

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 Kleinwaben und Tram Bern - Ostermundigen. 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