



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Verkehr

Digital erfasst auf der Plattform «Consultations»

Bern, 17. April 2026

Vernehmlassung zur Richtlinie BAV (Guidance): Vereinbarungen der Infrastrukturbetreiberin mit Dritten

Sehr geehrte Direktorin, sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu der im Titel erwähnten Richtlinie Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, die städtischen Gemeinden und die Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Der Städteverband begrüsst die Initiative des Bundesamts für Verkehr BAV, eine Richtlinie für die Vereinbarungen der Bahninfrastrukturbetreiberinnen mit Dritten zu erarbeiten. Infrastrukturbetreiberinnen und Städte stehen oft vor der gemeinsamen Aufgabe, gut funktionierende und attraktive Verkehrsdrehscheiben zu planen und zu betreiben. Projekte an und um Verkehrsdrehscheiben sind oft komplex und weisen diverse Schnittstellen zu lokalen Planungen und Entwicklungsstrategien auf. Planungs- und Entscheidungsgrundlagen tragen dazu bei, die Zusammenarbeit der Beteiligten zu verbessern. Die vorliegende Richtlinie regelt diverse Punkte, die in der Vergangenheit unklar waren und zu Konflikten führten.

Gestützt auf eine interne Konsultation erklärt sich der Städteverband mit den meisten vorgeschlagenen Punkten einverstanden. Bei einigen Themen sieht der Städteverband jedoch dringenden Klärungsbedarf, beziehungsweise weist er einzelne Vorschläge der Richtlinie klar zurück. Das betrifft insbesondere die Verantwortlichkeiten rund um Veloabstellplätze an Bahnhöfen und den Umgang mit Kosten beim Abbruch von Projekten infolge negativer Kreditbeschlüsse.

Zur Finanzierung von Veloabstellplätzen: Veloabstellplätze, die von der Bahnkundschaft genutzt werden, sind rechtlich grundsätzlich der Bahninfrastruktur zuzuordnen. Aus dieser Einordnung folgt, dass die Verantwortung für Planung, Erstellung und Betrieb solcher Anlagen primär bei den Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen liegt. Gleichzeitig ist die Finanzierung über die bestehenden Instrumente der Eisenbahninfrastruktur – insbesondere den Bahninfrastrukturfonds (BIF) – sicherzustellen. Demgegenüber steht die aktuelle Praxis des Bundes und die Bestimmung im Entwurf der Richtlinie, wonach Veloparkierungsanlagen lediglich anteilmässig (in der Regel bis zu 50 %) und auf freiwilliger Basis mitfinanziert werden. Dies steht aus unserer Sicht im Widerspruch zur Systematik des Eisen-



bahnrechts und erscheint daher mit dem geltenden Bundesrecht nicht vereinbar. Es besteht ein grosses rechtliches und finanzielles Klärungsbedürfnis bei den Veloabstellplätzen, das auch die Abgrenzung zu weiteren Finanzierungsinstrumenten des Bundes, insbesondere eine Mitfinanzierung über die Agglomerationsprogramme (NAF), sowie die Finanzierung von Veloabstellplätzen für kommerzielle Nutzungen in Bahnhöfen betrifft. Folglich lehnt der Städteverband die in den Richtlinien vermerkte Regelung zu den Veloabstellplätzen grundlegend ab und ersucht das BAV, einen gesetzeskonformen Vorschlag zu erarbeiten.

Zum Umgang mit Kosten bei negativen Kreditbeschlüssen: Der letzte Punkt in Kapitel 2 („Übergreifende Grundsätze“) der Richtlinie lautet: „Scheitert die Finanzierung der Dritten (z.B. negativer Parlaments- oder Volksentscheid), so hat der Dritte alle daraus entstehenden Kosten zu tragen (z.B. Mehrkosten Neuplanung)». Diese einseitige Kostenübernahme bedeutet eine Übersteuerung der üblichen demokratischen Abläufe. Kreditbeschlüsse durch die zuständigen Organe sind Teil des Prozesses. Wird auf irgendeiner Ebene – Bund, Kanton, Gemeinde – ein negativer Kreditentscheid gefällt, ergibt sich eine neue Ausgangslage, die zwischen den involvierten Parteien zu klären ist. Aus diesem Grund lehnt der Städteverband diesen Punkt der Richtlinie kategorisch ab. Grundsätzlich muss das Prinzip gelten, dass jede Partei ihre eigenen Verluste trägt, ausser die Parteien vereinbaren explizit etwas anderes.

Wir weisen darauf hin, dass jüngst die Fachgruppe Stadt- und Gemeindeingenieure des Städteverbands (FG SGI), das BAV und die SBB gemeinsam die **Arbeitshilfe „Planung von Verkehrsdrehscheiben“** erarbeitet und publiziert haben. Da die vorliegenden Richtlinien sich erst in der Konsultationsphase befinden, konnten sie in der Arbeitshilfe noch nicht berücksichtigt werden. Bezüglich Finanzierungsvereinbarungen haben wir nun einige Widersprüche zwischen Arbeitshilfe und BAV-Richtlinien identifiziert, die im Fragebogen an entsprechender Stelle vermerkt sind. Der Städteverband wünscht sich vom BAV bei diesen Punkten eine explizite Klärung. Allfällige Aktualisierungen in der Arbeitshilfe können Anfang 2027 vorgenommen werden. Der Städteverband lädt das BAV ein, sich zum gegebenen Zeitpunkt wiederum aktiv bei dieser Aktualisierung einzubringen.

Im weiteren Formular haben wir diverse Rückmeldungen unserer Mitglieder zu spezifischen Punkten gebündelt. Der Transparenz halber möchten wir erwähnen, dass die meisten dieser zusätzlichen Bemerkungen aus Basel und Bern stammen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Fragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Direktorin

Monika Litscher

Kopie: Schweizerischer Gemeindeverband

Beilage: erwähnt

Richtlinie BAV (Guidance): Vereinbarungen der Infrastrukturbetreiberin mit Dritten

Eröffnung	04.02.2026
Eingabefrist	20.03.2026
Zuständiges Departement	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Zuständige Bundesstelle	Bundesamt für Verkehr (BAV)
Zuständige Organisation	Personenverkehr
Adresse	Mühlestrasse 6, 3063, Ittigen
Kontaktperson	Jonas Baumgartner (jonas.baumgartner@bav.admin.ch)
Telefon	+41 58 463 47 57

Wichtige Hinweise/Informationen

1. Tragen Sie Ihre Rückmeldungen bitte direkt in dieses Antwortformular ein und verwenden Sie kein separates Dokument.
2. **Die blau hinterlegten «Standard-Felder»** werden beim Upload auf «Consultations» nicht übernommen. Wir bitten Sie, die Kontaktinformationen direkt in «Consultations» zu bearbeiten.
3. Bitte wählen sie bei einer Rückmeldung jeweils ein «Akzeptanzkriterium»
4. Das Eingeben einer Rückmeldung ist freiwillig, wenn Sie jedoch bei der Rückmeldung etwas eingeben, müssen Sie ein Akzeptanzkriterium gewählt haben sonst wird die Eingabe nicht berücksichtigt.
5. Bitte nehmen Sie keine Formatierungsänderungen innerhalb der Felder vor. Unterhalb der Felder vor dem Seitenumbruch können Sie Notizen und Kommentare hinterlegen, diese werden beim Hochladen nicht berücksichtigt.
6. Bitte beachten Sie, dass pro Textfeld maximal 10000 Zeichen vom Tool übernommen werden. Längere Inhalte werden abgeschnitten.
7. Unter Hilfe & Kontakt finden Sie eine kurze Anleitung zur Nutzung der «Word-Vorlage»: [Hilfe & Kontakt - Upload-Word](#)
8. Bei Fragen steht Ihnen der Fachdienst «Consultations» gerne zur Verfügung: consultations@gs-edi.admin.ch

Kontakt "Stellungsnehmende" Information

Organisation / Firma	Schweizerischer Städteverband SSV
Abkürzung	
Zuständige Stelle	
Adresse	Monbijoustrasse 8, 3001 Bern
Vorname	Monika
Name	Litscher
Telefonnummer (Rückfragen)	
Eingereicht am	

Rückmeldung zum: Richtlinie BAV (Guidance): Vereinbarungen der Infrastrukturbetreiberin mit Dritten

Generelle Stellungnahme

Rückmeldung zur Gesamtvorlage	Neutrale Haltung
Begründung / Bemerkung	<p>Sehr geehrte Direktorin, sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu der im Titel erwähnten Richtlinie Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, die städtischen Gemeinden und die Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.</p> <p>Der Städteverband begrüsst die Initiative des Bundesamts für Verkehr BAV, eine Richtlinie für die Vereinbarungen der Bahninfrastrukturbetreiberinnen mit Dritten zu erarbeiten. Infrastrukturbetreiberinnen und Städte stehen oft vor der gemeinsamen Aufgabe, gut funktionierende und attraktive Verkehrsdrehscheiben zu planen und zu betreiben. Projekte an und um Verkehrsdrehscheiben sind oft komplex und weisen diverse Schnittstellen zu lokalen Planungen und Entwicklungsstrategien auf. Planungs- und Entscheidungsgrundlagen tragen dazu bei, die Zusammenarbeit der Beteiligten zu verbessern. Die vorliegende Richtlinie regelt diverse Punkte, die in der Vergangenheit unklar waren und zu Konflikten führten.</p> <p>Gestützt auf eine interne Konsultation erklärt sich der Städteverband mit den meisten vorgeschlagenen Punkten einverstanden. Bei einigen Themen sieht der Städteverband jedoch dringenden Klärungsbedarf, beziehungsweise weist er einzelne Vorschläge der Richtlinie klar zu-rück. Das betrifft insbesondere die Verantwortlichkeiten rund um Veloabstellplätze an Bahnhöfen und den Umgang mit Kosten beim Abbruch von Projekten infolge negativer Kreditbeschlüsse.</p> <p>Zur Finanzierung von Veloabstellplätzen: Veloabstellplätze, die von der Bahnkundschaft genutzt werden, sind rechtlich grundsätzlich der Bahninfrastruktur zuzuordnen. Aus dieser Einordnung folgt, dass die Verantwortung für Planung, Erstellung und Betrieb solcher Anlagen primär bei den Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen liegt. Gleichzeitig ist die Finanzierung über die bestehenden Instrumente der Eisenbahninfrastruktur – insbesondere den</p>

Bahninfrastrukturfonds (BIF) – sicherzustellen. Demgegenüber steht die aktuelle Praxis des Bundes und die Bestimmung im Entwurf der Richtlinie, wonach Veloparkierungsanlagen lediglich anteilmässig (in der Regel bis zu 50 %) und auf freiwilliger Basis mitfinanziert werden. Dies steht aus unserer Sicht im Widerspruch zur Systematik des Eisenbahnrechts und erscheint daher mit dem geltenden Bundesrecht nicht vereinbar. Es besteht ein grosses rechtliches und finanzielles Klärungsbedürfnis bei den Veloabstellplätzen, das auch die Abgrenzung zu weiteren Finanzierungsinstrumenten des Bundes, insbesondere eine Mitfinanzierung über die Agglomerationsprogramme (NAF), sowie die Finanzierung von Veloabstellplätzen für kommerzielle Nutzungen in Bahnhöfen betrifft. Folglich lehnt der Städteverband die in den Richtlinien vermerkte Regelung zu den Veloabstellplätzen grundlegend ab und ersucht das BAV, einen gesetzeskonformen Vorschlag zu erarbeiten.

Zum Umgang mit Kosten bei negativen Kreditbeschlüssen: Der letzte Punkt in Kapitel 2 („Übergreifende Grundsätze“) der Richtlinie lautet: „Scheitert die Finanzierung der Dritten (z.B. negativer Parlaments- oder Volksentscheid), so hat der Dritte alle daraus entstehenden Kosten zu tragen (z.B. Mehrkosten Neuplanung)«. Diese einseitige Kostenübernahme bedeutet eine Übersteuerung der üblichen demokratischen Abläufe. Kreditbeschlüsse durch die zuständigen Organe sind Teil des Prozesses. Wird auf irgendeiner Ebene – Bund, Kanton, Gemeinde – ein negativer Kreditentscheid gefällt, ergibt sich eine neue Ausgangslage, die zwischen den involvierten Parteien zu klären ist. Aus diesem Grund lehnt der Städteverband diesen Punkt der Richtlinie kategorisch ab. Grundsätzlich muss das Prinzip gelten, dass jede Partei ihre eigenen Verluste trägt, ausser die Parteien vereinbaren explizit etwas anderes.

Wir weisen darauf hin, dass jüngst die Fachgruppe Stadt- und Gemeindeingenieure des Städteverbands (FG SGI), das BAV und die SBB gemeinsam die Arbeitshilfe „Planung von Verkehrsdreh-scheiben“ erarbeitet und publiziert haben. Da die vorliegenden Richtlinien sich erst in der Konsultationsphase befinden, konnten sie in der Arbeitshilfe noch nicht berücksichtigt werden. Bezüglich Finanzierungsvereinbarungen haben wir nun einige Widersprüche zwischen Arbeitshilfe und BAV-Richtlinien identifiziert, die im Fragebogen an entsprechender Stelle vermerkt sind. Der Städteverband wünscht sich vom BAV bei diesen Punkten eine explizite Klärung. Allfällige

Aktualisierungen in der Arbeitshilfe können Anfang 2027 vorgenommen werden. Der Städteverband lädt das BAV ein, sich zum gegebenen Zeitpunkt wiederum aktiv bei dieser Aktualisierung einzubringen.

Im weiteren Formular haben wir diverse Rückmeldungen unserer Mitglieder zu spezifischen Punkten gebündelt. Der Transparenz halber möchten wir erwähnen, dass die meisten dieser zusätzlichen Bemerkungen aus Basel und Bern stammen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für Fragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Monika Litscher
Direktorin Schweizerischer Städteverband

Detaillierte Stellungnahme

Titel / Frage	1. Zweck, Geltungsbereich und Adressaten
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Es sollte explizit festgehalten werden, dass die Richtlinie keine Anwendung auf die Betreiberinnen von Strassenbahninfrastrukturen findet.
Begründung / Bemerkung	Unnötige operativer Aufwand ohne Mehrwert bei einer Anwendung in diesem Bereich

Titel / Frage	1.1 Ausgangslage
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Die Infrastrukturbetreiberin (ISB) gewährt den Eisenbahnverkehrsunternehmen den diskriminierungsfreien Netzzugang gemäss Art. 9a Eisenbahngesetz (EBG; SR 742.101) und stellt dazu alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG zur Verfügung.</p> <p>Die Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) sind dabei gemäss Subventionsgesetz (SuG; SR 616.1) bei der Planung, beim Bau und beim Betrieb der Eisenbahninfrastruktur dafür verantwortlich, dies auf eine wirtschaftliche und wirkungsvolle Art zu erreichen. Dies gilt insbesondere auch in der Zusammenarbeit der ISB mit Dritten wie Kantonen und Gemeinden. Investieren die Partner gemeinsam oder in enger Abhängigkeit voneinander, sind die daraus folgenden Punkte vertraglich zu regeln. Für die praktische Umsetzung legt die Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV, SR 742.120) wichtige Rahmenbedingen fest.</p>
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	1.2 Zweck und Geltungsbereich
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Mit dieser Richtlinie werden die Grundsätze zu Finanzierungsvereinbarungen zwischen ISB und Dritten festgelegt und typische Fragen in Zusammenhang mit diesen Vereinbarungen beantwortet.</p> <p>Diese Richtlinie ist durch alle ISB mit einer Leistungsvereinbarung (LV) oder mit Projekten im Rahmen von Umsetzungsvereinbarungen (UV) einzuhalten.</p> <p>Die Richtlinie gilt auch dort, wo das Bundesamt für Verkehr (BAV) aufgrund der Vorgaben (z.B. geringe Projektsumme) nicht in den Prozess und die Unterzeichnung der Vereinbarungen eingebunden ist.</p> <p>Abweichungen von dieser Richtlinie sind dem BAV zu melden (Sektion Grossprojekte für UV, Sektion Schienennetz für LV).</p>
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	2. Übergreifende Grundsätze
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Folgende Grundsätze und prozessualen Details sind bei Vereinbarungen mit Dritten zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die ISB stellt sicher, dass sämtliche vom Gesetz und gemäss dieser Richtlinie möglichen Beiträge Dritter eingefordert werden; - Die Zusammenarbeit mit Dritten ist transparent und nachvollziehbar zu dokumentieren; - Der Umfang der Eisenbahn-Infrastruktur (Bauten, Anlagen und Einrichtungen) und somit die Abgrenzung zu den Anlagen Dritter ist in Art. 62 Abs. 1 EBG festgelegt; - Die Sicherheit des Bahnbetriebs darf zu keinem Zeitpunkt gefährdet werden; - Bahnbetriebliche Meilensteine (z.B. Inbetriebnahme, Verfügbarkeit von Ressourcen) dürfen nicht gefährdet werden; - Eine frühzeitige Kontaktaufnahme ist für alle Partner essenziell. Auch das BAV ist entsprechend einzubinden. Der Einbezug ausländischer Partner hat ebenfalls so früh wie möglich zu erfolgen; - Mit einer rechtzeitigen und offenen Zusammenarbeit können ausgewogene Lösungen innerhalb des gesetzlichen Rahmens erzielt werden. Es erfolgt keine Teiloptimierung zu Gunsten eines Partners; - Bereits in frühen Phasen (Absichtserklärung, Studie) sollen Grundsätze zur Zusammenarbeit und zur Kostenteilung definiert werden. Dabei kann es sinnvoll sein, Vereinbarungen Schritt um Schritt für die jeweils nächste Phase abzuschliessen; - Die Vereinbarung muss zwingend vor der entsprechenden Phase abgeschlossen sein (Planung, Projektierung und Realisierung); - Die Kostentragung kann je nach Risiko- und Interessenlage prozentual, mit Fixbeträgen oder mit einem Kostendach abgemacht werden. Die Herleitung des Kostenteilers ist in einem Kostenteilerbericht zu dokumentieren. Dabei sind neben den Investitionskosten auch die Folgekosten und die Eigentumsverhältnisse zu regeln; - Die Genehmigungskompetenzen aller Partner und die daraus entstehenden Prozesse und Fristen sind von Beginn an zu berücksichtigen; - Scheitert die Finanzierung des Dritten (z.B. negativer Parlaments- oder Volksentscheid) so hat der Dritte alle daraus entstehenden Kosten zu tragen (z.B. Mehrkosten Neuplanung). Dies ist in der Vereinbarung zu regeln. Insbesondere dann, wenn die definitiven Entscheide erst im Rahmen des Plangenehmigungsverfahren erfolgen.

Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Ablehnung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	<p>Der Städteverband lehnt den letztgenannten Grundsatz «Scheitert die Finanzierung..» dezidiert ab. Diese einseitige Kostenübernahme bedeutet eine Übersteuerung der üblichen demokratischen Abläufe. Kreditbeschlüsse durch die zuständigen Organe sind Teil des Prozesses. Wird auf irgendeiner Ebene – Bund, Kanton, Gemeinde – ein negativer Kreditentscheid gefällt, ergibt sich eine neue Ausgangslage, die zwischen den involvierten Parteien zu klären ist. Es kann auch vorkommen, dass die Finanzierung des Projekts des ISB scheitert und damit der Dritte ohne Projekt dasteht. Grundsätzlich soll jede Partei ihre eigenen Verluste tragen, ausser es wird zwischen den Parteien explizit etwas anderen vereinbart.</p> <p>Der Kanton Basel-Stadt äussert folgende, weitere Bemerkungen zu den Grundsätzen:</p> <p>Die Reihenfolge und der Inhalt der einzelnen Bullet-Points erscheinen etwas zufällig. Vorschlag: Thematische Gliederung vornehmen.</p> <p>Zudem Schärfung/Präzisierung in folgenden Punkten (keine Formulierungsvorschläge sondern «inhaltliche Hinweise»):</p> <p>Bullet 1: Auch die Dritten (idR Kantone u/o Gemeinden) müssen sicherstellen, dass alle möglichen Beiträge von anderen Projektbeteiligten eingefordert werden.</p> <p>Bullets 4/5 (Sicherheit Bahnbetrieb / Meilensteine): Es ist unklar, worauf diese Grundsätze abzielen. Aspekte passen nicht so recht zur Flughöhe der anderen Bullets.</p> <p>Bullet 7 (keine Teiloptimierung): Begrüssenswert in der Stossrichtung. Ggf. im Widerspruch zu Bullet 5 (Bahn-Meilensteine), denn dieser gibt bei terminlichen Fragen den Bahnvorhaben grösseres Gewicht.</p> <p>Bullet 8 (Grundsätze Zusammenarbeit und Kostenteilung): Möglichkeit ergänzen, dass eine provisorischer Kostenteiler definiert werden, kann der zu einem späteren Zeitpunkt</p>

ausgeglichen wird. In diesem Fall muss das Vorgehen zur Klärung des definitiven Kostenteilers bekannt sein.

Bullet 9 (Bezug zu Projektphase): SIA-Phasen ergänzen

Bullet 10 (Kostentragung/Eigentum): Formulierung gilt nur für Vereinbarungen zur Realisierung. Wird nur die Planung u/o Projektierung vereinbart, geht es nur um Honorare, nicht aber um Investitions- und Folgekosten. Und auch das Eigentum ist zu diesem Zeitpunkt ggf. noch ungeklärt.

Allgemeiner Hinweis: Grundsätze nummerieren, damit in den FAQ bei Bedarf einfach referenziert werden kann. Gleiches gilt für die Fragen.

Titel / Frage	3. Typisierung aufgrund der gesetzlichen Grundlagen
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Wir unterscheiden drei Haupttypen von Vereinbarungen mit Dritten. Daneben gibt es Mischformen die-ser drei Typen und weitere untergeordnete Formen.</p> <p>1. Kreuzungsbauwerk Beschreibung: Kreuzungen zwischen Bahnen und Strassen, Velowegen, Fusswegen, Gewässern etc. Beispiel: Ein Dritter will für seine Zwecke eine Brücke über die Eisenbahn bauen; Ein Dritter will seine Grundstücke beidseits der Eisenbahn mit einem Durchlass verbinden.</p> <p>2. Zusätzliche oder alternative Massnahme Beschreibung: Anliegen Dritter im Rahmen laufender oder geplanter Projekte. Beispiel: Ein Dritter will beim Neubau einer Personenunterführung (PU) einen Veloweg integrieren oder sie als Quartierverbindung verbreitern; Ein Dritter will eine bestehende PU erweitern. Deren Erneuerung ist jedoch erst in 15 Jahren notwendig; Ein Dritter will im Perimeter der Bahninfrastruktur Veloparkplätze und WC-Anlagen erstellen.</p> <p>3. Bahnhof mit Umsteigebeziehungen Beschreibung: Grössere Projekte des ÖV mit Beteiligung mehrerer Unternehmen (Bahn, Bus, Tram) und Gemeinwesen (Langsamverkehr). Beispiel: Ein Dritter löst durch Baumassnahmen im Bushof Anpassungen bei der Eisenbahn aus, die sonst erst mit der nächsten Erneuerung oder gar nicht gemacht worden wären; Anpassungsbedarf bei einer ISB oder einem Dritten machen ein gemeinsames Projekt erforderlich, um den komplexen Verhältnissen gerecht zu werden bzw. eine Bestlösung zu finden.</p> <p>Für die Vereinbarungen mit Dritten können weitere rechtliche Grundlagen, wie beispielsweise das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene oder der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS) zur Anwendung kommen (BAV Homepage).</p>
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung

Gegenvorschlag	Bezeichnung Typ 1: NEUES Kreuzungsbauwerk Zusätzlicher Typ 4: Ersatz eines Kreuzungsbauwerks
Begründung / Bemerkung	<p>Ist das bestehende Bauwerk bei seiner Ersterstellung nicht nur im Interesse der Bahn oder nur im Interesse des Dritten entstanden, sondern hat beiden gedient, so wird auch damals ein Kostenteiler bestanden haben (bekannt oder unbekannt) oder zumindest ein beidseitiger Vorteil. Dieser muss beim Ersatzbau unabhängig davon, wer heute Eigentümer des Bauwerks ist, für den 1:1-Ersatz wiederum angewendet werden. Für solche Fälle ist ebenso wie für die Typen 1 bis 3 eine Finanzierungsvereinbarung nötig.</p> <p>Aktuelles Beispiel: Margarethenbrücke Basel</p>

Titel / Frage	4. Kreuzungsbauwerke (Typ 1)
Artikel Detail / andere Informationen	<p>In den gesetzlichen Grundlagen wird bereits vieles geklärt. Art 24ff EBG regelt insbesondere die Genehmigung, die Kosten, die Änderung bestehender Kreuzungen und die Vorteilsanrechnung. Basierend darauf haben die ISB eine Praxis entwickelt. Diese führt selten zu Auslegungsfragen.</p> <p>Zusätzlich hat das BAV eine Reihe von Verfügungen zu Kostenteilern erlassen (siehe Homepage: Startseite -> Rechtliches -> Verfügungen des Amtes -> Entscheide über Kostenteiler).</p>
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	<p>Der Passus könnte der besseren Übersicht halber vor die Tabelle gesetzt werden, da er keine Frage-Antwort-Struktur aufweist.</p> <p>Die Praxis der ISB bei der Erarbeitung von Kostenteilerberichten ist für Dritte nicht nachvollziehbar. Es wäre hilfreich mehr Infos zur üblichen Praxis zu erhalten.</p> <p>Ergänzend sollte die Frage geklärt werden, wer für die hindernisfreie Ausgestaltung von Kreuzungsbauwerken aufkommen muss. Viele bestehende Kreuzungsbauwerke entsprechen heute noch nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes. Aus den Städten sind Beispiele bekannt, wo die SBB als Eigentümerin von Kreuzungsbauwerken mit Nutzungsrechten zugunsten der Städte keine Beteiligung an die Hindernisfreiheit leistet, dies mit Verweis auf die Verpflichtung, sich wirtschaftlich zu verhalten. Daraus ergibt sich lediglich die Bereitschaft, einen gleichwertigen, bewilligungsfähigen Ersatz zu finanzieren.</p>

Titel / Frage	Gelten die Grundsätze dieser Richtlinie bei bestehenden Vereinbarungen?
Artikel Detail / andere Informationen	Grundsätzlich behalten abgeschlossene Vereinbarungen ihre Gültigkeit. Änderungen von Standards, Methoden oder Prozessen müssen nicht übernommen werden.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Vorschlag für eine klarere Formulierung: «Müssen bestehende Vereinbarungen gemäss diesen Richtlinien angepasst werden?».

<p>Titel / Frage</p>	<p>Gelten die Grundsätze dieser Richtlinie bei Anpassungen von bestehenden Vereinbarungen?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Wenn sich die heutige Sachlage gegenüber der ursprünglichen Situation so stark verändert hat, dass die Vereinbarung der Situation nicht mehr gerecht wird, kann diese angepasst werden. Dabei ist der aktuelle Stand der Grundlagen anzuwenden (inkl. dieser Richtlinie).</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	Was ist mit Vorteilsanrechnung gemeint und können dieselben Methoden wie für Art. 35 KPFV angewendet werden?
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Ein Vorteil kann sowohl konkret und finanziell berechenbar sein (z.B. weniger Unterhalt) als auch indirekt (z.B. weniger Störung im Bahnverkehr).</p> <p>Die Ermittlung der Vorteile aller Beteiligten muss in jedem Fall objektiv und nachvollziehbar dokumentiert sein.</p>
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Ergänzung zum Umgang mit entstehenden Nachteilen.
Begründung / Bemerkung	<p>Verschiedene Fragen nehmen Begriffe auf, ohne sie in einen Kontext zu stellen. Hier «Vorteilsanrechnung».</p> <p>Unklar bleibt, wie mit Nachteilen umgegangen wird. Geht dir Richtlinie davon aus, dass es keine solchen gibt? Dass sie nie überwiegen werden und deshalb nicht behandelt werden müssen? Dass das Gesetz keine Berücksichtigung von Nachteilen zulässt?</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>Gibt es eine zeitliche Begrenzung der Vereinbarungsdauer oder der Vorteilsanrechnung (analog der 40 Jahre gemäss Art. 35 Abs. 2 Bst. a KPFV)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Es gibt keine zeitliche Begrenzung.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Zustimmung mit Anpassung</p>
<p>Gegenvorschlag</p>	<p>Präzisierung, dass diese Aussage nur für Vereinbarungen gilt, welche die Realisierung eines Vorhabens zum Inhalt haben.</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Geht es nur um Planung und/oder Projektierung, sind die Vereinbarungen zeitlich begrenzt.</p>

Titel / Frage	Können Passerellen ohne Zugang zu Publikumsanlagen über den BIF finanziert werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein Entsprechende Bauwerke (z.B. Quartierverbindungen) sind von Dritten zu tragen. Es gelten die üblichen Regeln der Vorteilsanrechnung. Eine Anmeldung im Programm Agglomerationsverkehr ist möglich.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Einschränkung: Wenn Passerelle aufgrund des Bahnprojektes überhaupt nötig wird, also als (Teil-)Ersatz für eine bestehende Verbindung.
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Welche Massnahmen können als Ersatz für bestehende Bahnübergänge durch die ISB finanziert werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Die ISB ist verpflichtet, sich wirtschaftlich zu verhalten. Deshalb ist nur ein gleichwertiger, bewilligungsfähiger Ersatz zu finanzieren. Darüberhinausgehende Kosten sind vom Dritten zu tragen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Ablehnung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Ist die Bahn nach der Strasse gebaut worden, hat sie dem Strasseneigentümer beim Bau faktisch einen Nachteil zugefügt (Beschränkung der Kapazität). Dieser wird in der Regel nach und nach grösser (Zunahme von Bahn- und Strassenverkehr). Werden die Nachteile so gross, dass ein Übergang aufgehoben werden muss, müsste sich die Bahn im Umfang der von ihr verursachten Nachteile beteiligen.

Titel / Frage	5. Alternative und zusätzliche Massnahmen (Typ 2)
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	5.1 Bauten, Anlagen und Einrichtungen gemäss Art. 62 EBG
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Wer finanziert einen neuen Bahnhof/Haltestelle, beispielsweise aufgrund der Siedlungsentwicklung?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Die ISB finanziert einen neuen Bahnhof nur, wenn dieser als Massnahme in einem Ausbauschritt des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) aufgenommen wurde. Alle anderen Fälle sind vom Dritten zu tragen. Ausgenommen sind noch nicht umgesetzte Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	Wer finanziert die Verlegung eines bestehenden Bahnhofs aus Gründen der Siedlungsentwicklung?
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Die ISB finanziert die Verschiebung eines Bahnhofs nur, wenn dies als Massnahme in einem Ausbauschritt STEP aufgenommen wurde.</p> <p>Wird die Verschiebung durch einen Dritten ausgelöst, so trägt dieser die Kosten, so dass dem Bund gegenüber dem Istzustand keine Mehrkosten entstehen.</p> <p>Die Kosten für Substanzerhaltungsmassnahmen für die Bahninfrastruktur, die innerhalb der nächsten 12 Jahre zwingend notwendig wären, können als Vorteil der ISB angerechnet werden.</p>
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Woher kommen die 12 Jahre? Ist diese zeitliche Grenze belastbar?

<p>Titel / Frage</p>	<p>Wer finanziert die Verlegung eines Freiverlads für den Güterverkehr (z.B. aufgrund einer geplanten Zentrumsentwicklung)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Das BAV beurteilt auf Basis des Konzepts für den Güterverkehr in der Fläche, ob eine Verschiebung zulässig ist. Alle Mehrkosten sind durch den auslösenden Dritten zu tragen (Investition und zusätzliche Betriebskosten). Substanzerhaltungskosten am bestehenden Freiverlad, die innerhalb der nächsten 12 Jahre zwingend notwendig wären, können als Vorteil der ISB angerechnet werden.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Zustimmung mit Anpassung</p>
<p>Gegenvorschlag</p>	<p>Frage so formulieren, dass klar ist, dass es um eine von Dritten ausgelöste Verlegung geht.</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Präzisierung der Mehrkosten / Klärung der Begriffe: An anderer Stelle ist von «Folgekosten» die Rede. Umfassen Betriebskosten auch Instandsetzung? Gilt die 40-Jahre Regel?</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>Was geschieht mit Anlagen die durch Dritte bestellt und bezahlt wurden, bevor es die 40-Jahre-Regel gab?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Altrechtliche Vereinbarungen mit einer Laufzeit grösser als 40 Jahre sind im Rahmen grösserer anfallender Substanzerhaltungsarbeiten in Verhandlungen an die aktuellen gesetzlichen Grundlagen anzupassen und auf 40 Jahre zu begrenzen. Es gelten dabei dieselben Regeln wie für neue Vereinbarungen.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Was geschieht mit Bahnanlagen die aufgrund der historischen Entwicklung im Eigentum Dritter sind, aber zur Infrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG gehören?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Diese Vereinbarungen sind im Rahmen grösserer anfallender Substanzerhaltungsarbeiten in Verhandlungen an die aktuellen gesetzlichen Grundlagen anzupassen und auf 40 Jahre zu begrenzen. Es gelten dabei dieselben Regeln wie für neue Vereinbarungen. Dabei wird gleichzeitig ein Eigentumswechsel zur ISB vorgenommen. Die Anlagen werden im Gegenzug zur Übernahme der Betriebs- und Substanzerhaltungskosten durch die ISB als Schenkung des Dritten übertragen.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Ablehnung</p>
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Für einzelne Städte ist unklar, was die Implikationen einer «Schenkung» für den Eigentumswechsel sind. Wir wünschen uns diesbezüglich weitere Ausführungen. Die Formulierung der Antwort kann optimiert werden, da in der Frage der Begriff «Vereinbarungen» gar nicht vorkommt.</p>

Titel / Frage	Können Massnahmen für den Heimatschutz, den Denkmalschutz oder das historische Erbe durch die ISB finanziert werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Ja, für Anlagen gemäss Art. 62 Abs.1 EBG die sich im Eigentum der ISB befinden.Es gilt Art. 20 Abs. 2 Bst. a KPFV: ... Gegenstand der Finanzierung ... Bauten und Anlagen, die für den Betrieb der Infrastruktur nicht mehr notwendig sind, wenn ihr Substanzerhalt im öffentlichen Interesse liegt und sie nicht anders finanziert werden können. Auflagen aus dem Plangenehmigungsverfahren sind umzusetzen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Der 2. Satz ist unklar und sollte präzisiert oder gestrichen werden.

Titel / Frage	5.2 Bahnfremde Anlagen die nicht unter Art.62 EBG fallen
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Können durch die ISB Vorteile abgegolten werden, wenn die Anlagen nicht Bestandteil der Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 EBG sind?
Artikel Detail / andere Informationen	Nur sofern auch ohne Vertrag ein (zivilrechtlicher) Anspruch des Dritten auf Ersatz der Vorteile bestehen würde. Dies in Form von Interessensbeiträgen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Ablehnung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Widerspruch mit Antwort zu Folgefrage betreffend Veloabstellung und WCs. Dort wird eine Kostenbeteiligung bejaht, obwohl der Dritte vermutlich keinen (zivilrechtlichen) Anspruch auf diese Kostenbeteiligung hätte – es handelt sich dort also um eine Beteiligung rein «aus Interesse» und nicht «aus Verpflichtung». Ähnlich beim Fall von «Kiss&Ride-Anlagen». Widerspruch auch zur 5. Frage in 5.6.

Titel / Frage	Können durch die ISB Vorteile für Anlagen wie Veloparkplätze und WC-Anlagen abgegolten werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Ja, obwohl diese Anlagen nicht explizit in Art. 62 EBG erwähnt sind, kann die ISB nach ihren Vorteilen (insbesondere für Bahnkunden) einen Interessensbeitrag bis maximal zu 50% der Investitionskosten leisten. Für Veloparkplätze muss ein regionales Gesamtkonzept vorliegen, damit eine Ungleichbehandlung zwischen den Gemeinden vermieden wird. Bei Veloparkplätzen im Freien liegt der Maximalbetrag pro Parkplatz bei 750 Franken, in Gebäuden bei 1'500 Franken. Kommerzielle Parkhäuser werden maximal zur Hälfte dieser Ansätze unterstützt. WC-Anlagen müssen einem üblichen Standard entsprechen und hauptsächlich durch Bahnreisende benutzt werden.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Ablehnung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	<p>Die im Richtlinienentwurf formulierte Ansicht, dass es sich bei Veloparkierungsanlagen, die von der Bahnkundschaft genutzt werden, nicht um Publikumsanlagen gemäss Artikel 62 Absatz 1 lit. d EBG oder aufgrund ihres funktionalen Zusammenhangs als Teile der Eisenbahninfrastruktur gemäss Artikel 62 Absatz 2 EBG handeln soll, ist rechtlich nicht überzeugend.</p> <p>Veloparkierungsanlagen in und an Bahnhöfen dienen mehrheitlich der Infrastrukturbetreiberin. Die Kundschaft der Veloparkierungsanlagen sind meist zu grossen Teilen Bahnreisende und zu einem kleineren Teil anderweitig bahnhofsorientiert (weitere Dienstleistungen im Bahnhof). Dies belegen empirische Zahlen aus den Städten.</p> <p>Das Konstrukt, wonach der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin durch Veloparkierungsanlagen ein Vorteil entsteht, an dem sie sich finanziell (bis max. 50% der Investitionskosten) beteiligen kann, überzeugt deshalb nicht. Diese Praxis wird insbesondere mit der Schnittstellenfunktion zwischen Langsamverkehr und Eisenbahn begründet und soll durch die vorliegende Richtlinie institutionalisiert werden. Diese Argumentation steht im Widerspruch zu den Grundsätzen der Bahnreform 2 sowie zur systematischen Einordnung von Publikumsanlagen im Eisenbahnrecht. Insbesondere lässt sich aus dem geltenden Recht keine Grundlage</p>

dafür ableiten, die Finanzierungspflicht für ein erforderliches Mindestangebot an Veloparkplätzen auf Dritte (z.B. Gemeinden) zu verlagern. Die vorgesehene pauschale und freiwillige Mitfinanzierung steht in Widerspruch zur Systematik des Eisenbahnrechts und erscheint daher mit dem geltenden Bundesrecht nicht vereinbar, zumal eine Richtlinie die gesetzliche Finanzierungsordnung nicht abändern kann. Für die Finanzierung ist zudem eine klare Abgrenzung zu anderen Finanzierungsinstrumenten des Bundes, insbesondere den Agglomerationsprogrammen (NAF), erforderlich. Soweit Veloparkplätze funktional der Eisenbahninfrastruktur zuzurechnen sind, ist eine Finanzierung über den BIF vorrangig. Eine Mitfinanzierung über den NAF kommt lediglich subsidiär für zusätzliche oder nicht bahnbezogene Anteile in Betracht. Vor diesem Hintergrund besteht ein erhebliches rechtliches und finanzielles Klärungsbedürfnis.

Zudem sind die vorgesehenen pauschalisierten Beitragssätze weder nachvollziehbar noch realistisch. Insbesondere für Veloparkplätze in Gebäuden (sprich Velostationen) liegt der festgelegte Maximalbeitrag von 1'500 Franken zudem weit unter den tatsächlichen Investitionskosten. Auch die Betrachtung nach Kosten pro Platz greift zu kurz, da für funktionierende Parkierungsanlagen eine attraktive Erschliessung sowie der sozialen Sicherheit dienende Gestaltung der Infrastrukturen nötig sind. Die Kosten dafür unterscheiden sich je nach Lage der Veloparkierungsanlage (z.B. unterirdische oder ebenerdige Parkierung) stark. Sie sind zudem im Sinne der einleitenden Bemerkungen situativ den effektiven Nutzungen zuzuordnen (Bahnkundschaft; Kundschaft der kommerziellen Nutzungen der Bahnhofinfrastruktur; allgemeine Kundschaft).

Ebenfalls Klärungsbedarf besteht hinsichtlich der – gerade bei Bahnhöfen in den Städten signifikanten – kommerziellen Nutzungen der Bahnhofinfrastruktur (Stichwort «Einkaufszentren innerhalb des Bahnhofs»). Für solche kommerzielle Nutzungen gibt es in aller Regel kantonale Vorschriften, welche (losgelöst vom eigentlichen Bahnbetrieb) die Erstellung einer Mindestanzahl von Veloparkplätzen verlangen. Dies müssen die Betreiber:innen der Bahnhofinfrastruktur selbst finanzieren. Dafür fehlen klare Regelungen auf Bundesebene, weshalb nicht nachvollziehbar ist, dass im Rahmen der vorliegenden Richtlinien nicht auch diesbezüglich Transparenz und Verlässlichkeit für alle Beteiligten geschaffen wird. Konkret könnte eine Regelung angestrebt werden, welche die Finanzierung von Veloparkierungsanlagen im Bahnhofumfeld differenziert nach Projekt und konkreter Nutzung

vorsieht. Es stellt sich dabei insbesondere die Frage, welche Anlagen über den BIF, welche über sonstige (kommerzielle) Mittel der Infrastrukturbetreiberin und welche über den NAF bzw. von der Stadt zu finanzieren sind.

Zusammengefasst entsprechen weder die vorgeschlagene pauschale Berechnung der Kosten pro Platz noch die Beschränkung auf einen maximalen Beitrag von 50% der Infrastrukturkosten den tatsächlichen Verhältnissen und den rechtlichen Vorgaben. Wir lehnen diese Regelung daher grundlegend ab und ersuchen das BAV, einen gesetzeskonformen Vorschlag zu erarbeiten. Diese sollte berücksichtigen, dass die Eisenbahninfrastrukturbetreiberin eine Erstellungs- und Finanzierungspflicht für Publikumsanlagen hat, worunter auch die Veloparkierung für ihre Kundschaft fällt.

Die von SSV, BAV und SBB publizierte Arbeitshilfe «Planung von Verkehrsdrehscheiben» weist betreffend Veloparkierungsanlagen auf die Finanzierung über den BIF hin und verweist dabei auf den Anhang zur KPFV. Auch betreffend WC-Anlagen kommt die Arbeitshilfe zu einem anderen Schluss, nämlich: «Finanzierung bis zu 100% durch Eisenbahnunternehmen, wenn sich der Standort auf deren Areal befindet; bis zu 100% durch Stadt/Gemeinde ausserhalb des Areals.»

Schliesslich ist aus Sicht der Städte unklar, was mit «regionalem Gesamtkonzept» für Veloparkplätze gemeint ist. Der Vorschlag erscheint nicht praktikabel beziehungsweise zu ungenau definiert.

Titel / Frage	Können Velowege über den BIF finanziert werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein. Es gelten die Vorgaben des neuen Bundesgesetzes über Velowege (725.41). Die ISB hat beim Rückbau bestehender Velowege für einen angemessenen Ersatz zu sorgen. Neue Velowege, zum Beispiel parallel zu Bahnstrecken oder als Zubringer zum Bahnhof, sind durch Dritte zu tragen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Können Kiss-and-Ride Anlagen durch die ISB finanziert werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Nur wenn sie Teil des Zugangs zur Bahn im Rahmen der Publikumsanlagen gemäss Art 62 EBG sind. Dies gilt ausschliesslich im Rahmen von neuen Projekten, ein nachträglicher Interessensbeitrag an bestehende Anlagen ist nicht zulässig.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Ablehnung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Die von SSV, BAV und SBB publizierte Arbeitshilfe «Planung von Verkehrsdrehscheiben» kommt zu einem anderen Schluss, nämlich: «Erstellung/Bewirtschaftung werden durch Eisenbahnunternehmen und Standortgemeinde aufgeteilt, abhängig der jeweiligen Interessen.»

Titel / Frage	Können Park-and-Ride Anlagen durch die ISB finanziert werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein. Diese Möglichkeit wurde 1996 mit einer Verfassungsänderung aufgehoben.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Ablehnung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Die von SSV, BAV und SBB publizierte Arbeitshilfe «Planung von Verkehrsdrehscheiben» kommt zu einem anderen Schluss, nämlich: «Erstellung und Bewirtschaftung werden durch Eisenbahnunternehmen und Standortgemeinde aufgeteilt. Die genaue Aufteilung richtet sich nach der jeweiligen Interessenlage, dem Grundeigentum und dem Nutzen der beteiligten Parteien.»

<p>Titel / Frage</p>	<p>Wer finanziert eine permanente Bushaltestelle für einen allfälligen, zukünftigen Bahnersatz?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Die ISB ist gemäss Art. 11b NZV verantwortlich, wenn wegen Projekten Streckensperren notwendig sind. Sie finanziert in diesem Fall den Ersatzverkehr, inklusive allfälliger provisorischer Bushaltestellen.</p> <p>Werden permanente Haltekante geplant, die ausschliesslich dem Bahnersatz dienen, sind dem BAV die Entscheidungskriterien zur Prüfung vorzulegen.</p> <p>Alle anderen Fälle sind durch Dritte zu tragen, auch wenn sie auf Grund und Boden der ISB erstellt werden.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Kann die ISB künstlerisch-architektonische Gestaltungswünsche von Dritten finanzieren?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Nein. Die ISB muss ein bewilligungsfähiges Projekt in einem ortsüblichen Standard vorlegen. Aufwändigere architektonische Gestaltungswünsche sind durch den Dritten zu tragen. Es gilt Art. 35 Abs. 2 KPFV.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Kann die ISB Sonderbauwerke wie beispielsweise Gleisüberdeckungen für Parkhäuser oder für die Umgebungsgestaltung der Gemeinde finanzieren?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Nein, weder Planungs- noch Realisierungskosten.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Kann die ISB bestehende Anlagen Dritter übernehmen (z.B. Verladeanlagen und Logistikplattformen aus dem Autobahnbau).</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Ja, falls diese Anlagen Art. 62 Abs. 1 EBG entsprechen und der ISB funktionale Vorteile bringen. Die zukünftigen Interessen und deren Quantifizierung ist nachvollziehbar zu dokumentieren.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	Kann sich die ISB an Kosten Dritter für Massnahmen gegen Naturgefahren beteiligen (z.B. Lawinen- und Hochwasserschutz)?
Artikel Detail / andere Informationen	Ja. Es gelten die Vorgaben und Hilfsmittel des BAFU.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	5.3 Abgrenzungsfragen
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Wie erfolgt die Berechnung der 10 Mio. Grenze zwischen Substanzerhalt und Ausbau gemäss Art. 5 Abs. 3 KPFV (Massnahmen für den Personenfluss in einem Bahnhof nach Anhang)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Die Berechnung erfolgt auf Basis der Selbstkosten der ISB für die Massnahmen für den Personenfluss. Weitere Anlagen gemäss Art. 62 EBG innerhalb des gleichen Projekts werden nicht berücksichtigt (z.B. Fahrbahn, Fahrleitung). Anlageteile von Dritten werden nicht berücksichtigt.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Was ist der Unterschied zwischen «alternativen» und «zusätzlichen» Massnahmen Dritter?»</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Alternative Massnahmen beziehen sich immer auf eine Massnahme der ISB und ersetzen oder ändern diese. Wenn eine alternative Massnahme einen direkten und wesentlichen Bezug zum Bahnbetrieb hat, so ist das BAV einzubeziehen (z.B. Tiefbahnhof anstelle eines oberirdischen Bahnhofs, zusätzliche Personenunterführung in einem Bahnhof wo ein Um-/Ausbau beschlossen ist). Für diese Massnahmen werden die Funktionalitäten gemeinsam festgelegt und es ist gemäss Art. 35 KPFV eine Vereinbarung mit dem BAV zu erstellen. Untergeordnete alternative Massnahmen ohne wesentlichen Einfluss auf die bahnbetriebliche Gesamtfunktionalität können zwischen der ISB und dem Dritten vereinbart werden. Dies können beispielsweise über den üblichen Standard hinausgehende Bauten und Einrichtungen sein. Dies aber nur, sofern ein Einbezug des BAV nicht erforderlich ist um sicherzustellen, dass der ISB und dem Bund keine Mehrkosten entstehen. Zusätzliche Massnahmen werden durch den Dritten angestossen ohne dass eine Massnahme der ISB vorliegt. Für die Ausführung kann die Massnahme aus Synergiegründen mit weiteren Arbeiten zusammengelegt werden.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	Können Massnahmen gleichzeitig über den BIF (LV/UV) und den NAF (Agglomerationsprogramm/Kantone) abgegolten werden?
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Ja. Erfüllt ein Vorhaben die Anspruchsvoraussetzungen von verschiedenen Erlassen, so wird der Gesamtaufwand in Absprache mit den beteiligten Behörden nach den einzelnen Interessen aufgeteilt. Ist eine Teilmassnahme eindeutig dem BIF zuscheidbar, wird diese über den BIF finanziert und entsprechend in der NAF-Finanzierungsvereinbarung als «nicht anrechenbare Kosten» ausgewiesen. Ist dies nicht möglich, erfolgt die Kostenteilung nach den jeweiligen Interessen. Für alternative Massnahmen im BIF, wird eine entsprechende Vereinbarung erstellt. Für die NAF-Massnahme gilt das Kostendach gemäss dem jeweiligen Beschluss. Kosten des Kantons, die das Kostendach überschreiten, dürfen nicht der BIF-Massnahme angerechnet werden.</p>
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	5.4 Spezifische Fragen zu Leistungsvereinbarungen
Artikel Detail / andere Informationen	Das BAV schliesst mit jeder ISB jeweils eine vierjährige Leistungsvereinbarung ab. Diese sind in weiten Teilen einheitlich formuliert. Unter Anderem wird darin festgelegt, dass das BAV Vereinbarungen für Projekte mit finanzieller Beteiligung Dritter mit Gesamtkosten von mehr als 10 Millionen Franken mitunterzeichnet.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Was wird bei Projekten mit finanzieller Beteiligung Dritter in die Berechnung der 10 Millionen-Grenze für eine trilaterale Vereinbarung eingerechnet?
Artikel Detail / andere Informationen	Die Summe der Investitionskosten des Gesamtprojekts (Substanzerhalt, untergeordneter Ausbau, Massnahme Dritter).
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Werden Vereinbarungen zur Projektierung durch das BAV mitunterzeichnet, wenn erst mit der Realisierung die Grenze von 10 Mio. überschritten wird?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Ja. Die Gesamtkosten über alle Projektphasen sind massgebend.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	Werden auch Vereinbarungen zu untergeordneten alternativen Massnahmen über der Grenze von 10 Mio. durch das BAV mitunterzeichnet?
Artikel Detail / andere Informationen	Ja. Auch untergeordnete alternative Massnahmen ohne wesentlichen Einfluss auf die bahnbetriebliche Gesamtfunktionalität werden durch das BAV mitunterzeichnet.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Überprüft das BAV die Vereinbarung vor der Unterzeichnung?
Artikel Detail / andere Informationen	Ja, die Federführung liegt jedoch bei der ISB. Sie muss das BAV rechtzeitig einbeziehen, um insbesondere die Kosten- und Kostenteilung zu plausibilisieren. Die Vereinbarung ist vor dem abschliessenden Unterschriftenlauf dem BAV zur Schlussprüfung zu unterbreiten. Dabei ist genügend Zeit für Rückfragen einzurechnen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Können Vereinbarungen kleiner als 10 Mio. dem BAV zur Kenntnis vorgelegt werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein. Das BAV prüft solche Vereinbarungen nicht.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Was ist mit vorgezogenem Substanzerhalt gemeint (Art. 30 KPFV)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Durch Massnahmen Dritter ausgelöster Substanzerhalt an bestehenden Anlagen der ISB, der planmässig erst zu einem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden müsste. Mit der Erhöhung der Restlebensdauer ergibt sich ein Vorteil für die ISB. Beispielsweise kann eine neue Veloquerung zu einer frühzeitigen Erneuerung von Teilen einer Personenunterführung führen.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	Sind die ISB bei Vereinbarungen die nicht Art. 30 KPFV unterstehen, frei in der Bemessung des Kostenteilers?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein. Es gelten ebenfalls Art. 35 KPFV Abs. 2 und die Grundsätze dieser Richtlinie. Insbesondere dürfen dem Bund keine Mehrkosten entstehen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	<p>Woraus ergibt sich die Gültigkeit von Art. 35 KPFV Abs. 2, wenn die Vereinbarung nicht KPFV unterstellt ist? Sind es nicht eher übergeordnete Erlasse (EBG), welche den Rahmen für die Bemessung des Kostenteilers massgebend sind?</p> <p>Evt. Beispiel zur Erläuterung angeben für eine Vereinbarung, die nicht KPFV untersteht?</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>Was heisst nach Art. 30 KPFV «sinngemäss angewendet»? Besteht beispielsweise Spielraum in der zeitlichen Begrenzung der WIRE (kürzer oder länger als 40 Jahre)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>«Sinngemäss» heisst, soweit die Anwendung dieser Bestimmungen von der Sache her überhaupt möglich ist. Weil die Abgeltung der Mehrkosten infolge Vorzeitigkeit (Art. 30 KPFV) ein Sonderfall ist, sind gewisse Elemente aus Art. 35 ausdrücklich nicht anwendbar. So spielen z.B. die 40 Jahre hier keine Rolle. Bei einer Vorzeitigkeit von mehr als 12 Jahren, können aufgrund der abnehmenden Planungsgenauigkeit die Mehrkosten der Vorzeitigkeit nicht genügt genau berechnet werden. In diesem Fall finanziert der Auslöser die gesamten Kosten der Vorzeitigkeit. Geht die vom Dritten gewünschte Vorzeitigkeit über den geplanten Standard hinaus, so ist diese als zusätzliche oder alternative Massnahmen zu behandeln. Der Dritte trägt das Verlustrisiko, falls der Substanzerhalt nicht notwendig wird.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	<p>Zustimmung mit Anpassung</p>
<p>Gegenvorschlag</p>	<p>Teil des Art. 20 KPFV zitieren, in dem «Sinngemäss angewendet» vorkommt oder Anwendungsfall als Beispiel erwähnen.</p>
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Kontext zu wenig klar</p>

Titel / Frage	5.5 Spezifische Fragen zu Umsetzungsvereinbarungen
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Muss eine alternative oder zusätzliche Massnahme zur Realisierung akzeptiert werden, wenn sie in die Planungen aufgenommen werden kann (Art. 35 Abs. 1 KPFV)?
Artikel Detail / andere Informationen	Wenn nichts dagegenspricht, wird die Massnahme akzeptiert. Die Prüfung erfolgt für Massnahmen mit einem direkten und wesentlichen Bezug zum Bahnbetrieb, zum Angebot und zum Personenfluss. Deshalb ist beispielsweise für Veloparkplätze keine Prüfung notwendig.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Präzisieren im Sinne von: -- es erfolgt eine Prüfung in den Fällen mit ... -- die Prüfung umfasst insb. die Kriterien ... -- ist die Massnahme ohne unverhältnismässige Auswirkungen ... Dann Beispiel der Veloparkplätze erwähnen
Begründung / Bemerkung	Es fehlen die Kriterien resp. der Inhalt der Prüfung.

Titel / Frage	Wie werden bei vermiedenen Investitionen die Bedingungen definiert (Art. 35 Abs.4 KPFV)?
Artikel Detail / andere Informationen	Zur Ermittlung der vermiedenen Investitionen ist von Anfang an das BAV miteinzubeziehen. Es gibt keine absoluten Definitionen und Werte. Mit der funktionalen Nähe können konkrete Projekte berücksichtigt werden, die aufgrund der Massnahme Dritter nicht mehr notwendig sind (z.B. wegfallende Überwerfung durch neue Linienführung). Die zeitliche Nähe soll sicherstellen, dass eine angemessene Prognosegüte erreicht wird und keine nichtbeurteilbaren Projekte einberechnet werden. Die räumliche Nähe ist gegeben, solange eine direkte funktionale Ursache-Wirkungs-Kette gegeben ist.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Art. 35 Abs. 3 KPFV zitieren
Begründung / Bemerkung	Zur Herstellung des Kontexts, resp. zur einfacheren Lesbar- und Verständlichkeit

Titel / Frage	Können in einer Umsetzungsvereinbarung für die Projektierung auch Kosten für Anlagen die nicht unter Art. 62 EBG fallen durch den Bund übernommen werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein. Die Projektierungskosten sind basierend auf die Kostenteilung durch die jeweiligen Partner zu tragen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	An Aussage in Frage 1 von 5.2 anpassen
Begründung / Bemerkung	Widerspruch mit Antwort zu Frage 1 in 5.2

Titel / Frage	Muss die ISB die Folgekosten (Betriebskosten) von alternativen und zusätzlichen Massnahmen Anlagen nach 40 Jahre auf jeden Fall übernehmen?
Artikel Detail / andere Informationen	Ja, für Bauten, Anlagen und Einrichtungen gemäss Art. 62 EBG. Einzig wenn sich die gesetzlichen Grundlagen oder die Rahmenbedingungen während den 40 Jahren so stark geändert haben, dass eine Übernahme nicht sinnvoll ist, muss über die Fortführung verhandelt werden. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn eine Anlage für Eventverkehr durch den Dritten finanziert wurde, aber nun kein Eventverkehr mehr stattfindet.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Hat die Abwicklung der Folgekosten in der LV einen Einfluss auf die Massnahme in der UV?
Artikel Detail / andere Informationen	Nicht direkt. Die für die Folgekosten hinterlegten Werteflüsse sind im Rahmen des Abschlusses der Vereinbarung festzuhalten und entsprechend umzusetzen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Kontext zu wenig verständlich

Titel / Frage	In welchem Zustand muss die Anlage für die Übernahme der Folgekosten nach Ablauf der 40 Jahre sein?
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Betrieb und Substanzerhalt sind während der 40 Jahren genügend und nach dem Stand der Technik durchzuführen und durch den Dritten zu tragen. Wenn dies entsprechend erfolgt ist, erlischt nach 40 Jahren jede finanzielle Verpflichtung des Dritten. Entsteht durch Vernachlässigung ein ungenügender Anlagenzustand, so ist dieser durch den Dritten zu beheben oder der ISB ist der «Minderwert» zu entgelten. Wird durch besondere Gründe (z.B. Sicherheitsanforderungen) innerhalb der 40 Jahre eine Erneuerung fällig, so ist diese durch den Dritten zu tragen. Entsteht durch diese Erneuerung eine Vorzeitigkeit gegenüber einer planmässigen Erneuerung kann dies als Vorteil für die ISB berücksichtigt werden.</p>
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Zustimmung mit Anpassung
Gegenvorschlag	Inhaltlicher Kontext in der Frage besser herstellen
Begründung / Bemerkung	Möglicherweise sollte der "Meccano" der 40-Jahre-Regel als Grundsatz in einem einleitenden Kapitel beschrieben werden – dann kann an verschiedenen Orten darauf referenziert werden.

<p>Titel / Frage</p>	<p>Müssen die Investitionskosten für Anlagen die eine kürzere Lebensdauer als die 40 Jahre haben, mehrmals durch den Dritten getragen werden (z.B. Kundeninformation für Veranstaltungsorte und Freizeitanlässe)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Nicht in jedem Fall. Mit jedem neuen Investitionsbedarf sind die Verhandlungen aufgrund der aktuellen Situation neu zu beurteilen. In die Vereinbarungen sind jeweils die Rückbaukosten zu Lasten des Dritten aufzunehmen, falls nicht wieder reinvestiert wird. Der ursprüngliche Zustand ist wieder herzustellen.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	5.6 Kostenteilung und Vorteilsanrechnung
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Was ist der Unterschied zwischen «Beitrag Dritter» und «Interessensbeitrag»?
Artikel Detail / andere Informationen	Beides ist die finanzielle Konsequenz der Vorteilsanrechnung. Mit einem «Beitrag Dritter» werden die Vorteile des Dritten in einer Massnahme der ISB abgegolten. Mit einem «Interessensbeitrag» werden die Vorteile der ISB in einer Massnahme des Dritten abgegolten.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Was ist ein Kostenteilerbericht? Welche Punkte sind darin abzudecken?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>In einem Kostenteilerbericht werden die Grundlagen und Resultate der Kostenteilung und Finanzierung festgehalten. Die Berechnung und die Darstellung müssen der folgenden Logik folgen (Mindestanforderungen): Was müssen die Partner ohnehin selber machen und finanzieren? Wird die Lebensdauer der bestehenden Anlagen verlängert? Wird durch die Massnahme der Dritten ein zukünftiges Bedürfnis der ISB gedeckt? Kann ein vorhandenes Bedürfnis früher als geplant gedeckt werden? Gibt es weitere Vorteile für die ISB oder den Dritten? Wie werden Synergieeffekte verteilt?</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Vorschlag: Diesen Inhalt in die Grundsätze am Anfang der Richtlinie aufnehmen</p>

Titel / Frage	Ist bei Vereinbarungen mit Dritten zwingend ein Kostenteilerbericht zu erstellen?
Artikel Detail / andere Informationen	Ja. Umfang und Detaillierungsgrad entsprechen einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Gibt es eine abschliessende Liste der anrechenbaren Vorteile?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein. Die effektiven Vorteile müssen sachgerecht und nachvollziehbar beurteilt und dokumentiert werden.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Können auch Vorteile für die Bahn als Ganzes berücksichtigt werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Ja. Art. 24ff, Art. 35a und Art. 58b EBG sprechen von «Eisenbahnunternehmen». Beispielsweise ist ein Interessensbeitrag an Veloparkplätze möglich, wenn durch diese mehr Kunden die Bahn benützen. Basis dazu muss eine nachvollziehbare Berechnung des Vorteils sein. Interessensbeiträge an die Erschliessung des Bahnhofs (z.B. Bahnhofplatz) und kommerzielle Anlagen (z.B. Park&Ride) sind ausgeschlossen, auch wenn diese auf Grund und Boden der ISB liegen. Bei Pauschalbeträgen ist ein angemessenes Kostendach einzuhalten.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Ablehnung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Warum zuerst die generelle Bejahung, dann aber der Ausschluss bei Erschliessung und Park&Ride? Ggf. Grundlage (Gerichtsurteil/Gesetz/...) angeben? Wir verweisen zudem auf unsere Vorbehalte betreffend Kapitel 5.2.

Titel / Frage	Können auch Vorteile für den ÖV im Allgemeinen berücksichtigt werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein. Beispielsweise können keine Interessensbeiträge an Bushaltestellen ausgerichtet werden.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Können potenzielle Vorteile von Dritten berücksichtigt werden (z.B. neue Steuerzahler, Mehrwert durch Einzonung)?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Müssen zukünftige Projekte und Anforderungen von Dritten in Massnahmen der ISB berücksichtigt werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Die ISB hat auf Antrag des Dritten die Aufwärtskompatibilität einer Massnahme zu ermöglichen. Die daraus entstehenden Mehrkosten gemäss Art. 35 KPFV sind durch den Dritten zu tragen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Wie werden Synergieeffekte in gemeinsamen Projekten mit Dritten die zu finanziellen Einsparungen führen auf die Beteiligten aufgeteilt?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Beispiel: statt 2 separaten Passerellen wird 1 gemeinsame Passerelle gebaut. Entstehen in gemeinsamen Projekten wirtschaftliche Vorteile aufgrund von Synergieeffekten, so sind diese angemessen auf die beteiligten Partner zu verteilen. Zwei Methoden stehen im Vordergrund: gleichmässige Verteilung (Synergieeffekt geteilt durch Anzahl Partner) oder Verteilung im Verhältnis der jeweils individuellen Projektkosten ohne Synergieeffekte. Weitere Methoden die dem spezifischen Projekt gerecht werden, sind zulässig. Die Grenze gemäss Art. 35 KPFV (keine Mehrkosten für den Bund) ist dabei einzuhalten.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	5.7 Wirtschaftlichkeitsrechnung und Prozess
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Welche Indizes sind für die WIRE zu verwenden?
Artikel Detail / andere Informationen	Das BAV publiziert die Vorgabewerte für Teuerung und Kalkulationszinssatz auf der Homepage gemäss Art. 35 Abs. 6 KPFV.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Welche Zuschläge fließen in die Vorteilsanrechnung und WIRE ein?
Artikel Detail / andere Informationen	Bis zu 2% Verwaltungsgemeinkosten (VGK) auf den Herstellkosten der Planungs- und Bauleistungen. Die nicht rückforderbare Mehrwertsteuer auf den A-fonds-perdu-Beiträgen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Hier wird ein pauschalisierter Verwaltungsaufwand eingerechnet. Aus Sicht einzelner Städte ist nicht klar, wie die VGK in die Wirtschaftlichkeitsrechnung einfließen.

Titel / Frage	Was geschieht mit Restbuchwerten?
Artikel Detail / andere Informationen	Beim Investitionszeitpunkt: Restbuchwerte der bestehenden Anlage der ISB sind durch den Dritten abzugelten. Nach Ablauf der Frist von 40 Jahren: Restbuchwerte sind als Vorteil der ISB in der WIRE abzubilden.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	Ablehnung
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Dies sollte nicht nur einseitig gelten, sondern für beide Vertragsparteien. Aus Sicht einzelner Städte ist der Ausdruck "abzugelten" nicht korrekt, sondern die Restbuchwerte sollten als Restwert in die Vorteilsanrechnung einfließen (nicht erst nach 40 Jahren).

Titel / Frage	Müssen Kostenübernahme und Eigentum übereinstimmen?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein. Das Eigentum an den Bahnanlagen ist im Normalfall integral bei der ISB (Personenunterführung inkl. zusätzliche Veloquerung). Das Eigentum an Anlagen des Dritten (Quartierquerung) kann auch auf Grund und Boden der ISB beim Dritten sein (Baurecht). Dies insbesondere, wenn Betrieb und Unterhalt der Anlage in der Verantwortung des Dritten liegen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Wie können die Folgekosten durch den Dritten beglichen werden?
Artikel Detail / andere Informationen	Folgekosten können als einmaliger Betrag mit der Investition oder laufend über die gesamte Vereinbarungsdauer beglichen werden. Mit der laufenden Bezahlung kann auf die Entwicklung während der Vereinbarungsdauer besser reagiert werden. Mit einer Einmalzahlung ist die «Einheit der Materie» im Entscheidungsprozess besser gewährleistet. Die gewählte Methode ist zu vereinbaren.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Stellt das BAV Hilfsmittel zur Verfügung (WIRE, Vorteilsanrechnung, Kostenteilerbericht)?
Artikel Detail / andere Informationen	Nein. Die ISB können sich bei Bedarf gegenseitig mit Hilfsmittel unterstützen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	Gibt es für die Vereinbarungen eine Mustervorlage des BAV?
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Nein. Die folgenden inhaltlichen Themen müssen mit der Vereinbarung zwingend geregelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschreibung der Ausgangslage und der Massnahme; - zugrundeliegende Annahmen und Rahmenbedingungen; - Kosten und Kostenteilung (Investition und Folgekosten); - Zuschreibung Synergieeffekte und Chancen/Risiken; - Eigentum; - Zeitplan.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

Titel / Frage	In welcher Reihenfolge erfolgt die Unterschrift?
Artikel Detail / andere Informationen	Dritter, ISB, Bund.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Es stellt sich die Frage, ob dieser Punkt hinsichtlich seiner «Flughöhe» in die Richtlinie passt

Titel / Frage	Können Vereinbarungen mit anderen Bundesämtern abgeschlossen werden (z.B. Verladeanlagen Autobahnausbau)
Artikel Detail / andere Informationen	Ja. Der Bund haftet gegenüber der ISB als eine Rechtspersönlichkeit. Innerhalb der Bundesämter werden die Führung und Finanzierung geklärt.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Was ist der Kontext? Wer schliesst die Vereinbarung mit anderen Ämtern ab? Die ISB, der Dritte?

Titel / Frage	6. Bahnhöfe mit Umsteigebeziehungen (Typ 3)
Artikel Detail / andere Informationen	Art. 35a EBG «Bahnhöfe mit Umsteigebeziehungen» ist seit Mitte 2020 in Kraft. Die Antworten zu Typ 2 gelten sinngemäss.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	

<p>Titel / Frage</p>	<p>Schliesst die Anwendung von Art. 35 KPFV bzw. Art. 35a EBG automatisch die Anwendung der jeweils anderen Rechtsgrundlagen aus (Typ 1 und 2)?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Eine Vereinbarung nach Art. 35a EBG stellt zugleich eine Vereinbarung im Sinne von Art. 32 EBG dar. Dementsprechend finden die Bestimmungen von Art. 25-31 EBG insoweit keine Anwendung.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	Was fällt unter «unterschiedliche Erschliessungsfunktion»?
Artikel Detail / andere Informationen	Alle Angebote des konzessionierten öffentlichen Verkehrs (Fern-, Regional- und Ortsverkehr).
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Hier ist der Kontext nicht klar.

Titel / Frage	Was fällt unter «verschiedene Verkehrsträger»?
Artikel Detail / andere Informationen	Alle Akteure des konzessionierten öffentlichen Verkehrs.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Hier ist der Kontext nicht klar.

<p>Titel / Frage</p>	<p>Können Interessensbeiträge im Rahmen der multimodalen Mobilität auch an weitere Akteure ausgerichtet werden?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Analog Typ 2.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Hier wäre ein Verweis auf die konkrete Frage/Antwort hilfreich.</p>

Titel / Frage	Spielt die räumliche Distanz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern eine Rolle?
Artikel Detail / andere Informationen	Die Distanz spielt keine Rolle. Der funktionale Zusammenhang definiert den Betrachtungsperimeter.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Hier ist der Kontext nicht klar.

<p>Titel / Frage</p>	<p>Kann Art. 35a EBG als Dachvereinbarung für Kreuzungsbauwerk, UV und LV verwendet werden?</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Es müssen alle Anforderungen der jeweiligen Vertragstypen erfüllt werden. So ist es denkbar, im Rahmen einer LV oder UV bezüglich eines Bahnhofs mit einer Umsteigebeziehung auf die Regelung in einer Art. 35a EBG-Vereinbarung zu verweisen.</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	

Titel / Frage	Werden Vorteile aufgrund der spezifischen gesetzlichen Grundlage (z.B. Art. 35 KPFV) errechnet?
Artikel Detail / andere Informationen	Für die Berechnung von Vorteilen und Interessen sowie die Kostentragungspflicht bei besonderen Begehren, sollten Art. 25ff. EBG, 35a EBG sowie Art. 35 KPFV soweit möglich einheitlich ausgelegt werden. Art. 35 KPFV regelt den Fall eines besonderen Begehrens, für den der Dritte vollständig kostentragungspflichtig ist. Das ist nicht anders als bei Art. 27 Abs. 2 EBG. Und müsste auch bei Anwendung von Art. 35a Abs. 2 EBG zu einer vollständigen Kostentragungspflicht des Dritten führen.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Hier ist der Kontext nicht klar.

<p>Titel / Frage</p>	<p>Gibt es einen Unterschied in Bezug auf die Festlegung von Interessen und Vorteilen zwischen Art. 35a Abs. 2a, 2b und 3 EBG.</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>Ja. Das System ist als Kaskade zu verstehen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Territorial Prinzip 2. (funktionale) Interessen 3. besondere (funktionale) Interessen 4. Vorteile (objektiv, aber ohne eigentliche Interessen)
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Eine Anschlussfrage wäre, welches die funktionalen und die besonderen funktionalen Interessen sind (Abgrenzung).</p>

Titel / Frage	Unterzeichnet das BAV Vereinbarungen nach Art 35a EBG?
Artikel Detail / andere Informationen	Es gelten, je nach Finanzierung der Anlagen der ISB, die Grundsätze zu Typ 2.
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	Unklare Antwort: Gelten die Grundsätze von Typ 2 immer oder gibt es noch Fälle (je nach Finanzierung ...), die nicht unter Typ 2 fallen?

Titel / Frage	8. Anhang 1: Generelle Informationen zu Verkehrsdrehscheiben
Artikel Detail / andere Informationen	
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	<p>Hier wären Aussagen hilfreich, ob / wann / wie diese Inhalte für die Vereinbarungen von ISB mit Dritten relevant sind. Ansonsten bringt der Anhang wenig Mehrwert.</p> <p>Es fehlt der Verweis auf die Arbeitshilfe «Planung von Verkehrsdrehscheiben» von SSV, SBB und BAV.</p>

Titel / Frage	8.1 Planungshilfe VöV
Artikel Detail / andere Informationen	<p>Der Verband öffentlicher Verkehr (VÖV) bietet seit August 2023 einen Branchenstandard zu inhaltlichen Fragestellungen an: Verkehrsdrehscheiben, eine Planungshilfe für lokale Akteure» (Band 1: Grundlagen, Handlungsansätze und Methoden; Band 2: Beispiele von Verkehrsdrehscheiben).</p> <p>Zitat VöV: «Verkehrsdrehscheiben, beispielsweise Bahnhöfe, sind Bestandteile von Gesamtmobilitätskonzepten. Sie vernetzen Verkehrsmittel untereinander und unterstützen politische Ziele der Verkehrs-, Raum- und Siedlungsentwicklung. Die Anforderungen an Verkehrsdrehscheiben nehmen stetig zu. Der Raum, der dafür zur Verfügung steht, ist hingegen knapp. Um lokale Akteure beim Abgleich zwischen Anforderungen, verfügbarem Raum und weiteren Ressourcen zu unterstützen, stellt der Verband öffentlicher Verkehr die Planungshilfe Verkehrsdrehscheiben mit praxistauglichen Grundlagen, Methoden, Handlungsansätzen und Beispielen zur Verfügung.»</p>
Akzeptanz (Dropdown auswählen)	
Gegenvorschlag	
Begründung / Bemerkung	<p>Hier wären Aussagen hilfreich, ob / wann / wie diese Inhalte für die Vereinbarungen von ISB mit Dritten relevant sind. Ansonsten bringt der Anhang wenig Mehrwert.</p> <p>Es fehlt der Verweis auf die Arbeitshilfe «Planung von Verkehrsdrehscheiben» von SSV, SBB und BAV.</p>

<p>Titel / Frage</p>	<p>8.2 Inforaum Mai/Juni 2/2018 (VLP-ASPAN, Magazin für Raumentwicklung)</p>
<p>Artikel Detail / andere Informationen</p>	<p>In der Zeitschrift wird der Frage «Wer finanziert die Anlagen an Bahnhöfen?» nachgegangen (die Publikation ist kostenpflichtig). Zitat VLP-ASPAN: «Neue Mobilitätsformen und Bedürfnisse fordern Städte und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs gleichermassen. Die Bahnhöfe stehen im Zentrum dieses Wandels. Um Bahnhöfe weiterzuentwickeln, benötigen die Akteure klare Leitlinien zur Finanzierung.»</p>
<p>Akzeptanz (Dropdown auswählen)</p>	
<p>Gegenvorschlag</p>	
<p>Begründung / Bemerkung</p>	<p>Hier wären Aussagen hilfreich, ob / wann / wie diese Inhalte für die Vereinbarungen von ISB mit Dritten relevant sind. Ansonsten bringt der Anhang wenig Mehrwert.</p> <p>Es fehlt der Verweis auf die Arbeitshilfe «Planung von Verkehrsdrehscheiben» von SSV, SBB und BAV.</p>