



Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Erläuternder Bericht zur Vernehmlassung

vom 28. Juni 2023

Übersicht

Der Bundesrat beabsichtigt, einen Zahlungsrahmen von 15 100 Millionen Franken für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2025–2028 zu beantragen. Zudem beantragt er einen Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028.

Gleichzeitig legt der Bundesrat die Ziele für den Betrieb, die Erhaltung und die technische Entwicklung der gesamten Bahninfrastruktur in der Schweiz fest. Er informiert zudem zum dritten Mal und vertieft über den Anlagenzustand, die Belastung und die Auslastung der Bahninfrastruktur.

Die Zahlen und Grundlagen dieser Vorlage entsprechen dem Stand Ende Mai 2023.

Ausgangslage

Die Finanzierung von Betrieb und Substanzerhalt der Eisenbahninfrastruktur ist im Eisenbahngesetz (EBG) festgelegt. Sie erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) mit einem vierjährigen Zahlungsrahmen und Leistungsvereinbarungen mit den verschiedenen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB). Die Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2025–2028 (LV 25–28) werden zwischen dem Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), und den betroffenen Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) abgeschlossen. Die Systemaufgaben sollen wie bereits vor vier Jahren über den gleichen Zahlungsrahmen finanziert werden. Gegenüber den ISB werden für die Systemaufgaben von der LV unabhängige Verträge geschlossen.

Gestützt auf das Gütertransportgesetz (GüTG) und das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) wird ebenfalls für die Jahre 2025–2028 ein Bundesbeschluss über einen Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen vorgelegt.

Inhalt der Vorlage

Mit den LV 25–28 einigen sich Bund und ISB auf die zu erreichenden Ziele und die dafür zur Verfügung gestellten Finanzmittel für den Betrieb und den Substanzerhalt. Die bisherigen übergeordneten Ziele für die ISB haben sich bewährt, sie werden weitgehend beibehalten.

Für die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten von Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur (Betriebsabteilungen) und zur Finanzierung der Investitionen in den Substanzerhalt (Investitionsbeiträge) sowie der Systemaufgaben sieht der Bundesrat für die Jahre 2025–2028 einen Zahlungsrahmen von 15 100 Millionen Franken vor. Gegenüber dem Zahlungsrahmen 21–24 werden somit 700 Millionen Franken mehr beantragt werden. Aufgrund der Teuerung im 2022 und der weiterhin erwarteten Teuerung, der höheren Strompreise sowie der geringeren Trassenpreiseinnahmen sind dies voraussichtlich real weniger Mittel als in der laufenden LV-Periode. Das Wachstum der verfügbaren Mittel beträgt für die LV 25–28 in der Summe über die vier Jahre rund 5 Prozent.

Die ISB haben dem Bundesamt für Verkehr (BAV) per 28.2.2023 ihre Grundofferten übermittelt. Darin haben sie Mittel in der Höhe von insgesamt 19 700 Millionen Franken beantragt. Die beantragten Mittel dienen dazu, die Verfügbarkeit und die Qualität des Netzes und somit die Verkehrsabwicklung zu gewährleisten und tragen zum Klimaschutz, zur Energiestrategie und Strategie Biodiversität Schweiz bei.

Die Zahlen und Inhalte sind aufgrund des frühen Zeitpunkts der Vernehmlassung – es sind noch über 1,5 Jahre bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarungen - noch nicht ausreichend konsolidiert. Aus Sicht des BAV sind die ISB sehr optimistisch, was in den Jahren 2025-2028 leistbar wäre. Daher wird das BAV zusammen mit den ISB bis im Herbst 2023 die beantragten Massnahmen auf das realistisch Mögliche dimensionieren und mit den verfügbaren Mitteln im BIF abgleichen. Das BAV hat in Ziff. 1.6.4, Provisorische LV-Mittelzuteilung, einen Zielwert je ISB formuliert, der als Basis für die nächsten Schritte dient. Sicher ist bereits heute, dass die zur Verfügung stehenden Mittel und die Teuerung die Substanzerhaltungsinvestitionen beschränken, was in der Periode 2025-2028 voraussichtlich eine reale Abnahme der Substanzerhaltungsquote bedeutet. Aufgrund dieser Ausgangslage wurden vorläufig alle Massnahmen, die nicht zwingend für den Betrieb und unabdingbaren Substanzerhalt nötig sind, in die Optionen aufgenommen beziehungsweise zeitlich zurückgestellt.

Der Zahlungsrahmen in Höhe von 15 100 Millionen Franken kann aus dem BIF finanziert werden. Die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte bleibt aus finanzieller Sicht gewährleistet, und eine Belastung des Bundeshaushalts kann vermieden werden. Mit dem Zahlungsrahmen 2025–2028 und den Trassenerlösen von rund 5815 Millionen Franken stehen somit den ISB die gegenüber den Jahren 2021–2024 zusätzliche Mittel für den Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur zur Verfügung.

Mit rund 11 788 Millionen Franken (78 %) ist der grösste Teil des Zahlungsrahmens für Investitionen in den Substanzerhalt vorgesehen. Für Betriebsabteilungen sind rund 2533 Millionen Franken (17 %) vorgesehen. Für die Systemaufgaben Bahnstromversorgung, Zugkommunikation, Kundeninformation, Zugbeeinflussungssysteme, Telematik-Anwendungen, Interaktion Fahrzeug-Fahrweg und Lärm werden aus dem Zahlungsrahmen rund 594 Millionen Franken (4 %) zur Verfügung gestellt, davon rund 383 Millionen für Investitionen.

Aktuell sind 185 Millionen Franken (rund 1 %) für die LV-Reserve und für LV-Optionen vorgesehen, um bei Bedarf je nach Baufortschritt und Zustand der Anlagen zusätzliche Mittel an die ISB auszus zahlen. Die konkreten Mittel werden erst im Hinblick auf die Botschaft ausgewiesen und sind aktuell sehr knapp bemessen.

Die LV-Reserve dient zur Deckung unvorhersehbarer Ausgaben. Darunter fallen hauptsächlich grössere Naturschäden an den Eisenbahnanlagen. Schliesslich ist eine gewisse Reserve vorzuhalten, um gegebenenfalls auf den verstärkten Bedarf bei den Anschlussgleisen oder erhebliche Verschiebungen in den Substanzerhaltungsprogrammen reagieren zu können. Ebenfalls der Reserve zu entnehmen sind allfällige Investitionsbeiträge (à fonds perdu) für Investitionen in den Substanzerhalt von Seilbahnanlagen sowie für einen allfälligen Mehrbedarf bei den Systemaufgaben.

Die LV-Optionen dienen zur Finanzierung von Projekten, deren Umsetzung heute noch nicht gesichert ist. Sobald ein Options-Projekt umsetzungsreif ist, prüft das BAV

zusammen mit der ISB die Priorität und die Finanzierungsmöglichkeiten. Mit diesen Optionen möchte das BAV vermeiden, dass Gelder durch Projektverzögerungen blockiert werden; andererseits möchte es diese Projekte auch nicht aus den Investitionsplänen streichen und einen Planungsstopp bewirken.

Im Rahmen der Botschaft wird die Bundesversammlung umfassend über den Anlagenzustand, die Belastung und die Auslastung der Bahninfrastruktur informiert werden. Insgesamt ist die schweizerische Bahninfrastruktur in einem ausreichenden bis guten Zustand. Die genauen Daten werden aber erst im Herbst 2023 vorliegen, weshalb in Ziffer 1.5 nur vorläufige Aussagen gemacht werden können.

Der Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 dient der Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports auf der Schiene und der Güterverkehrsverlagerung. Die Finanzierung der Güterverkehrsanlagen erfolgt nicht über die Mittel des BIF, sondern gestützt auf das Gesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) über die «Spezialfinanzierung Strassenverkehr».

Der Bundesrat hat am 2. November 2022 die Vernehmlassung über die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport eröffnet. Die Vorlage enthält verschiedene Massnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs und die damit verbundenen Anpassungen der Rechtsgrundlagen. Diese können dazu führen, dass während der Periode 2025 – 2028 neue Fördertatbestände eingeführt werden, die zu Anpassungen der mit dieser Vorlage beantragten Bundesbeschlüsse führen können.

Inhaltsverzeichnis

Übersicht	2
1 Ausgangslage	8
1.1 Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des zu finanzierenden Vorhabens	8
1.2 Grundsätze der Finanzierung der Bahninfrastruktur	9
1.2.1 Abgrenzung zwischen Verkehr und Infrastruktur	9
1.2.2 Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau	9
1.2.3 Alternative und zusätzliche Massnahmen Dritter	10
1.2.4 Fremdfinanzierung von gemischt genutzten Anlagen	10
1.2.5 Abgrenzung zum Strassennetz (neu)	11
1.2.6 Trassenpreis als Finanzierungsinstrument	12
1.2.7 Bestellung von Infrastrukturleistungen	13
1.2.8 Bestellung von Systemaufgaben	14
1.2.9 Harmonisierung Bestellperiode RPV mit der Bestellung von Infrastrukturleistungen (neu)	15
1.2.10 Finanzierung der BehiG-Massnahmen	15
1.2.11 Finanzierung der Seilbahnen	17
1.2.12 Finanzierung der privaten Güterverkehrsanlagen	17
1.3 Steuerung der Leistungsvereinbarungen	17
1.3.1 Steuerungsverständnis	18
1.3.2 Controllingprozess	18
1.3.3 Muster-LV	19
1.3.4 VöV-Branchenstandards	19
1.3.5 Berichterstattung	20
1.3.6 Portfolio-Controlling	20
1.3.7 Stichprobenartige Kontrolle	21
1.3.8 Digitalisierung der LV-Prozesse	22
1.3.9 Mitwirkungsrecht	22
1.4 Strategische Stossrichtungen und Ziele für die Bahninfrastruktur in den Jahren 2025–2028	22
1.4.1 Gewährleistung der Sicherheit	23
1.4.2 Gewährleistung der Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes	23
1.4.3 Optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten	24
1.4.4 Langfristiger Werterhalt der Infrastruktur	25
1.4.5 Effizienz und Nachhaltigkeit	25
1.5 Netzzustand, Belastung und Auslastung	26
1.5.1 Netzzustandsberichte	27
1.5.2 Belastung und Auslastung der Bahninfrastruktur	33
1.5.3 Einfluss auf den Zustand der Fahrbahn und den Substanzerhalt	33
1.6 Mittelbedarf für Betrieb, Substanzerhalt und Systemaufgaben	33

1.6.1	Zahlungsrahmen 2021–2024	33
1.6.2	Halbzeit 2021–2024	34
1.6.3	Zahlungsrahmen 2025–2028	35
1.6.4	Provisorische LV-Mittelzuteilung	37
1.6.5	LV-Reserve	43
1.6.6	LV-Optionen	44
1.6.7	Mittelbedarf für Systemaufgaben	44
1.7	Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds	49
1.7.1	Bahninfrastrukturfonds ist ein unselbstständiger Fonds mit eigener Rechnung	49
1.7.2	Mitteinspeisungen in den BIF	49
1.7.3	Bundesversammlung entscheidet im Rahmen des Budgets über die Mittel	50
1.8	Finanzierung privater Güterverkehrsanlagen	51
1.8.1	Grundsätze der Finanzierung privater Güterverkehrsanlagen	51
1.8.2	Mittelbedarf für die Förderung der privaten Anlagen des Schienengüterverkehrs	52
1.9	Verhältnis zur Legislaturplanung und zu nationalen Strategien des Bundesrates	54
1.9.1	Verhältnis zur Legislaturplanung	54
1.9.2	Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates	54
1.9.3	Verhältnis zur Strategie Biodiversität Schweiz (SBS)	54
1.9.4	Verhältnis zur Energiestrategie 2050	55
1.9.5	Verhältnis zur Klimastrategie	55
1.9.6	Verhältnis zur nationalen Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen	55
1.9.7	Verhältnis zur Strategie Baukultur	56
1.10	Erledigung parlamentarischer Vorstösse	56
2	Vorverfahren, insbesondere Vernehmlassungsverfahren	56
3	Inhalt des Kreditbeschlusses	56
3.1	Antrag des Bundesrates und Begründung	56
3.2	Inhalt der Vorlage, Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen	56
3.2.1	Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2021–2024	56
3.2.2	Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028	57
3.3	Teuerungsannahmen	58
4	Auswirkungen	58
4.1	Auswirkungen auf den Bund	58

4.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	58
4.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	59
4.4	Regionalpolitische Auswirkungen	59
4.5	Auswirkungen auf die Umwelt	60
5	Rechtliche Aspekte	60
5.1	Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	60
5.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	60
5.3	Erlassform	61
5.4	Unterstellung unter die Ausgabenbremse	61
5.5	Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes	61
5.5.1	Bedeutung der Subvention für die Erreichung der angestrebten Ziele	61
5.5.2	Materielle und finanzielle Steuerung	62
5.5.3	Verfahren der Beitragsgewährung	62
	Abkürzungsverzeichnis	63
	Glossar	66

Bericht

1 Ausgangslage

1.1 Problemlage und Anlass des Finanzbegehrens, Bedeutung des zu finanzierenden Vorhabens

Mit dieser Vorlage legt der Bundesrat für die Jahre 2025–2028 die Ziele für den Betrieb, die Erhaltung und die technische Entwicklung der vom Bund finanzierten Bahninfrastruktur der Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) fest.

Zur Erreichung dieser Ziele unterbreitet er den eidgenössischen Räten den Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2025–2028. Dieser Zahlungsrahmen dient ebenfalls der Vergütung von Aufwendungen, die sich aus den Vereinbarungen über die Erfüllung von Systemaufgaben und den Finanzierungsvereinbarungen mit Seilbahnen ergeben.

Die Finanzierung erfolgt das dritte Mal vollständig aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF). Alle Leistungsvereinbarungen, Vereinbarungen über die Systemaufgaben und Finanzierungsvereinbarungen mit Seilbahnen werden zwischen dem Bund und dem jeweiligen Unternehmen abgeschlossen. Die Kantone sind nicht direkt beteiligt, zahlen aber jährlich einen pauschalen Beitrag von 500 Millionen Franken plus Teuerung in den BIF. Ausgeschlossen von der BIF-Finanzierung sind Streckenabschnitte ohne Erschliessungsfunktion. In einigen Fällen werden solche Strecken in die LV eingeschlossen, wenn der betreffende Kanton bereit ist, einen entsprechenden Anteil zu finanzieren.

Schliesslich unterbreitet der Bundesrat gestützt auf das Gütertransportgesetz vom 25. September 2015¹ (GüTG) und das Güterverkehrsverlagerungsgesetz vom 19. Dezember 2008² (GVVG) den eidgenössischen Räten den Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028. Mit diesem Verpflichtungskredit soll die Förderung des Gütertransports und der Güterverkehrsverlagerung fortgesetzt werden. Die Investitionsbeträge des Bundes an private Güterverkehrsanlagen werden auf der Grundlage des Bundesgesetzes vom 22. März 1985³ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG) über die «Spezialfinanzierung Strassenverkehr» finanziert.

Der Bundesrat hat am 2. November 2022 die Vernehmlassung über die Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport eröffnet. Die Vorlage enthält verschiedene Massnahmen zur Förderung des Schienengüterverkehrs und die damit verbundenen Anpassungen der Rechtsgrundlagen. Diese können dazu

1 SR 742.41

2 SR 740.1

3 SR 725.116.2

führen, dass während der Periode 2025 – 2028 neue Fördertatbestände eingeführt werden, die zu Anpassungen der mit dieser Vorlage beantragten Bundesbeschlüsse führen können.

1.2 Grundsätze der Finanzierung der Bahninfrastruktur

Die Grundsätze der Finanzierung der Bahninfrastruktur haben sich gegenüber der vorangehenden Vierjahresperiode nicht geändert. In den folgenden Abschnitten werden sie erneut kurz erläutert.

1.2.1 Abgrenzung zwischen Verkehr und Infrastruktur

Mit Inkrafttreten der Bahnreform 1 am 1. Januar 1999 wurden alle Eisenbahnunternehmen verpflichtet, den abgeltungsberechtigten Bereich Infrastruktur rechnerisch und organisatorisch von den Bereichen Personen- und Güterverkehr zu trennen und für jeden Bereich eine Spartenrechnung zu führen. Die Finanzierung des Betriebs, des Substanzerhalts und der Systemaufgaben betrifft nur die Sparte Infrastruktur beziehungsweise die ISB.

1.2.2 Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau

Mit Inkrafttreten der Gesetzgebung zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) am 1. Januar 2016⁴ haben der Substanzerhalt und der Ausbau der Bahninfrastruktur in der Planung und Finanzierung ihre je eigenen Prozesse erhalten. Insbesondere wird die Substanzerhaltungsplanung mit den Leistungsvereinbarungen verknüpft; in den LV-Prozess werden insbesondere keine Ausbauprojekte gemäss Artikel 5 der Verordnung vom 14. Oktober 2015⁵ über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) zur Erhöhung der Kapazitäten oder der Verkürzung der Fahrzeit aufgenommen, auch nicht kleinere Projekte. Eine Ausnahme ist nach Artikel 51 Absatz 2 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957⁶ (EBG) zwar möglich bei untergeordneten Ausbaumassnahmen im Rahmen des Substanzerhalts gemäss Leistungsvereinbarungen. Solche Ausbaumassnahmen können aber erst nach abgeschlossenem Planungsprozess gemäss Art. 16 KPFV in eine Leistungsvereinbarung aufgenommen werden.

Die Planung des Substanzerhalts und der Ausbauten müssen aber eng abgestimmt werden, um Doppelspurigkeit zu vermeiden, sowie Synergien nutzen und den Einfluss auf den Betrieb zu minimieren.

4 AS 2015 651

5 SR 742.120

6 SR 742.101

Der letzte Ausbauschnitt wurde von den eidgenössischen Räten, gestützt auf die Vorlage vom 31. Oktober 2018⁷ zum Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur, am 21. Juni 2019 beschlossen.⁸

Die untergeordneten Substanzerhaltungsmassnahmen und die untergeordneten Ausbaumassnahmen werden gemäss Mehrheitsprinzip den Krediten zugeordnet, die von den übergeordneten Anteilen mehrheitlich betroffen sind. Damit wird insbesondere der administrative Aufwand bei der Zuteilung stark reduziert.

Der Stand der zugeordneten Ausbaumassnahmen im Substanzerhalt und des untergeordneten Substanzerhalts im Ausbau ist wie folgt: Gemäss aktuellen Programmfortschritten sind für ZEB 162 Millionen Franken untergeordneter Substanzerhalt nachgewiesen und 45 Millionen Ausbauten dem Substanzerhalt zugewiesen. Für den Ausbauschnitt 2025 sind es 698 respektiv 293 Millionen Franken und für den Ausbauschnitt 2035 sind 645 Millionen Franken untergeordneter Substanzerhalt vorgesehen und 112 Millionen Franken Ausbauten dem Substanzerhalt zugewiesen. Diese Beträge werden nicht zwischen Ausbau und Substanzerhalt ausgeglichen. Bei Bedarf werden bei den Verpflichtungskrediten für die Ausbauten die notwendigen Nachträge beantragt.

1.2.3 Alternative und zusätzliche Massnahmen Dritter

Auch wenn der Bund den Erhalt und Ausbau des Eisenbahnnetzes sicherstellt, kann es Bedürfnisse geben, die dadurch nicht oder nicht genügend abgedeckt werden. Das Eisenbahngesetz sieht deshalb vor, dass Dritte, insbesondere Kantone und Gemeinden, weitergehende Infrastrukturbauten verlangen können, wenn sie bereit sind, die gesamten Mehrkosten zu übernehmen, und gleichzeitig die Kompatibilität zu den strategischen Ausbauschnitten des Bundes gewährleistet ist. Dies betrifft nicht nur die Investition selbst, sondern auch die daraus folgenden Betriebskosten.

1.2.4 Fremdfinanzierung von gemischt genutzten Anlagen

Mit der FABI-Gesetzgebung wurde erstmals festgehalten, dass die Finanzierung der Bahninfrastruktur neben den Beiträgen der Benutzer (Trassenpreise) grundsätzlich durch den Bund aus dem BIF erfolgt. Zwar lässt die Verfassung (BV)⁹ die Möglichkeit offen, im Gesetz ergänzende Finanzierungen durch Dritte vorzusehen. Abgesehen von den alternativen und zusätzlichen Massnahmen (Ziff. 1.2.3) sieht das Gesetz aber keine solchen Finanzierungen vor.

Von Bedeutung ist indessen, was alles unter die aus dem BIF zu finanzierende Infrastruktur fällt. Hier kann nur die Infrastruktur im engeren Sinne gemeint sein, also alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen, die im Rahmen des Netzzugangs gemeinsam benützt werden müssen (Art. 62 Abs. 1 EBG), nicht aber jene Teile, die im weiteren

⁷ BBI 2018 7321

⁸ BBI 2019 4555

⁹ SR 101

Sinn zur Infrastruktur gehören dürfen, aber nicht zwingend für den Bahnbetrieb erforderlich sind (Art. 62 Abs. 2 EBG). Solche Teile sind beispielsweise die Kraftwerke der SBB. Andere Eisenbahnunternehmen haben keine eigenen Kraftwerke, sondern beziehen den Strom aus dem allgemeinen Elektrizitätsnetz oder von der SBB. Dementsprechend finanziert die SBB ihre Kraftwerke mit Fremdmitteln und belastet die Infrastruktur mit einem kostendeckenden Strompreis.

Daneben gibt es auch Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge, die teilweise zur Infrastruktur im engeren Sinne gehören (z. B. Büro- und Magazinräume für Unterhaltsdienste) und teilweise zum nicht zwingend erforderlichen Teil (z. B. ein Billettschalter oder ein Kiosk). Dies kann aber nicht bedeuten, dass jedes Gebäude, das in geringem Ausmass von der Infrastruktur mitbenutzt wird, von dieser finanziert wird. Bei solchen Investitionen wird nach dem Schwerpunktprinzip verfahren: Überwiegt die Nutzung für die Kerninfrastruktur, so erfolgt die Finanzierung aus dem BIF und für andere Nutzungen ist eine Kostenmiete zu entrichten. Überwiegt hingegen die Drittnutzung oder der nicht zwingende Anteil der Infrastruktur, so wird die Investition fremdfinanziert und die ISB bezahlt für die zwingend erforderlichen Teile ihrerseits eine Kostenmiete.

Gebäude, die betriebsnotwendige Einrichtungen der Sicherungs- und Steuerungstechnik beherbergen, müssen in der Regel im Eigentum der ISB sein. Sie werden dementsprechend aus dem BIF finanziert, auch wenn andere Nutzungen mehr als die Hälfte ausmachen.

Unabhängig von der Finanzierung der nicht betriebsnotwendigen Einrichtungen, welche im Eigentum der Infrastrukturbetreiberin verbleiben, dürfen der Infrastruktur grundsätzlich keine ungedeckten Kosten belastet werden. Ebenfalls liegt es in der Verantwortung der ISB sicherzustellen, dass sich keine Quersubventionierung oder Querfinanzierung mit nichtabgeltungsberechtigten Bereichen ergibt.

1.2.5 Abgrenzung zum Strassennetz (neu)

Das Strassennetz ist überbelastet und die Mobilitätsnachfrage steigt weiter an. Die Städte sollen auch künftig gut erreichbar bleiben. Deshalb sollten die Verkehrsmittel vernetzt werden: Die Reisenden steigen frühzeitig vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, das Velo oder Angebote an Fahrgemeinschaften um. Dazu bedarf es gut organisierter Umsteigepunkte als Verkehrsdrehscheiben.

Eine Konzentration auf effiziente Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr ist deshalb zielführend. Gut gestaltete Umsteigepunkte, so genannte Verkehrsdrehscheiben, können dabei einen positiven Beitrag zur Entlastung der Strassen leisten.

Zur Finanzierung von Verkehrsdrehscheiben stützt sich der Bund auf die bestehenden Instrumente wie die Strategischen Entwicklungsprogramme für Strasse und Schiene und die Agglomerationsprogramme. Mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) können im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) für die Eisenbahninfrastruktur beispielsweise neue S-Bahn-Haltestellen geplant und deren Anbindung an

die anderen Verkehrsmittel unterstützt werden. Zudem unterstützt der Bund die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr Verkehr und Siedlung. Investitionen in den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur sind im Rahmen von Verkehrsdrehscheiben möglich, solange Massnahmen für den Personenfluss gemäss Art. 5 Abs. 3 KPFV nicht zu Investitionen von mehr als 10 Millionen Franken führen.

Weitere Schnittpunkte mit dem Strassennetz, die aus dem BIF mitfinanziert werden können, sind Bahnübergänge und Strassenunterführungen.

1.2.6 Trassenpreis als Finanzierungsinstrument

Für die Benützung des Schienennetzes müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den ISB ein Entgelt, den Trassenpreis*¹⁰ bezahlen. Damit sollen primär die Grenzkosten abgedeckt werden, die von den EVU direkt verursacht werden, wenn sie zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren. Auf diese Weise finanziert der Verkehr rund einen Drittel der Betriebskosten der Eisenbahninfrastruktur. Die restlichen Kosten deckt der Bund über den Bahninfrastrukturfonds. Der Trassenpreis setzt sich grundsätzlich zusammen aus dem Basispreis, dem Deckungsbeitrag und dem Strompreis.

Das Schweizer Trassenpreissystem wurde mit der Bahnreform 1999 eingeführt und per 1. Januar 2013 erstmals einer grösseren Revision unterzogen. Stärker differenzierte Preise sollen für Anreize sorgen, sich umweltfreundlich zu verhalten und Fahrzeuge einzusetzen, welche die Infrastruktur schonen. Der Trassenpreis berücksichtigt insbesondere den Verschleiss, welchen die Züge auf dem Schienennetz bewirken. Dadurch soll einen Anreiz geschaffen werden, möglichst schienenfreundliches Rollmaterial einzusetzen. Per 1. Januar 2021 wurde das System weiter differenziert, indem zusätzliche Anreize für eine kapazitätssparende Produktion eingeführt wurden.

Das ganze System wurde im Auftrag des BAV von einem externen Unternehmen im Rahmen einer Evaluation in 2022 / 2023 neu bewertet. Gestützt auf diese Evaluation wird die nächste Revision in zwei Schritten vorgenommen: Bei der Revision 2023 werden dringende Anpassungen wie z.B. die Höhe der Versicherungssumme für Netzzugangsbewilligungen und die Überprüfung der Normgrenzkosten vorgenommen. Die Anzeielemente im Trassenpreis bleiben in den Jahren 2025–2028 unverändert. Allfällige Anpassungen werden voraussichtlich auf die Jahre 2029–2032 hin vorgenommen. Damit können die Erkenntnisse der Evaluation zum Trassenpreis, welche das BAV in Auftrag gegeben hat, berücksichtigt werden.

Die Berechnung des Trassenpreises ist in der Netzzugangsverordnung¹¹ (NZV) und der Verordnung des BAV über den Eisenbahn-Netzzugang¹² (NZV-BAV) festgelegt. Dieser soll mindestens die Kosten decken, die ein Zug durch seine Fahrt auf der bestellten Trasse direkt auslöst (Grenzkosten). Der Deckungsbeitrag, welcher in Prozent

¹⁰ Die bei ihrer erstmaligen Verwendung mit einem Sternchen versehenen Begriffe werden im Glossar erklärt.

¹¹ SR 742.122

¹² SR 742.122.4

der Verkehrserlöse berechnet wird, kann zusätzlich einen Beitrag an die Fixkosten der Bahninfrastruktur leisten.

Das BAV legt gestützt auf die Angaben der ISB den Trassenpreis für die Grundleistungen nach Art. 21 NZV fest. Als Konzessionsbehörde bestimmt es ebenfalls die Höhe des Deckungsbeitrags. Die Preise für Zusatzleistungen nach Art. 22 NZV werden von den Infrastrukturbetreiberinnen selber diskriminierungsfrei beschlossen und publiziert. 2022 lieferten die EVU über den Trassenpreis jährlich rund 1,4 Milliarden Franken an die ISB ab. Ein wesentlicher Teil des Trassenpreises betrifft den Basispreis (21 %), den Verschleiss (20 %), den Strompreis (18 %) und den Deckungsbeitrag (37 %).

Der Strompreis für den Bezug von Energie ab Fahrdraht wurde auf das Jahr 2023 angepasst. Der Preis für Bahnstrom wurde wie folgt erhöht: Der Regional- und der Güterverkehr zahlen ab 2023 einen Rappen pro Kilowattstunde mehr (neu 12 Rappen oder + 9 %), der Fernverkehr drei Rappen (neu 14 Rappen oder + 27 %). Dies hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) nach einer Mitwirkung der interessierten Verwaltungseinheiten beschlossen. Falls die Energiepreise auf dem heutigen, hohen Niveau bleiben, sieht das BAV vor, 2024 den Strompreis für Regional- und Güterverkehr auf das Niveau des Fernverkehrs anzuheben. Damit kann dem Anliegen Rechnung getragen werden, die Verkehrssparten möglichst gleich zu behandeln.

Der Deckungsbeitrag für den Fernverkehr wurde gemäss Annahmen des BAV nur minimal angepasst. Die genauen Beträge werden für die Botschaft ergänzt.

Die fortdauernde Modernisierung der Infrastruktur und die Verwendung von schienenfreundliches Rollmaterial sollen dazu führen, dass die Grenzkosten exkl. Bahnstrom tendenziell sinken, was wiederum in tieferen Trassenpreisansätzen und damit verbunden zu geringeren Einnahmen der ISB resultieren kann. Unter Berücksichtigung der Preisanpassungen können im Zeitraum 2025–2028 insgesamt rund 6 Milliarden Franken an Trassenpreiserlösen erwartet werden.

1.2.7 Bestellung von Infrastrukturleistungen

Die Trassenpreiseinnahmen decken nicht die vollen Kosten der ISB. Da eine sichere und leistungsfähige Bahninfrastruktur ein wichtiger Standortfaktor ist und wesentlich zur wirtschaftlichen Prosperität des Landes beiträgt, bestellt der Bund bei den ISB den Betrieb und den Substanzerhalt. Dieser dient der Erhaltung und Anpassung der Bahninfrastruktur an den Stand der Technik und die Erfordernisse des Verkehrs, soweit es nicht um eine Kapazitätserhöhung (mehr Zugskilometer, kürzere Fahrzeiten) geht. Darüberhinausgehende Investitionen werden als Ausbaumassnahmen über Umsetzungsvereinbarungen bei den ISB bestellt.

Der Bund schliesst seit 1999 mit der SBB und seit 2011 mit allen ISB vierjährige Leistungsvereinbarungen ab (für die Jahre 2011–12 ausnahmsweise zweijährige, um

die LV gemäss Finanzhaushaltverordnung vom 5. April 2006¹³ [FHV] an die Legislaturperioden anzupassen). Darin werden die Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge an die ISB im Voraus für die einzelnen Jahre festgelegt. Die Betriebsabteilung bemisst sich nach den geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur auf der Grundlage der Mittelfristplanungen der ISB. Der Investitionsbeitrag basiert auf der mittelfristigen Investitionsplanung der ISB, die mindestens jährlich zu aktualisieren ist. Der Abschreibungsaufwand, der am Ende des jeweiligen Jahres dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zu melden ist, wird durch A-Fonds-perdu-Beiträge ausgeglichen. Für darüber hinausgehende Investitionen erhalten die ISB zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen. Die Darlehen verbleiben im Prinzip auf unbeschränkte Zeit in der ISB und müssen nur zurückbezahlt werden, wenn die damit finanzierten Anlagen nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb dienen oder das Investitionsvolumen geringer ist als die Summe der Abschreibungen. Sie haben daher eigenkapitalähnlichen Charakter.

1.2.8 Bestellung von Systemaufgaben

Ein Unternehmen kann übergeordnete Aufgaben des Eisenbahnverkehrs oder des gesamten öffentlichen Verkehrs im Rahmen einer sogenannten Systemführerschaft für mehrere Unternehmen wahrnehmen. Mit dem Bundesgesetz vom 28. September 2018¹⁴ über die Organisation der Bahninfrastruktur (OBI) wurde die rechtliche Grundlage geschaffen, um Systemführerschaften im Infrastrukturbereich, die früher aufgrund von Leistungsvereinbarungen finanziert wurden, im Rahmen von unbefristeten Vereinbarungen nachvollziehbar zu regeln und auf eine getrennte Basis zu stellen.

Die Systemführerschaften, die im Rahmen der LV 2017–2020 (LV 17–20) finanziert sind, wurden ab 2021 im Rahmen von Einzelvereinbarungen mit den betroffenen Unternehmen weitergeführt. Somit wurden die Organisation und die Steuerung der bestehenden Systemführerschaften optimiert und die Zuständigkeiten geklärt. Die Systemführerschaften sollen mittelfristig soweit sinnvoll von unabhängigen Organisationen, z. B. von durch die Branche gegründeten Gemeinschaftsunternehmen, geführt werden. Das BAV beabsichtigt, in der kommenden LV-Periode eine Systemführerschaft «Lärm» in Auftrag zu geben (Kapitel 1.6.7). Darüber hinaus sind bis auf Weiteres keine neuen Systemführerschaften geplant. Branchenlösungen (Wahrnehmung übergeordneter Aufgaben ohne Auftrag des BAV; Art. 36 EBG) bleiben dennoch weiterhin möglich.

Gegenwärtig existieren sieben Systemaufgaben im Auftrag des BAV (Kundeninformation, Zugbeeinflussungssysteme ETCS [*European Train Control System*] und ZBMS [Zugbeeinflussung Meterspur], Zugkommunikation, TSI TAF/TAP [Techni-

¹³ SR 611.01. Eine am 5. Dezember 2008 beschlossene Änderung der FHV, gewährleistet, dass mehrjährige und periodisch wiederkehrende Finanzbeschlüsse von erheblicher Tragweite den eidgenössischen Räten jeweils zu Beginn einer neuen Legislatur vorgelegt werden.

¹⁴ BBl 2018 6051

sche Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Telematik-Anwendungen Güterverkehr (TAF) und Personenverkehr (TAP)], Bahnstromversorgung und Interaktion Fahrzeug-Fahrweg Meterspur [RAILplus RPL], die vom BIF finanziert werden. Teil der Systemaufgabe Kundeninformation ist auch die Information über die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsangeboten. Fünf Systemaufgaben werden seit 2021 von der SBB geführt, eine von der RhB und eine von RAILplus. Die Finanzierung der Systemaufgaben wird wie bisher über den jeweils vierjährigen Zahlungsrahmen erfolgen.

1.2.9 Harmonisierung Bestellperiode RPV mit der Bestellung von Infrastrukturleistungen (neu)

Aktuell entsprechen die zweijährigen Bestellperioden im regionalen Personenverkehr (RPV) den Fahrplanperioden und sind zeitlich nicht mit den vierjährigen Leistungsvereinbarungsperioden (LV-Perioden) und parlamentarischen Legislaturen abgestimmt. Konkret würden die Bestellperioden 2024/2025, 2026/2027 und 2028/2029 von der Leistungsvereinbarung 2025-2028 abweichen. Ebenfalls nicht miteinander abgestimmt sind die vierjährigen Verpflichtungskredite im RPV mit den alle vier Jahre zu aktualisierenden Kantonsbeteiligungen (sog. «KAV-Schlüssel»). Ebenfalls einem Wunsch der Kantone und Transportunternehmen entsprechend, hat das BAV vorgeschlagen, die Bestellperioden mit den LV-Perioden zu harmonisieren. Konkret wird im 2024 ein einjähriges Bestellverfahren durchgeführt und ab 2025/2026 wieder auf zweijährige Bestellperioden gewechselt. Zukünftig sind damit die Bestellperioden harmonisiert.

1.2.10 Finanzierung der BehiG-Massnahmen

Seit 2019 werden Massnahmen für die barrierefreie Gestaltung von Bahnhöfen, die wegen der im Behindertengleichstellungsgesetz vom 13. Dezember 2002¹⁵ (BehiG) verankerten Anpassungsfrist bis 2023 realisiert werden müssen, vollumfänglich aus Mitteln des BIF finanziert. Eine finanzielle Abgrenzung zwischen dem ordentlichen Substanzerhalt und Anpassungen an das BehiG ist oft nicht möglich.

Ziel des BAV ist es, die Vorgaben des BehiG an den Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen aller ISB zeitgerecht, einheitlich und verhältnismässig umzusetzen. 2017 hat das BAV für die Umsetzung des BehiG an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen eine Planungsanweisung erarbeitet und die ISB beauftragt, ihre bisherige BehiG-Strategie unter Berücksichtigung dieser Planungsanweisung und der weiterentwickelten Planungshilfe des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) zu überarbeiten. Inzwischen konnten die Planungen der ISB grösstenteils bereinigt werden.

Wie aus dem neusten Standbericht des BAV zur «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes an Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen» von Ende 2022 ersichtlich ist, sind von den gut 1800 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen in der Schweiz

¹⁵ SR 151.3

52 Prozent (Stand Ende 2021) bereits autonom und spontan im Sinne des BehiG benutzbar. Da sich darunter überdurchschnittlich viele grössere Bahnhöfe befinden, profitieren heute 73 Prozent der Ein- und Aussteigenden von der BehiG-Konformität. Mit den Umsetzungskonzepten der ISB besteht eine verlässliche Planung für das weitere Vorgehen bis Ende 2023. Bis dann werden rund 166 weitere Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen angepasst, verteilt über die ganze Schweiz. Wo unter Berücksichtigung des zu erwartenden Bedarfs bauliche Massnahmen nicht mit verhältnismässigem Aufwand realisiert werden können und deshalb auf die Umsetzung bis auf Weiteres verzichtet wird, haben die ISB Ersatzmassnahmen anzubieten, meist in Form von Personalhilfe. Damit wird die Vorgabe des BehiG berücksichtigt, dass die Verhältnismässigkeit gewahrt werden muss.

Bei rund 407 Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen wird die nötige bauliche Anpassung gemäss den Planungen der ISB erst nach Ende 2023 erfolgen. Die Verantwortung für die Verzögerung liegt bei den ISB. Wo die bauliche Anpassung erst nach diesem Zeitpunkt erfolgt, haben die Unternehmen spätestens ab dem 1. Januar 2024 bis zum Datum der jeweiligen Inbetriebnahme der angepassten Bahnhöfe und Eisenbahn-Haltestellen Überbrückungsmassnahmen anzubieten. Diese Überbrückungsmassnahmen sind wie die Ersatzmassnahmen im Normalfall durch Personalhilfe zu gewährleisten. Wo dies aus technischen Gründen nicht möglich ist, werden mehrheitlich Shuttledienste angeboten.

Die Kosten der Ersatz- und der Überbrückungsmassnahmen gehen bei nicht bzw. noch nicht angepassten Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen zu Lasten des Infrastruktur-Betriebs, wovon die Leistungsvereinbarungen 2025–2028 betroffen sind.

Die Anpassungen sollen mit den laufenden Eisenbahn-Ausbauprogrammen und dem ordentlichen Substanzerhalt koordiniert werden, damit jeder Bahnhof und jede Eisenbahn-Haltestelle möglichst nur einmal umgebaut werden. Nichtsdestotrotz sind die zeitlichen Überschreitungen der im BehiG festgehaltenen Anpassungsfrist (31.12.2023) so kurz wie möglich zu halten. In jedem einzelnen Fall haben die ISB dafür zu sorgen, dass die Umsetzung dort, wo die Frist nicht eingehalten wird, so rasch wie möglich erfolgt.

Von der Umsetzung des BehiG an den Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen profitieren alle Personen, die den öffentlichen Verkehr nutzen: Das Ein- und Aussteigen wird so bequemer. Für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Seniorinnen und Senioren, Passagiere mit viel Gepäck oder Kinderwagen sowie für Reisende, die beispielsweise nach einem Unfall an Krücken gehen, ist der niveaugleiche Einstieg besonders wichtig: Für sie ist er eine Voraussetzung, damit sie den öffentlichen Verkehr selbstständig benützen können.

Im Zusammenhang mit der Umsetzung des BehiG wird auf den separaten Bericht in Erfüllung des Postulats Reynard «Zugänglichkeit für Menschen mit einer Behinderung zum öffentlichen Verkehr» (Po. 20.874) hingewiesen.

1.2.11 Finanzierung der Seilbahnen

Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion sind gemäss Seilbahngesetz vom 23. Juni 2006¹⁶ (SebG) für die Finanzierung der Investitionen der Infrastruktur den Eisenbahnen gleichgestellt. Dementsprechend wird die gleiche Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau für Investitionen in die Infrastruktur von Seilbahnen verwendet (Kapitel 1.2.2.). Da aber Seilbahnen keine Spartenrennung in Infrastruktur und Verkehr kennen, weil sich die Anlagen nicht aufteilen lassen, wurde in der KPFV bestimmt, dass 50 Prozent der Gesamtinvestition in eine Seilbahnanlage als Infrastruktur gelten und aus dem BIF finanziert werden können (Art. 38 Abs. 2 KPFV).

Der langfristige Bedarf für die Investitionen im Substanzerhalt bei den Seilbahnen wird durchschnittlich auf rund 20 bis 30 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Die konkreten Projekte waren während der Erarbeitung der vorliegenden Vorlage aber erst teilweise bekannt. Die Finanzierung der Investitionen in den Substanzerhalt von Seilbahnanlagen soll deshalb wie bisher über den jeweils vierjährigen Zahlungsrahmen und Finanzierungsvereinbarungen (FV) mit den betroffenen Seilbahnen als Objektfinanzierung erfolgen.

1.2.12 Finanzierung der privaten Güterverkehrsanlagen

Der Bund kann Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) und von Anschlussgleisen leisten (Art. 8 Abs. 1 GüTG). Überdies kann er Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten (Art. 8 Abs. 6 GüTG). Die Finanzierung erfolgt nicht durch den BIF. Basis für die Finanzierung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen ist Artikel 18 Absatz 1 MinVG. Die Steuerung der Bundesmittel zur Förderung von KV-Umschlagsanlagen, Anschlussgleisen und Hafenanlagen für den Umschlag im kombinierten Verkehr erfolgt über mehrjährige und spezifische Verpflichtungskredite (Art. 8 Abs. 7 GüTG) gemäss Artikel 10 Absatz 1 FHV.

1.3 Steuerung der Leistungsvereinbarungen

Die Grundsätze und Voraussetzungen für die Finanzierung der Bahninfrastruktur sind im 6. Kapitel des Eisenbahngesetzes festgelegt. Auf Verordnungsstufe wird die Finanzierung in der KPFV genauer geregelt.

Der Bestellung sowohl des Betriebs und Substanzerhalts mit Leistungsvereinbarungen als auch des Ausbaus mit Umsetzungsvereinbarungen liegen klare Steuerungsprozesse zugrunde. Die Steuerung erfolgt unter anderem mittels Portfolio-Controlling beim Substanzerhalt und Projekt-Controlling beim Ausbau.

¹⁶ SR 743.01

1.3.1 Steuerungsverständnis

In der Verwaltungsführung besteht ein breites Verständnis von Controlling. Gestützt auf Artikel 21 der Regierungs- und Verwaltungsorganisationsverordnung vom 25. November 1998¹⁷ wird Controlling als ein Führungsmittel zur prozessbegleitenden Steuerung der Zielerreichung verstanden, das heisst als ein umfassendes Führungs- und Steuerungskonzept. In diesem Sinne umfasst der Fachbegriff «Controlling» die Beherrschung, Lenkung, Steuerung und Regelung von Prozessen.

Dem in Artikel 6 KPFV festgelegten Steuerungsprozess bei der Finanzierung der Bahninfrastruktur liegt ebenfalls ein breites Verständnis von Controlling zugrunde. Controlling bedeutet hier die ziel- und anreizorientierte Steuerung des gesamten Prozesses zur Bestellung des Leistungsangebots.

Mit Artikel 1 des Subventionsgesetzes vom 6. Oktober 1990¹⁸ (SuG) wird festgelegt, dass Finanzhilfen und Abgeltungen des Bundes unter anderem nur gewährt werden, wenn sie ihren Zweck auf wirtschaftliche und wirkungsvolle Art erreichen.

Die Steuerung der Infrastrukturfinanzierung konzentriert sich daher sowohl auf die Erreichung der angestrebten Ziele (Effektivität) als auch auf die Wirtschaftlichkeit bei der Erreichung dieser Ziele (Effizienz).

1.3.2 Controllingprozess

Der Steuerungsprozess gemäss Artikel 6 KPFV wird als abgeschlossener Regelkreis verstanden. Der gesamte Prozess der Infrastrukturfinanzierung wird durch das BAV gesteuert und umfasst in Bezug auf die Leistungsvereinbarungen insbesondere:

- die **Bestellung** von Infrastrukturleistungen d. h. die Planung der zu erbringenden Leistungen und zu vereinbarenden Ziele sowie die Verhandlung mit den ISB;
- das **Monitoring** und somit die regelmässige Überprüfung der Leistungserbringung und Zielerreichung der ISB;
- die **Korrekturmassnahmen** und somit die Verfügung angemessener technischer, finanzieller oder organisatorischer Massnahmen, wenn die Zielerreichung gefährdet ist;
- die **Nachträge** zu den Leistungsvereinbarungen mit gegebenenfalls einer Anpassung der zu erbringenden Leistungen oder der vereinbarten Zielvorgaben oder einer Änderung der Finanzierungsvereinbarung.

Die Planung der Infrastrukturbestellung basiert auf den Vorgaben und der Finanzplanung des Bundes (Art. 13 KPFV) und auf den verbindlichen Offerten der ISB (Art. 27 KPFV). Die einzureichenden Offertunterlagen umfassen die Umschreibung des Leistungsangebots, die Mittelfristplanung, den Investitionsplan, die auf der Basis der Mittelfristplanung berechneten Indikatoren zur Leistungsmessung und gegebenenfalls die

¹⁷ SR 172.010.1

¹⁸ SR 616.1

Begründungen für die Abweichungen gegenüber bisherigen Planungen. Artikel 24 KPFV legt die Anforderungen an den jährlich zu aktualisierenden Investitionsplan fest. Die Anforderungen an die Mittelfristplanung sind in der Verordnung des UVEK vom 18. Januar 2011¹⁹ über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) genauer bestimmt.

Der Qualität der Mittelfristplanungen und der Investitionspläne der ISB kommt eine entscheidende Bedeutung zu, da die vereinbarten Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge während der Laufzeit einer Leistungsvereinbarung nur unter bestimmten Bedingungen nachträglich geändert werden können. Die vorgängige Festlegung der Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge für einen mehrjährigen Zeitraum fördert zudem den haushälterischen Umgang mit den verfügbaren Mitteln und setzt Anreize für die Verbesserung der Produktivität der ISB. Sie weisen allfällige Gewinne gestützt auf Artikel 67 EBG einer Spezialreserve für künftige Fehlbeträge zu und können diese Mittel im Folgejahr für zusätzliche Massnahmen verwenden. Damit schafft das Finanzierungsinstrument für die ISB ausreichend Flexibilität bei der Planung des Substanzerhalts der Infrastruktur (Art. 13 KPFV).

1.3.3 Muster-LV

Im Ergebnis der Planung liegt eine Leistungsvereinbarung (Art. 28 KPFV) vor, auf deren Basis die ISB die bestellten Leistungen erbringen. Um eine einheitliche Basis für alle ISB zu schaffen, wird eine Muster-Leistungsvereinbarung 2025–2028 erarbeitet, die sich an der bisherigen Muster-Leistungsvereinbarung orientiert und aktualisiert wird. Die ISB richten ihre operativen Tätigkeiten an den vorgegebenen qualitativen und quantitativen Zielen aus. Sie sind für die Erreichung dieser Ziele verantwortlich. Dazu gehört, dass sie die Prioritätensetzung ihrer Investitionsplanung an den einzuhaltenden Standards und vereinbarten Zielvorgaben ausrichten. Die Ziele und Indikatoren sind für alle ISB auf einheitlicher Basis festgelegt. Damit wird eine zielgerechte Steuerung des Gesamtprozesses zur Finanzierung der Bahninfrastruktur gewährleistet.

1.3.4 VöV-Branchenstandards

Anhand des Netzzustandsberichts informieren die ISB einheitlich seit 2014 jährlich über den Zustand ihrer Anlagen. Die Regelung «Regelwerk Technik Eisenbahn, 29900, Netzzustandsbericht» (RTE 29900)²⁰ des VöV zur Erstellung der Netzzustandsberichte bildet die Grundlage für die Annäherung der technischen und finanziellen Sicht und ist die Basis für die Empfehlungen «Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung» (Branchenstandard).²¹

¹⁹ SR 742.221

²⁰ Verfügbar unter www.voev.ch > Service > Publikationen > Regelwerk Technik Eisenbahn.

²¹ Verfügbar unter www.voev.ch > Service > Publikationen > Branchenstandards.

Der VöV und das BAV haben im Rahmen von verschiedenen Arbeitsgruppen neben den Empfehlungen für die finanzielle Abschreibung und für Verbuchungsstandards auch die Investitionsplanung in der LV und die Abgrenzung zwischen Investitions- und Erfolgsrechnung sowie die LV-Kennzahlen überarbeitet und ein Controlling beim Substanzerhalt (Investitions-Controlling LV) erarbeitet.

1.3.5 Berichterstattung

Die ISB berichten gestützt auf Artikel 31 KPFV periodisch auf digitalem Weg über die Erreichung der Zielvorgaben, den Netzzustand, die Belastung und Auslastung der Infrastruktur sowie den Stand der vereinbarten Investitionsprojekte und des Einbezugs der EVU.

Die Berichterstattung ist auf zentrale führungsrelevante Kernaussagen zu begrenzen und möglichst auf den unternehmensinternen Berichts- und Führungsrhythmus abzustimmen. Sie wird um einen regelmässigen Informationsaustausch zwischen Bestellern und ISB ergänzt.

Für Projekte, die mit erheblichen Risiken verbunden sind, verlangt das BAV im Rahmen des Portfolio-Controllings eine gesonderte Berichterstattung (siehe Ziff. 1.3.6). Es hat zur Erfüllung seiner Aufgaben ein Recht auf Einsicht in die Dokumente und Daten der Sparte Infrastruktur. Vorbehalten bleiben Massnahmen im Sinne des SuG und des EBG, wenn Bundesmittel zweckentfremdet oder unwirtschaftlich eingesetzt würden, sowie die Tätigkeit der Sicherheitsaufsicht, die von der finanziellen Steuerung vollständig getrennt ist.

Die Berichte der ISB werden mit ihren Grunddaten über die Web-Schnittstelle Daten Infrastruktur (WDI)²² dem BAV übermittelt. Diese Berichte werden vom BAV elektronisch überprüft und ausgewertet und können veröffentlicht werden. Das BAV analysiert die Abweichungen zwischen Plan und Ist, gibt Empfehlungen für Anpassungen ab und legt gegebenenfalls Korrekturmassnahmen fest. Es kann Massnahmen anordnen, wenn die bestellten Leistungen nicht erbracht, Zielvorgaben nicht erreicht oder die festgelegten Fristen nicht eingehalten werden. Es ist dazu berechtigt, finanzielle Leistungen zurückzufordern.

1.3.6 Portfolio-Controlling

Einzelne Elemente des Portfolio-Controllings wurden seit 2016 bereits im Rahmen der Berichterstattung für die LV-Periode 17–20 stufenweise realisiert. Das Portfolio-Controlling basiert auf einem risikoorientierten Ansatz: Der Fokus bei der Berichterstattung liegt bei den sogenannten «A-Projekten». Es handelt sich dabei um komplexe Vorhaben mit einem grösseren Investitionsvolumen (Kosten von ≥ 50 Mio. Fr.) oder erhöhten Risiken (gewichteter Risikowert von ≥ 10 Mio. Fr.). Im Gegenzug werden die ISB bei der Berichterstattung für einfachere und nicht risikobehaftete Projekte

²² www.bav.admin.ch/wdi

entlastet. Voraussetzung für die Gewährung der Erleichterungen bei der Berichterstattung ist der von allen ISB im Rahmen einer strukturierten Prüfung zu erbringendem Nachweis, dass ihr internes Investitions-Controlling den Mindestanforderungen gemäss Branchenstandard entspricht.

Mit dem Portfolio-Ansatz wird die Berichterstattung harmonisiert und transparenter. Der Datenaustausch mit den ISB erfolgt seit 2018 webbasiert über das WDI (siehe Ziff. 1.3.8). Das WDI ermöglicht eine zeitnahe Datenanalyse der einzelnen Projekte wie auch zusammenfassende Auswertungen (Portfolio-Sicht je ISB respektive für die gesamte Infrastruktur).

Bestandteil des Portfolio-Controllings ist ebenfalls die Prüfung der Mindestanforderungen, die seit 2018 durchgeführt werden. Mit der Prüfung wird abgeklärt, ob die ISB die Mindestanforderungen der Branche bereits erfüllt oder ob Optimierungen beim Investitionscontrolling nötig sind. Die Prüfung beschränkt sich auf das Investitionscontrolling. Ein wichtiges Element ist dabei die Schnittstelle zwischen der Infrastruktur und den Finanzen. Damit wird sichergestellt, dass bis spätestens Ende 2024 die Vorgaben des Branchenstandards (BS-LVC) umgesetzt sind.

1.3.7 Stichprobenartige Kontrolle

Die heutigen Kontrollen im Sinne einer nachträglichen Prüfung der Umsetzung der LV konzentrieren sich im Wesentlichen auf zwei Aspekte: Der erste Aspekt betrifft die Qualität des Unterhalts und des Betriebs der Bahninfrastruktur. Diese wird in erster Linie durch die ISB selbst kontrolliert. Der zweite Aspekt betrifft die Verwendung der Bundesgelder. Hier legt die verantwortliche Stelle des BAV ihren Kontrollschwerpunkt und führt neben dem Controlling Stichproben und Audits durch. Damit wird sichergestellt, dass keine Gelder der LV für dafür nicht vorgesehene Zwecke eingesetzt werden.

Seit 2022 werden auch Qualität und Quantität des vom Bund finanzierten Substanzerhalts durch risiko- und stichprobenbasierte Kontrollen überprüft. Betroffen ist insbesondere die Anlagengattung Fahrbahn. Diese Kontrollen sind eine Folge der Evaluation der LV, die das BAV im Jahr 2017 durchführen liess. Aufgrund der bisher gemachten Erfahrungen können die Kontrollen als Erfolg bezeichnet werden; ihre Ergebnisse geben dem BAV Einblicke in die Tätigkeit der ISB, die bisher nicht möglich waren. Insbesondere erhält das BAV Informationen über Erneuerungsarbeiten, für die kein Plangenehmigungsverfahren erforderlich ist und über deren Planung und Ausführung das BAV bisher keine vertiefte Kenntnis hatte. Aufgrund der von einer externen Firma erstellten Prüfberichte kann das BAV nun Empfehlungen an die ISB und allenfalls Auflagen formulieren. Es wurde eine Übersicht über die im Jahr 2022 durchgeführten Prüfungen erarbeitet, der auf der Internetseite des BAV publiziert ist.²³

²³ www.bav.admin.ch > Verkehrsmittel > Eisenbahn > Bahninfrastruktur > Substanzerhalt und Betrieb

1.3.8 Digitalisierung der LV-Prozesse

Die LV-Prozesse werden mit der Digitalisierung laufend verstärkt. Ein wichtiger Meilenstein der Digitalisierung wurde mit der Einführung des WDI am 16. April 2018 erreicht.²⁴ Die Applikation basiert weitgehend auf den Arbeiten der VöV-Arbeitsgruppen zur Harmonisierung der Anlagenstruktur und Kenngrössen (Branchenstandard).

1.3.9 Mitwirkungsrecht

Mit OBI wurden insbesondere der diskriminierungsfreie Netzzugang sichergestellt und die Fahrgastrechte gestärkt. Bei der Investitionsplanung der ISB wird den EVU ein Mitwirkungsrecht eingeräumt. Die ISB sind verpflichtet, ihre Investitionspläne periodisch zu publizieren und die EVU anzuhören. Damit können diese auf Investitionsentscheide Einfluss nehmen. Die Investitionspläne werden seit Anfang 2023 mittels WDI öffentlich zugänglich gemacht.²⁵

1.4 Strategische Stossrichtungen und Ziele für die Bahninfrastruktur in den Jahren 2025–2028

Die strategischen Stossrichtungen und die Ziele für die ISB sind wichtige Bestandteile der LV 25–28. Sie sind für alle ISB auf gleicher Basis festgelegt und stützen sich auf die Ziele der Verkehrs- und der Raumordnungspolitik des Bundes sowie auf die Infrastrukturstrategie des Bundes²⁶.

Generell sind die ISB für einen effizienten Betrieb und Erhalt der Infrastruktur verantwortlich. Dabei erwartet der Bund konkret, dass die ISB in den Jahren 2025–2028 die folgenden strategischen Stossrichtungen verfolgen:

- Gewährleistung der Sicherheit,
- Gewährleistung der Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes,
- optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten,
- langfristiger Werterhalt der Infrastruktur,
- Effizienz und Nachhaltigkeit.

Mit der Festlegung der Ziele zu den strategischen Stossrichtungen will der Bund sicherstellen, dass die öffentlichen Mittel effektiv und effizient eingesetzt werden. Die Überprüfung der Zielerreichung erfolgt über die Kennzahlen und die schriftliche Berichterstattung. Mit dem Abschluss der LV werden für jede ISB individuelle Zielwerte

²⁴ www.bav.admin.ch/wdi

²⁵ Veröffentlicht unter www.bav.admin.ch/wdi

²⁶ Infrastrukturstrategie des Bundes, veröffentlicht unter www.uvek.admin.ch > Das UVEK > Strategie > Infrastrukturstrategie des Bundes.

zu den Kennzahlen und der Umfang der Berichterstattung festgelegt. Der Steuerungsprozess wurde unter Ziffer 1.3 beschreiben. Die Zusammenstellung der Kennzahlen mit den aggregierten Zielwerten erfolgt im Hinblick auf die Botschaft.

Die strategischen Stossrichtungen und die Ziele werden nachstehend näher beleuchtet.

1.4.1 Gewährleistung der Sicherheit

Die ISB passen das Sicherheitsniveau ihrer Anlagen zielgerichtet an die Entwicklung der geltenden technischen Normen und Sicherheitsvorschriften im Eisenbahnwesen an, steuern den Personaleinsatz und die Kompetenzen. Sie legen ihre Prioritäten so fest, dass unter Berücksichtigung des wirtschaftlich und finanziell Tragbaren sowie sämtlicher Risiken die Sicherheit gewährleistet ist. Insbesondere gilt:

- Ein hoher Schutz vor Zugskollisionen und Entgleisungen und die Informationssicherheit der zum Betrieb notwendigen Systeme sind gewährleistet.
- Die Sicherheit im Bereich des Zugangs zu Perrons und des Aufenthalts auf diesen ist gewährleistet.
- Die Sicherheit des Personals, insbesondere im Bereich von Arbeitsstellen, ist gewährleistet.
- Der Schutz gegen missbräuchliche Eingriffe der zum Betrieb notwendigen Anlagen und Systeme ist gewährleistet (Cybersicherheit).
- Zum Erhalt der Sicherheit in der Erstellung und im Betrieb der Anlagen sowie der Durchführung des Eisenbahnbetriebes stellt die ISB die dafür notwendige Fachkompetenz und deren Weiterentwicklung sicher.

1.4.2 Gewährleistung der Verfügbarkeit, Resilienz und Qualität des Netzes

Die ISB gewährleisten unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit eine hohe Leistungsfähigkeit, Verfügbarkeit, Resilienz (inkl. stabiler Fahrplanbetrieb und Cybersicherheit) und Qualität des Netzes, der Anlagen und des nötigen Personals, sodass die Nutzung des gesamten schweizerischen Schienennetzes optimiert werden kann. Sie tragen damit dazu bei, dass die folgenden Ziele erreicht werden:

- Die ISB gewährleistet eine hohe Verfügbarkeit der Anlagen, den Schutz kritischer Infrastrukturen gegen missbräuchliche Eingriffe (z.B. Cyberangriffe) und eine möglichst stabile Verkehrsabwicklung unter Berücksichtigung der Produktivität und Effizienz im Betrieb und Substanzerhalt.
- Die Priorität in der Betriebsführung wird auf die Sicherstellung der Reiseketten (Personenverkehr) und Transportketten (Güterverkehr) gelegt. Im Störfall hat die Gewährleistung des Betriebs Vorrang vor der Pünktlichkeit des einzelnen Zuges.

- Die baulichen Anpassungen der Infrastruktur zur Umsetzung des BehiG werden unter Anwendung der «Planungsanweisung BehiG» des BAV und im Rahmen der Verhältnismässigkeit umgesetzt. Für Bahnhöfe und Haltestellen, bei denen kein verhältnismässiger Umbau möglich ist, sind Ersatzmassnahmen definiert und publiziert. Für Bahnhöfe, bei denen die gesetzliche Anpassungsfrist (31.12.2023) nicht eingehalten werden konnte, aber ein Umbau dennoch verhältnismässig ist, sind Überbrückungsmassnahmen definiert und publiziert.
- Die Anlagen für den Bahnzugang weisen eine angemessene Qualität auf.
- Die regelmässig auf dem Netz der ISB verkehrenden EVU, die Besteller im konzessionierten Personenverkehr und die Güterverkehrsbranche werden diskriminierungsfrei in die Planungsprozesse zur Dimensionierung der Anlagen einbezogen. Dabei sind die Ergebnisse der Bedarfsprüfung sowohl für den Personenverkehr wie auch für den Güterverkehr im Rahmen des Planungsprozesses gleichermassen zu berücksichtigen. Dies gilt in gleicher Weise für die Planung der Intervalle für den Substanzerhalt, welche rechtzeitig gemäss den geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen zu erfolgen hat und mit Ausbauvorhaben zu koordinieren sind.
- Die ISB sorgt für die Einhaltung und Verbesserung der Interoperabilität gemäss den für ihre Infrastruktur geltenden Anforderungen. Sie fördert im Rahmen ihrer Erneuerungs- und Ausbauprogramme die Interoperabilität mit den Infrastrukturen anderer ISB im In- und Ausland und schaffen optimale Übergangsverhältnisse.

1.4.3 Optimale und diskriminierungsfreie Nutzung der vorhandenen Kapazitäten

Artikel 9a EBG verpflichtet die Eisenbahnunternehmen zur Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur. Ein wichtiger Prozess zur Einhaltung dieser gesetzlichen Vorgabe ist die Vergabe der verfügbaren Trassen an die EVU. Die mit OBI eingeführte Trassenvergabestelle sorgt auf dem interoperablen Netz für eine optimale Zuteilung von Trassen an jedes interessierte EVU. Auf dem nicht interoperablen Netz – insbesondere auf den Meter- und Spezialspurbahnen – sind die ISB selbst für eine optimale Zuteilung von Trassen verantwortlich und auch sie haben das Gebot der Diskriminierungsfreiheit zu beachten.

Der Bund erwartet zudem, dass die ISB die für den Netzzugang relevanten technischen Parameter der Infrastrukturanlagen sowie die gesicherten Kapazitäten auf den einzelnen Strecken nach den aktuellen Netznutzungsplänen auf dem Internet zugänglich machen.

Die ISB fördert Innovation und digitale Transformation und optimiert dabei kontinuierlich ihre Prozesse. Auf dem interoperablen Netz setzt sie die ERTMS-Strategie um. Bei der Planung von Erneuerungen muss zur Umsetzung der ERTMS-Strategie zusätzlich eine übergeordnete Gesamtsicht wahrgenommen werden.

1.4.4 Langfristiger Werterhalt der Infrastruktur

Die ISB sichern den langfristigen Werterhalt der Infrastruktur systematisch mit einer zielgerichteten und geeigneten Substanzerhaltungsstrategie. Im Fokus steht die Erreichung der folgenden Ziele:

- Bei der Umsetzung der Substanzerhaltungsstrategie, basierend auf Produktlebenszyklen, strebt die ISB eine wirtschaftlich optimale Nutzungsdauer der Anlagen an.
- Die ISB setzt ihre Substanzerhaltungsstrategie so um, dass der Ziel-Netzzustand, langfristig erreicht und erhalten werden kann.
- Die Einhaltung der Substanzerhaltungsstrategie, d.h. die Nachhaltigkeit der Investition, und die Beachtung der Strategie Baukultur des Bundes werden von der ISB für jedes Projekt beurteilt und dokumentiert.
- Basierend auf ihrer Substanzerhaltungsstrategie gewährleistet die ISB eine hohe Planungssicherheit des Investitionsbedarfs. Sie aktualisiert die Planung kontinuierlich.
- Die Planung erfolgt in Abstimmung mit dem Bahn-Gesamtsystem. In der Form von Teilnetz- und Linienkonzepten sind die Erneuerung der zu digitalisierenden und zentralisierenden Systeme wie die Sicherungsanlagen mit den Ausbauschritten soweit abzustimmen, dass eine Bereinigung der Systemlandschaft erreicht und Schnittstellen reduziert werden.
- Die ISB stimmt Substanzerhalt, Ausbau und Angebotsplanung stets aufeinander ab und nimmt notwendige konzeptionelle oder strategische Anpassungen koordiniert und in Abstimmung mit dem BAV vor. Nebst dem Netznutzungskonzept führt die ISB zusätzlich für jede Strecke ein Streckenkonzept, das:
 - mindestens die zulässigen Zugslängen und max. Geschwindigkeiten je Verkehrsart, die Streckenklasse, die Perron-Nutzlängen, Einschränkungen der autonomen Benutzbarkeit der Publikumsanlagen und die Streckenkapazität im Soll- sowie im Ist-Zustand aufzeigt;
 - die Funktionalitäten und Kapazitäten für die im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene verzeichneten Anlagen enthält und den Anforderungen der Automatisierung des Schienengüterverkehrs Rechnung trägt.

1.4.5 Effizienz und Nachhaltigkeit

Der Bund erwartet, dass die ISB eine hohe Produktivität in der Bewirtschaftung der Infrastruktur und einen nachhaltigen und effizienten Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen gewährleisten. Die ISB erhöhen damit die Effizienz der vom Bund gewährten Subventionsmittel und verfolgen dabei die folgenden Ziele:

- Die ISB setzt ihre Anlagenstrategien so um, dass sie kontinuierlich die Effizienz der eingesetzten Finanzmittel (Kosten-Leistungs-Verhältnis) in Betrieb und Substanzerhalt erhöht.
- Die ISB gewährleistet mit ihrer Anlagenstrategie einen nachhaltigen und effizienten Umgang mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen und optimiert dabei die Investitions- und Folgekosten für Infrastruktur.
- Die ISB fördert Innovation und digitale Transformation und optimiert dabei kontinuierlich ihre Prozesse.
- Die ISB schafft die Grundlagen und Voraussetzungen für weitere Automatisierungs- und Digitalisierungsschritte in der Bahnproduktion generell sowie zum Beispiel für die Einführung der digitalen automatische Kupplung und die Nutzung von Wayside Intelligence für die Vereinfachung von Prozessen im Güterverkehr.
- Sie sucht aktiv die Zusammenarbeit mit anderen ISB, um bei Bedarf das erforderliche Knowhow sicherzustellen oder zu nutzen beziehungsweise um Beschaffungen, operative Tätigkeiten oder andere Projekte gemeinsam zu realisieren.
- Gemäss Artikel 10 Absatz 3 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983²⁷ (EBV) erwartet der Bund, dass die ISB für einen energieeffizienten Betrieb sorgt, insbesondere die energieoptimierte Auslegung der Infrastruktur gewährleistet, die Energieeffizienz der Gebäude steigert sowie energieeffiziente Fahrzeuge nutzt. Im Rahmen der anstehenden Projekte soll sie immer anstreben, den Wirkungsgrad zu verbessern und den Anteil erneuerbarer Energie zu erhöhen. Anderenfalls kann die ISB seine Flächen zur Produktion erneuerbarer Energien zur Verfügung stellen.
- Das Unternehmen trägt der Klimastrategie, dem Lärmschutz und der Strategie Biodiversität Schweiz Rechnung und weist seinen Beitrag zur nachhaltigen Umweltentwicklung aus.

1.5 Netzstatus, Belastung und Auslastung

Die nachfolgenden Angaben zum Netzstatus 2022 (Kapitel 1.5) beruhen auf dem letzten verfügbaren Stand. Sie werden nach Einreichung der Jahresberichte 2022 im Hinblick auf die Botschaft aktualisiert und ergänzt.

Gestützt auf Artikel 5 Absatz 2 BIFG berichtet der Bundesrat alle vier Jahre der Bundesversammlung über den Anlagenzustand, die Belastung und die Auslastung der Bahninfrastruktur. Der aktuelle Bericht wird zusammen mit der Botschaft unterbreitet. Damit soll u. a. aufgezeigt werden, dass der wachsende Verkehr einen Einfluss auf den Anlagenzustand und den Aufwand für den Substanzerhalt hat. Hier werden die Grundaussagen des Berichts zusammengefasst.

²⁷ SR 742.141.1

1.5.1 Netzstatusberichte

Die ISB verfügen über umfangreiche und wertvolle Netze und Anlagen. Deren effektive und effiziente Bewirtschaftung ist ihre Kernaufgabe. In diesem Zusammenhang haben Netzstatusberichte seit mehreren Jahren an Bedeutung gewonnen.

Netzstatusberichte stellen den aktuellen Zustand der Infrastrukturanlagen dar. Sie analysieren technische und finanzielle Kennzahlen und stellen diese in einen Kontext zueinander. Damit beurteilen sie die Zielerreichung im Anlagenmanagement und zeigen sowohl die Wirkungszusammenhänge als auch den zukünftigen Handlungsbedarf auf. Bei den ISB sind diese Berichte mittlerweile so etabliert, dass sie als Führungs- und Reporting-Instrumente unverzichtbar geworden sind.

Branchenstandard RTE 29900

Im Hinblick auf die Vorbereitung der Botschaft vom 18. Mai 2016 zur Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur in den Jahren 2017–2020²⁸ hatten die Mitglieder des VöV in enger Abstimmung mit dem BAV im Jahr 2014 die Initiative ergriffen, mit Hilfe eines gemeinsamen Branchenstandards einerseits die Bedeutung und Qualität der Netzstatusberichte und andererseits den Erfahrungsaustausch zwischen den ISB über die verschiedenen Infrastrukturen zu fördern. Die VöV-Regelung RTE 29900 beschreibt seitdem die Minimalanforderungen an Netzstatusberichte der schweizerischen ISB. Sie wurde 2018 im Hinblick auf die folgende Botschaft vom 13. Mai 2020 aktualisiert. Der VöV wird sie nach Bedarf in enger Abstimmung mit dem BAV auf Bedarf alle vier Jahre weiterentwickeln.

Die Netzstatusberichte sind jährlich zu aktualisieren, wobei kein jährliches Zustandsaudit erwartet wird. Der Zustand der Anlagen wird in der Verantwortung der ISB systematisch und periodisch gemäss den Substanzerhaltungsrichtlinien und einschlägigen Normen bewertet, unabhängig von der Periodizität des Berichts.

Des Weiteren erlaubt die Regelung dem BAV, die verschiedenen Netzstatusberichte der ISB einfach zu konsolidieren und dem Bundesrat und den eidgenössischen Räten für jede Legislatur einen Bericht über den Zustand des Schweizer Netzes gemäss dem BIFG vorzulegen.

Die Angaben der ISB gemäss RTE 29900 wurden im zweiten Quartal 2023 für das Jahr 2022 geliefert und für diese Vorlage im dritten Quartal 2023 ausgewertet und konsolidiert. Die Zahlen sind noch in Prüfung, da es grössere Änderungen auf das Jahr 2021 bzw. 2022 gab. Die Netzstatusberichte 2023 erwartet das BAV im zweiten Quartal 2024; für diese Vorlage wurden somit nur die Netzstatusberichte 2022 berücksichtigt.

Der Detaillierungsgrad und die Aussagekraft der Netzstatusberichte und damit auch die Qualität der einzelnen Aussagen und Erkenntnisse werden mit wachsender Erfahrung der ISB stetig zunehmen. Die vorliegenden Angaben müssen weiterhin als langfristige Grössenordnungen betrachtet werden, die Genauigkeit wird mit den nachfolgenden Berichten ständig steigen. Da das RTE 29900 erstmals für die Netzzu-

²⁸ BBl 2016 4355

standsberichte 2014 eingeführt wurde, können nun Vergleiche mit der letzten Botenschaft gemacht werden. Vergleiche zwischen den ISB sind weiterhin mit grosser Vorsicht anzustellen, da das Netz jeder ISB spezifische Eigenschaften aufweist (z. B. Topografie, Netzbelastung, Witterung).

Zustand pro Anlagegattung

Mit den Netzzustandsberichten weisen die ISB ihre Anlagen gemäss einer einheitlichen Strukturierung aus. Diese ist in neun Anlagegattungen aufgeteilt, welche die gesamten Bahnanlagen abbilden.

Der Zustand wird seit 2014 auch gemäss einer einheitlichen Zustandsbewertung beurteilt. Um die Lesbarkeit zu erleichtern, übernimmt die nachfolgende Tabelle die Grundzüge der Zustandsklassen des RTE 29900.

Tabelle 1

Zustandsklassen gemässe RTE 29900

Zustandsklasse	Definition	Massnahmen
1	neuwertig	keine
2	Gut	keine
3	ausreichend	Planung von Erneuerungsarbeiten
4	schlecht	Ausführung von Erneuerungsarbeiten
5	ungenügend	Sofortmassnahmen

Bei der Zustandsbewertung werden die effektive Substanz und die Restnutzungsdauer der Anlagen beurteilt, wobei sämtliche Sicherheitsbestimmungen erfüllt sein müssen. Eine Anlage in der Zustandsklasse 5 ist sicher überaltert und muss in erster Priorität erneuert werden.

Die Netzzustandsberichte ermöglichen es auch, den Zustand und den Wiederbeschaffungswert der unterschiedlichen Anlagegattungen der ISB über das ganze schweizerische Eisenbahnnetz hinweg zu konsolidieren und zu bewerten.

Tabelle 2

Durchschnittszustand pro Anlagegattung (2022)

Anlagegattung gemäss RTE 29900	Wiederbeschaffungswert in Mrd. Fr.	%	Ø Zustand gemäss RTE 29900
Grundstücke und Gebäude	6,2	3,7	2,8
Kunstabauten	68,7	40,4	2,4
Fahrbahn	42,2	24,8	3,1
Bahnstromanlagen	22,9	13,5	2,8
Sicherungsanlagen	11,1	6,5	2,6

Niederspannung und Telekom	5,6	3,3	3,0
Publikumsanlagen	9,8	5,8	2,7
Fahrzeuge für Instandhaltung	2,3	1,4	3,0
Betriebsmittel	1,1	0,6	3,0
Total	169,9	100,0	2,7

2022 betrug der Wiederbeschaffungswert des ganzen schweizerischen Eisenbahnnetzes rund 169,9 Milliarden Franken und der durchschnittliche Zustand wurde mit rund 2,7 bewertet. Somit kann der Zustand des ganzen Netzes weiterhin und grösstenteils als ausreichend bis gut bewertet werden. Der Wiederbeschaffungswert ist seit 2018 um 24,3 Milliarden Franken gestiegen. Diese Zunahme ist vor allem auf die Inbetriebnahme von grösseren Bauwerken, aber auch auf kleinere Änderungen im 2021 sowie die zusätzliche Aufnahme von Anlagetypen im 2022 zurückzuführen. Der durchschnittliche Zustand des Netzes ist über die Jahre 2014–2022 relativ stabil geblieben.

Tabelle 3

Wiederbeschaffungswert und Zustandsentwicklung 2018–2022 (in Mrd. Fr.)

Wiederbeschaffungswert und Zustandsentwicklung 2018–2022	2018	2019	2020	2021	2022
Wiederbeschaffungswert in Mrd. Fr.*	145,6	146,8	149,3	157,2	169,9
Ø Zustand gemäss RTE 29900	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7

* Mit den im vorherigen Absatz erwähnten Anpassungen ist die Entwicklung des Wiederbeschaffungswerts über die Periode 2018 bis 2022 wenig aussagekräftig. Die Werte werden im Hinblick auf die Botschaft noch überprüft, um die Entwicklung einzuordnen.

Der durchschnittliche Zustand sämtlicher Infrastrukturanlagen sollte gemäss RTE 29900 bei ca. 2,5 liegen. Mit dieser Bewertung kann langfristig ein guter Anlagenzustand unter optimalen wirtschaftlichen Bedingungen gewährleistet werden. Dieser Zustand wird im RTE auch als Ziel-Zustand definiert. Damit er erreicht und gehalten werden kann, müssen entsprechend der Lebenserwartung und den Wiederbeschaffungskosten auch die erforderlichen finanziellen Mittel (Bedarf gemäss RTE 29900) investiert werden. Die aktuelle Zustandsbewertung von 2,7 bedeutet zwar eine Stabilisierung gegenüber der letzten Botschaft (2,7), zeigt aber, dass weiter investiert werden muss, um den langfristigen Ziel-Zustand von 2,5 zu erreichen.

Wie vor vier Jahren verdienen weiterhin drei Anlagengattungen besondere Aufmerksamkeit: die Kunstbauten wegen der Altersstruktur der Anlagen auf den Bergstrecken, die Fahrbahn wegen der Steigerung des Verkehrsvolumens und dem damit einhergehenden stärkeren Verschleiss sowie die Publikumsanlagen wegen der Sicherheitsmassnahmen, der Umsetzung des BehiG und den Erfordernissen des Verkehrs.

Zustand pro ISB

Der Wiederbeschaffungswert der Anlagen der sechs streckenmässig grössten ISB in der Schweiz – jeweils die drei grössten Normal- und Meter-/Spezialspurbahnen – entspricht rund 90 Prozent des gesamten Wiederbeschaffungswerts des schweizerischen Netzes. Diese ISB sind gesondert aufgeführt und erhalten eine besondere Aufmerksamkeit in der Berichterstattung 2022 an das Parlament.

Die nachstehende Tabelle zeigt den Wiederbeschaffungswert in Milliarden Franken und den durchschnittlichen Zustand der Anlagen dieser sechs ISB. Die Werte werden im Hinblick auf die Botschaft noch überprüft. Die Angaben sind in absteigender Reihenfolge der Wiederbeschaffungswerte klassifiziert. Um die Lesbarkeit zu vereinfachen, werden die übrigen ISB summarisch behandelt.

Tabelle 4

Zustand pro ISB

ISB*	Wiederbeschaffungswert in Mrd. Fr.	%	Ø Zustand gemäss RTE 29900
SBB AG	125,4	73,8	2,7
RhB AG	9,3	5,5	2,8
BLS Netz AG	9,0	5,3	2,6
MGI AG	3,1	1,8	2,6
SOB AG	2,1	1,2	2,3
ZB AG	1,7	1,0	2,7
übrige 29 ISB	19,3	11,4	2,8
Total	169,9	100,0	2,7

* Zu den Abkürzungen der ISB siehe Ziff. 1 des Abkürzungsverzeichnisses.

Wie erwähnt, sind Vergleiche zwischen den ISB vorsichtig anzustellen, da jede ISB mit ihren Eigenschaften und Besonderheiten zu betrachten ist.

SBB

Die SBB AG betreibt mit 3 156 km Strecken bzw. 6 732 km Gleisen und 12 724 Weichen das mit Abstand grösste normalspurige Netz in der Schweiz. Sie unterhält ebenfalls Infrastrukturanlagen mit dem höchsten Wiederbeschaffungswert von rund 125,4 Milliarden Franken. Davon entfallen 39 Prozent auf Kunstbauten (insbes. Tunnel und Brücken) und etwa ein Viertel (26 %) auf die Fahrbahn. Der durchschnittliche Zustand aller Anlagen wird als gut (2,7) bewertet. Der Zustand der Fahrbahn hat sich seit 2014 verbessert, wird aber weiterhin nur als ausreichend (3,2) beurteilt. 2022 investierte die SBB AG rund 2454 Millionen Franken in den Substanzerhalt (Unterhalt und Erneuerung) ihrer Infrastrukturanlagen.

BLSN

Mit ca. 452 km Strecken betreibt die BLS Netz AG (BLSN) das zweitgrösste normalspurige Eisenbahnnetz der Schweiz. Sie unterhält Infrastrukturanlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 9 Milliarden Franken, wovon über die Hälfte (54.3 %) auf Kunstbauten (insbes. Tunnel und Brücken) und 18,8 Prozent auf die Fahrbahn entfallen. Dank regelmässigen Inspektionen, Instandhaltungsarbeiten und Erneuerungen sind die Infrastrukturanlagen der BLSN mit einem durchschnittlichen Zustand von 2,6 in einem guten Zustand. 2022 investierte die BLSN rund 250 Millionen Franken in den Substanzerhalt (Unterhalt und Erneuerung) ihrer Infrastrukturanlagen.

RhB

Die RhB betreibt mit rund 385 km Strecken das grösste schmalspurige Netz der Schweiz. Sie unterhält Infrastrukturanlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 9,3 Milliarden Franken, wovon knapp die Hälfte (49 %) auf Kunstbauten (insbesondere Tunnel und Brücken) und 16 Prozent auf die Fahrbahn entfallen. In den letzten Jahren wurde entsprechend vermehrt und systematisch in die Erneuerung der Brücken investiert und der mittlere Anlagezustand konnte so merklich verbessert werden. Der durchschnittliche Zustand aller Anlagen der RhB wird als genügend bis gut (2.8) bewertet. Die Entwicklung des durchschnittlichen Zustandes gegenüber der LV 2021 bis 24 ist unverändert. Im Jahr 2022 hat die RhB rund 240 Millionen Franken in den Substanzerhalt (Unterhalt und Erneuerung) ihrer Infrastrukturanlagen investiert.

MGI

Die MGI betreibt mit ca. 144 km Strecken das zweitgrösste meterspurige Netz in der Schweiz. Sie unterhält Infrastrukturanlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 3,1 Milliarden Franken, wovon rund die Hälfte (48 %) auf Kunstbauten (insbes. Tunnel und Brücken) und 28 Prozent auf die Fahrbahn entfallen. Die Infrastrukturanlagen der MGI befinden sich insgesamt in einem guten Zustand (2,6). In den kommenden Jahren wird das Augenmerk auf eine Professionalisierung des Asset-Management-Systems gelegt. Die MGI hat im Jahr 2022 rund 88 Millionen Franken in den Substanzerhalt ihrer Infrastrukturanlagen investiert (Unterhalt und Erneuerung).

SOB

Die SOB betreibt mit 111 km Strecken und 145 km Gleisen das drittgrösste normalspurige Netz in der Schweiz. Sie unterhält Infrastrukturanlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 2,1 Milliarden Franken, wovon knapp die Hälfte (46 %) auf Kunstbauten (insbes. Tunnel und Brücken) und 26 Prozent auf die Fahrbahn entfallen. Die Infrastrukturanlagen der SOB befinden sich insgesamt in einem guten Zustand (2,3). Der vor etwa zehn Jahren identifizierte Bedarf im Bereich der Fahrbahnerneuerung konnte in den letzten Jahren komplett abgebaut werden. Künftige Erneuerungen werden stärker darauf ausgerichtet sein, die Anlagen dem Stand der Technik und den Erfordernissen des Verkehrs anzupassen. Die übergeordneten Ziele sind hierbei die weitere Erhöhung der Sicherheit, Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit. So konnte z. B. infolge des Einbaus von besohlenen Betonschwellen die durchschnittliche Nutzungsdauer des Gleisoberbaus bereits von 35 Jahren auf ca. 44 Jahre erhöht werden. 2022

investierte die SOB rund 43 Millionen Franken in den Substanzerhalt ihrer Infrastrukturanlagen (Unterhalt und Erneuerung). Für die Jahre 2023 und 2024 sind höhere Investitionen eingeplant.

ZB

Die Zentralbahn betreibt mit 102.7 km Streckenlänge das drittgrösste meterspurige Netz der Schweiz. Sie unterhält Infrastrukturanlagen mit einem Wiederbeschaffungswert von rund 1,7 Milliarden Franken, wovon 42 Prozent auf Kunstbauten (insbes. Tunnel und Brücken) und 20 Prozent auf die Fahrbahn entfallen. Die Infrastrukturanlagen der Zentralbahn befinden sich insgesamt in einem guten Zustand (2,7). Ein Nachholbedarf besteht weiterhin hauptsächlich bei älteren Gebäuden, der Fahrbahn und den Bahnstromanlagen. 2022 investierte die Zentralbahn rund 49 Millionen Franken in den Substanzerhalt ihrer Infrastrukturanlagen, wovon der Hauptteil auf die Fahrbahn, Kunstbauten und Publikumsanlagen entfiel.

Anlagenmanagement

Um die Infrastrukturanlagen jederzeit zuverlässig und effizient betreiben zu können, müssen die ISB den Umfang, den Zustand und die Wechselwirkungen zwischen den Anlagen (sog. Hebel) ihrer Infrastruktur kennen. Daher ist es wichtig, dass die Anlagen systematisch gemäss RTE 29900 erfasst werden, denn dadurch können sie über ihre gesamte Lebensdauer betrachtet und optimiert werden. Nur dann können Substanzerhaltungsmassnahmen sowie die dafür notwendigen Ressourcen effizient eingeplant werden. Bei der Planung der Substanzerhaltungsmassnahmen werden insbesondere die Strategischen Stossrichtungen und Ziele für die Bahninfrastruktur (Kapitel 1.4.) berücksichtigt und es wird vorrangig Wert auf den Substanzerhalt gelegt.

Ein systematisches und integriertes Anlagenmanagement stellt sicher, dass mit den verfügbaren Mitteln der bestmögliche Nutzen erzielt werden kann. Dies kann typischerweise durch Lebenszyklus-Kosten-Analyse, Instandhaltungsoptimierung (Unterhalt vs. Erneuerung), Gruppierung von Projekten, streckenbezogene Priorisierungen und längere Intervalle für den Unterhalt (Streckensperrungen) erfolgen. Die Anlagenstrategie, die funktionalen Anforderungen, die Erhaltungsplanungen und die Kostentreiberanalyse sowie die Ressourcenplanung gehören selbstverständlich auch zu einem integrierten Anlagenmanagement.

Das BAV gibt diesbezüglich bewusst keine genauen Vorschriften oder Anforderungen vor, legt aber in der Muster-Leistungsvereinbarung als zu erreichendes Ziel fest, dass jede ISB über ein angemessenes Anlagenmanagement verfügt, das den Standards der Branche entspricht und einen effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen gewährleistet. Die ISB müssen im Rahmen der strukturierten Prüfung gemäss Portfolio-Controlling (siehe Ziff. 1.3.6) ebenfalls nachweisen können, dass ihr Anlagenmanagement sinngemäss verwendet wird, um sicherzustellen, dass ihr Investitions-Controlling auch den Mindestanforderungen gemäss Branchenstandard entspricht.

1.5.2 Belastung und Auslastung der Bahninfrastruktur

Die Belastung der Bahninfrastruktur bemisst sich nach dem auf dem Schienennetz abgewickelten Verkehr. Unter Auslastung der Bahninfrastruktur wird der auf dem Schienennetz abgewickelte Verkehr (Belastung) im Verhältnis zur Kapazität verstanden. Die Angaben zur Belastung und Auslastung der Infrastruktur werden 2023 wie vor vier Jahren in einer Umfrage bei den ISB erhoben.²⁹ Die Daten werden im Hinblick auf die Botschaft ergänzt.

1.5.3 Einfluss auf den Zustand der Fahrbahn und den Substanzerhalt

Um aufzuzeigen, dass der Verkehr einen Einfluss auf den Zustand und die Instandhaltung der Anlagen (Substanzerhalt) hat, werden im Hinblick auf die Botschaft die Angaben zur Anlagengattung Fahrbahn für jedes Segment erhoben.

1.6 Mittelbedarf für Betrieb, Substanzerhalt und Systemaufgaben

1.6.1 Zahlungsrahmen 2021–2024

Für die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten von Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur sowie zur Finanzierung der Erneuerungen und der Systemaufgaben im Infrastrukturbereich stellte der Bund den ISB für die Jahre 2021–2024 insgesamt 14 400 Millionen Franken zur Verfügung³⁰ (Tabelle 5), davon 13 568 Millionen Franken als definitiv zugeteilte LV-Mittel. Mit rund 11 468 Millionen Franken (85 %) war der grösste Teil der LV-Mittel für die Investitionsbeiträge vorgesehen. Insgesamt wurden zusätzlich 348 Millionen Franken als LV-Reserve (Ziff. 1.6.5) und für LV-Optionen (Ziff. 1.6.6) vorgesehen, um bei Bedarf je nach Baufortschritt und Zustand der Anlagen zusätzliche Mittel an die ISB auszahlungen. Für die Systemaufgaben (Ziff. 1.6.7) wurden 484 Millionen Franken vorgesehen.

²⁹ Berichterstattung an das Parlament, siehe www.bav.admin.ch Startseite > Themen A–Z > Formulare > Infrastrukturfinanzierung > Berichterstattung an das Parlament.

³⁰ BBl 2020 4921

Tabelle 5

Zahlungsrahmen 2021–2024 für die LV (in Mio. Fr.)

ZR 21–24	2021	2022	2023	2024	Total
LV-Betriebsabteilung	516	522	528	534	2 100
LV-Investitionsbeiträge	2 755	2 826	2 906	2 981	11 468
LV-Mittel	3 271	3 348	3 434	3 515	13 568
Systemaufgaben	116	122	120	126	484
LV-Reserve inkl. Optionen	85	86	87	90	348
Total ZR	3 472	3 556	3 641	3 731	14 400

1.6.2 Halbzeit 2021–2024

Gegenüber der ursprünglichen Planung 2021–2024 (Tabelle 5) wird gemäss WDI-Zahlungsplänen der ISB (Stand Mitte Mai 2023) voraussichtlich nicht mehr als der vorgesehene Zahlungsrahmen benötigt (Tabelle 6). Allerdings haben die ISB einen Mehrbedarf angemeldet, der im Rahmen des Voranschlags 2024 behandelt wird und zu einer Erhöhung des Zahlungsrahmens führen könnte.

Tabelle 6

Halbzeit LV 21–24 (in Mio. Fr.)

ZR 21–24	2021	2022	2023	2024	Total
LV-Betriebsabteilung	678	584	514	494	2 270
LV-Investitionsbeiträge	2 883	2 782	2 910	2 753	11 328
LV-Mittel	3 561	3 366	3 424	3 247	13 598
Systemaufgaben	118	136	120	132	506
Reserve inkl. Optionen	0	0	146	150	296
Total ZR*	3 679	3 502	3 690	3 529	14 400

* Die aktuellen Zahlungspläne 2021–2024 der ISB beinhalten noch nicht den von ihnen angemeldeten Mehrbedarf von rund 365 Mio. Fr. Dieser Mehrbedarf wurde vorübergehend in die BIF-Langfristplanung (Tabelle 12) aufgenommen und wird im Rahmen des Voranschlags 2024 vom Bundesrat behandelt.

Betrachtet man nur die Betriebsabteilungen, erklärt sich ein wesentlicher Teil des Mehrbedarfs mit dem zusätzlichen Mittelbedarf in den Jahren 2021 und 2022 von rund 158 Millionen Franken für die Überwindung der Covid-19-Krise³¹.

Über die LV-Periode 21–24 ist der Bedarf an LV-Mitteln inkl. Systemaufgaben durchschnittlich relativ stabil.

1.6.3 Zahlungsrahmen 2025–2028

Für die Abgeltung der geplanten ungedeckten Kosten von Betrieb und Unterhalt der Bahninfrastruktur sowie zur Finanzierung der Erneuerungen und der Systemaufgaben im Infrastrukturbereich stellt der Bund den ISB für die Jahre 2025–2028 insgesamt 15 100 Millionen Franken zur Verfügung (Tabelle 7).

Tabelle 7

Entwicklung der LV Mittel 2021–2028 inkl. Systemaufgaben (in Mio. Fr.)

LV Mittel 21–24	2021	2022	2023	2024	Total
LV-Mittel*	3 679	3 502	3 690	3 529	14 400
Entwicklung in Mio. Fr.	149	- 177	188	- 161	
Entwicklung in %	4.2 %	-4.8 %	5.4 %	-4.4 %	
Konsumentenpreise	0.6 %	2.8 %	2.4 %	1.5 %	
LV Mittel 25–28	2025	2026	2027	2028	Total
LV-Mittel*	3 904	3 858	3 684	3 654	15 100
Entwicklung in Mio. Fr.	375	- 46	- 174	- 30	
Entwicklung in %	10.6 %	-1.2 %	-4.5 %	-0.8 %	
Konsumentenpreise	1.2 %	1.0 %	1.0 %	1.0 %	

* Entwicklung in Fr. LV-Mittel 2021–2028 inkl. 506 Mio. Fr. für die sieben Systemaufgaben in den Jahren 2021–2024 bzw. 594 Mio. Fr. in den Jahren 2025–2028 (Ziff. 1.6.7).

Die jährlichen Ausgabenschwankungen basieren auf den Investitionsplänen der ISB, die naturgemäss am Anfang einer LV-Periode etwas genauer sind und zudem jährliche Schwankungen je nach Investitionsverlauf aufweisen. Die Entwicklung der LV-Mittel inkl. Systemaufgaben für die LV-Periode 25–28 entspricht durchschnittlich der Entwicklung der Teuerung gemäss dem Landesindex für Konsumentenpreise (LIK)³². Die verfügbaren Mittel wachsen von 2021 bis 2028 mit jährlich durchschnittlich 0,6

³¹ Um die Covid-19-Krise zu überwinden bzw. abzufedern, wurden in den Jahren 2021–2022 gestützt auf die Botschaft zum dringlichen Bundesgesetz über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs zusätzlich 158 Millionen Franken mehr LV-Betriebsabteilung ausbezahlt.

³² Verfügbar unter [/www.efv.admin.ch](http://www.efv.admin.ch) > Finanzberichte > Daten > Eckwerte Finanzplanung.

Prozent rund 0,8 Prozent weniger als der erwartete Landesindex der Konsumentenpreise (LIK) im selben Zeitraum (1,4 %). Vergleicht man die vorgesehenen LV Mittel für den Zahlungsrahmen 2025–2028, abzüglich der Systemaufgaben und der LV-Reserve inkl. Optionen, mit der Halbzeit 2021–2024 (Tabelle 6), steigen die vorgesehenen LV-Mittel um 723 Millionen Franken (+6 %). Es sollten daher dennoch genügend Mittel vorhanden sein, um dem in Ziffer 1.5.1 thematisierten Netz-Zielzustand näher zu kommen.

14 321 Millionen Franken sind als definitive LV-Mittel zugeteilt (Tabelle 8). Mit rund 11 788 Millionen Franken (82 %) ist der grösste Teil davon für die Investitionsbeiträge vorgesehen. Diese dienen hauptsächlich dazu, die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Die Investitionsbeiträge sind mehrheitlich für die Fahrbahn, die Kunstbauten und die Sicherungsanlagen zu verwenden.

Tabelle 8

Zahlungsrahmen 2025–2028 für Betrieb, Substanzerhalt und Systemaufgaben (in Mio. Fr.)

ZR 25–28	2025	2026	2027	2028	Total
LV-Betriebsabteilung*	645	610	635	643	2 533
LV-Investitionsbeiträge*	3 045	3 045	2 863	2 835	11 788
LV-Mittel	3 690	3 655	3 498	3 478	14 321
Systemaufgaben	168	157	140	129	594
LV-Reserve inkl. Optionen	46	46	46	47	185
Total ZR	3 904	3 858	3 684	3 654	15 100

* Die Aufteilung pro Jahr zwischen Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträgen sowie die Aufteilung auf die einzelnen Jahre sind noch provisorisch.

Die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) haben in den Grundofferten per 28.2.2023 insgesamt Mittel in der Höhe von 19 700 Millionen Franken beantragt. Die ISB sind sehr optimistisch, was in den Jahren 2025-2028 leistbar wäre. Daher sind bis im Herbst 2023 die beantragten Massnahmen auf das realistisch Mögliche zu dimensionieren und mit den verfügbaren Mitteln im BIF abzugleichen. Das BAV hat im Ziff. 1.6.4 als provisorische LV-Mittelzuteilung eine Zielgrösse je ISB formuliert, die als Basis für die nächsten Schritte dient. Sicher ist bereits heute, dass die zur Verfügung stehenden Mittel und die Teuerung die Substanzerhaltungsinvestitionen beschränken, was in der Periode 2025-2028 voraussichtlich eine reale Abnahme der Substanzerhaltungsquote bedeutet. Aufgrund dieser Ausgangslage wurden vorläufig alle Massnahmen, die nicht zwingend für den Betrieb und unabdingbaren Substanzerhalt nötig sind, in die Optionen aufgenommen.

Die baulichen BehiG-Massnahmen können unabhängig von den vorhandenen Mitteln, gemäss aktueller Planung, erst Mitte der 2030er Jahre abgeschlossen werden. Für den

Abgleich mit dem realistisch Machbaren wird das BAV den Fokus darauflegen, dass möglichst viele der baulichen BehiG-Massnahmen umgesetzt werden können.

Die Höhe der allgemeinen LV-Reserve (Ziff. 1.6.5) und Reserve für LV-Optionen (Ziff. 1.6.6) ist mit 185 Millionen Franken sehr knapp bemessen und wird erst mit der Botschaft bestimmt. Diese Mittel dienen dazu, um bei Bedarf je nach Baufortschritt und Zustand der Anlagen zusätzliche Mittel an die ISB auszahlend. Diese zusätzlichen Mittel werden bei Bedarf mittels Nachträgen zu den LV 25–28 bzw. für die Systemaufgaben oder als Objektfinanzierung für Seilbahnen bereitgestellt.

Für Betriebsabteilungen sind rund 2533 Millionen Franken vorgesehen. Die Aufteilung in Betriebsabteilungen (Betrieb und Unterhalt) und Investitionsbeiträge (Erneuerungen) basiert auf dem Branchenstandard «Finanzielle Führung und Controlling Leistungsvereinbarung» (BAV-Referenz: BS-LVC). Innerhalb des Zahlungsrahmens sind rund 594 Millionen Franken für Systemaufgaben im Infrastrukturbereich vorgesehen, die mit OBI neu mit geeigneten Verträgen ausserhalb der Leistungsvereinbarung finanziert werden (Ziff. 1.6.7).

1.6.4 Provisorische LV-Mittelzuteilung

Die folgenden Tabellen erläutern die voraussichtliche LV-Mittelzuteilung und die vorgesehene Verwendung der LV-Investitionsbeiträge. Rund 84 Prozent des gesamten LV-Betrags (ohne Systemaufgaben und Reserven) von 14 382 Millionen Franken sind für die SBB, BLSN, RhB, MGI, RBS, TPFI, ZB, SOB, SZU und TPC vorgesehen. Diese ISB sind nach Tabelle 10 gesondert behandelt (noch ohne SZU und TPC).

Tabelle 9

Voraussichtliche Mittelzuteilung LV 25–28 ohne Optionen (in Mio. Fr.)

ISB	Total LV 21–24 Botschaft 21–24	Total LV 21–24 **Stand Mai 2023	Zielwert LV 25–28
AB	146,0	160,9	169,1
ASm	105,0	105,0	157,8
AVA	92,0	92,0	130,4
BLSN	1 074,0	1 080,5	1 050,3
BLT	270,0	351,9	150,5
BOB	74,0	70,9	94,0
CJ	99,6	99,6	113,9
DICH	140,0	135,7	192,8
ETB	5,6	6,0	5,5
FART	45,0	44,2	45,5
FB	108,0	108,7	129,0
FLP	12,0	17,4	51,6

ISB	Total LV 21–24 Botschaft 21–24	Total LV 21–24 **Stand Mai 2023	Zielwert LV 25–28
FW*	15,0	0,0	0,0
HBS	65,1	63,8	52,4
KWO-MIB*	2,8	0,0	0,0
LEB	125,0	136,8	113,9
LTB*	0	0,0	2,2
MBC	70,0	70,0	115,9
MGI	400,0	399,3	391,9
MOB	200,0	199,6	146,1
MVR	100,0	81,7	104,6
NStCM	45,0	55,1	95,7
OeBB	4,5	5,2	14,8
ÖBB	13,0	13,0	0,0
RBS	315,0	310,8	402,5
RhB	999,0	999,0	1 027,8
SBB*	7 630,0	7 633,2	7 734,0
SOB	231,0	230,4	245,0
ST	5,0	5,8	7,4
STB*	7,5	14,8	0,0
SZU	85,0	102,3	271,3
TMR	97,0	89,0	107,0
TPC	189,0	130,3	216,8
TPFI	320,0	313,8	410,7
TRAVYS	130,0	100,2	208,6
TRN	88,0	92,7	109,9
WAB	30,0	23,8	26,8
ZB	230,0	235,0	224,8
Seilbahnen (Reserve)		19,1	
Total LV	13 568,1	13 597,5	14 320,5

* SBB hat die STB absorbiert, AB und FW haben fusioniert, LTB wurde neu aufgenommen und KWO-MIB gestrichen.

** Stand Mai 2023 gemäss WDI-Zahlungsplänen, ohne gemeldeten Mehrbedarf.

Tabelle 10

Voraussichtliche Mittelzuteilung SysFü 25–28 ohne Optionen (in Mio. Fr.)

ISB	Total LV 21–24 Botschaft 21–24	Total LV 21–24 **Stand Mai 2023	Zielwert LV 25–28
RAILplus*	0	9,8	9,2
RhB Systemaufgaben	4,0	4,3	13,6
SBB Systemaufgaben	479,6	491,9	571,3
Total SysFü	483,7	506,0	594,1

* RAILplus wurde in der Zwischenzeit als neue Systemführerin aufgenommen.

** Stand Mai 2023 gemäss WDI-Zahlungsplänen, ohne gemeldeten Mehrbedarf.

Die Aufteilung in Betriebsabteilungen (Betrieb und Unterhalt) und Investitionsbeiträge (Erneuerungen) sowie das Total je ISB und SysFü für die Periode 25–28 werden erst mit der Unterzeichnung der jeweiligen Verträge definitiv festgelegt.

Im Übergang von der alten Gesetzgebung zur aktuellen Gesetzgebung gemäss FABI wird weiterhin davon ausgegangen, dass bestehende Verträge grundsätzlich weitergeführt werden, wenn nicht ausdrücklich etwas anderes im Vertrag oder in der KPFV vorgesehen ist. Dementsprechend werden Projekte, die nach den neuen Bestimmungen mit einer Umsetzungsvereinbarung (d. h. über Ausbauprogramme wie STEP 2025 und 2035) finanziert würden, aber nach altem Recht bereits vor 2017 begonnen wurden, in der LV 25–28 und nötigenfalls in den folgenden LV fertig finanziert.

LV-Mittelbedarf – Erläuterungen zu den einzelnen ISB

Die nachfolgenden Texte beruhen auf den Eingaben der Grundofferten der ISB und sind noch nicht vollständig abgestimmt auf den Zielwert 2025-2028.

LV-Mittelbedarf SBB

Mit den für die SBB zur Verfügung stehenden Mitteln in Höhe von 7734 Millionen Franken können die bestehenden Anlagen in der LV-Periode 25-28 sicher betrieben werden. Die Verfügbarkeit und Qualität des Netzes können weitgehend, aber teilweise unzureichend erhalten und in die Weiterentwicklung der Infrastruktur zusätzlich investiert werden. Die seit der LV-Periode 17–20 verstärkten Anstrengungen zum Unterhalt und Substanzerhalt der Infrastruktur werden mit der LV 25–28 fortgesetzt. Der jährlich von der SBB im Netzzustandsbericht ausgewiesene Trend des zunehmenden Rückstands beim Substanzerhalt kann mit den vorgesehenen Mitteln, aber auch aufgrund des umsetzbaren Bauvolumens nicht gebrochen werden. Es muss mit einem weiteren Anstieg des Rückstands und mittelfristig mit einer Verschlechterung der Zustandsnote gerechnet werden. Aus Sicht der SBB würden sich die latenten Sicherheitsrisiken auf ein kaum mehr akzeptierbares Niveau erhöhen, was aus Sicht des Bundes aktuell nicht nachvollziehbar ist. Die Einhaltung der vom Besteller geforderten LV-Ziele bzgl. des langfristigen Werterhalts und die Gewährleistung der Verfügbarkeit und Resilienz des Netzes wären nur teilweise sichergestellt. Im Weiteren wäre eine zeitliche Erstreckung bei der Umsetzung gesetzlicher Vorgaben (BehiG) nicht

auszuschliessen. Diese Auswirkungen werden parallel zur Vernehmlassung mit der SBB vertieft angeschaut.

Der wachsende Investitionsbedarf der SBB ist die Folge der Ausbauten der letzten drei Jahrzehnte und der damit einhergehenden Belastungszunahme. Zur Abfederung dieser Entwicklung sind in den Jahren 25-28 Mittel vorgesehen. Zum Erhalt des aktuell erreichten Verfügbarkeitsniveaus im Kernnetz werden zudem gezielt Mittel in verfügbarkeitssichernde Massnahmen investiert. Der Systemwechsel bei der Finanzierung der Infrastrukturfahrzeuge führt zu einem zusätzlichen Mittelbedarf von rund 80 Millionen Franken; zuvor wurden die gemischt genutzten Fahrzeuge der Infrastruktur über kommerzielle Darlehen ausserhalb des BIF finanziert. Die in der LV 21-24 intensivierten Bemühungen zur Umsetzung des BehiG werden im Rahmen der LV 25-28 auf gleichem Niveau weitergeführt; gleichzeitig werden die Massnahmen zur Umsetzung der Biodiversitätsstrategie des Bundesrates zusätzlich verstärkt.

Für die mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie verbundenen Investitionen sind in der LV-Periode 25–28 ebenfalls Mittel vorgesehen. Diese werden schwerpunktmässig für die Vorbereitung des FRMCS-Rollouts (Ablösung Zugfunk GSM-R) eingesetzt. Die verbleibenden Mittel sind primär für die Weiterentwicklung des Traffic Management System (TMS) und für die Evolution der Sicherungsanlagen (u.a. Fortsetzung und Optimierung ETCS, bedarfsorientierte Führerstand-Signalisation) vorgesehen. Diese Investitionen kommen nicht nur den SBB, sondern der gesamten Bahnbranche zugute.

Die vorgeschlagenen Massnahmen des Bundesrates zur nachhaltigen Finanzierung der SBB AG führen dazu, dass die vom Fernverkehr an die Infrastruktur zu entrichtenden Deckungsbeiträge in der Periode 25-28 etwas sinken werden. Die genauen Zahlen werden nach dem Entscheid des Bundesrates zur Vorlage zur nachhaltigen Finanzierung der SBB AG aufgenommen. Gemäss der Vernehmlassungsvorlage des Bundesrates zur nachhaltigen Finanzierung der SBB AG, soll die Infrastruktur für die daraus entstehenden Einnahmeausfälle aus dem Bahninfrastrukturfonds entschädigt werden; dementsprechend würde die Betriebsabgeltung gegenüber den hier verwendeten Zahlen markant ansteigen.

Die SBB hat die Umsetzbarkeit der geplanten Substanzerhalts- und Ausbaumassnahmen im Hinblick auf die Verfügbarkeit der kritischen Ressourcen (insb. Intervalle) analysiert. Diese Prüfung hat ergeben, dass das von der SBB geplante Projektvolumen in den Jahren 2025-2028 umgesetzt werden kann. Substanzielle Verschiebungen von bestehenden Erneuerungsbedarfen werden die nachfolgenden LV-Perioden zusätzlich belasten und damit im Einzelfall auch die fristgerechte Umsetzung der laufenden Ausbauschritte infrage stellen. Die teilweise zeitliche Erstreckung des AS 2035 und die schweizweite Verteilung der geplanten Bauprojekte trägt jedoch dazu bei, dass die in der LV-Periode 2025-2028 benötigten betrieblichen und personellen Ressourcen aus heutiger Sicht im benötigten Umfang zur Verfügung stehen. Zur Sicherstellung einer effizienten Umsetzung der Bauvorhaben muss auf stark betroffenen Strecken punktuell jedoch mit betrieblichen Einschränkungen gerechnet werden (Ausdünnung der Fahrpläne am Abend, an Wochenenden und Streckensperrungen mit Bahnersatzlösungen).

LV-Mittelbedarf der Privatbahnen

Für die Privatbahnen stellt der Bund den ISB für die Jahre 2025–2028 insgesamt 6587 Millionen Franken LV-Mittel zur Verfügung. Mit diesen Mitteln können die bestehenden sowie in diesem Zeitraum neu in Betrieb gehende Anlagen der Privatbahnen sicher betrieben und erhalten werden.

LV-Mittelbedarf BLSN

Die BLSN hat 2022 rund 250 Millionen Franken in den Substanzerhalt (Instandhaltung und Erneuerung) ihrer Infrastruktur investiert. Dieser Betrag wird in den nächsten Jahren vorübergehend leicht steigen, da einige grössere Erneuerungsprojekte (z. B. Sanierung des Weissensteintunnels und Fahrbahnerneuerungen) realisiert werden. Weiter setzt die BLSN in den nächsten Jahren Schwerpunkte in der Weiterentwicklung des Anlagenmanagements, der Streckenplanung und der fortlaufenden Optimierung der Wertschöpfungsprozesse mit Hilfe der Digitalisierung.

LV-Mittelbedarf RhB

Die RhB hat im Jahr 2022 rund 240 Millionen Franken in den Substanzerhalt (Unterhalt und Erneuerung) ihrer Infrastrukturanlagen investiert. Damit kann der Erhalt des aktuellen Anlagezustandes sichergestellt, der vorhandene Nachholbedarf abgebaut und die Umsetzung des BehiG sichergestellt werden.

In der LV 2025 -2028 sind Investitionen in die Tunnels der Albula- und Berninalinie geplant. Diese haben ein durchschnittliches Alter von weit über 100 Jahren und müssen umfassend saniert werden. Dabei wird der bestehende Albulatunnel nach Inbetriebnahme des neuen Tunnels ausser Betrieb genommen und zu einem Sicherheitstunnel umgebaut. Bei den meisten anderen Anlagegattungen wird weiterhin im Rahmen des ordentlichen Bedarfs investiert, um den Anlagezustand zu halten oder bei einzelnen Anlagetypen wie der Niederspannungs- und Telekomanlagen zu verbessern.

Weiter sollen die Bahnhöfe saniert und behindertengerecht ausgebaut werden. Gleichzeitig werden diese Anlagen so vorbereitet, dass die Fahrplanstabilität verbessert werden kann.

Neben den überwiegenden Investitionen in die technischen Bahnanlagen, gehören bei einer Gebirgsbahn, wie sie die RhB ist, auch Investitionen im Bereich Naturgefahren dazu. So werden bestehende Schutzbauten systematisch erneuert. Mit dem neuen Albulatunnel und dem Gesamtprojekt Bahnhof Landquart, das zusammen mit der SBB realisiert wird, investiert die RhB in zwei grosse und komplexe Grossprojekte.

LV-Mittelbedarf MGI

Mit der Sanierung des Furkatunnels ist bei der MGI ein Grossprojekt in Realisierung. Weiter sollen die restlichen 14 von den 43 Bahnhöfen der MGI bis Ende 2028 behindertengerecht umgebaut werden. Für die Erneuerung der Stellwerke und der Zugssicherung sind entsprechende Finanzmittel vorgesehen. Es ist absehbar, dass der Mittelbedarf tendenziell ansteigt. Schwerpunkte sind in Zukunft die Realisierung der

Bahnhöfe Brig und Andermatt, der Substanzerhalt der Fahrbahn sowie die Erhaltung verschiedener Kunstbauten (Tunnel und Galerien).

LV-Mittelbedarf SOB

Wie in der Botschaft zur LV 21–24 angekündigt, hat die SOB-Infrastruktur insbesondere Massnahmen zur Verbesserung des regelkonformen Anlagenzustandes gemäss dem BehiG-Umsetzungsprogramm vorgenommen. Die Erneuerung der Bahnstromanlagen wurde im Ostnetz mit den ersten Abschnitten gestartet. Der Rückstand beim Substanzerhalt ist abgebaut. In der LV 25–28 stehen planmässige Erneuerungen und Massnahmen zur weiteren Verbesserung der Sicherheit sowie für einen zeitgemässen und regelkonformen Anlagenzustand an. Der Netzzustandsbericht der SOB weist darauf hin, dass in der LV 25–28 verstärkt in die Erneuerung der Bahnstromanlagen investiert werden soll. Weitere Mittel werden für die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen an die Publikumsanlagen gemäss optimalen Lebenszyklusmanagements und für die Umsetzung strategischer Projekte (z. B. im Rahmen des Programm Umsetzung ERTMS Strategie) erforderlich sein.

LV-Mittelbedarf ZB

Die betragsmässig relevanten Investitionen (Projekte mit über 10 Millionen Franken Kosten) der LV-Periode 2025–2028 betreffen insbesondere Fahrbahnerneuerungen, Bahnhofsumbauten, Kunstbautensanierungen und die Erstellung einer Abstellanlage. Der höhere Mittelbedarf der Zentralbahn gegenüber der LV 2021–2024 begründet sich vor allem in den Betriebsabteilungen. Insbesondere sind höhere Mittel für den Unterhalt, für den nachhaltigen Umgang mit Umweltthemen und für den Aufbau eines professionellen Anlagenmanagements erforderlich.

LV-Mittelbedarf RBS

Mit dem Mittelbedarf für den Ausbau Bahnhof Bern (ABB) und den notwendigen Umbauarbeiten an den RE-Bahnhöfen zwischen Bern und Solothurn nimmt das Investitionsvolumen des RBS in den Jahren 2025 – 2028 zu. Im Rahmen der Leistungsvereinbarung werden 59 Prozent der Projektkosten für den Neubau des RBS-Bahnhofs Bern (Projekt Ausbau Bahnhof Bern) finanziert. Die Arbeiten schreiten planmässig voran, die Inbetriebnahme ist auf 2029 terminiert. In der Leistungsvereinbarung 2025 – 2028 sind für das Projekt ABB Investitionsbeiträge in der Höhe von 164,1 Millionen Franken geplant. Aufgrund der weiter steigenden Nachfrage auf der Städteverbindung Bern – Solothurn (RE) werden auf dieser Strecke ab Inbetriebnahme des neuen Tiefbahnhofs längere Züge zum Einsatz kommen. Damit verbunden ist ein hoher Investitionsbedarf für die erforderlichen Umbau- und Erneuerungsarbeiten an den vom RE bedienten Bahnhöfen und die neue Aussenstellanlage in Bätterkinden. Die weiteren Mittel sind hauptsächlich für die Erneuerung von Anlagen im Rahmen des langfristig orientierten Substanzerhalts vorgesehen.

LV-Mittelbedarf TPFI

Die Hauptziele von TPFI für die LV-Periode 25–28 sind die Fortsetzung der Ziele der LV 21–24, insbesondere die Qualität, Verfügbarkeit und Zugänglichkeit des Netzes zu sichern und gleichzeitig die notwendigen Modernisierungen der Infrastruktur durchzuführen.

Die Betriebsabteilungen sind aufgrund verschiedener Faktoren gestiegen, insbesondere aufgrund von Kostenanpassungen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Technik, der Anpassung der Schieneninstandhaltung und der Erhöhung der Bestände am Ende der Lebensdauer, die zu einem höheren Unterhalt führen.

Die Investitionen folgen verschiedene Ziele. Die Anpassung der letzten Bahnhöfe an das BehiG ist meistens mit einer Erneuerung der Gleise des Abschnitts verbunden. TPFI möchte auch 24 km Gleise erneuern, die zuletzt vor etwa 50 Jahren erneuert wurden. Die meisten dieser Gleise befinden sich auf dem Meterspurnetz und erfordern derzeit erhebliche Erhaltungskosten. Dies betrifft insbesondere die Knotenpunkte Palézieux, Bulle und Montbovon im Freiburger Süden, sowie Freiburg, Murten und Ins/Ins auf der FMA-Linie.

1.6.5 LV-Reserve

In der Diskussion der Mittelfristplanungen aller ISB hat sich wie vor vier Jahren gezeigt, dass verschiedentlich Reserven eingestellt wurden, um unvorhersehbare Entwicklungen abzudecken. Neben Naturereignissen, die zu teuren Wiederinstandsetzungen führen können, sind auch Verkehrsentwicklungen denkbar, die im Zeithorizont von fünf Jahren, vom Abschluss der LV 25–28 bis Ende 2028, eine Investition erfordern. Dies kann zum Beispiel den Bau neuer Fabriken oder Verteilzentren mit Anschlussgleisen betreffen, bei denen die ISB die Anschlussweiche aus LV-Mitteln bereitstellen müssen. Diese unvorhersehbaren Ausgaben sind für die einzelne ISB nicht mittelfristig planbar. Deshalb sollen die Reserven ausschliesslich vom BAV verwaltet und bei Bedarf den einzelnen Unternehmen zugeteilt werden.

Ebenfalls der Reserve zu entnehmen sind allfällige Investitionsbeiträge (*à fonds perdu*) für die Erneuerung von Seilbahnanlagen sowie für einen allfälligen Mehrbedarf bei den Systemaufgaben. Seilbahnen sind gemäss SebG für die Infrastrukturfinanzierung den Eisenbahnen gleichgestellt. Da sie aber keine Spartenrennung in Infrastruktur und Verkehr kennen und sich auch die Anlagen selbst nicht aufteilen lassen, wurde in der KPFV bestimmt, dass 50 Prozent der Gesamtinvestition in eine Seilbahnanlage aus dem BIF finanziert werden können. Der langfristige Erneuerungsbedarf bei den Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion wird auf rund 20 bis 30 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Die konkreten Projekte waren aber während der Erarbeitung dieser Vorlage noch nicht genau bekannt. Zudem ist es sinnvoll, mit den Erneuerungsarbeiten jeweils so lange zuzuwarten, wie dies die Sicherheit erlaubt.

1.6.6 LV-Optionen

LV-Optionen werden nach den positiven Erfahrungen aus den letzten LV-Perioden für alle ISB weitergeführt. Dabei handelt es sich mehrheitlich um relativ grosse Projekte, deren Umsetzung noch nicht gesichert (Plangenehmigung ausstehend) oder mit komplexen Verfahren verbunden ist (z. B. im Zusammenhang mit der Innovation oder der Einhaltung von Vorgaben des Denkmalschutzes). Sobald ein Options-Projekt umsetzungsreif ist, wird das BAV zusammen mit der ISB die Priorität und die Möglichkeit untersuchen, das Projekt durch interne Verschiebung zu realisieren. Gegebenenfalls vereinbaren das BAV und die ISB mit einem Nachtrag zur LV (Aufstockung der Investitionsmittel) die Realisierung. Optionsprojekte, die bis Ende 2028 nicht in Bau gehen können, werden in die LV 29–32 aufgenommen, es sei denn, das Projekt habe sich als nicht realisierbar oder als nicht erforderlich erwiesen.

Mit diesen Optionen möchte das BAV erreichen, dass Gelder nicht durch Projektverzögerungen blockiert werden; andererseits möchte das BAV diese Projekte auch nicht aus den Investitionsplänen streichen und einen Planungsstopp bewirken.

Die Optionsmassnahmen der betroffenen ISB werden in den LV aufgelistet. Die Erfahrung mit der LV 21–24 zeigt, dass die häufig eintretenden Verzögerungen bei an sich fest eingeplanten Vorhaben genügend Platz lassen, eine grössere Zahl von Optionsprojekten zu realisieren.

Sollte sich zeigen, dass diese Vorhaben umsetzbar sind, und zwar zusätzlich und nicht anstelle anderer Vorhaben, steht dafür primär die Reserve von 108 Millionen Franken zur Verfügung. Sollte diese wider Erwarten nicht ausreichen, würde dem Parlament eine entsprechende Erhöhung des Zahlungsrahmens beantragt. Vorbehalten bleibt die Tragbarkeit einer Kreditaufstockung durch den BIF.

1.6.7 Mittelbedarf für Systemaufgaben

Aktuell gibt es sieben Systemaufgaben im Auftrag des BAV, die aus dem BIF finanziert werden. Fünf davon werden heute von der SBB wahrgenommen. Eine Systemaufgabe wird von der RhB wahrgenommen und eine weiter von RAILplus. Eine neue Systemaufgabe Lärm zur Erstellung des Emissionskatasters und eines Lärmmonitorings soll der SBB übertragen werden (s. unten).

Mit den Systemführerinnen wurde ab 2021 die Finanzierung der Systemaufgaben im Auftrag des BAV nicht mehr in den LV geregelt, sondern mit spezifischen Detailvereinbarungen. Das finanzielle Controlling der Systemaufgaben wird analog dem LV-Controlling durchgeführt. Der Zahlungsrahmen für die Vergütung der Systemaufgaben in den Jahren 2025–2028 wird weiterhin in den Zahlungsrahmen der LV integriert und mit dieser Vorlage beantragt. Für den Ausgleich der geplanten ungedeckten Betriebskosten und zur Finanzierung der Investitionen stellt der Bund für die Systemaufgaben im Infrastrukturbereich für die Jahre 2025–2028 insgesamt rund 594 Millionen Franken zur Verfügung:

Tabelle 11

Acht Systemaufgaben 2025–2028 (in Mio. Fr.) -voraussichtliche Mittelzuteilung

Systemaufgabe	System-führerin	Total
Kundeninformation	SBB	100,2
ETCS	SBB	12,2
Zugkommunikation	SBB	7,1
TSI TAF/TAP	SBB	0,8
Bahnstromversorgung	SBB	447,0
ZBMS	RhB	13,6
Interaktion Fahrzeug/Fahrweg Meterspur	RPL	9,2
Lärm	SBB	4,0
Total 2025–2028		594,1

Die Mittel aus der LV-Reserve inkl. Optionen können auch für die Systemaufgaben verwendet werden.

Mit rund 384 Millionen Franken (65 %) sind mehr als die Hälfte dieser Mittel für Investitionsbeiträge vorgesehen. Für Betriebsabgeltungen sind rund 210 Millionen Franken vorgesehen (35 %). Gegenüber der LV-Periode 21–24 steigt der Mittelbedarf dieser sieben Systemführerschaften um rund 110 Millionen Franken.

Kundeninformation

Mit der Systemaufgabe Kundeninformation verfolgt das BAV das Ziel, dass Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs aktuelle, durchgängige, vollständige, einheitliche und aufeinander abgestimmte Informationen über ihre gesamte Reise mit dem öffentlichen Verkehr erhalten, und zwar unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel und Unternehmen. Hierfür werden die Informationen zur geplanten, tatsächlichen und prognostizierten Abfahrt und Ankunft, zu Verspätungen, genauen Abfahrtsstellen, Fahrzeugkompositionen und Anschlüssen, zu geplanten und spontanen Ereignissen sowie zur Barrierefreiheit von Bahnhöfen und zur Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten für den gesamten öffentlichen Verkehr in der Schweiz gesammelt, aufbereitet und für Interessierte bereitgestellt. Soweit es möglich und im Interesse der Reisenden ist, sollen auch die Informationen des grenznahen und grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs auf der zentralen Plattform für die Kundeninformation gesammelt werden. Die SBB als Auftragnehmerin stellt auch die Datenbasis für die Angaben über Haltestellen auf den Landeskarten zur Verfügung. Schliesslich steht die SBB den Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz im Hinblick auf die Zielerreichung bei der Datenqualität (fachlich und systemtechnisch) beratend zur Seite. Die Bedeutung der Systemaufgabe Kundeninformation hat im Kontext der Informationen über die Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit verschiedenen Mobilitätsangeboten mit dem öffentlichen Verkehr zugenommen. Entsprechend hoch

bleibt auch der Aufwand. Diese Aufgabe bedingt die Entwicklung und Pflege standardisierten Lösungen und ist entsprechend personalintensiv.

ETCS

Mit der Systemführerschaft ETCS verfolgt das BAV das Ziel, den Aufbau und Betrieb, die Interoperabilität sowie die Weiterentwicklung von ETCS in der Schweiz mit verhältnismässigem Aufwand für die Nutzer des Systems wahrzunehmen. Dies unter Einhaltung der Diskriminierungsfreiheit (Art. 37 Abs. 5 und 6 EBG) und unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen, sowie der notwendigen Koordination zwischen den Akteuren des Systems.

Die Systemführerschaft ETCS unterstützt die Auftraggeberin zur Umsetzung der von ihm festgelegten ERTMS-Strategie. Dafür sind Voraussetzungen zu schaffen, damit folgende Ziele erreicht werden können:

- Sicherer, zuverlässiger und interoperabler Eisenbahnbetrieb mit ETCS im Normalspur-Eisenbahnnetz (inkl. Grenzbetriebsstrecken) der Schweiz.
- Wirtschaftliche, sicherheits- und kapazitätsfördernde Umsetzung und Weiterentwicklung von ETCS unter Berücksichtigung der unternehmerischen Interessen der Eisenbahnunternehmungen.
- Förderung der hierfür notwendigen Weiterentwicklung Normierung und Standardisierung von ETCS. Sicherstellen der Vertretung in internationalen Gremien der diesbezüglichen Interessen zur Umsetzung von ETCS in der Schweiz.

Zugkommunikation

Mit der Systemführerschaft Zugkommunikation verfolgt das BAV das Ziel, den Aufbau und Betrieb sowie die Weiterentwicklung des Systems GSM-R und den Übergang zur neuen Technologie-Generation FRMCS (*Future Railway Mobile Communication System*) mit verhältnismässigem Aufwand sicherzustellen sowie die Koordination zwischen den Akteuren des Systems zu gewährleisten.

TSI TAF / TAP

Mit der Systemführerschaft TSI TAF/TAP verfolgt das BAV das Ziel, dass die Entwicklungen betreffend die europäischen TSI-Richtlinien zu Telematikanwendungen für den Güter- und Personenverkehr kontinuierlich beobachtet und im Hinblick auf die Auswirkungen für die Schweiz beurteilt werden.

Bahnstromversorgung

Mit der Systemaufgabe Bahnstromversorgung 16,7 Hz (Abb. 4) verfolgt das BAV das Ziel, die schweizweite Netzplanung sowie Bau, Betrieb und Erhalt der Bahnstromversorgung (Erzeugung und Übertragung 132 kV bzw. 66kV/16,7 Hz) für das Normal- und das Meterspurnetz zu gewährleisten. Dafür baut, betreibt und unterhält SBB Infrastruktur Energie die für die Bahnstromversorgung des 16,7-Hz-Netzes erforderlichen Unterwerke und Frequenzumformer.

In diese Systemführerschaft einbezogen wird auch die Stromproduktion und -beschaffung (Kraftwerke, Beteiligungen, Versorgungshandel) und Übertragung (Übertragungsleitungen), indem die Festlegung des kostendeckenden Preises für den Bahnstrom geregelt wird. Nicht mit dieser Systemaufgabe in Berührung kommen die zahlreichen Meterspurbahnen, die mit Gleichstrom betrieben werden.

Mit der Systemaufgabe Bahnstrom 16.7 Hz sollen u.a. folgende Ziele erreicht werden:

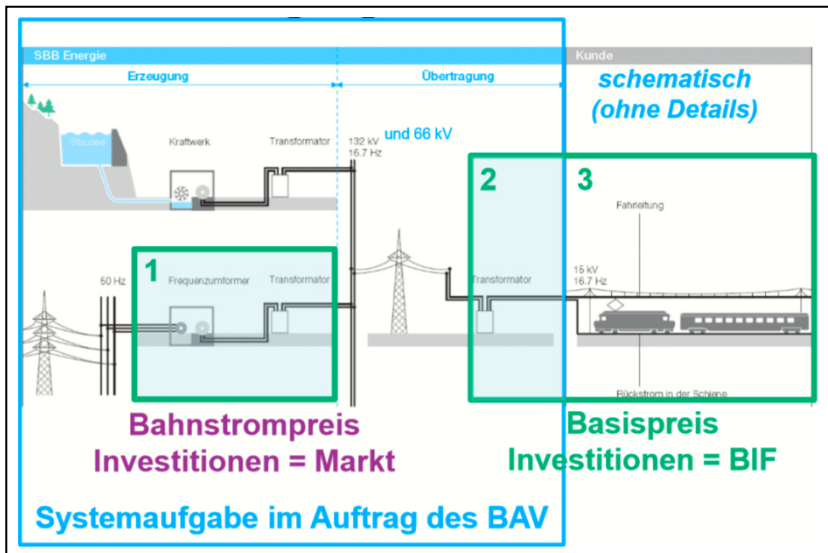
- Eine kostengünstige und effiziente Bahnstromversorgung 16,7 Hz.
- Eine sichere und zuverlässige Bahnstromversorgung 16.7 Hz im Eisenbahnnetz der Schweiz.

Im Rahmen der Sanierung der SBB in 2001 wurde die Finanzierung der Stromversorgung folgendermassen abgegrenzt, was mit der Definition der Systemführerschaft Bahnstrom 16,7 Hz bestätigt wurde:

- Aufgaben, die im Rahmen des Netzzugangs direkt vom BIF finanziert werden (Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der für die Bahnstromversorgung des 16,7-Hz-Netzes erforderlichen Unterwerke und Frequenzumformer)
- Aufgaben ausserhalb des Netzzugangs, die nach Marktprinzipien finanziert werden und über den Preis des Bahnstroms abgegolten werden (für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der für die Bahnstromversorgung 16.7 Hz im Eisenbahnnetz der Schweiz erforderlichen Produktionsanlagen (inkl. Bezugsrechte) und Übertragungsleitungen).

Abbildung 4

Stromversorgung nach Art. 62 EBG



Erläuterung zu Abbildung 4: Nur die eingerahmten Bereiche 1 und 2 werden über die Systemaufgabe Bahnstrom finanziert. Kraftwerke und Übertragungsleitungen werden marktmässig finanziert. Bereich 3 ist Bestandteil der LV.

Bahnstromversorgung - mögliche Varianten einer Weiterentwicklung der Finanzierung der Systemaufgabe

Bis 2022 konnte bei Bedarf Elektrizität kostengünstig auf dem freien Markt zugekauft werden. Diese Tatsache und die Massnahmen des Bundesrats, den Schuldendeckungsgrad der SBB auf ein vertretbares Mass zu senken, führten dazu, dass Investitionen in nötige Sanierungen zum Teil hinausgeschoben wurden. Diese verfolgte Geschäftsstrategie hat wahrscheinlich dazu geführt, dass der Preis für Bahnstrom vergleichsweise niedrig geblieben ist. Die Produktionskosten von SBB Energie vor der Energiemarktkrise im Jahr 2022 waren höher als die Marktkosten, und eine höhere Eigenproduktion von SBB Energie hätte wahrscheinlich auch zu einem höheren Bahnstrompreis geführt.

Die Ausnahmesituation auf dem Energiemarkt 2022 hat die marktseitigen Rahmenbedingungen in diesem Bereich verändert. In der Energiekrise hat sich gezeigt, dass SBB Energie trotz eigener Kraftwerke stark vom internationalen Energiemarkt abhängig ist. Die Strategie, anstelle von Investitionen Stromzukäufe in Betracht zu ziehen, wird heute sowohl von SBB Energie als auch vom BAV anders bewertet und der Erhöhung der Versorgungssicherheit durch eine hohe Eigenversorgung ein grösserer Stellenwert beigemessen. Die höheren Marktpreise machen zudem Sanierungen bzw. Ausbauten wirtschaftlich interessanter.

Der Bundesrat lässt derzeit verschiedene Varianten prüfen, wie die Gewährleistung einer langfristig sicheren und stabilen Bahnstromversorgung am besten garantiert werden kann.

ZMBS

Mit der Systemaufgabe ZBMS verfolgt das BAV das Ziel, Vorgaben zur Implementierung einer einheitlichen Zugbeeinflussung für die nicht interoperablen Netze zu erarbeiten (hauptsächlich Meterspur). Dabei übernimmt die RhB als Systemführerin die Aufgabe, die für die Einführung, Umsetzung und Weiterentwicklung des ZBMS-Standards notwendigen Massnahmen, Vorgaben und Entscheidungen zu erarbeiten. Sie entwickelt Lösungen für Probleme und Risiken, die bei der Umsetzung des ZBMS-Standards bei den Bahnunternehmen entstehen, und bereitet die notwendigen Vorgaben und Entscheidungen vor. Diese Aufgaben sollen auch darauf hinwirken, einen unnötigen, mehrfachen Aufwand der ISB bei der Umsetzung des ZBMS-Standards während allen Phasen des System-Lebenszyklus zu vermeiden und den Koordinationsaufwand zwischen den Bahnunternehmen und beteiligten Dritten zu minimieren.

Interaktion Fahrzeug-Fahrweg Meterspur (RAILplus)

Mit der Systemaufgabe Interaktion Fahrzeug-Fahrweg verfolgt das BAV das Ziel, Grundlagen für das bessere Verständnis des Zusammenspiels Rad-Schiene im Meterspurbereich zu schaffen. Die technischen Entwicklungen im Fahrzeug- und Fahrbahnbereich der letzten Jahre führen zu einer erhöhten Abnutzung bei Rad und Schiene.

Insbesondere im Meter- und Spezialspurbereich fehlen die Grundlagen für eine optimierte Abstimmung von technischen Massnahmen am Fahrzeug und der Fahrbahn. RAILplus übernimmt als Systemführerin die Aufgabe, das fehlende Wissen zu erarbeiten und den ISB zugänglich zu machen.

Lärm

Mit der neuen Systemaufgabe Lärm verfolgt das BAV das Ziel, qualitativ hochwertige, einheitliche Datengrundlagen zur Lärmbelastung bereitzustellen. Der Emissionskataster als Teil des Lärmbelastungskatasters wurde bereits bisher im Rahmen der Lärmsanierung von der SBB erstellt. SBB soll daher auch die neue Systemführerschaft übernehmen und die zentrale Datenaufbereitung für andere ISB sicherstellen. Das Monitoring Eisenbahnlärm als messtechnische Ergänzung und Plausibilisierung wird neu Teil dieser Aufgabe. Die SBB kann so die bewährte Datenbereitstellung fortführen und mit den Messungen ergänzen. Das Bundesamt für Umwelt BAFU als Fachbehörde des Bundes wird in den Gremien vertreten sein.

1.7 Finanzierung über den Bahninfrastrukturfonds

1.7.1 Bahninfrastrukturfonds ist ein unselbstständiger Fonds mit eigener Rechnung

Der Betrieb, der Substanzerhalt, die Systemaufgaben und der Ausbau der Bahninfrastruktur werden nach Artikel 87a Absatz 2 BV ab dem 1. Januar 2016 ausschliesslich über den BIF finanziert. Hierzu werden dem Fonds zweckgebundene Einnahmen sowie Einlagen aus dem allgemeinen Bundeshaushalt zugewiesen.

Der BIF hat vorrangig den Bedarf für Betrieb und Substanzerhalt sicherzustellen. Für die Entnahmen aus dem Fonds bewilligt die Bundesversammlung alle vier Jahre einen Zahlungsrahmen. In darauf abgestimmten, vierjährigen Leistungsvereinbarungen werden die zu erreichenden Ziele und die dafür vom Bund den ISB gewährten Mittel verbindlich festgelegt.

Da der BIF sich nicht verschulden darf, bildet er eine angemessene Reserve, um Schwankungen bei den Einlagen auffangen zu können. Damit soll das Risiko von Verzögerungen bei baureifen Ausbauvorhaben minimiert werden.

Die Funktionsweise und die Verfahren des Fonds sind im BIFG festgelegt. Der BIF hat die Form eines rechtlich unselbstständigen Fonds mit eigener Rechnung. Er besteht aus einer Erfolgsrechnung, einer Investitionsrechnung und einer Bilanz.

1.7.2 Mitteleinspeisungen in den BIF

Die Höhe der vorgesehenen Finanzmittel, die dem BIF zugewiesen werden, ist in der BV und im EBG festgelegt. Einzig bei der Einlage aus der LSVa verfügt der Bundesrat bzw. das Parlament (ohne Gesetzesänderung) über einen gewissen Handlungsspielraum, da diese als Maximalbetrag ausgestaltet ist.

1.7.3 Bundesversammlung entscheidet im Rahmen des Budgets über die Mittel

Die Bundesversammlung legt gleichzeitig mit dem jährlichen Voranschlag in einem einfachen Bundesbeschluss die Mittel fest, die dem BIF für den Betrieb und den Substanzerhalt, die Systemaufgaben, den Ausbau sowie die Forschungsaufträge entnommen werden. Sie genehmigt schliesslich die Rechnung des BIF.

Tabelle 12

BIF-Langfristplanung (Planungsstand Mai 2023) für den Voranschlag (VA) 2024 – Legislaturfinanzplan (LFP) 2025–2027 – Planrechnung (PR) 2028

(in Mio. Fr.)	VA 2024	LFP 2025	LFP 2026	LFP 2027	PR 2028
Fondseinlagen	5 851	5 851	6 048	6 151	6 282
Zweckgebundene Einnahmen	2 901	2 812	2 925	2 950	3 000
– MWST-Promille	758	778	798	818	838
– LSVA	985	856	902	889	898
– Mineralölsteuermittel	261	255	272	263	253
– Kantonsbeitrag	622	640	658	675	692
– Direkte Bundessteuer	275	283	295	305	319
Einlagen allg. Bundeshaushalt	2 950	3 038	3 123	3 201	3 281
Finanzertrag					
Entnahmen	4 851	5 371	5 441	5 409	5 813
– Betrieb	630	645	610	635	643
– Substanzerhalt ³³	3 019	3 091	3 091	2 909	2 882
– Systemaufgaben	129	168	157	140	129
– Ausbau	1 027	1 426	1 548	1 695	2 133
– Forschungsaufträge	4	4	4	4	4
– Verwaltungsaufwand	5	5	5	5	5
– Zinsen	38	32	27	22	17
Ergebnis	1 000	480	607	742	469
Rückzahlung Bevorschussung	716	651	696	685	685
Reserven	1 680	1 509	1 420	1 477	1 260

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 15. Februar 2023 die Bereinigungs-Massnahmen für das Budget 2024 konkretisiert und Grundsatzentscheide für Massnahmen

³³ Im Legislaturfinanzplan 2025–2027 war eine von der vorliegenden Vorlage abweichende Aufteilung der Mittel auf Betrieb und Substanzerhalt vorgesehen.

zur Bereinigung des Haushalts in den Finanzplanjahren getroffen. Eine von den Massnahmen betrifft die LSVA-Einlagen, die in den Jahren 2025 bis 2027 jährlich um 150 Millionen Franken gekürzt wurden. Dies reduziert die BIF-Liquidität um insgesamt 225 Millionen; die Hälfte der LSVA-Einlage muss für die gesetzliche Rückzahlung der Bevorschussung verwendet werden, dessen vollständige Rückzahlung sich damit um maximal ein Jahr verlängert.

Der vorhersehbare Mittelbedarf für den Betrieb und Substanzerhalt kann dank dem Fonds und gemäss aktueller BIF-Planung finanziert werden, ohne dass die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte gefährdet wäre. Die Folgekosten der Ausbauprojekte sind auf rund 30 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Der Schlüssel zur Berechnung der einzelnen kantonalen Beteiligungen an der Einlage nach Artikel 57 EBG (Kantonsbeitrag) ist in Artikel 23 KPFV geregelt. Die Indexierung des Kantonsbeitrags ist im Artikel 57 Absatz 1^{bis} EBG festgelegt.

1.8 Finanzierung privater Güterverkehrsanlagen

1.8.1 Grundsätze der Finanzierung privater Güterverkehrsanlagen

Unter privaten Güterverkehrsanlagen werden Anschlussgleise und Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr (KV-Umschlagsanlagen) verstanden. Diese sind nicht Teil der Bahninfrastruktur im Sinne von Artikel 62 Absatz 1 EBG. Sie unterstehen insbesondere nicht dem Netzzugang gemäss Artikel 9a EBG und werden nicht über den BIF finanziert.

Die Infrastrukturbetreiberin trägt bei der Anbindung der privaten Güterverkehrsanlagen die Kosten der Anpassung und des Ausbaus ihrer Anlagen, die durch den Anschluss verursacht werden, einschliesslich der Anschlussvorrichtung (Art. 18 GüTG). Dazu zählen Anlagen zum Annehmen und Formieren von Zügen (Art. 62 EBG). Im Sinne von Artikel 5 KPFV dienen diese Investitionen nicht zur Erhöhung der Kapazität, sondern zur Bewältigung der Nachfrageentwicklung ohne zusätzliche Zugskilometer bzw. Trassen im Gütertransport und sind entsprechend dem Substanzerhalt zuzuordnen.

Der Bund kann Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und von Anschlussgleisen leisten (Art. 8 GüTG). Der Investitionsbeitrag des Bundes darf grundsätzlich 60 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten. Bei Projekten von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung kann er auf höchstens 80 Prozent erhöht werden. Bei der Gewährung und der Bemessung der Beiträge werden verkehrs-, energie- und umweltpolitische Ziele, wirtschaftliche Kriterien, die Vorteile Dritter und insbesondere das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene angemessen berücksichtigt. Die Gewährung der Beiträge wird mit Auflagen verbunden; insbesondere sollen damit die Erreichung der geplanten Transport- und Umschlagsmengen sowie ein diskriminierungsfreier Zugang zu den KV-Umschlagsanlagen sichergestellt werden. Für den Fall, dass die angestrebten Mengenziele für die Anlagen nicht erreicht werden sollten, können die Investitionsbeiträge anteilmässig zurückgefordert werden.

Rechtsgrundlage für die Finanzierung der KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise ist Artikel 18 Absatz 1 MinVG. Die Förderung erfolgt entsprechend über die «Spezialfinanzierung Strassenverkehr».

Der Bund kann überdies Investitionsbeiträge an den Bau von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr leisten. Diese dürfen 50 Prozent der anrechenbaren Kosten nicht überschreiten (Art. 8 Abs. 6 GüTG). Gemäss Art. 4 Abs. 4 leistet der Bund diese Investitionsbeiträge in Form von unverzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen.

Die Steuerung der Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen erfolgt über mehrjährige Verpflichtungskredite (Art. 8 Abs. 7 GüTG).

Aufgrund des wiederkehrenden Charakters der Verpflichtungskredite für die Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen und der Sachnähe zur Finanzierung der öffentlichen Bahninfrastruktur werden die finanziellen Mittel zusammen mit den Beschlüssen über die Leistungsvereinbarungen unterbreitet.

1.8.2 Mittelbedarf für die Förderung der privaten Anlagen des Schienengüterverkehrs

Verpflichtungskredit 2021–2024

Der Verpflichtungskredit für die Periode 2021–2024 beläuft sich auf 300 Millionen Franken. Er dient der Finanzierung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen in der Schweiz, von KV-Umschlagsanlagen im Ausland, die zur Erreichung der Ziele des GVVG notwendig sind und von Hafenanlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr.

In diesem Verpflichtungskredit waren namentlich auch die beiden Grossprojekte Gateway Basel Nord und Hafenbecken 3 in Basel-Kleinhüningen eingeplant. Die Höhe des Verpflichtungskredits ergab sich aus einer Abschätzung der für die Periode 2021-2024 anstehenden und im Rahmen des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene nach Artikel 3 GüTG vorgesehenen Vorhaben. Der Verpflichtungskredit umfasst auch Projekte für KV-Umschlagsanlagen im In- und Ausland für den alpenquerenden Verkehr.

Falls das oben erwähnten Grossprojekte Gateway Basel Nord in Basel-Kleinhüningen in den Verpflichtungskredit 2021-2024 fällt, so wird dieser nach aktuellem Planungsstand weitgehend ausgeschöpft. Die Finanzierungsverfügung zu diesem Projekt ist derzeit noch nicht rechtskräftig.

Verpflichtungskredit 2025–2028

Der beantragte Verpflichtungskredit für die Periode 2025-2028 deckt alle Verpflichtungen ab, die der Bund zur Förderung von Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen in den Jahren 2025-2028 in Erwägung zieht. Im beantragten Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken ist namentlich auch die Vervollständigung des Gateway Basel Nord (2. Etappe) und der

damit verbundene Bau des Hafenbeckens 3 in Basel-Kleinhüningen enthalten. Die Höhe des Verpflichtungskredits ergibt sich aus einer Abschätzung der anstehenden und im Rahmen des Konzepts für den Gütertransport auf der Schiene nach Artikel 3 GüTG vorgesehenen Vorhaben. Der Verpflichtungskredit umfasst auch Projekte für KV-Umschlagsanlagen im In- und Ausland für den alpenquerenden Verkehr.

Die beantragte Höhe wurde mit der Branche, insbesondere über die Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs, abgestimmt. Die Begleitgruppe ist ein Gremium des BAV, in welchem die Logistik- und Gütertransportbranche vertreten ist.

Das Parlament steuert die für die Förderung von privaten Güterverkehrsanlagen zur Verfügung stehenden Mittel über einen Verpflichtungskredit und beschliesst die jährlichen Kredite mit dem Voranschlag. Sämtliche Subventionsbestimmungen sind als Kann-Bestimmungen ausgestaltet und wahren somit den finanzpolitischen Handlungsspielraum des Parlaments.

Der Bundesrat hat am 2. November 2022 die Vernehmlassung zur Vorlage «Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport» eröffnet. Die Vorlage enthält unter anderem Vorschläge über Anpassungen der Rechtsgrundlagen zur Förderung von privaten Güterverkehrsanlagen. Eine Anpassung des Bundesbeschlusses des Verpflichtungskredits 2025 – 2028 während dessen Gültigkeit ist nicht auszuschliessen.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Funktionalität der vorgesehenen Projekte, die voraussichtlichen Standorte und Räume sowie die zusätzlich geschaffenen Kapazitäten:

Tabelle 13

Übersicht über die für den Verpflichtungskredit 2025–2028 vorgesehenen KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleise

Funktionalität / Finanzbedarf	voraussichtliche Standorte	vorgesehene zusätzliche Kapazität (pro Jahr)
KV-Grossterminal von nationaler verkehrspolitischer Bedeutung	Gateway Basel Nord, 2. Etappe, trimodal	105'000 TEU
Hafenbecken 3 Basel-Kleinhüningen	Erweiterung Hafen Basel	390'000 TEU
KV-Umschlagsanlagen mit regionaler Verteilfunktion	Vor allem entlang Ost-West-Achse	350'000 TEU
KV-Umschlagsanlagen (Ausland) zur Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs	Piemont/Lombardei	200'000 TEU

Funktionalität / Finanzbedarf	voraussichtliche Standorte	vorgesehene zusätzliche Kapazität (pro Jahr)
Anschlussgleise und kleine KV-Umschlagseinrichtungen	Diverse (Erneuerung, Neubauten und Erweiterung)	mindestens 12'000 Tonnen, 720 Wagen oder 5'000 TEU je Anlage

* Twenty-foot Equivalent Unit (international standardisierte Einheit für 20-Fuss-Container).

1.9 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu nationalen Strategien des Bundesrates

1.9.1 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage wird in der Botschaft vom ... Januar 2024³⁴ zur Legislaturplanung 2024–2027 und im zugehörigen Entwurf des Bundesbeschlusses über die Legislaturplanung 2024–2027³⁵ angekündigt.

1.9.2 Verhältnis zu nationalen Strategien des Bundesrates

In der Botschaft vom ... Januar 2024³⁶ zur Legislaturplanung 2023–2027 wird darauf hingewiesen, dass die Vorlage eine Schnittstelle zur Neuen Wachstumspolitik 2024–2027 hat. Im Besonderen geht es darum, einen effizienten und ressourcenschonenden Betrieb und Substanzerhalt der Bahninfrastruktur sicherzustellen, sodass die Bahn für die Schweizer Wirtschaft weiterhin ein wichtiger, leistungsfähiger und zuverlässiger Pfeiler zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit und zur Verbesserung der Arbeitsproduktivität bleibt.

1.9.3 Verhältnis zur Strategie Biodiversität Schweiz (SBS)

Der Biodiversität wird bei der Erneuerung und beim Unterhalt der Bahninfrastruktur im Sinne der vom Bundesrat am 25. April 2012 verabschiedeten Strategie Biodiversität Schweiz (SBS) sowie seines am 6. September 2017 verabschiedeten Aktionsplans Strategie Biodiversität Schweiz (AP SBS) Rechnung getragen.³⁷ Im Rahmen der Umsetzung der entsprechenden Massnahmen richten sich die Unternehmen unter anderem nach dem Leitfaden des BAV für die Berichterstattung im Bereich Biodiversität. Das Unternehmen erstattet dem BAV einen Zwischenbericht und bis Ende 2028

³⁴ BBl 2024 ...

³⁵ BBl 2024 ...

³⁶ BBl 2024 ...

³⁷ Beide einsehbar unter www.bafu.admin.ch > Themen > Thema Biodiversität > Fachinformationen > Biodiversitätspolitik > Strategie & Aktionsplan

einen Abschlussbericht zu den umgesetzten Arbeiten. Die Anforderungen des Dokuments "Leitfaden Berichterstattung Biodiversität gemäss Leistungsvereinbarungen 2025 – 2028" sind einzuhalten.

1.9.4 Verhältnis zur Energiestrategie 2050

Mit dem Programm «Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr» (ESöV 2050) versucht das BAV, die EVU und die ISB in dieser Hinsicht so weit wie möglich zu unterstützen und anzureizen.

Das Programm ESöV 2050 setzt bisher auf die Eigeninitiative der Eisenbahnunternehmen. Es unterstützt deren Anstrengungen zur Steigerung der Energieeffizienz und der Erzeugung erneuerbarer Energie mit Beiträgen an Forschungs- und Innovationsprojekte. Um hier eine noch stärkere Impulswirkung zu erzeugen, sind Energie- und Klimaziele Gegenstand der Leistungsvereinbarungen. Die Umsetzung dieser Massnahmen soll über die Mittel finanziert werden, die mit der Leistungsvereinbarung zugesichert werden.

Aktuell sind zur Finanzierung von Massnahmen zugunsten der Förderung von Photovoltaikanlagen nur beschränkte Mittel vorgesehen. Aufgrund des engen Finanzrahmens haben die zwingenden Substanzerhaltungsmassnahmen Vorrang, insbesondere bei der SBB (vgl. auch 1.9.5).

1.9.5 Verhältnis zur Klimastrategie

Auch die Bahninfrastruktur trägt zur Umsetzung der langfristigen Klimastrategie des Bundes bei. Erneuerungszyklen sollen genutzt werden, um Infrastrukturen und Anlagen durch möglichst CO₂-freie Alternativen zu ersetzen. Für Massnahmen zugunsten der Dekarbonisierung in der Bahninfrastruktur sind aktuell nur beschränkte Mittel vorhanden. Aufgrund des engen Finanzrahmens haben die zwingenden Substanzerhaltungsmassnahmen Vorrang. Soweit dies finanziell möglich sein sollte wird angestrebt, für Massnahmen in den Bereichen Klima und erneuerbare Energien eine Option im Umfang von rund 50 Millionen Franken in den LV-Zahlungsrahmen aufzunehmen. Diese ist aktuell nicht finanziert.

1.9.6 Verhältnis zur nationalen Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen

Der Bundesrat hat am 8. Dezember 2017 die nationale Strategie zum Schutz kritischer Infrastrukturen 2018–2022 verabschiedet.³⁸ Darin sind Massnahmen definiert, mit denen der Bundesrat die Versorgungssicherheit in der Schweiz erhalten und in wesentlichen Bereichen verbessern will. In diesem Zusammenhang werden die Gewährleistung der Sicherheit und der Verfügbarkeit, die Resilienz und die Qualität sowie der langfristige Werterhalt der Bahninfrastruktur als besonders relevant erachtet.

³⁸ BBl 2018 503

1.9.7 Verhältnis zur Strategie Baukultur

Der baukulturellen Qualität und der gelungenen Einbindung in die Landschaft wird bei der Erneuerung und beim Unterhalt der Bahninfrastruktur im Sinne der vom Bundesrat am 26. Februar 2020 verabschiedeten Strategie Baukultur mit ihrem Aktionsplan Rechnung getragen.³⁹ Massgeblich sind insbesondere die Ziele 3 «Bau- und Planungsvorgaben erreichen eine der Aufgabe und Lage angemessen hohe Qualität» und 6 «Der Bund nimmt eine baukulturelle Vorbildfunktion ein» sowie die Massnahme 40 «Baukultur bei den Eisenbahnunternehmen verankern».

1.10 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Bis jetzt keine – wird ggf. nach der Vernehmlassung ergänzt

2 Vorverfahren, insbesondere Vernehmlassungsverfahren

Wird nach der Vernehmlassung ergänzt.

3 Inhalt des Kreditbeschlusses

3.1 Antrag des Bundesrates und Begründung

Mit dieser Vorlage unterbreitet der Bundesrat, mit dem Antrag auf Zustimmung, die Entwürfe folgender Bundesbeschlüsse:

- Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2025–2028,
- Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028.

3.2 Inhalt der Vorlage, Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen

3.2.1 Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2021–2024

Art. 1

³⁹ Einsehbar unter www.bak.admin.ch > Kulturerbe > Baukultur > Strategie Baukultur.

Mit diesem Beschluss wird ein Zahlungsrahmen von 15 100 Millionen Franken bereitgestellt, der dazu dient, die in den Jahren 2025–2028 bei den ISB bestellten Leistungen abzugelten. Die Aufteilung der Mittel auf die einzelnen Jahre und die dafür bestimmten Voranschlagskredite im BIF werden im Rahmen der jährlichen Budgetberatungen vom Parlament beschlossen. Die Mittel werden vollständig aus dem BIF finanziert.

Art. 2

Aus dem Zahlungsrahmen nach Artikel 1 können 600 Millionen Franken für die Finanzierung der Systemaufgaben im Bereich der Bahninfrastruktur verwendet werden.

Art. 3

Kreditbeschlüsse sind einfache Bundesbeschlüsse und unterstehen als solche nicht dem Referendum.

3.2.2 Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028

Art. 1

Der Verpflichtungskredit von 185 Millionen Franken dient der Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports und der Güterverkehrsverlagerung. Hauptsächliche Rechtsgrundlagen sind das Gütertransportgesetz und das Güterverkehrsverlagerungsgesetz. Neben Anlagen in der Schweiz können auch solche im Ausland gefördert werden, wenn sie der Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs dienen.

Art. 2

Die dem Umfang des Verpflichtungskredits zugrundeliegenden Teuerungsannahmen werden im Bundesbeschluss ausgewiesen. Den Teuerungsannahmen liegt der Indexstand des Landesindex der Konsumentenpreise vom März 2023 von 106,00 Punkten zugrunde, wobei sich dieser Indexstand auf die Indexreihe «Dezember 2020 = 100 Punkte» bezieht.

Art. 3

Kreditbeschlüsse sind einfache Bundesbeschlüsse und unterstehen als solche nicht dem Referendum.

3.3 Teuerungsannahmen

Der Bundesbeschluss zur LV 2025-2028 ist von den Teuerungsannahmen nicht betroffen. Der vorgesehene Zahlungsrahmen und der vorgesehene Verpflichtungskredit sind inkl. allfällige Teuerung und Mehrwertsteuer (MWST). Die ISB haben Teuerungsannahmen zu den vorgesehenen Massnahmen getroffen und sich dabei an den Vorgaben des Bundes orientiert.

Die dem Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 zugrundeliegenden Teuerungsannahmen werden in Artikel 2 des Bundesbeschlusses ausgewiesen. Den Teuerungsannahmen liegt der Indexstand des Landesindex der Konsumentenpreise vom März 2023 von 106 Punkten zugrunde, wobei sich dieser Indexstand auf die Indexreihe «Dezember 2020 = 100 Punkte» bezieht. Die jährlichen Voranschlagskredite werden jeweils an die aktuellen Teuerungsannahmen angepasst.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

Die Ausgaben für den Betrieb und den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur und für Systemaufgaben im Infrastrukturbereich werden vollumfänglich aus dem BIF finanziert. Die entsprechenden Mittel für die Jahre 2025–2028 sind in der Finanzplanung des BIF eingestellt. Durch diese mit FABI eingeführte Finanzierungsform kann eine Belastung des Bundeshaushalts durch zunehmende Ausgaben für Betrieb und Substanzerhalt vermieden werden.

Die Vorlage bringt keinen personellen Mehraufwand mit sich.

4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Die Vorlage hat keine direkten finanziellen Auswirkungen auf die Kantone und Gemeinden, da der Kantonsbeitrag an den BIF keinen unmittelbaren Zusammenhang mit der Höhe des Zahlungsrahmens hat. Mit FABI ist der Bund auch zuständig für die Finanzierung der Bahninfrastruktur der Privatbahnen. Die Kantone leisten einen pauschalen Beitrag an den BIF. Die Finanzierung ist damit für alle ISB identisch. Der Schlüssel zur Berechnung der einzelnen kantonalen Beteiligungen an der Einlage nach Artikel 57 EBG (Kantonsbeitrag) ist in Artikel 23 KPFV geregelt. Die Indexierung des Kantonsbeitrags ist im Artikel 57 Absatz 1^{bis} EBG festgelegt.

Die Vorlage ermöglicht die Finanzierung der vom Bund bestellten und aus dem BIF finanzierten Bahnstrecken mit Erschliessungsfunktion in den Jahren 2025–2028. Sie schafft damit die Voraussetzung, dass die Erschliessungsfunktion des Eisenbahnnetzes landesweit gesichert werden kann. Eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist eine wichtige Standortvoraussetzung, gerade auch in den Berggebieten

und ländlichen Räumen. Dort steht bei den Privatbahnen vor allem der Substanzerhalt der Kunstbauten und Haltestellen im Vordergrund. Dies betrifft hauptsächlich die zahlreichen Viadukte und Tunnel, aber auch die Umsetzung der BehiG-Massnahmen an den Bahnhöfen und Eisenbahn-Haltestellen. Zu erwähnen sind insbesondere die Erneuerungen des Albula- und des Furkatunnels.

Eine qualitativ hochstehende Bahninfrastruktur ist auch für die Schweizer Städte und Agglomerationsgemeinden ein entscheidender Standortvorteil und trägt zur hohen Lebensqualität bei. Für die Städte und Agglomerationen sind die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit und die Anpassung der Bahninfrastruktur an die Anforderungen des S-Bahnverkehrs von besonderer Bedeutung (z. B. Anpassung der Perronlängen).

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Mit einer Bahninfrastruktur, die dem Stand der Technik entspricht und den Erfordernissen des Verkehrs angepasst ist, kann das qualitativ gute Angebot auf der Schiene erhalten und weiterentwickelt werden. Ein dichtes und zuverlässiges Verkehrsnetz, das einen effizienten Transport von Personen und Gütern erlaubt, stellt für unsere Wirtschaft einen nicht zu unterschätzenden Standortvorteil dar. Müsste auch nur ein Teil der Beförderungsleistung von der Schiene auf der Strasse verlagert werden, wäre mit höheren volkswirtschaftlichen Kosten zu rechnen.

Die vorgeschlagenen Beschlüsse schaffen die Voraussetzungen für die Bereitstellung von effizienten Angeboten im Personen- und im Güterverkehr. Sie stellen die Erhaltung des Wertes und der Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur sicher. Die Finanzierung der Bahninfrastruktur und der privaten Güterverkehrsanlagen bildet die Basis für die Grundversorgung im Verkehr auf der Schiene. Sie ist unabdingbar für die Erfüllung des Verlagerungsauftrags im alpenquerenden Güterverkehr.

Die volkswirtschaftliche Entwicklung der Schweiz lässt sich zu einem wichtigen Teil auf das Vorhandensein einer hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zurückführen. Die Leistungsvereinbarungen mit den ISB stellen insbesondere sicher, dass die hohe Qualität der Bahninfrastruktur in der Schweiz auch zukünftig gewährleistet ist.

4.4 Regionalpolitische Auswirkungen

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur unterstützt die regionalpolitischen Ziele des Bundes. Ein wesentlicher Teil des Schienennetzes erschliesst periphere Regionen. Wenn der Zahlungsrahmen reduziert würde und daher der Substanzerhalt der Bahninfrastruktur nicht mehr im erforderlichen Ausmass gewährleistet werden könnte oder sogar auf einzelne Strecken verzichtet werden müsste, wären negative regionalpolitische Auswirkungen möglich.

4.5 Auswirkungen auf die Umwelt

Bei der Erneuerung und beim Unterhalt der Bahninfrastruktur wird sichergestellt, dass die bestehenden Umweltvorgaben eingehalten werden (z. B. in den Bereichen Baulärm, Gewässerschutz, Naturschutz). Damit werden negative Auswirkungen auf die Umwelt möglichst geringgehalten. Wo es möglich ist, wird die bestehende Situation saniert und für die Umwelt verbessert.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die Zuständigkeit der Bundesversammlung für die vorliegenden Kreditbeschlüsse ergibt sich aus Artikel 167 BV.

Der Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2025–2028 stützt sich auf Artikel 5 Absatz 1 BIFG. Demnach beschliesst die Bundesversammlung für die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur jeweils einen vierjährigen Zahlungsrahmen.

Der Finanzierungsbeschluss über den Zahlungsrahmen hat seine materiell-rechtliche Basis in Artikel 49 EBG. Demnach trägt der Bund die Hauptlast der Finanzierung der Infrastruktur.

Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 stützt sich auf Artikel 8 GüTG und Artikel 8 GVVG. Der Bund kann Investitionsbeiträge an den Bau, die Erweiterung und die Erneuerung von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen leisten. Basis für die Finanzierung ist Artikel 18 Absatz 1 MinVG. Die Steuerung der Bundesmittel zur Förderung von privaten Güterverkehrsanlagen über Verpflichtungskredite ist in Artikel 8 Absatz 7 GüTG vorgesehen und erfolgt gemäss Artikel 10 Absatz 5 FHV.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die Schweiz hat im Zusammenhang mit dem Eisenbahnwesen verschiedene Staatsverträge sowie bilaterale Abkommen mit der EU geschlossen. Es bestehen keine Konflikte zwischen den vorgeschlagenen Bundesbeschlüssen und diesen Vertragswerken.

Das im EBG vorgesehene System der Mittelgewährung an ISB durch mehrjährige Leistungsvereinbarungen steht im Einklang mit den Vorgaben des europäischen Rechts.

5.3 Erlassform

Nach Artikel 163 Absatz 2 BV und Artikel 25 Absatz 2 des Parlamentsgesetzes vom 13. Dezember 2002⁴⁰ (ParlG) ist für den vorliegenden Fall ein Erlass in der Form des einfachen, also nicht dem Referendum unterstehenden Bundesbeschlusses vorgesehen.

Der Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2025–2028 wird in der Form des einfachen Bundesbeschlusses bewilligt (Art. 25 Abs. 1 und 2 sowie Art. 29 ParlG).

Auf derselben Rechtsgrundlage wird auch der Verpflichtungskredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025–2028 in der Form des einfachen Bundesbeschlusses bewilligt.

5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Nach Artikel 159 Absatz 3 Buchstabe b BV bedürfen der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder jedes der beiden Räte Subventionsbestimmungen sowie Zahlungsrahmen, die neue einmalige Ausgaben von mehr als 20 Millionen Franken oder neue wiederkehrende Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken nach sich ziehen.

Aufgrund der Höhe sowohl des Zahlungsrahmens (15 100 Mio. Fr. im Zeitraum 2025–2028) als auch des Verpflichtungskredit

(185 Mio. Fr. im selben Zeitraum) unterstehen beide Bundesbeschlüsse der Ausgabenbremse.

5.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Die beantragten Bundesbeschlüsse stehen im Einklang mit dem Subventionsgesetz.

5.5.1 Bedeutung der Subvention für die Erreichung der angestrebten Ziele

Wie unter Ziffer 4.3 dargestellt, ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur ein wichtiger Standortvorteil der Schweiz. Sie schafft die Voraussetzungen für eine möglichst effiziente und umweltfreundliche Bewältigung des wachsenden Personen- und Güterverkehrs. Weil die derzeitigen Rahmenbedingungen keine kostendeckenden Preise für die Benützung der Bahninfrastruktur erlauben, können die verkehrspolitischen Ziele der Schweiz, insbesondere das in der Bundesverfassung verankerte Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr, nur bei einer Subventionierung der ISB erreicht werden.

⁴⁰ SR 171.10

Mit der Förderung privater Anlagen für den Güterumschlag im kombinierten Verkehr und privater Anschlussgleise leistet der Bund einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung des Gütertransports.

5.5.2 Materielle und finanzielle Steuerung

Die Steuerung basiert auf einem geschlossenen Controlling-Regelkreis mit quantifizierten Zielvorgaben und einer regelmässigen Kontrolle der Zielerreichung. Der Prozess der finanziellen Steuerung des Bundes ist unter Ziffer 1.3 ausführlich dargestellt. Die rechtliche Grundlage dafür findet sich in der KPFV. Bei der Förderung privater Güterverkehrsanlagen wird bei der Bemessung der betreffenden Finanzhilfen insbesondere auf verkehrs-, energie- und umweltpolitische Kriterien abgestellt. Daneben werden jedoch auch wirtschaftliche Aspekte sowie das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene angemessen berücksichtigt (vgl. Ziff. 1.8.1).

5.5.3 Verfahren der Beitragsgewährung

Die Abgeltungen für den Betrieb und den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur werden auf der Basis von Leistungsvereinbarungen für die Jahre 2025–2028 und der dazugehörigen Finanzierungsvereinbarungen gewährt. In diesen Vereinbarungen werden die den ISB vom Bund zugesicherten Beiträge festgelegt. Die Investitionsbeiträge des Bundes an private Güterverkehrsanlagen werden mittels Verfügungen auf Gesuch hin entrichtet.

Abkürzungsverzeichnis

1. Infrastrukturbetreiberinnen

Abkürzung	Infrastrukturbetreiberin
AB	Appenzeller Bahnen AG
ASm	Aare Seeland mobil AG
AVA	Aargau Verkehr AG
BLSN	BLS Netz AG
BLT	BLT Baselland Transport AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ) SA
DICH	Deutsche Eisenbahn-Infrastruktur in der Schweiz, betrieben durch die Deutsche Bahn
ETB	Emmentalbahn GmbH
FART	Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) SA
FB	Forchbahn AG
FLP	Ferrovie Luganesi SA
HBS	Hafenbahn Schweiz AG
LEB	Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
LTB	Limmattalbahn AG
MBC	Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA
MGI	Matterhorn Gotthard Infrastruktur AG
MOB	Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA
MVR	Transports Montreux-Vevey-Riviera SA
NStCM	Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
OeBB	Oensingen-Balsthal-Bahn AG
ÖBB	ÖBB Infrastruktur AG
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG
RhB	Rhätische Bahn (RhB) AG
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ST	Sursee-Triengen Bahn AG
STB	Sensetalbahn AG
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG

Abkürzung	Infrastrukturbetreiberin
TMR	TMR Transports de Martigny et Régions SA
TPC	Transports Publics du Chablais SA
TPFI	Transports publics fribourgeois Infrastructure (TPF INFRA) SA
TRAVYS	Transports Vallée-de-Joux-Yverdon-les-Bains-Sainte-Croix SA
TRN	TransN SA
WAB	Wengernalpbahn AG
ZB	zb Zentralbahn AG

2. Begriffe

Abkürzung	Begriff
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BIFG	Bahninfrastrukturfondsgesetz
EBV	Eisenbahnverordnung
ETCS	European Train Control System
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
FinöV	Fonds für die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds)
GeoIG	Geoinformationsgesetz
GeoIV	Geoinformationsverordnung
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Rail(way)
GüTG	Gütertransportgesetz
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
ISB	Infrastrukturbetreiberin
KPFV	Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur
KV	Kombinierter Verkehr
LFP	Legislaturfinanzplan
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LV	Leistungsvereinbarung
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung

Abkürzung	Begriff
OR	Obligationenrecht
PB	Privatbahnen
RKV	Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen
RPL	RAILplus – AG der Meterspurbahnen
RTE	Regelwerk Technik Eisenbahn
SuG	Subventionsgesetz
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit – international standardisierte Einheit für 20-Fuss-Container
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität
VAböV	Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs
VböV	Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs
VöB	Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
WDI	Webinterface Daten Infrastruktur
ZBMS	Zugbeeinflussung Meterspur
ZR	Zahlungsrahmen

Glossar

Ausbau	<p>Kerninhalt des Ausbaus sind Angebotsverbesserungen in Form dichter Fahrpläne (mehr Zugskilometer) und kürzerer Fahrzeiten (Erhöhung der Geschwindigkeit, Streckenbegradigungen).</p> <p>Grundsätzlich zum Ausbau gezählt wird auch die Modernisierung der grossen Knotenbahnhöfe (Publikumsanlagen) an die Erfordernisse des Personenverkehrs, auch ohne gleichzeitige Erhöhung der Zugsanzahl, wie zum Beispiel die Erweiterung der Personenunterführungen oder die Vergrösserung von Perronflächen. Voraussetzung ist eine Projektgrösse von mehr als 10 Millionen Franken.</p>
Betriebsabgeltung	<p>Die Betriebsabgeltung bemisst sich nach den geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und dem Unterhalt der Bahninfrastruktur auf der Grundlage der Mittelfristplanungen der ISB.</p>
Investitionsbeitrag	<p>Der Investitionsbeitrag basiert auf der mittelfristigen Investitionsplanung der ISB, welche jährlich zu aktualisieren ist. In den Leistungsvereinbarungen wird der Abschreibungsaufwand, der am Ende des jeweiligen Jahres dem BAV zu melden ist, durch A-Fonds-perdu-Beiträge ausgeglichen. Für darüberhinausgehende Investitionen erhalten die ISB zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen.</p>
Substanzerhalt	<p>Zum Substanzerhalt gehören, neben 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.</p>
Trassenpreis	<p>Entgelt, das ein Zug bzw. ein EVU gemäss Artikel 9b EBG, den Artikeln 18–23 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV; SR 742.122) und der Verordnung des BAV vom 14. Mai 2012 über den Eisenbahn-Netzzugang (NZV-BAV; SR 742.122.4) für die Benützung der Infrastruktur an die ISB bezahlt.</p>
Wiederbeschaffungswert	<p>Der Wiederbeschaffungswert entspricht gemäss RTE 29900 dem finanziellen Aufwand für einen gleichwertigen Ersatz.</p>
