

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 137-2018
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.400

Eingereicht am: 13.06.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Hässig Vinzens (Zollikofen, SP) (Sprecher/in)
Riem (Iffwil, BDP)
Frutiger (Oberhofen, BDP)

Weitere Unterschriften: 3

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1055/2018 vom 17. Oktober 2018
Direktion: Polizei- und Militärdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Ist ein grosser Neubau für das Verkehrsprüfungszentrum am vorgesehenen Standort in Münchenbuchsee wirklich nötig?

Der Kanton plant für das Verkehrsprüfungszentrum des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts (SVSA) in Münchenbuchsee einen grossen Neubau. Es wird mit Investitionen von 110 Mio. Franken gerechnet, und mit den Grundeigentümern wurde ein Baurechtszins von jährlich 200 000 Franken vereinbart. Diverse andere Standorte wurden im Vorfeld verworfen, da diese offensichtlich zu klein waren.

Die Mobilität wird sich in den nächsten 10 Jahren stark ändern. Es wird immer mehr Einwohner- und Einwohnerinnen ohne eigenes Auto geben und Elektro-Autos und E-Bikes werden auf den Strassen zunehmen. Der Kanton spart, es ist deshalb angezeigt, wo möglich Synergien mit Dritten auszubauen. Zudem wären im vorliegenden Fall zwei kleinere Standorte allenfalls geeigneter, um auf die sich abzeichnenden Veränderungen in der Mobilität flexibler reagieren zu können.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Warum erachtet der Regierungsrat alle Prüfungsstandorte als notwendig? Liesse sich durch eine weitergehende Nutzung von Synergien mit den anderen regionalen Standorten, den beiden TCS-Standorten und weiteren Anbietern (z. B. zertifizierte Garagen) ein Neubau vermeiden?

2. Ist es zwingende Aufgabe des Kantons, Verkehrsprüfungscentren selbst zu betreiben, oder kann die Aufgabe durch Leistungsvereinbarungen vermehrt an Dritte ausgelagert werden? Wäre dadurch mit einer Kosteneinsparung zu rechnen?
3. Ist in der Nähe der Stadt Bern ein grosser Standort mittelfristig überhaupt nötig, da in den Städten der Anteil der Autobesitzer stetig abnimmt? Können im Einzugsgebiet der Stadt Bern bereits abnehmende Zahlen festgestellt werden?
4. Wären mehrere kleinere Standorte nicht zielführender, um auf die sich abzeichnenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten reagieren zu können?
5. Welche Auswirkungen werden auf das Verkehrsaufkommen auf der Hauptstrasse Bern–Münchenbuchsee erwartet? Werden Stadtbewohner/-innen nicht eher über diesen Weg nach Münchenbuchsee fahren und damit die ohnehin bereits belastete Verkehrssituation noch verschärfen?
6. Wie viele Parkplätze sind für die rund 260 Angestellten vorgesehen? Welche Massnahmen werden ergriffen, um den Bedarf an Kulturland möglichst klein zu halten?

Antwort des Regierungsrates

Der Hauptsitz und die zentralen Zulassungs- und Kundendienste des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts (SVSA) sind am Schermenweg 5 im Berner Wankdorf untergebracht. Im Verkehrsprüfzentrum (VPZ) am Schermenweg 9 werden Fahrzeug- und Führerprüfungen durchgeführt. Zum VPZ gehört auch das Prüfzentrum für den Schwerverkehr an der Milchstrasse in Ostermundigen. Der Kanton Bern will die im Raum Bern ansässigen Abteilungen des SVSA mit rund 260 Mitarbeitenden in einem Neubau in der Agglomeration Bern zusammenfassen und damit Synergien nutzen.

Das Gebäude am Schermenweg 9 ist in einem schlechten baulichen und energetischen Zustand. Für einen langfristigen Weiterbetrieb wären unverhältnismässig hohe Investitionen zu tätigen. Eine Sanierung des VPZ bei laufendem Betrieb ist nicht möglich. Weiter fehlt es im Wankdorf an Raum, um das VPZ bei Bedarf erweitern zu können. Schliesslich könnten die im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf liegenden und durch den Wegzug des SVSA freierwerdenden Areale dereinst wirtschaftlich und städtebaulich aufgewertet und verdichtet werden.

Der Kanton hat bereits 2013 begonnen, alternative Standorte für das SVSA abzuklären. Das kantonseigene Grundstück beim Prüfzentrum in Ostermundigen erwies sich als zu klein für einen Neubau. Deshalb wurde in der Folge in einem breiten Evaluationsprozess im Raum Bern nach einem neuen Standort gesucht. Insgesamt wurden 27 potenzielle Areale untersucht. Dabei hat der Standort Buechlimatt in Münchenbuchsee am besten abgeschnitten.

Alle anderen Standorte wurden nicht nur wegen der Parzellengrösse verworfen, sondern auch aus rechtlichen oder betrieblichen Gründen (Planungs- und Zonenfragen, Erschliessung, Nutzungsperspektiven, Parzellengeometrie).

Zu Ziffer 1

Die Akzeptanz der Standorte und der mit dem Bezug der Dienstleistungen zusammenhängenden Distanzen ist in der Bevölkerung sehr gross. Die gesamte Infrastruktur und die personellen Ressourcen werden voll ausgelastet, was nicht zuletzt die gute Kostendeckung des Betriebs beweist. Ein VPZ in der Agglomeration Bern als nachfragestärkste Region im Kanton ist sowohl aus Sicht der Verkehrssicherheit als auch der Kundennähe absolut zwingend. Die anderen VPZ in Orpund, Bützberg und Thun können aufgrund ihrer Auslastung und der für die Kundschaft resultierenden Fahrstrecken keine zusätzlichen Aufgaben aus der Region Bern übernehmen.

Das SVSA nimmt schon heute mit seinen Verkehrsexpertinnen und -experten die Kontrolle schwerer Fahrzeuge an 19 externen Firmenstandorten vor (Bernmobil, Migros Aare usw.). Die VPZ betreiben tageweise hinzugemietete, dezentrale Prüfbahnen in Bärnu, Burgdorf, Interlaken und Malleray. Zudem werden Landwirtschafts- und Arbeitsfahrzeuge in ca. 70 Gemeinden geprüft. Durch diese Massnahmen werden Verkehrsbehinderungen aufgrund der Fahrzeugart oder kostenintensive Fahrten für das Transportgewerbe in erheblichem Umfang reduziert.

Der TCS erbringt für seine Mitglieder jährlich ca. 14'000 Prüfungen (ca. 5 % der 270'000 kantonalen Prüfungen). Die Infrastruktur des TCS für Fahrzeugprüfungen ist limitiert. Der TCS plant keinen Ausbau der bestehenden Infrastruktur oder eine Erweiterung des Standortangebots. Für das Fahrzeuggewerbe (Verbände usw.) steht ein Markteintritt nicht zur Diskussion.

Zu Ziffer 2

Die Aufgaben im Bereich der Verkehrszulassung, der Führer- und Fahrzeugprüfungen sowie weiterer Aufgaben zur Sicherstellung der Sicherheit im Strassenverkehr werden im Rahmen der eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzgebung den Kantonen zum Vollzug übertragen.

Vereinzelt bestehen für Teilaufgaben gewisse Delegationsmöglichkeiten, indessen ist der Kanton immer für die ordnungsgemässe und vorschriftskonforme Durchführung aller Aufgaben und damit für die Aufsicht über deren Ausführung verantwortlich. Die grösste Zahl der hoheitlichen, zentralen Leistungen (Erteilung und Entzug von Fahrzeugausweisen und Führerausweisen, Administrativmassnahmen, Erhebung von Steuern und Gebühren) können nicht delegiert werden. Der Delegation einzelner Aufgaben stehen neben Gründen der objektiven Verkehrssicherheit (Neutralität der Prüfstellen, fachliche Ausbildung des Prüfpersonals) auch ökonomische Gründe (Investitions-, Betriebs- und Ausbildungsaufwand für Private, Kosten- und Erlösstruktur des Amtes) entgegen. Delegationen dürfen nicht dazu führen, dass die kostenaufwändigen Aufgaben beim Kanton verbleiben und die unkomplizierten Geschäfte und somit die Gewinne privatisiert werden.

Wie andere Kantone hat auch der Kanton Bern einzelne Fahrzeugprüfungen an Private (TCS) delegiert. Diese Prüfungen machen einen kleinen Teil des kantonalen Gesamtvolumens aus. Der Aufwand der Betreiber für diese, im Interesse der Mitglieder des TCS erbrachten Dienstleistungen, ist hoch. Aufgrund der im letzten Jahr geführten Gespräche ist keine Ausdehnung des Angebots beabsichtigt. Einzelne Garagenbetriebe können Prüfungen nicht oder nur unter hohen, kommerziell für sie kaum interessanten Anforderungen übernehmen. Eine Verlagerung von Aufgaben an Garagen hat der Grosse Rat im Rahmen der Beratungen zur Motion 251-2017 Fuchs in der Junisession 2018 explizit abgelehnt.

Kosteneinsparungen durch Auslagerungen resultieren keine. Die Leistungen des Amtes werden regelmässig kalkuliert. Die Gebühren werden verursachergerecht und kostendeckend erhoben. Erbringt der Kanton weniger Fahrzeugprüfungen, nimmt er auch weniger Gebühren ein, so dass im Ergebnis erhebliche finanzielle Nachteile resultieren.

Zu Ziffer 3

In den letzten 40 Jahren hat sich der Fahrzeugbestand im Kanton Bern von 380'000 auf 800'000 mehr als verdoppelt. Während der letzten 10 Jahre hat der Bestand durchschnittlich um 1.3 % pro Jahr zugenommen. Eine Trendwende im Sinne einer Abnahme des Bestandes ist nicht erkennbar. Der jährliche Zuwachs unterliegt indessen geringfügigen Schwankungen.

Während in der Stadt Bern in den letzten 10 Jahren ein geringfügiger Rückgang des Fahrzeugbestandes um 950 Einheiten (1,5 %) verzeichnet wurde, betrug demgegenüber der Zuwachs für die gesamte Agglomeration (inkl. Stadt Bern) 3'180 Fahrzeuge (2,6 %).

Die schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2040 zeigen unter verschiedenen Szenarien ein anhaltendes Verkehrswachstum. Treibende Faktoren dafür sind vor allem die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung. Auch die Grossstadtregion Bern wird sich wirtschaftlich weiter entwickeln und wachsen. Die Veränderungen im Fahrzeugbestand werden dabei keinen markanten Einfluss auf den Standort und die Ausgestaltung des SVSA in Münchenbuchsee haben.

Zu Ziffer 4

Für die Sicherstellung der geografischen Kundennähe hat sich eine Verankerung mit grösseren regionalen Prüfzentren bewährt.

Eine weitere Dezentralisierung an mehreren kleinen Standorten innerhalb der Agglomeration Bern ist nicht zielführend. Die zentralen Dienstleistungs- und Fachbereiche des SVSA erfordern zwingend einen gemeinsamen Standort. Es bestehen enge Zusammenhänge zwischen den Dienstleistungen zur Verkehrszulassung, der administrativen Verkehrssicherheit und den Führer- und Fahrzeugprüfungen. Unnötige Zusatzaufwände müssen sowohl für die Bürgerinnen und Bürger als auch aus verwaltungsökonomischer Sicht unbedingt vermieden werden. Die knappen personellen Ressourcen müssen im Betrieb über die Fachbereichsgrenzen hinaus eingesetzt werden können. Nur so sind effiziente und effektive Abläufe sowie eine optimale Kostenstruktur für das Amt zu gewährleisten.

Das VPZ der Region Bern ist seit zehn Jahren an den zwei Standorten Schermenweg 9 in Bern und Milchstrasse in Ostermundigen tätig. Diese Trennung war wegen räumlichen Kapazitätsgrenzen und baulichen Statikproblemen am Schermenweg 9 leider nicht zu vermeiden. Aus betrieblicher Sicht führt die Trennung der Prüfstandorte oftmals zu Missverständnissen bei der Kundschaft, einem wesentlich höheren Führungs- und Dispositionsaufwand sowie einer kostenrelevanten Einschränkung der Flexibilität beim Einsatz der Verkehrsexpertinnen und -experten. Die Zusammenführung am neuen Standort in Münchenbuchsee würde eine klare Verbesserung darstellen. Die geplante Ansiedlung der gesamtkantonalen Fachdienste am gleichen Ort wie das regionale VPZ ist sowohl für die Mitarbeitenden als auch für die Kundinnen und Kunden die effizienteste Lösung. Daran vermag auch eine allfällige Veränderung im Mobilitätsverhalten nichts zu ändern.

Zu Ziffer 5

Die verkehrstechnische Analyse zeigt, dass ca. 90 % des Verkehrs zum und vom SVSA in Münchenbuchsee über die Autobahn via Anschluss Lätti erwartet wird. Diese Route ist für fast alle Kundinnen und Kunden im Einzugsgebiet in aller Regel effizienter und schneller als der Weg durch die Haupt- und Quartierstrassen der Gemeinden. Die Distanz ab Autobahnanschluss bis zum SVSA am nördlichen Rand des Gemeindegebiets von Münchenbuchsee beträgt nur 1.4 km. Wenn überhaupt, dürften nur wenige Bewohnerinnen und Bewohner der nordöstlichen Quartiere der Stadt Bern die Gemeindestrassen benutzen.

Der Verkehr wird auch von den typischen Stauzeiten und -strecken auf den Autobahnen zwischen Bern und Münchenbuchsee nicht tangiert sein, weil die Kundinnen und Kunden des SVSA vorwiegend „antizyklisch“ unterwegs sind. Die Verkehrsplaner kommen zum Schluss, dass das Dorf den zusätzlichen Verkehr kaum wahrnehmen wird.

Zu Ziffer 6

Das SVSA wird nach dem aktuellen Stand der Machbarkeitsstudie in Münchenbuchsee maximal 172 Parkplätze für Mitarbeitende aufweisen. Dafür soll unter dem Gebäude eine Tiefgarage erstellt werden. Die Zahl der unterirdischen Parkplätze und die Anordnung der oberirdischen Verkehrsflächen werden in der Detailprojektierung bestimmt. Es werden neu deutlich weniger oberirdische Parkplätze zur Verfügung stehen als an den heutigen Standorten. Die vorwiegend unterirdische Anordnung der Parkplätze schont die Umwelt.

Die rund 260 Mitarbeitenden des SVSA am Standort Bern nutzen aktuell etwa je zur Hälfte den öffentlichen Verkehr und den motorisierten Individualverkehr. Der Kanton wird sich im Interesse der Kundinnen und Kunden sowie der Mitarbeitenden für ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr am neuen Standort einsetzen. Als Kriterium bei der Standortsuche diene auch der Zeitbedarf mit dem öffentlichen Verkehr ab dem Hauptbahnhof Bern (max. 20 Minuten). Der Standort Münchenbuchsee erfüllt dank S-Bahn und Bus diese Anforderung.

Verteiler

- Grosser Rat