

Interpellation Henri-Charles Beuchat (SVP): Gasbusbeschaffung in der Stadt Bern auf dem Prüfstand

Die Basler Verkehrs-Betriebe haben nochmals ihren Entscheid zur Beschaffung von 46 neuen Diesel-Gelenkbussen erläutert. Zudem verwiesen die BVB-Verantwortlichen erneut darauf, dass der neue Diesel-Bus die Euro-VI-Abgasnorm einhalte. Dies sei derzeit der beste Standard, während erdgasbetriebene Motoren gegenüber Diesel keine ökologischen Vorteile mehr hätten. Mit der Ablehnung von Tram Region Bern steht die Stadt Bern ebenfalls vor der dringenden Erneuerung der Bus-Flotte.

BERNMOBIL muss bis 2020 zusätzlich die 20 alten Trolleybusse durch neue Modelle ersetzen. Kürzlich haben in Bern bereits erste Testfahrten mit Akkubussen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) stattgefunden.

In diesem Zusammenhang stellen die Interpellanten dem Gemeinderat folgende Fragen:

1. Wie präsentiert sich die Beschaffungsstrategie von BERNMOBIL in Bezug auf die Bus-Flotte? Anzahl geplante Dieselbusse, Anzahl geplante Gasbusse, Anzahl geplante Elektrobusse und die damit verbundenen finanziellen Auswirkungen für die Stadt Bern.
2. Wie präsentiert sich die geplante Busbeschaffung im Kontext zu dem Label Energiestadt Gold? Falls keine Gasbusse beschafft werden verliert die Stadt Bern das Label Energiestadt Gold?
3. Steht die geplante Beschaffung im Widerspruch zum Grundlagenpapier infras vom 6.6.2005 Gas- oder Dieselbusse?

Insgesamt hat ewb rund 15 Millionen Franken in die zwei Gastankstellen investiert, 9 Millionen wurden bereits wieder abgeschrieben. Die Auslastung der Tankstelle ist zu tief, es wurde geplant, dass die Tankstelle von 100 Gasbussen genutzt würde. Tatsächlich verfügt BERNMOBIL heute nur über 72 Gasbusse. Damit ist die Wirtschaftlichkeit der Tankstelle nicht gewährleistet.

4. Falls sich der Gemeinderat für die Beschaffung von Dieselbussen entscheidet, welche Folgekosten und Abschreibungen ergeben sich daraus? Wie gedenkt der Gemeinderat die getätigten Investitionen zu rentabilisieren?
5. Wie wird der Gemeinderat auf die Beschaffung Einfluss nehmen?

Begründung der Dringlichkeit

Mit der Ablehnung von Tram Region Bern muss die Stadt Bern in die Bus-Flotte investieren. Die Beschaffungsstrategie muss dem Parlament bekannt sein bevor der Gemeinderat einen Entscheid fällt.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 29. Januar 2015

Erstunterzeichnende: Henri-Charles Beuchat

Mitunterzeichnende: Roland Jakob, Alexander Feuz, Roland Iseli, Erich Hess, Kurt Rügsegger

Antwort des Gemeinderats

BERNMOBIL ist als öffentlich-rechtliche Anstalt in ihren Unternehmensentscheidungen unabhängig. Über Rollmaterial-Investitionen entscheidet nach Durchführung eines Beschaffungsverfahrens und dem Vorliegen der Betriebsmittelgenehmigung des Kantons abschliessend der Verwaltungsrat von BERNMOBIL. Der Gemeinderat ist darin mit zwei Mitgliedern vertreten, der Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün sowie dem Direktor für Finanzen, Personal und Informatik. Gemäss der geltenden Eigentümerstrategie soll BERNMOBIL für die Stadt und Agglomeration Bern ein attraktives, effizientes und umweltgerechtes öV-Angebot bereitstellen.

In den vergangenen zehn Jahren konnte BERNMOBIL seine Leistungen hinsichtlich Umweltauswirkungen deutlich verbessern. Das Unternehmen halbierte in dieser Zeit den CO₂-Ausstoss pro Passagierkilometer und senkte den Ausstoss von Feinstaubpartikeln um den Faktor 5. Tram Region Bern hätte in den kommenden Jahren einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Umwelt- und Energiebilanz von BERNMOBIL leisten können. Nach dem Scheitern dieses Projekts in den Volksabstimmungen in Ostermundigen und Köniz wird sich BERNMOBIL mit anderen Massnahmen um eine Reduktion seiner Emissionen bemühen.

Anfang September 2015 hat BERNMOBIL im Rahmen eines Beschaffungsverfahrens entschieden, als Ersatz von 22 Diesel-Gelenkbussen aus den Jahren 2002/2003 21 Hybrid-Gelenkbusse zu beschaffen. In Bern wird somit ab dem kommenden Jahr die grösste Hybrid-Gelenkbusflotte der Schweiz verkehren. Die Hybridbusse werden im Vergleich zu modernen Dieseln 20 Prozent weniger Treibstoff verbrauchen, entsprechend weniger CO₂ und andere Schadstoffe ausstossen und auch deutlich weniger Lärm verursachen.

Zu den in der Interpellation gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Die Busbeschaffungen werden von BERNMOBIL selber finanziert. Die Folgekosten (Zinskosten, Abschreibungen und Betriebskosten) fliessen in die Linienofferten ein und werden im Rahmen der Leistungsbestellung von der öffentlichen Hand (Kanton und Bund) als Bestellerin des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrs abgegolten. Fahrzeugbeschaffungen von BERNMOBIL haben somit keine direkten Auswirkungen auf den steuerfinanzierten Haushalt der Stadt Bern. Die Federführung für die Bestellung von ÖV-Leistungen sowie die Genehmigung der für die Erbringung notwendigen Betriebsmittel liegt beim Kanton.

BERNMOBIL ist stets bestrebt, möglichst umweltfreundliche Fahrzeuge mit hoher Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit zu beschaffen. Die einleitend erwähnte Beschaffung von 21 Hybridbussen ging aus einer technologieneutralen Ausschreibung hervor. Zugelassen waren Antriebe mit Gas-, Diesel- und Hybridmotoren. Die technologieneutrale Ausschreibung erfolgte in Absprache mit der Stadt Bern und dem Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs. Insbesondere vom Ökofonds ewb und vom Kanton lagen Förderzusagen für allfällige Mehrkosten von Angeboten vor, die unter ökologischen Gesichtspunkten nachgewiesene Vorteile bieten. Unter Berücksichtigung dieser Zusagen stellte der Hybridbus in der Gesamtbeurteilung das mit Abstand beste Angebot dar.

In naher Zukunft stehen zwei weitere Busersatzbeschaffungen bevor:

- Die heutige Trolleybusflotte von 20 Fahrzeugen wird 2017 ihr Lebensende erreichen. BERNMOBIL ist zurzeit daran, die Ersatzbeschaffung für diese 20 Fahrzeuge in die Wege zu leiten. Die Ausschreibung dafür soll Ende 2015 publiziert werden. Ziel ist es, Trolleybusse zu beschaffen, die mittels einer Batterie kürzere Distanzen (1 - 2 km) auch ohne Fahrleitung überbrücken können. Solche Fahrzeuge sind beispielsweise in Zürich bereits im Einsatz.

- Im Jahre 2020 wird BERNMOBIL die erste Serie der Gasbusse (32 Volvo-Gelenkbusse und 16 Volvo-Standardbusse) ersetzen müssen. Welche Antriebstechnologie zu diesem Zeitpunkt beschafft werden soll, ist zurzeit offen. Die aktuellen Entwicklungen weisen darauf hin, dass die Zukunft im Busbereich beim elektrischen Antrieb liegen wird. BERNMOBIL verfolgt laufend die aktuellen Entwicklungen in diesem Bereich und setzt grosse Hoffnungen in die Elektromobilität. Die gleichen Erwägungen gelten auch für die darauf folgenden Busbeschaffungen.

Insbesondere im Hinblick auf die Ersatzbeschaffung 2020 wird BERNMOBIL eine Elektromobilitätsstrategie erarbeiten.

Zu Frage 2:

Der Verein Energiestadt hat der Stadt Bern 2014 mitgeteilt, dass unter der Annahme, dass die „übrige ökologische Leistung der Stadt Bern“ konstant bleibt, die Busse von BERNMOBIL weiterhin im gleichen oder sogar steigendem Umfang mit Biogas betrieben werden müssten, um den Erhalt des Labels Energiestadt Gold zu gewährleisten. Bei dieser Aussage war und ist jedoch zu berücksichtigen, dass Verbesserungen in der Umwelt- und Energiebilanz des Busbetriebs auch mit anderen Massnahmen als dem Einsatz von Biogas erreicht werden können, beispielsweise dem Einsatz von Hybrid- oder elektrischen Antrieben.

Für das Label Energiestadt Gold fand im 4. Quartal 2014 bzw. 1. Quartal 2015 ein Reaudit statt. Hinsichtlich Beurteilung des öffentlichen Verkehrs wurde dabei berücksichtigt, dass eine technologieneutrale Ausschreibung für die Busersatzbeschaffung durchgeführt wird. Generell hat das Reaudit gezeigt, dass sich die Stadt in vielen Bereichen hinsichtlich Energieeinsatz und Ökologie verbessert hat. Die Stadt Bern hat das Reaudit Energiestadt Gold denn auch bestanden und bleibt Energiestadt Gold.

Zu Frage 3:

Die von der Frage angesprochene Studie aus dem Jahr 2005 gibt den damaligen Stand der Technologie wieder. Unterdessen haben sich die Busantriebstechnologien stark weiter entwickelt und sämtliche neuen Fahrzeuge müssen die strenge Abgasnorm Euro VI erfüllen. BERNMOBIL hat entschieden, eine technologieneutrale Ausschreibung durchzuführen, um möglichst alle vorhandenen Antriebstechnologien umfassend evaluieren zu können. Nicht einbezogen wurden Antriebssysteme, deren Energieversorgung auf Fahrleitungen oder einer anderen Energieeinspeisung vor Ort basiert. Die Umwelteffekte der offerierten Fahrzeugtypen wurden gemäss der Methode der Umweltbelastungspunkte¹ einheitlich und vergleichbar bewertet.

Beim Entscheid zur Umstellung der Busflotte von Diesel- auf Gasbetrieb aus dem Jahr 2005 wurde zwischen BERNMOBIL und ewb eine Vereinbarung abgeschlossen, welche den Betrieb von 72 Gasbussen, die Lieferung von Erdgas und Biogas (64 bzw. 36 Prozent des Liefervolumens) inklusive Bereitstellung der nötigen Betankungsinfrastruktur in zwei Beschaffungstranchen regelt. Die Vereinbarung enthält auch eine Absichtserklärung zur Beschaffung einer dritten Tranche von Gasbussen. Da es sich um ein Pioniervorhaben handelte, musste die Betankungsanlage mehrfach nachgerüstet werden, was zu den im Vorstoss erwähnten Mehrkosten und ausserordentlichen Abschreibungen zu Lasten von ewb führte.

ewb regte ebenfalls an, eine technologieneutrale Ausschreibung durchzuführen. Dabei wäre das Unternehmen selbstverständlich daran interessiert gewesen, weiterhin Gas bzw. Biogas zu liefern, falls ein Gasbus als bestes Angebot aus der Ausschreibung hervorgegangen wäre.

¹ Diese Methode wird von der Stadt auch für die Erhebungen zu ihrem periodischen Statusbericht Umweltmanagement und Energiestrategie verwendet.
(<http://www.bern.ch/stadtverwaltung/sue/afu/umweltundenergie/umweltmanagementsystem/umweltberichte-1>)

Zu Frage 4:

Wie einleitend ausgeführt, liegt der Entscheid zur Busbeschaffung in der Kompetenz von BERNMOBIL. Die Investition wird vom Unternehmen selber finanziert und gemäss den Vorschriften des Bundes über die Erfolgsrechnung abgeschrieben. Die Folgekosten der Investition (Zinskosten, Abschreibungen und Betriebskosten) dürfen nur in die für die ÖV-Bestellung relevanten Linienofferten eingerechnet werden, wenn eine Betriebsmittelgenehmigung der ÖV-Besteller vorliegt. Dies bedeutet, dass BERNMOBIL beim für die Bestellung der ÖV-Leistungen federführenden Kanton ein Betriebsmittelgenehmigungsgesuch einreichen muss. Diese Betriebsmittelgenehmigung ist zwingende Voraussetzung, damit die Folgekosten in den zukünftigen BERNMOBIL-Offerten eingerechnet werden dürfen.

Im Rahmen des Genehmigungsprozesses muss BERNMOBIL eine Kosten- und Wirtschaftlichkeitsberechnung vorlegen. Der Kanton stimmt dem Gesuch nur zu, wenn die Beschaffung als zweckmässig erachtet wird und die Tragbarkeit der Folgekosten sichergestellt ist. Die Beschaffung neuer Fahrzeuge kann somit nur in enger Absprache mit dem Kanton erfolgen.

Zu Frage 5:

Der Gemeinderat hat in seiner Eigentümerstrategie festgehalten, dass BERNMOBIL ein umweltgerechtes öV-Angebot bereitstellen soll. Diese Vorgabe erfüllt das Unternehmen nach Auffassung des Gemeinderats bei der aktuellen Ersatzbeschaffung für 22 Dieselbusse, indem ein technologieneutrales Ausschreibungsverfahren durchgeführt wurde, in welchem neben wirtschaftlichen und betrieblichen auch ökologische Kriterien stark berücksichtigt wurden. Das Unternehmen hat die Busbeschaffung in enger Zusammenarbeit mit der Stadt und ewb vorbereitet. Die Abstimmung der Interessen war und ist somit gewährleistet.

Bern, 14. Oktober 2015

Der Gemeinderat