

16. September 2009 BVE C

1 6 1 8 **Aare Seeland mobil AG (ASM)**
Kantonsbeitrag an diverse Infrastrukturprojekte auf dem Streckennetz der
Aare Seeland mobil AG
17. Investitionsvereinbarung Art. 56 EBG / Projekt RK 2009_12
Mehrjähriger Verpflichtungskredit

1 GEGENSTAND

Bewilligung eines Investitionsbeitrages von insgesamt Fr. 474'300.-- an diverse Infrastrukturprojekte auf dem Streckennetz der Aare Seeland mobil AG.

Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (Fr. 158'100.--) am Gesamtbeitrag des Kantons.

**Die Nettoausgabe zulasten Kanton Bern (zu bewilligender Kredit) beläuft sich auf:
Fr. 316'200.--**

Der Beitrag wird als bedingt rückzahlbares Darlehen gewährt.

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)
- Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (Abgeltungsverordnung; ADFV; SR 742.101.1)
- 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 20. 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 0962 vom 15. Juni 2004 "Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2005-2008"
- GRB 2186 vom 26. März 2007 "Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr; Verlängerung des Rahmenkredits 2005 - 2008 bis Ende 2009; Zusatzkredit"

3 KOSTEN; NEUE AUSGABEN ZULASTEN RAHMENKREDIT

Infrastrukturanpassungen auf der Strecke Langenthal – Niederbipp

Sanierung Haltestelle Scharnageln Fr. 260'000.--

Total nach Art 56 EBG zu finanzierende Projektkosten (Kostendach) Fr. 260'000.--

./. Anteil Bund Fr. 148'200.--

Anteil Kanton Bern Fr. 111'800.--



Infrastrukturanpassungen auf der Strecke Niederbipp – Solothurn

Perronerhöhungen	Fr.	356'000.--
Oberbau- und Fahrleitungserhöhungen	Fr.	350'000.--
Diverse Infrastrukturanpassungen	Fr.	1'238'500.--
Total	Fr.	1'944'500.--
./. Anteil Abschreibungsmittel ASM	Fr.	539'500.--

Total nach Art 56 EBG zu finanzierende Projektkosten (Kostendach)	Fr.	1'405'000.--
./. Anteil Bund	Fr.	671'600.--
./. Anteil Kanton Solothurn	Fr.	370'900.--

Anteil Kanton Bern	Fr.	362'500.--
---------------------------	------------	-------------------

Totaler Investitionsbeitrag zulasten Kanton Bern (Kanton und Gemeinden)	Fr.	474'300.--
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	Fr.	158'100.--

Ausgabe zulasten Kanton / zu bewilligender Kredit	Fr.	316'200.--
--	------------	-------------------

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 2005 – 2009".

Gemäss Ziffer 5 des Grossratsbeschlusses 0962 vom 15. Juni 2004 ist der Regierungsrat zuständiges Organ nach Art. 53 Abs. 2 FLG für die Mittelverwendung und den Vollzug des Rahmenkredits.

3.2 Bezug zu Budget und Finanzplan

Die Ausgabe ist im Voranschlag 2009 eingestellt und im Finanzplan 2010 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 sind ausgeschlossen, respektive müssen durch die Aare Seeland mobil AG getragen werden. Massgebend ist die Projektbeschreibung gemäss Investitionsvereinbarung.

3.5 Stand des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr"

Bewilligte Kreditsumme (GRB 04/0962 + Zusatzkredit GRB 07/2186)	Fr.	226'000'000.--
bereits beansprucht	Fr.	199'884'180.--
<i>noch offene Kreditsumme</i>	Fr.	26'115'820.--
Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches	Fr.	316'200.--
Stand Rahmenkredit neu	Fr.	25'799'620.--

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 betreffend die vier zentralen Zielsetzungen und die räumliche Wirkung dargelegt. In einem weiteren Schritt erfolgt eine qualitative Nachhaltigkeitsbeurteilung.

Ergebnis

Altersbedingte Sanierungs- und Erneuerungsinvestitionen. Sicherung der Substanzerhaltung und der Betriebs- und Leistungsfähigkeit der bestehenden Bahninfrastruktur. Erhöhung der Arbeitssicherheit und der Dienstleistungsqualität. Es handelt sich bei diesen Projekten um Substanzerhaltungsinvestitionen.

4 KREDITART/KONTO/RECHNUNGSJAHR

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

Konto	Produktgruppe	Kostenträger	Jahr	Betrag (Kanton & Gemeinden)	
564000	09.13.9171 - Infrastruktur und Rollmaterial ÖV	9171.01	2009	Fr.	450'000.--
564000	09.13.9171 - Infrastruktur und Rollmaterial ÖV	9171.01	2010	Fr.	24'300.--
Total (Kanton und Gemeinden)				Fr.	474'300.--

Das Amt für öffentlichen Verkehr wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Die entsprechenden Gemeindebeiträge von Fr. 158'100.-- werden über das Konto 662000 vereinnahmt.

5 BEDINGUNGEN

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

Über die Abwicklung der Hilfeleistung ist eine Investitionsvereinbarung gemäss Art. 56 EBG und Art. 33 ADFV zwischen dem Kanton Bern und der ASM AG abzuschliessen. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion wird ermächtigt, diese Vereinbarung im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

6 BEGRÜNDUNG

Auf dem Streckennetz der Aare Seeland mobil AG (ASM) sind folgende Investitionsvorhaben vorgesehen.

Sanierung Haltestelle Scharnageln (Strecke Langenthal – Niederbipp)

Die gesamte Publikumsanlage muss altersbedingt erneuert werden. Mit dem Neubau der Perronanlage wird der Einstiegbereich auf 36 Zentimeter über Schienenoberkante erhöht. Zudem wird mit taktil-visuellen Sicherheitslinien dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) Rechnung getragen.

Perronerhöhungen (Strecke Niederbipp – Solothurn)

Bei den einzelnen Haltestellen werden die Perronkanten den veränderten Anforderungen des neuen Rollmaterials angepasst und bei der Haltestelle Hinteres Riedholz werden taktil-visuelle Sicherheitslinien angebracht.

Oberbau- und Fahrleitungserneuerungen (Strecke Niederbipp – Solothurn)

Zwischen Attiswil und Wiedlisbach sowie Oberbipp und Buchli werden diverse Böschungsarbeiten zur Stabilisierung der Kabelkanäle durchgeführt, die gleichzeitig saniert werden. Zudem sind im Hinblick auf die Gleisverlängerung nach Oensingen verschiedene Planungs- und Koordinationsarbeiten nötig, um den zukünftigen Betrieb in Bezug auf die Gleisinfrastruktur und die Stromversorgung reibungslos abwickeln zu können.

Diverse Infrastrukturanpassungen (Strecke Niederbipp – Solothurn)

Zur Sicherung der Substanzerhaltung und der Betriebs- und Leistungsfähigkeit der bestehenden Bahninfrastruktur sind diverse, altersbedingte Sanierungs- und Erneuerungsinvestitionen nötig. Unter anderem werden folgende Investitionen getätigt.

- Kleinere Anpassungen an Fahrleitungsanlagen
- Erneuerung von Barrieren- und Blinklichtanlagen
- Altersbedingter Ersatz des Gleichrichters in Oberbipp
- Sanierung Depot Wiedlisbach

Hinzu kommen diverse infrastrukturseitige Planungsarbeiten, die im Hinblick auf die Gleisverlängerung Niederbipp – Oensingen aufgenommen wurden.

BEILAGE

Projektbeurteilung "Rahmenkredit / Nachhaltigkeit"

An die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Für getreuen Protokollauszug

Der Staatsschreiber:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'R. F. J.', written in a cursive style.

ASM / Diverse Infrastrukturanpassungen **2009_12**

Bauherr	ASM	17. Vereinbarung Art. 56 EBG	
Projektbeschreibung			
Zur Sicherung der Substanzerhaltung und der Betriebs- und Leistungsfähigkeit der bestehenden Bahninfrastruktur sind diverse altersbedingte Sanierungs- und Erneuerungsinvestitionen nötig. Deshalb sind auf dem Streckennetz der Aare Seeland mobil AG (ASM) folgende Investitionsvorhaben vorgesehen:			
Strecke Langenthal – Niederbipp			
- Sanierung Haltestelle Scharnageln			
Strecke Niederbipp – Solothurn			
- Perronerhöhungen			
- Oberbau- und Fahrleitungserneuerungen			
- Diverse Infrastrukturanpassungen			
Kosten & Finanzierung			
		Budget	Ist
Abschreibungsmittel ASM	CHF	539'500	
Bund	CHF	819'800	
Kanton Solothurn	CHF	370'900	
Kanton Bern brutto	CHF	474'300	
Total	CHF	2'204'500	-
ÖV-Investitionsbeitrag Kanton Bern			
Kanton Bern brutto	CHF	474'300	
./. Anteil bernische Gemeinden	CHF	-158'100	
ÖV-Nettoinvestition zu Lasten Kanton Bern	CHF	316'200	-
Kreditbeschluss	RRB		
Baubeginn	2009		Inbetriebnahme 2009

1. Zentrale Zielsetzungen von Investitionsbeiträgen im ÖV	kein Beitrag	Beitrag klein-mittel-gross
1.1 Investition für die Gewährleistung der Betriebssicherheit Altersbedingte Infrastrukturanpassungen.		
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 Anpassung Publikumsanlagen.		
1.4 Investition für die Bereitstellung nachfragegerechter Kapazitäten		

2. Dominierende räumliche Wirkung der Investition	
	mind. gesamt-kantonal über-regional regional lokal

Qualitative Nachhaltigkeitsbeurteilung		ASIF Diverse Infrastrukturmaßnahmen						
		stark verbessert	verbessert	leicht verbessert	keine Veränderung	leicht verschlechtert	verschlechtert	stark verschlechtert
3. Wirtschaft								
3.1 ÖV-Erreichbarkeit des Standortes								
3.2 Erreichbarkeit von ESP bzw. Regionalzentren								
3.3 Qualität des ÖV Sicherstellung der Betriebs- und Leistungsfähigkeit.								
3.4 Wirtschaftlichkeit des ÖV								
4. Gesellschaft								
4.1 Verkehrssicherheit								
4.2 Lebensqualität in Siedlungsgebieten								
4.3 Mobilitätsangebot aus Sicht der Anwohner								
4.4 Intermodaler Verkehr								
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: Altersbedingte Sanierungs- und Erneuerungsinvestitionen. Sicherung der Substanzerhaltung und der Betriebs- und Leistungsfähigkeit der bestehenden Bahninfrastruktur.