

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.

II

Die nachstehenden Gesetze werden wie folgt geändert:

1. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990² über die direkte Bundessteuer

Art. 26 Abs. 1 Bst. a und Abs. 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.

¹ BBl 2012 1577

² SR 642.11

2. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990³ 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 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 1957⁴

Ingress erstes Lemma

gestützt auf die Artikel 81, 87 und 87a der Bundesverfassung⁵,

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.

³ SR 642.14

⁴ SR 742.101

⁵ SR 101

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.

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 oderstellergesellschaften 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 Finanzierungsformen 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 2013⁶ 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.

⁶ SR ...; BBl 2014 4097 4106

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 Finanzierungsformen 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 2009⁷ 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

⁷ SR 742.140.2

Art. 12 Abs. 1 und 2

¹ Der Bund stellt über den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013⁸ 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*

5. Bundesgesetz vom 20. März 1998⁹ 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.

⁸ SR ...; BBl 2014 4097 4106

⁹ SR 742.31

III

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Es wird erst im Bundesblatt veröffentlicht, wenn der Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013¹⁰ über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von Volk und Ständen angenommen 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

Datum der Veröffentlichung: 17. Juni 2014¹¹

Ablauf der Referendumsfrist: 25. September 2014

¹⁰ BBl 2014 4117
¹¹ BBl 2014 4097

**Bundesgesetz
über den Fonds zur Finanzierung
der Eisenbahninfrastruktur
(Bahninfrastrukturfondsgesetz, BIFG)**

vom 21. Juni 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 87a der Bundesverfassung¹²,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012¹³,
beschliesst:*

Art. 1 Fonds

¹ Der Fonds zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Bahninfrastrukturfonds) ist ein rechtlich unselbstständiger Fonds mit eigener Rechnung.

² Das Finanzhaushaltsgesetz vom 7. Oktober 2005¹⁴ ist subsidiär anwendbar.

Art. 2 Fondsrechnung

¹ Die Fondsrechnung besteht aus einer Erfolgsrechnung und einer Bilanz.

² Die Erfolgsrechnung weist mindestens aus:

- a. als Ertrag:
 1. die Einlagen in Form von zweckgebundenen Einnahmen,
 2. die Aktivierung von Darlehen,
 3. die Aktivzinsen auf den Darlehen;
- b. als Aufwand:
 1. die Entnahmen für den Betrieb, den Substanzerhalt und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sowie für diesbezügliche Forschungsaufträge,
 2. die Rückzahlungen der Bevorschussung,
 3. die Passivzinsen auf den Verpflichtungen des Bahninfrastrukturfonds,
 4. die Abschreibungen von Aktiven.

³ Die Bilanz umfasst alle Aktiven und alle Verpflichtungen.

¹² SR 101; BBl 2013 4725

¹³ BBl 2012 1577

¹⁴ SR 611.0

Art. 3 Einlagen

¹ Der Bundesrat legt fest, in welcher Höhe die verschiedenen vorgesehenen Finanzmittel dem Bahninfrastrukturfonds zugewiesen werden.

² Die Beträge nach den Artikeln 87a Absatz 2 Buchstabe d und 196 Ziffer 3 Absatz 2 der Bundesverfassung¹⁵ basieren auf dem Preisstand von 2014. Sie werden an die Entwicklung des realen Brutto-Inlandproduktes angepasst und folgen dem Bahnbau-Teuerungsdindex. Das Eidgenössische Finanzdepartement regelt im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Einzelheiten.

Art. 4 Entnahmen

¹ Die Bundesversammlung legt gleichzeitig mit dem Bundesbeschluss über den Voranschlag des Bundes mit einfachem Bundesbeschluss die Mittel fest, die dem Bahninfrastrukturfonds jährlich entnommen werden. Die Mittel werden auf die folgenden Bereiche aufgeteilt:

- a. Betrieb und Substanzerhalt;
- b. Ausbau;
- c. Forschungsaufträge.

² Die Mittel haben vorrangig den Bedarf für den Betrieb und den Substanzerhalt sicherzustellen.

³ Wenn die Bauarbeiten rascher als geplant ausgeführt werden und die Kosten sich erwartungsgemäss entwickeln, kann der Bundesrat den im laufenden Jahr für den Ausbau nach Absatz 1 Buchstabe b bewilligten Voranschlagskredit um bis zu 15 Prozent erhöhen.

Art. 5 Zahlungsrahmen

¹ Die Bundesversammlung beschliesst für die nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a zu bewilligenden Entnahmen jeweils einen vierjährigen Zahlungsrahmen.

² Der Bundesrat berichtet der Bundesversammlung zusammen mit der Botschaft zur Bewilligung des Zahlungsrahmens über den Anlagezustand sowie über die Auslastung der Infrastruktur.

Art. 6 Verpflichtungskredite

Die Verpflichtungskredite für Ausbauschritte richten sich nach Artikel 58 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957¹⁶.

¹⁵ SR 101; BBl 2013 4725

¹⁶ SR 742.101

Art. 7 Verschuldung, Reserve und Verzinsung

¹ Der Bahninfrastrukturfonds darf sich nicht über die Bevorschussung hinaus verschulden.

² Er bildet eine angemessene Reserve.

³ Guthaben werden nicht verzinst.

Art. 8 Genehmigung der Rechnung und Finanzplanung

¹ Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung jährlich die Fondsrechnung zur Genehmigung.

² Er erstellt für den Bahninfrastrukturfonds eine Finanzplanung über drei Jahre. Er bringt sie der Bundesversammlung zusammen mit dem Voranschlag des Bahninfrastrukturfonds zur Kenntnis.

Art. 9 Aufhebung bisherigen Rechts

Die Verordnung der Bundesversammlung vom 9. Oktober 1998¹⁷ über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte wird aufgehoben.

Art. 10 Auflösung des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte

¹ Der Bahninfrastrukturfonds übernimmt mit dem Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom 20. Juni 2013¹⁸ über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur alle Aktiven und Passiven des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte.

² Gleichzeitig übernimmt er die Darlehen, die zulasten des ordentlichen Bundeshaushalts für Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur gewährt worden sind.

Art. 11 Tilgung der Bevorschussung

¹ Spätestens ab dem 1. Januar 2019 werden im Budget und in der Finanzplanung des Bahninfrastrukturfonds bis zur vollständigen Tilgung der Bevorschussung für deren Verzinsung und Rückzahlung mindestens 50 Prozent der Einlagen nach Artikel 87a Absatz 2 Buchstabe a sowie die Einlagen nach Artikel 196 Ziffer 3 Absatz 2 der Bundesverfassung¹⁹ verwendet.

² Auf der Bevorschussung werden marktkonforme Zinsen erhoben. Die Eidgenössische Finanzverwaltung legt die Einzelheiten fest.

¹⁷ AS 1999 775, 2005 2517, 2009 1169, 2010 5017

¹⁸ BBl 2014 4113

¹⁹ SR 101; BBl 2013 4725