Schule sollen neue öV-Lösungen gesucht werden.

Die Postulanten fordern den Gemeinderat höflich auf die nachfolgenden Forderungen zu prüfen:

1. Es sei mit Bernmobil und weiteren geeigneten Partnern zu prüfen, wie das Marziliquartier in den Wintermonaten (Dezember bis Februar) möglichst bereits auf 2019/2020 auch tagsüber mit einem geeigneten Busbetrieb erschlossen werden kann.
2. Der Gemeinderat habe sich bei der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass das Marziliquartier in den Wintermonaten (Dezember bis Februar) möglichst bereits auf 2019/2020 mit einem Busbetrieb auch tagsüber eingeführt werden kann.
3. Der Gemeinderat und Bernmobil haben abzuklären, wie dieser Betrieb sinnvoll und effizient finanziert werden kann und ob dafür allenfalls und in welcher Höhe Mittel Dritter in Anspruch genommen werden könnten. Auch wären dabei Mittel des Sponsorings und allenfalls weitere geeignete Finanzierungsmöglichkeiten etc. zu prüfen.
4. Gibt es allenfalls Verträge mit Drittanbietern, die einem Busbetreiber im Marzili entgegenstehen? Was für Möglichkeiten bestehen, hier eine Aufweichung allfälliger vertraglicher Bestimmungen zu erzielen, sodass zumindest in den Wintermonaten auch tagsüber ein Busbetrieb im Marzili eingeführt werden kann.

Begründung der Dringlichkeit

Die Postulanten fordern die Umsetzung möglichst auf den kommenden Winter 2019/2020. Dies ist allerdings nur möglich, wenn der Vorstoss dringlich traktandiert wird.

Bern, 17. Januar 2019

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher

Mitunterzeichnende: Daniel Lehmann, Ueli Jaisli, Kurt Rügsegger, Henri-Charles Beuchat, Roger Mischler, Rudolf Friedli

Bericht des Gemeinderats

Das Anliegen des vorliegenden Postulats betrifft die Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs (ÖV), welche der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) unter Einbezug der betroffenen Gemeinden obliegt. Die RKBM stellt gestützt auf Ergebnisse aus Planungsstudien dem Kanton Antrag auf Modifikation bestehender ÖV-Angebote oder die Bestellung neuer Angebote. Soweit die Stadt nicht ergänzende Angebote auf eigene Kosten bestellt, hat sie in diesem Bereich keine Handlungskompetenz.

Bestehende Erschliessungsqualität und Nachfragepotenzial

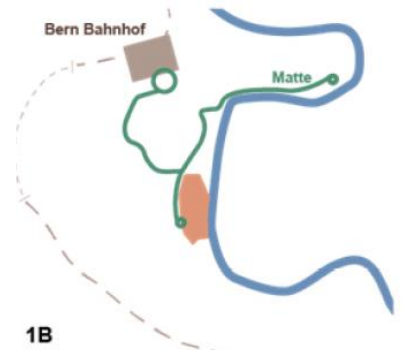
Die kantonale Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV, 762.412) legt fest, dass städtische Siedlungsgebiete mit dem ÖV als erschlossen gelten, wenn eine Haltestelle in einer maximalen Distanz von 300 Metern (Luftlinie) erreichbar ist. Das Marzili- und Mattequartier wird mit der Marzilibahn, dem Mattelift und den Haltestellen Zytglogge, Rathaus und Nydegg der Linie 12 erschlossen. Gemäss der kantonalen ÖV-Erschliessungsgütekarte¹ ist damit das Quartier (wie der grösste Teil des Stadtgebiets) mit der zweithöchsten Güteklasse B erschlossen. In dieser Einstufung sind auch die Höhenunterschiede mitberücksichtigt. Somit erachtet der Kanton das Quartier als genügend erschlossen, umso mehr als die grössten Nachfragepotentiale (Bundesverwaltung, Pädagogische Hochschule und Wohngebiete Marzili) im direkten Einzugsbereich der Marzilibahn liegen. Demgegenüber weist das Mattequartier ein relativ geringfügiges Nachfragepotential auf, wodurch es schwierig ist, mit einer Buslinie die Wirtschaftlichkeitsanforderungen (minimale Anzahl Fahrgäste pro Kurs) zu erreichen. Trotz Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen besteht zwischen den Planungspartnern Konsens, dass die Qualität der ÖV-Erschliessung in diesem Gebiet nicht befriedigend ist.

Angebotsplanung für das Gaswerkareal und das Marzili-/Mattequartier

Die ÖV-Erschliessung des Marzili-/Mattequartiers ist im Zusammenhang mit der Planung Gaswerkareal untersucht worden. Die Kommission Verkehr der RKBM hat die entsprechende Studie am 23. Oktober 2020 zuhanden der Mitwirkung verabschiedet.²

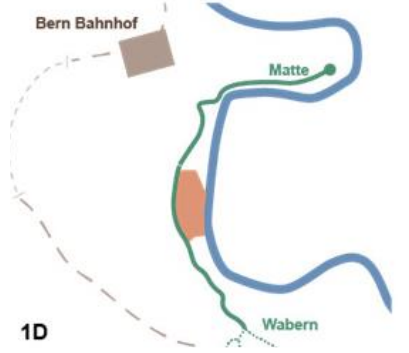
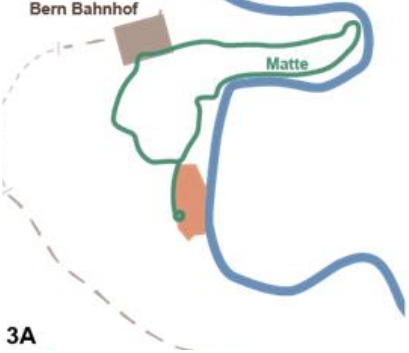
In dieser Studie sind verschiedene Varianten zur zukünftigen Erschliessung untersucht worden. Als Bestlösung schlägt die Studie eine direkte Verbindung vom Gaswerkareal zum Bahnhof Bern vor. Damit kann eine attraktive Verbindung (10-Minutentakt zu Hauptverkehrszeiten, 20-Minutentakt zu den Nebenverkehrszeiten am frühen Morgen und ab 19 Uhr, kurze Fahrzeiten) gewährleistet werden. Dieser Lösung werden gute Chancen eingeräumt, nach einer Versuchsphase in den ÖV-Angebotsbeschluss aufgenommen zu werden, der vom Grossen Rat beschlossen wird.

Im Rahmen der erwähnten Studie wurden auch drei Varianten mit Erschliessung des Gebiets Marzili-Matte untersucht:

<p>a) Bahnhof Bern – Dampfzentrale – Gaswerkareal – Dampfzentrale – Mühlenplatz – Dampfzentrale – Bahnhof Bern.</p>	
---	--

¹ www.map.apps.be.ch/pub/synserver?project=a42pub_oevtp&userprofile=geo&client=core&language=de

² Die Unterlagen sind unter www.bernmittelland.ch einsehbar

<p>b) Bahnhof Wabern – Sandrainstrasse – Marzili- strasse – Aarstrasse – Mühleplatz.</p>	 <p>1D</p>
<p>c) Bahnhof Bern – Dampfzentrale – Gaswerkareal – Dampfzentrale – Marzili – Matte – Bahnhof Bern (Rundkurs).</p>	 <p>3A</p>

Dabei zeigte sich, dass alle Varianten mit Erschliessung des Marzili-/Mattequartiers im Vergleich zur Bestvariante für die Fahrgäste deutliche Nachteile in Form von verlängerten Fahrzeiten, einem schlechteren Fahrplankontakt und/oder Umsteigezwang für Fahrten zum Bahnhof als wichtigstem Ziel- und Ausgangspunkt aufweisen.

Bei der Variante a) ist die Streckenführung zweigeteilt, die Variante c) ist ein Rundkurs (analog zur heutigen Linie 30, die zu den Abendstunden verkehrt) verbunden mit einer Stichfahrt ins Gaswerkareal. Bei diesen beiden Varianten müssen die Fahrgäste jeweils in einer Fahrtrichtung eine Umwegfahrt über den anderen Streckenteil bzw. über den längeren Teil des Rundkurses in Kauf nehmen. Weitere Zeitverluste entstehen für diejenigen Fahrgäste, die via Endhaltestelle zu ihrem Zielort gelangen (Ausgleichszeiten).

Bei der Variante b) müssen alle Fahrgäste für die Fahrt zum Bahnhof Bern auf die Marzilibahn umsteigen. Umsteigebeziehungen am Bahnhof sind mit langen Umsteigewegen und entsprechendem Zeitverlust verbunden, dadurch ist diese Variante auch nur bedingt hindernisfrei.

Alle Varianten erfordern im Vergleich zur Bestlösung (Gaswerkareal – Bahnhof Bern) den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs, woraus Bruttokosten von Fr. 300 000.00 bis Fr. 400 000.00 pro Jahr entstehen, denen nur ein relativ geringes zusätzliches Nachfragepotenzial gegenübersteht. Somit ist die Eigenwirtschaftlichkeit dieser Varianten als schlecht zu beurteilen. Der Kanton würde ein Gesuch um Mitfinanzierung eines Versuchsbetriebs einer solchen Linie, der Voraussetzung für die Aufnahme ins Grundangebot ist, aller Wahrscheinlichkeit nach negativ beurteilen.

Bei der Beurteilung der Varianten ist auch zu berücksichtigen, dass die Marzilibahn durch ihre Konzessionen (Infrastruktur- und Personenbeförderungskonzession) einen gewissen Konkurrenz-

schutz besitzt. Neue Angebote sollten deshalb die Nachfrage auf der Marzilbahn nach Möglichkeit nicht beeinträchtigen.

Pilotversuch Marzili-Matte mit selbstfahrendem Kleinbus

BERNMOBIL betreibt zusammen mit weiteren Partnern, unter anderem der Stadt Bern, seit Sommer 2019 einen Pilotversuch mit einem selbstfahrenden Kleinbus auf der Strecke Marzilbahn Talstation-Bärenpark. Ziel des Versuchs ist es, selbstfahrende Busse im Linienbetrieb unter realistischen Bedingungen und mit Passagieren zu testen. Auf den Fahrten ist eine Begleitperson anwesend, welche bei Störungen und unvorhergesehenen Situationen intervenieren kann. Der Versuch musste wegen der Corona-Krise während mehrerer Monate unterbrochen werden und soll bis im Sommer 2021 weiterlaufen. Als Zwischenergebnis des Versuchs lässt sich festhalten, dass die Selbstfahrtechnologie mittelfristig vielversprechend ist, jedoch momentan noch weit von einem regulären Linienbetrieb entfernt ist. Die Technologie ist sowohl im Miteinander mit dem übrigen Verkehr als auch hinsichtlich der Technik sehr störungsanfällig. Das Angebot wird im Allgemeinen von den Fahrgästen gut genutzt. Soweit dies ohne systematische Erhebung beurteilt werden kann, sind die Fahrgäste allerdings eher ÖV-Interessierte als Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers.

Zu den im Postulat geäußerten Anliegen nimmt der Gemeinderat im Einzelnen folgendermassen Stellung:

Zu Punkt 1 und 2:

Die Erschliessung des Marzili-/Mattequartiers ist wie dargestellt in Kombination mit der zukünftigen Erschliessung des Gaswerkareals untersucht worden. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist leider negativ ausgefallen. Es konnte keine Lösung gefunden werden, welche Chancen hat, ins kantonale Grundangebot aufgenommen zu werden. Eine isolierte Lösung von der Erschliessung des Gaswerkareals ist ebenfalls als unrealistisch zu beurteilen, da das Nachfragepotential des Marzili-/Mattequartiers für einen wirtschaftlichen Betrieb als zu gering zu beurteilen ist. Ein Betrieb nur während den Wintermonaten würde zwar die Betriebskosten in absoluten Zahlen reduzieren. Die Wirtschaftlichkeit würde jedoch eher noch schlechter ausfallen, da erfahrungsgemäss ganzjährige Angebote von den Fahrgästen besser frequentiert werden als saisonale. Aufgrund der eindeutigen Ergebnisse sieht der Gemeinderat keine Möglichkeit, bei der Regionalkonferenz zuhanden des Kantons die Weiterverfolgung einer Variante zu beantragen, mit der auch das Marzili-/Mattequartier erschlossen wird.

Zu Punkt 3:

Eine Bestellung und damit Finanzierung einer ÖV-Erschliessung durch den Kanton ist wie dargestellt nicht realistisch. Die Stadt Bern müsste diesfalls über ihren ÖV-Beitrag gemäss aktuellem Ansatz rund Fr. 190 000.00 pro Jahr beitragen.

Sollte ein ÖV-Angebot angestrebt werden, das von der Stadt in eigener Kompetenz (also ohne Beteiligung des Kantons) nur während den Monaten Dezember bis Februar bestellt wird, so würden sich die Kosten vermutlich unter Fr. 100 000.00 pro Jahr bewegen. Der Gemeinderat lehnt eine solche Massnahme aufgrund deren geringen Wirksamkeit und der angespannten Finanzsituation der Stadt ab.

Ein allfälliges Sponsoring müsste langfristig angelegt sein, damit das Angebot verlässlich geplant und bei den Fahrgästen etabliert werden kann. Damit würde es sich für Sponsoren um eine erhebliche finanzielle Verpflichtung handeln. Angesichts der begrenzten öffentlichen «Sichtbarkeit» einer solchen Massnahme und der gegenwärtig schwierigen Wirtschaftssituation sieht der Gemeinderat kaum Möglichkeiten, ein solches Sponsoring zu bewerkstelligen. Er sieht zudem die Gefahr der

«Kannibalisierung» von anderen Sponsoringmassnahmen im öffentlichen Interesse, zum Beispiel im Bereich des Kultursponsorings.

Zu Punkt 4:

Einem allfälligen ÖV-Angebot für das Marzili-/Mattequartier stehen keine vertraglichen Verpflichtungen mit Drittanbietern gegenüber. Allerdings geniessen konzessionierte Anbieter von ÖV-Linien wie die Marzilibahn aufgrund ihrer Konzession einen gewissen «Konkurrenzschutz». Durch den Bund als Konzessionsbehörde ist im Einzelfall zu prüfen, ob durch ein zusätzliches ÖV-Angebot die Interessen bereits bestehender Angebote tangiert werden.

Fazit

Aufgrund der kantonalen Vorgaben und den aus der vorliegenden Studie resultierenden Erkenntnissen kommt der Gemeinderat zum Schluss, dass es auch im Zusammenhang mit einer zukünftigen ÖV-Erschliessung des Gaswerkareals nicht möglich sein wird, die ÖV-Erschliessung des Marzili-/Mattequartiers zu vertretbaren Kosten zu verbessern. Falls die Selbstfahrtechnologie für den öffentlichen Verkehr in absehbarer Zeit zur kommerziellen Reife kommt, so müsste ihr Einsatz in diesem Quartier vertieft geprüft werden.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Ein vom Kanton bestelltes ÖV-Angebot für das Marzili-/Mattequartier würde die Stadt Bern jährlich rund Fr. 190 000.00 pro Jahr kosten (Stand 2020). Bei einem zusätzlich bestellten ÖV-Angebot während der Monate Dezember bis Februar würden die Kosten vermutlich weniger als Fr. 100 000.00 pro Jahr betragen.

Bern, 4. November 2020

Der Gemeinderat