

Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.: 744/2018
Datum RR-Sitzung: 27. Juni 2018
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 798227
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG (BLM) Kantonsbeitrag an die Sanierung und Erneuerung der Adhäsionsbahn Grütschalp – Mürren / Projekt RK 2018_05 Ausführungsbeschluss zum Rahmenkredit öffentlicher Verkehr 2018–2021

1 Gegenstand

Bewilligung eines Investitionsbeitrags von insgesamt CHF 35'835'000.-- an die BLM für die Sanierung und Erneuerung der Adhäsionsbahn Grütschalp – Mürren.

Gemäss Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG beteiligen sich die bernischen Gemeinden mit einem Drittel (CHF 11'945'000.--) am Gesamtbeitrag des Kantons.

Die Nettoausgabe zulasten Kanton Bern (zu bewilligender Kredit) beläuft sich auf CHF 23'890'000.--.

Der kantonale Gesamtbeitrag wird zu CHF 23'566'000.-- als bedingt rückzahlbares Darlehen geleistet, zu CHF 11'783'000.-- als rückzahlbares Darlehen und zu CHF 486'000.-- à fonds perdu.

2 Rechtsgrundlagen

- Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011 über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221)
- 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

Erneuerung Fahrbahn inkl. Fahrleitung und Bahnstromversorgung	CHF	17'551'000.00
Umbau Gebäude und Stationen (Anforderungen BehiG / Rollmaterial)	CHF	14'951'000.00
Beschaffung neue Zug- und Streckensicherung	CHF	3'298'000.00
Kosten Sanierung und Erneuerung BLM	CHF	35'800'000.00
+ Vorsteuerabzugskürzungen (MWST) auf A-fonds-perdu-Beiträgen	CHF	35'000.00
Kosten zulasten Kanton Bern (Kanton und Gemeinden)	CHF	35'835'000.00
./ Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	CHF	11'945'000.00
Massgebende Höhe des Ausführungsbeschlusses	CHF	23'890'000.00

Die Kosten umfassen sämtliche Infrastrukturmassnahmen gemäss dem Investitionshilfegesuch (Kostengenauigkeit +/- 20 %). Nicht Bestandteil der Vorlage sind die Kosten für die Rollmaterialbeschaffung in der Höhe von CHF 16.1 Mio. Die BLM ist für die Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge verantwortlich, muss sie aber von den Bestellern genehmigen lassen. Hierzu hat die BLM beim zuständigen Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination ein Gesuch zur Genehmigung von Betriebsmittelbeschaffungen nach Art. 19 der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16) einzureichen.

Teuerungsbedingte Mehrkosten gegenüber der Preisbasis (Bahnbau-Teuerungsindex [BTI] Indexstand 2017 II) sowie allfällig höhere Vorsteuerabzugskürzungen (MWST) bei den A-fonds-perdu-Investitionsbeiträgen werden mit diesem Beschluss bewilligt.

Exkurs Vorsteuerabzugskürzungen (MWST):

Der Kanton leistet seine Beiträge an die aktivierbaren Investitionen als rückzahlbare oder 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. Aufgrund der langen Bauzeit können sich der MWST-Satz und damit die Höhe der Vorsteuerkürzung ändern.

4.2 Bezug zu Voranschlag und Finanzplan

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

4.3 Folgekosten

Das rückzahlbare Darlehen wird in der Bilanz der Unternehmung als unverzinsliche Verbindlichkeit gegenüber der öffentlichen Hand ausgewiesen. Die Rückzahlung erfolgt im Umfang der jährlichen Abschreibungen. Das bedingt rückzahlbare Darlehen wird auch in der Bilanz der Unternehmung als unverzinsliche Verbindlichkeit gegenüber der öffentlichen Hand

ausgewiesen. Der Kanton Bern weist es aber als Eventualguthaben aus. Eine Rückzahlung erfolgt 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.

Der A-fonds-perdu-Investitionsbeitrag löst für den Kanton Bern keine Folgekosten aus. 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 2017 II (BTI = 131.4).

5 Stand des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr"

Bewilligte Rahmenkreditsumme 2018–2021	CHF	194'000'000.00
./.. bereits beansprucht	CHF	38'302'100.00
<hr/>		
<i>noch offene Kreditsumme</i>	<i>CHF</i>	<i>155'697'900.00</i>
Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches	CHF	23'890'000.00
<hr/>		
Stand Rahmenkredit neu	CHF	131'807'900.00

6 Kreditart / Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr

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

Produktgruppe	09.13.9100	Öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination			
Kostenträger	910071	Infrastruktur und Rollmaterial			
Jahr	Kto. 363400	Kto. 564000	Betrag (Kanton & Gemeinden)		
2018	-	CHF 1'972'000.00	CHF	1'972'000.00	
2019	CHF 83'000.00	CHF 5'617'000.00	CHF	5'700'000.00	
2020	CHF 88'000.00	CHF 7'673'000.00	CHF	7'761'000.00	
2021	CHF 133'000.00	CHF 7'412'000.00	CHF	7'545'000.00	
2022	CHF 87'000.00	CHF 7'131'000.00	CHF	7'218'000.00	
2023	CHF 95'000.00	CHF 3'641'000.00	CHF	3'736'000.00	
2024	-	CHF 450'000.00	CHF	450'000.00	
2025	-	CHF 1'207'000.00	CHF	1'207'000.00	
2026	-	CHF 246'000.00	CHF	246'000.00	
Total	CHF 486'000.00	CHF 35'349'000.00	CHF	35'835'000.00	

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination wird zum Mitteleinsatz ermächtigt. Die entsprechenden Gemeindebeiträge von CHF 11'945'000.-- werden über die Konten 463200 (CHF 162'000.--) und 632000 (CHF 11'783'000.--) vereinnahmt.

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

Der bedingt rückzahlbare Kreditanteil von CHF 23'566'000.-- betrifft die Investitionsrechnung. Dabei handelt es sich ausschliesslich um werterhaltende Investitionen.

Die Investitionen fallen in die Anlageklasse "Investitionsbeiträge an öffentliche Unternehmen" mit einer Nutzungsdauer von 20 Jahren. Die jährliche Abschreibung beträgt demnach CHF 1'178'300.-- (brutto). Nach Abzug des auf die Investitionen entfallenden Gemeindedrittels von CHF 392'800.-- beträgt der jährliche Abschreibungsaufwand für den Kanton netto CHF 785'500.--.

Beim rückzahlbaren Kreditanteil von CHF 11'783'000.-- handelt es sich um wertvermehrende Investitionen. Das rückzahlbare Darlehen wird nicht abgeschrieben, sondern durch die BLM in jährlichen Raten getilgt. Beim Kanton fallen in der DB-Rechnung kalkulatorische Zinsen von 5 Prozent auf dem Nettobeitrag (CHF 7'855'333) an.

8 Bedingungen

Über die Abwicklung der Hilfeleistung ist eine Vereinbarung zwischen der BLM 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 Ausgangslage

Die Strecke der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren AG (BLM) von Lauterbrunnen nach Mürren ist in zwei Sektionen aufgeteilt. Die erste Sektion verbindet mit einer Windenpendelbahn Lauterbrunnen mit der Grütschalp. Auf der zweiten Sektion führt die Adhäsionsbahn weiter von der Grütschalp via Winteregg nach Mürren. Der Bahnbetrieb wurde im Jahr 1891 aufgenommen und dient der Erschliessung des autofreien Mürren. Die BLM transportiert jährlich über 600'000 Fahrgäste und rund 5'000 Tonnen Güter von Lauterbrunnen nach Mürren.

Im Jahr 2023 läuft die Frist zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) aus. Bis dahin muss die BLM ihre alte Triebfahrzeugflotte gegen moderne Niederflurfahrzeuge auszuwechseln und die Stationen, den Bahnhof Mürren und die Werkstätte Grütschalp entsprechend anpassen. Gleichzeitig muss die Gleisstrecke saniert werden, weil der Oberbau das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat.

Die im Jahr 2006 als Ersatz der Standseilbahn erstellte Windenpendelbahn erfüllt die Anforderungen des BehiG und muss nicht erneuert oder saniert werden.

Der Kanton ist für die Finanzierung der Adhäsionsbahn Grütschalp–Mürren alleine zuständig. Da Mürren auch durch die Luftseilbahn der Schilthornbahn AG (LSMS) erschlossen wird, beteiligt sich der Bund nicht an den Kosten.

9.2 Etappierung / Neues Betriebssystem

Wegen der geo- und topografischen Lage der Strecke soll das Projekt etappiert in den Jahren 2018 bis 2026 realisiert werden. Ein rationeller Umbau mit entsprechenden maschinellen Hilfsmitteln ist nicht möglich. Zudem kann nur in den Sommermonaten gebaut werden, da die Strecke 1'500–1'650 Meter über Meer liegt.

Die Lieferung der ersten neuen Triebfahrzeuge ist für Herbst 2022 vorgesehen. Bis dahin müssen die Werkstatt auf der Grütschalp fertig umgebaut und die Strecke grösstenteils saniert sein. Die weiteren Triebfahrzeuge sollen im Frühjahr sowie Sommer 2023 geliefert werden.

Mit der Sanierung der Strecke soll die heute erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30km/h auf 50km/h erhöht werden. Die damit verbundene Zeitersparnis ermöglicht die Umstellung auf ein neues Betriebssystem (2 statt 3 Züge). Mit der Umstellung auf das neue Betriebssystem auf den Fahrplanwechsel im Jahr 2023 wird der Betrieb der BLM effizienter und dadurch kostengünstiger. Beim Lokführerpersonal können 1.5 Personaleinheiten eingespart werden. Zudem ergeben sich Einsparungen beim Unterhalt der Triebfahrzeuge (Reduktion um 1 Triebfahrzeug). Das neue Betriebssystem bedingt aber neue Sicherheitsanforderungen. So müssen die öffentlichen Fussgängerübergänge in den Stationen Winteregg und Grütschalp aufgehoben und die Wanderer umgeleitet werden. Dafür sind bauliche Massnahmen nötig.

9.3 Sanierung und Erneuerung der Strecke

Die 4.3 km lange Strecke mit vier Bahnübergängen und vier Brücken zwischen Grütschalp und Mürren hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und muss erneuert werden. Die Erneuerung bietet gleichzeitig die Möglichkeit, das Betriebssystem zu optimieren und die Strecke den heutigen Vorschriften anzupassen.

Der Oberbau und die Fahrleitung werden auf der ganzen Strecke erneuert. Zudem werden neu Stahlmaste anstelle des bisherigen Gemischs aus Holzstangen und Stahlmasten verbaut. Gleichzeitig werden auch der Unterbau, die Entwässerung und die Bankette ergänzt und erneuert. Auf allen Stationen werden von der zentralen Leitstelle in Wilderswil bedienbare automatisierte Weichen zum Einsatz kommen. So kann der ganze Zugverkehr der Jungfrau-bahnengruppe über die zentrale Leitstelle gesteuert werden. In Grütschalp kommen bisher Hand- und in Winteregg Rückfallweichen zum Einsatz.

Zurzeit verkehrt die Bahn mit 'Fahrt auf Sicht'. Alle Bahnübergänge sind mit Andreaskreuzen ausgerüstet. Technische Einrichtungen zur Überwachung der Gegenfahrt zweier Züge oder zur Verhinderung von Kollisionen gibt es nicht. Weil das Kollisionsrisiko mit der geplanten Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 50km/h steigen wird, plant die BLM, die Strecke und das Rollmaterial mit einer den einfachen Verhältnissen angepassten Sicherungsanlage auszustatten. Sie sieht eine Fernsteuerung des Zugverkehrs aus der zentralen Leitstelle Wilderswil vor sowie die visuelle und akustische Sicherung der Bahnübergänge.

Die neuen Triebfahrzeuge sollen mit einer Spannung von 750V (heute 560V) betrieben werden, so können günstigere, seriennahe Fahrzeuge beschafft werden. Dafür müssen die am Ende ihrer Lebensdauer angekommenen Gleichrichter in Grütschalp und Mürren ausgetauscht werden.

9.4 Gebäude und Stationen

Nebst den Erneuerungen und Sanierungen entlang der Strecke sind an folgenden Gebäuden und Stationen bauliche Massnahmen nötig:

9.4.1 Station Grütschalp

Zurzeit erfüllt die BLM die Anforderungen des BehiG nur bis zum Ausstieg aus der Gondelbahnkabine von Lauterbrunnen auf der Grütschalp. Anschliessend sind Hilfestellungen durch das Personal oder Drittpersonen notwendig. Rollstuhlfahrende können die Toiletten nicht benutzen, weil deren Türen zu schmal und die Absätze zu hoch sind. Auch der Zugang zu anderen Räumlichkeiten ist erschwert. Daher sind eine neue Toilettenanlage und ein Lift sowie eine Perronerhöhung geplant, um die Anforderungen des BehiG erfüllen.

9.4.2 Werkstätte / Depot Grütschalp

Für die neuen, längeren Züge muss die Werkstatt um 12 Meter verlängert werden. Gleichzeitig soll eine Aussenwand verschoben werden, damit die vorgeschriebenen Sicherheitsdistanzen und Fluchtwege für die Mitarbeiter eingehalten werden. Das noch unisolierte Werkstattgebäude soll zudem energetisch saniert werden. Ferner ist direkt vor der Werkstatt eine einfache Zugwaschanlage vorgesehen.

9.4.3 Station Winteregg

Bei der Station Winteregg kann man bis anhin nur über die Gleise zum gegenüberliegenden Perron gelangen. Neu ist eine Personenunterführung mit Liftanlagen vorgesehen und die Perrons sollen erhöht werden, damit ein ebenerdiger Zustieg möglich ist und die Anforderungen des BehiG erfüllt werden.

9.4.4 Bahnhof Mürren

Die Überdachung der Einfahrhalle des Bahnhofs Mürren ist für die neuen, längeren Züge zu kurz. Mit dem Umbau der Gleisanlage soll auch die Einfahrhalle angepasst und erweitert werden. Der Personallift und die Gepäckhebebühne sollen rückgebaut und durch einen neuen Kombilift ersetzt werden. Für einen effizienteren Warenumsatz werden zwei Elektrostapler angeschafft. Am Anfang des Mittelperrons wird ein Personenlift eingebaut, der die Fahrgäste direkt in die Schalterhalle führt. Damit kann der hindernisfreie Zugang sichergestellt werden.

Im Namen des Regierungsrates
Der Staatsschreiber
Auer



Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion