

Interpellation

2581 Fuchs, Bern (SVP)

Weitere Unterschriften: 0

Eingereicht am: 14.06.2004

Tram Bern West – wird der Volksentscheid nun respektiert?

Regierungsrat des Kantons Bern und Gemeinderat der Stadt Bern haben sich mit ihrem gesamten Prestige für das Tram Bern West eingesetzt und obwohl Repräsentanten der Bauwirtschaft und die meisten Vertreter der politischen Parteien das Vorhaben zur Schicksalsfrage des Kantons Bern stilisierten, obwohl fast ausnahmslos alle Medienschaffenden, teilweise geradezu mit missionarischem Eifer, dafür warben, obwohl BernMobil aus öffentlichen Mitteln eine lang andauernde, intensive Werbekampagne führte und den ganzen Kanton mit Plakaten beklebte und mittels einer Abstimmungszeitung Unwahrheiten verbreitete, scheiterte das Projekt „Tram Bern West“ am 16. Mai 2004 in der Volksabstimmung und im Westen von Bern wurde das Projekt mit fast 60 % noch deutlicher abgelehnt als seinerzeit beim städtischen Anteil.

Indem BernMobil den Entscheid der Stimmbürger bewusst an den Schluss des Planungsprozederes stellte, sind Kosten entstanden, die nun von der öffentlichen Hand getragen und offenbar zu einem grossen Teil abgeschrieben werden müssen. Der Presse ist zudem zu entnehmen, dass die Regierungen von Stadt und Kanton Bern zusammen mit BernMobil das Projekt ohne Rücksicht auf den Volksentscheid weiter verfolgen wollen. Schlechte Verlierer, fehlende Einsicht, Sturheit oder was soll das fragt man sich weitherum?

Ich bitte den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie hoch sind die bisherigen Aufwendungen für das gescheiterte Projekt?
2. Aufgrund welcher Gesetzesgrundlage wurden diese Aufwendungen getätigt und wäre eine Etappierung nicht sinnvoller gewesen, nachdem sich die Opposition gegen das Bauprojekt bereits vor Jahren manifestiert hatte?
3. Was will der Regierungsrat unternehmen, damit inskünftig bei Ablehnungen von Bauprojekten an der Urne nicht vorgängig derart hohe Kosten entstehen?
4. Welches sind die bisherigen sechs grössten Auftragnehmer und wie hoch ist je deren Volumen an den Kosten unter Punkt 1?
5. Wurden trotz laufender Ausschreibung bereits Auftragsversprechen gemacht im Hinblick auf den effektiven Bau des Tram Bern West?
6. Wieviele Firmen sind dem Regierungsrat namentlich bekannt, welche aufgrund des Volks-NEIN zum Tram Bern West Kurzarbeit eingeführt haben und um wieviele Arbeitsplätze geht es?

7. Wurden den unter Punkt 6 genannten Firmen Zusagen auf mögliche Arbeitsleistungen gemacht?
8. Trifft es zu, dass die Regierungen von Stadt und Kanton Bern das Projekt ungeachtet des Volksentscheides weiter verfolgen?
9. Auf welche Rechtsgrundlage stützt sich der Regierungsrat (gegebenenfalls) bei dieser Weiterführen eines abgelehnten Projektes? Wer trägt dafür die Kosten?
10. Wird (gegebenenfalls) wiederum BernMobil mit der Bearbeitung des Projekts beauftragt?
11. Werden die Kritiker des abgelehnten Projekts in die Erarbeitung einer neuen Lösung einbezogen werden? Wenn ja, wie?

Antwort des Regierungsrates

Zu Frage 1:

Die Schlussabrechnung wird zurzeit erstellt. Die Abrechnung wird aus heutiger Sicht auf ca. 10.5 Mio. Franken inkl. MWSt geschätzt.

Zu Frage 2:

BERNMOBIL erhielt gemäss Art. 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) den Auftrag zur Projektierung von Tram Bern West durch die politischen Instanzen von Stadt und Kanton Bern. Die Projektierung von Investitionsvorhaben im Bereich öffentlicher Verkehr wird in der Regel durch die Transportunternehmungen vorgenommen. Ihre Aufwendungen werden von der öffentlichen Hand gemäss dem vereinbarten Leistungsauftrag abgegolten (Art. 6 ÖVG). Da es sich beim Projekt Tram Bern West um ein Grossprojekt handelte, arbeitete BERNMOBIL von Anfang an mit den verantwortlichen Stellen der öffentlichen Hand eng zusammen.

Die Planung wurde durch BERNMOBIL vorfinanziert und wird gestützt auf Art. 4 und 5 ÖVG gemäss dem bei Eisenbahnprojekten üblichen Verfahren abgegolten. Die jeweiligen Kredite für die einzelnen Projektierungsschritte wurden durch die Behördendelegation Tram Bern West beantragt und durch den Verwaltungsrat BERNMOBIL genehmigt.

Die Planung erfolgte in kleinen, überschaubaren Schritten: Wettbewerbsverfahren, Studienauftrag, Ausarbeitung Plangenehmigungsprojekt nach Eisenbahnrecht. Grössere Beträge (Ausarbeitung Bauprojekt Linie nach Brünnen) wurden erst frei gegeben, als aufgrund der Bundesbeschlüsse ersichtlich wurde, dass ein Grossteil von Tram Bern West bis 2006 realisiert werden soll. Der Planungsprozess wurde von Anfang an offen durchgeführt. Die städtische Planungs-, Verkehrs- und Baukommission sowie die Quartierkommission Bümpliz Bethlehem und die Bevölkerung wurden einbezogen.

Zu Frage 3:

Wie bereits dargelegt, wurde beim Tram Bern West in kleinen und überschaubaren Schritten vorgegangen. Jeder weitere Schritt wurde erst nach Vorliegen der notwendigen politischen Entscheide in Angriff genommen.

Damit ein notwendiger Kredit beantragt werden konnte, musste das Projekt bereits vertieft ausgearbeitet werden. Nur so konnten verlässliche Beträge evaluiert und eine Wirtschaftlichkeitsrechnung durchgeführt werden.

Der Regierungsrat wird auch bei zukünftigen Planungen von Infrastrukturprojekten des öffentlichen Verkehrs gemäss den gesetzlichen Vorgaben vorgehen.

Zu Frage 4:

Die bisherigen Arbeiten beschränkten sich auf die Planung, Projektierung und das Projektmanagement und die juristische Beratung. Die Planung wurde abschnittsweise nur so weit vorgenommen, wie es für den Bewilligungsprozess bzw. zur Einhaltung des Realisierungsprogramms erforderlich war.

Die grössten Auftragnehmer waren (Reihenfolge nach der Höhe des Volumens):

Ingenieurgemeinschaft Weyermannshaus (inkl. Subunternehmern), Markwalder & Partner AG (inkl. Subunternehmern), B+S Ingenieur AG (inkl. Subunternehmern), TBF + Partner AG (inkl. Subunternehmern), Team Metron (inkl. Subunternehmern), Techdata (inkl. Subunternehmern)

Zu Frage 5:

Nein.

Zu Frage 6:

Im heutigen Projektstand wurden ausschliesslich Leistungen für die Planung und Projektierung, die juristische Begleitung sowie das Projektmanagement erbracht. Nach einer Kreditfreigabe am 16.05.2004 durch den Souverän hätten die Bauarbeiten jedoch innert weniger Wochen aufgenommen werden können. Diese Organisation war aufgrund des enormen Zeitdrucks notwendig, welcher sich im Wesentlichen aus der Vorgabe einer Inbetriebnahme der Linie Bethlehem bis Ende 2006 ergab (Eröffnung Freizeit- und Einkaufszentrum WestSide). Zudem waren die in Aussicht gestellten Bundesgelder nur für bestimmte Jahre als Zahlungskredite eingeplant.

Die involvierten Unternehmungen hielten deshalb entsprechende Kapazitäten bereit. Die nun überzählig gewordenen Mitarbeiter konnten in 3 Unternehmungen nicht anderweitig eingesetzt werden. Insgesamt musste eine Unternehmung sofort Mitarbeiter entlassen, eine Unternehmung musste Kurzarbeit anmelden. Insgesamt sind 15 Arbeitsplätze betroffen.

Es ist aber klar, dass der Baubranche im Kanton Bern das jährliche Bauvolumen von rund 40 Mio. Franken in den nächsten 3 Jahren fehlen wird. Diese mittelfristigen Auswirkungen auf die gesamte Baubranche können nicht genauer beziffert werden.

Zu Frage 7:

Nein.

Zu Frage 8:

Nein. Der Kanton ist als Besteller des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs aber dafür verantwortlich, dass der Kanton mit öffentlichem Verkehr möglichst wirtschaftlich und nachfragegerecht erschlossen ist.

Die Verkehrsprobleme im Westen von Bern sind mit der Ablehnung des vorgelegten Tramprojekts nicht gelöst. Zurzeit werden deshalb alle bereits früher geprüften Erschliessungsvarianten sowie weitere untersucht. Die Behördendelegation ist aufgrund der Faktenlage überzeugt, dass eine Tramlösung mittel- bis längerfristig am wirtschaftlichsten ist.

Es ist aber kaum wahrscheinlich, dass die abgelehnte Tramvariante erneut zur Diskussion gestellt wird.

Zu Frage 9:

Gemäss Art. 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr ist der Kanton angehalten, ein volkswirtschaftlich und sozialpolitisch ausreichendes Angebot an Leistungen des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten und dabei einen möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel zu erreichen. Zu diesem Zweck leistet er den Transportunternehmungen Abgeltungen für ihre Investitions- und Betriebsaufwendungen.

Auf der Basis dieser gesetzlichen Grundlagen werden gemeinsam mit den betroffenen Transportunternehmungen Lösungen für die anstehenden Verkehrsprobleme erarbeitet. Die anfallenden Kosten für die Projektierung von Investitionsvorhaben sind dementsprechend im Rahmen der Leistungserbringung durch die Transportunternehmungen als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt (Art. 3 und 6 ÖVG).

Zu Frage 10:

Die Beantwortung dieser Frage wird erst nach Vorliegen der Ergebnisse der laufenden Abklärungen über das weitere Vorgehen möglich sein.

Zu Frage 11:

Wie bereits im nun abgelehnten Projekt praktiziert, werden auch bei der Inangriffnahme neuer Projekte Möglichkeiten der Partizipation aller Interessierten geschaffen. Es wäre jedoch verfrüht, die geeignete Art der Mitwirkung bereits heute festzulegen.

An den Grossen Rat