Vorstoss-Nr:	086-2012
Vorstossart:	**Interpellation**
Eingereicht am:	29.03.2012
Eingereicht von:	Etter (Treiten, BDP) (Sprecher/ -in) Schenk-Anderegg (Schüpfen, BDP) Gnägi (Jens, BDP) Siegenthaler (Rüti b.Büren, BDP) Spring (Lyss, BDP)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit:	
Datum Beantwortung:	17.10.2012
RRB-Nr:	1447/2012
Direktion:	BVE

Regiotram Biel

Anlässlich der Sitzung der Begleitgruppe Regiotram vom 16. Januar hat die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin das Projekt Regiotram Biel einer grösseren Gruppe vorgestellt.

Das Regiotram soll das Bözingenfeld an den Knotenpunkt Bahnhof Biel anbinden. Gleichzeitig soll die bestehende Bahnlinie der Aare-Seeland-Mobil von Ins nach Biel mit dem Regiotram bis ins Bözingenfeld verlängert werden. Die Linie führt mitten durch die Stadt und ergänzt oder konkurrenziert das bestehende Busnetz in der Stadt Biel

Der Regierungsrat wird ersucht, zum Regiotram Biel folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie kann eine einzige Tramlinie sinnvoll in das städtische Verkehrsnetz integriert werden?
2. Welche Vorteile bietet eine einzige Tramlinie in einer Stadt gegenüber einer Erweiterung des bestehenden Busnetzes?
3. Wie sieht die Wirtschaftlichkeit des Projekts Regiotram gegenüber dem Bus aus?
4. Wie ist eine Investition von über 350 Mio. Franken für eine isolierte Tramlinie zu rechtfertigen?
5. Wie stark gewichtet die Regierung den Vorteil einer umsteigefreien Verbindung von Ins bis ins Bözingenfeld?
6. Aus welchen Überlegungen wird die SBB Haltestelle Bözingenfeld zusammen mit der Erweiterung des Regiotrams besser beurteilt als die Erweiterung der Buslinie ins Bözingenfeld?
7. Wie ist die Finanzierung dieses Regiotram-Projekts vorgesehen?
8. Wie verläuft der weitere politische Prozess bis zu einer allfälligen Bewilligung des Regiotram-Projekts?

Antwort des Regierungsrates

Das Projekt Regiotram ist das Schlüsselprojekt des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Biel-Seeland und des Agglomerationsprogramms Biel. Im Synthesebericht des Regierungsrats zu den Agglomerationsprogrammen erhält das Projekt hohe Priorität. Durch eine Verlängerung der BTI-Linie über den Bahnhof Biel hinaus durch die Innenstadt ins Bözingenfeld sollen die Wohngebiete des rechten Bielerseeufers mit der Stadt und dem Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld verbunden werden. Damit entsteht eine leistungsfähige ÖV-Achse für die Wirtschafts-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Raum Biel.

Dass ein Regiotram realisiert werden soll, ist das Ergebnis einer umfassenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB), bei der 2008 unter Federführung der Region zahlreiche Varianten zur besseren ÖV-Erschliessung untersucht wurden.

Unter Federführung des Kantons ist anschliessend bis 2011 ein Vorprojekt ausgearbeitet worden. In einem partizipativen Prozess konnten sich auch Bevölkerung und Interessenorganisationen zum Projekt äussern. Bevor nun die Projektierung weitergeführt werden soll, hat die Bevölkerung von Biel und Nidau im Rahmen von Volksabstimmungen, die im Frühjahr 2013 stattfinden werden, die Möglichkeit, sich zur Freigabe von Mitteln für die weitere Projektierung zu äussern.

Das Regiotram ist bereits im Rahmen der ersten Generation der Agglomerationsprogramme beim Bund zur Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds eingereicht worden und als B-Projekt (Baubeginn 2015 bis 2018) anerkannt worden. Mit dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation soll es nun zum A-Projekt werden.

Zu Frage 1:

Das Regiotram soll in Zukunft das Rückgrat des ÖV-Systems im Grossraum Biel bilden. Dabei kann auf der bestehenden BTI-Linie aufgebaut werden, die durch die Bieler Innenstadt bis ins Bözingenfeld verlängert werden soll. Die verschiedenen Linien des öffentlichen Verkehrs sollen sich gegenseitig ergänzen und optimal aufeinander abgestimmt werden. Im Rahmen der Vorprojektarbeiten wurde ein entsprechendes Buskonzept erarbeitet. Mit Einführung des Regiotrams soll eine Buslinie wegfallen, bei einer zweiten wird das Angebot angepasst, da die entsprechenden Transportbedürfnisse durch das Tram abgedeckt werden. Damit kann das zukünftige Busnetz optimal auf das Tramprojekt abgestimmt und das Tram in das Verkehrssystem der Stadt Biel eingebunden werden.

Zu Frage 2:

Das Regiotram hat den grossen Vorteil, die Wohngebiete des rechten Seeufers direkt mit der Bieler Innenstadt und dem Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld zu verbinden. Dies konnte im Rahmen der ZMB nachgewiesen werden. Unter den untersuchten Varianten, Expressbus zwischen Nidau und Bözingenfeld, Ausbau der S-Bahn auf dem SBB-Netz und Regiotram bringt nur die Bestvariante Regiotram die gewünschten städtebaulichen und raumplanerischen Impulse und die optimale Anbindung der Entwicklungsgebiete an den öffentlichen Verkehr.

Die Vorteile des Regiotrams gegenüber einer Buslösung sind insbesondere die umsteigefreie Verbindung vom nachfragestarken rechten Bielerseeufer in die Stadt Biel und ins Bözingenfeld, die grösseren Kapazitäten und ein höherer Fahrkomfort.

Zu Frage 3:

Zum jetzt vorliegenden Vorprojekt des Regiotrams wurde eine Wirtschaftlichkeitsstudie erarbeitet. Die Wirtschaftlichkeit des Regiotrams wird im Vergleich zu einem Referenzzustand ohne Regiotram berechnet. Dieser Referenzzustand entspricht dem Status quo, mit einer verbesserten Buserschliessung zwischen dem Bahnhof Biel und dem Bözingenfeld. Die Wirtschaftlichkeitsanalyse weist für das Regiotram einen volkswirtschaftlichen Nutzen von bis zu + 14,1 Millionen Franken pro Jahr aus. Der Grossteil des volkswirtschaftlichen Nutzens fällt durch die Umstellung von Bus- auf Trambetrieb an. Das Nutzen-/Kosten-

Verhältnis des Regiotrams beträgt je nach Variante 1.5 bis 1.9. Das heisst: Für jeden investierten Franken fällt ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 1.50 bis 1.90 Franken an.

Zu Frage 4:

Investitionen in Bahn- und Traminfrastrukturen sind Generationenprojekte. Die Kosten für die Realisierung solcher Projekte sind hoch, der ausgewiesene volkswirtschaftliche Nutzen fällt anschliessend während eines langen Zeitraums an. Dies wird in der Wirtschaftlichkeitsanalyse bewertet, die hier zu sehr positiven Ergebnissen kam. Die Investition in die Traminfrastruktur beläuft sich auf 235 Mio. Franken. In den weiteren Kosten von insgesamt 76 Millionen Franken sind Investitionen für die Erneuerung von Werkleitungen und die Aufwertungen des Strassenraums enthalten, welche sowieso anstehen und dank Synergien im Rahmen des Tramprojekts verhältnismässig kostengünstig realisiert werden können.

Ohne Realisierung des Regiotrams können die zentralen Ziele des Bieler Agglomerationsprogramms nicht umgesetzt werden.

Zu Frage 5:

Umsteigefreie Verbindungen sind beim öffentlichen Verkehr gerade bei kurzen Reisezeiten deutlich attraktiver als Verbindungen, bei denen umgestiegen werden muss. Mit dem Regiotram werden umsteigefreie Verbindungen zwischen den Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebieten am rechten Bielerseeufer und dem Stadtzentrum von Biel, den Arbeits- und Wohngebieten entlang der Schüss und in Mett sowie den Arbeits- und Freizeitgebieten im Bözingenfeld ermöglicht.

Die Analysen mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell und im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsstudie zeigen, dass umsteigefreie Verbindungen vom rechten Seeufer insbesondere für Wege in die Innenstadt und in die Gebiete zwischen dem Stadtzentrum und dem Bözingenfeld von grosser Bedeutung sind. Mit dem Regiotram Biel kann das starke Fahrgastaufkommen bewältigt und gleichzeitig eine Direktverbindung in die Stadt angeboten werden.

Zu Frage 6:

Das Projekt der SBB Haltestelle Bözingenfeld ist nicht direkt abhängig vom Bau des Regiotrams und soll unabhängig vom Regiotram bis Ende 2013 realisiert werden. Sie wird eine Verbesserung der Erreichbarkeit des wichtigen kantonalen und regionalen Entwicklungsschwerpunkts Bözingenfeld mit dem öffentlichen Verkehr aus der ganzen Region bringen. Die volle Wirkung wird die neue Haltestelle mit der Anbindung an das Regiotram erhalten. Es entstehen neue attraktive Verbindungen vom Bözingenfeld in den Raum Lengnau, Grenchen und Solothurn und umgekehrt. Mit einer Buslinie kann nur ein Teil dieser Wirkung erzielt werden.

Zu Frage 7:

Die Kosten für die Traminfrastruktur betragen rund 235 Millionen Franken. Diese Kosten sollen zu voraussichtlich 40 % vom Bund aus dem Infrastrukturfonds und zu 60 % vom Kanton Bern über den Investitionsrahmenkredit ÖV finanziert werden. Dazu kommen zusätzliche Kosten von 76 Millionen Franken für Werkleitungen und die Aufwertung des Strassenraumes, an denen sich die Städte Biel und Nidau, die Werkeigentümer und der Bund zu beteiligen haben werden.

Zu Frage 8:

Im kommenden Frühjahr sind in Biel und Nidau Volksabstimmungen zu den Gemeindeanteilen an den Kosten für die Ausarbeitung des Bauprojekt geplant. Der Kantonsanteil am Gesamtprojekt wird im Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2014 bis 2017 enthalten sein, welcher im März 2013 im Grossen Rat behandelt wird.

2014 entscheiden die Eidgenössischen Räte über die Kostenbeteiligung des Bundes.

Nach Vorliegen des Bauprojekts werden schliesslich in Biel und Nidau Volksabstimmungen zu den Realisierungskrediten nötig. Dies dürfte gemäss der aktuellen Planung im Jahr 2016 der Fall sein.

An den Grossen Rat