

Dringliche Interpellation Fraktion FDP (Jacqueline Gafner Wasem): 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. Juni 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

Antwort des Gemeinderats

In seinem Vortrag vom 12. März 2014 zum Ausführungskredit Tram Region Bern hat der Gemeinderat die Kosten für das Gesamtprojekt und den städtischen Kostenanteil für die Realisierung des Tramprojekts transparent ausgewiesen. Zwischen den Kostangaben zum Gesamtprojekt und den Angaben für den städtischen Kostenanteil bestehen gezwungenermassen Unterschiede, da der Kanton und die Stadt bei Kreditvorlagen unterschiedliche finanzrechtliche Vorgaben einzuhalten haben. Auch zwischen Köniz, Bern und Ostermundigen bestehen diesbezüglich Unterschiede.

Die unterschiedlichen finanzrechtlichen Vorgaben der verschiedenen Projektpartner mindern jedoch die Zuverlässigkeit der Angaben zu Kosten und Finanzierung von Tram Region Bern in keiner Weise.

Zu Frage 1:

Die Finanzierung von Tram Region Bern gemäss dem Auflageprojekt vom Juni 2013 ist zu einem grossen Teil rechtskräftig gesichert, wie der folgende Überblick zeigt:

a. - c. Stadt Bern

Alle für die Realisierung von Tram Region Bern notwendigen Mittel sind in der städtischen Vorlage „Tram Region Bern: Ausführungskredit (Abstimmungsbotschaft)“ enthalten. Die Sanierung des Viktoriaplatzes und damit der Anschluss der neuen Tramlinie 10 an das bestehende Tramnetz soll demgegenüber 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 Gleisanlagen Breitenrain“ im Verlaufe des Jahres 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.

d. BERNMOBIL

BERNMOBIL leistet wie im Vortrag an den Stadtrat und in der Abstimmungsbotschaft dargestellt ein Prozent an die Realisierungskosten von Tram Region Bern. Dieser Betrag ist zum grössten Teil für die Kosten der Busumleitungen während des Baus von Tram Region Bern vorgesehen. Darüber hinaus beteiligt sich BERNMOBIL nicht finanziell am Projekt.

e. EWB

Energie Wasser Bern beteiligt sich mit 3 Prozent der Realisierungskosten am Projekt. Damit erstellt das Werk neue, bzw. erneuert bestehende Infrastrukturen für die Versorgung mit Strom, Wasser, Gas und Fernwärme, welche sich in seinem Besitz befinden.

f. Kanton

Der Kantonsanteil an die Tramlinie 10 ist bereits vollständig finanziert. Der Beitrag an den Linienast Ostermundigen (Teilprojekte 4 und 5) und den Eigerplatz (Teilprojekt 2) sind vom Grossen Rat im öV-Investitionsrahmenkredit 2010 - 2013 genehmigt worden. Der Beitrag an den Linienast Köniz (Teilprojekt 1) ist im öV-Investitionsrahmenkredit 2014 - 2017 enthalten, welchem der Grosse Rat im Juni 2013 zugestimmt hat.

g. Bund

Der Bundesbeitrag für die Projektelemente auf dem Gebiet der Stadt Bern ist mit der 1. Generation der Agglomerationsprogramme 2010 von den eidgenössischen Räten rechtskräftig gesprochen worden. Auf Stadtgebiet sind einzig die Beiträge an die Sanierung und Neugestaltung des Eigerplatzes (vom Bundesrat beantragt: 2.1 Mio. Franken*) sowie an das übergeordnete Verkehrsmanagement, welche alle drei Gemeinden betrifft (vom Bundesrat beantragt: 1.8 Mio. Franken*) im Rahmen der 2. Generation der Agglomerationsprogramme hängig, welches momentan beraten wird. Der Nationalrat hat dem Geschäft am 16. Juni 2014 mit grosser Mehrheit zugestimmt. Der Ständerat wird voraussichtlich im September 2014 darüber beraten.

*Preisstand 2012/II, exkl. Mehrwertsteuer

h. Dritte

Unter „Dritten“ sind insbesondere weitere Besitzer/Betreiber von Telekommunikationsinfrastrukturen zu verstehen. Diese beabsichtigen, ihre von Tram Region Bern betroffenen Infrastrukturen gleichzeitig zu sanieren, bzw. zu erweitern und somit ebenfalls von Synergien zu profitieren. Tram Region Bern kann gegebenenfalls auch ohne ihre Teilnahme am Projekt realisiert werden.

Zu Frage 2:

Die heute eingesetzte Trolleybusflotte von 20 Fahrzeugen gelangt ungefähr im Zeitraum 2020 an das Ende der ordentlichen Lebensdauer und muss dannzumal ersetzt werden. Als Ersatz sollen Trolleybusse mit Energiespeicher beschafft werden, welche auf der Linie 12 durch die Innenstadt teilweise fahrdrahtlos verkehren können.

Die Beschaffung der Trolleybusse wird gemäss dem durch Bund und Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs (öV) vorgegebenen Verfahrens durch BERNMOBIL durchgeführt. Das Unternehmen finanziert diese Investition selbständig. Der Kanton übernimmt im Rahmen seiner betrieblichen Abgeltungen die ungedeckten Folgekosten der Investition. Die Abgeltungen bilden einen Bestandteil der öV-Gesamtrechnung des Kantons Bern, an welcher sich die Gemeinden gemäss öV-Gesetz zu einem Drittel beteiligen.

Es handelt sich dabei um eine ordentliche Ersatzbeschaffung von Trolleybussen, aus welcher sich im Vergleich zur heutigen Situation keine relevanten Zusatzkosten ergeben. Die Zuständigkeit für die Festlegung der Fahrgasttarife liegt nicht bei BERNMOBIL, sondern beim Tarifverbund Libero, in welchem 13 Transportunternehmen zusammengeschlossen sind. Diese entscheiden gemeinsam über Tarifänderungen im gesamten Verbundgebiet.

Zu Frage 3:

Die Realisierungskosten für die zweite Tramachse durch die Innenstadt können erst nach dem Abschluss des Vorprojekts zuverlässig abgeschätzt werden (+/- 20 Prozent). Über die Finanzierungsanteile kann zwischen den Projektpartnern deshalb erst auf der Grundlage des Vorprojekts verhandelt werden. Der Bund legt seine Kostenbeteiligungssätze anlässlich jeder Generation der Agglomerationsprogramme neu fest. Bisher erhielt die Agglomeration Bern vom Bund für ihre Projekte Beiträge im Umfang von 35 Prozent der anrechenbaren Kosten.

Zu Frage 4:

Das Grundprinzip der Kostenverteilung wird bei der zweiten Tramachse gleich sein wie bei Tram Region Bern: Für die öV-Infrastruktur kommt der Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs auf. Er wird dabei vom Bund unterstützt. Der Bund beteiligt sich auch an weiteren Massnahmen, welche der Verbesserung der Gesamtverkehrssituation dienen, beispielsweise der Einrichtung eines übergeordneten Verkehrsmanagementsystems. Die Stadt muss als Eigentümerin für die Sanierung und Aufwertung der Strassen, des öffentlichen Raums und der Stadtentwässerungsanlagen aufkommen, zudem für die Haltestellen. Aussagen über die Kosten der einzelnen Projekt-

bestandteile und damit auch über den mutmasslichen städtischen Kostenanteil können erst nach Vorliegen des Vorprojekts gemacht werden.

Bern, 25. Juni 2014

Der Gemeinderat