

Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...¹,

beschliesst

I

Die Bundesverfassung² wird wie folgt geändert:

Art 81a (neu) Öffentlicher Verkehr

¹ Bund und Kantone sorgen für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse und Wasser in allen Landesgegenden.

² Die Kosten werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.

Art. 85 Abs. 2

² Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Landverkehr stehen.

Art. 86 Abs. 3 Einleitungssatz und Abs. 3 Bst. b^{ter} (neu) sowie Abs. 4

³ Er verwendet die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf allen Treibstoffen ausser den Flugtreibstoffen sowie den Reinertrag der Nationalstrassenabgabe für folgende Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Landverkehr:

b^{ter}. Beiträge für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur;

⁴ Reichen die Mittel für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkehr nicht aus, so erhebt der Bund auf den betreffenden Treibstoffen einen Zuschlag zur Verbrauchssteuer.

¹ BBl 2012 ...

² SR 101

Art. 87a Eisenbahninfrastruktur (neu)

¹ Der Bund trägt die Hauptlast der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.

² Die Eisenbahninfrastruktur wird über einen Fonds mit eigener Rechnung finanziert. Die folgenden Mittel werden über die Finanzrechnung des Bundes verbucht und im gleichen Jahr dem Fonds zugewiesen:

- a. höchstens zwei Drittel des Ertrags der leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 85;
- b. 9 Prozent des Reinertrages der zweckgebundenen Verbrauchssteuer nach Artikel 86 Absätze 1 und 4, höchstens aber 310 Millionen Franken pro Jahr; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags;
- c. der Ertrag aus der Mehrwertsteuererhöhung nach Artikel 130 Absatz 3^{bis};
- d. 4 Prozent der Einnahmen des Bundes aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen;
- e. aus dem allgemeinen Bundeshaushalt ein Betrag von 2200 Millionen Franken zum Preisstand von 2014; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.

³ Die Kantone beteiligen sich angemessen an der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Das Gesetz regelt die Einzelheiten.

⁴ Das Gesetz kann eine ergänzende Finanzierung durch Private oder durch internationale Organisationen vorsehen.

Art. 130 Abs. 3^{bis} (neu)

^{3^{bis}} Zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur werden die Sätze um 0,1 Prozentpunkte erhöht.

Art. 196 Ziff. 3, Abs. 2 und 3

² *Aufgehoben*

³ Die Eisenbahngrossprojekte nach Absatz 1 werden über den Fonds nach Artikel 87a finanziert.

II

¹ Dieser Beschluss untersteht der Abstimmung des Volkes und der Stände.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

B

Entwurf

**Bundesgesetz
über die Finanzierung und den Ausbau der
Eisenbahninfrastruktur**

vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...³,

beschliesst

I

Das Bundesgesetz über den Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur wird in der Fassung nach dem Anhang erlassen.

II

Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:

1. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990⁴ über die direkte Bundessteuer

Art. 26 Abs. 1Bst. a und Abs. 2

¹ Als Berufskosten werden abgezogen:

a. ein Betrag für die Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte;

² Für die Berufskosten nach Absatz 1 Buchstaben a–c werden Pauschalansätze festgelegt; im Fall von Absatz 1 Buchstabe c steht der steuerpflichtigen Person der Nachweis höherer Kosten offen.

³ BBI 2012 ...

⁴ SR 642.11

2. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990⁵ über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden

Art. 9 Abs. 1

¹ Von den gesamten steuerbaren Einkünften abgezogen werden die zu ihrer Erzielung notwendigen Aufwendungen und die allgemeinen Abzüge. Zu den notwendigen Aufwendungen gehören auch die mit dem Beruf zusammenhängenden Weiterbildungs- und Umschulungskosten. Für die Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte kann eine Pauschale festgesetzt werden.

3. Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957⁶

Ingress erstes Lemma

gestützt auf die Artikel 81, 87 und 87a der Bundesverfassung⁷,

Gliederungstitel vor Art. 48a

5a. Kapitel: Ausbau der Infrastruktur (neu)

Art. 48a Ziele

Der Ausbau der Infrastruktur hat folgende Ziele:

a. Personenverkehr:

1. Verbesserung der Verbindungen mit europäischen Metropolitanräumen,
2. Verbesserung der Verbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen und innerhalb derselben,
3. Verbesserung der Verbindungen im schweizerischen Städtenetz und mit den Zentren der Metropolitanräume,
4. Ausbau des Regional- und des Agglomerationsverkehrs,
5. Verbesserung der Erschliessung des Alpenraums und der Tourismusregionen;

b. Güterverkehr:

1. Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs,
2. Weiterentwicklung des Binnen-, Import- und Exportverkehrs.

Art. 48b Strategisches Entwicklungsprogramm

¹ Die Infrastruktur wird im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms schrittweise ausgebaut.

² Der Bundesrat legt der Bundesversammlung in regelmässigen Abständen einen Bericht zum Stand des Ausbaus, zu notwendigen Anpassungen des strategischen Entwicklungsprogramms und zum nächsten geplanten Ausbausschritt vor.

Art. 48c Ausbauschritte

⁵ SR 642.14

⁶ SR 742.101

⁷ SR 101

¹ Die Erlasse zu den einzelnen Ausbausritten ergehen in der Form des Bundesbeschlusses. Die Bundesbeschlüsse unterstehen dem fakultativen Referendum.

² Den vorgesehenen Massnahmen liegt ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde.

³ Der Bundesrat zeigt in den Vorlagen über die Ausbausritte insbesondere die Folgekosten für das gesamte Eisenbahnsystem auf.

Art. 48d Planungen

Das BAV nimmt die notwendigen Planungen vor. Es bezieht die betroffenen Eisenbahnunternehmen und Kantone in geeigneter Weise ein.

Art. 48e Projektierung und Ausführung

¹ Die Infrastrukturbetreiberinnen oder Erstellergesellschaften projektieren die Massnahmen für den Ausbau der Infrastruktur und führen sie aus.

² Die Erstellergesellschaften müssen vom Bund kapital- und stimmenmässig beherrscht werden.

³ Der Bund regelt seine Beziehungen zu den Infrastrukturbetreiberinnen oder Erstellergesellschaften in Umsetzungsvereinbarungen. Darin werden Massnahmen für die einzelnen Strecken und Knoten, die Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel sowie die Organisation im Einzelnen festgelegt.

⁴ Die Vereinbarungen werden durch das UVEK abgeschlossen. Geringfügige Anpassungen, insbesondere solche technischer oder organisatorischer Natur, können vom BAV vereinbart werden.

Art. 48f Laufende Optimierung der Arbeiten

Bei der Projektierung und Ausführung der Arbeiten sind nach dem Grundsatz einer betriebs- und volkswirtschaftlichen Optimierung laufend der bahntechnologische Fortschritt, organisatorische Verbesserungen sowie die Entwicklung im Personen- und Güterverkehr zu berücksichtigen.

Gliederungstitel vor Art. 49

6. Kapitel: Finanzierung der Infrastruktur

1. Abschnitt: Im Allgemeinen

Art. 49 Grundsätze

¹ Der Bund trägt die Hauptlast der Finanzierung der Infrastruktur.

² Schienennetze für die Feinerschliessung sowie Strecken, die keine ganzjährig bewohnten Ortschaften oder erhebliche Güteraufkommen erschliessen, sind von Bundesleistungen nach diesem Gesetz ausgeschlossen.

³ Die Kantone beteiligen sich an der Finanzierung des von Bund und Kantonen gemeinsam bestellten Leistungsangebotes.

Art. 51 Leistungsvereinbarungen

¹ Der Bund, vertreten durch das BAV, die beteiligten Kantone und die Eisenbahnunternehmen schliessen für jeweils vier Jahre eine Leistungsvereinbarung ab. Darin legen sie aufgrund der verkehrspolitischen Prioritäten des Bundes und von Planrechnungen der Unternehmen die von der Sparte Infrastruktur zu erbringenden Leistungen und die dafür vorgesehenen Abgeltungen und Darlehen im Voraus fest.

² Die Abgeltungen und Darlehen dienen in erster Linie dazu, die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Weiter werden insbesondere in Betracht gezogen:

- a. eine angemessene Grunderschliessung;
- b. Anliegen der Regionalpolitik, insbesondere die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden;
- c. Anliegen der Raumordnungspolitik;
- d. Anliegen des Umweltschutzes;
- e. Anliegen der Behinderten.

³ Mit dem Abschluss der Vereinbarung entsteht für die beteiligten Unternehmen gegenüber dem Bund und den beteiligten Kantonen je ein selbständiger Rechtsanspruch auf die anteilige Abgeltung und die Darlehen.

⁴ Können sich die zuständigen Bundesbehörden, die beteiligten Kantone und die Unternehmen bei der Aushandlung oder Anwendung einer Vereinbarung nicht einigen, so entscheidet das UVEK unter Berücksichtigung der Grundsätze von Absatz 2.

⁵ Gegen die Verfügung des UVEK kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden.

⁶ Der Beschwerdeführer kann rügen:

- a. die Verletzung von Bundesrecht einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens;
- b. die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes.

⁷ Beschwerden gegen Entscheide des UVEK haben keine aufschiebende Wirkung.

Art. 51a (neu) Finanzierungsformen

¹ Die geplanten ungedeckten Kosten für den Betrieb und den Substanzerhalt, einschliesslich der Abschreibungen und der nicht aktivierbaren Investitionskosten werden mit Abgeltungen finanziert.

² Investitionen, die die verfügbaren Abschreibungsmittel und Liquiditätsreserven übersteigen, werden mit zinslosen und bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Übersteigen die verfügbaren Abschreibungsmittel die Investitionen, so sind bestehende bedingt rückzahlbare Darlehen an den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom ...⁸ zurückzuzahlen oder mit anderen Leistungen des Fonds zu verrechnen.

³ Bestehende und neue bedingt rückzahlbare Darlehen des Bundes können unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umgewandelt werden. Der Bund kann sich überdies an notwendigen finanziellen Sanierungsmassnahmen beteiligen.

Art. 54 Vergabe von Aufträgen

Infrastrukturbetreiberinnen und Erstellergesellschaften vergeben Liefer-, Dienstleistungs- und Bauaufträge nach der Bundesgesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen.

Art. 56

Aufgehoben

⁸ BBl ..., SR ...

Gliederungstitel vor Art. 58

2. Abschnitt: Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur

Art. 58 Verpflichtungskredite

Die Bundesversammlung bewilligt mittels Bundesbeschluss die für die Ausbauschritte nach Artikel 48c notwendigen Verpflichtungskredite.

Art. 58a (neu) Finanzierungsmodalitäten

¹ Der Bund stellt über den Bahninfrastrukturfonds die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen in Form von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-Fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

² Die Einzelheiten werden in den Umsetzungsvereinbarungen nach Artikel 48e geregelt.

Art. 58b (neu) Finanzierung zusätzlicher oder alternativer Massnahmen durch die Kantone

¹ Die Kantone können zusätzliche oder alternative Massnahmen finanzieren, wenn deren Aufnahme in das strategische Entwicklungsprogramm möglich ist.

² Sie tragen:

- a. bei zusätzlichen Massnahmen: sämtliche Kosten;
- b. bei alternativen Massnahmen: die Kostendifferenz zwischen der vom Bund und der von ihnen vorgesehenen Massnahme.

³ Die Beteiligung der Kantone darf weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu einer Mehrbelastung des Bundes führen.

⁴ Der Bund schliesst mit den Kantonen und den Infrastrukturbetreiberinnen Vereinbarungen über die Massnahmen ab. Darin werden die Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel sowie die Organisation im Einzelnen festgelegt.

Art. 58c (neu) Vorfinanzierung

Die Infrastrukturbetreiberinnen können mit den betroffenen Kantonen und Dritten Vereinbarungen zur Vorfinanzierung der von der Bundesversammlung beschlossenen und finanzierten Massnahmen abschliessen. Die Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung des BAV.

Gliederungstitel vor Art. 58d

3. Abschnitt: Berichterstattung

Art. 58d (neu)

¹ Der Bundesrat orientiert die Bundesversammlung jährlich über:

- a. den Stand und den weiteren Ablauf der Arbeiten beim Ausbau der Infrastruktur;
- b. die Aufwendungen aufgrund der bewilligten Verpflichtungskredite;

² Das UVEK erlässt die Ausführungsvorschriften für das Controlling über die Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine der bewilligten Massnahmen.

³ Überdies legt der Bundesrat der Bundesversammlung zusammen mit der Botschaft zur Bewilligung des Zahlungsrahmens (Art. 5 des Bahninfrastrukturfondsgesetzes ⁹) einen Bericht über den Anlagezustand sowie über die Auslastung der Infrastruktur vor.

4. Bundesgesetz vom 20. März 2009¹⁰ über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Art. 2 Gegenstand

Das Gesetz regelt Massnahmen für die Eisenbahngrossprojekte NEAT und BAHN 2000 sowie deren Finanzierung.

Art. 4 Bst. a Ziff. 2, Bst. b Ziff. 2-5, 8, 12 und 13

Die Massnahmen für die Eisenbahngrossprojekte umfassen:

- a. auf den Basislinien der neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT):
 2. Gotthard Süd–Chiasso: Leistungssteigerung Knoten Bellinzona, Lugano und Chiasso, Zugfolgeverdichtung Biasca–Bellinzona–Chiasso,
- b. auf den übrigen Strecken:
 2. Raum Lausanne: Kapazitätsausbau (viertes Gleis) Lausanne–Renens, Entflechtung Renens, Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung Knoten Lausanne,
 3. Lausanne–Brig–Iselle: Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung,
 4. Lausanne–Biel–Olten: Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung,
 5. Lausanne–Bern: Kapazitätsausbau und Leistungssteigerung,
 8. Biel–Delémont–Porrentruy: Kapazitätsausbau,
 12. *Aufgehoben*
 13. Raum Zürich: Fernverkehrsanteil Durchmesserlinie,

Art. 10

Aufgehoben

Art. 12 Abs. 1 und 2

¹ Der Bund stellt über den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom ...¹¹ die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen in Form von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-Fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

² *Aufgehoben*

5. Bundesgesetz vom 20. März 1998¹² über die Schweizerischen Bundesbahnen

Ersatz eines Ausdrucks

Betrifft nur den französischen Text.

⁹ AS...

¹⁰ SR 742.140.2

¹¹ BBl ...; SR ...

¹² SR 742.31

Art. 3 Abs. 4

Aufgehoben

Gliederungstitel vor Art. 7a

3. Abschnitt: Strategische Ziele

Art. 7a

Aufgehoben

Art. 8

¹ Der Bundesrat legt für jeweils vier Jahre fest, welche strategischen Ziele der Bund als Eigner der SBB erreichen will.

² Der Verwaltungsrat sorgt für die Umsetzung der strategischen Ziele. Er erstattet dem Bundesrat jährlich Bericht über die Zielerreichung und stellt die notwendigen Informationen für deren Überprüfung zur Verfügung.

Art. 20 Finanzierung

¹ Die Investitionen ausserhalb der Sparte Infrastruktur werden über vollverzinsliche und rückzahlbare Darlehen des Bundes finanziert. Im Einvernehmen mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung können die SBB im Einzelfall andere Finanzierungsmodalitäten anwenden, wenn sich diese wirtschaftlich als vorteilhaft erweisen.

² Der Bundesrat legt in den strategischen Zielen den maximal zulässigen Umfang der Mittelaufnahme beim Bund fest.

III

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat veröffentlicht das Gesetz im Bundesblatt, wenn der Bundesbeschluss vom ... über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von Volk und Ständen angenommen worden ist.

³ Das Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss vom ... in Kraft.

Bundesgesetz über den Fonds für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIFG)

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, gestützt auf Artikel 87a der Bundesverfassung¹³ (BV), nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...¹⁴, beschliesst:

Art. 1 Fonds

¹ Der Fonds für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfonds) ist ein rechtlich unselbstständiger Fonds mit eigener Rechnung.

² Das Finanzhaushaltsgesetz vom 7. Oktober 2005¹⁵ ist subsidiär anwendbar.

Art. 2 Fondsrechnung

¹ Der Bahninfrastrukturfonds besteht aus einer Erfolgsrechnung und einer Bilanz.

² Die Erfolgsrechnung weist aus:

a. als Ertrag:

1. die Einlagen in Form von zweckgebundenen Einnahmen;
2. die Aktivierung von Darlehen;

b. als Aufwand:

1. die Entnahmen für den Betrieb, den Substanzerhalt und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sowie für diesbezügliche Forschungsaufträge;
2. die Rückzahlungen der Bevorschussung nach Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 5 BV;
3. die Passivzinsen auf den Verpflichtungen des Fonds;
4. die Wertberichtigungen von Darlehen.

³ Die Bilanz weist aus:

a. auf der Aktivseite:

1. die Darlehen,
2. die sonstigen Forderungen;

b. auf der Passivseite:

1. die Bevorschussung,
2. die sonstigen Verpflichtungen,
3. die Reserve nach Artikel 7 Absatz 2.

Art. 3 Einlagen

¹ Die Bundesversammlung beschliesst jährlich den Voranschlagskredit für die zweckgebundene Einlage in den Bahninfrastrukturfonds.

² Die Kantone leisten jährlich einen Beitrag von 300 Millionen Franken zum Preisstand von 2014 in den Fonds. Dieser Beitrag wird um die halbe Entwicklung des Brutto-Inlandproduktes angepasst und folgt dem Bahnbauteuerungsindex.

¹³ SR 101

¹⁴ BBl ...

¹⁶ AS 1999 775, 2005 2517, 2009 1169, 2010 5017

³ Die Anteile der einzelnen Kantone am Beitrag nach Absatz 2 werden durch den Bundesrat festgelegt.

⁴ Die Beträge nach Artikel 87a Absatz 2 Buchstaben b und e werden um die halbe Entwicklung des Brutto-Inlandproduktes angepasst und folgen dem Bahnbauteuerungsindex.

Art. 4 Entnahmen

¹ Die Bundesversammlung legt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag des Bundes mit einfachem Bundesbeschluss die Mittel fest, die dem Bahninfrastrukturfonds jährlich zu entnehmen sind für:

- a. den Betrieb und den Substanzerhalt,
- b. den Ausbau sowie
- c. für diesbezügliche Forschungsaufträge

² Die Entnahmen aus dem Fonds haben den Bedarf für den Betrieb und den Substanzerhalt sicher zu stellen.

³ Bei Bedarf kann das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement die Voranschlagskredite weiter aufteilen.

⁴ Wenn die Bauarbeiten rascher als geplant ausgeführt werden und die Kosten sich erwartungsgemäss entwickeln, kann der Bundesrat den im laufenden Jahr für das betreffende Projekt bewilligten Voranschlagskredit um bis zu 15 Prozent erhöhen.

Art. 5 Zahlungsrahmen

Die Bundesversammlung beschliesst für die nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a zu bewilligenden Entnahmen jeweils einen vierjährigen Zahlungsrahmen

Art. 6 Verpflichtungskredit

Die Verpflichtungskredite für Ausbauschritte richten sich nach Artikel 58 EBG.

Art. 7 Verschuldung, Reserve und Verzinsung

¹ Der Bahninfrastrukturfonds darf sich nicht über die Bevorschussung hinaus zusätzlich verschulden.

² Zur Deckung von Liquiditätsschwankungen bildet er eine angemessene Reserve.

³ Guthaben werden nicht verzinst.

Art. 8 Genehmigung der Rechnung und Finanzplanung

¹ Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung jährlich die Rechnung des Fonds zur Genehmigung.

² Er erstellt für den Fonds eine Finanzplanung über drei Jahre. Er bringt sie der Bundesversammlung zusammen mit dem Voranschlag des Fonds zur Kenntnis.

Art. 9 Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung der Bundesversammlung vom 9. Oktober 1998¹⁶ über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte wird aufgehoben.

Art. 10 Übergangsbestimmungen

¹ Der Bahninfrastrukturfonds übernimmt mit dem Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom ... über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur¹⁷ alle Aktiven und Passiven des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte.

² Gleichzeitig übernimmt er die Darlehen, die zulasten des ordentlichen Bundeshaushalts für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur gewährt worden sind.

³ Bis zur vollständigen Tilgung der Bevorschussung werden für deren Rückzahlung mindestens 50 Prozent der Einlagen nach Artikel 87a Absatz 2 Buchstaben a und c BV verwendet.

⁴ Auf der Bevorschussung werden marktkonforme Zinsen erhoben. Die Eidgenössische Finanzverwaltung legt die Einzelheiten fest.

Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur

vom ...

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 48c Absatz 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁸,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...¹⁹,
beschliesst

Art. 1

¹ Für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wird der Ausbauschritt 2025 beschlossen.

² Dieser umfasst folgende Massnahmen:

	Raum und Massnahmenart
a.	Lausanne-Genf: Kapazitätsausbau
b.	Vevey-Blonay: Leistungssteigerung
c.	Ligerz-Twann: Kapazitätsausbau
d.	Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal: Kapazitätsausbau
e.	Knoten Bern: Kapazitätsausbau
f.	Bern-Luzern: Leistungssteigerung
g.	Luzern-Stans/Giswil: Leistungssteigerung
h.	Zürich – Chur: Kapazitätsausbau
i.	Landquart/Chur-Davos/St.Moritz: Leistungssteigerung
j.	Zermatt-Fiesch/Täsch: Leistungssteigerung
k.	St. Gallen-Rapperswil / Wil-Nesslau: Leistungssteigerung
l.	Cotone-Tenero: Kapazitätsausbau
m.	Lugano: Kapazitätsausbau
n.	Verschiedene Einzelinvestitionen
o.	Vorbereitende Arbeiten nächster Ausbauschritt (Studien, Projektierungen)
p.	Betriebliche Anlagen und Publikumsanlagen
q.	Reserve Privatbahnen

Art. 2

Die Massnahmen sind bis 31. Dezember 2025 abzuschliessen. Der Bundesrat kann den Zeitpunkt des Abschlusses anpassen.

¹⁸ SR 742.101

¹⁹ BBl 2012 ...

Art. 3

¹ Kann eine Massnahme nicht zeitgerecht abgeschlossen werden, so kann der Bundesrat innerhalb desselben Kosten- und Zeitrahmens Ersatzmassnahmen beschliessen.

Art. 4

Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

**Bundesbeschluss
über den Gesamtkredit für den Ausbausritt 2025 der
Eisenbahninfrastruktur**

vom ...

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 58 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957²⁰,*

nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...²¹,

beschliesst

Art. 1

Für den Ausbausritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur nach dem Bundesbeschluss vom ...²² wird ein Gesamtkredit von 3'500 Millionen Franken bewilligt (Preisstand Oktober 2008, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer):

	Massnahmen	Investitionen in Mio. Franken
a.	Lausanne-Genf: Kapazitätsausbau	330
b.	Vevey-Blonay: Leistungssteigerung	6
c.	Ligerz-Twann: Kapazitätsausbau	390
d.	Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal: Kapazitätsausbau	390
e.	Knoten Bern: Kapazitätsausbau	620
f.	Bern-Luzern: Leistungssteigerung	60
g.	Luzern-Stans/Giswil: Leistungssteigerung	88
h.	Zürich-Chur: Kapazitätsausbau	130
i.	Landquart/Chur-Davos/St.Moritz: Leistungssteigerung	150
j.	Zermatt-Fiesch/Täsch: Leistungssteigerung	18
k.	St. Gallen-Rapperswil/Wil-Nesslau: Leistungssteigerung	55
l.	Cotone-Tenero: Kapazitätsausbau	150
m.	Lugano: Kapazitätsausbau	100
n.	Verschiedene Einzelinvestitionen	400
o.	Vorbereitende Arbeiten nächster Ausbausritt (Studien, Projektierungen)	110
p.	Betriebliche Anlagen und Publikumsanlagen	500

²⁰ SR 742.101

²¹ BBI 2012 ...

²² ...

q.	Reserve Privatbahnen	3
	Total	3'500

Art. 2

¹ Der Bundesrat bewirtschaftet den Gesamtkredit. Er kann diesen um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer erhöhen.

² Er kann innerhalb des Gesamtkredits geringfügige Verschiebungen zwischen den Höchstbeiträgen der Verpflichtungskredite vornehmen.

Art. 3

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.