



Interpellation Nr. 107 2004/2008

Eingang Stadtkanzlei: 7. November 2005

Doppelgelenkbusse?

Kürzlich haben vbl und die Stadt Luzern ein Bekenntnis zu Trolleybussen abgegeben. Mit diesem Strategiebekenntnis hat die vbl neue Niederflurtrolleybusse gekauft. Am 19. Oktober 2005 berichtet die Neue LZ, dass Norbert Schmassmann (Chef vbl) eine neue Lösung in Erwägung zieht. Vierachsige, dreiteilige Doppelgelenkbusse sind für ihn ab 2016 eine klare Alternative. 2016 läuft die Trolleybus-Konzession aus. Doppelgelenkbusse sind aber höchst umstritten. BERNMOBIL hat bereits 1995 einen Versuchsbetrieb mit Doppelgelenkbusen durchgeführt. Dabei waren folgende Stellen beteiligt: Die Stadt Bern (Stadtpolizei, Stadtplanungsamt, Strasseninspektorat, Amt für Umweltschutz), der Kanton Bern und das Bundesamt für Verkehr.

Der Versuchsbetrieb ergab drei Argumente gegen Doppelgelenkbusse (aus „Tram Bern West – Argumentarium/FAQ“, BERNMOBIL 2004):

„Argument 1

...

Wie dieser Versuchsbetrieb mit Doppelgelenkbusen in Bern gezeigt hat, müssten für einen sicheren Betrieb dieser Fahrzeuge strassenbauliche Massnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer, Ausbauten der Bushaltestellen und Anpassungen der Verkehrsregelung realisiert werden. Ferner müssten Garagen neu oder umgebaut werden, was wiederum hohe Kosten mit sich zieht.

Argument 2

Zudem sprechen betriebliche Gründe gegen die neue Fahrzeugart:

Grosse Busse können nicht rückwärts fahren.

Sie haben eine eingeschränkte Wintertauglichkeit.

Erfahrungen im Ausland zeigen, dass diese Megabusse auf Grund ihres Gewichtes die Strassen extrem schädigen. Das bedeutet, dass ganze Strassen verstärkt werden müssten.

Argument 3

Zudem hatte sich gezeigt, dass mit einem Doppelgelenkbus nur die aktuellen Kapazitätsprobleme entschärft werden können, dass es aber nicht möglich ist, mit Bussen auf sinnvolle

Weise die künftig tatsächlich benötigten Kapazitäten bereitzustellen: Der Doppelgelenkbus bzw. der Anhängerzug weist nur eine um 30 Fahrgäste grössere Kapazität auf als der heutige Gelenkbus, während ein neues Tram über 170 Personen befördern kann.

Fazit

Nach dem Abwägen all dieser Faktoren sind Kanton, Stadt Bern und BERNMOBIL damals zum Schluss gekommen, auf die Anschaffung von Megabussen zu verzichten.“

Wir bitten den Stadtrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie weit ist der Stadtrat über die Pläne und die Absichten der vbl informiert?
2. Ist der Stadtrat mit den Plänen der vbl einverstanden?
3. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass Doppelgelenkbusse eine Alternative zu Trolleybussen oder einer Stadtbahn sind?
4. Wie beurteilt der Stadtrat die mit BERNMOBIL gemachten Erfahrungen bezüglich Doppelgelenkbussen?
5. Ist der Stadtrat bereit, die im Rahmen von BERNMOBIL gemachten Tests und Prüfungen vor einer Anschaffung von Doppelgelenkbussen genau zu prüfen?

Philipp Federer
namens der GB/JG-Fraktion