

Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.: 530/2017
Datum RR-Sitzung: 31. Mai 2017
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 672115
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Bernmobil; Kantonsbeitrag an den Pilotbetrieb mit Elektrobussen auf der Linie 17 (Bern – Köniz Weiermatt) nach Art. 4 und 5 ÖVG / Projekt RK 2017_04 **Ausführungsbeschluss zum Rahmenkredit öffentlicher Verkehr 2014–2017**

1 Gegenstand

Bewilligung eines Investitionsbeitrags von insgesamt CHF 2'160'000.-- an den Pilotbetrieb mit Elektrobussen auf der Linie 17 (Bern – Köniz Weiermatt). Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (CHF 720'000.--) am Gesamtbeitrag des Kantons.

Die Nettoausgabe zulasten Kanton Bern (zu bewilligender Kredit) beläuft sich auf CHF 1'440'000.--.

Der Beitrag an Bernmobil wird als à-fonds-perdu Investitionsbeitrag geleistet.

2 Rechtsgrundlagen

- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 4, 5, und 12
- Kantonales Energiegesetz vom 15. Mai 2011 (KEnG; BSG 741.1), Art. 2 und 55
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG, BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- GRB vom 5. Juni 2013 "Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2014–2017"

3 Ausgabenart und rechtliche Qualifikation der Ausgabe / Zuständigkeit gemäss Rahmenkredit

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG zulasten des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2014–2017".

Gemäss Ziffer 5 des Grossratsbeschlusses vom 5. Juni 2013 ist der Regierungsrat zuständiges Organ nach Art. 53 Abs. 2 FLG für die Mittelverwendung und den Vollzug des Rahmenkredits.



4 Massgebende Ausgaben

4.1 Kostenaufstellung

Pilotbetrieb mit Elektrobussen auf der Linie 17	CHF	4'530'000.00
./. Anteil Bernmobil	CHF	1'350'000.00
./. Anteil Stadt Bern	CHF	500'000.00
./. Anteil Ökofonds (ewb)	CHF	500'000.00
./. Anteil Gemeinde Köniz	CHF	180'000.00
Anteil Kanton Bern	CHF	2'000'000.00
+ Vorsteuerabzugskürzungen (MWST) auf à-fonds-perdu-Beiträgen	CHF	160'000.00
Kosten zulasten Kanton Bern (Kanton und Gemeinden)	CHF	2'160'000.00
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	CHF	720'000.00
Ausgabe zulasten Kanton / Höhe des Ausführungsbeschlusses	CHF	1'440'000.00

4.2 Bezug zu Voranschlag und Finanzplan

Die Ausgabe ist im Voranschlag 2017 eingestellt und im Finanzplan 2018–2019 enthalten.

4.3 Folgekosten

Der Subventionsbeitrag wird à-fonds-perdu geleistet. Es entstehen keine Folgekosten.

5 Stand des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr"

Bewilligte Rahmenkreditsumme	CHF	544'000'000.00
./. bereits beansprucht	CHF	392'831'100.00
<i>noch offene Kreditsumme</i>	<i>CHF</i>	<i>151'168'900.00</i>
Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches	CHF	1'440'000.00
Stand Rahmenkredit neu	CHF	149'728'900.00

6 Kreditart / Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr

Ausführungsbeschluss zu Rahmenkredit gemäss Art. 149 FLV mit folgenden voraussichtlichen Zahlungen:

Konto	Produktgruppe und Kostenträger	Jahr	Betrag (Kt/Gde)
363200	09.13.9100 910071	2017	CHF 100'000.00
363200	09.13.9100 910071	2018	CHF 1'900'000.00
363200	09.13.9100 910071	2019	CHF 160'000.00
Total	(Kanton und Gemeinden)		CHF 2'160'000.00

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Die entsprechenden Gemeindebeiträge von CHF 720'000.-- werden über das Konto 463200 vereinnahmt.

7 Begründung

Die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (Bernmobil) gehören zu den Pionieren der elektrischen ÖV-Mobilität. Seit über 115 Jahren fährt Bernmobil mit Trams und seit über 75 Jahren mit Trolleybussen mit elektrischem Antrieb. Von den 102 Millionen Fahrgästen wurden im Jahr 2016 rund 70 % mit elektrischer Traktion befördert.

Bernmobil will diesen Anteil weiter erhöhen. Mit der Beschaffung von Hybridbussen werden neu auch auf Buslinien kurze Strecken elektrisch zurückgelegt. Ab Frühling 2018 kommen neue Trolleybusse zum Einsatz, die dank eines Batteriepacks auf den Fahrzeugen auch Teilstrecken ohne Fahrleitung elektrisch zurücklegen können, um beispielsweise Baustellen zu umfahren. Bisher musste im Falle von Umfahrungen vollständig auf Diesel- und Gasbusse umgestellt werden.

Bernmobil verfolgt das Ziel, mittelfristig sämtliche Gas- und Dieselbusse durch Elektrobusse abzulösen. Die technologische Entwicklung der Elektromobilität schreitet rasch voran. Laufend werden neue und bessere elektrisch angetriebene Fahrzeuge entwickelt und produziert. Deshalb will Bernmobil die Vorteile der Elektromobilität gegenüber Diesel- und Gasbussen künftig auch auf Buslinien nützen. Diese Vorteile sind:

- kein Schadstoffausstoss im Betrieb
- klimaneutraler Betrieb mit Strom aus erneuerbaren Quellen
- deutliche Lärmreduktion
- deutliche Energieeinsparungen

Diese Vorteile tragen dazu bei, die Lebensqualität in der Stadt und Region Bern zu verbessern. Bernmobil will daher im Hinblick auf die nächste grosse Busersatzbeschaffung im Jahr 2020/21 Erfahrungen mit dem Betrieb von Elektrobussen sammeln.

Pilotbetrieb auf der Linie 17 Bern – Köniz Weiermatt

Der Betrieb einer Elektrobuslinie ist anspruchsvoller als der Betrieb einer Dieselbuslinie. Die grösste Einschränkung der Elektrobusse besteht in deren begrenzten Reichweite. Sie sind daher weniger flexibel einsetzbar als Diesel- und Gasbusse. Bernmobil will auf der Linie 17 in einem fahrplanmässigen Pilotbetrieb testen, wie sich elektrische Busse im täglichen Betrieb bewähren und welche Auswirkungen sie auf Fahrplan, Umlaufzeiten, Fahrzeugdisposition, Umleitungen oder die Leitung des Liniverkehrs haben. Der Pilotbetrieb soll Aufschlüsse darüber geben, welche Technologie künftig zum Einsatz kommen soll, insbesondere beim Laden der Batterien auf der Linie.

Als vierjähriger Pilot sollen die Linie 17 in den Jahren 2019–2022 integral als E-Linie betrieben und dafür fünf Elektro-Gelenkbusse eingesetzt werden. Im Jahr 2020 soll entschieden werden, ob der Pilotbetrieb nach den vier Jahren in einen ordentlichen E-Betrieb überführt und welche Fahrzeugtraktionen bei der nächsten anstehenden Ersatzbeschaffung ausgeschrieben werden.

Mehrkosten im Betrieb

Umweltfreundliche Technologien kosten im Entwicklungsstadium mehr als bereits jahrelang hergestellte Serienprodukte, wie der Dieselbus. Die grössten Kostenunterschiede zu marktüblichen Dieselfahrzeugen bestehen in der Anschaffung der Elektrofahrzeuge und im notwendigen Bau von Ladeinfrastrukturen. Die Betriebskosten der E-Gelenkbusse für Instandhaltung und Energie entsprechen denjenigen der bisher eingesetzten Gelenkbusse.

Die Nettoinvestition für den 4-jährigen Pilotbetrieb von CHF 4.53 Mio. ohne MWST setzen sich zusammen aus der Beschaffung der 5 Fahrzeuge, der Ladestation Weiermatt, den 5 Ladestationen im Depot Eigerplatz sowie zusätzlichen Fahrzeugausrüstungen. Dank der hohen Wertigkeit und des hohen Wiederverkaufswerts der Fahrzeuge und der Ladestationen nach 4 Jahren kann das finanzielle Risiko für alle Beteiligten verhältnismässig tief gehalten werden.

Zur Finanzierung des Pilotbetriebs haben Bernmobil, die Stadt Bern, ewb (Ökofonds) sowie die Gemeinde Köniz einen Interessenbeitrag zugesichert, so dass sich die Kosten zulasten des Kantons auf CHF 2.16 Mio. (netto CHF 1.44 Mio.) belaufen.

Mit den Beiträgen werden die betrieblichen Mehrkosten des Pilotbetriebes aufgefangen und die ungedeckten Betriebskosten der Linie 17 erhöhen sich in den Jahren 2019–2022 nicht.

Im Namen des Regierungsrates
Der Staatsschreiber
Auer



Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion