

V1902 Interpellation (Mitte-Fraktion BDP-CVP-EVP-glp) „Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen auf der Tramlinie 9“

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Am 28. September 2014 nahmen die Stimmberechtigten der Gemeinde Köniz die Vorlage «Tram Region Bern, Realisierung Tramlinienverlängerung 9; Gemeindegeld» mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 64.3 Prozent an. Wie schon damals bekannt war, kann das Projekt nur umgesetzt werden, wenn weitere Voraussetzungen erfüllt sind. Insbesondere müssen die Finanzierungsbeiträge von Bund und Kanton gesprochen sein.

So sind seit dem Könizer Volksentscheid mehrere Jahre vergangen. Die verfügbare Fahrzeugtechnik und Haltungen gegenüber dieser haben sich in dieser Zeit weiterentwickelt: Während verschiedene Akteure 2014 noch bemüht erschienen, die Nachteile von Zweirichtungsfahrzeugen zu hervorzuheben, war vor kurzem der Presse zu entnehmen, dass Bernmobil 20 neue Zweirichtungsfahrzeuge anschafft. Diese Ausgangslage erfordert es, auch in Köniz noch einmal über die Bücher zu gehen.

Der Gemeinderat ist gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Voraussetzungen (rechtliche, finanzielle, Landerwerb etc.) für die Umsetzung des Projekts zur Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern sind heute noch nicht erfüllt?
2. Wo stehen die Planung und das Plangenehmigungsverfahren für das Projekt heute? Mit welchem Zeithorizont rechnet der Gemeinderat für die Planung, das Plangenehmigungsverfahren, die Realisierung und die Inbetriebnahme?
3. Den Parlamentsunterlagen vom 23. Juni 2014 ist zu entnehmen, dass für die Umsetzung von Tram Region Bern eine eigene Aktiengesellschaft gegründet werden sollte. Besteht diese Absicht für die Umsetzung der Verlängerung der Linie 9 weiterhin?
4. Auf welchen Tramlinien von Bernmobil müssen heute zwingend Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden? Wie viele Trams inkl. Reserve werden für den Betrieb dieser Linien benötigt? Wie viele Trams werden für den Betrieb der verlängerten Linie 9 benötigt? Gibt es Linien, auf denen prinzipiell keine Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden können?
5. Über wie viele Zweirichtungsfahrzeuge verfügt Bernmobil heute? Wie viele werden voraussichtlich wann ausrangiert? Wie viele neue Trams (alle Modelle) muss Bernmobil voraussichtlich innerhalb der nächsten 20 Jahre anschaffen, wann und zu welchem Zweck?
6. Wer bezahlt die Mehrkosten, die durch den Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen entstehen (Anschaffung, Wartung)? Wem kommen die Minderkosten zugute (geringere Baukosten, Opportunitätsgewinne durch anderweitige Nutzung der Landflächen, die für Wendeschlaufen benötigt werden, höhere Kapazität)?
7. Gibt es einen konkreten Grund zur Annahme, dass Bund oder Kanton es hinsichtlich der Mitfinanzierung oder der Genehmigung der Verlängerung der Linie 9 als nachteilig auslegen würden, wenn die Linie 9 mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben würde? Wurde die zuständige Bundesbehörde in dieser Frage bereits kontaktiert?
8. Ist der Gemeinderat der Ansicht, dass das Ja der Könizer Stimmberechtigten zur Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern nicht zustande gekommen wäre, wenn diese Tramlinie mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben würde statt mit Einrichtungsfahrzeugen und Wendeschlaufen?

Eingereicht

21. Januar 2019

Unterschieden von 20 Parlamentsmitgliedern

Casimir von Arx, Thomas Frey, Andreas Lanz, Toni Eder, Lucas Brönnimann, Sandra Röthlisberger, Roland Akeret, Matthias Müller, Katja Niederhauser, Bernhard Zaugg, Elena Ackermann, David Müller, Ruedi Lüthi, Tanja Bauer, Lydia Feller, Markus Willi, Arlette Mürger, Vanda Descombes, Cathrine Liechti, Michael Lauper

Antwort des Gemeinderates

1. Welche Voraussetzungen (rechtliche, finanzielle, Landerwerb etc.) für die Umsetzung des Projekts zur Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern sind heute noch nicht erfüllt?

Ein Grossteil der nötigen Voraussetzungen ist bereits erfüllt. So gibt es für die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern einen gültigen Volksentscheid der Gemeinde Köniz vom 28.09.2014 (Ja-Anteil: 64.3 Prozent). Kostenseitig wurde mit diesem Volksentscheid der finanzielle Beitrag von Köniz (rund CHF 9.5 Mio.) bewilligt. Auch die entsprechenden ÖV-Gelder des Kantons sind im Investitionsrahmenkredit eingestellt. Auf nationaler Ebene haben National- und Ständerat in der Frühlings- respektive Sommersession 2019 den finanziellen Bundesbeitrag gesprochen. Damit ist die Finanzierung für das langjährig geplante Projekt geregelt. Insgesamt wird mit Kosten von rund CHF 64 Mio. gerechnet (Stand 2014).

Deshalb wird an den Grundsätzen des in der Volksabstimmung 2014 gutgeheissenen Projekts festgehalten. Wesentliche Änderungen würden unter Umständen eine erneute Volksabstimmung erfordern (Art. 75 Abs. 1 GO, Gemeindeordnung Köniz vom 16. Mai 2004 mit Änderungen bis 21. Mai 2017).

Noch offen ist der Landerwerb. Die Verantwortung dazu liegt beim Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern, die Federführung bei Bernmobil. Eine einvernehmliche Lösung wird angestrebt.

Hinweise zur Siedlungsentwicklung: Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stehen in einem engen Zusammenhang zueinander. Auf der einen Seite macht die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern aufgrund der bereits aktivierten Potenziale der Überbauung Bächtelenpark, der Aufstockung Nessleren sowie weiterer Entwicklungsvorhaben entlang der Seftigenstrasse Sinn. Auf der anderen Seite sind die Verlängerung der Tramlinie 9 und der Bau der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern Grundvoraussetzung für die Siedlungsentwicklung auf der Balsigermatte. Der Richtplan Raumentwicklung Gesamtgemeinde RP REGG sieht für dieses Areal eine Einzonung für Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- sowie öffentliche Nutzungen vor und innerhalb der Ortsplanungsrevision wurde die Fläche in der Bauzonenbilanz berücksichtigt. Das Planerlassverfahren mit öffentlicher Mitwirkung, kantonaler Vorprüfung und Volksabstimmung muss aber bezüglich der Einzonung noch durchgeführt werden.

2. Wo stehen die Planung und das Plangenehmigungsverfahren für das Projekt heute? Mit welchem Zeithorizont rechnet der Gemeinderat für die Planung, das Plangenehmigungsverfahren, die Realisierung und die Inbetriebnahme?

Im zweiten Halbjahr 2019 werden per Ausschreibung die Planer gesucht, die 2020 das vollständige Bauprojekt erarbeiten. Anschliessend wird das Auflageprojekt erstellt und das Plangenehmigungsverfahren bis voraussichtlich Ende 2022 durchgeführt. Die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und die Ausschreibung für den Bau folgt gemäss aktueller Planung 2023. Die Realisierung der Tramlinienverlängerung ist unter Berücksichtigung der notwendigen archäologischen Grabungen frühestens ab 2023 geplant. Die frühestmögliche Inbetriebnahme ist somit Mitte 2026 geplant (Stand Frühjahr 2019).

3. Den Parlamentsunterlagen vom 23. Juni 2014 ist zu entnehmen, dass für die Umsetzung von Tram Region Bern eine eigene Aktiengesellschaft gegründet werden sollte. Besteht diese Absicht für die Umsetzung der Verlängerung der Linie 9 weiterhin?

Für die Projektierung der Tramlinienverlängerung 9 wird dem Gemeinderat voraussichtlich im Herbst 2019 eine Bauherrenvereinbarung mit dem Kanton und Bernmobil zum Beschluss vorgelegt. Ob für die Realisierung eine Aktiengesellschaft gegründet werden soll, ist noch offen.

4. Auf welchen Tramlinien von Bernmobil müssen heute zwingend Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden? Wie viele Trams inkl. Reserve werden für den Betrieb dieser Linien benötigt? Wie viele Trams werden für den Betrieb der verlängerten Linie 9 benötigt? Gibt es Linien, auf denen prinzipiell keine Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden können?

Das Berner Tramnetz ist auf Einrichtungsfahrzeuge ausgelegt. Einzige Ausnahme ist die Linie 6 Fischermätteli - Worb Dorf, auf welcher Zweirichtungsfahrzeuge des Regionalverkehrs Bern Solothurn (RBS) verkehren. Für den Betrieb dieser Linie werden sieben Zweirichtungsfahrzeuge des RBS sowie zusätzlich drei Combino-Trams von Bernmobil eingesetzt. Zwei RBS-Fahrzeuge dienen als Reserve.

Für die verlängerte Linie 9 werden zwei zusätzliche Trams benötigt. Auf der gesamten Linie 9 fahren heute elf Einrichtungsfahrzeuge.

Zweirichtungsfahrzeuge können prinzipiell auf allen Linien eingesetzt werden. Allerdings ist heute die gesamte Berner Traminfrastruktur hauptsächlich auf den Betrieb mit Einrichtungsfahrzeugen ausgerichtet. Um die Vorteile von Zweirichtungsfahrzeugen voll nutzen zu können, müsste das Netz massiv umgebaut werden.

Ein grundsätzlicher Wechsel auf Zweirichtungsfahrzeuge steht weder für den Kanton noch Bernmobil zur Diskussion, da dies erhebliche Kosten verursachen würde. Einrichtungsfahrzeuge verfügen zudem bis zu einem Fünftel mehr Sitzplätze als Zweirichtungstrams.

5. Über wie viele Zweirichtungsfahrzeuge verfügt Bernmobil heute? Wie viele werden voraussichtlich wann ausgerangiert? Wie viele neue Trams (alle Modelle) muss Bernmobil voraussichtlich innerhalb der nächsten 20 Jahre anschaffen, wann und zu welchem Zweck?

Bernmobil kann aktuell über die neun Zweirichtungsfahrzeuge des RBS verfügen. Selbst besitzt Bernmobil keine Zweirichtungsfahrzeuge.

Bernmobil wird 2023 die zwölf Vevey-Trams ersetzen sowie 2024 die neun Zweirichtungsfahrzeuge des RBS. Als Ersatz dieser Fahrzeuge plant Bernmobil 20 Zweirichtungsfahrzeuge sowie drei Einrichtungsfahrzeuge zu beschaffen. Zehn Zweirichtungstrams werden für den Betrieb auf der Linie 6 (mit ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeugen) benötigt, drei Zweirichtungstrams dienen als Reserve. Die restlichen Zweirichtungstrams werden beschafft, um bei geplanten Störungen eine grössere betriebliche Flexibilität auf dem gesamten Tramnetz zu erhalten. Damit kann der Trambetrieb auf einem bis zwei Linienästen im geplanten Störfall aufrechterhalten werden. Dafür sind an geeigneten Orten Gleiswechselanlagen vorzusehen. Im Normalbetrieb werden die nicht für die Linie 6 benötigten Zweirichtungsfahrzeuge auf allen Linien in Kombination mit Einrichtungsfahrzeugen zum Einsatz kommen.

Aktuell besitzt Bernmobil 36 Combino-Trams (Einrichtungsfahrzeuge), die voraussichtlich im Zeitraum 2035-2045 ersetzt werden müssen.

Wie viele Trams darüber hinaus in den nächsten 20 Jahren beschafft werden, ist zurzeit noch offen. Aktuell sind folgende Ausbauten des Tramnetzes in Planung bzw. Prüfung:

- Tram Bern-Ostermundigen
- Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern
- Tram Länggasse

Zudem ist offen, ob für allfällige Taktverdichtungen auf einzelnen Tramlinien in diesem Zeitraum zusätzliche Fahrzeuge benötigt werden. Im Zeitraum von 20 Jahren dürfte die Tramflotte von Bernmobil von aktuell 57 (inkl. RBS-Trams) auf rund 90 Fahrzeuge steigen.

6. Wer bezahlt die Mehrkosten, die durch den Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen entstehen (Anschaffung, Wartung)? Wem kommen die Minderkosten zugute (geringere Baukosten, Opportunitätsgewinne durch anderweitige Nutzung der Landflächen, die für Wendeschlaufen benötigt werden, höhere Kapazität)?

Die Mehrkosten bei der Beschaffung und Wartung von Zweirichtungsfahrzeugen trägt der Kanton via Abgeltungen für das Rollmaterial an die Transportunternehmung.

Bezüglich Minderkosten sind folgende Aspekte zu beachten:

- Geringere Baukosten würden nur bei neuen Linien / Verlängerungen zum Tragen kommen. Ein Umbau der bestehenden Infrastruktur (ausgerichtet auf Einrichtungsfahrzeuge) würde zusätzliche Kosten verursachen und wäre nötig, um den vollen Nutzen von Zweirichtungstrams zu erreichen. Wendeschlaufen an den Endhaltestellen sind auch für Zweirichtungsfahrzeuge von Nutzen, da sie ein schnelleres Wenden ermöglichen. Dies ist vor allem bei Verspätungen wichtig.
- Flächen-Nutzung für Wendeschlaufen bei der Endhaltestelle: Die alleinigen Gleisanlagen für eine Wendeschlaufe wie für eine Kehranlage benötigen in etwa die gleiche Fläche. Die Wendeschlaufe benötigt aber eine rund dreimal grössere Parzelle als die Kehranlage. Die nicht von den Gleisen belegte Fläche kann ohne Weiteres für andere Zwecke (Grünanlage, Gebäude, Parkplätze, etc.) genutzt werden.
- Höhere Kapazität: Einrichtungstrams bieten gegenüber Zweirichtungsfahrzeugen 15 bis 20 Prozent mehr Sitzplätze.

7. Gibt es einen konkreten Grund zur Annahme, dass Bund oder Kanton es hinsichtlich der Mitfinanzierung oder der Genehmigung der Verlängerung der Linie 9 als nachteilig auslegen würden, wenn die Linie 9 mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben würde? Wurde die zuständige Bundesbehörde in dieser Frage bereits kontaktiert?

Die beteiligten Bauherren/Besteller (Kantonale Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Tiefbauamt / Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination / Bernmobil) und die Gemeinde Köniz bearbeiten das Projekt gemäss Volksbeschluss aus der Abstimmung zur Tramlinienverlängerung vom September 2014.

Die Bundesbehörde wurde in dieser Frage nicht kontaktiert, da der Bund keine Fahrzeuge bezahlt. Mit dem Entscheid der Gemeinde Köniz und dem Mitfinanzierungsentscheid des Bundes besteht ein klarer politischer Auftrag, das Projekt gemäss Volksbeschluss umzusetzen.

Die Beschaffungsstrategie von Bernmobil wurde mit dem Kanton Bern abgestimmt und festgelegt. An der Strategie, wonach alle Linien – mit Ausnahme der Linie 6 – im Normalbetrieb weiterhin mit Einrichtungsfahrzeugen betrieben werden sollen, wird festgehalten.

8. Ist der Gemeinderat der Ansicht, dass das Ja der Könizer Stimmberechtigten zur Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern nicht zustande gekommen wäre, wenn diese Tramlinie mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben würde statt mit Einrichtungsfahrzeugen und Wendeschlaufen?

Diese Frage ist hypothetisch und kann vom Gemeinderat nicht beantwortet werden.

Köniz, 03. Juli 2019

Der Gemeinderat