

Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO): Ist die Linie 30 ein zeitgemässes öV-Angebot?

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und gehört zu unserem Alltag. Unser heutiges Mobilitätsverhalten und das damit verbundene Verkehrswachstum belasten jedoch die Umwelt und das Klima stark. Je umweltfreundlicher wir die Mobilitätsbedürfnisse befriedigen, desto mehr Mobilität können wir uns leisten. Für die SP ist klar, dass die wachsende Mobilität nicht mit einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs bewältigt werden kann. Wir wollen grüne Plätze statt Parkplätze. Es gibt deshalb nur eine Lösung: die Umlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. In der dicht bevölkerten Schweiz und ganz besonders in unserer Hauptstadt ist der Platz knapp und die Luft sowieso. Die Erschliessung der Stadtteile mit dem öffentlichen Verkehr ist daher zentral. Zwei zentrumsnahe Quartiere, die Matte und das Marzili, sind aber nur mässig erschlossen und von starkem motorisiertem Durchgangsverkehr belastet. Der Bus Nr. 30, Bahnhof-Matte-Marzili-Bahnhof, fährt erst ab 20.30 Uhr. Es ist fraglich, ob dieses System den heutigen komplexen Kundenbedürfnissen entspricht. Wer am Tag weg- oder zufahren will, muss entweder weiter entfernte Linien, ein Individualverkehrsmittel benutzen oder zu Fuss gehen. Es gibt zwar Anbieter, die eine gewisse Nachfrage abdecken können (Matte-Lift und Marzili-Bähnli) und daher eine wichtige Funktion einnehmen. Eine umfassende und zeitgemässe Erschliessung ist damit jedoch nicht gewährleistet. Hinzu kommt, dass an der Sandrainstrasse in Kürze ein Aldi die Türen öffnet. Die SP will nicht, dass dessen Kunden nur mit dem Auto einkaufen. Ein Lift allein bringt wenig.

Auch das kulturelle Angebot in diesem Perimeter (Dampfzentrale, Wasserwerk, Gaskessel usw.) steht damit vor Problemen. Die Gäste können zwar nach einer Veranstaltung wegfahren (bis Mitternacht oder später und am Wochenende mit dem „Moonliner“), die Hinfahrt bleibt ihnen jedoch verwehrt, wenn Vorstellungen vor 20.30 Uhr beginnen – was vor allem für die Dampfzentrale bedeutend ist. Dieser Misstand ist besonders stossend, weil so Autofahrten provoziert und potenzielle Gäste vom Besuch abgehalten werden. Das kann nicht im Sinne des Klimas und der Stadt sein, die die Institutionen mit städtischen Geldern unterstützt.

Wir bitten den Gemeinderat deshalb zu prüfen, wie das Angebot im Sinne der obigen Ausführungen verbessert werden kann.

Bern, 14. Februar 2008

Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO), Stefan Jordi, Christof Berger, Andreas Flückiger, Markus Lüthi, Guglielmo Grossi, Gisela Vollmer, Patrizia Mordini, Ursula Marti, Giovanna Battagliero, Andreas Krummen, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Michael Aebersold, Beat Zobrist, Claudia Kuster, Rolf Schuler, Liselotte Lüscher, Annette Lehmann, Ruedi Keller, Margrith Beyeler-Graf

Antwort des Gemeinderats

Die Problematik rund um die Erschliessung der Matte und des Marzilis mit dem öffentlichen Verkehr ist dem Gemeinderat bekannt. Bereits 2007 hat die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4) deshalb auf Wunsch der Stadt Bern die Erarbeitung eines Angebotskonzepts für das Gebiet Matte/Marzili in Angriff genommen. Die entsprechende Studie liegt in der Zwischenzeit vor. Sie ist unter <http://www.rvk4.ch/d/aktuell/> (-> ÖV-Angebot Matte/Marzili) einsehbar. Der Gemeinderat wird die Studie prüfen und im Rahmen der Mitwirkung bis Ende Oktober 2008 eine Stellungnahme zu Handen der RVK4 abgeben.

In der Studie werden verschiedene Varianten der ÖV-Erschliessung untersucht und miteinander verglichen. Variante 1A geht in der Beurteilung als „Bestvariante“ hervor. Diese besteht aus einer neuen Linie Hauptbahnhof-Sulgeneck-Marzili-Matte, welche im 30-Minuten-Takt ganztags betrieben wird. Das Angebot im 30-Minuten-Takt kann mit einem Fahrzeug bereitgestellt werden. Würde mit zwei Fahrzeugen im 15-Minuten-Takt gefahren, wären Mattelift und Marzilibahn gefährdet.

Für eine neue Linienführung des Busses braucht es eine Konzession des Bundes. Ob eine solche bei einer starken Konkurrenz zu Mattelift und Marzilibahn erteilt würde, ist ungewiss. Ob Variante 1A gegenüber dem heutigen Zustand (Linie 30, nur am Abend verkehrend) zu bevorzugen ist, muss im Rahmen der Mitwirkung geklärt werden.

Vor diesem Hintergrund beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, das Postulat der Fraktion SP/JUSO erheblich zu erklären.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Studie der RVK4 betreffend ÖV-Erschliessung des Gebiets Matte/Marzili wird von der Stadt mit zirka Fr. 7 600.00 mitfinanziert.

Die Kosten für die Variante 1A, welche aus einem entsprechenden Anstieg der ÖV-Punkte für die Stadt Bern resultieren, belaufen sich auf zirka Fr. 166 000.00 pro Jahr.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.

Bern, 13. August 2008

Der Gemeinderat