

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 045-2015
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2015.RRGR.102

Eingereicht am: 22.01.2015

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Müller (Bern, FDP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 685/2015 vom 3. Juni 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Millionen für nichts? Nachlese Tram Region Bern

Offenbar sind für das an der Volksabstimmung gescheiterte Projekt Tram Region Bern Planungs- und Projektierungskosten von 30 Millionen Franken entstanden. Die Summe lässt aufhorchen. Die Submission für vier Etappen soll ebenfalls bereits vor der Abstimmung durchgeführt worden sein, mit entsprechenden Kosten für den Kanton und für die Anbieter. Man geht nun einfach zur Tagesordnung über, was etwas befremdlich wirkt.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Welche Kosten sind dem Kanton durch das gescheiterte Projekt und durch welche «Vorarbeiten» im weiteren Sinn entstanden?
2. Was davon ist noch verwertbar?
3. Welche Kosten sind bei privaten Anbietern entstanden? Wurden sie entschädigt?
4. War es richtig, sich so viel Detailwissen anzueignen und bereits Einspracheverhandlungen zu führen?
5. Ergaben sich aufgrund der sehr weit gediehenen Vorbereitungsarbeiten (Baustart war zeitnah zur Abstimmung vorgesehen) Überkapazitäten in der Verwaltung?
6. Wurden Verträge mit Dritten eingegangen, die rückgängig gemacht werden müssen?

7. Würde man heute wieder so vorgehen? Was würde man in einem vergleichbaren Projekt in Zukunft anders machen?
8. Wer ist verantwortlich?

Antwort des Regierungsrates

1. Für die Planung und Projektierung des Projekts Tram Region Bern hat der Kanton Bern, inkl. Beitrag der Berner Gemeinden, insgesamt CHF 30 Mio. bezahlt. Im Rahmen verschiedener Kredite wurden die Mittel für die Ausarbeitung des Vorprojekts, des Bauprojekts und Teile des Ausführungsprojekts für den Tramast nach Ostermundigen und für den Eigerplatz gesprochen. Parallel dazu wurden planerische Arbeiten für den ÖV-Knoten Ostermundigen, die zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt und die Erweiterung des Tramdepots an der Bolligenstrasse durchgeführt. Nach dem Nein zu Tram Region Bern in den Gemeinden Ostermundigen und Köniz hat die Behördendelegation beschlossen, die entsprechenden Kredite abzurechnen und die Ergebnisse der Planungen zu sichern.
2. Grundsätzlich sind alle erarbeiteten Planungsgrundlagen unverändert aktuell und können für spätere Projekte verwendet werden. Die Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 bestehen nach wie vor und die Suche nach kurz-, mittel- und langfristigen Lösungen kann auf allen vorhandenen Erkenntnissen aus dem Projekt Tram Region Bern aufbauen. Zum heutigen Zeitpunkt werden die folgenden konkreten Projektelemente aus dem Projekt weiterentwickelt:
 - Für die Tramverlängerung nach Kleinwabern liegt ein Bauprojekt vor, das umgesetzt werden kann, sobald Bund und Kanton die entsprechenden Gelder gesprochen haben.
 - In der Stadt Bern werden die Neugestaltung des Eigerplatzes und die Sanierung der Gleisanlagen im Breitenrain (die Teilprojekte Viktoriaplatz und Moserstrasse stammen aus Tram Region Bern) vorangetrieben. Noch in diesem Jahr soll die Stadtberner Stimmbürger über diese beiden Vorhaben abstimmen.
 - Die Umgestaltung des ÖV-Knotens Ostermundigen soll unabhängig von der Lösung beim Feinverteiler unter Federführung der Gemeinde zusammen mit Kanton und SBB vorangetrieben werden.
 - Der Aufbau und die Weiterentwicklung des Verkehrsmanagementsystems in der Region Bern basiert auf Erkenntnissen aus Tram Region Bern.
3. An der Erarbeitung der Projektierungsgrundlagen von Tram Region Bern haben verschiedenste private Anbieter im Auftragsverhältnis mitgearbeitet. Verträge und Vergabeentscheide standen unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die finanzkompetenten Organe. Alle Arbeiten bis zur Volksabstimmung im September 2014 wurden entschädigt.
4. Ja. Damit das Stimmvolk über ein konkretes Projekt mit verlässlicher Kostenschätzung abstimmen konnte, wurde ein Bauprojekt ausgearbeitet. Wegen des weiter zunehmend dringenden Handlungsbedarfs auf der Linie 10 war es das Ziel, nach der Abstimmung rasch mit der Realisierung zu beginnen. Deshalb wurden in Absprache mit den involvierten Gemeinden für gewisse Teile des Projekts das Plangenehmigungsverfahren gestartet, die Ausführungsprojekte vorbereitet und erste Arbeiten öffentlich ausgeschrieben und vergeben. Ein solches Vorgehen ist auch bei anderen grossen Verkehrsvorhaben üblich.

5. Nein. Im Zusammenhang mit dem Projekt Tram Region Bern wurden keine zusätzlichen Stellen in der Kantonsverwaltung geschaffen. Entsprechend führt nun auch die Ablehnung des Projekts nicht zu einer Minderbelastung der Kantonsverwaltung. Die Verkehrsprobleme im Korridor Köniz–Ostermundigen bleiben bestehen und werden die zuständigen kantonalen Ämter weiter beschäftigen. Hingegen mussten verschiedene Drittaufträge abgebrochen bzw. konnten nicht gestartet werden.
6. Ja.
7. Grundsätzlich ja. Die Erfahrung lehrt nun jedoch, dass auch ausgesprochen partizipative Prozesse mit einem sehr sorgfältigen Einbezug der Bevölkerung keine Garantien für die Akzeptanz grosser Infrastrukturvorhaben sind. Künftig ist daher zu prüfen, ob bereits früher im Projektverlauf Grundsatzentscheide zur Realisierung nötig sind. Solche Grundsatzentscheide müssten allerdings auf der Basis ungenauerer Kostenschätzungen und zumindest teilweise fehlender Detailinformationen zum Projekt fallen. Deshalb war ein solches Vorgehen bisher nicht üblich.
8. Dass Volksentscheide auch negativ ausfallen können, liegt in der Natur der direkten Demokratie. Die Planungsarbeiten an Tram Region Bern waren ein Gemeinschaftsprojekt mit gemeinsamer Verantwortung der Legislativen und Exekutiven sowohl auf kantonaler als auch auf kommunaler Ebene.

An den Grossen Rat