

## **Dringliche Interpellation Fraktion FDP (Jacqueline Gafner Wasem, FDP): Projekt TRB: Was kostet die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb die Stadtberner Bevölkerung im Endeffekt wirklich?**

Die Befürworter/innen des Projekts „Tram Region Bern“ (TRB) werden nicht müde zu betonen, dass die Realisierungskosten der neuen Tramlinie 10, die sich laut Voranschlag für das Bauprojekt auf Fr. 494,7 Mio. belaufen (exklusive Mehrsteuerung und ohne Projektierungskosten) zu rund 75% durch den Bund (ca. 25%) und den Kanton Bern (ca. 50%) übernommen würden, womit der Eindruck gefördert wird, dass man sich dieses „Geschäft“ nicht entgehen lassen sollte.

Auf die Stadt Bern (Einwohnergemeinde) entfallen dabei laut Entwurf der Botschaft an die Stimmberechtigten „Tram Region Bern: Ausführungskredit“ rund 9,5% oder Fr. 47,8 Mio. der entsprechenden Kosten, auf Bernmobil (öffentlich-rechtliche Anstalt im Alleineigentum der Stadt Bern) rund 1,0 Prozent und auf ewb (öffentlich-rechtliche Anstalt im Alleineigentum der Stadt Bern) ein nicht näher spezifizierter Teil der auf rund 6% bezifferten Kosten, den die Gesamtheit der involvierten Werke (ewb, BKW, Wasserversorgung Region Bern, Swisscom, Cablecom) insgesamt zu übernehmen hat.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass das Projekt TRB im Verlaufe der Zeit verschiedene Änderungen erfahren hat, indem gewisse Projektteile, die ursprünglich Bestandteil des Projektes waren, wie z.B. die Sanierung und Umgestaltung des Viktoriaplatzes, es heute nicht mehr sind, während umgekehrt neue Projektteile dazu gekommen sind, die ursprünglich nicht Gegenstand des Projektes waren. Die nicht mehr im Projekt TRB figurierenden Projektteile sind damit aber nicht obsolet, die entsprechenden Kosten fallen selbstredend trotzdem an und müssen in separaten Kreditvorlagen erst noch bewilligt werden, so insbesondere auch in der Stadt Bern, wobei i.a.R. die Stimmberechtigten das letzte Wort haben dürften.

Für die Stadt Bern und die in ihrem Eigentum stehenden öffentlich-rechtlichen Anstalten (Bernmobil und ewb) hat es sich damit aber noch nicht, da der Stadtrat mittels einer im Jahr 2011 mit praktisch allen Stimmen erheblich erklärten Motion unmissverständlich klar gemacht hat, dass die Umstellung der heutigen Buslinie 10 auf Trambetrieb ohne Entlastung des Hauptgassenzuges des UNESCO-Welterbes (Tramwand als Stichwort) ein No-Go ist. Dabei hat der Rat im Sinne einer Bedingung auch verlangt, dass vor der Durchführung der Gemeindeabstimmung über das Projekt TRB verbindliche Finanzierungszusagen von Bund und Kanton Bern zur Realisierung der so genannten „Zweiten Tramachse“ vorliegen müssen, was nun bekanntlich nicht der Fall ist. Bewilligt ist bis heute einzig der Anteil des Kantons Bern am entsprechenden Projektierungskredit. Alles weitere ist weitgehend offen, namentlich gilt dies für die erhofften Beiträge des Bundes und des Kantons Bern an die Realisierungskosten der geforderten Entlastungsachse, aber auch für den auf die Stadt Bern entfallenden Anteil an den Kosten des Projekts, zu dem auch die Stimmberechtigten der Stadt Bern gegebenenfalls erst noch Ja sagen müssten.

Vor diesem Hintergrund wird der Gemeinderat um Antworten zu folgenden Fragen ersucht:

1. Gesetzt den Fall, die Stimmberechtigten der Stadt Bern stimmen der Umstellung der heutigen Buslinie 10 auf Trambetrieb am 28. September 2014 zu, was muss für die projektkonforme Realisierung dieser Umstellung auf dem Gebiet der Stadt Bern noch zusätzlich an Kreditmitteln (jeweils ausgedrückt in Franken inklusive Mehrwertsteuer und unter Angabe des Preisstandes) bereitgestellt werden, durch
  - a. den Gemeinderat?
  - b. den Stadtrat?
  - c. die Stimmberechtigten der Stadt Bern?

- d. Bernmobil?
  - e. ewb?
  - f. den Kanton Bern?
  - g. den Bund?
  - h. Dritte?
2. Trifft es zu, dass Bernmobil heute über keine Trolleybusse verfügt, die über eine längere Distanz ohne Strom ab Oberleitung fahren können, wie sie im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der – rein städtischen – Linie 12 in die Nebengassen eingesetzt werden sollen? Wenn Ja, wann und in welchem Verfahren werden diese neuen Trolleybusse beschafft, zulasten welcher Kasse(n), mit welchen Auswirkungen auf die Höhe des Gemeindebeitrages, den die Stadt Bern an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern zu bezahlen hat, und mit welchen Konsequenzen auf die Tarife von Bernmobil für die Zonen 100/101?
  3. Auf welchen Frankenbetrag veranschlagt der Gemeinderat heute die Realisierungskosten für die so genannte „Zweite Tramachse Innenstadt Bern“ (Preisstand 2014, inklusive Mehrwertsteuer)? Und wie viel übernimmt bzw. übernehmen davon
    - a. der Bund?
    - b. der Kanton Bern?
    - c. die Stadt Bern?
    - d. Bernmobil?
    - e. ewb?
    - f. Dritte (Grundeigentümer, BKW, Swisscom usw.)?
  4. Im Fall der Umstellung der heutigen Buslinie 10 auf Trambetrieb belaufen sich die eigentlich tramspezifischen Kosten, die auf die Stadt Bern entfallen, dem Vernehmen nach auf weniger auf Fr. 4,0 Mio. (von total Fr. 54,6 Mio., welche die Stimmberechtigten unter dem Titel „TRB“ am 28.09.2014 bewilligen sollen). Wie verhält es sich bezüglich dieser doch recht erstaunlichen Aufteilung der stadtseitig anfallenden Kosten im Fall der „Zweiten Tramachse Innenstadt Bern“?

*Begründung der Dringlichkeit*

Dem Vernehmen nach soll sich der Stadtrat noch im Verlaufe des kommenden Monats (i.e. Juno 2014) mit der TRB-Vorlage und dem Projektierungskredit „Zweite Tramachse Innenstadt Bern: Wettbewerb und Vorprojekt“ befassen müssen, obwohl die Gemeindeabstimmung über die das Projekt „Tram Region Bern: Ausführungskredit“ erst am 28. September 2014 stattfinden wird. Bis zur Behandlung der genannten Geschäfte im Stadtrat muss insbesondere auch bezüglich der daraus für die Stadt Bern insgesamt resultierenden Endbelastung Klarheit bestehen.

Bern, 22. Mai 2014

*Erstunterzeichnende: Jacqueline Gafner Wasem*

*Mitunterzeichnende: Mario Imhof, Bernhard Eicher, Pascal Rub, Christoph Zimmerli*