

Erläuterungen des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination zu den Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
2	Rechtsgrundlagen	3
3	Allgemeines	3
3.1	Adressaten	3
3.2	ÖV-Investitionen: Verantwortlichkeiten innerhalb des ÖV-Systems	3
3.3	Agglomerationsprogramme	5
4	Prinzipien der Richtlinie	6
5	Übersicht über die Finanzierungsverantwortlichkeiten	7
6	Zu den einzelnen Punkten der Richtlinien	7
6.1	Zu 2.1: Fahrzeuge	7
6.2	Zu 2.2: Betriebsanlagen, Garagen, Depots und Werkstätten	8
6.3	Zu 3.1: Um- und Ausbauten von bestehenden Bahnstationen	8
6.4	Zu 3.2:- Um- und Ausbauten von bestehenden Haltestellen bei Tram und Bus.....	9
6.5	Zu 4.1 - Zusätzliche Bahnstationen.....	10
6.6	Zu 4.2 - Zusätzliche Haltestellen von Tram, Trolleybus und Bus.....	10
6.7	Zu 4.3 - Zusätzliche Bushaltestellen in der Folge von Umstellungen des Betriebs von Bahn auf Bus oder Tram auf Bus	11
6.8	Zu 5 - Investitionen in die bestehende Streckeninfrastruktur von Bahn, Tram und Bus.....	11
6.9	Zu 6 - Investitionen in den Neu- und Ausbau der Streckeninfrastruktur	12
6.10	Zu 7.1 - Busstreifen und Trampuren im Mischverkehr.....	12
6.11	Zu 7.2 - Eigentrassee für Tram, Bus und Trolleybus.....	13
6.12	Zu 7.3 - Umsteiganlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln	13
6.13	Zu 7.4 - Umsteiganlagen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr	14
6.14	Zu 7.5 - Wendeschleifen und Wendepunkte	14
6.15	Zu 7.6 - Bahnübergänge.....	15
6.16	Zu 7.7 - Lichtsignalanlagen.....	15
6.17	Zu 8 - Anpassungen der Strassenanlagen.....	16
6.18	Zu 9 - Sonderaufwendungen infolge Umleitungen	16



1 Einleitung

Gemäss Art. 4 Abs. 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4) des Kantons Bern kann der Kanton den Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs und des Ortsverkehrs zur Sicherstellung des Leistungsangebots im öffentlichen Verkehr Abgeltungen für den Betrieb sowie für die Investitionen leisten.

Der Regierungsrat präzisiert in Richtlinien, wer in welchem Umfang an der Finanzierung von Investitionen in den öffentlichen Verkehr beteiligt werden soll. Damit soll mehr Klarheit über die Zuständigkeiten im Zusammenhang mit der Finanzierung von ÖV-Investitionen geschaffen werden.

Die Richtlinien wurden mit RRB 1942/2002 im Jahr 2002 erstmals erlassen. Aufgrund der am 9. Februar 2014 von der Schweizer Stimmbevölkerung angenommenen FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) erfolgt per 1. Januar 2017 eine Aktualisierung der Richtlinien.

Bestandteil von FABI ist u.a. eine Neuregelung der Verantwortlichkeiten bei der Finanzierung der regionalen Eisenbahninfrastruktur. Die entsprechenden Rechtserlasse traten per 1. Januar 2016 in Kraft. Die zwischen dem BAV, den Kantonen und den Privatbahnen abgeschlossenen Infrastrukturleistungsvereinbarungen 2013 – 2016 blieben noch bis Ende 2016 gültig. Erst mit den neuen Infrastrukturleistungsvereinbarungen 2017 – 2020 wurden alle Neuerungen umgesetzt. Gleichzeitig erfolgt die Anpassung der kantonalen Richtlinie.

Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) hat unter Einbezug einer Spiegelgruppe, in der neben Mitarbeitenden der Kantons- und Bundesverwaltung auch Transportunternehmungen (BLS, RBS und BERNMOBIL) sowie Gemeinden vertreten waren, die Richtlinie aktualisiert.

Die Richtlinie widerspiegelt die ab 2017 geltende Praxis. Sie bringt keine grundlegenden Neuerungen. Es handelt sich um punktuelle, und vorab formale Anpassungen.

Die Richtlinie richtet sich vorwiegend an die Akteure ausserhalb des ÖV-Systems, d.h. Gemeinden, Strasseneigentümer und Private. Die Finanzierungsbeteiligung innerhalb des ÖV-Systems ist weitgehend durch Vorgaben des Bundes geregelt, auf die der Kanton Bern kaum oder nur mittelbar Einfluss hat. Die Finanzierungsrichtlinien betreffen vor allem die Investitionsvorhaben von Bahn, Tram und Bus, wobei unterschieden wird nach der Art der Investition:

- ÖV Betriebsmittel und Betriebsanlagen
- Investitionen in bestehende Bahnstationen und Haltestellen
- Investitionen in zusätzliche Bahnstationen und Haltestellen
- Investitionen in die bestehende Streckeninfrastruktur von Bahn, Tram und Bus
- Investitionen in den Neu- und Ausbau der Streckeninfrastruktur
- Spezialanlagen / -infrastrukturen
- Anpassungen der Strassenanlagen
- Sonderaufwendungen infolge Umleitungen

2 Rechtsgrundlagen

Für mögliche Beitragsleistungen des Kantons ist Art. 4 Abs. 1 ÖVG massgebend: *"Zur Sicherstellung des Leistungsangebots ... leistet der Kanton den Transportunternehmungen des allgemeinen Verkehrs und des Ortsverkehrs nach Massgabe des Bundesrechts und selbständig Abgeltungen, insbesondere für a) Investitionen, b) den Betrieb mit Einschluss von Versuchsbetrieben."*

Während die nötigen Präzisierungen für die Betriebsbeiträge in der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung, AGV; BSG 762.412) festgelegt sind, bestimmen die vorliegenden Richtlinien die Grundlagen und Kriterien für die Finanzierung resp. Mitfinanzierung von ÖV-Investitionen durch den Kanton und weitere Parteien.

Von den jeweiligen Kosten des Kantons müssen die bernischen Gemeinden einen Drittel tragen (sog. Gemeindedrittel). Art. 12 Abs. 1 ÖVG verweist auf Art. 29 Abs. 1 des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), welcher Folgendes festhält: *"An den Abgeltungen des Kantons für Investitionen und Betrieb ... beteiligt sich die Gesamtheit der Gemeinden zu einem Drittel."*

Bezüglich ÖV-Investitionen ist zudem auch Art. 12 Abs. 3 ÖVG relevant: *"Sind in einer Gemeinde besondere, örtlich bedingte Verkehrsanlagen zu erstellen, so hat diese Gemeinde einen zusätzlichen Beitrag in angemessener Höhe an die Investitionskosten zu leisten."*

Ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs wickelt sich auf den Strassen ab. In diesem Zusammenhang ist das kantonale Strassengesetz (SG; BSG 732.11) massgebend.

3 Allgemeines

3.1 Adressaten

Die Finanzierung von Investitionen im ÖV wird im Wesentlichen durch vier Gruppen von Akteuren sichergestellt:

- Beteiligte innerhalb des ÖV-Systems: Transportunternehmungen (TU), Bund, Kanton
- Gemeinden
- Strasseneigentümer
- Private

Die Richtlinien haben als Adressaten vor allem die Akteure ausserhalb des ÖV-Systems, d.h. Gemeinden, Strasseneigentümer und Private. Wobei unter "Strasseneigentümer" entweder der (Strassen-) Kanton, die Gemeinden oder auch Private gemeint sind.

3.2 ÖV-Investitionen: Verantwortlichkeiten innerhalb des ÖV-Systems

Die Richtlinien haben nicht zum Ziel, den Finanzierungssplit innerhalb des ÖV-Systems (TU / Bund / Kanton) aufzuzeigen, respektive festzulegen. Diesbezüglich ist der kantonale Handlungsspielraum beschränkt, da oft Bundesvorgaben massgebend sind. Zum Verständnis sollen hier jedoch die wichtigsten Grundsätze sowie durch FABI ausgelöste Neuerungen aufgezeigt werden.

In der Sparte Verkehr müssen die Transportunternehmungen neue Investitionen (Fahrzeuge, Billettautomaten etc.) für den Regional- und Ortsverkehr in der Regel durch eigene liquide Mittel oder verzinsliche Fremdmittel finanzieren. Die anfallenden Fremdkapitalzinsen werden im Rahmen der Angebotsbestellungen als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt.

Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr werden gestützt auf bundesrechtliche Vorgaben vor allem an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen geleistet. Mit der Revision des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) im Jahr 1996 wurden die Verantwortlichkeiten im öffentlichen Verkehr klar zugeordnet:

- Der nationale Verkehr ist Sache des Bundes
- Der Regionalverkehr wird von Bund und Kantonen gemeinsam geregelt
- Der Ortsverkehr ist Aufgabe der Kantone und Gemeinden
- Der Ausflugsverkehr (touristischer Verkehr) muss sich selber finanzieren

Gemäss dieser Aufteilung muss der Kanton Bern die Mitfinanzierung im Regionalverkehr sowie die Investitionsfinanzierung des Ortsverkehrs sicherstellen. Die kantonalen Beitragsleistungen sind im ÖVG geregelt.

Bezüglich Investitionsfinanzierung erfolgt innerhalb der Sparte Infrastruktur eine Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau der Infrastruktur. Die Details sind in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120) geregelt.

Mit der Neuregelung der Verantwortlichkeiten bei der Finanzierung der regionalen Eisenbahninfrastruktur (FABI) werden neu sowohl Substanzerhalt als auch der Ausbau der Bahninfrastruktur über den neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Die Finanzierungsverantwortung liegt neu vollständig beim Bund. Die Kantone müssen sich aber mit einem pauschalen Beitrag in den BIF von rund 500 Millionen Franken pro Jahr an den Infrastrukturkosten beteiligen. Im Gegenzug entfällt die bisherige direkte Mitfinanzierung der Infrastruktur der Privatbahnen durch die Kantone.

Mit FABI ändert sich auch die Rolle der Kantone bei der Investitionsplanung der Bahninfrastruktur. Im Zentrum steht künftig die Eingabe von Angebotskonzepten in den Planungsprozess der Ausbauschritte und nicht mehr die direkte Bestellung von Infrastrukturmassnahmen.

Eine wesentliche Neuerung der FABI-Gesetzgebung besteht darin, dass Substanzerhalt und Ausbau in der Planung und Finanzierung ihre je eigenen Prozesse erhalten. Substanzerhaltungsprojekte werden über Leistungsvereinbarungen (LV) finanziert, Ausbauprojekte über Umsetzungsvereinbarungen (UV).

3.2.1 Leistungsvereinbarungen (LV)

Die Finanzierung des Betriebs der Infrastruktur und von Substanzerhaltungsmassnahmen erfolgt über vierjährige Leistungsvereinbarungen. Diese werden ab 2017 auch für die Privatbahnen nur zwischen dem Bund und den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) abgeschlossen, ohne die Kantone. Zum Substanzerhalt gehören u.a. die planmässige Erneuerung der Anlagen, deren Modernisierung und Anpassung an die Vorschriften und Standards sowie Investitionen zur Bewältigung der Nachfrageentwicklung, sofern damit kein Angebotsausbau in Form von zusätzlichen Zugskilometern verbunden ist. Bahnhofumbauten zur Erhöhung der Sicherheit, zur Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) und für Perronverlängerungen werden über die Leistungsvereinbarungen finanziert. Ausgenommen sind Massnahmen für den Personenfluss in grossen Bahnhöfen, wenn die Investition mehr als 10 Millionen Franken beträgt. Diese Massnahmen gelten als Ausbau. Die Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau wird in der KPFV geregelt.

3.2.2 Umsetzungsvereinbarungen (UV)

Der Ausbau der Infrastruktur erfolgt im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP), aus welchem konkrete Ausbauschritte abgeleitet werden. Zum Ausbau zählen namentlich Investitionen zur Erhöhung der Kapazität für zusätzliche Zugkilometer im Personen- und Güterverkehr sowie zur Verkürzung der Fahrzeit. Für Ausbauprojekte schliesst der Bund mit den ISB Umsetzungsvereinbarungen ab.

Die Kantone leisten pauschale jährliche Finanzierungsbeiträge in den BIF. Zusätzlich können sie aber auch Infrastrukturmassnahmen finanzieren, wenn diese mit dem langfristigen Ausbaukonzept des Bundes kompatibel sind. Das EBG 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 Ausbauschritten des Bundes gewährleistet ist.

3.3 Agglomerationsprogramme

Für die Finanzierung von Investitionen im Ortsverkehr sind der Kanton und die Gemeinden grundsätzlich selber verantwortlich. Es besteht aber die Möglichkeit, dass sich der Bund über das Instrument der Agglomerationsprogramme an Ortsverkehrsinvestitionen beteiligt. Die Finanzierung von Agglomerationsprojekten wird bundesseitig über den Infrastrukturfonds geleistet. Handelt es sich um eine Massnahme in Gemeindekompetenz, ist die Gemeinde als Projektträgerin verantwortlich für die Zusammenstellung der notwendigen und vollständigen Projektunterlagen, die für den Abschluss der Finanzierungsvereinbarung erforderlich sind. Gewisse kommunale Massnahmen aus den Aggloprogrammen können von Mehrfachsubventionierungen durch den Kanton profitieren. Für die Fälle, bei denen sowohl das AÖV als auch das Tiefbauamt (TBA) einen Beitrag leisten, wurde eine Praxis der Beitragsfestsetzung und ein standardisiertes Vorgehen für die Kreditsprechung definiert.

Das TBA leistet nach Abzug des Bundesbeitrags einen Beitrag an die anrechenbaren Kosten von kommunalen Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen (Art. 62 SG). Die Beiträge betragen höchstens 50 Prozent der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten. Dabei gilt der Kostenstand zum Zeitpunkt der Einreichung des Agglomerationsprogramms, die Teuerung wird berücksichtigt. Das TBA kennt die Mehrfachsubventionierung von Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen auch aus anderen Bereichen, bspw. im Bereich des See- und Flussufergesetzes (SFG; BSG 704.1) und des Lotterieggesetzes (LotG, BSG 935.52).

Das AÖV kann einen Beitrag an Umsteigeanlagen des öffentlichen Verkehrs oder an den Zugang zur Bahn leisten, unabhängig der Agglomerationsprogramme. Je nach Wirksamkeit der Anlage beträgt der Beitrag an die anrechenbaren Kosten (d.h. Funktion Umsteigen / Zugang zur Bahn i.e. Sinn) bis zu 80 %. Die Beiträge des AÖV sind immer fixe Pauschalbeiträge, wobei der Beitrag vorab festgelegt wird und das AÖV sich nicht an Kostensteigerungen beteiligt.

4 Prinzipien der Richtlinie

Für die Herleitung der Richtlinien sind folgende Prinzipien wegleitend:

- **Ergänzender Charakter der Richtlinien**

Die Finanzierung einzelner Vorhaben ist heute geregelt, bei anderen Vorhaben ist die Regelung unklar, respektive nicht abschliessend und muss von Fall zu Fall entschieden werden. Die Richtlinien haben deshalb ergänzenden Charakter. Sie beziehen sich auf jene Vorhaben, wo keine abschliessenden Regelungen bestehen.

- **Effizientere Verfahren**

Mit den Richtlinien soll die Beteiligung Dritter (namentlich von Gemeinden bzw. Strasseneigentümer) an ÖV-Investitionen geregelt werden. Indem Unklarheiten bei der Finanzierung beseitigt werden, sollen die Verfahrensabläufe effizienter werden.

- **Gleichbehandlung**

Im abgeltungsberechtigten Verkehr unterscheidet der Bund zwischen Regional- und Ortsverkehr. Der Bund beteiligt sich nur am Regionalverkehr. Ortsverkehrsangebote sind durch die Kantone und/oder Gemeinden alleine zu bestellen. Infrastruktureitig besteht die Möglichkeit, dass sich der Bund über das Instrument der Agglomerationsprogramme an Ortsverkehrsinvestitionen beteiligt (vgl. Punkt 3.3).

Da sich die Gemeinden gemäss Art. 12 ÖVG zu einem Drittel an den Gesamtabgeltungen für Betrieb und Investitionen des Kantons beteiligen, ist es für eine Gemeinde unerheblich, ob es sich um Orts- oder Regionalverkehr handelt. Analog sollen die Richtlinien zur Finanzierung der Investitionen so ausgelegt werden, dass die Gemeinden bzw. TU gleichbehandelt werden – unabhängig, ob es sich um Orts- oder Regionalverkehr handelt.

- **Sichern der Leistungsfähigkeit des ÖV-Systems als Ganzes**

Die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs (als System) ist insbesondere Aufgabe der am ÖV Beteiligten (TU, Bund, Kanton). Sie stellen die Finanzierung der betriebsnotwendigen Investitionen sicher. Zusatzwünsche von Dritten (z.B. Gemeinden) müssen durch diese finanziert werden.

- **"Wer befiehlt, zahlt"**

Grundsätzlich gelten die im Folgenden präzisierten Finanzierungsgrundsätze für Vorhaben, die durch die ÖV-Verantwortlichen (vorab Kanton) als zweckmässig beurteilt werden. Ist dies nicht der Fall, muss der Antragsteller von Leistungen bzw. der Nutzniesser für den entsprechenden Aufwand aufkommen.

- **"Wer zahlt, befiehlt"**

Umgekehrt soll auch das Prinzip "Wer zahlt, befiehlt" gelten. Die Tatbestände bzw. Vorhaben, die zu finanzieren sind, sollen möglichst klar und eindeutig benannt werden, um die Verantwortung bzw. Finanzierung für ein Element eines Vorhabens möglichst vollständig einem einzelnen Akteur zuweisen zu können. Dieser kann dann auch selbstständig eine entsprechende Optimierung bzw. Interessenabwägung vornehmen und über die Ausgestaltung ("Komfortgrad") eines bestimmten Vorhabens befinden. Allerdings haben die Akteure den Bedürfnissen der Kunden jeweils Rechnung zu tragen. Es

ist grundsätzlich Aufgabe des Strassenbetreibers, auch die Anforderungen zu erfüllen, die sich aus der Benützung der Anlage durch den öffentlichen Verkehr ergeben. Oder die Bahnbetreiber haben zu beachten, dass Bahnhöfe auch Umsteigepunkte sind und sie deshalb den entsprechenden Bedürfnissen (z.B. Busvorfahrten) Rechnung zu tragen haben.

- **Aufteilung des Gemeindeanteils unter mehreren Gemeinden**

Örtliche Interessen können im Einzelfall mehrere Gemeinden betreffen, wenn beispielsweise ein Bahnhof mehrere Gemeinden erschliesst. Als Orientierungsgrösse für die Bestimmung der Anteile der beteiligten Gemeinden kann der Kostenschlüssel zur Finanzierung des Angebots herangezogen werden.

- **Investitionen und betriebliche Folgekosten**

Die Richtlinien betreffen zwar die Investitionen. Bei deren Festlegung sollen aber die betrieblichen Folgekosten berücksichtigt werden. Insbesondere bei der Beurteilung der Zweckmässigkeit einer Investition sind die betrieblichen Folgekosten, unabhängig davon wer diese finanzieren muss, einzubeziehen.

- **Ausnahmeregelungen**

Die Richtlinien gelten "in der Regel". Abweichungen sind möglich und sollen den im Einzelfall vorliegenden Sachverhalten und Interessenlagen Rechnung tragen.

5 Übersicht über die Finanzierungsverantwortlichkeiten

Die Tabelle in Anhang 1 zeigt in einer Übersicht, wer für die Finanzierung der verschiedenen Investitionsvorhaben aufzukommen hat. Dabei wird unterschieden einerseits zwischen den 4 möglichen Akteuren (ÖV, Gemeinden, Strasseneigentümer und Private) und andererseits zwischen den Arten von Vorhaben (Fahrzeuge, Betriebsanlagen/Garagen/Depots/Werkstätten, Investitionen in Bahnstationen/Haltstellen, Streckeninfrastrukturinvestitionen, Lichtsignalanlagen, Strassenanlagen und Sonderaufwendungen).

Die Richtlinien zielen darauf ab, einzelne Vorhaben möglichst einem Akteur zuzuweisen. In der Tabelle gemäss Anhang 1 sind im Sinne der Vollständigkeit auch jene Fälle aufgeführt, für die bereits anderweitige Regelungen bestehen. Der anschliessende Kommentar zu den einzelnen Punkten der Richtlinien verweist detaillierter auf jene Grundlagen.

6 Zu den einzelnen Punkten der Richtlinien

6.1 Zu 2.1: Fahrzeuge

Beschaffung und Finanzierung der Fahrzeuge sind Sache des ÖV. Die Transportunternehmungen sind für die Beschaffung und den Betrieb der Fahrzeuge verantwortlich, müssen aber Ersatz- und Neubeschaffungen von den Bestellern genehmigen lassen.

Transportunternehmungen, Strasseneigentümer, Gemeinden oder Dritte können besondere Anforderungen (besondere Wünsche) an eine Ersatz-/Neubeschaffung stellen (z.B. spezielle Ausstattung des Rollmaterials, spezielle Antriebstechnologie, Einsatz von Spezialfahrzeugen zum Befahren enger Strassen). Gehen diese Anforderungen über diejenigen der Besteller des öffentlichen Verkehrs hinaus, so sind die durch die zusätzlichen Anforderungen ausgelösten höheren Investitionskosten und/oder höhere Betriebskosten durch den Verursacher vollständig oder teilweise zu finanzieren.

6.2 Zu 2.2: Betriebsanlagen, Garagen, Depots und Werkstätten

Die Finanzierung dieser Investitionen ist Sache des ÖV. Die Transportunternehmungen sind für die Erstellung und den Betrieb dieser Anlagen verantwortlich, müssen aber Ersatz- und Neuinvestitionen von den Bestellern genehmigen lassen.

6.3 Zu 3.1: Um- und Ausbauten von bestehenden Bahnstationen

Die Richtlinien unterscheiden vier Arten von Investitionen, die unterschiedlich finanziert werden sollen:

6.3.1 Betrieblich notwendige Anlagen

Betrieblich notwendige Anlagen sind Sache des ÖV. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) entscheidet gestützt auf Art. 62 EBG, welche Bauten, Anlagen und Einrichtungen zur Bahninfrastruktur gehören und entsprechend über die vierjährigen Leistungsvereinbarungen mit den ISB finanziert werden. Im Zusammenhang mit der vorliegenden Richtlinie sind primär die publikumsrelevanten Anlagen relevant:

- **Publikumsanlagen:** Die Dimensionierung und damit der Ausbaustandard der Publikumsanlagen erfolgen aufgrund von ÖV-spezifischen Kriterien (Nachfrage, Angebot, Umsteigebeziehungen etc.) und werden durch die jeweilige Infrastrukturbetreiberin festgelegt. Diese Anlagen werden durch den ÖV finanziert.
Stellt eine Gemeinde weitergehende Wünsche (z.B. andere Dimensionierungen von Perrons und Überdachungen), so handelt es sich um Anlagenteile, die über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen. Diese sind durch den jeweiligen Besteller zu finanzieren.
- **Anlagen zur Gewährleistung des gesicherten, behindertengerechten Zugangs für Kundinnen und Kunden** (in der Regel eine Unter- oder Überführung).
- **Warteräume:** Die Frage der Notwendigkeit und Dimensionierung von Warteräumen richtet sich in der Regel nach der Zahl der einsteigenden Personen, den örtlichen Gegebenheiten und der Umsteigerelevanz einer Haltestelle.
- **Billett- und Gepäckschalter** können je nach Situation über die vierjährigen Leistungsvereinbarungen finanziert werden. Werden im Rahmen von Um- oder Ausbauten solche Anlagen erstellt, so werden sie durch den ÖV finanziert. Die Zusage zur jeweiligen Sparte (Verkehr/Infrastruktur) wird durch das BAV festgelegt. Die Zweckmässigkeit der Einrichtung von Billett- und Gepäckschaltern kann nur in Abhängigkeit der örtlichen Verhältnisse beurteilt werden. Einflussfaktoren sind die Verkehrsart (wie touristischer vs. Pendler-Verkehr, Möglichkeiten alternativer Distributionssysteme, die Nähe zu andern Bahnhöfen mit entsprechenden Angeboten etc.). In jedem Fall werden hingegen die Distributionssysteme (z.B. Billettautomate) durch den ÖV übernommen, da diese als betrieblich notwendig zu betrachten sind.

6.3.2 Betrieblich nicht zwingend notwendige Anlagen

Anlagen, die nicht direkt oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen oder über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen, sind grundsätzlich Sache der Gemeinde. Dazu zählen Kundenanlagen wie öffentliche WC-Anlagen, längere Perrondächer und Warteräume, die auf speziellen Wunsch der Gemeinde erstellt werden. Zusätzliche Zugänge zur Erschliessung der Station, d.h. zusätzliche Unter- oder Überführungen, sind ebenfalls Sache der Gemeinde.

6.3.3 Allgemeine Zufahrt und Strassenerschliessung

- Die Erschliessung von Bahnhöfen durch das Strassennetz ist grundsätzlich Sache des Strasseneigentümers.
Falls die Strassenerschliessung sich im Grundeigentum einer TU befindet, muss eine Sonderregelung gefunden werden. Gemäss Art. 62 EBG gehört die Erschliessung von Bahnhöfen nicht zur Eisenbahninfrastruktur und wird entsprechend nicht über die Leistungsvereinbarung abgegolten. Entsprechend muss die TU sicherstellen, dass die Grundstücke ausserhalb der Eisenbahninfrastruktur kostendeckend sind. Falls die TU die entsprechenden Areale im Eigentum behalten will, ist sie auf zusätzliche Beiträge Dritter angewiesen. Die TU werden gefordert sein, die entsprechenden Areale abzutreten oder deren Finanzierung anderweitig sicherzustellen. Ist eine Erschliessungsstrasse im Eigentum einer TU, so ist eine Eigentumsübertragung an die Gemeinde anzustreben. In Ergänzung zu allfälligen Beiträgen der Gemeinden kann der Kanton für den Zugang zur Bahn (z.B. für Erschliessungswege und -strassen) Investitionsbeiträge leisten. Die Gesuche sind beim AÖV einzureichen.

6.3.4 Kommerzielle Anlagen

Privat genutzte kommerzielle Anlagen sind Sache der jeweils Interessierten (z.B. TU, Private etc.). Diese umfassen Dienstleistungen, die sich in der Regel im Stationsgebäude befinden und in keiner direkten Beziehung zum ÖV-Betrieb stehen, aber einerseits vom Kundenstrom profitieren und andererseits für die ÖV-Kunden eine zusätzliche Dienstleistung darstellen (z.B. Kiosk, Restaurant, Reisebüro, Banken, Coiffeur etc.).

6.4 Zu 3.2:- Um- und Ausbauten von bestehenden Haltestellen bei Tram und Bus

Bei den Haltestellen von Tram und Bus (Orts- & Regionalverkehr) gilt folgende Dreiteilung:

- Betrieblich notwendige Anlagen sind Sache des ÖV:
Distributionssysteme (z.B. Billettautomate, falls durch TU als notwendig beurteilt) sowie Informationstafeln (Fahrplan-Information) zählen zu den betrieblich notwendigen Anlagen. Beim Tram zählen die bahntechnischen Anlagen (Gleiskörper, Fahrleitungen und Sicherungstechnik), beim Trolleybus zählt die Oberleitung ebenfalls dazu.
- Anlagen bei Tram- und Bushaltestellen, 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. Dazu zählen:
 - Wartehallen
 - Erschliessung der Haltestellen mit Licht
 - Allfällige weitere Anlagen wie öffentliche WC
- Strassenanpassungen sind Sache des Strasseneigentümers:
Dazu zählen die Anpassungen der Strassenführung (Busbuchten, Inseln, Kaphaltestellen). Dazu gehören auch Markierungen sowie Massnahmen zur Verstärkung des Untergrundes (Betonplatten).

Diese Richtlinie entspricht im Wesentlichen der heutigen Praxis. Die Situation ist ähnlich wie bei den Busstreifen (vgl. Punkt 6.10). Anpassungen der Strassenführung (etwa Busbuchten) sind aus ÖV-Sicht meistens nicht zwingend, das ausschlaggebende Motiv sind vielmehr Sicherheits- und gesamtverkehrliche Anliegen des Strassenbetreibers. Es soll deshalb nicht Sache des ÖV sein, für die Finanzierung aufzukommen. Dazu kommt, dass die Strassenbe-

treiber in der Regel besser in der Lage sind, die Opportunität einer Investition zu beurteilen und somit in der Lage sind, eine Gesamtoptimierung vorzunehmen. Schliesslich wäre es administrativ sehr aufwendig, wenn für jede umzubauende Haltestelle im Kanton Verhandlungen über einen entsprechenden Kostenteiler geführt werden müssten.

Eine spezielle Situation liegt bei überörtlichen Anlagen vor, wie etwa bei "Busbahnhöfen". In solchen Fällen können bestimmte Elemente – analog zu den Perronanlagen in Bahnhöfen – als betriebsnotwendige Anlagen betrachtet werden. Entsprechend dem obengenannten Grundsatz werden diese durch den ÖV finanziert, wenn sie durch die ÖV-Verantwortlichen (vorab Kanton) als zweckmässig beurteilt werden.

6.5 Zu 4.1 - Zusätzliche Bahnstationen

Grundsätzlich bestehen bei zusätzlichen Bahnstationen (Neubauten) die gleichen Elemente wie bei Ausbauten. "Betrieblich notwendige Anlagen" sind Sache des ÖV. Das BAV entscheidet gestützt auf Art. 62 EBG, welche Massnahmen zur Bahninfrastruktur gehören. Der Ausbau der Infrastruktur (z.B. Erstellen zusätzlicher Bahnstationen) erfolgt grundsätzlich im Rahmen von STEP. Dazu schliesst der Bund mit den ISB Umsetzungsvereinbarungen ab.

Zusätzlich können aber auch Infrastrukturmassnahmen finanziert werden, wenn diese mit dem langfristigen Ausbaukonzept des Bundes kompatibel sind. Das EBG sieht deshalb vor, dass Kantone und weitere Dritte, weitergehende Infrastrukturbauten verlangen können, wenn sie bereit sind, die gesamten Mehrkosten zu übernehmen und gleichzeitig die Kompatibilität zu den strategischen Ausbausritten des Bundes gewährleistet ist (Art. 58b EBG).

Machen Kanton und Gemeinden von den obgenannten Möglichkeiten Gebrauch und finanzieren eine zusätzliche Bahnhaltestelle, so gelten die gleichen Finanzierungsregeln wie bei Ausbauten mit nachfolgenden Ausnahmen, die bei zusätzlichen Bahnstationen speziell geregelt sind:

- Die Kosten für Anpassungen an den bahntechnischen Anlagen (Geleise, Fahrleitungen und Sicherungstechnik) gehen zu Lasten des Kantons.
- Bei Neubauten wird die jeweilige Gemeinde auch zur Finanzierung an die betrieblich notwendigen Anlagen (ohne bahntechnische Anlagen) herangezogen. Die entsprechenden Kosten werden zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt. Grundsätzlich gilt das Prinzip der Interessenabwägung und der Vorteilsanrechnung. In der Regel sind Verhandlungslösungen zu suchen, wobei allfällige Beiträge Dritter (Bund, TU, Private) vorgängig in Abzug zu bringen sind.

Für die Aufteilung der Restkosten soll, unter der Voraussetzung, dass die Zweckmässigkeit der Investition aus kantonaler Sicht gegeben ist, als Grundregel je 50 % auf Kanton und Gemeinde gelten.

6.6 Zu 4.2 - Zusätzliche Haltestellen von Tram, Trolleybus und Bus

Neue Tram- und Bushaltestellen sollen wie folgt finanziert werden:

- Betrieblich notwendige Anlagen:
Der Aufwand für neue Tramhaltestellen wird aufgeteilt zwischen ÖV und Gemeinden. In der Regel sind dafür Verhandlungslösungen zu suchen (Regel: Aufteilung zu je 50 %). Die Kosten für Anpassungen an den bahntechnischen Tramanlagen (Gleiskörper, Fahr-

leitungen und Sicherungstechnik) und der Oberleitung beim Trolleybus gehen dagegen voll zu Lasten des ÖV.

- 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 Gemeinde (analog zur Regelung bei Um- und Ausbauten; keine Unterscheidung zwischen Tram und Bus).
- Strassenanpassungen aufgrund von zusätzlichen Haltestellen von Tram, Trolleybus und Bus sind - analog zur Regelung bei Um- und Ausbauten - Sache des Strasseneigentümers.

Bei den betrieblich notwendigen Anlagen und bei den Strassenanpassungen (nicht aber bei Anlagen, die nicht direkt oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen oder über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen) sind Ausnahmeregelungen möglich, wenn es um eine Umstellung von Bahn auf Bus oder von Tram auf Bus geht (vgl. Punkt 6.7 [zu 4.3 der Richtlinie]).

Diese Regelungen machen deutlich, dass bei der Einrichtung neuer Haltestellen mehrere Akteure involviert sind. Solche Entscheide können also nicht allein durch die Vertreter des öffentlichen Verkehrs durchgesetzt werden, sondern setzen das Einverständnis der anderen Akteure voraus.

6.7 Zu 4.3 - Zusätzliche Bushaltestellen in der Folge von Umstellungen des Betriebs von Bahn auf Bus oder Tram auf Bus

Betriebsumstellungen von Bahn auf Bus oder von Tram auf Bus werden in der Regel aus Kostengründen durchgeführt. Die Spareffekte werden beim ÖV (d.h. auf Seiten des Kantons, aber auch für die Gesamtheit der Gemeinden) spürbar. Die Finanzierungsregeln für solche aus kantonaler bzw. übergeordneter Sicht wichtigen Projekte sollen dieser Interessenlage Rechnung tragen. Deshalb gelten hier abweichende Regeln im Vergleich zu jenen unter Punkt 6.6 (4.2 der Richtlinie). Das heisst, der ÖV soll in diesen Fällen Beiträge an die anfallenden Erstinvestitionen leisten können. Namentlich sind nicht nur die betrieblich notwendigen Anlagen (wie Billettautomaten oder Informationstafeln), sondern auch die Anpassungen der Strassenanlagen Sache des ÖV. Hingegen sind Anlagen, die nicht direkt oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen oder über den Standard der jeweiligen Transportunternehmung hinausgehen (wie Wartehallen oder öffentliche WC-Anlagen), auch in diesen Fällen Sache der Gemeinde.

6.8 Zu 5 - Investitionen in die bestehende Streckeninfrastruktur von Bahn, Tram und Bus

Investitionen für die Erneuerung der Infrastruktur zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahn- und Tramstrecken 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. Beim Trolleybus werden die Oberleitungen und Gleichrichter zur Infrastruktur gezählt und sind deshalb Sache des ÖV.

6.9 Zu 6 - Investitionen in den Neu- und Ausbau der Streckeninfrastruktur

6.9.1 Streckeninfrastruktur Bahn

Investitionen für den Neu- bzw. Ausbau von Strecken im Bahnbereich sind Sache des ÖV. Dazu existieren entsprechende Regelungen (Eisenbahngesetzgebung).

6.9.2 Streckeninfrastruktur Tram

Im Unterschied zum Bahnbereich überwiegt hier der lokale Nutzen. Zudem handelt es sich in der Regel um Gemeinschaftsprojekte mit mehreren Partnern. Für Neu- und Ausbauten gilt, dass – analog zum Bahnbereich – die betrieblich notwendigen Investitionen für den Neu- bzw. Ausbau von Strecken Sache des ÖV sind.

In der Praxis sieht es wie folgt aus: Gemäss den Kostenteilergrundsätzen, die sich auf die bewährte Praxis von Tram Region Bern und Tram Bern West stützen, kann ein Projekt in folgende drei Kategorien eingeteilt werden:

- Das bewilligungsfähige Tramprojekt im engeren Sinne (entspricht einem integrierten und gesamtheitlichen Projekt) beinhaltet neben der nötigen Traminfrastruktur auch die durch den Trambau nötigen Anpassungen der Strassenanlagen und Werkleitungen und wird vom ÖV finanziert.
- Vorteilsanrechnung: Wo im Rahmen der Realisierung mit der Erneuerung der Strassenanlagen für Strassen- und Werkeigentümer ein Mehrwert (Vorteil) im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand entsteht, ist dieser von den Strassen- und Werkeigentümern zu finanzieren.
- Drittprojekte, die nicht mit dem Trambau zusammenhängen, jedoch im Zuge des Trambaus initiiert werden, müssen vollständig von deren Besteller finanziert werden.

Diese Grundsätze gelten unter der Voraussetzung, dass die Neu- oder Ausbauten auch aus ÖV-Sicht als zweckmässig gelten. Dabei ist anzustreben, dass die Projekte über die jeweiligen Agglomerationsprogramme als Agglomerationsprojekte beim Bund zur Mitfinanzierung über den Infrastrukturfonds angemeldet werden. Würden sie vom Kanton als nicht zweckmässig beurteilt (etwa falls der Mehraufwand im Vergleich zum Kundennutzen als zu gross eingeschätzt würde), müsste der Antragsteller selber für die entsprechenden Investitionen (inkl. betrieblichen Folgekosten) aufkommen.

6.9.3 Streckeninfrastruktur Trolleybus

Analoges gilt für den Trolleybus: die betrieblich notwendigen Investitionen für die Oberleitungen und Gleichrichter sind Sache des ÖV (nicht jedoch die Fahrbahn).

6.10 Zu 7.1 - Busstreifen und Trampuren im Mischverkehr

Unter Busstreifen (oder "Busspuren") werden Anlagen verstanden, die zwar vorwiegend, aber nicht ausschliesslich durch den ÖV benützt werden können. Die unter diesem Titel genannten Richtlinien gelten sinngemäss auch für "Trampuren".

Die Einrichtung von Busstreifen ist Sache des Strasseneigentümers. Beim Tram ist der Bahnkörper Sache des ÖV, hingegen sind die Strassenanpassungen Sache des Strasseneigentümers. Folgende Argumente sprechen für eine solche Regelung:

- Verfassungsrechtlich sind Strassen grundsätzlich frei und ohne Gebühren benutzbar, was nicht mehr der Fall wäre, wenn der ÖV für seine Strasseninfrastruktur aufzukom-

men hätte. Überdies werden Busstreifen in der Regel auch durch andere Verkehrsteilnehmer befahren (Sanitäts- und Feuerwehrfahrzeuge, Velo, Taxi), folglich müssten diese ebenfalls zur Mitfinanzierung herangezogen werden, was der Verfassung widerspricht.

- Es ist grundsätzlich Aufgabe der Strasseneigentümer, für die Erschliessung ihres Gebietes und für eine effiziente Abwicklung des Verkehrs zu sorgen. Busstreifen sind nur eine von mehreren möglichen Lösungen. Erfahrungsgemäss sind aber Busstreifen eine effiziente Massnahme. Alternativen (wie etwa Ausbau des Gemeindestrassennetzes) kämen die Gemeinden ungleich teurer zu stehen. Es ist letztlich Aufgabe der Strasseneigentümer, über die Zweckmässigkeit der zu treffenden Massnahme zu befinden. Es ist aber ungerechtfertigt, eine dieser Massnahmen (nämlich Busstreifen) in besonderer Art finanzieren zu lassen.

6.11 Zu 7.2 - Eigentrassee für Tram, Bus und Trolleybus

Mit Eigentrassees sind Anlagen gemeint, die ausschliesslich für den ÖV eingerichtet und nur durch den ÖV benützt werden. Diese kommen üblicherweise nur beim Tram vor, sind aber grundsätzlich auch beim Bus oder Trolleybus denkbar. Die Richtlinie sieht vor, dass diese Massnahmen durch den ÖV zu finanzieren sind, falls diese ausschliesslich für den ÖV eingerichtet und nur durch ihn benützt werden.

Bei Massnahmen, die dem ÖV Sonderdurchfahrtsrechte gewähren (z.B. elektronische Poller), werden die strassenseitigen Massnahmen in der Verantwortlichkeit der jeweiligen Strasseneigentümern belassen, da es Motive wie der Schutz der Bevölkerung, Sicherheit oder erhöhte Erschliessungs- und Umweltqualität sind, welche die entsprechenden Massnahmen begründen. Faktisch wird (z.B. elektronische Zugangskontrollen) dem ÖV lediglich ein Durchgangsrecht gewährt, das er bisher bereits besass. In diesem Fall sollen die fahrzeugseitigen Teile, die spezifisch für den ÖV ergriffen werden (z.B. Sender im Fahrzeug zum Beeinflussen der Poller oder Schranken), durch den ÖV übernommen werden.

6.12 Zu 7.3 - Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln

Umsteigeanlagen sind grundsätzlich Sache des Strasseneigentümers. Gemäss Art. 62 EBG gehören Umsteigeanlagen an Bahnhöfen nicht zur Eisenbahninfrastruktur und werden entsprechend nicht über die Infrastrukturleistungsvereinbarung abgegolten. Entsprechend muss die TU sicherstellen, dass die Grundstücke ausserhalb der Eisenbahninfrastruktur kostendeckend sind. Falls die TU die entsprechenden Areale im Eigentum behalten will, ist sie auf zusätzliche Beiträge Dritter angewiesen. In Ergänzung zu Beiträgen der Gemeinden kann der Kanton für den Bau (Neubau, Umbau, Erweiterung) von Umsteigeanlagen Investitionsbeiträge leisten. Die Gesuche sind dem AÖV einzureichen.

Jedes Eisenbahnunternehmen ist gehalten, den technischen und den betrieblichen Anschluss einer anderen Eisenbahn gemäss Art. 34 EBG¹ und anderen öffentlichen Transportunternehmungen gemäss Art. 35 EBG zu gewähren. Für die Benutzung der Schienenanlagen durch Dritte existieren eigene Verfahren (vgl. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung NZV, SR 742.122). Die Benutzung von Umsteigeanlagen sollte für Busse aller Transportunternehmungen, welche im Linienverkehr und im Auftrag der öffentlichen Hand verkehren, grundsätzlich unentgeltlich sein. Dies gilt namentlich für die Benutzung von Bahnhofs-

¹ Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101).

arealen durch Busse zum Zweck des Ein- und Aussteigenlassens von Passagieren (inklusive Abwarten von Anschlüssen). Im Falle der Entgeltlichkeit sind die bundesrechtlichen Vorgaben zu beachten. So gilt nach Art. 26 KPFV Folgendes:

- Die Transportunternehmungen berücksichtigen bei Vereinbarungen über die Vergütung für die Benützung von Bauten, Anlagen und Einrichtungen (Art. 34 Abs. 2 und 35 EBG), insbesondere von Landflächen und Verkaufsstellen, die Interessen der Besteller von Verkehrsangeboten nach Art. 28 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1).
- Sie vereinbaren insbesondere Vergütungen, die neben der Anlastung der pagatorischen Kosten eine kalkulatorische Verzinsung vorsehen. Diese darf in der Regel nicht mehr als fünf Franken pro Quadratmeter und Jahr betragen.

6.13 Zu 7.4 - Umsteigeanlagen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr

Für die Planung von Park-and-Ride-Anlagen (P+R) sowie von Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) gelten die Grundsätze gemäss TBA-Richtlinie "Kantonsbeiträge an Investitionen in Anlagen zur kombinierten Mobilität P+R / B+R", für die der Kanton gestützt auf Art. 61 SG Beiträge leistet.

Die vorhandenen Instrumente genügen jedoch nicht, um alle Bedürfnisse abzudecken. Namentlich in den grossen Zentrumsgemeinden müssen geeignete Massnahmen gefunden werden, um die Finanzierung von Anlagen für P+R und B+R sicherzustellen. Dabei sind neben den Gemeinden auch die Transportunternehmungen einzubeziehen.

Als Grundregel tragen Gemeinden und Transportunternehmungen je 50 % der verbleibenden Kosten nach Abzug der kantonalen Beiträge nach Art. 61 SG.

6.14 Zu 7.5 - Wendeschleifen und Wendepunkte

Wendeschleifen und Wendepunkte sind spezielle Anlagen bei Tram und Bus. Die Richtlinien sehen vor, dass die Verantwortung für Bau, Unterhalt und Finanzierung der Wendeschleifen und -punkte beim Tram dem ÖV, jene beim Bus dem Strasseneigentümer zugewiesen wird.

Ein Sonderfall ist der Trolleybus. Die Verantwortung (inkl. Finanzierung) für die Oberleitung liegt beim ÖV, jene für die Fahrbahn beim Strasseneigentümer (analog Autobus).

Diese Regelung geht davon aus, dass Wendeschleifen und -punkte ein Teil der infrastrukturseitigen Erschliessung eines Gebietes sind. Wird beispielsweise ein Siedlungsgebiet erweitert oder werden neue Nutzungen (wie Einkaufszentren) eingerichtet, so sind diese Gebiete verkehrstechnisch zu erschliessen, und eine Erschliessung durch Buslinien setzt zwangsläufig auch Wendemöglichkeiten voraus. Die Zuständigkeit dafür obliegt deshalb dem Strasseneigentümer. Damit können namentlich auch die betrieblichen Folgekosten (Unterhalt) klar zugeteilt werden. Gleichzeitig sind die Busbetreiber angehalten, Wendemöglichkeiten mit den jeweiligen Strasseneigentümern abzusprechen. Ggf. sind einfache Lösungen (wie Blockumfahrungen) zu suchen. Der Kanton kann für Buswendeschleifen Investitionsbeiträge leisten, wenn sich für den ÖV klare Vorteile ergeben.

6.15 Zu 7.6 - Bahnübergänge

Die Zuständigkeit für die Sanierung von Niveauübergängen liegt bei den Bahnunternehmen, die gemäss EBG die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen haben. Die Finanzierung ist Sache der Bahnen und der Strasseneigentümer (je nach Strasse Kanton, Gemeinden oder Private).

Die Kosten werden nach den Festlegungen im EBG zwischen der Bahnunternehmung und dem Strasseneigentümer aufgeteilt. Sofern zwischen den Beteiligten bei Bahnübergängen keine abweichenden Vereinbarungen über die Kosten getroffen worden sind, ist die Aufteilung der Kosten in den Art. 25 - 32 EBG geregelt. Dabei werden zur Aufteilung der Kosten das "Verursacherprinzip" (Kausalität) und das "Prinzip der Vorteilsanrechnung" zugrunde gelegt.

Bei der Errichtung von neuen Kreuzungen sowie bei der Änderung von bestehenden Kreuzungen gilt das eisenbahnrechtliche Verursacherprinzip, wonach jene Partei, die eine Veränderung des bestehenden Zustandes auslöst, die dadurch verursachten Kosten zu tragen hat. Erzielt die nichtverursachende Partei daraus Vorteile, so hat sie sich in dessen Höhe an den Kosten zu beteiligen.

Die Kosten für die Erneuerung, den Ersatz, den Unterhalt sowie die Änderung einer Anlage, werden grundsätzlich nach denselben Prinzipien (Kausalität und Vorteilsanrechnung) bestimmt, die auch für den Neubau gelten.

Die Verkehrsentwicklung ist dann von Bedeutung, wenn sie eine Ursache für die Erneuerung oder Änderung eines Kreuzungsbauwerks darstellt.

Die Praxis sieht heute wie folgt aus: Unter dem Vorbehalt, dass bei einem Verkehrsträger nicht wesentliche Änderungen auftreten, tragen in der Regel die Transportunternehmungen 50 % und die Strasseneigentümer 50 % der Kosten. Dieser Kostenteiler entspricht der TBA-Richtlinie "Kostenteiler für die Sanierung bestehender Bahnübergänge à Niveau" vom 10. Juni 2011. Nötig ist aber grundsätzlich in jedem Fall eine Einzelfallbeurteilung gestützt auf die Art. 25 - 32 EBG.

6.16 Zu 7.7 - Lichtsignalanlagen

Lichtsignalanlagen (LSA) dienen dem allgemeinen Verkehr, auch wenn für den ÖV spezielle Einrichtungen zur Priorisierung vorliegen. Deshalb soll an der heutigen Praxis wie folgt festgehalten werden:

- Die festen Einrichtungen der Lichtsignalanlagen sind Sache des Strasseneigentümers
- Die mobilen Einrichtungen (Sender in den Fahrzeugen) sind Sache des ÖV

Es kommt vereinzelt vor, dass Lichtsignalanlagen ausschliesslich für den ÖV eingerichtet werden und an denen der ÖV ein besonderes Interesse hat, etwa um grosse Umwegfahrten zu vermeiden (Beispiel: Befahren einer Einbahnstrasse in Gegenrichtung, LSA um Durchfahrt ohne Gegenverkehr zu ermöglichen, Ausfahrt aus einer Abstellanlage). In diesen Fällen soll der Grundsatz der Vorteilsanrechnung zum Tragen kommen, d.h. jede Partei hat in dem Umfange an die Kosten beizutragen, als ihr aus der Umgestaltung der Anlage Vorteile erwachsen.

Nicht dazu gehören aber jene Situationen, wo das Interesse vor allem beim Strassenbetreiber liegt und es grundsätzlich dessen Aufgabe ist, die Anforderungen zu erfüllen, die sich aus der Benützung der Anlage durch den öffentlichen Verkehr (z.B. LSA mit ÖV-Priorisie-

rung, LSA bei Kreiseln um Tramdurchfahrt zu sichern, LSA um die Ausfahrt aus einer Wendeschleife zu sichern) ergeben.

6.17 Zu 8 - Anpassungen der Strassenanlagen

Grundsätzlich richten die Transportunternehmungen ihren Betrieb und die Fahrzeuge auf die bestehende Strassen-Infrastruktur aus. Werden Strassen ausgebaut, so ist in der Regel der Nutzen solcher Anpassungen vielfältig (z.B. erhöhte Sicherheit). Weil der Nutzen meistens mehreren Verkehrsteilnehmern zugute kommt, soll die Finanzierung solcher Ausbauten nach wie vor Sache des Strasseneigentümers sein. Mit diesem Grundsatz obliegt es dem Strasseneigentümer, eine Gesamtoptimierung durchzuführen, d.h. Ausbaurkosten der Strasse und betriebs- und volkswirtschaftliche Nutzen einander gegenüberzustellen (z.B. Sicherheit, bessere Erschliessung für Lastwagen, Betriebskostensparnis beim ÖV). Implizit sind damit auch die Verantwortlichkeiten für den späteren Betrieb geregelt.

Führt eine Strassenanpassung zur Verlegung von Tramgleisen, so ist die Entschädigung des Restwertes der Geleise Sache des Strasseneigentümers (Auslöser der Wertvernichtung). Der ÖV hat sich unter Anwendung des Verursacherprinzips mit Vorteilsanrechnung an der Massnahme zu beteiligen. Der Vorteil errechnet sich aus dem Delta zwischen dem Wert der neuen Gleisanlage minus dem Restwert der bestehenden Anlage.

6.18 Zu 9 - Sonderaufwendungen infolge Umleitungen

6.18.1 Umleitungen infolge Bauvorhaben

Bauvorhaben können zu Sperrungen von Verkehrswegen, die u.a. vom ÖV benutzt werden, führen. Die daraus entstehenden notwendigen Umleitungen können zu Mehraufwendungen im Betrieb führen (längere Umlaufzeiten, zusätzliche Fahrzeugeinsätze) und/oder Investitionen zur Sicherstellung der Umleitungen (bspw. Anpassungen an Trolleybusfahrleitungen oder Haltestellen) auslösen. Die Finanzierung allfälliger ÖV-Umleitungskosten hängt davon ab, ob es sich beim umleitungsauslösenden Bauvorhaben um eine Sanierung/Verbesserung des Verkehrsweges handelt oder um ein Drittprojekt (siehe Anhang 2).

- **Sanierung/Verbesserung Verkehrsweg (Primäres Verkehrswegprojekt)**

Dient das sperrungs- und damit umleitungsauslösende Bauvorhaben primär der Sanierung/Verbesserung des Verkehrsweges (z.B. Sanierung Halenbrücke, Sanierung Lorrainnebrücke, Tramgleis-Erneuerung auf Kirchenfeldbrücke etc.) so sind allfällige Umleitungskosten vom ÖV zu tragen.

Falls im Rahmen eines Drittprojektes gleichzeitig eine Sanierung oder Anpassung am Verkehrsweg erfolgt sind allfällige Umleitungskosten ebenfalls durch den ÖV zu tragen.

Die entstehenden betrieblichen Mehrkosten und/oder allfällige Investitionskosten zur Sicherstellung der Umleitungen sind durch den ÖV zu übernehmen und gehen zulasten der betroffenen Transportunternehmung.

Der Kanton kann die Mehrkosten gesondert abgelten, falls diese höher sind als 2 % des jährlichen Betriebsaufwands der betroffenen Linie(n). Die Transportunternehmungen müssen dem Kanton eine Offerte über die erwarteten Mehraufwendungen unterbreiten. Die umleitungsbedingten Mehrkosten werden anschliessend auf der Basis der effektiven Mehraufwendungen abgegolten.

Handelt es sich um ein ÖV-Bauvorhaben sind die umleitungsbedingten Mehraufwendungen bei der Erarbeitung des verursachenden Bauprojekts gesondert auszuweisen. Damit soll eine Optimierung zwischen Bau und Betrieb erreicht werden (z.B. Verkürzung der Bauzeit, mit allenfalls höheren Baukosten, aber geringeren betrieblichen Mehraufwendungen).

- **Drittprojekt**

Werden die Umleitungen durch ein Bauvorhaben verursacht, das nicht primär der Verbesserung des Verkehrsweges dient, so sind die dem ÖV entstehenden Mehraufwendungen von den Verursachenden zu finanzieren. Das gilt unabhängig davon, ob es sich um ein öffentliches oder privates Bauprojekt handelt.

Zu Drittprojekten zählen insbesondere Sanierungs- und Erneuerungsarbeiten an Werkleitungen im Strassenraum (insb. Wasser/Abwasser, Strom-, Gas- und Kommunikationsleitungen).

Weiteres Beispiel eines Drittprojektes: Der Bau eines (privaten oder öffentlichen) Parkhauses, der die Umleitung einer Buslinie und dadurch Mehraufwendungen verursacht oder der Bau einer Autobahn oder Bahnlinie, der zur Sperrung einer Strasse führt, auf der eine regionale Buslinie fährt, was zu entsprechenden Umwegen für diese Buslinie führt. Diese umleitungsbedingten Mehraufwendungen sind dem jeweils verursachenden Bauvorhaben anzulasten und durch die zuständige Bauherrschaft zu übernehmen.

Nebst den betrieblichen Mehrkosten der Umleitungen sind auch allfällig notwendige Investitionen für die Sicherstellung der Umleitungen (bspw. Anpassungen an Trolleybusfahrleitungen oder Haltestellen) durch die Bauherrschaft abzugelten. Bei der Bemessung der Entschädigung kann die Vorteilsanrechnung berücksichtigt werden.

6.18.2 Staubedingter Mehraufwand

Zuweilen bleiben Busse aufgrund verkehrsplanerischer Massnahmen (z.B. Kreisel) im Stau stecken, was beim ÖV zu erhöhtem Aufwand führt (längere Umlaufzeiten, zusätzliche Fahrzeugeinsätze). Faktisch handelt es sich um das (negative) Pendant zu ÖV-beschleunigenden Massnahmen wie Busspuren oder ÖV-Priorisierung bei LSA.

In diesem Fall geht es aber nicht um Richtlinien zur Finanzierung von Investitionen, sondern es ginge allenfalls um Grundsätze zur Abgeltung des staubedingten Mehraufwands, der bestimmten Projekten (oder "Strategien") angelastet werden müsste. Es werden deshalb in den vorliegenden Richtlinien keine eigenen Grundsätze dazu formuliert.

Bern, 15. November 2016

Amt für öffentlichen Verkehr und
Verkehrskoordination

Christian Aebi
Amtsvorsteher

ANHANG 1: Übersichtstabelle Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr

Richtliniennummer	BAHN				TRAM				BUS (inkl. Trolley)			
	ÖV	Gde	Str.	Priv.	ÖV	Gde	Str.	Priv.	ÖV	Gde	Str.	Priv.
2.1 ÖV Betriebsmittel und Betriebsanlagen												
2.1 Fahrzeuge	X				X				X	(X)		
2.2 Betriebsanlagen, Garagen, Depots und Werkstätten	X				X				X			
3 Investitionen in bestehende Bahnstationen und Haltestellen												
3.1 Um- und Ausbauten von bestehenden Bahnstationen												
• Betrieblich notwendige Anlagen	X											
• Ergänzungsanlagen		X										
• Allg. Zufahrt / Strassenerschliessung	(X)	(X)	X									
• Private kommerzielle Anlagen				X								
3.2 Um- und Ausbauten von bestehenden Haltestellen bei Tram und Bus												
• Betrieblich notwendige Anlagen					X				X			
• Ergänzungsanlagen						X				X		
• Strassenanpassungen im Haltestellenbereich							X				X	
• Perrons in Eigentrassee					X				X			
4 Investitionen in zusätzliche Bahnstationen und Haltestellen												
4.1 Zusätzliche Bahnstationen												
• Betrieblich notwendige Anlagen	X	(X)										
• Ergänzungsanlagen		X										
• Allg. Zufahrt / Strassenerschliessung	(X)	(X)	X									
• Private kommerzielle Anlagen				X								
4.2 Zusätzliche Haltestellen von Tram und Bus												
• Betrieblich notwendige Anlagen					X	(X)			X	(X)		
• Ergänzungsanlagen						X				X		
• Strassenanpassungen im Haltestellenbereich							X				X	
4.3 Zusätzl. Bushaltestellen bei Betriebsumstellungen												
• Betrieblich notwendige Anlagen									X			
• Ergänzungsanlagen									(X)	X		
• Strassenanpassungen im Haltestellenbereich									X			
5 Investitionen in die bestehende Streckeninfrastruktur von Bahn, Tram und Bus												
• Bahnkörper und Oberleitung	X				X				X			
• Strassenanpassungen							X				X	
6 Investitionen in den Neu- und Ausbau der Streckeninfrastruktur												
• Bahnkörper und Oberleitung	X				X				X			
• Strassenanpassungen					(X)		X				X	
7 Spezialanlagen / -infrastrukturen												
7.1 Busstreifen und Trampuren im Mischverkehr												
• Bahnkörper und Oberleitung					X				X			
• Strassenanpassungen					(X)		X				X	
7.2 Eigentrassee für Tram und Bus												
					X				X			
7.3 Umsteigeanlagen zwischen öff. Verkehrsmitteln												
• neue Anlagen	(X)	X	(X)		(X)	X	(X)		(X)	X	(X)	
• Umbau bestehender Anlagen	(X)	X	(X)		(X)	X	(X)		(X)	X	(X)	
7.4 Umsteigeanlagen zwischen ÖV und Individualverkehr												
• Park+Ride (P+R) (Auto)	(X)	(X)	X		(X)	(X)	X		(X)	(X)	X	
• Bike+Ride (B+R) (Velo)	(X)	(X)	X		(X)	(X)	X		(X)	(X)	X	
7.5 Wendeschleifen und Wendepunkte												
• Tramwendeschleifen					X							
• Wendeschleifen und -plätze Trolleybus									X		X	
• Wendeschleifen und -plätze Bus											X	
7.6 Bahnübergänge												
	X		X		X		X					
7.7 Lichtsignalanlagen												
• Lichtsignalanlagen (allg. Verkehr)							X				X	
• ÖV-spezifische Lichtsignalanlagen					X		X		X		X	
8 Anpassungen der Strassenanlagen												
							X				X	
9 Sonderaufwendungen infolge Umleitungen												
					X			(X)	X			(X)

Legende:

- ÖV = umfasst Transportunternehmung, Bund sowie Kanton X = für Finanzierung zuständiger Akteur
- Gde = Gemeinden (X) = Akteur kann an der Finanzierung beteiligt werden
- Str. = Strasseneigentümer (Kanton, Gemeinden, Private)
- Priv. = Private

Unter dem Begriff "Ergänzungsanlagen" sind Anlagen gemeint, die nicht direkt oder nicht ausschliesslich mit dem ÖV-Betrieb in Zusammenhang stehen oder ÖV-Anlagen, die über den Standard der jeweiligen TU hinausgehen.

ANHANG 2: Entscheidungsbaum Umleitungskosten

