

Interpellation Alexander Feuz (SVP)/Luzius Theiler (GPB-DA)/Bernhard Eicher (FDP): Prüfung neuer Alternativen im öV: „Wotti nid, de chani nid?“

Tram Region Bern wurde von den Stimmbürgern der Gemeinden Ostermundigen und Köniz bekanntlich abgelehnt. Das aufgelegte Projekt ist in dieser Form somit gestorben. Die Kritiker des Projektes haben sich dabei nie gegen den öV ausgesprochen. Vielmehr forderten sie immer die Prüfung von sinnvollen und kostengünstigen Alternativen: Es wurden deshalb vor und nach der Volksabstimmung vom 28.9.2015 mehrere Vorstösse eingereicht, damit sich die Stadt Bern im Rahmen der Regionalkonferenz endlich dafür einsetzt, dass modernste Techniken für den öV in der Region Bern geprüft werden, resp. schnelle Direktkurse nach Köniz und Ostermundigen realisiert werden könnten (z.B. [2014.SR.000028](#), [2014.SR.000092](#), [2015.SR.000041](#), resp. [2014.SR.000336](#)).

Leider muss aufgrund der neusten Stellungnahmen der Stadt Bern davon ausgegangen werden, dass die Einführung von Eilkursen, Änderungen der Streckenführung und/oder modernen Doppelgelenkbussen nach wie vor für den Gemeinderat kein Thema ist. Am 3. April 2014 hielt jedenfalls Gemeinderätin Ursula Wyss in ihrem Schlusswort zu Traktandum 7 wörtlich fest:

„Eine der Firmen, die Mega-Busse herstellen, ist Konkurs gegangen, mir ist eine weitere Herstellerin bekannt, die über Prototypen verfügt. Wenn Sie wissen, dass irgendwo serienmässig riesige Busse hergestellt werden oder sich in Betrieb befinden, geben Sie diese Informationen bitte an uns weiter. Laut unserem Kenntnisstand gibt es keine Alternativen.“ (Stadtratssitzung vom 3.4.2014, TVS: Wyss: [2014.SR.000028](#), Dringliches Postulat Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli/Roland Jakob. SVP): Tramregion Bern: Noch sind leider viele Fragen offen! Klarheit vor den Volksabstimmungen! Protokoll S. 381).

Im Rahmen der diversen Debatten im Stadtrat aber auch an unzähligen Podiumsdiskussionen wurde die zuständige Gemeinderätin von mehreren Projektgegnern wiederholt auf die neusten Techniken und die diversen Hersteller hingewiesen und dokumentiert. Gleichwohl fand im Gemeinderat auch nach dem ablehnenden Volksentscheid keine vertiefte Prüfung der aufgezeigten Alternativen statt.

Am 17.2.2015 fand in Bern eine vom Bundesamt für Energie organisierte Tagung statt, die wichtigsten Erkenntnisse daraus seien nachfolgend aufgeführt:

- Doppelgelenkbusse der neusten Generation aber auch das neue TOSA-System, das an Haltestelle die Fahrzeug Akkus während 15 Sekunden hoch lädt, führen zu ganz neuen Möglichkeiten für den öffentlichen Personen Nahverkehr in der Stadt.
- Die modernen Buslösungen haben sich bereits in verschiedenen Städten im In- und Ausland bestens bewährt. Die neuen Versuchssysteme mit Light Tram, TOSA etc. sind zu begleiten und die Erfahrungen der Versuche sind auch in Bern auszuwerten.
- Doppelgelenkbusse, wie sie z.B. VBL Luzern seit 2014 einsetzen, verfügen sogar über Platz für 220 Fahrgäste (6 Personen pro m²). Diese Systeme verfügen z.T. sogar über verschiedene Antriebsalternativen. In Genf soll um 2017 ein „light Tram“ mit TOSA-System auf Doppelgelenkbus den Versuchsbetrieb aufnehmen. Bereits jetzt stehen in Genf vier Haltestellen mit TOSA-Systeme im Versuchsbetrieb.

Es sei auf die umfangreichen Dokumentationen der Bus-Tagung in Bern sowie die entsprechenden Medienberichte verwiesen.

Insbesondere im Hinblick auf den anstehenden Ersatz der Dieselflotte und die diskutierten Umstellung der Buslinien auf Tramverkehr (Linien Länggasse und Wyler) wären nach Auffassung der Interpellanten die entsprechenden Erfahrungen aus anderen Städten, u.a. sicher die der Städte Genf und Luzern, auszuwerten bevor wieder neue Tramvarianten projiziert werden. Die neusten Techniken sind bekannt und es gilt jetzt zu handeln.

In diesem Zusammenhang wird der Gemeinderat höflich gebeten die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Nahmen Vertreter der Stadt, resp. von Bernmobil an der Bus-Tagung vom 17.2.2015 teil? Wenn Ja, wer? Wenn Nein, warum nicht?
2. Wenn Ja, zu welchen Schlussfolgerungen sind der Gemeinderat, resp. die Vertreter von Bernmobil dabei gelangt? Ergeben sich daraus nach Auffassung des Gemeinderates Konsequenzen für kommende öV-Projekte, Linienführungen und Beschaffungen? Wenn Ja, welche? Wenn Nein, warum nicht?
3. Ist der Gemeinderat gewillt, sich beim Kanton und der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass insbesondere die folgenden Massnahmen geprüft werden:
 - a) Einführung von Direktkursen nach Köniz und Ostermundigen
 - b) Prüfung alternativer Linienführungen z.B. über Galgenfeld, Bus Ostermundigen
 - c) Prüfung moderner Doppelgelenkbusse, resp. „light Tram“ mit Hybrid, TOSA-System, ev. Kombination diverser Typen
 - d) Aufnahme Versuchsbetrieb mit TOSA-System auch im Rahmen von Bernmobil
 - e) Begleitung und Auswertung Erfahrungen in anderen Städten
 - f) Aufhebung einzelner Kapphaltstellen, sodass sich die Busse dort überholen können?
4. Wenn Ja, wie will der Gemeinderat vorgehen? Was gedenkt der Gemeinderat konkret betr. der Massnahmen Ziff. 3a-f zu unternehmen?
5. Wenn Nein, warum will der Gemeinderat die Massnahmen 3a-f nicht prüfen?
6. Haben die Vertreter der Stadt resp. Bernmobil und allenfalls des Kanton nach Ablehnung von Tram Region Bern die vorgeschlagenen Massnahmen gemäss Ziff. 3a-f untersucht und evaluiert?
7. Wenn Ja, zu welchen Erkenntnissen ist der Gemeinderat dabei gelangt? Was haben sie konkret unternommen?
8. Wenn Nein, warum nicht?

Bern, 26. Februar 2015

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Luzius Theiler, Bernhard Eicher

Mitunterzeichnende: Jacqueline Gafner Wasem, Manfred Blaser, Roland Iseli, Kurt Rüeegsegger, Simon Glauser, Hans Ulrich Gränicher, Roland Jakob, Rolf Zbinden, Mess Barry, Christa Ammann, Daniel Imthurn, Marco Pfister, Mario Imhof, Peter Erni

Antwort des Gemeinderats

Alle Partner, welche für den öffentlichen Verkehr in der Region Bern Verantwortung tragen, beobachten laufend die technologischen und betrieblichen Entwicklungen in diesem Sektor und tauschen sich mit den Transportunternehmen und Behörden anderer Städte und Kantone aus. Für nachfragestarke Linien gilt nach wie vor das Tram als ein äusserst modernes und stadtfreundliches Verkehrsmittel, wie die vielen Neu- und Ausbauten von Tramnetzen beweisen, welche weltweit in den letzten 30 Jahren stattgefunden haben.

Hinsichtlich der Kapazität von Bussen ist klar zu unterscheiden zwischen Doppelgelenkbussen mit ca. 25 Meter Länge und überlangen Bussen (beispielsweise 31 Meter). Überlange Busse werden

bisher nicht kommerziell angeboten, sondern sind nur in Versuchsbetrieben getestet worden. Es kann dazu auf die Antwort des Gemeinderats vom 23. April 2014 auf das Postulat Fraktion SVP: Mehr Transparenz! Erhalt der wertvollen Baumalleen im Nordquartier! Megabusse als wirtschaftlich sinnvolle Alternative! (2014.SR.000092) verwiesen werden, welche nach wie vor gültig ist. Das in der vorliegenden Interpellation wiedergegebene Zitat der Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün vom 3. April 2014 bezieht sich einzig auf überlange Busse. Diese verfügen in keinem europäischen Land über eine ordentliche Strassenzulassung. Nach den geltenden Vorschriften des schweizerischen Strassenverkehrsrechts ist eine Zulassung von Bussen dieser Länge in der Schweiz nicht möglich.

Zu den gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

BERNMOBIL war an der vom Bundesamt für Energie organisierten Tagung vom 17. Februar 2015 durch seinen stellvertretenden Direktor und Leiter Technik vertreten. Das Unternehmen hat seine Erkenntnisse aus dieser Tagung und generell zum aktuellen Stand der technischen Entwicklung im Busbereich auch der Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün und dem Gemeinderat präsentiert.

Zu Frage 2:

Im öffentlichen Personennahverkehr zeichnet sich in den letzten Jahren ein klarer Trend zum elektrischen Antrieb ab. So hat im Mai 2014 in Freiburg eine Tagung des Verbands öffentlicher Verkehr (VöV) zu den Busantriebssystemen der Zukunft stattgefunden. An dieser Tagung wurde eine Studie im Auftrag mehrerer städtischer Transportunternehmen (unter anderem BERNMOBIL) präsentiert, welche diesen Trend mit Blick auf Umwelt- und Klimafreundlichkeit, Wirtschaftlichkeit sowie betriebliche Aspekte belegt. Bestätigt wird damit zuerst einmal die Zukunftstauglichkeit des Systems Trolleybus. Die neuste Generation dieser Busse wird ergänzt um Batterien oder Kondensatorsysteme (sog. „Supercaps“), um fahrleitunglose Abschnitte überbrücken zu können. Hybridmotoren werden als gute „Übergangstechnologie“ beurteilt, auf welche in den nächsten 15 bis 20 Jahren verstärkt gesetzt werden sollte. Diese Antriebsart ist technologisch ausgereift, stellt hinsichtlich Energieverbrauch, Schadstoff- und CO₂-Ausstoss gegenüber rein fossilen Antriebstechnologien (Diesel- oder Erdgasmotoren) einen klaren Fortschritt dar und ist auch wirtschaftlich vertretbar. Gemäss der VöV-Studie werden die Batterietechnologien (inklusive Ladeprozesse) in den nächsten Jahren weiterhin grosse Fortschritte machen. Es zeichnen sich deshalb langfristig rein elektrische Busantriebssysteme ohne Fahrleitungen ab. Der in Genf getestete TOSA-Bus ist ein System unter vielen anderen, welche zurzeit in Entwicklung und Erprobung sind. Welche Systeme sich schlussendlich am Markt durchsetzen werden, ist zurzeit noch nicht klar. Die Tagung des Bundesamts für Energie vom 17. Februar 2015 hat diese Erkenntnisse bestätigt und vertieft.

BERNMOBIL verfolgt diese Entwicklungen genau und hat die Erkenntnisse in die momentan laufende Ersatzbeschaffung für 22 Dieselbusse integriert. Diese wurde explizit *technologieneutral* ausgeschrieben, um einen umfassenden Vergleich der auf dem Markt verfügbaren Antriebstechnologien unter Einbezug wirtschaftlicher, ökologischer und betrieblicher Kriterien über den gesamten Lebenszyklus vornehmen und das gesamthaft beste Angebot auswählen zu können.

Zu Frage 3:

Der Gemeinderat hat nach der Ablehnung von Tram Region Bern in Köniz und Ostermundigen seine Vorschläge zur kurzfristigen Weiterentwicklung des Angebots auf der Linie 10 an die Regionalkonferenz Bern-Mittelland übermittelt und dem Stadtrat in seiner Antwort vom 25. März 2015 auf die Interpellation Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Wie geht es weiter mit dem Tram Region Bern? (2014.SR.000339) Bericht erstattet. Die Regionalkonferenz prüft

nun die verschiedenen eingegangenen Vorschläge bis Ende 2015. Die Ergebnisse werden sodann in eine öffentliche Mitwirkung geschickt.

Zu Frage 3.a:

In seiner Antwort vom 20. Mai 2015 auf die Motion Luzius Theiler (GPB-DA)/Alexander Feuz (SVP)/Jacqueline Gafner Wasem (FDP)/Rolf Zbinden (PdA)/Bernhard Eicher (FDP): Schnelle Realisierung von Direktkursen nach Ostermundigen und Köniz (2014.SR.000336) hat der Gemeinderat ausführlich zu diesem Vorschlag Stellung genommen. Zum einen fehlen im Korridor Köniz-Zentrum-Ostermundigen alternative, leistungsfähige Strassenkorridore, auf welchen solche Direktkurse rasch verkehren könnten. Zum anderen benachteiligen Direktkurse öV-Benutzerinnen und Benutzer, welche auf den zentrumsnahen Haltestellen der Linie 10 ein- und aussteigen, da das Busangebot an diesen Haltestellen abgebaut bzw. auf andere Linien und Haltestellen verlegt wird. Der Gemeinderat lehnt deshalb Direktkurse auf der Linie 10 ab. Da auch von anderer Seite keine solchen Vorschläge bei der Regionalkonferenz eingebracht worden sind, werden Direktkurse nicht geprüft. Allerdings ist die Überprüfung der Linienführung ein generelles Thema der Abklärungen der RKBM (vgl. Antwort zu 3.b).

Zu Frage 3.b:

Die Regionalkonferenz wird eine Auslegeordnung der eingegangenen Vorschläge vornehmen und dabei auch andere Linienführungsvarianten mit einbeziehen. Es wird sodann entschieden werden, welche Varianten einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Die Erkenntnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung Ostermundigen (2008), wonach eine Linienführung via Galgenfeld-Guisanplatz-Breitenrain gegenüber der heutigen Linienführung mit grossen Nachteilen verbunden wäre, ist aus Sicht des Gemeinderats nach wie vor gültig.

Zu Frage 3.c:

Zur Einführung von Doppelgelenkbussen hat der Gemeinderat namentlich in seiner Antwort vom 25. März 2015 zur erwähnten Interpellation BDP/CVP (2014.SR.000339) ausführlich Stellung genommen. Die Regionalkonferenz bezieht diese Massnahme in ihre Abklärungen mit ein.

Zu Frage 3.d und 3.e:

Die Verantwortung für die Abklärung der in Frage kommenden Busantriebssysteme obliegt den Transportunternehmen, somit in diesem Fall BERNMOBIL. Das Unternehmen verfolgt die Entwicklungen hinsichtlich innovativer Busantriebe genau, so auch den jüngst von den Transports Public de Genève (TPG) gemeinsam mit einem Hersteller gestarteten Betriebsversuch mit dem TOSA-System. Im Rahmen der bevorstehenden Ersatzbeschaffung der Trolleybusse (Zeitpunkt des Ersatzes: 2018) will BERNMOBIL Busse beschaffen, die mittels Batteriebetrieb fahrdrahtlose Linienabschnitte überbrücken können.

Der Gemeinderat stimmt mit BERNMOBIL darin überein, dass die Durchführung von Betriebsversuchen mit neuen Energieversorgungssystemen für Busse auf der Linie 10, welche die am stärksten frequentierte Buslinie der Region Bern ist, ein zu hohes Risiko für den stabilen Betrieb darstellen würde.

Zu Frage 3.f:

Bushaltestellen werden in der Stadt und Region Bern situationsangepasst nach einheitlichen Standards konzipiert und erstellt. Damit kann sichergestellt werden, dass der Gesamtverkehr optimal fliesst und insbesondere die Anforderungen der Verkehrssicherheit erfüllt werden. Es besteht deshalb keine Absicht, von diesen Standards abzuweichen, um auf bestimmten Buslinien weitere Überholmöglichkeiten für Busse einzuführen. Ausführlicher hat der Gemeinderat seine diesbezügliche Haltung in seiner Antwort vom 18. März 2015 auf die Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): Kappt die Kapphaltestellen! (2014.SR.000255) dargelegt.

Zu Frage 4 bis 8:

Der Kanton hat die Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen im Dezember 2014 aufgefordert, Vorschläge für die Optimierung des öV-Feinverteilers vorzulegen und diese in die ordentlichen Planungs- und Entscheidungsprozesse einfließen zu lassen. Köniz und Bern haben deshalb im Hinblick auf die Erarbeitung des regionalen öV-Angebotskonzepts 2018 - 2021 entsprechende Vorschläge zu kurzfristigen Verbesserungsmassnahmen auf der Linie 10 bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) eingereicht. Diese werden nun von der RKBM überprüft, bewertet und anschliessend in das öV-Angebotskonzept einfließen. Die drei Gemeinden und die kantonalen Fachstellen sind in diesen Prozess mit einbezogen. Weitere Einzelheiten dazu hat der Gemeinderat in seiner Antwort vom 25. März 2015 auf die Interpellation Fraktion BDP/CVP: Wie weiter mit dem Tram Region Bern? (2014.SR.000339) dargelegt.

Der Gemeinderat wartet nun die Ergebnisse der erwähnten Prüfung durch die RKBM und ihre Konsolidierung in der öffentlichen Mitwirkung ab, bevor er seinerseits über nächste Schritte befindet. Entscheidend wird sein, zusammen mit den je nach Massnahme mitbeteiligten Gemeinden, der Region, dem Kanton und den Transportunternehmen konsolidierte Massnahmenvorschläge verabschieden zu können. Diese müssen bis Ende 2016 vorliegen, damit sie im kantonalen Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr 2018 - 2021 und allenfalls im kantonalen öV-Investitionsrahmenkredit 2018 - 2021 Aufnahme finden. Nur so besteht Aussicht bis zum Zeithorizont 2020 das Angebot auf der Linie 10 tatsächlich zu verbessern.

Bern, 24. Juni 2015

Der Gemeinderat