

## **Kleine Anfrage Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Tram Region Bern – Betriebliche Optimierungen (Veränderungen des heutigen Angebotes) als Alternative zu einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Innenstadt**

Am Nachmittag des 8. Dezembers 2011 findet die 7. Regionalversammlung (RV) der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RK Bern-Mittelland) in Belp statt (vergleiche Einladung und Programm<sup>1</sup>). Unter den 13. Traktanden, die zur Behandlung anstehen, betrifft Traktandum 7 das Projekt Tram Region Bern: Danach wird der RV durch die Verkehrskommission der RK Bern-Mittelland, unterstützt durch die Geschäftsleitung der RK Bern-Mittelland, beliebt gemacht, einen mehrjährigen Verpflichtungskredit (2011/2012) in Höhe von Fr. 120'000.00 für die Erarbeitung einer Studie Regionales Tramkonzept zu bewilligen.

Bestandteil des Kreditantrags ist eine Honorarofferte (Entwurf) „Regionales Tramkonzept: Mittel- bis langfristige betriebliche Varianten im Zusammenhang mit Tram Region Bern“, in der unter anderem die Ausgangslage (Ziff. 1), die Aufgabenstellung (Ziff. 2) und die betrieblichen Lösungsansätze (Ziff. 3) beschrieben werden. Von Interesse sind dabei insbesondere die nachstehenden Aussagen, die auszugsweise zitiert werden, wobei Hervorhebungen durch die Unterzeichnende *kursiv* ausgefertigt sind:

### 1. Ausgangslage

*Betriebliche Optimierungen* (Veränderungen des heutigen Angebotes) *sind (...) nicht Bestandteil der ZMB<sup>2</sup>*. Es stellt sich jedoch die Frage, ob *(als Alternative zu einer zweiten Tramlinie)* eine Entlastung der Innenstadt auch mit betrieblichen Lösungen erreicht werden kann. (...)

### 2. Betriebliche Lösungsansätze

Aus heutiger Sicht sind verschiedene Lösungsansätze denkbar, bei denen folgende Fragen zu beantworten sind:

- Intervall-Ausdehnung: In Basel und Zürich wird durchgehend ein 7½-Minuten-Intervall angeboten. Wäre dies auch auf den Bernmobil Tramlinien denkbar? Allenfalls auf den schwächeren Linienästen? Ev. mit grösserem Rollmaterial? Ev. grundsätzlich mit 7½-Minuten-Intervall mit Verdichtung der starken Tramlinien ins Spitzenzeiten?
- Umstellung Tram -> Bus: Mit Tram Bern-West (Brünnen, Bümpliz) und Tram Region Bern (Köniz, Ostermundigen) werden verschiedene starke gewachsene Buslinien auf Tram umgestellt. Wäre es möglich, diesen Umstellungsprozess auch in umgekehrter Richtung den veränderten Bedürfnissen anzupassen? Beispielsweise sind gewisse Tramgäste (z.B. Fischermätteli, Ostring) heute stark unterdurchschnittlich. Wäre es zweckmässig, solche Linienäste auf Bus umzustellen?
- Ostnetz: Bei Störungen auf dem Innenstadt-Abschnitt Bahnhof-Spitalgasse-Marktgasse kann heute mit den Tramlinien ein „Ostnetz“ betrieben werden, bei dem die Innenstadt nur bei der Haltestelle Zytglogge tangiert, der Bahnhof jedoch nicht erreicht wird. Wäre es denkbar, im Normalbetrieb eine solche „Ostlinie“ zu verknüpfen? Könnten heutige Ostäste eventuell aufgeteilt werden (jeder 2. Kurs via Innenstadt-Bahnhof, jeder 2. Kurs via „Ostnetz“)?

<sup>1</sup> <http://www.regionbern.ch/bernmittelland/inhalte/kommunikation/agenda/RV-111208-agenda.php>

<sup>2</sup> Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für eine zweite Tramachse in der Innenstadt Bern

Allenfalls ergeben sich bei einem vertieften Studium noch weitere Lösungsansätze.  
(Ende Zitat)

Mit Blick auf die Dringliche Motion der AKO: Finanzielle Zusicherung für den Bau einer zweiten Tramachse zur Entlastung der Spitalgasse/Marktgasse, die der Stadtrat am 12. Mai 2011 mit 52 : 4 Stimmen erheblich erklärt hat, aber auch angesichts der Tatsache, dass die Zitterpartie im Parlament von Köniz, die nur dank Stichentscheid der Ratspräsidentin nicht mit dem vorzeitigen Aus des Projekts Tram Region Bern endete, gerade mal einen halben Monat zurückliegt, muss man sich ob der Vorgänge in der RK Bern-Mittelland doch sehr wundern, zumal die Direktorin TVS Mitglied der Verkehrskommission der RK Bern-Mittelland ist, die für die hier interessierende Kreditvorlage der RV der RK Bern-Mittelland verantwortlich zeichnet, und alle oben angedachten betrieblichen Lösungsansätze mit einer Verschlechterung des öV-Angebots für die Stadtberner Bevölkerung verbunden wären.

Der Gemeinderat wird daher um Antworten auf folgende Fragen ersucht:

1. Ist dieses Geschäft im Gemeinderat je formell traktandiert worden? Wenn Ja, mit welchem Ergebnis? Wenn Nein, weshalb nicht?
2. Wie glaubwürdig sind die Beteuerungen des Gemeinderates, dass auch er eine zweite Tramachse zur Entlastung der Hauptgassen der Altstadt wolle?
3. Darf die Bevölkerung der Stadt Bern weiterhin darauf vertrauen, dass der Gemeinderat ihre Interessen im Zusammenhang mit dem Projekt Tram Region Bern bestmöglich vertritt?

Bern, 1. Dezember 2011

Kleine Anfrage Jacqueline Gafner Wasem (FDP): Alexandre Schmidt, Mario Imhof, Yves Seydoux, Bernhard Eicher, Alexander Feuz, Dolores Dana, Christoph Zimmerli, Pascal Rub