

Dringliche Interpellation Michael Daphinoff (CVP): Tram Region Bern - Betriebs- und Infrastrukturkosten

Der Gemeinderat wird gebeten, die folgenden Fragen zum Tram Region Bern zu beantworten:

1. Wie hoch werden die Infrastrukturkosten für das Gesamtprojekt Tram Region Bern ausfallen, inkl. Kosten für die zweite Tramachse und weitere notwendige Infrastrukturarbeiten am Viktoriaplatz sowie den weiteren notwendigen Infrastrukturarbeiten, die im Projekt nicht spezifisch aufgelistet sind – ungeachtet welchem Budget sie belastet werden. Zur Beantwortung dieser Frage wird eine Auflistung sämtlicher Infrastrukturkosten verlangt, aufgeteilt auf die einzelnen Geldgeber wie die Eidgenossenschaft, Kanton und betroffene Gemeinden.
2. Welches ist der (realistische) vorgesehene Zeitpunkt der Inbetriebnahme der einzelnen Teilschnitte (1) und der ganzen Linie (2)?
3. Welches sind die zukünftigen Betriebskosten mit und ohne Infrastrukturkosten des Trams pro Kilometer?
4. Wie verhalten sich die Betriebskosten inkl. Infrastrukturkosten für Tram (1) im Vergleich zum Bus 4-achsig (2) pro Kilometer? Es wird zur Beantwortung der Frage um eine Vergleichsaufstellung gebeten.
5. In der Medienorientierung vom 1. Mai 2013 im Erlacherhof sprach Frau Gemeinderätin Wyss von „notwendigen Etappierungen“. Wie sehen diese heute aus? Mit welchen Zeithorizonten kann heute realistisch gerechnet werden?

Angesichts der nahen Volksabstimmung und des hohen Informationsbedürfnisses der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bern in dieser Sache wird der Gemeinderat gebeten, seine Antworten rasch zu erarbeiten und dem Stadtrat noch vor der Sommerpause zukommen zu lassen. Besten Dank.

Begründung der Dringlichkeit

An der heutigen Sitzung wird über die Abstimmungsbotschaft zum Tram Region Bern abgestimmt. Bald wird das Volk darüber abstimmen, d.h. im September 2014. Die zeitliche Dringlichkeit ist zweifellos gegeben. Das Volk soll baldmöglichst und umfassend über das Grossprojekt informiert werden. Die Antworten auf die gestellten Fragen gehören zur umfassenden Information und sollen dem Volk noch vor der Sommerpause vorliegen bzw. zur Verfügung gestellt werden.

Bern, 05. Juni 2014

Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff

Mitunterzeichnende: Nathalie D'Addezio, Claudio Fischer, Roland Jakob, Kurt Hirsbrunner, Hans Kupferschmid, Manfred Blaser, Hans Ulrich Gränicher, Erich Hess, Ueli Jaisli

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat nimmt zu den in der Interpellation gestellten Fragen zum Projekt Tram Region Bern wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

In seinem Vortrag vom 12. März 2014 zum Ausführungskredit Tram Region Bern hat der Gemeinderat die Kosten für das Gesamtprojekt und den städtische Kostenanteil für die Realisierung des Tramprojekts transparent ausgewiesen (S. 16):

	Total	Teilprojekte				
		1	2	3	4	5
Allgemeine Kosten ¹	71.9	23.9	4.3	-	37.5	6.2
Erstellungskosten ²	396.2	141.8	35.6	-	175.1	43.8
Risiko/Unvorhergesehenes	26.8	8.6	3.2	-	11.8	3.1
Total exkl. MwSt.	494.9	174.3	43.1	³ -	224.4	53.1
<i>Anteil Stadt pro Teilprojekt</i>	<i>47.8</i>	<i>7.8</i>	<i>15.9</i>	<i>-</i>	<i>24.1</i>	<i>-</i>

Die Kosten verteilen sich folgendermassen auf die Finanzierungs- bzw. Projektpartner:

	Total	öV Kanton/ Bund	Bern- mobil	TBA Kanton	Bern	Köniz	Ostermundigen	Werke
Kostenanteile	494.9	363.7	5.3	4.3	47.8	17.1	26.7	29.9
steuerfinanziert					25.0	11.6	18.7	
spezialfinanziert					22.8	5.5	8.0	

Die zweite Tramachse ist nicht Teil des Projekts Tram Region Bern und deshalb auch nicht in der städtischen Vorlage zum Ausführungskredit enthalten. Im technischen und finanzrechtlichen Sinne ist die zweite Tramachse auch kein notwendiger Bestandteil von Tram Region Bern. Zudem liegt auch noch kein Ausführungsprojekt mit einem Kostenvoranschlag vor, welcher Voraussetzung für eine Kreditvorlage wäre. Falls der Stadtrat dem Projektierungskredit Zweite Tramachse Innenstadt zustimmt und die Vorlage Tram Region Bern in der Volksabstimmung vom 28. September 2014 angenommen wird, so werden im letzten Quartal 2014 die Projektierungsarbeiten für die Zweite Tramachse aufgenommen. Eine umfassende Kostenschätzung (+/- 20 Prozent) wird mit dem Vorprojekt möglich sein. Dieses soll bis zum 1. Quartal 2016 vorliegen, um das Projekt im Rahmen der 3. Generation der Agglomerationsprogramme beim Bund einreichen zu können.

Die Sanierung des Viktoriaplatzes und damit der Anschluss der neuen Tramlinie 10 an das bestehende Tramnetz soll im Rahmen des Projekts „Sanierung Gleisanlagen Breitenrain“ ausgeführt werden, weil es sich um ein integrales Sanierungsprojekt für die Gleisanlagen der Linie 9 ab der Kornhausstrasse bis zum Guisanplatz handelt. Dieses Vorhaben wird momentan erarbeitet. Der Gemeinderat beabsichtigt, die Vorlage für den städtischen Kostenanteil am Projekt „Sanierung

¹ Verkehrsmanagement Bau, Landerwerb, Honorare und Nebenkosten

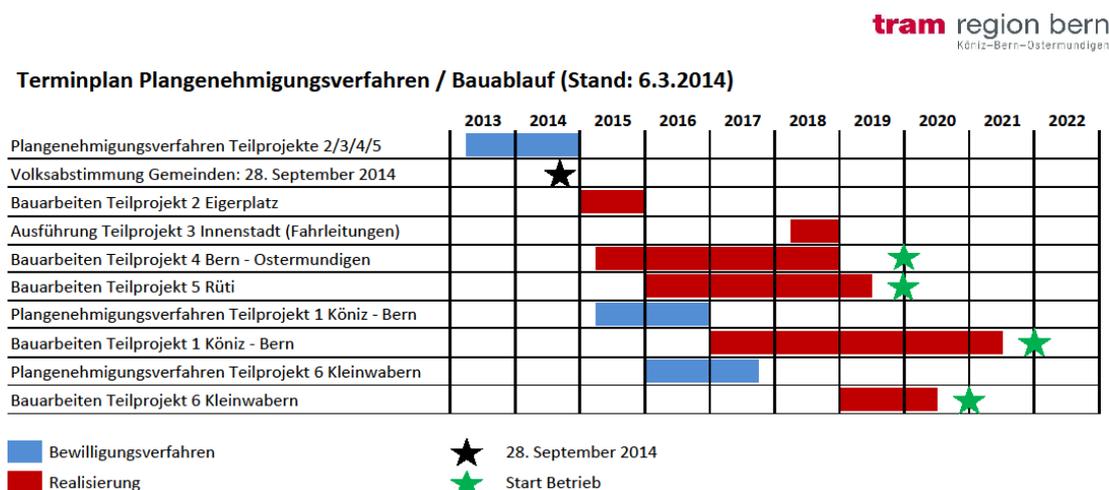
² Bahntechnik, Hochbau, Strassenbau, Bepflanzungen, Werkleitungen, Kunstbauten und Baunebenkosten

³ Der Anteil Kanton (öV-Investitionen) wird ausserhalb von Tram Region Bern finanziert. Der Anteil Stadt (0.03 Mio. Fr exkl. MwSt.) ist Teil der Vorlage Tram Region Bern

Gleisanlagen Breitenrain“ im Verlaufe des Jahrs 2015 dem Stadtrat und den Stimmberechtigten vorzulegen. Die städtischen Kosten für diese Vorlage können zum heutigen Zeitpunkt nicht beziffert werden. Für den Fall, dass der städtische Anteil abgelehnt wird, ist vorgesehen, dass der Kanton die Kosten für den Gleisanschluss für Tram Region Bern übernimmt (ohne begleitende Sanierung des Viktoriaplatzes) und über den öV-Investitionsrahmenkredit finanzieren wird.

Zu Frage 2:

Der Zeitplan für die Inbetriebnahme ist im Vortrag zum Ausführungskredit Tram Region Bern vom 12. März 2014 enthalten (S. 15):



17460-102-T Zeitplan_PGV_Bauablauf_2013-22_Stand_6.3.14.xlsx/rob/bep

TBF + Partner AG

Der Ast Ostermündigen wird demnach voraussichtlich Ende 2019 in Betrieb gehen, die integrale Inbetriebnahme der Linie 10 ist auf Ende 2021 geplant.

Zu Frage 3 und 4:

Die wirtschaftlichen Effekte von Tram Region Bern sind in einer Wirtschaftlichkeitsrechnung untersucht worden, welche anhand der Methodik der dynamischen Wirtschaftlichkeitsrechnung erstellt wurde⁴. Basierend auf einem „Referenzfall“ Busbetrieb wurden die Effekte der zukünftigen Tramlinie 10 ermittelt. Dabei zeigt sich, dass sich der *Nettonutzen ohne Investitionskosten* auf 35 Millionen Fr./Jahr beläuft, während die Investitionskosten (bei einem Betrachtungszeitraum von 40 Jahren) mit 14.7 Millionen Fr./Jahr zu Buche schlagen. Damit ergibt sich ein Nettonutzen von 20.5 Millionen Fr./Jahr. Mit anderen Worten: Der volkswirtschaftliche Nutzen der Umstellung der Linie 10 von Bus auf Tram ist um einen Faktor 2.8 höher als deren Kosten.

⁴ http://www.tramregionbern.ch/images/content/berichte/TReBe_Bericht_2011_04_13.pdf

Zu Frage 5:

Der Bauablauf soll, wie im Zeitplan zu Frage 2 dargestellt, etappiert werden. Insbesondere ist vorgesehen, mit dem Bau auf dem Ast Ostermundigen 2015 zu beginnen, die Sanierung des Eigerplatzes 2015 umzusetzen und den Bau des Asts Köniz 2017 in Angriff zu nehmen.

Bern, 25. Juni 2014

Der Gemeinderat