



Beantwortung

der Interpellation 20090433, Roland Gurtner, Passerelle, "Eingeschränkte Fahrpläne bei der Buslinie Nr. 11"

Der Interpellant moniert die Streichung des Frühkurses und dreier Spätkurse auf der Buslinie Nr. 11 sowie die mangelnde Information über diese Tatsache vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 und ersucht den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Quelles sont les raisons qui ont amené l'Office des transports du Canton de Berne à supprimer la première course du matin et les 3 dernières courses du soir?*

Bedingt durch die Tatsache, dass sich die Linie 11 seit längerer Zeit im "doppelten Rotbereich" befindet und die Minimalanforderungen der kantonalen Angebotsverordnung sowohl hinsichtlich Kostendeckungsgrad, wie auch minimaler Auslastung nicht zu erfüllen vermag, hat die Regionale Verkehrskonferenz Biel – Seeland – Berner Jura (RVK 1) bereits im Entwurf des regionalen Angebotskonzepts 2010 – 2013 unter anderem eine Angebotsverdünnung auf den 30-Minuten-Takt, beziehungsweise eine Anpassung bei der Zuordnung der Angebotsstufe (Abstufung von A auf 3) vorgesehen. Das zur Zeit in Kraft stehende kantonale Angebotskonzept 2010 – 2013 sieht nunmehr bezüglich Linie 11 eine Überprüfung der Betriebszeiten vor. Ziel ist, bei möglichst geringem Frequenzverlust die Kosten der Linie zu reduzieren und die durchschnittliche Auslastung zu steigern. Dem Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AöV) standen zwei Varianten zur Disposition: Senkung der Betriebskosten (Einschränkung der Betriebszeiten), oder Reduktion auf Angebotsstufe 3 (Halbstundentakt gemäss Angebotskonzept der RVK). Das AöV hat sich für Variante 1 entschieden.

2. *Quel est le coût des 4 courses supprimées? Quelle est l'économie réalisée?*

Die Verkehrsbetriebe Biel haben gegenüber dem AöV die mögliche Verringerung der Betriebskosten durch Reduktion der Betriebszeiten mit rund CHF 40'000.00 bis 50'000.00 pro Jahr beziffert.

3. *Cette proposition a-t-elle été discutée au sein de la Conférence régionale des transports Bienne – Seeland – Jura bernois? Le cas échéant, quand et à quelles conclusions a-t-elle abouti?*

Ja. Nachdem der Anstoss zu Massnahmen ursprünglich von der RVK 1 ausging, versteht es sich von selbst, dass das Thema im Schosse der RVK 1 ausgiebig und intensiv erörtert wurde. Die RVK 1 hat dem AöV die Variante 2, Reduktion auf den Halbstundentakt, vorgeschlagen.

4. *Le Conseil municipal a-t-il été consulté? Le cas échéant, à quelle date et quelle a été sa position?*

Ja. Der Gemeinderat der Stadt Biel hat im Rahmen der Vernehmlassung zum regionalen Angebotskonzept 2010 – 2013 Stellung nehmen können zu den Vorschlägen der RVK 1. Er

hat sich in seiner Stellungnahme vom 16. April 2008 an die RVK 1 gegen eine Fahrplanausdünnung auf den Halbstundentakt ausgesprochen, was offensichtlich dazu führte, dass das AöV letztendlich nicht diese Variante, sondern die Variante mit der Einschränkung der Betriebszeiten gewählt hat.

5. *Y a-t-il égalité de traitement par rapport à d'autres lignes de transports publics biennois? Quels sont les critères appliqués? S'est-on basé sur le degré de couverture moyen des coûts de ces lignes ou a-t-on comparé les taux de fréquence aux heures en bordure? A-t-on tenu compte du nombre d'habitants relativement faible de Vigneules par rapport à d'autres quartiers?*

Gerade im vorliegenden Fall ist die Umsetzung von Massnahmen in Lichte des Gleichbehandlungsgebotes zu sehen. Die betroffene Linie 11 ist die einzige im Stadtnetz, welche die Minimalanforderungen gemäss kantonaler Angebotsverordnung nicht erfüllt. Der Verzicht auf Massnahmen entgegen dem Wortlaut der Angebotsverordnung würde wohl aus kantonaler Sicht zu einem unerwünschten Präjudiz führen. Der Entscheid darüber, welche Massnahme – Variante Fahrplanausdünnung oder Einschränkung der Betriebszeiten – letztlich umgesetzt wurde, lag einzig im Ermessen des Kantons, der ja auch für die Finanzierung aufkommt.

6. *Le Conseil municipal ne pense-t-il pas que l'offre des Transports publics doit répondre à d'autres critères que la seule rentabilité? Quelle importance attribue-t-il au service public (correspondances avec le train, sorties nocturnes), à la sécurité des personnes obligées de rentrer à pied (espaces craints insuffisamment surveillés), au transfert modal (encouragement à utiliser les transports publics plutôt que la voiture)?*

Der Gemeinderat bedauert zwar, dass es auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2009 zu dieser Einschränkung der Betriebszeiten gekommen ist. Auf der anderen Seite muss er aber Verständnis aufbringen dafür, dass der Kanton Massnahmen ergreift, wenn eine Ortslinie mit werktags und wochenends rund 50 Kurspaaren über Jahre hinweg im "doppelten Rotbereich" (Kostendeckungsgrad und Auslastung unter den Minimalvorgaben) liegt. Die jetzt gewählte Variante mit der Einschränkung der Betriebszeiten ist übrigens im Rahmen der Vernehmlassung zum regionalen Angebotskonzept 2010 – 2013 im April 2008 noch gar nicht zur Diskussion gestanden. Die RVK 1 hat einzig die Fahrplanausdünnung vorgeschlagen, die vom Gemeinderat nicht unterstützt wurde. Die Variante mit der Einschränkung der Betriebszeiten kam erst später und basiert auf einer genauen Analyse Auslastung der nun gestrichenen Kurse.

Die Argumentation des Interpellanten wäre dann zutreffend, wenn die gestrichenen Kurse von der Quartierbevölkerung auch tatsächlich benutzt worden wären und damit einem ausgewiesenen Bedürfnis entsprochen hätten. Die Zahlen zeigen aber, dass der Auslastungsgrad der Kurse äusserst bescheiden war:

- Frühkurs, ab 05.38 Uhr, Vingelz – Bahnhof: Durchschnittliche Auslastung 3,10 Personen
- Spätkurs, ab 22.50 Uhr, Bahnhof – Vingelz: Durchschnittliche Auslastung 1,56 Personen
- Spätkurs, ab 23.20 Uhr, Bahnhof – Vingelz: Durchschnittliche Auslastung 1,32 Personen
- Spätkurs, ab 23.50 Uhr, Bahnhof – Vingelz: Durchschnittliche Auslastung 1,16 Personen

In den jeweiligen Gegenrichtungen war die Auslastung noch tiefer, zwischen 0,0 (Frühkurs) und 1,68 Personen (Spätkurse: 22.31 Uhr, 1,68 Personen, 23.01 Uhr, 0,72 Personen, 23.31 Uhr, 0,48 Personen).

Zum Vergleich, die Zielvorgabe für Linien mit Midibussen und mehr als 40 Kurspaaren pro Tag liegt gemäss Angebotsverordnung bei 16 Personen pro Kurs, die Minimalvorgabe wäre 10 Personen pro Kurs.

7. *La guilde de quartier de Vigneules n'a été informé de ces suppressions de courses que quelque jours avant la publication dans les journaux. Pourquoi n'a-t-elle pas été impliquée dans le processus de consultation conformément aux Directives du Conseil-Exécutif concernant la participation à la définition de l'offre?*

Federführend für die Mitwirkung in den verschiedenen Planungsstufen der Angebotsdefinition ist gemäss den regierungsrätlichen Richtlinien aus dem Jahre 2002 entweder bei der RVK 1 oder dem AöV. Die Konsultation der Gemeinden ist auf den Planungsstufen Korridorkonzepte und regionale Angebotskonzepte unter Federführung der RVK vorgesehen. Entsprechend wurde im Frühling 2008 auch die Stadt Biel zur Abgabe einer Stellungnahme über den Entwurf des regionalen Angebotskonzeptes eingeladen. Den innerkommunalen Mitwirkungsmöglichkeiten sind indessen auf Grund der jeweils kurzen Fristen sehr enge Grenzen gesetzt. Aus den seinerzeitigen Vernehmlassungsunterlagen der RVK 1 geht hervor, dass zur Einreichung einer Stellungnahme nur knapp ein Monat zur Verfügung stand. Im weiteren ist zu bemerken, dass Quartierleiste nicht den in den regierungsrätlichen Richtlinien genannten "Interessenverbänden" zuzuordnen sind und deshalb von der RVK auch nicht zur Vernehmlassung eingeladen wurden.

Kommt dazu, dass – wie bereits zu Frage 6 erwähnt – die Variante mit der Reduktion der Betriebszeiten gar nie in einem Vernehmlassungsverfahren zur Diskussion stand.

8. *Le Conseil municipal est-il disposé à agir, en collaboration avec la Guilde de quartier, en vue de proposer au canton une solution qui permette d'assurer au moins encore une course jusqu'à Alfermée tard le soir?*

Der Gemeinderat wird sicher bei der nächsten Gelegenheit der RVK 1 wiederum vorschlagen, auf den Entscheid zurückzukommen und die Betriebszeiten auf der Linie 11 wieder zu verlängern wie vor dem Fahrplanwechsel 2009, oder allenfalls zumindest einen Spätkurs zusätzlich zu führen. Ob er damit allerdings Erfolg haben wird, ist sehr fraglich, wenn es nicht innerhalb kurzer Zeit zu einer markanten Erhöhung der Auslastung und damit zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrades auf der Linie 11 kommt. Je öfter die Vingelzer also ihren Bus benutzen, desto grösser ist die Chance, dass die Betriebszeiten auch wieder verlängert werden.

Biel, 23. April 2010

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Hans Stöckli

Die Stadtschreiberin:

Barbara Labbé

Beilage:

- Interpellation 20090433