

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO) vom 14. Februar 2008: Ist die Linie 30 ein zeitgemässes öV-Angebot? (08.000082)

In der Stadtratssitzung vom 4. Dezember 2008 wurde das folgende Postulat Fraktion SP/JUSO erheblich erklärt:

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 benützen 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

Bericht 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 ein Angebotskonzept für das Gebiet Matte/Marzili erarbeitet. Der Schlussbericht liegt vor und kann vom Internet heruntergeladen werden: http://www.rvk4.ch/media/pdf/aktuell/bt_matte.pdf .

Analyse

Der Bericht macht eine ausführliche Analyse der heutigen Situation:

Das Gebiet Matte/Marzili wird heute wie folgt erschlossen:

Gebiet	ÖV-Erschliessung tagsüber	ÖV-Erschliessung abends	ÖV-Erschliessung Nächte auf Freitag, Samstag und Sonntag
östliche Matte	Haltestelle Nydegg der Linie 12	Haltestelle Nydegg der Linie 12 bis ca. 0.30 Uhr	Shuttle-Busse zum Bahnhof (Matte, Dampfzentrale, Gaskessel)
westliche Matte	Matte-Lift bis 20.30 Uhr, Takt nach Bedarf	Linie 30 ab ca. 20.30 bis 0.30 Uhr, 15- bis 20-Minuten-Takt	Shuttle-Busse zum Bahnhof (Matte, Dampfzentrale, Gaskessel)
Marzili	Marzilibahn bis 21.00 Uhr, Takt nach Bedarf	Linie 30 ab ca. 20.30 bis 0.30 Uhr, 15- bis 20-Minuten-Takt	
Sulgenbach, Dampfzentrale	Monbijoubrückenlift und Linie 28 Mo - Fr bis 20 Uhr, 15- bis 30-Minuten-Takt	Linie 30 ab ca. 20.30 bis 0.30 Uhr, 15- bis 20-Minuten-Takt	Shuttle-Busse zum Bahnhof (Matte, Dampfzentrale, Gaskessel)

Der Mattelift transportiert rund 650 - 950 Personen pro Tag, die Marzilibahn etwa 2 000 Fahrgäste pro Tag, in den Sommermonaten bis 4 500 Fahrgäste pro Tag. Die unterschiedlichen Fahrgastzahlen sind Abbild der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen: Während in der Matte 900 Personen wohnen und 650 Personen arbeiten, belaufen sich die entsprechenden Zahlen im Marzili auf 1 350 bzw. 2 800 Personen.

Sowohl der Mattelift als auch die Marzilibahn akzeptieren die Abonnemente des Libero-Tarifverbunds, die Marzilibahn zusätzlich das Generalabonnement. Beide Transportunternehmen haben für Einzelfahrten und Mehrfahrtenkarten ein eigenes Tarifsystem (Fr. 1.20 pro Einzelfahrt), d.h. sie akzeptieren die Libero-Billette und -Mehrfahrtenkarten nicht.

Mattelift und Marzilbahn decken tagsüber die wichtigsten Nachfrageströme Richtung Altstadt und Bahnhof ab. Die Reisezeit zwischen Bahnhof und Badgasse beträgt via Mattelift 12 Minuten, zwischen Bahnhof und Mühlenplatz via Linie 12 bis Haltestelle Nydegg 13 Minuten und zwischen Bahnhof und Haltestelle Marzilstrasse (Marzilbad) via Marzilbahn 9 Minuten.

Die Matte gilt gemäss kantonaler Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr sowohl tagsüber als auch abends als voll erschlossen. Dies gilt unter Berücksichtigung sämtlicher ÖV-Angebote (Marzilbahn, Mattelift, Monbijoubrückenlift in Kombination mit Linie 28, Linie 30) auch für das Marzili inkl. das Gaswerkareal, für das mittelfristig eine massvolle Entwicklung im Bereich Wohnen und Büro vorgesehen ist.

Ergebnisse des Variantenstudiums

Im Bericht wurden insgesamt neun Varianten und Untervarianten zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung studiert und beurteilt. Randbedingung des Kantons war, dass für die Varianten aus finanziellen Gründen maximal ein zusätzlicher Bus eingesetzt wird. Weiter sollte das bestehende Abendangebot der Linie 30 (Bahnhof-Matte-Marzili-Bahnhof, verkehrend ab 20.30 Uhr) verbessert bzw. ersetzt werden. Dies deshalb, weil ein weiteres temporäres Angebot neben dem bereits bestehenden Angebot schwierig zu kommunizieren wäre.

Die wichtigsten Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- Würde die Linie 30 auch tagsüber im 20-Minuten-Takt als Ringlinie verkehren, wäre sie gegenüber den bestehenden Angeboten Mattelift und Marzilbahn kaum konkurrenzfähig. Die Linie 30 wäre bezüglich der Reisezeiten für viele Fahrziele weniger attraktiv als die bestehenden Angebote. Bei dieser Variante würden zudem die Hauptgassen (Spitalgasse - Marktgasse - Kramgasse - Gerechtigkeitsgasse) auch tagsüber mit einer zusätzlichen Linie belastet, was aus Sicht der Innenstadt unerwünscht ist.
- Eine neue Buslinie, die den ganzen Tag in einem 20-Minuten-Takt zwischen Bahnhof - Marzili - Helvetiaplatz oder als Ringlinie Bahnhof - Marzili - Helvetiaplatz - Zytglogge - Bahnhof verkehren würde, ergibt nur fürs Marzili-Quartier interessante Verbindungen. Die Matte wäre nicht erschlossen. Auch diese Variante belastet die Innenstadt mit einer zusätzlichen Buslinie.
- Eine neue Buslinie Bahnhof - Marzili - Matte - Bärengraben könnte mit einem Fahrzeug in einem 30-Minuten-Takt verkehren. Diese Variante zeichnet sich durch eine einfache und gut verständliche Linienführung aus. Abends bedeutet diese Variante im Vergleich zum heutigen Angebot jedoch eine Verschlechterung.

Beim Vergleich sämtlicher Varianten und Untervarianten schneidet die neue Buslinie Bahnhof - Marzili - Matte - Bärengraben im Halbstundentakt am besten ab. Die Nettokosten (Betriebskosten abzüglich Erträge) würden ca. Fr. 400 000.00 bis Fr. 500 000.00 pro Jahr betragen. Für die Stadt hätte diese Variante bei den ÖV-Punkten Mehrkosten von ca. Fr. 166 000.00 pro Jahr zur Folge. Dazu kämen noch geringe bauliche Anpassungen in Zusammenhang mit der Einrichtung der neuen Buslinie.

Mitwirkung

Der Schlussbericht war vom 10. Juli 2008 bis Ende Oktober 2008 in der öffentlichen Mitwirkung. Der Vorschlag einer neuen Buslinie Bahnhof - Marzili - Matte - Bärengraben im Halbstundentakt wurde kontrovers beurteilt:

- Der Matte-Leist glaubt, dass zwar viele Leute aus der Region Läuferplatz/Gerberngasse die neue Buslinie nutzen würden. Er weist aber auf die Lärmimmissionen der Busse und die Konkurrenzierung des Matte-Lifts hin.
- Die Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3) erachtete die Bestvariante als unbefriedigend. Sie stützte sich auf die Stellungnahmen des Quartiervereins Marzili und des Leists Schönau-Sandrain. Der Quartierverein Marzili setzte sich primär für längere Betriebszeiten beim Mattelift und bei der Marzilibahn ein. Der Leist Schönau-Sandrain verlangte einen massiven Ausbau des ÖV auf der Achse Aarstrasse - Marzilistrasse inkl. Sandrainstrasse. Die QM3 bzw. der Leist Schönau-Sandrain wünschte zudem, dass auch für das Gebiet Sandrain eine Buslinie geprüft wird.

Dem Wunsch, dass auch für das Gebiet Sandrain eine Buslinie geprüft werden soll, konnte sich der Gemeinderat nicht anschliessen. Auch dieses Gebiet gilt gemäss kantonaler Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr grösstenteils als erschlossen. Eine mit einem Fahrzeug betriebene Buslinie würde ebenfalls zu einem grossen Takt-Intervall führen. Die Kosten lägen in einer ähnlichen Grössenordnung wie bei der Bestvariante fürs Gebiet Marzili/Matte. Die Erträge wären gering, da das bestehende Angebot mit der in einem dichten Takt verkehrenden Tramlinie 9 trotz der Höhendifferenz für die meisten Leute bedeutend attraktiver ist.

Aufgrund der kontroversen Ergebnisse lud die RVK4 auf Empfehlung des Gemeinderats Vertretungen der genannten Organisationen zu einer Aussprache ein.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sich einig, dass das heutige Abendangebot der Linie 30 wichtig ist und nicht ausgedünnt werden sollte. Dies deshalb, weil sonst mit einer Zunahme der Lärm-Immissionen der nachts Nachhausegehenden zu rechnen wäre. Fahrzeitmessungen von BERNMOBIL zeigen, dass in der Bestvariante mit einem Fahrzeug höchstens ein 30-Minuten-Takt möglich ist, auch wenn die Linie statt bis Bärengraben nur bis Mühleplatz fahren würde. Die Bestvariante kann folglich die Anforderungen der Quartiervertreter abends nicht erfüllen. Zudem ist der Nutzen bei hohen Kosten (Nettokosten für den Kanton: ca. Fr. 400 000.00 bis Fr. 500 000.00 pro Jahr, Mehrkosten für die Stadt bei den ÖV-Punkten: ca. Fr. 166 000.00 pro Jahr) tagsüber sehr beschränkt, da die bestehenden Angebote Mattelift und Marzilibahn attraktiv sind. Insgesamt vermag die aus dem Bericht der RVK4 hervorgegangene Bestvariante die an sie gestellten Erwartungen nicht zu erfüllen.

Alternativen

An der Aussprache der RVK4 wurden weitere Alternativen zu den Busvarianten diskutiert, und zwar wie folgt:

- Ausdehnung der Betriebszeiten von Mattelift und Marzilibahn: Sowohl Mattelift als auch Marzilibahn kommen ohne Beiträge der öffentlichen Hand aus. Sie verzichten auf eine Ausdehnung der Betriebszeit abends, weil diese nicht mehr kostendeckend erbracht werden könnte. Für eine Ausdehnung des Betriebs bis gegen Mitternacht würden sie Nettokosten (Betriebskosten abzüglich Erträge) von etwa Fr. 200 000.00 pro Jahr geltend machen. Beim Mattelift kommt hinzu, dass die Münsterplattform heute nachts aus Sicherheitsgründen geschlossen ist. Hier würden bei der Ausdehnung der Betriebszeit zusätzliche Aufwendungen für die Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit anfallen (z.B. Polizei). Für das Gebiet um die Dampfzentrale hat die Linie 30 den Vorteil, dass die Leute auf

dem Nachhauseweg in der Nähe der Dampfzentrale in den Bus einsteigen können und nicht durchs Quartier ziehen und dort Lärmimmissionen verursachen.

- Zusätzliche Liftanlage bei der Kirchenfeldbrücke: Eine zusätzliche Liftanlage bei der Kirchenfeldbrücke ist eine Option, die jedoch nur lokal im Einzugsbereich der beiden Stationen oben und unten eine Wirkung hätte.
- Ausdehnung der Betriebszeit der Linie 30 im Sinne einer Optimierung des heutigen Angebots: Wenn die Linie 30 bereits ca. 19 - 20 Uhr ihren Betrieb aufnehmen würde, könnte beispielsweise für die Fahrt zur Dampfzentrale sowohl auf dem Hin- als auch auf den Nachhauseweg die gleiche Linie benützt werden. Allerdings dauert die Fahrt mit der Linie 30 zwischen Bahnhof und der Haltestelle Dampfzentrale 10 Minuten. Dazu kommt noch die Wartezeit am Bahnhof von bis zu 20 Minuten, da die Linie 30 nur alle 20 Minuten verkehrt. Die Fahrt mit der Marzilibahn, die bei Bedarf - d.h. ohne fixen Fahrplan - verkehrt, dauert insgesamt nur ca. 13 Minuten.

Fazit

Die Analyse und das ausführliche Variantenstudium sowie die Suche nach Alternativen zeigen, dass das heutige Angebot zwar nicht optimal ist. Unter den gegebenen Randbedingungen gibt es aber keine andere Lösung, bei der mit verhältnismässigen Mehrkosten eine spürbare Verbesserung der Situation erreicht werden kann. Der Gemeinderat sieht deshalb keine Möglichkeit, das Angebot zu verbessern.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Keine.

Bern, 25. November 2009

Der Gemeinderat