



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr BAV**  
Abteilung Finanzierung

Januar 2015

---

# Verordnungsanpassungen im Rahmen von FABI

## Erläuternder Bericht zur Anhörung

---

Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003





Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

## Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage.....	3
2.	Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen .....	6
2.1	Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personen-verkehrs (ARPV) 745.16 / Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regional- verkehr (KAV) 742.101.2.....	6
2.2	Änderungen der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) 742.120 - neu Verordnung über die Konzessionierung, Pla- nung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV) .....	8



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

## 1. Ausgangslage

Die Schweizer Stimmbevölkerung beschloss am 9. Februar 2014 mit 62 Prozent Ja-Stimmen die Annahme der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI (BBI [2012 1577](#)). Geplant ist, dass der Bundesrat die Beschlüsse, wie auch die Verordnungsanpassungen auf den 1. Januar 2016 in Kraft setzt.

Sowohl die Finanzierung wie auch der Ausbau der Bahninfrastruktur werden damit neu geregelt:

- Aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF werden sowohl Betrieb und Unterhalt wie auch der künftige Ausbau finanziert.
- Ausbaumassnahmen werden künftig alle 4 bis 8 Jahre vom Parlament in Ausbausritten beschlossen.

FABI ist ein Gesamtpaket: Im Ausbauteil werden die Leitplanken für das künftige Angebot festgelegt. Mit dem Ausbauschritt 2025 sind konkrete Massnahmen beschlossen, welche den öV-Kunden bessere Verbindungen bieten und Engpässe beseitigen.

Im Finanzierungsteil wird mit einem Bahninfrastrukturfonds (BIF) die Finanzierung auf eine solide, zukunfts-trächtige Basis gestellt: Die bisherigen Mittel werden gebündelt, und dank zusätzlichen Mitteln von allen Beteiligten (Bund, Kantonen, Bahnunternehmen, Pendlern und öV-Kunden) wird sichergestellt, dass die Ausgaben dauerhaft finanziert sind.

Aufgrund der Einlage der Kantone von 500 Mio. Franken pro Jahr in den BIF zur Finanzierung der Infrastrukturkosten - die Einzelheiten werden im Rahmen dieser Verordnungsanpassungen genauer geregelt - fällt ein grosser Teil der heutigen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzierung im Regionalverkehr (KAV; SR 742.101.2) weg, weil die Kantonsbeteiligung zur Infrastruktur nicht mehr Bestandteil der genannten Verordnung ist. Das BAV unterbreitet nun als Vorschlag, dass der Teil aus der KAV, welcher die Kantonsbeteiligung an der Abgeltung der gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr beinhaltet, neu in die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16) überführt wird. Die heutige KAV würde demnach aufgehoben.

Der BIF ermöglicht eine langfristige Planung der Mittel sowohl für den Betrieb und Substanzerhalt wie auch für den Ausbau der Bahninfrastruktur und diesbezügliche Forschungsaufträge. Anhand dieser



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

langfristigen und rollenden Planung, wurde der gesamte Prozess auf Verordnungsstufe an der Struktur eines Controlling-Prozesses präzisiert.

Als Grundlage für die zukünftige Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV), diente die heutige Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV; SR 742.120). Die KPFV erhält neu folgende Struktur:

- Allgemeine Bestimmungen (Abschnitt 1)
- Konzessionierung (Abschnitt 2)
- Planung des Substanzerhalts (Abschnitt 3)
- Planung des Ausbaus (Abschnitt 4)
- Grundsätze der Finanzierung (Abschnitt 5)
- Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts (Abschnitt 6)
- Finanzierung des Ausbaus (Abschnitt 7)
- Investitionen in Seilbahnen (Abschnitt 8)
- Schäden durch Naturereignisse (Abschnitt 9)
- Forschungsaufträge (Abschnitt 10)
- Schlussbestimmungen (Abschnitt 11)

Soweit von FABI nicht direkt betroffen, wurden die Bestimmungen im Wesentlichen in der ursprünglichen Form belassen. Dies trotz der Erkenntnis, dass auch andere Anpassungen denkbar gewesen wären. Solche dürften aber ohnehin in absehbarer Zeit wieder nötig werden infolge weiterer Gesetzesvorlagen. Zu beachten ist, dass sich durch die Anpassung der Verordnung die Struktur erheblich ändert. Dadurch sind die bisherigen Bestimmungen unter neuen Artikelnummern zu finden.

Der Teil Planung des Ausbaus beinhaltet nicht nur die neuen Planungsprozesse im Rahmen von FABI, sondern auch bereits einen "Platzhalter" für die neuen Instrumente Netznutzungskonzept (NNK)



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

und Netznutzungsplan (NNP), welche Teil der Vorlage "Totalrevision des Gütertransportgesetzes; Gesamtkonzeption zur Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche" (BBI [2014 3827](#)) sind. Diese ist demnächst in der parlamentarischen Beratung. NNK und NNP sind neue Instrumente der langfristigen Festlegung der Nutzung von Eisenbahnstrecken (Art. 9b nEBG). Sie stellen grundlegende Instrumente für die neue Planung im Rahmen von FABI dar. Sie werden zu gegebener Zeit offiziell auch zu diesem Thema angehört.

Die Botschaft und die Gesetzesgrundlagen zu FABI sind unter folgendem Pfad publiziert und stellen die Grundlagen für die Verordnungsanpassungen dar:

→ [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Themen → Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)

[www.bav.admin.ch/fabi](http://www.bav.admin.ch/fabi)



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

## **2. Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen**

### **2.1 Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) 745.16 / Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) 742.101.2**

Die Berechnungsgrundlagen zu den Kantonsbeteiligungen im regionalen Personenverkehr sowie in der Infrastruktur waren bisher in einer separaten Verordnung geregelt, der Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV). Mit dem Wegfall der direkten Beteiligung der Kantone an der Finanzierung der Infrastruktur der Eisenbahnen wird die KAV aufgehoben und die verbleibenden Bestimmungen in die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) aufgenommen, siehe neu Abschnitt 10 "Anteile der Kantone und des Bundes an den Abgeltungen".

Gemäss Artikel 30 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) werden die Anteile der Kantone mindestens alle vier Jahre neu festgelegt. Bei der Berechnung sind die strukturellen Voraussetzungen der Kantone zu berücksichtigen.

Aktuell werden für die Berechnung der Kantonsanteile die Bevölkerungsdichte und die Privatbahnlänge berücksichtigt. Die Berechnungsmethode soll aufgrund von FABI nicht grundsätzlich verändert werden. Da aber neu die Privatbahninfrastrukturen durch den Bund finanziert werden, rechtfertigt sich die Berücksichtigung der Privatbahnlänge bei der Berechnung der Kantonsanteile im RPV nicht mehr. Der entsprechende Index wird deshalb bei der Berechnung auf null gesetzt. Eine grundsätzliche Überprüfung der Berechnungsmethode der Kantonsanteile im RPV kann im Rahmen der Überarbeitung des Bestellverfahrens vorgenommen werden. Es wird deshalb in diesem Rahmen darauf verzichtet zusätzlich Parameter zur Bevölkerungsdichte einzuführen.

Daneben werden weitere kleine Anpassungen vorgenommen.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

#### *Art. 1 Gegenstand*

Aufgrund der Integration der Bestimmungen der KAV in die ARPV wird der Artikel ergänzt mit der Festlegung der Anteile der Kantone.

#### *Art. 2 Empfänger von Abgeltungen sowie Art. 6*

In Art. 2 und Art. 6 wird die Möglichkeit aufgenommen, Abgeltungen auch bei Bewilligungen zu entrichten statt nur bei Konzessionen oder Staatsverträgen. Diese Ergänzung wird notwendig, weil neu auf Seen keine Gebietskonzessionen mehr erteilt werden und daher für rein grenzüberschreitende Verbindungen neu Bewilligungen (nach Artikel 8 PBG) erteilt werden. Weitere Auswirkungen auf andere Verkehre als die bereits heute bestellten grenzüberschreitenden Linien entstehen nicht, insbesondere nicht auf die Vielzahl der grenzüberschreitenden Fernbuslinien, da es sich dabei in den allermeisten Fällen nicht um regionalen Personenverkehr handelt.

#### *Art. 14 Finanzielle Vorgaben*

Anpassung aufgrund der Einführung des vierjährigen Zahlungsrahmens für den RPV.

#### *Art. 19 Investitionen*

Analoge Formulierung zu Artikel 15 KPFV.

#### *Art. 29a Berechnung des interkantonalen Verteilers*

Für den RPV materiell unverändert übernommen von Artikel 7 KAV.

#### *Art. 29b Berechnung der Kantonsbeteiligungen*

Grundsätze zur Festlegung der Kantonsbeteiligung, die genaue Berechnung findet sich in Anhang 1, die Ergebnisse (Kantonsanteile) in Anhang 2.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

*Art. 29c Maximale jährliche Abweichung vom Bundesanteil*

Übernommen von Artikel 4 KAV.

## **2.2 Änderungen der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) 742.120 - neu Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV)**

### **1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

*Art. 1 Gegenstand*

Die Verordnung bezieht sich auf das mit FABI revidierte Eisenbahngesetz (EBG). Was die Verordnung regelt, wird entsprechend dem Art. 1 der KFEV hier aufgeführt.

Artikel 49 EBG stellt die Grundlage dar, wer die Infrastruktur finanziert. Zudem ist dem Artikel 49 Absatz 3 zu entnehmen, für welche Infrastruktur keine Bundesleistungen ausgerichtet werden. Daher erübrigt sich hier eine weitergehende Ausführung.

*Art. 2 Trennung von Verkehr und Infrastruktur: Umfang der Trennung; Art. 3 Trennung von Verkehr und Infrastruktur: Spartenrechnung; Art. 4 Ausnahme von der Pflicht zur Trennung*

Die Artikel 2 bis 4 wurden aus der bisherigen KFEV (Artikel 9, 10 und 11) übernommen. Neu wird grundsätzlich von Infrastrukturbetreiberin an Stelle von Konzessionärin gesprochen.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

#### *Art. 5 Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau*

Eine wesentliche Neuerung der Gesetzgebung besteht darin, dass Substanzerhalt und Ausbau in der Planung und Finanzierung ihre je eigenen Prozesse erhalten. Insbesondere wird die Substanzerhaltsplanung mit den Leistungsvereinbarungen verknüpft und in diesem Prozess werden keine Ausbauprojekte, auch nicht kleinere, aufgenommen. Eine Ausnahme dazu bilden Art. 48f Abs. 2 und Art. 51 Abs. 2 EBG, die aber erst nach abgeschlossenem Planungsprozess zur Anwendung kommen können.

Zum Substanzerhalt gehört, ausser dem Unterhalt und der Erneuerung, auch die Modernisierung der Anlagen und deren Anpassung an die jeweils aktuellen Bedürfnisse, soweit dies nicht durch Angebotsausbauten verursacht wird.

Kerninhalt des Ausbaus sind Angebotsverbesserungen in Form dichter Fahrpläne (mehr Zugskilometer) und kürzerer Fahrzeiten (Erhöhung der Geschwindigkeit, Streckenbegradigungen).

Generell zum Ausbau gezählt wird auch die Modernisierung der grossen Knotenbahnhöfe an die Erfordernisse des Publikumsverkehrs, auch ohne gleichzeitige Erhöhung der Zuganzahl, wie zum Beispiel die Erweiterung der Personenunterführungen oder die Vergrösserung von Perronflächen. Die Abgrenzung zwischen grossen und anderen Knotenbahnhöfe erfolgt deshalb anhand der Reisendenzahlen. Aus heutiger Sicht liegt eine sinnvolle Grenze bei 20'000 Reisenden täglich, und zwar bezogen auf den prognostizierten Planungshorizont. Naturgemäss kann ein Bahnhof nur dann als Knotenbahnhof gelten, wenn er mindestens drei zulaufende Strecken aufweist. Sinngemäss gilt dies auch für grosse Anlagen des Güterverkehrs.

Zu Illustrationszwecken werden hier einige grossen Knotenbahnhöfe mit mehr als 20'000 Reisenden täglich mit Stand 2012 genannt:

Zürich HB.....	352'500	Genève.....	63'160	Zug.....	35'890
Bern.....	181'070	Olten.....	55'480	Thun.....	32'450
Basel SBB.....	102'070	Zürich Hardbrücke.....	44'160	Fribourg/Freiburg.....	25'330
Lausanne.....	89'930	Biel/Bienne.....	43'360	Neuchâtel.....	23'380
Winterthur.....	87'730	St. Gallen.....	42'010	Wetzikon.....	23'130
Luzern.....	78'440	Aarau.....	38'710	Dietikon.....	20'730
Zürich Stadelhofen.....	75'740	Baden.....	36'250	Brugg AG.....	20'450
Zürich Oerlikon.....	71'680	Zürich Altstetten.....	36'130		



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

### *Art. 6 Controllingprozess*

Der neue Artikel beschreibt das grundsätzliche Vorgehen zur Steuerung des gesamten Prozesses der Bestellung und Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und ersetzt damit Artikel 13 KFEV. Der Bund trägt die Hauptlast der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Daher wird das BAV diesen Prozess koordinieren. Die Kantone sind in der Planung eingebunden (siehe 4. Abschnitt der KPFV). Der Begriff «Controlling» wird als Beherrschung, Lenkung, Steuerung und Regelung von Prozessen verstanden und umfasst damit weit mehr als nur die Kontrolle. Absatz 2 erläutert übergeordnet die einzelnen Phasen des Prozesses: Planung, Umsetzung, Überprüfung (Monitoring) und Massnahmen. Die einzelnen Phasen werden im 3. bis 10. Abschnitt der KPFV näher erläutert. Der Controllingprozess wird als ein abgeschlossener Regelkreis verstanden, d.h. allfällige Massnahmen sollen bei der nächsten Planung berücksichtigt werden. Die Fristen für die einzelnen Phasen werden durch das BAV festgelegt. Die für die Planung verantwortlichen Stellen werden in den Art. 13 und 15 definiert.

## **2. Abschnitt: Konzessionierung**

Dieses Kapitel entspricht grundsätzlich dem 3. Abschnitt: Konzession aus der früheren KFEV (neue Art. 7–12; bisher Art. 3–8).

## **3. Abschnitt: Planung des Substanzerhalts**

### *Art. 13 Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur*

Die eigentliche Substanzerhaltungsplanung ist Sache der Infrastrukturbetreiberin. Diese stellt auch die Abstimmung zwischen den Massnahmen eines Ausbauschnittes und den Projekten des Substanzerhalts gemäss Vorgaben des BAV sicher. Unter den Substanzerhalt im weiteren Sinn fallen nicht nur Bau- und Unterhaltsmassnahmen, sondern auch Anpassungen, Umnutzungen und Rückbau von Anlagen.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

#### *Art. 14 Prüfung alternativer Angebote*

Dieser Artikel entspricht im Grundsatz dem früheren Artikel 19a aus der KFEV. In Fällen mit besonders ungünstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis sollen Alternativen zu Investitionen in den Substanzerhalt geprüft werden.

#### **4. Abschnitt: Planung des Ausbaus**

Mit FABI werden im EBG die Eckpunkte der Planung der Eisenbahninfrastruktur festgelegt. Dies beinhaltet die Ziele im Personen- und Güterverkehr, den schrittweise Ausbau im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms und die Zuständigkeiten der Beteiligten. Das EBG delegiert die Zuständigkeit für die Erarbeitung der Planung und die Koordination zwischen den Akteuren ans BAV.

#### *Art. 15 Planungsgrundsätze*

Das BAV definiert und führt den Planungsprozess und koordiniert die Eingaben der beteiligten Akteure. Es legt die Planungsgrundsätze fest und erstellt eine Bedarfsanalyse (basierend auf dem vorangegangenen Ausbauschnitt) für das jeweilige Planungsjahr, die als Grundlage für nachfrageorientierte Angebotskonzepte dient. Darüber hinaus informiert das BAV die beteiligten Unternehmungen und Verwaltungseinheiten über Rahmenbedingungen, Planungsgrundsätze und Termine. Zu den Rahmenbedingungen können sich die Beteiligten äussern. Über Änderungsanträge entscheidet das BAV.

Das Planungsjahr definiert sich aus dem Zielhorizont des Ausbauschnittes und ist im Sinne einer Planungsannahme als gemeinsamer Inbetriebnahme-Zeitpunkt, der in einem Ausbauschnitt beschlossenen Infrastrukturmassnahmen, zu verstehen. Effektiv ist in der Umsetzung des Ausbauschnittes von einer gestaffelten Inbetriebnahme auszugehen, womit der eben hier umschriebene Planungshorizont ebenso unter den Begriff Planungsjahr fällt.

Die Bedarfsanalyse basiert unter anderem auf Verkehrsprognosen, Überlegungen zu Fahrzeugkapazitäten und Betriebskonzepten. In die Bedarfsanalyse können aber ebenfalls weitere Bedürfnisse zum Ausbau des Eisenbahnnetzes einfließen (z.B. Erhöhung der Stabilität, Ausbau von Publikumsanlagen etc.).



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

### *Art. 16 Ablauf der Planung*

Aufbauend auf den Rahmenbedingungen werden die Angebotskonzepte für den Regionalverkehr und den nationalen Fern- und Güterverkehr erarbeitet. Diese bilden die Basis für die Ermittlung der Infrastrukturmassnahmen ("angebotsbasierte Infrastrukturplanung"). Unter einem Angebotskonzept ist eine Leistungsdefinition zu verstehen, die das gewünschte Angebot an Verkehrsleistungen für einen bestimmten Raum bzw. für ein bestimmtes Transportsystem definiert.

Für den nationalen Fernverkehr kann das BAV die betroffenen Eisenbahnunternehmen oder Dritte mit der Erarbeitung der Konzepte beauftragen.

Im Güterverkehr basiert das Angebotskonzept auf den Nachfrageprognosen und der geplanten und mit den Branchenakteuren abgestimmten Entwicklung der verschiedenen Anlagen für den Güterverkehr (Rangierbahnhöfe, Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs, Freiverlade etc.). Letztere soll, im vom Bundesrat, im Rahmen der Totalrevision des Gütertransportgesetzes vorgeschlagenen 'Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene' Niederschlag finden. Das Angebotskonzept beinhaltet im Wesentlichen Anzahl und Qualität der Trassen des Güterverkehrs.

Die Planungsregionen sind dafür verantwortlich, die Konzepte des regionalen Personen- und Güterverkehrs zuhanden des BAV zu erarbeiten, untereinander abzustimmen und zu priorisieren. Sie vertreten die Interessen der Region im Rahmen von Konsultationen, sei es im regionalen Personenverkehr, sei es bei der Erarbeitung des vorgeschlagenen 'Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene'.

Das BAV bezeichnet diejenigen Angebotskonzepte, welche die Infrastrukturbetreiberinnen in die Kapazitätsplanung einarbeiten sollen. Dies erfolgt auf Basis sogenannter Module, die für einen definierten Planungsraum die Angebote, mit der dazu erforderlichen Infrastruktur, beschreiben. Diese können in mehreren Varianten erarbeitet werden, im weiteren Bewertungsprozess miteinander verglichen und priorisiert werden.

Für die vom BAV geprüften und festgelegten Angebotskonzepte der vorliegend normierten Verkehrssparten (Fern-, Güter- und regionaler Personenverkehr), erarbeiten die Infrastrukturbetreiberinnen im Auftrag des BAV die dafür notwendigen Infrastrukturmassnahmen. Angebot und zugehörige Infrastruktur werden in Modulen zusammengefasst. Das BAV prüft das Resultat der so erarbeiteten Planung. Unter Einbezug der Planungsbeteiligten werden die Module wenn möglich optimiert und hier nach bewertet, priorisiert und in Dringlichkeitsstufen eingeordnet. Die Angebotskonzepte und Infra-



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

strukturmodule der ersten Dringlichkeitsstufe werden anhand definierter Auswahlkriterien (finanzieller Rahmen, verkehrsträgerübergreifende Wirkung, Netzwirkung etc.) ausgewählt und zu einem Gesamtkonzept zusammengefasst.

Ein Ausbauschritt umfasst somit die erforderlichen Massnahmen für ein Gesamtkonzept im geplanten Zeithorizont. Das Parlament beschliesst die Massnahmen für einen Ausbauschritt und nimmt die damit ermöglichte Netznutzung (in Form kompatibler Angebotskonzepte) zur Kenntnis. Das BAV vereinbart die Umsetzung der Massnahmen mit den Eisenbahnunternehmen.

#### *Art. 17 Änderung von Massnahmen*

In gewissen Fällen kann für einen durch die Bundesversammlung schon verabschiedeten Ausbauschritt eine Anpassung verlangt werden. Hier wird konkretisiert, welche Bedingungen dafür erfüllt sein müssen.

#### *Art. 18 Bericht zum nächsten geplanten Ausbauschritt*

Der Bericht (Botschaft) an die Bundesversammlung enthält vier Teile: erstens, alle notwendigen Angaben zu einem neuen Ausbauschritt und dem zugrundeliegenden Gesamtkonzept (Angebot, Infrastruktur und Rollmaterial); zweitens, Angaben zu den für die Erarbeitung zugrundegelegten Planungsgrundsätzen; drittens, die den Planungen zugrunde gelegten Angaben zur Entwicklung der drei Verkehrssparten; viertens, eine abschliessende Liste der Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des Ausbauschrittes umzusetzen sind. Dazu gehören auch deren Nutzen, Investitionskosten und Aufzeigen der Betriebs- und Folgekosten.

In der Regel soll dieser Bericht koordiniert mit anderen Planungsprozessen des Bundes alle vier Jahre erstellt werden. Es ist aber nicht zwingend, dass alle vier Jahre ein neuer Ausbauschritt definiert wird.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

#### *Art. 19 Verbindlichkeit der geplanten Kapazitätsnutzung*

Das Netznutzungskonzept wird immer erst nach der Verabschiedung eines neuen Ausbauschnitts durch die Bundesversammlung erstellt und beschlossen. Um den Zeitraum zwischen Abgabe des Berichtes zu einem neuen Ausbauschnitt an die Bundesversammlung und der Verabschiedung des darauf basierenden Netznutzungskonzeptes zu überbrücken, wird dem Kapazitätsnutzungsplan zur Sicherung der Trassen eine entsprechende Verbindlichkeit zugesprochen. Diese Bestimmung ist auch der "Platzhalter" für die Instrumente Netznutzungskonzept und Netznutzungsplan. Die Bestimmungen werden nach Vorlage der entsprechenden Gesetzesgrundlage ergänzt.

### **5. Abschnitt: Grundsätze der Finanzierung**

#### *Art. 20 Finanzierungsinstrumente*

In Übereinstimmung mit den entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen (Art. 48f EBG und Art. 51 EBG) werden die möglichen Vereinbarungsformen aufgezählt:

- vier Jahre gültige Leistungsvereinbarungen für den Betrieb und den Substanzerhalt und
- auf Objekte bezogene, zeitlich nicht beschränkte Umsetzungsvereinbarungen für Ausbauprojekte.

#### *Art. 21 Mitfinanzierung durch die Kantone*

Die Kantone haben sich bereits in einer Vorkonsultation zu den Grundsätzen, welche in diesem Artikel festgehalten werden, geäußert. Sie haben die vorgeschlagenen Stossrichtungen weitgehend bestätigt.

Mit dem Absatz 1 wird noch einmal klar hervorgehoben, was Art. 57 EBG bereits aufführt: die je hälftige Berücksichtigung von den gemeinsam bestellten Personen- und Zugkilometern für die Gewichtung der Berechnungselemente Personen- und Zugkilometer im RPV. Dies wurde in der Vorkonsultation kontrovers beurteilt. Einerseits wurden mit Blick auf die Reduktion des eigenen Kantonsbeitrags, je nach Auslastung der Züge, jeweils die Zugkilometer oder die Personenkilometer stärker gewichtet.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Andererseits wurden ebenfalls zur Reduktion der eigenen Einlage neue Kriterien gewünscht (beispielsweise die Bevölkerung oder Linienstandards). Hätte der Gesetzgeber eine andere, als die hälftige Gewichtung der beiden Berechnungselemente gewollt, wäre dies im Art. 57 EBG bereits geregelt worden. Damit wird mit der vorgeschlagenen Präzisierung der hälftigen Berücksichtigung in diesem Artikel Klarheit geschaffen und die Rechtssicherheit erhöht.

Absatz 2 legt dar, dass das BAV jährlich die Grösse der einzelnen Kantonseinlagen, als Resultat der Berechnung, jeweils Ende Februar bekannt gibt. Damit können die Kantone ihre Einlage in den BIF in den kantonalen Budgets rechtzeitig eingeben. Da die Berechnung erfolgen muss bevor die Bestellungen für den RPV vorliegen, muss sich die Berechnung auf die Zahlen des jeweiligen Vorjahres abstützen. Somit gilt für den Kantonsanteil 2016 das bestellte Verkehrsangebot 2015 und für den Kantonsanteil 2017 das Angebot 2016.

In Absprache mit der Eidgenössischen Finanzverwaltung wird in Absatz 3 vorgegeben, dass die Zahlung der Kantonseinlagen über die üblichen Kontokorrente bei der Nationalbank erfolgt. Dies, weil es sich für die Kantone aufgrund der gesetzlichen Grundlage (Art. 57 EBG) um eine gebundene Ausgabe handelt.

#### *Art. 22 Investitionsplan*

Dieser neue Artikel gilt übergeordnet für den Substanzerhalt und den Ausbau. Mit der Vorlage eines jährlich aktualisierten Investitionsplans wird eine rollende Planung sichergestellt. Der Investitionsplan ist mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen abzustimmen. Er enthält alle Projekte der Erneuerung und des Ausbaus der Infrastrukturbetreiberin, unabhängig der Finanzierung. Die Kosten der Projekte sind soweit möglich auf die normierten Anlagengruppen aufzuteilen, damit ein Abgleich mit dem Bericht über den Netzzustand (Artikel 29 Absatz 2 KPFV) möglich ist. Das 'Regelwerk Technik Eisenbahn' (D RTE 29900) zum Netzzustand definiert die Anforderungen an den Netzzustandsbericht und definiert Anlagengruppen. Der Investitionsplan bildet unter anderem die Basis der Offerte für die Leistungsvereinbarungen (Artikel 26 KPFV).

Der Investitionsplan wird neu für mindestens fünf Jahre verlangt, damit auch die Zeit bis zum Inkrafttreten einer neuen Leistungsvereinbarung abgedeckt ist. Während der Laufzeit einer Leistungsvereinbarung muss bereits die nächste Periode in Angriff genommen werden.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

### *Art. 23 Darlehen*

Die Zusammenfassung der gesamten Infrastrukturfinanzierung in den Bahninfrastrukturfonds erlaubt es, beim Mittelfluss zwischen Fonds und Unternehmen eine Gesamtsicht anzuwenden. Insbesondere können nicht reinvestierte Abschreibungsmittel aus dem Substanzerhalt für anstehende Ausbauten verwendet werden. Übersteigen die Abschreibungsmittel den Gesamtbedarf, sind dementsprechend Darlehen an den Bahninfrastrukturfonds zurückzuzahlen.

Die Bestimmungen über Umwandlung oder Verzicht auf Darlehen sind neu auf Gesetzesstufe zu finden. Auf Verordnungsebene beizubehalten ist die Rücksprache mit der Eidg. Finanzverwaltung bei Verzichtssummen von über 10 Mio. Franken.

### *Art. 24 Vereinbarungen über die Zusammenarbeit zwischen Transportunternehmen*

Dieser Artikel entspricht Art. 12 der bisherigen Verordnung (KFEV) und befasst sich vorwiegend mit der Zurverfügungstellung von Land oder Räumlichkeiten an andere Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, z.B. Landfläche einer Bahn für die Errichtung einer Busstation. Einzige Anpassung sind die neu als Beispiel ausdrücklich erwähnten Verkaufsstellen anderer Verkehrsunternehmen.

### *Art. 25 Formen der Finanzierung*

Der neue Artikel 25 basiert auf dem Artikel 14 KFEV. Für den Bau, Betrieb, Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur nach Artikel 62 Absatz 1 EBG können wie bisher Abgeltungen und Finanzhilfen vom Bund ausgerichtet werden. Neu wird in Absatz 2 festgelegt, dass Finanzhilfen und Abgeltungen für Fahrzeuge ausgerichtet werden, die für Betrieb und Substanzerhalt der Infrastruktur notwendig sind. Für Investitionen in gemischt genutzte Bauten und Liegenschaften, Anlagen, Einrichtungen und Fahrzeuge können gemäss Absatz 3 Abgeltungen für die Kosten zur Aufnahme von Fremdkapital ausgerichtet werden. Dies muss vorgängig mit dem BAV vereinbart werden. Neu wird in Absatz 4 festgelegt, dass die gewährten Investitionsmittel zunächst als Abgeltungen ausgezahlt werden. Am Ende des jeweiligen Jahres werden die Höhe der Abschreibungen und Direktabschreibungen ermittelt und als Abgeltungen (à fonds perdu) verbucht. Die Differenz zwischen Auszahlung und Abschreibungsaufwand wird als zinsloses, bedingt rückzahlbares Darlehen verbucht. Die Infrastrukturbetriebe-



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

rinnen müssen die Höhe des Abschreibungsaufwandes für das ganze Jahr ermitteln und dieses dem BAV bis etwa Mitte Dezember des jeweiligen Jahres schriftlich mitteilen.

## **6. Abschnitt: Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts**

### *Art. 26 Offerte*

Der Artikel entspricht weitgehend Artikel 19 KFEV. Eine Verdeutlichung wird eingefügt, indem die Unternehmen verpflichtet werden, eine Offerte einzureichen, die die finanzpolitischen und funktionellen Vorgaben des Bundes einhält. Es ist jedem Unternehmen unbenommen, weitergehende Aufwendungen und Investitionen im Sinne von Offertvarianten vorzuschlagen, das BAV aber muss die Möglichkeit haben, im gegebenen finanziellen Rahmen eine Leistungsvereinbarung abzuschliessen. Insbesondere ist es dem BAV auf diese Weise auch möglich, gezielte Rahmenbedingungen zu setzen. So können die offertstellenden Infrastrukturbetreiberinnen z.B. angehalten werden, in bestimmten Bereichen bewusste Anstrengungen zu unternehmen.

Der Investitionsplan beinhaltet eine Beschreibung des Leistungsangebotes unter Berücksichtigung der übergeordneten Infrastrukturplanung sowie eine Mittelfristplanung einschliesslich des Investitionsplans über mindestens vier Jahre. Die Plan- resp. Zielwerte für die Indikatoren zur Messung der Zielerreichung sind aus der Mittelfristplanung abzuleiten. Dies gilt insbesondere für die Betriebsleistung (Zug- bzw. Trassenkilometer). Abweichungen gegenüber vorhergehenden Planungen und der Jahresrechnung sind ausreichend zu begründen. Neu ist auch, dass der Netzzustandsbericht des Vorjahres mit der Offerte einzureichen ist, ebenso die Angaben über die geplanten Kosten und eine Bestätigung bezüglich der Einhaltung der finanziellen und funktionalen Vorgaben des BAV.

### *Art. 27 Inhalt der Leistungsvereinbarung*

Der Artikel entspricht weitgehend Artikel 20 KFEV. Die Leistungsvereinbarung hat, neben der Umschreibung der wichtigsten zu Grunde gelegten Annahmen und den Zielvorgaben des BAV für alle Infrastrukturbetreiberinnen, die zu erbringenden Leistungen und insbesondere die Investitionen und deren Finanzierung zu beschreiben. Die vorgesehenen Zahlungen sind für die einzelnen Jahre und getrennt für die Betriebsabgeltungen und Investitionsbeiträge des Bundes auszuweisen. Zur Messung



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

der Zielerreichung werden Indikatoren und gegebenenfalls Zielwerte sowie Anforderungen an die weitere Berichterstattung (insbesondere der Netzzustandsbericht) definiert. Das vom BAV definierte Kennzahlensystem unterscheidet verschiedene Grössenklassen, denen die Infrastrukturbetreiberinnen zugeteilt werden. Je nach Grössenklasse, unterscheiden sich die Anforderungen an die Messung der Zielerreichung. Während für kleinere Infrastrukturbetreiberinnen tendenziell weniger Kennzahlen und Zielwerte vereinbart werden, sind die Anforderungen an grössere Bahnen etwas umfassender. Im Anhang der Leistungsvereinbarung werden die Kennzahlen und die geforderten Berichte für die jeweilige Infrastrukturbetreiberin präzisiert. Die Leistungsvereinbarungen werden jeweils für vier Jahre abgeschlossen.

#### *Art. 28 Änderung der Leistungsvereinbarung*

Dieser Artikel entspricht weitgehend Artikel 21 der KFEV und wurde präzisiert. Eine Änderung ist lediglich bei wesentlichen Abweichungen von den zu Grunde gelegten Annahmen, die ausserhalb des Verantwortungsbereichs der Infrastrukturbetreiberinnen liegt, möglich. Zwischen den Vertragsparteien sind entsprechende Verhandlungen aufzunehmen. Eine wesentliche Änderung ist die Kürzung des Budgets. Wird der Zahlungsrahmen für die Leistungsvereinbarungen gekürzt, prüft das BAV zunächst, welche Auswirkungen dies auf die jeweils geltenden Leistungsvereinbarungen hat. Sind einzelne oder alle Leistungsvereinbarungen zu kürzen, sind diese in Abstimmung mit den Infrastrukturbetreiberinnen auf deren Erfüllbarkeit zu überprüfen. Neu wird in Absatz 2 festgelegt, dass Verschiebungen zwischen Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge innerhalb der Geltungsdauer der jeweiligen Leistungsvereinbarung möglich sind (budgetneutral). Diese sind rechtzeitig mit dem BAV abzustimmen und gelten als Änderung der Leistungsvereinbarung. Die Änderungen der Leistungsvereinbarung sind wie bisher schriftlich festzulegen.

#### *Art. 29 Berichterstattung und Überprüfung der Zielerreichung*

Der Artikel basiert auf Artikel 22 der KFEV und wurde ergänzt. Das BAV hat wie bisher grundsätzlich ein Einsichtsrecht in alle Dokumente und Daten der Sparte Infrastruktur. Die Infrastrukturbetreiberinnen erstatten dem BAV regelmässig Bericht über die Erreichung der Ziele, welche vom BAV vorab definiert und in der Leistungsvereinbarung aufgenommen wurden (siehe Artikel 27 KPFV). Neben der Berichterstattung für die vereinbarten Kennzahlen, haben die Infrastrukturbetreiberinnen insbesondere



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

über den Zustand, die Be- und Auslastung der Infrastruktur, die Trassenerlöse, den Stand der vereinbarten Investitionen und den Einbezug der Eisenbahnverkehrsunternehmen zu berichten. Das BAV kann diese Berichte auswerten, zusammenfassen und einen Bericht hierüber veröffentlichen, wie dies bereits heute für ausgewählte Kennzahlen erfolgt. Das BAV behält sich vor, bei Abweichungen (Ziele, Termine) Massnahmen zu fordern oder finanzielle Leistungen zurückzufordern. Dies ist im Einzelfall festzulegen. Neu wird der Absatz 5 aufgenommen. Dieser legt fest, dass bei grösseren Projekten, deren Bau erhebliche Risiken aufweisen, besondere Bestimmungen zur Berichterstattung und Überprüfungen von Ausbauprojekten angewendet werden können nach Art. 35 Abs. 2. Unter erheblichen Risiken werden insbesondere geologische Risiken verstanden.

## **7. Abschnitt: Finanzierung des Ausbaus**

### *Art. 30 Grundsätze*

In Artikel 30 werden die Grundsätze in Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur aufgeführt. Eine der wichtigsten Aufgaben des BAV ist es, die in einem Bundesbeschluss vorgesehenen Massnahmen innerhalb der vorgesehenen Terminspanne umzusetzen. Dabei geht es im Wesentlichen darum, die vom Parlament gewünschten Massnahmen zu konkretisieren und anschliessend umzusetzen.

Das BAV plant deshalb die Umsetzung der beschlossenen Massnahmen vorausschauend. Insbesondere geht es darum von Beginn weg sicherzustellen, dass die angestrebte Funktionalität der Eisenbahninfrastruktur realisiert werden kann und das geplante Angebot mit einer grossen Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit fahrbar wird. Zudem gilt es, den vom Parlament vorgegebenen Kredit- und Terminrahmen einzuhalten.

Das BAV kann diese Aufgabe jedoch nicht ohne die betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen übernehmen. Es ist deshalb vorgesehen, mit den Infrastrukturbetreiberinnen entsprechende Umsetzungsvereinbarungen abzuschliessen.

Die Umsetzungsvereinbarungen ermöglichen es dem BAV sich auf die Planung, Steuerung und Überwachung zu konzentrieren, während die Infrastrukturbetreiberinnen für die Projektentwicklung und deren Realisierung zuständig sind.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Das BAV übernimmt für den Bund die Aufgaben im Zusammenhang mit der Finanzierung. Basierend auf der mit den Infrastrukturbetreiberinnen abgesprochenen Liquiditätsplanung, sorgt das BAV für eine termingerechte Bereitstellung der Finanzmittel und überwacht die Einhaltung der Kredite.

#### *Art. 31 Umsetzungsvereinbarungen*

Das UVEK schliesst nach Rücksprache mit dem EFD, mit den Infrastrukturbetreiberinnen oder den Erstellergesellschaften Umsetzungsvereinbarungen über die Ausbaumassnahmen ab. Der Art. 31 stellt eine Präzisierung des Art. 48f EBG dar. Während im Gesetzesartikel stark auf die zu realisierende Massnahme fokussiert wird, werden mit diesem Verordnungsartikel auch weitere Inhalte der Umsetzungsvereinbarung geregelt. Insbesondere ist in der Umsetzungsvereinbarung auch die Ausgangslage mit den zu Grunde gelegten Annahmen, die effektive Leistung der Infrastrukturbetreiberin oder dem mit der Realisierung der Massnahmen betrautem Dritten (im Bereich der Projektierung oder Bauleitung) und das Vorgehen festgehalten.

Die Umsetzungsvereinbarungen können einzelne oder mehrere Massnahmen umfassen. Ebenso soll es möglich sein nur einzelne (Teil-)Phasen – z.B. die Projektierung oder die Realisierung – oder direkt, eine mit allen Phasen versehene integrale Umsetzungsvereinbarung auszulösen. Letzteres wird insbesondere dann zur Anwendung kommen, wenn zur realisierenden Massnahme bereits grosse Detailkenntnisse vorhanden sind.

#### *Art. 32 Änderung der Umsetzungsvereinbarung*

Artikel 32 hält fest, dass Änderungen der Umsetzungsvereinbarung schriftlich erfolgen müssen. Zudem regelt er die Kompetenzen zwischen UVEK und dem BAV bei einem Anpassungsbedarf. Wird eine Anpassung notwendig weil wichtige zugrunde gelegte Annahmen, die Zielvorgaben des BAV bezüglich der Funktionalität oder Angaben zur Finanzierung ändern, so steht die Änderung der Umsetzungsvereinbarung in der Kompetenz des UVEK. Wird eine Änderung der Umsetzungsvereinbarung aus anderen Gründen notwendig, so ist das BAV zuständig.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

### *Art. 33 Vorfinanzierung beschlossener Massnahmen*

Art. 58c EBG ermöglicht den betroffenen Kantonen und Dritten, Vereinbarungen über die Vorfinanzierung der beschlossenen und finanzierten Massnahmen abzuschliessen. Dritte können beispielsweise Gemeinden oder Gemeindeverbände, Planungsregionen oder andere öffentliche Körperschaften sowie Unternehmen sein. Der Artikel 58c EBG beeinflusst dabei einzig die Finanzierung und ändert nichts am normalen Prozess zur Realisierung der Massnahmen. Insbesondere werden die Rollen und die Verantwortlichkeiten bei der Vorfinanzierung unverändert belassen.

Der Bund übernimmt die Federführung bei der Steuerung (Projektierung, Realisierung) sämtlicher vorfinanzierten Projekte. Dazu werden mit den Eisenbahnunternehmen oder Dritten Umsetzungsvereinbarungen abgeschlossen. Die entsprechenden Bestimmungen dazu sind in Art. 48e und 48f EBG geregelt.

Bei einer Vorfinanzierung übernehmen die Kantone oder Dritte die Finanzierung, wofür eine Vorfinanzierungs-Vereinbarung abgeschlossen wird. Die Vorfinanzierungs-Vereinbarung zwischen Eisenbahnunternehmen, Kantonen oder Dritten kann ausschliesslich die Bereiche «Finanzierung» und «Terminplanung» (früher als vom BAV geplant) tangieren. Insbesondere erhält der Vorzufinanzierende keine Kompetenzen, um über Varianten zu entscheiden, sondern nur ein Mitwirkungsrecht wie dies bei einer direkt finanzierten Massnahme üblich ist.

Das BAV wird bei einem Gesuch auf Vorfinanzierung die Zweckmässigkeit nicht grundsätzlich überprüfen müssen. Die Massnahmen, welche vorfinanziert werden können, sind in den Ausbausritten enthalten und berücksichtigen die Langfristperspektive Bahn. Hingegen ist es denkbar, dass das BAV den geplanten Erhaltungsmassnahmen und Ausbauten den Vorrang einräumt. Falls aus betrieblichen Gründen zu wenige Bauintervalle zur Verfügung stehen oder falls zu wenige Ressourcen für eine qualitativ hochstehende Projektierung vorhanden sind, wird das BAV entsprechende Gesuche um Vorfinanzierung ablehnen müssen. Massnahmen, von denen erst die Projektierung vom Bund beschlossen worden sind, können ebenfalls in gleicher Art vorfinanziert werden.

Massnahmen für kleinere Einzelinvestitionen und betriebliche Anlagen können ebenfalls vorfinanziert werden, sofern diese für die Erreichung des Angebotsschrittes erforderlich und vom Bund finanziert sind. Das BAV ist dafür besorgt, dass bei der Kreditüberwachung die vorfinanzierten Beträge mitberücksichtigt werden, so dass die geplante Rückzahlung innerhalb des freigegebenen Kreditrahmens jederzeit möglich wäre.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Die Rückzahlung der Vorfinanzierung erfolgt grundsätzlich spätestens zu dem Zeitpunkt, welcher aufgrund der ursprünglichen Terminplanung (bei einer Realisierung ohne Vorfinanzierung) vorgesehen war. Rückzahlungen, welche über einen noch nicht genehmigten Verpflichtungskredit erfolgen sollen, können nicht terminiert werden. Mit dem Begriff «grundsätzlich» sollen Abweichungen vom vereinbarten Zahlungsplan möglich werden. Insbesondere könnten bei einem absehbaren Liquiditätsüberschuss kurzfristig alle Vorfinanzierungen im gleichen Masse verringert werden. Der Zeitpunkt der Rückzahlung hängt also von der ursprünglichen Terminplanung ab. Diese Terminplanung wird vom BAV zusammen mit den Infrastrukturbetreiberinnen nach dem Entscheid über einen Ausbauschnitt erstellt. Sie berücksichtigt insbesondere die verfügbaren Bauintervalle und die Liquidität des Fonds. Dank der so vorgesehenen Vorfinanzierung, ist die Liquidität des Fonds nicht mehr massgebend und die Terminplanung kann angepasst werden.

#### *Art. 34 Finanzierung zusätzlicher und alternativer Massnahmen*

Wie von Art. 58b EBG gefordert, dürfen dem Bund sowohl während der Bau- wie auch der Betriebsphase keine Mehrkosten entstehen. Die Berechnung der Kostenbeteiligung der Kantone oder des Dritten ist das zentrale Element dieser Vorgabe. Die Berechnung soll die effektiven Verhältnisse so gut wie möglich abbilden. Dazu wird eine detaillierte dynamische Berechnung durchgeführt, in der sowohl die Investitions- wie auch die Folgekosten in Jahrestanchen hinterlegt werden. Das BAV regelt die Einzelheiten ausführlich in einer BAV-Verordnung. Die auf Stufe Verordnung festgelegten Grundsätze bilden dabei den Kern der Berechnungsmethode.

Die Grundannahmen zur Teuerung und zum Kalkulationszinssatz beeinflussen das Rechenergebnis wesentlich. Um keine falschen Anreize zu setzen und die Gleichbehandlung aller Dritten zu gewährleisten, gibt das BAV diese Werte verbindlich vor. Die Berechnung der Teuerung basiert auf Vergangenheitswerten des Landesindex der Konsumentenpreise. Es wird die auf 25 Jahre zurückgerechnete durchschnittliche Wachstumsrate verwendet. Dies ergibt zurzeit gerundet 1.5%. Die Berechnung des Kalkulationszinssatzes basiert auf der Rendite von Bundesanleihen. Es wird die auf 25 Jahre zurückgerechnete durchschnittliche Rendite von Anleihen mit 10 jähriger Laufzeit verwendet. Dies ergibt zurzeit gerundet 3.5%.

Den zusätzlichen, durch den Dritten ausgelösten, Investitionskosten, können vermiedene Investitionen gegengerechnet werden. Dazu ein Beispiel: Der Dritte finanziert die Mehrkosten eines Tiefbahnhofs gegenüber der Erweiterung des oberirdischen Bahnhofs. Dadurch ist eine bessere Entflechtung der



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

Zufahrtsgleise zum Bahnhof möglich. Dies wiederum ermöglicht den Verzicht auf eine Überwerfung. Die zeitliche Nähe ist dabei gegeben, wenn eine vermiedene Investition innerhalb von einem Angebotsschritt nach der Grundinvestition realisiert worden wäre. Die räumliche Nähe ist die effektive geografische Nähe innerhalb einer Planungsregion. Der funktionale Zusammenhang ergibt sich durch die erwiesene Wirkung auf Angebot und Infrastruktur

Die anteiligen Folgekosten für Betrieb und Substanzerhalt sind ebenfalls durch den Dritten zu tragen. Der Berechnungshorizont von 40 Jahren spiegelt einen Mix aus langlebigen Ingenieurbauten wie Brücken und Mauern, Anlagen mit mittlerer Lebensdauer wie Perronanlagen und Fahrbahn sowie Anlagen mit kurzer Lebensdauer wie Sicherungs- und Telekomanlagen.

Die Infrastrukturbetreiberin muss durch geeignete Vorkehrungen, wie beispielsweise Rückstellungen, sicherstellen, dass die Beiträge Dritter an die Folgekosten auch vertragsgemäss eingesetzt werden. Es besteht sonst die Gefahr, dass dem Bund schleichend über die Leistungsvereinbarungen, trotz dem oben erwähnten Grundsatz, im Laufe der Zeit Mehrkosten entstehen.

Massnahmen Dritter sind nicht nur im Bereich des Ausbaus möglich, sondern können ebenfalls Substanzerhaltungsprojekte betreffen. Beispielsweise kann ein Kanton Anforderungen an Perronanlagen, welche über den vom BAV festgelegten Standard hinausgehen, als alternative Massnahme finanzieren.

Die erwähnten Regeln finden auch Anwendung, wenn eine Eisenbahninfrastruktur aufgrund von Anforderungen eines Bauvorhabens Dritter angepasst werden muss. Beispielsweise wenn eine Vergrößerung eines Industrieunternehmens zu einer Verschiebung einer Gleisanlage führt.

#### *Art. 35 Berichterstattung und Überwachung des Ausbaus*

Der Art. 58d EBG sieht vor, dass für die Umsetzungsvereinbarungen Ausführungsvorschriften über das Controlling der Leistungen, Kosten, Finanzen und Termine gemacht werden. Art. 58e EBG verlangt eine jährliche Berichterstattung über die Verpflichtungskreditsituation sowie den Stand und weiteren Ablauf der Arbeiten.

Artikel 35 präzisiert nun, dass das BAV die Details zur Überwachung des Ausbaus in einer Richtlinie regelt. Damit das BAV seinen Auftrag zur Berichterstattung im Rahmen der Überwachung erfüllen



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

kann, schreibt Art. 35 zudem, den mit der Realisierung der Massnahmen betrauten Ersteller, eine halbjährliche Berichterstattung an das BAV vor.

Die jährliche Berichterstattung durch den Bundesrat gemäss Artikel 58e EBG erfolgt im Rahmen der Staatsrechnung. Zusätzlich verfasst das BAV einen jährlichen Standbericht über alle Ausbauten zur Information von Parlamentariern (im Vordergrund stehen Verkehrs- und Finanzkommissionen) und der Öffentlichkeit.

## **8. Abschnitt: Investitionen in Seilbahnen**

### *Art. 36*

Investitionen in Seilbahnanlagen erfolgen, soweit diese als Infrastruktur gelten können (laut Seilbahngesetz gilt das EBG "sinngemäss" für "die Finanzierung der Infrastruktur"), mit zeitlich nicht beschränkten Finanzierungsvereinbarungen, die auf Objekte bezogen sind.

Alle Finanzierungen stehen unter dem Vorbehalt von Art. 49 EBG. Damit ist auch gesagt, dass Infrastrukturen für die Feinerschliessung (z.B. Tram im Ortsverkehr) und solche ohne Erschliessungsfunktion (z.B. Seilbahnen im Ausflugsverkehr) keine Beiträge erhalten. Bei den Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion werden die Beiträge zudem auf Investitionen (in der Regel sind dies Ersatzinvestitionen) beschränkt, da die Abgeltungen gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG; SR 745.1) finanziert werden.

Die Bestimmungen im Seilbahngesetz sagen nur, dass "die Finanzierung der Infrastruktur" von Seilbahnen "sinngemäss" nach dem Eisenbahngesetz erfolgen soll. Dieser Interpretationsspielraum soll so genutzt werden, dass Ersatzinvestitionen in Seilbahnen mit A-Fonds-perdu-Mitteln unterstützt werden können.

## **9. Abschnitt: Schäden durch Naturereignisse**

Der Abschnitt entspricht den Artikeln 23 bis 25 der bisherigen Verordnung (KFEV). Mit der Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung entfällt hier der Bezug zu den Kantonen.



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

### *Art. 37 Voraussetzungen*

Zudem lassen es die Erfahrungen der letzten Jahre als ratsam erscheinen, eine klare Grenze zu bezeichnen, ab welcher Bundesmittel verfügbar sein sollen. Dabei wird eine durch das Unternehmen zu bewältigende Schadenshöhe, die einen Fünftel der jährlichen Abgeltungssumme übersteigt, als Grenze gesetzt. Mit dieser Regelung wird auch angestrebt, dass die Infrastrukturbetreiberinnen künftig auf Versicherungen für Unwetterschäden verzichten können. Es ist darauf hinzuweisen, dass Art. 49 EBG Hilfe nach Naturereignissen auch für Infrastrukturbetreiberinnen erlaubt, welche nicht abgeltungsbe-rechtigt sind. Für diese wird die generelle Bestimmung gelten, dass Schäden ab einer Million Franken angemeldet werden können.

## **10. Abschnitt: Forschungsaufträge**

### *Art. 40*

Das BIF-Gesetz ermöglicht die Finanzierung von Forschungsaufträgen im Zusammenhang mit der Bahninfrastruktur mit Mitteln des BIF. Gestützt auf Art. 4 des Bundesgesetzes über die Förderung der Forschung und der Innovation (FIFG, SR 420.1) kann die Bundesverwaltung Aufgaben der Forschungs- und Innovationsförderung übernehmen. Das BAV kann somit Beiträge an Forschungsprogramme nach Art. 16 Abs. 2 Bst. b FIFG gewähren und Forschungsaufträge nach Art. 16 Abs. 2 Bst. d erteilen. Inhaltlich stützen sich diese Forschungsaufträge auf ein 4-jährliches Forschungskonzept des Amtes. Die Entscheide über die Forschungsgesuche erfolgen im Rahmen der bestehenden Finanzkompetenzen durch das BAV. Im jährlichen Durchschnitt wird mit einem Forschungsvolumen von rund 0,5 bis 1,0 Promille der BIF-Einnahmen gerechnet, wobei in einzelnen Jahren grössere Schwankungen der Ausgabenhöhe möglich sind.

## **11. Abschnitt: Schlussbestimmungen**

### *Art. 42 Übergangsbestimmungen*

Grundsätzlich sollen alle bisherigen Vertragsverhältnisse zur Finanzierung von Eisenbahn-Infrastruktur weitergeführt werden, der Bahninfrastrukturfonds aber soll als Zahlungsquelle beigezo-



Aktenzeichen: BAV-200-00001/00008/00004/00005/00004/00001/00003

gen werden. Im Falle der Leistungsvereinbarungen, welche keine eigentliche Projektfinanzierung darstellen, sondern eine bestimmte Zeit abdecken, wird vorgesehen, dass Projekte, welche in der Periode 13–16 begonnen wurden, auch in der Periode 17–20 aus den Leistungsvereinbarungen fertig finanziert werden. Die Triagekriterien werden also nur für neue Projekte angewendet.

Neu wird die Wirkung einer Drittfinanzierung (insbesondere durch Kantone) auf vierzig Jahre begrenzt. Dahinter steckt auch die Überlegung, dass sich jedes Bauwerk mit der Zeit vollständig in das Gesamtnetz integriert und entsprechend genutzt wird. Nach fünfzig Jahren wird man nicht mehr mit Bestimmtheit sagen können, ob ein Netzelement inzwischen nicht aus anderen Gründen hätte erstellt werden müssen. Es kann daher nicht angehen, dass bei älteren Verträgen, noch weit über die neu definierten vierzig Jahre hinaus, Folgekosten bezahlt werden müssten.