

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Einschreiben

Pierre-André Meyrat
Abteilung Finanzen
Bundesamt für Verkehr
3003 Bern

25. März 2015

Verordnungsanpassungen im Rahmen der neuen Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI); Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Meyrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Unterlagen vom 2. Februar 2015 über die Verordnungsanpassungen im Rahmen der neuen Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur.

Wir begrüssen die vorgesehenen Anpassungen zur Neuregelung der Bahninfrastrukturfinanzierung. Mit den Anpassungen werden die Trennung zwischen Ausbau und Substanzerhalt, deren Finanzierung und die Zuständigkeiten klar geregelt. Gerne nehmen wir zu folgenden Punkten Stellung.

1. Anpassung der Kantonseinlage an die Teuerung

Im vorgesehenen Bahninfrastrukturfondsgesetz (BIFG) wird in Art. 3 Abs. 2 die Indexierung der Bundeseinlage in den Bahninfrastrukturfonds geregelt. In der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) ist eine entsprechende Regelung für die Einlage der Kantone nicht vorhanden. Eine Gleichbehandlung der Einlage des Bundes und der Kantone erscheint sinnvoll, eine klare Regelung auf Stufe Gesetz oder Verordnung ist jedoch aus unserer Sicht zwingend notwendig. Wie in der Stellungnahme der Vorkonsultation vom 24. März 2014 erwähnt, kann das Fehlen einer Teuerungsklausel auch als expliziter Verzicht darauf interpretiert werden.

Antrag

Bis zum Inkrafttreten einer entsprechenden Gesetzesbestimmung ist auf die Anpassung der Teuerung bei der Einlage der Kantone zu verzichten.

2. Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau (Art. 5 KPFV)

In Art. 5 KPFV wird die Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau definiert. Problematisch erscheint uns die Regelung für die Knotenbahnhöfe, welche den Ausbauten zuzurechnen sind. Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, die Publikumsanlagen bis Ende 2023 behindertengerecht umzubauen. Weiter werden im Netzzustandsbericht der SBB kritische Anlagen im Bahnzugang (Personenanlagen) ausgewiesen, welche zur Einhaltung der Sicherheitsvorschriften angepasst werden

müssen. Beim Bahnhof Lenzburg ist beispielsweise der Umbau aus den beiden genannten Gründen notwendig.

Aufgrund von Art. 5 Abs. 2 lit. e muss ein solches Vorhaben dem Ausbau zugeordnet und dessen Prozess untergeordnet werden. Dies bedeutet, dass das Vorhaben frühestens mit dem Ausbauschritt 2030 umgesetzt werden kann. Die gesetzliche Frist von Ende 2023 für die behindertengerechte Anpassung der Publikumsanlagen kann somit nicht eingehalten werden. Auch die Beseitigung von sicherheitskritischen Mängeln an den Perronanlagen kann jeweils erst stark verzögert in Angriff genommen werden, da die Erarbeitung eines STEP-Ausbauschritts jeweils mehrere Jahre Vorlaufzeit benötigt.

Antrag

Für Umbauten von Knotenbahnhöfen muss eine vorzeitige Realisierung ausserhalb eines Ausbauschritts möglich sein. Die Finanzierung hat gemäss Art. 20 KPFV über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) zu erfolgen.

3. Ablauf der Planung (Art. 16 KPFV)

In Art. 16 Abs. 1 KPFV wird der Ablauf der Bahninfrastrukturplanungen geregelt. Die Kantone erarbeiten und priorisieren in den Planungsregionen die Angebotskonzepte für den regionalen Personenverkehr. Für den Ausbauschritt 2030 hat die Planungsregion Nordwestschweiz zwischen allen Kantonen und Transportunternehmen abgestimmte Angebotskonzepte erarbeitet und Schlüssel-massnahmen von übergeordneter Bedeutung bezeichnet. Wir fassen die in Art. 16 Abs. 1 erwähnte Priorisierung im Sinne des Angebotskonzepts der Planungsregion Nordwestschweiz (Hauptbericht) auf. Eine weitergehende Priorisierung der Angebotskonzepte zwischen den Kantonen kann nicht die Aufgabe der Planungsregionen sein und muss auf nationaler Ebene erfolgen.

In Art. 16 Abs. 4 wird geregelt, wie Massnahmen auf Basis der Angebotskonzepte entwickelt und priorisiert werden. Bei der derzeitigen Erarbeitung des Ausbauschritts 2030 werden die Planungsregionen mit regelmässigen Sitzungen miteinbezogen. Weder in Absatz 1 zweiter Satz noch in Absatz 4 des Art. 16 ist die Beteiligung der Planungsregionen an diesem Prozessschritt explizit genannt.

Antrag

In Art. 16 KPFV ist der Einbezug der Planungsregionen in die Erarbeitung und Priorisierung von Massnahmen explizit zu erwähnen.

4. Vereinbarungen über die Zusammenarbeit zwischen Transportunternehmen (Art. 24 KPFV)

Wir unterstützen es, dass Art. 24 KPFV aus der bisherigen Verordnung übernommen wird. Wie im Erläuterungsbericht ausdrücklich festgehalten ist, fallen auch Landflächen einer Bahn für die Errichtung einer Busstation unter diese Regelung. Aufgrund unserer Erfahrung wäre eine Präzisierung der Verordnung mit exemplarischen Fällen zweckmässig.

Antrag

Art. 24 KPFV ist mit einer nicht abschliessenden Auflistung von Fällen zu ergänzen, bei denen die Bestimmung Anwendung findet.

5. Grundsätze Finanzierung des Ausbaus (Art. 30 KPFV)

In Art. 30 KPFV wird geregelt, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Finanzierung des Ausbaus plant, steuert und überwacht. Die Kantone steuern mit ihrer Einlage in den BIF einen wesentlichen Teil zur Bahninfrastrukturfinanzierung bei. Für uns ist es daher wichtig, dass die Kantone beziehungsweise die Planungsregionen in diesen Prozess miteinbezogen werden.

Antrag

In Art. 30 KPFV ist ein zusätzlicher Absatz zu ergänzen: Die Kantone werden regelmässig über den Prozess zur Planung, Steuerung und Überwachung der Finanzierung des Ausbau informiert und in die wichtigen Entscheide einbezogen.

6. Übergangsbestimmungen (Art. 42 KPFV)

Nach Art. 42 Abs. 2 KPFV bleiben die Leistungsvereinbarungen (LV) 2013–2016 in Kraft und die vorgesehenen Beiträge des Bundes und der Kantone werden aus dem BIF gewährt. Der Kanton Aargau ist an drei laufenden LV beteiligt. Die LV Infrastruktur BDWM und WSB sind zwischen der jeweiligen Infrastrukturbetreiberin, dem Bund und dem Kanton abgeschlossen worden. Der Kantonsanteil an der S-Bahn Aargau 2016 ff. ist hingegen durch einen separaten Vertrag zwischen Kanton und SBB, welcher an die LV zwischen Bund und SBB geknüpft ist, geregelt. Dieser fällt daher nicht unter Art. 42 Abs. 2.

Aus unserer Sicht entspricht diese Unterscheidung nicht dem Ziel der neu geordneten Bahninfrastrukturfinanzierung. Mit der Inkraftsetzung des BIF per 1. Januar 2016 leisten die Kantone ihren finanziellen Beitrag zur Bahninfrastrukturfinanzierung mit der Einlage in den BIF. Gleichzeitig sind die Kantone von sämtlichen Beiträgen an die Leistungsvereinbarungen beziehungsweise von solchen, welche an diese geknüpft sind, zu entlasten. Wir sprechen uns daher dafür aus, dass der Art. 42 Abs. 2 entsprechend ergänzt wird.

Antrag

Art. 42 Abs. 2 KPFV ist mit folgendem Satz zu ergänzen:

"Die für 2016 vorgesehenen Beiträge der als Drittpartei beteiligten Kantone aus Leistungsvereinbarungen 2013–2016 werden ebenfalls aus dem BIF gewährt."

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Dr. Urs Hofmann
Landammann

Urs Meier
Staatsschreiber i.V.

Kopie

- finanzierung@bav.admin.ch