

Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Rudolf Friedli): Tramabstimmungen: Corriger la fortune oder die erfolgreiche Manipulation der Stimmbürger durch den Gemeinderat?

Bern beschafft neue Doppelgelenkbusse. Auch sollen nun – richtigerweise – Zweirichtungstrams gekauft werden. Dies wird den Verzicht auf die problematischen Wendeschlaufen ermöglichen.

Im Vorfeld der beiden Tramabstimmungen haben die Gegner der Tramprojekte, darunter auch der Fragesteller, immer wieder vergeblich moniert, dass moderne Doppelgelenkbusse fast vergleichbare Kapazitäten wie die Trams haben. Diese Argumentation wurde vom Gemeinderat mit «Versuchen» u.a. beim Viktoriaplatz medial mehrfach ins Lächerliche gezogen. Auch wurden im Stadtrat interfraktionelle Vorstösse, die die Anschaffung der Doppelgelenkbusse oder zumindest einen Versuchsbetrieb vorgesehen hätten, abgelehnt. Die vorgeschlagene Anschaffung von Zweirichtungstrams wurde ebenfalls belächelt.

Bernmobil gibt nun selber an, dass das lange Combino mit einer Länge von 41,45m gemäss Zulassung über 80 Sitz- und 153 Stehplätze verfügt. Dies ergibt eine totale Platzzahl von 233 Passagieren. Gemäss den Angaben des Herstellers der Doppelgelenkbusse von Hess Bellach verfügt dieser Bus über 68+2 (Rollstühle) Sitz- und 130 Stehplätze (Differenz zwischen Gesamtzahl von 200 abzüglich Sitzplätze). Dies ergibt total 200 Plätze.

Der Gemeinderat wird höflich darum ersucht, die folgenden Fragen zu beantworten.

1. Warum lehnte der Gemeinderat im Vorfeld der Tramabstimmungen die Evaluation der Doppelgelenkbusse immer ab? Warum wollte der Gemeinderat nach der ersten Tramabstimmung keinen Versuchsbetrieb mit Doppelgelenkbussen?
2. Wie stellt sich der Gemeinderat nachträglich zu seinem Vorgehen in Sachen Tram? Wurden die Stimmbürger nicht durch die Argumentation des Gemeinderates (Kapazität der Doppelgelenkbusse sind ungenügend) in die Irre geführt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, warum wurde gleichwohl so vorgegangen?

Bern, 01. November 2018

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Rudolf Friedli

Mitunterzeichnende: Kurt Rügsegger

Antwort des Gemeinderats

In der vorliegenden Kleinen Anfrage werden Doppelgelenkbusse thematisiert. Aufgrund der hügeligen Topografie können auf dem Netz von BERNMOBIL nur Doppelgelenk*trolley*busse eingesetzt werden. Im Gegensatz zu fossil betriebenen Doppelgelenkbussen weisen diese zwei Antriebsachsen auf und können somit auch starke Steigungen besser bewältigen. Im Folgenden ist deshalb konsequent die Rede von Doppelgelenk*trolley*bussen (DGTB).

Der Gemeinderat hat 2014 im Vorfeld der städtischen Abstimmung zu Tram Region Bern in seiner Antwort auf die Dringliche Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz/Kurt Rügsegger/Roland Jakob): *Tram Region Bern: Mehr Transparenz! Erhalt der wertvollen Baumalleen im Nordquartier! Megabusse als wirtschaftlich sinnvolle Alternative!* ausführlich zur Frage der Kapazität von Doppelgelenk*trolley*bussen und Trams Stellung genommen. Im Rahmen der Erarbeitung der Vorlage Tram Bern Ostermundigen wurde 2016 die Nachfrageprognose für die Linie 10/Ostermundigen aktualisiert

und der Kapazität von Gelenkbus, DGTB und Tram gegenübergestellt. Die Studie «Tram Bern Ostermundigen. Grundlagenstudie zur Systemfrage Tram oder Doppelgelenkbus»¹ kam ebenfalls zum Schluss, dass die Kapazität von DGTB auf der Linie 10 nicht genüge.

Zweirichtungstrams werden beschafft, um die Linie 6 weiterhin mit solchen Fahrzeugen zu betreiben und bei geplanten Störungen auf dem Liniennetz die Flexibilität im Trambetrieb zu erhöhen. Ein Verzicht auf Tramwendschlaufen an den Linienenden geht damit nicht einher, da die Tramflotte von BERNMOBIL nach wie vor mehrheitlich aus Einrichtungsfahrzeugen bestehen wird.

Zu den Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Der Einsatz von DGTB auf dem Ast Ostermundigen der Linie 10 ist mehrfach untersucht worden. Das Ergebnis dieser Untersuchungen lautete übereinstimmend, dass die Kapazität solcher Fahrzeuge angesichts der Zunahme der Passagierfrequenzen nicht genüge, bzw. nur der Trambetrieb auf dieser Linie langfristig eine genügende Transportkapazität sicherstelle. Ein Versuchsbetrieb mit DGTB stand im Übrigen nie zur Diskussion, weil er wegen der dafür zu errichtenden Fahrleitung mit einem unverhältnismässigen Aufwand verbunden und zudem unnötig gewesen wäre, da DGTB eine erprobte Technologie sind, die bereits seit Jahren von anderen städtischen Transportunternehmen eingesetzt wird.

Zu Frage 2:

Der Gemeinderat beurteilt seine dazumalige Argumentation für die Abstimmungsvorlagen nach wie vor als korrekt und transparent. Der von BERNMOBIL in Absprache mit dem Kanton als Besteller des öV und der Stadt Bern gefällte Entscheid zur Beschaffung von DGTB für den Einsatz auf den Linien 12/Länggasse und 20 ist konsistent mit dieser Argumentation.

Bern, 28. November 2018

Der Gemeinderat

¹ https://www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/Projekte/TramBernOstermundigen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_TBO_-_Schlussbericht_Systemfrage_D.pdf