

## **Bundesbeschluss über die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»**

vom 21. Juni 2013

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 139 Absatz 5 der Bundesverfassung<sup>1</sup>,  
nach Prüfung der am 6. September 2010<sup>2</sup> eingereichten Volksinitiative  
«Für den öffentlichen Verkehr»,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012<sup>3</sup>,  
beschliesst:*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Die Volksinitiative vom 6. September 2010 «Für den öffentlichen Verkehr» ist gültig und wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

<sup>2</sup> Sie hat folgenden Wortlaut:

#### **I**

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

#### *Art. 81a (neu) Öffentlicher Verkehr*

Bund und Kantone fördern in allen Landesgegenden den öffentlichen Verkehr auf Schiene, Strasse und Wasser sowie die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene.

#### *Art. 86 Abs. 3, 3<sup>ter</sup> (neu), 4 und 5 (neu)*

<sup>3</sup> Er verwendet für den Verkehr die Hälfte des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs. Dieser zweckgebundene Anteil verteilt sich wie folgt:

- a. die eine Hälfte für die Aufgaben nach Artikel 81a; die Förderung erfolgt hauptsächlich über die Finanzierung der Infrastruktur;

<sup>1</sup> SR 101

<sup>2</sup> BBl 2010 6637

<sup>3</sup> BBl 2012 1577

- b. die andere Hälfte für die folgenden Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr:
1. die Errichtung, den Unterhalt und den Betrieb von Nationalstrassen,
  2. Massnahmen zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Transports begleiteter Motorfahrzeuge,
  3. Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen,
  4. Beiträge an die Kosten für Hauptstrassen,
  5. Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgewalten und an Massnahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes, die der Strassenverkehr nötig macht,
  6. allgemeine Beiträge an die kantonalen Kosten für Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet sind,
  7. Beiträge an Kantone ohne Nationalstrassen.

<sup>3ter</sup> Der Reinertrag der Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen wird für die Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr nach Absatz 3 Buchstabe b verwendet.

<sup>4</sup> Reichen diese Mittel nicht aus, so erhebt der Bund einen nach Treibstoffart differenzierten Zuschlag zur Verbrauchssteuer.

<sup>5</sup> Der Reinertrag des Zuschlags zur Verbrauchsteuer auf Treibstoffen des Landverkehrs wird je zur Hälfte für die Aufgaben und Aufwendungen nach Absatz 3 Buchstaben a und b verwendet.

## II

Die Übergangsbestimmungen der Bundesverfassung werden wie folgt geändert:

*Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 Bst. c*

*3. Übergangsbestimmung zu Art. 87 (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger)*

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahngrossprojekte:

- c. Mineralölsteuermittel nach Artikel 86 Absatz 3 Buchstabe a verwenden;

*Art. 197 Ziff. 8<sup>4</sup> (neu)*

*8. Übergangsbestimmung zu Art. 86 (Verbrauchssteuer auf Treibstoffen und übrige Verkehrsabgaben)*

Die Zuweisung der Mittel nach Artikel 86 Absatz 3 erfolgt spätestens drei Jahre nach Annahme von Artikel 81a durch Volk und Stände.

<sup>4</sup> Die endgültige Ziffer dieser Übergangsbestimmung wird nach der Volksabstimmung von der Bundeskanzlei festgelegt.

**Art. 2**

<sup>1</sup> Sofern die Volksinitiative nicht zurückgezogen wird, wird sie zusammen mit dem direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013<sup>5</sup> über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) Volk und Ständen nach dem Verfahren gemäss Artikel 139b der Bundesverfassung zur Abstimmung unterbreitet.

<sup>2</sup> Die Bundesversammlung empfiehlt Volk und Ständen, die Initiative abzulehnen und den Gegenentwurf anzunehmen.

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

## **Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»)**

vom 20. Juni 2013

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 139 Absatz 5 der Bundesverfassung<sup>1</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012<sup>2</sup>,  
beschliesst:*

I

Die Bundesverfassung wird wie folgt geändert:

*Art. 81a*                    Öffentlicher Verkehr

<sup>1</sup> Bund und Kantone sorgen für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden. Die Belange des Schienengüterverkehrs sind dabei angemessen zu berücksichtigen.

<sup>2</sup> Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden zu einem angemessenen Teil durch die von den Nutzerinnen und Nutzern bezahlten Preise gedeckt.

*Art. 85 Abs. 2*

<sup>2</sup> Der Reinertrag der Abgabe wird zur Deckung von Kosten verwendet, die im Zusammenhang mit dem Landverkehr stehen.

*Art. 87a*                    Eisenbahninfrastruktur

<sup>1</sup> Der Bund trägt die Hauptlast der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur.

<sup>2</sup> Die Eisenbahninfrastruktur wird über einen Fonds finanziert. Dem Fonds werden folgende Mittel zugewiesen:

- a. höchstens zwei Drittel des Ertrags der Schwerverkehrsabgabe nach Artikel 85;

<sup>1</sup> SR 101

<sup>2</sup> BBl 2012 1577

Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»). BB

---

- b. der Ertrag aus der Mehrwertsteuererhöhung nach Artikel 130 Absatz 3<sup>bis</sup>;
- c. 2,0 Prozent der Einnahmen aus der direkten Bundessteuer der natürlichen Personen;
- d. 2300 Millionen Franken pro Jahr aus dem allgemeinen Bundeshaushalt; das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.

<sup>3</sup> Die Kantone beteiligen sich angemessen an der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur. Das Gesetz regelt die Einzelheiten.

<sup>4</sup> Das Gesetz kann eine ergänzende Finanzierung durch Dritte vorsehen.

*Art. 130 Abs. 3<sup>bis</sup>*

<sup>3bis</sup> Zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur werden die Sätze um 0,1 Prozentpunkte erhöht.

*Art. 196 Ziff. 3 Abs. 2 und 3 sowie Ziff. 14 Abs. 4 und 5*

*3. Übergangsbestimmung zu Art. 87 (Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger)*

<sup>2</sup> Der Bundesrat kann zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur bis zum 31. Dezember 2018 und anschliessend zur Verzinsung und zur Rückzahlung der Bevorschussung des Fonds gemäss Artikel 87a Absatz 2 9 Prozent des Reinertrages der zweckgebundenen Verbrauchssteuer nach Artikel 86 Absätze 1 und 4 verwenden, höchstens aber 310 Millionen Franken pro Jahr. Das Gesetz regelt die Indexierung dieses Betrags.

<sup>3</sup> Die Eisenbahngrossprojekte nach Absatz 1 werden über den Fonds nach Artikel 87a Absatz 2 finanziert.

*14. Übergangsbestimmung zu Art. 130 (Mehrwertsteuer)*

<sup>4</sup> Zur Sicherung der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur hebt der Bundesrat die Steuersätze nach Artikel 25 des Mehrwertsteuergesetzes vom 12. Juni 2009<sup>3</sup> ab 1. Januar 2018 um 0,1 Prozentpunkt an, im Fall einer Verlängerung der Frist gemäss Absatz 1 bis längstens 31. Dezember 2030.

<sup>5</sup> Der Ertrag aus der Anhebung nach Absatz 4 wird vollumfänglich dem Fonds nach Artikel 87a zugewiesen.

## II

<sup>1</sup> Dieser Gegenentwurf wird Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet. Sofern die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» nicht zurückgezogen wird, wird er zusammen mit der Volksinitiative nach dem Verfahren gemäss Artikel 139b der Bundesverfassung Volk und Ständen zur Abstimmung unterbreitet.

<sup>3</sup> SR 641.20

Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (direkter Gegenentwurf zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»). BB

---

<sup>2</sup> Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ständerat, 19. Juni 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi  
Der Sekretär: Philippe Schwab

Nationalrat, 20. Juni 2013

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

## **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 2012<sup>1</sup>,  
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 1990<sup>2</sup> über die direkte Bundessteuer**

*Art. 26 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2*

<sup>1</sup> Als Berufskosten werden abgezogen:

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>1</sup> BBl 2012 1577

<sup>2</sup> SR 642.11

## **2. Bundesgesetz vom 14. Dezember 1990<sup>3</sup> über die Harmonisierung der direkten Steuern der Kantone und Gemeinden**

### *Art. 9 Abs. 1*

<sup>1</sup> 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 1957<sup>4</sup>**

### *Ingress erstes Lemma*

gestützt auf die Artikel 81, 87 und 87a der Bundesverfassung<sup>5</sup>,

### *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.

<sup>3</sup> SR 642.14

<sup>4</sup> SR 742.101

<sup>5</sup> SR 101

*Art. 48b*      Strategisches Entwicklungsprogramm

<sup>1</sup> Die Infrastruktur wird im Rahmen eines strategischen Entwicklungsprogramms schrittweise ausgebaut.

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

<sup>3</sup> 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

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

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

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

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

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

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

<sup>3</sup> 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

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

<sup>2</sup> Die Kantone finanzieren die Infrastruktur mit.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> 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

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Beschwerden gegen Entscheide des UVEK haben keine aufschiebende Wirkung.

*Art. 51b* Finanzierungsformen für den Betrieb und den Substanzerhalt

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

<sup>2</sup> 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 2013<sup>6</sup> zurückzuzahlen oder mit anderen Leistungen des Fonds zu verrechnen.

<sup>3</sup> 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

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

<sup>6</sup> SR ...; BBl ...

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

<sup>3</sup> Der Bundesrat regelt die Einzelheiten unter Anhörung der Kantone in einer Verordnung.

### *Gliederungstitel vor Art. 58*

## **2. Abschnitt: Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur**

### *Art. 58*            Verpflichtungskredite

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt die nach Absatz 2 zu realisierenden Massnahmen fest.

### *Art. 58a*            Finanzierungsformen für den Ausbau

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Einzelheiten werden in den Umsetzungsvereinbarungen nach Artikel 48f geregelt.

### *Art. 58b*            Finanzierung zusätzlicher oder alternativer Massnahmen durch Dritte

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

<sup>2</sup> Sie tragen:

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

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

<sup>4</sup> 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 2009<sup>7</sup> 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*

<sup>7</sup> SR 742.140.2

13. Raum Zürich: Fernverkehrsanteil Durchmesserlinie,

*Art. 10*

*Aufgehoben*

*Art. 12 Abs. 1 und 2*

<sup>1</sup> Der Bund stellt über den Bahninfrastrukturfonds nach dem Bahninfrastrukturfondsgesetz vom 21. Juni 2013<sup>8</sup> die bewilligten Mittel für die Finanzierung der Massnahmen in Form von variabel verzinslichen, bedingt rückzahlbaren Darlehen und A-Fonds-perdu-Beiträgen zur Verfügung.

<sup>2</sup> *Aufgehoben*

**5. Bundesgesetz vom 20. März 1998<sup>9</sup> 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*

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>8</sup> SR ...; BBl ...

<sup>9</sup> SR 742.31

*Art. 20* Finanzierung

<sup>1</sup> 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.

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

III

<sup>1</sup> Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Es wird erst im Bundesblatt veröffentlicht, wenn der Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013<sup>10</sup> über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur von Volk und Ständen angenommen worden ist.

<sup>3</sup> 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

<sup>10</sup> BBl 2013 ...

*Anhang*

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

vom 21. Juni 2013

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 87a der Bundesverfassung<sup>11</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012<sup>12</sup>,  
beschliesst:*

## **Art. 1** Fonds

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

<sup>2</sup> Das Finanzhaushaltsgesetz vom 7. Oktober 2005<sup>13</sup> ist subsidiär anwendbar.

## **Art. 2** Fondsrechnung

<sup>1</sup> Die Fondsrechnung besteht aus einer Erfolgsrechnung und einer Bilanz.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Die Bilanz umfasst alle Aktiven und alle Verpflichtungen.

<sup>11</sup> SR 101

<sup>12</sup> BBl 2012 1577

<sup>13</sup> SR 611.0

**Art. 3** Einlagen

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

<sup>2</sup> Die Beträge nach den Artikeln 87a Absatz 2 Buchstabe d und 196 Ziffer 3 Absatz 2 der Bundesverfassung<sup>14</sup> basieren auf dem Preisstand von 2014. Sie werden an die Entwicklung des realen Brutto-Inlandproduktes angepasst und folgen dem Bahnbau-Teuerungsindex. Das Eidgenössische Finanzdepartement regelt im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Einzelheiten.

**Art. 4** Entnahmen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Mittel haben vorrangig den Bedarf für den Betrieb und den Substanzerhalt sicherzustellen.

<sup>3</sup> 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

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

<sup>2</sup> 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 1957<sup>15</sup>.

<sup>14</sup> BBl 2013 ...

<sup>15</sup> SR 742.101

**Art. 7** Verschuldung, Reserve und Verzinsung

<sup>1</sup> Der Bahninfrastrukturfonds darf sich nicht über die Bevorschussung hinaus verschulden.

<sup>2</sup> Er bildet eine angemessene Reserve.

<sup>3</sup> Guthaben werden nicht verzinst.

**Art. 8** Genehmigung der Rechnung und Finanzplanung

<sup>1</sup> Der Bundesrat unterbreitet der Bundesversammlung jährlich die Fondsrechnung zur Genehmigung.

<sup>2</sup> 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 1998<sup>16</sup> über das Reglement des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte wird aufgehoben.

**Art. 10** Auflösung des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte

<sup>1</sup> Der Bahninfrastrukturfonds übernimmt mit dem Inkrafttreten des Bundesbeschlusses vom 20. Juni 2013<sup>17</sup> über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur alle Aktiven und Passiven des Fonds für die Eisenbahngrossprojekte.

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

**Art. 11** Tilgung der Bevorschussung

<sup>1</sup> 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 Bundesverfassung<sup>18</sup> verwendet.

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

<sup>16</sup> AS 1999 775, 2005 2517, 2009 1169, 2010 5017

<sup>17</sup> BBl 2013 ...

<sup>18</sup> BBl 2013 ...

## **Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur**

vom 21. Juni 2013

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 48c Absatz 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>1</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012<sup>2</sup>,  
beschliesst:*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur wird der Ausbauschritt 2025 beschlossen.

<sup>2</sup> Dieser umfasst folgende Massnahmen:

- a. Lausanne–Genf: Kapazitätsausbau;
- b. Knoten Genf: Kapazitätsausbau;
- c. Lausanne–Bern: Beschleunigungsmassnahmen;
- d. Ligerz–Twann: Kapazitätsausbau;
- e. Basel Ost (1. Etappe), Ergolzthal: Kapazitätsausbau; Pratteln: Entflechtung;
- f. Knoten Bern: Kapazitätsausbau;
- g. Gümligen–Münsingen: Kapazitätsausbau;
- h. Bern–Luzern: Leistungssteigerung;
- i. Zürich–Chur: Kapazitätsausbau;
- j. Rapperswil–Mägenwil: Leistungssteigerung;
- k. St. Gallen–Chur: Kapazitätsausbau;
- l. Bellinzona–Tenero: Kapazitätsausbau;
- m. Lugano: Kapazitätsausbau;
- n. verschiedene Einzelinvestitionen;

<sup>1</sup> SR 742.101

<sup>2</sup> BBl 2012 1577

- o. vorbereitende Arbeiten für den nächsten Ausbauschnitt (Studien, Projektierungen);
- p. Projektierungen für Kapazitätsausbauten Aarau–Zürich, Zürich–Winterthur (Brüttenertunnel, Stadelhofen), Thalwil–Zug (Zimmerberg), Zug–Luzern (Tiefbahnhof bzw. Durchgangsbahnhof Luzern) und für die Bahntechnik-Ausrüstung Ferden–Mitholz im Lötschberg-Basistunnel;
- q. betriebliche Anlagen;
- r. Privatbahnen: Leistungssteigerungen Vevey–Blonay, Luzern–Stans/Giswil, Landquart/Chur–Davos–St. Moritz, Zermatt–Täsch/Fiesch, St. Gallen–Rapperswil/Wil–Nesslau, Worblaufen–Solethurn und Reserven.

<sup>3</sup> Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2018 eine Botschaft für einen Ausbauschnitt 2030 vor. Bis voraussichtlich 2030 werden insbesondere folgende Massnahmen realisiert:

- a. Aarau–Zürich–Winterthur: Kapazitätsausbau;
- b. Luzern–Zug–Thalwil: Kapazitätsausbau;
- c. Ferden–Mitholz im Lötschberg-Basistunnel: Bahntechnik-Ausrüstung;
- d. Behebung von Engpässen im Agglomerations- und Regionalverkehr sowie im Zugang zu Tourismusregionen;
- e. verschiedene Einzelinvestitionen zur Optimierung des Knotenprinzips und der Taktfrequenz;
- f. betriebliche Anlagen;
- g. vorbereitende Planungsarbeiten für den nächsten Ausbauschnitt und die Studien für Basel-Mittelland (3. Juradurchstich), die Neubaustrecke Axen, Lausanne-Bern sowie weitere Projekte.

## Art. 2

Die Massnahmen sind bis 31. Dezember 2025 abzuschliessen. Der Bundesrat kann den Zeitpunkt des Abschlusses anpassen.

## Art. 3

<sup>1</sup> Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

<sup>2</sup> Dieser Beschluss wird gleichzeitig mit dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2013<sup>3</sup> über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur im Bundesblatt veröffentlicht.

<sup>3</sup> Dieser Beschluss tritt gleichzeitig mit dem Bundesgesetz vom 21. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Kraft.

<sup>3</sup> BBl 2013 ...

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

# E

## **Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbau 2025 der Eisenbahninfrastruktur**

vom 17. Juni 2013

---

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
gestützt auf Artikel 58 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957<sup>1</sup>,  
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012<sup>2</sup>,  
beschliesst:*

### **Art. 1**

Für den Ausbau nach dem Bundesbeschluss vom 21. Juni 2013<sup>3</sup> über den Ausbau 2025 der Eisenbahninfrastruktur wird ein Verpflichtungskredit von 6400 Millionen Franken bewilligt (Preisstand Oktober 2008, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer).

### **Art. 2**

Der Bundesrat kann den Verpflichtungskredit um die ausgewiesene Teuerung und die Mehrwertsteuer erhöhen.

### **Art. 3**

Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

Ständerat, 13. Juni 2013

Der Präsident: Filippo Lombardi  
Der Sekretär: Philippe Schwab

Nationalrat, 17. Juni 2013

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

1 SR **742.101**  
2 BB1 **2012** 1577  
3 BB1 **2012** 1773

