

## **Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher /Aline Trede, GB): Ist ein Tram ohne Fahrleitung in der Amtshausgasse oder Bundesgasse möglich?**

Nach der Realisierung des Projektes Tram Bern West steht der nächste Tram-Ausbauschnitt bevor. Gemäss Prüfbericht des Bundes vom 12. Dezember 2008 zum Agglomerationsprogramm Bern wird im Parlament beantragt, die Umstellung der Buslinie 10 von Köniz/Schliern bis Ostermundigen/Rüti auf Trambetrieb zu unterstützen. Das Vorhaben figuriert auf der „A-Liste“. Die Bau- und Finanzreife sollte in den nächsten 4 Jahren erreicht werden. Im Rahmenkredit der Investitionsbeiträge 2010–2013 für den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern sind entsprechende Planungs- und Projektierungskredite vorgesehen.

Neben unbestreitbaren Vorteilen ergibt die neue Tramlinie auch neue Probleme: Die Belastung des zentralen System-Abschnittes zwischen Hirschengraben und Zytglogge steigt weiter an. Das beeinträchtigt die anderen Nutzer des Stadtzentrums und macht den Trambetrieb störungsanfällig, da alle Linien durch dieselbe Gasse führen. In der Antwort auf ein Postulat von Mario Imhof (FDP) nennt der Gemeinderat folgende öV-Zahlen: „Pro Stunde und Richtung verkehren [...] tagsüber rund 40 Kurse, in der Morgenspitzenstunde rund 48 Kurse, Mit der Einführung von Tram Bern West wird die Belastung tagsüber um zirka 6 Kurse pro Stunde und Richtung zunehmen.“ Das ergibt ab Einführung des Trams Bern West eine maximale Belastung in der Morgenspitze von 108 Trams pro Stunde (48+6 pro Richtung), d.h. alle 30 Sekunden fährt ein Tram durch die Marktgasse. Diese Belastung wird mit dem Tram 10 weiter steigen.

Im Gegensatz zu den „polyzentrischen“ Tramnetzen in Basel oder Zürich verfügt das Tramnetz Bern über einen zentralen Knoten, den Bahnhofplatz. Alle Linien führen über eine gemeinsame Achse auf diesen Knoten zu. Damit sind bei einer Störung auf diesem zentralen Abschnitt alle Linien betroffen. Es bestehen keine Alternativrouten. Im Hinblick auf diese weitere Verdichtung des Tramverkehrs in der Innenstadt muss dringend geprüft werden, welche Vor- und Nachteile ergänzende Linienführungen zwischen Zytglogge und Hirschengraben aufweisen. Die grundsätzliche Machbarkeit für die Innenstadt wurde durch eine Studie der RVK 4 im Jahr 2004 nachgewiesen.

Die VCS Regionalgruppe Bern schlägt in einer Medienmitteilung vor, den Einsatz neuer Trams, die Strom auch aus einer Batterie beziehen können, zu prüfen. So wäre eine Tramführung über mehrere hundert Meter ohne Fahrleitungen und damit ohne Störung des Stadtbildes möglich.

Wir beauftragen den Gemeinderat daher mit der Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Taktdichte (Tram-Frequenz) ertragen die Markt- und Spitalgasse?
2. Hat der Gemeinderat bei seinen bisherigen Überlegungen zu einer alternativen Linienführung für die Trams zwischen Hirschengraben und Zytglogge den Einsatz von Fahrzeugen, die auf kürzeren Strecken keine Fahrleitung benötigen, berücksichtigt?
3. Wie sähe aus Sicht des Gemeinderates die optimale Führung einer zweiten Tramachse aus?
4. Ist der Gemeinderat bereit, in Zusammenarbeit mit Bernmobil und dem Kanton eine Studie in Auftrag zu geben, die Vor- und Nachteile verschiedener Tram-Varianten im Bereich zwischen Hirschengraben und Zytglogge aufzeigt?

5. Wann und durch wen erfolgen Beschaffungsentscheide für die Trams, die auf der Linie 10 eingesetzt werden sollen?
6. Ist der Gemeinderat bereit, sich dafür einzusetzen, dass im Rahmen dieser Beschaffung auch Fahrzeuge mit alternativen Antriebsmöglichkeiten einbezogen werden?

Bern, 19. März 2009

*Interpellation Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher /Aline Trede, GB):* Hasim Sancar, Natalie Imboden, Lea Bill, Rahel Ruch, Christine Michel, Emine Sariaslan, Urs Frieden, Cristina Anliker-Mansour

### **Antwort des Gemeinderats**

Die Erschliessung der Stadt Bern mit dem öffentlichen Verkehr führt wegen der topographischen Lage der Innenstadt mit der Aareschleife zu einer Bündelung des öffentlichen Verkehrs. Die Auswirkungen auf die Innenstadt gehören deshalb zu den zentralen Beurteilungsaspekten neuer Tramlinien. Entsprechend hat das „Regionale Tramkonzept“ der RVK4 aus dem Jahr 2004 im Zusammenhang mit dem Projekt Tram Bern West u.a. die Innenstadtbelastung im Detail betrachtet und auch die heute realisierten Wendemöglichkeiten für den Trambetrieb im Raum Bahnhof entworfen. Die Arbeiten entstanden in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Bern.

Auch für das jetzt initiierte Projekt Tram Region Bern erarbeitet die RVK4 in enger Zusammenarbeit mit der Stadt und dem Kanton Bern ein Angebotskonzept für die Innenstadt. Die Arbeiten umfassen folgende Fragestellungen:

- Welche Belastungen erfahren die Spital- und Marktgasse?
- Welches sind die Auswirkungen im Hirschengraben und beim Zytglogge?
- Ist es sinnvoll, eine zweite Tramachse in der Innenstadt zu planen, oder kann die Netzflexibilität mit anderen Massnahmen erreicht werden?
- Sind die jetzt gewählten Lösungen zukunftstauglich, oder anders gefragt: was passiert, wenn langfristig auch andere Linien auf Tram umgestellt würden (z.B. Wyler/Wankdorf)?

Die Arbeiten zu diesem Konzept sind im Moment im Gang und werden in der zweiten Hälfte 2009 abgeschlossen. Die nachfolgend gemachten Aussagen sind also als provisorische Zwischenergebnisse zu betrachten.

Grundsätzlich entstehen mit dem Traktionswechsel von Bus zu Tram nicht neue Linien, sondern es wird die Art des Verkehrsmittels geändert. Wo Tramlinien sich überlagern, werden sie auf einer Achse zusammengefasst, um so die Infrastrukturen möglichst gut zu nutzen. Allerdings muss in der Innenstadt darauf geachtet werden, dass es nicht zu einer Überbelastung kommt. Eine solche wäre mit fünf Tramlinien und der Trolley-Buslinie 12 in der Spital- und Marktgasse gegeben. Die Kapazitätsbegrenzung ist dabei nicht technischer Natur, sondern ergibt sich aus dem Konflikt zwischen gleichermassen zunehmenden öV-Frequenzen und Fussgängerströmen in den engen Innenstadtgassen. Bereits im Regionalen Tramkonzept 2004 ist deshalb der Lösungsvorschlag erarbeitet worden, die Linie 12 aus der Hauptgasse herauszunehmen und sie zwischen Bahnhof und Zytglogge auf der Strecke der heutigen Linie 10 verkehren zu lassen, sobald die Buslinie 10 nach Ostermundigen auf Tram umgestellt wird.

Während heute die Linie 12 in der Spitzenstunde im 4,5-Minuten-Takt verkehrt, wird zukünftig die neue Tramlinie Köniz-Bern-Ostermundigen im 6-Minuten-Takt unterwegs sein. Wie nachfolgende Tabelle zeigt, kann deshalb mit einer leichten Abnahme der Belastung der Innenstadt gegenüber dem Zustand mit Tram Bern West gerechnet werden. Mit Tram Bern West werden in der Spitzenstunde in der Spital- und Marktgasse 52 Kurse verkehren; mit dem Tram Region Bern nur noch 46.

Zustand	Spital-/Marktgasse			Amthaus-/Schauplatzgasse Bundes-/Kochergasse			Beide Achsen
	Tram	Bus	Total	Tram	Bus	Total	Total
Fahrplan 08	30	16	<b>46</b>	0	26	<b>26</b>	<b>72</b>
TBW*	36	16	<b>52</b>	0	26	<b>26</b>	<b>78</b>
Tram 10*	46	0	<b>46</b>	0	22	<b>22</b>	<b>68</b>

\* 6-Minutentakt (ausser Linie G/5: 10 Minutentakt)

Die in der Interpellation gestellten Fragen können wie folgt beantwortet werden:

*Zu Frage 1:*

Im Rahmen des erwähnten Teilprojekts Innenstadt Tram Region Bern wird mit einer Simulation die technische Leistungsfähigkeit der Strecke Hirschengraben-Zytglogge überprüft sowie die Belastung für die Betroffenen untersucht und beurteilt. Resultate dazu liegen noch nicht vor. Unter Annahme der Verlegung der Linie 12 in die Amtshaus-/Schauplatzgasse wird dabei mit der Inbetriebnahme des Trams Ostermundigen-Köniz die Belastung in den Hauptgassen wieder leicht abnehmen.

*Zu Frage 2:*

Ob es in Bern möglich ist, Trams einzusetzen, die Teilstrecken ohne Fahrdracht zurücklegen können, wird in einer weiteren Studie im Rahmen Tram Region Bern geklärt. Eine Rolle spielen dabei insbesondere die Wirtschaftlichkeit, die betrieblichen Auswirkungen und die durch die Strasseninfrastruktur gegebenen Rahmenbedingungen (z.B. maximal zulässige Achslasten in den Gassen und auf den Brücken). Dabei ist zu berücksichtigen, dass Fahrzeuge mit Energiespeichern grundsätzlich schwerer sind als konventionelle Fahrzeuge. Heute wird auf der Kirchenfeld- und Kornhausbrücke mit den Combinotramzügen die zulässige Achslast von 8,3 Tonnen bereits fast vollständig ausgeschöpft. Es besteht also kaum Spielraum für eine weitere Erhöhung der Achslast von Tramfahrzeugen.

*Zu Frage 3:*

Die Zweckmässigkeit und die mögliche Führung einer zweiten Tramachse wird im Teilprojekt Innenstadt von Tram Region Bern untersucht. Der Gemeinderat wird zu den Resultaten dieser Abklärungen Stellung nehmen. Im Rahmen der Mitwirkung werden sich auch die interessierten Kreise dazu äussern können.

*Zu Frage 4:*

Die angesprochenen Abklärungen werden momentan in einem Betrachtungsperimeter zwischen Hirschengraben und Viktoriaplatz durchgeführt.

*Zu Frage 5:*

BERNMOBIL entscheidet in eigener Kompetenz nach Absprache mit dem Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs über die Beschaffung von Rollmaterial. Für die geplante Inbetriebnahme von Tram Region Bern 2017 müsste der Rollmaterialentscheid spätestens 2014 erfolgen.

*Zu Frage 6:*

Der Gemeinderat wird zu dieser Frage Stellung nehmen, sobald die Resultate der entsprechenden Abklärungen vorliegen.

Bern, 1. Juli 2009

Der Gemeinderat