

29. Mai 2013 BVE C

0 6 9 0 **Berner Oberland-Bahnen AG (BOB)**
Kantonsbeitrag an die Streckenbegradigung Zweilütschinen – Lütschental
und an den Neubau des Buechitunnels ("Umfahrungstunnel Buechi")
Investitionsvereinbarung Art. 56 EBG / Projekt RK 2013_03
Mehrjähriger Verpflichtungskredit

1 GEGENSTAND

Bewilligung eines Investitionsbeitrags von insgesamt Fr. 14'450'000.-- an die Streckenbegradigung Zweilütschinen – Lütschental und an den Neubau des Buechitunnels ("Umfahrungstunnel Buechi").

Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (Fr. 4'816'700.--) am Gesamtbeitrag des Kantons.

**Die Nettoausgabe zulasten Kanton Bern (zu bewilligender Kredit) beläuft sich auf:
Fr. 9'633'300.--**

Der Kredit 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 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

Total Kosten " Umfahrungstunnel Buechi"	Fr. 36'300'000.--
./.. Anteil Abschreibungsmittel BOB	Fr. 2'697'000.--
Total nach Art. 56 EBG zu finanzierende Kosten (Kostendach)	Fr. 33'603'000.--
./.. Anteil Bund	(57%) Fr. 19'153'000.--
Neue Ausgaben zulasten Kanton Bern (Kanton und Gemeinden)	Fr. 14'450'000.--
./.. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	Fr. 4'816'700.--
Ausgabe zulasten Kanton / zu bewilligender Kredit	Fr. 9'633'300.--

3.1 Art der Ausgabe / Finanzkompetenz

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 2 Bst. a 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 2014–2016 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 die Objekte durch die Transportunternehmung zweckentfremdet oder veräussert werden. 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 BOB AG getragen werden. Massgebend sind die beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereichten Projekte.

3.5 Stand des Rahmenkredits „Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr“

Bewilligte Kreditsumme (GRB 2099/09)	Fr. 308'000'000.--
./.. bereits beansprucht	Fr. 159'726'830.--
<i>noch offene Kreditsumme</i>	<i>Fr. 148'273'170.--</i>
Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches	Fr. 9'633'300.--
Stand Rahmenkredit neu	Fr. 138'639'870.--

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

Die vorliegenden Massnahmen sind altersbedingte Erneuerungsinvestitionen, die zur Aufrechterhaltung eines sicheren Bahnbetriebs, zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen zwingend notwendig sind.

4 KREDITART/KONTO/RECHNUNGSJAHR

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

Konto	Produktgruppe	Kostenträger	Jahr	Betrag
564000	09.13.9171 - Infrastruktur und Rollmaterial ÖV	9171.01	2013 Fr.	6'247'500.--
564000	09.13.9171 - Infrastruktur und Rollmaterial ÖV	9171.01	2014 Fr.	5'607'000.--
564000	09.13.9171 - Infrastruktur und Rollmaterial ÖV	9171.01	2015 Fr.	2'583'000.--
564000	09.13.9171 - Infrastruktur und Rollmaterial ÖV	9171.01	2016 Fr.	12'500.--
Total (Kanton und Gemeinden)				Fr. 14'450'000.--

Das Amt für öffentlichen Verkehr wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Die entsprechenden Gemeindebeiträge von Fr. 4'816'700.-- werden über das Konto 662000 vereinnahmt.

5 BEDINGUNGEN

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

Die Abwicklung der Hilfeleistung gemäss Art. 56 EBG und Art. 4 und 5 ÖVG erfolgt über die zwischen dem Bund, dem Kanton Bern und der Berner Oberland-Bahnen AG abgeschlossene Leistungsvereinbarung 2013–2016.

6 BEGRÜNDUNG

Die Berner Oberland-Bahn (BOB) ist eine elektrifizierte Meterspurbahn und führt von Interlaken Ost über Zweilütschinen nach Lauterbrunnen und Grindelwald. Der eingleisige Streckenabschnitt zwischen Zweilütschinen und Lütschental, im Gebiet des Buechiwalds, ist durch Lawinen, Steinschlag, Fallholz und Murgänge gefährdet. Der 61 Meter lange Buechitunnel aus dem Jahr 1893 und die ca. 80 Meter lange Lawinen- und Steinschlaggalerie erfüllen die heutigen Sicherheitsstandards hinsichtlich Lichtraumprofil und Sicherheitsausrüstung nicht mehr.

Wegen der engen Kurvenradien kann der Streckenabschnitt heute nur mit 40 km/h befahren werden. Mit der Streckenbegradigung soll die Fahrgeschwindigkeit auf 64 bis 70 km/h angehoben werden.

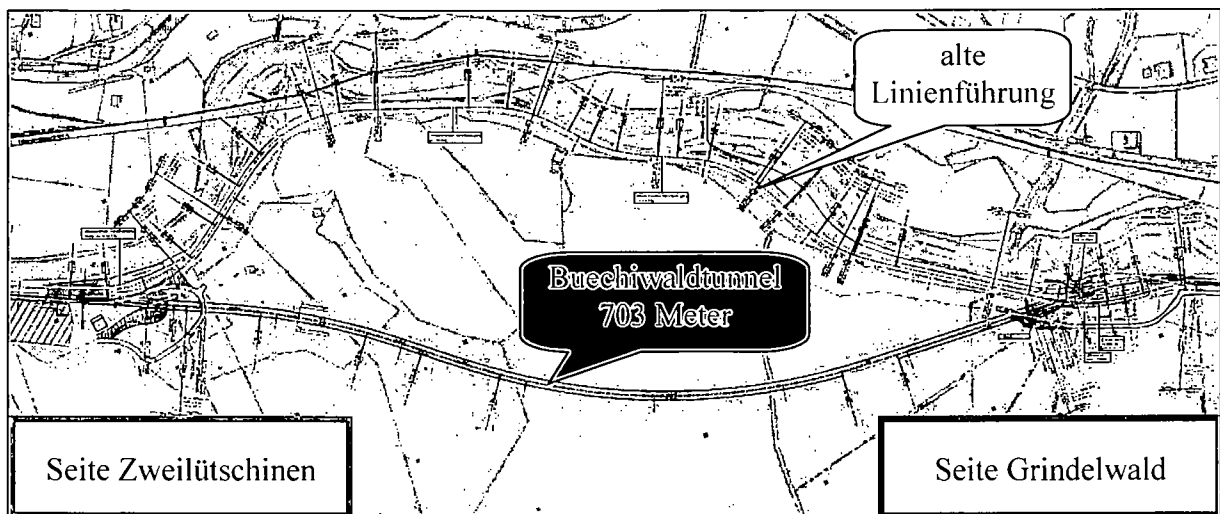
Kernstück des Projekts ist der Neubau des einspurigen, 703 Meter langen Buechiwaldtunnels, der die Strecke um rund 80 Meter verkürzt. Der Tunnel unterquert mit einer Überdeckung von bis zu 70 Metern unbebautes Gebiet. Er wird konventionell in Spritzbetonbauweise von

Westen nach Osten aufgefahren. Die Geologie ist geprägt von einer Lockergesteinszone (Moräne und Blockschutt) im Westen und Kalksteinen im östlichen Abschnitt. Der Ausbruch erfolgt mit Bagger und durch Sprengung.

Auf einer Länge von 100 Metern sind Steinschlagschutzmassnahmen in Form von 4 Meter hohen Steinschlagschutznetzen oberhalb des Tunnelportals und einem 3 Meter hohen Steinschlagschutzdamm erforderlich.

Auf dem Streckenabschnitt nach dem Tunnel werden der bestehende Bahndamm an die neue Linienführung angepasst sowie die Gleise, die Schutzschichten, die Streckenentwässerung, der Kabelkanal und die Fahrleitung grösstenteils neu gebaut.

Die neue Streckenführung kann dem folgenden Situationsplan entnommen werden:



Folgende Ziele werden mit den Baumassnahmen erreicht:

- Gewährleistung der Tunnelsicherheit auf dem Stand der aktuellen Normen
- Schutz vor Naturgefahren wie Überschwemmungen, Steinschlag, Lawinen und Hangmuren
- Einhaltung des regelkonformen Lichtraumprofils auf der offenen Strecke und im Tunnel
- Verkürzung der Fahrzeit durch Streckenverkürzung um rund 80 Meter und durch höhere Ausbaugeschwindigkeit von 64 bis 70 km/h
- Erhöhung des Fahrkomforts durch grössere Kurvenradien und längere Übergangsbögen

Mit Rücksicht auf den geplanten Neubau wurde die Sanierung der bestehenden Infrastrukturanlagen (Fahrleitung, Gleise und Kunstbauten) in den letzten Jahren bewusst zurückgestellt. Die reine Sanierung der bestehenden Anlagen würde rund 15 bis 20 Mio. Franken kosten und einen längeren Betriebsunterbruch bedingen.

Parallel zum BOB-Projekt plant die Gemeinde Gündlischwand die Trinkwasserefassung "Badwäldliquelle", die heute direkt unter der BOB-Trasse liegt, zu erneuern. Die neue BOB-Trasse wird von der Trinkwasserefassung in Richtung Schwarze Lütschine abrücken und damit zukünftig ausserhalb des Zuflusses der Fassung liegen. Die Trinkwasserefassung wird damit

von der Geländeoberfläche aus zugänglich. Die Gemeinde kann so die Trinkwasserfassung erneuern und die notwendigen Schutzmassnahmen (Sanierung des Durchlasses und Abdichtung gegen Oberflächenwasser) treffen. Die Kosten von Fr. 285'000.-- für dieses Gemeindeprojekt sind nicht Bestandteil des vorliegenden Beschlusses.

Das Bauprogramm der BOB sieht den Baustart anfangs August 2013 sowie eine Bauzeit von 2.5 Jahren bis zur Inbetriebnahme des Tunnels und der neuen Trasse vor. Die Arbeiten an der Trinkwasserfassung "Badwäldliquelle" werden mit dem Bauprogramm der BOB koordiniert. Nach der Inbetriebnahme des neuen Streckenabschnitts wird die alte Strecke um den Buechiwald stillgelegt. Im stillgelegten Streckenabschnitt werden der Gleisrost, die Fahrleitung und der Schotter zurückgebaut. Die Kunstbauwerke bleiben erhalten und werden einer anderen Nutzung zugeführt.

Für die Finanzierung der Investitionen werden für die Jahre 2013 bis 2016 Darlehen nach Art. 56 EBG in der Höhe von Fr. 33'603'000.-- benötigt. Gemäss Art. 49 Abs. 1 EBG finanzieren Bund und Kantone die Eisenbahninfrastruktur gemeinsam. Der Anteil der Kantons Bern beträgt 43%.

Mit der Realisierung der geplanten Infrastrukturprojekte können die Bahninfrastruktur auf der Strecke Zweilütschinen – Lütschental erneuert und die Betriebssicherheit und -bereitschaft sichergestellt werden.

Beilage

- Projektbeurteilung "Rahmenkredit / Nachhaltigkeit"

An die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Für getreuen Protokollauszug

Der Staatsschreiber:

