

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
3003 Bern

Bern, 17. März 2015

Anhörung: Verordnungsanpassungen im Rahmen der neuen Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI)

Sehr geehrte Damen und Herren

Das BAV hat am 2. Februar 2015 das Anhörungsverfahren zu den oben genannten Verordnungen eröffnet. Die Anhörungsfrist läuft bis am 30. März 2015.

Gerne nimmt der Vorstand KöV zu den übergeordneten, politischen Aspekten Stellung. Dagegen äussern wir uns nicht zu eher technischen Fragen. Hierzu verweisen wir auf die Stellungnahmen der einzelnen Kantone.

1. Anpassung der Kantonseinlage an die Teuerung

Im vorgesehenen Bahninfrastrukturfondsgesetz (BIFG) wird in Art. 3 Abs. 2 die Indexierung der Bundeseinlage in den Bahninfrastrukturfonds geregelt. In der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) ist eine entsprechende Regelung für die Einlage der Kantone nicht vorhanden. Eine Gleichbehandlung der Einlage des Bundes und der Kantone erscheint sinnvoll, eine klare Regelung auf Stufe Gesetz ist jedoch aus unserer Sicht zwingend notwendig.

Antrag: Bis zum Inkrafttreten einer entsprechenden Gesetzesbestimmung ist auf die Anpassung der Teuerung bei der Einlage der Kantone zu verzichten.

2. Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau (Art. 5 KPFV)

In Art. 5 KPFV wird die Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau definiert. Problematisch erscheint uns die Regelung für die Knotenbahnhöfe, welche den Ausbauten zuzurechnen sind. Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, die Publikumsanlagen bis Ende 2023 behindertengerecht umzubauen. Weiter werden im Netzzustandsbericht der SBB kritische Anlagen im Bahnzugang (Perronanlagen) ausgewiesen, welche zur Einhaltung der Sicherheitsvorschriften angepasst werden müssen. Aufgrund von Art. 5 Abs. 2 lit. c muss ein solches Vorhaben bei grossen Bahnhöfen dem Ausbau zugeordnet und dessen Prozess untergeordnet werden. Dies bedeutet, dass das Vorhaben frühestens mit dem Ausbauschnitt

2030 umgesetzt werden kann. Die gesetzliche Frist von Ende 2023 für die behindertengerechte Anpassung der Publikumsanlagen kann somit nicht eingehalten werden. Auch die Beseitigung von sicherheitskritischen Mängeln an den Perronanlagen kann jeweils erst stark verzögert in Angriff genommen werden, da die Erarbeitung eines STEP Ausbauschnitts jeweils mehrere Jahre Vorlaufzeit benötigt.

Antrag: Für Umbauten von Knotenbahnhöfen muss eine vorzeitige Realisierung ausserhalb eines Ausbauschnitts möglich sein. Die Finanzierung hat gemäss Art. 20 KPFV über den BIF zu erfolgen. Allenfalls ist zu prüfen, ob für die Zurechnung zu den Ausbauinvestitionen eine Untergrenze der Projektgrösse definiert werden kann, damit kleine Projekte nicht Jahre lang auf den nächsten Ausbauschnitt warten müssen.

3. Ablauf der Planung (Art. 16 KPFV)

In **Art. 16 Abs. 2** steht, dass das BAV das Angebotskonzept für den Güterverkehr erarbeitet. In den Erläuterungen zu diesem Artikel ist aufgeführt, dass die Planungsregionen dafür verantwortlich sind, die Konzepte des regionalen Personen- und Güterverkehrs zuhanden des BAV zu erarbeiten. Damit entsteht der Eindruck, Gesetz und Erläuterungen seien nicht kongruent. Richtig ist, dass das BAV das Angebotskonzept für den Güterverkehr erarbeitet und dabei die Anliegen der Kantone berücksichtigt. Im Hinblick auf das neue Gütertransportgesetz (GÜTG) dürfte die Koordination der von den Kantonen bestellten Güterverkehrsangeboten in den Planungsregionen entfallen. Verschiedene der KöV zugewandene, kantonale Stellungnahmen haben gezeigt, dass die Abgrenzung unklar ist und besser mit dem GÜTG abgeglichen werden muss.

Antrag: Es ist zu präzisieren, welche Ebene für die Planung welcher Güterverkehrsangebote zuständig ist. Massgebend muss Art. 9 des neuen Gütertransportgesetzes sein, welches sich momentan in der parlamentarischen Beratung befindet.

Art. 16 Abs. 3 regelt die Angebotsplanung des Fernverkehrs. Analog zum Güterverkehr sollen die Anliegen der Kantone auch bei der Planung des Fernverkehrs einfließen. Es bestehen in der Planung von Regional- und Fernverkehr erhebliche Synergien und der Fernverkehr hat erheblichen Einfluss auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Daher muss der Einbezug der Kantone systematisch erfolgen.

Antrag: Die Anliegen der Kantone sind bei Angebotskonzepten des Fernverkehrs zu berücksichtigen.

In **Art. 16 Abs. 4** wird geregelt, wie Massnahmen auf Basis der Angebotskonzepte entwickelt und priorisiert werden. Bei der derzeitigen Erarbeitung des Ausbauschnitts 2030 werden die Planungsregionen mit regelmässigen Sitzungen miteinbezogen. Weder in Abs. 1 zweiter Satz noch in Abs. 4 des Art. 16 ist die Beteiligung der Planungsregionen an diesem Prozessschritt explizit genannt.

Antrag: In Art. 16 KPFV ist der Einbezug der Planungsregionen in die Erarbeitung von Massnahmen explizit zu erwähnen.

4. Mitfinanzierung durch die Kantone (Art. 21 KPFV)

Die KöV hat beschlossen, als vorübergehende Lösung die je hälftige Aufteilung nach Zug- und Personenkilometern zu akzeptieren. Möglicherweise gilt später eine andere Lösung. Die RPV-Expertengruppe befasst sich gegenwärtig intensiv mit dem Finanzierungssystem des RPV. Werden dort sinnvolle, NFA-konforme und mehrheitsfähige Finanzierungsmechanismen gefunden, welche sich auch am Bestellvolumen und den effektiven Kosten orientieren, so können diese Mechanismen gegebenenfalls auch auf den

FABI-Kantonsbeitrag angewendet werden. Denkbar ist gar eine Verrechnung, so dass die Pflege zweier aufwändiger Systeme entfiel.

5. Grundsätze Finanzierung des Ausbaus (Art. 30 KPFV)

In Art. 30 KPFV wird geregelt, dass das BAV die Finanzierung des Ausbaus plant, steuert und überwacht. Die Kantone steuern mit ihrer Einlage in den BIF einen wesentlichen Teil zur Bahninfrastrukturfinanzierung bei. Für sie ist es daher wichtig, dass sie bzw. die Planungsregionen in diesen Prozess miteinbezogen werden.

Antrag: In Art. 30 KPFV ist ein zusätzlicher Absatz zu ergänzen: Die Kantone werden regelmässig über den Prozess zur Planung, Steuerung und Überwachung der Finanzierung des Ausbaus informiert und in die wichtigen Entscheide einbezogen.

6. Vorfinanzierung beschlossener Massnahmen (Art. 33 KPFV)

Die in Art. 33 Abs. 5 Bst. c gemachte Aussage ist nicht nachvollziehbar. Wenn der Bund die Rückzahlung so regelt, dass er weder die Pflicht der Rückzahlung eingeht, noch den Zeitpunkt festhalten will, dann handelt es sich nicht mehr um eine Vorfinanzierung. Wir gehen davon aus, dass eine Vorfinanzierung von genehmigten Massnahmen grundsätzlich möglich ist und die Rückzahlung seitens des Bundes gesichert ist. Nur bezüglich des Zeitpunkts der Rückzahlung können sich Anpassungen ergeben.

Antrag: Art. 33 Abs. 5 Bst. c ist zu streichen.

7. Übergangsbestimmung (Art. 42 KPFV)

Die Übergangsbestimmung entspricht nicht den bisherigen Aussagen des BAV. Es entsteht eine Ungleichheit, wenn der Bund sämtliche Infrastrukturkosten bei den Privatbahnen unbesehen übernimmt, während jene bei der SBB, wo verschiedene Kantone in den letzten Jahren sinnvolle Investitionen finanziert haben, weiterhin nach dem historisch gewachsenen Muster weiterverläuft. Art. 42 Abs. 4 widerspricht dem Beschluss von National- und Ständerat, wonach die Publikumsanlagen nicht mehr durch die Kantone zu finanzieren seien. Für die Berechnung der Entscheidungsgrundlagen wurden damals alle Haltestellen eingerechnet, auch diejenigen, welche ganz oder teilweise von Kantonen finanziert wurden. Die Kantone würden doppelt bezahlen, wenn sie dem Parlamentsbeschluss entsprechend einen Pauschalbetrag anstelle der Publikumsanlagen finanzieren und zusätzlich bei verschiedenen Haltestellen noch Beiträge für die Publikumsanlagen oder andere Bahnanlagen entrichten müssten. Mit der Neuregelung der Finanzierungsverantwortlichkeiten ist die alte Regelung definitiv abzulösen.

Antrag: Sämtliche von Kantonen finanzierten Ausbauten sind in den Infrastrukturbestand per 1.1.2017 aufzunehmen. Art. 42 Abs. 4 ist vollständig zu streichen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit der Stellungnahme und bitten Sie um Berücksichtigung unseres Anliegens.

Freundliche Grüsse

**Konferenz der kantonalen Direktoren
des öffentlichen Verkehrs KÖV**

Der Präsident



Matthias Michel

Die Generalsekretärin



Christa Hostettler

Kopie per Email an: Mitglieder KÖV und Mitglieder KKDöV