

**Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob): Es ist Zeit, dass auch in Bern endlich neuste Techniken und Systeme für den öffentlichen Personen-Nahverkehr geprüft werden!**

Die SVP unternahm bereits mehrfach Vorstösse, damit sich die Stadt Bern im Rahmen der Regionalkonferenz dafür einsetzt, dass endlich modernste Techniken für Tram Region Bern geprüft werden (z.B. [2014.SR.000092](#); [2014.SR.000028](#)). Leider haben wir bisher nur wenig bewegen können, da der Gemeinderat und der Stadtrat sich u.E. aus vorab ideologischen Gründen zu lange an der Tramstrategie fest hielten und bisher nicht ernsthaft sinnvolle Alternativen prüfen.

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 m<sup>2</sup>). Diese Systeme verfügen z.T. sogar über verschiedene Antriebsalternativen. Damit bieten sich im Regionalverkehr von Bern ganz neue Möglichkeiten. In Genf soll um 2017 ein „light Tram“ mit TOSA System auf Doppelgelenkbus den Versuchsbetrieb aufnehmen. Bereits jetzt stehen in Genf 4 Haltestellen mit TOSA Systeme im Versuchsbetrieb. Es sei auf die umfangreichen Dokumentationen der am 17.2.2015 vom Bundesamt für Energie organisierten Bus-Tagung in Bern verwiesen.

Auch im Hinblick auf den Ersatz der Dieselbusflotte und die diskutierte Umstellung der Buslinien auf Tramverkehr (Linien Länggasse und Wyler) sind die entsprechenden Erfahrungen aus anderen Städten, insbesondere der Städte Genf und Luzern, auszuwerten.

Die Motionäre fordern den Gemeinderat deshalb zu folgenden Massnahmen auf:

1. Die Stadt habe sich im Rahmen der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass unverzüglich modernste Bus Systeme für den öffentlichen Nahverkehr miteinbezogen werden und diese Lösungen im Rahmen des Ersatz und Ausbaues des öV mitevaluiert werden, insbesondere, Light-Tram, TOSA-System, Kombinationen verschiedener Antriebssystemen etc.
2. der Gemeinderat habe seine Vertreter in der Regionalkonferenz zu beauftragen, in diesem Sinne der Zielrichtung gemäss Ziff. 1 tätig zu werden, insbesondere auch im Hinblick auf den Ersatz der Dieselbusse und den diskutierten Ersatz der Busse durch ein Tram auf den Linien (Länggasse, Wyler).
3. der Gemeinderat habe sich bei der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass der Betrieb in Städten, die die neuen Busse, resp. TOSA-Systeme angeschafft haben (z.B. Luzern, Luxemburg), resp. dies versuchsweise prüfen (z.B. Genf), begleitet und die entsprechenden Erfahrungen ausgewertet werden.
4. Der Gemeinderat habe sich bei der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass ein Doppelgelenkbus-Versuchsbetrieb auf dem Gebiet von Bernmobil unternommen wird.

Bern, 19. Februar 2015

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Roland Jakob*

*Mitunterzeichnende: Rudolf Friedli, Kurt Rüeegsegger, Roland Iseli, Hans Ulrich Gränicher, Manfred Blaser, Ueli Jaisli, Jacqueline Gafner Wasem, Bernhard Eicher, Christoph Zimmerli, Luzius Theiler, Rolf Zbinden, Mess Barry, Christa Ammann*

### **Antwort des Gemeinderats**

Die Erarbeitung von Konzepten und Vorschlägen zur Verbesserung der öV-Erschliessung ist eine regionale Aufgabe unter Einbezug der betroffenen Gemeinden, welche im Fall der Stadt Bern durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) übernommen wird. Es handelt sich dabei um eine klassische exekutive Aufgabe, welche im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats liegt. Der vorliegenden Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat.

Der Gemeinderat hat anlässlich der Beantwortung diverser Vorstösse die Gelegenheit wahrgenommen, sich zum Anliegen der vorliegenden Motion zu äussern, so beispielsweise:

- Postulat Fraktion SVP: Mehr Transparenz! Erhalt der wertvollen Baumalleen im Nordquartier! Megabusse als wirtschaftlich sinnvolle Alternative! (2014.SR.000092)
- Kleine Anfrage Fraktion SVP: öV in der Region Bern: Ist der Gemeinderat der Stadt Bern endlich bereit, sich im Rahmen der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass neue Technologien geprüft werden! (2015.SR.000076)
- Interpellation Alexander Feuz (SVP)/Luzius Theiler (GPB-DA)/Bernhard Eicher (FDP): Prüfung neuer Alternativen im öV: „Wotti nid, de chani nid?“ (2015.SR.000059).

Die vorliegende Motion bringt zwei Anliegen vor, bei denen unterschiedliche Zuständigkeiten bestehen:

Erstens wird das Anliegen vertreten, auf den nachfragestarken Linien sei der Einsatz von Doppelgelenkbussen zu prüfen. Für solche Abklärungen ist in der Regel die Regionalkonferenz unter Einbezug des Kantons, der betroffenen Gemeinden und der Transportunternehmen zuständig; im Fall der Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse (Linien 20, bzw. 12, Ast Länggasse) liegt die Federführung für die Abklärungen beim Kanton. Den Entscheid über die allfällige Beschaffung grösserer Fahrzeuge fällt sodann aufgrund der Ergebnisse der Abklärungen der Kanton als Besteller des öV in Absprache mit BERNMOBIL.

Zweitens wird das Anliegen vorgebracht, falls solche Doppelgelenkbusse zum Einsatz kommen, sollten sie über eine innovative Antriebstechnologie verfügen. Für die Abklärung dieser Fragen ist BERNMOBIL zuständig. Auch hier entscheidet sodann der Kanton in Absprache mit dem Unternehmen und den betroffenen Gemeinden über den allfälligen Einsatz neuer Technologien. Zu den in der Motion geäusserten Anliegen nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

*Zu Punkt 1 - 3:*

Es ist der Auftrag der Regionalkonferenz und gehört zu ihrem fachlichen Verständnis, dass im Rahmen der planerischen Abklärungen für das öV-Angebot immer auch der aktuellste Stand der

Technik und absehbare Weiterentwicklungen mit berücksichtigt werden. Es gilt, diese Entwicklungen kritisch zu evaluieren und ihr Potential im Kontext des öV-Systems der Stadt und Region Bern zu beurteilen. So wird im Rahmen der Abklärungen der Regionalkonferenz für die kurz- und mittelfristige Weiterentwicklung der Linie 10 neben anderen Massnahmen auch der Einsatz von Doppelgelenkbussen zur Kapazitätserhöhung geprüft werden. Dabei wird selbstverständlich auch eine Auswertung der betrieblichen Erfahrungen anderer städtischer Transportunternehmen erfolgen. Die Ergebnisse dieser Abklärungen sollen Anfang 2016 in die öffentliche Mitwirkung gehen. Auch bei Abklärungen zur Weiterentwicklung des Angebots auf anderen Linien wird diese Option mit einbezogen.

Weiter prüft BERNMOBIL bei jeder Busbeschaffung, inwieweit neue Technologien für Antrieb und Energiespeicherung zum Einsatz kommen sollen. Bei der Beurteilung solcher Innovationen spielt neben den Kosten und der Energieeffizienz auch die betriebliche Zuverlässigkeit eine grosse Rolle, insbesondere wenn es um den Einsatz solcher Busse auf den stark frequentierten Linien 10, 12 und 20 geht. Angesichts der vielen Fahrgäste können auf den genannten Linien neue Systeme erst eingesetzt werden, wenn damit genügend Betriebserfahrung vorhanden ist. Betriebsversuche sind auf stark frequentierten Linien nicht zu verantworten, solange diese Systeme noch in den Kinderschuhen stecken.

Die Anliegen der Punkte 1 - 3 der vorliegenden Motion werden somit durch die zuständigen Stellen geprüft; sie können im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt werden.

*Zu Punkt 4:*

In der Schweiz und in Europa bestehen genügend planerische und betriebliche Erfahrungen, um den Einsatz von Doppelgelenkbussen in der Stadt und Region Bern zuverlässig beurteilen zu können. Auch würde ein Betriebsversuch mit Doppelgelenkbussen Anpassungen an Haltestellen und Strassen erfordern, wodurch der Stadt Kosten entstehen würden; dafür müssten entsprechende Kredite für die Projektierung und die Realisierung beantragt werden. Der Gemeinderat erachtet einen Versuchsbetrieb auf dem Netz von BERNMOBIL vor diesem Hintergrund als nicht zweckmässig und beantragt, diesen Punkt der Motion abzulehnen.

*Folgen für das Personal und die Finanzen*

Je nach Linie erfordert der Einsatz von Doppelgelenkbussen Anpassungen der Infrastruktur (namentlich Haltestellen und Strassen). Die Kosten können erst im Rahmen einer allfälligen Projektierung beziffert werden. Der Kostenanteil der Stadt ist je nach Projektbestandteil unterschiedlich. Anpassungen von Haltestellen sind gemäss kantonaler Gesetzgebung grundsätzlich von den Gemeinden zu finanzieren, Anpassungen der Strasseninfrastruktur sind vom Strassen-eigentümer zu tragen.

**Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 1 bis 3 als Richtlinie erheblich zu erklären.
2. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 4 abzulehnen.

Bern, 12. August 2015

Der Gemeinderat