



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
Telefax 041 210 65 73
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Bundesamt für Verkehr
Abteilung Finanzierung
Herr Pierre-André Meyrat
3003 Bern

finanzierung@bav.admin.ch

Luzern, 24. März 2015

Protokoll-Nr.: 354

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

Sehr geehrter Herr Meyrat

Mit Schreiben vom 2. Februar 2015 hat der Direktor des Bundesamts für Verkehr eingeladen, zu den Verordnungsanpassungen im Rahmen der neuen Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) Stellung zu nehmen.

Im Namen und Auftrag des Regierungsrats halte ich zu den geplanten Verordnungsanpassungen folgendes fest:

Grundsätzliches

Im Rahmen von FABI weist der Bund organisatorisch und strukturell den Planungsregionen Aufgaben zu. Wir unterstützen die Festigung der Planungsregionen und verlangen eine konsequente Umsetzung dieser Stossrichtung im Rahmen der anstehenden Verordnungsanpassungen.

Weiter halten wir fest, dass klar zu regeln ist, was zur Bahninfrastruktur gehört und somit neu via FABI finanziert wird und was nicht mehr zur Bahninfrastruktur gehört und somit von den Kantonen finanziert werden muss (z.B. Veloständer am Bahnhof).

Änderung der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)

Mit der Einlage der Kantone von 500 Mio. Franken pro Jahr in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur ist die Kantonsbeteiligung zur Infrastruktur nicht mehr Bestandteil der heutigen Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzierung im Regionalverkehr (KAV). Neu soll der Teil aus der KAV, der die Kantonsbeteiligung an der Abgeltung der gemeinsam bestellten Angebote im regionalen Personenverkehr beinhaltet, in die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) überführt und die heutige KAV aufgehoben werden. Wir erachten dieses Vorgehen als sinnvoll und stimmen der Überführung der KAV-Artikel in die ARPV zu.

Der Wegfall der Privatbahnlänge in der KAV-Berechnung ist gerechtfertigt. Die Berücksichtigung eines neuen Parameters ist nicht notwendig. Der Kanton Luzern unterstützt die neue KAV-Berechnung und deren Einführung per 1. Januar 2016.

Totalrevision der Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) - neu Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KPFV)

Der BIF ermöglicht eine langfristige Planung der Mittel sowohl für den Betrieb und Substanzerhalt wie auch für den Ausbau der Bahninfrastruktur und für entsprechende Forschungsaufträge. Dank einer langfristigen und rollenden Planung soll das Vorgehen mit der neuen KPFV künftig die Struktur eines Controlling-Prozesses erhalten. Zum Entwurf der KPFV haben wir folgende Bemerkungen:

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 5 *Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau*

In Art. 5 Abs. 1 e wird Bezug auf einen nicht vorhandenen Abs. 3 genommen. Es ist wohl Art. 5 Abs. 2 c gemeint.

Die heutige Praxis, wonach Modernisierungen von grossen Knotenbahnhöfen als Ausbauten bezeichnet werden, soll neu in der Verordnung festgelegt und definiert werden. Diese Festlegung erscheint uns problematisch. Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, die Publikumsanlagen bis Ende 2023 behindertengerecht umzubauen. Weiter werden im Netzstandsbericht der SBB kritische Anlagen im Bahnzugang (Perronanlagen) ausgewiesen, welche zur Einhaltung der Sicherheitsvorschriften angepasst werden müssen. Mit der neuen Regelung von Art. 5 Abs. 2 c müsste ein solches Vorhaben bei grossen Bahnhöfen dem Ausbau zugeordnet und dessen Prozess untergeordnet werden. Dies bedeutete, dass das Vorhaben frühestens mit dem Ausbauschnitt 2030 umgesetzt werden könnte. Die gesetzliche Frist von Ende 2023 für die behindertengerechte Anpassung der Publikumsanlagen kann so nicht eingehalten werden. Auch die Beseitigung von sicherheitskritischen Mängeln an den Perronanlagen könnte jeweils erst stark verzögert in Angriff genommen werden, da die Erarbeitung eines Ausbauschnittes jeweils mehrere Jahre Vorlaufzeit benötigt. Für den Umbau von Knotenbahnhöfen muss deshalb eine vorzeitige Realisierung ausserhalb eines Ausbauschnittes möglich sein. Die Finanzierung hat gemäss Art. 20 KPFV über den BIF zu erfolgen.

2. Abschnitt: Konzessionierung

Keine Bemerkungen.

3. Abschnitt: Planung des Substanzerhalts

Keine Bemerkungen.

4. Abschnitt: Planung des Ausbaus

Art. 16 *Ablauf der Planung*

Gemäss Art. 16 Abs. 2 erarbeitet das BAV das Angebotskonzept für den Güterverkehr. In den Erläuterungen dazu wird festgehalten, dass die Planungsregionen dafür verantwortlich sind, die Konzepte des regionalen Personen- und Güterverkehrs zuhanden des BAV zu erarbeiten. Hier ist eine Präzisierung nötig, wer für welche Bereiche beim Güterverkehr zuständig ist. Wir begrüssen eine Zuständigkeit der Planungsregionen beim Güterverkehr auf Schmalspurlinien.

In Art. 16 Abs. 4 wird geregelt, wie Massnahmen auf der Basis der Angebotskonzepte entwickelt und priorisiert werden. Im aktuell laufenden Prozess werden die Planungsregionen regelmässig einbezogen und übernehmen bei einzelnen regionalen Modulen eine Koordinationsfunktion. Im Verordnungsentwurf ist dieser Einbezug nirgends genannt. Art. 16 ist mit einem expliziten Hinweis auf den Einbezug der Planungsregionen in diesem Prozessschritt zu ergänzen.

Art. 17 *Änderung von Massnahmen*

Gemäss Art. 17 können durch das Parlament beschlossene Massnahmen mit einem späteren Ausbauschnitt angepasst werden. Dies ist in einzelnen, besonderen Situationen zweckmässig. Die in Art. 17 aufgeführten Bedingungen sind allerdings so generell formuliert, dass sie bei einer Mehrzahl von nicht ausgeführten Massnahmen zutreffen, was nicht im Sinn der Ausbaubeschlüsse des Parlaments sein dürfte. Wir erachten eine restriktivere Formulierung in Art. 17 als nötig.

5. Abschnitt: Grundsätze der Finanzierung

Art. 21 *Mitfinanzierung durch die Kantone*

Der Schlüssel zur Berechnung der kantonalen Beteiligungen am BIF gewichtet gemäss Art. 21 Abs. 1 die gemeinsam vom Bund und den Kantonen im regionalen Personenverkehr bestellten Personen- und Zugskilometer je zur Hälfte. Der Gleichgewichtung dieser beiden Faktoren für den Beteiligungsschlüssel stimmen wir zu. Eine Berücksichtigung von Nachfrage und Angebot zu je 50 Prozent scheint uns zweckmässig.

Die massgebenden Daten für die Berechnung der kantonalen Beteiligungen werden in Art. 21 Abs. 2 geregelt. Gemäss den Erläuterungen wird sich die Berechnung jeweils auf die Offertzahlen des jeweiligen Vorjahres abstützen. Dies sollte in der Verordnung klarer zum Ausdruck kommen. Art. 21 Abs. 2 ist entsprechend zu präzisieren.

Art 25 *Formen der Finanzierung*

In Art. 25 Abs. 2 wird in Bezug auf die zu finanzierende Infrastruktur auf Art. 62 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes verwiesen. In diesem Zusammenhang ist präzisierend festzuhalten, dass P+R- und B+R-Anlagen durch die Transportunternehmen zu finanzieren sind. Weiter weisen wir darauf hin, dass der Kanton Luzern jährliche Unterhaltsbeiträge an neue S-Bahnhaltestellen der SBB leistet. Diese und ähnliche altrechtliche Verpflichtungen werden durch die neue FABI-Finanzierung abgelöst. Dieser Sachverhalt ist explizit in die Verordnung aufzunehmen.

6. Abschnitt: Finanzierung des Betriebs und des Substanzerhalts

Art. 29 *Berichterstattung und Überprüfung der Zielerreichung*

Der Kanton Luzern möchte über den Netzzustand der Bahninfrastruktur informiert sein. Art. 29 Abs. 3 ist wie folgt zu ergänzen: "Das BAV stellt die Berichte der einzelnen Infrastrukturbetreiberinnen und den betroffenen Planungsregionen zu. Zudem kann das BAV die Berichte veröffentlichen."

7. Abschnitt: Finanzierung des Ausbaus

Art. 30 *Grundsätze*

Gemäss Art. 30 plant, steuert und überwacht das BAV die Finanzierung des Ausbaus und bezieht dabei die Infrastrukturbetreiberinnen mit ein. Die Kantone steuern mit ihrer Einlage in

den BIF einen wesentlichen Teil zur Bahninfrastrukturfinanzierung bei. Wir erachten es daher als wichtig, dass auch die Kantone bzw. die Planungsregionen in diesen Prozess einbezogen werden. Entsprechend ist Art. 30 mit einem zusätzlichen Absatz wie folgt zu ergänzen:
Abs. 3 (neu): "Die Planungsregionen werden regelmässig über den Prozess zur Planung, Steuerung und Überwachung der Finanzierung des Ausbaus informiert und in die wichtigen Priorisierungsentscheide einbezogen."

Art. 33 *Vorfinanzierung beschlossener Massnahmen*

Gemäss Art. 33 Abs. 4 kann das BAV eine Vorfinanzierung der Projektierung und der Realisierung von Massnahmen bewilligen, sobald die Bundesversammlung die Projektierung einer Massnahme beschlossen hat. Diese Möglichkeit besteht gemäss bisherigen Beschlüssen für den Durchgangsbahnhof Luzern und wird aus Sicht des Kantons Luzern positiv beurteilt.

Nicht nachvollziehbar ist jedoch die Aussage in Art. 33 Abs. 5 c, dass für die Realisierung von Massnahmen nach Art. 33 Abs. 4 keine Rückzahlungspflicht und kein Rückzahlungszeitpunkt vereinbart wird. Wir gehen davon aus, dass eine Vorfinanzierung von genehmigten Massnahmen grundsätzlich möglich ist und die Rückzahlung seitens des Bundes gesichert ist. Nur bezüglich des Zeitpunkts der Rückzahlung können sich Anpassungen ergeben. Wir beantragen deshalb, Art. 33 Abs. 5 c zu überprüfen und allenfalls anzupassen oder zu streichen.

Generell regen wir an, die Bestimmungen rund um die Vorfinanzierung von nicht beschlossenen, beschlossenen oder weitergehenden Massnahmen aus Sicht des BAV klarer und offener zu formulieren.

8. Abschnitt: Investitionen in Seilbahnen

Keine Bemerkungen.

9. Abschnitt: Schäden durch Naturereignisse

Keine Bemerkungen.

10. Abschnitt: Forschungsaufträge

Keine Bemerkungen.

11. Abschnitt: Schlussbestimmungen

Art. 42 *Übergangsbestimmungen*

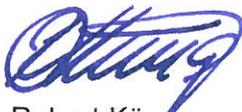
Die Neuregelung der Infrastrukturfinanzierung sollte für einen effektiven Neustart genutzt werden. Dies bedeutet, dass vor 2016 von Kantonen und Dritten finanzierte Ausbauten in den Grundnetzbestand 2016 einfliessen und bestehende Sonderfinanzierungsregelungen aufgehoben werden. In den meisten Fällen handelt es sich um historische Ungleichbehandlungen bezüglich der Finanzierung von SBB- und KTU-Projekten. Insbesondere bei Bahnhofsneubauten an SBB-Strecken mussten die Kantone in der Vergangenheit für die Erstinvestitionen und Folgekosten aufkommen. Die bestehenden Verträge haben in den meisten Fällen eine kürzere Laufzeit als die in Art. 34 vorgesehenen 40 Jahre. Eine Anpassung der Laufzeit aufgrund der vorgesehenen Verordnungsanpassung scheint uns juristisch nicht haltbar. Die vorgesehene Weiterführung dieser Finanzierungsabmachungen führt zudem zu nicht nachvollziehbaren Ungleichbehandlungen. Wie im erläuternden Bericht ausgeführt, integriert sich jedes Bauwerk mit der Zeit vollständig in das Gesamtnetz und wird entsprechend genutzt. Wir fordern Sie deshalb auf, die Chance der Finanzierungsneuregelung zu nutzen und die Altlasten in der Bahninfrastrukturfinanzierung zu beseitigen. Um die laufen-

den Leistungsvereinbarungen 2013-2016 nicht anpassen zu müssen, erachten wir eine Anpassung per 1. Januar 2017 als zweckmässig.

Wir beantragen daher, dass sämtliche von Kantonen und Dritten finanzierten Ausbauten in den Infrastrukturgrundbestand per 1. Januar 2017 aufgenommen und allfällige noch bestehende Finanzierungsvereinbarungen auf diesen Zeitpunkt aufgehoben werden. Art. 42 Abs. 4 ist in diesem Sinne anzupassen.

Wir bitten Sie, unsere Stellungnahme angemessen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse



Robert Küng
Regierungsrat