

3. Juli 2013 BVE C

0 9 2 2

BERNMOBIL / K3 Tram Region Bern (Ast Ostermundigen); Kantonsbeitrag an die erste Etappe der Erweiterung des Tramnetzes (Tram Region Bern, Umstellung der Buslinie 10 Ostermundigen – Köniz auf Trambetrieb) Investitionsvereinbarung nach Art. 4 und 5 ÖVG / Projekt RK 2013_07; Mehrjähriger Verpflichtungskredit

1 GEGENSTAND

Bewilligung eines Investitionsbeitrages von maximal Fr. 187'686'000.-- an die erste Etappe der Erweiterung des Tramnetzes (Tram Region Bern, Umstellung der Buslinie 10 Ostermundigen – Köniz auf Trambetrieb).

Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (Fr. 62'562'000.--) am Gesamtbeitrag des Kantons.

Die Nettoausgabe zulasten Kanton Bern (zu bewilligender Kredit) beläuft sich auf: Fr. 125'124'000.--

Der Kantonsbeitrag wird gemäss der derzeitigen Finanzierungspraxis bedingt rückzahlbar oder à-fonds-perdu geleistet. Die Beitragsart wird gestützt auf die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund festgelegt.

2 RECHTSGRUNDLAGEN

- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 4, 5, und 12
- 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.
- Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen vom 6. Oktober 2006 (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13), Art. 7
- Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 21. September 2010
- Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe vom 22. März 1985 (MinVG; SR 725.116.2), Art. 17
- Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr vom 7. November 2007 (MinVV; SR 725.116.21), Art. 24
- GRB 2099 vom 1. April 2009 "Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2010–2013"



3 KOSTEN / MASSGEBENDE KREDITSUMME

Werkleitungen	Fr. 63'290'000.--
Bahntechnik	Fr. 60'190'000.--
Hochbau, Strassenbau und Bepflanzungen	Fr. 48'990'000.--
Kunstabauten	Fr. 31'200'000.--
Landerwerb	Fr. 21'510'000.--
Baunebenkosten	Fr. 15'160'000.--
Planerhonorare	Fr. 14'480'000.--
Verkehrsmanagement	Fr. 7'690'000.--
Diverses und Unvorhergesehenes (Risiko)	Fr. 14'980'000.--

Total Kosten K3 Tram Region Bern (Ast Ostermundigen)	Fr. 277'490'000.--
Submissionen und Ausführungsprojekt Eigerplatz	Fr. 1'600'000.--
./. Anteil Bund	Fr. 48'540'000.--
./. Anteil Gemeinde Ostermundigen	Fr. 26'740'000.--
./. Anteil Stadt Bern	Fr. 24'920'000.--
./. Anteil Werke	Fr. 17'640'000.--
./. Anteil BERNMOBIL	Fr. 72'000.--

Kostenanteil zulasten Kanton Bern	Fr. 161'178'000.--
Kostenungenauigkeit +/- 10%	Fr. 16'118'000.--
MWST-Zuschlag auf à-fonds-perdu Beiträgen	Fr. 10'390'000.--
Total Kostenanteil zulasten Kanton Bern brutto	Fr. 187'686'000.--
./. Anteil der bernischen Gemeinden nach Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG	Fr. 62'562'000.--

Ausgabe zulasten Kanton / zu bewilligender Kredit	Fr. 125'124'000.--
--	---------------------------

Anmerkung zum Bundesbeitrag

Der Bund hat den Grundsatzentscheid zur Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs gefällt. Gestützt auf Art. 7 IFG, Art. 17a-d MinVG und 24 MinVV sowie auf den Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr hat der Bund die Mitfinanzierung der Massnahme "Tram Ostermundigen/Rüti" zugesichert.

Teuerungsbedingte Mehrkosten gegenüber der Preisbasis (Bahnau-Teuerungsindex (BTI) Indexstand 2012 II) werden mit diesem Beschluss bewilligt.

3.1 Gesamtkosten zulasten Kanton Bern: Übersicht

K1 Vorprojekt Tram Region Bern	Fr. 9'078'000.--
K2 Auflage- und Bauprojekt Tram Region Bern	Fr. 22'000'000.--
K3 Tram Region Bern (Ast Ostermundigen)	Fr. 289'480'000.--

Total Kosten	Fr. 320'558'000.--
./. Anteil Bund	Fr. 48'540'000.--
./. Anteil Gemeinde Ostermundigen	Fr. 28'205'000.--
./. Anteil Stadt Bern	Fr. 26'385'000.--
./. Anteil Werke	Fr. 17'640'000.--
./. Anteil BERNMOBIL	Fr. 2'232'000.--
./. Anteil Gemeinde Köniz	Fr. 1'465'000.--

Kostenanteil Kanton Bern	Fr. 196'091'000.--
Kostenungenauigkeit / Reserve für Zusatzabklärungen	Fr. 18'618'000.--

Totaler Investitionsbeitrag zulasten Kanton Bern (inkl. Gemeinden)	Fr. 214'709'000.--
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	Fr. 71'569'700.--
Ausgabe zulasten Kanton	Fr. 143'139'300.--
./. bereits bewilligte Vorprojektkosten (RRB 0947/2009)	Fr. 5'375'300.--
./. bereits bewilligte Bau- und Auflageprojektkosten (RRB 1171/2011)	Fr. 12'640'000.--
zu bewilligender Kredit	Fr. 125'124'000.--

3.2 Art der Ausgabe / Finanzkompetenz

Es handelt sich um neue Ausgaben gemäss Art. 48 Abs. 2 Bst. a FLG. Im Weiteren sind die Ausgaben einmalig im Sinne von 46 FLG. Der Kredit erfolgt zulasten des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2010 – 2013".

Gemäss Ziffer 5 des Grossratsbeschlusses 2099 vom 1. April 2009 ist der Regierungsrat zuständiges Organ nach Art. 53 Abs. 2 FLG für die Mittelverwendung und den Vollzug des Rahmenkredits.

3.3 Bezug zu Voranschlag und Finanzplan

Die Ausgaben sind im Voranschlag 2013 und im Finanzplan 2014 – 2016 enthalten.

3.4 Folgekosten

Das bedingt rückzahlbare Darlehen wird in der Bilanz der Unternehmung als unverzinsliche Verbindlichkeit gegenüber der öffentlichen Hand ausgewiesen. Eine Rückzahlung erfolgt nur, wenn das Objekt durch die Transportunternehmung zweckentfremdet oder veräussert wird.

Für den Betrieb der neuen Infrastruktur werden – wie bei allen anderen Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs – Unterhaltskosten anfallen. Die Wirtschaftlichkeitsprüfung der Firma Ecoplan zum Tram Region Bern hat ergeben, dass die mit der notwendigen Kapazitätssteigerung anfallenden Folgekosten mit Trambetrieb deutlich tiefer ausfallen als bei einer Weiterführung des Busbetriebs (vgl. Schlussbericht ECOPLAN vom 13. April 2011 zur Wirtschaftlichkeitsrechnung von Tram Region Bern zuhanden des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, www.tramregionbern.ch).

Für BERNMOBIL ist die Umstellung auf Tram grundsätzlich vorteilhaft, weil damit erhebliche Einsparungen bei den Betriebskosten und gleichzeitig Mehrerlöse realisiert werden können.

Da die Investitionskosten hauptsächlich von Bund und Kanton getragen werden, ergeben sich in der Folge tiefere Abgeltungen an BERNMOBIL. Für den Kanton ist daher die Tramlösung längerfristig günstiger als eine Buslösung. Allerdings vermögen die tieferen Abgeltungen für den Betrieb die Abschreibungskosten für die erheblichen Investitionsbeiträge nicht ganz zu kompensieren.

Teuerungsbedingte Mehrkosten sind mit dem Beschluss bewilligt. Die Indexteuerung richtet sich nach dem für den Kostenvoranschlag geltenden Berechnungssystem und basiert auf dem Bahnbau-Teuerungsindex (BTI), Indexstand 2012 II. Projektbedingte Mehrkosten sind durch den jeweiligen Verursacher zu tragen.

3.5 Rahmenkredit "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2010 – 2013"

Bewilligte Kreditsumme (GRB 2099/09)	Fr. 308'000'000.--
<i>./.</i> bereits beansprucht	Fr. 176'716'830.--
<hr/>	
<i>noch offene Kreditsumme</i>	Fr. 131'283'170.--
Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches	Fr. 125'124'000.--
Stand Rahmenkredit neu	Fr. 6'159'170.--

3.6 Projektbeurteilung "Rahmenkredit / Nachhaltigkeit"

Im Rahmen der Berichterstattung über den ÖV-Investitionsrahmenkredit wurde ein Raster zur Beurteilung der Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr entwickelt. Ausgehend von einer Kurzbeschreibung und den finanziellen Eckwerten wird die Bedeutung eines Projekts in Bezug auf die vier zentralen Zielsetzungen und die räumliche Wirkung dargelegt. In einem weiteren Schritt erfolgt eine qualitative Nachhaltigkeitsbeurteilung.

Ergebnis

Für die Sicherstellung der nachgefragten Kapazitäten, der Betriebsbereitschaft und der Fahrplanstabilität ist die Umstellung der Buslinie 10 Ostermundigen – Köniz auf Trambetrieb zwingend notwendig.

4 KREDITART/KONTO/RECHNUNGSJAHR

Mehrjähriger Verpflichtungskredit (Art. 50 Abs. 3 FLG) mit folgenden voraussichtlichen Zahlungen:

Konto	Produktgruppe	Kostenträger	Jahr	Betrag
564000	09.13.9171	9171.01	2013	Fr. 2'100'000.--
	Infrastruktur und Rollmaterial ÖV		2014	Fr. 14'700'000.--
			2015	Fr. 30'600'000.--
			2016	Fr. 38'300'000.--
			2017	Fr. 36'100'000.--
			2018	Fr. 30'600'000.--
			2019	Fr. 25'100'000.--
			2020	Fr. 7'100'000.--
			2021	Fr. 3'086'000.--
Total				Fr. 187'686'000.--

Das Amt für öffentlichen Verkehr wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Die Gemeindebeiträge von Fr. 62'562'000.-- werden über das Konto 4970.662000 vereinnahmt.

Es ist eine teilweise Finanzierung über den Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen geplant. Die konkreten Anträge für die entsprechenden jährlichen Fondsentnahmen werden dem Grossen Rat unterbreitet werden, erstmals in der Novembersession 2013.

5 BEDINGUNGEN

Über die Abwicklung der Hilfeleistung ist eine Vereinbarung zwischen BERNMOBIL, dem Kanton Bern, der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen abzuschliessen. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion wird ermächtigt, diese Vereinbarung, gestützt auf den vorliegenden Beschluss, im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

6 BEGRÜNDUNG

Das Projekt Tram Region Bern sieht eine Umstellung der bereits heute überlasteten Buslinie 10 auf Trambetrieb sowie eine Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern vor. Mit der Umstellung auf Trambetrieb kann die Beförderungskapazität erheblich gesteigert und die weiterhin stark wachsende Nachfrage im öffentlichen Verkehr bewältigt werden. Zudem trägt die Erweiterung des Tramnetzes zur wirtschaftlichen Entwicklung der bedienten Gebiete sowie der ganzen Region bei. Durch die Verknüpfung des Tramnetzes mit dem übergeordneten ÖV-Netz entstehen attraktive Wegketten.

Der heutige Busbetrieb auf der Linie 10 ist unwirtschaftlich. Wegen des hohen Passagieraufkommens muss der Busbetrieb im Dreiminutentakt geführt werden. Die längeren Tramfahrzeuge werden einen wesentlich effizienteren und wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen.

Für die Realisierung des Projekts haben sich der Kanton Bern, die Stadt Bern, die Gemeinden Köniz und Ostermundigen, die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und BERNMOBIL in der Planungsgemeinschaft Tram Region Bern zusammengeschlossen.

Bis 2010 wurde das Vorprojekt erarbeitet. Der Lösungsvorschlag beinhaltet das Gesamtverkehrskonzept, die Trassenführung Tram, Haltestellen, Verknüpfungen zu anderen ÖV-Angeboten, städtebauliche Aspekte sowie eine Kostenschätzung mit Genauigkeitsgrad $\pm 20\%$ für sechs verschiedene Teilprojekte. Nach Abschluss des Vorprojekts hat die Behördendelegation Tram Region Bern die Zwischenergebnisse von externen Experten überprüfen lassen. Ein Team, bestehend aus Prof. Ulrich Weidmann von der ETH Zürich und dem Ingenieurbüro ewp, hat das Projekt in allen zentralen Punkten bestätigt. Eine zeitliche Staffelung beim Bau erachten die Experten als möglich und sinnvoll.

Auf Basis des Vorprojekts hat eine öffentliche Anhörung der Bevölkerung stattgefunden. 170 schriftliche Rückmeldungen sind eingegangen und wurden zuhanden des Bauprojektes bearbeitet.



Alle Bestandteile mit Linienführung des Projekts «Tram Region Bern»

Im Herbst 2011 haben die Parlamente der Stadt Bern, von Köniz und Ostermundigen sowie der Regierungsrat mit RRB Nr. 1171/2011 die notwendigen Kredite für die Erarbeitung des Bauprojekts gesprochen. Im Herbst 2012 hat der Bundesrat dem Tram Region Bern die Infrastrukturkonzession erteilt.

Der schlechte Zustand von Strassen und Werkleitungen zwischen Viktoriaplatz und Ostermundigen und die gravierende Überlastung der Busse erfordern einen raschen Baubeginn. Da sich die Bauzeit der ersten Etappe nach Ostermundigen über insgesamt 5 Jahre erstrecken wird, kann die Realisierung in Etappen erfolgen, die sowohl punkto Finanzierung als auch punkto Bauvolumen bewältigbar sind.

Die Finanzierung des Asts Bern–Ostermundigen Rüti ist im bereits bewilligten Investitionsrahmenkredit 2010–2013 eingestellt. Die Finanzierung des Asts Bern–Köniz Schliern ist im Investitionsrahmenkredits 2014–2017 enthalten und der Kantonsbeitrag für die zuletzt vorgesehene Verlängerung nach Kleinwabern soll in den Investitionsrahmenkredit 2018–2021 einfließen.

Der Realisierung entsprechend wird auch das Plangenehmigungsverfahren etappenweise eingeleitet. Im Sommer 2013 erfolgt die Planaufgabe für den Ast Bern (ab Eigerplatz) bis Ostermundigen Rüti sowie für angrenzende Schnittstellenprojekte, wie den ÖV-Knoten Ostermundigen, die Sanierung der Gleisanlagen Breitenrain (inkl. Viktoriaplatz) oder den Gleisanschluss Tramdepot Bolligenstrasse. Die weiteren Projektteile (Ast Bern–Köniz Schliern, Verlängerung Kleinwabern) werden ab 2014 aufgelegt.

Die erste Etappe umfasst die vollständige Realisierung des Tramasts nach Ostermundigen (inkl. Erschliessung Rüti) sowie die Submission und Erstellung des Ausführungsprojekts. Damit der geplante Termin für den Baubeginn Ende 2014 eingehalten werden kann, müssen die Vorarbeiten für die Submissionen und die Erstellung des Ausführungsprojekts zwingend im Sommer 2013 beginnen. Zwecks Synergiegewinnung und wegen bautechnischer Abhängigkeiten werden die Submission und die Erstellung des Ausführungsprojekts Eigerplatz gleichzeitig ausgeführt. Sie sind daher ebenfalls Bestandteil des vorliegenden Beschlusses.

Die rund 4,2 km lange Linie des Tramasts Ostermundigen soll vom Viktoriaplatz (Anschluss an die Tramgleise der bestehenden Tramlinie 9) entlang der bestehenden Linienführung der Buslinie 10 zum Bahnhof Ostermundigen und weiter über die Bernstrasse, Oberfeld und mittels einer rund 390 m langen Tunnelstrecke zur Endstation Ostermundigen Rüti führen. Im Bereich der Haltestelle Oberfeld ist eine Betriebswendeschleife vorgesehen.

Für einzelne Abschnitte ist eine separate Trasse für den Trambetrieb vorgesehen (Haltestelle Galgenfeld-Rosengarten stadteinwärts, Haltestelle Galgenfeld-Knoten Pulverweg stadtauswärts, Pulverweg-Zentweg in beide Richtungen, Haltestellenbereich Sportplatz, Tunnel und Endstation Rüti mit Wendeschleife). Alle übrigen Abschnitte werden mit Mischverkehr im bestehenden Strassenraum betrieben. Ein übergeordnetes Verkehrsmanagement wird die optimale Verkehrsabwicklung entlang der ganzen Tramachse unterstützen. Diverse kleinräumig wirksame Massnahmen sollen die Attraktivität der Strecke für den Langsamverkehr verbessern.

Die Haltestellen sind so geplant, dass der motorisierte Individualverkehr nach spätestens zwei Tramhaltestellen eine Überholmöglichkeit hat.

Gewisse Teile der bestehenden Alleen müssen wegen der Bauarbeiten und dem geänderten Verlauf von Strassen, Gleisen und Werkleitungen neu angelegt werden. Die Baumreihe Laubeggstrasse / Rosengarten kann unverändert beibehalten werden.

Die Bundesfinanzierung ist für die Realisierung der Tramäste Ostermundigen und Köniz gesichert (Agglomerationsprogramm erster Generation).

Die Gemeindeabstimmungen zu den Anteilen der Gemeinden Ostermundigen, Köniz und der Stadt Bern sind für den 28. September 2014 geplant.

Für den Ast Ostermundigen wird mit einer Bauzeit von fünf Jahren gerechnet. Bei einem Beginn der Arbeiten gegen Ende 2014 ist eine Eröffnung des ersten Linienasts im Dezember 2019 als realistisch einzuschätzen.

BEILAGE

- Projektdokumentation (Faltprospekt)
- Projektbeurteilung "Rahmenkredit / Nachhaltigkeit"

An die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Für getreuen Protokollauszug

Der Staatsschreiber:

