

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!; Begründungsbericht

Die Punkte 1 bis 3 der vorliegenden Motion wurden in der Sitzung vom 31. August 2017 mit SRB 2017-397 im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt. Punkt 4 wurde mit demselben Beschluss in ein Postulat umgewandelt und von der Ratsmehrheit abgelehnt:

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 m²). 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 Rügsegger, Roland Iseli, Hans Ulrich Gränicher, Manfred Blaser, Ueli Jaisli, Jacqueline Gafner Wasem, Bernhard Eicher, Christoph Zimmerli, Luzius Theiler, Rolf Zbinden, Mess Barry, Christa Ammann

Bericht des Gemeinderats

Die erheblich erklärten Punkte 1 bis 3 der vorliegenden Richtlinienmotion formulieren zwei Anliegen:

- Auf nachfragestarken Linien sei der Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen (DGTB) zu prüfen.
- Es solle der Einsatz von Bussen mit innovativer, emissionsfreier Antriebstechnologie geprüft werden.

1. Doppelgelenktrolleybusse (DGTB), Stand Umsetzung und Abklärung

BERNMOBIL setzt in Absprache mit dem Kanton und der Stadt seit Mitte Oktober 2018 auf der Linie 20 erfolgreich DGTB ein. Ab Dezember 2019 wird die Linie 20 mit der Linie 12 (Bahnhof-Länggasse) verbunden und komplett mit DGTB betrieben werden. Der Einsatz von Doppelgelenkfahrzeugen gehört zu den Standardoptionen, die untersucht werden, wenn ein Ausbau der Transportkapazität des öffentlichen Verkehrs zu prüfen ist. In den vergangenen Jahren war dies beispielsweise in der Grundlagenstudie Systemfrage Tram oder Bus¹ (2016) für die Linie 10 (Bern-Ostermundigen) und in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wyler-Länggasse² (2018) der Fall. Ob der DGTB die richtige Variante darstellt, wird stets anhand einer Reihe von Kriterien beurteilt. Dazu gehören namentlich:

- Qualität des Verkehrssystems, insbesondere angemessene Kapazität³ im Hinblick auf die zu erwartende Nachfrage;
- Städtebau/Stadtenwicklung;
- Wirtschaftlichkeit;
- Technische Machbarkeit.

Die Beurteilung fällt somit je nach Linie bzw. Korridor unterschiedlich aus. Auf der Linie 10 (Ostermundigen) würde die Kapazität des DGTB bereits mittelfristig nicht mehr genügen. Es musste deshalb nach anderen Lösungen gesucht werden. Im Fall der Linie 12 (Länggasse) genügt die Kapazität von DGTB langfristig nicht, stellt jedoch eine gute Übergangslösung für die nächsten 15 Jahre dar, da auf dieser Linie bereits Fahrleitungen bestehen. Auf der Linie 20 (Wyler) ist wegen einer vergleichsweise bescheidenen Nachfrageentwicklung, welche zudem hauptsächlich den Abschnitt Bahnhof bis Gewerblich-Industrielle Berufsschule Bern (GIBB) betrifft, der DGTB zusammen mit einer ergänzenden Shuttlebuslösung zur Abdeckung der Nachfragespitzen langfristig eine ausreichende und kostengünstige Lösung.

In zwei weiteren strategischen Planungsstudien wird momentan ebenfalls der Einsatz von DGTB geprüft:

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

² 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

³ Kapazitätsabklärungen werden üblicherweise unter der Annahme von 2 Personen/Quadratmeter Stehplatzfläche gemacht. Vgl. dazu den Prüfungsbericht zum Postulat Fraktion SVP: *Tram Region Bern: Mehr Transparenz! Erhalt der wertvollen Baumalleen im Nordquartier! Megabusse als wirtschaftlich sinnvolle Alternative!* (2014.SR.000092).

Erstens ist die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) daran, die öV-Netzstrategie Kernagglomeration zu erarbeiten. Darin wird für das übergeordnete Netz der öV-Linien eine Kapazitätsabklärung für den Zeithorizont 2040 vorgenommen und es werden verschiedene Szenarien zur Weiterentwicklung des öV-Netzes entworfen. Die öV-Netzstrategie soll noch im Laufe 2019 abgeschlossen und in die Mitwirkung gegeben werden.

Zweitens wird unter der Federführung des Kantons Bern eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für das Insel-Areal erarbeitet. Darin wird untersucht, wie dieses Gebiet, dessen Nutzung zukünftig noch stark zunehmen wird, langfristig in genügender Weise durch den öV erschlossen werden kann. Ergebnisse sind im Laufe von 2020 zu erwarten.

2. Innovative Busantriebssysteme, Stand Umsetzung und Abklärungen

Hinsichtlich innovativer Busantriebssysteme hat BERNMOBIL in den vergangenen Jahren grosse Anstrengungen unternommen, den Anteil des elektrischen, emissionsfreien Antriebs zu erhöhen. Im Dezember 2018 wurde zu diesem Zweck der auf vier Jahre angelegte Pilotversuch mit batteriebetriebenen Elektrobussen (E-Bussen) auf der Linie 17 (Köniz Weiermatt) gestartet, der vom ewb-Ökofonds, der Gemeinde Köniz und dem Kanton finanziell unterstützt wird. Über den Branchenverband (Verband öffentlicher Verkehr, VöV) und in Direktkontakten ist BERNMOBIL auch in regelmässigem Erfahrungsaustausch mit anderen städtischen Transportunternehmen, die ähnliche Projekte verfolgen. Momentan klärt BERNMOBIL zusammen mit dem Kanton und der Stadt ab, ob weitere Buslinien mit E-Bussen betrieben werden können. Dies im Hinblick auf den Ersatz eines Teils der Busflotte, der in den kommenden Jahren fällig wird.

Fazit

Der Einsatz von Doppelgelenkbussen und innovativen, emissionsfreien Busantrieben ist in allen wichtigen Planungsstudien der vergangenen Jahre als Variante mit untersucht worden, bzw. wird in den aktuellen öV-Planungen untersucht. Ebenso beschäftigt sich BERNMOBIL stark mit dem Einsatz von innovativen Technologien für emissionsfreie Busantriebe und beabsichtigt in den kommenden Jahren, den Einsatz solcher Fahrzeuge auszuweiten. Das Anliegen der vorliegenden Richtlinienmotion ist somit erfüllt.

Folgen für Personal und Finanzen

Der Einsatz von Doppelgelenkfahrzeugen hat keine direkten Kostenfolgen für die Stadt, da der Kanton als öV-Besteller für die Rollmaterialfinanzierung zuständig ist. Bei entsprechender Fahrgastfrequenz verursachen DGTB tiefere Betriebskosten als Gelenkbusse, indem die Linien mit einer geringeren Taktfrequenz betrieben werden können. Da Doppelgelenkbusse praktisch nur als elektrisch angetriebene Fahrzeuge erhältlich sind (üblicherweise als Trolleybusse), sind allerdings entsprechende Infrastrukturen, namentlich Fahrleitungen, für ihren Einsatz nötig; auch diese werden über den Kanton als öV-Besteller finanziert. Fehlen Fahrleitungen, sind erhebliche Investitionen nötig, die nur wirtschaftlich sind, wenn sie über einen längeren Zeitraum (mehr als 20 Jahre) amortisiert werden können. Deshalb ist es beispielsweise nicht wirtschaftlich, den DGTB auf der Linie 10 (Ostermundigen) für einen kurzen Übergangszeitraum einzusetzen. Wo bereits Fahrleitungen vorhanden sind, ergeben sich allenfalls geringfügige Investitionskosten für die Anpassung der Haltestellen, welche von der Stadt als Strasseneigentümerin zu tragen sind.

E-Busse sind momentan insbesondere in der Anschaffung noch deutlich teurer als Diesel- oder Hybridbusse. BERNMOBIL und der Kanton als öV-Besteller suchen deshalb zusammen mit weiteren

Finanzierungspartnern, zum Beispiel dem ewb-Ökofonds, nach Lösungen, um den Einsatz dieser innovativen Technologien auf dem städtischen öV-Netz zu ermöglichen. In diese Abklärungen ist auch die Stadt involviert.

Bern, 22. Mai 2019

Der Gemeinderat