

Bundesgesetz über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

vom 21. Juni 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012¹,
beschliesst:*

I

Das Bahninfrastrukturfondgesetz vom 21. Juni 2013 wird in der Fassung gemäss Anhang erlassen.²

II

Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:

1. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990³ über die direkte Bundessteuer

Art. 26 Abs. 1 Bst. a und 2

¹ Als Berufskosten werden abgezogen:

- a. die notwendigen Kosten bis zu einem Maximalbetrag von 3000 Franken für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte;

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

2. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990⁴ über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden

Art. 9 Abs. 1

¹ Von den gesamten steuerbaren Einkünften werden die zu ihrer Erzielung notwendigen Aufwendungen und die allgemeinen Abzüge abgezogen. Zu den notwendigen

¹ BBl 2012 1577

² Das Bahninfrastrukturfondgesetz vom 21. Juni 2013 ist publiziert in AS 2015 661.

³ SR 642.11

⁴ SR 642.14

Aufwendungen gehören auch die mit dem Beruf zusammenhängenden Weiterbildungs- und Umschulungskosten. Für die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte kann ein Maximalbetrag festgesetzt werden.

3. Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957⁵

Ingress erstes Lemma

gestützt auf die Artikel 81, 87 und 87a der Bundesverfassung⁶,

Gliederungstitel vor Art. 48a

5a. Kapitel: Ausbau der Infrastruktur

Art. 48a Ziele

Der Ausbau der Infrastruktur hat folgende Ziele:

- a. Personenverkehr:
 1. Verbesserung der Verbindungen mit europäischen Metropolitanräumen,
 2. Verbesserung der Verbindungen zwischen den schweizerischen Metropolitanräumen und innerhalb derselben,
 3. Verbesserung der Verbindungen im schweizerischen Städtenetz und mit den Zentren der Metropolitanräume,
 4. Ausbau des Regional- und des Agglomerationsverkehrs,
 5. Verbesserung der Erschliessung der Berggebiete und der Tourismusregionen;
- b. Güterverkehr:
 1. Verlagerung des alpenquerenden Schwerverkehrs,
 2. Verbesserungen für den Binnen-, Import- und Exportverkehr,
 3. Verbesserung der Trassenverfügbarkeit.

Art. 48b Strategisches Entwicklungsprogramm

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

² Das strategische Entwicklungsprogramm wird vom Bund unter Einbezug der Kantone der jeweiligen Planungsregionen und der betroffenen Eisenbahnunternehmen periodisch nachgeführt.

³ Der Bundesrat legt der Bundesversammlung alle vier Jahre einen Bericht zum Stand des Ausbaus, zu notwendigen Anpassungen des strategischen Entwicklungsprogramms und zum nächsten geplanten Ausbauschritt vor.

⁵ SR 742.101

⁶ SR 101

Art. 48c Ausbauschritte

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

² Den in den Ausbauschritten vorgesehenen Massnahmen liegen ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde.

³ Der Bundesrat zeigt in den Botschaften zu den Ausbauschritten insbesondere die Folgekosten für das gesamte Eisenbahnsystem auf.

⁴ Jeder Ausbauschritt bezweckt auch die Sicherstellung der Qualität des Angebots im bestehenden Fernverkehrsnetz und sieht die dafür erforderlichen Kredite vor.

Art. 48d Planung der Ausbauschritte

¹ Das BAV leitet und koordiniert als Prozessführer die für die Ausbauschritte notwendigen Planungen. Es berücksichtigt die regionalen Planungen der Kantone und bezieht die betroffenen Eisenbahnunternehmen mit ein.

² Die Kantone sind verantwortlich für die regionale Angebotsplanung. Sie organisieren sich in geeigneten Planungsregionen. Die betroffenen Eisenbahnunternehmen werden in geeigneter Weise einbezogen.

Art. 48e Projektierung und Ausführung der Massnahmen

¹ Die Eisenbahnunternehmen oder die mit der Realisierung der Massnahmen betrauten Dritten (Erstellergesellschaften) projektieren die Massnahmen für den Ausbau der Infrastruktur, koordinieren sie mit den Bedürfnissen des Substanzerhalts und führen sie aus.

² Dabei berücksichtigen sie nach dem Grundsatz einer betriebs- und volkswirtschaftlichen Optimierung laufend den bahntechnologischen Fortschritt, organisatorische Verbesserungen sowie die Entwicklung im Personen- und Güterverkehr.

Art. 48f Umsetzungsvereinbarungen

¹ Der Bund schliesst mit den Eisenbahnunternehmen oder Erstellergesellschaften Umsetzungsvereinbarungen über die Ausbaumassnahmen ab. Darin werden die Massnahmen für die einzelnen Strecken und Knoten, die Leistungen, Kosten und Termine, die Gewährung der Mittel sowie die Organisation im Einzelnen festgelegt.

² Sind mit den Massnahmen zusammenhängende untergeordnete Arbeiten für den Substanzerhalt notwendig, so werden diese ebenfalls in den Umsetzungsvereinbarungen festgelegt.

³ Die Vereinbarungen werden durch das UVEK abgeschlossen. Geringfügige Anpassungen, insbesondere solche technischer oder organisatorischer Natur, können vom BAV vereinbart werden.

*Gliederungstitel vor Art. 49***6. Kapitel: Finanzierung der Infrastruktur****1. Abschnitt: Im Allgemeinen***Art. 49* Grundsätze

¹ Der Bund trägt unter Vorbehalt von Artikel 9b die Hauptlast der Finanzierung der Infrastruktur.

² Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

³ Keine Bundesleistungen nach diesem Gesetz, ausgenommen Leistungen nach Artikel 59, werden ausgerichtet für Strecken:

- a. für die Feinerschliessung;
- b. die keine ganzjährig bewohnten Ortschaften erschliessen;
- c. die keine erheblichen Güteraufkommen erschliessen.

Art. 51 Leistungsvereinbarungen

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

² Sind mit dem Substanzerhalt untergeordnete Ausbaumassnahmen notwendig, so werden diese ebenfalls in der Leistungsvereinbarung festgelegt.

³ Die Abgeltungen und Darlehen dienen in erster Linie dazu, die Infrastruktur in gutem Zustand zu erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs und dem Stand der Technik anzupassen. Dabei berücksichtigt werden insbesondere:

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

Art. 51a Streitigkeiten über Leistungsvereinbarungen

¹ Können sich das BAV und die Eisenbahnunternehmen nicht auf den Abschluss oder die Anwendung einer Leistungsvereinbarung einigen, so entscheidet das UVEK.

² Gegen die Verfügung des UVEK kann nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege Beschwerde geführt werden. Gerügt werden kann:

- a. die Verletzung von Bundesrecht, einschliesslich Überschreitung oder Missbrauch des Ermessens;

- b. die unrichtige oder unvollständige Feststellung des rechtserheblichen Sachverhaltes.

³ Beschwerden gegen Entscheide des UVEK haben keine aufschiebende Wirkung.

Art. 51b Finanzierungformen für den Betrieb und den Substanzerhalt

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

² Investitionen, die die Abschreibungen und Liquiditätsreserven übersteigen, werden mit zinslosen und bedingt rückzahlbaren Darlehen finanziert. Übersteigen die Abschreibungen die Investitionen, so sind bestehende bedingt rückzahlbare Darlehen an den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013⁷ zurückzuzahlen oder mit anderen Leistungen des Fonds zu verrechnen.

³ Die bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes können unter Vorbehalt der notwendigen aktienrechtlichen Beschlüsse in Eigenkapital umgewandelt werden. Der Bund kann überdies auf die Rückzahlung von Darlehen verzichten, wenn auch der Kanton verzichtet oder um sich an notwendigen Bilanzsanierungen zu beteiligen.

Art. 56

Aufgehoben

Art. 57 Mitfinanzierung durch die Kantone

¹ Die Kantone leisten eine Einlage von 500 Mio. Franken pro Jahr an den Bahninfrastrukturfonds zur Finanzierung der Infrastrukturkosten.

² Der Beteiligungsschlüssel pro Kanton richtet sich nach den bestellten Personen- und Zugkilometern im Regionalverkehr gemäss dem interkantonalen Verteiler.

³ Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone in einer Verordnung.

Gliederungstitel vor Art. 58

2. Abschnitt: Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur

Art. 58 Verpflichtungskredite

¹ Die Bundesversammlung bewilligt mittels Bundesbeschluss die für die Ausbauschritte nach Artikel 48c notwendigen Verpflichtungskredite.

² Kommt es bei einzelnen Massnahmen zu Verzögerungen, so können die dafür vorgesehenen, nicht ausgeschöpften Verpflichtungskredite für die Realisierung von anderen Massnahmen eingesetzt werden, deren Projektierung der entsprechende Bundesbeschluss vorsieht.

³ Der Bundesrat legt die nach Absatz 2 zu realisierenden Massnahmen fest.

Art. 58a Finanzierungformen für den Ausbau

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

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

Art. 58b Finanzierung zusätzlicher oder alternativer Massnahmen durch Dritte

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

² Sie tragen:

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

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

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

Art. 58c Vorfinanzierung

Die Eisenbahnunternehmen können mit den betroffenen Kantonen und Dritten Vereinbarungen über die Vorfinanzierung derjenigen Massnahmen abschliessen, deren Realisierung oder Projektierung von der Bundesversammlung beschlossen worden ist. Die Vereinbarungen bedürfen der Genehmigung des BAV.

Art. 58d Ausführungsvorschriften

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

Art. 58e Berichterstattung

Der Bundesrat erstattet der Bundesversammlung jährlich Bericht über die Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur, namentlich über:

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

4. Bundesgesetz vom 20. März 2009⁸ über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Art. 2 Gegenstand

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

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

Die Massnahmen für die Eisenbahngrossprojekte umfassen:

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

Art. 10

Aufgehoben

Art. 12 Abs. 1 und 2

¹ Der Bund stellt über den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013⁹ die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen in Form von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-Fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

² *Aufgehoben*

⁸ SR 742.140.2

⁹ SR 742.140

5. Bundesgesetz vom 20. März 1998¹⁰ über die Schweizerischen Bundesbahnen

Ersatz eines Ausdrucks

Betrifft nur den französischen Text.

Art. 3 Abs. 4

Aufgehoben

Gliederungstitel vor Art. 7a

3. Abschnitt: Strategische Ziele

Art. 7a

Aufgehoben

Art. 8

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

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

Art. 20 Finanzierung

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

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

¹⁰ SR 742.31

III

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Es wird erst im Bundesblatt veröffentlicht, wenn der Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013¹¹ über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von Volk und Ständen angenommen¹² worden ist.

³ Das Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss in Kraft.

Ständerat, 21. Juni 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi
Der Sekretär: Philippe Schwab

Nationalrat, 21. Juni 2013

Die Präsidentin: Maya Graf
Der Sekretär: Pierre-Hervé Freléchoz

Ablauf der Referendumsfrist und Inkraftsetzung

¹ Die Referendumsfrist für dieses Gesetz ist am 25. September 2014 unbenützt abgelaufen.¹³

² Es tritt nach seiner Ziffer III Absatz 3, am 1. Januar 2016 in Kraft.¹⁴

3. März 2015

Bundeskanzlei

¹¹ AS **2015** 645

¹² BBl **2014** 4117

¹³ BBl **2014** 4097

¹⁴ BRB vom 2. Juni 2014 (BBl **2014** 4113)

