

# **Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr**

---

## **1 Allgemeine Bestimmungen**

Investitionen im öffentlichen Verkehr (ÖV) werden in der Regel durch mehrere Akteure finanziert: Transportunternehmungen, Bund, Kanton, Gemeinden, Strasseneigentümer und Private.

Wird im Folgenden eine Investition zur Sache des ÖV erklärt, so ist damit eine Finanzierung durch alle Akteure gemeint, die den öffentlichen Verkehr einzeln oder gemeinsam finanzieren, namentlich die Transportunternehmungen, der Bund sowie der Kanton. Die Aufteilung der Finanzierung unter den Akteuren des ÖV erfolgt gemäss den jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen.

Gemäss Art. 12 Abs. 1 ÖVG<sup>1</sup> sowie Art. 29 Abs. 1 FILAG<sup>2</sup> beteiligt sich die Gesamtheit der bernischen Gemeinden zu einem Drittel an den Investitionsbeiträgen des Kantons Bern<sup>3</sup>. Die Aufteilung des Gemeindedrittels unter den einzelnen Gemeinden richtet sich nach dem ÖV-Angebot (ÖV-Punkte; Gewichtung 2/3) und der Einwohnerzahl (Gewichtung 1/3).

## **2 ÖV-Betriebsmittel und Betriebsanlagen**

### **2.1 Fahrzeuge**

Die Beschaffung und die Finanzierung von Schienen- und Strassenfahrzeugen ist Sache des ÖV. Stellen Gemeinden, Private oder weitere Organisationen besondere Anforderungen an eine Ersatz- oder Neubeschaffung, müssen allfällige ungedeckte Mehrkosten von diesen übernommen werden.

### **2.2 Betriebsanlagen, Garagen, Depots und Werkstätten**

Investitionen für Betriebsanlagen, Garagen, Depots und Werkstätten sind Sache des ÖV.

## **3 Investitionen in bestehende Bahnstationen und Haltestellen**

### **3.1 Um- und Ausbauten von bestehenden Bahnstationen**

Betrieblich notwendige Anlagen sind Sache des ÖV. Die Finanzierung erfolgt über die Leistungsvereinbarungen (LV), welche der Bund mit den Infrastrukturbetreiberinnen abschliesst. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) entscheidet, gestützt auf Art. 62 EBG<sup>4</sup>, welche Anlagen zur Bahninfrastruktur gehören und entsprechend über die vierjährigen Leistungsvereinbarungen mit den Infrastrukturbetreiberinnen finanziert werden.

Anlagen, die nicht direkt oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen oder über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen, sind Sache der Gemeinden oder des jeweiligen Bestellers.

---

<sup>1</sup> Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4)

<sup>2</sup> Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1).

<sup>3</sup> Nachfolgend wird unter dem Kantonsbeitrag der Bruttobeitrag verstanden, d.h. inklusive des Gemeindedrittels.

<sup>4</sup> Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101)

Die Erschliessung der Bahnhöfe durch das Strassennetz ist grundsätzlich Sache des Strasseneigentümers. Falls sich die Strassenerschliessung im Grundeigentum einer Transportunternehmung befindet, muss eine Sonderregelung gefunden werden, da die Erschliessung von Bahnhöfen gemäss Art. 62 EBG nicht zur Eisenbahninfrastruktur gehört und entsprechend nicht über die Leistungsvereinbarung abgegolten wird. In Ergänzung zu allfälligen Beiträgen der Gemeinden kann der Kanton für den Zugang zur Bahn Investitionsbeiträge leisten.

Privat genutzte kommerzielle Anlagen sind Sache der jeweils Interessierten.

### **3.2 Um- und Ausbauten von bestehenden Haltestellen bei Tram und Bus**

Betrieblich notwendige Anlagen wie Billettautomaten, Informationstafeln, die bahntechnischen Tramanlagen (Gleiskörper, Fahrleitungen und Sicherungstechnik) und die Oberleitung beim Trolleybus sind Sache des ÖV.

Anlagen bei Tram- und Bushaltestellen, die nicht direkt oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen (wie Wartehallen, öffentliche WC-Anlagen und zusätzliche Gehwege) oder über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen, sind Sache der Gemeinde.

Strassenanpassungen wie Perrons, Busbuchten, Inseln, Fahrbahnerhöhungen, Trottoiranpassungen, Markierungen oder Massnahmen zur Verstärkung des Untergrundes sind Sache des Strasseneigentümers.

Perrons in baulich abgegrenzten Eigentrassees, die ausschliesslich dem ÖV dienen, sind Sache des ÖV.

## **4 Investitionen in zusätzliche Bahnstationen und Haltestellen**

### **4.1 Zusätzliche Bahnstationen**

Betrieblich notwendige Anlagen sind Sache des ÖV. Bei zusätzlichen Bahnstationen werden diese grundsätzlich im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) finanziert. Dazu schliesst der Bund mit den Infrastrukturbetreiberinnen Umsetzungsvereinbarungen ab.

Kantone und Gemeinden können neue Bahnstationen finanzieren, wenn diese mit dem langfristigen Ausbaukonzept des Bundes kompatibel sind. Dabei gehen die Kosten für Anpassungen an den bahntechnischen Anlagen (Geleise, Fahrleitungen und Sicherungstechnik) zu Lasten des Kantons. An den Kosten für die Neubauten (Perronanlagen und die Station) haben sich die jeweiligen Gemeinden zu beteiligen. Ihr finanzieller Beitrag ist in der Regel gleich hoch wie der Bruttobeitrag des Kantons. Für die genaue Verteilung der Kosten gilt das Prinzip der Interessenabwägung und der Vorteilsanrechnung.

Für Anlagen, die nicht direkt und nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen oder über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen, die Erschliessung durch das Strassennetz sowie privat genutzte kommerzielle Anlagen, gelten die Regelungen gemäss Ziffer 3.1.

#### **4.2 Zusätzliche Haltestellen von Tram, Trolleybus und Bus**

Die Kosten für Anpassungen an den bahntechnischen Tramanlagen (Gleiskörper, Fahrleitungen und Sicherungstechnik) und der Oberleitung beim Trolleybus gehen zu Lasten des ÖV.

Anlagen bei zusätzlichen Haltestellen von Tram, Trolleybus und Bus, die nicht direkt oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen oder über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen, sind Sache der Gemeinde, analog der Regelung bei Um- und Ausbauten (vgl. Ziffer 3.2).

Strassenanpassungen aufgrund von zusätzlichen Haltestellen von Tram, Trolleybus und Bus sind Sache des Strasseneigentümers, analog der Regelung bei Um- und Ausbauten (vgl. Ziffer 3.2).

#### **4.3 Zusätzliche Bushaltestellen in Folge Umstellung des Betriebs von Bahn auf Bus oder von Tram auf Bus**

Betrieblich notwendige Anlagen wie Billettautomaten oder Informationstafeln sind Sache des ÖV.

Anlagen wie Wartehallen, die nicht direkt oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen, sind Sache der Gemeinde.

Erstmalige Strassenanpassungen im Haltestellenbereich wie Perrons, Busbuchten, Inseln, Fahrbahnerhöhungen, Trottoiranpassungen oder Markierungen sind Sache des ÖV.

### **5 Investitionen in die bestehende Streckeninfrastruktur von Bahn, Tram und Bus**

Investitionen für die Erneuerung bestehender Bahn- und Tram-Strecken zur Aufrechterhaltung des Betriebes sind Sache des ÖV. Erneuerungen von Werkleitungen sind Sache des Werkleitungseigentümers. Müssen Werkleitungen infolge veränderter Lage der Tramgeleise umgelegt oder angepasst werden, gilt das Verursacherprinzip mit Vorteilsanrechnung.

Strassenerneuerungen sind Sache des Strasseneigentümers. Bei Strassenbereichen mit Mischverkehr (Bahn/Tram im Strassenbereich) ist der Bahnkörper Sache des ÖV.

Investitionen für die Erneuerung von Oberleitungen und Gleichrichter des Trolleybusses sind Sache des ÖV.

### **6 Investitionen in den Neu- und Ausbau der Streckeninfrastruktur**

Investitionen für den Neu- bzw. Ausbau der Streckeninfrastruktur im Bahn- und Trambereich sind Sache des ÖV. Im Trambereich haben die Strassen- und Werkeigentümer einen allfälligen Mehrwert (Vorteil) im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand, welcher ihnen im Rahmen der Realisierung mit der gleichzeitigen Erneuerung der Strassenanlagen entsteht, zu finanzieren (Vorteilsanrechnung).

Investitionen für den Neu- bzw. Ausbau von Oberleitungen und Gleichrichter des Trolleybusses sind Sache des ÖV.

## **7 Spezialanlagen/-infrastrukturen**

### **7.1 Busstreifen und Tramspuren im Mischverkehr**

Busstreifen und Tramspuren im Mischverkehr sind Anlagen, die vorwiegend, aber nicht ausschliesslich durch den ÖV benützt werden können. Die Einrichtung von Busstreifen ist Sache des Strasseneigentümers. Beim Tram ist der Bahnkörper Sache des ÖV, die Strassenanpassungen sind Sache des Strasseneigentümers.

### **7.2 Eigentrassee für Tram, Bus und Trolleybus**

Tram-Eigentrassees wie auch Bus- und Trolleybus-Eigentrassees sind Anlagen, die ausschliesslich für den ÖV eingerichtet, baulich abgetrennt und nur durch ihn benützt werden. Sie sind durch den ÖV zu finanzieren. Übergangsbereiche zwischen Eigentrassee und Mischverkehr sind Sache des Strasseneigentümers, analog der Regelungen bei Busstreifen (vgl. Ziffer 7.1).

### **7.3 Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln**

Für Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln kann der Kanton Investitionsbeiträge leisten.

### **7.4 Umsteigeanlagen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr**

Planung und Finanzierung von Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen richten sich nach der Richtlinie des Tiefbauamtes "Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität P+R / B+R" und dem Art. 61 SG<sup>5</sup>.

### **7.5 Wendeschleifen und Wendepunkte**

Wendeschleifen und Wendepunkte sind spezielle Anlagen bei Tram, Trolleybus und Bus.

Wendeschleifen beim Tram sind Sache des ÖV.

Beim Trolleybus liegt die Verantwortung für die Oberleitung beim ÖV, jene für die Fahrbahn beim Strasseneigentümer.

Die Errichtung von Buswendeschleifen und -punkten ist Sache des Strasseneigentümers.

### **7.6 Bahnübergänge**

Für Investitionen zur Aufhebung oder zur Erneuerung von Bahnübergängen (bzw. für Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Kreuzungsanlagen) existiert eine Bundesregelung (vgl. Art. 25 - 32 EBG) und eine einschlägige Praxis.

---

<sup>5</sup> Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11).

## 7.7 Lichtsignalanlagen

Die festen Einrichtungen von Lichtsignalanlagen sind Sache des Strasseneigentümers, die mobilen Einrichtungen (Sender in den Fahrzeugen) sind Sache des ÖV.

Lichtsignalanlagen, die ausschliesslich für den ÖV eingerichtet werden, sind Sache des ÖV.

## 8 Anpassungen der Strassenanlagen

Strassenausbauten sind grundsätzlich Sache des Strasseneigentümers. Bei Strassenbereichen mit Mischverkehr (Bahn/Tram im Strassenbereich) ist der Bahnkörper grundsätzlich Sache des ÖV. Führt aber eine Strassenanpassung zur Verlegung von Tramgeleisen, so ist die Entschädigung des Restwertes der Geleise Sache des Strasseneigentümers.

Die weiteren Anlagen, insbesondere die Anpassung der Strassen, Lichtsignalanlagen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, Möblierungen etc. sind grundsätzlich Sache des Strasseneigentümers.

## 9 Sonderaufwendungen infolge Umleitungen

Die Finanzierung allfälliger betrieblicher Mehraufwendungen und/oder Investitionskosten im ÖV als Folge von Umleitungen hängt von der Art des Bauvorhabens ab:

- **Primäres Verkehrswegprojekt**

Im Zusammenhang mit Sanierungsarbeiten an Verkehrswegen, die auch durch den ÖV benutzt werden, kann das Benützungsrecht der Allgemeinheit vorübergehend entschädigungslos eingeschränkt werden. Die entstehenden betrieblichen Mehrkosten sind durch den ÖV zu übernehmen und gehen zulasten der betroffenen Transportunternehmung. In diesen Fällen kann der Kanton als ÖV-Besteller grössere Umleitungsaufwendungen separat abgelten.

- **Drittprojekt**

Werden die Umleitungen durch ein Bauvorhaben verursacht, das nicht primär mit dem Verkehrsweg in Zusammenhang steht, so sind die dem ÖV entstehenden Mehraufwendungen von den Verursachenden zu finanzieren. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um ein öffentliches oder privates Bauprojekt handelt.

## 10 Inkrafttreten

Die Richtlinie tritt am 1. Januar 2017 in Kraft und ersetzt die Richtlinie vom 29. Mai 2002 (RRB 1942/2002).