

Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz): Tram ohne Schiene – neue Technologien für Bern?

Eine Strassenbahn ganz ohne Schienen. Der chinesische Lokhersteller CRRC stellt ein innovatives Konzept für den Nahverkehr vor. Halb Bahn, halb Bus: Das modular aufgebaute Gefährt ist ein Hybrid. Äusserlich ähnelt der ART einer Strassenbahn. Statt Schienen besitzt das Fahrzeug Räder. Mittels Sensoren erkennt der Zug gestrichelte Linien auf der Strasse. Die Bahn soll auch autonom, also ohne Fahrer seine Routen bestreiten. Angetrieben wird der ART mit einem Lithium-Titanat-Akku. Bei einer Ladezeit von bloss 10 Minuten soll der Zug eine Reichweite von 25 Kilometern haben – ganz ohne elektrische Oberleitung. Bis zu 300 Personen soll die Bahn transportieren können. Die Entwickler planen das vergleichsweise preisgünstige Verkehrsmittel für kleine und mittlere Städte. Im chinesischen Zhuzhou entsteht derzeit eine 6,5 Kilometer lange Teststrecke.

(vgl. Artikel im Stern <https://www.stern.de/reise/service/strassenbahn-ohne-schienen--china-baut-personenverkehrs-hybrid-7489538.html>).

In Zusammenhang mit den Tramprojekten Bern-Ostermundigen aber auch der Zweckmässigkeitsbeurteilung Länggasse-Wyler aber auch zukünftigen sollte dieses neue System ebenso wie die neuen Doppelgelenkbusse mitberücksichtigt werden. Das Fehlen von der Schienenabhängigkeit und Oberleitungen hätte insbesondere bei Betriebs-Störungen und Veranstaltungen gewaltige Vorteile für die Benutzer und Bernmobil

Der Gemeinderat wird höflich ersucht, die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

1. Ist der Gemeinderat nicht auch der Auffassung, dass das schienenlose Tram – wie auch Doppelgelenkbusse der neusten Generation – für Bern grosse Vorteile hätten und diese neuen Systeme bei neuen öV-Projekten geprüft und berücksichtigt werden sollten? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wie wird dies umgesetzt?
2. Ist der Gemeinderat bereit, sich beim Verwaltungsrat von Bernmobil resp. in der Regionalkonferenz dafür einzusetzen, dass das Tram ohne Schienen, eventuell zusammen mit Doppelgelenkbussen der neusten Generation für einen möglichen Einsatz in Bern geprüft werden? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wie will er dies umsetzen?

Bern, 09. November 2017

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Henri-Charles Beuchat, Roland Iseli, Erich Hess

Antwort des Gemeinderats

Beim erwähnten Tram ohne Schienen handelt es sich um einen sogenannten "spurgeführten Bus". Ähnliche Systeme sind oder waren vereinzelt auch in Europa im Einsatz, beispielsweise in Nancy (F). Das "Tramways sur pneu" hatte aber mit gravierenden technischen Problemen zu kämpfen, so dass die Behörden von Nancy entschieden haben, das System bis 2022 durch ein konventionelles Tram zu ersetzen. Das nun in China vorgestellte System unterscheidet sich insofern von früheren Systemen, als es nicht mit einer Spurschiene, sondern mit Hilfe elektronischer Sensoren gelenkt wird. Es ist momentan erst auf einer Teststrecke im Einsatz. Als nächster Schritt müssten Versuchsbetriebe auf öV-Linien im Strassenverkehr folgen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass solch lange Fahrzeuge aus Sicherheitsgründen in jedem Fall eine Spurführung benötigen. Damit wird – gleich wie beim Tram – verhindert, dass das Fahrzeug von seiner Route abweichen oder Hindernisse umfahren und damit die Verkehrssicherheit gefährden kann. Ein solches Transportsystem könnte deshalb auch nur auf definierten und mit dem Leitsystem eingerichteten Umleitungsrouten unterwegs sein. Es ist im Moment nicht abschätzbar, ob ein solches Verkehrsmittel in der Schweiz eine Verkehrszulassung erhalten könnte, was Voraussetzung für einen regulären Einsatz wäre.

Aus Sicht der Stadt als Strasseneigentümerin wäre beim Einsatz eines solchen Systems zudem mit gewichtigen Nachteilen zu rechnen. Namentlich zeigte sich in Nancy, dass die Fahrbahn sehr stark beansprucht wird, da alle Fahrzeuge exakt der gleichen Spur folgen. Häufige Strassensanierungen wären die Folge, was das System unwirtschaftlich macht.

Zu den beiden Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Die Prüfung des im Einzelfall am besten geeigneten Transportmittels gehört zu den Daueraufgaben einer wohlverstandenen Planung des öffentlichen Verkehrs und zu den strategischen Aufgaben einer Transportunternehmung. Der Einsatz von Doppelgelenkbussen ist deshalb 2016 auch bei der Aufnahme des Projekts Tram Bern Ostermundigen in einer Studie¹ vertieft untersucht worden. Dabei zeigte sich, dass mit Doppelgelenkbussen bereits ab etwa 2035 die Kapazitätsgrenze erreicht würde. Beim Trambetrieb bestehen dagegen Kapazitätsreserven bis über 2040 hinaus. An dieser Stelle sei auch auf die Antwort des Gemeinderats auf die Interpellation Alexander Feuz/Stefan Hofer (SVP)/Luzius Theiler (GPB-DA): *Ausbau S-Bahn Bern-Ostermundigen; Tramprojekt Länggasse-Wyler; Zusatzast Guisanplatz-Ostermundigen; ZMB Insel-Tram; weitere Doppelgelenkbusse: Ist die Tramplanung Ostermundigen überhaupt noch aktuell?* (2017.SR.000085) verwiesen. Wie bei Tram Ostermundigen wird auch in der Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse, die unter Federführung des Kantons läuft, nach dem dort bestgeeigneten öffentlichen Transportmittel gesucht. Diesen Weg erachtet der Gemeinderat als zielführend und sieht deshalb davon ab, sich ohne vertiefte Prüfung bei BERNMOBIL und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland für den Einsatz von "spurgeführten Bussen" einzusetzen.

Bern, 6. Dezember 2017

Der Gemeinderat

¹ http://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