

**Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roland Jakob, 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!**

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 wurden diese vom Ratsbüro nie dringlich erklärt. Aufgrund der neusten Stellungnahmen der Stadt Bern muss aber 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. Lag dies möglicherweise am Namen eines der Hersteller von modernen Doppelgelenkbussen?

Am 17.2.2015 fand in Bern bekanntlich eine vom Bundesamt für Energie organisierte Tagung statt, die wichtigsten Erkenntnisse daraus seien nachfolgend aufgeführt, die zu wichtigen neuen Erkenntnissen führte. In Genf finden Versuche statt.

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

1. Ist der Gemeinderat gewillt, sich beim Kanton und der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass insbesondere die folgenden Massnahmen geprüft werden:
  - Prüfung moderner Doppelgelenkbusse, resp. „light Tram“ mit Hybrid, TOSA-System, ev. Kombination diverser Typen
  - Aufnahme Versuchsbetrieb mit TOSA-System auch im Rahmen von Bernmobil – Begleitung und Auswertung Erfahrungen in anderen Städten

- Aufhebung einzelner Kapphaltstellen, sodass sich die Busse dort überholen können – Einführung von Direktkursen nach Köniz und Ostermundigen
- Prüfung alternativer Linienführungen z.B. über Galgenfeld, Bus Ostermundigen

Wenn Nein, warum nicht?

Wenn Ja, wie gedenkt der Gemeinderat in dieser Sache konkret vor zu gehen?

2. Haben die Vertreter der Stadt resp. Bernmobil und allenfalls des Kantons nach Ablehnung von Tram Region Bern die vorgeschlagenen Massnahmen untersucht und evaluiert?
  - a Wenn Ja, liegen bereits erste Erkenntnisse vor?
  - b Wie lauten diese?

Bern, 12. März 2015

*Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Roland Jakob*

*Mitunterzeichnende:*

### **Antwort des Gemeinderats**

Der Gemeinderat hat am 25. März 2015 in seiner Antwort auf die Interpellation Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Wie geht es weiter mit dem Tram Region Bern? (2014.SR.000339) über die Vorschläge zur Weiterentwicklung der Linie 10, die von der Stadt Bern und von der Gemeinde Köniz bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) eingereicht worden sind, umfassend Auskunft erteilt.

Es ist zutreffend, dass im Moment eine rasche technologische Entwicklung bei den Busantriebstechnologien stattfindet. Diese wird von BERNMOBIL in engem Austausch mit den anderen städtischen Transportunternehmen und den Busherstellern genau verfolgt. Die daraus resultierenden Erkenntnisse fliessen in den Busbeschaffungsprozess ein.

Zu den gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

*Zu Frage 1:*

Auf Antrag der Gemeinde Köniz wird der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 geprüft werden. Seine vorläufige Einschätzung dieser Technologie in Bezug auf ihren Einsatz auf der Linie 10 hat der Gemeinderat bereits in seiner Antwort auf die vorgängig erwähnte Interpellation Fraktion BDP/CVP unter Punkt 4 dargelegt.

BERNMOBIL 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 Ersatzbeschaffung der Trolleybusse (Zeitpunkt des Ersatzes 2018) will BERNMOBIL Busse beschaffen, die mittels Batteriebetrieb fahrdrahtlose Linienabschnitte überbrücken können.

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 Kapphaltstellen! (2014.SR.000255) dargelegt.

Eine Linienführung via Galgenfeld/Guisanplatz wurde im Rahmen der ZMB Ostermundigen untersucht und als nachteilig im Vergleich zur bestehenden Führung der Linie 10 beurteilt; insbesondere, weil sich dadurch die Fahrzeit zum Bahnhof Bern deutlich verlängern würde. Zudem würde die Belastung im Breitenrainquartier stark ansteigen, während das Gebiet zwischen Galgenfeld und Viktoriaplatz entlang der heutigen Linienführung deutlich schlechter erschlossen wäre. Dieser Befund ist aus Sicht des Gemeinderats nach wie vor gültig, weshalb sich eine erneute Prüfung der Linienführung erübrigt.

*Zu Frage 2:*

Die Regionalkonferenz nimmt im Frühling 2015 die Arbeiten zur Prüfung von Massnahmen für die Weiterentwicklung des Angebots auf der Linie 10 auf. Ergebnisse sollen im ersten Quartal 2016 vorliegen.

Bern, 22. April 2015

Der Gemeinderat