

Interpellation Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Philip Kohli, BDP): Wie geht es weiter mit dem Tram Region Bern?

Die Abstimmungsvorlage zum Tram Region Bern (TRB) wurde von der Stadtberner Bevölkerung mit 61% deutlich angenommen. Die Bernerinnen und Berner haben erkannt, dass eine gute öV-Infrastruktur für die Entwicklung der Stadt und der Hauptstadtregion Bern wichtig ist. Nun sind nach der Ablehnung des ursprünglichen TRP-Projekts Lösungen für die Zukunft gefragt. Und zwar möglichst rasch. Die Stadtregierung darf nicht zuwarten, bis der Zug abgefahren ist, sondern muss sich rasch in den Führerstand stellen und Alternativen aufgleisen – im wahrsten Sinne des Wortes.

Der Gemeinderat wird gebeten, die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie sieht der Gemeinderat das weitere Vorgehen in Sachen Tram Region Bern, namentlich die Entwicklung einer abgespeckten Tramvariante Bern-Ostermundigen (allenfalls ohne Erschliessung des Quartiers „Rüti“)?
2.
 - a. Werden derzeit Gespräche über Alternativprojekte geführt mit den Gemeinderäten der Gemeinden Köniz und Ostermundigen?
 - b. Wenn Ja, was ist der Stand dieser Gespräche?
3. Welche Varianten kommen für den Gemeinderat infrage und welche nicht?
4. Wird auch eine Alternativplanung mit Doppelgelenkbussen geprüft?
5. Wie ist die Situation der bereits gesprochenen Kantons- und Bundesgelder?
 - a. Sind die Bundes- und Kantonsbeiträge für das Projekt TRB noch (teilweise) verfügbar?
 - b. Wenn Ja, unter welchen Voraussetzungen können sie abgerufen werden und wie lange? Können die Gelder unter Umständen auch nur von der Stadt Bern abgerufen werden?
 - c. Ist es richtig, dass der Bund seinen Beitrag bis 2023 reserviert hat? Würde sich ein rasches Vorgehen zur Realisierung einer abgespeckten Variante zur Sicherung der bereits gesprochenen Mittel auszahlen?
 - d. Können die gesprochenen Bundes- und Kantonsbeiträge allenfalls für andere öV-Projekte als das TRB verwendet werden?
 - e. Wenn Ja, welche Projekte hätten für den Gemeinderat Priorität?
6. Wie steht der Gemeinderat zur Realisierung einer Tramlinie Wyler-Länggasse?
 - a. Wird es eine (oder mehrere) Zweckmässigkeitsbeurteilung(en) (ZMB) zur Tramlinie Wyler-Länggasse geben?
 - b. Wenn Ja, wann werden die Vorarbeiten hierfür an die Hand genommen?
 - c. Mit welchen Kosten wird gerechnet für eine diesbezügliche ZMB?
 - d. Was wird vorgekehrt, damit der Bund und der Kanton ein allfälliges Tramprojekt mitfinanziert?
7. Wie gedenkt der Gemeinderat die Anschliessung des Weissensteinquartiers an den öffentlichen Verkehr längerfristig zu sichern, nachdem die Tramachse Bern-Köniz über längere Zeit vom Tisch zu sein scheint?

Bern, 27. November 2014

Erstunterzeichnende: Michael Daphinoff, Philip Kohli

Mitunterzeichnende: Kurt Hirsbrunner, Hans Kupferschmid, Martin Mäder, Claudio Fischer

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat bedauert, dass das Projekt Tram Region Bern nach der Ablehnung in Köniz und Ostermundigen nicht umgesetzt werden kann. Er erachtet aber das zustimmende Abstimmungsergebnis in der Stadt Bern als klaren politischen Auftrag der städtischen Bevölkerung, das Netz des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Bern weiter zu entwickeln und auf den nachfragestarken Linien die Umstellung von Bus- auf Trambetrieb ins Auge zu fassen.

An ihrer abschliessenden Sitzung hat die Behördendelegation Tram Region Bern im Oktober 2014 festgehalten, dass die Herausforderungen auf der Linie 10 unverändert weiter bestehen und die Gemeinden deshalb zusammen mit der Region und dem Kanton gefordert sind, nach Lösungen zu suchen. Unterdessen haben die Gemeinden Vorschläge für kurzfristige Verbesserungen des Angebots auf der Linie 10 bei der Regionalkonferenz eingereicht.

Zu den in der Interpellation gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat folgendermassen Stellung:

Zu Frage 1:

Wie einleitend erwähnt, erachtet der Gemeinderat das städtische Abstimmungsergebnis zu Tram Region Bern als politischen Auftrag, sich für eine Umstellung der nachfragestarken Buslinien auf Trambetrieb einzusetzen. Dies gilt weiterhin auch für die Linie 10. Sofern sich Ostermundigen im Zusammenhang mit der Initiative „Bernstrasse sanieren - Verkehr optimieren“ dafür entscheiden wird, erneut ein Tramprojekt in Angriff zu nehmen, so wird auch der Gemeinderat den Projektierungsprozess wieder aufnehmen. Dafür würde er dem Stadtrat einen entsprechenden Antrag unterbreiten. Die Projektierung müsste rasch vorangetrieben werden, damit der kantonale Finanzierungsanteil in den öV-Investitionsrahmenkredit 2018 - 2021 aufgenommen werden kann.

Zu Frage 2.a und b:

Der Kanton hat Bern, Köniz und Ostermundigen im Dezember 2014 aufgefordert, Vorschläge für die Optimierung des öV-Feinverteilers vorzulegen und in die ordentlichen Planungs- und Entscheidungsprozesse einfließen zu lassen. Köniz und Bern haben deshalb im Hinblick auf die Erarbeitung des regionalen öV-Angebotskonzepts 2018 - 2021 entsprechende Vorschläge zu kurzfristigen Verbesserungsmassnahmen auf der Linie 10 bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) eingereicht. Diese werden nun von der RKBM überprüft, bewertet werden und dann in das öV-Angebotskonzept einfließen. Die drei Gemeinden und die kantonalen Fachstellen sind in diesen Prozess mit einbezogen.

Zu Frage 3:

Seit der Ablehnung von Tram Region Bern sind von verschiedener Seite eine Reihe von Vorschlägen zur kurzfristigen Verbesserung des Angebots auf der Linie 10 gemacht worden. Vorbehältlich der vertieften Untersuchung durch die Regionalkonferenz beurteilt der Gemeinderat diese Vorschläge aus heutiger Sicht wie folgt:

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung
<i>Eil Kurse</i>	Zusätzliche Kurse, welche Haltestellen nur teilweise bedienen. Keine Kapazitätserhöhung, kaum Reisezeitgewinne, da Überholmöglichkeiten fehlen, eher Verschlechterung des Angebots, da Auslastung der Kurse ungleich.	Ungeeignet

Massnahme	Beschrieb	Beurteilung
<i>Direktkurse</i>	Zusätzliche Kurse, die nur zentrumsferne Haltestellen bedienen und auf direkter Linie ins Zentrum fahren. In Köniz keine separate Linienführung möglich, keine Kapazitätserhöhung, kaum Reisezeitgewinne, eher Verschlechterung, da ungleiche Auslastung der Kurse	Ungeeignet
<i>Entlastung Linie 10</i>	- Taktverdichtung Linie 17: wenig Nutzen, hohe Belastung Könizstrasse, Bahnübergang - Taktverdichtung Linie 3: leichte Entlastung bis/ab Eigerplatz zu erwarten	Prüfen
<i>Längere Umlaufzeiten in der Spitzenzeit</i>	Einsatz von 1 bis 2 zusätzlichen Bussen längere Wendezeiten und damit erhöhte Betriebsstabilität, etwas gleichmässiger Belastung der Kurse, nur geringe Kapazitätserhöhung	Prüfen
<i>Trennung in zwei Äste und längere Wendezeiten (2 zusätzliche Busse)</i>	Erhöhung Betriebsstabilität und damit etwas gleichmässiger Belastung der Kurse, nur geringe Kapazitätserhöhung. Nachteile für Durchfahrer (30% am Bahnhof)	Ungeeignet
<i>Taktverdichtung auf ganzer Linie</i>	Verdichtung vom 3' zum 2.5' Takt, ganze Linie; Massnahmen Verkehrsmanagement, sehr hohe Betriebskosten	Ungeeignet
<i>Taktverdichtung kombiniert mit vorzeitigem Wenden eines Teils der Kurse</i>	Verdichtung vom 3' zum 2.5' Takt, jeder zweite Kurs wendet in Zollgasse respektive Köniz Schloss Massnahmen Verkehrsmanagement, Infrastrukturmassnahmen Wendeschlaufen	Prüfen

Insbesondere die Taktverdichtungen auf den Linien 3 und 17 und die Taktverdichtung auf der Linie 10 zum 2.5-Minutentakt kombiniert mit vorzeitigem Wenden eines Teils der Kurse erachtet der Gemeinderat als prüfenswert.

Zu Frage 4:

Doppelgelenkbusse sind von der Gemeinde Köniz als mittelfristig (im Zeitraum 2022 - 2025) einföhrbare Massnahme vorgeschlagen worden. Sie wird deshalb auch in die Prüfung der Regionalkonferenz mit einbezogen werden.

Bei Doppelgelenkbussen sind unterschiedliche Antriebstechnologien zu unterscheiden, namentlich:

- rein fossiler Antrieb (nur eine Antriebsachse),
- fossil-elektrischer Hybridantrieb (fossiles Primäraggregate zur Stromproduktion für zwei elektrisch angetriebene Achsen und unterstützenden Batterien) und
- vollständig elektrischer Antrieb („Doppelgelenktrolleybus“ mit zwei elektrisch angetriebenen Achsen, optional mit Batterieunterstützung zur Überbrückung von fahrdrahtlosen Abschnitten).

Die Regionalkonferenz wird den allfälligen Einsatz von Doppelgelenkbussen nun vertieft prüfen. Dabei wird insbesondere zu untersuchen sein, inwieweit ihr Einsatz die Kapazität auf der Linie 10 erhöhen kann und ob die dafür nötigen Investitionen in den Strassenraum ein genügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Ohne diesen Prüfungsergebnissen vorzugreifen, sind bei der Beurteilung des Einsatzes von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 nach Auffassung des Gemeinderats folgende Punkte zu beachten:

- Fossil betriebene Doppelgelenkbusse mit nur einer Antriebsachse sind für den Einsatz auf der Linie 10 mit ihren teilweise starken Steigungen untermotorisiert und fallen deshalb ausser Betracht.
- Seit kurzer Zeit sind Doppelgelenkbusse mit zwei Antriebsachsen (Hybridtechnik) verfügbar, welche vermutlich für den Einsatz auf der Linie 10 genügend motorisiert wären. Es fehlen aber bisher zuverlässige Betriebserfahrungen. Den Einsatz solcher Busse im Sinne eines „Testbetriebs“ erachtet der Gemeinderat als unverhältnismässiges Risiko.
- Für Doppelgelenktrolleybusse, welche über zwei Antriebsachsen verfügen, bestehen unterdessen langjährige positive Betriebserfahrungen. Dafür müsste aber der grösste Teil der Strecke mit Fahrleitungen ausgerüstet werden, was kurzfristig nicht möglich ist und erhebliche Investitionen erfordern würde.
- Für den Einsatz von Doppelgelenkbussen müssten - unabhängig von der gewählten Antriebsart - mit grosser Wahrscheinlichkeit in den drei betroffenen Gemeinden nicht zu unterschätzende Anpassungen der Strassen- und Haltestelleninfrastruktur vorgenommen werden. Der Zeitbedarf für die planerische Abklärung solcher Anpassungen wird auf mindestens ein Jahr geschätzt. In der Stadt Bern müsste vermutlich bereits für die Projektierung ein Kreditbeschluss des Stadtrats erwirkt werden, sicher jedoch für die Realisierung der Massnahmen. Sollten weitergehende Anpassungen nötig sein, so müssten diese sinnvollerweise mit Strassensanierungen kombiniert werden. Ein solches Projekt müsste zudem terminlich auf die Eingabe ins Agglomerationsprogramm abgestimmt werden, damit eine Mitfinanzierung durch den Bund erreicht werden kann (nächst möglicher Eingabetermin: Ende 2016).
- Der Einsatz von Doppelgelenkbussen würde grosse betriebliche Investitionen nach sich ziehen, da die bestehenden Busgaragen von BERNMOBIL für die grosse Anzahl von Doppelgelenkbussen (auf der Linie 10 stehen rund 30 Busse im Einsatz) nicht ausreichen und deshalb ein neues Depot erstellt, bzw. ein bestehendes Depot erweitert werden müsste.

Zu Frage 5.a und b:

Die Bundesmittel für Tram Region Bern sind grundsätzlich bis zum Auslaufen des Infrastrukturfonds (2027) gesichert, soweit ein zu realisierendes Projekt noch der ursprünglichen Projekt eingabe entspricht bzw. sich eine damit vergleichbare Wirkung im Sinne der Agglomerationsprogramme nachweisen lässt. Ob diese Mittel (allenfalls teilweise) noch zur Verfügung stehen, kann erst schlüssig beurteilt werden, wenn ein neues konkretes Tramprojekt vorliegt. Ein auf die Stadt Bern beschränktes Tramprojekt für die Linie 10 hätte jedoch nach heutigem Kenntnisstand keine mit Tram Region Bern vergleichbare Wirkung und käme deshalb kaum in den Genuss der dafür reservierten Bundesmittel. Weiter erwartet der Bund, dass die Region Bern-Mittelland bzw. der Kanton bis Ende 2016 eine verbindliche Erklärung darüber abgeben, ob am Projekt Tram Region Bern bzw einem Folgeprojekt festgehalten wird und somit die Mittel aus dem Infrastrukturfonds weiterhin beansprucht werden.

Der kantonale Finanzierungsanteil an Tram Region Bern ist in den Investitionsrahmenkrediten für den öffentlichen Verkehr 2010 - 2013 (Ast Ostermundigen) und 2014 - 2017 (Ast Köniz) enthalten. Nach der Ablehnung von Tram Region Bern hat der Kanton die bereits freigegebenen Kredite abgerechnet und die entsprechenden Mittel aus der Investitionsplanung gestrichen. Deshalb stehen diese Mittel nicht mehr zur Verfügung. Für ein angepasstes oder neues Projekt müssten im Rahmen des nächsten Investitionsrahmenkredits, der 2017 vom Grossen Rat behandelt wird und sich über den Zeitraum vom 2018 bis 2021 erstreckt, neue Mittel gesprochen werden.

Zu Frage 5.c:

Die Mittel des Bundes für Tram Region Bern sind im Grundsatz bis 2027 reserviert. Bis dann muss der Baubeginn stattfinden. Ein rasches Vorgehen ist einerseits angezeigt, weil der Bund Klarheit verlangt, ob die gesprochenen Mittel weiterhin beansprucht werden; entsprechende Angaben müssen mit dem Einreichen des Agglomerationsprogramms Ende 2016 gemacht werden. Ein rasches Vorgehen würde jedoch insbesondere auch den Fahrgästen der überlasteten Buslinie 10 und der Bevölkerung im Einzugsgebiet dieser Linie Vorteile bringen.

Zu Frage 5.d und e:

Wie ausgeführt können die Mittel im Infrastrukturfonds (Agglomerationsteil) nicht für andere Projekte beansprucht werden. Der kantonale Investitionsrahmenkredit gibt dem Regierungsrat, der für die Kreditfreigabe der einzelnen Projekte zuständig ist, zwar grundsätzlich eine gewisse Flexibilität. Im konkreten Fall stehen die Mittel jedoch nicht mehr zur Verfügung (siehe Antwort auf 5.a und b).

Zu Frage 6.a bis d:

Momentan laufen die Vorarbeiten zur Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Wyler-Länggasse unter der Federführung des Kantons. Es werden sowohl hinsichtlich der Linienführung als auch hinsichtlich der Transportmittel unterschiedliche Varianten geprüft werden. Somit ist zum heutigen Zeitpunkt offen, ob die beiden Linien auf Trambetrieb umgestellt werden oder nicht.

Der Abschluss der ZMB ist 2017 geplant. Sie wird durch den Kanton finanziert, die voraussichtlichen Kosten können erst zum Zeitpunkt der Auftragserteilung beziffert werden. Es ist vorgesehen, einen Zwischenbericht zu erstellen, um im zweiten Quartal 2016 eine entsprechende Eingabe im Rahmen der 3. Generation der Agglomerationsprogramme machen zu können. Nach ihrem Abschluss wird zur ZMB eine ordentliche Mitwirkung bei der Bevölkerung und den interessierten Kreisen durchgeführt. Auf dieser Basis wird sodann - je nach Ergebnis - ein Projekt gestartet werden. Im Rahmen dieser Projektierung wird auch zu klären sein, welche Kostenanteile Bund, Kanton und Stadt bei einer allfälligen Realisierung übernehmen werden.

Zu Frage 7:

Es ist richtig, dass die zentrumsnahen, von der Linie 10 erschlossenen Quartiere in besonderem Masse unter den Kapazitätsengpässen dieser Linie leiden. Die zur Prüfung vorgeschlagenen Taktverdichtungen auf den Linien 10 und 17, aber auch ein attraktives Angebot auf der Linie 6, Fischermätteli, können zur Lösung des Problems beitragen. Der Gemeinderat wird sich deshalb auch weiterhin für einen Angebotsausbau auf den stark frequentierten öV-Linien in der Stadt Bern einsetzen.

Bern, 25. März 2015

Der Gemeinderat