

V1926 Dringliche Richtlinienmotion (Mitte-Fraktion BDP, CVP, EVP, glp, Grüne Fraktion, Ruedi Lüthi) „Zweirichtungsfahrzeuge für die verlängerte Tramlinie nach Kleinwabern“
Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

1. Ausgangslage

Die am 19. August 2019 von der Mitte-Fraktion BDP, CVP, EVP, glp, Grüne Fraktion, Ruedi Lüthi eingereichte Motion 1926 „Zweirichtungsfahrzeuge für die verlängerte Tramlinie nach Kleinwabern“ wurde vom Parlament am 4. November 2019 erheblich erklärt (Beilage1).

2. Zusammenfassung des Vorstosses und der Antwort des Gemeinderates

Im Vorstosstext wird der Gemeinderat aufgefordert, dass er sich dafür einsetzen soll,

1. dass auf der verlängerten Tramlinie nach Kleinwabern ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden,
2. dass im Rahmen der Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern auf die für den Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen nicht notwendigen Wendeschlaufen (Betriebswendeschlaufe Sandrain und Endwendeschlaufe Kleinwabern) verzichtet wird,
3. abzuklären, ob der ausschliessliche Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen auf der Tramlinie nach Kleinwabern und/oder der Verzicht auf die in Punkt 2 genannten Wendeschlaufen eine erneute Volksabstimmung in der Gemeinde Köniz nötig machen würden. Falls eine erneute Volksabstimmung nötig ist, klärt der Gemeinderat ab, ob diese zeitgleich mit der ohnehin notwendigen Abstimmung über die Einzonung in Kleinwabern (vgl. Antwort auf Interpellation 1902) stattfinden könnte.

Im Fazit der Antwort des Gemeinderates ist festgehalten, "dass die Finanzierung durch Bund und Kanton sowie der weit fortgeschrittene Projektstand und die beteiligten Partner dem Gemeinderat keinen Spielraum und Anlass geben, das vorliegende Projekt grundsätzlich zu überarbeiten". Er hat auch darauf hingewiesen, dass "bei einem allfälligen Wechsel auf Zweirichtungsfahrzeuge und damit allenfalls verbunden einem Verzicht auf die Wendeschlaufen die Gemeinde Köniz beträchtliche prozessuale, planerische und auch finanzielle Risiken (Planungsmehrkosten) eingehen würde", und er die beträchtlichen Risiken nicht tragen will.

3. Meilensteine in der Projektentwicklung und dem Anliegen im Vorstoss

Der Gemeinderat hat sich in seiner Erstantwort zum Inhalt ausführlich geäussert, dazu gibt es weder Ergänzungen noch neue Erkenntnisse. Die Diskussion im Parlament hat gezeigt, dass zum Thema Zweirichtungs- oder Einrichtungsfahrzeuge unterschiedliche Meinungen bestehen. Im Folgenden werden die wesentlichen Meilensteine aufgeführt, welche sich nach der Diskussion im Parlament vom 4. November 2019 zu diesem Thema ergeben haben.

3.1 Unterzeichnung Mantelvertrag

An seiner Sitzung vom 12. Dezember 2019 hat der Gemeinderat den Mantelvertrag für die Projekte an der Seftigenstrasse genehmigt. Darüber orientierte er mit einer Medienmitteilung vom 16. Dezember 2019 (Beilage 2).

3.2 Runder Tisch zur Tramlinienverlängerung

Am 13. März 2020 hat unter der Leitung des Regierungsrates Christoph Neuhaus und des Gemeinderats Christian Burren ein Runder Tisch mit Fraktionsvertreterinnen und -vertretern des Könizer Parlaments stattgefunden. Darüber wurde in einer Medienmitteilung am gleichen Tag informiert (Beilage 3).

Als Ergebnis haben die Teilnehmenden mehrheitlich das gemeinsame Ziel bekräftigt, die termingerechte Realisierung der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern inklusive der Verknüpfung mit der S-Bahn an der neu zu erstellenden Haltestelle nicht zu gefährden.

3.3 Motion im Grossen Rat "Umstellung des Berner Tramnetzes auf Zweirichtungsfahrzeuge"

Im Grossen Rat des Kantons Bern wurde am 2. September 2019 eine Motion "Umstellung des Berner Tramnetzes auf Zweirichtungsfahrzeuge" eingereicht. Am 5. März 2020 wurde die Antwort des Regierungsrates (Beilage 4) behandelt, dabei wurden folgende Beschlüsse gefasst:

Abstimmung: Der Grosse Rat beschliesst punktweise:

Ziffer 1: Annahme (129 Ja, 16 Nein, 0 Enthaltungen)

Ziffer 2: Annahme (127 Ja, 19 Nein, 1 Enthaltungen)

Ziffer 3: Annahme (120 Ja, 27 Nein, 1 Enthaltungen)

Ziffer 4: Annahme (101 Ja, 43 Nein, 3 Enthaltungen)

Ziffer 5: Ablehnung als Postulat (26 Ja, 119 Nein, 3 Enthaltungen)

Mit der Ablehnung der Ziffer 5 konnten die Planungsarbeiten der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern auf den bestehenden Grundlagen weitergeführt werden.

3.4 Berichterstattung des Regierungsrates zur Ein- und Zweirichtungsthematik

Die in der Vorstossbeantwortung des Regierungsrates zugesagte Berichterstattung zu den Themen rund um Vor- und Nachteile von Ein- und Zweirichtungsfahrzeuge wurde veröffentlicht. Der ganze Bericht "Auslegeordnung Ein- und Zweirichtungstrams für das Tramnetz Bern" vom 29. September 2020 ist auf der Webseite des Kantons Bern (BVD/AÖV/Publikationen) aufgeschaltet (Link: https://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/aoev/downloads/publikationen.assetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_Auslegeordnung_Ein_und_Zweirichtungstrams_Bern.pdf).

Auf Seite 54 des Berichtes werden folgende Schlussfolgerungen gezogen:

- "Der Nutzen von ZRF [Zweirichtungsfahrzeugen] konzentriert sich auf die zusätzliche Flexibilität im Störfall im Zusammenspiel mit den günstiger zu realisierenden und mit weniger Widerstand seitens Politik und Bevölkerung behafteten Kehranlagen sowie der besseren Etappierbarkeit beim Bau neuer Tramstrecken. Im regulären Betrieb bringen sie dagegen kaum Vorteile.
- Eine vollständige Umstellung des Trambetriebes von Bernmobil auf ZRF wird als nicht sinnvoll beurteilt. Wie aus Szenario 1 bzw. dessen Vergleich mit den Szenarien 2a/b ersichtlich wird, steht den Mehrkosten bei der Anschaffung und im Betrieb der ZRF ab einer Flotten-grösse von max. 30 ZRF kein Nutzen gegenüber. Dies gilt auch dann, wenn vorhandene Wendeschlaufen in Kehranlagen umgebaut werden, denn dieser Umbau bedingt zusätzliche Investitionen, welche nicht durch die freiwerdenden Flächen aufgewogen werden.
- Der derzeit eingeschlagene Weg von Bernmobil mit einer Mischflotte mit einem Anteil von 20 ZRF kann daher als richtig beurteilt werden. Bei zukünftigen Netzerweiterungen kann die Aufstockung der ZRF-Flotte sinnvoll sein, wenn zum einen das Erweiterungsprojekt einfacher realisiert werden kann, oder zum anderen Einsparungen bei den Kehranlagen die Mehrkosten der ZRF aufwiegen."

4 Abschreibung

Gemäss dem Geschäftsreglement des Parlaments werden Motionen mit Richtliniencharakter nach der traktandierten Behandlung der gemeinderätlichen Berichterstattung im Parlament stillschweigend abgeschrieben.

Köniz, 22.9.2021

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Parlamentsantrag Beantwortung mit Beilagen (Online auf Parlamentswebseite)
- 2) Medienmitteilung vom 16. Dezember 2019 "Gemeinderat genehmigt Mantelvertrag für Projekte an der Seftigenstrasse"
- 3) Medienmitteilung vom 13. März 2020 "Runder Tisch zur Tramlinienverlängerung"
- 4) Motion im Grossen Rat "Umstellung des Berner Tramnetzes auf Zweirichtungsfahrzeuge", Antwort des Regierungsrates

V1926 Dringliche Motion (Mitte-Fraktion BDP, CVP, EVP, glp, Grüne Fraktion, Ruedi Lüthi) „Zweirichtungsfahrzeuge für die verlängerte Tramlinie nach Kleinwabern“

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

1. Der Gemeinderat setzt sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln – insbesondere in den zuständigen Gremien der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, durch Gespräche mit dem Kanton Bern und mit Bernmobil sowie durch Stellungnahmen zu ÖV-Planungsinstrumenten und -Strategien – dafür ein, dass auf der verlängerten Tramlinie nach Kleinwabern ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden.
2. In gleicher Weise setzt sich der Gemeinderat dafür ein, dass im Rahmen der Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern auf die für den Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen nicht notwendigen Wendeschlaufen (Betriebswendeschleufe Sandrain und Endwendeschleufe Kleinwabern) verzichtet wird.
3. Der Gemeinderat klärt ab, ob der ausschliessliche Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen auf der Tramlinie nach Kleinwabern und/oder der Verzicht auf die in Punkt 2 genannten Wendeschlaufen eine erneute Volksabstimmung in der Gemeinde Köniz nötig machen würden. Falls eine erneute Volksabstimmung nötig ist, klärt der Gemeinderat ab, ob diese zeitgleich mit der ohnehin notwendigen Abstimmung über die Einzonung in Kleinwabern (vgl. Antwort auf Interpellation 1902) stattfinden könnte.

Begründung

Die Bevölkerung der Gemeinde Köniz sprach sich am 28. September 2014 für einen Kredit zur Verlängerung der Tramlinie von Wabern nach Kleinwabern aus. Die Verlängerung an und für sich ist unbestritten und wird auch von den Motionär(inn)en unterstützt. Hingegen ist es ein offenes Geheimnis, dass der Reifegrad des Projekts zum Zeitpunkt der Volksabstimmung 2014 vergleichsweise gering war. Bis heute ist die Planung insofern unbefriedigend, als Nachteile in Kauf genommen werden müssen, die sich aus dem mangelnden Willen, Zweirichtungsfahrzeuge einzusetzen, ergeben (insb. Flexibilität, Kosten, Landverbrauch).

Der Einsatz von Zweirichtungs-Trams hat eine Tragweite, die über die Gemeinde Köniz hinausgeht. Er ermöglicht unter anderem, mit weniger Landverbrauch neue Gebiete zu erschliessen und den Landverbrauch bestehender Erschliessungen bei Sanierungen zu verringern. Wie aus der Antwort auf Interpellation 1902 hervorgeht, soll die Tramflotte im Raum Bern in den nächsten Jahren deutlich wachsen. Darum ist jetzt der Zeitpunkt gekommen, um die immer wieder debattierte Frage zu beantworten, wie sich die Zusammensetzung der Tramflotte im Raum Bern entwickeln soll. Die Gemeinde Köniz soll sich dazu klar äussern.

Begründung der Dringlichkeit

Durch den absehbaren Entscheid des Bundes, sich an den Kosten für die Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern zu beteiligen, nimmt die Planung zur Umsetzung dieses Projekts wieder an Fahrt auf. Es bleibt wenig Zeit, um definitiv über den Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen und den Verzicht auf die Wendeschlaufen entlang der Tramlinie nach Kleinwabern zu entscheiden. Auch die Kosten für die Umsetzung der Tramlinienverlängerung hängen von diesem Entscheid ab (z. B. Baukosten Wendeschlaufen, archäologische Grabungen). Da die Beantwortung der Interpellation 1902 ungewöhnlich lange dauerte, war ein früheres Einreichen der vorliegenden Motion nicht möglich.

Eingereicht

19. August 2019

Unterschrieben von 23 Parlamentsmitgliedern

Casimir von Arx, Roland Akeret, Sandra Röthlisberger, Andreas Lanz, Beat Biedermann, Toni Eder, Matthias Müller, Bernhard Zaugg, Erica Kobel, Ronald Sonderegger, Dominique Bühler, Simon Stocker, Iris Widmer, Christina Aebischer, David Müller, Ruedi Lüthi, Tanja Bauer, Heinz Nacht, David Burren, Reto Zbinden, Dominic Amacher, Lucas Brönnimann, Mathias Rickli

Antwort des Gemeinderates

1. Formelle Prüfung (nur bei Motion)

Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor (siehe Motionsprüfung, Beilage 1).

2. Ausgangslage

Am 28. September 2014 hiess die Könizer Bevölkerung die Tramlinienverlängerung bis Kleinwabern mit 64.3% Ja-Stimmen deutlich gut. Nachdem auch die Finanzierung durch den Kanton (Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018-21, Grossratsbeschluss im März 2017) und den Bund gesichert ist (Herbstsession 2019), kann die Verlängerung der Tramlinie 9 bis nach Kleinwabern realisiert werden. An der neuen Tram-Endhaltstelle entsteht zusammen mit der geplanten S-Bahn-Haltstelle Kleinwabern der BLS ein attraktiver ÖV-Umsteigeknoten für Tram, Bahn und Bus. Auf der 1.4 Kilometer langen Neubaustrecke gibt es zwischen der heutigen Endhaltstelle "Wabern" und der künftigen Endhaltstelle die beiden neuen Haltestellen "Bächtelenacker" und "Lindenweg".

Der Bedarf für die Tramlinienverlängerung, die S-Bahnhaltestelle Kleinwabern und den ÖV-Knoten Kleinwabern beim Könizer Entwicklungsgebiet Kleinwabern (prioritäres Entwicklungsgebiet sowie Vorranggebiet Siedlungserweiterung aus kantonaler Sicht) ist bereits mit der heutigen, bestehenden Nachfrage ausgewiesen und vom Kanton und vom Bund anerkannt: Die genannten Vorhaben sind in den entsprechenden Richtplänen der Gemeinde, der Region und des Kantons Bern beziehungsweise auf Bundesebene (STEP 2035) aufgenommen worden und die Finanzierungsbeschlüsse sind erfolgt.

Zum Zeitpunkt der Volksabstimmung war das Projekt nach langjähriger Planung schon weit fortgeschritten und als "Bauprojekt light" vorliegend. Bei diesem Projektstand sind die Bearbeitungstiefe und die Kostengenauigkeit leicht geringer als bei einem vollständigen Bauprojekt. Die Unterschiede betreffen vor allem die Kostengenauigkeit (+/- 15 %) und ingenieurtechnische Fragen. Die politisch wichtigen Aspekte sind mit der vorliegenden Bearbeitungstiefe vollständig enthalten. Das Projekt lag lange auf Eis, weil die Finanzierung von Kanton und Bund nicht gesichert war. In der Zwischenzeit wurden die Finanzierungsentscheide von Bund und Kanton eingeholt, die Einbettung in die bevorstehende Sanierung der Seftigenstrasse koordiniert und weitere verwaltungsseitige Vorbereitungsarbeiten aufgenommen. An der Sitzung der Behördendelegation vom 14. Juni 2019 wurde das Projekt Tramlinienverlängerung Kleinwabern auch offiziell wiederaufgenommen und die Projektorganisation für die Phase der Realisierung verabschiedet.

Die Bauherrschaft für den Projektteil Tramlinienverlängerung besteht aus dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern, dem Tiefbauamt (TBA) des Kantons Bern, Bernmobil und der Gemeinde Köniz. Beim Projekt der S-Bahn-Haltstelle Kleinwabern ist zusätzlich die BLS Netz AG beteiligt, an der Sanierung Seftigenstrasse im westlichen Strassenbereich auch die Stadt Bern.

3. Volksabstimmung

Die Motion beauftragt den Gemeinderat abzuklären, ob es in der Gemeinde Köniz eine neue Volksabstimmung braucht,

- wenn auf der Tramlinie nach Kleinwabern ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeuge zum Einsatz kommen, und/oder
- wenn auf die Betriebswendeschlaufe Sandrain und auf die Endwendeschlaufe Kleinwabern verzichtet wird.

Gemäss Artikel 14 der kantonalen Gemeindeverordnung (GV, BSG 170.111) muss jede wesentliche Änderung des einem Beschluss zu Grunde liegenden Sachverhaltes dem zuständigen Organ erneut unterbreitet werden. Artikel 14 GV verwendet sehr offene Begriffe. Im Kommentar zum Gemeindegesetz steht dazu Folgendes:

Massgebend ist letztlich immer der hypothetische Wille der Stimmberechtigten oder des Parlamentes. Es stellt sich – mit anderen Worten – die Frage, ob das Organ, welches seinerzeit beschlossen hat, der Vorlage in Kenntnis des neuen, veränderten Sachverhaltes ebenfalls zugestimmt hätte. Eine wesentliche Änderung müsste beispielsweise dann angenommen werden, wenn der betreffende Punkt in der damaligen Botschaft oder politischen Auseinandersetzung von zentraler Bedeutung war. War die Bedeutung des zu ändernden Sachverhalts bzw. der zu ändernden Regelung oder das Interesse daran im Rahmen der seinerzeitigen Beschlussfassung dagegen untergeordnet, erscheint eine durch den Gemeinderat vorzunehmende Anpassung als zulässig.

(Quelle: GG-Kommentar, Rz. 43 bei den Vorbemerkungen zu Art. 70–79)

Die Abstimmungsbotschaft „Realisierung Tramlinienverlängerung 9, Gemeindegeld“ umfasst 21 Druckseiten. Bei der Beschreibung der Tramverlängerung ist schlicht von „Endhaltestellen“ die Rede, ohne dass auf Details eingegangen wird (S. 32, 34). Auch bei der Beschreibung des ÖV-Knotens (Tramlinie plus S-Bahnhaltestelle, ein ganz zentrales Thema in der Botschaft) wird keine Wendeschlaufe erwähnt (S. 26, 28, 31). Auf Seite 36 werden sowohl die Tramwendeschlaufe bei der Endhaltestelle als auch die Betriebswendeschlaufe Sandrain erwähnt. Diese Erwähnung ist aber im Gesamtzusammenhang eher beiläufig.

Ein ähnliches Gewicht hatten die Wendeschlaufen an der Parlamentssitzung vom Juni 2014, wo sie zwar erwähnt wurden, aber in der Diskussion kein zentraler Punkt waren. Somit darf angenommen werden, dass der Vorlage auch zugestimmt worden wäre, wenn sie Zweirichtungsfahrzeuge und etwas abgeänderte Gleis-Anlagen im Bereich Sandrain und an der Endhaltestelle aufgewiesen hätte.

Die Frage kann deshalb (in allen Varianten) so beantwortet werden, dass der Kredit (mit geändertem Projekt) nicht nochmals dem Volk unterbreitet werden müsste, falls der Kredit eingehalten werden kann.

4. Zweirichtungsfahrzeuge

In der Motion wird der Gemeinderat aufgefordert, sich dafür einzusetzen, dass auf der verlängerten Tramlinie nach Kleinwabern ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden.

Bei einer Entscheidung für oder wider einen Tramtypus (Einrichtungsfahrzeug ERF, Zweirichtungsfahrzeug ZRF) sind mehrere Aspekte zu berücksichtigen:

- Kontext: Ein über Jahrzehnte gewachsenes Netz und politische wie technische Rahmenbedingungen.
- Kundenbedürfnisse: Zuverlässigkeit, Regelmässigkeit, genügend Raum für Sitzplätze, Kinderwagen, Rollstühle
- Ökologie: Stromverbrauch, Landverbrauch
- Ökonomie: Investitions- und Betriebskosten
- Städtebau: Einbettung in den Ort, Zugänglichkeit, Nutzungspotenziale

Sowohl ERF als auch ZRF haben Vor- und Nachteile. Bezogen auf die Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern bedeutet dies:

Vorteile der Zweirichtungsfahrzeuge:

- Grössere Flexibilität bei geplanten Störungsfällen, sofern Kehranlagen (wenn möglich nicht im Mischverkehr, sondern im Eigentrassee) vorhanden sind.
- Kehranlagen (Anlagen wie Gleiswechsler, damit ZRF von einem Gleis auf das andere fahren können) benötigen insgesamt leicht weniger Fläche.
- Geringere Kosten für den Landerwerb

Vorteile der Einrichtungsfahrzeuge:

- Mehr Nutzfläche und grosszügigere Platzverhältnisse in den Trams: Durch Wegfall des zweiten Führerstands leicht grössere Nutzfläche, die für Sitz- oder Stehplätze zur Verfügung gestellt werden kann. ERF weisen in der Regel rund 15 bis 20 Prozent mehr Sitzplätze auf. Bessere Platzverhältnisse für Fahrgäste, Gepäck, Kinderwagen, Rollstühle, da nur auf einer Seite Türen angeordnet sind.
- Schnellere Fahrgastwechsel, da ERF mehr Türen auf der Ein-/Ausstiegsseite aufweisen
- Günstigere Investition und günstigerer Unterhalt und Betrieb: Gegenüber einem vergleichbaren ZRF, bei dem technische Einrichtungen wie der Führerstand doppelt und die Türen beidseitig vorhanden sind, weisen ERF günstigere Beschaffungs-, Unterhalts- und Betriebskosten auf. Bei bis zu 16 gleichzeitig auf der verlängerten Linie 9 fahrenden Tramfahrzeugen kann das über die etwa dreissigjährige Lebensdauer einen Betrag über mehrere Millionen Franken ausmachen.
- Kürzere Wendezeiten: Durch Wegfall des Führerstandwechsels ergibt sich ein bei Verspätungen gewichtiger Zeitvorteil von 2-3 Minuten, gemäss Erfahrungen der Betreiber.
- Geringerer Stromverbrauch, da ERF leichter sind.

Das Berner Netz ist über Jahrzehnte hinweg historisch gewachsen. Die Infrastruktur ist wie in den Städten Basel und Zürich vorwiegend auf Einrichtungstrams ausgelegt. Diese haben sich bewährt. Die Kundschaft ist zufrieden. Die Tramlinie 9 ist die nachfragestärkste städtische Linie im gesamten Kanton Bern. Der Anteil der Tramlinienverlängerung Wabern macht nur 1.4 km oder knapp ein Fünftel der Gesamtlänge der Tramlinie 9 aus.

Bernmobil besitzt bisher ausschliesslich ERF. Nur die Überland-Linie 6 vom Fischermätteli nach Worb wird mehrheitlich mit ZRF des RBS betrieben. Die aktuell laufende Beschaffung von 20 ZRF-Trams durch Bernmobil dient dazu, einerseits die Linie 6 vollständig mit ZRF betreiben zu können. Andererseits kann im geplanten Störfall auf ein bis max. zwei Linienästen der Trambetrieb mit ZRF aufrechterhalten werden, sofern an geeigneten Orten Kehranlagen installiert werden können. Die Vergabe für die neue Trambeschaffung von Bernmobil ist erfolgt: Diese Beschaffung beinhaltet neben den erwähnten ZRF (für die Linie 6 und für Störungsfälle) bereits die für die Tramlinienverlängerung Kleinwabern zusätzlich notwendigen ERF. Für eine vollständige Umstellung von Tramlinien auf ZRF besteht derzeit kein Anlass. Aufgrund des gegebenen Netzes wäre sie weder aus Kundensicht noch aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen zu rechtfertigen.

Für die bis etwa 2040 im Einsatz stehenden ERF im Berner Tramnetz sind auch künftig Wendeschlaufen an den Endhaltestellen zwingend vorzusehen. Ansonsten würde die betriebliche Flexibilität erheblich eingeschränkt.

5. Wendeschlaufe

Der Gemeinderat wird in der Motion aufgefordert sich dafür einzusetzen, dass auf die für einen Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen nicht notwendigen Wendeschlaufen verzichtet wird.

Das vorliegende, vom Volk unterstützte Projekt der Tramlinienverlängerung Wabern beinhaltet die Endwendeschlaufe Kleinwabern und die Betriebswendeschlaufe Sandrain. Es besteht kein Projekt für andere Typen von Kehranlagen.

Betriebswendeschlaufe Sandrain

Die heutige Endwendeschlaufe Wabern wird mit der Verlängerung nicht mehr benötigt und aufgehoben. Wie die Fläche künftig genutzt wird, ist noch offen. Mitwirkungseingaben der Bevölkerung im Rahmen der Ortsplanungsrevision tendieren auf eine Platzgestaltung als Begegnungsort. Alternativ sind an dieser zentralen Lage auch Hochbauten denkbar. Die Parzelle gehört Bernmobil. Aus betrieblicher Sicht braucht es zwischen der Haltestelle Sandrain und der Schulanlage Morillon eine Betriebswendeschlaufe, deren Fläche der Gemeinde gehört. Die Betriebswendeschlaufe Sandrain dient dazu, bei gestörtem Betrieb stark verspätete Fahrzeuge von Bern her bis zum Sandrain zu führen und sie dort vorzeitig wenden zu lassen. Gemäss Berechnungen ist pro Woche zehn Mal mit einem vorzeitigen Wenden im Raum Wabern zu rechnen. Das heisst, wöchentlich werden rund 2'500 Fahrgäste von einem zuverlässigen Betrieb profitieren. Bei einem Verzicht auf diese Wendeschlaufe müssten stark verspätete Kurse bereits am Bahnhof Bern gewendet werden. Eine Kehranlage im Sandrain wäre auch für ZRF notwendig, zu deren möglichen Ausgestaltung bestehen jedoch keine planerischen Projektgrundlagen.

Endwendeschlaufe Kleinwabern

Die Platzierung der Endwendeschlaufe Kleinwabern Bahnhof gewährleistet ein attraktives Umsteigen auf die S-Bahn, auf die Busse 29 und 22 und auf das Postauto 340. Ein aktualisiertes Buslinienkonzept, an dem die Bevölkerung im Rahmen der Volksvorlage bereits mitgewirkt hat, wird die Quartier-Erschliessung verbessern. Städtebaulich ist die Endwendeschlaufe in die Planung zur Überbauung der Balsigermatte integriert. Die Wendeschlaufe ist als Bestandteil eines neuen Quartierzentrums zu verstehen und wurde so konzipiert, dass eine Nutzung im Innern der Schlaufe möglich ist. Im städtebaulichen Ideenwettbewerb 2014 und dem Richtprojekt 2015 des Gestaltungsplans Tramprojekt wurde gezeigt, dass die Fläche in der Mitte der Wendeschlaufe attraktiv für eine Zentrumsnutzung genutzt werden kann. Ein vergleichbares Beispiel dafür ist die Wendeschlaufe der Linie 9 im Wankdorf mit dem zahnmedizinischen Zentrum.

Es ist davon auszugehen, dass in Kleinwabern auch bei einem Einsatz von ZRF aus betrieblichen Gründen eine Wendeschlaufe zwingend notwendig wäre (wie am Endpunkt der mir ZRF betriebenen Linie 6 in Worb).

6. Finanzielle Aspekte der Tramlinienverlängerung, des Tramtyps, der Wendeschlaufe

In der Botschaft zur Abstimmung vom 28. September 2014 in Köniz wurden die Kosten für die Tramlinienverlängerung mit rund CHF 64 Mio. (exkl. MWST) angegeben. Diese Summe ist nach wie vor aktuell, Ende 2020 wird ein aktueller Kostenstand vorliegen. Der Bund übernimmt 35 Prozent oder knapp CHF 23 Mio. Der Kanton wird rund CHF 30 Mio. aufwenden. Die restlichen Kosten durch die Gemeinde Köniz (CHF 8.9 Mio.), Bernmobil und Werken getragen.

Die Erschliessung der Könizer Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr wird über Beiträge der Gemeinden nach einem kantonalen Kostenschlüssel geregelt (sogenannte "ÖV-Punkte"). Der ÖV-Beitrag der Gemeinde Köniz betrug 2018 rund CHF 6.2 Mio. Davon entfielen beispielsweise je rund 18 Prozent (CHF 1.1 Mio.) auf die ÖV-Erschliessung in Wabern (Tram, Busse, S-Bahn) und auf die Linie 10 (CHF 1.1 Mio., Beträge gerundet). Mit der Realisierung der Tramlinienverlängerung und des ÖV-Knotens verbessert sich die heute schlechte ÖV-Erschliessung im Raum Kleinwabern, Bächtelen, Weyergut, Nessleren, Metas-Areal und der zukünftigen Arealentwicklung auf der Balsigermatte massiv. Der ÖV-Beitrag der Gemeinde Köniz wird steigen, wie das seit jeher bekannt und im Ried Niederwangen oder anderen Arealentwicklungen auch der Fall war. Gemäss Schätzung des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern dürfte der ÖV-Beitrag basierend auf den heutigen Kostensätzen um rund acht bis neun Prozent steigen (eine genauere Berechnung lässt sich heute auf Grund des kantonalen Gesamtangebots noch nicht erstellen). Für diesen Betrag von rund CHF 500'000 bis 600'000 erhält der wachsende Ortsteil mit dem Zentrum Kleinwabern endlich eine zeitgemässe ÖV-Erschliessung, welche den abgeschlossenen Entwicklungen Bächtelenquartier und Nessleren gerecht wird. Je nach Ausgestaltung des Buskonzeptes Kleinwabern können durch das Tram Bushaltestellen optimiert werden, was den ÖV-Beitrag wieder verringern würde.

Tramtyp und S-Bahn-Haltestelle

Der Anteil der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern an den künftigen ÖV-Kosten beträgt rund CHF 120'000. Der Tramtyp (ERF oder ZRF) hat keinen Einfluss auf die Berechnung des ÖV-Beitrags.

Beiträge Agglomerationsprogramm

Für die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm (3. Generation, Beschluss in der Herbst-session 2019 durch National- und Ständerat) erwartet der Gemeinderat keinen Einfluss des Tramtyps auf die Beiträge. Es müsste aber neu begründet werden, dass ein Betrieb mit ZRF die gleiche oder eine höhere Wirksamkeit erbringen kann.

Die Verknüpfung der Tramlinienverlängerung mit der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern stellt einen zentralen Bestandteil der Wirkungsbegründung für Gelder aus dem Agglomerationsprogramm dar. Diese Verknüpfung zur S-Bahn sowie der ÖV-Knoten Kleinwabern könnten nicht mehr gewährleistet werden, würde die Wendeanlage an die Seftigenstrasse zurückversetzt.

Planungskosten

Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass eine allfällige neue Ausrichtung des fast baureifen Projekts auf Zweirichtungsfahrzeuge und Wendeanlagen ohne Schlaufe eine erhebliche Projektänderung mit entsprechenden Folgen für die Planungskosten und den Zeitbedarf bedeuten würde:

- Sämtliche bisherigen Planungsarbeiten müssten zu Lasten der Gemeinde Köniz überprüft werden, ob sie auch für Zweirichtungsfahrzeuge geeignet sind, und ob mit Zweirichtungsfahrzeugen nicht andere Lösungen geeigneter wären. Dies gilt auch für die Sanierungsprojekte im westlichen Teil der Seftigenstrasse, deren Planung ebenfalls seit über einem Jahr laufend ist. Ebenso wären die bisherigen Planungsarbeiten für die Wendeschlaufe hinfällig, und es müsste ein neues Planungsverfahren aufgenommen werden, inklusive des zeitintensiven Beteiligungsprozesses.
- Eine Projektverzögerung ist mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten. Nach heutiger Einschätzung geht der Gemeinderat davon aus, dass die Verzögerung mindestens zwei Jahre dauern würde, da für den Bereich der Wendeschlaufe und des ÖV-Knotens die Planung praktisch neu begonnen werden müsste.

7. Projektrisiken

Damit verbunden ergeben sich beträchtliche Risiken, deren Abklärung teilweise nur langfristig möglich wäre, und die der Gemeinderat nicht bereit ist zu tragen:

- Der Gemeinderat kann zum heutigen Zeitpunkt nicht beurteilen, wie die Wirksamkeit im Agglomerationsprogramm beurteilt würde, wenn auf die Wendeschlaufe verzichtet oder keine S-Bahn-Haltestelle erstellt würde. Der Bedarf der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern ist auf Kantons-, Regions- (Richtplan, RGSK) und Bundesebene (STEP 2035) schon festgehalten und beschlossen, und zwar bereits für die aktuelle Nachfrage im Raum Kleinwabern, noch ohne die zusätzliche, zukünftige Entwicklung auf der Balsigermatte.
- Die Frist für den Beginn der Ausführung von Bauvorhaben beträgt gemäss der Verordnung des UVEK über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV, Art. 1) "sechs Jahre und drei Monate nach Verabschiedung des entsprechenden Bundesbeschlusses zum Programm Agglomerationsverkehr." Diese Frist würde somit anfangs 2026 ablaufen. In begründeten Ausnahmefällen kann das Bundesamt für Raumentwicklung ARE eine einmalige Nachfrist gewähren, ebenfalls bei laufenden Rechtsmittelverfahren. Gemäss aktuellem Zeitplan ist der Beginn der Ausführung der Tramlinienverlängerung im zweiten Halbjahr 2024 vorgesehen. Die Möglichkeit, dass das ARE basierend auf einem gültigen Volksentscheid eine politisch ausgelöste Projektänderung eines Projektpartners nicht als begründeter Ausnahmefall für eine Fristverlängerung für die Realisierung akzeptieren würde, betrachtet der Gemeinderat als Risiko.

- Der Gemeinderat hat zur Kenntnis nehmen müssen, dass die an der Realisierung der Tramlinienverlängerung beteiligten, oben genannten Partner kaum Verständnis für eine erhebliche Projektänderung zeigen werden, wie es eine Änderung der Wendeschlaufen wäre. Das Projekt ist bereits sehr weit fortgeschritten. Die Entscheide sind bereits getroffen worden und die Finanzierungsbeschlüsse liegen vor. Wie in solchen Projekten üblich, werden sämtliche planerischen Mehrkosten und Zusatzbestellungen dem Verursacher oder Besteller, hier der Gemeinde Köniz, in Rechnung gestellt. Gemäss grober Schätzung wäre allein für die zusätzlichen Planungskosten von mehreren Hunderttausend Franken auszugehen, welche auf die Gemeinde Köniz zukommen würden, ohne einen gesicherten Nutzen für eine spätere Realisierung zu haben.

8. Fazit

Der Volksentscheid in Köniz, die Finanzierung durch Bund und Kanton sowie der weit fortgeschrittene Projektstand und die beteiligten Partner geben dem Gemeinderat keinen Spielraum und Anlass, das vorliegende Projekt grundsätzlich zu überarbeiten. Die Rahmenbedingungen haben sich seit dem Projektstopp vor fünf Jahren nicht wesentlich geändert, was Projektänderungen, wie eine Umstellung auf Zweirichtungsfahrzeuge, rechtfertigen würde. Eine solche Projektänderung hätte erhebliche politische, finanzielle und terminliche Konsequenzen. Mit dem Vorhaben "Tramverlängerung Linie 9 nach Kleinwabern" liegt ein weit entwickeltes Projekt vor, welches vom Volk beschlossen, in den entsprechenden Plänen aller Ebenen verankert, mit den Partnern vereinbart und unmittelbar zur Realisierung ansteht.

Bei einem allfälligen Wechsel auf Zweirichtungsfahrzeuge und damit allenfalls verbunden einem Verzicht auf die Wendeschlaufen würde die Gemeinde Köniz beträchtlich prozessuale, planerische und auch finanzielle Risiken (Planungsmehrkosten) eingehen. Die Realisierung und somit der Nutzen der Tramlinienverlängerung würden sich erheblich verzögern, da erst die jahrelangen Planungsarbeiten wieder auf den heutigen Stand gebracht werden müssten.

Diese beträchtlichen Risiken will der Gemeinderat nicht tragen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird abgelehnt.

Köniz, 18. September 2019

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Formelle Prüfung der Motion vom 22. August 2019



Pascal Arnold
Gemeindeschreiber
031 970 92 03
pascal.arnold@koeniz.ch

Köniz, 22. August 2019

V1926 Dringliche Motion (Mitte-Fraktion BDP, CVP, EVP, glp, Grüne Fraktion, Ruedi Lüthi) „Zweirichtungsfahrzeuge für die verlängerte Tramlinie nach Kleinwabern“

Formelle Prüfung der Motion

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft der Gemeindeschreiber, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, sich mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln dafür einzusetzen,

- dass auf der verlängerten Tramlinie nach Kleinwabern ausschliesslich Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden; und
- dass im Rahmen der Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern auf die Wendeschlaufen (Betriebswendeschlaufe Sandrain und Endwendeschlaufe Kleinwabern) verzichtet wird.

Zudem wird der Gemeinderat beauftragt abzuklären, ob der Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen auf der Tramlinie nach Kleinwabern und/oder der Verzicht auf die Wendeschlaufen eine erneute Volksabstimmung in der Gemeinde Köniz nötig machen würden und ob diese zeitgleich mit einer Abstimmung über die Einzonung in Kleinwabern stattfinden könnte.

Die in der Motion aufgeführten Aufträge liegen gemäss der allgemeinen Zuständigkeitsregel des Gemeinderats in Art. 58 Gemeindeordnung (Führung, Planung und Koordination der Tätigkeiten der Gemeinde; Vertretung der Gemeinde gegen aussen) in der Zuständigkeit des Gemeinderats

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor.

Pascal Arnold
Gemeindeschreiber

P. L. u

Gemeinderat genehmigt Mantelvertrag für Projekte an der Seftigenstrasse

16.12.2019 - In den nächsten Jahren sollen die Tramlinie nach Kleinwabern verlängert und die Seftigenstrasse im Perimeter Wabern bis Sandrain saniert werden. Der Gemeinderat hat dem entsprechenden Mantelvertrag als Partnerin der Bauherrengemeinschaft zugestimmt.

Der Mantelvertrag umfasst die drei Projekte Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern, die Sanierung Seftigenstrasse Sandrain bis Wabern sowie die Sanierung Seftigenstrasse Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain. Die Bauherrengemeinschaft setzt sich aus den Projektpartnern BERNMOBIL, Tiefbauamt des Kantons Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, der Stadt Bern sowie der Einwohnergemeinde Köniz zusammen. Im Mantelvertrag werden unter anderem die Projektorganisation, der Leistungseinkauf, das Cash Management und auch das Vertragswesen geregelt.

Im Vertragswerk verpflichten sich die Projektpartner, das von den Könizer Stimmberechtigten genehmigte Projekt der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern zu realisieren und diese Bauarbeiten mit dem Sanierungsprojekt an der Seftigenstrasse abzustimmen.

Der Gemeinderat hat davon Kenntnis genommen, dass der Spatenstich für die Tramlinienverlängerung im Jahr 2024 erfolgen soll und die Arbeiten am letzten Projekt der Sanierung Seftigenstrasse, im Abschnitt Knoten Seftigen-/Morillonstrasse bis Sandrain, Ende 2028 abgeschlossen sein sollen.

Auskunftsperson

- Christian Burren, Gemeinderat Planung und Verkehr, T 078 892 94 82

Runder Tisch zur Tramlinienverlängerung

13.03.2020 - Am Freitagmorgen hat zur Realisierung der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern ein runder Tisch stattgefunden. Das Ergebnis: Das Projekt soll termingerecht und planmässig umgesetzt werden.

Der Berner Regierungsrat Christoph Neuhaus und der Könizer Gemeinderat Christian Burren haben sich zusammen mit den Verantwortlichen des Bundes, des Kantons Bern, der Region, der Gemeinde Köniz sowie den betroffenen Transportunternehmungen anlässlich eines runden Tisches mit Fraktionsvertreterinnen und -vertretern des Könizer Parlaments getroffen. Sie haben sich über den aktuellen Projektstand und die Rahmenbedingungen der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern ausgetauscht. Dabei konnten die wesentlichen Fragen geklärt werden, unter anderem zu den Termin- und Finanzierungsmodalitäten.

Als Ergebnis des runden Tisches haben die Teilnehmenden mehrheitlich das gemeinsame Ziel bekräftigt, die termingerechte Realisierung der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern inklusive der Verknüpfung mit der S-Bahn an der neu zu erstellenden Haltestelle nicht zu gefährden. Die Bauherrschaft und die Gemeinde Köniz als Standortgemeinde sind aufgefordert, das vom Volk 2014 beschlossene Projekt planmässig umzusetzen.

Auskunftsperson

- Gemeinderat: Christian Burren, Gemeinderat und Vorsteher Direktion Planung und Verkehr, T 078 892 94 82

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 208-2019
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2019.RRGR.256

Eingereicht am: 02.09.2019

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Trüssel (Trimstein, glp) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 4

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 09.09.2019

RRB-Nr.: 49/2020 vom 22. Januar 2020
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
1.-4. Annahme
5. Ablehnung



Umstellung des Berner Tramnetzes auf Zweirichtungsfahrzeuge

1. Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat eine ausführliche und unvoreingenommene Auslegung zum Vergleich von Zweirichtungs- und Einrichtungstramsystemen vor.
2. Im Raum Bern besteht heute ein Mischsystem aus Einrichtungstrams und Zweirichtungstrams. Der Regierungsrat legt dar, wie ein Wechsel vom heutigen Mischsystem zu einem reinen Zweirichtungstramsystem vonstattengehen würde.
3. In den Berichten gemäss Ziffern 1 und 2 werden alle aufgeführten Argumente und Sachverhalte soweit möglich quantifiziert. Herleitungen (insb. Berechnungen) werden offengelegt, Quellen benannt.
4. Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat in geeigneter Form eine Entscheidungsgrundlage vor, mit der der Grosse Rat veranlassen kann, dass das Tramsystem im Raum Bern strategisch ohne den Bau neuer Wendeschlaufen in Richtung eines Zweirichtungssystems entwickelt wird.
5. Der Regierungsrat sorgt dafür, dass keine Fahrzeugbeschaffungsentscheide, Planungs- oder Umsetzungsarbeiten durchgeführt werden, die die Entwicklung des Tramsystems im Raum Bern ohne den Bau neuer Wendeschlaufen in Richtung eines Zweirichtungssystems erschweren.

Begründung:

Auf dem Tramnetz im Raum Bern werden grösstenteils Einrichtungsfahrzeuge eingesetzt. Eine Folge davon ist, dass Wendeschlaufen benötigt werden und dass bei Erweiterungen des Netzes neue Wendeschlaufen gebaut werden müssen – namentlich bei der Endstation (und bei jeder Verlegung der Endstation) sowie inmitten längerer Strecken (sog. Betriebswendeschlaufen).

Bei jedem Tramprojekt in den letzten Jahren führte dies zu heftigen Diskussionen und teils massivem Widerstand. Um die Wendeschlaufen durchzusetzen, stehen sogar Enteignungsverfahren im Raum. Die Doktrin, auf Wendeschlaufen zu setzen, ist daher zu hinterfragen.

Wendeschlaufen sind auf Strecken zwingend, auf denen Einrichtungsfahrzeuge eingesetzt werden. Ein Hinterfragen der Wendeschlaufen zieht daher notwendigerweise ein Hinterfragen des Fahrzeugtyps nach sich: Ein konsequenter Verzicht auf Wendeschlaufen ist nur mit dem durchgängigen Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen möglich, die dank einem zweiten Führerstand und sog. Wendeanlagen auch ohne Wendeschlaufe die Richtung ändern können. Ein System mit Zweirichtungsfahrzeugen ist zudem im Betrieb flexibler, insbesondere bei durch Baustellen bedingten Streckenunterbrüchen. Es ist leichter erweiterbar und fügt sich besser in eine Raumplanung ein, die auf Kulturlandschutz, effiziente Landnutzung und innere Verdichtung setzt. Aus diesen und weiteren Gründen hat die Wahl des Fahrzeugtyps wichtige Konsequenzen, die weit über das Operative des täglichen ÖV-Betriebs hinausgehen.

Der derzeitige Leistungserbringer Bernmobil rechnet mit einem Ausbau der eigenen Tramflotte von heute 57 auf rund 90 Fahrzeuge in den nächsten 20 Jahren.¹ Es stehen also Beschaffungsentscheide an. Zudem werden, nach entsprechenden Finanzierungsentscheiden auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene, nun die Planungsarbeiten zur Umsetzung verschiedener Projekte im Berner Tramnetz konkretisiert (Kleinwabern, Ostermundigen). Darum ist jetzt auch der Zeitpunkt gekommen, um die Weichen für die Entwicklung des Tramnetzes richtig zu stellen, bevor vollendete Tatsachen geschaffen werden.

Mit den geforderten Berichten soll der Grosse Rat zunächst eine bessere Entscheidungsgrundlage bekommen:

Der Bericht über Zweirichtungs- und Einrichtungstramsysteme im Allgemeinen (Ziffer 1) behandelt zumindest: die Eigenschaften der Fahrzeuge, den Betrieb im Normalfall und bei Streckenunterbruch, die benötigte Infrastruktur, die Ausbaubarkeit des Systems, die Finanzierung von Rollmaterial, Betrieb und Infrastruktur sowie den Landverbrauch. Zudem soll dargelegt werden, inwiefern und wann eine Fahrzeugtypevaluation im Rahmen der Planung der Projekte Tram Region Bern (Ast Kleinwabern) und Tram Bern-Ostermundigen erfolgt ist.

Der Bericht über die Umstellung des Tramsystems im Raum Bern (Ziffer 2) zeigt auf, über welchen Zeitraum und in welchen Schritten die Umstellung erfolgen könnte – dies unter Berücksichtigung der Amortisationsdauer der bestehenden Einrichtungstrams und mit der Nebenbedingung, dass die Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern und/oder die Erstellung des Trams nach Ostermundigen ohne den Bau neuer Wendeschlaufen umgesetzt werden.

Anschliessend soll der Grosse Rat entscheiden, ob und wie weit das Tramsystem im Raum Bern in Richtung eines Zweirichtungssystems und ohne neue Wendeschlaufen entwickelt wird. Bis

¹ Vgl. https://www.koeniz.ch/public/upload/assets/15446/2019-08-19_T07_V1902_Zweirichtungsfahrzeuge.pdf, S. 4.

dahin ist nichts zu unternehmen, was den Entscheidungsspielraum des Grossen Rates einschränkt.

Begründung der Dringlichkeit: Die Motion wirft eine verkehrlich und raumplanerisch strategische Frage auf, die parlamentarisch nur auf Stufe Kanton verbindlich beantwortet werden kann. Die Antwort auf diese Frage hat zudem finanzielle Konsequenzen auf Stufe Kanton und Gemeinde. Aus diesen Gründen darf der Entscheidungsspielraum des Grossen Rates nicht durch Verzögerungen eingeschränkt werden. Die Planungsarbeiten zu aktuellen Projekten im Berner Tramnetz sind am Laufen oder werden demnächst aufgenommen. Ein Entscheid des Grossen Rates muss daher zeitnah erfolgen, sonst werden vollendete Tatsachen geschaffen. Für diesen Vorstoss relevante Informationen liegen erst seit einigen Wochen vor, daher konnte er nicht früher eingereicht werden.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat weist einleitend darauf hin, dass der Entscheid, welche Art von Trams künftig im Tram Netz Bern zum Einsatz gelangen sollen, allein in der unternehmerischen Verantwortung des Betreibers, nämlich BernMobil, liegt. Der Kanton Bern hat als Besteller von öffentlichem Verkehr und als Mitfinanzierer von Infrastrukturen im Ortverkehr zwar ohne Zweifel mit seinen Instrumenten eine gewisse Mitsprachemöglichkeit. Der Entscheid ob BernMobil künftig Ein- oder Zweirichtungstrams einsetzen soll, kann der Kanton Bern und der vorliegende Vorstoss dem Unternehmen aber nicht vorschreiben. Der Regierungsrat weist deshalb darauf hin, dass der vorliegende Vorstoss zumindest in Teilen der Anliegen Charakter einer Richtlinienmotion aufweist.

Grundsätzlich haben sowohl Zweirichtungs- als auch Einrichtungstramsysteme Vor- und Nachteile. Einrichtungstrams sind bei der Anschaffung und im Betrieb wirtschaftlicher, weisen einen geringeren Energieverbrauch auf und bieten aufgrund der Raumaufteilung und der Platzverhältnisse Vorteile aus Kunden- und Betriebssicht. Zweirichtungstrams sind im Betrieb flexibler, erlauben eine einfachere Etappierung neuer Linien und die Kehranlagen benötigen in der Regel leicht weniger Fläche.

Das Tramnetz von Bernmobil ist ein historisch gewachsenes Netz mit Wendeschlaufen an den Linienenden und an betrieblich zentralen Standorten. Heute wird eine Linie, die Linie Fischermätteli - Worb, teilweise mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben. Bei der von Bernmobil beschlossenen Neubeschaffung von Trams wird die Flotte der Zweirichtungsfahrzeuge abgestimmt auf das Netz leicht erweitert. Mit dem Bau von einzelnen Kehranlagen im bestehenden Netz wird es möglich sein, insbesondere im Fall von geplanten Unterbrüchen, beispielsweise bei Grossveranstaltungen oder Grossbaustellen einzelne Linienäste mit Zweirichtungstram zu bedienen. Mit diesem Beschaffungsentscheid sollen die Vorteile beider Tramtypen im Berner Tramnetz möglichst optimal zum Tragen kommen.

Zu den konkreten Anträgen nimmt der Regierungsrat folgendermassen Stellung:

1. Der Regierungsrat ist gerne bereit, dem Grossen Rat im Rahmen der kommenden vierjährigen ÖV-Beschlüsse eine Auslegeordnung mit Vor- und Nachteilen von Einrichtungs- und Zweirichtungstrams vorzulegen.
2. Der Regierungsrat ist auch bereit, ein Szenario mit einem vollständigen Wechsel der Berner Tramflotte zu einer reinen Zweirichtungsflotte zu skizzieren.
3. Der Regierungsrat wird eine transparente Berichterstattung gemäss Auftrag 3 abgeben.
4. Der Grosse Rat hat eine Einflussmöglichkeit über die Finanzierung von neuen Infrastrukturen des Ortsverkehrs. Der Grosse Rat kann jedoch nicht direkt Beschaffungs- und Umsetzungs-

entscheide beeinflussen. In diesem Sinn ist der Regierungsrat bereit, diesen Auftrag anzunehmen.

5. Wie bereits einleitend erläutert, liegt die Kompetenz von Fahrzeugbeschaffungsentscheiden ausschliesslich beim Transportunternehmen. Ein allfälliger künftiger Entscheid des Grossen Rates in Bezug auf Ein- oder Zweirichtungstrams könnte lediglich künftige Fahrzeugbeschaffungen und Infrastrukturprojekte betreffen, nicht aber bereits beschlossene und in der Umsetzung befindliche Vorhaben, wie die im Vorstoss genannten Projekte Tramverlängerung Kleinwabern und Tram Bern - Ostermündigen. Planungs- und Umsetzungsentscheide liegen je nach Zuständigkeit beim Grossen Rat, beim Regierungsrat oder bei einer anderen Instanz. Aus diesem Grund lehnt der Regierungsrat Ziffer 5 ab.

Verteiler

- Grosser Rat