

Interpellation Alexander Feuz (SVP), Luzius Theiler (GPB-DA), Bernhard Eicher (FDP): Prüfung neuer Alternativen im öV: „Wotti nid, de chani nid?“

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 muss aufgrund der neusten Stellungnahmen der Stadt Bern 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.

Am 17.2.2015 fand in Bern eine vom Bundesamt für Energie organisierte Tagung statt, die wichtigsten Erkenntnisse daraus seien nachfolgend aufgeführt:

- 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 m²). Diese Systeme verfügen z.T. sogar über verschiedene Antriebsalternativen. In Genf soll um 2017 ein „light Tram“ mit TOSA-System auf Doppelgelenkbus den Versuchsbetrieb aufnehmen. Bereits jetzt stehen in Genf vier Haltestellen mit TOSA-Systeme im Versuchsbetrieb.

Es sei auf die umfangreichen Dokumentationen der Bus-Tagung in Bern sowie die entsprechenden Medienberichte verwiesen.

Insbesondere im Hinblick auf den anstehenden Ersatz der Dieselbusflotte und die diskutierten Umstellung der Buslinien auf Tramverkehr (Linien Länggasse und Wyler) wären nach Auffassung der Interpellanten die entsprechenden Erfahrungen aus anderen Städten, u.a. sicher die der Städte Genf und Luzern, auszuwerten bevor wieder neue Tramvarianten projektiert werden. Die neusten Techniken sind bekannt und es gilt jetzt zu handeln.

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

1. Nahmen Vertreter der Stadt, resp. von Bernmobil an der Bus-Tagung vom 17.2.2015 teil? Wenn Ja, wer? Wenn Nein, warum nicht?
2. Wenn Ja, zu welchen Schlussfolgerungen sind der Gemeinderat, resp. die Vertreter von Bernmobil dabei gelangt? Ergeben sich daraus nach Auffassung des Gemeinderates Konsequenzen für kommende öV-Projekte, Linienführungen und Beschaffungen? Wenn Ja, welche? Wenn Nein, warum nicht?
3. Ist der Gemeinderat gewillt, sich beim Kanton und der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass insbesondere die folgenden Massnahmen geprüft werden:
 - a) Einführung von Direktkursen nach Köniz und Ostermundigen
 - b) Prüfung alternativer Linienführungen z.B. über Galgenfeld, Bus Ostermundigen
 - c) Prüfung moderner Doppelgelenkbusse, resp. „light Tram“ mit Hybrid, TOSA-System, ev. Kombination diverser Typen
 - d) Aufnahme Versuchsbetrieb mit TOSA-System auch im Rahmen von Bernmobil
 - e) Begleitung und Auswertung Erfahrungen in anderen Städten
 - f) Aufhebung einzelner Kapphaltstellen, sodass sich die Busse dort überholen können?
4. Wenn Ja, wie will der Gemeinderat vorgehen? Was gedenkt der Gemeinderat konkret betr. der Massnahmen Ziff. 3a-f zu unternehmen?
5. Wenn Nein, warum will der Gemeinderat die Massnahmen 3a-f nicht prüfen?
6. Haben die Vertreter der Stadt resp. Bernmobil und allenfalls des Kanton nach Ablehnung von Tram Region Bern die vorgeschlagenen Massnahmen gemäss Ziff. 3a-f untersucht und evaluiert?
7. Wenn Ja, zu welchen Erkenntnissen ist der Gemeinderat dabei gelangt? Was haben sie konkret unternommen?
8. Wenn Nein, warum nicht?

Begründung der Dringlichkeit

Die bestehende Dieselbusflotte von Bernmobil soll in der nächsten Zeit zumindest in Teilen ersetzt oder erneuert werden. Eine Ausschreibung wird offenbar vorbereitet oder ist im Gang. Zudem wird die Umstellung zweier Bus-Linien auf Tram evaluiert. Es ist deshalb zwingend, dass die neusten Erfahrungen von Genf und Luzern rasch ausgewertet werden, damit diese in die Prozesse von Bern mit einbezogen werden können. Ein Zuwarten birgt das grosse Risiko, dass Bernmobil auf ein veraltetes System setzt. Angesichts der komplizierten Entscheidungsprozesse in der Regionalkonferenz müssen die aufgeworfenen Fragen rasch geklärt werden.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 26. Februar 2015

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Luzius Theiler, Bernhard Eicher

Mitunterzeichnende: Jacqueline Gafner Wasem, Manfred Blaser, Roland Iseli, Kurt Rügsegger, Simon Glauser, Hans Ulrich Gränicher, Roland Jakob, Rolf Zbinden, Mess Barry, Christa Ammann, Daniel Imthurn, Marco Pfister, Mario Imhof, Peter Erni