

1. Februar 2012 BVE C

Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS)
Kantonsbeitrag an verschiedene Infrastrukturprojekte auf der Strecke Bern – Solothurn in den Jahren 2012 und 2013
0 1 3 6 Investitionsvereinbarung Art. 56 EBG / Projekt RK 2012_01
Mehrjähriger Verpflichtungskredit

1 GEGENSTAND

Bewilligung eines Investitionsbeitrags von insgesamt Fr. 2'135'000.-- an verschiedene Infrastrukturprojekte auf der Strecke Bern – Solothurn in den Jahren 2012 und 2013.

Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (Fr. 711'650.--) am Gesamtbeitrag des Kantons

**Die Nettoausgabe zulasten Kanton Bern (zu bewilligender Kredit) beläuft sich auf:
Fr. 1'423'350.--**

Der Beitrag wird als bedingt rückzahlbares Darlehen geleistet.

2 RECHTSGRUNDLAGEN

- Eisenbahngesetz des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101), Art. 56
- Bundesgesetz über Finanzhilfen und Abgeltungen vom 5. Oktober 1990 (Subventionsgesetz; SuG; SR 616.1)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3)
- Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur vom 4. November 2009 (KFEV; SR 742.120)
- Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr vom 18. Dezember 1995 (KAV, SR 742.101.2)
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1983 (Eisenbahnverordnung; EBV; SR 742.141.1), Art. 13
- Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 16. September 1993 (ÖVG, BSG 762.4), Art. 4, 5, und 12
- Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich vom 27. November 2000 (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- Gesetz über die Steuerung von Finanzen und Leistungen vom 26. März 2002 (FLG, BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung über die Steuerung von Finanzen und Leistungen vom 3. Dezember 2003 (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- GRB 2099 vom 1. April 2009 "Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2010–2013"

3 KOSTEN; NEUE AUSGABEN ZULASTEN RAHMENKREDIT

Bahnhof Oberzollkofen (Erweiterung Personenunterführung)	Fr.	3'200'000.--
Bahnhof Solothurn (Ersatz von Weichen)	Fr.	679'000.--
Bahnhof Jegenstorf (Verbreiterung und Erhöhung Aussenperron)	Fr.	640'000.--
Bahnhof Urtenen (Verbreiterung und Erhöhung Aussenperron)	Fr.	620'000.--
Bahnhof Schönbühl (Gleiserneuerungen)	Fr.	607'000.--
Sanierung Bahnübergang in Jegenstorf	Fr.	395'000.--
Total	Fr.	6'141'000.--



Total	Fr.	6'141'000.--
./. Beiträge Dritter	Fr.	395'000.--
Nach Art 56 EBG zu finanzierende Projektkosten (Kostendach)	Fr.	5'746'000.--
./. Anteil Bund	Fr.	3'095'000.--
./. Anteil Kanton Solothurn	Fr.	516'000.--
Kosten zulasten Kanton Bern (Kanton und Gemeinden)	Fr.	2'135'000.--
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 OVG / Art. 29 FILAG)	Fr.	711'650.--
Ausgabe zulasten Kanton / zu bewilligender Kredit	Fr.	1'423'350.--

3.1 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.

3.2 Bezug zu Voranschlag und Finanzplan

Die Ausgabe ist im Voranschlag 2012 eingestellt und im Finanzplan 2013 enthalten.

3.3 Folgekosten

Das bedingt rückzahlbare Darlehen wird in der Bilanz der Unternehmung als unverzinsliche Verbindlichkeit gegenüber der öffentlichen Hand ausgewiesen. Eine Rückzahlung erfolgt grundsätzlich nur, wenn das Objekt durch die Transportunternehmung zweckentfremdet oder veräussert wird. Eine Erhöhung der Nettoabgeltung des Kantons zur Deckung der Folgekosten aus dieser Investition wird im Rahmen der jährlichen Offertverhandlungen zu beurteilen sein.

3.4 Teuerungs- und projektbedingte Mehrkosten

Projektänderungen und dadurch bedingte Mehrkosten sowie teuerungsbedingte Mehrkosten zulasten des Kantons Bern sind ausgeschlossen, bzw. müssen durch die RBS AG getragen werden. Massgebend ist das beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereichte Projekt sowie die Projektbeschreibung gemäss Investitionsvereinbarung.

3.5 Stand des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr"

Bewilligte Kreditsumme (GRB 2099/09)	Fr.	308'000'000.--
bereits beansprucht	Fr.	91'576'680.--
<i>noch offene Kreditsumme</i>	<i>Fr.</i>	<i>216'423'320.--</i>
Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches	<u>Fr.</u>	<u>1'423'350.--</u>
Stand Rahmenkredit neu	Fr.	214'999'970.--

3.6 Projektbeurteilung "Rahmenkredit / Nachhaltigkeit" (Beilage)

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 Betriebsbereitschaft und der Funktionsfähigkeit sind diese Sanierungen und Erneuerungen der vorhandenen Infrastrukturanlagen notwendig. Zudem werden im Hinblick auf das zukünftige Angebot die nötigen Ausbauschritte eingeleitet, die den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) Rechnung tragen.

4 KREDITART/KONTO/RECHNUNGSJAHR

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

Konto	Produktgruppe und Kostenträger	Jahr	Betrag (Kanton & Gemeinden)
564000	09 13 9171 - Infrastruktur und Rollmaterial ÖV 9171.01	2012	Fr 1'148'000 --
564000	09 13 9171 - Infrastruktur und Rollmaterial ÖV 9171 01	2013	Fr 987'000 --
Total (Kanton und Gemeinden)			Fr. 2'135'000.--

Das Amt für öffentlichen Verkehr wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Die entsprechenden Gemeindebeiträge von Fr. 711'650.-- werden über das Konto 662000 vereinnahmt

5 BEDINGUNGEN

Die Voraussetzungen für Investitionsbeiträge gemäss Art. 56 EBG an die RBS AG wurden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) geprüft. Die Fachdienste des BAV haben die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit der Investitionen bestätigt.

Über die Abwicklung der Hilfeleistung ist eine Investitionsvereinbarung gemäss Art. 56 EBG und Art. 4 und 5 ÖVG zwischen dem Bund, dem Kanton Bern und der RBS AG abzuschliessen. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion wird ermächtigt, diese Vereinbarung im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

6 BEGRÜNDUNG

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) ist Teil der S-Bahn Bern und zählt mit jährlich über 20 Millionen Bahn- und Tramfahrgästen zu den am stärksten frequentierten Privatbahnen der Schweiz. Um dieses System technisch und betrieblich erhalten und weiter entwickeln zu können, plant der RBS folgende Investitionsprojekte:

– Bahnhof Oberzollkofen, Erweiterung Personenunterführung inkl. Lift

Das Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) erstellt in Zollkofen im Entwicklungsgebiet "Meielen Nord", einem Teilgebiet des ESP Bahnhof Zollkofen / Münchenbuchsee, ein neues Verwaltungsgebäude. Gestützt auf den Richtplan bzw. den Erschliessungsvorvertrag hat das BBL als Bauherrschaft einen öffentlichen Fussweg als Zugang zum bestehenden RBS-Bahnhof Oberzollkofen zu erstellen. Dies bedingt den Bau einer neuen Personenunterführung unter allen SBB- und RBS-Gleisen. Die unter dem westlichen, dritten RBS-Gleis bereits bestehende Unterführung mit Aufgängen zum Mittelperron ist zu eng, um den kommenden Publikumsverkehr aufnehmen zu können. Zusätzlich bedingen die Höhenverhältnisse ein Absenken der bestehenden Unterführung, damit der neue Zugang behindertengerecht erstellt werden kann. Die bestehende Unterführung und die Treppenaufgänge werden durch ein neues Bauwerk ersetzt und für Mobilitätsbehinderte wird ein Lift eingebaut. Das aus den 70er-Jahren stammende Perrondach wird abgebrochen und den neuen Verhältnissen entsprechend neu gebaut. Im Weiteren werden auf die kommenden Personenfrequenzen abgestimmte Zugänge erstellt, die auf einem Gestaltungskonzept basieren, das den heutigen Anforderungen (übersichtliche Anlage mit Transparenz und Helligkeit) im öffentlichen Raum Rechnung trägt.

– **Bahnhof Solothurn, Ersatz Weichen**

Eine Doppelkreuzungsweiche sowie zwei weitere Weichen im Bahnhof Solothurn müssen ersetzt werden, weil sie die mittlere Lebensdauer von 20 Jahren für so stark befahrene Anlagen überschritten haben. Ein Ersatz des Schotters ist nicht notwendig.

– **Bahnhof Jegenstorf, Verbreiterung und Erhöhung Aussenperron**

Unter der heutigen Situation verkehren auf der Linie S8 Züge mit einer Länge von 100 Metern (5 Wagen) wobei nur zwei von zehn Türen über einen Niederflur-Einstieg verfügen. Die Züge wenden auf dem Gleis 1, das eine Nutzlänge von 100 Metern aufweist und an bestehender Lage nicht verlängert werden kann. Zukünftig werden auf der Linie S8 Niederflurzüge mit einer Länge von 120 Metern (6 Wagen) verkehren und neu auf dem Gleis 3 (Aussenperron) wenden, wo die notwendige Nutzlänge von 120 m vorhanden ist. Weil die Breite und die Höhe des bestehenden Perrons am Gleis 3 nicht den Anforderungen für behindertengerechte Einstiege entsprechen, wird das Aussenperron grösstenteils auf drei Meter verbreitert und durchgehend auf 32 Zentimeter ab Schienenoberkante (P32) erhöht. Damit kann ein ebenerdiger Einstieg bei allen Türen und somit der Zugang für Mobilitätsbehinderte gewährleistet werden.

– **Bahnhof Urtenen, Verbreiterung und Erhöhung Aussenperron**

Die Züge der Linie S8 verkehren zukünftig zwischen Jegenstorf und Zollikofen im Rechtsbetrieb. Damit wird das westliche Aussenperron in Urtenen neu zum Abfahrtsperron in Richtung Bern. Die vorhandene Breite ist für ein Abfahrtsperron ungenügend. Die künftig eingesetzten 6-Wagen-Züge werden zudem bei allen Türen Tiefeinstiege haben. Heute weist das Perron nur in Teilbereichen eine genügende Höhe für den ebenerdigen Einstieg auf. Das bestehende Aussenperron wird deshalb so weit wie möglich verbreitert und auf der ganzen Länge erhöht. Zudem wird die gedeckte Wartefläche erweitert.

– **Bahnhof Schönbühl, Gleiserneuerungen**

Die Schienen im Bahnhof Schönbühl sind wegen der relativ engen Kurve im Bahnhofsbereich stark abgenutzt. Die Schwellen der beiden Stationsgleise stammen aus dem Jahr 1975 und haben die übliche Lebensdauer mehr als erreicht, so dass eine Oberbauerneuerung mit neuen Schienen und Schwellen erforderlich ist. Zudem ist ein Schotterersatz notwendig.

– **Sanierung Bahnübergang in Jegenstorf**

Der Oberbau beim Bahnübergang Bernstrasse in Jegenstorf wurde letztmals 1987 erneuert, womit die übliche Liegedauer weit überschritten wurde. Bahnübergänge mit einer vergleichbar hohen Belastung müssen in der Regel bereits nach 12 bis 15 Jahren erneuert werden. Rund die Hälfte der anfallenden Kosten werden durch den Strasseneigentümer getragen.

Mit der Realisierung der vorliegenden Infrastrukturprojekte kann die Bahninfrastruktur weiter erneuert werden, die Betriebsbereitschaft wird sichergestellt und die gesetzlichen Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) werden erfüllt.

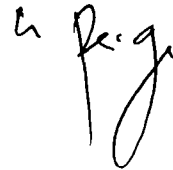
BEILAGE

Projektbeurteilung "Rahmenkredit / Nachhaltigkeit"

An die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Für getreuen Protokollauszug

Der Staatsschreiber:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. Rege'.

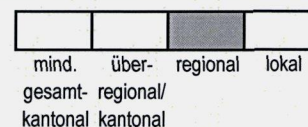
Beschreibung und finanzielle Angaben

Bauherr	RBS	Vereinbarung Art. 56 EBG	
Projektbeschreibung			
Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) ist Teil der S-Bahn Bern und zählt mit jährlich über 20 Millionen Bahn- und Tramfahrgästen zu den am stärksten frequentierten Privatbahnen der Schweiz. Um dieses System technisch und betrieblich erhalten und weiter entwickeln zu können, plant der RBS folgende Investitionsprojekte:			
<ul style="list-style-type: none"> - Bahnhof Oberzollikofen (Erweiterung Personenunterführung inkl. Lift) Fr. 3'200'000.-- - Bahnhof Solothurn (Ersatz von Weichen) Fr. 679'000.-- - Bahnhof Jegenstorf (Verbreiterung und Erhöhung Aussenperron) Fr. 640'000.-- - Bahnhof Urtenen (Verbreiterung und Erhöhung Aussenperron) Fr. 620'000.-- - Bahnhof Schönbühl (Gleiserneuerungen) Fr. 607'000.-- - Sanierung Bahnübergang in Jegenstorf Fr. 395'000.-- 			
Kosten & Finanzierung		Budget	Ist
Bund	CHF	3'095'000	
Kanton Solothurn	CHF	516'000	
Beiträge Dritter	CHF	395'000	
Kanton Bern brutto	CHF	2'135'000	
Total	CHF	6'141'000	-
ÖV-Investitionsbeitrag Kanton Bern			
Kanton Bern brutto	CHF	2'135'000	
./. Anteil bernische Gemeinden	CHF	-711'650	
ÖV-Nettoinvestition zu Lasten Kanton Bern	CHF	1'423'350	-
Kreditbeschluss	RRB		
Baubeginn	2012	Inbetriebnahme	ab 2012

Vier zentrale Zielsetzungen und räumliche Wirkung

1. Zentrale Zielsetzungen von Investitionsbeiträgen im ÖV	kein Beitrag	Beitrag klein-mittel-gross
1.1 Investition für die Gewährleistung der Betriebssicherheit Sanierung Bahnübergang.		
1.2 Investition für die Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft Substanzerhaltung der bestehenden Infrastruktur. Sicherstellung der Betriebs- und Leistungsfähigkeit.		
1.3 Investition in die Verbesserung der Dienstleistungsqualität Verbesserungen an den Perron- und Kundenanlagen.		
1.4 Investition für die Bereitstellung nachfragegerechter Kapazitäten		

2. Dominierende räumliche Wirkung der Investition



Qualitative Nachhaltigkeitsbeurteilung		RBS / Versch. Infrastrukturprojekte 2012/13							
		stark verbessert	verbessert	leicht verbessert	keine Veränderung	leicht verschlechtert	verschlechtert	stark verschlechtert	
3. Wirtschaft									
3.1 ÖV-Erreichbarkeit des Standortes									
ÖV-Anbindung für das BBL.									
3.2 Erreichbarkeit von ESP bzw. Regionalzentren									
Erschliessung ESP Bahnhof Zollikofen / Münchenbuchsee.									
3.3 Qualität des ÖV									
Sicherstellung der Betriebs- und Leistungsfähigkeit der best. Infrastruktur. Verbesserung der Kundenanlagen und Anpassungen der Bahninfrastruktur an die künftigen Anforderungen.									
3.4 Wirtschaftlichkeit des ÖV									
Erhöhter Abschreibungsbedarf.									
4. Gesellschaft									
4.1 Verkehrssicherheit									
4.2 Lebensqualität in Siedlungsgebieten									
4.3 Mobilitätsangebot aus Sicht der Anwohner									
4.4 Intermodaler Verkehr									
ÖV-Anbindung für das BBL.									
5. Umwelt									
5.1 Lokale Umweltbelastung (Lärm, Luft)									
5.2 Flächenverbrauch									
5.3 Trennwirkung ausserhalb von Siedlungsgebieten									
5.4 Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖV									

Gesamtbeurteilung

Stärken:

Schwächen:

Gesamturteil: Sicherstellung der Betriebsbereitschaft und Funktionsfähigkeit der vorhandenen Infrastrukturanlagen. Verbesserung der Kundenanlagen und Anpassungen der Bahninfrastruktur an die künftigen Anforderungen.