

PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

4.700 Brücken, Stege, Ueber- und Unterführungen

Personenunterführung (PU) Bahnhof; Genehmigung Verpflichtungskredit CHF 9'290'000 für die Realisierung

Bericht und Antrag des Gemeinderats an die Gemeindeversammlung

Ausgangslage

Die Richtpläne Bahnhofgebiet (Massnahmenblatt Nr. M-04) und der Verkehrsrichtplan (Massnahme Nr. V-N-15.6) sehen zwischen dem Bahnhofquartier Ost und dem Bahnhofquartier West eine durchgehende Personenunterführung sowie den Neubau einer Passerelle als weitere Bahnquerung für den Langsamverkehr vor.

Dafür soll die bestehende Personenunterführung der SBB, die heute lediglich das Mittelperron der Geleise 2/3 erschliesst, verlängert und verbreitert werden. Die Verlängerung unterquert die Geleise Nr. 3 bis 7 die projektierte neue Quartiersammelstrasse West und schafft einen neuen Bahnzugang von der Westseite ab dem künftigen Bahnhofplatz aus der bestehenden Zone für öffentliche Nutzung (ZöN Q).

Die Passerelle ist als zusätzliche oberirdische, nicht behindertengerecht ausgestaltete Erschliessung in der Verlängerung der Bitziusstrasse mit Anschluss an den östlichen Teil der ZöN Q und einem Abgang auf das Mittelperron der Geleise 2/3 angedacht.

Der Bahnhof SBB Herzogenbuchsee verfügt heute über zwei Perrons mit drei Perronkanten. Im Zuge der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) müssen bis 2023 die Zugänge und Perrons den gesetzlichen Anforderungen entsprechen. Die SBB haben ihr Projekt P55 (ohne vorgängige Kontaktaufnahme mit der Gemeinde) erarbeitet und Ende 2015 die erforderliche Studie bereits abgeschlossen. Die SBB-Roadmap sieht die Realisierung für 2021 vor.

Die Verlängerung der Personenunterführung beim Bahnhof in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP Bahnhof Herzogenbuchsee) auf der Westseite will die Gemeinde als gemeinsames Projekt mit dem SBB-Projekt P55 realisieren. Dies um einerseits grösstmögliche Synergien zu nutzen und andererseits Kosten einzusparen. Der Gemeinderat hat deshalb die SBB mit einer Objektstudie für die Verlängerung und Verbreiterung der Personenunterführung (PU) beauftragt und hierfür am 25. April 2016 einen Kredit von CHF 150'000 zulasten der Investitionsrechnung bewilligt.

Objektstudie als Grundlage für Projektierung

Grundlage für die Projektierung der PU-Verlängerung mit neuem Bahnzugang West (BZU23) bildet die **Objektstudie** vom 06. Februar 2017 mit Plangrundlagen (Querschnitt 1:50, Längenprofil 1:100 und Situationsplan 1:500), welche die SBB im Auftrag der Gemeinde erstellt haben.

PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

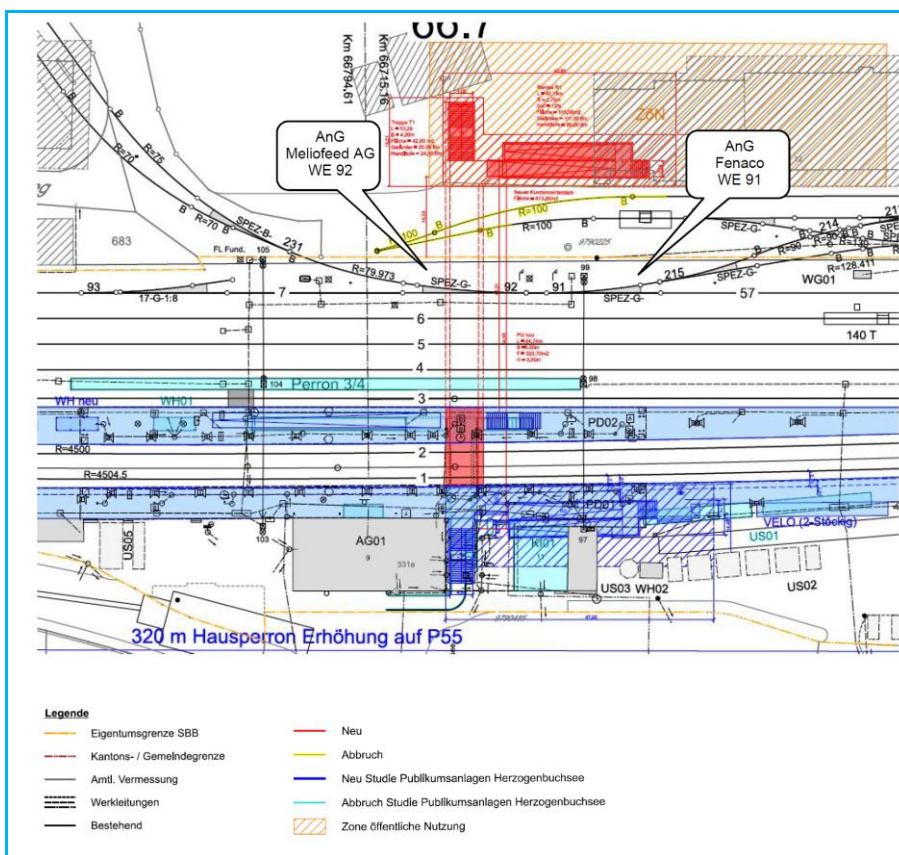


Abbildung 1: Situationsplan Objektstudie (ohne Massstab) Verlängerung PU mit neuem Bahnzugang West

Die Objektstudie basiert auf einer durchgehenden PU nach der geltenden VSS-Norm mit einer Breite von 5,0 m und einer Höhe von 3,5 m. Die bestehende PU-SBB würde rückgebaut und durch die neue breitere PU an gleicher Lage ersetzt. Die westliche Anbindung erfolgt über eine um 90 Grad zur PU versetzte Rampe mit einer Steigung von 12% sowie einer Treppe mit direktem Ausgang aus der PU auf den neuen Bahnhofplatz. Beide Bauteile sind durch ein Kundencenterdach witterungsgeschützt. Die **Kosten** für wurden in der Studie mit CHF 8,1 Mio. (Mittelwert) bis CHF 10,5 Mio. (oberer Wert worst case) geschätzt.

Die SBB gehen aufgrund der von ihr selbst berechneten Bahnnutzerzahlen inkl. der einzurechnenden erwartenden Zunahme davon aus, dass die heutige Breite der Unterführung von 3,6 m bis zum Ende der Lebensdauer des Bauwerks im Jahr 2060 ausreichen wird. Somit käme bereits ein Ausbau auf 4,2 m einer Komfortverbesserung gleich. Die SBB haben deshalb intern entschieden, auf die Verbreiterung der bestehenden PU im Rahmen der Umsetzung des Projekts P55 zu verzichten.

Aus Sicht der Gemeinde hat dies zur Folge, dass sie die gesamten Kosten für die Verlängerung sowie die Anpassung der bestehenden Anlagen an die VSS-Norm von B 5,0 m x 3,5 m zu tragen hat. Die **Vorteilsanrechnung** (Ohnehinkosten) zulasten der SBB nach Art. 27 Eisenbahngesetz beträgt aufgrund der Haltung der SBB somit CHF 0.

Hinzu kommen der bauliche Unterhalt - kapitalisiert über 40 Jahre und als Einmalzahlung abzugelten - im Betrag von ca. CHF 1.844 Mio. sowie der jährliche betriebliche Unterhalt von ca. CHF 2'800 gemäss den Berechnungsvorgaben der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 752.120, Art. 35, 2a).

Die Gemeinde hat die für die Festlegung der künftigen Ausbaugrösse der PU im Bereich der SBB massgebende Personenflussberechnung durch die Firma Kontexplan überprüfen lassen. Diese kommt in ih-

PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

rem Bericht zum Schluss, dass die heute vorhandenen 3,6 m Breite mittelfristig nicht ausreichen werden und ohne Verlängerung der PU in Richtung West ein Lichtmass von 5,5 m erforderlich sein wird.

Aus heutiger Sicht zeichnet sich in der Frage der Kostenbeteiligung durch die SBB noch keine Einigung zwischen SBB und Gemeinde ab. Sofern keine vertragliche Lösung zustande kommt, steht der Gemeinde das Recht zu, mittels einer Einsprache im Rahmen des PGV-Verfahrens die Vorteilsabgeltung durch die SBB vom Bundesamt für Verkehr (BAV) klären zu lassen.

Auf Wunsch der Gemeinde und aufgrund **städtebaulicher Überlegungen** haben die SBB neben der minimal notwendigen Baubaubreite von 5,0m (VSS-Norm) drei zusätzliche Varianten mit Lichtmass 6,0 m, 8,0m und 10,0 m berechnet. Zudem wurde die Möglichkeit einer Verschiebung der Unterführung auf die Achse der Bitziusstrasse sowie des Anschlusses der Passerelle auf das Mittelperron vorabgeklärt. Die Mehrkosten dieser Ausbaubreiten betragen CHF 1,5 Mio. bis CHF 5,3 Mio. (Mittelwert).

Die Studie der SBB hat zudem ergeben, dass eine Verschiebung der Unterführung auf die Achse der Bitziusstrasse aufgrund der Gleisgeometrie technisch nicht machbar ist und zu unverhältnismässig hohen Kosten führt (> CHF 30 Mio.).

Ebenfalls ist ein direkter Anschluss der **Passerelle** auf das Mittelperron aufgrund der zu geringen Platzverhältnisse nicht möglich, weshalb hier keine weiteren Planungsschritte mehr unternommen wurden und auf den Neubau einer Passerelle mit Blick auf den geringen Mehrwert für die Benutzer definitiv verzichtet werden soll (Kosteneinsparung).

Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 19. März 2018 beschlossen, der Gemeindeversammlung am 13. Juni 2018 einen Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 847'000 für den Anteil der Gemeinde an den Vorprojektierungs- und Bauprojektkosten (auf Basis der Kostenschätzung von +/- 30 % aus den Studienergebnissen) vorzulegen. Die Stimmberechtigten haben dem Antrag des Gemeinderats an der Gemeindeversammlung vom 13. Juni 2018 zugestimmt.

Die Zwischenergebnisse aus der Projektierung

Städtebaulicher Ansatz (Variante Gemeinde)

Im Zuge der Masterplanung Bahnhofquartier hat sich das Architektenbüro Aebi & Vincent, Bern, ebenfalls mit der städtebaulichen Gestaltung der Bahnzugänge Ost und West zur PU und der Anbindung der Ausgänge an die anschliessenden Bahnhofplätze Ost und West befasst. Die Ergebnisse sind die Projektierung der SBB bereits eingeflossen.

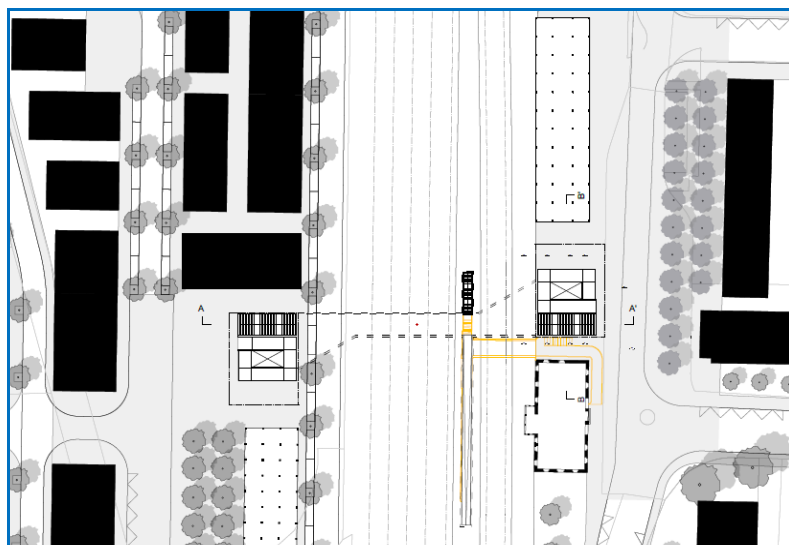


Abbildung 2: Situationsplan (ohne Massstab) Masterplan Bahnhofquartier, Variante Gemeinde

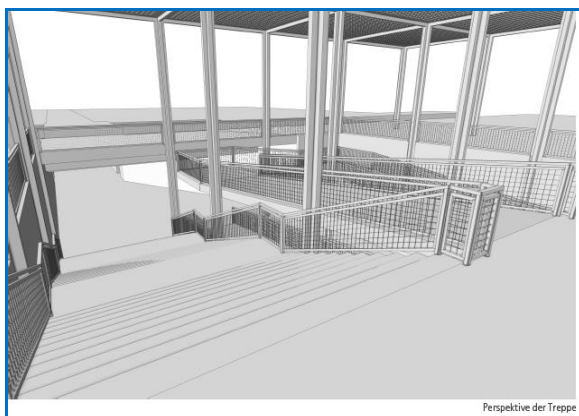
PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

Die Treppenaufgänge werden unverändert so platziert, dass die PU-Nutzer direkt auf die Bahnhofplätze geführt werden. Die beiden Rampen zur Gewährleistung des behindertengerechten Zugangs werden neu ebenfalls direkt auf die Bahnhofplätze, und nicht wie in der Objektstudie der SBB vorgesehen, 90 Grad versetzt zur Lage der Unterführung geführt. Die Anschlüsse der Rampen erfolgen innerhalb der PU trichterförmig. Damit kann eine zusätzliche Offenheit geschaffen und für die Nutzer die subjektive Sicherheit verbessert werden (vgl. Abbildung 4).

Die bestehende PU-SBB (Abbildung 2 gelb dargestellt) bleibt während der Bauarbeiten bestehen. Damit entfällt ein Provisorium für den Zugang zum Perron 2 während der Bauausführung. Die neue PU wird in ihrer Lage somit leicht nach Norden hin verschoben. Davon wiederum wird der bestehende Kiosk tangiert, der bereits für die Realisierungsphase abgebrochen und durch ein Provisorium ersetzt werden muss. Insgesamt kann mit der "Variante Gemeinde" der Landbedarf minimiert werden.

Auf der Westseite kann der neue Bahnzugang auf der im Rahmen der Ortsplanungsrevision 2014 ausgeschiedenen Fläche der Zone für öffentliche Nutzungen (ZöN) Q voraussichtlich realisiert werden. Weiter vorteilhaft wirkt sich aus, dass das bestehende Gebäude (alte Landi) vom Bauvorhaben nicht direkt betroffen ist und somit nicht vorzeitig rückgebaut werden muss (vgl. hierzu auch Abbildung 7). Einzig die Pétanque-Anlage wird tangiert und kann nicht mehr weiterbetrieben werden.



Abbildungen 3 / 4: Visualisierung Bahnzugänge Eingang ab Bahnhofplatz Ost bzw. Sicht aus Unterführung in Richtung Platz

Der Treppenaufgang verfügt über zwei Podeste. Die Rampe ist umlaufend mit vier Podesten ausgestattet. Der Neigungswinkel beträgt durchwegs 12%. Beide Bahnzugänge werden mit einem sogenannten Kundencenterdach ausgestattet. Dies ist aufgrund des BehiG bei Neigungswinkeln von 12% zwingend vorgeschrieben (Minimierung Witterungseinflüsse). Entgegen dem gängigen SBB-Standard soll das Kundencenterdach in Glas ausgeführt werden, was u.a. zu einer besseren natürlichen Beleuchtung führt.

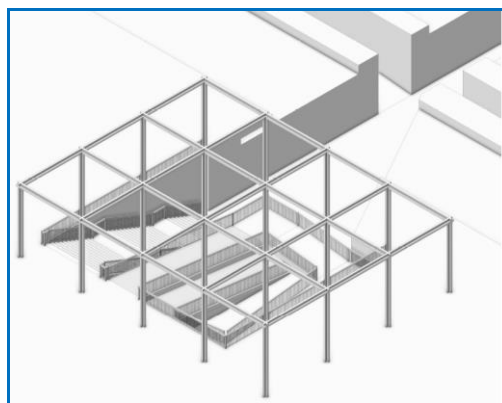
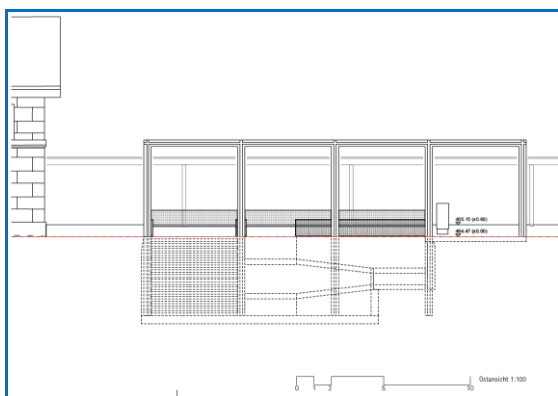


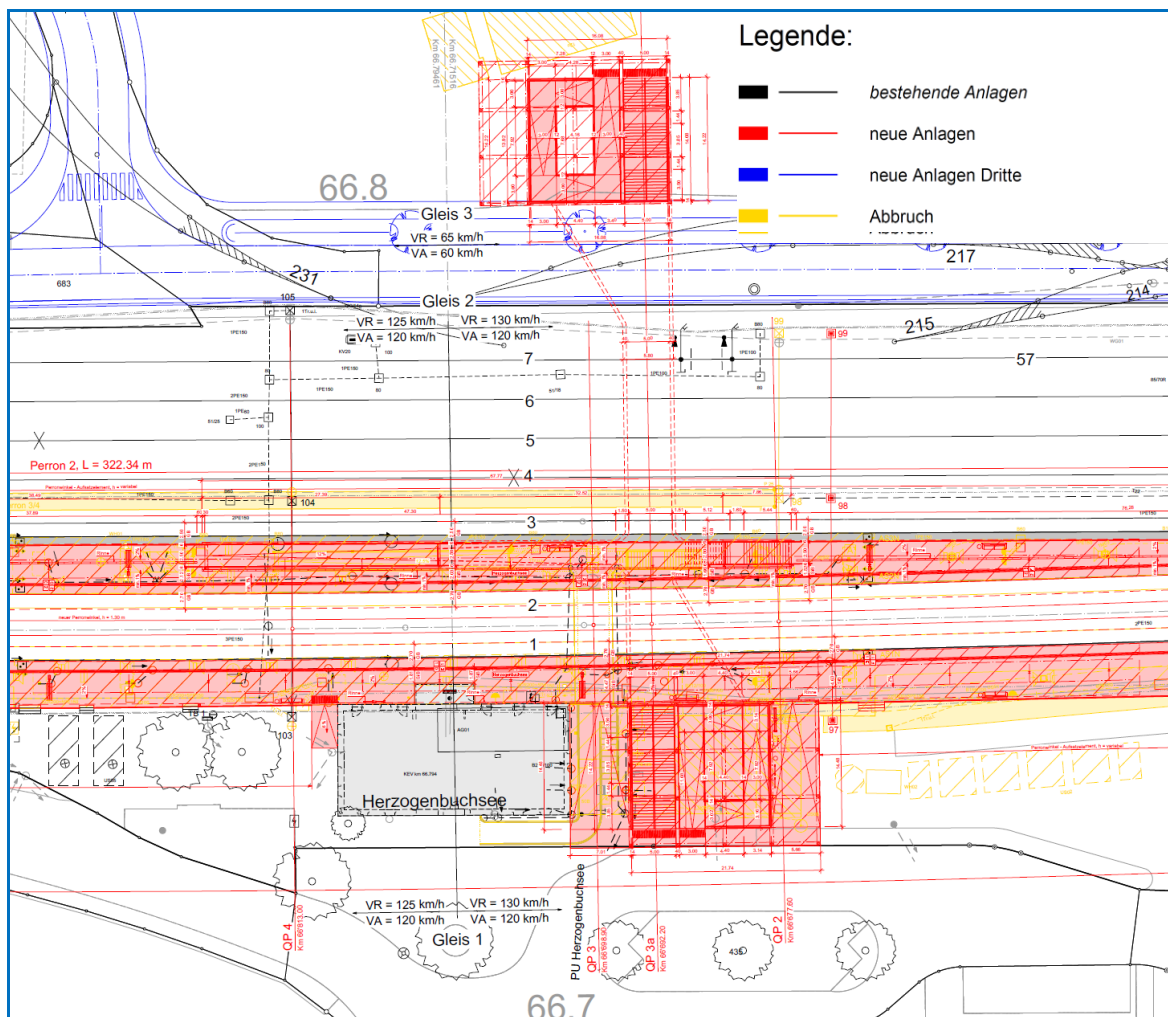
Abbildung 5 / 6: Ansicht Bahnzugang Ost und Axonometrie Zugang Ost (ohne Massstab)

PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

Die Projektübersicht

Der nachfolgende Situationsplan gibt eine Übersicht der Zwischenergebnisse über beide Vorhaben (Projekt P55 SBB/BZU23 und Verlängerung der PU Gemeinde).



Die SBB hat im Rahmen der Objektstudie festgestellt, dass eine bloße Verlängerung der bestehenden Personenunterführung aufgrund bestehender Gesetzgebung nicht zulässig ist. Die Abmasse bei einer Verlängerung der Personenunterführung sind nicht ausreichend und gesetzeskonform. Die PU wird deshalb gemäss den Vorgaben der VSS-Norm mit den Mindestabmassen von 5,0 m Breite und einer Höhe von 3,5 m projektiert und realisiert werden.

Die fachtechnische Projektierung und die dazugehörigen Beschreibungen erfolgen über einen technischen Bericht. Dieser liegt aktuell noch nicht vor. Hingegen liegt als Grundlage für die Kreditgenehmigung zur Realisierung der durchgängigen PU Variante Gemeinde eine Kostenabgabe der SBB (+/-20%) vom 29. April 2019 vor.

Die Kostenschätzung der SBB für das Bau- und Auflageprojekt sowie Submission / Vergabe basiert auf dem Vorprojekt «Verbreiterung und Verlängerung PU Bahnhof Herzogenbuchsee - Gemeindevariante»

PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

und umfasst den Aufwand für eigene Leistungen der SBB sowie Leistungen Dritter. Die geschätzten Gesamtkosten für die Erstellung des Bau- und Auflageprojekts sowie Submission / Vergabe für die Personenunterführung «Gemeinde Variante» betragen total CHF 17'788'000. Der von der Gemeinde zu tragende Anteil präsentiert sich wie folgt:

0	Honorare		252'470
1	Landerwerb	ohne MwSt.	50'000
2	Zugang zur Bahn		968'400
3	Ingenieurbau		4'000'362
4	Bahntechnik		2'300'000
5	Technische Ausrüstung		50'000
6	Umwelt		20'000
7	Telecom-Anlagen		-
	Sicherungskosten	nicht Bahn	70'000
Zwischentotal			7'711'232
	Unvorhergesehenes Kleinmaterial	12,5% aus 2-7 5,0% aus 2-7	917'000 367'000
Zwischentotal			8'995'232
MwSt.7,7% aus 8'945'232 (ohne Pos 1)			688'783
Total			<u>9'684'016</u>

Nicht Bestandteil des Projektes sind die beiden Bahnhofplätze Ost und West. Diese werden im Rahmen von Folgeprojekten geplant und realisiert. Nicht mehr im KV enthalten sind die Kosten für das Perrondach über dem Geleise 1. Die SBB wollten anfänglich dieses nicht mehr erneuern und den Fahrgästen nur noch im Bereich des Kundencenters einen gedeckten Warteraum zur Verfügung stellen. Die Gemeinde hat entsprechend interveniert, worauf die Überdachung wieder ins P55/BZU23 Projekt SBB integriert wurde. Noch offen ist die Diskussion mit SBB Immobilien im Zusammenhang mit einer Kostenbeteiligung für die Verschiebung/Landabgeltung des bestehenden Kiosks.

Zu den Planungs- und Projektkosten von CHF 9'684'016 gemäss Kostenabgabe der SBB kommen noch interne Kosten im Umfang von CHF 30'000, Bauherrenbegleitung extern CHF 30'000, juristische Begleitung für den Streitfall mit den SBB im PGV-Verfahren CHF 50'000 sowie eigene Reserven/Unvorhergesehenes von gerundet CHF 55'984 hinzu. Der Gesamtaufwand beträgt somit gerundet CHF 9'850'000. Davon in Abzug gebracht werden können die rechtlich verbindlich zugesicherten und wirtschaftlich sichergestellten Beiträge der Helvetia AG und der EG Niederörsch von gerundet CHF 560'000. Damit ist der Gemeindeversammlung ein **Kredit von CHF 9'290'000** zu beantragen.

Es gilt weiter zu beachten, dass die Gemeinde zur Abgeltung der baulichen Unterhaltskosten über die kommenden 40 Jahre und zur Überführung der gesamten Anlage ins Eigentum der SBB eine Einmalzahlung zu leisten hat (Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur, SR 752.120, Art. 35, 2a.) Diese ist u.a. abhängig von der Bausumme des Projekts BZU23 (Schlussabrechnung) sowie der Beteiligung der SBB an den Ohnehinkosten (Vorteilsanrechnung). Stand Objektstudie beträgt die Einmalabgeltung ca. CHF 1,844 Mio. Die jährlich von der Gemeinde zu leistende Kostenbeteiligung am betrieblichen Unterhalt wird in einem sogenannten Bahnhofsvertrag zwischen SBB und Gemeinde ebenfalls nach Abschluss der Bauarbeiten geregelt. Stand Objektstudie beträgt dieser ca. CHF 2'800 p.a.. Es handelt sich dabei um Projektfolgekosten. Der Gemeinderat soll deshalb ermächtigt werden, diese beiden Verpflichtungen im Rahmen des Bundesrechts eingehen zu können.

PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

Der Zeitplan

Die SBB plant das weitere Vorgehen aus ihrer Sicht wie folgt:

Projektführungsplan	Dauer	Anfang	Ende
Abgabe BP-Dossier an Gemeinde			24.04.19
Ordentliche Gemeindeversammlung Ausführungskredit			12.06.19
Beschwerdefrist Gde-Versammlungsbeschluss	1 Mt	13.06.19	12.07.19
Ferienbeginn BAV		15.07.19	15.08.19
Abgabe PGV (BZU23, P55 & PU Gde.)	15 Mte	15.08.19	15.11.20
Submission	11 Mte	05.12.19	05.11.20
Realisierungsphase (BZU23, P55 & PU Gde.)		16.03.21	26.11.21

Um weiterhin beide Projekte im gleichen PGV-Verfahren abwickeln und gemeinsam bis Ende 2021 realisieren zu können, muss die Gemeinde den Zeitplan der SBB zwingend einhalten können. Gelingt dies nicht, werden die SBB nach eigenen Aussagen nur ihren Projektteil P55/BZU23 als Rückfallebene zuhanden des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) dem Bundesamt für Verkehr (BAV) Mitte August einreichen.

Die SBB will ihr Projekt mit Blick auf die weiteren auf der Linie 450 Olten – Bern noch anstehenden P55 Projekte zwingend im Jahr 2021 realisieren.

Weiteres Vorgehen und Finanzierung

Die SBB wird gemäss ihrem Zeitplan die Projektierung zu Ende führen und der Gemeinde das Plangenehmigungsdossier abgeben. Bei positiver Entscheidung durch die Stimmberechtigten an der Gemeindeversammlung vom 12. Juni 2019 erfolgt eine organisatorische und prozessuale Zusammenführung der beiden Projekte P55/BZU23 und PU-Verlängerung Gemeinde mit gleichzeitiger Eingabe an das BAV zur Plangenehmigung.

Die Gemeinde lässt intern über ein entsprechend qualifiziertes Ingenieurbüro fortlaufend die Kostenprognose der SBB plausibilisieren. Daneben werden mit der SBB die Verhandlungen über eine Kostenbeteiligung seitens der SBB fortgeführt und mit einem ausgewiesenen Fachjuristen die sich stellenden rechtlichen Fragen in Bezug auf die Vorteilsanrechnung sowie Einsprachemöglichkeiten im Rahmen des PGV-Verfahrens weiter geklärt.

Die Stimmberechtigten müssen einem Bruttokredit zustimmen, da nicht alle Kostenbeteiligungen durch Dritte inklusive der Vorteilsabgeltung der SBB bis zur Verabschiedung der Botschaft zuhanden der Gemeindeversammlung bekannt waren bzw. vorgelegen haben. Bereits vertraglich vereinbart sind folgende Beiträge Dritter an die Baukosten:

- CHF 400'000 als Investitionsbeitrag der Einwohnergemeinde Niederönz (Infrastrukturvertrag vom 10. November 2008)
- CHF 160'000 als Grundeigentümerbeitrag der HG Commerciale (Planungs- und Infrastrukturvertrag vom 11. September 2014)

Es besteht zudem eine reelle Chance, dass sich der Kanton mit einem Beitrag an die Projektierungs- und Baukosten beteiligt. Erste Gespräche sind positiv verlaufen. Eine entsprechende Voranfrage an das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (AÖV) wurde am 11. April 2019 eingereicht. Eine abschliessende Stellungnahme des AÖV kann nicht vor der Gemeindeversammlung erwartet werden. Hierfür sind noch offene Fragen in Bezug auf die künftige Lage der Bushaltekanten zu klären.

Zusätzlich werden im Bahnhof West Grundeigentümerbeiträge an die PU-Verlängerung zu leisten sein. Der Überwälzungssatz muss mit dem Kreditbeschluss von den Stimmberechtigten festgelegt werden

PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

(Art. 113 Abs. 1 Baugesetz und Art. 12 Grundeigentümerbeitragsdekret). Zulässig sind gemäss allgemeiner Praxis maximal 30% der anrechenbaren Kosten (Basiserschliessungsanlage mit nur teilweiser Erschliessungsfunktion, dient zu einem wesentlichen Teil allgemeinen Verkehrsbedürfnissen). Dieser Überwälzungssatz wird dann gemäss Art. 113 Baugesetz separat veröffentlicht.

Die Gemeinde ist aber bestrebt, den Grundeigentümerbeitrag an die PU mit der Eigentümerin des eh. Areals der fenaco einvernehmlich auf vertraglicher Basis (Infrastrukturvertrag) im Rahmen der Umzonung zu regeln. Die Festsetzung des Überwälzungssatzes von 30% mit Beschluss der Gemeindeversammlung bildet also lediglich ein Rückfallszenario für den Fall, dass keine Einigung zustande käme.

Ebenfalls werden mit der Gemeinde Niederönz derzeit Gespräche geführt, um eine höhere Kostenbeteiligung erwirken zu können. Eine solche bedarf jedoch der Zustimmung der Stimmberechtigten in Niederönz und müsste auf einem Nachtrag zum bestehenden Erschliessungsvertrag Bystronic 2 zwischen den beiden Gemeinden basieren.

Der Finanzierungsnachweis und die Investitionsfolgekosten

Investitionskosten

6150.5010.33 Personenunterführung (PU) Bahnhof	9'850'000.00	
Total Bruttoinvestitionen	9'850'000.00	9'850'000.00
Beitrag Niederönz	400'000.00	
Beitrag GE eh. Areal HGC	160'000.00	
Total Beiträge Dritter	560'000.00	560'000.00
Total Nettoinvestitionen steuerfinanziert zu Lasten Gemeinde		9'290'000.00

Folgekosten der Investition

Jahr	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>Folgekosten in TFR gerundet</i>						
Abschreibung 2.5%	232	232	232	232	232	232
Zinsen 2.5%	116	116	116	116	116	116
Betriebskosten	3	3	3	3	3	3
Folgeerträge oder wegfallende Kosten						
Total Folgekosten	351.0	351.0	351.0	351.0	351.0	351.0

Nicht enthalten sind die Folgekosten resultierend aus der Einmalabgeltung des baulichen Unterhalts zugunsten der SBB AG

Investitionsprogramm 2019 – 2028, Aussagen über die Finanzierung und die Tragbarkeit

In der rollenden Investitionsplanung sind gesamthaft CHF 7'680'000.00 enthalten. Die Investition (einschliesslich ungefähre Einmalabgeltung) wird zu Lasten der Erfolgsrechnung aus Steuererträgen finanziert. Die jährlichen Folgekosten von CHF 351'000.00 entsprechen rund 0,4 Steueranlagezehnteln und sind in der Finanzplanung 2019 bis 2023 vorgesehen und tragbar.

PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

Subventionen / Beiträge Dritter

Es besteht eine reelle Chance, dass sich der Kanton mit einem Beitrag an den Projektierungs- und Baukosten beteiligt. Bereits vertraglich vereinbart sind folgende Beiträge Dritter an die Baukosten:

- CHF 400'000 als Investitionsbeitrag der Einwohnergemeinde Niederönz (Infrastrukturvertrag vom 10. November 2008)
- CHF 160'000 als Grundeigentümerbeitrag der HG Commerciale (Planungs- und Infrastrukturvertrag vom 11. September 2014)

Zusätzlich werden im Bahnhof West Grundeigentümerbeiträge an die PU-Verlängerung zu leisten sein. Die Höhe ist heute noch nicht bekannt. Offen ist zudem die Frage der Kostenbeteiligung der SBB im Rahmen der Vorteilsabgeltung.

Der Gemeindebeschluss

Der Gemeinderat beantragt die Zustimmung zu folgendem

Gemeindebeschluss:

- a* Für die Realisierung der Verlängerung der Personenunterführung sei ein Verpflichtungskredit in Höhe von CHF 9'290'000.-- (inkl. MwSt.) z. L. Konto 6150.5010.33 zu bewilligen. Der Gemeinderat wird ermächtigt, die Finanzierung aus eigenen Mitteln oder auf dem Darlehensweg zu tätigen;
- b* Der Gemeinderat wird ermächtigt, zu gegebener Zeit die gesamte Anlage ins Eigentum der SBB zu überführen sowie die damit verbundenen Kosten und die baulichen Unterhaltskosten der SBB in Form einer einmaligen Zahlung abzugelten. Die der Gemeinde anfallenden Kosten ergeben sich aus dem Bundesrecht;
- c* Der Überwälzungssatz gemäss Art. 112 Baugesetz und Art. 12 Grundeigentümerbeitragsdekret sei auf 30% festzusetzen. Der Gemeinderat wird ermächtigt, diesen Grundeigentümeranteil auch auf vertraglichem Weg einzufordern;
- d* Eine während der Projektausführung eintretende Teuerung ist zusammen mit der Schlussabrechnung auszuweisen. Der Gemeinderat kann dafür die notwendigen Nachkredite bewilligen;
- e* Mit dem Vollzug dieses Verpflichtungskredites wird der Gemeinderat beauftragt;
- f* Zu gegebener Zeit ist der Gemeindeversammlung eine Abrechnung zur Kenntnisnahme zu unterbreiten.
- g* Es sei davon Kenntnis zu nehmen, dass der Gemeindebeschluss gestützt auf Art. 39, Abs. 1, Bst a der Gemeindeordnung vom 6. Juni 2007 dem fakultativen Referendum untersteht.

IM NAMEN DER EINWOHNERGEMEINDE HERZOGENBUCHSEE

Der Gemeindepräsident:

Der Gemeindeverwalter:

PROTOKOLL GEMEINDEVERSAMMLUNG HERZOGENBUCHSEE

VERSAMMLUNG VOM Mittwoch, 12. Juni 2019

PA an Finanzabteilung
- Präsidualabteilung zur Publikation des fak. Referendums