

**Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Manfred Blaser/Roland Jakob):
Beschaffung neuer Tram für Bern Tram Region Bern: Wieso werden keine
Zweirichtungstrams (mit zwei Führerständen) beschafft? Zahlen Bernmobil
und/oder die Stadt Bern für eine Publireportage im „Bund“?**

Gemäss heutiger Medienberichterstattung im „Bund“ will Bernmobil im Rahmen der grössten Anschaffung von Rollmaterial der Geschichte von Bernmobil neues Rollmaterial anschaffen. Diese Kompositionen werden möglicherweise bis zu 45 m lang. Angesichts der Mehrheitsbeteiligung der Stadt Bern an Bernmobil interessiert es, wieso keine Zweirichtungstrams (mit getrennten zwei Führerständen) gekauft werden, liessen sich doch dadurch die Erstellung teurer Wendeschlaufen vermeiden (Landverschleiss). Auch muss abgeklärt werden, ob die eher europophile Stadt Bern sich über EU-Richtlinien betreffend Trams hinwegsetzt. Es erstaunt weiter, dass im „Bund“ in der letzten Zeit eine massive Kampagne pro Tram Region Bern erfolgt; dies könnte jedenfalls den Anschein erwecken, dass es sich dabei um eine bezahlte Publireportage von Bernmobil und/oder der Stadt Bern handeln könnte.

Der Gemeinderat wird deshalb höflich aufgefordert, die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

1. Vermeidung Landverschleiss und Wendeschlaufen: Wieso sollen gleichwohl keine Zweirichtungstrams (Trams mit zwei Führerständen) angeschafft werden?
2. Gibt es allenfalls Richtlinien der EU, ab wann nur noch Zweirichtungstrams angeschafft werden dürfen? Wenn Ja, wieso erfolgt gleichwohl diese Beschaffung?
3. Könnten sich durch die Beschaffung dermassen langer Trams (gegen 45 m) nicht zusätzliche Probleme in der Innenstadt (Tramstau/Tramwand in Spital-, Marktgasse), Verstopfungen bei den Engnissen (Zytglogge/Nägeligasse-Kornhaus/Stadttheater, 2. Tramachse und Kocherpark/Hirschengraben ergeben? Notwendigkeit Erstellung eines neuen Tramdepots?
4. Bezahlen Bernmobil und/oder die Stadt Bern dem Bund Geld für eine Publireportage in der Zeitung „Bund? Wenn Ja, wie nimmt die Stadt Bern als Mehrheitsaktionärin dazu Stellung?

Bern, 28. August 2014

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Manfred Blaser, Roland Jakob

Mitunterzeichnende: Henri-Charles Beuchat, Kurt Rüeeggger, Nathalie D'Addezio, Erich Hess, Rudolf Friedli

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat nimmt zu den gestellten Fragen wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

BERNMOBIL hat im Rahmen der Erarbeitung von Tram Region Bern den Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen eingehend untersucht und ist zusammen mit dem Kanton Bern als Besteller des ÖV zum Schluss gekommen, dass keine wichtigen Gründe für den Wechsel von Ein- zu Zweirichtungsfahrzeugen sprechen. Dies in erster Linie, weil der Betrieb von Zweirichtungsfahrzeugen mit teilweise erheblichen Nachteilen verbunden wäre: Beispielsweise ist die Transportkapazität von Zweirichtungsfahrzeugen leicht geringer, da sie zwei Führerstände benötigen.

Bei den Sitzplätzen ist die Kapazität mit 15 bis 20 Prozent sogar erheblich reduziert, weil Zweirichtungsfahrzeuge beidseitig Türen aufweisen und dort keine Sitzplätze angebracht werden können. Weiter haben die auf dem Markt erhältlichen Zweirichtungsfahrzeuge wegen dem doppelten Führerstand und den beidseitigen Türen ein höheres Gewicht pro Achse und belasten somit die Hochbrücken der Stadt Bern stärker als Einrichtungsfahrzeuge. Schliesslich würde der Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen während Jahrzehnten zu höheren Kosten für Betrieb und Unterhalt führen, da bis zum Ablauf der Lebensdauer der letzten Einrichtungsfahrzeuge parallel zwei betriebliche Infrastrukturen in den Depots sowie Wendeschlaufen und Kehranlagen aufgebaut und unterhalten werden müssten. Während dieser Übergangsphase wäre die betriebliche Flexibilität der Tramflotte stark eingeschränkt, da Einrichtungsfahrzeuge nur beschränkt oder gar nicht auf Zweirichtungs-Strecken eingesetzt werden könnten und umgekehrt. Hinzu kommt schliesslich, dass auch die Kehranlagen von Zweirichtungsfahrzeugen einen nicht unbedeutenden Landbedarf mit sich bringen. Aus diesen Gründen wurde bei Tram Region Bern bzw. auf dem Netz von BERNMOBIL auf den Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen verzichtet.

Zu Frage 2:

Die Europäische Union macht keine Vorgaben, welche Technologien auf europäischen Strassenbahnlinien eingesetzt werden sollen. Ohne eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Schweiz und der EU wäre eine solche Vorgabe zudem für die Schweiz nicht verbindlich.

Zu Frage 3:

45 Meter sind als maximale Länge im Sinne einer Vorgabe für die Beschaffung der Tramzüge für Tram Region Bern zu betrachten. Sowohl die Neubaustrecke der Linie 10 als auch die Haltestellen auf dem bestehenden Tramnetz sind auf Tramzüge dieser Länge ausgelegt. Bereits heute verkehren die Combinotrams mit einer Länge von ca. 41.5 Metern problemlos durch die Innenstadt, der Betrieb von Tramzügen mit einer Länge von bis zu 45 Metern ist gewährleistet. Die an der Ausschreibung der neuen Tramfahrzeuge teilnehmenden Anbieter müssen nachweisen, dass die von ihnen offerierten Fahrzeuge die Rahmenbedingungen der Infrastruktur einhalten können. Es ist vorgesehen, das Tramdepot Bolligenstrasse für die zusätzlichen Tramzüge zu erweitern. Eine entsprechende Landreserve an diesem Standort befindet sich bereits im Besitz von BERNMOIBL.

Zu Frage 4:

Weder die Stadt Bern noch BERNMOBIL finanzieren im Zusammenhang mit der Vorlage Tram Region Bern „Publireportagen“ in gedruckten oder elektronischen Medien oder nehmen in anderer Weise auf die redaktionelle Berichterstattung dieser Medien Einfluss. Solche Praktiken würden im Übrigen auch gegen die Branchenregeln des Schweizerischen Verlegerverbands verstossen.

Bern, 15. Oktober 2014

Der Gemeinderat