

Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.: 10/2018
Datum RR-Sitzung: 9. Januar 2018
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 715705
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Schweizerische Bundesbahnen (SBB AG) Kantonsbeitrag an das Projekt "Zugang Bubenberg" im Rahmen der Ausbauten ZBB (Zukunft Bahnhof Bern) / Projekt RK 2018_01 Ausführungsbeschluss zum Rahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018–2021

1 Gegenstand

Bewilligung eines Investitionsbeitrags von insgesamt CHF 56'992'200.-- an die SBB für deren Projekt "Zugang Bubenberg" im Rahmen der Ausbauten ZBB (Zukunft Bahnhof Bern).

Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (CHF 18'997'400.--) am Gesamtbeitrag des Kantons.

Die Nettoausgabe zulasten Kanton Bern (zu bewilligender Kredit) beläuft sich auf CHF 37'994'800.--.

Der Kantonsbeitrag wird teilweise bedingt rückzahlbar und teilweise à fonds perdu geleistet. Die Beitragsart wird gestützt auf die Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund festgelegt.

2 Rechtsgrundlagen

- Bundesgesetz vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG; SR 742.31)
- Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13)
- Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG; SR 725.116.2)
- Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr
- 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.
- GRB vom 23. März 2017 "Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018–2021"
- RRB 1232/2016 "Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr"



3 Ausgabenart und rechtliche Qualifikation der Ausgabe / Zuständigkeit gemäss Rahmenkredit

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG zulasten des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2018–2021".

Gemäss Ziffer 6 des Grossratsbeschlusses vom 23. März 2017 ist der Regierungsrat zuständiges Organ nach Art. 53 Abs. 2 Bst. a FLG für die Mittelverwendung und den Vollzug des Rahmenkredits.

4 Massgebende Ausgaben

4.1 Kostenaufstellung

| | | |
|--|------------|----------------------|
| Total Kosten Zugang Bubenberg | CHF | 88'766'000.00 |
| ./ Anteil Bund Agglomerationsprogramm Infrastrukturfonds | CHF | 31'068'000.00 |
| ./ Anteil Stadt Bern | CHF | 5'337'000.00 |
| Anteil Kanton Bern | CHF | 52'361'000.00 |
| + Kostengenauigkeit +/- 10% | CHF | 5'236'000.00 |
| + Vorsteuerabzugskürzungen (MWST) auf A-fonds-perdu-Beiträgen | CHF | 1'105'900.00 |
| Ausgabe zulasten Kanton | CHF | 58'702'900.00 |
| ./ mit RRB 300/2013 bewilligte Ausgaben | CHF | 1'710'700.00 |
| Kosten zulasten Kanton Bern (Kanton und Gemeinden) | CHF | 56'992'200.00 |
| ./ Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG) | CHF | 18'997'400.00 |
| Massgebende Höhe des Ausführungsbeschlusses | CHF | 37'994'800.00 |

Teuerungsbedingte Mehrkosten gegenüber der Preisbasis (Bahnbau-Teuerungsindex [BTI] Indexstand 2016 I) sowie allfällig höhere Vorsteuerabzugskürzungen (MWST) bei den A-fonds-perdu-Investitionsbeiträgen werden mit diesem Beschluss bewilligt.

Exkurs Vorsteuerabzugskürzungen (MWST):

Bund und Kanton leisten ihre Beiträge an die aktivierbaren Investitionen als bedingt rückzahlbare Darlehen. Nicht aktivierbare Kosten werden à fonds perdu finanziert. Erhält eine Transportunternehmung des öffentlichen Verkehrs nicht rückzahlbare A-fonds-perdu-Beiträge, kann sie die auf den Investitionen lastende MWST (Vorsteuer) nur auf dem nicht subventionierten Teil der Investition geltend machen. Die entsprechende Kürzung des Vorsteuerabzugs wird jedoch an die Investitionskosten angerechnet. Da die Aufteilung in bedingt rückzahlbare und A-fonds-perdu-Beiträge erst im Rahmen der Projektabrechnung vorgenommen werden kann, ist die Höhe der zu berücksichtigenden Vorsteuerabzugskürzungen schwierig abzuschätzen¹. Zudem kann aufgrund der langen Bauzeit der MWST-Satz und damit die Höhe der Vorsteuerkürzung ändern.

Bundesbeitrag

Der Bund hat die Mitfinanzierung des Projekts im Sinne der "Leistungsvereinbarung betreffend das Agglomerationsprogramm Bern, 2. Generation 2011/2012, Teil Verkehr und Siedlung" sowie des Bundesbeschlusses vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zugesichert. Der Bundesbeitrag wird allerdings nur ausgerichtet, wenn der Kanton die Restfinanzierung sicherstellt.

¹ Gemäss Schätzung vom 11.10.2017 werden 24% der Beiträge à fonds perdu gewährt.

4.2 Bezug zu Voranschlag und Finanzplan

Die Ausgabe ist im Voranschlag 2018 eingestellt und im Finanzplan 2019–2021 enthalten.

4.3 Folgekosten

Ein bedingt rückzahlbares Darlehen wird in der Bilanz der Unternehmung als unverzinsliche Verbindlichkeit gegenüber der öffentlichen Hand ausgewiesen. Der Kanton Bern weist es als Eventualguthaben aus. Eine Rückzahlung erfolgt nur, wenn das Objekt durch die Transportunternehmung zweckentfremdet oder veräussert wird. Ein A-fonds-perdu-Investitionsbeitrag löst für den Kanton Bern keine Folgekosten aus. Das Darlehen löst nebst dem in Ziffer 7 erwähnten Abschreibungsaufwand keine Folgekosten aus, da der Kanton seit der Einführung von FABI keine Abgeltungen an die SBB mehr leistet.

Teuerungsbedingte Mehrkosten sind mit dem Beschluss bewilligt. Die Indexsteuerung richtet sich nach dem für den Kostenvoranschlag geltenden Berechnungssystem und basiert auf dem Bahnbau-Teuerungsindex (BTI), Indexstand 2016 I.

5 Stand des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr"

| | | |
|--|------------|-----------------------|
| Bewilligte Rahmenkreditsumme 2018–2021 | CHF | 194'000'000.00 |
| <i>./. bereits beansprucht</i> | CHF | 0.00 |
| <i>noch offene Kreditsumme</i> | CHF | 194'000'000.00 |
| Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches | CHF | 37'994'800.00 |
| Stand Rahmenkredit neu | CHF | 156'005'200.00 |

6 Kreditart / Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr

Ausführungsbeschluss zu Rahmenkredit gemäss Art. 149 FLV mit folgenden voraussichtlichen Zahlungen:

| | | | | |
|-------------------------------------|--|------|-----------------------------|----------------------|
| Produktgruppe | 09.13.9100 – Öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination | | | |
| Konto | Kostenträger | Jahr | Betrag (Kanton & Gemeinden) | |
| 363400 / 564000 | 910071 | 2018 | CHF | 41'300.00 |
| | 910071 | 2019 | CHF | 160'400.00 |
| | 910071 | 2020 | CHF | 2'917'300.00 |
| | 910071 | 2021 | CHF | 2'509'900.00 |
| | 910071 | 2022 | CHF | 17'419'600.00 |
| | 910071 | 2023 | CHF | 13'612'200.00 |
| | 910071 | 2024 | CHF | 10'826'700.00 |
| | 910071 | 2025 | CHF | 7'455'600.00 |
| | 910071 | 2026 | CHF | 1'388'100.00 |
| | 910071 | 2027 | CHF | 661'100.00 |
| Total (Kanton und Gemeinden) | | | CHF | 56'992'200.00 |

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Die entsprechenden Gemeindebeiträge von CHF 18'997'400.-- werden über die Konten 463200 und 632000 vereinnahmt.

Die Kantonsbeiträge werden bedingt rückzahlbar oder à fonds perdu geleistet. Bei den durch den Bund mitfinanzierten Projekten wird die Beitragsart gestützt auf die jeweilige Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund festgelegt. Zum heutigen Zeitpunkt kann noch nicht abschliessend festgelegt werden, welcher Anteil bedingt rückzahlbar und welcher à fonds perdu geleistet wird.

Mit der Einführung von HRM2 per 1.1.2017 haben sich die Aktivierungskriterien für Investitionsbeiträge geändert. Neu werden die A-fonds-perdu-Investitionsbeiträge zulasten der Erfolgsrechnung (Kontengruppe 363) verbucht.

7 Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen

Der bedingt rückzahlbare Kreditanteil von CHF 43'773'700.-- (brutto; 76 % gemäss Schätzung vom 11.10.2017) betrifft die Investitionsrechnung. Dabei handelt es sich ausschliesslich um wertvermehrende Investitionen.

Die Investitionen fallen in die Anlageklasse "Investitionsbeiträge an öffentliche Unternehmungen" mit einer Nutzungsdauer von 20 Jahren. Die jährliche Abschreibung beträgt demnach CHF 2'188'700.-- (brutto). Nach Abzug des auf die Investitionen entfallenden Gemeindedrittels von CHF 729'600.-- beträgt der jährliche Abschreibungsaufwand für den Kanton netto CHF 1'459'100.--.

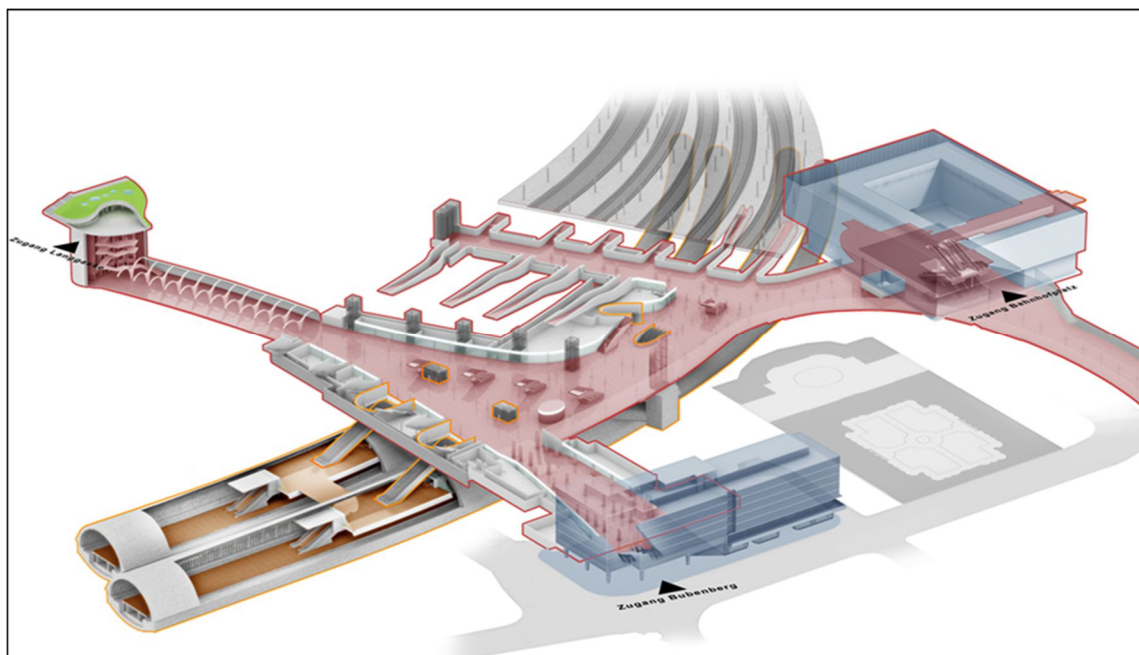
8 Bedingungen

Über die Abwicklung der Hilfeleistung sind sowohl eine Vereinbarung zwischen der SBB AG, dem Bund und dem Kanton Bern als auch zwischen der Stadt und dem Kanton Bern abzuschliessen. Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion wird ermächtigt, die Vereinbarung, gestützt auf den vorliegenden Beschluss, im Namen des Regierungsrates zu unterzeichnen.

9 Begründung

9.1 "Zukunft Bahnhof Bern" (ZBB)

Das Gesamtkonzept "Zukunft Bahnhof Bern" (ZBB) sieht einen schrittweisen Ausbau des Bahnhofs Bern vor. Die Etappierung bringt Vorteile bei der Finanzierung und erlaubt eine laufende Abstimmung der jeweiligen Etappen auf die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs. Zuerst sollen bis ins Jahr 2025 ein neuer RBS-Bahnhof und im SBB-Bahnhof eine neue Unterführung mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum erstellt werden.



Schnittansicht durch den künftigen Bahnhof Bern im Jahr 2025 mit den SBB-Unterführungen (rot) und dem RBS-Tiefbahnhof (orange).

Der Regierungsrat hat den Bau des neuen RBS-Bahnhofs mit RRB 429/2017 und den Bau der neuen SBB-Unterführung mit RRB Nr. 430/2017 am 10. Mai 2017 im Rahmen der Ausbauten ZBB bereits bewilligt. Der Kantonsbeitrag an das später beginnende Bauprojekt "Zugang Bubenberg" wird mit vorliegendem Beschluss separat aus dem Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018–2021 finanziert.

Erst in einem späteren Ausbauschnitt soll der SBB-Bahnhof seitlich erweitert werden, um vier Gleise, die auf bestehendem Niveau in den Hang unter der Grossen Schanze gebaut werden sollen. Dies erlaubt einen Angebotsausbau sowohl im Fern- wie auch im Regionalverkehr. Die Erweiterung wird im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) erfolgen. Aufgrund der vorliegenden Planungsergebnisse ist absehbar, dass eine Inbetriebnahme frühestens in einem Zeithorizont 2040 (oder später) erfolgen wird. Als langfristige Option ist ein weiterer Ausbau der Ostzufahrt von vier auf sechs Gleise denkbar.

9.2 Zugang Bubenberg

Um die vorhandenen Zugänge zu entlasten, plant die SBB neben der neuen Personenunterführung einen zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum. Der neue Zugang Bubenberg erfolgt über die Liegenschaft Bubenbergplatz 10–12, die die SBB anfangs Januar 2016 erworben hat. Ab 2018 sollen erste kleinere Vorarbeiten in Angriff genommen werden, bevor voraussichtlich im Jahr 2022 der eigentliche Bau des neuen Zugangs beim heutigen Bubenbergzentrum startet. Der neue Zugang wird auf den Hirschengraben ausgerichtet sein und wird die Wege in die Stadt verkürzen und ein rasches Umsteigen auf Tram und Bus erlauben. Das wird den Bahnhofplatz und die Haltestellen unter dem Baldachin entlasten. Da die Anzahl der im SBB- und RBS-Bahnhof ein- und aussteigenden Fahrgäste nach vorsichtigen Prognosen bis ins Jahr 2030 von heute 260'000 auf 375'000 Personen anwachsen wird, ist ein vollwertiger zweiter Bahnhofzugang nötig.



Der Zugang Bubenberg, südlicher Zugang zur neuen Westpassage.

9.3 Weitere Folgeprojekte

Bis ins Jahr 2025, wenn der Bahnhof ausgebaut ist, wird die Stadt Bern Anpassungen am Strassenraum vornehmen (Verkehrsmassnahmen ZBB). Dabei sollen gestalterische Massnahmen im Umfeld des Bubenberglplatzes und Massnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsreduktion im weiteren Umfeld des Bahnhofs umgesetzt werden. Diese Projekte wurden Ende 2016 mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht. Der Kanton wird sich gemäss Art. 62 Strassengesetz voraussichtlich mit 22.75 % (35 % der vom Bund nicht gedeckten 65 %) an den Kosten der Strassenprojekte beteiligen (bei voraussichtlichen Gesamtkosten von CHF 60 Mio. beträgt dies CHF 13.7 Mio.).

9.4 Bedeutung des Projekts

Gelingt es nicht, den Bahnhof Bern leistungsfähiger zu machen, droht der Region Bern über kurz oder lang ein Verkehrsinfarkt. Nicht nur beim Zugverkehr, sondern auch beim Strassenverkehr, auf den unzufriedene Bahnreisende ausweichen würden. Die Erreichbarkeit in der Region wäre in Frage gestellt, was negative Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort Bern und das politische Zentrum der Schweiz hätte.

Im Namen des Regierungsrates
Der Staatsschreiber
Auer



Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion