

26. Juni 2013 BVE C

0 8 5 5 Chemins de fer du Jura (CJ); Kantonsbeitrag an den Ausbau des Bahnhofs
Le Noirmont; Investitionsvereinbarung Art. 56 EBG / Projekt RK 2013_06
Mehrfähriger Verpflichtungskredit

1 GEGENSTAND

Bewilligung eines Investitionsbeitrages von insgesamt Fr. 2'283'000.-- an den Ausbau des Bahnhofs Le Noirmont.

Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (Fr. 761'000.--) am Gesamtbeitrag des Kantons.

**Die Nettoausgabe zulasten Kanton Bern (zu bewilligender Kredit) beläuft sich auf:
Fr. 1'522'000.--.**

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 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

Ausbau Bahnhof Le Noirmont	Fr. 22'068'000.--
./. Anteil Abschreibungsmittel CJ	Fr. 999'000.--
Total nach Art 56 EBG zu finanzierende Projektkosten (Kostendach)	Fr. 21'069'000.--
./. Anteil Bund	Fr. 14'733'000.--
./. Anteil Kanton Jura	Fr. 3'007'000.--
./. Anteil Kanton Neuenburg	Fr. 1'046'000.--
Investitionsbeitrag zulasten Kanton Bern (inklusive Gemeinden)	Fr. 2'283'000.--
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	Fr. 761'000.--
Ausgabe zulasten Kanton / zu bewilligender Kredit	Fr. 1'522'000.--

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 2013 eingestellt und im Finanzplan 2014 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 Offertverhandlungen zu beurteilen sein.

3.4 Teuerungs- und projektbedingte Mehrkosten

Projektänderungen und dadurch bedingte Mehrkosten sowie teuerungsbedingte Mehrkosten sind ausgeschlossen, respektive müssen durch die CJ getragen werden. Massgebend ist 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. 175'194'830.--
<i>noch offene Kreditsumme</i>	<i>Fr. 132'805'170.--</i>
Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches	<u>Fr. 1'522'000.--</u>
Stand Rahmenkredit neu	Fr. 131'283'170.--

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

Es handelt sich um altersbedingte Sanierungs- und Erneuerungsinvestitionen, die zur Aufrechterhaltung eines sicheren Bahnbetriebs, die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit und zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zwingend notwendig sind.

4 KREDITART/KONTO/RECHNUNGSJAHR

Mehrjähriger 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	2013	Fr.	618'000.--
564000	09.13.9171 - Infrastruktur und Rollmaterial ÖV	9171.01	2014	Fr.	1'665'000.--
Total (Kanton und Gemeinden)				Fr.	2'283'000.--

Das Amt für öffentlichen Verkehr wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Die entsprechenden Gemeindebeiträge von Fr. 761'000.-- werden über das Konto 662000 vereinnahmt.

5 BEDINGUNGEN

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

Die Abwicklung der Hilfeleistung gemäss Art. 56 EBG und Art. 4 und 5 ÖVG erfolgt über die zwischen dem Bund, den Kantonen Bern, Jura und Neuenburg sowie der Chemins de fer du Jura SA abgeschlossene Leistungsvereinbarung 2013–2016.

6 BEGRÜNDUNG

Der Bahnhof Le Noirmont liegt auf der Strecke La Chaux-de-Fonds – Glovelier zwischen den Bahnhöfen Les Bois und Saignelégier und ist gleichzeitig die Endstation der Strecke Tavannes – Le Noirmont. Der Bahnhof ist ein wichtiger Umsteigeknoten auf dem Streckennetz der Chemins de fer du Jura. Zudem dient er als Güterbahnhof zum Verlad von Holz und wegen seiner zentralen Lage befindet sich dort ein Stützpunkt für den Streckenunterhalt.

Der Bahnhof verfügt über drei Gleise für den Personenverkehr, eines für den Güterverkehr und eines, das in eine nicht mehr benutzte Garage für den Fahrzeugunterhalt mündet. Die Publikumsanlagen entsprechen den heutigen Anforderungen an einen sicheren Bahnbetrieb nicht mehr. Die Gleise und Perrons befinden sich alle auf derselben Höhe. Die nicht schienenfreien Mittelperrons, über die der Personenverkehr abgewickelt wird, sind zu schmal und zu wenig sicher. Das Ein- und Aussteigen ist kompliziert, gefährlich und zeitaufwendig. Der Bahnhof entspricht damit weder den heutigen Bedürfnissen des Personenverkehrs noch den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

Der Gleisrost, die Schienen sowie die Schwellen sind stark überaltert und nach heutigen Normen unterdimensioniert. Die Gleis- und Weichenanlage soll daher komplett erneuert und an die Anforderungen des heutigen Schienenverkehrs angepasst werden. Zudem werden zwei 100 Meter lange Perrons mit einer Höhe von 35 Zentimeter ab Schienenoberkante erstellt. Die neuen und vereinfachten Gleis- und Fahrleitungsanlagen machen eine Anpassung und Verlängerung der bestehenden Personenunterführung nötig. Neu soll ein Treppenaufgang zum Perron auf der Südseite des Bahnhofs führen. Für den Holzverlad wird eine 100 Meter lange Verladerampe erstellt. Ebenfalls Bestandteil des Projekts ist die Teilsanierung resp. die Anpassung der verschiedenen Gebäude und Warteräume auf dem Bahnhofsgelände.

Auf dem Gebiet der Gemeinde Le Noirmont befinden sich acht Bahnübergänge, die den geltenden Bestimmungen nicht entsprechen und daher sanierungsbedürftig sind. 2003 wurde die Eisenbahnverordnung (EBV) bezüglich der Bahnübergänge revidiert. So sind unter anderem gemäss Art. 37b EBV alle Bahnübergänge je nach Verkehrsbelastung und Gefahrensituation entweder aufzuheben oder so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten, dass sie sicher befahren und betreten werden können. Sämtliche Bahnübergänge, die der EBV und ihren Ausführungsbestimmungen nicht entsprechen, sind aufzuheben oder bis spätestens 31. Dezember 2014 anzupassen. Die Sanierung dieser Bahnübergänge bildet ebenfalls Bestandteil dieser Vorlage.

Durch den Totalumbau der Gleis- und Publikumsanlagen werden die vorhandenen Schwachstellen des Bahnhofs Le Noirmont beseitigt und die Betriebssicherheit den geltenden Standards angepasst. Die Sanierung der unbewachten Bahnübergänge ist zur Sicherheit des Betriebes und zur Vermeidung der von Personen- und Sachschäden zwingend notwendig.

BEILAGE

Projektbeurteilung "Rahmenkredit / Nachhaltigkeit"

An die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Für getreuen Protokollauszug

Der Staatsschreiber:

